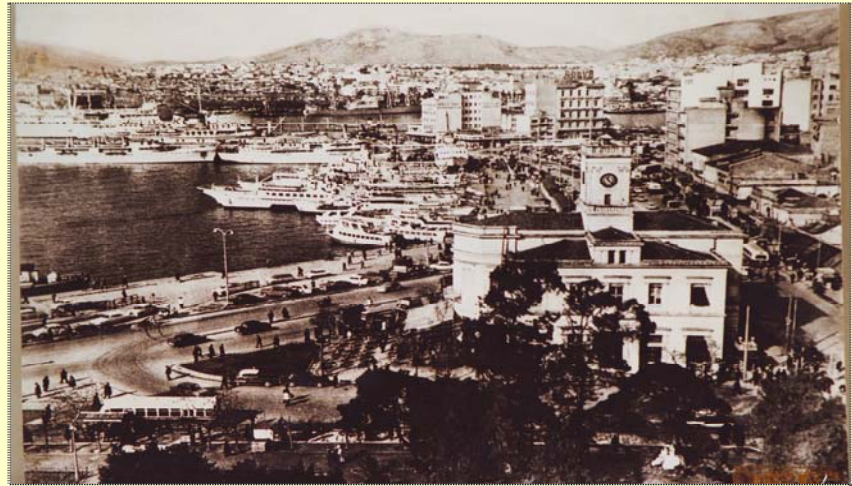




**ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ  
“ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ”  
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**



*Διπλωματική εργασία*

**«Το Λιμάνι του Πειραιά και η συμβολή του  
στην Τοπική Ανάπτυξη»**

**Φοιτήτρια : Λεουτσάκου Σταυρούλα  
Α.Μ : 26111**

**Επιτροπή :**

**Επιβλέπουσα: Ε.Θεοδοροπούλου, Επίκουρη καθηγήτρια**

**Μέλη: Ρ.Μητούλα, Επίκουρη καθηγήτρια  
Μ.Βαμβακάρη, Λέκτορας**

**Αθήνα 2009**

**ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ  
“ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ”  
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

**Διπλωματική εργασία**

**«Το Λιμάνι του Πειραιά και η συμβολή του  
στην Τοπική Ανάπτυξη»**

**Φοιτήτρια : Λεουτσάκου Σταυρούλα  
Α.Μ : 26111**

**Επιτροπή :**

**Επιβλέπουσα: Ε.Θεοδωροπούλου, Επίκουρη καθηγήτρια**

**Μέλη: Ρ.Μητούλα, Επίκουρη καθηγήτρια  
Μ.Βαμβακάρη, Λέκτορας**

**Αθήνα 2009**



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα Λιμάνια έχουν αποτελέσει ιστορικά παράγοντες Τοπικής Ανάπτυξης, συνδεδεμένα άμεσα με τη πόλη στην οποία βρίσκονταν και κλιμακώνοντας την εμβέλεια τους σε εθνικό αλλά και διεθνές επίπεδο. Ένα τέτοιο λιμάνι είναι και το λιμάνι του Πειραιά, το μεγαλύτερο και σπουδαιότερο λιμάνι της χώρας μας. Σκοπός λοιπόν της παρούσας εργασίας ήταν, να διερευνηθεί το κατά πόσο συμβάλλει το λιμάνι με τη λειτουργία του, στην Τοπική Ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά και συγκεκριμένα των περιοχών που συνδέονται άρρηκτα με αυτό(Δήμος Πειραιά- Κερατσινίου - Δραπετσώνα- Περάματος).

Μέσα από τη δειγματοληπτική έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε 110 πολίτες-χρήστες του λιμένα αλλά και σε 70 επιχειρήσεις, συναφείς με τη λειτουργία του διαπιστώθηκε, ότι και οι δύο κατηγορίες των ερωτηθέντων πιστεύουν, σχεδόν συνολικά, ότι το λιμάνι συμβάλει σε πολύ μεγάλο βαθμό στην Τοπική Ανάπτυξη της περιοχής και ιδιαίτερα σε ότι αφορά την τόνωση της τοπικής οικονομίας. Επίσης από τα δύο μοντέλα Λογιστικής παλινδρόμησης που εκτιμήθηκαν, προκύπτει η συμβολή του λιμένα σε δυο πολύ σημαντικούς και προσδιοριστικούς παράγοντες της Τοπικής ανάπτυξης, την «Τοπική αγορά εργασίας» και την «Τοπική επιχειρηματικότητα» καθώς και η επίδραση που έχουν σε αυτούς άλλες κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές μεταβλητές. Συγκεκριμένα, η Τοπική αγορά εργασίας, επηρεάζεται από τη τοπική επιχειρηματικότητα, το τοπικό εισόδημα και την τοπική κατανάλωση, ενώ στην Τοπική επιχειρηματικότητα, ασκούν θετική επίδραση οι τοπικές επενδύσεις, η τοπική αγορά εργασίας και η λήψη περιβαλλοντικών μέτρων, αντίθετα το κυκλοφοριακό πρόβλημα επιδρά αρνητικά. Συμπερασματικά υπάρχουν προοπτικές μέσα από συντονισμένες δράσεις σε τοπικό και κεντρικό επίπεδο, το λιμάνι του Πειραιά να εξυπηρετήσει ακόμα περισσότερο την Τοπική Ανάπτυξη στα πλαίσια της βιωσιμότητας, μειώνοντας τα προβλήματα και τις οχλήσεις που δημιουργεί.

## ABSTRACT

Historically, the Ports have determined emphatically the Local Development implicitly linked to the growth of nearby city where they placed and escalating the level of influence to a national and international level. A port that carries the attributes that mentioned above, is the port of Piraeus, the largest and the most vital port of our country. The major intention of this thesis was to investigate the magnitude of the port contribution to the Local Development in the wider area of Piraeus and more precisely the areas that are firmly correlated with it (Municipality of Piraeus – Keratsini – Drapetsona – Perama).

Furthermore, a sample survey conducted in 110 citizens-users of the port and in 70 firms( that related to a business term with it) .The survey unveiled that both groups of respondents, support strongly the notion that port contribute significantly to local development and particularly in terms of stimulating the local economy. As well as , via the two logistic regression models estimated, «Local labor market» and «Local business» were stated as very crucial and determinants of Local Development. In addition it was appeared the impact of the previous determinants on other social, economic and environmental variables. Specifically “The Local Labor market” was function to local entrepreneurs , local income and local consumption while in “Local Entrepreneurship”, have a positive effect of local investment, local employment and environmental measures, unlike the traffic problem has a negative impact. In synopsis, there are prospects through coordinated actions at local and national level, the port of Piraeus to serve at higher degree the local development under the condition of sustainability, eliminating the problems and nuisances posed.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	2-3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9-10
Α΄ ΕΝΟΤΗΤΑ: ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ –ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	11-84
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	
1.1. Η Έννοια της Ανάπτυξης.....	11-13
1.2. Περιφερειακή Ανάπτυξη.....	13-14
1.3. Βιώσιμη Ανάπτυξη.....	14-16
1.4. Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη.....	16-17
1.5. Ενδογενής Ανάπτυξη.....	17-19
1.6. Τοπική Ανάπτυξη.....	19-23
1.6.1 Βιώσιμη Τοπική ανάπτυξη.....	23-24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ : ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΩΣ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	
2.1 Το Λιμάνι.....	25
2.2 Παραδοσιακό και Σύγχρονο λιμάνι.....	26-29
2.3 Παράγοντες εξέλιξης και ανάπτυξης των λιμένων.....	29-31
2.4 Η συμβολή των λιμανιών στην Περιφερειακή ανάπτυξη: Μια σύντομη ιστορική αναδρομή σε Παγκόσμια κλίμακα.....	31-36
2.4.1 Το Λιμάνι πρώτης γενιάς.....	32
2.4.2 Το Λιμάνι δεύτερης γενιάς.....	32-33
2.4.3 Το Λιμάνι τρίτης γενιάς.....	33-36
2.5 Λιμάνια και Ανάπτυξη (Εθνικό-Τοπικό επίπεδο).....	36-40
2.6 Μορφές Διοίκησης - Φορείς Εκμετάλλευσης των Λιμένων.....	40-47
2.6.1 Σύντομη Ιστορική αναδρομή στις μορφές του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των λιμένων ανά τον κόσμο.....	40-41

2.6.2 Μορφές Διοίκησης - Φορείς Εκμετάλλευσης των Λιμένων.....	41-45
2.6.3 Φορείς εκμετάλλευσης των λιμανιών.....	45-47

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ : ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΜΙΑ ΠΟΛΗ- ΛΙΜΑΝΙ

3.1 Ιστορική αναδρομή στην Εξέλιξη της σχέσης Πόλης – Λιμένα.....	48-60
3.2 Ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ ΑΕ) και η Υφιστάμενη κατάσταση.....	61-62
3.2.1 Διοίκηση και Δομή του Λιμένα.....	62-63
3.2.2 Εμπορικό- Επιβατικό- Επισκευαστικό Λιμάνι.....	63-68
3.2.3 Ο ΟΛΠ και η Κοινωνική υπευθυνότητα.....	68-70
3.2.4 Στόχοι και Προοπτικές.....	70

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ : Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

4.1 Αναπτυξιακά στοιχεία.....	72-79
4.1.1 Πληθυσμιακά-Δημογραφικά.....	72-76
4.1.2 Απασχόληση- Ανεργία.....	77-79
4.2 Επιχειρηματική δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά (Δήμος Πειραιά- Κερατσινίου- Δραπετσώνας-Περάματος).....	79-84
4.2.1 Διάρθρωση τομέων παραγωγής.....	79-81
4.2.2 Διάρθρωση των Επιχειρήσεων ανά κλάδο παραγωγής .....	81-84

## **Β' ΕΝΟΤΗΤΑ : ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ.....85-189**

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ : ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.1. Μεθοδολογική προσέγγιση.....	85-87
5.1.2 Δειγματοληπτική έρευνα.....	87-89
5.1.3 Τα ερωτηματολόγια.....	89-90

5.2 Περιγραφική ανάλυση των ερωτηματολογίων των επιχειρήσεων συναφών δραστηριοτήτων με τη λειτουργία του Λιμένα.....	91-116
5.3 Περιγραφική ανάλυση των ερωτηματολογίων των πολιτών-χρηστών.....	116-139
5.4 Ανάλυση των αποτελεσμάτων των ερωτηματολογίων.....	139-145
5.4.1 Επιχειρήσεις.....	139-143
5.4.2 Πολίτες-χρήστες.....	143-145

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ : ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗΣ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΙΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΟΥΝ ΤΗ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

6.1 Επιλογή μεθόδου διερεύνησης της συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές.....	146
6.2 Έλεγχοι $X^2$ στις μεταβλητές του ερωτηματολογίου για τις επιχειρήσεις συναφών δραστηριοτήτων με τη λειτουργία του Λιμένα.....	147-158
6.2.1 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπικές επενδύσεις και τη Τοπική αγορά εργασίας.....	147
6.2.2 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα και τη Τοπική αγορά εργασίας.....	148
6.2.3 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα και τη μεταβλητή Επενδύσεις των επιχειρήσεων.....	148-149
6.2.4 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών και πραγματοποίηση επενδύσεων.....	149-150
6.2.5 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική αγορά εργασίας και τη μεταβλητή Επενδύσεις των επιχειρήσεων.....	150
6.2.6 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα και Κυκλοφοριακό πρόβλημα .....	150-151
6.2.7 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα και Χαμηλή υποδομή του Λιμένα .....	151-152
6.2.8 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές αλλαγή εγκατάστασης της επιχείρησης και στις μεταβλητές που περιγράφουν τα προβλήματα του Λιμένα.....	152-153
6.2.9 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Αλλαγή εγκατάστασης και κύριο αντικείμενο εργασιών των επιχειρήσεων.....	154
6.2.10 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών και ανάληψη Τοπικού έργου.....	154-155

6.2.11 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών και ανάληψη δράσεων Κοινωνικής εταιρικής ευθύνης.....	155-156
6.2.12.α Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών και στη λήψη Περιβαλλοντικών μέτρων.....	156
6.2.12.β Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές κύριο αντικείμενο εργασιών των επιχειρήσεων και στη λήψη Περιβαλλοντικών μέτρων.....	156-157
6.2.13 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές κύριο αντικείμενο εργασιών των επιχειρήσεων και Ιδιωτικοποίηση του Λιμένα.....	157-158
6.3 Έλεγχοι $X^2$ στις μεταβλητές του ερωτηματολογίου για τους Πολίτες-Χρήστες του Λιμένα.....	158
6.3.1 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Ανώτατο μορφωτικό επίπεδο και Εργασία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.....	158-159
6.3.2 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Εργασία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και Εργασία που συνδέεται με το Λιμάνι.....	159
6.3.3 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Μηνιαίο εισόδημα και Εργασία σε συνάρτηση με το Λιμάνι.....	159-160
6.3.4 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπικές επενδύσεις και Τοπική αγορά εργασίας.....	160-161
6.3.5 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές και Τοπική αγορά εργασίας και στην Εργασία που σχετίζεται με το Λιμάνι.....	161
6.3.6 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική αγορά εργασίας και στην Τοπική κατανάλωση.....	162
6.3.7 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές και Τοπική αγορά εργασίας και τη Τοπική επιχειρηματικότητα.....	162-163
6.3.8 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στη μεταβλητή Συχνότητα χρήσης του Λιμένα και σε όλες τις μεταβλητές που περιγράφουν τις υπηρεσίες και τις υποδομές του λιμένα.....	163-165
6.3.9 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Φύλο και την Ιδιωτικοποίηση.....	166

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ : ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ



7.1 Επιλογή της μεθόδου παλινδρόμησης των κοινωνικοοικονομικών μεταβλητών .....	167-171
7.2 Εκτίμηση μοντέλου Λογιστικής παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής «Τοπική αγορά εργασίας» που σχετίζεται με το Λιμάνι και των παραγόντων που την επηρεάζουν.....	172-175
7.3 Εκτίμηση μοντέλου Λογιστικής παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής «Τοπική επιχειρηματικότητα» που σχετίζεται με το Λιμάνι και των παραγόντων που την επηρεάζουν.....	176-180
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	181-191
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	192-198
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	199-235

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κανείς δεν μπορεί να φανταστεί τον Πειραιά χωρίς το Λιμάνι του..... Μέσα από το πέρασμα των χρόνων, στην ιστορική διαδρομή της πόλης, το λιμάνι ήταν άμεσα συνδεδεμένο με την τοπική οικονομία αλλά και την κοινωνία. Είναι γνωστό ότι σε περιόδους παρακμής του λιμένα η πόλη ουσιαστικά δεν υπήρξε. Η πορεία της πόλης και του λιμένα, ιστορικά εμφανίζεται κοινή. Μιλάμε δηλαδή για μια πόλη-λιμάνι. Σήμερα, όντας ένα σύγχρονο λιμάνι τρίτης γενιάς, συμβάλει οικονομικά και αναπτυξιακά σε ολόκληρη τη χώρα και η εμβέλεια του κλιμακώνεται από την τοπική κλίμακα, στην περιφερειακή, στην εθνική και από εκεί στην υπερεθνική και τη παγκόσμια.

Μέσα όμως σε ένα νέο, διαρκώς μεταβαλλόμενο, διεθνές και παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, ο αναπτυξιακός του ρόλος καθίσταται ακόμα πιο σημαντικός και η συμβολή του στην τοπική ανάπτυξη πιο επίκαιρη από ποτέ. Το τοπικό επίπεδο πρέπει να προστατευτεί, η σχέση του λιμένα με τον αστικό ιστό και την τοπική κοινωνία είναι αναγκαίο να μην διαταραχθεί. Έτσι μπορεί να συντελέσει στην Αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, διαμεσολαβώντας την οικονομική ανάπτυξη, συμβάλλοντας ποικιλοτρόπως στην αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, εξυπηρετώντας τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και μειώνοντας με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων, τα περιβαλλοντικά προβλήματα και τις αρνητικές συνέπειες που προκαλεί.

Σκοπός της παρούσας εργασίας ήταν να διερευνηθεί η σημερινή συμβολή του λιμένα στην τοπική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της πόλης του Πειραιά. Σαν ευρύτερη περιοχή, ορίστηκαν οι τέσσερις δήμοι του Πειραιά που είναι άμεσα συνδεδεμένοι με το λιμάνι, όχι μόνο με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια, αλλά και χωροταξικά, αφού στους συγκεκριμένους δήμους απλώνονται περιμετρικά όλες οι εγκαταστάσεις και τα κομμάτια που απαρτίζουν το σύνολο του λιμένα.

Για μελετηθεί η συμβολή του λιμένα στην τοπική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, κρίθηκε απαραίτητο να χωριστεί η εργασία σε δύο ενότητες και με βάση αυτές να δομηθεί ως εξής :

Η πρώτη ενότητα αφορά τη θεωρητική προσέγγιση του θέματος και περιλαμβάνει τέσσερα κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο αναφέρονται η εννοιολογική προσέγγιση του όρου της ανάπτυξης και η εξέλιξη του περιεχομένου της μέσα από την συνοπτική παρουσίαση διαφόρων θεωριών που αναπτύσσονται από ερευνητές και οικονομολόγους. Στο δεύτερο κεφάλαιο περιγράφεται ο λιμένας γενικά ως υποδομή και ως παράγοντας ανάπτυξης, καθώς γίνεται και μια σύντομη ιστορική αναφορά, στην εξέλιξη των ιδιοκτησιακών μορφών ανά τον κόσμο. Το τρίτο

κεφάλαιο, περιέχει την ιστορική αναδρομή της σχέσης του λιμένα με την πόλη του Πειραιά ενώ στο τέταρτο κεφάλαιο αναφέρονται μερικά αναπτυξιακά και οικονομικά στοιχεία από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία(ΕΣΥΕ), που φτιάχνουν το κοινωνικοοικονομικό προφίλ και τη φυσιογνωμία, των τεσσάρων υπό εξέταση δήμων. Ακόμη στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται κάποια επεξεργασμένα στοιχεία από το μητρώο των επιχειρήσεων του 2003 της ΕΣΥΕ, σχετικά με τις επιχειρήσεις συναφών δραστηριοτήτων με το λιμάνι, που λειτουργούν στους συγκεκριμένους δήμους.

Η δεύτερη ενότητα περιέχει την εμπειρική διερεύνηση της εργασίας και αποτελείται από το κεφάλαιο πέντε, έξι, επτά και οκτώ. Στο κεφάλαιο πέντε παρουσιάζεται η μεθοδολογία της έρευνας και αναπτύσσεται η περιγραφική ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας πεδίου και των δύο ερωτηματολογίων. Στο κεφάλαιο έξι αναλύονται οι έλεγχοι ανεξαρτησίας  $\chi^2$  ανάμεσα στους προσδιοριστικούς παράγοντες της τοπικής ανάπτυξης σε σχέση με το λιμάνι. Στο κεφάλαιο επτά περιγράφονται τα δύο μοντέλα Λογιστικής παλινδρόμησης που εκτιμήθηκαν με βάση τους κοινωνικοοικονομικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες που προσδιορίζουν την τοπική ανάπτυξη. Τέλος στο κεφάλαιο οκτώ παρατίθενται κάποια γενικά συμπεράσματα και μερικές προτάσεις.

# Α' ΕΝΟΤΗΤΑ: ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ –ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

### 1.1 Η Έννοια της Ανάπτυξης

Ο εννοιολογικός προσδιορισμός του όρου ανάπτυξη, έχει απασχολήσει για πολλές δεκαετίες πλήθος θεωρητικών και ερευνητών, καθώς αποτελεί μια ανοιχτή εξίσωση στην οποία προστίθενται συνεχώς νέες μεταβλητές, με αποτέλεσμα ακόμα και σήμερα να μην υπάρχει, “*sui generis*” ένας γενικά αποδεκτός ορισμός.

Η έννοια της ανάπτυξης και το περιεχόμενο του όρου, έχει υποστεί αναπροσαρμογές και έχει διευρυνθεί ανάλογα με την ιστορική συγκυρία που βρισκόμαστε, τον χρονικό ορίζοντα και τις εκάστοτε κυρίαρχες θεωρίες. Επίσης η σύγχυση που επικρατεί στον προσδιορισμό του όρου, οφείλεται στις διάφορες επιστημονικές σημασίες που του αποδίδονται, ανάλογα με το κοινωνικό υπόβαθρο, τις διανοητικές εμπειρίες και τους πολιτικούς στόχους του ανθρώπου που χρησιμοποιεί τον όρο αυτόν(Αποστολόπουλος,2004).

Μια προσπάθεια ορισμού της ανάπτυξης όπου εμπλέκονται τρεις επιστήμες, η Οικονομική, η Κοινωνιολογία και η Ηθική, γίνεται από τους Obrle, Stowers και Darby, όπου σύμφωνα με αυτό τον ορισμό η ανάπτυξη ορίζεται ως εξής : *«Ανάπτυξη είναι μια διαδικασία, στην οποία ένας όλο και μεγαλύτερος αριθμός ατόμων, μιας δεδομένης περιοχής ή ενός δεδομένου περιβάλλοντος, λαμβάνει και υλοποιεί κοινωνικά υπεύθυνες αποφάσεις, η πιθανή συνέπεια των οποίων είναι η καλύτερευση των συνθηκών διαβίωσης μερικών ατόμων, χωρίς να χειροτερεύουν τις συνθήκες της ζωής των άλλων»*. Ο όρος ανάπτυξη αναφέρεται δηλαδή σε μια διαδικασία μέσα από την οποία βελτιώνονται ορισμένοι παράγοντες και ως τέτοιος δεν είναι σίγουρα στατικός, αντίθετα εξελίσσεται και αναδιαμορφώνεται ανάλογα με την ιστορική περίοδο.

Μέχρι και τα τέλη τις δεκαετίας του 1960, ο όρος ανάπτυξη ταυτιζόταν πλήρως με την Οικονομική ανάπτυξη και κατ'επέκταση με την Οικονομική μεγέθυνση. Οι έννοιες μεγέθυνση του ΑΕΠ ,εκβιομηχάνιση και ανάπτυξη είναι στην καθημερινή χρήση τους, εννοιολογικά ταυτόσημες. Στην αρχική της μορφή η θεωρία της οικονομικής ανάπτυξης δεν ενδιαφέρεται για τη διανομή, την απασχόληση, τη φτώχεια, κλπ, αφού σύμφωνα με την κρατούσα άποψη, τα οφέλη από την αύξηση του παραγόμενου προϊόντος, με το χρόνο, θα διαχυθούν, εξασφαλίζοντας απασχόληση και αύξηση του εισοδήματος και στους πιο φτωχούς. (Παν. Ρέππας, «Οικονομική Ανάπτυξη, Θεωρίες και Στρατηγικές»).

Η ταύτιση των παραπάνω όρων, δικαιολογείται από το γεγονός ότι μέχρι και το τέλος τις δεκαετίας του 60, δεν είχαν γίνει φανερά ακόμα οι ενδογενείς κρίσεις της ανάπτυξης και έτσι ως επιτυχημένο μοντέλο και παράδειγμα προς μίμηση, θεωρείται αυτό των ανεπτυγμένων εκβιομηχανισμένων χωρών. Μέχρι και τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα η αναπτυξιακή ιδεολογία στηριζόταν σε τρία βασικά σημεία, στις υποθέσεις ότι υπάρχει : α.) απειρότητα των φυσικών πόρων β.) οικονομική στενότητα και γ.) ότι ο ανταγωνισμός και η ανάπτυξη αποτελούν το όχημα της κοινωνικής και οικονομικής εξέλιξης του ανθρώπου.

Οι ενδογενείς κρίσεις της ανάπτυξης ήρθαν στο προσκήνιο με το μεγάλο κραχ και την οικονομική κρίση του 1929, έτσι άρχισε να καταρρέει το ιδεολόγημα της «ανάπτυξης για την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα» σαν αυτοσκοπός και γίνεται για πρώτη φορά φανερό ότι η ανάπτυξη και η αγορά μπορούν να συμβαίνουν και να δρουν ενάντια στους ίδιους τους σκοπούς τους, που αφορούν την ποιότητα ζωής και την ευημερία των ανθρώπων και του συνόλου της κοινωνίας. Γίνεται δηλαδή αντιληπτή η αντίφαση μεταξύ μέσων και διακηρυγμένων σκοπών και στόχων.

Στις αρχές τις δεκαετίας του 1970 ξεσπά η περιβαλλοντική κρίση της ανάπτυξης και αρχίζουν να διαφαίνονται τα αδιέξοδα για την ποιότητα ζωής του ανθρώπου που προκύπτουν από την αλόγιστη κατασπατάληση των φυσικών πόρων του πλανήτη και την απόρριψη σε αυτόν επικίνδυνων αποβλήτων. Τα στρεβλά πρότυπα δηλαδή της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, οδηγούν στην οικολογική κρίση η οποία συγκεφαλαιώνεται διακηρυκτικά και πεσιμιστικά και στο βιβλίο της βιολόγου Rachel Carson, «Σιωπηλή Άνοιξη»(The silent Spring,1962), όπου γίνεται λόγος για τις καταστροφικές και ολέθριες επιπτώσεις που έχει στην αναπαραγωγή των πτηνών η αλόγιστη χρήση των εντομοκτόνων και ζιζανιοκτόνων. Η δικαιότερη οργάνωση της κατανομής και της χρήσης της γης και των αγαθών, η απόρριψη του υπερκαταναλωτισμού, η λελογισμένη διαχείριση των φυσικών πόρων και γενικότερα μια διαφορετικού τύπου κοινωνική οργάνωση εναρμονισμένη με τη οικόσφαιρα θα οδηγήσουν στην έξοδο από την οικολογική κρίση(Φλογαίτη,1998) .

Ο ορισμός λοιπόν της ανάπτυξης ξεπερνάει πλέον τα στενά όρια της μεγέθυνσης του ΑΕΠ και επεκτείνεται σε ζητήματα κοινωνικής, πολιτιστικής, περιβαλλοντικής ακόμα και πολιτικής υφής. Παρατηρείται επίσης, η σταδιακή στροφή των κυβερνητικών αναπτυξιακών προγραμμάτων από τη μεσοπρόθεσμη οπτική της εκβιομηχάνισης στη μακροπρόθεσμη διαχείριση των πόρων και την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών ζητημάτων ("State economic Development in the 1990s:Politics and policy Learning,Peter Elisinger,University of Wisconsin,1995)

Έτσι λοιπόν από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, ο όρος της ανάπτυξης εμπλουτίζεται και οι περισσότερες επιστημονικές προσεγγίσεις στρέφουν το ενδιαφέρον τους

στον άνθρωπο και όχι στο στυγνό κέρδος. Επίσης η ανάπτυξη παύει να αποτελεί πεδίο ευθύνης μόνο της οικονομικής επιστήμης και εμπλέκονται σε αυτή κοινωνικές και άλλες επιστήμες. Από τις θεωρήσεις αυτές γεννούνται νέοι επιθετικοί προσδιορισμοί για την ανάπτυξη όπως : περιφερειακή, τοπική ,ενδογενής, ολοκληρωμένη, για να καταλήξουμε στην έννοια της αιφορίας και της βιώσιμης ανάπτυξης.

## 1.2. Περιφερειακή Ανάπτυξη

Μέχρι και τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα η παραδοσιακή οικονομική ανάλυση αγνοούσε την χωρική διάσταση, με την εξαίρεση βέβαια των αναλύσεων των κλασικών, του Karl Marx για το ρόλο της γαιοπροσόδου, του David Ricardo για το ρόλο του συγκριτικού πλεονεκτήματος των διάφορων χωρών και του Thunen (1826) για την κατανομή των χρήσεων γης.

Οι διαδικασίες της ανάπτυξης πρέπει απαραίτητα να λαμβάνουν υπόψη το γεγονός ότι πραγματοποιούνται στο χώρο, δηλαδή σε συγκεκριμένες περιοχές, που είναι αποδέκτες των εκάστοτε μεταβολών των κοινωνικοοικονομικών συστημάτων(Barquero,1991). Η παραγωγή έχει πρωταρχική χωρική διάσταση και πραγματοποιείται σε προσδιορισμένο γεωγραφικό χώρο και σε συγκεκριμένο χρόνο (Isard 1992). Γίνεται φανερό λοιπόν, ότι ο χώρος αποτελεί θεμελιώδη μεταβλητή στη συνάρτηση της κοινωνικής ευημερίας. Κατά συνέπεια η ανάλυση και η παρέμβαση στους παραγωγικούς μετασχηματισμούς, η αποβιομηχάνιση, οι αλλαγές στην αγορά εργασίας και τελικά οι διαδικασίες ανάπτυξης, πρέπει απαραίτητα να λαμβάνουν υπόψη τους ότι πραγματοποιούνται σε ένα δεδομένο γεωγραφικό χώρο (Barquero,1991).

Ειδικότερα η μεταβλητή του χώρου αν και ενσωματώθηκε με συστηματικό τρόπο σχετικά αργά στην άσκηση της οικονομικής πολιτικής(ουσιαστικά μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο),έχει αποκτήσει μεγάλη σημασία στη διαμόρφωση πολιτικών και προγραμμάτων. Τα προβλήματα που δημιουργούνται από τις κοινωνικές και οικονομικές μεταβολές, επηρεάζουν άμεσα την οργάνωση του χώρου και αντίστροφα επηρεάζονται απ'αυτή(Κόνσολας,1997).

Ως Περιφερειακή ανάπτυξη μπορεί να οριστεί η διαδικασία για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη των επί μέρους περιφερειών μιας χώρας. Η οικονομική ή αναπτυξιακή περιφέρεια μπορεί να νοηθεί ως μια δυναμική γεωγραφική ενότητα τα όρια της οποίας προσδιορίζονται από τις διαχρονικές κοινωνικές και οικονομικές μεταβολές της, από τις ροές της και από τις αλληλεξαρτήσεις των χωρικών μονάδων από τις οποίες αποτελείται (Κονσόλας, 1997). Με λίγα λόγια δηλαδή, η αναπτυξιακή περιφέρεια αποτελεί ένα «ζωντανό οργανισμό» που αντιδρά στις διάφορες παρεμβάσεις(Παπαδασκαλόπουλος,1995). Η έννοια

της περιφέρειας λαμβάνεται εδώ με την οικονομική της διάσταση και όχι με τη διοικητική, χωρίς να σημαίνει ότι σε κάποιες περιπτώσεις : δε μπορεί και να ταυτίζονται (Δεληθέου,2005).

Η θεωρία της «περιφερειακής ανάπτυξης» μαζί με την «περιφερειακή στρατηγική» συμπεριλαμβάνονται στην ευρύτερη θεωρία της «Περιφερειακής Οικονομικής». Η «Περιφερειακή Οικονομική» ή αλλιώς η «Οικονομική του Χώρου» είναι ένας κλάδος της οικονομικής επιστήμης που μελετά την επίδραση της διάστασης του χώρου στις οικονομικές δραστηριότητες. Η «Περιφερειακή Επιστήμη» είναι ουσιαστικά η μελέτη των κοινωνικών, οικονομικών, πολιτικών και συμπεριφορικών εκείνων φαινομένων που έχουν χωρική διάσταση. Επομένως η περιφερειακή ανάλυση ασχολείται και επικεντρώνεται στις στρατηγικές ανάπτυξης του χώρου (Κονσόλας,1997).

Τις διάφορες χωρικές ασυμμετρίες ,έρχεται να διορθώσει η περιφερειακή πολιτική, το πρακτικό κομμάτι της περιφερειακής ανάπτυξης, έτσι ώστε να επιτευχτεί οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή.

Γύρω από το θεωρητικό κομμάτι της περιφερειακής ανάπτυξης, αναπτύσσονται πολλές διαφορετικές θεωρίες από διάφορες σχολές οικονομικής σκέψης, των οποίων η διαφοροποίηση συνίσταται στην διαφορετική προσέγγιση της σχέσης κέντρου-περιφέρειας και των ανισοτήτων που τις χαρακτηρίζουν, καθώς και του τρόπου που αυτές μπορούν να ξεπεραστούν.

### **1.3.Βιώσιμη Ανάπτυξη**

Με το πέρασμα του χρόνου, έγιναν εμφανείς οι συνέπειες των στρατηγικών ανάπτυξης στο περιβάλλον και κατέστη ξεκάθαρο το γεγονός ότι η ανάπτυξη αντί να αποβλέπει στην άμβλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων μεταξύ των οικονομικά ασθενέστερων και οικονομικά δυνατών τάξεων και κρατών, μάλλον οδηγούσε στην αύξηση των διαφορών αυτών. Έτσι επιχειρείται μια διαφορετική προσέγγιση της ανάπτυξης, που θα μπορεί να απαντήσει στα παραπάνω προβλήματα συνυπολογίζοντας περισσότερες συνιστώσες.

Ο όρος Βιώσιμη Ανάπτυξη(Sustainable development) εμφανίζεται στο προσκήνιο επίσημα για πρώτη φορά μέσα από την έκθεση της «Διεθνούς Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη» του ΟΗΕ τον Απρίλιο του 1987(Our Common Future). Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό, ο οποίος έχει εδραιωθεί στο περιβαλλοντικό κίνημα και χρησιμοποιείται κατά κόρον μέχρι και σήμερα, ως Βιώσιμη Ανάπτυξη ορίζεται *«η ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες της παρούσας γενιάς χωρίς να υποθηκεύει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες»*. Σύμφωνα με την επιτροπή, η βιώσιμη ανάπτυξη

αναπτύσσεται σε τρία οριζόντια επίπεδα, το οικονομικό, το οικολογικό και το κοινωνικοπολιτικό και πέντε κάθετα, το Διεθνές, το Περιφερειακό, το Εθνικό και το Τοπικό.

Υπάρχουν διάφοροι ορισμοί γύρω από τη βιώσιμη ανάπτυξη οι οποίοι πολλές φορές αντικρούονται και μεταξύ τους. Ένας ορισμός που θα μπορούσε να εκφράσει ικανοποιητικά την αειφόρο ανάπτυξη και ο οποίος περιλαμβάνει οικονομικούς, τεχνολογικούς, κοινωνικούς και οικολογικούς παράγοντες είναι ο εξής : «αειφόρος ανάπτυξη είναι η εξακολουθητική δυναμική διαδικασία των συνεχών επιτυχών αποτελεσμάτων των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων» (Σκιάρδος,2004). Κύριο χαρακτηριστικό αυτής της μορφής ανάπτυξης, μπορεί να θεωρηθεί η προσπάθεια για εξασφάλιση ποιότητας διαβίωσης σε όλους τους τομείς ζωής του ανθρώπου, όπως η οικονομία, το περιβάλλον, η κοινωνία και ο πολιτισμός, για τις σημερινές γενεές αλλά και τις επόμενες (Μητούλα,2004). Γενικά μπορούμε να πούμε ότι η βιώσιμη ανάπτυξη βασίζεται σε τρεις πυλώνες, οικονομία, κοινωνία και περιβάλλον οι οποίοι αναπτύσσονται ισόρροπα και αρμόνικα και στο βωμό του ενός δεν θυσιάζεται κανένας άλλος.

Από τη δεκαετία του '90 και έπειτα δε νοείται διαμόρφωση περιφερειακής οικονομικής στρατηγικής χωρίς να συνυπολογίζεται η έννοια της αειφορικότητας και χωρίς αυτή να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη από τους υπεύθυνους για το σχεδιασμό προγραμμάτων ανάπτυξης, τοπικών στρατηγικών και σχεδίων ανάπτυξης νοικοκυριών κ.λ.π. (Comsell and Haughton,2006).

Το πρώτο πολιτικό κείμενο που υιοθετείται και περιέχει τις οδηγίες για τη βιωσιμότητα του 21<sup>ου</sup> αιώνα, είναι η «agenda 21», η οποία επισφράγισε την Παγκόσμια Διάσκεψη για τη γη που έγινε στο Ρίο της Βραζιλίας το1992 . Η agenda 21 είναι ένα μακροπρόθεσμο πρόγραμμα δράσης για την ανάπτυξη που αφορά σε τομείς όπως η γεωργία, η βιομηχανία, η αστική διαχείριση, η περιβαλλοντική διαχείριση, η τεχνολογία, η φτώχεια, ο πληθυσμός και το εμπόριο (Αμπελιώτης, 2005). Από τότε έλαβαν χώρα άλλες οκτώ διασκέψεις οι οποίες παρατίθενται επιγραμματικά: 1995 Βερολίνο, 1996 Γενεύη, 1997 Κιότο, 1998 Μπουένος Άιρες, 1999 Βόννη, 2000 Χάγη, 2001 Βόννη, 2001 Μαρακές με σημαντικότερη εκείνη του Κιότο της Ιαπωνίας το 1997 με σκοπό τη μείωση της εκπομπής των αερίων του θερμοκηπίου για κάθε αναπτυγμένη βιομηχανική χώρα

Η επόμενη επίσημη κίνηση γίνεται το 2002 στο Γιοχάνεσμπουργκ όπου πραγματοποιείται η «Παγκόσμια Διάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη» ως απόρροια των διασκέψεων της Στοκχόλμης για το Περιβάλλον (1972) και του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1992). Η Διάσκεψη του Γιοχάνεσμπουργκ για τη βιώσιμη ανάπτυξη αποτέλεσε τη μεγαλύτερη διάσκεψη που έχει πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα και εκεί διαπιστώνεται ότι δεν έχει σημειωθεί ικανοποιητική πρόοδος στα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης.



Στις μέρες μας, είναι πλέον γεγονός η ανάγκη για μια ολοκληρωμένη και αειφορική ανάπτυξη. Πολλοί είναι οι οργανισμοί που δραστηριοποιούνται στα θέματα αυτά, ενώ οι περισσότερες εθνικές, ευρωπαϊκές και παγκόσμιες στρατηγικές προσανατολίζονται προς μια ανάλογη κατεύθυνση. Κάθε φορέας, κυβέρνηση ή συνασπισμός χωρών έχει τους δικούς του ιδιαίτερους στόχους και τις δικές του προσδοκίες από τις αναπτυξιακές στρατηγικές, με κεντρικό άξονα πάντα την παγκόσμια αειφορική ανάπτυξη η οποία αποτελεί τη μελλοντική πρόκληση για οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική πολιτική.

#### **1.4. Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη**

Η έννοια της ολοκληρωμένης ανάπτυξης (integrated development) εμφανίζεται στη διεθνή βιβλιογραφία πριν από δύο δεκαετίες ως απάντηση στην έννοια της κλαδικής ανάπτυξης. Ο όρος Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη, αναφέρεται στην ανάπτυξη που συντελείται σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δράσης, έχει κοινωνικό, οικονομικό, πολιτισμικό χαρακτήρα και σέβεται το περιβάλλον, επίσης στοχεύει στην ταυτόχρονη προώθηση διαφόρων τομέων και κλάδων που αλληλοστηρίζονται σε μια περιοχή, ώστε το αναπτυξιακό αποτέλεσμα να είναι μεγαλύτερο (Αποστολόπουλος, 2004).

Ο Boudeville θεωρεί ότι η ολοκλήρωση συντελείται ταυτόχρονα σε οριζόντιο και κάθετο επίπεδο (Παπαδασκαλόπουλος, 1995). Έτσι και στη διαδικασία της ολοκληρωμένης ανάπτυξης αξιοποιούνται όλες οι παραγωγικές πηγές της περιφέρειας, προωθούνται όλοι οι τομείς και οι οικονομικές δραστηριότητες στις οποίες η κάθε τοπική οικονομία πλεονεκτεί, ενώ παράλληλα επιχειρείται η ισορροπημένη ανάπτυξη και διατήρηση όλων των χωρικών μονάδων της περιφέρειας. Αυτός ο τρόπος ανάπτυξης ακολουθεί τη λογική της "εκ των κάτω" ανάπτυξης, γιατί ο σχεδιασμός και η εφαρμογή της προϋποθέτουν τη συμμετοχή και την ενεργοποίηση του τοπικού πληθυσμού και των τοπικών φορέων (Κονσόλας, 1990).

Ο προγραμματισμός και η εφαρμογή της ολοκληρωμένης ανάπτυξης πρέπει να συνοδεύονται από :

- ❖ Τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα
- ❖ Την ανάπτυξη του τουρισμού
- ❖ Την ενίσχυση της βιοτεχνίας
- ❖ Την εξασφάλιση των βασικών υποδομών (οδικό δίκτυο, δίκτυα ύδρευσης, ηλεκτροδότησης κ.λ.π.)
- ❖ Την οργάνωση των υπηρεσιών εκπαίδευσης και υγείας
- ❖ Τη δημιουργία υπηρεσιών αναψυχής
- ❖ Την οργάνωση των διοικητικών υπηρεσιών

- ❖ Τη δημιουργία υποδομής για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων . (Χριστοφάκης, 2001)

Από όλα τα παραπάνω γίνεται ακόμα πιο εμφανές και κατανοητό, το πόσο αντιτάσσεται η ολοκληρωμένη ανάπτυξη στη μέχρι και προ εικοσαετίας κλαδική ανάπτυξη, η οποία περιορίζει την αναπτυξιακή διαδικασία στην προώθηση ενός και μόνο τομέα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα κλαδικής ανάπτυξης αποτελεί η γεωργική ανάπτυξη. Εφαρμόστηκε τη δεκαετία του '70, είχε κεντρικό χαρακτήρα και σχετιζόταν αποκλειστικά με τον πρωτογενή τομέα και τις αλλαγές που μπορούν να πραγματοποιηθούν στην ύπαιθρο. Η ύπαιθρος αντιπροσωπεύει ένα οικονομικό και κοινωνικό μοντέλο, ένα συστατικό της ευρωπαϊκής κοινωνικής δομής (Παπαδόπουλος και Πατρώνης,2003). Για το λόγο αυτό η σημερινή μορφή ανάπτυξης της υπαίθρου και των περιοχών που παίζει πρωτεύοντα ρόλο η γεωργία, θεωρείται πολύ σημαντική και έχει αλλάξει φιλοσοφία. Αντί να περιορίζεται στην αναδιάρθρωση του πρωτογενή τομέα διαχέεται πλέον και στους άλλους τομείς της τοπικής οικονομίας (εμπόριο, υπηρεσίες, τουρισμός κ.λ.π.) με σκοπό τη διατήρηση και τη βελτίωση των αγροτικών περιοχών και εμπεριέχει έναν πιο ολοκληρωμένο χαρακτήρα.

### **1.5. Ενδογενής Ανάπτυξη**

Αρκετές φορές οι στρατηγικές ανάπτυξης που ήταν σχεδιασμένες από την κεντρική διοίκηση είχαν χαμηλή αποδοτικότητα και αναποτελεσματικότητα, έτσι εμφανίστηκε μια άλλη στρατηγική, αυτή της ενδογενούς ανάπτυξης(bottom-up). Η λεγόμενη δηλαδή ανάπτυξη «από κάτω-προς τα πάνω»

Η ενδογενής ανάπτυξη είναι μια μορφή περιφερειακής ανάπτυξης στην οποία οι τοπικοί παράγοντες ( τοπικοί φορείς, οργανισμοί, τοπικές επιχειρήσεις κ.α.) αποτελούν τους μοχλούς για την αναπτυξιακή διαδικασία. Η εφαρμογή του μοντέλου μπορεί να γίνει σε οποιαδήποτε χωρική κλίμακα και σε τοπικό επίπεδο, αξιοποιούνται η παραγωγική δομή, η αγορά εργασίας, η επιχειρηματικότητα, οι φυσικοί πόροι, η κοινωνική και πολιτισμική δομή, οι παραδόσεις και η πολιτιστική κληρονομιά, με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης(Δεληθέου,2005) Ο όρος Ενδογενής Ανάπτυξη αναφέρεται στην ικανότητα χάραξης της κατάλληλης αναπτυξιακής διαδικασίας, σε συνδυασμό με την ενεργοποίηση των διαθέσιμων πόρων μιας περιοχής και την ενδογενή δυναμικότητα της (Θεωδοροπούλου,2004)

Βέβαια η ενδογενής ανάπτυξη δεν σημαίνει μια κλειστή οικονομία. Όλες οι σύγχρονες θεωρητικές και εμπειρικές μελέτες δίνουν έμφαση στην ενδογενή ανάπτυξη στο πλαίσιο ανοικτών οικονομιών και συνεκτιμούν τις εξωτερικές επιδράσεις (Donaghy,Federici,Gadflo,2001). Το βασικό θέμα που τίθεται είναι η φύση της τοπικής ανάπτυξης στο πλαίσιο της ανοικτής, παγκοσμίας οικονομίας. Στο νέο αυτό πλαίσιο η

ενδογενής ανάπτυξη σημαίνει: α) ικανότητα μετασχηματισμού του τοπικού κοινωνικοοικονομικού συστήματος, β) ικανότητα αντίδρασης στις εξωτερικές επιδράσεις, γ) προώθηση της κοινωνικής πληροφόρησης, δ) ικανότητα εισαγωγής ειδικών μορφών κοινωνικής ρύθμισης σε τοπικό επίπεδο που να ευνοούν αυτές τις διαδικασίες. Ενδογενής ανάπτυξη είναι δηλαδή, η ικανότητα να καινοτομεί κανείς σε τοπικό επίπεδο (Garofoli,1992).

Η ενδογενής ανάπτυξη είναι το αποτέλεσμα της ικανότητας χάραξης της κατάλληλης αναπτυξιακής διαδικασίας, σε συνδυασμό με την ενεργοποίηση των διαθέσιμων πόρων μίας περιοχής και της ενδογενούς δυναμικότητας της. Αυτές οι έννοιες ενδογενής δυναμικότητα, αυτόνομη ανάπτυξη, ενδογενής ανάπτυξη μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε οποιοδήποτε επίπεδο χώρου. Αναμφισβήτητα, όταν η τοπική κοινότητα αποφασίζει να ενεργοποιήσει το δυναμικό που διαθέτει, αποτέλεσμα είναι ο καθορισμός μίας στρατηγικής ενδογενούς ανάπτυξης. Ο καθορισμός και η εφαρμογή αυτής της στρατηγικής αποτελεί τη βάση για μία πολιτική τοπικής ενδογενούς ανάπτυξης (Barquero,1991).

Οι εμπειρικές έρευνες αλλά και οι θεωρητικές προσεγγίσεις της στρατηγικής της ενδογενούς ανάπτυξης, προβάλλουν διάφορους λόγους που συμβάλουν στην προώθηση της. Ανάμεσα σε αυτούς είναι η έμφαση που δίνεται στη χωρική διάσταση της αναπτυξιακής διαδικασίας και όχι στην κλαδική, η ανάγκη για περισσότερη αυτονομία των περιφερειών, η συνεργασία τοπικών επιχειρηματιών, η διασπορά των δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα, η διάχυση της τεχνολογικής προόδου και η απορρόφηση των καινοτομιών, η συγκέντρωση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε επιχειρηματικά πάρκα, η χωρική σύνδεση έρευνας και επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας (τεχνόπολεις)κ.α.(Konsolas 1990 και Vasquez-Barquero 1990)

Για να εφαρμοστούν όμως όλα τα παραπάνω, απαιτείται ένα επαρκές νομοθετικό πλαίσιο που θα παρέχει στις τοπικές επιχειρήσεις δυνατότητες χρηματοδότησης και αύξησης των επενδύσεων, ενώ παράλληλα θα δίνει και κίνητρα για νέα επιχειρηματική δραστηριότητα στην περιοχή. Η αποτελεσματική ενδογενής ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο περιλαμβάνει (Κονσόλας, 1989):

- ❖ ύπαρξη ολοκληρωμένης στρατηγικής ανάπτυξης
- ❖ διάκριση της χώρας σε περιφέρειες και διαχωρισμό των περιοχών αυτών σε μικρότερες περιοχές
- ❖ δημιουργία ολοκληρωμένου προγράμματος ανάπτυξης
- ❖ ενδυνάμωση της συνοχής μεταξύ των περιφερειών και των υποπεριοχών
- ❖ διάδοση της τεχνολογίας, εκπαίδευση του ντόπιου δυναμικού και στήριξη των τοπικών αναπτυξιακών σχεδίων κατά τις φάσεις εφαρμογής τους

Από τις παραπάνω θεωρητικές προσεγγίσεις, γίνεται σαφές, ότι στην ενδογενή ανάπτυξη οι τοπικοί παράγοντες αποτελούν τους μοχλούς για την αναπτυξιακή διαδικασία. Στόχος της διαδικασίας αυτής είναι τόσο η οικονομική πρόοδος και ανεξαρτησία της υπαίθρου, όσο και η κοινωνική και πολιτιστική της ευημερία και διαφοροποίηση σύμφωνα με τις τοπικές της ιδιαιτερότητες, με προϋπόθεση πάντα την ενεργοποίηση του τοπικού δυναμικού.

## 1.6. Τοπική Ανάπτυξη

Η λόγος της εμφάνισης στο επιστημονικό προσκήνιο του όρου Τοπική ανάπτυξη (Local development), συμπίπτουν με εκείνους που συνέβαλλαν στην υιοθέτηση και των προηγούμενων επιθετικών προσδιορισμών της ανάπτυξης που αναλύθηκαν παραπάνω, ενδογενής –ολοκληρωμένη ανάπτυξη, οι οποίοι για πολλούς ερευνητές είναι συμπληρωματικοί μεταξύ τους ή ακόμα και ταυτόσημοι.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 και μετά την οικονομική κρίση της μαζικής παραγωγής και τη συρρίκνωση του κράτους πρόνοιας και ιδιαίτερα τη δεκαετία του 1980, αναπτύχθηκε μία έντονη κριτική στις παραδοσιακές προσεγγίσεις της πολιτικής οικονομίας. Είναι πια εμφανές ότι η ανάπτυξη δεν είναι αρκετό να προγραμματίζεται από τους κεντρικούς φορείς. Είναι απαραίτητη η λειτουργική σύνδεση της τοπικής ανάπτυξης με τις στρατηγικές προώθησης της από τα κάτω ανάπτυξης. Η θεσμική αποκέντρωση και η συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης και των τοπικών φορέων για την ενεργοποίηση της διαδικασίας τοπικής ανάπτυξης κρίνεται απαραίτητη (Παπαδασκαλόπουλος, 1995).

Η τοπική ανάπτυξη αποτελεί ουσιαστικά άλλη μία μορφή περιφερειακής ανάπτυξης στην οποία οι διάφοροι τοπικοί παράγοντες, όπως η τοπική πρωτοβουλία και επιχειρηματικότητα, οι τοπικοί φορείς, οι τοπικές επιχειρήσεις, αποτελούν τα βασικά στοιχεία πάνω στα οποία θα στηριχτεί η αναπτυξιακή διαδικασία. Οι τοπικοί παράγοντες όμως, δεν αφορούν μόνο τα γεωγραφικά και φυσικά χαρακτηριστικά των χωρικών μονάδων αλλά κυρίως τα κοινωνικά, πολιτισμικά και οικονομικά χαρακτηριστικά του τοπικού πληθυσμού που σχετίζεται με την αναπτυξιακή διαδικασία (Coffey και Polese 1985). Με αυτή την έννοια η τοπική ανάπτυξη μπορεί να θεωρηθεί ως μία διαδικασία οικονομικής ανάπτυξης και διαρθρωτικών αλλαγών, που συμβάλλει στη βελτίωση του επιπέδου ζωής του τοπικού πληθυσμού.

Κοινό χαρακτηριστικό όλων των θεωρητικών προσεγγίσεων της τοπικής ανάπτυξης είναι ότι η ανάπτυξη παράγεται ενδογενώς. Η λειτουργία του προτύπου της τοπικής ανάπτυξης χαρακτηρίζεται από αυτονομία σε τρεις διαστάσεις, τη βιομηχανική, τη χωρική

και τη θεσμική διάσταση. Η βιομηχανική διάσταση αναφέρεται στην κλαδική εξειδίκευση, στην ανάπτυξη καινοτομίας και τον έλεγχο της παραγωγικής δραστηριότητας σε τοπικό επίπεδο. Η χωρική διάσταση περιλαμβάνει την τοπική επιχειρηματικότητα, τη συνεργία μεταξύ των οικονομικών μονάδων. Η θεσμική διάσταση αναφέρεται στους τοπικούς θεσμούς και την τοπική δημόσια δράση για την ανάπτυξη (Χριστοφάκης,2004). Η διαδικασία της τοπικής ανάπτυξης πραγματοποιείται εντός του πλαισίου της τοπικής αγοράς εργασίας και συχνά καλύπτει μια επιφάνεια μεγαλύτερη ή ίση από μία περιοχή τοπικής εξουσίας, αλλά με δραστηριότητα πάντοτε εστιασμένη σε ειδικές θέσεις, τομείς ή κοινωνικές ομάδες. Το στοιχείο δηλαδή το οποίο πάντα εισέρχεται είναι η τοπική εξουσία και οι τοπικοί οικονομικοί και κοινωνικοί φορείς (Χριστοφάκης,2004).

Η τοπική προσέγγιση λαμβάνει υπόψη της την ποικιλομορφία του τοπικού πληθυσμού, την απασχόληση και τις τοπικές αγορές, ενώ η έννοια της τοπικότητας (locality), προτείνεται σαν μια καλύτερη δυνατότητα επεξήγησης των τοπικών προβλημάτων και αναγκών (Θεοδωροπούλου,2004)

Η έννοια της τοπικής ανάπτυξης περιλαμβάνει όλες τις πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας μίας περιοχής τόσο μέσω των δημοσίων οργανισμών όσο και μέσω των επιχειρήσεων του ιδιωτικού ή του κοινωνικού τομέα. Σκοποί της είναι: α) η ενθάρρυνση επιχειρηματικού πνεύματος, των γνώσεων, των ικανοτήτων διαχείρισης και του πολιτιστικού υποβάθρου των τοπικών παραγόντων, β) η ανάδειξη και η εκμετάλλευση των τοπικών πόρων για τη δημιουργία απασχόλησης, γ) η προώθηση της ανάπτυξης και της δημιουργίας επιχειρήσεων και δ) η δημιουργία δικτύων συνεργασίας μεταξύ ατόμων και φορέων για το συνδυασμό της δράσης και το συντονισμό των ενεργειών τους. Οι διασυνδέσεις και οι συνεργασίες στο τοπικό επίπεδο, που περιλαμβάνει η έννοια οδηγούν σε μεγαλύτερη συμμετοχή των τοπικών παραγόντων στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων (Ποταμιάνος,1991).

Ο Garofoli (1990, 1992) προσπαθώντας να οριοθετήσει τις έννοιες τοπική και ενδογενής ανάπτυξη υποστηρίζει ότι η τοπική ανάπτυξη χαρακτηρίζεται από ενδογενείς παράγοντες καθώς και από εξωγενείς μεταβλητές. Η αναπτυξιακή διαδικασία σε πολλές περιπτώσεις βασίζεται περισσότερο σε εξωγενείς παράγοντες από ότι σε ενδογενείς. Μια προσεκτική ανάλυση κάνει σαφείς τις διαφορές μεταξύ των υποδειγμάτων εξωγενούς και ενδογενούς ανάπτυξης. Οι σημαντικότεροι παράγοντες που αποτελούν τη βάση των δύο αναπτυξιακών υποδειγμάτων διαφοροποιούνται σημαντικά. Είναι σαφές ότι ο μοναδικός χαρακτήρας των ιδιαίτερων τοπικών συνθηκών είναι κρισιμότερος για το υπόδειγμα της ενδογενούς ανάπτυξης. Έτσι, οι όροι τοπική και ενδογενής ανάπτυξη αν και στενά συνδεδεμένοι διαφοροποιούνται με τον όρο τοπική ανάπτυξη να έχει σαφώς ευρύτερο

περιεχόμενο από τον όρο ενδογενής ανάπτυξη. Σύμφωνα με αυτή την ανάλυση το περιεχόμενο της έννοιας της τοπικής ανάπτυξης είναι λιγότερο περιοριστικό από αυτό που προτείνεται από τις απόψεις εκείνες, οι οποίες ταυτίζουν την τοπική με την ενδογενή ανάπτυξη.

Ως αντικειμενικοί σκοποί της τοπικής ανάπτυξης προσδιορίζονται (Garofoli,1991):

- ❖ Η βελτίωση των εξωτερικών οικονομιών του τοπικού συστήματος μέσω της ενδυνάμωσης των διασυνδέσεων των τοπικών επιχειρήσεων
- ❖ Η βελτίωση της παραγωγικότητας των τοπικών πόρων
- ❖ Η ενσωμάτωση τεχνολογικών και οργανωτικών καινοτομιών και η διευκόλυνση της μεταφοράς τεχνογνωσίας
- ❖ Η βελτίωση των σχέσεων με την εξωτερική αγορά
- ❖ Η διαφοροποίηση της τοπικής οικονομίας κυρίως μέσω της δημιουργίας και της ανάπτυξης υπηρεσιών υποστήριξης της επιχειρηματικότητας
- ❖ Η βελτίωση των διαδικασιών οικονομικής, τεχνολογικής και κοινωνικής μάθησης
- ❖ Η προώθηση της τοπικής αλληλεγγύης και επιχειρηματικής συνεργασίας.

Η από τα κάτω τοπική ανάπτυξη συνδέεται στενά και με τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις. Η διάδοση της κοινωνίας της πληροφορίας επιτρέπει την οργάνωση ενός συστήματος με μια ισχυρή εστίαση στους τοπικούς στόχους, στους τοπικούς κανόνες, και στην παροχή των σχετικών τοπικών πληροφοριών και των υπηρεσιών. Την ίδια στιγμή, επιτρέπει την διασύνδεση με τα περιφερειακά, εθνικά και διεθνή επίπεδα διακυβέρνησης. Από μια πρακτική σκοπιά, η ενίσχυση και η λειτουργία των υπηρεσιών και οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ των διαφορετικών κοινωνικών υποκειμένων προωθούν μια συναίνεση που αναπηδά από μια κοινή εμπειρία της καθημερινής ζωής, όπου οι πολίτες και οι υπηρεσίες αλληλεπιδρούν. Ο συντονισμός των υπηρεσιών, η προσβασιμότητα στις πληροφορίες και η ελαχιστοποίηση του χρόνου που απαιτείται για την επεξεργασία των διαδικασιών όχι μόνο βελτιώνει την ποιότητα των δημόσιων αγαθών, μέσω της μείωσης των κοινωνικών δαπανών αλλά και ενισχύει την αρχή και την αξιοπιστία των υπηρεσιών.

Με τον τρόπο αυτό οι νέες τεχνολογίες, ως ένα ορισμένο βαθμό τουλάχιστον, συμβάλλουν στην ισχυροποίηση των δημοκρατικών συμμετοχικών διαδικασιών στην τοπική ανάπτυξη. Τα τοπικά συστήματα πληροφοριών, παρέχουν την ευκαιρία αναδιοργάνωσης των δημόσιων υπηρεσιών. Μέσω της αναδιοργάνωσης της τοπικής αυτοδιοίκησης, του στόχου και της αποστολής της στα συνεχώς αναπτυσσόμενα και διαφοροποιούμενα αιτήματα των πολιτών η από τα κάτω ανάπτυξη γίνεται ευκολότερη (Berra 2003, Pyke 1988, Castells 1996).

Το φαινόμενο της Παγκοσμιοποίησης δεν άφησε και αυτό με τη σειρά του, ανεπηρέαστες τις θεωρητικές προσεγγίσεις της τοπικής ανάπτυξης. Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 εμφανίζονται πολλές νέες προσεγγίσεις της τοπικής ανάπτυξης που προσπάθησαν να απεμπλακούν τόσο από την αυστηρότητα και το δεσμευτικό χαρακτήρα συνολικών θεωρητικών σχημάτων προηγούμενων περιόδων, όσο και από τη στενά τυπολατρική παράδοση ορισμένων θετικιστικών προσεγγίσεων. Οι αναδυόμενες αυτές τάσεις επιδιώκουν να ικανοποιήσουν την εμπειρική σχετικότητα, τη θεωρητική συνοχή και την πρακτική αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων εννοιολογικών πλαισίων, με κεντρικό πυρήνα την αναβάθμιση της σημασίας του χώρου και εμπειρικό πεδίο εφαρμογής τα διαφορετικά επίπεδα εδαφικών ενοτήτων, με ιδιαίτερη έμφαση στο επίπεδο της περιφέρειας. Αυτή η αναβίωση της περιφέρειας συνάδει με τη γενικότερη έμφαση στο τοπικό επίπεδο και τη διαφορετικότητα που συνοδεύουν την απομάκρυνση από τη μαζική παραγωγή, τη συρρίκνωση του κράτους πρόνοιας και τις τάσεις παγκοσμιοποίησης. Σύμφωνα με τον Stropfer (1997) αυτή η στροφή οφείλεται στην προσδοκία ότι ο τόπος μπορεί να αποτελέσει το θεμελιώδη πυρήνα της οικονομικής και κοινωνικής ζωής στην εποχή της παγκοσμιοποίησης.

Οι βασικές συνιστώσες των αναδυόμενων τάσεων συνθέτουν με διαφορετικό βαθμό έμφασης τις θεσμικές διαστάσεις, τις διεπιχειρησιακές σχέσεις και την τεχνολογική αλλαγή ως το πλαίσιο της τοπικής ανάπτυξης. Αντίστοιχα, οι επιμέρους θεωρητικές προσπάθειες χαρακτηρίζονται από κάποια κεντρική έννοια - κλειδί, όπως για παράδειγμα η θεσμική πυκνότητα, το κοινωνικό κεφάλαιο, η μαθησιακή ή καινοτόμος περιφέρεια.

Γενικότερα, η περίοδος μετά το 1980 χαρακτηρίζεται από μια πολλαπλότητα προσεγγίσεων, που κανένα υποσύνολο τους δεν μπορεί να τη χαρακτηρίσει συνολικά. Ωστόσο, αν και οι νέες αυτές τάσεις παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές και αποκλίσεις, φαίνεται πως συγκλίνουν στην κεντρική σημασία που έχουν για την τοπική ανάπτυξη ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις περιοχές και η αλληλεπίδραση των τοπικών δομών με τις διαδικασίες της παγκοσμιοποίησης.

Η αναγκαιότητα της Τοπικής οικονομίας μέσα σ'ένα Παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον γίνεται πλέον εμφανής. Οι Ekins και Newby (1998) υποστηρίζουν, ότι οι τοπικές οικονομίες γίνονται σημαντικότερες με την παγκοσμιοποίηση επειδή η παγκόσμια αγορά δεν θα περιλάβει ποτέ όλους, αλλά η τοπική οικονομική ανάπτυξη μπορεί να παρέχει τις ευκαιρίες για τους ανθρώπους που έχουν αποκλειστεί από την παγκόσμια αγορά είτε για να επανενταχθούν είτε για να είναι παραγωγικοί έξω από αυτή. Η παγκοσμιοποίηση δημιουργεί την κοινωνική και περιβαλλοντική απομάκρυνση αλλά η τοπική οικονομική ανάπτυξη μπορεί να διατηρήσει τα τοπικά οικονομικά δίκτυα και την κοινωνική συνοχή. Η παγκοσμιοποίηση

ενθαρρύνει την πολιτιστική ομογενοποίηση ενώ η τοπική ανάπτυξη μπορεί να προωθήσει την τοπική ιδιαιτερότητα. Η παγκοσμιοποίηση δημιουργεί την οικονομική ευπάθεια. Μια σφριγηλή τοπική οικονομική βάση, εντούτοις, μπορεί να δώσει τη σταθερότητα σε περιόδους της αναδόμησης και να παρέχει τις ευκαιρίες για τους νέους τομείς της ειδίκευσης και την εξασφάλιση συγκριτικού πλεονεκτήματος. Δηλαδή υποστηρίζουν, ότι η βιώσιμη τοπική οικονομική ανάπτυξη, μπορεί να λειτουργήσει σαν αντίβαρο στις αρνητικές συνέπειες και στα προβλήματα που δημιουργεί η παγκοσμιοποίηση, δίνοντας έμφαση στη δημιουργία υποδομής, στην κοινοτική επιχείρηση και στις οικονομικές λύσεις, στην υπεύθυνη επιχειρηματική ανάπτυξη, στην πρόσβαση στη βιώσιμη εργασία και στην κάλυψη των τοπικών αναγκών μέσω των τοπικών πόρων.

### **1.6.1 Βιώσιμη Τοπική ανάπτυξη**

Πολλοί υποστηρίζουν πως η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης είναι αλληλένδετη με αυτή της τοπικής ανάπτυξης (Benneworth 2002, Moss και Fichter 2003). Το τοπικό επίπεδο θεωρείται το ιδανικότερο για την επίτευξη του στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης. Την άποψη αυτή απηχεί ο ορισμός της βιώσιμης ανάπτυξης που διατυπώθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση (1996). Σύμφωνα με αυτόν: *Βιώσιμη αστική ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που παρέχει βασικές περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές υπηρεσίες σε όλους τους κατοίκους μίας κοινότητας χωρίς να απειλεί τη βιωσιμότητα των φυσικών, δομικών και κοινωνικών συστημάτων από τα οποία εξαρτάται η παροχή αυτών των υπηρεσιών.* Μάλιστα, οι τοπικές αυτοδιοικήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο προχώρησαν στην σύνταξη της δικής τους τοπικής agenda 21 που αποτελεί μία στρατηγική διαδικασία για το σχεδιασμό και την υλοποίηση τοπικών δράσεων.

Η βιωσιμότητα της πόλης αναφέρεται στο περιβάλλον, την οικονομία και το κοινωνικό σύστημα του χώρου. Για τον Kline (2000), η βιώσιμη αστική ανάπτυξη προϋποθέτει οικολογική ακεραιότητα, οικονομική ασφάλεια, ποιότητα ζωής και ενδυνάμωση με ευθύνη.

Η βιώσιμη τοπική ανάπτυξη συνεπάγεται, τη διατήρηση της γενικής ισορροπίας και αξίας του αποθέματος του φυσικού κεφαλαίου, τον επαναπροσδιορισμό των βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων κριτηρίων αξιολόγησης κόστους - οφέλους και τη δίκαιη κατανομή των πόρων μεταξύ εθνών και περιοχών σε όλο τον κόσμο.

Η προσέγγιση της βιώσιμης τοπικής ανάπτυξης ενσωματώνει ένα μεγάλο αριθμό στοιχείων από διάφορες θεωρίες ανάπτυξης και πρότυπα πολιτικής και έχει αποκτήσει πολυδιάστατο χαρακτήρα. Περιλαμβάνει την οικονομική, την κοινωνική, την περιβαλλοντική και τη θεσμική διάσταση. Η οικονομική της διάσταση αφορά όχι μόνο την επίσημη οικονομία



αλλά επίσης όλα τα είδη άτυπης δραστηριότητας που παρέχουν τις υπηρεσίες στα άτομα και τις ομάδες και αυξάνουν έτσι το βιοτικό επίπεδο πέρα από το οικονομικό εισόδημα. Η κοινωνική διάσταση, το ανθρώπινο κεφάλαιο, περιλαμβάνει ατομικά χαρακτηριστικά των ατόμων όπως οι δεξιότητες, η ιδιότητα του ενεργού πολίτη και η εμπειρία. Η περιβαλλοντική διάσταση, το φυσικό κεφάλαιο, περιλαμβάνει όλα τις βιολογικές και γεωλογικές διαδικασίες καθώς και τους φυσικούς πόρους. Η θεσμική διάσταση, το κοινωνικό κεφάλαιο είναι το αποτέλεσμα των διαπροσωπικών διαδικασιών, όπως η επικοινωνία και η συνεργασία, με συνέπεια τις πληροφορίες και τα συστήματα των κανόνων που ρυθμίζουν την αλληλεπίδραση των μελών μιας κοινωνίας (Spagenberg 2002, Kline 2000, Journel, Douchene, Coanus, Martinais 2003, Cartwright 2000)

Συμφωνα με την agenda 21, η βιώσιμη ανάπτυξη δεν μπορεί να επιτευχθεί μέσω των παραδοσιακών διαδικασιών λήψης αποφάσεων. Η ενεργός συμμετοχή των πολιτών, ο υψηλός βαθμός ευαισθητοποίησης, περιβαλλοντικής συνείδησης και υπεύθυνης συμπεριφοράς θεωρούνται απαραίτητες προϋποθέσεις για την επίτευξη σημαντικών αποτελεσμάτων. Πολύ σημαντικός είναι ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης, η οποία όντας κοντά στον πολίτη, συμβάλλει στην ευαισθητοποίηση και την κινητοποίηση των πολιτών για την επίτευξη του στόχου της αειφορίας. Οι τοπικές αρχές πρέπει να συμμετέχουν ενεργά τόσο στο σχεδιασμό, όσο και στην υλοποίηση των σχεδίων για τη βιώσιμη ανάπτυξη ενός τόπου (Robert, Jackson 2002, Eden Falkeden, Malbert 2000).

Τέλος είναι φανερό από όλα τα παραπάνω, ότι οι πολιτικές και οι στρατηγικές της βιώσιμης ανάπτυξης θα πρέπει να συνδυάζονται με τις αντίστοιχες της τοπικής ανάπτυξης, γιατί μόνο με αυτό το τρόπο θα καταστούν αποτελεσματικές (Devuyt 2000).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ : ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

### 2.1 Το Λιμάνι

Η έννοια του Λιμανιού εμπεριέχει ποικίλους ορισμούς των οποίων το περιεχόμενο διαφέρει και εξαρτάται από την επιστημονική βάση και την οπτική που χρησιμοποιείται για να οριστεί, καθώς και το τμήμα του Λιμανιού που πρόκειται να περιγραφεί, π.χ Νομική προσέγγιση, Μηχανική κλ.π.

Το Λιμάνι από Νομικής πλευράς ορίζεται ως : τμήμα πλωτών υδάτων κατάλληλο, ως εκ της φυσικής ή τεχνητής διαμορφώσεως του, για την υποδοχή πλοίων και τη διαρκή ή προσωρινή εξυπηρέτηση των συναφών προς τη ναυσιπλοΐα αναγκών. Τα λιμάνια είναι πράγματα κοινής χρήσεως εποπτευόμενα από ειδική αρχή, τη λιμενική, της οποίας ο προϊστάμενος είναι ο λιμενάρχης επιφορτισμένος με τη διοίκηση των λιμενικών υπηρεσιών και την αστυνόμευση της λιμενικής περιφέρειας(άρθρ. 967 ΑΚ).

Με βάση το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, λιμάνι είναι ο τόπος «κατοικίας» των εις το νηολόγιό του «εγγεγραμμένων» πλοίων, ενώ από άποψη Διεθνούς Δικαίου, τα λιμάνια υπάγονται στην κυριαρχία τού παράκτιου κράτους. Σύμφωνα όμως με τη *σύμβαση τής Γενεύης* (1923) και υπό τον όρο τής αμοιβαιότητας, θεσπίζεται η αρχή «του απαρακώλυτου τής χρήσεως των λιμένων, για τα ξένα πλοία», η οποία αφορά τα εμπορικά λιμάνια. Αυτό σημαίνει ότι το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να απαγορεύσει σε οποιοδήποτε πλοίο την είσοδο μόνο στους στρατιωτικούς του λιμένες.

Από την πλευρά των Πολιτικών Μηχανικών, ως λιμάνι μπορεί να εννοηθεί, ένα τμήμα της θάλασσας κοντά στην ακτή, σε θέση απάνεμη και με βαθύ πυθμένα, που έρχεται σε συνεχή ή περιοδική επαφή με την ανοιχτή θάλασσα και που έχει όλα τα κατάλληλα μέσα και εγκαταστάσεις για να εξυπηρετεί τους σκοπούς των πλοίων. (Τσόγκας, 1993)

Σύμφωνα με τον Derruau(1987) από τις πιο περιζήτητες τοποθεσίες για λιμάνια στο παρελθόν ήταν οι μυχοί των ποταμόκολπων, εκεί όπου χτιζόταν συχνά και η πρώτη γέφυρα της περιοχής. Σε μεγάλους ποταμούς , η θαλάσσια ναυσιπλοΐα έφθανε με την παλίρροια βαθιά στο εσωτερικό. Επιπλέον η μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης προσέφερε περισσότερα πλεονεκτήματα, χωρίς να είναι πολύ βραδύτερη από τη μεταφορά από ξηράς. (Derruau, 1987)

## 2.2 Παραδοσιακό και Σύγχρονο λιμάνι

Σταδιακά με το πέρασμα του χρόνου, μια σειρά από έργα υποδομής, εξελίσσουν το φυσικό λιμάνι σε τεχνητό. Έτσι ο φυσικός όρμος, με τις ανθρώπινες βελτιώσεις και διευθετήσεις, μετατρέπεται σε τεχνητό λιμάνι. Τα λιμάνια γίνονται σημεία συγκέντρωσης κάθε είδους εμπορευμάτων και σιγά σιγά σχηματίζονται ολόγυρα από αυτά πόλεις με μεγάλη εμπορική δραστηριότητα, ταυτόχρονα η ζήτηση για αγαθά από την ενδοχώρα οδήγησε σε αύξηση της κίνησης του λιμανιού και το δίκτυο των μεταφορών άρχισε να διευρύνεται. Έτσι εμφανίζεται μια δεύτερη βασική λειτουργία, η ευκολότερη επικοινωνία μεταξύ λιμανιού και ενδοχώρας που ήταν αναγκαία για την γρήγορη μεταφορά των προϊόντων αλλά και την ευκολότερη πρόσβαση στις αγορές εργασίας. Στην εξέταση της ανάπτυξης των λιμανιών από την πλευρά του εδάφους, έρχεται να προστεθεί η ανάγκη για όλο και μεγαλύτερους προβλήτες αλλά και για μεγαλύτερα βάθη. Έτσι γεννιέται η ανάγκη για ανάπτυξη που θα έχει σαν στόχο την εξυπηρέτηση των πλοίων. Δημιουργείται δηλαδή το παραδοσιακό λιμάνι το οποίο δρα σαν πόλος ανάπτυξης του εμπορίου και της βιομηχανίας, αφού σ' αυτό φθάνουν έτοιμα αγαθά και πρώτες ύλες.

Λέγοντας παραδοσιακό λιμάνι εννοούμε μια παράκτια θαλάσσια περιοχή ή παρόχθια περιοχή ποταμού ή λίμνης με χερσαία ζώνη που έχει τεχνητά διαμορφωθεί για να παρέχει στο πλοίο ασφαλή προσόρμιση και ελλιμενιση ώστε να γίνεται με ασφάλεια η φόρτωση και η εκφόρτωση. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες αφορούν κυρίως το πλοίο και σε δευτερεύοντα βαθμό το εμπόρευμα και τον επιβάτη. Γι' αυτό και τα τεχνικά έργα είναι κατά κύριο λόγο έργα βασικής υποδομής. Συγκεκριμένα σύμφωνα με την Παρδάλη το σκελετό του λιμανιού αποτελούν τα Λιμενικά έργα. Ο αντικειμενικός σκοπός τους, είναι παντού ο ίδιος, αλλά επιτυγχάνεται με διάφορους τρόπους ανάλογα με τη φυσική διαμόρφωση, το ύψος της παλίρροιας, τις τοπικές συνθήκες των ανέμων και τα θαλάσσια ρεύματα (Παρδάλη, 1990).

Με την πάροδο του χρόνου όμως, τα παραδοσιακά λιμάνια αναπτύσσονται και μετεξελίσσονται, γίνονται ολοένα και περισσότερο ένας κόμβος μεταφορών στην αυξανόμενη αλληλεξάρτηση των χερσαίων και των θαλάσσιων μεταφορών, ένας κρίκος που συνδέει τα θαλάσσια με τα χερσαία μέσα μεταφοράς. Στη φάση αυτή της ανάπτυξης του, το λιμάνι χάνει τη σημασία του σαν εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο και γύρω από αυτό, αναπτύσσονται άλλες λειτουργίες και δραστηριότητες. Στο πλαίσιο αυτό σχηματίζεται τα σύγχρονο λιμάνι. Το "σύγχρονο λιμάνι" δεν αρκείται μόνο στα έργα υποδομής, για να λειτουργήσει, χρειάζεται πολυδάπανα έργα ανωδομής και βέβαια συνδέσεις με την ενδοχώρα. (Παρδάλη, 1997)

Βασική διαφοροποίηση του σύγχρονου λιμανιού σε σχέση με το παραδοσιακό λιμάνι είναι ότι, το σύγχρονο και τα έργα ανωδομής του, αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση του εμπορεύματος, του επιβάτη αλλά και του πλοίου. Κύρια λειτουργία του σύγχρονου λιμανιού είναι η μεταφορική και με βάση την εξυπηρέτηση αυτής, προσαρμόζει ανάλογα και τα έργα ανωδομής του.

Η λειτουργία αυτή εκφράζεται σαν:

- Λειτουργία παροχής υπηρεσιών προς το εμπόρευμα
- Λειτουργία παροχής υπηρεσιών για τους επιβάτες
- Λειτουργία παροχής υπηρεσιών προς τα πλοία

A. Συγκεκριμένα τα έργα ανωδομής που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία παροχής υπηρεσιών προς το εμπόρευμα, είναι τα εξής :

- Αποθηκευτικοί χώροι
- Χερσαίοι χώροι απόθεσης
- Στεγασμένοι χώροι
- Αποθήκες
- Ειδικές εγκαταστάσεις για τη διατήρηση ευαίσθητου εμπορεύματος
- Εξοπλισμός χειρισμού και μεταφοράς φορτίου
- Μηχανήματα στοιβασίας και μεταφοράς
- Μεταφορικά μέσα

B. Για τη λειτουργία παροχής υπηρεσιών για τους επιβάτες, σχετικά με τα έργα ανωδομής ισχύουν τα εξής :

Προαπαιτούμενο για ένα σύγχρονο Λιμάνι είναι να προσφέρει στους επιβάτες του, υπηρεσίες που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις. Οι επιβάτες διακρίνονται σε επιβάτες πλοίων γραμμής εξωτερικού και επιβάτες πλοίων γραμμής εσωτερικού. Οι επιβάτες της πρώτης γραμμής φτάνουν συνήθως στο Λιμάνι μετά από πολυήμερο ταξίδι, ενώ οι δεύτεροι ύστερα από ταξίδι κάποιων ωρών. Οι επιβάτες που έρχονται από το εξωτερικό και ουσιαστικά κάνουν διάβαση συνόρων, χρειάζονται προφανώς κάποιες πιο ειδικευμένες υπηρεσίες. Πιθανά μπορεί να χρειάζονται ταχυδρομείο, τράπεζα ή τηλεφωνικές ή δικτυακές υπηρεσίες. Επίσης θα πρέπει να βρουν κάποιο εστιατόριο, κυλικείο, καφετερία και ενδεχομένως και κάποια δωμάτια ύπνου.

Αυτά και πολλά άλλα πρέπει να διαθέτει ένα σύγχρονο λιμάνι. Όσον αφορά τον εξοπλισμό επικοινωνίας των επιβατικών πλοίων με τις αποβάθρες, υπάρχουν οι κλίμακες επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών και οι μεταφορικές ταινίες για τις αποσκευές. Τέλος το

Λιμάνι θα πρέπει να είναι σε θέση να κατευθύνει τους επιβάτες στα εναέρια, χερσαία και θαλάσσια μέσα συγκοινωνίας.

Γ. Η λειτουργία παροχής υπηρεσιών προς τα πλοία, προϋποθέτει τα εξής :

Οι βασικές παροχές προς τα πλοία εξασφαλίζονται με τα βασικά έργα υποδομής, ακόμα από το παραδοσιακό λιμάνι. Το σύγχρονο λιμάνι πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρει εκτός από τις καθαρά λιμενικές υπηρεσίες της ελλιμενίσης, της πρόσδεσης κτλ. και άλλες υπηρεσίες, όπως:

- Πλοηγούς
- Ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, πυροσβεστικά πλοία
- Δεξαμενές και γεραμούς
- Δίκτυο υδροδότησης και πλωτές υδροφόρους
- Δίκτυο παροχής καυσίμων
- Δίκτυο παροχής ρεύματος
- Τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις με όλο τον κόσμο

Πολύ σημαντικός παράγοντας για το σύγχρονο λιμάνι είναι η σύνδεση του με εσωτερικά συγκοινωνιακά μέσα. Αντίθετα με την αρχαιότητα ,αλλά και τους μεταγενέστερους χρόνους, όπου το λιμάνι ήταν φυσικό να είναι στραμμένο προς τη θάλασσα, στη σύγχρονη εποχή, μεγάλη σημασία αποδίδεται στη συγκοινωνιακή σύνδεση και την σύνδεση του με την ενδοχώρα. Έτσι δίνεται η δυνατότητα να χρησιμοποιούνται εύκολα όλα τα μεταφορικά μέσα, δηλαδή σιδηρόδρομοι, αεροπλάνα αυτοκίνητα κ.λ.π. Βασικό είναι επίσης να υπάρχει άμεση ανταπόκριση όλων των μεταφορικών μέσων με το πλοίο. Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζονται τα εξής :

- Το εμπόρευμα από το πλοίο μπορεί να εκφορτωθεί κατευθείαν στο βαγόνι, το αυτοκίνητο ή το πλωτό μέσο. Τα containers δίνουν, σήμερα, μια πολύ καλή λύση σε αυτό το είδος μεταφορών.
- Ο επιβάτης από το κατάστρωμα του πλοίου και δια μέσω του επιβατικού σταθμού να διοχετεύεται στη ενδοχώρα, άμεσα και εύκολα με τα χερσαία μεταφορικά μέσα.
- Το πετρέλαιο με τους αγωγούς να φτάνει εύκολα στους προορισμούς του.

Τα σύγχρονα λιμάνια, έχουν σοβαρά προβλήματα προσπέλασης στην ενδοχώρα και αυτό οφείλεται είτε σε φυσικές δυσχέρειες, που είναι και το πιο σύνηθες είτε σε τεχνητές.

Οι φυσικές δυσχέρειες οφείλονται συνήθως στη μορφολογία του εδάφους γύρω από το λιμάνι π.χ οροσειρές, έρημος κ.λ.π, ενώ πολλές φορές η διάνοιξη τούνελ και οι μεγάλες γέφυρες είναι πολυδάπανες, αλλά αναγκαίες βέβαια, για τη λειτουργία των σύγχρονων λιμένων.

Οι τεχνητές δυσχέρειες που παρουσιάζονται στα σύγχρονα λιμάνια έχουν σχέση με τη γύρω από το λιμάνι κατοικημένη περιοχή. Ο αστικός κλοιός όλο και περισσότερο σφίγγει με αποτέλεσμα εκεί όπου τα λιμάνια δημιούργησαν την πόλη, η ίδια η πόλη να μπαίνει σαν φραγμός και να τα πνίγει, παρεμποδίζοντας έτσι την ανάπτυξη τους (π.χ Πειραιάς)

Το σύγχρονο λιμάνι απαιτεί οδικές και σιδηροδρομικές αρτηρίες, γεγονός όμως που δε το επιτρέπει ο αστικός ιστός. Γι'αυτό το λόγο χρειάζονται απαλλοτριώσεις που για να γίνουν απαιτούν τεράστιες δαπάνες, οδηγώντας τελικά σε αδυναμία σύνδεσης του λιμένα με την ενδοχώρα. Πολύ μεγάλη σημασία για ένα λιμένα έχει η σιδηροδρομική σύνδεση, αφού εξασφαλίζει κυρίως, μαζικές μεταφορές κάθε είδους.

Τα λιμάνια όμως δημιουργούν και αυτά από τη πλευρά τους προβλήματα στη Πόλη και διατάραξη του αστικού ιστού. Αυτό συμβαίνει γιατί σήμερα, με την ανάπτυξη των containers και των οχηματαγωγών πλοίων μεταφοράς, το πρόβλημα της μετακίνησης των οχημάτων μέσα στη λιμενική περιοχή, γίνεται όλο και πιο έντονο, δημιουργώντας περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά προβλήματα. Τα προβλήματα αυτά μπορούν να ελαττωθούν όταν υπάρχουν υδάτινοι δρόμοι(διώρυγες, ποτάμια, θάλασσα). Στην Ελλάδα τα εμπορεύματα μπορούν να διοχετεύονται με ακτοπλοϊκά πλοία στη παραθαλάσσια και νησιωτική ενδοχώρα. Σ' αυτό βοηθούν πάρα πολύ τα πλοία τύπου Lash, που ξεφορτώνουν στο λιμάνι με μεγάλη ευκολία με φορτηγίδες και συνεχίζουν το ταξίδι τους. Επίσης βοηθούν και οι πετρελαιοαγωγοί που εξασφαλίζουν γρήγορη και εύκολη μεταφορά καυσίμων.

### **2.3 Παράγοντες εξέλιξης και ανάπτυξης των λιμένων**

Στην εξέλιξη και την ανάπτυξη των λιμένων επέδρασαν πολλοί παράγοντες. Οι σπουδαιότεροι από αυτούς είναι:

- οι κοινωνικοοικονομικοί
- οι γεωγραφικοί
- οι κλιματολογικοί

Οι γεωγραφικοί και οι κλιματολογικοί παράγοντες μένουν αμετάβλητοι για πολύ μεγάλες περιόδους (κατανομή της ξηράς και της θάλασσας, η ροή των ποταμών, τα θαλάσσια ρεύματα, το κλίμα, οι πάγοι κ.α). Εκείνο όμως που αλλάζει στο χρόνο είναι ο τρόπος που οι γεωγραφικοί παράγοντες επιδρούν στην οικονομική εξέλιξη της ανθρωπότητας. Έτσι η γεωγραφική θέση κάποιου λιμένα μπορεί να είναι ευνοϊκή ή δυσμενής, σε συνδυασμό κάθε φορά με άλλους παράγοντες. Π.χ ανακάλυψη νέων πηγών πλούτου, δημιουργία νέων

θαλάσσιων δρόμων, διάνοιξη διωρύγων (Σουέζ, Παναμά). (Παρδάλη, 1997)

Συγκεκριμένα καθοριστικοί παράγοντες, με μεγάλη σημασία για την εξέλιξη και την ανάπτυξη ενός λιμανιού είναι οι εξής :

- ❖ Η θέση του λιμένα ( Θαλάσσιοι δρόμοι, ενδοχώρα-εξωχώρα)
- ❖ Οι φυσικές διαμορφώσεις και οι κλιματολογικές συνθήκες

Οι θαλάσσιοι δρόμοι: Τα πλοία περνούν από μερικές περιοχές με μεγαλύτερη συχνότητα. Αυτό έχει σχέση με τη συγκέντρωση ή όχι των οικονομικών πόρων της γης. Έτσι ανάλογα με την οικονομική δραστηριότητα των διαφόρων περιοχών της γης κατά καιρούς διαμορφώνονται οι θαλάσσιοι δρόμοι.

Μεγάλα λιμάνια δημιουργούνται σε μέρη που είναι κοντά σε μεγάλους θαλάσσιους δρόμους ή σε σημεία διατομής δυο ή και περισσότερων θαλάσσιων δρόμων. Μεταξύ αυτών των λιμανιών, δημιουργείται οξύς ανταγωνισμός και για να κερδίσουν την κίνηση σε βάρος των γειτονικών λιμανιών χρειάζονται σοβαρές δαπάνες για επενδύσεις που να μπορούν να καλύψουν την υπάρχουσα ζήτηση (Παρδάλη, 1990).

Ενδοχώρα (hinterland): Είναι η εδαφική περιοχή που εξυπηρετείται από το λιμάνι για τις θαλάσσιες εισαγωγές ή εξαγωγές της. Το λιμάνι συνδέεται με την περιοχή αυτή με τους εσωτερικούς δρόμους μεταφοράς (οδικούς σιδηροδρομικούς, ποτάμιους, ακτοπλοϊκούς). Η ενδοχώρα είναι τοπικής σημασίας, όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το τοπικό εμπόριο - βιομηχανία. Η ενδοχώρα είναι εθνικής σημασίας όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το εθνικό εμπόριο της χώρας και η ενδοχώρα είναι διεθνούς σημασίας όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το εμπόριο και η βιομηχανία πολλών χωρών.

Σύνηθες είναι το φαινόμενο, μια περιοχή να εξυπηρετείται από περισσότερα από ένα λιμάνια της ίδιας χώρας ή διαφορετικών χωρών. Στην περίπτωση αυτή οι ενδοχώρες των λιμένων αυτών επικαλύπτονται κατά μικρότερο ή μμεγαλύτερο βαθμό οπότε αναπτύσσεται ανταγωνισμός ανάμεσα στα λιμάνια. Με βάση τα παραπάνω, λιμάνια που πήραν μεγάλη ανάπτυξη ήταν αυτά που είχαν ευνοϊκή γεωγραφική θέση, βρίσκονταν στην διατομή θαλάσσιων δρόμων (π.χ Σιγκαπούρης, Μάλτας κ.α) ευρίσκονταν κοντά στις πρώτες ύλες (π.χ του Περσικού Κόλπου) ή κάλυπταν αναπτυγμένη οικονομικά ενδοχώρα (π.χ λιμάνι του Ρότερνταμ). (Παρδάλη, 1997)

Στα σύγχρονα λιμάνια η οργάνωση και η ανάπτυξη της ενδοχώρας, έχει πολύ μεγάλη σημασία, γεγονός που οφείλεται στο ότι το εμπόρευμα διέρχεται μόνο από το λιμάνι και διοχετεύεται προς την ενδοχώρα ή αντίστροφα και πολλές φορές δεν μένει ούτε στο λιμάνι. Έτσι η εύκολη και γρήγορη επικοινωνία με το λιμάνι, η δομή και η πολιτική ναύλων, η οικονομική

δομή της ενδοχώρας, οι λιμενικές λειτουργίες του λιμανιού, η ναυτιλιακή οργάνωση σε σχέση με το λιμάνι και την ενδοχώρα, επηρεάζουν θετικά ή αρνητικά τόσο το λιμάνι όσο και την ενδοχώρα του.

Εξωχώρα (Forelands): Είναι η περιοχή που εξαπλώνεται προς τη θαλάσσια πλευρά του λιμανιού και με την οποία το λιμάνι συνδέεται με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα. Η έννοια της εξωχώρας είναι αντίθετη από αυτήν της ενδοχώρας. Τα εμπορεύματα φτάνουν ή φεύγουν με τα θαλάσσια μέσα, έρχονται ή αποστέλλονται προς την εξωχώρα.

Σημαντικός παράγοντας εξέλιξης εκτός από τη θέση του λιμένα, είναι οι φυσικές διαμορφώσεις της παράκτιας περιοχής. Ανάλογα με το αν είναι βραχώδης, υφαλογενής με φυσική προστασία ή σε ανοιχτό πέλαγος ευνοεί ή δυσχεραίνει τα λιμενικά έργα πρώτης κατασκευής ή επέκτασης του λιμανιού.

Επίσης η θέση του λιμανιού σε ακτή ή σε ποτάμι έχει διαφορετική αντιμετώπιση αναφορικά για την κατασκευή και τη συντήρηση των έργων.

Το ύψος της παλίρροιας είναι ένα φαινόμενο που επίσης επηρεάζει την εξέλιξη των λιμένων, αφού μπορεί να αποτελέσει μειονέκτημα για τα λιμάνια. Για να αντισταθμιστεί, χρειάζονται δαπανηρά έργα, αλλά και σημαντική απώλεια χρόνου για τη ναυσιπλοΐα.

Τέλος άλλα φαινόμενα που επιδρούν με τη σειρά τους στην εξέλιξη των λιμένων είναι, οι πάγοι, η ομίχλη, δυνατοί άνεμοι, έντονα θαλάσσια ρεύματα, μεγάλοι κυματισμοί κ.α.

## **2.4 Η συμβολή των Λιμένων στην Περιφερειακή ανάπτυξη: Μια σύντομη ιστορική αναδρομή σε Παγκόσμια κλίμακα**

Τα λιμάνια που δραστηριοποιούνται παγκόσμια μπορούν να καταταγούν σε τρεις γενιές. Αυτή η κατάταξη βασίζεται σε τρία κριτήρια:

- στην τακτική εξέλιξης του λιμανιού,
- στην επέκταση των λιμενικών δραστηριοτήτων,
- στην ολοκλήρωση των λιμενικών δραστηριοτήτων και της οργάνωσης.

Με βάση αυτή την κατάταξη μπορούμε να παρακολουθήσουμε και τη συμβολή του λιμανιού στην περιφερειακή ανάπτυξη ανάλογα με την γενιά στην οποία αναφερόμαστε.



#### 2.4.1 Το Λιμάνι πρώτης γενιάς

Μέχρι το 1960 τα λιμάνια αποτελούσαν απλά σημεία πρόσβασης από τη θάλασσα στη ξηρά. Οι κύριες δραστηριότητες που εκτελούνταν στα λιμάνια ήταν η φόρτωση και η εκφόρτωση των φορτίων. Σε πολλά λιμάνια ακόμα και σήμερα αυτές θεωρούνται οι βασικές δραστηριότητες με αποτέλεσμα:

- ❖ Το λιμάνι να απομονώνεται από δραστηριότητες μεταφοράς και εμπορίου. Σε λιμάνια με μεγάλη μονοπωλιακή δύναμη αγνοούνται οι ανάγκες των χρηστών. Συνήθως τα λιμάνια αυτά έχουν τα δικά τους συστήματα πληροφόρησης και στατιστικής και δεν ενδιαφέρονται για τη συμβατότητά τους με τα συστήματα των χρηστών.
- ❖ Οργανωτικά και διοικητικά τα λιμάνια αυτά θεωρούν τον εαυτό τους ανεξάρτητες οντότητες.
- ❖ Οι διάφοροι φορείς που εμπλέκονται είναι απομονωμένοι. Αυτό σημαίνει ότι σε εμπορικό επίπεδο οι ενέργειες δεν πραγματοποιούνται κατόπιν συνεργασίας αλλά ανεξάρτητα. Με αποτέλεσμα η συνολική παραγωγικότητα του λιμανιού να είναι χαμηλή και η διακίνηση του φορτίου πολύ αργή.

#### 2.4.2 Το Λιμάνι δεύτερης γενιάς

Η εγκατάσταση και η ανάπτυξη της βιομηχανίας στα λιμάνια αποτελεί τον πιο σημαντικό τομέα στον οποίο επιδρούν οι λειτουργίες του λιμανιού και σχετίζεται, άμεσα με την ανάπτυξη της περιφέρειας. Στην περιοχή γύρω από το λιμάνι μπορούν να αναπτυχθούν βιομηχανίες που έχουν σχέση με το ίδιο το πλοίο – ναυπηγήσεις, επισκευές πλοίων, κλπ., αλλά και βιομηχανίες που σχετίζονται με την επεξεργασία των φορτίων. Έχουν γίνει στο παρελθόν ποικίλες προσπάθειες για την ταξινόμηση των βιομηχανιών του λιμανιού.

Μια απλή διάκριση μπορεί να γίνει μεταξύ των βιομηχανιών όπου η λιμενική αρχή τους έχει παραχωρήσει λιμενικές εγκαταστάσεις και των βιομηχανιών οι οποίες έλκονται από το λιμάνι γιατί είναι πληθυσμιακό κέντρο και εξαιτίας αυτού αποτελεί από μόνο του μια καταναλωτική αγορά. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα διυλιστήρια πετρελαίου, οι μεταλλουργικές βιομηχανίες, οι χημικές βιομηχανίες, τα εργοστάσια τσιμέντου, χαρτοποιίας και δημητριακών. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν εργοστάσια καπνού, φαγητού, ένδυσης.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 εισάγεται η ιδέα της ανάπτυξης των Ναυτιλιακών Βιομηχανικών Περιοχών NABIPΠE (Maritime Industry Development Areas - MIDA). Έτσι δημιουργούνται περαιτέρω ανάγκες για την ανάπτυξη των βιομηχανιών πετρελαίου, σίδηρου και

ατσαλιού, για όλο και μεγαλύτερες ποσότητες πρώτων υλών (χύδην φορτίων) και τέλος δημιουργείται η απαίτηση η θαλάσσια μεταφορά να γίνεται με τα μεγαλύτερα δυνατά πλοία, ώστε να επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας.

Η πρώτη γενιά NABIPIE βασίστηκε στο μοντέλο “Ρήνος”, όπου το 1958 στο Ρότερνταμ οργανώθηκε βιομηχανική και λιμενική ανάπτυξη, η οποία επεκτάθηκε προς τη θάλασσα μέσω του Europort και του Maasvlakte. Η έμφαση δόθηκε στη διύλιση πετρελαίου και στα πετροχημικά. Ένα ανάλογο σχέδιο ανάπτυξης του 1955-1965 για την Αμβέρσα ήταν συνδεδεμένο με καινούργια διυλιστήρια πετρελαίου, με μεγάλη γκάμα χημικών και πετροχημικών βιομηχανιών και συναρμολόγησης οχημάτων. Στη Γαλλία το λιμενικό σχέδιο του 1965-1970 κατέληξε σε μεγάλης κλίμακας ανάπτυξη βιομηχανίας σίδηρου και ατσαλιού, σε διυλιστήρια πετρελαίου και εργοστάσια πετροχημικών στην Δουνκέρκη, σε διυλιστήρια πετρελαίου, χημικές βιομηχανίες, βιομηχανίες επεξεργασίας μετάλλου, επεξεργασία ξύλου και συναρμολόγησης οχημάτων στη Χάβρη και σε βιομηχανία σίδηρου ατσαλιού, πετρελαίου και χημικών στο Φός. Στην Ιαπωνία η μεγάλη βιομηχανική ανάπτυξη και η αυξανόμενη ανάγκη για εισαγωγές όλων των βασικών πρώτων υλών και καυσίμων οδήγησε σε σχέδια λιμενικής ανάπτυξης για το 1965-69 και το 1971-1975, τα οποία δημιούργησαν μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανικές περιοχές (Mizushima, Kashima).

Έτσι τα λιμάνια δεύτερης γενιάς θεωρούνται κέντρο μεταφορικών εμπορικών και βιομηχανικών υπηρεσιών. Τα λιμάνια αυτής της γενιάς αναπτύσσουν συνεργασίες με τους εμπορικούς συνεργάτες τους, αλλά και το Δήμο στον οποίο ανήκουν αφού έχουν μεγαλύτερη ανάγκη την πόλη η οποία τους παρέχει διάφορες υπηρεσίες.

### **2.4.3 Το Λιμάνι τρίτης γενιάς**

Τη δεκαετία του 1980 εμφανίζονται τα Λιμάνια τρίτης γενιάς, γεγονός που οφείλεται στην επικράτηση των εμπορευματοκιβωτίων, των συνδυασμένων μεταφορών και των “logistics” σε μεγάλη κλίμακα παγκοσμίως. Η λογική για τη διαχείριση και την ανάπτυξη των λιμανιών τρίτης γενιάς είναι τελείως διαφορετική από αυτή των λιμανιών της πρώτης και δεύτερης γενιάς. Το σύγχρονο λιμάνι θεωρείται ένας “δυναμικός κόμβος” στο διεθνές δίκτυο παραγωγής – κατανάλωσης.

Τα λιμάνια τα τελευταία χρόνια μετασχηματίζονται σε επιχειρηματικούς - μεταφορικούς κόμβους και σε σημαντικά σημεία “logistics” για το διεθνές εμπόριο. Οι δραστηριότητες στα λιμάνια τρίτης γενιάς είναι ποικίλες και ιδιαίτερα εξειδικευμένες και υποδιαιρούνται σε τέσσερις κατηγορίες:

❖ Παραδοσιακές λιμενικές υπηρεσίες.

Η ανάπτυξη των λιμανιών τρίτης γενιάς δεν συνεπάγεται ότι οι δραστηριότητες των λιμανιών πρώτης και δεύτερης γενιάς θα παύσουν να υπάρχουν. Αντίθετα παραδοσιακές λιμενικές υπηρεσίες όπως η *διαχείριση του φορτίου* θα παραμείνουν ως οι κύριες προσφερόμενες λιμενικές υπηρεσίες. Μόνο που οι υπηρεσίες αυτές εκτελούνται μέσω σύγχρονου εξοπλισμού καθώς και ενός συστήματος διοίκησης στηριζόμενο στις τεχνολογίες της ηλεκτρονικής πληροφόρησης EDP και EDI.

❖ Βιομηχανικές – Περιβαλλοντικές Υπηρεσίες.

Υπάρχουν δυο είδη βιομηχανικών υπηρεσιών σε ένα λιμάνι τρίτης γενιάς,

- βιομηχανικές υπηρεσίες που αφορούν το πλοίο, και
- βιομηχανικές υπηρεσίες που αφορούν το φορτίο.

Στόχος είναι η παραγωγή των υπηρεσιών αυτών να γίνεται με τρόπο που θα διασφαλίζει υψηλή παραγωγικότητα και θα ελαχιστοποιείται το κόστος. Όπως και σε κάθε άλλη βιομηχανία και στα λιμάνια σήμερα είναι αναγκαία η περιβαλλοντική προστασία. Τα πλοία αλλά και τα φορτία υπήρξαν για πολλά χρόνια πηγές ρύπανσης στη λιμενική περιοχή, τα προβλήματα αυτά σήμερα έχουν οξυνθεί σε τέτοιο βαθμό που απαιτείται διαχείριση των λιμανιών με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος.

❖ Διοικητικές και Εμπορικές υπηρεσίες.

Μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο το διεθνές εμπόριο αναπτύχθηκε ραγδαία, παράλληλα με την αύξηση αυτή είχαμε και την ανάπτυξη περίπλοκων διοικητικών διαδικασιών που πολλές φορές έμπαιναν εμπόδιο στην ανάπτυξη του εμπορίου. Αυτές οι γραφειοκρατικές διοικητικές διαδικασίες συναντώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό στα λιμάνια. Είναι γνωστό σήμερα ότι πολλές δυσλειτουργίες και καθυστερήσεις στα λιμάνια οφείλονται μάλλον στις γραφειοκρατικές διαδικασίες (διακίνηση εγγράφων) παρά στην παραγωγική διαδικασία.

Η εμπορική εξυπηρέτηση αποτελεί μια από τις παραδοσιακές δραστηριότητες στα περισσότερα λιμάνια. Τα τελευταία χρόνια αυτές οι εμπορικές δραστηριότητες έχουν ενισχυθεί στη Λιμενική Ζώνη λόγω των “logistics”. Ένα λιμάνι τρίτης γενιάς μπορεί να παρέχει όλες τις απαραίτητες εμπορικές ευκολίες για άμεσους και έμμεσους χρήστες. Σε πολλά λιμάνια, Τραπεζικές, Ασφαλιστικές, Νομικές Υπηρεσίες καθώς και υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών έχουν αναπτυχθεί ραγδαία.

❖ Υπηρεσίες Διανομής.

Στα λιμάνια τρίτης γενιάς όλα τα χαρακτηριστικά των “logistics” έχουν ενσωματωθεί στις παραδοσιακές βιομηχανικές, διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες. Οι υπηρεσίες διανομής σε ένα λιμάνι αποτελούν μια νέα τυπική δραστηριότητα “logistics”.

Τέλος τα λιμάνια για να μπορέσουν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις του εμπορίου και να γίνουν κέντρα διανομής πρέπει να διαθέτουν αποτελεσματική μεταφορική υποδομή στην ενδοχώρα τους και να συνδέονται με χερσαία κέντρα διανομής .

Με βάση αυτά τα δεδομένα μετά το 1985 παρατηρείται μια τάση, όπου δίνεται λιγότερη έμφαση στις βαριές βιομηχανίες στα λιμάνια και περισσότερη σε ελαφρότερες δευτερεύουσες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων και αυτών της αποθήκευσης και της διανομής.

Στα πρώτα χρόνια ανάπτυξης των Ναυτιλιακών Βιομηχανικών Περιοχών το 84% της γης είχε αφιερωθεί στη βαριά βιομηχανία, το ποσοστό αυτό στις αρχές του 1990 είχε πέσει στο 24%. Το φαινόμενο που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια είναι, να αναπτύσσονται γύρω από τα λιμάνια όχι βαριές βιομηχανίες αλλά κέντρα διανομής (Distriparks). Επίσης μια άλλη τάση που παρατηρείται είναι αυτή όπου μερικές από τις παραδοσιακές βαριές βιομηχανίες διατηρούνται αλλά επιπλέον υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός βιομηχανιών που βασίζονται σε εισαγόμενα ημι-επεξεργασμένα υλικά και προϊόντα. Βιομηχανίες που είναι πιθανόν υψηλής τεχνολογίας και προσαρμοσμένες σε εξαγωγές. (Παρδάλη, 2001)

Στο μεταξύ, η Παγκοσμιοποίηση και η απελευθέρωση του εμπορίου, που ενισχύονται από τις αξιοπρόσεκτες εξελίξεις στις μεταφορές, τεχνολογίες διοικητικών μεριμών και επικοινωνιών, έχουν αποδυναμώσει δραστικά τη σύνδεση μεταξύ της κατασκευής και της θέσης των παραγόντων της παραγωγής και έχει υποκινήσει μια πιο αξιοπρόσεχτη μετατόπιση στις δραστηριότητες κατασκευής προς τις χώρες με έναν συγκριτικό πλεονέκτημα (Haralambides, 2004).

Σήμερα η τάση που παρατηρείται είναι, ότι η παγκοσμιοποίηση , το διεθνές τμήμα εργασίας, οι περιβαλλοντικές πιέσεις και οι παρόμοιες ανησυχίες, οδηγούν μακριά τη βαριά βιομηχανία από τους ευρωπαϊκούς λιμένες προς τις αναπτυσσόμενες χώρες. Η ελαφριά βιομηχανία παίρνει αντ' αυτού τη θέση της μαζί με το νέο ρόλο των λιμένων ως μεταφόρτωτικά κέντρα, για την εξυπηρέτηση ενδοχώρας που επεκτείνεται αρκετά πέρα από τα εθνικά όρια. Αυτές οι δραστηριότητες και λειτουργίες, εντούτοις, είναι όλο και περισσότερο εμπορικής φύσης: ωφελούν όλο και περισσότερο μια στενότερη ομάδα χρηστών λιμένων, και έτσι δεν μπορούν εύκολα να δικαιολογήσουν την κεντρική χρηματοδότηση. Το γεγονός αυτό βέβαια, σύμφωνα με τον Haralambides(2004) έχει σαν συνέπεια, πολλοί βορειοευρωπαϊκοί λιμένες να έχουν χάσει ένα σημαντικό μέρος του ρόλου τους ως «πόλοι ανάπτυξης», αξίζοντας εκτιμήσεις περιφερειακής ανάπτυξης, ειδικά στις περιοχές (χώρες) που αυτή έχει φθάσει σε ένα

προχωρημένο στάδιο περιφερειακής ανάπτυξης, και αντιμετωπίζονται όλο και περισσότερο σαν εμπορικές οντότητες που πρέπει να χρηματοδοτήσουν τις επενδύσεις τους και να διατιμήσουν τις υπηρεσίες τους αναλόγως. Δηλαδή μετά από την ιδιωτικοποίησή τους, οι λιμένες αντιμετωπίζονται αδιακρίτως ως οποιαδήποτε επιχείρηση (Haralambides, 2004).

Η οικονομική ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας, από τον Β' Παγκόσμιο, ως τις μέρες μας βασίστηκε σε δυο οικονομικές τάσεις: Μέχρι τα τέλη του '70, το κενυσιανό μοντέλο, έθετε τις βασικές ιδέες για το καθεστώς ιδιοκτησίας, τις επενδύσεις (δημόσιες κυρίως), την τιμολογιακή πολιτική και το ρόλο των λιμανιών. Από τις αρχές του '80, όμως υιοθετείται το νεοφιλελεύθερο μοντέλο ανάπτυξης, καταρρίπτοντας ό,τι λαμβανόταν ως δεδομένο μέχρι τότε και θέτοντας νέες βάσεις για την παραγωγή των λιμένων. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, τα λιμάνια για container, έγιναν η αιχμή του δόρατος της αναπτυξιακής πολιτικής.

Η νέα λιμενική πολιτική, επικεντρώνεται, στα τερματικά για container σαν κρίκους σε μια γενικευμένη αλυσίδα μεταφορών (Pardali, Stathoroulou, 2006). Ο αντίκτυπος των λιμανιών, έχει πλέον χάσει τον αυστηρά τοπικό χαρακτήρα που περιοριζόταν κυρίως από τις δυσκολίες στη μεταφορά και αποθήκευση των εμπορευμάτων. Οι τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών, έχουν κλιμακώσει τον αντίκτυπο αυτό και, εν γένει, για τους μεγάλους λιμένες, η εμβέλεια, κλιμακώνεται από την τοπική κλίμακα, στην περιφερειακή, στην εθνική και από εκεί για ορισμένα λιμάνια, στην παγκόσμια.

## **2.5 Λιμάνια και Ανάπτυξη (Εθνικό-Τοπικό επίπεδο)**

Ένα σύγχρονο λιμάνι δρα σαν μια παραγωγική μονάδα τριτογενούς παραγωγής και ο ρόλος του είναι καθαρά αναπτυξιακός σε Εθνικό αλλά και σε Τοπικό επίπεδο. Αυτό συμβαίνει γιατί:

- ❖ Συμβάλλει στην απασχόληση εργατικού δυναμικού
- ❖ Συμβάλλει στην εγκατάσταση συναφών επιχειρήσεων γύρω από αυτό, όπως ναυπηγοεπισκευαστικών, επιχειρήσεων εφοδιασμού πλοίων, ναυτιλιακών πρακτορείων κ.τ.λ.
- ❖ Με τη λειτουργία δεξαμενών στο λιμάνι αποφεύγεται η διαρροή συναλλάγματος στο εξωτερικό και αυτό γιατί στη δεξαμενή γίνονται επιθεωρήσεις, καθαρισμοί, επισκευές πλοίων.
- ❖ Συμβάλλει στη διακίνηση των εισαγόμενων κεφαλαιουχικών αγαθών, με τα οποία γίνονται επενδύσεις για εκσυγχρονισμό των εγχώριων παραγωγικών μονάδων.
- ❖ Συμμετέχει στην προώθηση των εξαγωγών εγχώριων προϊόντων πρωτογενούς και δευτερογενούς παραγωγής. Το εξαγωγικό λιμάνι έχει από τη φύση του αναπτυξιακό ρόλο.

- ❖ Με τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων και των μηχανημάτων του, αλλά και με την ορθολογική οργάνωση του μπορεί να μειώσει το κόστος των μεταφερόμενων προϊόντων. Το υψηλό λιμενικό κόστος επιβαρύνει τα διακινούμενα εμπορεύματα. Υψηλοί μισθοί, υψηλά ενοίκια κ.τ.λ. επιδρούν στο κόστος του λιμένα, ψηλές τιμές των εμπορευμάτων εισαγωγής ή εξαγωγής επηρεάζουν αντίστοιχα το ύψος των εισαγωγών και των εξαγωγών.

Γι' αυτό και οι συνθήκες λειτουργίας ενός λιμένα από τη μια και το κόστος του από την άλλη, μπορούν να επιδράσουν σημαντικά και άμεσα στην ανάπτυξη της Εθνικής οικονομίας μιας χώρας, αλλά και στην εξέλιξη της Τοπικής οικονομίας.

A. Οι συνθήκες λειτουργίας σχετίζονται με τα έργα υποδομής και ανωδομής και με το σύστημα διοίκησης του λιμένα.

Στόχος σχεδόν όλων των διοικήσεων είναι η παραμονή του πλοίου στο λιμάνι όσο το δυνατόν λιγότερο. Για να επιτευχτεί αυτό πρέπει να ισχύουν τα ακόλουθα:

- Υψηλή απόδοση εργασίας(φορτοεκφορτώσεις)
- Όχι συμφόρηση αγκυροβολιών
- Επάρκεια φορηγίδων
- Επάρκεια μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης
- Μεγάλα βάθη να πλευρίζουν όλα τα πλοία
- Εύκολη και άμεση σύνδεση του λιμένα με χερσαία μέσα μεταφοράς
- Να μην υπάρχουν χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες
- Και να υπάρχει άρτιος συντονισμός των εργασιών ώστε το λιμάνι να συνδέει γρήγορα και αποτελεσματικά τα θαλάσσια με τα χερσαία μέσα.

B. Το υψηλό λιμενικό κόστος δρα ανασταλτικά στην ανάπτυξη μιας οικονομίας.

Λιμενικό κόστος είναι το σύνολο όλων των δαπανών που βαραίνουν τα εμπορεύματα που κινούνται στο Λιμάνι. Σε γενικές γραμμές οι δαπάνες αυτές είναι :

- Ναυτιλιακές δαπάνες(βαραίνουν τα πλοία και έμμεσα τα εμπορεύματα)
- Τα φορτοεκφορτικά δικαιώματα(βαραίνουν άμεσα τα εμπορεύματα από την εκφόρτωση τους μέχρι τη παράδοση και αντίστροφα)
- Αποθηκευτικά δικαιώματα(οφείλονται στη παραμονή του φορτίου)
- Δικαιώματα ναυτικών πρακτόρων-εκτελωνιστών

Πολύ σημαντική για την Τοπική οικονομία, είναι η λειτουργία του σύγχρονου λιμανιού σαν μικροοικονομική μονάδα παραγωγής, που ενισχύει την απασχόληση αλλά και την επιχειρηματικότητα. Η λειτουργία του συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με τα εξής συναφή και βοηθητικά επαγγέλματα:

Πίνακας1:Συναφή επαγγέλματα με τον λιμένα

<b>Μεταφορείς:</b>
▪ Ατμοπλοϊκές εταιρίες.
▪ Πράκτορες φορτηγίδων.
▪ Σιδηροδρομικές εταιρείες.
▪ Αεροπορικές εταιρείες.
▪ Εταιρείες σωληνώσεων μεταχετεύσεως.
<b>Εταιρείες αποθηκείσεων</b>
▪ Γενικών αποθηκείσεων προκυμαίας.
▪ Αποθηκών
▪ Σιλό
▪ Ζώνες ελεύθερου εμπορίου.
<b>Φορτωτές και πράκτορες</b>
▪ Αποστολείς φορτίων
▪ Παραλήπτες
▪ Εκτελωνιστές
▪ Εταιρείες διαχειριζόμενες τα φορτία
▪ Φορτοεκφορτωτές πλοίων
▪ Φορτοεκφορτωτές φορτηγών αυτοκινήτων
▪ Εταιρείες συσκευασίας εμπορευμάτων
▪ Αναρροφητήρες δημητριακών
▪ Σταθμοί διακίνησης σιδηρομεταλλεύματος, άνθρακα και άλλων χύδην φορτίων
<b>Εταιρείες εξυπηρέτησης πλοίων</b>
▪ Ρυμουλκών
▪ Τροφοδοσίας πλοίων
▪ Ανεφοδιασμού καυσίμων
▪ Ναυπηγοεπισκευαστικές
▪ Δεξαμενισμός πλοίων
▪ Τροφοδοσίας ύδατος-ηλεκτρισμού
▪ Εταιρείες πρακτορεύσεων-ναυλώσεων

<b>Πιστωτικά και οικονομικά ιδρύματα</b>
▪ Τράπεζες
▪ Ασφαλιστικές εταιρείες
<b>Συναφείς βιομηχανίες</b>
▪ Εταιρείες προκυμαίας
▪ Ελεύθερη ζώνη
▪ Εξαγωγές εμπορευμάτων

Σύμφωνα με την Εθνική Λιμενική Πολιτική(2006): *Οι λιμένες συντελούν στην **αιψόρο προσέγγιση** της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών, διαμεσολαβούν την οικονομική ανάπτυξη, εξασφαλίζουν τη συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, συμβάλλουν ποικιλοτρόπως στην αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, εξυπηρετούν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται, αλλά και της ευρύτερης περιφέρειάς τους, γενικά αποτελούν πόλο ζωής και ανάπτυξης. Στα πλαίσια μιας σύγχρονης και περισσότερο σύνθετης αντίληψης για τη λιμενική λειτουργία, επιζητείται η σύνδεση του λιμένα με τον αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή που εξυπηρετεί. (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2006)*

Με βάση λοιπόν όλα τα παραπάνω, είναι φανερό ότι τα λιμάνια έχουν πλέον εξελιχθεί σε έναν από τους πιο παραγωγικούς τομείς της οικονομίας. Και είναι επόμενο, αφού βιομηχανικά ή αγροτικά προϊόντα, καύσιμα ή τουρίστες θα χρησιμοποιήσουν για τη διακίνηση τους λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες. Τα λιμάνια αποτελούν μέρος του συστήματος παροχής υπηρεσιών στο χώρο των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών.

Η Ελλάδα σήμερα είναι μια χώρα με ανεπτυγμένες λιμενικές εγκαταστάσεις και συγκεκριμένες πολιτικές για την ανάπτυξη και τη λειτουργία τους και περιλαμβάνει ένα τεράστιο δίκτυο λιμένων που διαρθρώνεται ως εξής:

1. Μεγάλα διευρωπαϊκά Λιμάνια:

- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.

2. Λιμάνια εθνικής σημασίας:

- Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε.



- Οργανισμός Λιμένος Πάτρας Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.

### 3. Περιφερειακά Λιμάνια:

Περιλαμβάνει 1.250 λιμάνια, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια, λιμενίσκους, καταχωρημένα στα 188 Κ. Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς. (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2002)

## 2.6 Μορφές Διοίκησης - Φορείς Εκμετάλλευσης των Λιμένων

Η Κεϊνσιανής προέλευσης κρατική παρέμβαση και ο εθνικός σχεδιασμός ήταν η βασική πολιτική μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Στη σημερινή εποχή του πληθωρισμού και της παγκόσμιας ύφεσης, η κατάργηση των ρυθμίσεων και των παρεμβάσεων θεωρήθηκε από πολλούς σαν το καινούριο αποτελεσματικό φάρμακο για όλα τα προβλήματα (Thatcherism, Reaganomics). Η αρχή του Ανταμ Σμίθ υιοθετείται για άλλη μια φορά "Αφήστε τις ελεύθερες δυνάμεις του ανταγωνισμού να παίξουν πάλι το ρόλο τους και με το αόρατο χέρι ο κόσμος θα σωθεί".

Αυτή η άποψη δεν άργησε να επηρεάσει και τα λιμάνια λίγα χρόνια πριν, κάθε χώρα ήθελε να έχει το δικό της εθνικό λιμενικό σχέδιο, από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 κλήθηκε η ιδιωτική επιχείρηση να παίξει βασικό ρόλο στη λιμενική παραγωγή.

### 2.6.1 Σύντομη Ιστορική αναδρομή στις μορφές του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των λιμένων ανά τον κόσμο

Για πολλά χρόνια, οι ανάγκες της ιστιοφόρου ναυτιλίας για λιμενικές ευκολίες ήταν δεδομένες αφού δεν υπήρχαν εντυπωσιακές τεχνολογικές μεταβολές τα προβλήματα των λιμανιών ήταν απλά και η επίλυση τους εύκολη, γι'αυτό και λύνονταν με ευχέρεια από την ιδιωτική πρωτοβουλία. Μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις το δημόσιο ενδιαφέρον εκδηλωνόταν, και αυτό κύρια σε γαλλικά και γερμανικά λιμάνια .

Κατά το 19ο αιώνα η εφαρμογή του ατμού στη ναυτιλία επέδρασε και λιμενική βιομηχανία. Από τότε και μέχρι σήμερα οι τεχνολογικές εξελίξεις στη βιομηχανία των μεταφορών και ειδικότερα στη ναυτιλία, είχαν και τι ανάλογες επιπτώσεις τόσο στην ανάπτυξη των λιμανιών

όσο και στους τρόπους οργάνωσης και διοίκησης τους. Για να ανταποκριθούν στις νέες ανάγκες που επέβαλαν οι τεχνολογικές εξελίξεις, τα λιμάνια είχαν ανάγκη από μεγάλες χερσαίες εκτάσεις, μεγάλα βάθη, μεγάλα μήκη κρηπιδωμάτων, ειδικούς χώρους, ειδικά μηχανήματα χειρισμού κ.ά. Η συμβολή των λιμανιών δεν περιοριζόταν μόνο στην ανάπτυξη μιας μικρής περιοχής γύρω από αυτά, αλλά επεκτεινόταν και στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, γι' αυτό το κράτος άρχισε να ενδιαφέρεται για τα λιμάνια .

Από το 1870 και μετά τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου αποκτούν κρατική διοίκηση, μια και δεν μπορούν να τα συντηρήσουν και να τα διοικήσουν ιδιωτικές επιχειρήσεις. Στην Ολλανδία τα λιμάνια Delfzyl και Ymuiden έγιναν κρατικά το 1897 και 1899. Το λιμάνι των Βρυξελλών το 1896. Στην Ιταλία από το 1885 και στην Ισπανία από το 1868 το κράτος δημιούργησε ειδικές δημόσιες διοικήσεις. Στην Πορτογαλία, Ρουμανία, Ν. Αφρική, και Αυστραλία το κράτος είχε κατά κανόνα τη διοίκηση των λιμανιών. Μόνο στην Αγγλία και στην Αμερική πολλά λιμάνια ήταν ιδιωτικά. Αργότερα κατά τη δεύτερη δεκαετία του 20ου αιώνα, τα περισσότερα λιμάνια εξελίχθηκαν σε αυτόνομους οργανισμούς με αυτοδύναμη οικονομική οντότητα, αφού χρηματοδοτούντο με ίδιους πόρους. Για παράδειγμα εξελίχθηκαν σε αυτόνομους οργανισμούς, λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών, όπως της Βαλτιμόρης το 1929, του Λος Άντζελες και της Ν. Υόρκης το 1921, της Βοστώνης το 1929, λιμάνια της Γαλλίας, όπως της Χάβρης, του Μπορντό, του Στρασβούργου το 1923, λιμάνια της Ιταλίας, όπως της Γένοβα το 1903, της Βενετίας το 1919, της Τεργέστης το 1924 κ.ά.

### **2.6.2 Οι Λιμενικές Αρχές - Μορφές Διοίκησης των λιμένων**

Οι κυριότεροι φορείς διοίκησης των λιμανιών είναι η Δημοτική Αρχή στην οποία ανήκει το λιμάνι, το Κράτος και οι Αυτόνομοι Οργανισμοί. Οι φορείς αυτοί (δημοσίου τύπου διοικητικά όργανα) αποκαλούνται γενικά «Λιμενικές Αρχές». Συγκεκριμένα οι φορείς διοίκησης είναι οι εξής :

- ***Η Δημοτική Διοίκηση***

Στη περίπτωση της Δημοτικής διοίκησης, ο Δήμος στον οποίο ανήκει το λιμάνι έχει και την αρμοδιότητα διοίκησης του. Οι αρμοδιότητες αυτές ποικίλλουν. Άλλοτε ο Δήμος μονοπωλιακά εκμεταλλεύεται ολόκληρο τον εξοπλισμό του λιμανιού και γενικά ασκεί τις λιμενικές λειτουργίες και άλλοτε παραχωρεί σε ιδιωτικές επιχειρήσεις με μακροχρόνιες συμβάσεις την εκμετάλλευση κάποιων δραστηριοτήτων. Ο προϋπολογισμός του λιμανιού συνήθως εντάσσεται στον προϋπολογισμό του Δήμου. Μπορεί όμως και να διαχωρίζεται από αυτόν. Αυτή η θεσμική μορφή συναντάται στο Βέλγιο, στη Δανία, στη Γερμανία, στις Κάτω Χώρες και στη Μεγάλη Βρετανία. Στο Βέλγιο, στις Κάτω Χώρες και στη Γερμανία, υπάρχουν

δημοτικές λιμενικές διοικήσεις με αυτόνομη νομική υπόσταση. Στο Βέλγιο, η διοίκηση των λιμένων της Αμβέρσας, της Οστάνδης και της Γάνδης (μέχρι το τέλος του 1978) αποτελούσε αναπόσπαστο μέρος της δημοτικής διοίκησης, η οποία ήταν επίσης υπεύθυνη και για όλα τα ζητήματα εντός των ορίων αυτού του ίδιου του λιμανιού. Το ίδιο ισχύει για τα γερμανικά λιμάνια. Στο Βέλγιο, στη Γάνδη (από τις αρχές του 1979) και στις Κάτω Χώρες, στο Ρότερνταμ και στο Άμστερνταμ, η διοίκηση των δημοτικών λιμένων έχει αναληφθεί από ξεχωριστή υπηρεσία (την HAVENBEDRIJF) η οποία ελέγχεται εξ ολοκλήρου από το δήμο. Σύμφωνα με τη νομοθεσία, η διοίκηση των λιμανιών στη Δανία ασκείται από ένα συμβούλιο λιμανιών το οποίο διορίζεται από το δημοτικό συμβούλιο πόλης. Ο προϋπολογισμός του λιμανιού είναι ξεχωριστός από το δημοτικό προϋπολογισμό.

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

- ***Η Κρατική Διοίκηση***

Το Κράτος στην περίπτωση αυτή:

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

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

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

Στην Ελλάδα όλα τα σημαντικά λιμάνια ελέγχονται σε μεγάλο βαθμό από το κράτος (είναι υπό την επίβλεψη και το διοικητικό έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας) .

- **Ο Αυτόνομος Οργανισμός**

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

Σε πολλές χώρες της Ευρώπης συναντάμε αυτή τη μορφή διοίκησης των λιμανιών. Στη Γαλλία η κατηγορία αυτή αποτελείται από τα "PORT AUTONOMIES" (Δουνκέρκη, Χάβρη, Ρουέν, Νάντ, Σαιν-Ναζέρ, Μπορντό, Μασσαλία). Τα λιμάνια αυτά είναι δημόσιοι φορείς. Στην Ιταλία οι "αυτόνομοι λιμένες" (Γένοβα, Σαβόνα, Τεργέστη, Βενετία, Νάπολη, Παλέρμο, Τσιβιταβέκια) είναι δημόσιοι φορείς που έχουν θεσπιστεί με συγκεκριμένους νόμους. Το καθεστώς τους είναι παρεμφερές, ο βαθμός όμως αυτονομίας τους και οι αρμοδιότητες τους δεν είναι ενιαίες.

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

- **Η Ιδιωτική Διοίκηση**

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

- Λιμάνια - Ανώνυμες Εταιρίες, (π.χ. Φλέσσιγκ, Βηρυτός, Πορτ Αρθουρ), ή ενός τμήματος του λιμανιού (Μπας Τέρμιναλ - Μπρούκλιν).
- Λιμάνια που ανήκουν σε εταιρίες που εκμεταλλεύονται μια διώρυγα π.χ. Μάντσεστερ, Βρυξέλες κ.ά.
- Λιμάνια που ανήκουν σε σιδηροδρομικές εταιρίες π.χ. η Αλεξανδρέττα στην Τουρκία, το Πορτ Ντάρβιν στην Αυστραλία, το Μπάια Μπλάνκα στην Αργεντινή.
- Λιμάνια που ανήκουν σε εταιρίες εμπορικές ή βιομηχανικές. Στην περίπτωση αυτή παραχωρούνται τμήματα του λιμανιού με πολυετείς συμβάσεις σε εταιρίες που τα χρησιμοποιούν για τις δικές τους ανάγκες.

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

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

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει σε διεθνές επίπεδο μια έντονη τάση για ιδιωτικοποίηση των λιμενικών τερματικών σταθμών. Οι κύριοι λόγοι των ιδιωτικοποιήσεων των λιμανιών μπορούν να συνοψιστούν στους εξής:

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

Η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών παίρνει διάφορες μορφές:

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

### **2.6.3 Φορείς εκμετάλλευσης των λιμανιών**

Σκοπός του Λιμένα είναι να παρέχει υπηρεσίες στα πλοία, το εμπόρευμα και τον επιβάτη. Αυτές τις λιμενικές υπηρεσίες μπορεί να τις παράγει είτε η Λιμενική Αρχή με την έννοια που αναφέραμε προηγουμένως, είτε διάφοροι άλλοι φορείς. Συγκεκριμένα η εκμετάλλευση του λιμένα, σήμερα, μπορεί να γίνει από :

A. Από τη Λιμενική Αρχή. Η Λιμενική Αρχή ελέγχει, την κατασκευή της υποδομής και ανοδομής, τον εξοπλισμό, τη διοίκηση και την πλήρη εκμετάλλευση. Όλο το λιμενικό σύστημα συγκεντρώνεται σε ένα φορέα. Αυτού του είδους η λιμενική αρχή ονομάζεται "COMPREHENSIVE" (συναντάται στο Ισραήλ, τη Σιγκαπούρη, σε πολλά μέρη της Αφρικής κ.ά).

B. Από ιδιωτικές εταιρίες. Οι Λιμενικές Αρχές σχεδιάζουν τα λιμάνια και ασκούν το γενικό έλεγχο, αλλά αναθέτουν την εκμετάλλευση σε ιδιωτικές εταιρίες. Αυτές οι Λιμενικές Αρχές ονομάζονται "LANDLORD" (συναντώνται στην Αυστραλία, τον Καναδά, την Ευρώπη και τις ΗΠΑ). Οι επιχειρήσεις εκμισθώνουν από τη λιμενική αρχή με πολυετείς συμβάσεις, τις αποβάθρες, τις δεξαμενές, τις αποθήκες κ.λπ. και κατασκευάζουν δικά τους υπόστεγα, τα εξοπλίζουν με γερανούς και μηχανήματα και έχουν την αποκλειστική εκμετάλλευση. Με τον τρόπο αυτό παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες στο πλοίο, το εμπόρευμα, και τον επιβάτη. Άλλες φορές απλά επιτρέπουν σε εταιρίες επιλεγμένες από το διαχειριστή του πλοίου ή το ναυλωτή να διαχειριστεί το φορτίο. Η λιμενική αρχή εισπράττει τα μισθώματα και κατασκευάζει κρηπιδώματα, νηοδόχες, προβλήτες κ.λπ. Γενικά θα λέγαμε ότι στην περίπτωση αυτή η Λιμενική Αρχή κατασκευάζει την υποδομή και την εκμισθώνει στις εταιρίες οι οποίες υποχρεούνται να εγκαταστήσουν την ανοδομή και να παρέχουν τις κάθε είδους λιμενικές υπηρεσίες.

Γ. Μικτή μορφή εκμετάλλευσης. Τις τελευταίες δεκαετίες συχνά συναντάμε μια μικτή μορφή, όπου το ένα μέρος της εκμετάλλευσης έχει η λιμενική αρχή και παραχωρεί το υπόλοιπο σε ιδιωτικές επιχειρήσεις. Στην πράξη σήμερα παρατηρείται μια πολλή μεγάλη γκάμα πρακτικών. Σε πολλά λιμάνια ο διαχωρισμός μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα γίνεται γύρω από το πλοίο, δηλαδή η διαχείριση του φορτίου πάνω στο πλοίο γίνεται από εταιρίες επιλεγμένες από το διαχειριστή του πλοίου, ενώ οι εργασίες στη μεριά της αποβάθρας γίνονται από την Λιμενική Αρχή.

Στο ερώτημα ποια από τις παραπάνω μορφές οδηγεί στην πιο αποτελεσματική λιμενική παραγωγή, η απάντηση δεν φαίνεται να είναι και τόσο εύκολη αφού συναντάμε λιμάνια που δουλεύουν αποτελεσματικά και με τους τρεις τρόπους. Για παράδειγμα, τα λιμάνια του Χόνγκ Κόνγκ και της Σιγκαπούρης είναι γνωστά για την αποτελεσματική τους λειτουργία, όμως το λιμάνι του Χόνγκ Κόνγκ δεν έχει καν Λιμενική Αρχή και βασίζεται μόνο στον ιδιωτικό τομέα (το Υπουργείο Ναυτιλίας ασχολείται κύρια με τον προγραμματισμό και την ασφάλεια), αντίθετα το λιμάνι της Σιγκαπούρης είναι κατά κύριο λόγο ένα λιμάνι " COMPREHENSIVE ".

Ένα βασικό επιχείρημα που χρησιμοποιείται σήμερα για τις ιδιωτικοποιήσεις των λιμανιών, είναι ότι τα κρατικά λιμάνια δεν μπορούν να παράγουν με αποτελεσματικότητα. Ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση της λιμενικής παραγωγής μπορεί να γίνει μόνο μέσα από τις ιδιωτικοποιήσεις, τον περιορισμό των κρατικών παρεμβάσεων και την τόνωση του ανταγωνισμού. Μέσα από τον ανταγωνισμό θα απομακρυνθούν οι παραγωγοί που παράγουν αντιοικονομικά, θα αυξηθεί η παραγωγικότητα, θα μειωθούν οι τιμές και θα βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Μήπως όμως αυτό μπορεί να συμβεί βραχυχρόνια και μόνο σε περιοχές όπου υπάρχουν πολλά ανταγωνιστικά λιμάνια;

Μακροχρόνια υπάρχει ο κίνδυνος να επικρατήσει το λιμάνι που θα καταφέρει να παράγει με τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες και έτσι να οδηγηθεί σε μονοπωλιακές καταστάσεις η αγορά. Σε περιοχές όπου η οργάνωση της αγοράς είναι ήδη μονοπωλιακή, η ιδιωτικοποίηση θα έχει αρνητικά αποτελέσματα και βραχυχρόνια και μακροχρόνια αφού ένα ιδιωτικό λιμάνι που αποκτά μονοπωλιακή δύναμη στην αγορά αυξάνει το κόστος του χρήστη και μειώνει τον όγκο των διακινούμενων φορτίων με αποτέλεσμα να αυξάνεται το κοινωνικό κόστος.

Με αυτά τα δεδομένα την τελευταία δεκαετία οδηγούμαστε στην υιοθέτηση των (LANDLORD) λιμενικών αρχών, όπου η λιμενική αρχή αναλαμβάνει να επενδύσει σε λιμενική υποδομή για την οποία δεν είναι διατεθειμένος να επενδύσει ο ιδιωτικός τομέας αφού δεν τον συμφέρει. Η εκμετάλλευση παραχωρείται στην ιδιωτική πρωτοβουλία η οποία δεσμεύεται να εγκαταστήσει την ανωδομή και να εξασφαλίσει απασχόληση τόση όση κρίνεται αναγκαία για τη γρήγορη απόσβεση των μηχανημάτων, αφού η τεχνολογική απαξίωση είναι ταχεία.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ : ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΜΙΑ ΠΟΛΗ- ΛΙΜΑΝΙ

Η ιστορία της Πόλης του Πειραιά ανάμεσα στους αιώνες, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το Λιμένα της. Μια ενδιαφέρουσα διαδρομή, με πολλές και ποικίλες μεταπτώσεις, με περιόδους ακμής και παρακμής, ανόδου και πτώσης για πάνω από τέσσερις χιλιετίες. Μια ιστορική διαδρομή που καταλήγει στη δημιουργία της νεότερης πόλης του Πειραιά, στη διάρκεια του περασμένου αιώνα και στη σημερινή πραγματικότητα: σε μια μεγαλούπολη που σφύζει από ζωή, με το πρώτο λιμάνι της χώρας μας και με όλα τα τυπικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα ενός μεγάλου ναυτιλιακού και εμποροβιομηχανικού κέντρου.

Στη διαμόρφωση της ιστορικής μοίρας του Πειραιά, υπήρξε πράγματι καθοριστική η επίδραση του φυσικού χώρου και της γεωγραφικής θέσης του. Για τον Πειραιά, στην διαδρομή των αιώνων, ίσχυσε με μαθηματική ακρίβεια, ό,τι συνήθως παρατηρείται στις περισσότερες - αν όχι όλες - παραθαλάσσιες πόλεις. Η κατά καιρούς, ανάπτυξη του λιμένα του συνδέθηκε πάντα με περιόδους ανάλογης ακμής και προόδου της πόλης. Και, όπως είναι γνωστό, στους δεκαπέντε περίπου αιώνες της παρακμής του λιμένα, η πόλη δεν υπήρξε. Η πορεία της πόλης και του λιμένα εμφανίζεται, στα πλαίσια του πειραιϊκού χώρου, κοινή. Μιλάμε δηλαδή για μια πόλη-λιμάνι.

### 3.1 Ιστορική αναδρομή στην Εξέλιξη της σχέσης Πόλης - Λιμένα

Στους πρώτους ιστορικούς χρόνους που το λιμάνι του Πειραιά δε χρησιμοποιήθηκε από τους Αθηναίους, οι κάτοικοι του τόπου ήταν ελάχιστοι. Ο πριν αξιοποιηθεί, στις αρχές του 5ου αιώνα π.Χ. και σε επίνειο της Αθήνας, ήταν - και έμεινε για αρκετούς ασημαντος τόπος. Οι Αθηναίοι χρησιμοποιούσαν ως Φάληρο και για το εξαγωγικό εμπόριο τα λιμάνια των ανατολικών ακτών της Αττικής και κυρίως τις Πρασιές (το σημερινό Πόρτο-Ράφτη). Αντίθετα, όταν με τα έργα του Θεμιστοκλή και του Περικλή διαμορφώθηκε σε υποδειγματικό για την εποχή λιμάνι και συγκέντρωσε το εισαγωγικό και διαμετακομιστικό εμπόριο της Αθηναϊκής Δημοκρατίας, αναπτύχθηκε παράλληλα και η πόλη που έγινε το κέντρο της οικονομικής ζωής όχι μόνο της Αθήνας, αλλά και της Ελλάδας ολόκληρης.



Πειραιάς, αναδειχθεί αιώνες - επίνειο το

- **Προϊστορικοί χρόνοι.**

Στους προϊστορικούς χρόνους, ο Πειραιάς ήταν νησί, που χωριζόταν από την υπόλοιπη Αττική με θαλάσσια ζώνη, που άρχιζε από την περιοχή του Φαληρικού όρμου - και



συγκεκριμένα από το Νέο Φάληρο - περνούσε μέσα από τη σημερινή συνοικία Καμίνια και τμήμα του δήμου Αγίου Ιωάννη Ρέντη και κατάληγε στον λιμένα Αλων, μπροστά στο σταθμό των "Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων Αθηνών - Πειραιώς". Αργότερα η ζώνη αυτή καλύφθηκε με προσχώσεις για να μετασηματιστεί αρχικά σε αβαθή θαλάσσια λωρίδα, στη συνέχεια σε "ελώδη περιοχή" (βάλτο) και τελικά σε "πηλώδη" (λασπότοπο) και να αποτελέσει το γνωστό μας Αλίπεδο, με το οποίο ο Πειραιάς ενώθηκε με την υπόλοιπη Αττική.

Στην νησιωτική μορφή του τόπου, στα πανάρχαια αποδίδεται και η προέλευση του τοπωνυμίου Πειραιεύς. Οι περισσότεροι το ετυμολογούν από τη λέξη περαιεύς (=πορθμέας, περαματάρης), από τον ανώνυμο περαματάρη που πιθανότητα μετέφερε με το πλοιάριό του τους κατοίκους της Αττικής στην απέναντι πειραιϊκή παραλία και αντίθετα. Το αρχικά προσηγορικό (περαιεύς) εξελίχθηκε σε τοπωνυμικό και με την εναλλαγή του ε σε ει διαμορφώθηκε στον τελικό τύπο Πειραιεύς. Στη ζωντανή, άλλωστε γλώσσα του λαού, έχει επιβιώσει ως τις μέρες μας και ο αρχικός τύπος του τοπωνυμίου (Περαϊάς, Περαιάς). Κατ' άλλους το τοπωνύμιο ετυμολογείται από τη λέξη πέραν, αφού ο Πειραιάς, είτε όταν ήταν νησί, αποκομμένο από την υπόλοιπη Αττική, είτε μετά από την ανασύνδεσή του, επειδή μεσολαβούσε ο βάλτος του Αλιπέδου, βρισκόταν "πέραν της ακτής" και χαρακτηριζόταν "νησιάζων".

Ο Πειραιάς κατοικήθηκε γύρω στα μέσα της 3ης π.Χ. χιλιετηρίδας. Η άποψη αυτή ενισχύεται από κατάλοιπα πρωτοελλαδικών οικισμών που αποκαλύφθηκαν στην Παλαιά Κοκκινιά και το Κερατσίνι - και τοποθετούνται χρονικά ανάμεσα στο 2600 και το 1900 π.Χ. - σε συσχετισμό με άλλα ευρήματα της ίδιας εποχής (ερείπια κτισμάτων, εργαλεία) στην περιοχή της Μουνιχίας και τη Σταλίδα (νησάκι του Κουμουνδούρου). Ως πρώτοι κάτοικοι του Πειραιά αναφέρονται, εκτός από τους Πελασγούς και άλλοι γνωστοί προϊστορικοί κάτοικοι του Ελλαδικού χώρου (Κάρες, Λέλεγες, Κρήτες, Θράκες, Φοίνικες) και -κυρίως- οι Μινύες, οι οποίοι ήταν οι περισσότερο προηγμένοι από όλους, με πολλές ικανότητες και τεχνικές γνώσεις, εκπληκτικές για την εποχή τους. Οι τελευταίοι, ιωνικής πιθανόν καταγωγής, προέρχονταν από τον Ορχομενό της Βοιωτίας και εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά στα τέλη του 13ου ή τις αρχές του 12ου αιώνα π.Χ., μετά τη θρακική εισβολή στον τόπο τους. Έμπειροι ναυτικοί καθώς ήταν βρήκαν στο φυσικό λιμενίσκο της Μουνιχίας (το σημερινό

Μικρολίμανο) το κατάλληλο ορμητήριο, ενώ ο οικισμός τους αναπτύχθηκε στον ομώνυμο λόφο (τον γνωστό σήμερα ως λόφο του Προφήτη Ηλία). Ο λόφος αυτός παραχωρήθηκε, κατά την παράδοση, στους Μίνυες από τον βασιλιά της Αθήνα Μούνιχο και γι' αυτό ονομάστηκε Μουνιχία, ενώ άλλοι αποδίδουν το τοπωνύμιο σε ομώνυμο αρχηγό ή ήρωα των Μινυών. Στη κορυφή του λόφου ή - κατά μία άλλη εκδοχή- σε μικρό ύψωμα, αριστερά στον εισερχόμενο στο λιμενίσκο της Μουνιχίας, όπου έχει αναγερθεί το εντευκτήριο "Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος", ίδρυσαν οι Μίνυες το ιερό της "Μουνιχίας Αρτέμιδος". Οι Μίνυες, που, ας σημειωθεί, είχαν ειδικευθεί στην κατασκευή υπογείων διαβάσεων (σηράγγων), υπνόμων και άλλων τεχνικών έργων, άφησαν ως τις μέρες μας, σημάδια, στο πέρασμά τους από τον πειραιικό χώρο. Εκτός από την ισοπέδωση του λόφου της Μουνιχίας και τα λαξευτά, μέσα σε βράχους κατασκευάσματα, που ο λαός ονόμαζε παλαιότερα "Θεόσπιτα", δύο σημαντικά, για την εποχή τους, τεχνικά έργα μαρτυρούν το πέρασμά τους από τον τόπο : Η γνωστή ως "Σπηλιά της Αρετούσας" στον λόφο της Μουνιχίας και το "Σηράγγιο", γνωστό (παλαιότερα) ως "Σπηλιά του Παρασκευά".

Εκτός από τον προϊστορικό οικισμό των Μινυών, στον λόφο της Μουνιχίας, στους προϊστορικούς καιρούς αλλά και αργότερα, ως τους ιστορικούς χρόνους, υπήρχε στον Πειραιά και ένας "σύνδεσμος" ή "ένωση" κοινοτήτων με θρησκευτικό κυρίως χαρακτήρα και κοινό ιερό: Το "Τετράκωμον Ηράκλειον". Οι τέσσερις "κώμες" που συγκροτούσαν την ιδιόμορφη κοινοτική "ένωση" του "Τετρακώμου" ήταν ο Πειραιεύς, το Φάληρο - η σημαντικότερη τότε, που οι Αθηναίοι χρησιμοποιούσαν ως "επίγειο" και που η ονομασία του προήλθε από τοπικό ήρωα και, κατά την παράδοση, έναν από τους Αργοναύτες, τον Φάληρο (ή Φαληρό) - οι Θυμαϊτάδαι (ή Θυμοϊτάδαι), - το σημερινό Κερατσίνι - και η Ξυπέτη (ή Ξυπετή) που η θέση της τοποθετείται ανάμεσα στην Παλαιά Κοκκινιά και τον Κορυδαλλό, ίσως στη σημερινή Νίκαια. Η λατρεία του Ηρακλή ήταν ο συνδεκτικός κρίκος της ιδιόμορφης αυτής κοινοτικής ένωσης, που επιβίωσε σε "μάκρος αιώνων" και το κοινό ιερό των "Τετρακώμων" βρισκόταν, κατά την επικρατέστερη άποψη, στην σημερινή συνοικία Καμίνια.

- **Αρχαίοι χρόνοι**

Παρά το γεγονός ότι είχε κατοικηθεί από τα μέσα της τρίτης χιλιετηρίδας, ο Πειραιάς, στους πρώτους ιστορικούς χρόνους και μέχρι την αξιοποίησή του (τον 5ο π.Χ. αιώνα), έμεινε για πολλούς αιώνες ασήμαντη πολίχνη, χωρίς ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους Αθηναίους. Η ανάδειξη του Πειραιά, που ας σημειωθεί, ανακηρύχθηκε Δήμος το 517 π.Χ. στη διοικητική μεταρρύθμιση του Κλεισθένη, του θεμελιωτή της Αθηναϊκής Δημοκρατίας, συμπίπτει χρονικά με την περίοδο της ακμής της Δημοκρατίας



αυτής. Και οφείλεται στο ενδιαφέρον και τις δημιουργικές πραγματώσεις δύο μεγάλων πολιτικών μορφών της εποχής: του Θεμιστοκλή και του Περικλή.

Το ενδιαφέρον του Θεμιστοκλή προς τον Πειραιά άρχισε να εκδηλώνεται μετά τη μάχη του Μαραθώνα, το 492/493 π.Χ., όταν αναδείχθηκε "επώνυμος άρχων". Τα έργα για την τείχιση και γενικά για την οχύρωσή του άρχισαν οπωσδήποτε πριν από την ναυμαχία της Σαλαμίνας (480 π.Χ.), αλλά αποπερατώθηκαν ανάμεσα στο 471 και 465 π.Χ. Αργότερα (461-456 π.Χ.) ακολούθησαν άλλα έργα για την επέκταση των Μακρών Τειχών, ώστε να επιτευχθεί η σύνδεση του Πειραιά με την Αθήνα. Και τέλος, στην περίοδο 451-431 π.Χ. ολοκληρώθηκε η οικοδόμηση και η οριστική διαμόρφωση της πόλης, με ένα υποδειγματικό, για την εποχή, πολεοδομικό σχέδιο που είχε εκπονηθεί από τον διάσημο αρχιτέκτονα και πολεοδόμο Ιππόδαμο το Μιλήσιο.

Η επιλογή του Θεμιστοκλή, που στάθηκε ο δημιουργός του αρχαίου Πειραιά, υπήρξε επιτυχής. Γιατί με τα φυσικά πλεονεκτήματα που διαθέτει ο Πειραιάς με τους τρεις "αυτοφυείς" λιμένες του (Μέγα, Ζέα, Μουνηχία) και με τα έργα που εκτελέστηκαν, αναδείχθηκε σύντομα σε ασφαλέστατο πολεμικό και άρτιο σε συγκρότηση, οργάνωση και εκμετάλλευση εμπορικό



λιμάνι. Με θαυμάσια τείχιση που ίχνη της σώζονται έως σήμερα. Με όλες τις απαραίτητες για την εξυπηρέτηση της λιμενικής κίνησης εγκαταστάσεις, όπως κρηπιδώματα και προβλήτες για την παραβολή των πλοίων, μόλους, πέντε αποθήκες για την εναπόθεση των εμπορευμάτων, τις περίφημες Στοές με κυριότερη τη Μακρά Στοά, αγόρες, νεώρια για τη ναυπήγηση των πλοίων, το περίφημο "Δείγμα", που υπήρξε το πρώτο χρηματιστήριο εμπορευμάτων του κόσμου και στους πολεμικούς ναυστάθμους της Ζέας, της Μουνηχίας και του Κανθάρου νεωσοίκους (παραθαλάσσια υπόστεγα, στα οποία αποσύρονταν για ασφάλεια τα πλοία όταν δεν ταξίδευαν) και σκευοθήκες για τη φύλαξη του εξοπλισμού των πλοίων, με περισσότερο γνωστή από τις τελευταίες τη "Σκευοθήκη του Φίλωνος", στο λιμάνι της Ζέας. Με δημόσια κτίρια, ιερά, θέατρα. Με άριστη ρυμοτομία. Σε γενικές γραμμές μία πόλη που έσφυζε από ζωή και δίκαια είχε αποκληθεί Εμπόριον της Ελλάδος, "εις ό" κατά τον Θουκυδίδη "εισέρχεται δια το μέγεθος της πόλεως εκ πάσης γης τα πάντα". Μεγάλο εισαγωγικό λιμάνι, στην αρχαιότητα ο Πειραιάς, διατηρεί αυτό το χαρακτηριστικό γνώρισμα αναλλοίωτο ανάμεσα στους αιώνες, αφού και σήμερα είναι το μεγαλύτερο εισαγωγικό λιμάνι της χώρας, με σταθερή αναλογία εισαγωγών - εξαγωγών: 7:3.

Το εμπορικό λιμάνι του αρχαίου Πειραιά, το περίφημο "Εμπόριον", εκτεινόταν από την περιοχή του σημερινού Κεντρικού Τελωνείου (Αγίου Νικολάου) ως τη χηλή της

Ηετιωνείας άκρας, δηλαδή το σημείο όπου βρίσκεται το Σιλό και υπήρχαν ως πρόσφατα οι αποθήκες και τα λιμενικά υπόστεγα της Ελευθέρας Ζώνη, χωρίς να περιλαμβάνεται σ' αυτό η λεκάνη του λιμένα Αλών, που ως αβαθής δεν χρησιμοποιήθηκε στην αρχαιότητα. Διαθέτοντας τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και υποδειγματική οργάνωση, με όλα τα αρμόδια για την εξυπηρέτηση των συναλλασσομένων όργανα (επιμελητές εμπορίου, τελώνες ή ελλιμενιστές - για τη είσπραξη των λιμενικών τελών και φόρων-, αγορανόμους, μετρονόμους, αστυνόμους, σιτοφύλακες κ.α.) το "Εμπόριον" διασφάλιζε τα εχέγγυα για την απρόσκοπτη διεξαγωγή των λιμενικών εργασιών, ενώ με τα αυστηρά μέτρα που ίσχυαν είχε επίσης εξασφαλιστεί η ομαλή διενέργεια των εμπορικών συναλλαγών στην "Αγορά", η οποία, με την ιδιαίτερη σημασία της, στην αρχαιότητα, αποτελούσε το κέντρο της οικονομικής ζωής της πόλης. Η "Αγορά" βρισκόταν στην περιοχή του "Εμπορίου", ενώ μια άλλη αγορά, για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων σε προμήθειες τροφίμων και άλλων ειδών, η "Ιπποδάμειος", λειτουργούσε στο εσωτερικό της πόλης, κοντά στο λιμένα της Ζέας (Πασσαλιμάνι).

Ο Πειραιάς στην αρχαιότητα, όπως και σήμερα, ήταν κυρίως εισαγωγικό λιμάνι, με μεγάλη ναυτιλιακή και εμπορευματική κίνηση, ιδιαίτερα από τον Οκτώβριο έως τον Απρίλιο, που οι καιρικές συνθήκες διευκόλυναν τα ταξίδια των ιστιοφόρων. Το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων προερχόταν από τα λιμάνια της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας και ιδιαίτερα της Σκυθίας, από την οποία εισάγονταν σιτηρά. Το εξαγωγικό εμπόριο ήταν περιορισμένο, με φορτώσεις ορισμένων προϊόντων της Αττικής (όπως λάδι, κρασί, μέλι) και ειδών αγγειοπλαστικής. Η μεγάλη εισαγωγική κίνηση του λιμένα του και η εφαρμογή, στην καθημερινή συναλλακτική πρακτική, των αρχών της ελεύθερης οικονομίας συνετέλεσαν στην ανάπτυξη αξιόλογης εμπορικής κίνησης και στην πόλη. Οι έμποροι ήταν, κατά κύριο λόγο, ξένοι, που είχαν μόνιμα εγκατασταθεί στον Πειραιά - οι μ έ τ ο ι κ ο ι -, στους οποίους είχαν δοθεί ορισμένα δικαιώματα για την απρόσκοπτη άσκηση του επαγγέλματός τους, υπό την προϋπόθεση της καταβολής ειδικού φόρου, του γνωστού "μετοίκιο". Και η παρουσία μεγάλου αριθμού ξένων, με προοδευτικότερες ίσως αρχές και αντιλήψεις από τους ντόπιους αλλά και η παράλληλη μεγάλη κίνηση διερχομένων από το λιμάνι, που είχε ως αποτέλεσμα τη "διακίνηση" νέων ιδεών, εξηγεί ως ένα σημείο το γεγονός ότι στον Πειραιά από πολύ νωρίς επικρατούσε "πνεύμα" ελευθεροφροσύνης, και είχε αναπτυχθεί μια καθαρή δημοκρατική συνείδηση, ώστε να θεωρείται το "επίναιο", όχι μόνο στον οικονομικοκοινωνικό αλλά και στον πολιτικό χώρο "ωφελιμότερον της άνω πόλεως".

Εκτός από το εμπόριο σημαντικά είχε αναπτυχθεί και η βιομηχανία, με αντιπροσωπευτικούς κλάδους τη ναυπηγική, τη μεταλλουργία, την αγγειοπλαστική και, κατά

δεύτερο λόγο, την υφαντουργία. Ακόμα στο λιμάνι του Πειραιά διαμορφωνόταν, την περίοδο αυτή, η χρηματιστηριακή τιμή των διαφόρων εμπορευμάτων, καθοριζόταν το ύψος των ναύλων και γενικά ρυθμιζόνταν όλα τα σχετικά με τις εμποροναυτιλιακές συναλλαγές θέματα, σε "διεθνή" - για την εποχή - πλαίσια, ώστε δικαίως να χαρακτηρίζεται ο Πειραιάς ως "το Λονδίνο της αρχαιότητας".

Η οικονομική και κοινωνική άνθηση που γνώρισε ο Πειραιάς στην περίοδο της μέγιστης ακμής του είχε ως αποτέλεσμα την παράλληλη ανάπτυξη πνευματικής και καλλιτεχνικής ζωής στην πόλη, με ενεργό συμμετοχή σ' αυτήν όχι μόνον των ανθρώπων του πνεύματος και της τέχνης, αλλά και των ισχυρών οικονομικών παραγόντων της εποχής που είχαν ως έδρα της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας το "επίνειο". Στα σπιτικά του βιομηχάνου Κεφάλου (πατέρα του ρήτορα Λυσία), του τραπεζίτη Πασίωνα, του πολιτικού Καλλία, του στρατηγού Τιμοθέου - γιού του Κόνωνα - του σοφιστή Πρόκλου κ.α. συγκεντρώνονταν συχνά ο Πλάτων, ο Σωκράτης, ο Λυσίας, ο αστρονόμος και γεωμέτρης Μέτων, ο Ξενοφών - και αργότερα ο Δημοσθένης, ο ρήτορας - επίσης - Ισαίος, ο Μένανδρος (ο οποίος έμενε μόνιμα στην επαύλη του στον Πειραιά και πνίγηκε ενώ κολυμπούσε στη θαλάσσια περιοχή της Φρεαττίδας) κ.α και "συνδιαλέγονταν" επάνω στα επιστημονικά, καλλιτεχνικά και κοινωνικά θέματα του καιρού τους. Ας σημειωθεί ότι ο χώρος που είχε επιλέξει ο Ξενοφών για τη διεξαγωγή του διαλόγου στο έργο του "Συμπόσιον" είναι το σπίτι του Καλλία στον Πειραιά, ενώ και ο Πλάτων στον Πειραιά τοποθετεί επίσης το χώρο του διαλόγου στο σπουδαιότερο ίσως έργο του, την "Πολιτεία". Τέλος στο περίφημο θέατρο της Μουνιχίας (το σωζόμενο θέατρο της Ζέας είναι μεταγενέστερο) διδάχθηκαν, κατά καιρούς, έργα του Αισχύλου, του Σοφοκλή, του Ευριπίδη, του Αριστοφάνη, του Μενάνδρου κ.α. με προσέλκυση θεατών από όλη την Ελλάδα.

- **Η πορεία προς την πτώση και οι αιώνες της παρακμής.**



Η πορεία του αρχαίου Πειραιά στάθηκε κοινή με την πορεία της Αθηναϊκής Δημοκρατίας. Θα την ακολουθήσει στο μεσουράνημα της, στον περίφημο "χρυσούν αιώνα". Θα δεχθεί μαζί της το πρώτο πλήγμα, στον Πελοποννησιακό πόλεμο (431-404 π.Χ.). Θα συνέλθει κάπως με την αποκατάσταση της δημοκρατίας (403 π.Χ.) που η προσπάθεια για αυτήν από εδώ - από τον λόφο της Μουνιχίας, με τον Θρασύβουλο - θα ξεκινήσει. Και τελικά θα την παρακολουθήσει στην πορεία προς την οριστική παρακμή, αργά μα σταθερά από τους Μακεδονικούς χρόνους, για να δεχθεί το θανάσιμο χτύπημα με την εισβολή των Ρωμαίων και την καταστροφή από τον

Σύλλα, το 85 π.Χ. Μετά την καταστροφή η πόλη περιορίστηκε "εις ολίγην κατοικίαν", κοντά στο λιμάνι. Και στους πρώτους μεταχριστιανικούς αιώνες γράφτηκε ο θλιβερός επίλογος της ιστορίας του αρχαίου Πειραιά . Από το 395 π.Χ., με την τελευταία εισβολή των Γόθτων, ο Πειραιάς εγκαταλείπεται από τους κατοίκους του και αρχίζει η μεγάλη περίοδος της πειραιϊκής παρακμής, που θα διαρκέσει δεκαπέντε περίπου αιώνες, ως την εθνική μας αποκατάσταση. Στην περίοδο, αυτή η πόλη δεν υπήρξε. Αν δημιουργήθηκαν - ευκαιριακά πάντα κάποιες μικρές "εστίες" ζωής, δεν γνωρίζουμε. Το λιμάνι του Πειραιά χρησιμοποιήθηκε, βέβαια, κατά καιρούς, ως ορμητήριο του βυζαντινού στόλου ή των πειρατικών πλοίων, που τότε - όπως και αργότερα - λυμαίνονταν το Αιγαίο. Αλλά για κάποια, έστω και περιορισμένη, λιμενική κίνηση, δεν μπορεί να γίνει λόγος.

Από το 1318 μ.Χ. ο Πειραιάς έχασε και το αρχαίο όνομα του. Έγινε το "PORTO LEONE", το "PORTO DRACO" των Φράγκων και από το "Ασλάν λιμάνι" των Τούρκων (λιμάνι λέοντος), από το άγαλμα Λέοντος, που βρισκόταν περίπου στη θέση όπου αργότερα το Παλαιό Δημαρχείο (Ρολόι) - και το οποίο το 1688, στη διάρκεια της γνωστής εκστρατείας του κατά Αθηνών, ο Φρ. Μοροζίνι και μετέφερε στο Ναύσταθμο της όπου εξακολουθεί να βρίσκεται. Το άγαλμα του Λέοντος, του οποίου δεν γνωρίζουμε ούτε τον γλύπτη που το φιλοτέχνησε, ούτε τον χρόνο της κατασκευής του, ή, έστω, της τοποθέτησής του στον Πειραιά, "με το υπερφυσικό μέγεθος, με την ανθρώπινη μορφή και τις μυστηριώδεις επιγραφές αποτελεί - όπως εύστοχα παρατηρεί ο Ιωάννης Αλ Μελετόπουλος- και θα αποτελέσει ίσως εσαεί ένα από τα άλυτα μυστήρια της ιστορίας...". Επειδή όμως το άγαλμα αυτό έχει συνδεθεί άρρηκτα με μια μακρά ιστορική περίοδο της πόλης, οι Πειραιώτες δεν έπαψαν να διεκδικούν την επιστροφή του. Επανειλημμένα διαβήματα έγιναν, κατά το παρελθόν, από το Δήμο και άλλους τοπικούς συλλογικούς φορείς, χωρίς αποτέλεσμα. Τελευταία, με τη συγκρότηση της "Συντονιστικής Επιτροπής για την επιστροφή του Λέοντος του Πειραιώς" το θέμα ήρθε και πάλι στο προσκήνιο της επικαιρότητας. Η Επιτροπή, με τη συγκέντρωση με "χορηγίες" του απαραίτητου χρηματικού ποσού προχώρησε στην κατασκευή πιστού μαρμάρινου αντιγράφου του αγάλματος, που φιλοτέχνησε ο γλύπτης Γ. Μέγκουλας, με στόχο να προσφερθεί τούτο στη Βενετία για την επιστροφή του πρωτοτύπου. Ο "νεότευκτος" αυτός Λέων τοποθετήθηκε προσωρινά σε καίρια θέση του Κεντρικού Λιμένα, με τη φροντίδα και με δαπάνες του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς.



1456 το μαρμάρινο χτίστηκε "απήγαγε" των Βενετίας,

Σε όλη την περίοδο της Τουρκοκρατίας, η ερήμωση και η εγκατάλειψη εξακολουθούν να είναι τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πειραιϊκού χώρου. Το λιμάνι του

χρησιμοποιήθηκε σε αραιά χρονικά διαστήματα και για ελάχιστες εμπορικές συναλλαγές. Μόνη "εστία" ζωής, την περίοδο αυτή, το Μοναστήρι του Αγίου Σπυρίδωνα, που ιδρύθηκε, σύμφωνα με νεότερες και περισσότερο τεκμηριωμένες απόψεις, γύρω στα 1590 με τους ελάχιστους μοναχούς του - ισχνές παρουσίες μέσα σ' αυτό το περίεργο "σκηνικό" διάκοσμο της γενικής ερημιάς - και μόνος επώνυμος κάτοικος ο ιδιόρρυθμος Γάλλος έμπορος Καιράκ, που είχε εγκατασταθεί σ' ένα σπίτι, στην πειραιϊκή παραλία, γύρω στα μέσα του δεκάτου ογδόου αιώνα, ενώ την όλη εικόνα της παρακμής του άλλοτε ένδοξου "επινείου" συμπλήρωνε η κωμικοτραγική "φιγούρα" του Τούρκου τελωνοφύλακα που αποτελούσε - κατά τον CHATAUBRIAND- "θλιβερόν παράδειγμα ηλιθίου υπομονής που ανέμενε να παράλθουν μήνες ολόκληροι δια να ιδή καταπλέον κανένα πλοίον...".



- **Από τους αιώνες της παρακμής στο θαύμα της αναδημιουργίας.**

Το 1829, όταν ακούγονταν οι τελευταίοι απόηχοι από τους κρότους των αρμάτων του οχτάχρονου εθνικού ξεσηκωμού και μέσα από τα χαλάσματα και τ' αποκαΐδια ξεπρόβαλλε η αριτιγέννητη "Ελληνική Πολιτεία", όλα έδειχναν πως δεν θα αργούσε να ξανανθίσει η ζωή στον έρημο αυτό τόπο. Και "η θέσις, η καλούμενη Πειραιεύς" των τελευταίων επαναστατικών χρόνων θ' ανασυρόταν από την αφάνεια των αιώνων της παρακμής κι αποβάλλοντας οριστικά τα ξενικά της ονόματα, θα αποκτούσε πάλι την παλιά της αίγλη. Όπως και έγινε σε μία σύντομη σχετικά χρονική διαδρομή, που καλύπτει τις έξι τελευταίες δεκαετίες του δεκάτου ενάτου αιώνα με το θαύμα της δημιουργίας του νεότερου Πειραιά.

Στη νεότερη ιστορική πορεία του Πειραιά δύο χρονολογίες σημαδεύουν καθοριστικά το επικό ξεκίνημα για τη δημιουργία: το 1829 και το 1835. Το 1829 φτάνουν στον τόπο αυτό οι πρώτοι νέοι του κάτοικοι - πέντε τον αριθμό - κι ανάμεσά τους ο Γιαννακός Τζελέπης, που η ιστορική μνήμη διασώζει ως τις μέρες μας το όνομα του στην ομώνυμη ακτή. Το 1835 ιδρύεται ο Δήμος Πειραιώς, με πρώτο δήμαρχο τον Υδραίο Κυριακό Σερφιώτη. Εν τω μεταξύ, μετά τη μεταφορά της πρωτεύουσας του νεοσύστατου ελληνικού κράτους από το Ναύπλιο στην Αθήνα (1834) και τη διαγραφόμενη πλέον προοπτική για μελλοντική ανάπτυξη του πειραιϊκού λιμένα, αρχίζει να εκδηλώνεται εντονότερο το ενδιαφέρον για τον εποίκισμό του Πειραιά από τους ανθρώπους που προέρχονταν από όλα τα σημεία του ελληνικού χώρου, με σταθερή αύξηση από χρόνο σε χρόνο του αριθμού τους. Οι άνθρωποι αυτοί που, όπως αποδείχθηκε στην πράξη, διέθεταν και ικανότητες και δυνατότητες,





αποτέλεσαν το δυναμικό "πυρήνα" του πληθυσμού της νέας πόλης. Στο Πειραιά συντάσσεται σχέδιο από τους Κλεάνθη και Σάουμπερτ και εγκρίνεται από τον αρχιτέκτονα Κλένζε και την Αντιβασιλεία. Το 1860 ο Πειραιάς αρχίζει να παίρνει από τη Σύρο το προβάδισμα, που αποτελούσε το σπουδαιότερο ναυτιλιακό κέντρο της εποχής. Η βασικότερη αιτία ήταν ότι βρίσκονταν πιο κοντά στην Αθήνα. Μια σειρά όμως από γεγονότα βοήθησε τον Πειραιά να αναπτυχθεί. Ενδεικτικά σημειώνουμε από τα γεγονότα αυτά τη σιδηροδρομική σύνδεση με την Αθήνα, το 1869 και αργότερα, προς τα τέλη του αιώνα, με τις άλλες πόλεις της Ελλάδας, τις πρώτες αξιόλογες προσπάθειες για τη βιομηχανική ανάπτυξη του τόπου, που χρονικά πρέπει να τοποθετηθούν ανάμεσα στο 1860 και το 1870 και τη διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου, το 1893, που έκανε πλεονεκτικότερη τη θέση του Πειραιά προς τη Δύση, σε συνδυασμό και με την οριστική στροφή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας προς τον ατμό, γύρω στις αρχές του αιώνα μας.

- **Πρώτο λιμάνι της χώρας.**



Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα το "θαύμα" της αναδημιουργίας είχε ολοκληρωθεί. Με την οριστική διαμόρφωση της πόλης, αρχικά σύμφωνα με το άριστο, για την εποχή του, πολεοδομικό σχέδιο των Κλεάνθη - Schaubert - Klenze και αργότερα με τις αναγκαίες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις του. Με την οικοδόμηση πολλών δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, που ξεχώριζαν για την καλαισθησία τους - και από τα οποία ελάχιστα διασώθηκαν ως τις μέρες μας. Με την ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας. Και με τη σταθερή αύξηση του πληθυσμού της πόλης που έφτασε το 1896 τους 51.020 κατοίκους. Εκτός από τα πρώτα δημόσια κτίρια, που οικοδομήθηκαν αμέσως μετά την ίδρυση του Δήμου (Τελωνείο, Λοιμοκαθαρτήριο, Κρατικές Αποθήκες στην οδό Ευπλοίας - έργο του αρχιτέκτονα Κλεάνθη -, κτίριο της Σχολής Ευελπίδων, η οποία λειτούργησε στον Πειραιά από το 1837 έως το 1894 κ.α.), έως τα τέλη του δεκάτου ενάτου αιώνα είχαν επίσης χτιστεί όλα τα απαραίτητα σχολικά κτίρια ("Ράλλειο Παρθεναγωγείο", "Ιωνίδειες Σχολές" Γυμνάσιο - στην πλατεία Κοραή - και πολλά δημοτικά σχολεία) το μέγαρο του Χρηματιστηρίου, το γνωστό ως "Ρολόι" (1869-73), στο οποίο από το 1885 εγκαταστάθηκε το δημαρχείο (και που η κατεδάφιση του το 1968, χαρακτηρίστηκε ως πράξη ασέβειας προς την πειραιϊκή ιστορική μνήμη), το Δημοτικό Θέατρο (1884-95), σε σχέδιο του αρχιτέκτονα Ι.Λαζαρίμου και σε λιτή νεοκλασική γραμμή, που είναι και σήμερα το ωραιότερο δημόσιο κτίριο του Πειραιά. το κτίριο του παλαιού (1899-1901) και πολλοί ιεροί



ναοί (Αγίου Σπυρίδωνα, Αγίου Νικολάου, Αγίου Κωνσταντίνου, Ευαγγελιστρίας - στη σημερινή του μορφή -, Αγίας Τριάδας, στην αρχική του μορφή, που με διάφορες προσθήκες διατηρήθηκε ως την καταστροφή της το 1944). Τέλος, με δωρεές των μεγάλων ευεργετών του τόπου, είχαν ιδρυθεί τα κοινωφελή ιδρύματα, που και σήμερα συνεχίζουν τη λειτουργία τους ("Τζάνειο Νοσοκομείο", "Ζάννειο Ορφανοτροφείο Αρρένων", "Γηροκομείο", "'Χατζηκυριάκειο Ορφανοτροφείο Θηλέων" κ.α.).

Στο λιμάνι, που επί 75 χρόνια , με τα αρμόδια για την διοίκησή του νομικά πρόσωπα ("Επιτροπείες") βρισκόταν ουσιαστικά υπό τον έλεγχο του Δήμου, είχαν εκτελεστεί τα πρώτα



απαραίτητα λιμενικά έργα, που παρείχαν τη δυνατότητα να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της λιμενικής κίνησης της εποχής, που έφτανε περίπου τα 2500 πλοία και τους 1.500.000 τόνους εμπορευμάτων τον χρόνο - και από το 1898 είχε αρχίσει η κατασκευή των δύο εξωτερικών μόλων και των Μονίμων

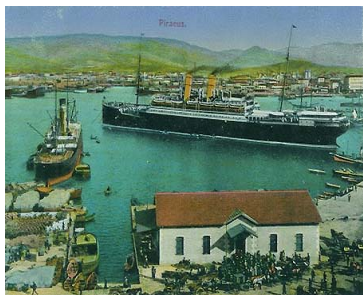
Δεξαμενών. Τα λυχνάρια που φώτιζαν τον Πειραιά, τα πρώτα χρόνια, αντικαταστάθηκαν διαδοχικά με τις λάμπες πετρελαίου, το φωταέριο (1878) και από τις αρχές του 20ου αιώνα (1903-04) σταδιακά με τον ηλεκτρισμό. τη φτώχεια και τον μαρασμό, την ανυπαρξία οικονομικής ζωής, διαδέχθηκε η ακμή και η άνθηση με τα πρώτα εργοστάσια (βασιλειάδη, Τζων Μακ Δουάλ και Βάρβουρ, Ρετσίνα, Βολανάκη, Δηλαβέρη, Μεταξά, Μπαρμπαρέσου κ.α.) και τους μεγάλους εμπορικούς οίκους. Στον πνευματικό και καλλιτεχνικό τομέα σημειώθηκε αξιόλογη κίνηση. Και καθώς ανέτελλε ο 20ος αιώνας, που έμελλε να σταθεί μια παραγμένη και κοσμογονική εποχή, που άλλαξε, κυριολεκτικά, τη ροή της ιστορίας, ο Πειραιάς είχε οριστικά κερδίσει τη μάχη της αναδημιουργίας και της προκοπής του. Είχε αναδειχθεί στο πρώτο λιμάνι και στην δεύτερη πόλη της Ελλάδας. Κι ακόμη ευρύτερη διαγραφόταν η προοπτική για τη χρονιά που θα ακολουθούσαν - όπως και έγινε, με την εκπληκτική εξέλιξή του, στη διαδρομή του εικοστού αιώνα και ως τις μέρες μας.

- **Η εξέλιξη της πόλης στη διάρκεια του 20ου αιώνα.**

Στις πρώτες τέσσερις δεκαετίες του εικοστού αιώνα η πόλη συνέχιζε σταθερά την ανοδική της πορεία, σε όλους τους τομείς. Στο εμπόριο, τη βιομηχανία, τη ναυτιλία και - γενικά - στον χώρο της οικονομικής ζωής. ενώ παράλληλα αξιόλογες είναι οι επιτεύξεις και στον ευρύτερο κοινωνικό χώρο. Τούτο οφείλεται βασικά στην ομοιογένεια που διατηρεί, ιδιαίτερα ως το 1922, η πειραιϊκή κοινωνία και στην έντονη προβολή μιας τοπικής συνείδησης, που σε τελευταία ανάλυση, διαμορφώνει και την ιδιαιτερότητα της



όλης "φυσιογνωμίας" της πόλης. Μια ιδιαιτερότητα που είναι έκδηλη ακόμα και στην αισθητική των δημοσίων και ιδιωτικών κτιρίων της. Με τη σταδιακή επέκταση του ηλεκτροφωτισμού, την ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου Αθηνών - Πειραιώς (1904) και των "τραμ" (1909), την ασφαλτόστρωση των κεντρικών οδών και πλατειών - την ίδια περίοδο - και την επίλυση του σοβαρότατου για την πόλη προβλήματος της υδροδότησης, μετά την κατασκευή του φράγματος του Μαραθώνα (1931), αντιμετωπίζονται αποφασιστικά άμεσες και πρακτικές ανάγκες των κατοίκων, με αισθητή βελτίωση της ποιότητας ζωής.



Μετά το 1922, ο Πειραιάς γνωρίζει τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή "έκρηξη", με διπλασιασμό του πληθυσμού του, που φτάνει το 1928 τους 251.659 κατοίκους (1920 : 133.428 κατ.) μετά την άφιξη των προσφύγων από την Μικρά Ασία και την εγκατάστασή τους σε συνοικισμούς γύρω από τη παλιά πόλη - τους σημερινούς δήμους Νίκαια, Κερατσίνι, Δραπετσώνα κ.α. Η εγκατάσταση των προσφύγων παρά τα σοβαρότατα προβλήματα που αρχικά δημιούργησε και τα οποία - τελικά - με υπεράνθρωπες προσπάθειες ξεπεράστηκαν, υπήρξε και χρήσιμη αλλά και παραγωγικά αποδοτική. Γιατί ενίσχυσε την οικονομία της χώρας με ένα αξιόλογο έμπνηχο δυναμικό που η συμβολή του εκτιμήθηκε ως απόλυτα θετική για τα τοπικά και - ακόμη - για τα ευρύτερα εθνικά πλαίσια.

Γύρω στα τέλη της δεκαετίας του 1920, το λιμάνι του Πειραιά, παρά την σταθερή αύξηση της κίνησης που παρουσίαζε, αντιμετώπιζε και σοβαρά προβλήματα όπως η φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων που γινόταν με πρωτόγονες φορτηγίδες, η έλλειψη αποθηκευτικών χώρων, η αταξία, η ανασφάλεια, η σύγχυση αρμοδιοτήτων κ.α. Για το λόγο αυτό, ιδρύθηκε το 1930 ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (Ο.Λ.Π) από την κυβέρνηση του Ελευθέριου Βενιζέλου με σκοπό να δώσει οριστική λύση στο πρόβλημα της οργάνωσης, της διοίκησης και της εκμετάλλευσης του λιμανιού του Πειραιά. Με το Νόμο λοιπόν 4748/15.5.1930 «Περί οργάνωσης του Λιμένος Πειραιώς-Ο.Λ.Π» ιδρύθηκε ο Ο.Λ.Π με τη μορφή Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου, ο οποίος συνέβαλε σημαντικά στην ανοδική πορεία του λιμανιού.

Το διάστημα 1930-1940 ο Ο.Λ.Π διέθεσε 217 περίπου εκατομμύρια δραχμές για την αποπεράτωση σημαντικών λιμενικών και οικοδομικών έργων και την συμπλήρωση τεχνικού εξοπλισμού του λιμανιού (Ελευθέρα Ζώνη, γερανογέφυρες, Σιταποθήκη, φορτοεκφορτωτικές εργασίες, πενταόροφη αποθήκη κ.α.). Όμως, η περίοδος του πολέμου το 1940 υπήρξε δραματική τόσο για την πόλη όσο και για το λιμάνι, αφού οι Γερμανοί κατά την αποχώρησή τους ανατίναξαν τις λιμενικές εγκαταστάσεις με εκρηκτικές και εμπρηστικές βόμβες κι έτσι το

λιμάνι καταστράφηκε. Οι ζημιές κατά σχετικές εκτιμήσεις της εποχής, υπολογίστηκαν σε 325.000.000 προπολεμικές δραχμές. Μεγάλες ήταν και οι καταστροφές στην πόλη (κατάρρευση ενός Ιερού Ναού - της Αγίας Τριάδας - 684 δημοσίων και ιδιωτικών κτιρίων, 56 αποθηκών και εργοστασίων, 3000 πλινθόκτιστων και ξύλινων οικημάτων και σημαντικές ζημιές σε 2.070 δημόσια και ιδιωτικά κτίρια και 146 εργοστάσια και αποθήκες, ενώ βαρύτατος ήταν και ο φόρος αίματος που κατέβαλε ο Πειραιάς - οι θυσίες σε ανθρώπινα θύματα (15.000 περίπου νεκροί, από τους οποίους οι 11.000 από πείνα τον φοβερό χειμώνα του 1941-42).

Στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια και μετά την αποκατάσταση των ζημιών στο λιμάνι και την πόλη, ο Πειραιάς άρχισε, ιδιαίτερα από τις αρχές της δεκαετίας του 1950, να ξαναβρίσκει τον συνήθη ρυθμό της ζωής του. Οι διοικήσεις του Ο.Λ.Π στην πενταετία 1945-1950, κατόρθωσαν και αποκατέστησαν τις ζημιές και το λιμάνι ξαναβρήκε τη μορφή που είχε πριν από τον πόλεμο.

Παράλληλα, στα μέσα της δεκαετίας του '50, άρχισε η προσπάθεια για την ανοικοδόμηση της πόλης, για να πάρει όμως διαστάσεις πραγματικής "κοσμογονίας", στον τομέα αυτό, από την επόμενη δεκαετία, με την ανέγερση πολυώροφων κτιρίων με επιβλητική κυριαρχία του "μπετόν" που, κάτω από την ασφυκτική πίεση των άμεσων αναγκών για στέγαση της εποχής πρόβαλε ίσως ως η μόνη λύση, αλλά που δυστυχώς είχε ως αποτέλεσμα τη ριζική αλλαγή της αισθητικής "φυσιογνωμίας" της πόλης. Ελάχιστα είναι τα νεοκλασικά κτίρια που διασώθηκαν από την σκαπάνη της φθοράς και τα οποία ήδη αξιοποιούνται, ώστε ένα μέρος της πολιτισμικής μας αυτής κληρονομιάς να παραμείνει - τουλάχιστον - αλώβητο. Παρά όμως τις αισθητικές αλλοιώσεις που έχει υποστεί, με ορισμένες αρχιτεκτονικές ακρότητες και, φυσικά, παρά με την γειτνίαση με την Αθήνα, που σε πολλούς τομείς της τοπικής ζωής έχει επιδράσει ανασταλτικά, ο Πειραιάς, αυτή η σύγχρονη πλέον μεγαλούπολη, διατηρεί ως ένα σημείο την ιδιαιτερότητά του.



Από το 1955-1982, με την εφαρμογή του σχεδίου «Σχέδιο του Μείζονος Λιμένος Πειραιώς» του καθηγητή -λιμενολόγου Ε.Μ. Πολυτεχνείου Δημοσθένη Πίππα, ξεκινάει μια περίοδος εκτέλεσης σημαντικών έργων με στόχο την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού (κατασκευή κρηπιδωμάτων 4.500 μέτρων στον Κεντρικό Λιμένα, επέκταση της Σιταποθήκης στο διπλάσιο, κατασκευή του μόλου στην Φρεαττύδα, κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Αγίου Νικολάου, προμήθεια πλωτού γερανού 100 τόνων, εγκατάσταση γερανογέφυρας για κ. α.).

Σκοπός υπήρξε μέχρι το 2004 το λιμάνι του Πειραιά να καταστεί το πρώτο της Μεσογείου κι έτσι από το 1982 έως το 2004 έγιναν αξιοσημείωτα έργα στο λιμάνι για τα οποία αξίζει να γίνει αναφορά:

- ❖ Εργασίες εκβάθυνσης στο Κεντρικό Λιμάνι
- ❖ Διαμόρφωση του Επιβατικού Σταθμού του Αγίου Νικολάου ώστε να χρησιμοποιείται μόνιμα ως εκθεσιακό κέντρο, εξωραϊσμός της περιοχής και δημιουργία της πλατείας Μελίνα Μερκούρη
- ❖ Κατασκευή υπογείου σταθμού αυτοκινήτων στην πλατεία Καραϊσκάκη
- ❖ Αποπεράτωση προβλήτα πετρελαιοειδών
- ❖ Κατασκευή πέντε επιβατικών Σταθμών
- ❖ Δημιουργία σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ικόνιο

Το 1999 ανοίγει η αυλαία των ιδιωτικοποιήσεων και έτσι ο Ο.Λ.Π μετατράπηκε το σε ανώνυμη εταιρεία προκειμένου να λειτουργεί με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η εξέλιξη του οργανισμού προκάλεσε το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης κι έχει ενταχθεί στο πρόγραμμα χρηματοδότησης για να ολοκληρωθεί η εκτέλεση των έργων, η συμπλήρωση του τεχνολογικού εξοπλισμού και η αναβάθμιση του λιμένα και των γύρω περιοχών.

Το 2001 συστήνεται η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και μετατρέπονται αλλά 10 Λιμενικά ταμεία σε Α.Ε.

Το 2002 με την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του Ο.Λ.Π Α.Ε. και του Ελληνικού Δημόσιου, το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί για 40 χρόνια το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής Ζώνης του Λιμένα στην Ο.Λ.Π Α.Ε. Εμπεδώνεται έτσι η απομάκρυνση του Ο.Λ.Π Α.Ε. από το Δημόσιο.

Το 2003 πραγματοποιήθηκε η δημόσια εγγραφή των μετοχών του Ο.Λ.Π Α.Ε στην κύρια αγορά του Χρηματιστηρίου Αθηνών, με διάθεση από το Ελληνικό Δημόσιο ποσοστού 25,5% των μετοχών.

Τέλος τον Νοέμβριο του 2008 υπογράφηκε μεταξύ ΟΛΠ-COSCO, η σύμβαση παραχώρησης του εμπορικού κομματιού του λιμένα και συγκεκριμένα του Σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ),στη Κινεζική εταιρεία για τα επόμενα 35 χρόνια, έναντι 4.3δισ.

### 3.2 Ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ ΑΕ) και η Υφιστάμενη κατάσταση

Ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά Α.Ε. (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) διαχειρίζεται το μεγαλύτερο όγκο εμπορευματοκιβωτίων της χώρας και εμφανίζει το μεγαλύτερο όγκο επιβατικής κίνησης. Ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί, με διαφορά, τον πρώτο σε μέγεθος και διακίνηση λιμένα της χώρας και συνιστά το σπουδαιότερο κόμβο της χώρας για ανεφοδιασμό σε πρώτες ύλες και τελικά προϊόντα, για την εξυπηρέτηση της επιβατικής και τουριστικής κίνησης, αλλά και για τη μεταφορά πρώτων υλών και αγαθών προς την Κρήτη και τα νησιά του Αιγαίου. Παράλληλα αποτελεί διεθνές κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου εφόσον βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλάσσιων οδών που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη, διευκολύνοντας τα πλοία τακτικών γραμμών (liner ships) να προσεγγίζουν τον Λιμένα χωρίς ουσιαστική εκτροπή από την πορεία «ελάχιστου κόστους» που είναι ο άξονας Σουέζ – Γιβραλτάρ. Τέλος, ο λιμένας του Πειραιά συνιστά τη σπουδαιότερη και μεγαλύτερη ναυπηγοεπισκευαστική βάση της χώρας.

Ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. εξυπηρετεί ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων με αιχμή του δόρατος το Σταθμό Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων(ΣΕΜΠΟ) ο οποίος και αποτελεί το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό σταθμό στο χώρο της Ανατολικής Ευρώπης, κατατάσσοντας τον Πειραιά μεταξύ των 50 μεγαλύτερων λιμένων παγκοσμίως. Επιπλέον, οι δραστηριότητες της Ο.Λ.Π. Α.Ε. αφορούν στη διακίνηση οχημάτων, στην ακτοπλοΐα, στη διακίνηση συμβατικών φορτίων, στη ναυπηγοεπισκευή και στον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων.(Εθνική Λιμενική Πολιτική 2006)

Το λιμάνι του Πειραιά όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, αποτελεί σημαντικό κόμβο Διεθνών μεταφορών διαθέτοντας κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα λόγω της θέσης του και των υποδομών του. Τα οποία μπορούν να συνοψιστούν στα εξής :

- Πλεονεκτική γεωγραφική θέση στο σταυροδρόμι Ασίας – Αφρικής – Ευρώπης
- Επαρκείς υποδομές και φυσικά βυθίσματα για την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων
- Λειτουργία υπό καθεστώς ελεύθερης ζώνης τύπου II
- Λειτουργία των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων σε 24ωρη βάση, 365 ημέρες το χρόνο
- Κλιμακωτό τιμολόγιο με εκπτώσεις για αύξηση διακινούμενης ποσότητας μεταφορτωμένων (transshipment) εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων
- Ανταγωνιστικό τιμολόγιο αποθήκευσης φορτίων

- Μεγάλος αριθμός τροφοδοτικών γραμμών (feeder services) με τα περισσότερα κύρια λιμάνια της Μεσογείου
- Εφαρμογή ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος στις λειτουργίες του λιμανιού
- Συνθήκες λειτουργίας και ασφάλειας βάσει των διεθνών προτύπων και κανονισμών.

### 3.2.1 Διοίκηση και Δομή του Λιμένα

Μέχρι το 1999 Ο ΟΛΠ ήταν Δημόσια Υπηρεσία με τη μορφή ΝΠΔΔ(άρθρο 1 ν.1559/1950) και αποκλειστικά αρμόδιος για τη διοίκηση και εκμετάλλευση του λιμανιού του Πειραιά. Σήμερα είναι Ανώνυμη Εταιρεία κοινής ωφέλειας (άρθρο 1 ν.2688/1999), και εισηγμένη στο χρηματιστήριο από το 2003. Η μετοχική του σύνθεση έχει ως εξής: το 75% ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, το 5,5% σε Ελληνικά Νομικά πρόσωπα, το 15% σε αλλοδαπά Νομικά πρόσωπα και το 5,5% σε λοιπούς μετόχους.



Τα όργανα διοίκησης του ΟΛΠ είναι το Διοικητικό Συμβούλιο, ο Διευθύνων Σύμβουλος, το Συμβούλιο Διεύθυνσης και ο Γενικός Διευθυντής. Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι 14μελές με αντιπροσωπευτική σύνθεση. Συμμετέχουν εκπρόσωποι των αρμόδιων υπηρεσιών και των οργανώσεων των παραγωγικών και γενικότερα των συναλλασσομένων με το λιμάνι καθώς και εκπρόσωποι των εργαζομένων (υπαλλήλων - εργατών).

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι αρμόδιος:

- ❖ Για την κατασκευή και συντήρηση των λιμενικών έργων και λοιπών εγκαταστάσεων του λιμανιού, καθώς και για τον εξοπλισμό του με τα αναγκαία μηχανήματα.
- ❖ Για την προσόρμηση, την αγκυροβολία, την πλεύριση των πλοίων και τον καθορισμό των χώρων φορτοεκφόρτωσής τους.
- ❖ Για τη φόρτωση, αποθήκευση και παράδοση των εμπορευμάτων.
- ❖ Για την παροχή εξυπηρετήσεων και ευκολιών στα πλοία που καταπλέουν στο λιμάνι.
- ❖ Για τη διάθεση μηχανημάτων και πλωτών μέσων.
- ❖ Για τη διευκόλυνση των επιβατών εσωτερικού - εξωτερικού στη διακίνησή τους.

- ❖ Για τη διοίκηση, ασφάλεια και εκμετάλλευση του λιμανιού, καθώς και για την έκδοση των κανονισμών λειτουργίας του (Παρδάλη, 1997).

### 3.2.2 Εμπορικό- Επιβατικό- Επισκευαστικό Λιμάνι

Οι εγκαταστάσεις του ΟΛΠ ΑΕ περιλαμβάνουν το Εμπορικό Λιμάνι, το Επιβατικό Λιμάνι και το Επισκευαστικό.

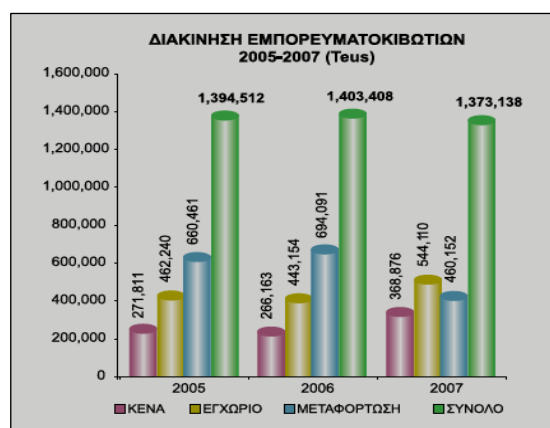
Το εμπορικό Λιμάνι αποτελείται από:

- Το Σταθμό Εξυπηρέτησης Πλοίων και Εμπορευματοκιβωτίων Σ.ΕΜΠΙΟ (Container Terminal)
- Σταθμοί Διακίνησης Αυτοκινήτων (Car Terminals)
- Σταθμός Διακίνησης Συμβατικού Φορτίου (Conventional Cargo)

Ο Πειραιάς είναι το μόνο λιμάνι της Ε.Ε. στην Αν. Μεσόγειο και το μεγαλύτερο και σημαντικότερο τερματικό διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Ο σταθμός λειτουργεί σε μικρή απόσταση από το κέντρο του Πειραιά (Νέο Ικόνιο), σε γεωγραφικά ιδανική θέση, χωρίς παλίρροια και με μεγάλο φυσικό βάθος. Έτσι εξασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων και πλέον σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η διακίνηση των οποίων ακολουθεί σταθερούς υψηλούς ρυθμούς.



Οι υποδομές του λιμανιού βρίσκονται σε στάδιο αναβάθμισης με την επέκταση του Προβλήτα Ι, την ανανέωση του εξοπλισμού του Προβλήτα ΙΙ και την κατασκευή νέου Προβλήτα ΙΙΙ, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών καθώς και την εξυπηρέτηση της αυξανόμενης ζήτησης.



Συγκεκριμένα οι εγκαταστάσεις του Σ.ΕΜΠΙΟ περιλαμβάνουν :

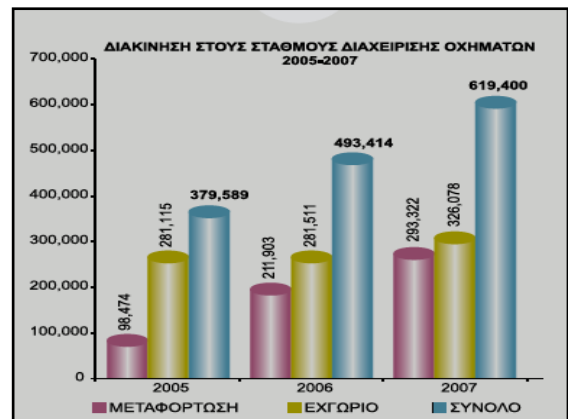
- Προβλήτες Ι και ΙΙ
- Συνολικό μήκος Προβλητών 2.774 μ.



- Μέγιστο βύθισμα 18 μ.
- Συνολική διαθέσιμη επιφάνεια 900.000 τ.μ.
- Αποθηκευτική επιφάνεια 626.000 τ.μ.
- Αποθήκη πλήρωσης / κένωσης εμπορευματοκιβωτίων επιφανείας 19.200 τ.μ.
- 14 γερανογέφυρες, 1 αυτοκινούμενος γερανός, 64 οχήματα στοιβασίας, νταλίκες και περονοφόρα
- Δυναμικότητα 1.6 - 1.8 εκ. TEUs ετησίως.

Η ζήτηση για υπηρεσίες διαμετακόμισης αυτοκινήτων αυξάνεται με ταχύτατους ρυθμούς στις γειτονικές χώρες, γεγονός που τοποθετεί τον Πειραιά στο επίκεντρο της κίνησης στην Ανατολική Μεσόγειο.(πίνακας) Στον κατάλογο των πελατών του λιμανιού περιλαμβάνονται πλέον οι περισσότερες από τις μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες. Ο νέος τερματικός σταθμός Γ2 στο Κερατσίνι εξασφαλίζει τώρα στο λιμάνι του Πειραιά την ικανότητα να λειτουργεί ως πύλη διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη περιοχή της Μεσόγειου.

Οι υποδομές στους σταθμούς αυτοκινήτων επεκτείνονται διαρκώς για την εξυπηρέτηση της ζήτησης ενώ και η χρήση της πληροφορικής εισέρχεται σε όλα τα στάδια της διαδικασίας με την εφαρμογή ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης. Η υπάρχουσα κατάσταση των υποδομών έχει ως εξής:



- Εγκαταστάσεις Σταθμών Αυτοκινήτων - Σταθμοί διαχείρισης οχημάτων: 3
- Μήκος Προβλητών: 1.400 μ. Θέσεις εξυπηρέτησης πλοίων: 5
- Συνολική διαθέσιμη έκταση: 180.000 τ.μ.
- Δυναμικότητα αποθήκευσης: 12.000 αυτοκίνητα
- Δυναμικότητα Διακίνησης: 670.000 κινήσεις ετησίως.



Η διακίνηση και αποθήκευση του συμβατικού φορτίου (γενικού φορτίου, χύδην ξηρού και πλοία RO-RO) πραγματοποιείται μέσω των εγκαταστάσεων του Λιμένας Ηρακλέους, στο Κερατσίνι. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη φορτοεκφόρτωση συμβατικού φορτίου είναι ηλεκτροκίνητοι γερανοί, αυτοκινούμενοι γερανοί, περνοφόρα και ελκυστήρες διαφόρων τύπων.



Για την εξυπηρέτηση του συμβατικού φορτίου ο Λιμένας διαθέτει ανάλογες αποθήκες. Η εξυπηρέτηση υγρών φορτίων, κυρίως πετρελαιοειδών, πραγματοποιείται σε παραχωρούμενο προβλήτα στην περιοχή του Νέου Ικονίου, ενώ εφόσον χρειαστεί φυλάσσονται σε παρακείμενες ιδιωτικές δεξαμενές.

Στο τμήμα Διαχείρισης Εμπορευμάτων ανήκουν οι αποθήκες (συμβατικού φορτίου προσωρινής εναπόθεσης):

- Γ3 5.500 τ.μ. που εξυπηρετεί εμπορεύματα αποκλειστικά διακινούμενα με TIR αυτοκίνητα
- Γ14, Γ15, Γ16 18.000 τ.μ. στεγασμένου χώρου που εξυπηρετούν αποκλειστικά τις εκκενοπληρώσεις των εμπορευματοκιβωτίων
- η αποθήκη Γ6 για υπαίθρια εξυπηρέτηση των εμπορευμάτων που διακινούνται με πλοία Κυπριακής γραμμής
- η αποθήκη εξαγωγών 500 τ.μ. που εξυπηρετεί το προς εξαγωγή χύδην εμπόρευμα
- η αποθήκη Γ8 1450 τ.μ. που εξυπηρετεί τα αζήτητα εμπορεύματα του Ε' Τελωνείου.

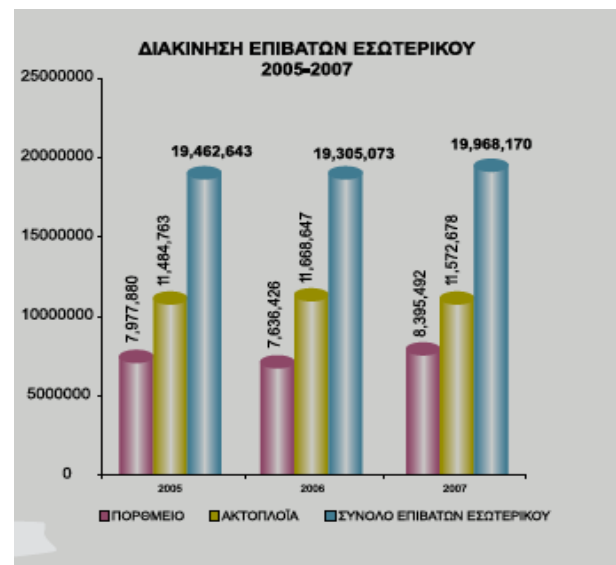
Ο Λιμένας Εξυπηρέτησης Εμπορικής Κίνησης συνδέεται με τον Λιμένα Εξυπηρέτησης Επιβατικής Κίνησης (Κεντρικό Λιμάνι) μέσω παραλιμένας οδού, η κατασκευή της οποίας πραγματοποιήθηκε με ίδιους πόρους και χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκειμένου να αντιμετωπισθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα που προέκυπτε για τους όμορους δήμους από την κίνηση των βαρέων οχημάτων, μέσω του οδικού δικτύου προς το Εθνικό Δίκτυο.

Το Επιβατικό Λιμάνι διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν :

- Την ακτοπλοΐα

- Και την Κρουαζιέρα

Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο στην επιβατική κίνηση. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως). (πίνακας) Αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιανατολικό της άκρο. Τα όρια του Κεντρικού Λιμανιού αποτελούν οι μόλοι Θεμιστοκλέους και Κράκαρη.



Η εικόνα και η λειτουργία του λιμανιού αναβαθμίστηκε ριζικά με την ολοκλήρωση μιας σειράς έργων τα οποία βελτίωσαν σημαντικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας των παρεχομένων υπηρεσιών του Κεντρικού Λιμανιού αποτελεί βασική επιλογή του ΟΛΠ. Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται προσπάθεια για τη διαρκή αναβάθμιση των υπηρεσιών με:

- Ηλεκτρονικές πινακίδες ενημέρωσης επιβατικού κοινού εσωτερικού & εξωτερικού χώρου
- Κατασκευή πεζογέφυρας
- Στάσεις τηλεματικής και δωρεάν μεταφορά με λεωφορεία του ΟΛΠ εντός του Κεντρικού Λιμένα
- Αναβάθμιση των επιβατικών σταθμών-ανακατασκευή Επιβατικού Σταθμού Ακτής Τζελέπη (εγκεκριμένο)
- Κατασκευή 2 συγκροτημάτων WC που περιλαμβάνουν και εγκαταστάσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες
- Κατασκευή χώρων αναμονής επιβατών με κλιματισμό και ψύκτη νερού
- Αναβάθμιση 6 καντινών 3χλμ διάδρομοι ΑΜΕΑ 350τ.μ. ανάπλαση - δενδροφύτευση οδού Κόνωνος

- 130 θέσεις στάθμευσης
- 13 σταθμοί ταξί
- 2 θύρες ελεγχόμενης διέλευσης αυτοκινήτων
- Διαγράμμιση & οριοθέτηση κίνησης
- Δωρεάν ασύρματο internet
- 24ωρη ζωντανή ενημέρωση δρομολογίων στο 14541

Ενώ σε εξέλιξη είναι οι Επενδύσεις υποδομών :

- Εκβάθυνση Κεντρικού Λιμανιού
- Επισκευή - αντικατάσταση φρεατίων ομβρίων & υδροδότησης πλοίων

Ο Λιμένας του Πειραιά αποτελεί ένα σημαντικό προορισμό για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου, διαθέτοντας 11 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης (παραβολής) πλοίων και έχοντας τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων του είδους. Για την εξυπηρέτηση των επιβατών εξωτερικού λειτουργεί Σταθμός Επιβατών Εξωτερικού, στον οποίο λειτουργούν καταστήματα αφορολογήτων ειδών, Τουριστική Αστυνομία, Τελωνείο και άλλες απαραίτητες υπηρεσίες για τους επιβάτες. Σε παραπλήσιο χώρο λειτουργεί υπαίθριο γκαράζ για τη στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων. Η διακίνηση από τους χώρους πρόσδεσης προς το Σταθμό Επιβατών γίνεται με μεταφορικά μέσα που διαθέτει ο Οργανισμός.



Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί έναν πολύ σημαντικό και ελκυστικό προορισμό κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο. Η ΟΛΠ Α.Ε. επιδιώκει σταθερά την προσέλκυση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς στο χώρο της κρουαζιέρας η οποία είναι πολλαπλώς επωφελής για την εθνική οικονομία δημιουργώντας παράπλευρες θέσεις εργασίας και ενισχύοντας το τουριστικό συνάλλαγμα.

Η υπάρχουσα υποδομή αποτελείται από :

- 11 θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων

- 2 επιβατικοί σταθμοί
- 60 θέσεις πούλμαν
- 1 ελικοδρόμιο

*Επισκευαστικό Λιμάνι και Λιμενικές υπηρεσίες :*

Ο Ο.Λ.Π Α.Ε παρέχει μια σειρά υπηρεσιών στα πλοία που προσεγγίζουν το Λιμάνι του Πειραιά όπως :Προσδόρμιση, παραβολή, πρυμνοδέτηση φορτηγών και επιβατηγών πλοίων και ελλιμενισμό βοηθητικών σκαφών. Πρόσθετες λιμενικές εξυπηρετήσεις, όπως η υδροδότηση πλοίων, η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικής σύνδεσης στα πλοία που παραμένουν αγκυροβολημένα στο Λιμάνι του Πειραιά. Επίσης ο ΟΛΠ χορηγεί θέσεις στη Ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή του Λιμένα για διενέργεια επισκευών σε πλοία. Σημειώνεται ότι ο Ο.Λ.Π Α.Ε δεν παρέχει ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες, αλλά αυτές παρέχονται από ιδιωτικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.



Στο Πέραμα λειτουργούν πολλές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες μικρού και μεσαίου μεγέθους που απασχολούν μεγάλο αριθμό εργαζομένων και αποφέρουν σημαντικά οφέλη στην εθνική οικονομία. Ο βασικός μηχανολογικός εξοπλισμός της ΝΕΖ απαρτίζεται από 2 πλωτές δεξαμενές, με ανυψωτική ικανότητα 15.000 τόνων και 4.000 τόνων και δυνατότητα



δεξαμενισμού πλοίων περί 40.000 ΚΟΧ και 12.000 ΚΟΧ αντίστοιχα.

Οι διαστάσεις τους είναι 200μ x 30μ και 110μ x 19μ., αντίστοιχα. Για την εξυπηρέτηση της δραστηριότητας της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, χρησιμοποιούνται ηλεκτροκίνητοι γερανοί επί τροχιών και αυτοκινούμενοι γερανοί. Επίσης στον Κεντρικό Λιμένα (περιοχή

Βασιλειάδη) διατίθενται 2 μόνιμες δεξαμενές μήκους 150 & 100μ.

Αντίστοιχα, παρόμοιες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες βρίσκονται στην ακτή Αμπελακίων στη Σαλαμίνα, ενώ η περιοχή Κυνόσουρας χρησιμοποιείται για πρόσδεση πλοίων που αναμένουν για επισκευές ή εργασίες συντήρησης.

### **3.2.3 Ο ΟΛΠ και η Κοινωνική υπευθυνότητα**

Βασικοί άξονες στην πολιτική ανάπτυξης της ΟΛΠ Α.Ε, είναι ο σεβασμός του περιβάλλοντος και η μείωση των επιπτώσεων από τις λιμενικές δραστηριότητες. Η παραχώρηση

της νήσου Ψυτάλλειας για τη εγκατάσταση του κέντρου βιολογικού καθαρισμού της ΕΥΔΑΠ, η σταθερή μέτρηση των αερίων ρύπων στο Κεντρικό Λιμάνι, η κατασκευή ηχοπετασμάτων, η εφαρμογή όλων των εθνικών και κοινοτικών

κανονισμών για την προστασία του περιβάλλοντος, εντάσσονται στα πλαίσια αυτής πολιτικής.

Παράλληλα η ΟΛΠ Α.Ε. συνεισφέροντας στην προσπάθεια διατήρησης της ιστορικής μνήμης έχει αναδείξει τα αρχαιολογικά ευρήματα από την εποχή του Θεμιστοκλή και του Περικλή και στηρίζει με χορηγίες:

- ανθρωπιστικές και πολιτιστικές δράσεις
- μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς με αντικείμενο την υγεία και την ενίσχυση ευπαθών κοινωνικών ομάδων.

Ο ΟΛΠ περισσότερο από 70 χρόνια αποτελεί πόλο οικονομικής ανάπτυξης και σήμερα συνεχίζει την οικονομική του προσφορά στην τοπική και εθνική οικονομία με μια κοινωνική και περιβαλλοντική στρατηγική ανάλογη της ιστορίας του.

Για τη προστασία του περιβάλλοντος, λαμβάνει τα επόμενα μέτρα :

1.) Διαχείριση αποβλήτων:

- Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων
- Δίκτυο παραλαβής Λυμάτων πλοίων - μεταφορά τους στο σταθμό Βιολογικού καθαρισμού Αποβλήτων (Ψυτάλλεια)
- Συλλογή και διαχείριση των αποβλήτων λιπαντικών ελαίων που παράγονται από τα μηχανήματα του ΟΛΠ

2.) Ποιότητα νερών:

- Συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιά για την παρακολούθηση της ποιότητας νερών του λιμανιού
- Επισήμανση περιοχών που χρίζουν βελτίωσης και εκτίμηση της περιβαλλοντολογικής κατάστασης
- Συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για νέο σχέδιο διαχείρισης των επικίνδυνων ρυπασμένων ιζημάτων

### 3.) Θόρυβος και Ποιότητα Ατμόσφαιρας :

- Συνεργασία με το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο για την εφαρμογή προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας του ακουστικού περιβάλλοντος και του αέρα

#### **3.2.4 Στόχοι και Προοπτικές**

Θα πρέπει τέλος να σημειωθεί, ότι στα πλαίσια της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, θα διερευνηθεί η δυνατότητα και το εύρος της συνεργασίας του Ο.Λ.Π. Α.Ε. με άλλους περιφερειακούς λιμένες για την δυνατότητα επίτευξης συνεργιών σε τομείς, όπως η μεταφορά τεχνογνωσίας, ο διαχωρισμός των δραστηριοτήτων για τη μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης του κάθε λιμένα, η βέλτιστη διαχείριση της κίνησης εμπορευμάτων και επιβατών κλπ.

Ο Στρατηγικός και Επιχειρησιακός σχεδιασμός του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά, προσανατολίζεται στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του Οργανισμού και τη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας και της απόδοσης των ίδιων κεφαλαίων, ως εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Βασική επιδίωξη συνιστά η ισχυροποίηση του ρόλου του λιμένα Πειραιά τόσο στο Εθνικό σύστημα λιμένων όσο και στη Διεθνή λιμενική αγορά, με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα βάσει στρατηγικών εκσυγχρονισμού και επέκτασης των κύριων δραστηριοτήτων του (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων, car terminal), με την παροχή αναβαθμισμένων ολοκληρωμένων πακέτων υπηρεσιών και με τη σύναψη συνεργασιών και εμπορικών συμφωνιών με χρήστες του λιμένα.

Στα πλαίσια επίτευξης των στρατηγικών στόχων του επενδυτικού και αναπτυξιακού προγραμματισμού του Ο.Λ.Π. Α.Ε. επισημαίνονται δράσεις που αφορούν τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού, την προσαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής με γνώμονα τη διασφάλιση της ανταγωνιστικής του θέσης, όπως επίσης έργα βελτίωσης της υφιστάμενης υποδομής και των συνθηκών λειτουργίας του λιμένα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ : Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Το Λιμάνι του Πειραιά, εκτός από το μεγαλύτερο και σπουδαιότερο Λιμάνι της χώρας, αποτελεί και το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό σταθμό στο χώρο της Ανατολικής Ευρώπης, κατατάσσοντας το μεταξύ των 50 μεγαλύτερων λιμένων παγκοσμίως. Επίσης αποτελεί και το 2 μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου. Έτσι συμβάλει οικονομικά και αναπτυξιακά σε ολόκληρη τη χώρα, ενώ όντας πλέον ένα λιμάνι τρίτης γενιάς, η εμβέλεια του κλιμακώνεται από την τοπική κλίμακα, στην περιφερειακή, στην εθνική και από εκεί στην υπερεθνική και τη παγκόσμια. Είναι λοιπόν αρκετά δύσκολο σε ένα λιμάνι τέτοιας εθνικής και διεθνούς σημασίας αλλά και εμβέλειας, να διακρίνεις και να απομονώσεις τα όρια της συμβολής του στο κάθε επίπεδο χωριστά.

Προσπαθώντας να διαχωρίσουμε και να μελετήσουμε τη συμβολή του Λιμένα του Πειραιά σε τοπικό επίπεδο, είναι απαραίτητο να αναφέρουμε ότι το Λιμάνι είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την ευρύτερη περιοχή της Πόλης του Πειραιά και όχι αποκλειστικά και μόνο με το Δήμο του Πειραιά με τη στενή διοικητική έννοια του όρου. Συγκεκριμένα, θα μπορούσαμε να πούμε, ότι επηρεάζει αλλά και επηρεάζεται άμεσα ή έμμεσα από ολόκληρη τη Νομαρχία Πειραιώς. Πιο άμεση όμως, είναι η διασύνδεση του με τους τέσσερις Δήμους που απλώνονται περιμετρικά και δορυφορικά γύρω από αυτό και οι οποίοι θα μπορούσαμε να πούμε ότι κατά κάποιο τρόπο το περιγράφουν, καθώς σε καθένα από αυτούς βρίσκεται και ένα από τα κομμάτια λειτουργίας και τις εγκαταστάσεις του λιμένα.

Οι Δήμοι αυτοί είναι εκτός από το Δήμο του Πειραιά, ο Δήμος Δραπετσώνας, Κερατσινίου και ο Δήμος Περάματος. Μελετώντας, λοιπόν τη συμβολή του Λιμένα στην Τοπική ανάπτυξη της πόλης του Πειραιά, κρίνεται απαραίτητο να συμπεριλάβουμε τους παραπάνω τέσσερις Δήμους που συνδέονται άμεσα και διαδραστικά με αυτό. Για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλαισίου στο οποίο θα στηριχτεί η μελέτη μας, είναι αναγκαίο να γνωρίζουμε τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά και τη κοινωνικό-οικονομική φυσιογνωμία των Δήμων αυτών. Επίσης μεγάλο ενδιαφέρον, παρουσιάζει και η επιχειρηματική δραστηριότητα σε συναφή επαγγέλματα με τη λειτουργία του λιμένα, που λαμβάνει χώρα στον κάθε Δήμο.



## 4.1 Αναπτυξιακά στοιχεία

### 4.1.1 Πληθυσμιακά-Δημογραφικά

Ο Δήμος του Πειραιά και οι περί αυτού Δήμοι, Δραπετσώνας, Κερατσινίου και Περάματος, ανήκουν διοικητικά στην περιφέρεια Αττικής και εντάσσονται στην Νομαρχία Πειραιώς. Η Νομαρχία Πειραιά είναι από τα πιο ιδιόμορφα νομαρχιακά διαμερίσματα της χώρας, λόγω των ανομοιομορφιών (π.χ. περιλαμβάνει νησιωτικές και ηπειρωτικές περιοχές) και αντιθέσεων (π.χ. περιλαμβάνει αστικές με μεγάλη πληθυσμιακή πυκνότητα και αγροτικές με πολύ μικρή πληθυσμιακή πυκνότητα περιοχές) που παρουσιάζουν οι περιοχές της. Καλύπτει μία έκταση 930 km<sup>2</sup> (4,09% της συνολικής έκτασης της Περιφέρειας Αττικής), περιλαμβάνοντας 16 Δήμους και 2 Κοινότητες). Στα διοικητικά του όρια ανήκουν 9 νησιωτικοί δήμοι και Κοινότητες: Σαλαμίνα (Περιλαμβάνει τους Δήμους Σαλαμίνας και Αμπελακίων), Αίγινα, Αγκίστρι (Κοινότητα), Πόρος, Ύδρα, Σπέτσες, Κύθηρα και Αντικύθηρα (Κοινότητα), οι Δήμοι οι οποίοι βρίσκονται γεωγραφικά στην Πελοπόννησο (Τροιζήνος και Μεθάνων) και οι Δήμοι οι οποίοι βρίσκονται εντός Λεκανοπεδίου (Πειραιά, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Κορυδαλλού, Νίκαιας, Περάματος). Πρωτεύουσα του νομού είναι η πόλη του Πειραιά. Η μορφολογία των περιοχών που βρίσκονται εντός των διοικητικών ορίων της Νομαρχίας είναι πολυποίκιλη περιλαμβάνοντας χερσαίες, παραθαλάσσιες και νησιωτικές περιοχές. Η Νομαρχία Πειραιά, κατά την απογραφή του 2001 είχε μόνιμο πληθυσμό 553.450 κατοίκους, που δίνει μία πυκνότητα πληθυσμού 596κατοίκων/km

Ο Δήμος του Πειραιά βρίσκεται στα νοτιοδυτικά παράλια της Αττικής, στο μυχό του Σαρωνικού Κόλπου, σε απόσταση 8 km<sup>2</sup> από την Αθήνα και αποτελεί χερσόνησο περιβάλλεται από θάλασσα ανάμεσα στον φαληρικό όρμο (ανατολικά) και στον Κορυδαλλό (βορειοδυτικά). Έχει μόνιμο πληθυσμό σύμφωνα με την τελευταία απογραφή 181.933 κατοίκους.

Η Δραπετσώνα συνορεύει με τους Δήμους Νίκαιας και Πειραιά. Αποτελείται από εκτάσεις με χαμηλό υψόμετρο, έχει έκταση περίπου 1,7 km<sup>2</sup> και είναι ο μικρότερος σε έκταση Δήμος της Νομαρχίας Πειραιά. Ο μόνιμος πληθυσμός της ανέρχεται σύμφωνα με την απογραφή του 2001 σε 13.335 άτομα.

Το Κερατσίνι είναι ένα προάστιο του Πειραιά, στα νοτιοδυτικά του πολεοδομικού συγκροτήματος. Ο Δήμος Κερατσινίου έχει έκταση περίπου 7,6 km<sup>2</sup>. Στα νοτιοδυτικά του, βρίσκεται ο όρμος της Δραπετσώνας. Ο Δήμος συνδέεται οδικά με τον Σκαρामαγκά και, μέσω

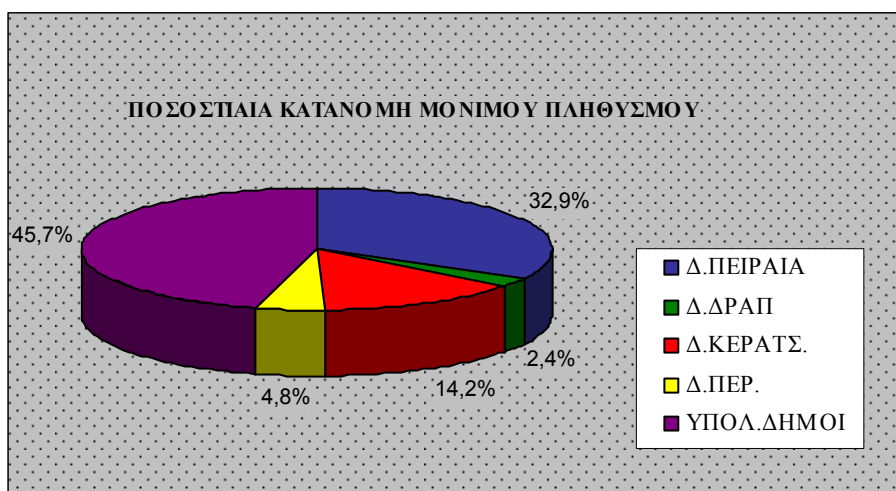
της Λεωφόρου Αθηνών, της λεωφόρου Γρηγορίου Λαμπράκη και της λεωφόρου Πέτρου Ράλλη, προς τα νοτιοδυτικά με το Πέραμα και προς τα βορειοανατολικά με την Αθήνα. Η απόσταση από το κέντρο της Αθήνας είναι περίπου 14 χλμ. Ο μόνιμος πληθυσμός της ανέρχεται σε 78,474 κατοίκους.

Ο Δήμος Περάματος βρίσκεται στο δυτικότερο άκρο της Αθήνας, απέχει από το κέντρο της πόλης 14,7 km<sup>2</sup>. και έχει έκταση περίπου 14 km<sup>2</sup>. Συνορεύει με τους Δήμους Χαϊδαρίου (βόρεια) και Κερατσινίου (ανατολικά). Η νότια πλευρά του Περάματος βρέχεται από τον όρμο του Κερατσινίου, ενώ η δυτική του πλευρά συναντά τα νερά του στενού της Σαλαμίνας. Ο Δήμος αναπτύσσεται από την επιφάνεια της θάλασσας μέχρι το υψόμετρο των 266 μέτρων (κορυφή Αγίας Τριάδας), και συμπεριλαμβάνει κομμάτια και από τις δύο πλαγιές του Αιγάλεω. Σύμφωνα με την απογραφή του 2001 ο πληθυσμός του Δήμου είναι 29.684 μόνιμοι κάτοικοι.

Πίνακας 1: Διαχρονική εξέλιξη μόνιμου πληθυσμού

ΕΤΗ	ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΜΟΝΙΜΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ		
	1995	2000	2001
<b>ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>	461,837	525,808	553,45
<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>	154,34	173,75	181,933
<b>ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ</b>	11,456	12,796	13,335
<b>ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ</b>	66,371	75,12	78,474
<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ</b>	22,78	25,407	26,684

Με βάση την επεξεργασία των στατιστικών στοιχείων της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας για τη διαχρονική εξέλιξη του μόνιμου πληθυσμού στους παραπάνω Δήμους, παρατηρούμε τη συνεχή αύξηση των κατοίκων και στους τέσσερις Δήμους, ακόμα και κατά τη σύντομη χρονική περίοδο του ενός έτους 2000-2001. Οι τέσσερις αυτοί Δήμοι, αποτελούν σε πληθυσμό το 54,4% ολόκληρης της Νομαρχίας του Πειραιά, γεγονός πολύ σημαντικό αν συνυπολογίσουμε ότι απαρτίζεται από 16 δήμους και ότι μόνο οι συγκεκριμένοι τέσσερις αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι της.



Διάγραμμα 1: Ποσοστιαία κατανομή του μόνιμου πληθυσμού

Ο Δήμος του Πειραιά καταλαμβάνει το 32.9% των κατοίκων στο σύνολο της Νομαρχίας Πειραιά, η Δραπετσώνα το 2.4%, το Κερατσίνι το 14.2% και το Πέραμα το 4.9% των κατοίκων.

Στη συνέχεια, στον πίνακα που ακολουθεί, βλέπουμε τη μεταβολή στον πραγματικό πληθυσμό, δηλαδή στον πληθυσμό που καταγράφηκε την ώρα της απογραφής στο συγκεκριμένο μέρος ανεξάρτητα από το που έχει την μόνιμη κατοικία του και όπως είναι αναμενόμενο είναι μεγαλύτερος αριθμητικά από τον μόνιμο. Τα στοιχεία που μας παρέχει η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία και προσφέρονται για την διαχρονική ανάλυση και σύγκριση μεταξύ τους είναι αυτά του πραγματικού πληθυσμού. Στο σύνολο της Νομαρχίας κατά τη δεκαετία 1991-2001 ο πραγματικός πληθυσμός αυξήθηκε κατά 3,27%. Η μέση πυκνότητα της Νομαρχίας είναι της τάξεως των 582 κατοίκων ανά  $\text{km}^2$ . Η πυκνότητα αυτή είναι αρκετά μεγαλύτερη της αντίστοιχης της χώρας αλλά αρκετά μικρότερη της πυκνότητας της Περιφέρειας Αττικής (83 και 988 κάτοικοι /  $\text{km}^2$  αντίστοιχα)

<b>ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ</b>				
<b>ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>Μεταβολή</b>	<b>Πυκνότητα</b> <b>Πληθ.(κάτοικοι ανά <math>\text{km}^2</math>)</b>
			<b>'91-'01</b>	
<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>	182.671	175.697	-3,82	15.687
<b>ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ</b>	13.094	12.944	-1,15	7.614
<b>ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ</b>	71.982	76.102	5,72	9.513

<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ</b>	24.119	25.720	6,64	1.681
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΝΟΜΑΡΧΙΑΣ</b>	<b>524.358</b>	<b>541.504</b>	<b>3,27</b>	

Πίνακας 2: Μεταβολή πραγματικού πληθυσμού

Ο Δήμος Πειραιά, είναι πληθυσμιακά ο μεγαλύτερος της Νομαρχίας. Διαχρονικά όμως ο πληθυσμός του παρουσιάζει πτωτική τάση. Παρόλο που με βάση τα δεδομένα των δύο τελευταίων απογραφών (έτη 1991 και 2001), παρατηρείται μία επιβράδυνση της πληθυσμιακής μείωσης, με μεταβολή μικρότερη (-3,8%) από αυτή της προηγούμενης δεκαετίας (-7%), ο πληθυσμός ακολουθεί σταθερή πτωτική πορεία τα τελευταία τριάντα χρόνια. Ο Δήμος Πειραιά παρόλη την μείωση του πληθυσμού, εξακολουθεί να συγκεντρώνει την πλειοψηφία του πληθυσμού της Νομαρχίας και παράλληλα να κατέχει τα πρωτεία μεταξύ των Δήμων και Κοινοτήτων όσον αφορά τη πυκνότητα του πληθυσμού (15.687 κάτοικοι ανά km<sup>2</sup>).

Ο Δήμος Δραπετσώνας, παρουσίασε σημαντική πληθυσμιακή μείωση μεταξύ '71 και '01. Οι μεταβολές του συνολικού πληθυσμού κατατάσσουν τον Δήμο στην κατηγορία αυτών που παρουσίασαν υψηλούς γενικά ρυθμούς μείωσης. Η μείωση εντοπίζεται κύρια κατά τη δεκαετία του '80 (-11 %). Την δεκαετία '91 -'01 ο Δήμος εξακολούθησε να παρουσιάζει μείωση με σημαντικά χαμηλότερο όμως ρυθμό (-1,14%). Η πυκνότητα του Δήμου είναι αρκετά υψηλή (7.614 κάτοικοι ανά km<sup>2</sup>).

Ο πληθυσμός στο Δήμο Κερατσινίου σημείωσε μείωση της τάξης του -3% κατά τη δεκαετία 1981 -1991. Συνολικά όμως ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά την εικοσαετία 71-'01 κατά 6%. Η αύξηση αυτή εντοπίζεται στη δεκαετία του 70. Παρά την ελαφριά μείωση που καταγράφηκε κατά την απογραφή του '91, στην τελευταία απογραφή ο πληθυσμός σημείωσε αύξηση της τάξης του 5,72%. Ο Δήμος Κερατσινίου συνιστά τον τρίτο σε πληθυσμό Δήμο της Νομαρχίας με πυκνότητα πληθυσμού 9.513 κάτοικους ανά km<sup>2</sup>.

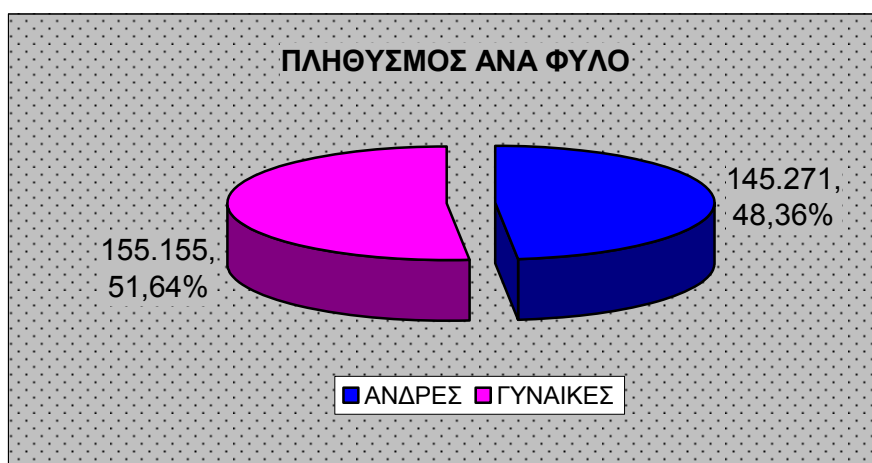
Στο Δήμο Περάματος σημειώθηκε μικρή πληθυσμιακή αύξηση κατά την δεκαετία '91-'01, ακολουθώντας την αύξηση των προηγούμενων δεκαετιών. Η αύξηση εντοπίζεται στη δεκαετία του 70, ενώ στο διάστημα '81-'91, ο πληθυσμός κινήθηκε σε πλαίσια χαμηλών ρυθμών ανάπτυξης. Η πληθυσμιακή πυκνότητα του Δήμου είναι 1.681 κάτοικοι / km<sup>2</sup>.

Παρατηρούμε ότι και στους τέσσερις Δήμους η πληθυσμιακή πυκνότητα που παρουσιάζουν είναι πολύ υψηλότερη από το μέσο όρο του συνόλου της Νομαρχίας και αυτό οφείλεται στο ότι αποτελούν το αστικό τμήμα της Νομαρχίας και βρίσκονται εντός του λεκανοπεδίου. Η πυκνοκατοίκηση που παρουσιάζουν οι εν λόγω δήμοι, συνδέεται και με τα προβλήματα στη ποιότητα ζωής που αντιμετωπίζουν αλλά συντελεί επίσης και στα υψηλά ποσοστά ανεργίας που παρουσιάζουν.

Πίνακας 3: Μόνιμος πληθυσμός κατά ηλικιακές ομάδες

<b>ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ</b>					
	<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>	<b>ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ</b>	<b>ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ</b>	<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ</b>	
<b>0-14</b>	23,848	1,826	12,267	44,42	
<b>15-24</b>	26,265	1,852	11,284	4,457	
<b>25-39</b>	42,738	29,44	19,361	6,349	
<b>40-54</b>	38,999	2,837	16,624	5,728	
<b>55-64</b>	20,025	1,417	7862	2,434	
<b>65-79</b>	24,8	2,11	9,629	2,776	
<b>80+</b>	5,258	349	1,647	520	
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	181,933	13,335	78,474	26,684	<b>300.426</b>

Η ηλικιακή ομάδα που υπερέχει και στους τέσσερις δήμους είναι αυτή των 25-39 και ακολουθεί η ομάδα 40-54.(Πίνακας)Από τους 300.426 μόνιμους κατοίκους στο σύνολο των ανωτέρω δήμων το 48,36% είναι άντρες (145.271 άτομα) και το 51,64 γυναίκες(155.155 άτομα).



Διάγραμμα 2: πληθυσμός ανά φύλο

#### 4.1.2 Απασχόληση- Ανεργία

Τα οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού των υπό εξέταση Δήμων της Νομαρχίας Πειραιά, αποτελούν πολύ σημαντικά στοιχεία για την ανάλυση και την εκτίμηση της ιδιαίτερης φυσιολογίας τους. Στη παρούσα ενότητα λοιπόν, παρουσιάζονται και αναλύονται κάποια στατιστικά στοιχεία από την ΕΣΥΕ για τη διάρθρωση της απασχόλησης και της ανεργίας στους Δήμους Πειραιά, Κερατσινίου, Δραπετσώνας και Περάματος, με σκοπό να παρουσιαστεί συνοπτικά η υφισταμένη κοινωνικό-οικονομική κατάσταση του πληθυσμού των δήμων, η οποία συνδέεται άμεσα και με την τοπική ανάπτυξη αυτών.

Στο σύνολο της Νομαρχίας Πειραιά ο Οικονομικά ενεργός πληθυσμός (ΟΕΠ) αποτελεί το 40,9% (226.422 άτομα) του συνόλου του μόνιμου πληθυσμού, ενώ οι απασχολούμενοι είναι το 88,4% του ΟΕΠ. Στο Δήμο του Πειραιά ο ΟΕΠ είναι το 42,4% (77.175 άτομα) του μόνιμου πληθυσμού και οι απασχολούμενοι αποτελούν το 89,1% του ΟΕΠ. Στο Δήμο της Δραπετσώνας η διάρθρωση είναι περίπου παρόμοια με τον ΟΕΠ να είναι στο 40,1% (5.342 άτομα) των μόνιμων κατοίκων και τους απασχολούμενους στο 86,8% του ΟΕΠ. Στο Δήμο Κερατσινίου και στο Δήμο Περάματος ο ΟΕΠ αποτελεί το 40,4% (31.721 άτομα) και 39,8% (10.623 άτομα) του μόνιμου πληθυσμού, αντίστοιχα, ενώ απασχολούμενοι είναι το 88,7% και το 88,9% του ΟΕΠ. ( Πίνακας 4)

Πίνακας 4: Διάρθρωση οικονομικά ενεργού πληθυσμού

	<b>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΙ</b>	<b>ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ</b>	<b>ΑΝΕΡΓΟΙ</b>
<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>	77.175	68.738	8.437
<b>ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ</b>	5.342	4.639	703
<b>ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ</b>	31.721	28.131	3.590
<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ</b>	10.623	9.443	1.180
<b>ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>	226.422	200.142	26.280

Κοινό χαρακτηριστικό και των τεσσάρων Δήμων είναι η κυριαρχία του Τριτογενούς τομέα παραγωγής σε συνολικό ποσοστό 75,6% και ακολουθεί ο Δευτερογενής με 23,8%, γεγονός που οφείλεται στο ότι οι ανωτέρω δήμοι, αποτελούν το αστικό τμήμα της Νομαρχίας, βρίσκονται εντός λεκανοπεδίου και έτσι έχουν ανεπτυγμένο το πεδίο του εμπορίου και των υπηρεσιών. Σημαντικό όμως είναι και το ποσοστό της απασχόλησης στο Δευτερογενή τομέα, από το οποίο φαίνεται, ότι παρά την κρίση αποβιομηχάνισης των τελευταίων δεκαετιών, η

απασχόληση στον τομέα της μεταποίησης παραμένει σημαντική, εντοπισμένη στις βιομηχανικές - βιοτεχνικές περιοχές μέσα στις οποίες εντάσσονται οι εν λόγω δήμοι.

Πίνακας 5 : Διάρθρωση ανά τομέα παραγωγής

	<b>A' ΤΟΜΕΑΣ</b>	<b>B' ΤΟΜΕΑΣ</b>	<b>Γ' ΤΟΜΕΑΣ</b>	<b>ΔΕΝ ΔΗΛ. ΚΛΑΔΟ</b>
<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>	338	13.786	51.103	3.511
<b>ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ</b>	29	1.088	3.018	504
<b>ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ</b>	221	7.181	18.971	1.758
<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ</b>	45	2.926	6.068	402

Το μεγαλύτερο ποσοστό του Οικονομικά ενεργού πληθυσμού και στους τέσσερις Δήμους είναι μισθωτοί, ενώ το αμέσως επόμενο, μεγαλύτερο ποσοστό, το παρουσιάζουν οι εργοδότες, αλλά είναι κατά πολύ χαμηλότερο από τους μισθωτούς, οι οποίοι σε ένα μέσο όρο αποτελούν το 76,5% του ΟΕΠ των Δήμων.( Πίνακας 5)

Πίνακας 6 : Οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανά θέση στο επάγγελμα

<b>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΝΑ ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ</b>				
<b>ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΟΕΠ %</b>	<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>	<b>ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ</b>	<b>ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ</b>	<b>ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ</b>
<b>Δεν δήλωσαν επάγγελμα &amp; νέοι</b>	4,8	6,2	5,3	5
<b>Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό</b>	7,9	7,8	7,7	7,9
<b>Εργοδότες</b>	9,9	8,7	9,9	8,7
<b>Μισθωτοί</b>	76,4	76,4	76	77,3
<b>Συμβοηθούντα &amp; μη αμειβόμενα μέλη</b>	1	1	1,1	1,1

Η “Ανεργία” ορίζεται ως το ηλικίο των ανέργων μιας περιοχής προς το σύνολο του Οικονομικά ενεργού πληθυσμού, συνήθως εκφράζεται ως ποσοστό επί της εκατό και αποτελεί βασικό δείκτη του παραγωγικού συστήματος. Το ποσοστό ανεργίας για την Νομαρχία Πειραιά, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ για το 2001 βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα (11,5 %) και έχει παρουσιάσει αύξηση σε σχέση με το ποσοστό του 1991. Το ποσοστό είναι

μεγαλύτερο από τα αντίστοιχα της Περιφέρειας Αττικής (9,7 %) και του συνόλου της χώρας (11,1 %)

Αντίστοιχη είναι και η επιμέρους εικόνα στους τρεις υπό εξέταση δήμους, με το δείκτη της ανεργίας να αυξάνεται τη δεκαετία 1991-2001. Στο Δήμο του Πειραιά αυξήθηκε κατά 1,3%, στο Δήμο της Δραπετσώνας μεταβάλλεται κατά 1,2% και στο Κερατσίνι κατά 0,6%. Αξιοσημειωτο είναι το γεγονός ότι ο δείκτης ανεργίας που σημειώνει ο Δήμος της Δραπετσώνας το 2001 είναι πάνω από το μέσο όρο της Νομαρχίας και ανέρχεται στο 13,3%, παρόλο που κατά τη διάρκεια της εν λόγω δεκαετίας παρουσίασε μικρή πληθυσμιακή πτώση, εικόνα που μας δείχνει πόσο προβληματική είναι η κατάσταση στην αγορά εργασίας στον εν λόγω δήμο.

Αντίθετα ο Δήμος του Περάματος κατά τη διάρκεια της δεκαετίας '91-'01 εμφάνισε μειωμένο δείκτη ανεργίας κατά 0.5%, γεγονός βέβαια που μπορεί να οφείλεται και στη μικρή πληθυσμιακή αύξηση που σημείωσε την αντίστοιχη δεκαετία σε σχέση με τους τρεις άλλους δήμους. (Πίνακας 7)

Πίνακας 7: Δείκτης ανεργίας ανά Δήμο

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ %	
	1991	2001
ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	10	11,3
ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	12,1	13,3
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ	10,9	11,5
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	11,5	11
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ	10,1	11,5

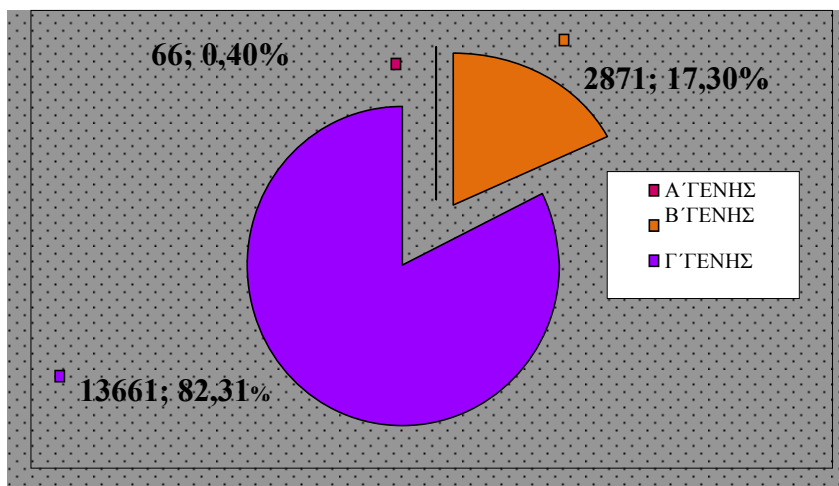
#### 4.2 Επιχειρηματική δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά (Δήμος Πειραιά – Κερατσινίου -Δραπετσώνας-Περάματος)

##### 4.2.1 Διάρθρωση τομέων παραγωγής

Με βάση τα στοιχεία από την έρευνα επιχειρήσεων του 2003 της Ε.Σ.Υ.Ε ,οι επιχειρήσεις που καταγράφονται στο μητρώο των επιχειρήσεων και η διάρθρωση ανά παραγωγικό τομέα στον κάθε Δήμο είναι οι εξής:

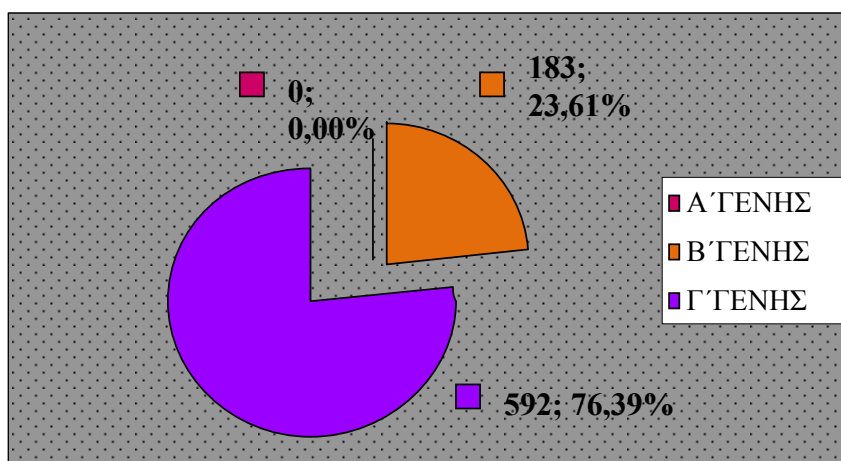


- Στο Δήμο Πειραιά δραστηριοποιούνται συνολικά 17.550 επιχειρήσεις, η διάρθρωση των οποίων κατά τομέα παραγωγής φαίνεται στο διάγραμμα 3. Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον Α'γενη τομέα παραγωγής είναι αμελητέες (66) και σε ποσοστό 0,4%, το 17,3% των επιχειρήσεων δραστηριοποιούνται σε κλάδους του Β'γενούς τομέα ενώ , το 82,31% είναι επιχειρήσεις του Γ' γενούς τομέα.



Διάγραμμα 3 : Διάρθρωση τομέων παραγωγής επιχειρήσεων Δήμου Πειραιά

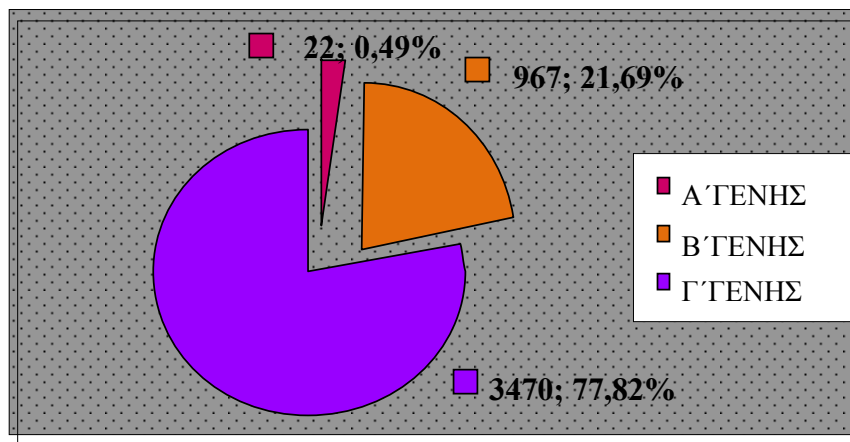
- Στο Δήμο Δραπετσώνας καταγράφονται συνολικά 783 επιχειρήσεις. Ο Β'γενης τομέας είναι μεγαλύτερος σε σχέση με τον δήμο του Πειραιά και καταλαμβάνει το 23,61% ενώ ο τομέας του εμπορίου και των υπηρεσιών είναι και εδώ κυρίαρχος με 76,39%( Διάγραμμα 4)



Διάγραμμα 4 : Διάρθρωση τομέων παραγωγής επιχειρήσεων Δήμου Δραπετσώνας

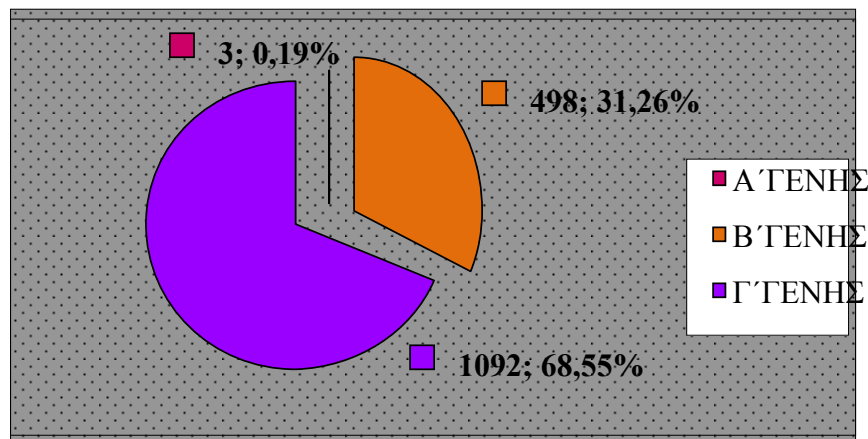
- Στο Δήμο Κερατσινίου δραστηριοποιούνται συνολικά 4.494 επιχειρήσεις. Με βάση το διάγραμμα βλέπουμε ότι οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον Α'γενη τομέα παραγωγής είναι αμελητέες (22)και σε ποσοστό 0,49%, το 21,69% των επιχειρήσεων

δραστηριοποιούνται σε κλάδους του Β'γενούς τομέα ενώ , το 77,82% είναι επιχειρήσεις του Γ'γενους τομέα. (Διάγραμμα 5)



Διάγραμμα 5 : Διάρθρωση τομέων παραγωγής επιχειρήσεων Δήμου Κερατσινίου

- ❖ Και στο Δήμο Περάματος καταγράφονται στο μητρώο συνολικά 1.614 επιχειρήσεις. Στο Δήμο Περάματος παρατηρούμε τον μεγαλύτερο δευτερογενή τομέα σε σχέση με τους άλλους Δήμους (31,26%), ενώ ο τομέας του εμπορίου και των υπηρεσιών υπερσχύει και εδώ με μικρότερο βέβαια ποσοστό σε σχέση με τους υπόλοιπους(68,55%).( Διάγραμμα 6)



Διάγραμμα 6 : Διάρθρωση τομέων παραγωγής επιχειρήσεων Δήμου Περάματος

#### 4.2.2 Διάρθρωση των Επιχειρήσεων ανά κλάδο παραγωγής

Στην συνέχεια αναλύεται η διάρθρωση ανά κλάδο παραγωγής των επιχειρήσεων στους Δήμους.

Στο Δήμο Πειραιά οι κλάδοι με το μεγαλύτερο ποσοστό συγκέντρωσης επιχειρήσεων για το 2003 είναι: το λιανικό εμπόριο (20,28%), οι άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες (11,6%), το χονδρικό εμπόριο με ποσοστό (12,39%) και τέλος οι Βοηθητικές και συναφείς προς τις μεταφορές δραστηριότητες: δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων (8,13%) και τέλος ξενοδοχεία εστιατόρια (6,06%).

Από τους κλάδους των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον Πειραιά, αυτοί που σχετίζονται κατά προσέγγιση με το λιμάνι του Πειραιά άμεσα ή έμμεσα, μπορούμε να πούμε ότι είναι :

- ❖ Βοηθητικές και συναφείς προς τις μεταφορές δραστηριότητες: δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων 1426 επιχειρήσεις (8,13%)
- ❖ Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών 239 επιχειρήσεις (1,36%)
- ❖ Υδάτινες μεταφορές 713 (4,06%)
- ❖ Ξενοδοχεία και εστιατόρια 1063 (6,06%)
- ❖ Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, με εξαίρεση τις ασφαλιστικές εταιρείες και τα ταμεία συντάξεων 7 (0,04%)
- ❖ Αλιεία, ιχθυοκαλλιέργεια και συναφείς βοηθητικές δραστηριότητες 46 (0,26%)

Συνολικά στο Δήμο του Πειραιά δραστηριοποιούνται 3.494 επιχειρήσεις με αντικείμενο συναφές με τη λειτουργία του λιμένα. Γεγονός πολύ σημαντικό για τη Τοπική Οικονομία, αφού αντιστοιχούν περίπου στο 19,91% του συνόλου και μπορούμε να πούμε ότι βγαίνει ο δεύτερος μεγαλύτερος κλάδος.

Οι κλάδοι με το μεγαλύτερο ποσοστό συγκέντρωσης επιχειρήσεων για το 2003 στο Δήμο Δραπετσώνας είναι: το λιανικό εμπόριο (23,5%), οι άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες (9,96%), το χονδρικό εμπόριο με ποσοστό (9,58%), Ξενοδοχεία και εστιατόρια (10,09%) και τέλος οι κατασκευές (9,2%).

Από το σύνολο των κλάδων των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη Δραπετσώνα, αυτοί που σχετίζονται με το λιμάνι του Πειραιά μπορούμε να πούμε ότι είναι :

- ❖ Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών 26 (3,32%)
- ❖ Βοηθητικές και συναφείς προς τις μεταφορές δραστηριότητες: δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων 32 επιχειρήσεις (4,09%)
- ❖ Υδάτινες μεταφορές 4 (0,51%)
- ❖ Ξενοδοχεία και εστιατόρια 79 (10,09%)

Συνολικά οι υπό εξέταση επιχειρήσεις είναι 141 και αντιστοιχούν περίπου στο 18,01% του συνόλου των επιχειρήσεων ,ποσοστό πολύ σημαντικό αφού και στο Δήμο Δραπετσώνας ο κλάδος με επιχειρήσεις συναφών δραστηριοτήτων με το λιμάνι. στο σύνολο του βγαίνει ο δεύτερος μεγαλύτερος κλάδος.

Στο Δήμο Κερατσινίου οι κλάδοι στους οποίους συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό επιχειρήσεων για το 2003 είναι : το λιανικό εμπόριο (28,24%), το Χονδρικό εμπόριο(11,26%), οι κατασκευές (9,7%). οι άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες (8,88%) και τέλος Ξενοδοχεία και εστιατόρια (6,54%).

Από τους κλάδους των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο Κερατσίνι, αυτοί που σχετίζονται με το λιμάνι του Πειραιά μπορούμε να πούμε ότι είναι :

- ❖ Βοηθητικές και συναφείς προς τις μεταφορές δραστηριότητες· δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων 131 επιχειρήσεις(2,91%)
- ❖ Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών 83 (1,85%)
- ❖ Υδάτινες μεταφορές 38 (0,85%)
- ❖ Ξενοδοχεία και εστιατόρια 294 (6,54%)
- ❖ Αλιεία, ιχθυοκαλλιέργεια και συναφείς βοηθητικές δραστηριότητες 22 (0,49%)

Οι επιχειρήσεις συναφών δραστηριοτήτων με το λιμάνι που υπάρχουν στο Δήμο Κερατσινίου είναι 530 και αντιστοιχούν περίπου στο 12,64% του συνόλου των επιχειρήσεων. Ποσοστό πολύ σημαντικό και εδώ ,αφού στο σύνολο του καθίσταται ο δεύτερος μεγαλύτερος κλάδος.

Με βάση τα στοιχεία από την έρευνα επιχειρήσεων 2003 της Ε.Σ.Υ.Ε, οι κλάδοι με το μεγαλύτερο ποσοστό συγκέντρωσης επιχειρήσεων για το 2003 στο Δήμο Περάματος είναι : το λιανικό εμπόριο (24,29%), οι κατασκευές (11,65%), Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών(10,84%) οι άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες (7.87%) και τέλος Ξενοδοχεία και εστιατόρια (7,74%).

Οι κλάδοι των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο Πέραμα και σχετίζονται με το λιμάνι του Πειραιά άμεσα ή έμμεσα μπορούμε να πούμε ότι είναι :

- ❖ Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών 175 (10.84%)
- ❖ Βοηθητικές και συναφείς προς τις μεταφορές δραστηριότητες· δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων 34 (2.11%)
- ❖ Υδάτινες μεταφορές 72 (4.46%)

- ❖ Ξενοδοχεία και εστιατόρια 125 (7.74%)
- ❖ Αλιεία, ιχθυοκαλλιέργεια και συναφείς βοηθητικές δραστηριότητες 3 (0.19%)

Συνολικά στο Δήμο του Περάματος δραστηριοποιούνται 409 επιχειρήσεις με αντικείμενο συναφές με τη λειτουργία του λιμένα. Στο συγκεκριμένο Δήμο φαίνεται πολύ καθαρά η σύνδεση της Τοπικής επιχειρηματικότητας με τη λειτουργία του λιμένα, αφού οι παραπάνω επιχειρήσεις αποτελούν το 25,34% του συνόλου με αποτέλεσμα να βγαίνει ο πρώτος μεγαλύτερος κλάδος στο Πέραμα .

Από τα παραπάνω στοιχεία και την επεξεργασία τους βλέπουμε ότι στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά (Πειραιάς- Κερατσίνι- Δραπετσώνα- Πέραμα) που σχετίζεται με το λιμάνι ,οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται και συνδέονται με αυτό, είναι στο σύνολο τους περίπου **4.574** ενώ σε ποσοστό αποτελούν το **18,7%** των επιχειρήσεων που υπάρχουν στους παραπάνω δήμους.

Το ποσοστό αυτό στο σύνολο του είναι πολύ σημαντικό και δείχνει ότι η επιχειρηματική δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με την ύπαρξη και την λειτουργία του Λιμένα.

Πρώτοι σε ποσοστό επιχειρήσεων σχετικών με τη λειτουργία του Λιμανιού, έρχονται οι Δήμοι του Περάματος με 25,34% και του Πειραιά με 19,91% , γεγονός που δικαιολογείται από την ύπαρξη της Ν/ΖΩΝΗΣ στο Πέραμα και τη λειτουργία του επιβατικού μέρους του λιμανιού στο κέντρο του Πειραιά αντίστοιχα. Τέλος ακολουθούν με το αρκετά σημαντικά ποσοστά η Δραπετσώνα με 18,01% και το Κερατσίνι. με 12,64%

## **Β' ΕΝΟΤΗΤΑ : ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ : ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

#### **5.1.1 Μεθοδολογική προσέγγιση**

Σύμφωνα με τη θεωρητική προσέγγιση που προηγήθηκε, ένα σύγχρονο λιμάνι δρα σαν μια παραγωγική μονάδα τριτογενούς παραγωγής και ο ρόλος του είναι καθαρά αναπτυξιακός σε Εθνικό αλλά και σε Τοπικό επίπεδο. Επιπλέον, πολύ σημαντική για την Τοπική οικονομία και κοινωνία, είναι ότι αυτή η λειτουργία του λιμανιού σαν σύγχρονη μικροοικονομική μονάδα παραγωγής, ενισχύει την Τοπική απασχόληση αλλά και την Τοπική επιχειρηματικότητα. Επίσης οι λιμένες συντελούν στην αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών και διαμεσολαβούν την οικονομική ανάπτυξη, ενώ στα πλαίσια μιας σύγχρονης και περισσότερο σύνθετης αντίληψης για τη λιμενική λειτουργία, επιζητείται η σύνδεση του λιμένα με τον αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή που εξυπηρετεί. (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2006).

Ένα τέτοιο λιμάνι είναι και το λιμάνι του Πειραιά, το μεγαλύτερο και σπουδαιότερο λιμάνι της χώρας μας. Επίσης αποτελεί το 2 μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου και το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό σταθμό στο χώρο της Ανατολικής Ευρώπης, κατατάσσοντας το μεταξύ των 50 μεγαλύτερων λιμένων παγκοσμίως. Η συμβολή του λοιπόν, σε οικονομικό και αναπτυξιακό επίπεδο σε ολόκληρη τη χώρα, είναι τεράστια, ενώ όντας πλέον ένα λιμάνι τρίτης γενιάς, η εμβέλεια του κλιμακώνεται από την τοπική κλίμακα, στην περιφερειακή, στην εθνική και από εκεί στην υπερεθνική και τη παγκόσμια. Είναι λοιπόν αρκετά δύσκολο σε ένα λιμάνι τέτοιας εθνικής και διεθνούς σημασίας, αλλά και εμβέλειας, να διακρίνεις και να απομονώσεις τα όρια της συμβολής του στο κάθε επίπεδο χωριστά.

Σκοπός της παρούσας έρευνας, είναι να απομονώσουμε και να μελετήσουμε τη συμβολή του λιμένα του Πειραιά σε Τοπικό επίπεδο. Για το λόγο αυτό κρίθηκε απαραίτητη η έρευνα πεδίου και ορίστηκαν δύο διαφορετικές κατηγορίες δείγματος, αυτή των πολιτών-χρηστών και αυτή των επιχειρήσεων με δραστηριότητες συναφείς με το λιμάνι. Είναι απαραίτητο να αναφέρουμε ότι περιοχή της έρευνας ορίστηκε η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, επειδή το λιμάνι είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την ευρύτερη έννοια της Πόλης του Πειραιά. Επιπλέον, θα μπορούσαμε να πούμε, ότι επηρεάζει περισσότερο άμεσα ή έμμεσα τους τέσσερις Δήμους των οποίων η φυσιογνωμία περιγράφηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, οι οποίοι απλώνονται περιμετρικά και δορυφορικά γύρω από αυτό και κατά κάποιο τρόπο το περιγράφουν, καθώς σε

καθένα από αυτούς βρίσκεται και ένα από τα κομμάτια λειτουργίας και τις εγκαταστάσεις του λιμένα. Οι Δήμοι αυτοί είναι εκτός από το Δήμο του Πειραιά, ο Δήμος Δραπετσώνας, Κερατσινίου και ο Δήμος Περάματος.

Η έρευνα πεδίου σε πολίτες-χρήστες του Λιμένα κρίθηκε απαραίτητη για να εξεταστεί και να παρουσιαστεί ποιά είναι η σχέση που έχουν οι κάτοικοι με το Λιμάνι, αν δηλαδή για παράδειγμα συνδέεται με την απασχόληση τους, όπως αναφέρθηκε και στη θεωρητική προσέγγιση, η Τοπική αγορά εργασίας είναι πολύ σημαντικός προσδιοριστικός παράγοντας για τη Τοπική Ανάπτυξη σε συνάρτηση με το Τοπικό εισόδημα και τη Τοπική κατανάλωση. Όσον αφορά και το επίπεδο των απλών χρηστών, είναι πολύ σημαντικό για τη Τοπική Ανάπτυξη της περιοχής, η συχνότητα χρήσης του Λιμένα, οι λόγοι επιλογής του και η αξιολόγηση των υποδομών και των υπηρεσιών που τους παρέχει ο Λιμένας. Τέλος σημαντική είναι και η αξιολόγηση που κάνουν οι πολίτες-χρήστες στα προβλήματα που δημιουργεί η λειτουργία του Λιμένα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Ένας παράγοντας όμως πολύ σημαντικός για την Τοπική Ανάπτυξη και την Οικονομική ευημερία, είναι η Τοπική επιχειρηματικότητα. Έτσι κρίθηκε αναγκαίο να διερευνηθούν και οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται άμεσα ή έμμεσα γύρω από τη λειτουργία του Λιμένα, οι επιχειρήσεις δηλαδή που το κύριο αντικείμενο τους σχετίζεται με το Λιμάνι του Πειραιά. Διερευνήθηκε λοιπόν, το είδος τους, ο ετήσιος κύκλος εργασιών καθώς και ο πολύ σημαντικός παράγοντας για τη Τοπική οικονομία, των επενδύσεων που πραγματοποιούν. Επίσης πολύ σημαντικό στοιχείο για τη Τοπική Ανάπτυξη είναι το Τοπικό εργατικό Δυναμικό και το καθεστώς απασχόλησης του (full-time, part-time). Η συμμετοχή των εν λόγω επιχειρήσεων σε κάποιο τοπικό έργο, οι δράσεις κοινωνικής εταιρικής ευθύνης και η λήψη περιβαλλοντικών μέτρων είναι εξίσου σημαντικοί και προσδιοριστικοί παράγοντες της Τοπικής Ανάπτυξης στα πλαίσια της βιωσιμότητας. Τέλος σημαντικά συμπεράσματα για τη Τοπική Ανάπτυξη προκύπτουν και από την αξιολόγηση των επιχειρήσεων, διαφόρων παραγόντων, που σχετίζονται με τη λειτουργία του Λιμένα. Όπως η ποιότητα των Λιμενικών υπηρεσιών, η συμβολή της ιδιωτικοποίησης, οι παράγοντες που τονώνουν τη Τοπική οικονομία, η συμβολή της εγκατάστασης στη λειτουργία της επιχείρησης, η αξιολόγηση των προβλημάτων που προκαλεί ο Λιμένας στην επιχείρηση και η αξιολόγηση των προβλημάτων που προκαλεί ο Λιμένας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Η διερεύνηση όλων των παραπάνω παραγόντων που αναφέρονται και στα δύο ερωτηματολόγια, αποτελεί τρόπο διαπίστωσης για το κατά πόσο το Λιμάνι συμβάλει άμεσα ή έμμεσα στη Τοπική Ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

Η ανάλυση των περιγραφικών αποτελεσμάτων των ερωτηματολογίων, συντελεί στη δημιουργία μιας πρώτης εικόνας του πως διαμορφώνονται οι διάφοροι κοινωνικοί και οικονομικοί παράγοντες που σχετίζονται με τη Λειτουργία του Λιμένα, ενώ στη συνέχεια αποκρυσταλλώνεται και η συμβολή του στην Τοπική Ανάπτυξη. Τα περιγραφικά αποτελέσματα αναλύονται σε ποσοστά και αποδίδονται διαγραμματικά με *barcharts*, *box-Plots* και *scatterplots*, με τη βοήθεια του στατιστικού πακέτου *SPSS 17*.

Ακολουθεί, με τη χρήση του ίδιου προγράμματος, η διερεύνηση για πιθανές σχέσεις συσχέτισης ανάμεσα στους κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες αλλά και άλλους που σχετίζονται με τη λειτουργία του Λιμένα και κατ' επέκταση συμβάλουν στην Τοπική Ανάπτυξη. Για να διαπιστωθεί η ύπαρξη συσχέτισης ανάμεσα σε αυτούς τους παράγοντες, χρησιμοποιήθηκε ο Έλεγχος ανεξαρτησίας  $\chi^2$  (Chi square test).

Επίσης με τη χρήση της **Λογιστικής παλινδρόμησης** (Binary logistic regression ) εκτιμήθηκαν δύο Λογιστικά υποδείγματα, ένα για το κάθε ερωτηματολόγιο, οι εξαρτημένες μεταβλητές των οποίων αφορούν πολύ σημαντικούς, επιμέρους προσδιοριστικούς παράγοντες της Τοπικής Ανάπτυξης. Εκτιμάται λοιπόν η σχέση που συνδέει τις συγκεκριμένες μεταβλητές με τους κοινωνικοοικονομικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες της Τοπικής Ανάπτυξης που σχετίζονται με το Λιμάνι. Το πρώτο υπόδειγμα είναι της « Τοπικής αγοράς εργασίας» και το δεύτερο της «Τοπικής επιχειρηματικότητας».

### 5.1.2 Δειγματοληπτική έρευνα

Για την εμπειρική διερεύνηση της σχέσης μεταξύ του Λιμένα του Πειραιά και της Τοπικής Ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, του κατά πόσο δηλαδή συμβάλει η λειτουργία του Λιμένα στην Τόνωση της Τοπικής Οικονομίας μέσα σένα ισορροπημένο πλαίσιο που δε διαταράσσει της κοινωνικές δομές και σέβεται το περιβάλλον, χρησιμοποιήθηκε σαν ερευνητικό εργαλείο, η τυχαία δειγματοληπτική, επιτόπια έρευνα. Η έρευνα διεξάχθηκε, το χρονικό διάστημα Δεκέμβριος 2008- Φεβρουάριος 2009 και περιελάμβανε το κέντρο του Πειραιά και την ευρύτερη περιοχή του( Δ. Δραπετσώνας, Δ. Κερατσινίου, Δ. Περάματος).

Η δειγματοληψία, διενεργήθηκε μέσα από δύο διαφορετικά ερωτηματολόγια κλειστού τύπου που διανεμήθηκαν σε πολίτες-χρήστες και σε επιχειρήσεις με δραστηριότητες συναφείς με τη Λειτουργία του Λιμένα.

Όσον αφορά το πρώτο ερωτηματολόγιο για τους Πολίτες, το δείγμα ορίστηκε με βάση τα στοιχεία της ΕΣΥΕ που αναφέρθηκαν και στο τέταρτο κεφάλαιο, της απογραφής του πληθυσμού του 2001. Σύμφωνα με την απογραφή, στο Δήμο του Πειραιά ο μόνιμος πληθυσμός



είναι 181.933 κάτοικοι, στο Δήμο της Δραπετσώνας είναι 13.335 κάτοικοι, στο Δήμο Κερατσινίου 78,474 και στο Δήμο Περάματος ο μόνιμος πληθυσμός ανέρχεται σε 29.684 κατοίκους. Συνολικά δηλαδή, ο μόνιμος πληθυσμός και των τεσσάρων εξεταζόμενων Δήμων, είναι 303,426 κάτοικοι, αριθμός πολύ μεγάλος αν αναλογιστούμε ότι το Σύνολο της Νομαρχίας Πειραιά είναι 553.450 μόνιμοι κάτοικοι. Οι τέσσερις αυτοί Δήμοι, αποτελούν σε πληθυσμό το 54,4% ολόκληρης της Νομαρχίας. Το δείγμα ορίστηκε στο 0,4% και έτσι πήραν μέρος στην έρευνα 110 Πολίτες-χρήστες. Δεν χρησιμοποιήθηκε στρωματοποιημένη διανομή, για δύο βασικούς λόγους, πρώτον γιατί δεν κρίθηκε αναγκαία, αφού δε θα είχε κάτι επιπλέον να προσφέρει στην έρευνα και αυτό επειδή τα όρια ανάμεσα στους τέσσερις υπό εξέταση Δήμους, είναι περισσότερο διοικητικά παρά ουσιαστικά, επίσης μας ενδιαφέρει να μελετήσουμε την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και την επιρροή που δέχεται από το Λιμάνι σαν σύνολο και όχι μεμονωμένα ανά Δήμο. Ο Δεύτερος λόγος είναι, ότι τα ερωτηματολόγια δεν απευθύνονταν αυστηρά και μόνο σε κατοίκους της περιοχής, αλλά απευθύνονταν και σε χρήστες. Αυτό συνέβη γιατί το Λιμάνι του Πειραιά αποτελείται και από το επιβατικό κομμάτι το οποίο είναι άμεσα συνδεδεμένο με τη περιοχή, είναι ένα από τα πιο σημαντικά μέρη του Λιμένα και χρησιμοποιείται ανεξάρτητα του τόπου κατοικίας. Από τους ερωτηθέντες τελικά το 75,21% ήταν κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά και το 22,77%, απλά χρήστες.

Το ερωτηματολόγιο που απευθυνόταν στις επιχειρήσεις, μοιράστηκε επίσης τυχαία στους τέσσερις Δήμους που σχετίζονται άμεσα με τη λειτουργία του Λιμένα. Το σύνολο των επιχειρήσεων με δραστηριότητες συναφείς με το Λιμάνι, σύμφωνα με τα στοιχεία από το Μητρώο επιχειρήσεων της ΕΣΥΕ του 2003 και την επεξεργασία τους που παρουσιάστηκε και σε προηγούμενη ενότητα, είναι 4.574 και το δείγμα ορίστηκε στο 1,5%, έτσι πήραν μέρος 70 επιχειρήσεις.

Τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν τυχαία και στις δύο περιπτώσεις, σε άνδρες και γυναίκες, ανεξάρτητα ηλικίας, οικογενειακής κατάστασης, μορφωτικού επιπέδου και εισοδήματος.

Κατά τη διεξαγωγή της έρευνας, παρουσιάστηκαν αρκετές δυσκολίες, ήταν συχνό το φαινόμενο κάποιος από τους ερωτηθέντες να μη θέλει να πάρει μέρος στην έρευνα ή να απαντήσει συγκεκριμένα σε κάποιες ερωτήσεις, για τους δικούς του λόγους. Πιο έντονο ήταν το φαινόμενο αυτό, στην έρευνα που αφορούσε τις επιχειρήσεις, αφού υπήρχε μεγάλη καχυποψία από τους ιδιοκτήτες, ιδιαίτερα στην ερώτηση που αφορούσε το κύκλο εργασιών της επιχείρησης και χρειάστηκε να διευκρινιστεί αρκετές φορές ότι η έρευνα διεξάγεται στα πλαίσια Διπλωματικής εργασίας και ότι τα στοιχεία θα χρησιμοποιηθούν μόνο για στατιστικούς λόγους και ότι θα τηρηθεί ανωνυμία. Το γεγονός αυτό κατέστησε ιδιαίτερα δυσχερή τη συλλογή των

στοιχείων, καθυστέρησε αρκετά τη διαδικασία και δε βοήθησε στο να εξασφαλιστεί μεγαλύτερο δείγμα.

Τέλος, για την επεξεργασία των στοιχείων των ερωτηματολογίων, μέσω στατιστικής ανάλυσης, χρησιμοποιήθηκε η κωδικοποίηση των ερωτήσεων σε φύλο του *EXCEL* και κατόπιν η μεταφορά τους στο στατιστικό πακέτο. Η παραπάνω διαδικασία έγινε χωριστά για τη κάθε κατηγορία ερωτηματολογίου και τα στοιχεία επεξεργάστηκαν με το στατιστικό πακέτο *SPSS 17*. Η επιλογή του συγκεκριμένου πακέτου, έγινε επειδή θεωρείται ένα από τα πιο αξιόπιστα σύγχρονα και εξελιγμένα στατιστικά πακέτα. Στο κομμάτι της περιγραφικής στατιστικής, η δειγματοληπτική έρευνα αναλύθηκε σε ποσοστά και απεικονίστηκε γραφικά με *barcharts*, *box-Plots* και *scatterplots*.

### 5.1.3 Τα ερωτηματολόγια

Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, για τη διεξαγωγή της έρευνας, χρησιμοποιήθηκαν 2 διαφορετικά ερωτηματολόγια. Το ερωτηματολόγιο που αφορούσε τους πολίτες αποτελείτο από 14 ερωτήσεις κλειστού τύπου και ο μέσος χρόνος συμπλήρωσης ήταν 7-10 λεπτά. Το ερωτηματολόγιο που απευθυνόταν σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε κλάδους συναφείς με τη λειτουργία του Λιμένα, αποτελείτο από 20 ερωτήσεις, με μέσο χρόνο συμπλήρωσης 10-12 λεπτά.

Το ερωτηματολόγιο των πολιτών-χρηστών αποτελείτο βασικά από δύο ενότητες:

- ❖ Η μια ενότητα αφορούσε ερωτήσεις που σχετίζονται με τα προσωπικά χαρακτηριστικά του ερωτούμενου( Φύλο, ηλικία, μορφωτικό επίπεδο, επάγγελμα, τόπο μόνιμης κατοικίας, μηνιαίο εισόδημα, σχέση εργασίας με το Λιμάνι.).
- ❖ Η δεύτερη ενότητα, περιείχε ερωτήσεις αξιολόγησης διαφόρων παραγόντων που σχετίζονται με τη λειτουργία του Λιμένα και τη Τοπική Ανάπτυξη, αλλά και βιωσιμότητα της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά (παράγοντες που τονώνουν τη Τοπική Οικονομία, Τοπική κουλτούρα, συχνότητα χρήσης του επιβατικού Λιμένα, βαθμός ικανοποίησης από τις υπηρεσίες και της υποδομές, λόγοι επιλογής του Λιμένα, προβλήματα που δημιουργεί στην ευρύτερη ,συμβολή ιδιωτικοποίησης.).

Το ερωτηματολόγιο των επιχειρήσεων, συναφών δραστηριοτήτων με τη λειτουργία του Λιμένα, αποτελείτο από τρεις ενότητες:

- ❖ Η Πρώτη ενότητα αφορούσε προσδιοριστικά στοιχεία της φυσιογνωμίας της επιχείρησης (Επωνυμία, διεύθυνση, αριθμό εγκαταστάσεων, Νομική μορφή, αντικείμενο εργασιών ,ετήσιο κύκλο εργασιών, αριθμό εργαζομένων).
- ❖ Η Δεύτερη ενότητα περιείχε ερωτήσεις που σχετίζονται, με το πώς επιδρούν οι επιχειρήσεις στη Τοπική Ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά (αριθμός εργαζομένων που κατοικούν στο Πειραιά, καθεστώς απασχόλησης των εργαζομένων, αριθμός επενδύσεων, πρόθεση μετεγκατάστασης, συνεισφορά σε Τοπικό έργο, δράση στο τομέα κοινωνικής εταιρικής ευθύνης, περιβαλλοντικά μέτρα.).
- ❖ Η Τρίτη ενότητα αποτελείτο από ερωτήσεις, αξιολόγησης διαφόρων παραγόντων, που σχετίζονται με τη λειτουργία του Λιμένα και τη Τοπική Ανάπτυξη, αλλά και βιωσιμότητα της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά (Ποιότητα Λιμενικών υπηρεσιών, συμβολή ιδιωτικοποίησης, παράγοντες που τονώνουν τη Τοπική οικονομία, συμβολή της εγκατάστασης στη λειτουργία της επιχείρησης, αξιολόγηση προβλημάτων που προκαλεί ο Λιμένας στην επιχείρηση, αξιολόγηση προβλημάτων που προκαλεί ο Λιμένας στην ευρύτερη περιοχή).

Στα δύο παραπάνω ερωτηματολόγια, υπάρχουν τρεις ερωτήσεις που είναι κοινές. Οι ερωτήσεις αυτές αφορούν την αξιολόγηση των παραγόντων που τονώνουν τη Τοπική Οικονομία, τη συμβολή της Ιδιωτικοποίησης στη βελτίωση των Λιμενικών υπηρεσιών και την αξιολόγηση των προβλημάτων που δημιουργούνται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά από τη λειτουργία του Λιμένα.

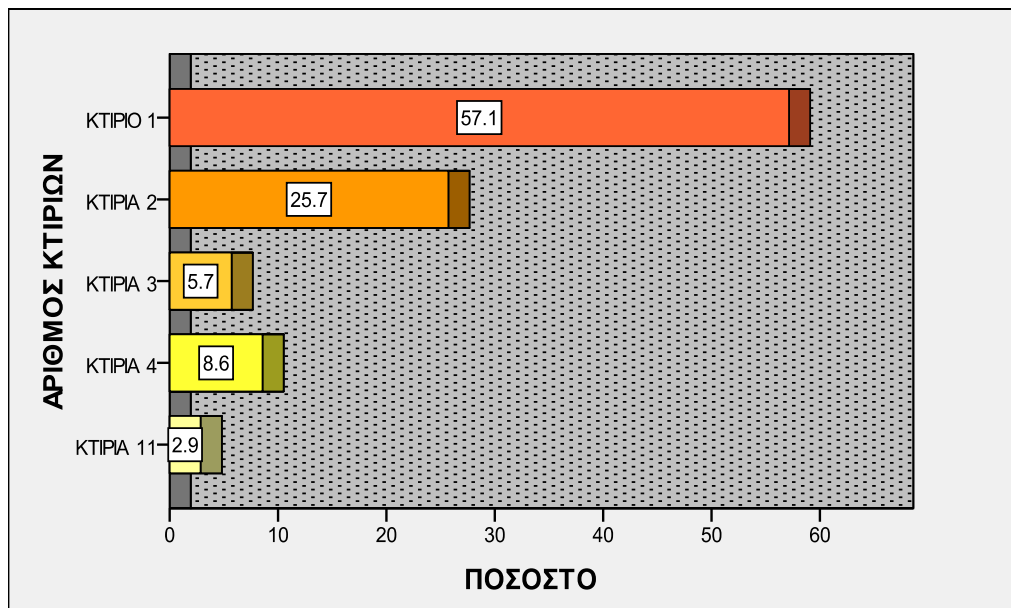
Για το λόγο αυτό, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η ανάλυση του πώς απαντούν στην ίδια ερώτηση από τη μια οι επιχειρήσεις και από την άλλη οι πολίτες-χρήστες. Αν διαφοροποιούνται δηλαδή οι απαντήσεις, ή εάν ταυτίζονται και σε τι βαθμό πλησιάζει η αντίληψη που έχουν για την Τοπική Ανάπτυξη και του πώς επηρεάζεται από τη λειτουργία του Λιμένα.

Τα ερωτηματολόγια παρατίθενται και τα δύο, αυτούσια όπως μοιράστηκαν στην έρευνα, στο παράρτημα. της εργασίας.

## 5.2 Περιγραφική ανάλυση των ερωτηματολογίων των επιχειρήσεων συναφών δραστηριοτήτων με τη λειτουργία του Λιμένα

### 5.2.1 Αριθμός εγκαταστάσεων(κτιρίων-παραρτημάτων-εργοστασίων)

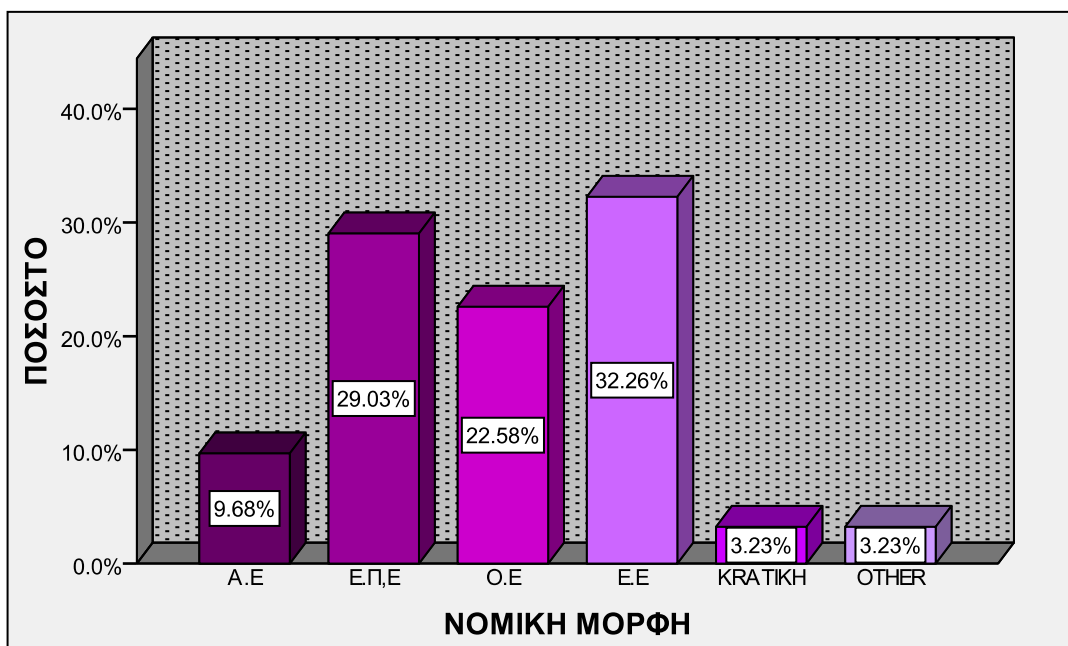
Σχετικά με τον αριθμό των εγκαταστάσεων που έχουν οι επιχειρήσεις με δραστηριότητες συναφείς με τη λειτουργία του Λιμένα, από την επεξεργασία των στοιχείων, προκύπτει ότι το 57,1% των επιχειρήσεων έχουν 1 κτίριο εγκαταστάσεων. Το 25,7% 2 κτίρια το 5,7% 3 κτίρια το 8,6% 4 κτίρια και το 2,9% 11 κτίρια εγκαταστάσεων.



Διάγραμμα 1 : Αριθμός εγκαταστάσεων

### 5.2.2 Νομική Μορφή

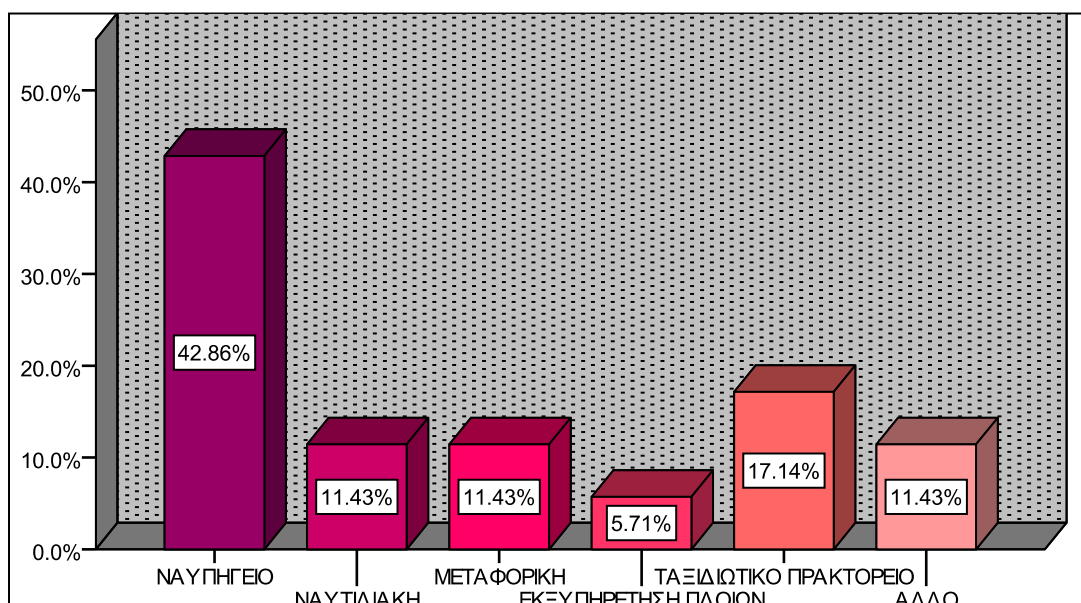
Το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθέντων επιχειρήσεων είναι Ετερόρρυθμες Εταιρίες(Ε.Ε) σε ποσοστό 32,6% ενώ ακολουθούν και οι εταιρίες Περιορισμένης Ευθύνης(Ε.Π.Ε) με ποσοστό 29.03%.Σημαντικό κομμάτι του δείγματος αποτελούν και οι Ομόρρυθμες Εταιρίες(Ο.Ε), αφού καταλαμβάνουν το 22,58 % στο σύνολο του δείγματος. Οι Ανώνυμες εταιρίες(Α.Ε) αποτελούν το 9,68% των ερωτηθέντων.



Διάγραμμα 2 : Νομική Μορφή

### 5.2.3 Κύριο αντικείμενο εργασιών

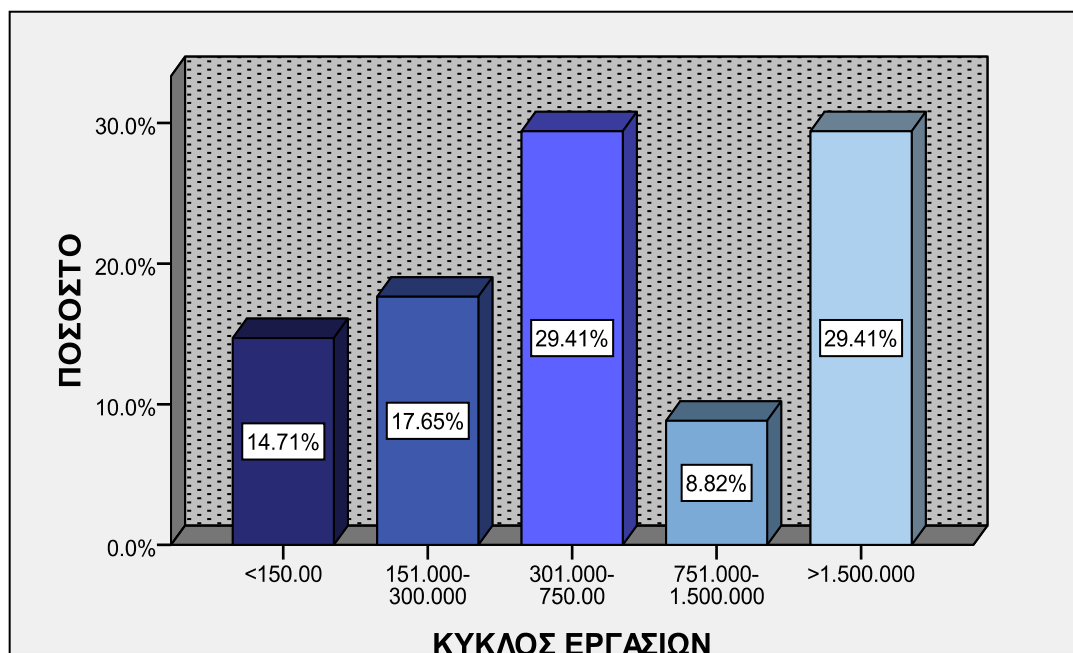
Σύμφωνα με τα παρακάτω στοιχεία που εμφανίζονται στο διάγραμμα, το μεγαλύτερο μέρος του δείγματος αποτελείται από Ναυπηγεία –Ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις σε ποσοστό 42,86%. Τα Ταξιδιωτικά Πρακτορεία αποτελούν τη δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία με ποσοστό 17,14%. Με το ίδιο ποσοστό του 11,43% εμφανίζονται οι Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι Μεταφορικές και οι άλλου τύπου συναφείς επιχειρήσεις με τη λειτουργία του Λιμένα. Το 5,71% του δείγματος το καταλαμβάνουν οι εταιρίες εξυπηρέτησης πλοίων.



Διάγραμμα 3 : Κύριο αντικείμενο εργασιών

#### 5.2.4 Ετήσιος Κύκλος εργασιών

Στην ερώτηση για τον ετήσιο κύκλο εργασιών το δείγμα διαμορφώνεται ως εξής : Τη μεγαλύτερη κατηγορία την αποτελούν ισόποσα, με ποσοστό 29,41%, οι επιχειρήσεις που βρίσκονται στην τρίτη και πέμπτη κλίμακα, δηλαδή οι επιχειρήσεις με ετήσιο κύκλο εργασιών 301.000-750.000Ε και μεγαλύτερο από 1.500.000Ε. Στη συνέχεια ακολουθούν οι πολύ μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις με ποσοστά 14,71% και 17,61% αντίστοιχα.



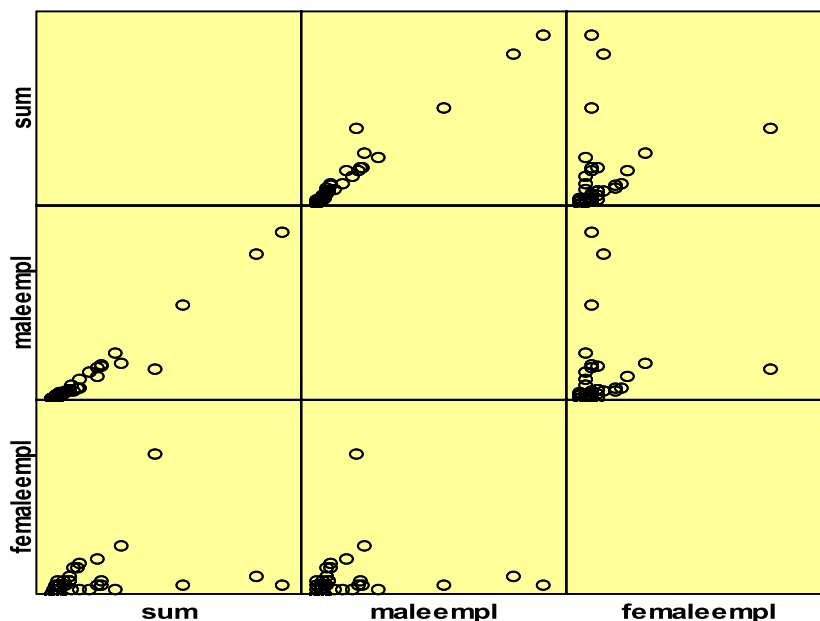
Διάγραμμα 4 : Ετήσιος Κύκλος εργασιών

#### 5.2.5 Αριθμός εργαζομένων κατά φύλο

Μετά την επεξεργασία των στοιχείων των ερωτηματολογίων, τα αποτελέσματα σχετικά με τον αριθμό των εργαζομένων των επιχειρήσεων στο σύνολο αλλά και κατά φύλο, παρουσιάζονται με τη βοήθεια των παρακάτω θηκογραμμάτων.

Σχετικά με το μέσο αριθμό των εργαζομένων που απασχολούνται στις επιχειρήσεις, προκύπτει ότι, το 50% των επιχειρήσεων έχει μέχρι 25 εργαζόμενους, ενώ επιχειρήσεις με περισσότερους από 67 εργαζόμενους θεωρούνται μη τυπικές στο δείγμα .

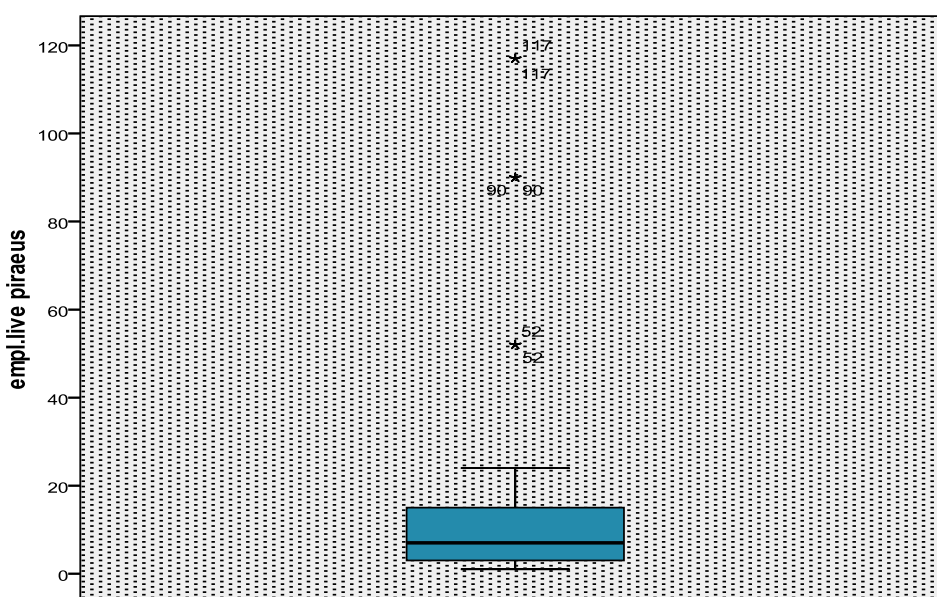




Διάγραμμα 8 : Αριθμός εργαζομένων κατά φύλο

### 5.2.6 Αριθμός των εργαζομένων που κατοικούν στον Πειραιά

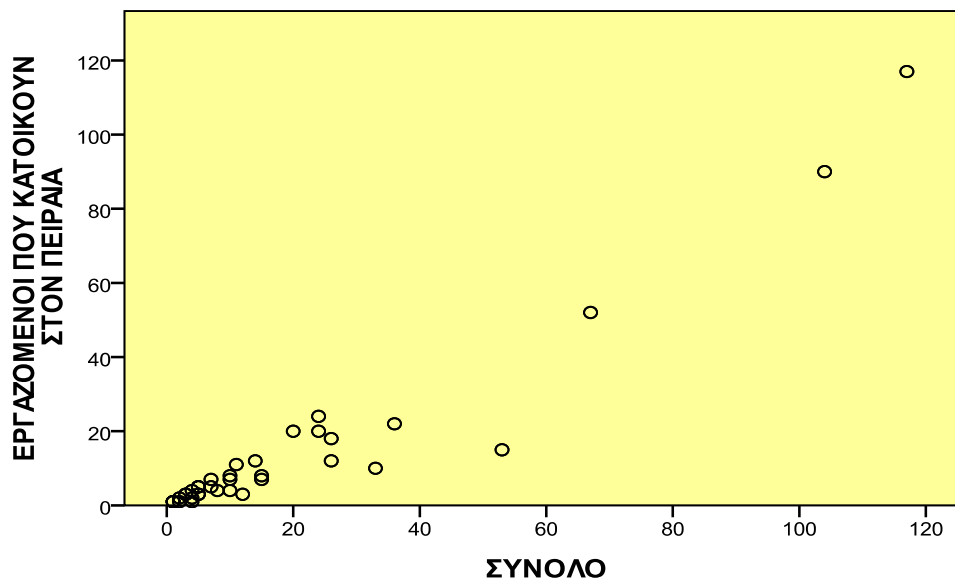
Στην παρουσίαση των αποτελεσμάτων της ερώτησης για το εάν οι εργαζόμενοι στις συναφείς επιχειρήσεις με τη λειτουργία του Λιμένα, είναι και κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, χρησιμοποιούμε πάλι, την γραφική απεικόνιση του θηκογράμματος, από την οποία προκύπτει ότι το 50% των επιχειρήσεων χρησιμοποιεί μέχρι 15 περίπου εργαζόμενους, που είναι και κάτοικοι του Πειραιά, ενώ τιμές πάνω από 52 είναι πιθανές αλλά δεν είναι τυπικές με βάση το δείγμα.



Διάγραμμα 9 : Αριθμός εργαζομένων που κατοικούν στον Πειραιά



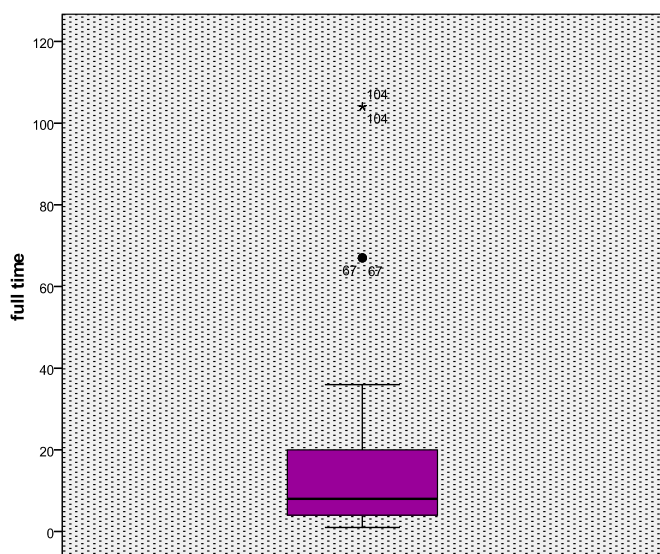
Επίσης από τη γραφική απεικόνιση των στοιχείων σε scatterplot, γίνεται απόλυτα εμφανές, ότι ο κύριος όγκος των εργαζομένων των επιχειρήσεων είναι κάτοικοι του Πειραιά.



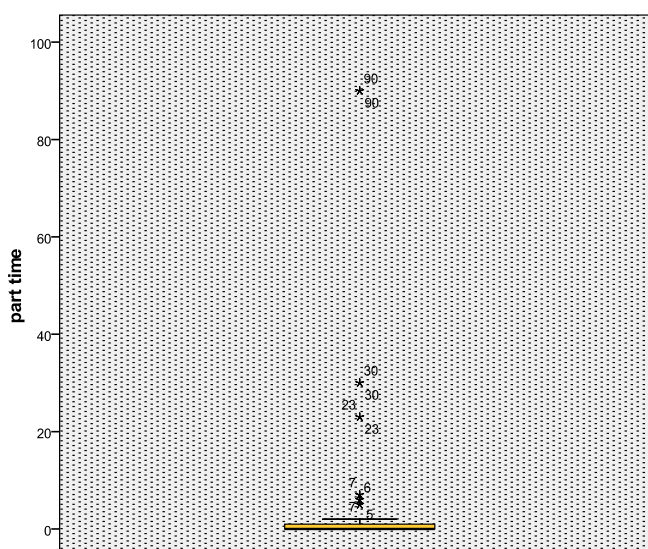
Διάγραμμα 10 : Αριθμός εργαζομένων που κατοικούν στον Πειραιά

### 5.2.7 Αριθμός εργαζομένων ανά καθεστώς απασχόλησης

Από τα δύο παρακάτω διαγράμματα μπορούμε να δούμε ότι ο κύριος όγκος των εργαζομένων που απασχολούν οι επιχειρήσεις είναι πλήρους ωραρίου. Ενώ επιχειρήσεις όπου οι μερικής απασχόλησης εργαζόμενοι είναι πλειοψηφία θεωρούνται μη τυπικές περιπτώσεις.



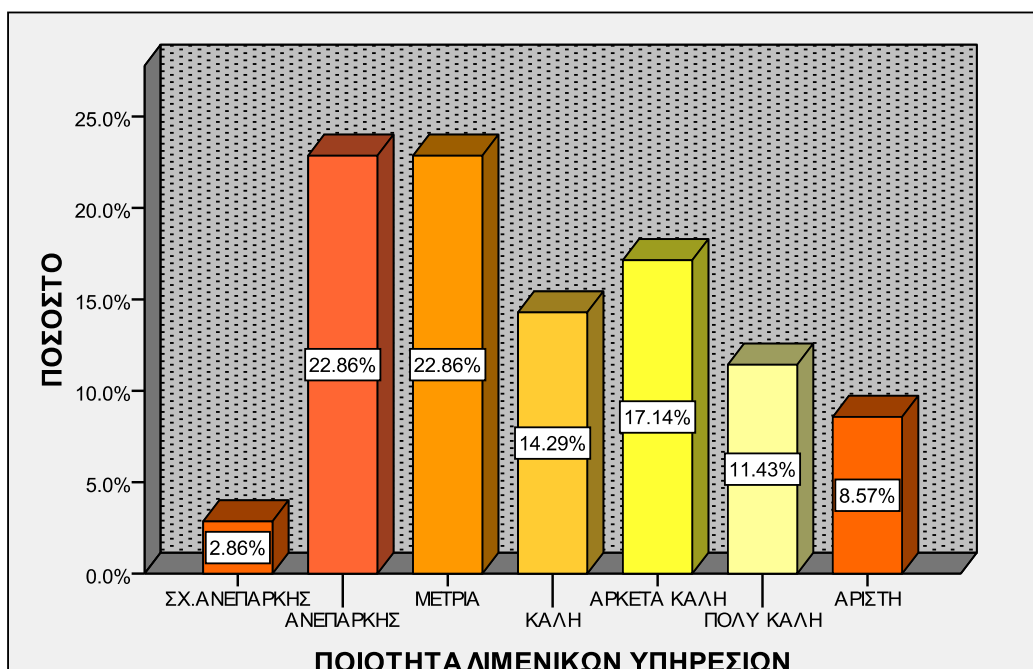
Διάγραμμα 11 : Αριθμός εργαζομένων πλήρους απασχόλησης



Διάγραμμα 12 : Αριθμός εργαζομένων μερικής απασχόλησης

### 5.2.8 Ποιότητα των Λιμενικών Υπηρεσιών

Στην ερώτηση για την αξιολόγηση των Λιμενικών υπηρεσιών το 22,86% των επιχειρήσεων, απαντάει ότι την κρίνει ανεπαρκή, ενώ ένα επίσης 22,86% απαντάει ότι τη βρίσκει μέτρια. Με μια όμως αναπροσαρμογή στην ερώτηση για ερμηνευτικούς λόγους, μπορούμε να πούμε ότι στην συγκεκριμένη απάντηση το μέτρια με το ανεπαρκή πλησιάζουν αρκετά στο νόημα που περικλείουν. Με αυτό τον τρόπο, μπορούμε να τα εντάξουμε και τα δύο στην αρνητική κλίμακα βαθμολόγησης και μαζί με το ποσοστό της απάντησης για ανεπαρκή ποιότητα των υπηρεσιών, να πούμε ότι στην ερώτηση για την ποιότητα των Λιμενικών υπηρεσιών το 48,58% απαντάει αρνητικά. Αντίθετα, θετική γνώμη για την ποιότητα των υπηρεσιών, έχει το 51,4% των ερωτηθέντων επιχειρήσεων.

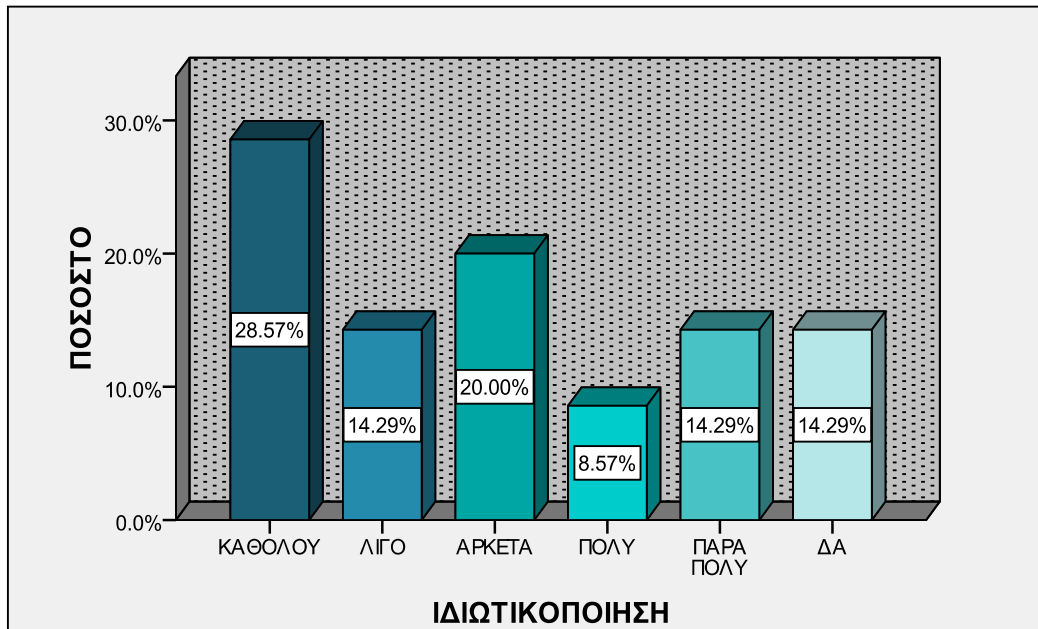


Διάγραμμα 13 : Ποιότητα των Λιμενικών Υπηρεσιών

### 5.2.9 Συμβολή της Ιδιωτικοποίησης κομματιού του Λιμένα στις Λιμενικές υπηρεσίες(π.χ ΣΕΜΠΟ)

Στην ερώτηση σχετικά με το αν θα συμβάλει η ιδιωτικοποίηση κομματιού του Λιμένα, στη βελτίωση των Λιμενικών Υπηρεσιών, το 28,57% των ερωτηθεισών επιχειρήσεων απαντάει ότι δεν θα συμβάλει καθόλου και το 14,29% ότι θα συμβάλει λίγο. Το 20% πιστεύει ότι η συμβολή θα είναι μέτρια, ενώ πολύ μεγάλη και πάρα πολύ μεγάλη απαντούν το 8,57% και το 14,29% αντίστοιχα.

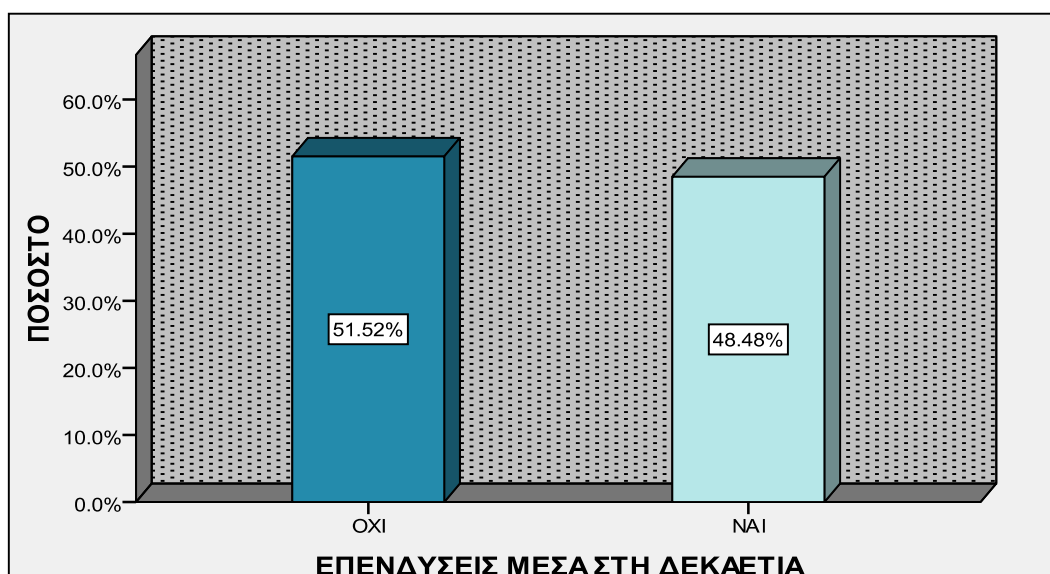
Ένα σημαντικό ποσοστό της τάξης του 14,29% δεν έχει άποψη για το ποιά θα είναι η συμβολή της ιδιωτικοποίησης κομματιού του Λιμένα στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Γενικά μπορούμε να πούμε, ότι οι ερωτηθείσες επιχειρήσεις είναι μοιρασμένες στην απάντηση αυτή, αφού και οι αρνητικά προδιατεθειμένες, αλλά και οι θετικά προσκείμενες, αποτελούν το 42,86% του δείγματος, έκαστος.



Διάγραμμα 14 : Συμβολή της Ιδιωτικοποίησης στις Λιμενικές υπηρεσίες

### 5.2.10 Επενδύσεις της επιχείρησης την τελευταία πενταετία

Οι ερωτηθείσες επιχειρήσεις που έκαναν επενδύσεις τη τελευταία πενταετία αποτελούν σε ποσοστό το 48,48% του συνόλου, ενώ το υπόλοιπο 51,52% δεν πραγματοποίησε καμία επένδυση τα τελευταία πέντε χρόνια.



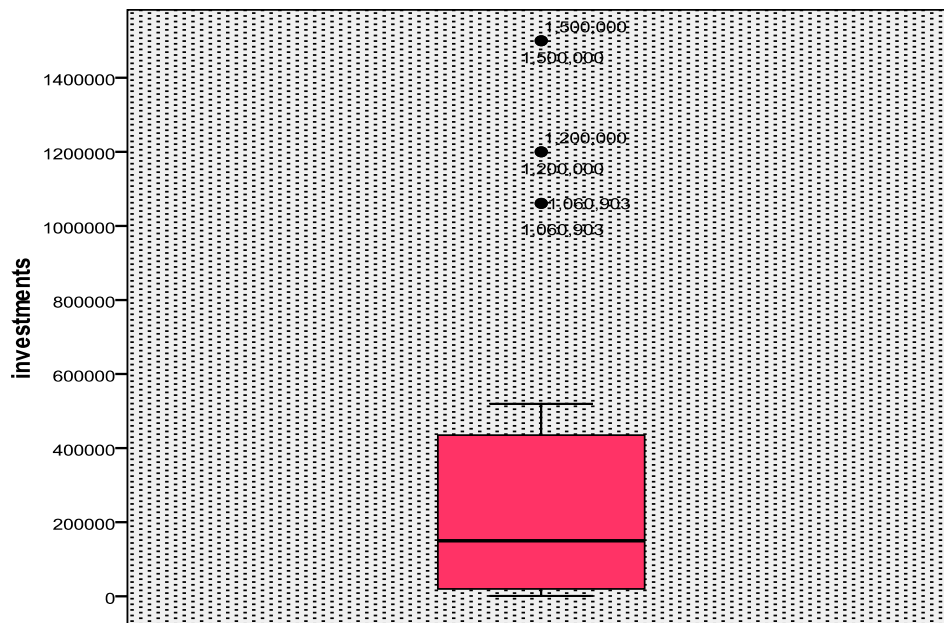
Διάγραμμα 15 : Επιχειρήσεις που έκαναν επενδύσεις την τελευταία πενταετία

Η μέση τιμή των επενδύσεων που έκαναν οι επιχειρήσεις είναι 343.125,19 €. Με ελάχιστη τιμή τα 1.000 € και μέγιστη το 1.500.000 €. Επειδή η διασπορά είναι πολύ μεγάλη (472.630,803) θα ελέγξουμε πως είναι κατανομημένες οι επενδύσεις.

Πίνακας 1 : Μέση τιμή των επενδύσεων

Descriptive Statistics						
	N	Range	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
investments	32	1499000	1000	1500000	343125.19	472630.803
Valid N (listwise)	32					

Για τον έλεγχο αυτό θα κατασκευάσουμε ένα box plot από το οποίο φαίνεται καθαρά ποιος είναι ο κύριος όγκος των επενδύσεων και συγκεκριμένα ότι το 50% των επιχειρήσεων έχουν κάνει επενδύσεις μέχρι και 500.000€

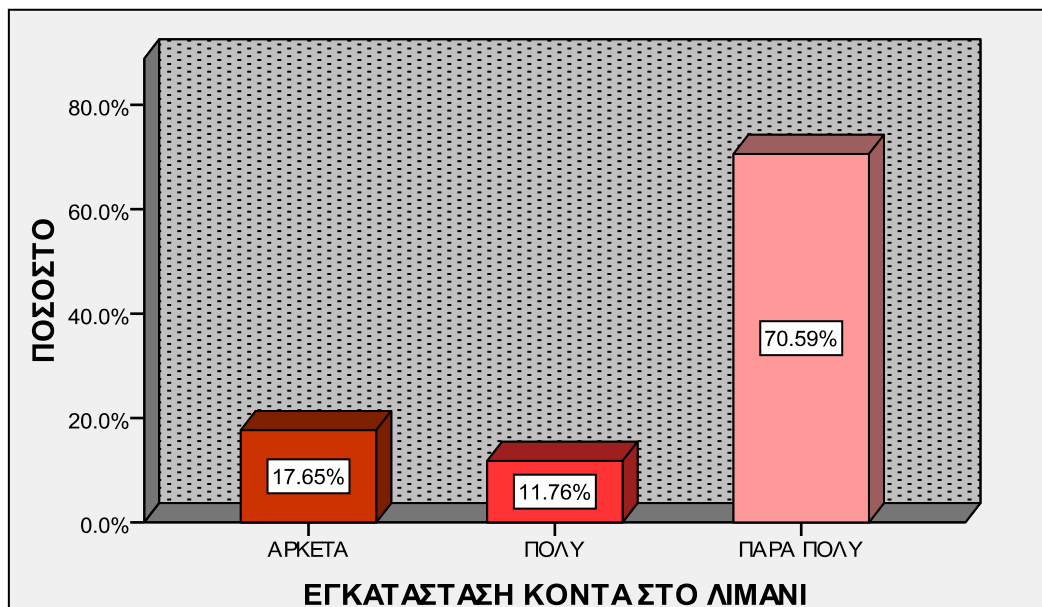


Διάγραμμα 16 : Επενδύσεις της επιχείρησης την τελευταία πενταετία

### 5.2.11 Κερδοφορία και Εύρυθμη λειτουργία της επιχείρησης σε σχέση με την εγκατάσταση της σε περιοχή κοντινή με το λιμάνι

Στην ερώτηση για το κατά πόσο θεωρούν οι επιχειρήσεις ότι σχετίζεται, η εγκατάσταση τους σε περιοχή κοντινή με το Λιμάνι, με την κερδοφορία της επιχείρησης και την εύρυθμη λειτουργία της, αν και υπήρχε αρνητική κλίμακα απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο, το 100% των απαντήσεων συγκεντρώθηκαν με διαβάθμιση, μόνο στη Θετική κλίμακα.

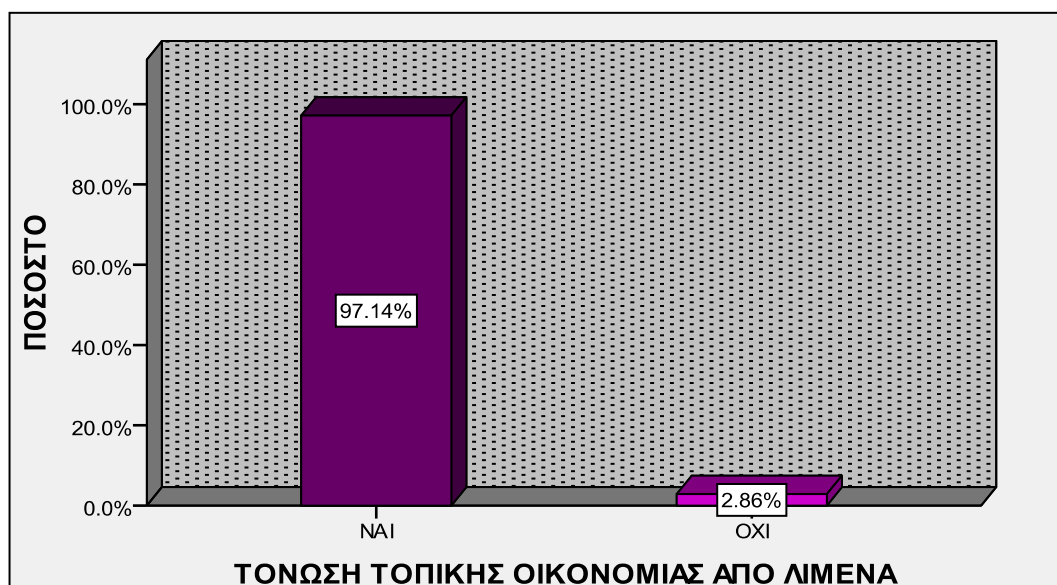
Συγκεκριμένα το 70,59% των επιχειρήσεων θεωρεί παρά πολύ καθοριστική την εγκατάσταση του σε περιοχή γειτονική με το Λιμάνι, το 11,76% την κρίνει πολύ σημαντική και το 17,65% των ερωτηθεισών επιχειρήσεων, θεωρεί ότι η εγκατάσταση σε γειτονική περιοχή με το Λιμάνι είναι αρκετά σημαντική.



Διάγραμμα 17 : Όφελος από εγκατάσταση της επιχείρησης κοντά στο Λιμάνι

#### 5.2.12a Τόνωση της Τοπικής Οικονομίας από τη λειτουργία του Λιμένα

Το 97,14% των επιχειρήσεων που πήραν μέρος στην έρευνα, θεωρεί ότι το λιμάνι τονώνει την Τοπική Οικονομία και μόνο ένα 2.86% των επιχειρήσεων, πιστεύει ότι η Τοπική Οικονομία δεν επηρεάζεται καθόλου από τη Λειτουργία του Λιμένα.



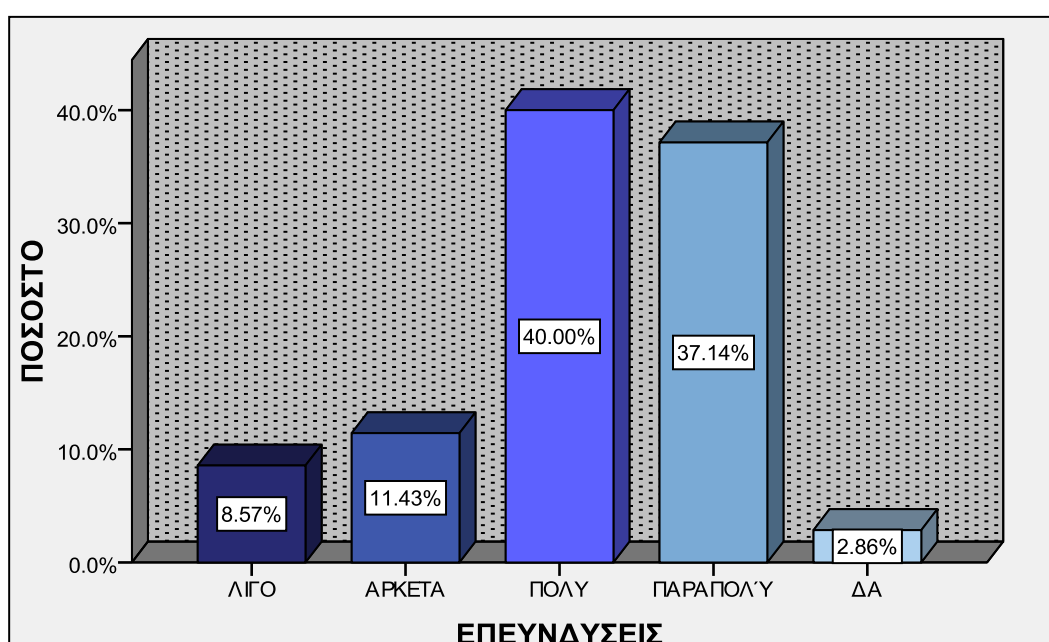
Διάγραμμα 18 : Συμβολή του Λιμένα στην Τοπική Οικονομία

### 5.2.12β Αξιολόγηση παραγόντων που επηρεάζουν την Τοπική Οικονομία

#### ❖ Τοπικές επενδύσεις

Το 40% των επιχειρήσεων που ρωτήθηκαν πιστεύει ότι οι Τοπικές επενδύσεις αυξάνονται πολύ λόγω του Λιμένα και το 37,14% θεωρεί ότι αυξάνονται πάρα πολύ, λόγω της Λειτουργίας του Λιμένα. Το 11,43%, πιστεύει ότι επηρεάζονται θετικά αρκετά και μόλις το 8,57% θεωρεί ότι οι Τοπικές επενδύσεις αυξάνονται λίγο.

Γενικά σε ένα ποσοστό του 88,57% οι ερωτηθείσες επιχειρήσεις θεωρούν ότι οι Τοπικές επενδύσεις επηρεάζονται θετικά από την ύπαρξη και λειτουργία του Λιμένα

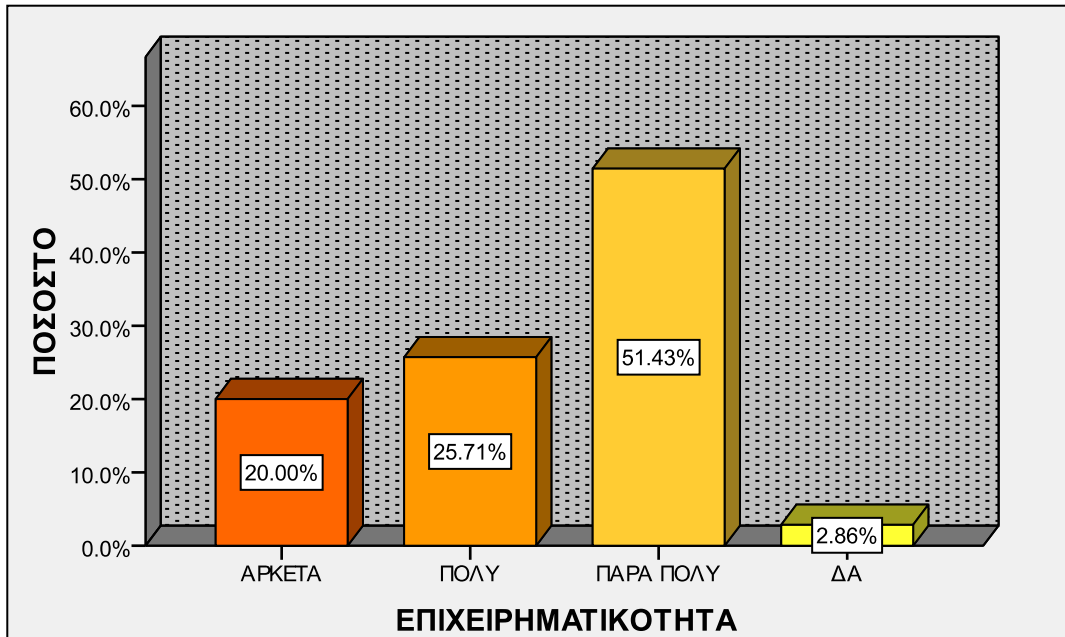


Διάγραμμα 19 : Επίδραση του Λιμένα στις Τοπικές επενδύσεις

#### ❖ Τοπική επιχειρηματικότητα

Όσον αφορά τη Τοπική επιχειρηματικότητα και το κατά πόσο επηρεάζεται θετικά από το Λιμένα, οι απαντήσεις των επιχειρήσεων εξαντλούνται στην θετική μόνο κλίμακα. Συγκεκριμένα το 51,43% θεωρεί ότι αυξάνεται πάρα πολύ, το 25,71% ότι επηρεάζεται θετικά κατά πολύ και το 20% πιστεύει ότι το Λιμάνι συμβάλει αρκετά στην αύξηση της.

Γενικά, το 97,14% των ερωτηθεισών επιχειρήσεων, θεωρεί, ότι η Τοπική επιχειρηματικότητα επηρεάζεται θετικά από τον Λιμένα.

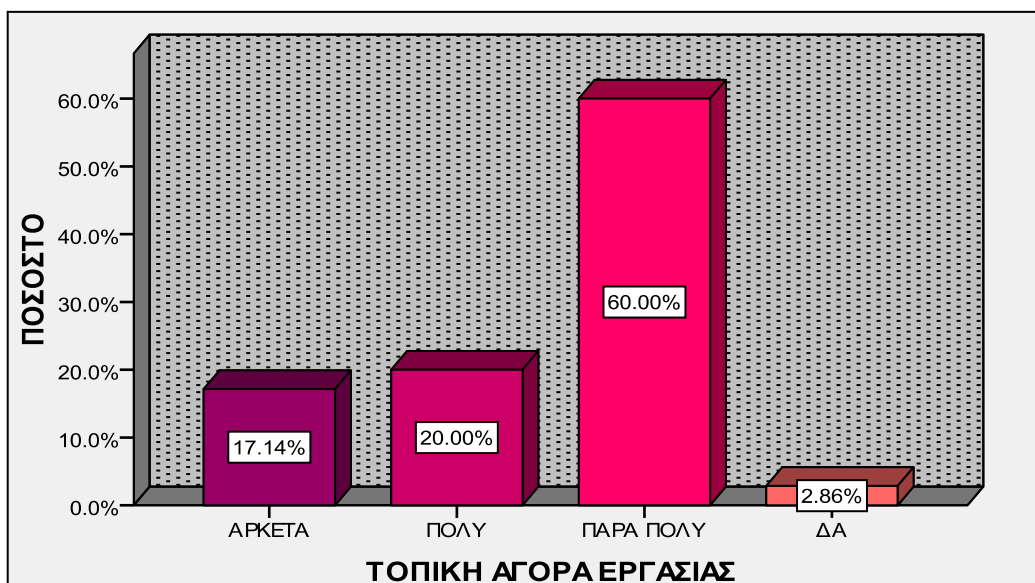


Διάγραμμα 20 : Επίδραση του Λιμένα στην Τοπική επιχειρηματικότητα

❖ *Τοπική αγορά εργασίας-Απασχόληση*

Οι απαντήσεις και σε αυτή την ερώτηση περιορίστηκαν στην θετική κλίμακα και έτσι όπως διαμορφώνονται με βάση το δείγμα βλέπουμε ότι , το 60% των επιχειρήσεων θεωρούν ότι το Λιμάνι ενισχύει πάρα πολύ την Τοπική αγορά εργασίας-Απασχόληση 20% πιστεύει ότι ενισχύεται κατά πολύ και το 17,14% θεωρεί ότι επηρεάζεται αρκετά.

Γενικά το 97,14% πιστεύει, ότι η τοπική αγορά εργασίας ενισχύεται από το Λιμάνι και τις δραστηριότητες γύρω από αυτό.

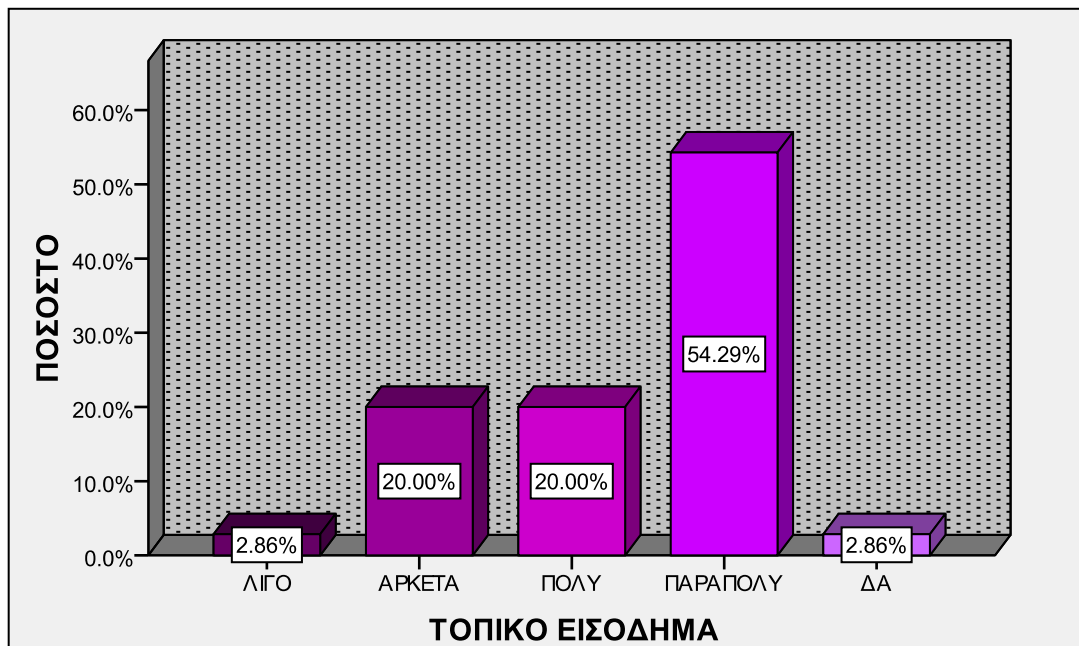


Διάγραμμα 21 : Επίδραση του Λιμένα στην Τοπική αγορά εργασίας-Απασχόληση

### ❖ Τοπικό εισόδημα

Το 54,29% των επιχειρήσεων που πήραν μέρος στην έρευνα, θεωρούν, ότι το Τοπικό εισόδημα αυξάνεται πάρα πολύ, ενώ ένα 20% πιστεύει ότι αυξάνεται κατά πολύ, καθώς και ένα επίσης 20% ότι αυξάνεται αρκετά. Στην ερώτηση αυτή εμφανίζεται και το ποσοστό του 2.86% που θεωρεί ότι το Τοπικό εισόδημα επηρεάζεται λίγο, από τη Λειτουργία του Λιμένα.

Σε σύνολο, το 94,29% των επιχειρήσεων πιστεύει ότι το τοπικό εισόδημα επηρεάζεται θετικά από το Λιμάνι.



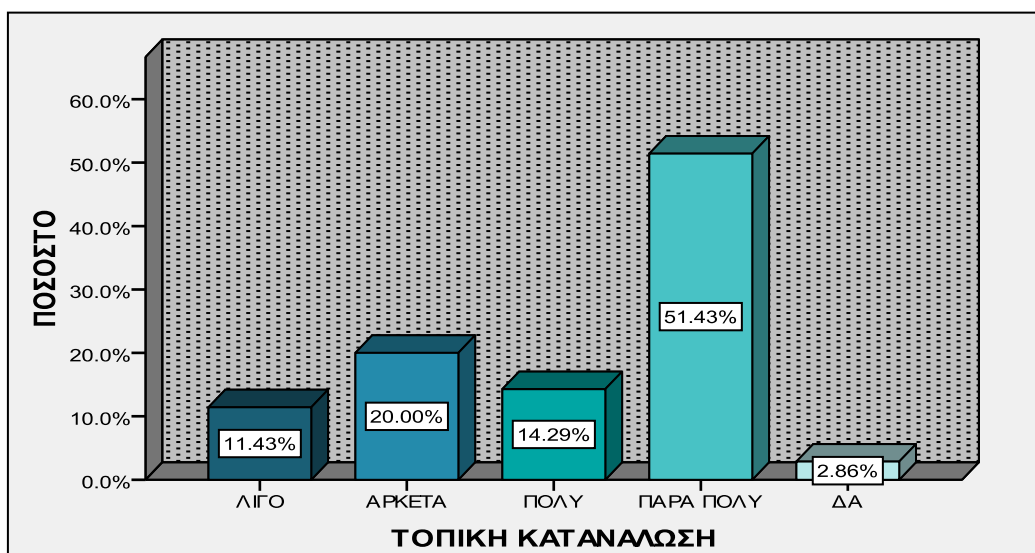
Διάγραμμα 22 : Επίδραση του Λιμένα στο Τοπικό εισόδημα

### ❖ Τοπική κατανάλωση

Στην ερώτηση για το κατά πόσο θεωρούν ότι αυξάνεται η Τοπική Κατανάλωση, το 51,43% των επιχειρήσεων απαντάει πάρα πολύ, το 14,29% πιστεύει ότι η τοπική κατανάλωση αυξάνεται πολύ και το 20% πιστεύει ότι, ενισχύεται αρκετά. Ένα ποσοστό της τάξης του 11,43%, θεωρεί ότι η τοπική κατανάλωση αυξάνεται λίγο.

Γενικά το 85,72% έχουν θετική γνώμη για τη επιρροή του Λιμένα στην αύξηση της τοπικής Κατανάλωσης.





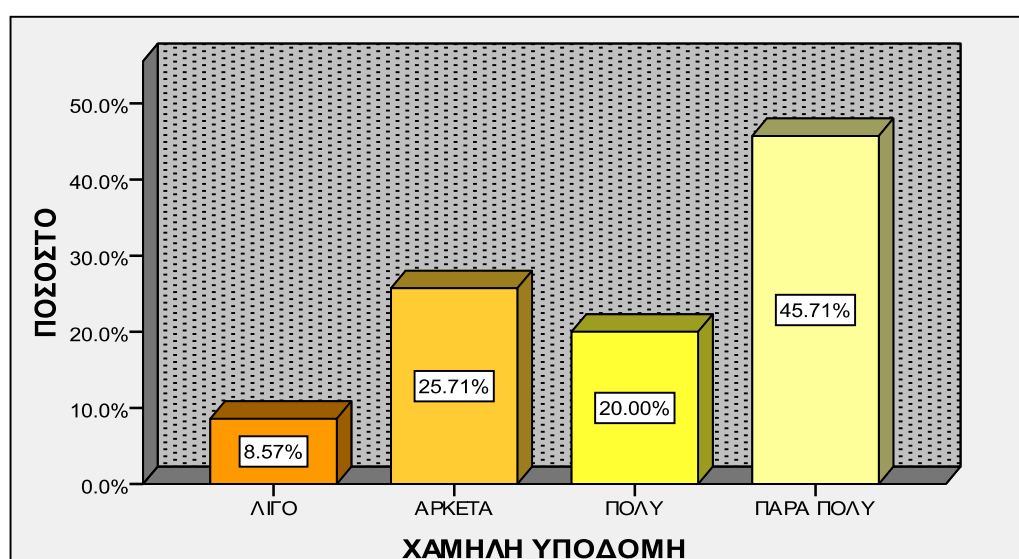
Διάγραμμα 23 : Επίδραση του Λιμένα στην Τοπική κατανάλωση

### 5.2.13 Προβλήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία του λιμανιού, σε σχέση με το κατά πόσο επηρεάζουν την λειτουργία και την κερδοφορία της επιχείρησης

#### ❖ *Ελλιπής υποδομή*

Το 45,71% των επιχειρήσεων, θεωρούν ότι η ελλιπής υποδομή του Λιμένα επηρεάζει πάρα πολύ την κερδοφορία και την λειτουργία της επιχειρήσεις τους, ένα 20% πιστεύει ότι επηρεάζεται πολύ και το 25,71% θεωρεί ότι επηρεάζεται αρκετά. Το 8,57% των ερωτηθεισών επιχειρήσεων θεωρεί ότι επηρεάζεται λίγο από την ελλιπή υποδομή του Λιμένα.

Γενικά το 91,42% των επιχειρήσεων θεωρεί ότι η ελλιπής υποδομή του Λιμένα σχετίζεται αρνητικά με την κερδοφορία και την λειτουργία της επιχείρησής τους.

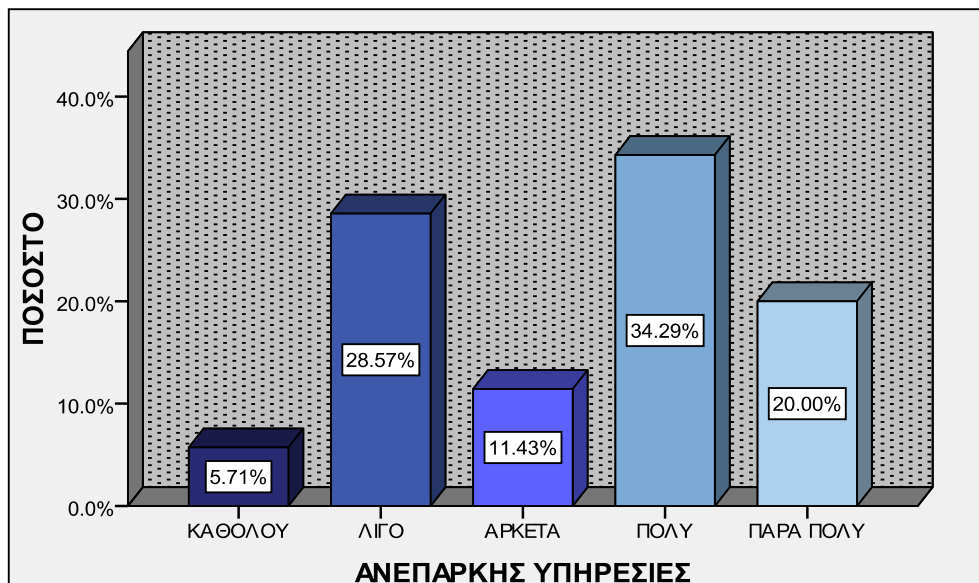


Διάγραμμα 24 : Επίδραση της ελλιπούς υποδομής του Λιμένα στις επιχειρήσεις

### ❖ Χαμηλή ποιότητα Λιμενικών υπηρεσιών

Το 20% των ερωτηθεισών επιτηρήσεων θεωρεί ότι η χαμηλή ποιότητα Λιμενικών υπηρεσιών επηρεάζει πάρα πολύ την επιχείρησή τους, το 34,29% πιστεύει ότι το πρόβλημα αυτό την επηρεάζει κατά πολύ και το 11,43% πιστεύει ότι επηρεάζεται αρκετά. Το 28,57% των επιχειρήσεων θεωρεί ότι η χαμηλή ποιότητα των υπηρεσιών τις επηρεάζει λίγο και το 5,71% απαντάει ότι δεν επηρεάζεται καθόλου από τη χαμηλή τους ποιότητα.

Συνολικά το 65,72% θεωρεί ότι επηρεάζονται άμεσα από τη χαμηλή ποιότητα των Λιμενικών Υπηρεσιών, ενώ το 34,28% πιστεύει ότι δεν επηρεάζεται.

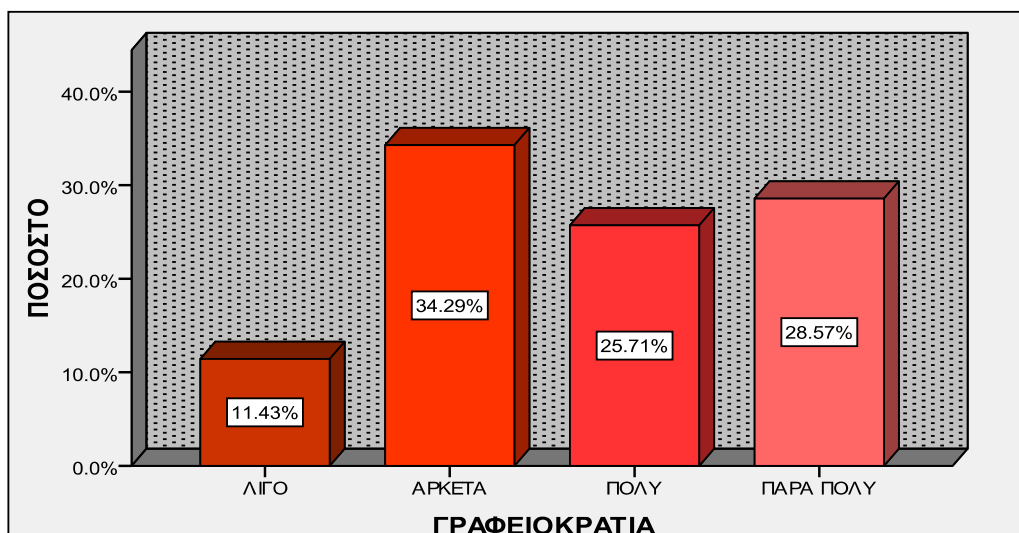


Διάγραμμα 25 : Επίδραση των ελλιπών υπηρεσιών του Λιμένα στις επιχειρήσεις

### ❖ Γραφειοκρατικές δυσλειτουργίες

Οι Γραφειοκρατικές δυσλειτουργίες, επηρεάζουν πάρα πολύ το 28,57% των επιχειρήσεων, πολύ το 25,71% και αρκετά το 34,29%. Το 11,43% των επιχειρήσεων θεωρεί ότι η λειτουργία και η κερδοφορία τους επηρεάζεται λίγο.

Συνολικά το 88,57% των επιχειρήσεων, πιστεύει ότι επηρεάζεται αρνητικά από τις γραφειοκρατικές δυσλειτουργίες

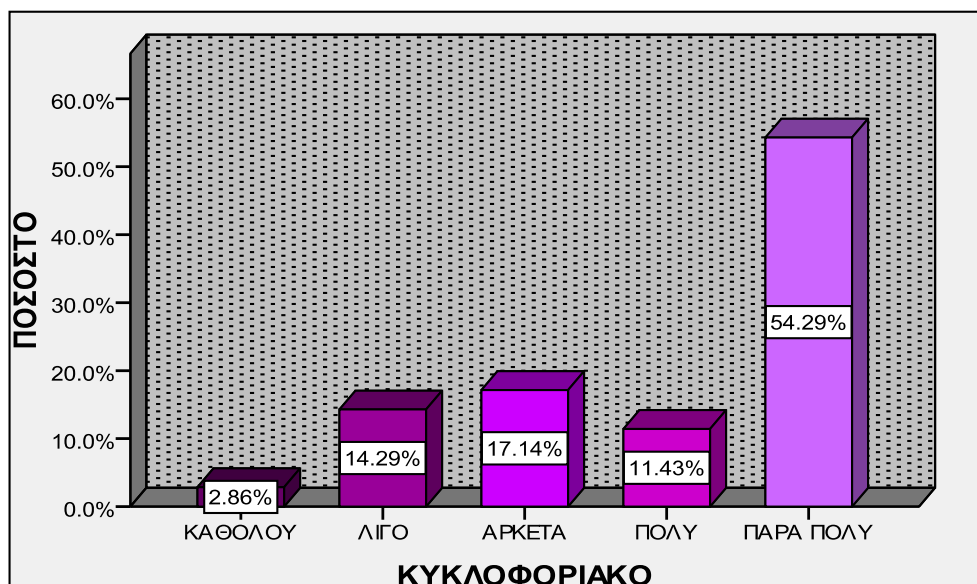


Διάγραμμα 26 : Επίδραση της γραφειοκρατίας στις επιχειρήσεις

#### ❖ *Κυκλοφοριακό*

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα, επηρεάζει πάρα πολύ το 54,29% των επιχειρήσεων, πολύ το 11,43% και αρκετά το 17,14%. Το 14,29% των επιχειρήσεων θεωρεί ότι η λειτουργία και η κερδοφορία τους επηρεάζεται λίγο και το 2,86% καθόλου.

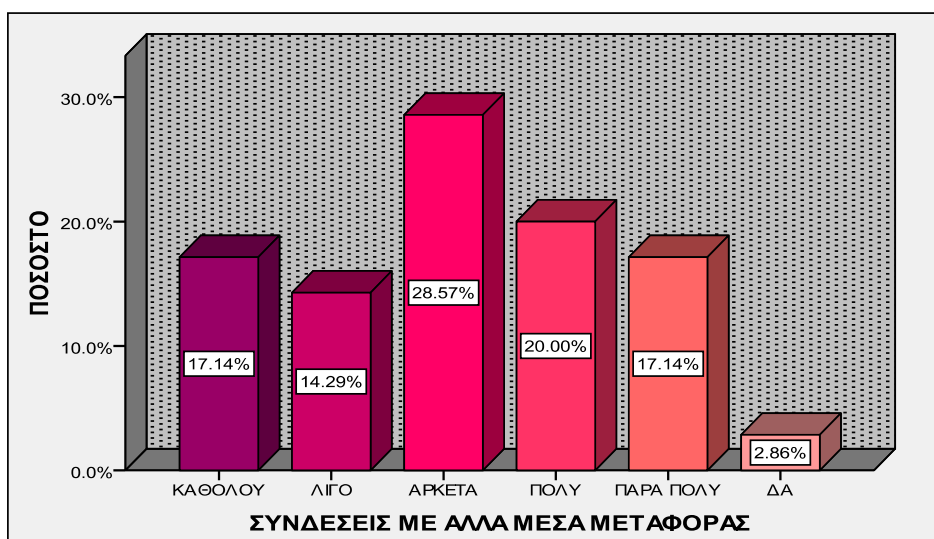
Συνολικά το 82,86% των επιχειρήσεων, πιστεύει ότι επηρεάζεται αρνητικά από το κυκλοφοριακό και το 17,15% θεωρεί ότι δεν επηρεάζεται.



Διάγραμμα 27 : Επίδραση του κυκλοφοριακού στις επιχειρήσεις

### ❖ *Ανεπαρκείς συνδέσεις με άλλα Μέσα*

Το 17,14% των ερωτηθεισών επιτηρήσεων θεωρεί ότι οι ανεπαρκείς συνδέσεις με άλλα Μέσα, επηρεάζουν πάρα πολύ την επιχείρησή τους, το 20% πιστεύει ότι το πρόβλημα αυτό την επηρεάζει κατά πολύ και το 28,57% πιστεύει ότι επηρεάζεται αρκετά. Το 14,29% των επιχειρήσεων θεωρεί οι ανεπαρκείς συνδέσεις με άλλα Μέσα τις επηρεάζουν λίγο και το 17,14% απαντάει ότι δεν επηρεάζεται καθόλου από το πρόβλημα. Συνολικά το 65,71% θεωρεί ότι επηρεάζονται άμεσα από τις ανεπαρκείς συνδέσεις με άλλα Μέσα Υπηρεσιών, ενώ το 31,43% πιστεύει ότι δεν επηρεάζεται από το συγκεκριμένο πρόβλημα η επιχείρησή του.

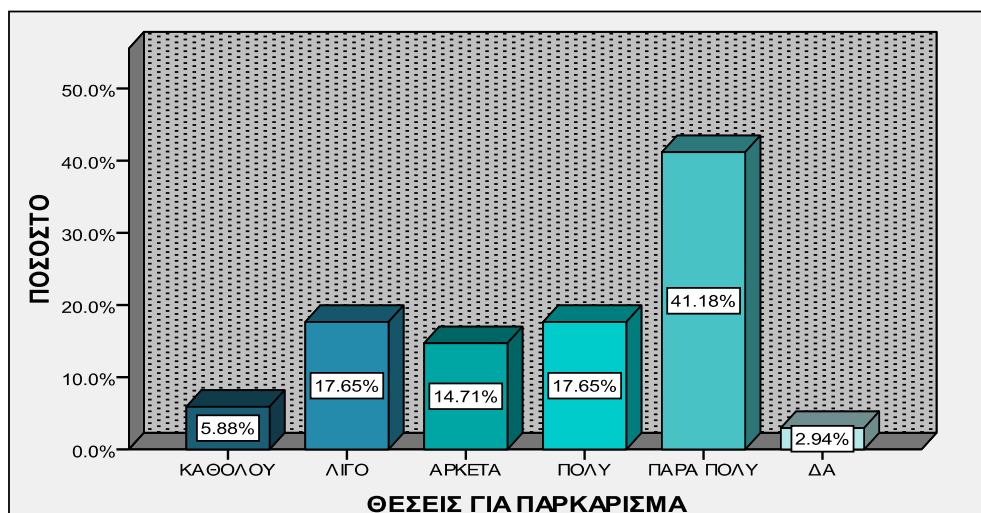


Διάγραμμα 28 : Επίδραση των ελλιπών συνδέσεων με άλλα μέσα στις επιχειρήσεις

### ❖ *Ελλιπείς χώροι στάθμευσης*

Οι ελλιπείς χώροι στάθμευσης, επηρεάζουν πάρα πολύ το 41,18% των επιχειρήσεων, πολύ το 17,65% και αρκετά το 14,71%. Το 17,65% των επιχειρήσεων θεωρεί ότι η λειτουργία και η κερδοφορία τους επηρεάζεται λίγο από την έλλειψη σε χώρους στάθμευσης και το 5,88% καθόλου.

Συνολικά το 73,54% των επιχειρήσεων, πιστεύει ότι επηρεάζεται αρνητικά από την έλλειψη σε χώρους στάθμευσης και το 23,53% θεωρεί ότι δεν επηρεάζεται



Διάγραμμα 29 : Επίδραση των ελλείπων χώρων στάθμευσης στις επιχειρήσεις

#### 5.2.14 Πρόθεση για αλλαγή επαγγελματικής στέγης και μετακίνηση εκτός Δήμου

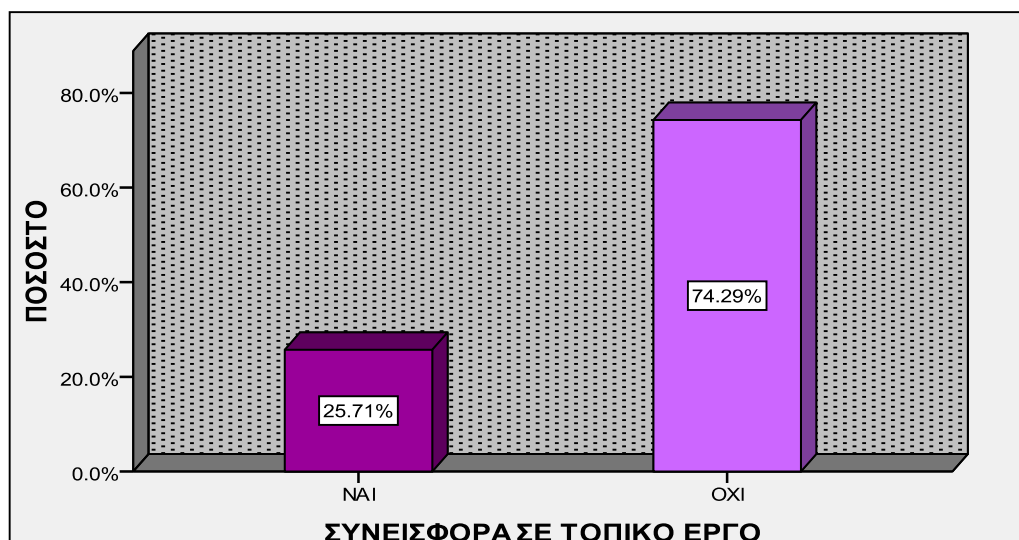
Στην ερώτηση σχετικά με το αν υπάρχει πρόθεση κάποια στιγμή στο άμεσο μέλλον για αλλαγή της επαγγελματικής στέγης, το 17,65% απαντάει ότι υπάρχει πρόθεση μετακίνησης και το 82,35% ότι δεν υπάρχει.



Διάγραμμα 30 : Πρόθεση για αλλαγή επαγγελματικής στέγης

#### 5.2.15 Συνεισφορά σε Τοπικό έργο

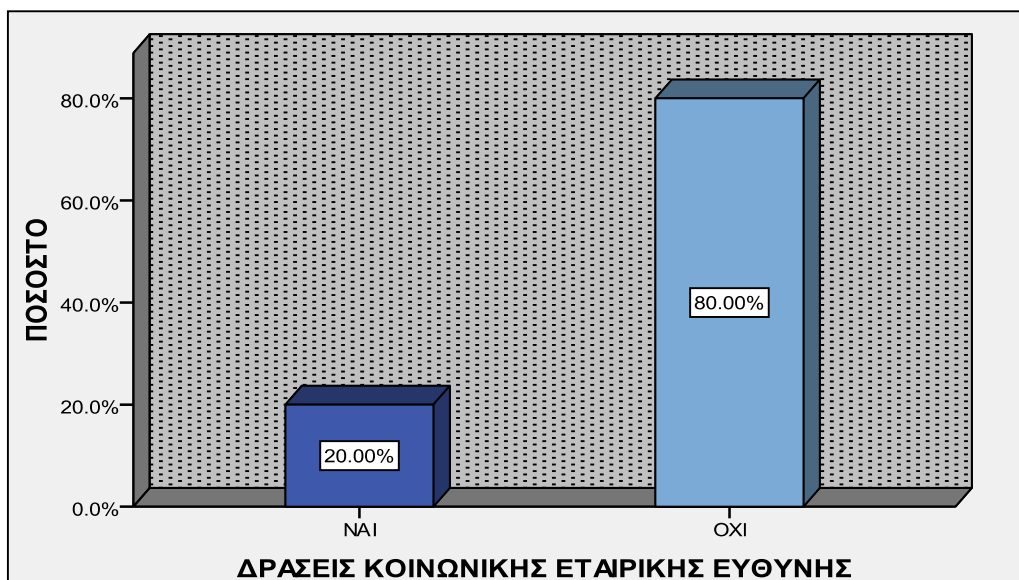
Στην ερώτηση σχετικά με το αν η επιχείρηση έχει συνεισφέρει οικονομικά σε κάποιο Τοπικό έργο, το 25,71% απαντάει ότι έχει συνεισφέρει και το 74,29% ότι δεν έχει χρηματοδοτήσει με οποιονδήποτε τρόπο κάποιο Τοπικό έργο.



Διάγραμμα 31 : Συνεισφορά των επιχειρήσεων σε Τοπικό έργο

### 5.2.16 Δράσεις στον Τομέα της Κοινωνικής εταιρικής ευθύνης

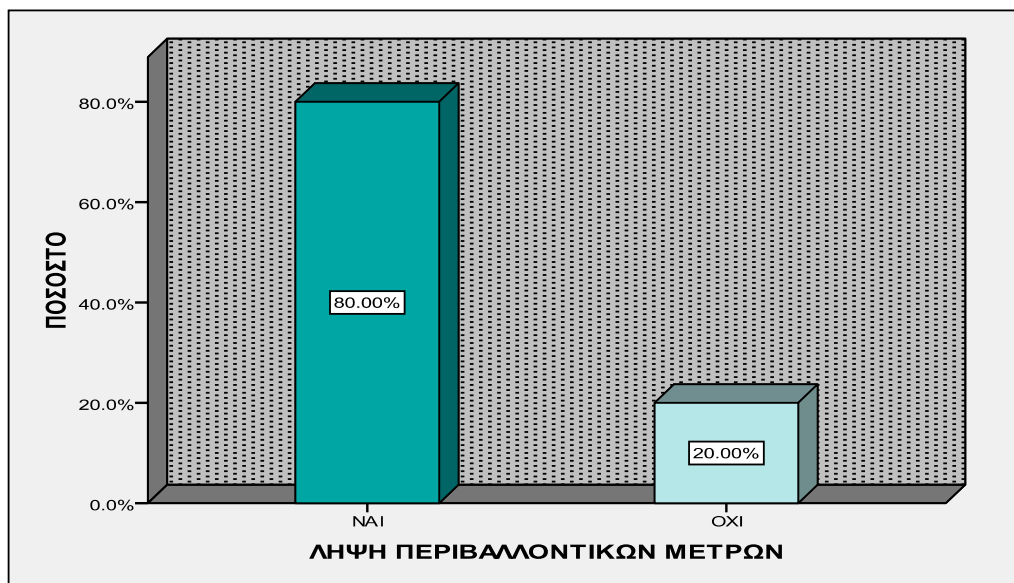
Στην ερώτηση σχετικά με το αν η επιχείρηση έχει αναλάβει δράσεις στον Τομέα της Κοινωνικής εταιρικής ευθύνης, το 20% απαντάει ότι έχει αναλάβει και το 80% ότι δεν έχει αναλάβει καμία δράση



Διάγραμμα 32 : Δράσεις στον Τομέα της Κοινωνικής εταιρικής ευθύνης

### 5.2.17 α Μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος

Στην ερώτηση σχετικά με το αν η επιχείρηση λαμβάνει μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, το 80% απαντάει ότι ναι, λαμβάνει κάποια μέτρα και το 20% ότι δεν λαμβάνει κανένα μέτρο.

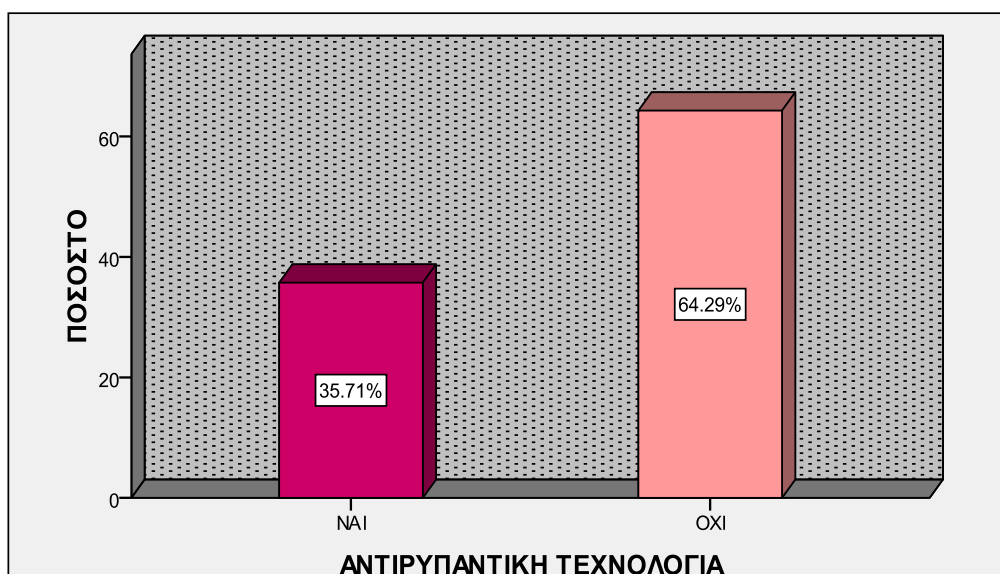


Διάγραμμα 33 : Λήψη περιβαλλοντικών μέτρων

### 5.2.17β Περιβαλλοντικά μέτρα

#### ❖ Αντιρρυπαντική τεχνολογία

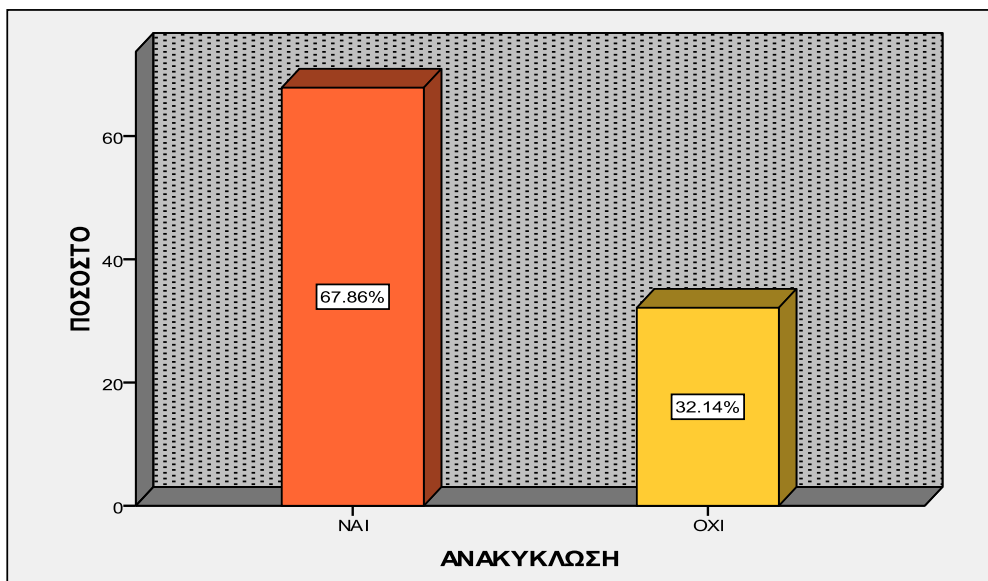
Αντιρρυπαντική τεχνολογία χρησιμοποιούν το 35,71% των επιχειρήσεων που πήραν μέρος στην έρευνα και απάντησαν ότι λαμβάνουν κάποιο μέτρο για την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ το 64,29% απάντησε ότι δεν χρησιμοποιεί.



Διάγραμμα 34 : Χρήση αντιρρυπαντικής τεχνολογίας

#### ❖ Ανακύκλωση (Υλικού-Μηχανημάτων)

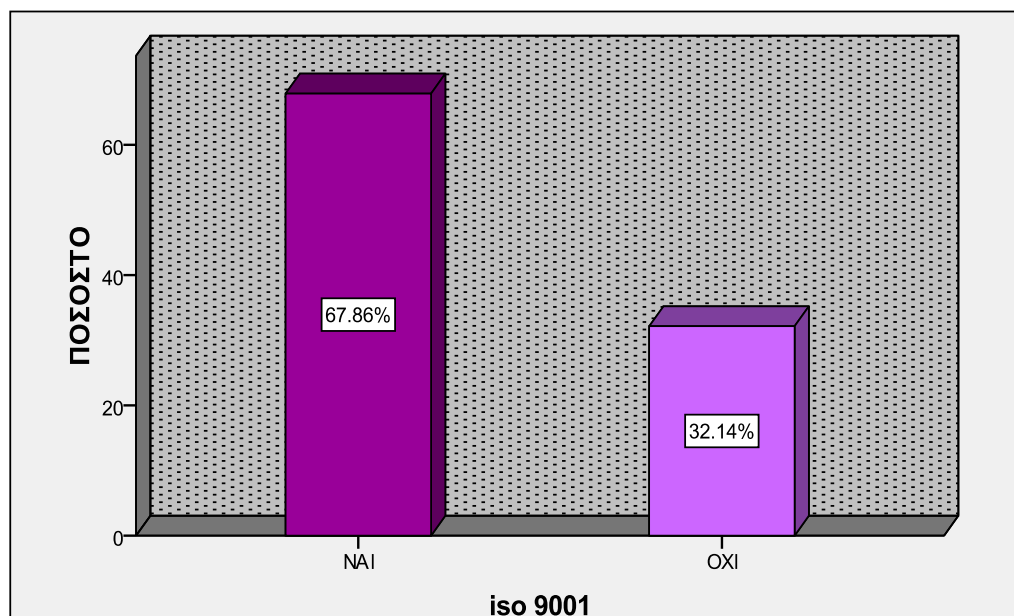
Ανακύκλωση (Υλικού-Μηχανημάτων) κάνουν το 67,86% των επιχειρήσεων που πήραν μέρος στην έρευνα και απάντησαν ότι λαμβάνουν κάποιο μέτρο για την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ το 32,14% απάντησε ότι δεν ανακυκλώνει.



Διάγραμμα 35 : Ανακύκλωση

#### ❖ Πιστοποίηση ISO: 9001: 2000

Πιστοποίηση ISO: 9001: 2000 χρησιμοποιούν το 67,86% των επιχειρήσεων που πήραν μέρος στην έρευνα και απάντησαν ότι λαμβάνουν κάποιο μέτρο για την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ το 32,14% απάντησε ότι δεν χρησιμοποιεί.

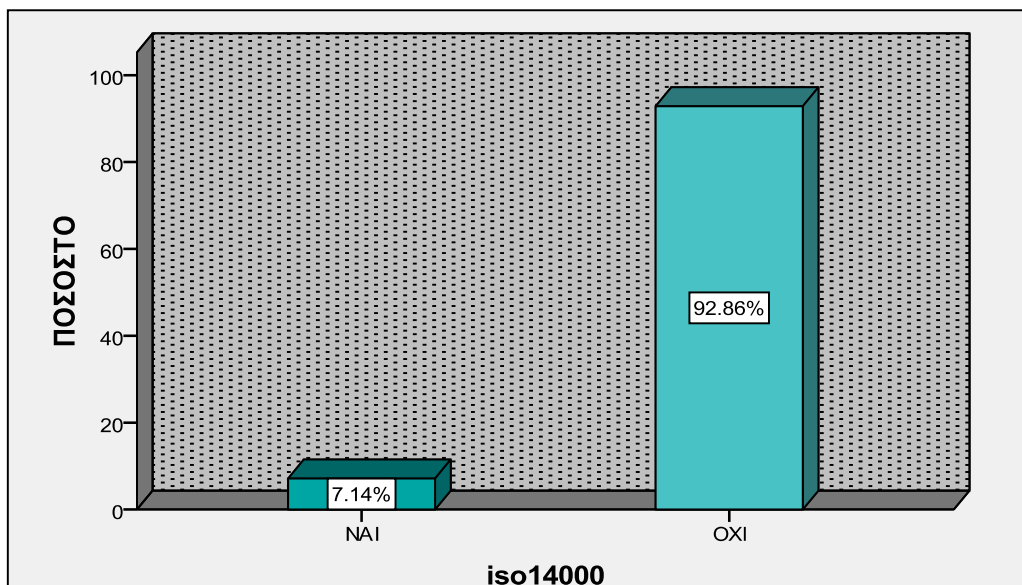


Διάγραμμα 36 : Χρήση Πιστοποίησης ISO: 9001: 2000

#### ❖ Πιστοποίηση ISO: 14000

Πιστοποίηση ISO: 14000 χρησιμοποιούν το 7,14% των επιχειρήσεων που πήραν μέρος στην έρευνα και απάντησαν ότι λαμβάνουν κάποιο μέτρο για την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ το 92,86% απάντησε ότι δεν χρησιμοποιεί.

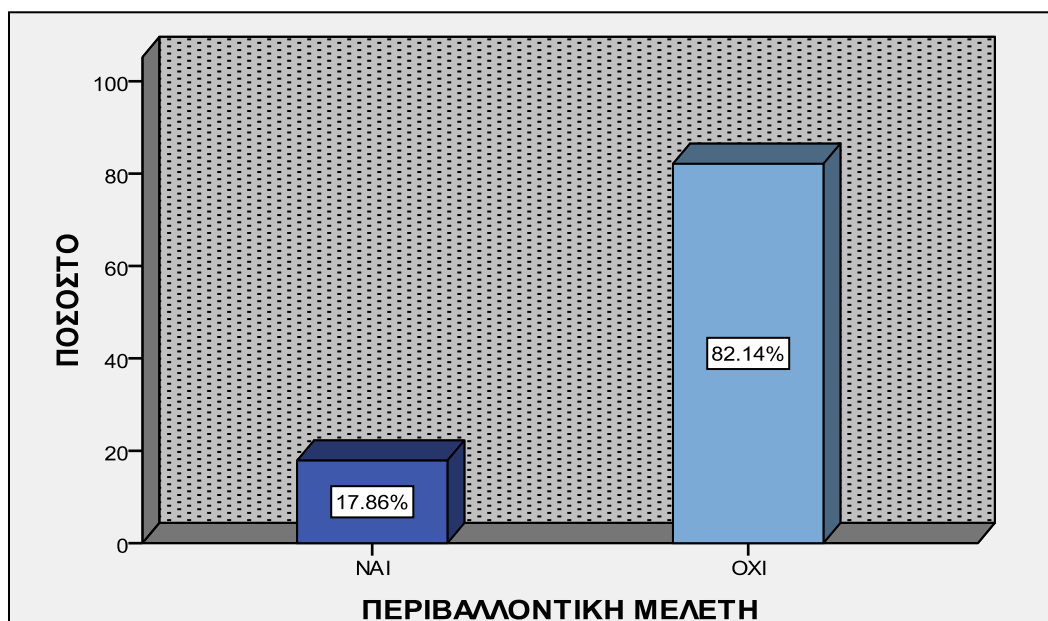




Διάγραμμα 37 : Χρήση Πιστοποίησης ISO: 14000

❖ **Σύνταξη μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων**

Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, συντάσσουν το 17,86% των επιχειρήσεων που πήραν μέρος στην έρευνα και απάντησαν ότι λαμβάνουν κάποιο μέτρο για την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ το 82,14% απάντησε ότι δεν συντάσσει κάποια μελέτη.



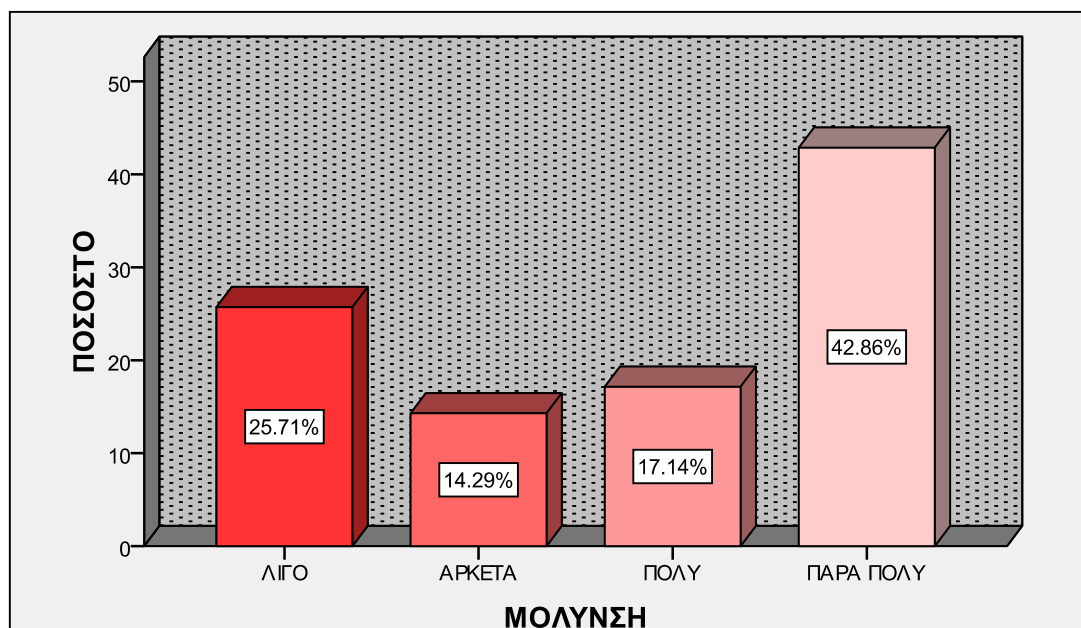
Διάγραμμα 38 : Χρήση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων

**5.2.18 Πως επηρεάζουν τα προβλήματα που συνδέονται με τη λειτουργία του Λιμένα, την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά**

❖ **Περιβαλλοντική ρύπανση**

Σύμφωνα με τις ερωτηθείσες επιχειρήσεις, το 42,86% πιστεύει ότι η περιβαλλοντική ρύπανση επηρεάζει την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά πάρα πολύ. Το 17,14% θεωρεί ότι επηρεάζεται πολύ και ένα ποσοστό του 14,29% των επιχειρήσεων πιστεύει ότι επηρεάζεται αρκετά. Το 25,71% θεωρεί ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επηρεάζεται λίγο από την περιβαλλοντική ρύπανση.

Συνολικά, όμως το 74,29% πιστεύει ότι η επιρροή που δέχεται η περιοχή του Πειραιά από την Περιβαλλοντική ρύπανση που προκαλεί το Λιμάνι, είναι μεγάλη.

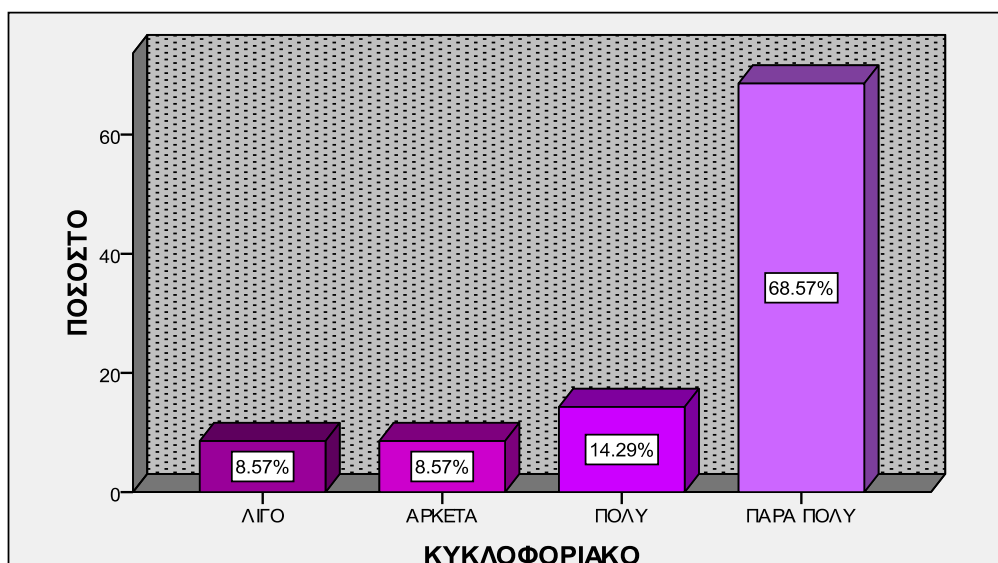


Διάγραμμα 39 : Επίδραση του Λιμένα στο περιβαλλοντικό πρόβλημα

#### ❖ *Κυκλοφοριακό*

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα, επηρεάζει πάρα πολύ την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά σύμφωνα με το 68,57% των επιχειρήσεων, πολύ σύμφωνα με το 14,29% και αρκετά με βάση το 8,57% των επιχειρήσεων. Το 8,57% των επιχειρήσεων θεωρεί ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επηρεάζεται λίγο.

Συνολικά το 91,43% των επιχειρήσεων, πιστεύει ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επηρεάζεται πολύ αρνητικά από το κυκλοφοριακό.

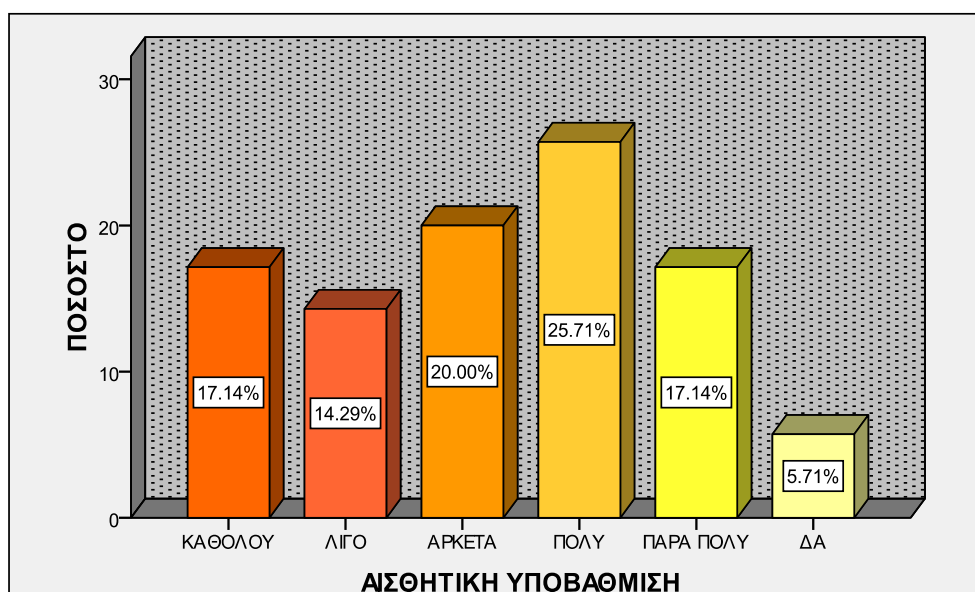


Διάγραμμα 40 : Επίδραση του Λιμένα στο κυκλοφοριακό πρόβλημα

#### ❖ Αισθητική υποβάθμιση περιοχής

Σύμφωνα με τις ερωτηθείσες επιχειρήσεις, το 17,14% πιστεύει ότι το Λιμάνι προκαλεί αισθητική υποβάθμιση σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό. Το 25,71% θεωρεί ότι προκαλεί αισθητική υποβάθμιση σε πολύ μεγάλο βαθμό και ένα ποσοστό του 20% των επιχειρήσεων πιστεύει ότι η περιοχή υποβαθμίζεται αισθητικά αρκετά. Το 14,29% θεωρεί ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά υποβαθμίζεται αισθητικά λίγο και το 17,14% ότι δεν προκαλείται καθόλου αισθητική υποβάθμιση.

Συνολικά, το 62,85% των επιχειρήσεων πιστεύει ότι προκαλείται αισθητική υποβάθμιση της Περιοχής από τη λειτουργία του Λιμένα, ενώ το 31,43% θεωρεί ότι η περιοχή δεν υποβαθμίζεται αισθητικά.

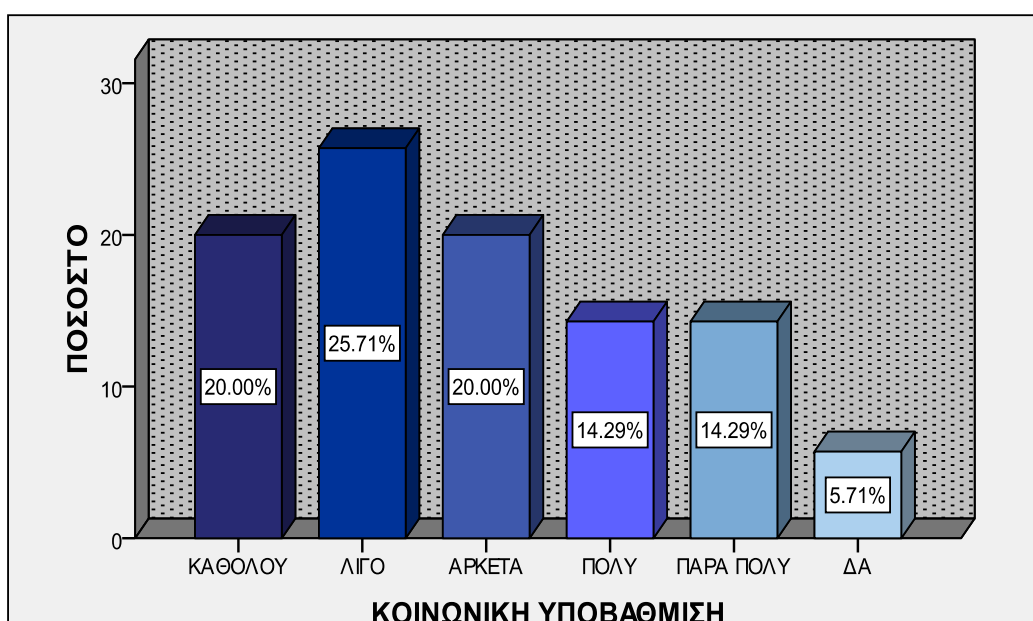


Διάγραμμα 41 : Επίδραση του Λιμένα στην αισθητική υποβάθμιση

### ❖ Κοινωνική υποβάθμιση περιοχής

Σύμφωνα με τις ερωτηθείσες επιχειρήσεις, το 14,29% πιστεύει ότι το Λιμάνι προκαλεί κοινωνική υποβάθμιση σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό. Επίσης ένα 14,29% των επιχειρήσεων θεωρεί ότι προκαλεί κοινωνική υποβάθμιση σε πολύ μεγάλο βαθμό και ένα ποσοστό του 20% των επιχειρήσεων πιστεύει ότι η περιοχή υποβαθμίζεται κοινωνικά αρκετά. Το 25,71% θεωρεί ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά υποβαθμίζεται κοινωνικά λίγο και το 20% ότι δεν προκαλείται υποβαθμίζεται καθόλου.

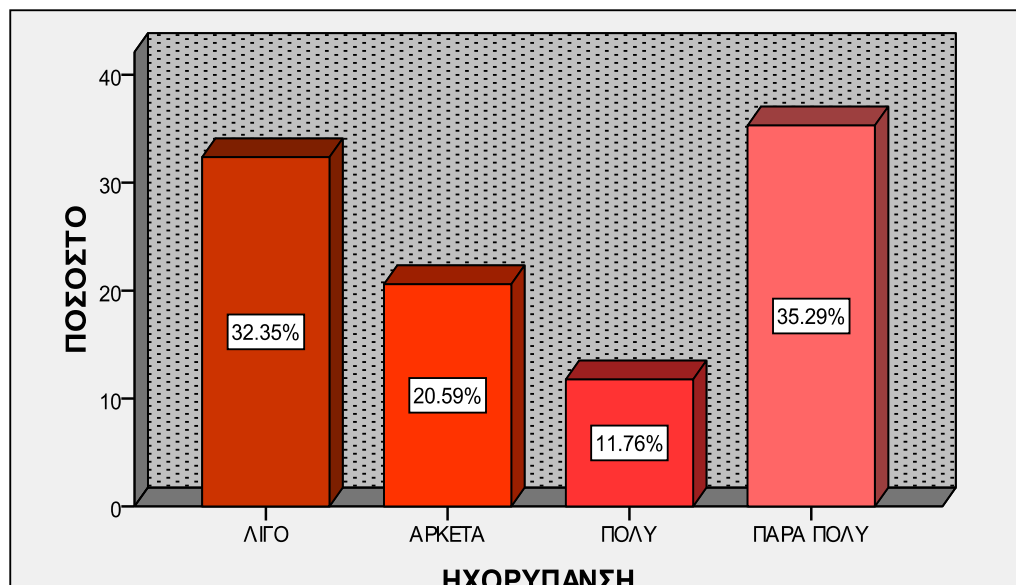
Συνολικά, το 48,58% των επιχειρήσεων πιστεύει ότι προκαλείται κοινωνική υποβάθμιση της Περιοχής από τη λειτουργία του Λιμένα, ενώ το 45,71% θεωρεί ότι η περιοχή δεν υποβαθμίζεται κοινωνικά.



Διάγραμμα 42 : Επίδραση του Λιμένα στην κοινωνική υποβάθμιση

### ❖ Ηχορύπανση

Η ηχορύπανση που προκαλείται από τη λειτουργία του Λιμένα, επηρεάζει πάρα πολύ την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά σύμφωνα με το 35,29% των επιχειρήσεων, πολύ σύμφωνα με το 11,76% και αρκετά με βάση το 20,59% των επιχειρήσεων. Το 32,35% των επιχειρήσεων θεωρεί ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επηρεάζεται λίγο. Συνολικά το 67,64% των επιχειρήσεων, πιστεύει ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επηρεάζεται πολύ αρνητικά από την ηχορύπανση.

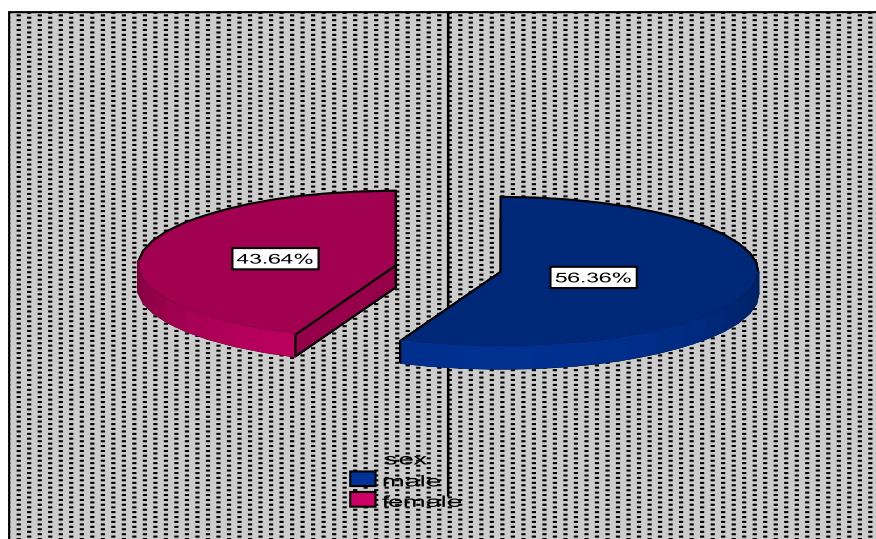


Διάγραμμα 43 : Επίδραση του Λιμένα στην ηχορύπανση

### 5.3 Περιγραφική ανάλυση των ερωτηματολόγιων των πολιτών-χρηστών

#### 5.3.1 Φύλο

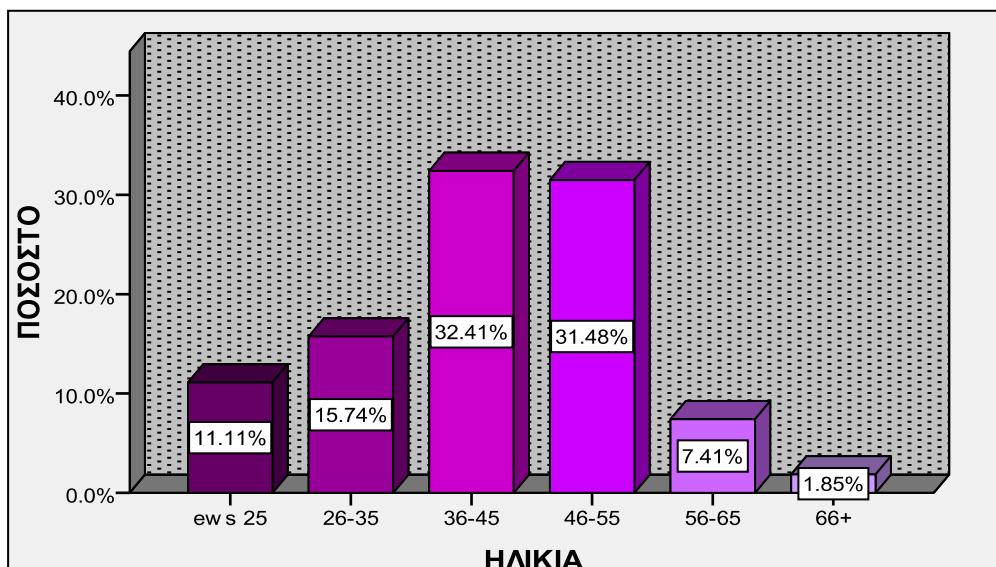
Στην έρευνα για τη συμβολή του Λιμένα στη Τοπική Ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, από τους 110 πολίτες-χρήστες που πήραν μέρος το 43,64% είναι γυναίκες και το 53.36% είναι άνδρες.



Διάγραμμα 44 : Φύλο

### 5.3.2 Ηλικία

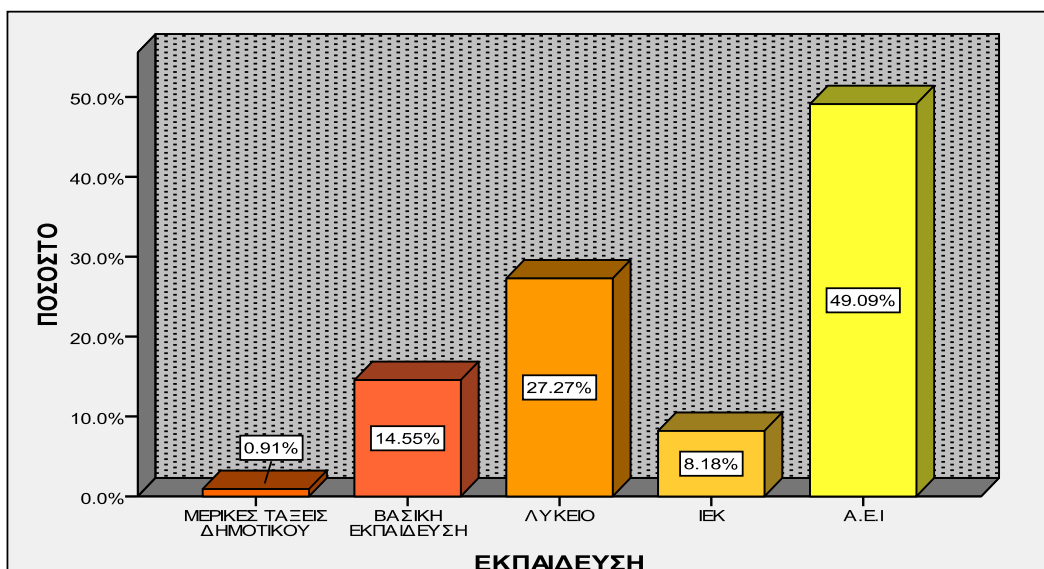
Η ηλικιακή κατανομή του δείγματος διαμορφώνεται ως εξής: το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνει η ηλικία 35-45 με ποσοστό 32,41%, ακολουθεί η ηλικία 46-55 με ποσοστό 31,48% και η ηλικία 26-35 με ποσοστό 15,74%. Κάτω από 25 ετών το ποσοστό που αναφέρεται είναι 11,11%



Διάγραμμα 45 : Ηλικιακή διάρθρωση

### 5.3.3 Ανώτατο Μορφωτικό επίπεδο

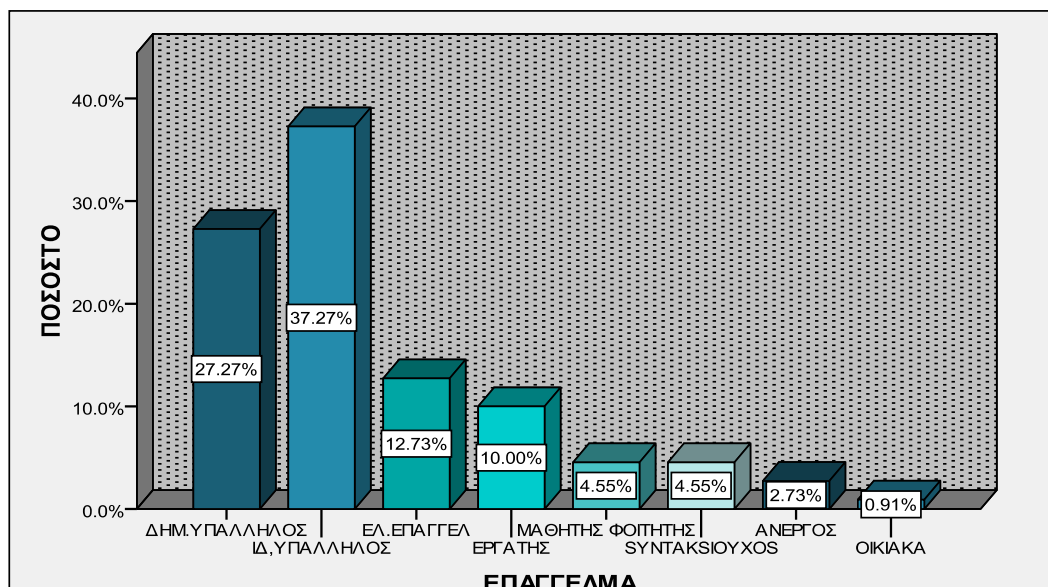
Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων (49,09%), είναι απόφοιτοι Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος ( ΑΕΙ), το 27,27% είναι απόφοιτοι λυκείου και το 14,55% έχουν δεχτεί τη βασική εκπαίδευση. Το 8,18% έχει τελειώσει κάποιο ΙΕΚ.



Διάγραμμα 46 : Μορφωτικό επίπεδο

### 5.3.4 Επάγγελμα

Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων, της τάξης του 37,27%, είναι Ιδιωτικοί υπάλληλοι και ακολουθούν οι Δημόσιοι υπάλληλοι με ποσοστό 27,27%. Το 12,73% των ερωτηθέντων είναι ελεύθεροι επαγγελματίες και ένα 10% είναι εργάτες, ενώ με το ίδιο ποσοστό του 4,55% εμφανίζονται οι μαθητές-φοιτητές και οι συνταξιούχοι.

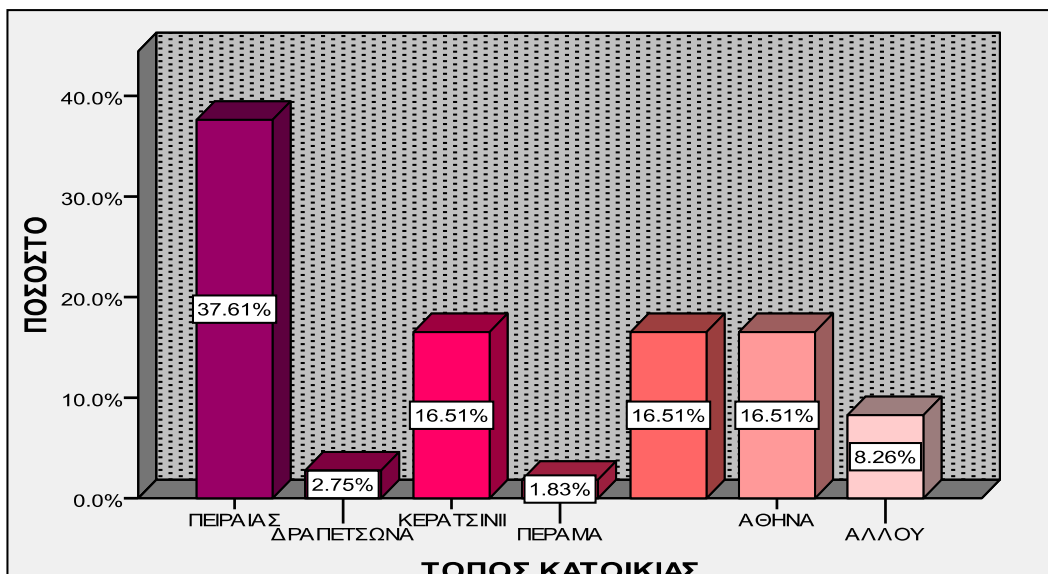


Διάγραμμα 47 : Επάγγελμα

### 5.3.5 Τόπος Μόνιμης κατοικίας

Όσον αφορά το τόπο μόνιμης κατοικίας των ερωτηθέντων, το μεγαλύτερο ποσοστό του 37,61% κατοικεί στο Δήμο του Πειραιά, το 16,51% στο Κερατσίνι, καθώς και ένα επίσης 16,51% κατοικεί σε άλλη περιοχή του Πειραιά με την ευρύτερη έννοια. Το 2,75% κατοικεί στη Δραπετσώνα και το 1,83% στο Πέραμα. Τέλος ένα 16,51% του δείγματος κατοικεί στην περιοχή της Αθήνας και το 8,26% σε άλλη περιοχή εκτός Αθήνας και Πειραιά.

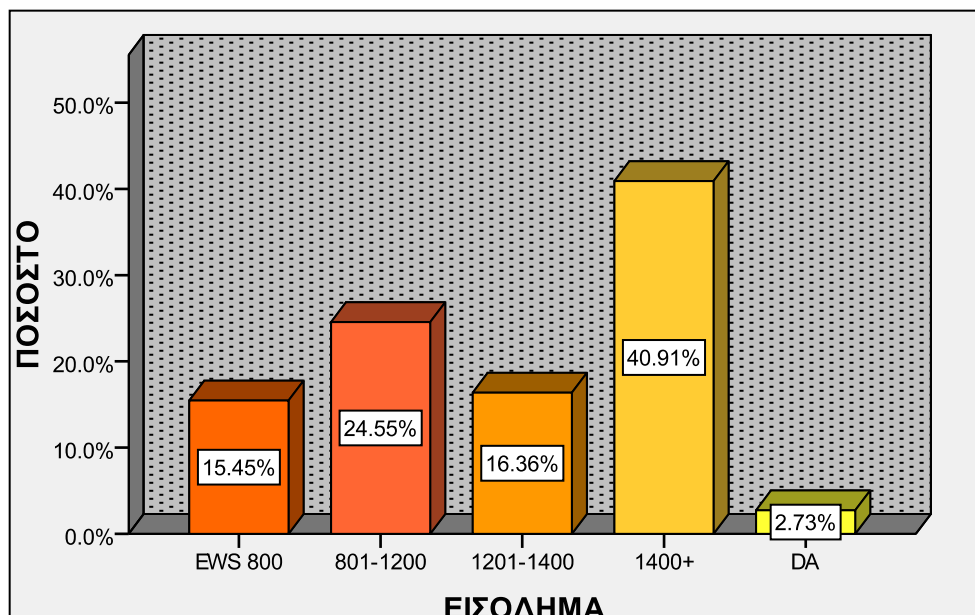
Γενικά από το σύνολο των ερωτηθέντων το 75,21% είναι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά και το υπόλοιπο 24,77% είναι απλά χρήστες



Διάγραμμα 48 : Τόπος μόνιμης κατοικίας

### 5.3.6 Οικονομική κατάσταση – Μέσο μηνιαίο εισόδημα

Το 40,91% των πολιτών-χρηστών που πήραν μέρος στην έρευνα έχει εισόδημα από 1.400€ και πάνω, το 24,55% βρίσκεται στην εισοδηματική κλίμακα των 801-1.200€, το 16,36% στην κλίμακα μηνιαίου εισοδήματος 1.201-1.400€ και τέλος το 15,45% έχει μέσο μηνιαίο εισόδημα έως 800€

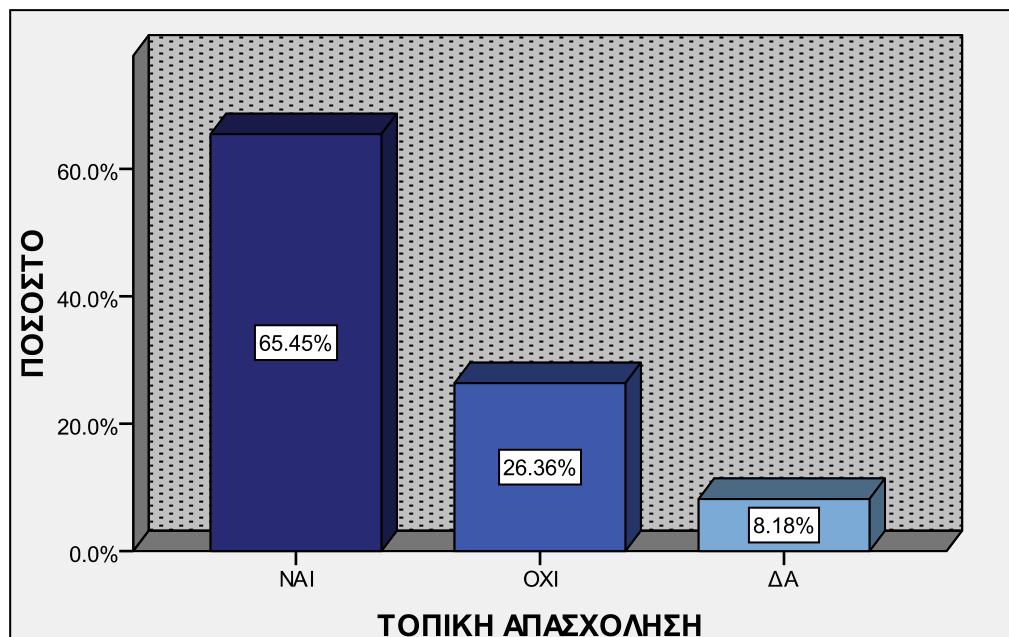


Διάγραμμα 49 : Εισοδηματική κλίμακα

### 5.3.7a Εργασία στον Πειραιά ή στην ευρύτερη περιοχή του



Το 65,45% των ερωτηθέντων εργάζεται στο Πειραιά ή στην ευρύτερη περιοχή του και το 26,36% εργάζεται σε άλλη περιοχή.

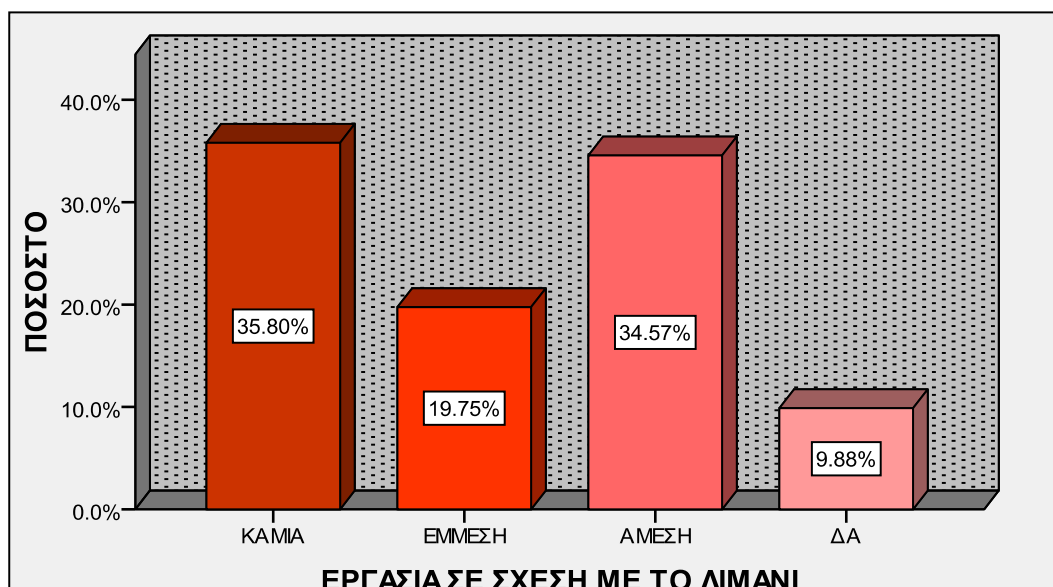


Διάγραμμα 50 : Εργασία στον Πειραιά ή στην ευρύτερη περιοχή του

### 5.3.7β Σχέση με τη δραστηριότητα-λειτουργία του Λιμένα

Το 35,8% των ερωτηθέντων που απάντησαν ότι στο Πειραιά δεν έχουν καμία σχέση με τη λειτουργία του Λιμένα. Το 19,75% απάντησαν ότι η εργασία τους έχει έμμεση σχέση με το Λιμένα και το 34,57% ότι η απασχόληση τους συνδέεται άμεσα με τη δραστηριότητα – λειτουργία του Λιμένα.

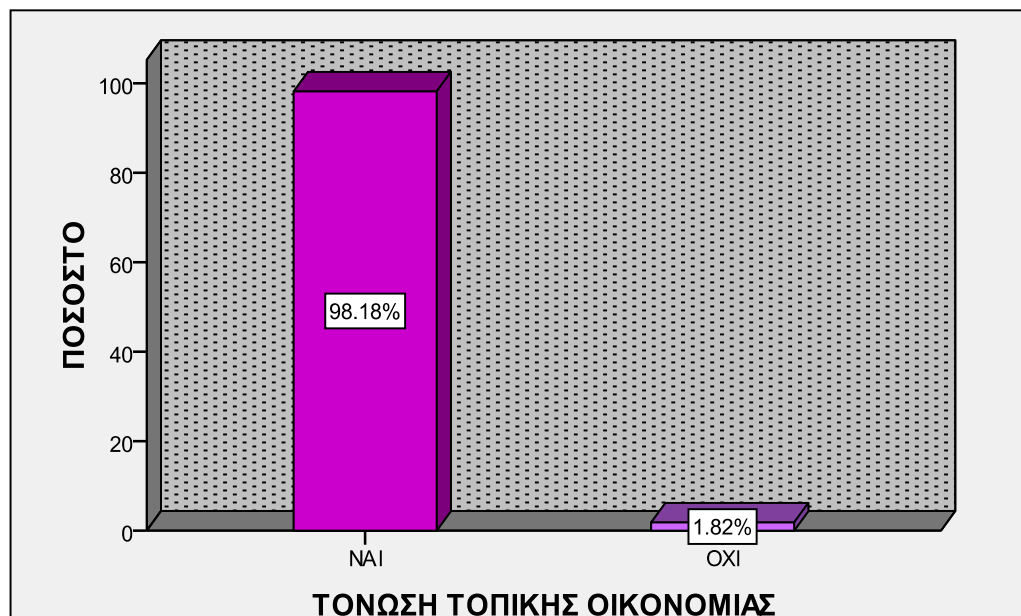
Συνολικά, μπορούμε να πούμε ότι σχέση με το Λιμένα, είτε άμεση, είτε έμμεση, έχει το 54,32% των ερωτηθέντων που εργάζονται στον Πειραιά



Διάγραμμα 51 : Εργασία σε σχέση με τον Λιμένα

### 5.3.8α Τόνωση της Τοπικής Οικονομίας από τη λειτουργία του Λιμένα

Το 98,18% των πολιτών-χρηστών που πήραν μέρος στην έρευνα, θεωρεί ότι το λιμάνι τονώνει την Τοπική Οικονομία και μόνο ένα 1,82% των ερωτηθέντων, πιστεύει ότι η Τοπική Οικονομία δεν επηρεάζεται καθόλου από τη Λειτουργία του Λιμένα.



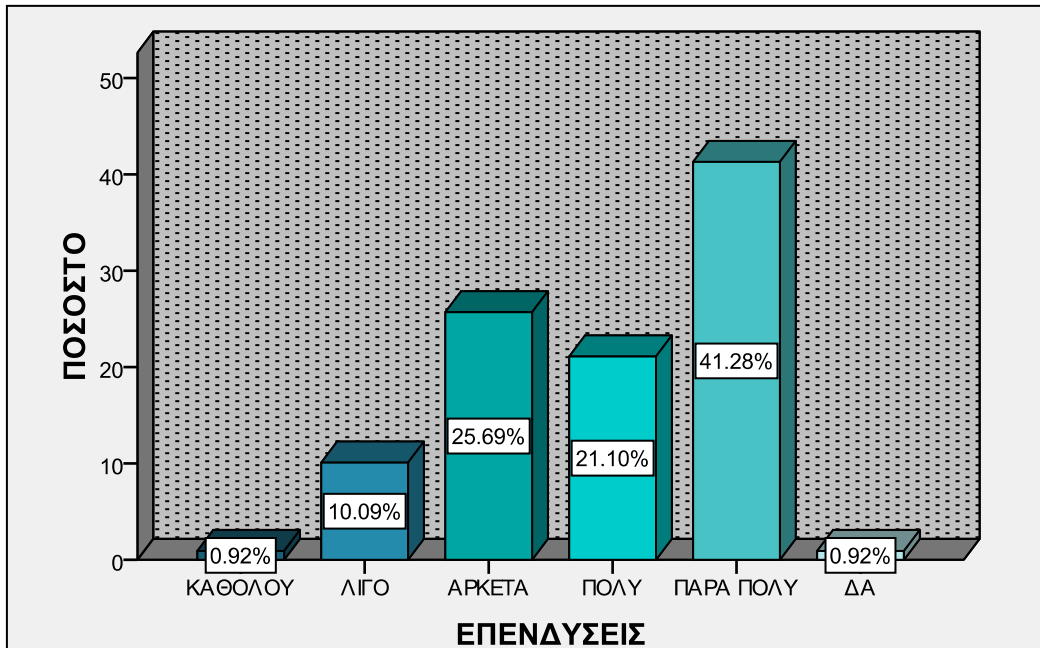
Διάγραμμα 52 : Συμβολή του Λιμένα στη Τοπική Οικονομία

### 5.3.8β Αξιολόγηση παραγόντων που επηρεάζουν την Τοπική Οικονομία

#### ❖ Τοπικές επενδύσεις

Το 41,28% των πολιτών-χρηστών που ρωτήθηκαν πιστεύει ότι οι Τοπικές επενδύσεις αυξάνονται πάρα πολύ λόγω του Λιμένα και το 21,10% θεωρεί ότι αυξάνονται πολύ, λόγω της Λειτουργίας του Λιμένα. Το 25,69%, πιστεύει ότι επηρεάζονται θετικά αρκετά, το 10,09% θεωρεί ότι οι Τοπικές επενδύσεις αυξάνονται λίγο και μόλις ένα 0,92% πιστεύει ότι δεν επηρεάζονται καθόλου.

Γενικά σε ένα ποσοστό του 88,07% οι ερωτηθέντες, θεωρούν ότι οι Τοπικές επενδύσεις επηρεάζονται θετικά από την ύπαρξη και λειτουργία του Λιμένα

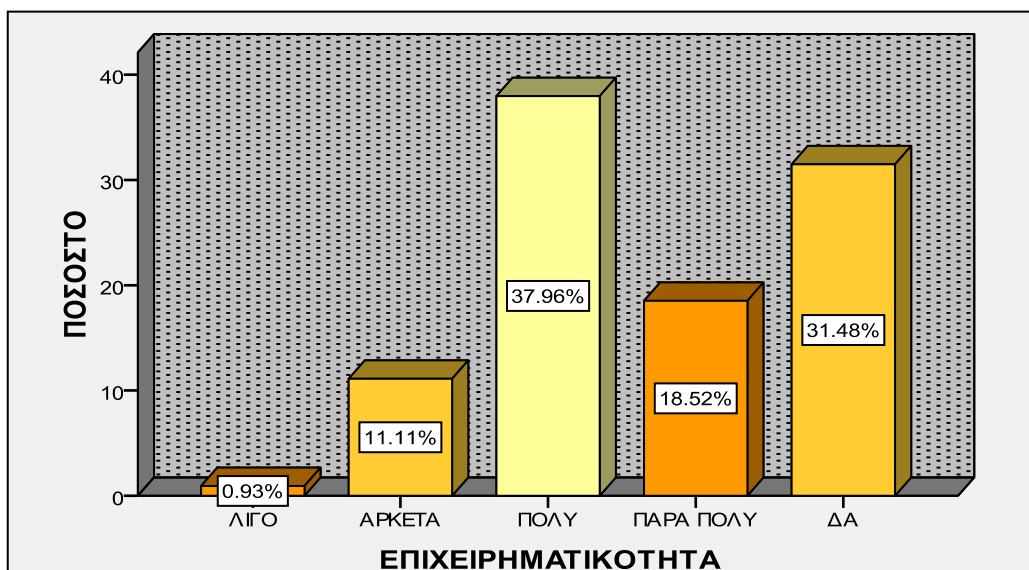


Διάγραμμα 53 : Συμβολή του Λιμένα στις Τοπικές επενδύσεις

❖ **Τοπική επιχειρηματικότητα**

Όσον αφορά τη Τοπική επιχειρηματικότητα και το κατά πόσο επηρεάζεται θετικά από το Λιμένα, οι απαντήσεις των επιχειρήσεων συγκεντρώνονται ως επί το πλείστον στην θετική κλίμακα. Συγκεκριμένα το 38,89% θεωρεί ότι αυξάνεται πάρα πολύ, το 27,78% ότι επηρεάζεται θετικά κατά πολύ και το 24,07% πιστεύει ότι το Λιμάνι συμβάλει αρκετά στην αύξηση της. Ένα 9,26% θεωρεί, ότι η Τοπική επιχειρηματικότητα επηρεάζεται λίγο.

Γενικά, το 90,74% των ερωτηθεισών επιχειρήσεων, θεωρεί, ότι η Τοπική επιχειρηματικότητα επηρεάζεται θετικά από τον Λιμένα.

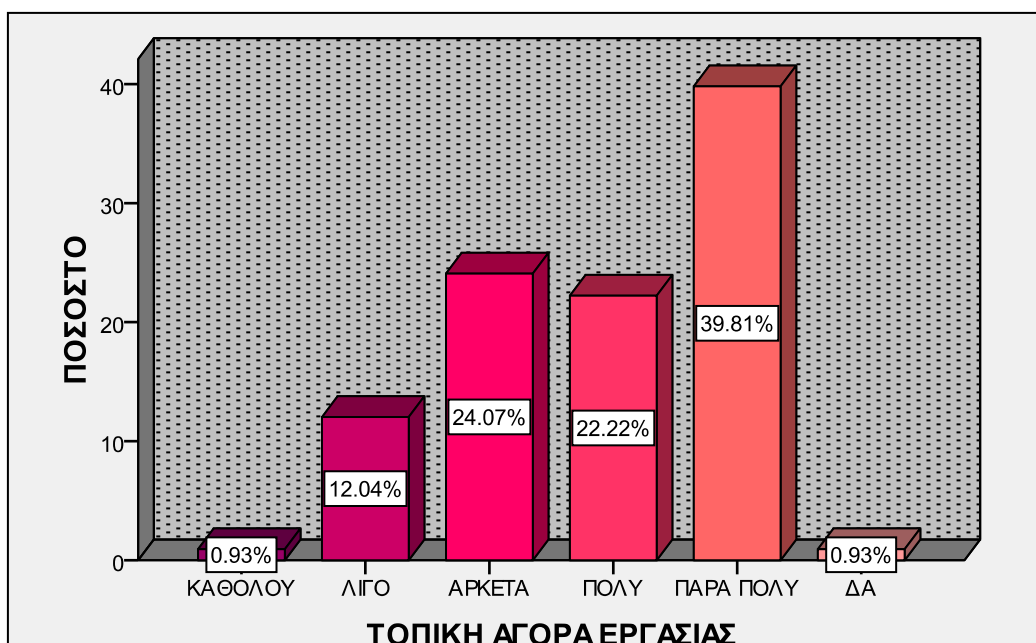


Διάγραμμα 54 : Συμβολή του Λιμένα στην Τοπική επιχειρηματικότητα

### ❖ Τοπική αγορά εργασίας-Απασχόληση

Όσον αφορά τη Τοπική αγορά εργασίας-Απασχόληση και το κατά πόσο επηρεάζεται θετικά από το Λιμένα, το 39,81% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι αυξάνεται πάρα πολύ, το 22,22% ότι επηρεάζεται θετικά κατά πολύ και το 24,07% πιστεύει ότι το Λιμάνι συμβάλει αρκετά στην αύξηση της. Το 12,04% των πολιτών-χρηστών θεωρεί ότι το Λιμάνι συμβάλει λίγο στην αύξηση της Τοπικής αγοράς εργασίας-Απασχόληση και το 0,93% ότι δεν συμβάλει καθόλου.

Γενικά, το 86,1% των ερωτηθέντων, θεωρεί, ότι η Τοπική αγορά εργασίας-Απασχόληση επηρεάζεται θετικά από τον Λιμένα, ενώ το 12,97% πιστεύει ότι δεν συντελείται αύξηση σε αυτή, που να οφείλεται στην ύπαρξη του Λιμένα.

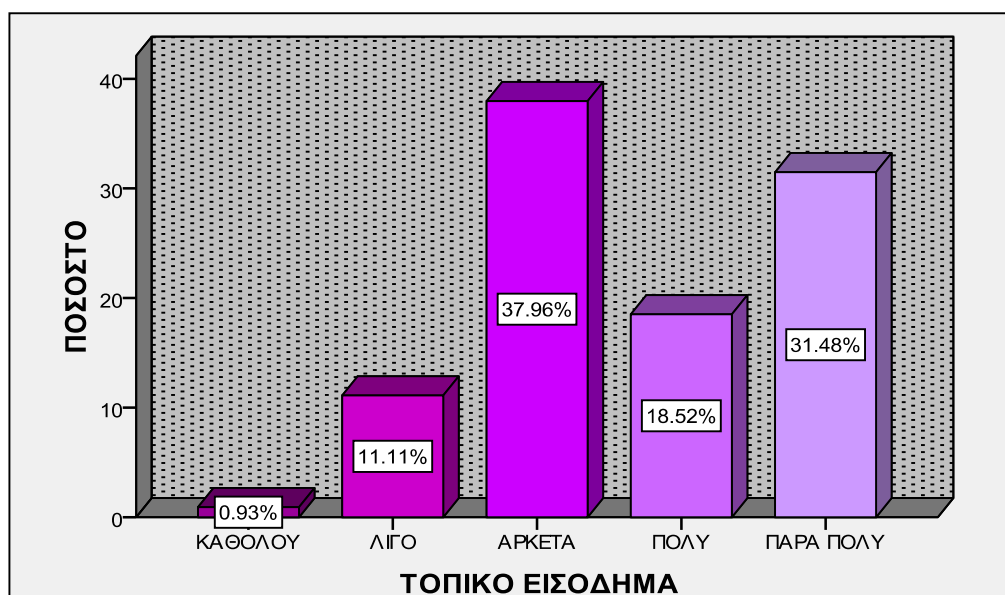


Διάγραμμα 55 : Συμβολή του Λιμένα στην Τοπική αγορά εργασίας-απασχόληση

### ❖ Τοπικό εισόδημα

Το 31,48% των πολιτών-χρηστών που πήραν μέρος στην έρευνα, θεωρούν, ότι το Τοπικό εισόδημα αυξάνεται πάρα πολύ, ενώ ένα 18,52% πιστεύει ότι αυξάνεται κατά πολύ, καθώς και ένα 37,96% των ερωτηθέντων, θεωρεί, ότι αυξάνεται αρκετά. Στην ερώτηση αυτή εμφανίζεται και το ποσοστό του 11,11% που θεωρεί ότι το Τοπικό εισόδημα επηρεάζεται λίγο από τη λειτουργία του Λιμένα και το 0,93% που πιστεύει ότι δεν επηρεάζεται καθόλου.

Σε σύνολο, το 87,96% των ερωτηθέντων, πιστεύει, ότι το τοπικό εισόδημα επηρεάζεται θετικά από το Λιμάνι.

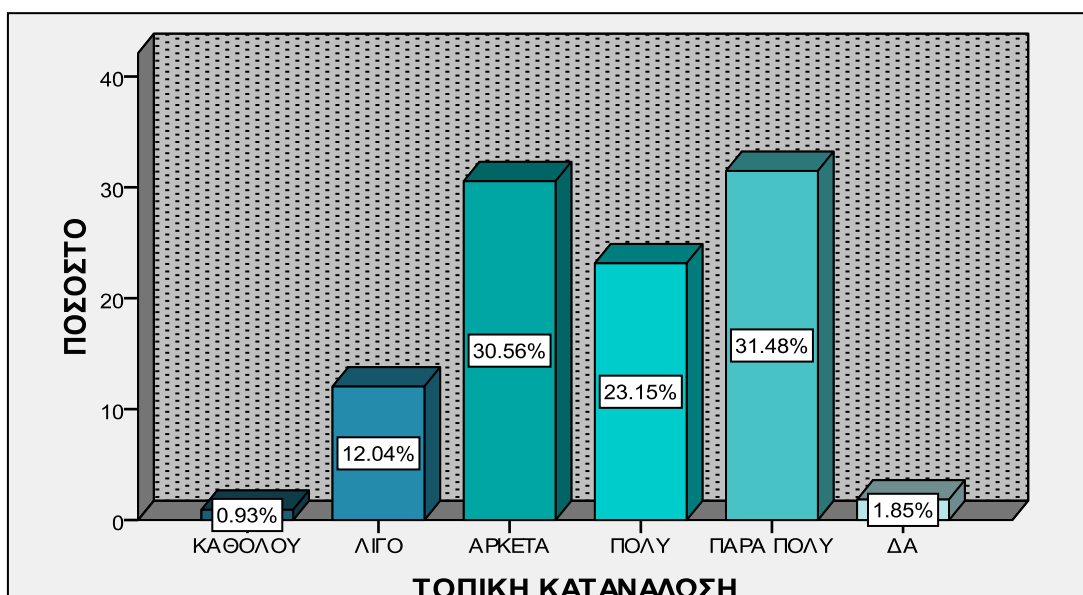


Διάγραμμα 56 : Συμβολή του Λιμένα στο Τοπικό εισόδημα

#### ❖ Τοπική κατανάλωση

Στην ερώτηση για το κατά πόσο θεωρούν ότι αυξάνεται η Τοπική Κατανάλωση, από τη λειτουργία του Λιμένα, το 31,48% των πολιτών-χρηστών απαντάει πάρα πολύ, το 23,15% πιστεύει ότι η τοπική κατανάλωση αυξάνεται πολύ και το 30,56% πιστεύει ότι, ενισχύεται αρκετά. Ένα ποσοστό της τάξης του 12,04%, θεωρεί ότι η τοπική κατανάλωση αυξάνεται λίγο και το 0,93%, ότι δεν αυξάνεται καθόλου.

Γενικά το 85,72% έχουν θετική γνώμη για τη επιρροή του Λιμένα στην αύξηση της τοπικής Κατανάλωσης.

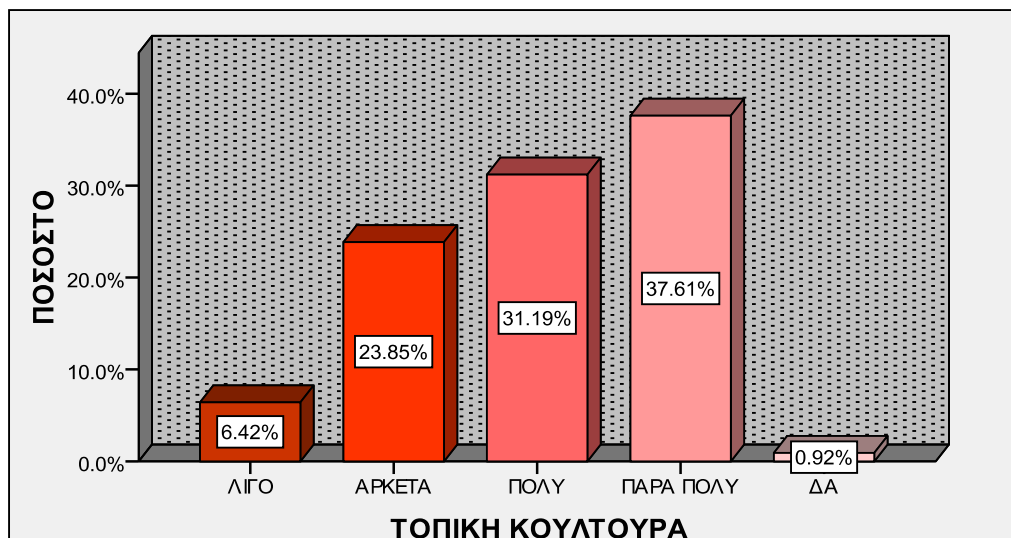


Διάγραμμα 57 : Συμβολή του Λιμένα στην Τοπική κατανάλωση

### 5.3.9 Τοπική κουλτούρα σε σχέση με το Λιμάνι

Στην ερώτηση για το κατά πόσο η Τοπική κουλτούρα είναι συνδεδεμένη με το Λιμάνι, το 37,61% των ερωτηθέντων απάντησε ότι είναι συνδεδεμένη πάρα πολύ, το 31,19% πολύ και το 23,85% αρκετά. Ένα 6,28% απαντάει ότι η Τοπική κουλτούρα είναι λίγο συνδεδεμένη με το λιμάνι.

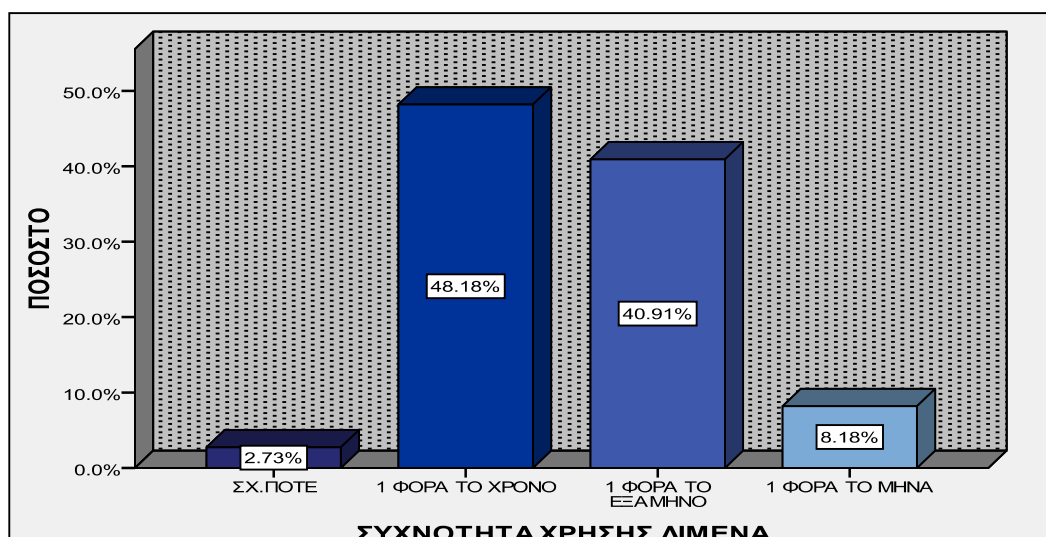
Γενικά το 92,65% των ερωτηθέντων πολιτών-χρηστών έχει απαντήσει Θετικά στην ύπαρξη σχέσης ανάμεσα στη Τοπική κουλτούρα και το Λιμάνι



Διάγραμμα 58 : Σχέση της Τοπικής κουλτούρας με το Λιμάνι

### 5.3.10 Συχνότητα χρήσης του επιβατικού Λιμένα

Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων, 48,18%, χρησιμοποιεί το Λιμένα τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Το 40,91% κάνει χρήση τουλάχιστον μία φορά το εξάμηνο, το 8,18% μια φορά το μήνα και το 2,73% σχεδόν ποτέ.



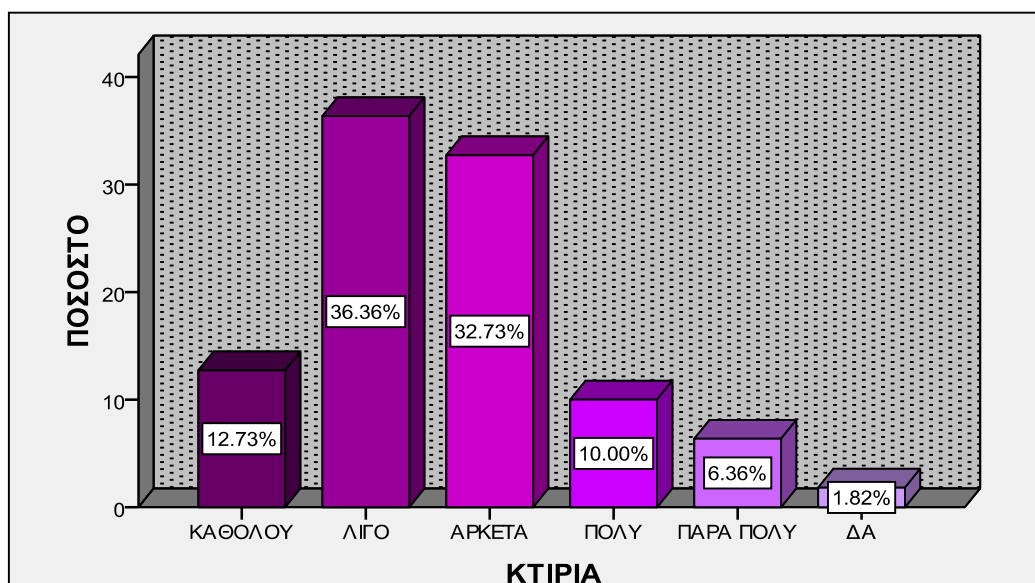
Διάγραμμα 59 : Συχνότητα χρήσης του επιβατικού Λιμένα

### 5.3.11 Βαθμός ικανοποίησης από τις υπηρεσίες και τις υποδομές του Λιμένα

#### ❖ Κτιριακή υποδομή (αναμονή, στάθμευση, αποθήκες)

Το 36.36% των ερωτηθέντων είναι ικανοποιημένοι λίγο από τη κτιριακή υποδομή και το 12,73% δεν είναι καθόλου ευχαριστημένο. Οι ερωτηθέντες σ'ένα ποσοστό 32.73% είναι αρκετά ικανοποιημένοι από τη κτιριακή υποδομή, επίσης ένα 10% είναι πολύ ευχαριστημένο και ένα ποσοστό του 6,36% είναι πάρα πολύ ικανοποιημένο.

Γενικά σε αυτή την ερώτηση, μπορούμε να πούμε, ότι το δείγμα είναι μοιρασμένο, αφού θετικά σε αυτή την ερώτηση, ότι δηλαδή είναι σε κάποιο βαθμό ικανοποιημένοι από τη κτιριακή υποδομή, απαντούν το 49,09%, ενώ επίσης ένα 49,09% απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι.

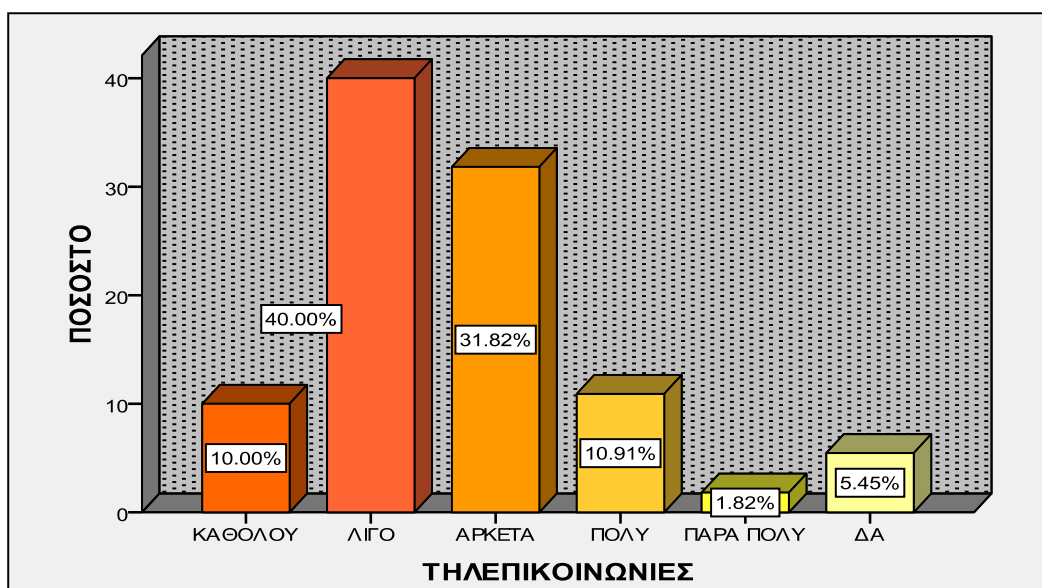


Διάγραμμα 60 : Ικανοποίηση από την κτιριακή υποδομή

#### ❖ Υποδομές επικοινωνιών (τηλέφωνα, διαδίκτυο)

Το 40% των ερωτηθέντων είναι ικανοποιημένοι λίγο από τις υποδομές επικοινωνιών και το 10% δεν είναι καθόλου ευχαριστημένο. Οι ερωτηθέντες που είναι αρκετά ικανοποιημένοι από τις υποδομές επικοινωνιών είναι το 31,82%, επίσης το 10,91% των πολιτών-χρηστών είναι πολύ ευχαριστημένο και ένα ποσοστό του 1,82% είναι πάρα πολύ ικανοποιημένο.

Γενικά σε αυτή την ερώτηση, θετικά απαντούν, ότι δηλαδή είναι σε κάποιο βαθμό ικανοποιημένοι από τις υποδομές επικοινωνιών, το 44,55%, ενώ επίσης ένα 50% απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι

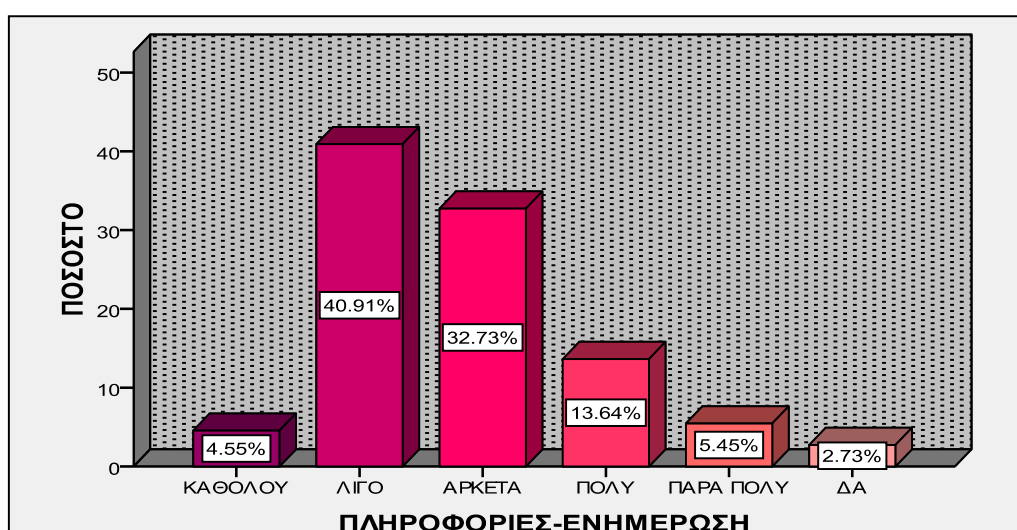


Διάγραμμα 61 : Ικανοποίηση από τις υποδομές επικοινωνιών

❖ *Δυνατότητα πληροφόρησης (ηλεκτρονικοί πίνακες)*

Το 40.91% των ερωτηθέντων είναι ικανοποιημένοι λίγο από τη δυνατότητα πληροφόρησης και το 4,55% δεν είναι καθόλου ευχαριστημένο. Οι ερωτηθέντες που είναι αρκετά ικανοποιημένοι από τις υποδομές επικοινωνιών είναι το 32,73%, επίσης το 13,64% των πολιτών-χρηστών είναι πολύ ευχαριστημένο και ένα ποσοστό του 5,45% είναι πάρα πολύ ικανοποιημένο.

Γενικά σε αυτή την ερώτηση, θετικά απαντούν, ότι δηλαδή είναι σε κάποιο βαθμό ικανοποιημένοι από τη δυνατότητα πληροφόρησης που τους παρέχει ο Λιμένας, το 51,82%, ενώ το 45,46% των ερωτηθέντων, απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι.



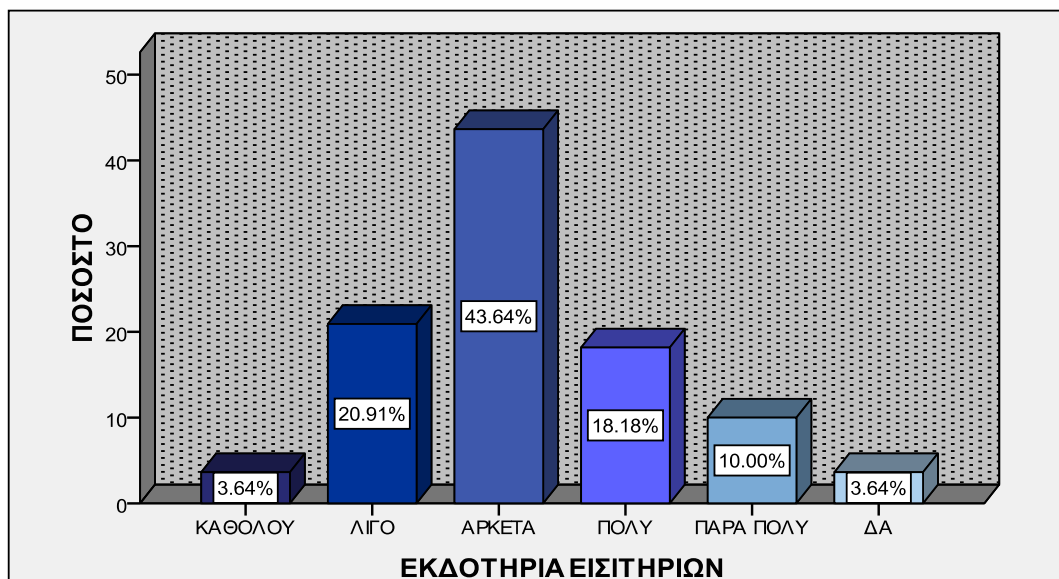
Διάγραμμα 62 : Ικανοποίηση από τη δυνατότητα πληροφόρησης



### ❖ *Εκδοτήρια εισιτηρίων*

Από τα εκδοτήρια εισιτηρίων, το 43,64% των ερωτηθέντων είναι αρκετά ικανοποιημένοι και το 18,18% και 10% είναι ικανοποιημένοι πολύ και πάρα πολύ αντίστοιχα. Λίγο δηλώνουν ικανοποιημένοι το 20,91% ενώ το 3,64% θεωρεί ότι δεν είναι ικανοποιημένοι καθόλου.

Γενικά μπορούμε να πούμε ότι ικανοποιημένοι δηλώνουν το 71,82% και μη ευχαριστημένοι το 24,55%

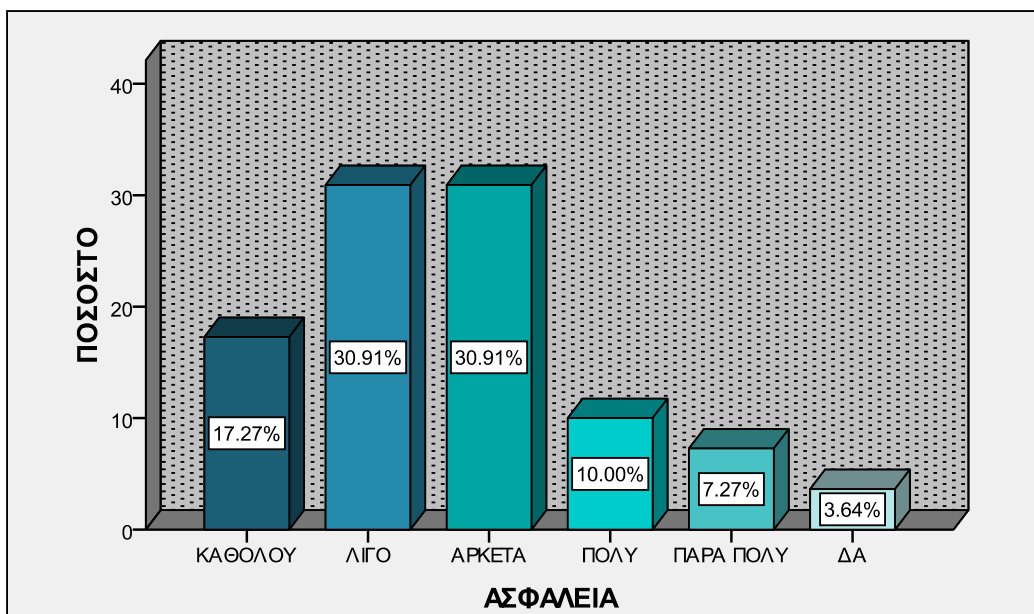


Διάγραμμα 63 : Ικανοποίηση από την ύπαρξη εκδοτηρίων εισιτηρίων

### ❖ *Αίσθηση ασφάλειας-αστυνόμευση*

Σχετικά με την αίσθηση ασφάλειας και την αστυνόμευση στο Λιμάνι του Πειραιά, αρκετά ικανοποιημένο δηλώνει το 30,91% των πολιτών-χρηστών, πολύ ικανοποιημένο το 10% και πάρα πολύ το 7,27%. Λίγο ικανοποιημένο είναι το 30,91% των ερωτηθέντων και καθόλου το 17,17%.

Γενικά σε αυτή την ερώτηση, μπορούμε να πούμε, ότι το δείγμα είναι μοιρασμένο, αφού θετικά σε αυτή την ερώτηση, ότι δηλαδή είναι σε κάποιο βαθμό ικανοποιημένοι από με την αίσθηση ασφάλειας και την αστυνόμευση στο Λιμάνι, απαντούν το 48,18%, ενώ επίσης ένα 48,18% απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι.

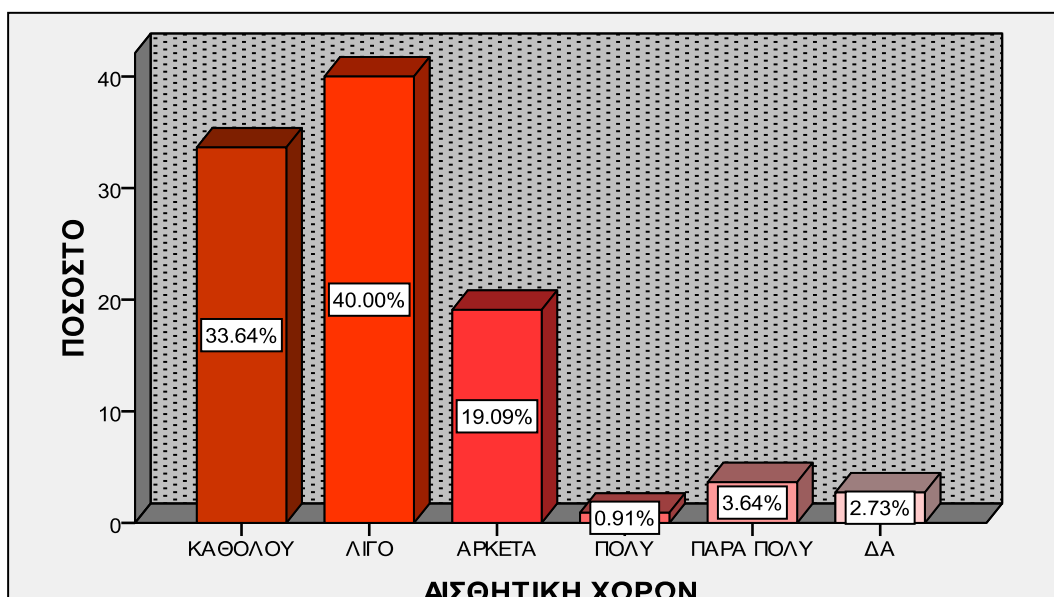


Διάγραμμα 64 : Ικανοποίηση από την ασφάλεια

❖ *Αισθητική χώρων*

Το 40% των ερωτηθέντων απαντούν, ότι είναι ικανοποιημένοι λίγο από την αισθητική των χώρων του Λιμένα και το 33,64% ότι δεν είναι καθόλου ευχαριστημένο. Οι ερωτηθέντες που είναι αρκετά ικανοποιημένοι από την αισθητική των χώρων του Λιμένα είναι το 19,09%, επίσης το 0,91% των πολιτών-χρηστών είναι πολύ ευχαριστημένο και ένα ποσοστό του 2,73% είναι πάρα πολύ ικανοποιημένο.

Γενικά σε αυτή την ερώτηση, θετικά απαντούν, ότι δηλαδή είναι σε κάποιο βαθμό ικανοποιημένοι από την αισθητική των χώρων του Λιμένα, το 23,64%, ενώ το 73,64% των ερωτηθέντων, απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι.

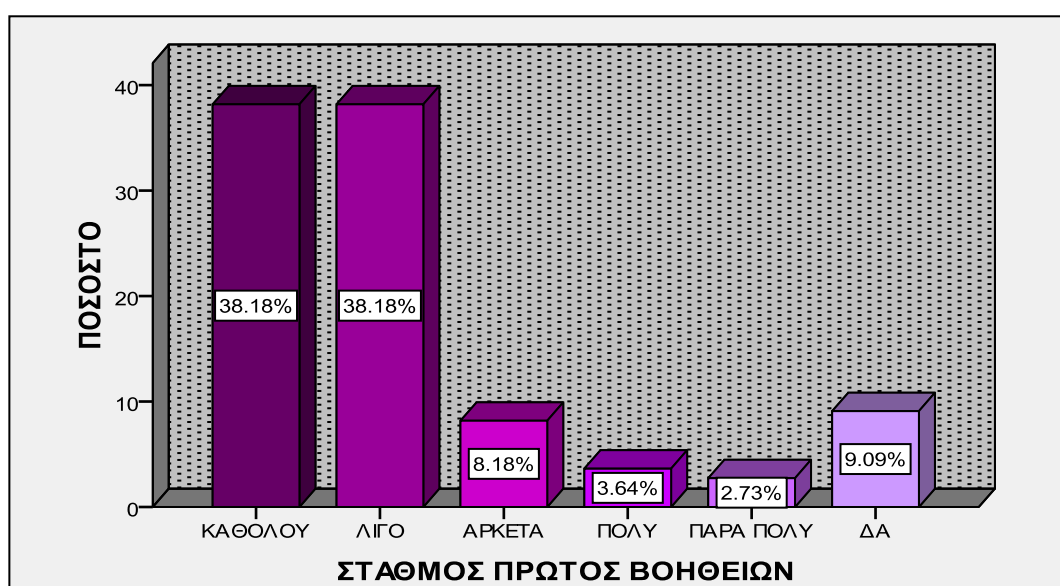


Διάγραμμα 65 : Ικανοποίηση από την αισθητική χώρων

### ❖ Σταθμός πρώτων βοηθειών

Το 38,18% των ερωτηθέντων είναι ικανοποιημένοι λίγο από την ύπαρξη σταθμού πρώτων βοηθειών, ενώ ένα επίσης 38,18% δεν είναι καθόλου ευχαριστημένο. Οι ερωτηθέντες που είναι αρκετά ικανοποιημένοι από την ύπαρξη σταθμού πρώτων βοηθειών είναι το 8,18%, επίσης το 3,64% των πολιτών-χρηστών είναι πολύ ευχαριστημένο και ένα ποσοστό του 2,73% είναι πάρα πολύ ικανοποιημένο.

Γενικά σε αυτή την ερώτηση, ικανοποιημένοι σε κάποιο βαθμό είναι, το 14,55%, ενώ το 73,36% των ερωτηθέντων, απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι από την ύπαρξη σταθμού πρώτων βοηθειών στο Λιμένα

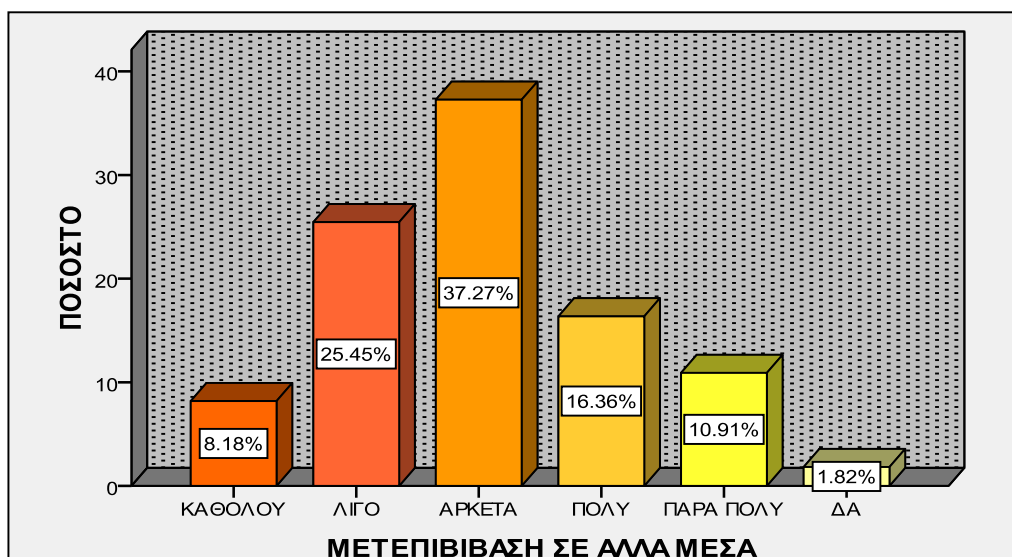


Διάγραμμα 65 : Ικανοποίηση από το σταθμό πρώτων βοηθειών

### ❖ Δυνατότητα μετεπιβίβασης σε άλλα μέσα (λεωφορεία, ταξί)

Σχετικά με τη δυνατότητα μετεπιβίβασης σε αλλιά μέσα από το Λιμάνι του Πειραιά, αρκετά ικανοποιημένο δηλώνει το 37,27% των πολιτών-χρηστών, πολύ ικανοποιημένο το 16,36% και πάρα πολύ το 10,91%. Λίγο ικανοποιημένο είναι το 25,45% των ερωτηθέντων και καθόλου το 8,18%.

Γενικά σε αυτή την ερώτηση, θετικά απαντούν, ότι δηλαδή είναι σε κάποιο βαθμό ικανοποιημένοι από τη δυνατότητα μετεπιβίβασης σε αλλιά μέσα από το Λιμάνι, το 64,54%, ενώ το 33,63% των ερωτηθέντων, απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι από τη δυνατότητα μετεπιβίβασης.

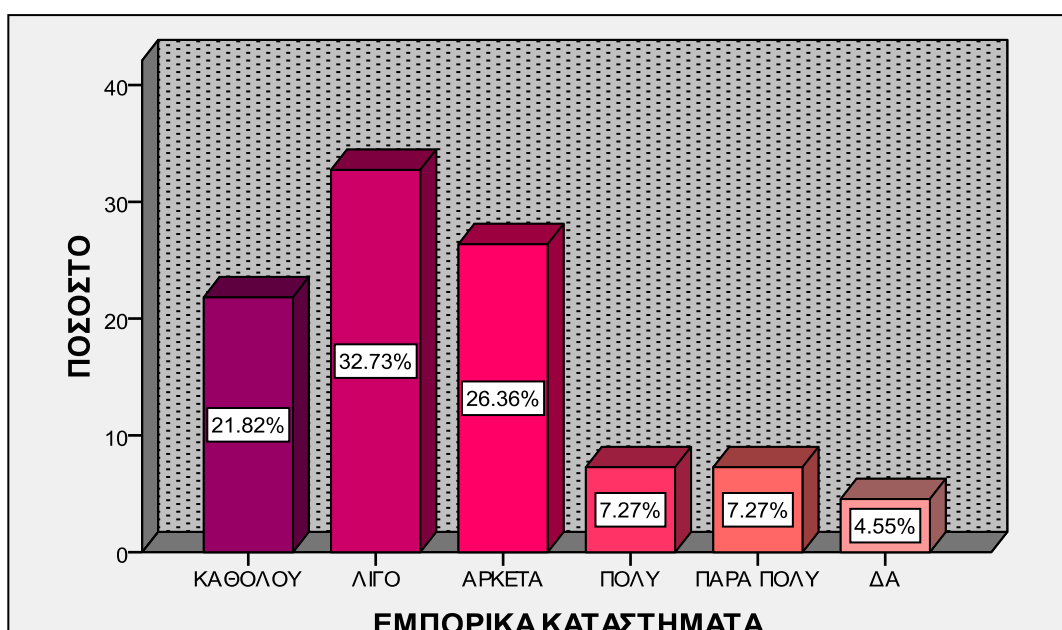


Διάγραμμα 66 : Ικανοποίηση από τη δυνατότητα μετεπιβίβασης σε άλλα μέσα

#### ❖ *Υπαρξη εμπορικών καταστημάτων*

Το 32,73% των ερωτηθέντων είναι ικανοποιημένοι λίγο από την ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων, ενώ ένα επίσης 21,82% δεν είναι καθόλου ευχαριστημένο. Οι ερωτηθέντες που είναι αρκετά ικανοποιημένοι από την ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων είναι το 26,36%, επίσης το 7,27% των πολιτών-χρηστών είναι πολύ ευχαριστημένο και ένα ποσοστό του 7,27% είναι πάρα πολύ ικανοποιημένο.

Γενικά σε αυτή την ερώτηση, ικανοποιημένοι σε κάποιο βαθμό είναι, το 40,9%, ενώ το 54,55% των ερωτηθέντων, απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι από την ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων στο Λιμένα



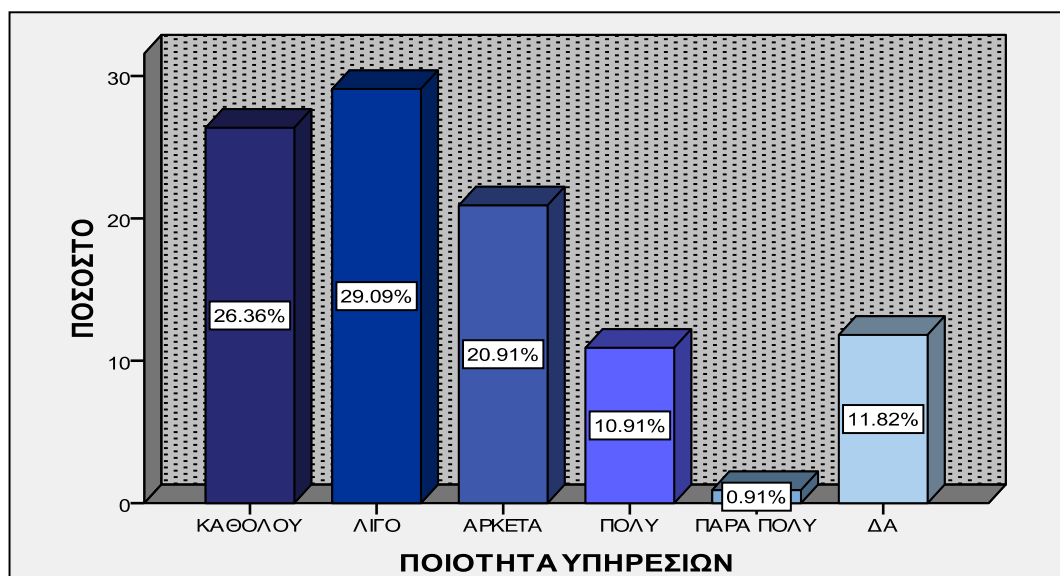
Διάγραμμα 67 : Ικανοποίηση από την ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων

### 5.3.12 Λόγοι επιλογής χρήσης του Λιμένα

#### ❖ Για την άριστη παροχή υπηρεσιών

Στην ερώτηση για το αν η επιλογή χρήσης του Λιμένα, σχετίζεται με την άριστη παροχή των υπηρεσιών, το 29,09% των πολιτών-χρηστών απαντάει ότι σχετίζεται λίγο και το 26,36%, καθόλου. Αρκετά απαντάει ένα 20,91%, πολύ ένα 10,91% ,ενώ ότι σχετίζεται πάρα πολύ η επιλογή χρήσης με την παροχή υπηρεσιών το 0,91%.

Γενικά το 55,45% των ερωτηθέντων δεν επιλέγει να χρησιμοποιήσει το Λιμάνι του Πειραιά για την άριστη παροχή των υπηρεσιών, αντίθετα το 32,73% συσχετίζει τη χρήση του Λιμένα με την άριστη παροχή υπηρεσιών.

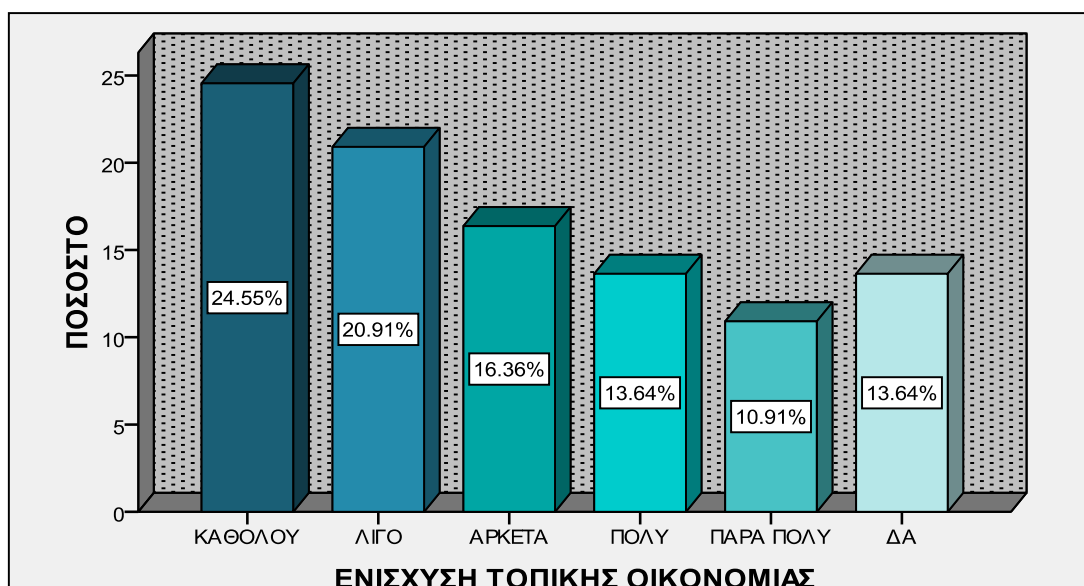


Διάγραμμα 68 : Επιλογή χρήσης του Λιμένα για την άριστη παροχή υπηρεσιών

#### ❖ Για να ενισχύσω την Τοπική οικονομία

Στην ερώτηση για το αν οι χρήστες επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν το Λιμένα για να ενισχύσουν τη Τοπική οικονομία, το 20,91% των πολιτών-χρηστών απαντάει λίγο και το 24,55%, καθόλου. Αρκετά απαντάει ένα 16,36%, πολύ ένα 13,64% ,ενώ ότι σχετίζεται πάρα πολύ η επιλογή χρήσης με την παροχή υπηρεσιών το 10,91%.

Γενικά το 45,46% των ερωτηθέντων δεν επιλέγει να χρησιμοποιήσει το Λιμάνι του Πειραιά για να ενισχύσει τη Τοπική οικονομία, αντίθετα το 31,91% συσχετίζει τη χρήση του Λιμένα με την ενίσχυση της Τοπικής οικονομίας.

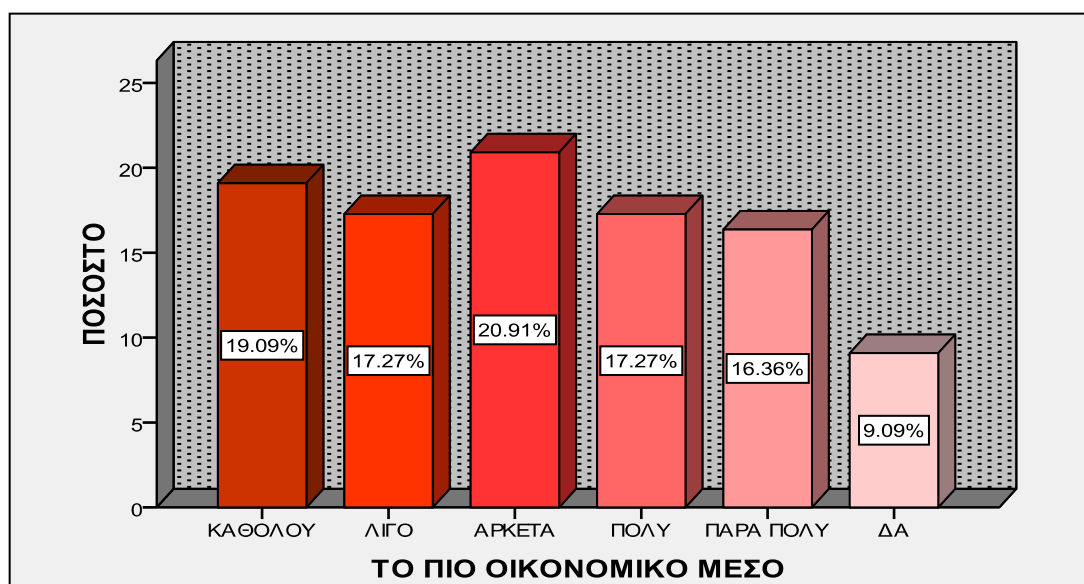


Διάγραμμα 69 : Επιλογή χρήσης του Λιμένα για ενίσχυση της Τοπικής Οικονομίας

❖ *Επειδή είναι το πιο Οικονομικό μέσο για να ταξιδέψω στον προορισμό μου*

Στην ερώτηση για το αν οι χρήστες επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν το Λιμένα επειδή είναι το πιο Οικονομικό μέσο για να ταξιδέψουν στον προορισμό τους, το 17,27% των πολιτών-χρηστών απαντάει λίγο και το 19,09%, καθόλου. Αρκετά απαντάει ένα 20,91%, πολύ ένα 17,27% ,ενώ ότι σχετίζεται πάρα πολύ η επιλογή χρήσης με το ότι είναι το πιο οικονομικό μέσο, απαντάει το 16,36%.

Γενικά το 36,36% των ερωτηθέντων δεν επιλέγει να χρησιμοποιήσει το Λιμένα του Πειραιά επειδή είναι το πιο Οικονομικό μέσο για να ταξιδέψουν στον προορισμό τους, αντίθετα το 54,54% συσχετίζει τη χρήση του Λιμένα με το ότι είναι το πιο οικονομικό μέσο για να ταξιδέψει.

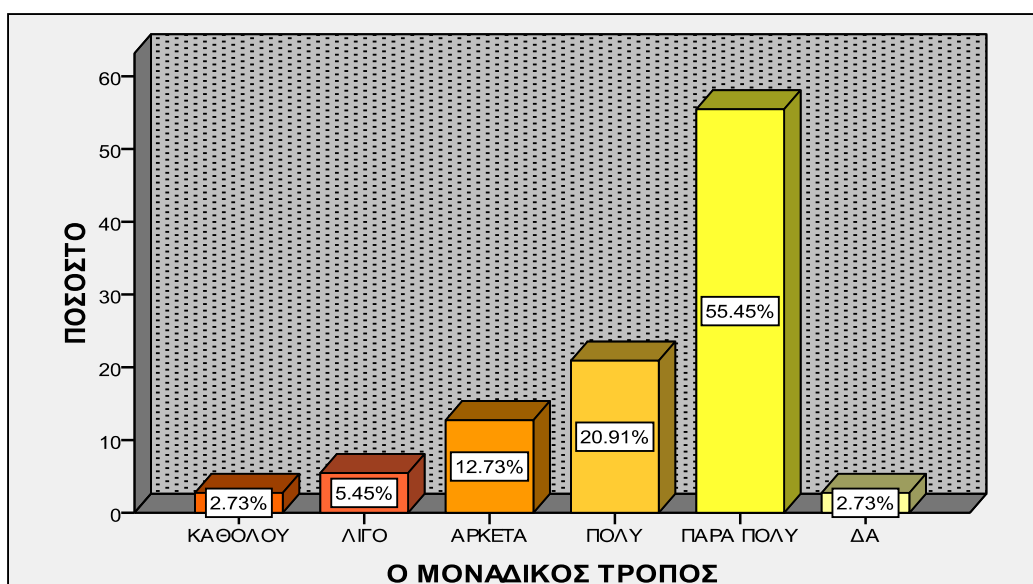


Διάγραμμα 70 : Επιλογή χρήσης του Λιμένα ως πιο οικονομικό μέσον

❖ *Επειδή δεν υπάρχει άλλος τρόπος προσέγγισης του προορισμού μου*

Σχετικά με το κατά πόσο επιλέγουν η χρήστες το Λιμάνι του Πειραιά, επειδή δεν υπάρχει άλλος τρόπος προσέγγισης του προορισμού τους, το 12,73% των πολιτών-χρηστών, δηλώνει αρκετά, πολύ το 20,91% και πάρα πολύ το 55,45%. Λίγο το 5,45% των ερωτηθέντων και καθόλου το 2,73%.

Γενικά σε αυτή την ερώτηση, το 89,09% των ερωτηθέντων, δηλώνει ότι χρησιμοποιεί το Λιμένα επειδή δεν υπάρχει άλλος τρόπος προσέγγισης του προορισμού τους, ενώ μόλις ένα 8,18%, απαντούν ότι η επιλογή τους δεν σχετίζεται με τον παραπάνω παράγοντα.

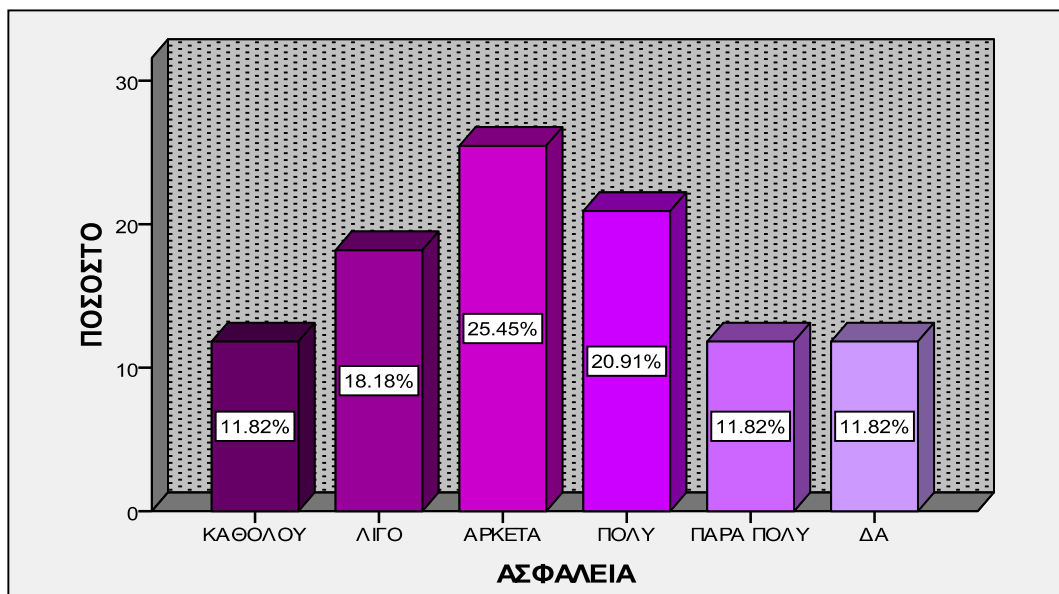


Διάγραμμα 71 : Επιλογή χρήσης του Λιμένα ως μοναδική λύση

❖ *Επειδή είναι ασφαλές*

Στην ερώτηση για το κατά πόσο οι χρήστες επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν το Λιμένα επειδή είναι ασφαλές μέσο για να ταξιδέψουν στον προορισμό τους, το 18,18% των πολιτών-χρηστών απαντάει λίγο και το 11,82%, καθόλου. Αρκετά απαντάει ένα 25,45%, πολύ ένα 20,91% ,ενώ ότι σχετίζεται πάρα πολύ η επιλογή χρήσης με το ότι είναι ασφαλές μέσο, απαντάει το 11,82%.

Γενικά το 43,63% των ερωτηθέντων δεν επιλέγει να χρησιμοποιήσει το Λιμάνι του Πειραιά επειδή είναι ασφαλές, αντίθετα το 58,18% χρησιμοποιεί το Λιμένα λόγω της ασφαλείας που του παρέχει.



Διάγραμμα 72 : Επιλογή χρήσης του Λιμένα ως ασφαλές μέσον

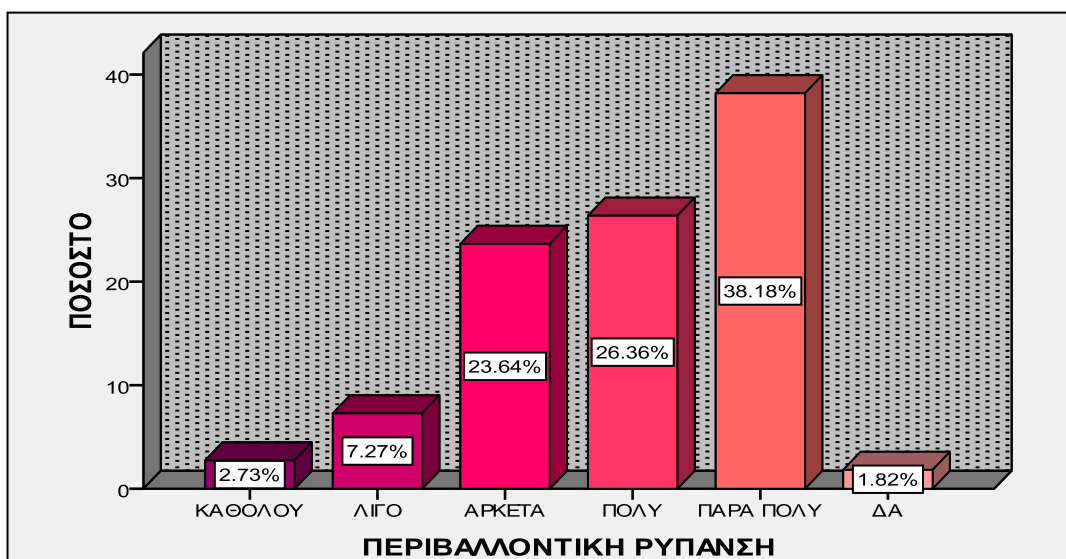
### 5.3.13 Προβλήματα που δημιουργεί η λειτουργία του Λιμένα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά

#### ❖ Περιβαλλοντική ρύπανση

Σύμφωνα με τους ερωτηθέντες, το 38,18% πιστεύει ότι η περιβαλλοντική ρύπανση επηρεάζει την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά πάρα πολύ. Το 26,36% θεωρεί ότι επηρεάζεται πολύ και ένα ποσοστό του 23,64% των πολιτών-χρηστών πιστεύει ότι επηρεάζεται αρκετά. Το 7,27% θεωρεί ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επηρεάζεται λίγο από την περιβαλλοντική ρύπανση και το 2,73% καθόλου.

Συνολικά, όμως το 88,18% των πολιτών-χρηστών, πιστεύει ότι η επιρροή που δέχεται η περιοχή του Πειραιά από την Περιβαλλοντική ρύπανση που προκαλεί το Λιμάνι, είναι μεγάλη. Μόλις ένα 10% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι δεν προκαλεί περιβαλλοντική ρύπανση το Λιμάνι.



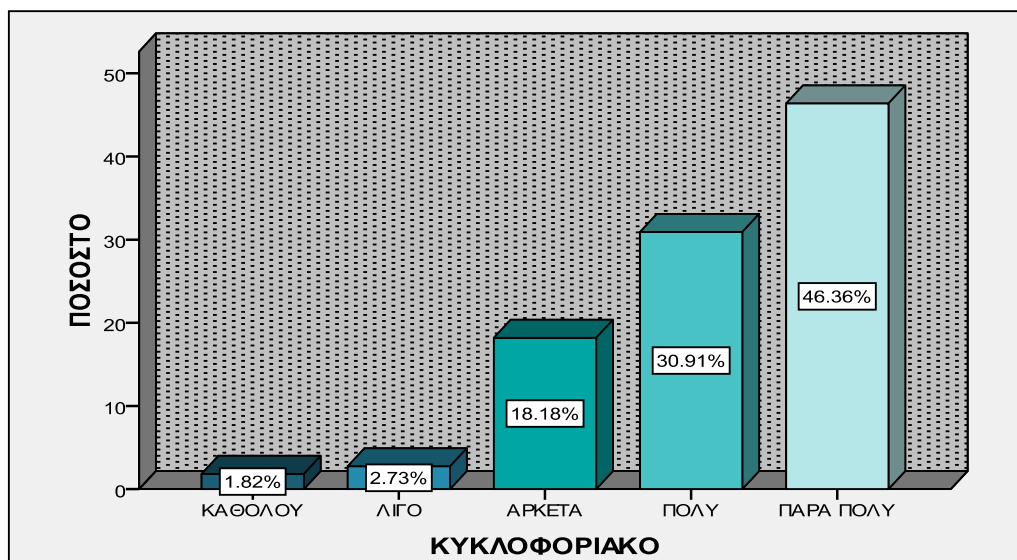


Διάγραμμα 73 : Επίδραση του Λιμένα στη περιβαλλοντική ρύπανση

#### ❖ *Κυκλοφοριακό*

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα, επηρεάζει πάρα πολύ την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά σύμφωνα με το 46,36% των πολιτών-χρηστών, πολύ σύμφωνα με το 30,91% και αρκετά με βάση το 18,18% των ερωτηθέντων. Το 2,73% των πολιτών-χρηστών θεωρεί ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επηρεάζεται λίγο και καθόλου το 1,82%.

Συνολικά το 95,45% των ερωτηθέντων, πιστεύει ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επηρεάζεται πολύ αρνητικά από το κυκλοφοριακό.



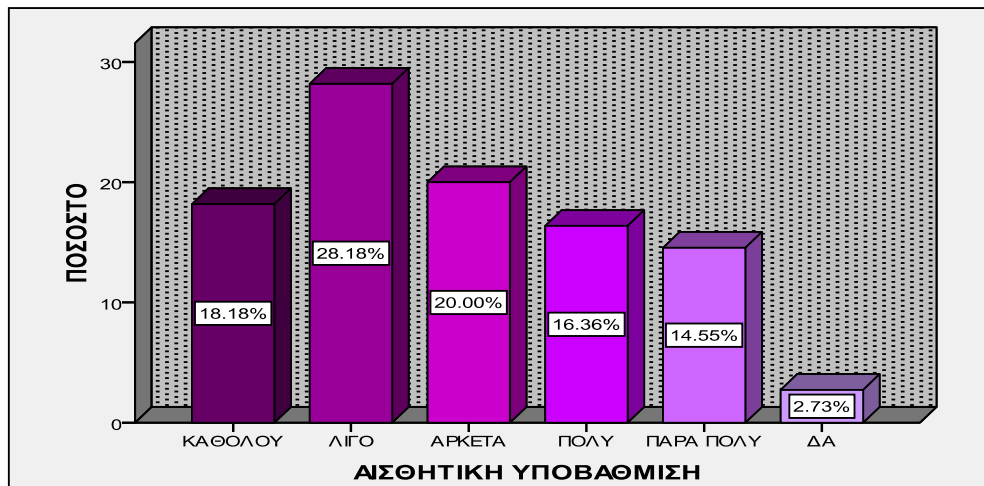
Διάγραμμα 74 : Επίδραση του Λιμένα στο κυκλοφοριακό πρόβλημα

#### ❖ *Αισθητική υποβάθμιση περιοχής*

Σύμφωνα με τους ερωτηθέντες, το 14,55% πιστεύει ότι το Λιμάνι προκαλεί αισθητική υποβάθμιση σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό. Το 16,36% θεωρεί ότι προκαλεί αισθητική

υποβάθμιση σε πολύ μεγάλο βαθμό και ένα ποσοστό του 20% των πολιτών-χρηστών πιστεύει ότι η περιοχή υποβαθμίζεται αισθητικά αρκετά. Το 28,18% θεωρεί ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά υποβαθμίζεται αισθητικά λίγο και το 18,18% ότι δεν προκαλείται καθόλου αισθητική υποβάθμιση.

Συνολικά, το 50,91% των ερωτηθέντων, πιστεύει ότι προκαλείται αισθητική υποβάθμιση της Περιοχής από τη λειτουργία του Λιμένα, ενώ το 46,36% θεωρεί ότι η περιοχή δεν υποβαθμίζεται αισθητικά.

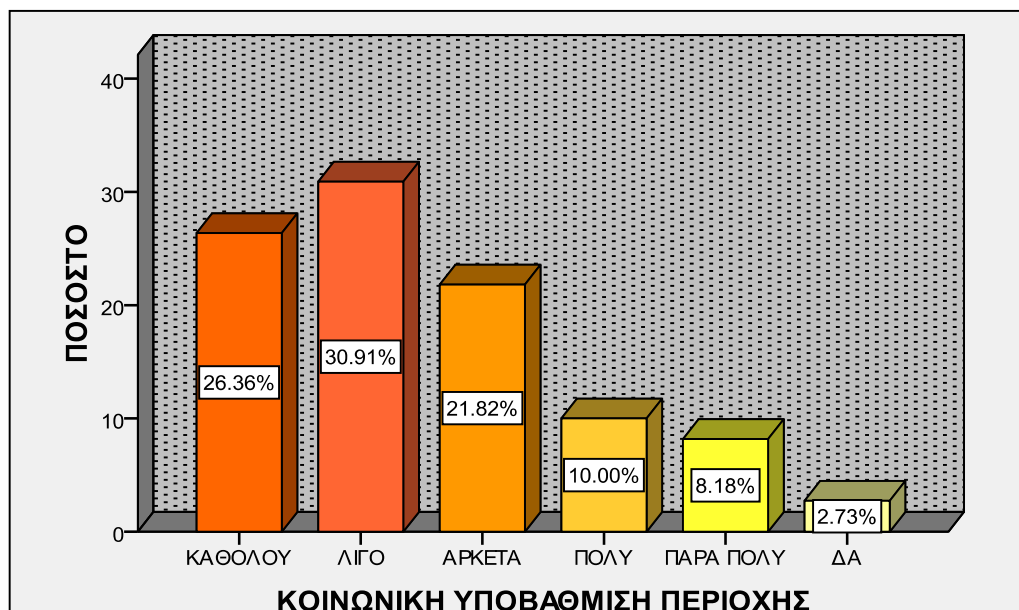


Διάγραμμα 75 : Επίδραση του Λιμένα στην αισθητική υποβάθμιση

#### ❖ Κοινωνική υποβάθμιση περιοχής

Σύμφωνα με τους πολίτες-χρήστες, το 8,18% πιστεύει ότι το Λιμάνι προκαλεί κοινωνική υποβάθμιση σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό. Επίσης ένα 10% των επιχειρήσεων θεωρεί ότι προκαλεί κοινωνική υποβάθμιση σε πολύ μεγάλο βαθμό και ένα ποσοστό του 21,82% των επιχειρήσεων πιστεύει ότι η περιοχή υποβαθμίζεται κοινωνικά αρκετά. Το 30,91% θεωρεί ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά υποβαθμίζεται κοινωνικά λίγο και το 26,36% ότι δεν προκαλείται υποβαθμίζεται καθόλου.

Συνολικά, το 40% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι προκαλείται κοινωνική υποβάθμιση της Περιοχής από τη λειτουργία του Λιμένα, ενώ το 57,27% θεωρεί ότι η περιοχή δεν υποβαθμίζεται κοινωνικά.

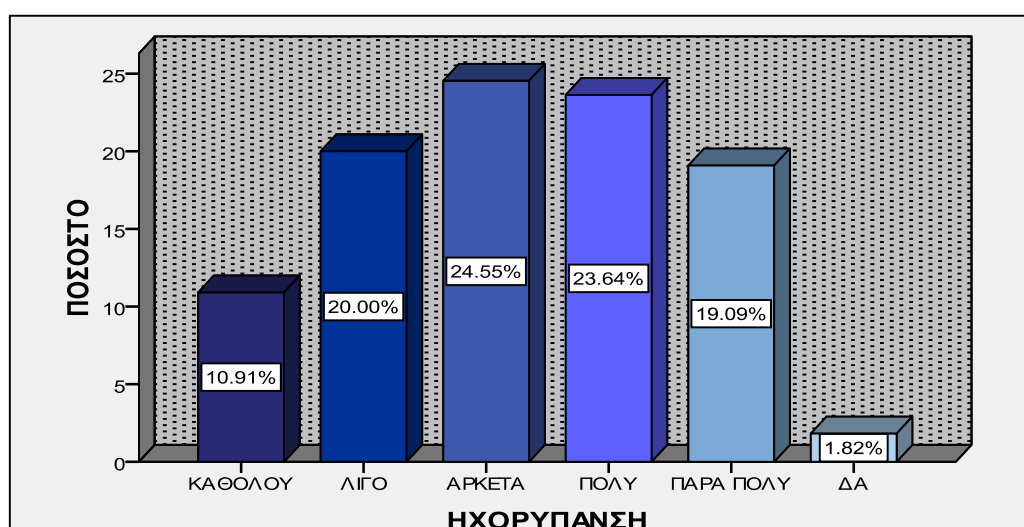


Διάγραμμα 76 : Επίδραση του Λιμένα στην κοινωνική υποβάθμιση

#### ❖ Ηχορύπανση

Η ηχορύπανση που προκαλείται από τη λειτουργία του Λιμένα, επηρεάζει πάρα πολύ την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά σύμφωνα με το 19,09% των ερωτηθέντων, πολύ σύμφωνα με το 23,64% και αρκετά με βάση το 24,55% των πολιτών-χρηστών. Το 20% θεωρεί ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επηρεάζεται λίγο και το 10,91% καθόλου.

Συνολικά το 67,28% των πολιτών-χρηστών, πιστεύει ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επηρεάζεται πολύ αρνητικά από την ηχορύπανση, ενώ το 30,91% θεωρεί ότι δεν προκαλείται ηχορύπανση από τη λειτουργία του Λιμένα.

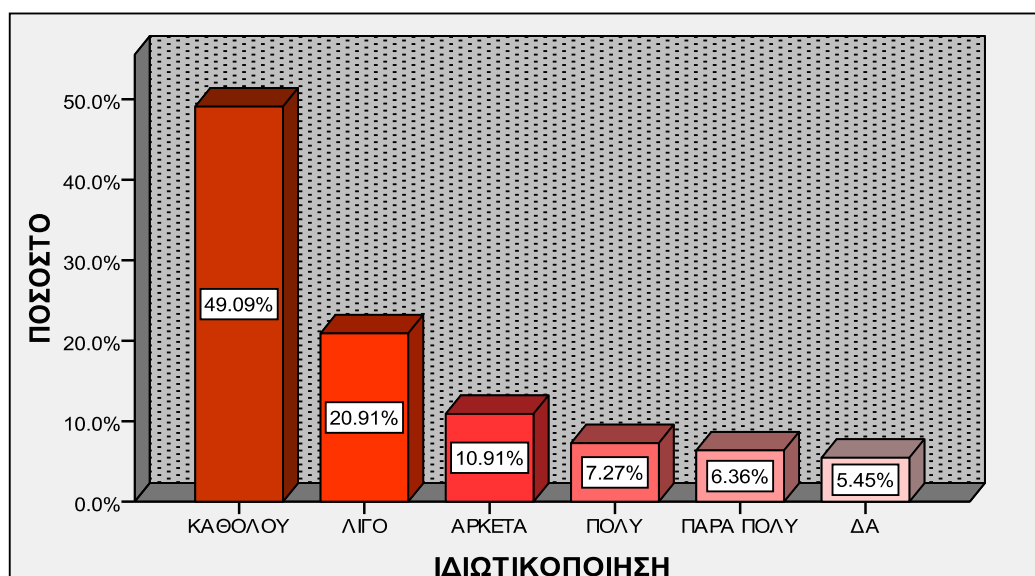


Διάγραμμα 77 : Επίδραση του Λιμένα στην ηχορύπανση

### 5.3.14 Συμβολή της Ιδιωτικοποίησης κομματιού του Λιμένα στις Λιμενικές υπηρεσίες(π.χ ΣΕΜΠΟ)

Στην ερώτηση σχετικά με το αν θα συμβάλει η ιδιωτικοποίηση κομματιού του Λιμένα, στη βελτίωση των Λιμενικών Υπηρεσιών, το 49,09% των ερωτηθέντων πολιτών-χρηστών απαντάει ότι δεν θα συμβάλει καθόλου και το 20,91% ότι θα συμβάλει λίγο. Το 10,91% πιστεύει ότι η συμβολή θα είναι μέτρια, ενώ πολύ μεγάλη και πάρα πολύ μεγάλη απαντούν το 7,27% και το 6,36% αντίστοιχα..

Γενικά μπορούμε να πούμε, ότι οι πολίτες-χρήστες πιστεύουν σε ποσοστό 70% ότι η ιδιωτικοποίηση κομματιού του Λιμένα δε θα βελτίωση τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Αντίθετα το 24,54% των ερωτηθέντων έχουν θετική άποψη για τη συμβολή της ιδιωτικοποίησης στις παρεχόμενες υπηρεσίες.



Διάγραμμα 78 : Επίδραση της Ιδιωτικοποίησης στις Λιμενικές υπηρεσίες

## 5.4 Ανάλυση των αποτελεσμάτων των ερωτηματολογίων

### 5.4.1 Επιχειρήσεις

Όπως προέκυψε από την επεξεργασία των στοιχείων των ερωτηματολογίων, σχετικά με τον αριθμό των εγκαταστάσεων που έχουν οι επιχειρήσεις με δραστηριότητες συναφείς με τη λειτουργία του λιμένα, , το 57,1% των επιχειρήσεων έχουν 1 κτίριο εγκαταστάσεων, το 25,7% 2 κτίρια, το 5,7% 3 κτίρια, το 8,6% 4 κτίρια και το 2,9% 11 κτίρια εγκαταστάσεων.

Το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθεισών επιχειρήσεων, σε ποσοστό 32,6% είναι Ετερόρρυθμες Εταιρίες (Ε.Ε) ενώ ακολουθούν και οι εταιρίες Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε)

με ποσοστό 29.03%.Σημαντικό κομμάτι του δείγματος αποτελούν και οι Ομόρρυθμες Εταιρίες (Ο.Ε), αφού καταλαμβάνουν το 22,58 % στο σύνολο του δείγματος. Οι Ανώνυμες εταιρίες (Α.Ε) αποτελούν το 9,68% των επιχειρήσεων.

Τα Ναυπηγεία –Ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος σαν κύριο αντικείμενο εργασιών του δείγματος, σε ποσοστό 42,86%. Τα Ταξιδιωτικά Πρακτορεία αποτελούν τη δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία με ποσοστό 17,14%, ενώ στην Τρίτη θέση βρίσκονται με το ίδιο ποσοστό του 11,43% οι Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι Μεταφορικές και οι άλλου τύπου συναφείς επιχειρήσεις με τη λειτουργία του Λιμένα. Τέλος ένα ο 5,71% του δείγματος, το καταλαμβάνουν οι εταιρίες εξυπηρέτησης πλοίων.

Ο ετήσιος κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων του δείγματος διαμορφώνεται ως εξής : Τη μεγαλύτερη κατηγορία την αποτελούν ισόποσα, με ποσοστό 29,41%, οι μεσαίες επιχειρήσεις και οι μεγάλες, δηλαδή οι επιχειρήσεις με ετήσιο κύκλο εργασιών 301.000-750.000€ και μεγαλύτερο από 1.500.000€. Στη συνέχεια ακολουθούν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις και οι πολύ μικρές και με ποσοστά 17,61% και 14,71% αντίστοιχα.

Σχετικά με τον αριθμό των εργαζομένων που απασχολούνται στις επιχειρήσεις, προκύπτει ότι, το 50% των επιχειρήσεων έχει μέχρι 25 εργαζόμενους,. Επίσης το50% των επιχειρήσεων απασχολεί μέχρι 20 εργαζόμενους άντρες και μέχρι 5 γυναίκες. Παρατηρούμε δηλαδή ότι οι γυναίκες συγκριτικά με τους άνδρες εργαζόμενους σε επιχειρήσεις με δραστηριότητες συναφείς με το Λιμάνι, είναι αρκετά λιγότερες. Επιπλέον ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις ανεξάρτητα από το πλήθος των εργαζομένων τους, έχουν λίγες γυναίκες εργαζόμενες, ενώ αντίθετα, ο αριθμός των ανδρών αυξάνει όσο αυξάνει και ο αριθμός των εργαζομένων στην επιχείρηση.

Το 50% των επιχειρήσεων χρησιμοποιεί μέχρι 15 περίπου εργαζόμενους, που είναι και κάτοικοι του Πειραιά, στοιχείο πολύ σημαντικό για την ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας, αφού είναι εμφανές, ότι ο κύριος όγκος των εργαζομένων των επιχειρήσεων είναι κάτοικοι του Πειραιά Τέλος το μεγαλύτερο ποσοστό των εργαζομένων που απασχολούν οι επιχειρήσεις αυτές είναι πλήρους ωραρίου.

Όσον αφορά τις Λιμενικές υπηρεσίες και τη ποιότητα τους, οι περισσότερες ερωτηθείσες επιχειρήσεις, έχουν θετική γνώμη σε ποσοστό 51,4%. Αντίθετα το 48,58% των ερωτηθεισών επιχειρήσεων δεν είναι ικανοποιημένες. Παρατηρούμε ότι η θετική γνώμη από την αρνητική διαφέρει οριακά.

Στην ερώτηση σχετικά με το αν θεωρούν ότι θα συμβάλει η ιδιωτικοποίηση κομματιού του Λιμένα στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, οι ερωτηθείσες επιχειρήσεις είναι

μοιρασμένες, αφού και οι αρνητικά προδιατεθειμένες, αλλά και οι θετικά προσκείμενες, αποτελούν το 42,86% του δείγματος, έκαστος.

Από τις ερωτηθείσες επιχειρήσεις, επενδύσεις τη τελευταία πενταετία, έκαναν το 48,48%, ενώ το υπόλοιπο 51,52% δεν πραγματοποίησε καμία επένδυση τα τελευταία πέντε χρόνια. Παρόλο που το ποσοστό των επιχειρήσεων που δεν πραγματοποίησε καμία επένδυση είναι μεγαλύτερο, το ποσοστό του 48,48% παραμένει ένα αρκετά μεγάλο και σημαντικό ποσοστό που σίγουρα επηρεάζει την τόνωση της τοπικής οικονομίας. Η μέση τιμή των επενδύσεων που έκαναν οι επιχειρήσεις είναι 343.125,19 € και συγκεκριμένα ο κύριος όγκος των επενδύσεων κυμαίνεται μέχρι και 500.000€

Οι επιχειρήσεις κρίνουν θετικό το ρόλο της εγκατάστασης τους σε περιοχή κοντινή με το Λιμάνι και θεωρούν ότι σχετίζεται άμεσα με την κερδοφορία της επιχείρησης και την εύρυθμη λειτουργία της. Συγκεκριμένα το 70,59% των επιχειρήσεων θεωρεί παρά πολύ καθοριστική την εγκατάσταση του σε περιοχή γειτονική με το Λιμάνι, το 11,76% την κρίνει πολύ σημαντική και το 17,65%, θεωρεί ότι η εγκατάσταση σε γειτονική περιοχή με το Λιμάνι είναι αρκετά σημαντική. Το παραπάνω γεγονός δείχνει ότι η περιοχή γύρω από το Λιμάνι έχει συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την εγκατάσταση επιχειρήσεων με δραστηριότητες συναφείς με τη λειτουργία τους

Το πολύ μεγάλο ποσοστό του 97,14% των επιχειρήσεων, θεωρεί ότι το λιμάνι τονώνει την Τοπική Οικονομία. Συγκεκριμένα οι οικονομικοί παράγοντες που επηρεάζονται περισσότερο από τη λειτουργία του Λιμένα, σύμφωνα με τις ερωτηθείσες επιχειρήσεις σε ποσοστό 97,14%, είναι η αύξηση της Τοπικής επιχειρηματικότητας και η Τοπική αγορά εργασίας-απασχόληση. Ακολουθεί η ενίσχυση του Τοπικού εισοδήματος με ποσοστό 94,29%, οι Τοπικές επενδύσεις με 88,57% και τέλος το 85,72% των ερωτηθεισών επιχειρήσεων έχουν θετική γνώμη για τη επιρροή του Λιμένα στην αύξηση της τοπικής Κατανάλωσης.

Αναφορικά με τα προβλήματα που δημιουργεί το Λιμάνι και το κατά πόσο επηρεάζουν την λειτουργία και την κερδοφορία της επιχείρησης, το 91,42% των επιχειρήσεων θεωρεί ότι η ελλιπής υποδομή του Λιμένα αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα και σχετίζεται αρνητικά με την κερδοφορία και την λειτουργία της επιχείρησης τους.

Το 88,57% των επιχειρήσεων, πιστεύει ότι επηρεάζεται αρνητικά από τις γραφειοκρατικές δυσλειτουργίες, ενώ το 82,86% των επιχειρήσεων, πιστεύει ότι επηρεάζεται αρνητικά από το κυκλοφοριακό. Τέταρτο πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη χώρων στάθμευσης για το 73,54% των επιχειρήσεων, το 65,72% θεωρεί ότι επηρεάζονται άμεσα από τη χαμηλή ποιότητα των Λιμενικών Υπηρεσιών και τέλος το 65,71% θεωρεί σημαντικό πρόβλημα τις ανεπαρκείς συνδέσεις με άλλα Μέσα.

Σχετικά με το αν υπάρχει πρόθεση κάποια στιγμή στο άμεσο μέλλον για αλλαγή της επαγγελματικής στέγης, το μεγαλύτερο ποσοστό των επιχειρήσεων 82,35% δεν έχει πρόθεση για μετακίνηση, ενώ ένα 17,65% σκέφτεται να αλλάξει έδρα. Με βάση την απάντηση αυτή και σε συνδυασμό με το ότι το 100% των ερωτηθεισών επιχειρήσεων δήλωσε σε προηγούμενη ερώτηση ότι θεωρεί ότι η εγκατάσταση τους σε περιοχή κοντινή με το Λιμάνι συνδέεται άμεσα με τη κερδοφορία και την εύρυθμη λειτουργία της επιχείρησής του, κρίνονται άξιοι διερεύνησης οι λόγοι που οδηγούν σε μετεγκατάσταση το 17,65% των επιχειρήσεων. Οι λόγοι αυτοί μπορεί να ποικίλουν, ένας πιθανός λόγος είναι το λειτουργικό κόστος ενώ ένας άλλος παράγοντας μπορεί να είναι η όχληση που δημιουργείται στην επιχείρηση από τα διάφορα προβλήματα της περιοχής.

Στην ερώτηση σχετικά με το αν η επιχείρηση έχει συνεισφέρει οικονομικά σε κάποιο Τοπικό έργο, οι επιχειρήσεις που έχουν συνεισφέρει οικονομικά αποτελούν το 25,71% των ερωτηθεισών, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό του 74,29% δεν έχει χρηματοδοτήσει ποτέ, κάποιο Τοπικό έργο. Το γεγονός αυτό βέβαια, καθιστά προβληματική τη σύνδεση των επιχειρήσεων με την Τοπική οικονομία και κοινωνία καθώς και τη διάχυση των ωφελειών.

Επίσης πολύ μεγάλο και εξίσου προβληματικό είναι και το ποσοστό του 80% των επιχειρήσεων που δηλώνει ότι δεν έχει αναλάβει καμία δράση στον Τομέα της Κοινωνικής εταιρικής ευθύνης.

Αντίθετα, θετικό είναι το γεγονός ότι το 80% των επιχειρήσεων, στην ερώτηση σχετικά με το αν η επιχείρηση λαμβάνει κάποια μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, απαντάει ότι λαμβάνει κάποια μέτρα και ένα 20% ότι δεν λαμβάνει κανένα μέτρο. Όσον αφορά τα μέτρα που λαμβάνουν για τη προστασία του περιβάλλοντος πρώτα σε σειρά, στο ίδιο ποσοστό, του 67,86% των επιχειρήσεων, έρχονται η Ανακύκλωση (Υλικού-Μηχανημάτων) και η κατοχή Πιστοποίησης ISO: 9001: 2000. Ακολουθεί η χρήση Αντιρρυπαντικής τεχνολογίας από το 35,71%, η σύνταξη περιβαλλοντικής μελέτης από το 17,86% των επιχειρήσεων που πήραν μέρος στην έρευνα και τέλος το 7,14% των επιχειρήσεων χρησιμοποιούν Πιστοποίηση ISO: 14000.

Η τελευταία ερώτηση αφορούσε την αξιολόγηση από τις επιχειρήσεις, του βαθμού που πιστεύουν ότι επηρεάζουν τα προβλήματα που συνδέονται με τη λειτουργία του Λιμένα, την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Σαν μεγαλύτερο πρόβλημα για την περιοχή αξιολογείται από το 91,43% των επιχειρήσεων το κυκλοφοριακό, δεύτερο έρχεται το πρόβλημα της Περιβαλλοντικής ρύπανσης σε ποσοστό 74,29% και τρίτο, θεωρείται η Ηχορύπανση από το 67,64%. Το 62,85% των επιχειρήσεων πιστεύει ότι προκαλείται αισθητική υποβάθμιση της Περιοχής από τη

λειτουργία του Λιμένα, ενώ σαν τελευταίο πρόβλημα που δημιουργείται στη περιοχή από τη λειτουργία του λιμένα, σε ποσοστό 48,58%, αξιολογείται η κοινωνική υποβάθμιση της Περιοχής

#### 5.4.2 Πολίτες-χρήστες

Στην έρευνα για τη συμβολή του Λιμένα στη Τοπική Ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, πήραν μέρος 110 πολίτες-χρήστες, εκ των οποίων το 43,64% είναι γυναίκες και το 53,36% είναι άνδρες. Ηλικιακά, το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνει η κατηγορία 35-45 με ποσοστό 32,41%, ακολουθεί η ηλικία 46-55 με ποσοστό 31,48% και η ηλικία 26-35 με ποσοστό 15,74%. Κάτω από 25 ετών το ποσοστό που αναφέρεται είναι 11,11%. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων (49,09%), είναι απόφοιτοι Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος ( ΑΕΙ), το 27,27% είναι απόφοιτοι λυκείου και το 14,55% έχουν δεχτεί τη βασική εκπαίδευση. Το 8,18% έχει τελειώσει κάποιο ΙΕΚ. Όσον αφορά το μορφωτικό επίπεδο, το 37,27%, είναι Ιδιωτικοί υπάλληλοι και το 27,27% Δημόσιοι υπάλληλοι. Το 12,73% των ερωτηθέντων είναι ελεύθεροι επαγγελματίες και ένα 10% είναι εργάτες, ενώ με το ίδιο ποσοστό του 4,55% εμφανίζονται οι μαθητές-φοιτητές και οι συνταξιούχοι.

Όσον αφορά το τόπο μόνιμης κατοικίας των ερωτηθέντων, το 75,21% είναι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά και το υπόλοιπο 24,77% είναι απλά χρήστες και κατοικούν στην Αθήνα ή σε άλλη περιοχή.

Το 40,91% των πολιτών-χρηστών που πήραν μέρος στην έρευνα έχει εισόδημα από 1.400€ και πάνω, το 24,55% βρίσκεται στην εισοδηματική κλίμακα των 801-1.200€, το 16,36% στην κλίμακα μηνιαίου εισοδήματος 1.201-1.400€ και τέλος το 15,45% έχει μέσο μηνιαίο εισόδημα έως 800€.

Πολύ σημαντικό στοιχείο για τη Τοπική αγορά εργασίας και την απασχόληση είναι ότι, το 65,45% των ερωτηθέντων εργάζεται στο Πειραιά ή στην ευρύτερη περιοχή του και ότι από αυτούς το 54,32% έχει εργασιακά κάποια σχέση με το Λιμάνι, άμεση ή έμμεση.

Σχετικά με την Τόνωση της Τοπικής Οικονομίας από τη λειτουργία του Λιμένα, το πολύ μεγάλο ποσοστό του 98,18% των πολιτών-χρηστών που πήραν μέρος στην έρευνα, θεωρεί ότι το λιμάνι τονώνει την Τοπική Οικονομία. Συγκεκριμένα η παράμετρος που θεωρούν ότι επηρεάζεται περισσότερο θετικά, είναι η Τοπική επιχειρηματικότητα σε ποσοστό 90,74% και ακολουθούν οι Τοπικές επενδύσεις με ποσοστό του 88,07%. Το 87,96% των ερωτηθέντων, πιστεύει ότι αυξάνεται το τοπικό εισόδημα, το 86,1% θεωρεί ότι επηρεάζεται θετικά από τον Λιμένα, η Τοπική αγορά εργασίας-Απασχόληση και τέλος το 85,72% έχουν θετική γνώμη για τη επιρροή του Λιμένα στην αύξηση της τοπικής Κατανάλωσης.



Στην ερώτηση για το κατά πόσο η Τοπική κουλτούρα είναι συνδεδεμένη με το Λιμάνι, 92,65% των ερωτηθέντων πολιτών-χρηστών θεωρεί ότι υπάρχει άμεση σχέση ανάμεσα στη Τοπική κουλτούρα και το Λιμάνι

Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων, 48,18%, χρησιμοποιεί το Λιμένα τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Το 40,91% κάνει χρήση τουλάχιστον μία φορά το εξάμηνο, το 8,18% μια φορά το μήνα και το 2,73% σχεδόν ποτέ.

Αναφορικά με το Βαθμό ικανοποίησης από τις υπηρεσίες και τις υποδομές του Λιμένα οι ερωτηθέντες κρίνουν τα επί μέρους κομμάτια του Λιμένα ως εξής: σχετικά με τη Κτιριακή υποδομή (αναμονή, στάθμευση, αποθήκες), οι ερωτηθέντες είναι μοιρασμένοι, αφού θετικά σε αυτή την ερώτηση, ότι δηλαδή είναι σε κάποιο βαθμό ικανοποιημένοι από τη κτιριακή υποδομή, απαντούν το 49,09%, ενώ επίσης ένα 49,09% απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι. Στην ερώτηση για τις υποδομές επικοινωνιών, θετικά απαντούν, το 44,55%, ενώ το 50% απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι. Από τη δυνατότητα πληροφόρησης που τους παρέχει ο Λιμένας, ικανοποιημένοι είναι το 51,82%, ενώ το 45,46% των ερωτηθέντων, απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι. Από την ύπαρξη των Εκδοτηρίων εισιτηρίων ικανοποιημένοι δηλώνουν το 71,82% και μη ευχαριστημένοι το 24,55%. Στην ερώτηση για την αίσθηση ασφάλειας και την αστυνόμευση στο Λιμάνι, οι ερωτηθέντες είναι πάλι μοιρασμένοι αφού το 48,18% απαντούν ότι είναι ικανοποιημένοι, ενώ επίσης ένα 48,18% απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι. Το 23,64%, είναι σε κάποιο βαθμό ικανοποιημένοι από την αισθητική των χώρων του Λιμένα ενώ το 73,64% των ερωτηθέντων δεν είναι, ενώ το 73,36% των ερωτηθέντων, δεν είναι επίσης ικανοποιημένοι από την ύπαρξη σταθμού πρώτων βοηθειών στο Λιμένα. Σχετικά με τη δυνατότητα μετεπιβίβασης σε αλλά μέσα από το Λιμάνι, το 64,54% δηλώνουν ικανοποιημένοι, ενώ το 33,63% των ερωτηθέντων, απαντούν ότι αρνητικά. Τέλος στην ερώτηση για την ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων το 40,9%, είναι ικανοποιημένοι σε κάποιο βαθμό είναι ενώ το 54,55% των ερωτηθέντων, απαντούν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι

Το μεγαλύτερο μέρος των χρηστών (89,09%), χρησιμοποιεί το Λιμάνι επειδή δεν υπάρχει άλλος τρόπος προσέγγισης του προορισμού τους, ενώ το 58,18% χρησιμοποιεί το Λιμένα λόγω της ασφαλείας που του παρέχει. Στην ερώτηση για το αν οι χρήστες επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν το Λιμένα επειδή είναι το πιο Οικονομικό μέσο για να ταξιδέψουν στον προορισμό τους, θετικά απαντούν το 54,54%

Ένα μικρότερο ποσοστό των ερωτηθέντων (32,73%) συσχετίζει τη χρήση του Λιμένα με την άριστη παροχή υπηρεσιών και τέλος ένα ακόμα πιο μικρό ποσοστό, (31,91%) κάνει χρήση του Λιμένα για να ενισχύσει της Τοπική οικονομίας

Όσον αφορά τα προβλήματα που δημιουργεί η λειτουργία του Λιμένα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, το 95,45% των ερωτηθέντων, πιστεύει ότι η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επηρεάζεται πιο πολύ αρνητικά από το κυκλοφοριακό. Δεύτερο στην αξιολόγηση πρόβλημα, σε ποσοστό 88,18%, έρχεται η Περιβαλλοντική ρύπανση και τρίτο η ηχορύπανση σε ποσοστό 67,28%. Το 50,91% των ερωτηθέντων, πιστεύει ότι, προκαλείται αισθητική υποβάθμιση της Περιοχής από τη λειτουργία του Λιμένα, και τέλος το 40% πιστεύει ότι προκαλείται κοινωνική υποβάθμιση της Περιοχής. Παρατηρούμε ότι η αξιολογική κλίμακα των προβλημάτων που δημιουργεί ο Λιμένας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, ταυτίζεται στη σειρά κατάταξης και στα δύο ερωτηματολόγια. Δηλαδή πολίτες και επιχειρήσεις τα κατατάσσουν με τον ίδιο τρόπο, με αυξημένα λίγο τα ποσοστά στους πολίτες-χρήστες, σε γενικές γραμμές θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχουν την ίδια εικόνα.

Η τελευταία ερώτηση για τους πολίτες-χρήστες αφορούσε το αν πιστεύουν, ότι θα συμβάλει η ιδιωτικοποίηση κομματιού του Λιμένα, στη βελτίωση των Λιμενικών Υπηρεσιών. Το 70% των ερωτηθέντων δηλώνει, ότι η ιδιωτικοποίηση κομματιού του Λιμένα δε θα βελτιώσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Αντίθετα το 24,54% των ερωτηθέντων έχουν θετική άποψη για τη συμβολή της ιδιωτικοποίησης στις παρεχόμενες υπηρεσίες. Αντίθετα με τις συναφείς του Λιμένα επιχειρήσεις, που είναι διχασμένες σε αυτή την ερώτηση (48,06%), οι πολίτες δηλώνουν σε πολύ μεγάλο ποσοστό ότι η ιδιωτικοποίηση δε θα συμβάλει στη βελτίωση των Λιμενικών υπηρεσιών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ : ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗΣ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΙΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΟΥΝ ΤΗ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

### 6.1 Επιλογή μεθόδου διερεύνησης της συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές

Για τη διερεύνηση της ύπαρξης ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές των ερωτηματολόγιων των επιχειρήσεων και των πολιτών-χρηστών του Λιμένα, χρησιμοποιήθηκε ο έλεγχος ανεξαρτησίας  $X^2$ . Ο έλεγχος  $X^2$  του Pearson εφαρμόζεται όταν θέλουμε να διαπιστώσουμε αν δυο κατηγορικές-ποιοτικές μεταβλητές ενός πληθυσμού σχετίζονται μεταξύ τους ή είναι ανεξάρτητες. Στη παρούσα έρευνα και στα δύο ερωτηματολόγια οι περισσότερες μεταβλητές είναι ποιότητες, αρά για τον έλεγχο ανεξαρτησίας των μεταβλητών παίρνουμε τις εξής υποθέσεις:

$H_0$ : Οι μεταβλητές είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους

$H_1$ : Οι μεταβλητές δεν είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους

Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται εάν η τιμή του P-value είναι μικρότερη από το επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας που έχουμε επιλέξει. Δηλαδή η  $H_0$  απορρίπτεται όταν:

- P-value < 0,01 σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 1%
- P-value < 0,05 σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%
- P-value < 0,1 σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 10%

Αναλυτικά το  $X^2$  προσδιορίζεται από τη σχέση :

$$X^2 = \sum (E_i - O_i)^2 / E_i$$

Όπου  $O_i = 1, 2, \dots$  εκφράζουν τις τιμές που παρατηρούνται και

$E_i = 1, 2, \dots$  εκφράζουν τις αναμενόμενες τιμές ανάλογα με το τι ελέγχεται κάθε φορά και  $X$  η τυχαία μεταβλητή

## 6.2 Έλεγχοι $X^2$ στις μεταβλητές του ερωτηματολογίου για τις επιχειρήσεις συναφών δραστηριοτήτων με τη λειτουργία του Λιμένα

Στο κομμάτι της εργασίας που ακολουθεί, διερευνάται η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στους κοινωνικό-οικονομικούς παράγοντες που σχετίζονται με τις επιχειρήσεις με αντικείμενο συναφές με τη λειτουργία του λιμένα και τη συμβολή τους στη Τοπική Ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά

### 6.2.1 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπικές επενδύσεις και τη Τοπική αγορά εργασίας

Έγινε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η συσχέτιση ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπικές επενδύσεις (investments) και τη Τοπική αγορά εργασίας ( l.job-market). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές T. επενδύσεις \* T. αγορά εργασίας είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές T. επενδύσεις \* T. αγορά εργασίας δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	93.803 <sup>a</sup>	12	.000

Σύμφωνα με τον έλεγχο ανεξαρτησίας  $X^2$  υπάρχει ισχυρή συσχέτιση ανάμεσα στο βαθμό που πιστεύουν οι ερωτώμενοι ότι το λιμάνι τονώνει την Τοπική αγορά εργασίας και στο βαθμό που θεωρούν ότι βοηθάει στην αύξηση των Τοπικών επενδύσεων. Το συμπέρασμα προκύπτει από την απόρριψη της μηδενικής υπόθεσης, ότι δηλαδή οι μεταβλητές είναι ανεξάρτητες σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0.00 < 0,05=a (X<sup>2</sup>=93.803)**. Έτσι οι μεταβλητές δεν είναι ανεξάρτητες και υπάρχει κάποια συσχέτιση μεταξύ τους. Από τον πίνακα των συχνοτήτων-διπλής εισόδου (παράρτημα), φαίνεται η ισχυρή συσχέτιση των μεταβλητών αφού το 92,3% που πιστεύει ότι το Λιμάνι τονώνει τις Τοπικές επενδύσεις πάρα πολύ, θεωρεί ότι ισχύει το ίδιο και για την τόνωση της Τοπικής αγοράς εργασίας. Η Δεύτερη μεγαλύτερη συχνότητα που εμφανίζεται στον πίνακα, είναι το ενδεχόμενο το ποσοστό του 66,7% που θεωρεί ότι το Λιμάνι τονώνει τις Τοπικές επενδύσεις λίγο, να θεωρεί ταυτόχρονα ότι τονώνει τη Τοπική αγορά εργασίας πάρα πολύ.

### 6.2.2 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα και τη Τοπική αγορά εργασίας

Έγινε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η συσχέτιση ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα (Entrepreneurship) και τη Τοπική αγορά εργασίας (Job-market). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές T. επιχ/τα \* T.αγορά εργασίας είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές T.επιχ/τα \* T.αγορά εργασίας δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	102,500 <sup>a</sup>	9	,000

Σύμφωνα με τον έλεγχο ανεξαρτησίας  $X^2$ , η μηδενική υπόθεση δεν ισχύει, ότι δηλαδή οι μεταβλητές είναι ανεξάρτητες, απορρίπτεται σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%, αφού  $P\text{-value}=0.00 < 0,05=\alpha$  ( $X^2=102,500$ ) με 9 βαθμούς ελευθερίας. Δηλαδή υπάρχει ισχυρή συσχέτιση ανάμεσα στο βαθμό που πιστεύουν οι ερωτώμενοι ότι το λιμάνι τονώνει την Τοπική αγορά εργασίας και στο βαθμό που θεωρούν ότι βοηθάει στην αύξηση των Τοπικής επιχειρηματικότητας. Το 88,9% των επιχειρήσεων που θεωρεί ότι το Λιμάνι τονώνει τη Τοπική επιχειρηματικότητα πάρα πολύ, θεωρεί ότι τονώνει πάρα πολύ και τη Τοπική αγορά εργασίας

### 6.2.3 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα και τη μεταβλητή Επενδύσεις των επιχειρήσεων

Έγινε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η συσχέτιση ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα (Entrepreneurship) και τη μεταβλητή Επενδύσεις των επιχειρήσεων (investments). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές T.επιχ/τα\* Επενδύσεις επιχ. είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές T.επιχ/τα\* Επενδύσεις επιχ δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9,229 <sup>a</sup>	3	,026

Από τον έλεγχο ανεξαρτησίας  $X^2$  προκύπτει ότι η μηδενική υπόθεση, απορρίπτεται σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0.026 < 0,05=a (X2=9,229)** με 3 βαθμούς ελευθερία, δηλαδή οι μεταβλητές δεν είναι ανεξάρτητες. Υπάρχει θετική συσχέτιση ανάμεσα στις επιχειρήσεις που απαντούν ότι το Λιμάνι τονώνει τη Τοπική επιχειρηματικότητα και στις επενδύσεις που πραγματοποιούν. Συγκεκριμένα το 67,7% των επιχειρήσεων που πραγματοποίησα επενδύσεις τη τελευταία πενταετία, θεωρεί ταυτόχρονα ότι η επιρροή που δέχεται η Τοπική Επιχειρηματικότητα από το Λιμάνι είναι πάρα πολύ μεγάλη, ενώ το 40% που δεν έκανε επενδύσεις τη τελευταία 5ετία, πιστεύει ότι η Τοπική επιχειρηματικότητα αυξάνεται πολύ.(παράρτημα)

#### 6.2.4 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών και πραγματοποίηση επενδύσεων

Πραγματοποιήθηκε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών (tziros) και πραγματοποίηση επενδύσεων (investments). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές τζίρος \* επενδύσεις είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές τζίρος \* επενδύσεις δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13,000 <sup>a</sup>	4	,011

Σύμφωνα με τον έλεγχο ανεξαρτησίας  $X^2$  υπάρχει συσχέτιση ανάμεσα στον ετήσιο κύκλο εργασιών των επιχειρήσεων και στις επενδύσεις που πραγματοποιούν. Το συμπέρασμα προκύπτει από την απόρριψη της μηδενικής υπόθεσης, ότι δηλαδή οι μεταβλητές είναι ανεξάρτητες σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0.011 < 0,05=a (X2=13,000)**. Έτσι οι μεταβλητές δεν είναι ανεξάρτητες και υπάρχει κάποια συσχέτιση μεταξύ τους. Από τον πίνακα των συχνοτήτων-διπλής εισόδου(παράρτημα), φαίνεται ότι το 38,7% και

25,8% των επιχειρήσεων που κάνει επενδύσεις έχει ετήσιο κύκλο εργασιών >1.500.000€ και 151.000-300.000€ αντίστοιχα, ενώ το 30,3% που δεν πραγματοποίησε επενδύσεις τη τελευταία πενταετία ανήκει στις πολύ μικρές επιχειρήσεις (<150.000€) και το 27,3% στις μεσαίες (301.000-750.000€).

### 6.2.5 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική αγορά εργασίας και τη μεταβλητή Επενδύσεις των επιχειρήσεων

Έγινε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η συσχέτιση ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική αγορά εργασίας (I.job-market) και τη μεταβλητή Επενδύσεις των επιχειρήσεων (investments). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές Τ.αγορά εργασίας \* Επενδύσεις είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Τ.αγορά εργασίας \* Επενδύσεις δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,075 <sup>a</sup>	3	,003

Από τον έλεγχο ανεξαρτησίας  $X^2$  γίνεται φανερό, ότι απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,003 < 0,05=a** ( $X^2=14,075$ ). Οι μεταβλητές δηλαδή Τοπική αγορά εργασίας και επενδύσεις δεν είναι ανεξάρτητες. Από τον πίνακα συνάφειας (παράρτημα) φαίνεται ότι το 80,6% των επιχειρήσεων που πραγματοποίησαν επενδύσεις τη τελευταία πενταετία, θεωρούν ότι η λειτουργία του λιμένα τονώνει τη Τοπική αγορά εργασίας πάρα πολύ, ενώ το 22,9% που δεν πραγματοποίησαν καμία επένδυση, πιστεύουν ότι η τοπική αγορά εργασίας τονώνεται αρκετά.

### 6.2.6 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα και Κυκλοφοριακό πρόβλημα

Πραγματοποιήθηκε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα (Entrepreneurship) και Κυκλοφοριακό πρόβλημα (congestion). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές Τ επιχ/τητα \*Κυκλοφ. πρόβλημα είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Τ επιχ/τητα \*Κυκλοφ. πρόβλημα δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	35,496 <sup>a</sup>	12	,000

Με βάση τον έλεγχο  $X^2$  η υπόθεση  $H_0$ , απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού  $P\text{-value}=0,000 < 0,05=a$  ( $X^2=35,496$ ). Οπότε οι μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα και Κυκλοφοριακό πρόβλημα, συσχετίζονται. Συγκεκριμένα το 75% των επιχειρήσεων που θεωρεί ότι κυκλοφοριακό πρόβλημα επηρεάζει τη λειτουργία της επιχείρησης πολύ, πιστεύει ότι η λειτουργία του Λιμένα ενισχύει ταυτόχρονα και τη Τοπική επιχειρηματικότητα επίσης πολύ. Επίσης το 60% των επιχειρήσεων που θεωρεί ότι κυκλοφοριακό πρόβλημα επηρεάζει τη λειτουργία της επιχείρησης λίγο, πιστεύει ταυτόχρονα ότι η λειτουργία του Λιμένα, ενισχύει τη Τοπική επιχειρηματικότητα πάρα πολύ.

### 6.2.7 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα και Χαμηλή υποδομή του Λιμένα

Πραγματοποιήθηκε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα (Entrepreneurship) και Χαμηλή υποδομή του Λιμένα (law substructure). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

$H_0$ : Οι μεταβλητές Τ.επιχ/τητα\* Χαμηλή υποδομή είναι ανεξάρτητες

$H_1$ : Οι μεταβλητές Τ.επιχ/τητα\* Χαμηλή υποδομή δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	32,520 <sup>a</sup>	9	,000

Με βάση τον έλεγχο  $X^2$  η υπόθεση  $H_0$ , απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού  $P\text{-value}=0,000 < 0,05=a$  ( $X^2=32,520$ ). Οπότε υπάρχει ισχυρή συσχέτιση ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα και Χαμηλή υποδομή του Λιμένα.. Συγκεκριμένα το 75% των επιχειρήσεων που θεωρεί ότι η ελλιπής υποδομή επηρεάζει τη λειτουργία της επιχείρησης πάρα πολύ, πιστεύει ότι η λειτουργία του Λιμένα ενισχύει ταυτόχρονα πάρα πολύ



και τη Τοπική επιχειρηματικότητα. Επίσης το σύνολο των επιχειρήσεων που θεωρεί ότι η ελλειπής υποδομή επηρεάζει τη λειτουργία της επιχείρησης λίγο, πιστεύει ταυτόχρονα ότι η λειτουργία του Λιμένα, ενισχύει τη Τοπική επιχειρηματικότητα πολύ.

### 6.2.8 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές αλλαγή εγκατάστασης της επιχείρησης και στις μεταβλητές που περιγράφουν τα προβλήματα του Λιμένα.

Πραγματοποιήθηκε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές αλλαγή εγκατάστασης (change place) της επιχείρησης και στις μεταβλητές που περιγράφουν τα προβλήματα του Λιμένα και οι οποίες είναι :

- ελλειπής υποδομή του Λιμένα (law substructure).
- Χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών (law services)
- Γραφειοκρατία (Bureaucracy)
- Κυκλοφοριακό (Congestion)
- Ανεπαρκείς συνδέσεις με αλλά μέσα (Connection)
- Ελλιπείς χώροι στάθμευσης (Parking)

Ο έλεγχος διαμορφώθηκε για το κάθε ζεύγος των μεταβλητών ως εξής :

**H0:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* χαμηλή υποδομή είναι ανεξάρτητες

**H1:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* χαμηλή υποδομή δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.079 <sup>a</sup>	3	.380

**H0:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* ελλιπείς υπηρεσίες είναι ανεξάρτητες

**H1:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* ελλιπείς υπηρεσίες δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.097 <sup>a</sup>	4	.393

**H0:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* γραφειοκρατία είναι ανεξάρτητες

**H1:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* γραφειοκρατία δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.396 <sup>a</sup>	3	.335

**H0:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* κυκλοφοριακό είναι ανεξάρτητες

**H1:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* κυκλοφοριακό δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.898 <sup>a</sup>	4	.420

**H0:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* ανεπ. συνδέσεις είναι ανεξάρτητες

**H1:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* ανεπ. συνδέσεις δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.906 <sup>a</sup>	5	.161

**H0:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* έλλειψη παρκινγκ είναι ανεξάρτητες

**H1:** Οι μεταβλητές αλλαγή εγκατ.\* έλλειψη παρκινγκ δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.860 <sup>a</sup>	5	.433

Από τους παραπάνω 6 έλεγχοι ανεξαρτησίας  $X^2$  φαίνεται καθαρά ότι δεν υπάρχει συσχέτιση ανάμεσα στις υπό εξέταση μεταβλητές. Η μηδενική υπόθεση δεν απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5% ,αφού για τις τιμές του P-value που εμφανίζονται και στους 6 ελέγχους, ισχύει ότι **P-value=0,380 - 0,393 - 0,335 - 0,420 - 0,161 - 0,433 >0,05=a** Οι μεταβλητές λοιπόν είναι ανεξάρτητες, δηλαδή γίνεται φανερό ότι η πρόθεση για αλλαγή έδρας των επιχειρήσεων εκτός της περιοχής του Πειραιά, δεν σχετίζεται, όπως πιθανόν θα περίμενε κάποιος, με τα προβλήματα που δημιουργεί το Λιμάνι στη λειτουργία τους και στη Κερδοφορία τους. Άρα οι λόγοι της μετεγκατάστασης θα πρέπει να αναζητηθούν σε άλλους παράγοντες π.χ. μείωση λειτουργικού κόστους κ.λ.π.

### 6.2.9 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Αλλαγή εγκατάστασης και κύριο αντικείμενο εργασιών των επιχειρήσεων

Έγινε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η συσχέτιση ανάμεσα στις μεταβλητές Αλλαγή εγκατάστασης(change place) και κύριο αντικείμενο εργασιών των επιχειρήσεων(main job). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

**H0:** Οι μεταβλητές Αλλαγή εγκατ.\* Αντικ.εργασιών είναι ανεξάρτητες

**H1:** Οι μεταβλητές Αλλαγή εγκατ.\* Αντικ.εργασιών δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.478 <sup>a</sup>	5	.043

Η πρόθεση αλλαγής έδρας, όπως φαίνεται από τον έλεγχο  $X^2$ , έχει σχέση με τη φύση των εργασιών της επιχείρησης. Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,043 < 0,05=a ( $X^2=11,478$ )**. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προκύπτουν από το πίνακα διπλής εισόδου(παράρτημα), Τα Ναυπηγεία-Ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, έχουν πρόθεση να μετεγκατασταθούν σε ποσοστό 50%, γεγονός που μπορεί να οφείλεται και στη κρίση που αντιμετωπίζει ο κλάδος τα τελευταία χρόνια, σε συνδυασμό και με τα υψηλά ενοίκια. Ακολουθούν οι Μεταφορικές σε ποσοστό 33,3%. Αντίθετα τα Ταξιδιωτικά πρακτορεία, όπως ήταν αναμενόμενο βέβαια, παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ποσοστό αρνητικής πρόθεσης μετακίνησης (21,4%), γεγονός που οφείλεται στο ότι η λειτουργία είναι άμεσα συνυφασμένη, όχι μόνο με τη Λειτουργία του Λιμένα , αλλά και με το χώρο του, γι' αυτό και εγκαθίστανται περιμετρικά από αυτό.

### 6.2.10 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών και ανάληψη Τοπικού έργου

Πραγματοποιήθηκε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών (tziros) και ανάληψη Τοπικού έργου(local ergo). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

**H0:** Οι μεταβλητές Τζίρος \* Τοπικό έργο είναι ανεξάρτητες

**H1:** Οι μεταβλητές Τζίρος \* Τοπικό έργο δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.390 <sup>a</sup>	4	.000

Από τον έλεγχο  $X^2$  προκύπτει ότι η οικονομική συνεισφορά σε κάποιο έργο Τοπικό, εξαρτάται άμεσα από το τζίρο της επιχείρησης. Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,000 < 0,05=a ( $X^2=20,390$ )**. Το αξιοσημείωτο σε αυτή τη συσχέτιση είναι το πώς προκύπτει αυτή η εξάρτηση. Οι πολύ μικρές επιχειρήσεις και οι μικρομεσαίες, εντάσσονται στην ίδια κατηγορία με τις πολύ μεγάλες, στο βαθμό που έχουν αναλάβει κάποιο Τοπικό έργο. Συγκεκριμένα και συνδυαστικά με τα δυο επόμενα διαγράμματα, η κατηγορία του κύκλου εργασιών που συνεισφέρει σε τοπικά έργα (100%) είναι της κλίμακας 751.000-1.500.000€. Από το διάγραμμα βλέπουμε ότι αναφερόμαστε βασικά στα Ναυπηγεία-Επισκευαστικές επιχειρήσεις και στα Ταξιδιωτικά Πρακτορεία. Οι πολύ μεγάλες επιχειρήσεις (>1.500.000€), αναλαμβάνουν να συνεισφέρουν σε ένα τοπικό έργο σε πολύ χαμηλό ποσοστό(10%).

#### 6.2.11 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών και ανάληψη δράσεων Κοινωνικής εταιρικής ευθύνης

Πραγματοποιήθηκε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών (tziros) και ανάληψη δράσεων Κοινωνικής εταιρικής ευθύνης (social responsibility).

Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

**H0:** Οι μεταβλητές Τζίρος \* Κοιν. εταιρική ευθύνη είναι ανεξάρτητες

**H1:** Οι μεταβλητές Τζίρος \* Κοιν. εταιρική ευθύνη δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14.583 <sup>a</sup>	4	.006

Από τον έλεγχο  $X^2$  φάνηκε ότι, η συμμετοχή σε προγράμματα κοινωνικής εταιρικής ευθηνής εξαρτάται επίσης από το τζίρο της επιχείρησης. Η μηδενική υπόθεση, δεν γίνεται δεκτή σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,006 < 0,05=a (X2=14,583)**. Οι εταιρίες με μικρό και μεσαίο κύκλο εργασιών δεν συμμετέχουν καθόλου σε προγράμματα κοινωνικής εταιρικής ευθηνής. Τέλος το μεγαλύτερο ποσοστό στην ανάληψη δράσεων κοινωνικής εταιρικής ευθηνής(66,7%), το έχουν οι εταιρίες με ετήσιο κύκλο εργασιών της κλίμακας 751.000-1.500.000€. Με βάση και το διάγραμμα βλέπουμε ότι αναφερόμαστε πάλι στα Ναυπηγεία-Επισκευαστικές επιχειρήσεις και στα Ταξιδιωτικά Πρακτορεία.

### 6.2.12.α Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών και στη λήψη Περιβαλλοντικών μέτρων

Πραγματοποιήθηκε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Ετήσιος κύκλος εργασιών (tziros) και στη λήψη Περιβαλλοντικών μέτρων(envir measures). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

**H0:** Οι μεταβλητές Τζίρος \* Περιβαλλοντικά μέτρα είναι ανεξάρτητες

**H1:** Οι μεταβλητές Τζίρος \* Περιβαλλοντικά μέτρα δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.389 <sup>a</sup>	4	.356

Με βάση τον έλεγχο  $X^2$  που πραγματοποιήθηκε, η μηδενική υπόθεση δεν απορρίπτεται, σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,356 > 0,05=a (X2=4,389)**. Άρα λοιπόν δεν υπάρχει συσχέτιση ανάμεσα στο κύκλο εργασιών των επιχειρήσεων και τη λήψη περιβαλλοντικών μέτρων. Δηλαδή οι επιχειρήσεις λαμβάνουν μέτρα για τη προστασία του περιβάλλοντος σε ποσοστό 79,4%, ανεξάρτητα από το μέγεθος τους.

### 6.2.12.β Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές κύριο αντικείμενο εργασιών των επιχειρήσεων και στη λήψη Περιβαλλοντικών μέτρων

Έγινε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η συσχέτιση ανάμεσα στις μεταβλητές κύριο αντικείμενο εργασιών των επιχειρήσεων(main job) και στη λήψη Περιβαλλοντικών μέτρων(envir measures).Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

**H0:** Οι μεταβλητές Αντικ. εργασιών \* Περιβαλ. μέτρα είναι ανεξάρτητες

**H1:** Οι μεταβλητές εργασιών \* Περιβαλ. δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	18.958 <sup>a</sup>	5	.002

Αντίθετα με το κύκλο εργασιών, η λήψη περιβαλλοντικών μέτρων σχετίζεται άμεσα με τον τύπο της επιχείρησης. Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,002 < 0,05=a (X<sup>2</sup>=18,958)**. Τα Ναυπηγεία-Επισκευαστικές εταιρίες και τις εταιρίες εξυπηρέτησης πλοίων, παίρνουν μέτρα περισσότερο από όλες. Ακολουθούν οι μεταφορικές με ποσοστό 75%.(παράρτημα)

### 6.2.13 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές κύριο αντικείμενο εργασιών των επιχειρήσεων και Ιδιωτικοποίηση του Λιμένα

Έγινε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η συσχέτιση ανάμεσα στις μεταβλητές κύριο αντικείμενο εργασιών των επιχειρήσεων (main job) και Ιδιωτικοποίηση του Λιμένα (privatization).Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές Αντικ.εργασιών \* Ιδιωτικοποίηση είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Αντικ.εργασιών \* Ιδιωτικοποίηση δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	56.989 <sup>a</sup>	25	.000

Από τον έλεγχο  $X^2$  διαπιστώθηκε ότι υπάρχει συσχέτιση μεταξύ του είδους της επιχείρησης και του πως απάντησαν στην ερώτηση για τη συμβολή της ιδιωτικοποίησης του ΣΕΜΠΟ στη ποιότητα των υπηρεσιών. Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο

σημαντικότητας 5%, αφού  $P\text{-value}=0,000 < 0,05=\alpha$  ( $X^2=56,989$ ). Το πιο μεγάλο ποσοστό παρατηρείται στην αρνητική κλίμακα απαντήσεων και προέρχεται από τα Ναυπηγεία-Ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις(60%), τις μεταφορικές(50%), και τις Ναυτιλιακές(50%)και οι οποίες θεωρούν ότι η ιδιωτικοποίηση κομματιού του λιμένα δε θα συμβάλει θετικά στη βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών. Το σύνολο των επιχειρήσεων εξυπηρέτησης πλοίων πιστεύει ότι η συμβολή της ιδιωτικοποίησης θα είναι καθοριστική.

### 6.3 Έλεγχος $X^2$ στις μεταβλητές του ερωτηματολογίου για τους Πολίτες-Χρήστες του Λιμένα

Στο σημείο αυτό παρουσιάζεται η διερεύνηση για την ύπαρξη συσχέτισης ή μη στις κοινωνικό-οικονομικές μεταβλητές που συγκροτούν το ερωτηματολόγιο των πολιτών-Χρηστών και προσδιορίζουν τη Τοπική Ανάπτυξη σε σχέση με τη λειτουργία του Λιμένα.

#### 6.3.1 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Ανώτατο μορφωτικό επίπεδο και Εργασία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά

Πραγματοποιήθηκε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Ανώτατο μορφωτικό επίπεδο (education) και Εργασία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά(local job). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές Μόρφωση \* Τοπική απασχόληση είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Μόρφωση \* Τοπική απασχόληση δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22,259 <sup>a</sup>	8	,004

Από τον έλεγχο ανεξαρτησίας  $X^2$  προέκυψε ότι οι μεταβλητές συσχετίζονται και η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού  $P\text{-value}=0,004 < 0,05=\alpha$  ( $X^2=22,259$ ). Η εκπαίδευση δηλαδή των πολιτών έχει σχέση με την εργασία τους στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Από τον πίνακα συχνοτήτων παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων που εργάζεται στον Πειραιά(88,9%) έχει κάποια τεχνική

εκπαίδευση ή είναι απόφοιτος ΙΕΚ. Το 70% είναι απόφοιτοι λυκείου και το 68,8% έχουν βασική εκπαίδευση.

### 6.3.2 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Εργασία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και Εργασία που συνδέεται με το Λιμάνι

Διερευνήθηκε με τον έλεγχο  $X^2$  η συσχέτιση ανάμεσα στις μεταβλητές Εργασία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά(local job) και Εργασία που συνδέεται με το Λιμάνι(port-related). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές T. απασχόληση \* Εργασία σε σχέση με το Λιμάνι είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές T. απασχόληση \* Εργασία σε σχέση με το Λιμάνι δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	82,707 <sup>a</sup>	6	,000

Με βάση τον έλεγχο  $X^2$  που έγινε, διαπιστώθηκε, η ύπαρξη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές εργασία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και εργασία σε σχέση με το Λιμάνι. Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,000 < 0,05=a ( $X^2=82,707$ )**. Το 61,1% των ερωτηθέντων που εργάζονται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, η εργασία τους είναι σχετική με τη λειτουργία του Λιμένα.(παράρτημα)

### 6.3.3 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Μηνιαίο εισόδημα και Εργασία σε συνάρτηση με το Λιμάνι

Πραγματοποιήθηκε έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Μηνιαίο εισόδημα (income) και Εργασία σε συνάρτηση με το Λιμάνι(port-related). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :



H0: Οι μεταβλητές Εισόδημα \* Εργασία σε σχέση με το Λιμάνι είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Εισόδημα \* Εργασία σε σχέση με το Λιμάνι δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	36,089 <sup>a</sup>	12	,000

Από τον έλεγχο ανεξαρτησίας  $X^2$  προέκυψε ότι υπάρχει συσχέτιση ανάμεσα στο μηνιαίο εισόδημα και την εργασία που σχετίζεται με το Λιμάνι. Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,000 < 0,05=a ( $X^2=36,089$ )**. Το μηνιαίο εισόδημα των ερωτηθέντων, προέρχεται δηλαδή σε μεγάλο βαθμό από ενασχόληση σχετική με το Λιμάνι. Παρατηρούμε από το πίνακα διπλής εισόδου ότι η ενασχόληση γύρω από το λιμάνι δίνει γενικά υψηλά εισοδήματα. Το 85,7% των ερωτηθέντων που εργάζονται σε επαγγέλματα γύρω από το λιμάνι, ανήκουν στην ανώτατη εισοδηματική τάξη (1400€ +). Το 63,2% αυτών που εργάζονται σε συνάρτηση με το λιμάνι είτε άμεσα, είτε έμμεσα, ανήκουν στην μεσαία εισοδηματική κλίμακα 801-1200€.

#### 6.3.4 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπικές επενδύσεις και Τοπική αγορά εργασίας

Έγινε ο έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπικές επενδύσεις (investments) και Τοπική αγορά εργασίας (l.job-market). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές T. επενδύσεις\* T. αγορά εργασίας είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές T. επενδύσεις\* T. αγορά εργασίας δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	81.046 <sup>a</sup>	25	.000

Με βάση τα αποτελέσματα του ελέγχου  $X^2$  προκύπτει ότι οι απαντήσεις των πολιτών στην ερώτηση για το ρόλο του λιμανιού στην αύξηση των τοπικών επενδύσεων είναι άμεσα

συσχετισμένες με την γνώμη που έχουν οι ίδιοι ερωτώμενοι για τον ρόλο που παίζει το λιμάνι στην τοπική αγορά εργασίας. Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,000 < 0,05=α (X<sup>2</sup>=81,046)**. Το 73,3% των πολιτών που πιστεύει ότι το Λιμάνι τονώνει τις Τοπικές επενδύσεις πάρα πολύ, πιστεύει επίσης ότι εξίσου τονώνεται και η αγορά εργασίας, ενώ το 60% από τους πολίτες που απαντούν ότι οι Τοπικές επενδύσεις τονώνονται λίγο, πιστεύουν το ίδιο και για τη Τοπική αγορά εργασίας.

### 6.3.5 Έλεγχος X<sup>2</sup> ανάμεσα στις μεταβλητές και Τοπική αγορά εργασίας και στην Εργασία που σχετίζεται με το Λιμάνι

Έγινε ο έλεγχος X<sup>2</sup> για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές και Τοπική αγορά εργασίας (I.job-market) και στην Εργασία που σχετίζεται με το Λιμάνι(port-related). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές T.αγορά εργασίας \*Εργασία σε σχέση με το Λιμάνι είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές T.αγορά εργασίας \*Εργασία σε σχέση με το Λιμάνι δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	28,762 <sup>a</sup>	15	,017

Από τον έλεγχο X<sup>2</sup> προκύπτει ότι οι απαντήσεις των πολιτών στην ερώτηση για το ρόλο του λιμανιού στη τοπική αγορά εργασίας είναι συσχετισμένες με την εργασία τους σε σχετικά επαγγέλματα. Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,017 < 0,05=α (X<sup>2</sup>=28,762)**. Το σύνολο των ερωτηθέντων που απασχολείται σε σχετικά επαγγέλματα με το Λιμάνι, θεωρεί ότι τονώνεται παρά πολύ η Τοπική αγορά εργασίας και το 40% των πολιτών που το επάγγελμα τους έχει κάποια σχέση με το Λιμάνι, θεωρεί ότι η Τοπική αγορά εργασίας επηρεάζεται από τη λειτουργία του πολύ θετικά.(παράρτημα)

### 6.3.6 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική αγορά εργασίας και στην Τοπική κατανάλωση

Πραγματοποιήθηκε ο έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική αγορά εργασίας (l.job-market) και στην Τοπική κατανάλωση (l.consumption). Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές T. αγορά εργασίας \* T. κατανάλωση είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές T. αγορά εργασίας \* T. κατανάλωση δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	168,017 <sup>a</sup>	25	,000

Με βάση τον έλεγχο  $X^2$ , προκύπτει ότι οι μεταβλητές Τοπική αγορά εργασίας και Τοπική κατανάλωση συσχετίζονται. Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,000 < 0,05=a** ( $X^2=168,017$ ). Το 91,2% των πολιτών που πιστεύει ότι το Λιμάνι τονώνει τη Τοπική κατανάλωση πάρα πολύ ,πιστεύει ότι επηρεάζεται και πάρα πολύ θετικά η Τοπική αγορά εργασίας, ενώ το 69,2% των ερωτηθέντων που θεωρούν ότι το Λιμάνι επηρεάζει αρκετά τη Τοπική αγορά εργασίας, θεωρεί ταυτόχρονα ότι επηρεάζει αρκετά και τη Τοπική κατανάλωση(παράρτημα).

### 6.3.7 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές και Τοπική αγορά εργασίας και τη Τοπική επιχειρηματικότητα

Έγινε ο έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές και Τοπική αγορά εργασίας (l.job-market) και τη Τοπική επιχειρηματικότητα(Entrepreneurship).Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές T. αγορά εργασίας \* T.επιχ/τητα είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές T. αγορά εργασίας \* T.επιχ/τητα δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	95,555 <sup>a</sup>	15	,000

Από τον έλεγχο  $X^2$ , είναι φανερό ότι απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,000 < 0,05=a (X2=95,555)**. Άρα ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική αγορά εργασίας και Τοπική επιχειρηματικότητα, υπάρχει σχέση. Συγκεκριμένα το 70% των ερωτηθέντων που απαντάει ότι το Λιμάνι συμβάλει λίγο στη Τοπική επιχειρηματικότητα, θεωρεί ότι συμβάλει επίσης λίγο και στη τόνωση της Τοπικής αγοράς εργασίας. Το 53,8% αυτών που απάντησαν ότι το Λιμάνι συμβάλει στη Τοπική επιχειρηματικότητα αρκετά, απάντησαν ότι συμβάλει επίσης αρκετά και στη Τοπική αγορά εργασίας, ενώ το 78,6% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι το Λιμάνι συμβάλει ταυτόχρονα πάρα πολύ και στη Τοπική αγορά εργασίας αλλά και στη Τοπική επιχειρηματικότητα. (παράρτημα)

### 6.3.8 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στη μεταβλητή Συχνότητα χρήσης του Λιμένα και σε όλες τις μεταβλητές που περιγράφουν τις υπηρεσίες και τις υποδομές του λιμένα

Διερευνήθηκε με βάση τον έλεγχο  $X^2$  η ύπαρξη συσχέτισης ή μη ανάμεσα στη μεταβλητή Συχνότητα χρήσης του Λιμένα (frequency of using port) και στις μεταβλητές που περιγράφουν τις υπηρεσίες και τις υποδομές του λιμένα και είναι οι εξής :

- Κτιριακή υποδομή (αναμονή, στάθμευση, αποθήκες) (buildings)
- Υποδομές επικοινωνιών (τηλέφωνα, διαδίκτυο) (telecommunications)
- Δυνατότητα πληροφόρησης (ηλεκτρονικοί πίνακες) (information)
- Εκδοτήρια εισιτηρίων (tickets station)
- Αίσθηση ασφάλειας-αστυνόμευση (Security)
- Σταθμός πρώτων βοηθειών (help station)
- Δυνατότητα μετεπιβίβασης σε άλλα μέσα (λεωφορεία, ταξί) (transport access)
- Ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων (shops)

Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Κτιριακή υποδομή είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Κτιριακή υποδομή δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	49.929 <sup>a</sup>	15	.000

H0: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Υποδομές επικοινωνιών είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Υποδομές επικοινωνιών δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	87.513 <sup>a</sup>	15	.000

H0: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Δυνατότητα πληροφ. είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Δυνατότητα πληροφ δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	80.213 <sup>a</sup>	15	.000

H0: Οι Συχν. χρήσης\* Εκδοτήρια εισιτηρίων είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Εκδοτήρια εισιτηρίων δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22.986 <sup>a</sup>	15	.084

H0: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* ασφάλεια είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* ασφάλεια δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	48.529 <sup>a</sup>	15	.000

H0: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Σταθ. πρώτων βοηθειών είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Σταθ. πρώτων βοηθειών δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26.962 <sup>a</sup>	15	.029

H0: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Μετεπιβίβαση σε άλλα μέσα είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Μετεπιβίβαση σε άλλα μέσα δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	28.911 <sup>a</sup>	15	.017

H0: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Καταστήματα είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Συχν. χρήσης\* Καταστήματα δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	32.287 <sup>a</sup>	15	.006

Από τους παραπάνω ελέγχους  $X^2$  που έγιναν μεμονωμένα για το κάθε ζεύγος μεταβλητών, προκύπτει ότι γενικά η συχνότητα χρήσης του λιμανιού σχετίζεται με τη γνώμη που έχουν οι ερωτώμενοι για τις υπηρεσίες και τις υποδομές που προσφέρει το λιμάνι. Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού με τη σειρά που παρουσιάζονται οι παραπάνω πίνακες ισχύει ότι **P-value=0,000 – 0,000 – 0,000 – 0,000 – 0,029 – 0,017 – 0,006 < 0,05=a**. Για τη μόνη μεταβλητή που η μηδενική υπόθεση γίνεται δεκτή, είναι η αίσθηση ασφάλειας στο λιμάνι (Security), σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,084 > 0,05=a**, δηλαδή οι μεταβλητές συχνότητα χρήσης και αίσθηση ασφάλειας, είναι ανεξάρτητες. Ειδικότερα παρατηρούμε ότι οι πολίτες-χρήστες που χρησιμοποιούν το λιμάνι τουλάχιστον μία φορά τον μήνα έχουν θετικότερη άποψη για της υπηρεσίες και τις υποδομές του λιμανιού.(παράρτημα)

### 6.3.9 Έλεγχος $X^2$ ανάμεσα στις μεταβλητές Φύλο και την Ιδιωτικοποίηση

Έγινε ο έλεγχος  $X^2$  για να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Φύλο (sex) και την Ιδιωτικοποίηση(privatization).Ο έλεγχος διαμορφώθηκε ως εξής :

H0: Οι μεταβλητές Φύλο \* Ιδιωτικοποίηση είναι ανεξάρτητες

H1: Οι μεταβλητές Φύλο \* Ιδιωτικοποίηση δεν είναι ανεξάρτητες

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.774 <sup>a</sup>	5	.003

Από τον έλεγχο ανεξαρτησίας  $X^2$ , προκύπτει ότι υπάρχει συσχέτιση ανάμεσα στο φύλο των ερωτηθέντων και στην απάντησή τους για τη συμβολή της ιδιωτικοποίησης κομματιού του Λιμένα στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η μηδενική υπόθεση απορρίπτεται σε επίπεδο σημαντικότητας 5%, αφού **P-value=0,003 < 0,05=a** ( $X^2=17,774$ ) Συγκεκριμένα από το πίνακα συνάφειας(παράρτημα), φαίνεται ότι, οι γυναίκες έχουν γενικότερα θετικότερη γνώμη για τη συμβολή της ιδιωτικοποίησης στις Λιμενικές υπηρεσίες και οι άντρες πιο αρνητική. Το 33.5% των γυναικών βρίσκεται στη θετική κλίμακα(αρκετά, πολύ, πάρα πολύ), ενώ στην ίδια κλίμακα βρίσκεται το 17,8% των ανδρών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ : ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

### 7.1 Επιλογή της μεθόδου παλινδρόμησης των κοινωνικό-οικονομικών μεταβλητών

Ο όρος παλινδρόμηση, που πλέον έχει μόνο ιστορική σημασία, οφείλεται στον Francis Galton και αναφέρεται σε μια μελέτη του αναφορικά με τη σχέση ανάμεσα στο ύψος των τέκνων και το ύψος των γονέων. Ο Galton παρατήρησε ότι αν και υψηλοί γονείς έχουν υψηλά παιδιά και κοντοί γονείς έχουν κοντά παιδιά, το μέσο ύψος των παιδιών από γονείς με ένα δεδομένο ύψος έτεινε ή *παλινδρομούσε* προς το μέσο ύψος του πληθυσμού ως σύνολο. Ο Galton χαρακτήρισε την τάση αυτή ως «*παλινδρόμηση προς τη μετριότητα*» (REGRESSION TO MEDIOCRITY). Το συμπέρασμα αυτό βασίστηκε στο γεγονός ότι η ευθεία που παρίστανε τη σχέση ανάμεσα στο μέσο ύψος των παιδιών και το μέσο ύψος των γονέων είχε κλίση μικρότερη από τη μονάδα.

Σ' ένα υπόδειγμα παλινδρόμησης η ανεξάρτητη μεταβλητή αποκαλείται *παλινδρομητής* (regressor), ενώ η εξαρτημένη μεταβλητή είναι επίσης γνωστή ως η *παλινδρομούμενη μεταβλητή* (regressand). (Γ. Κ Χρήστου 2003)

Ένα υπόδειγμα πολλαπλής παλινδρόμησης που αποτελείται από μία εξαρτημένη και δύο ή περισσότερες ανεξάρτητες μεταβλητές απεικονίζει τη συναρτησιακή σχέση που συνδέει τις μεταβλητές αυτές. Για τον προσδιορισμό της συνάρτησης αυτής απαιτείται η προσαρμογή μιας ευθείας (γραμμική παλινδρόμηση) στην οποία απεικονίζεται η σχέση των μεταβλητών. Η γενική μορφή του υποδείματος της πολλαπλής γραμμικής παλινδρόμησης είναι:

$$Y_i = \beta_0 + \beta_1 * X_{1i} + \beta_2 * X_{2i} + \dots + \beta_k * X_{ki} + e_i$$

Όπου:  $i = 1, 2, \dots, n$

$Y$ : είναι η εξαρτημένη μεταβλητή

$X_1, X_2, \dots, X_k$ : είναι οι ανεξάρτητες μεταβλητές



**$\beta_1$** : συντελεστής που προσδιορίζει στο υπόδειγμα την επίδραση της ανεξάρτητης μεταβλητής  $X_1, X_2, \dots, X_k$ , πάνω στην εξαρτημένη ευθεία  $Y$ .

**$\beta_0$** : συντελεστής αποτελεί το σταθερό όρο της παλινδρόμησης και εκφράζει τη μέση τιμή της  $Y$ , όταν δεν επιδρούν οι  $X_1, X_2, \dots, X_k$ , δηλαδή είναι το μέρος της  $Y$  που δεν επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις των ερμηνευτικών μεταβλητών.

**$e_i$** : είναι τα σφάλματα πρόβλεψης,  $e_i = Y_i - \hat{Y}_i$ , όπου  $Y_i - \hat{Y}_i$ , η απόσταση της τιμής της  $Y_i$  από την προσαρμοσμένη ευθεία.

Καλύτερη ευθεία θεωρείται η ευθεία αυτή που δίνει τα μικρότερα σφάλματα, έχει καλύτερη προσαρμογή δηλαδή. Ενώ όσες περισσότερες ερμηνευτικές μεταβλητές έχει το υπόδειγμα, τόσο καλύτερο υπόδειγμα είναι, δεδομένου ότι οι περισσότερες ερμηνευτικές μεταβλητές σκοπό έχουν τη μείωση των σφαλμάτων .

Ανάλογα όμως με το είδος των μεταβλητών που θέλουμε να επεξεργαστούμε, αλλάζουν και οι τύποι των υποδειγμάτων που χρησιμοποιούμε. Το υπόδειγμα της πολυμεταβλητής παλινδρόμησης αναφέρεται σε ποσοτικές μεταβλητές με ονομαστικές τιμές. Όμως πολλές φορές, σε αρκετές έρευνες όπως και στη παρούσα άλλωστε, τα στοιχεία που θέλουμε να επεξεργαστούμε είναι ποιοτικά. Με τη τεχνική των ψευδομεταβλητών μπορούμε να συμπεριλάβουμε σένα υπόδειγμα παλινδρόμησης ως ερμηνευτικές μεταβλητές και μεταβλητές που είναι από τη φύση τους ποιοτικές. Υπάρχουν όμως πολλές περιπτώσεις, που και η εξαρτημένη μεταβλητή είναι ποιοτική. Η εξαρτημένη μεταβλητή μπορεί να είναι *διχοτομική (dichotomous or binary)* ή μπορεί να είναι *πολυχοτομική (polychotomous)*. Διχοτομική είναι η μεταβλητή που μπορεί να πάρει δύο τιμές, όπως μια ψευδομεταβλητή που παίρνει τις τιμές 0 ή 1. Για παράδειγμα ένας εργαζόμενος μπορεί να προσέρχεται στο χώρο εργασίας του με τα πόδια ή με το λεωφορείο. Πολυχοτομική είναι η μεταβλητή όταν οι επιλογές είναι περισσότερες από δύο. Για παράδειγμα ο εργαζόμενος μπορεί να προσέρχεται στο χώρο εργασίας του , με το αυτοκίνητο του, με τα πόδια, με λεωφορείο ή με το τρένο.

Στη παρούσα εργασία το πλήθος των μεταβλητών που αποτυπώνονται και στα δύο ερωτηματολόγια είναι ποιοτικές μεταβλητές. Ακόμα και οι μεταβλητές που δεν ήταν διχοτομικές, αντικαταστήθηκαν με «ψευδομεταβλητές» που ενοποιούσαν σε δυο ενδεχόμενα όλες τις κατηγορίες της αρχικής μεταβλητής και καθένα από τα δυο ενδεχόμενα. εκπροσωπούσε δύο, τρεις ή τέσσερις κατηγορίες. Όταν λοιπόν υπάρχει σε ένα υπόδειγμα μια εξαρτημένη διχοτομική ποιοτική μεταβλητή  $Y$ , τότε η παλινδρόμηση ονομάζεται **λογιστική παλινδρόμηση(binary logistic regression)**.

Η λογιστική παλινδρόμηση προβλέπει το λογάριθμο των πιθανοτήτων της εξαρτημένης μεταβλητής. Η γενική μορφή του υποδείγματος της Λογιστικής παλινδρόμησης είναι η εξής :

$$Z = b_0 + b_1 X_1 + b_2 X_2 + \dots + b_k X_k$$

Όπου : **Z** είναι ο λογάριθμος των πιθανοτήτων της εξαρτημένης

**b<sub>0</sub>** είναι η σταθερά και υπάρχουν

**K** ανεξάρτητες (**X**) μεταβλητές, μερικές από τις οποίες μπορούν να είναι όροι αλληλεπίδρασης.

Το "**Z**" είναι το αποκαλούμενο "**logit**" η λόγος των πιθανοτήτων. Οι όροι "**b**" είναι οι λογιστικοί συντελεστές της παλινδρόμησης, αποκαλούμενοι επίσης εκτιμήσεις παραμέτρου

**Exp (β)** = είναι η αναλογία των πιθανοτήτων για μια ανεξάρτητη μεταβλητή. Η αναλογία πιθανοτήτων είναι ο παράγοντας από τον οποίο η ανεξάρτητη μεταβλητή αυξάνοντας ή μειώνοντας, αυξάνει το λογάριθμο των πιθανοτήτων της εξαρτημένης, επίσης ισχύει  $ODDS\ RATIO = EXP(B)$  και  $b = \ln(ODDS\ RATIO)$

Μια λογιστική παλινδρόμηση μπορεί να γραφτεί και με τη μορφή:

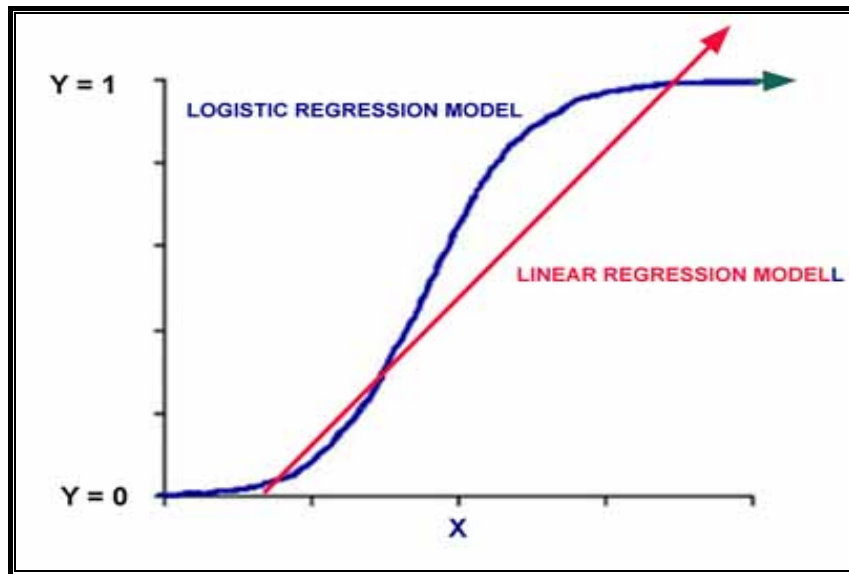
$$\ln p = \alpha + \beta X \quad \& \quad \ln (p/1-p) = \alpha + \beta X$$

όπου, η μεταβολή της  $p$  είναι πολύ μεγαλύτερη από τη μεταβολή της  $(1-p)$ , και έτσι η χρησιμοποίηση της  $\ln (p/1-p)$ , αντί της  $\ln p$ , δεν οδηγεί σε σημαντικό λάθος. Η συνάρτηση της  $\ln (p/1-p)$ , είναι αύξουσα συνάρτηση της  $p$ . (Χονδρογιάννης & Σιταρά, Σημειώσεις Οικονομετρίας, ΠΜΣ Βιώσιμη ανάπτυξη, 2004)

Η εξίσωση της λογιστικής παλινδρόμησης που παρουσιάστηκε παραπάνω, είναι μετασχηματισμένη με βάση το λογάριθμο του λόγου πιθανότητας εμφάνισης του ενδεχομένου (A), προς την πιθανότητα μη εμφάνισης του ενδεχομένου αυτού (A'), γνωστό ως "logit", κατά τη σχέση:

$$\ln[P(A)/P(A')] = \alpha + b_1 X_1 + b_2 X_2 + \dots + b_p X_p$$

Η λογιστική καμπύλη απεικονίζεται διαγραμματικά ως εξής :



Από τη διαγραμματική της απεικόνιση φαίνεται ότι, η Λογιστική καμπύλη είναι καλύτερη για τη διαμόρφωση των δυαδικών εξαρτώμενων μεταβλητών που κωδικοποιούνται 0 ή 1 επειδή πλησιάζει πιο κοντά στα  $y=0$  και  $y=1$  σημεία στον άξονα  $Y$ . Ακόμη περισσότερο, η λογιστική μορφή παίρνει τιμές οριακές από 0 και 1, ενώ η παλινδρόμηση OLS μπορεί να προβλέψει τις τιμές επάνω από 1 και κάτω από 0

Τα λογαριθμικά υποδείγματα ερμηνεύουν ποια θα είναι η ποσοστιαία μεταβολή στο  $Y$  σε μια ποσοστιαία μεταβολή στο  $X_i$ . Η ποσοστιαία μεταβολή μεταφράζει τις ελαστικότητες των μεταβλητών. Ο συντελεστής της λογιστικής παλινδρόμησης μπορεί να ερμηνευτεί ως η μεταβολή του λογαρίθμου του λόγου των πιθανοτήτων από την κατά μονάδα μεταβολή της ανεξάρτητης μεταβλητής. Η λογιστική παλινδρόμηση έχει πολλές αναλογίες με τη παλινδρόμηση OLS: οι συντελεστές “logit” αντιστοιχούν στους συντελεστές  $\beta$  στη λογιστική εξίσωση παλινδρόμησης, οι τυποποιημένοι συντελεστές “logit” αντιστοιχούν στα βήτα βάρη, και μια ψευδό  $R^2$  στατιστική είναι διαθέσιμη για να συνοψίσει τη δύναμη της σχέσης. Αντίθετα από την παλινδρόμηση OLS, η λογιστική παλινδρόμηση δεν υποθέτει τη γραμμικότητα της σχέσης μεταξύ των ανεξάρτητων μεταβλητών και του εξαρτώμενου, δεν απαιτεί τις κανονικά κατανομημένες μεταβλητές, δεν υποθέτει ομοσκεδαστικότητα και γενικά έχει τις λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις. Εντούτοις, απαιτεί οι παρατηρήσεις να είναι ανεξάρτητες και ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές αφορούν γραμμικά το “logit” της εξαρτημένης μεταβλητής.

Τέλος, ενώ κατά την κλασσική παλινδρόμηση η εκτίμηση των παραμέτρων γίνεται με τη μέθοδο των ελαχίστων τετραγώνων, κατά τη λογιστική παλινδρόμηση η εκτίμηση των παραμέτρων γίνεται με τη μέθοδο της μέγιστης πιθανοφάνειας, δηλαδή επιλέγονται οι πιο πιθανοφανείς τιμές των παραμέτρων, προκειμένου να οδηγήσουν στα παρατηρούμενα αποτελέσματα. (Σιάρδος, 2000).

Στην παρούσα ανάλυση η εκτίμηση της καλής προσαρμογής του υποδείγματος στηρίζεται βασικά, στον έλεγχο Hosmer-Lemeshow. Ο έλεγχος αυτός υποδεικνύει τη χρησιμοποίηση του στατιστικού C για τη διαπίστωση της καλής προσαρμογής των δεδομένων και θεωρείται πιο αξιόπιστος από το παραδοσιακό chi-square test, ιδιαίτερα εάν στο μοντέλο υπάρχουν συνεχής μεταβλητές ή το μέγεθος δειγμάτων είναι μικρό. Το στατιστικό C θεωρείται ότι κατανέμεται με βάση την κατανομή του  $\chi^2$  του Pearson. Η Τιμή του  $\chi^2$  που αντιστοιχεί σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας  $\alpha > 0,05$  δηλώνει ότι το υπόδειγμα της λογιστικής παλινδρόμησης είναι καλά προσαρμοσμένο στα δεδομένα.

Για την επεξεργασία των λογιστικών υποδειγμάτων που ακολουθούν, χρησιμοποιήθηκε στο στατιστικό πακέτο SPSS 17 και ο αλγόριθμος της Binary Logistic Regression. Επίσης για την επιλογή των σημαντικότερων μεταβλητών που επηρεάζουν ουσιαστικά το μοντέλο μας, χρησιμοποιήθηκε η Stepwise Backward (Wald) μέθοδο. Ξεκινάει δηλαδή με όλες τις μεταβλητές στο υπόδειγμα και ανάλογα με τη στατιστική τους σημαντικότητα βαθμιαία απομακρύνονται εκείνες που δεν έχουν συμμετοχή σε αυτό, για να καταλήξουμε στο καλύτερο δυνατό μοντέλο .

Αρχικά επιχειρήθηκε η εφαρμογή της λογιστικής παλινδρόμησης και στα δυο ερωτηματολόγια, με εξαρτημένη μεταβλητή τη «Τοπική Ανάπτυξη», συγκεκριμένα του κατά πόσο πιστεύουν ( επιχειρήσεις και πολίτες-χρήστες), ότι το Λιμάνι συμβάλει στη Τοπική Ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά γενικά. Όμως επειδή και στα δυο ερωτηματολόγια η απάντηση του Ναι (ότι συμβάλει δηλαδή πολύ) ήταν κυριαρχική, ο αλγόριθμος του προγράμματος δεν μπορούσε να τρέξει, αφού αυτό που υπολογίζεται είναι, ο λογάριθμος της πιθανότητας να συμβαίνει το ενδεχόμενο, προς τη πιθανότητα να μη συμβαίνει και έτσι ο παρανομαστής έτεινε στο μηδέν, ενώ ο αριθμητής έτεινε στο εκατό.

Για τον παραπάνω λόγο, στα υπό εκτίμηση υποδείγματα που παρουσιάζονται στη συνέχεια, οι εξαρτημένες μεταβλητές αφορούν πολύ σημαντικούς, επιμέρους προσδιοριστικούς παράγοντες της Τοπικής Ανάπτυξης που συνδέονται με το Λιμάνι του Πειραιά και οι οποίοι είναι :

1. Η Τοπική αγορά εργασίας
2. Η Τοπική επιχειρηματικότητα

## **7.2 Εκτίμηση μοντέλου Λογιστικής παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής «Τοπική αγορά εργασίας» που σχετίζεται με το Λιμάνι και των παραγόντων που την επηρεάζουν.**

Η έννοια της Βιώσιμης Ανάπτυξης είναι αλληλένδετη με αυτή της Τοπικής Ανάπτυξης, ενώ το Τοπικό επίπεδο θεωρείται το ιδανικότερο για την επίτευξη του στόχου της Βιώσιμης Ανάπτυξης (Benneworth 2002, Moss και Fichter 2003). Η Τοπική προσέγγιση της Ανάπτυξης, λαμβάνει υπόψη της την ποικιλομορφία του Τοπικού πληθυσμού, την Τοπική απασχόληση και τις Τοπικές αγορές (Θεοδωροπούλου, 2004)

Η διαδικασία της Τοπικής Ανάπτυξης πραγματοποιείται εντός του πλαισίου της τοπικής αγοράς εργασίας και συχνά καλύπτει μια επιφάνεια μεγαλύτερη ή ίση από μία περιοχή τοπικής εξουσίας, αλλά με δραστηριότητα πάντοτε εστιασμένη σε ειδικές θέσεις, τομείς ή κοινωνικές ομάδες. (Χριστοφάκης 2004)

Επίσης, κοινό χαρακτηριστικό όλων των θεωρητικών προσεγγίσεων της Τοπικής ανάπτυξης είναι ότι η ανάπτυξη παράγεται βασικά ενδογενώς, χρησιμοποιώντας τους τοπικούς φυσικούς, ανθρώπινους και χρηματικούς πόρους και συγκεκριμένα όσον αφορά την απασχόληση, ενεργοποιώντας το Τοπικό εργατικό δυναμικό, τονώνεται η Τοπική αγορά εργασίας-απασχόληση και κατ' επέκταση η Τοπική οικονομία. Έτσι λοιπόν γίνεται φανερό ότι η Τοπική αγορά εργασίας αποτελεί βασικό συστατικό στοιχείο της Τοπικής Ανάπτυξης.

Στη παρούσα ενότητα παρουσιάζεται, ένα μοντέλο λογιστικής παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής «Τοπική αγορά εργασίας» σε συνάρτηση με το Λιμάνι και των παραγόντων που σχετίζονται με αυτή και κατ' επέκταση με τη Τοπική Ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά. Οι ανεξάρτητες μεταβλητές οι οποίες αρχικά τοποθετούνται στο υπό εκτίμηση μοντέλο είναι οι εξής:

Τοπική επιχειρηματικότητα (local entrepreneurship), Τοπικό εισόδημα (local income) Τοπικές επενδύσεις, (local investments) και Τοπική κατανάλωση (local consumption)

Για την εκτίμηση του παραπάνω μοντέλου, χρησιμοποιήθηκε ο αλγόριθμος της Binary Logistic Regression και η μέθοδος Backward Stepwise (Wald). Για την καλύτερη επεξεργασία των στοιχείων, οι κλίμακες των μεταβλητών της παλινδρόμησης, , ενοποιήθηκαν σε δύο κατηγορίες και κωδικοποιήθηκαν ως εξής (πίνακας 1) :

Πίνακας 1 : Μεταβλητές της Λογιστικής παλινδρόμησης

<b>Εξαρτημένη μεταβλητή :</b>	<b>Τοπική αγορά εργασίας (local job market)</b>	1= πάρα πολύ, πολύ 0= αρκετά, λίγο, καθόλου, Δα
<b>Ανεξάρτητες μεταβλητές:</b>	<b>Τοπική επιχειρηματικότητα (local entrepreneurship)</b>	1= πάρα πολύ, πολύ 0= αρκετά, λίγο, καθόλου, Δα
	<b>Τοπικό εισόδημα (local income)</b>	1= πάρα πολύ, πολύ 0= αρκετά, λίγο, καθόλου, Δα
	<b>Τοπικές επενδύσεις (local investments)</b>	1= πάρα πολύ, πολύ 0= αρκετά, λίγο, καθόλου, Δα
	<b>Τοπική κατανάλωση (local consumption)</b>	1= πάρα πολύ, πολύ 0= αρκετά, λίγο, καθόλου, Δα

Ακολουθώντας, τη μέθοδο επιλογής μεταβλητών Stepwise Backward (Wald), δηλαδή την αφαίρεση μεταβλητών για το καλύτερα προσαρμοσμένο μοντέλο, η παλινδρόμηση ολοκληρώθηκε σε δύο βήματα και το μοντέλο τελικά αποτελείται, από τρεις στατιστικά σημαντικές μεταβλητές, τις Τ. επιχειρηματικότητα, Τ. εισόδημα και Τ. κατανάλωση .Τα εμπειρικά αποτελέσματα της παλινδρόμησης παρουσιάζονται στο παρακάτω πίνακα 2:

Πίνακας 2 : Μοντέλο λογιστικής παλινδρόμησης της «Τοπικής αγοράς εργασίας»

Μεταβλητές στην εξίσωση							
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
<b>Βήμα 1</b>	<b>Τ. Επιχειρηματικότητα</b>	2,738	,715	14,685	1	,000	15,459
	<b>Τ. Εισόδημα</b>	1,816	,722	6,331	1	,012	6,146
	<b>Τ. Επενδύσεις</b>	1,034	,652	,102	1	,750	2,812
	<b>Τ. Κατανάλωση</b>	1,835	,715	6,594	1	,010	6,268
	<b>Σταθερά</b>	-3,529	,698	25,555	1	,000	,029
<b>Βήμα 2</b>	<b>Τ. Επιχειρηματικότητα</b>	2,645	,649	16,607	1	,000	14,090
	<b>Τ. Εισόδημα</b>	1,810	,714	6,432	1	,011	6,109
	<b>Τ. Κατανάλωση</b>	1,799	,701	6,582	1	,010	6,041
	<b>Σταθερά</b>	-3,560	,696	26,164	1	,000	,028

Πίνακας 3 : Μεταβλητές που απορρίφθηκαν από την παλινδρόμηση

Variables not in the Equation					
			Score	df	Sig.
Step 2 <sup>a</sup>	Μεταβλητή	T. επενδύσεις	,102	1	,750
	Overall Statistics		,102	1	,750

Πίνακας 4 : Κριτήρια προσαρμογής μοντέλου

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	74,397 <sup>a</sup>	,472	,642
2	74,499 <sup>a</sup>	,472	,642

Πίνακας 5 : Έλεγχος καλής προσαρμογής

«Hosmer and Lemeshow»

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	5,212	5	,391
2	4,955	4	,292

Το υπό εκτίμηση μοντέλο της Λογιστικής παλινδρόμησης διαμορφώνεται ως εξής :

$$T. \text{ αγορά εργασίας} = -3,560 + 2,645 T. \text{ επιχειρηματικότητα} + 1,810 T. \text{ εισόδημα} + 1,799 T. \text{ κατανάλωση}$$

Στο παραπάνω υπόδειγμα με βάση τους συντελεστές προσαρμογής του μοντέλου παρατηρούμε ότι στο δεύτερο και τελικό στάδιο ο συντελεστής πιθανοφάνειας του μοντέλου (-2 Log likelihood) αυξάνεται από 74,397 σε 74,499, άρα οδηγούμαστε σε καλύτερο μοντέλο ενώ τα R square παραμένουν ίδια. Επίσης οδηγούμαστε σε ένα καλά προσαρμοσμένο μοντέλο, αφού συμφωνά με τον έλεγχο Hosmer and Lemeshow έχουμε  $0.292 > 0.05$ . (Πίνακας 4,5).

Για τις ανεξάρτητες μεταβλητές του υπό εκτίμηση υποδείγματος ισχύουν τα εξής :

Όσον αφορά τη μεταβλητή Τοπική επιχειρηματικότητα σε σχέση με το Λιμάνι και με το πώς επιδρά στη Τοπική αγορά εργασίας, ο συντελεστής της κρίνεται στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο 1% αφού  $0,000 < 0,01$ . Το πρόσημο του είναι θεωρητικά σωστό και η σχέση η οποία τον συνδέει με την εξαρτημένη μεταβλητή Τοπική αγορά εργασίας είναι θετική. Η επίδραση δηλαδή που ασκεί η Τοπική επιχειρηματικότητα σε σχέση με το Λιμάνι στη Τοπική αγορά εργασίας είναι θετική. Συγκεκριμένα οι θετικές απαντήσεις στη συμβολή της Τοπικής επιχειρηματικότητας στη Τοπική Ανάπτυξη, ενισχύουν το ενδεχόμενο της θετικής απάντησης στη συμβολή της Τοπικής αγοράς εργασίας στη Τοπική Ανάπτυξη.

Η επίδραση της μεταβλητής Τοπικό εισόδημα σε σχέση με την Τοπική αγορά εργασίας γύρω από το Λιμάνι, κρίνεται επίσης σημαντική, αφού ο συντελεστής της, είναι στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο 10% και ισχύει  $0,011 < 0,1$ . Το πρόσημο του συντελεστή είναι θεωρητικά σωστό και η σχέση με την οποία συνδέονται οι δύο μεταβλητές είναι θετική. Συγκεκριμένα οι θετικές απαντήσεις στη συμβολή του Λιμένα στην αύξηση του Τοπικού εισοδήματος, ενισχύουν το ενδεχόμενο της θετικής απάντησης στη συμβολή του στη Τοπικής αγοράς εργασίας και κατ' επέκταση στη Τοπική Ανάπτυξη.

Σχετικά με τη μεταβλητή Τοπικές επενδύσεις αν και το πρόσημο του συντελεστή με βάση τη θεωρία είναι σωστό, δηλαδή θετικό, άρα οι Τοπικές επενδύσεις επηρεάζουν θετικά την Τοπική αγορά εργασίας, ο συντελεστής κρίνεται στατιστικά μη σημαντικός σε επίπεδο 10% αφού  $0,75 > 0,1$ . Έτσι απορρίπτεται η μεταβλητή από το συγκεκριμένο μοντέλο.

Τέλος για τη μεταβλητή Τοπική κατανάλωση σε σχέση με τη λειτουργία του Λιμένα και το κατά πόσο επιδρά στη Τοπική αγορά εργασίας, προκύπτει ότι ο συντελεστής είναι στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 10%, αφού  $0,01 < 0,1$ . Το πρόσημο του συντελεστή είναι θεωρητικά σωστό και θετικό, άρα η Τοπική κατανάλωση που σχετίζεται με τη λειτουργία του λιμανιού επηρεάζει θετικά τη Τοπική αγορά εργασίας. Συγκεκριμένα η θετική άποψη για τη συμβολή του Λιμένα στην τόνωση της Τοπικής κατανάλωσης, ενισχύει το ενδεχόμενο της θετικής άποψης για συμβολή του στη Τοπική αγορά εργασίας και κατ' επέκταση στη Τοπική Ανάπτυξη.



### **7.3 Εκτίμηση μοντέλου Λογιστικής παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής «Τοπική επιχειρηματικότητα» που σχετίζεται με το Λιμάνι και των παραγόντων που την επηρεάζουν.**

Η έννοια της Τοπικής ανάπτυξης περιλαμβάνει όλες τις πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην τόνωση της Οικονομικής δραστηριότητας μίας περιοχής τόσο μέσω των δημοσίων οργανισμών όσο και μέσω των επιχειρήσεων του ιδιωτικού ή του κοινωνικού τομέα. Σκοποί της είναι: α) η ενθάρρυνση επιχειρηματικού πνεύματος, των γνώσεων, των ικανοτήτων διαχείρισης και του πολιτιστικού υποβάθρου των τοπικών παραγόντων, β) η ανάδειξη και η εκμετάλλευση των τοπικών πόρων για τη δημιουργία απασχόλησης, γ) η προώθηση της ανάπτυξης και της δημιουργίας επιχειρήσεων και δ) η δημιουργία δικτύων συνεργασίας μεταξύ ατόμων και φορέων για το συνδυασμό της δράσης και το συντονισμό των ενεργειών τους.

Οι διασυνδέσεις και οι συνεργασίες στο τοπικό επίπεδο, που περιλαμβάνει η έννοια, οδηγούν σε μεγαλύτερη συμμετοχή των τοπικών παραγόντων στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων (Ποταμιάνος 1991). Επίσης η Τοπική Ανάπτυξη αποτελεί ουσιαστικά μία μορφή Περιφερειακής Ανάπτυξης στην οποία οι Τοπικοί παράγοντες, η Τοπική πρωτοβουλία και Τοπική επιχειρηματικότητα, οι Τοπικοί φορείς, οι Τοπικές επιχειρήσεις, αποτελούν τους βασικούς μοχλούς της αναπτυξιακής διαδικασίας. (Coffey και Polese 1985).

Ο ρόλος λοιπόν της Τοπικής επιχειρηματικότητας, όπως φαίνεται και από τη Θεωρητική προσέγγιση της Τοπικής Ανάπτυξης, είναι πολύ σημαντικός και αποτελεί δομικό και προσδιοριστικό στοιχείο της. Συγκεκριμένα η Τοπική επιχειρηματικότητα αποτελεί τη χωρική διάσταση της Τοπικής Ανάπτυξης, τη συνεργία δηλαδή μεταξύ των Τοπικών οικονομικών μονάδων (Χριστοφάκης 2004).

Στην παρούσα λοιπόν ενότητα, παρουσιάζεται ένα μοντέλο λογιστικής παλινδρόμησης της εξαρτημένης μεταβλητής «Τοπική επιχειρηματικότητα» και των οικονομικοκοινωνικών αλλά και περιβαλλοντικών παραγόντων που σχετίζονται με αυτή και κατ' επέκταση με τη Τοπική Ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά. Οι ανεξάρτητες μεταβλητές οι οποίες αρχικά τοποθετούνται στο υπό εκτίμηση μοντέλο είναι οι εξής:

Τοπική αγορά εργασίας (local job market), Τοπικές επενδύσεις (local investments), Λήψη περιβαλλοντικών μέτρων (Envir.measures), Κυκλοφοριακό (congestion) και Τοπικό εισόδημα (local income).

Για την εκτίμηση του παραπάνω μοντέλου, χρησιμοποιήθηκε ο αλγόριθμος της Binary Logistic Regression και η μέθοδος Backward Stepwise (Wald). Για την καλύτερη επεξεργασία των στοιχείων, οι κλίμακες των μεταβλητών της παλινδρόμησης, , ενοποιήθηκαν σε δύο κατηγορίες και κωδικοποιήθηκαν ως εξής(πίνακας 5) :

Πίνακας 6 : Μεταβλητές της Λογιστικής παλινδρόμησης

<b>Εξαρτημένη μεταβλητή :</b>	<b>Τοπική επιχειρηματικότητα (local entrepreneurship)</b>	<b>1= πάρα πολύ, πολύ 0= αρκετά, λίγο, καθόλου, Δα</b>
<b>Ανεξάρτητες μεταβλητές:</b>	<b>Τοπική αγορά εργασίας (local job market)</b>	<b>1= πάρα πολύ, πολύ 0= αρκετά, λίγο, καθόλου, Δα</b>
	<b>Τοπικές επενδύσεις (local investments)</b>	<b>1= πάρα πολύ, πολύ 0= αρκετά, λίγο, καθόλου, Δα</b>
	<b>Λήψη περιβαλλοντικών μέτρων (Envir.measures)</b>	<b>1=Ναι 2=Όχι</b>
	<b>Κυκλοφοριακό (congestion)</b>	<b>1=Ναι 2=Όχι</b>
	<b>Τοπικό εισόδημα (local income)</b>	<b>0=πάρα πολύ, πολύ 1=αρκετά,λίγο, καθόλου, Δα</b>

Ακολουθώντας, τη μέθοδο επιλογής μεταβλητών Stepwise Backward (Wald), δηλαδή την αφαίρεση μεταβλητών για το καλύτερα προσαρμοσμένο μοντέλο, η παλινδρόμηση ολοκληρώθηκε σε τρία στάδια και το μοντέλο τελικά αποτελείται, από τέσσερις στατιστικά σημαντικές μεταβλητές, οι οποίες είναι :

Τοπική αγορά εργασίας(local job market),Τοπικές επενδύσεις(local investments), Λήψη περιβαλλοντικών μέτρων (Envir.measures) και το Κυκλοφοριακό(congestion).

Τα εμπειρικά αποτελέσματα της παλινδρόμησης παρουσιάζονται στο παρακάτω πίνακα 6:

Πίνακας 7 : Μοντέλο λογιστικής παλινδρόμησης της «Τοπικής Επιχειρηματικότητας»

Μεταβλητές στην εξίσωση							
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Βήμα 1	Τ.αγορα εργασίας	3,467	1,606	4,658	1	,031	32,030
	Τ.επενδύσεις	4,423	1,238	12,770	1	,000	83,346
	Περιβαλ. μετρα	1,674	,785	3,528	1	,060	5,333
	Κυκλοφοριακό	-1,279	,798	2,571	1	,109	,278
	Τ.εισόδημα	1,604	1,516	1,119	1	,290	4,974
	Σταθερά	,961	1,517	,401	1	,526	2,613
Βήμα 2	Τ.αγορα εργασίας	2,642	1,319	4,010	1	,045	14,039
	Τ.επενδύσεις	4,304	1,213	15,031	1	,000	73,995
	Περιβαλ.μετρα	1,263	,758	2,775	1	,096	3,536
	Κυκλοφοριακό	-1,330	,785	2,871	1	,090	,264
	Σταθερά	2,001	1,151	3,023	1	,082	7,396

Πίνακας 8 : Μεταβλητές που απορρίφθηκαν από το μοντέλο

Variables not in the Equation					
			Score	df	Sig.
Βήμα 3	Μεταβλητή	Τ. Εισόδημα	1,238	1	,266
	Overall Statistics		1,238	1	,266

Πίνακας 9 : Κριτήρια προσαρμογής μοντέλου

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	48,910 <sup>a</sup>	,407	,577
3	50,163 <sup>a</sup>	,397	,562

Πίνακας 10 : Έλεγχος καλής προσαρμογής

«Hosmer and Lemeshow»

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	6,298	6	,391
3	4,426	6	,619

Το υπό εκτίμηση μοντέλο της Λογιστικής παλινδρόμησης διαμορφώνεται ως εξής :

$$\begin{aligned} \text{Τ. επιχειρηματικότητα} &= 2,001 + 2,642 \text{Τ.αγορά εργασίας} + 4,704 \text{Τ.επενδύσεις} \\ &+ 1,263 \text{ περιβαλ.μέτρα} - 1,330 \text{ Κυκλοφοριακό} \end{aligned}$$

Στο παραπάνω υπόδειγμα με βάση τους συντελεστές προσαρμογής του μοντέλου παρατηρούμε ότι στο τρίτο και τελικό στάδιο ο συντελεστής πιθανοφάνειας του μοντέλου (-2 Log likelihood) αυξάνεται από 48,910 σε 50,163, άρα οδηγούμαστε σε καλύτερο μοντέλο ενώ τα R square μειώνονται ελάχιστα. Επίσης οδηγούμαστε σε ένα καλά προσαρμοσμένο μοντέλο, αφού στο τρίτο στάδιο, συμφωνά με τον έλεγχο Hosmer and Lemeshow έχουμε  $0,619 > 0,05$ . (πίνακας 8,9).

Για τις ανεξάρτητες μεταβλητές του υπό εκτίμηση υποδείγματος ισχύουν τα εξής :

Η μεταβλητή Τοπική αγορά εργασίας συνδέεται με την εξαρτημένη μεταβλητή Τοπική επιχειρηματικότητα, ο συντελεστής της είναι στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο 5% ( $0,045 < 0,05$ ) και η σχέση που τις συνδέει είναι ευθεία, αφού το πρόσημο της είναι θετικό. Η τόνωση δηλαδή της Τοπικής αγοράς εργασίας και της απασχόλησης επηρεάζει θετικά και τη Τοπική επιχειρηματικότητα. Συγκεκριμένα οι θετικές απαντήσεις στη συμβολή του Λιμένα στη τόνωση της Τοπικής αγοράς εργασίας, ενισχύουν το ενδεχόμενο της θετικής απάντησης στη συμβολή του στη Τοπική επιχειρηματικότητα και κατ' επέκταση στη Τοπική Ανάπτυξη.

Όσον αφορά τη μεταβλητή Τοπικές επενδύσεις ο συντελεστής της είναι επίσης στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο 1% ( $0,000 < 0,01$ ) και το πρόσημο του είναι θετικό, γεγονός που σημαίνει ότι μια αύξηση των Τοπικών επενδύσεων επιδρά θετικά στη Τοπική επιχειρηματικότητα. Συγκεκριμένα οι θετικές απαντήσεις στη συμβολή του Λιμένα στη τόνωση των Τοπικών επενδύσεων, ενισχύουν το ενδεχόμενο της θετικής απάντησης στη συμβολή του στη Τοπική επιχειρηματικότητα και κατ' επέκταση στη Τοπική Ανάπτυξη.

Η μεταβλητή για τη λήψη περιβαλλοντικών μέτρων από τις Τοπικές επιχειρήσεις κρίνεται επίσης στατιστικά σημαντική για το μοντέλο. Ο συντελεστής της είναι στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο 10% αφού ισχύει  $0,096 < 0,1$  και το πρόσημο του θετικό. Προκύπτει λοιπόν ότι οι επιχειρήσεις με αντικείμενο συναφές με τη λειτουργία του Λιμένα λαμβάνουν κάποια περιβαλλοντικά μέτρα, γεγονός που συμβάλει θετικά στη Τοπική επιχειρηματικότητα και κατ' επέκταση στη Βιώσιμη Τοπική Ανάπτυξη στην οποία η προστασία του περιβάλλοντος παίζει πολύ σημαντικό ρόλο.

Σχετικά με τη μεταβλητή για το Κυκλοφοριακό πρόβλημα προκύπτει ότι είναι επίσης σημαντική για το εκτιμώμενο μοντέλο, αφού ο συντελεστής ( $0,090 < 0,1$ ) της είναι στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο 10%. Ο συντελεστής της όμως είναι αρνητικός, γεγονός που σημαίνει ότι με την εξαρτημένη μεταβλητή τη συνδέει μια αντίστροφη σχέση, δηλαδή η αύξηση του κυκλοφοριακού προβλήματος επιδρά αρνητικά στη Τοπική επιχειρηματικότητα και αντίστροφα.

Τέλος η μεταβλητή Τοπικό εισόδημα απορρίπτεται από το συγκεκριμένο μοντέλο αφού δεν είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο 10% και ισχύει  $0,266 > 0,1$ . Το πρόσημο του συντελεστή είναι θετικό γεγονός που αποδεικνύει τη θετική επίδραση που υπάρχει ανάμεσα στο Τοπικό εισόδημα που σχετίζεται με το Λιμάνι και τη Τοπική επιχειρηματικότητα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ο σκοπός της παρούσας εργασίας ήταν να παρουσιαστεί το Λιμάνι του Πειραιά ως αναπτυξιακός παράγοντας και να διερευνηθεί η συμβολή του στη Τοπική Ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά. Η σημασία του Λιμένα σε Εθνικό αλλά και Διεθνές επίπεδο είναι πολύ μεγάλη, αφού εκτός από το μεγαλύτερο και σπουδαιότερο Λιμάνι της χώρας, αποτελεί και το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό σταθμό στο χώρο της Ανατολικής Ευρώπης και το 2 μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου. Η Οικονομική και Αναπτυξιακή συμβολή του λοιπόν σε ολόκληρη τη χώρα, είναι αναμφισβήτητη, ενώ όντας πλέον ένα λιμάνι τρίτης γενιάς, η εμβέλεια του κλιμακώνεται από την Τοπική κλίμακα, στη Περιφερειακή, στην Εθνική και από εκεί στην Υπερεθνική και τη Παγκόσμια. Είναι λοιπόν αρκετά δύσκολο σε ένα Λιμάνι τέτοιας σημασίας αλλά και εμβέλειας, να διακρίνεις και να απομονώσεις τα όρια της συμβολής του στο κάθε επίπεδο χωριστά. Ταυτόχρονα όμως η διερεύνηση της συμβολής του σε Τοπικό επίπεδο αποτελεί ένα πολύ σημαντικό παράγοντα στα πλαίσια της Βιώσιμης ανάπτυξης αφού το Τοπικό επίπεδο θεωρείται το ιδανικότερο για την επίτευξη του στόχου της. Της ισόρροπης δηλαδή και αρμονικής ανάπτυξης των πυλώνων της οικονομίας, της κοινωνίας, και του περιβάλλοντος. Το Τοπικό επίπεδο δεν είναι κάτι που προσδιορίζεται a priori, αντιθέτως εξαρτάται κάθε φορά από το συγκεκριμένο σύνολο και υποσύνολο που το περιγράφουν, για παράδειγμα στα πλαίσια ενός Διεθνούς οργανισμού, Τοπικό μπορεί να θεωρείται ακόμα και το Εθνικό επίπεδο. Στη παρούσα εργασία λοιπόν, σαν Τοπικό επίπεδο σε σχέση με τη συμβολή του λιμένα σε αυτό, προσδιορίζεται η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Συγκεκριμένα, θα μπορούσαμε να πούμε ότι το Λιμάνι, επηρεάζει αλλά και επηρεάζεται άμεσα ή έμμεσα από ολόκληρη τη Νομαρχία Πειραιώς. Πιο άμεσα όμως ακόμα, είναι η διασύνδεση του με τους τέσσερις Δήμους που απλώνονται περιμετρικά και δορυφορικά γύρω από αυτό και οι οποίοι θα μπορούσαμε να πούμε ότι κατά κάποιο τρόπο το περιγράφουν, καθώς σε καθένα από αυτούς βρίσκεται και ένα από τα κομμάτια λειτουργίας και τις εγκαταστάσεις του λιμένα. Οι Δήμοι αυτοί είναι ο Δήμος του Πειραιά, ο Δήμος Δραπετσώνας, Κερατσινίου και ο Δήμος Περάματος

Τα Θεωρητικά εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπλήρωση του σκοπού της προκειμένης εργασίας ήταν η θεωρητική και βιβλιογραφική προσέγγιση αρχικά του όρου της Ανάπτυξης και στη συνέχεια της εξέλιξης του περιεχόμενου του. Γίνεται εμφανές ότι η ανάπτυξη παύει να αποτελεί πεδίο ευθύνης μόνο της οικονομικής επιστήμης και εμπλέκονται σε αυτή κοινωνικές και άλλες επιστήμες. Οι νέοι επιθετικοί προσδιορισμοί που παρουσιάζονται λοιπόν για την ανάπτυξη είναι : Περιφερειακή, Τοπική, Ένδογενής, Ολοκληρωμένη, για να καταλήξουμε στην έννοια της Αειφορίας και της Βιώσιμης Ανάπτυξης.

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

Όσον αφορά τις μορφές διοίκησης των λιμένων, η κρατική παρέμβαση και ο εθνικός σχεδιασμός ήταν η βασική πολιτική μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 κλήθηκε η ιδιωτική επιχείρηση να παίξει βασικό ρόλο στη λιμενική παραγωγή. Έτσι ενώ μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 80, τα ιδιωτικά λιμάνια ήταν λίγα, τα τελευταία χρόνια υπάρχει σε διεθνές επίπεδο μια έντονη τάση για την ιδιωτικοποίηση τους και ιδιαίτερα των λιμενικών τερματικών σταθμών. Συγκεκριμένα οδηγούμαστε στην υιοθέτηση των (LANDLORD) λιμενικών αρχών, όπου οι επιχειρήσεις εκμισθώνουν από τη λιμενική αρχή με πολυετείς συμβάσεις, τις αποβάθρες, τις δεξαμενές, τις αποθήκες κ.λπ. κατασκευάζουν δικά τους υπόστεγα, τα εξοπλίζουν με γεραμούς και μηχανήματα και έχουν την αποκλειστική εκμετάλλευση. Ένα βασικό επιχείρημα που χρησιμοποιείται σήμερα για τις ιδιωτικοποιήσεις των λιμένων, είναι ότι τα κρατικά λιμάνια δεν μπορούν να παράγουν με αποτελεσματικότητα ενώ αντίθετα ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση της λιμενικής παραγωγής μπορεί να γίνει μόνο μέσα από τις ιδιωτικοποιήσεις, τον περιορισμό των κρατικών παρεμβάσεων και την τόνωση του ανταγωνισμού. Από τη άλλη πλευρά όμως, υπάρχει το ενδεχόμενο αυτό να συμβεί βραχυχρόνια και μόνο σε περιοχές όπου υπάρχουν πολλά ανταγωνιστικά λιμάνια, ενώ αντίθετα μακροχρόνια υπάρχει ο κίνδυνος να επικρατήσει το λιμάνι που θα καταφέρει να

παράγει με τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες και έτσι να οδηγηθεί η αγορά σε μονοπωλιακές καταστάσεις.

Η απάντηση στο ερώτημα ποια μορφή εκμετάλλευσης λειτουργεί καλύτερα δεν είναι εύκολη, αφού συναντώνται Λιμάνια ανά το κόσμο όλων των μορφών που δουλεύουν εξίσου αποτελεσματικά. Η αποτελεσματικότητα από οικονομικής πλευράς όμως, δεν είναι από μόνη της επαρκές και ολοκληρωμένο κριτήριο αφού δεν εξασφαλίζει την ισόρροπη ανάπτυξη από πλευρά Τοπικής βιωσιμότητας. Ίσως ένας άλλος τρόπος προσέγγισης του θέματος να ήταν η αξιολόγηση της καλύτερης λειτουργίας ανάλογα με τη μορφή εκμετάλλευσης σε σχέση με την Τοπική κοινωνία και τον αντίκτυπο που έχει σε αυτήν, δηλαδή τη διάχυση των Οικονομικών ωφελειών, την προστασία και το σεβασμό του περιβάλλοντος και του αστικού ιστού.

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

Όντας λοιπόν ο Πειραιάς ένα Λιμάνι άρρηκτα συνδεδεμένο με τη Πόλη και γενικά την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, για να μελετήσουμε τη συμβολή του στην Τοπική ανάπτυξη χρειάζεται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλαισίου στο οποίο θα στηριχτεί η έρευνα μας, έτσι κρίνεται απαραίτητο να συμπεριλάβουμε στοιχεία για τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά και τη κοινωνικό-οικονομική φυσιογνωμία των τεσσάρων Δήμων που συνδέονται άμεσα και διαδραστικά με αυτό. Επίσης μεγάλο ενδιαφέρον, παρουσιάζει και η Τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα σε συναφή επαγγέλματα με τη λειτουργία του λιμένα, που λαμβάνει χώρα στον κάθε Δήμο, από την οποία γίνεται φανερή η συμβολή που έχει ο Λιμένας στη τόνωση της Τοπικής οικονομίας μέσω της ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας και της απασχόλησης.



Οι τέσσερις αυτοί Δήμοι, αποτελούν σε πληθυσμό το 54,4% ολόκληρης της Νομαρχίας του Πειραιά, γεγονός πολύ σημαντικό αν συνυπολογίσουμε ότι απαρτίζεται από 16 δήμους και ότι μόνο οι συγκεκριμένοι τέσσερις αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι της Ο Δήμος Πειραιά, είναι πληθυσμιακά ο μεγαλύτερος της Νομαρχίας με τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή πυκνότητα (15.687 κάτοικοι ανά km<sup>2</sup>), ακολουθεί ο Δήμος Κερατσινίου (9.513 κάτοικους ανά km<sup>2</sup>), ο Δήμος Δραπετσώνας (7.614 κάτοικοι ανά km<sup>2</sup>) και τέλος ο Δήμος Περάματος με (1.681 κάτοικοι / km<sup>2</sup>). Η πληθυσμιακή πυκνότητα που παρουσιάζουν και οι τέσσερις δήμοι είναι πολύ υψηλότερη από το μέσο όρο του συνόλου της Νομαρχίας και αυτό οφείλεται στο ότι αποτελούν το αστικό τμήμα της Νομαρχίας και βρίσκονται εντός του λεκανοπεδίου. Η πυκνοκατοίκηση που παρουσιάζουν οι εν λόγω δήμοι, συνδέεται και με τα προβλήματα στη ποιότητα ζωής που αντιμετωπίζουν αλλά συντελεί επίσης και στα υψηλά ποσοστά ανεργίας που παρουσιάζουν. Επίσης κοινό χαρακτηριστικό και των τεσσάρων Δήμων είναι η κυριαρχία του Τριτογενούς τομέα παραγωγής σε συνολικό ποσοστό 75,6% και ακολουθεί ο Δευτερογενής με 23,8%, έτσι έχουν ανεπτυγμένο το πεδίο του εμπορίου και των υπηρεσιών. Σημαντικό όμως είναι και το ποσοστό της απασχόλησης στο Δευτερογενή τομέα, από το οποίο φαίνεται, ότι παρά την κρίση αποβιομηχάνισης των τελευταίων δεκαετιών, η απασχόληση στον τομέα της μεταποίησης παραμένει σημαντική, εντοπισμένη στις βιομηχανικές - βιοτεχνικές περιοχές μέσα στις οποίες εντάσσονται οι εν λόγω δήμοι. Το ποσοστό του δείκτη ανεργίας που παρουσιάζουν οι υπό εξέταση Δήμοι είναι πιο υψηλό από τα αντίστοιχα της Περιφέρειας Αττικής και του συνόλου της χώρας.

Όσον αφορά την επιχειρηματική δραστηριότητα και στους τέσσερις Δήμους επικρατεί με πολύ μεγάλο ποσοστό ο Γ' γενής τομέας παράγωγης και ακολουθεί ο Β' γενής. Επίσης από την επεξεργασία των στοιχείων του μητρώου των επιχειρήσεων της ΕΣΥΕ, βλέπουμε ότι στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά (Πειραιάς-Κερατσίνι-Δραπετσώνα-Πέραμα) που σχετίζεται με το λιμάνι, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται και συνδέονται με αυτό είναι αρκετές, περίπου 4.574 ενώ σε ποσοστό αποτελούν το 18,7% των επιχειρήσεων που υπάρχουν στους παραπάνω δήμους. Τη μεγαλύτερη σύνδεση με τη λειτουργία του Λιμένα τη παρουσιάζει η επιχειρηματική δραστηριότητα στο Δήμο του Περάματος και στο Δήμο του Πειραιά, γεγονός που δικαιολογείται από την ύπαρξη της Ν/ΖΩΝΗΣ στο Πέραμα και τη λειτουργία του επιβατικού μέρους του λιμανιού στο κέντρο του Πειραιά αντίστοιχα. Τέλος το συνολικό ποσοστό των Δήμων είναι πολύ σημαντικό και δείχνει ότι η επιχειρηματική δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με την ύπαρξη και την λειτουργία του Λιμένα.

Το ερευνητικό εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε για την εμπειρική διερεύνηση του σκοπού της παρούσας εργασίας είναι η δειγματοληπτική έρευνα, όπου από τη στατιστική επεξεργασία των στοιχείων της, πρόέκυψαν έλεγχοι συσχέτισης των προσδιοριστικών παραγόντων της Τοπικής Ανάπτυξης και δύο μοντέλα Λογιστικής παλινδρόμησης. Η έρευνα πεδίου πραγματοποιήθηκε σε δύο διαφορετικές κατηγορίες δείγματος, αυτή των πολιτών-χρηστών και αυτή των επιχειρήσεων με δραστηριότητες συναφείς με το Λιμάνι. Σκοπός ήταν να εξασφαλιστούν σημαντικά στοιχεία για τη συμβολή του Λιμένα στη Τοπική Ανάπτυξη και από τη πλευρά του Τοπικού πληθυσμού και των χρηστών αλλά και από τις συναφείς Τοπικές επιχειρήσεις που αποτελούν σημαντικό οικονομικό και αναπτυξιακό παράγοντα.

Το μεγαλύτερο μέρος των συναφών επιχειρήσεων με τη λειτουργία του Λιμένα που πήραν μέρος στην έρευνα είναι Ναυπηγεία –Ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις (42,86%) και ακολουθούν τα Ταξιδιωτικά Πρακτορεία (17,14%) όπου τη μεγαλύτερη κατηγορία την αποτελούν ισόποσα, οι μεσαίες επιχειρήσεις και οι μεγάλες, δηλαδή οι επιχειρήσεις με ετήσιο κύκλο εργασιών 301.000-750.000€ και μεγαλύτερο από 1.500.000€ . Οι γυναίκες συγκριτικά με τους άνδρες εργαζόμενους σε επιχειρήσεις με δραστηριότητες συναφείς με το Λιμάνι, είναι αρκετά λιγότερες. Επιπλέον ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις ανεξάρτητα από το πλήθος των εργαζομένων τους, έχουν λίγες γυναίκες εργαζόμενες, ενώ αντίθετα, ο αριθμός των ανδρών αυξάνει όσο αυξάνει και ο αριθμός των εργαζομένων στην επιχείρηση. Ο κύριος όγκος των εργαζομένων των επιχειρήσεων είναι κάτοικοι του Πειραιά, στοιχείο πολύ σημαντικό για την ενίσχυση της τοπικής αγοράς εργασίας, ενώ επίσης το μεγαλύτερο ποσοστό των εργαζομένων που απασχολούν οι επιχειρήσεις αυτές είναι πλήρους ωραρίου, γεγονός που συμβάλλει στην ποιότητα της απασχόλησης και τη σταθερότητα. Οι ερωτηθείσες επιχειρήσεις δεν έχουν ξεκάθαρη εικόνα για το αν η ιδιωτικοποίηση θα συμβάλει στη βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών και αυτό φαίνεται από το ότι και οι αρνητικά προδιατεθειμένες, αλλά και οι θετικά προσκείμενες, αποτελούν το ίδιο ποσοστό του δείγματος(42,86%). Επίσης ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό από αυτές δε πραγματοποίησε επενδύσεις τη τελευταία πενταετία, το ποσοστό αυτών που έκαναν είναι αρκετά υψηλό(48,48%). Πιθανόν κάποια κίνητρα για ιδιωτικές επενδύσεις επιχειρήσεων σε πεδίο συναφές με το λιμένα και ιδίως για τις μικρομεσαίες, οι οποίες αποτελούν και σημαντικό ποσοστό εξ'αυτών, να βοηθούσε αρκετά. Οι επιχειρήσεις συνολικά, κρίνουν θετικό το ρόλο της εγκατάστασής τους σε περιοχή κοντινή με το Λιμάνι και θεωρούν ότι σχετίζεται άμεσα με την κερδοφορία της επιχείρησης και την εύρυθμη λειτουργία της. Το παραπάνω γεγονός δείχνει ότι η περιοχή γύρω από το Λιμάνι έχει συγκριτικό αλλά και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ως προς την εγκατάσταση επιχειρήσεων με δραστηριότητες συναφείς με τη

λειτουργία τους. Άξιοι όμως περεταίρω διερεύνησης, είναι οι λόγοι που οδηγούν ένα 17,65% αυτών που πιστεύουν ότι η εγκατάσταση τους κοντά στο Λιμάνι παίζει καθοριστικό ρόλο, να σκέφτεται να αλλάξει έδρα. Οι λόγοι αυτοί μπορεί να ποικίλουν, ένας πιθανός λόγος είναι το λειτουργικό κόστος ενώ ένας άλλος παράγοντας μπορεί να είναι η όχληση που δημιουργείται στην επιχείρηση από τα διάφορα προβλήματα της περιοχής. Το πολύ μεγάλο ποσοστό του 97,14% των επιχειρήσεων, θεωρεί ότι το λιμάνι τονώνει την Τοπική Οικονομία. Συγκεκριμένα οι οικονομικοί παράγοντες που επηρεάζονται περισσότερο από τη λειτουργία του Λιμένα, σύμφωνα με τις ερωτηθείσες επιχειρήσεις σε ποσοστό είναι η αύξηση της Τοπικής επιχειρηματικότητας και η Τοπική αγορά εργασίας-απασχόληση. Αναφορικά με τα προβλήματα που δημιουργεί το Λιμάνι και το κατά πόσο επηρεάζουν την λειτουργία και την κερδοφορία της επιχείρησης, το μεγαλύτερο ποσοστό των επιχειρήσεων (91,42%) θεωρεί ότι είναι η ελλιπής υποδομή του Λιμένα και οι γραφειοκρατικές δυσλειτουργίες(88,57%). Σαν μεγαλύτερο πρόβλημα για την περιοχή αξιολογείται το κυκλοφοριακό και δεύτερο έρχεται το πρόβλημα της Περιβαλλοντικής ρύπανσης

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

Συμπερασματικά λοιπόν μπορούμε να πούμε ότι ενώ οι επιχειρήσεις με συναφείς δραστηριότητες με το Λιμένα συντελούν αρκετά στη Οικονομική ανάπτυξη ενισχύοντας τη Τοπική απασχόληση και τονώνοντας τη Τοπική οικονομία, υστερούν στους δύο άλλους πυλώνες της Βιώσιμης ανάπτυξης, σε αυτόν της κοινωνίας και του περιβάλλοντος. Άρα θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη βάση στην ανάληψη δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών που στηρίζουν τους δύο αυτούς πυλώνες έτσι ώστε να επιτευχθεί ολοκληρωμένη Τοπική Ανάπτυξη στα πλαίσια της Βιωσιμότητας.

Στην έρευνα που αφορούσε το πεδίο των πολιτών-χρηστών από τα 110 άτομα που πήραν μέρος το 75,21% είναι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά και το υπόλοιπο 24,77% είναι απλά χρήστες και κατοικούν στην Αθήνα ή σε άλλη περιοχή. Πολύ σημαντικό στοιχείο για τη Τοπική αγορά εργασίας και την απασχόληση είναι ότι, το μεγαλύτερο μέρος

των ερωτηθέντων (65,45%) εργάζεται στο Πειραιά ή στην ευρύτερη περιοχή του και ότι από αυτούς επίσης το μεγαλύτερο ποσοστό (54,32%) έχει εργασιακά κάποια σχέση με το Λιμάνι, άμεση ή έμμεση.

Σχετικά με την Τόνωση της Τοπικής Οικονομίας από τη λειτουργία του Λιμένα, το ποσοστό των πολιτών-χρηστών που θεωρεί ότι το λιμάνι τονώνει την Τοπική Οικονομία είναι μεγαλύτερο από το αντίστοιχο των επιχειρήσεων, ενώ η παράμετρος που θεωρούν ότι επηρεάζεται περισσότερο θετικά, είναι η Τοπική επιχειρηματικότητα και οι Τοπικές επενδύσεις. Επίσης ένα πολύ μεγάλο ποσοστό πιστεύει ότι η Τοπική κουλτούρα είναι άμεσα συνδεδεμένη με το Λιμάνι. Όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρέχει ο Λιμένας το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων είναι ευχαριστημένο από τη δυνατότητα πληροφόρησης και την επάρκεια των Εκδοτηρίων εισιτηρίων, ενώ το μεγαλύτερο μέρος των χρηστών (89,09%), χρησιμοποιεί το Λιμάνι επειδή δεν υπάρχει άλλος τρόπος προσέγγισης του προορισμού τους.

Το πιο σοβαρό πρόβλημα που δημιουργεί η λειτουργία του Λιμένα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, για τους περισσότερους ερωτηθέντες (95,45%) είναι το κυκλοφοριακό και δεύτερο στην αξιολόγηση πρόβλημα (88,18%), είναι η Περιβαλλοντική ρύπανση. Άρα θα πρέπει να ληφθούν άμεσα κάποια μέτρα που να ρυθμίζουν το κυκλοφοριακό και να περιορίζουν τη περιβαλλοντική ρύπανση. Παρατηρούμε ότι η αξιολογική κλίμακα των προβλημάτων που δημιουργεί ο Λιμένας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, ταυτίζεται στη σειρά κατάταξης και στα δύο ερωτηματολόγια.

Αντίθετα με τις συναφείς επιχειρήσεις του Λιμένα, που είναι διχασμένες στην ερώτηση σχετικά με την ιδιωτικοποίηση του Λιμένα και δεν έχουν ξεκάθαρη εικόνα για τη συμβολή που θα έχει η ενέργεια αυτή στις παρεχόμενες υπηρεσίες, το 70% των ερωτηθέντων πολιτών-χρηστών δηλώνει, ότι η ιδιωτικοποίηση κομματιού του Λιμένα δε θα βελτιώσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Η αρνητική αυτή προσέγγιση στην ιδιωτικοποίηση έχει ιδιαίτερα αυξημένη βαρύτητα, αν συνυπολογίσουμε το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθέντων είναι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά οι οποίοι πιστεύουν πως μια τέτοια εξέλιξη δεν θα συνεισφέρει στη βελτίωση των υπηρεσιών, γεγονός που σημαίνει ότι μια τέτοια ενέργεια ίσως δεν έχει το απαιτούμενο κοινωνικό έρπισμα, δημιουργώντας προβλήματα στον αστικό ιστό και μη εξυπηρετώντας το Τοπικό επίπεδο.

Στα πλαίσια της περαιτέρω στατιστικής ανάλυσης των παραπάνω στοιχείων διερευνήθηκε η ύπαρξη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές των ερωτηματολογίων των επιχειρήσεων και των πολιτών-χρηστών του Λιμένα, με τον έλεγχο ανεξαρτησίας  $X^2$ . Παρατηρήθηκε συσχέτιση σε αρκετές μεταβλητές και στα δύο ερωτηματολόγια.

Σχετικά με τους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν για τη διερεύνηση πιθανής συσχέτισης, ανάμεσα στους κοινωνικό-οικονομικούς παράγοντες που σχετίζονται με τις επιχειρήσεις με αντικείμενο συναφές με τη λειτουργία του λιμένα και τη συμβολή τους στη Τοπική Ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, προκύπτει η ύπαρξη συσχέτισης ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπικές επενδύσεις και Τοπική αγορά εργασίας και ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική επιχειρηματικότητα και Τοπική αγορά εργασίας. Επίσης παρατηρήθηκε θετική συσχέτιση ανάμεσα στις επιχειρήσεις που απαντούν ότι το Λιμάνι τονώνει τη Τοπική επιχειρηματικότητα και στις επενδύσεις που πραγματοποιούν, ενώ ο ετήσιος κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων συσχετίζεται με τις επενδύσεις που πραγματοποιούν. Ακόμα συσχέτιση υπάρχει ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπική αγορά εργασίας και τη μεταβλητή Επενδύσεις των επιχειρήσεων. Η Τοπική επιχειρηματικότητα συσχετίζεται με το Κυκλοφοριακό πρόβλημα και με τη χαμηλή υποδομή του Λιμένα. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι δεν υπάρχει συσχέτιση ανάμεσα στη πρόθεση για αλλαγή έδρας των επιχειρήσεων εκτός της περιοχής του Πειραιά και τα προβλήματα που δημιουργεί το Λιμάνι στη λειτουργία τους και στη Κερδοφορία τους. Άρα οι λόγοι της μετεγκατάστασης θα πρέπει να αναζητηθούν σε άλλους παράγοντες π.χ. μείωση λειτουργικού κόστους κ.λ.π. Επίσης οι μεταβλητές Αλλαγή εγκατάστασης και Κύριο αντικείμενο εργασιών των επιχειρήσεων συσχετίζονται, ενώ η οικονομική συνεισφορά σε κάποιο έργο Τοπικό καθώς και η συμμετοχή σε προγράμματα κοινωνικής εταιρικής ευθύνης, εξαρτάται άμεσα από το τζίρο της επιχείρησης. Αντίθετα δεν υπάρχει συσχέτιση ανάμεσα στο κύκλο εργασιών των επιχειρήσεων και τη λήψη περιβαλλοντικών μέτρων. Τέλος συσχέτιση παρατηρείται ανάμεσα στις μεταβλητές κύριο αντικείμενο εργασιών των επιχειρήσεων και στη λήψη Περιβαλλοντικών μέτρων και ανάμεσα στο είδος της επιχείρησης και του πως απάντησαν στην ερώτηση για τη συμβολή της ιδιωτικοποίησης του ΣΕΜΠΟ στη ποιότητα των υπηρεσιών.

Στη συνέχεια από τη διερεύνηση για την ύπαρξη συσχέτισης ή μη στις κοινωνικό-οικονομικές μεταβλητές που συγκροτούν το ερωτηματολόγιο των πολιτών-Χρηστών και προσδιορίζουν τη Τοπική Ανάπτυξη σε σχέση με τη λειτουργία του Λιμένα, προέκυψε ότι η εκπαίδευση των πολιτών έχει σχέση με την εργασία τους στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και ότι η εργασία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά συσχετίζεται με την εργασία σε σχέση με το Λιμάνι. Επίσης συσχέτιση παρατηρείται ανάμεσα στις μεταβλητές Τοπικές επενδύσεις και Τοπική αγορά εργασίας. Ακόμα προκύπτει από τον έλεγχο ότι οι απαντήσεις των πολιτών στην ερώτηση για το ρόλο του λιμανιού στη τοπική αγορά εργασίας είναι συσχετισμένες με την εργασία τους σε σχετικά επαγγέλματα και ότι η Τοπική αγορά εργασίας συσχετίζεται με τη Τοπική κατανάλωση και τη Τοπική επιχειρηματικότητα. Επίσης η συχνότητα χρήσης του

λιμανιού σχετίζεται γενικά με τη γνώμη που έχουν οι ερωτώμενοι για τις υπηρεσίες και τις υποδομές που προσφέρει το λιμάνι εκτός από την αίσθηση ασφάλειας, με την οποία είναι ανεξάρτητες. Ειδικότερα παρατηρούμε ότι οι πολίτες-χρήστες που χρησιμοποιούν το λιμάνι τουλάχιστον μία φορά τον μήνα έχουν θετικότερη άποψη για τις υπηρεσίες και τις υποδομές του λιμανιού. Τέλος προκύπτει ότι υπάρχει συσχέτιση, ανάμεσα στο φύλο των ερωτηθέντων και στην απάντηση τους για τη συμβολή της ιδιωτικοποίησης κομματιού του Λιμένα στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Συγκεκριμένα οι γυναίκες έχουν γενικότερα θετικότερη γνώμη στην εξέλιξη αυτή.

Στο τελευταίο κομμάτι της παρούσας εργασίας χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της Λογιστικής παλινδρόμησης των ποιοτικών μεταβλητών για να εκτιμηθούν δυο υποδείγματα, οι εξαρτημένες μεταβλητές των οποίων αφορούν πολύ σημαντικούς, επιμέρους προσδιοριστικούς παράγοντες της Τοπικής Ανάπτυξης που συνδέονται με το Λιμάνι του Πειραιά. Το πρώτο υπόδειγμα είναι της « Τοπικής αγοράς εργασίας» και το δεύτερο της «Τοπικής επιχειρηματικότητας».

Συγκεκριμένα από το πρώτο υπόδειγμα της « Τοπικής αγοράς εργασίας» προκύπτει ότι: η Τοπική επιχειρηματικότητα ασκεί θετική επίδραση στη Τοπική αγορά εργασίας. Επίσης η πιθανότητα της επίδρασης του Τοπικού εισοδήματος στην Τοπική αγορά εργασίας είναι θετική, ενώ η μεταβλητή Τοπική κατανάλωση που σχετίζεται με τη λειτουργία του λιμανιού επηρεάζει θετικά τη Τοπική αγορά εργασίας.

Στο δεύτερο μοντέλο της «Τοπικής επιχειρηματικότητας», προκύπτει ότι : η τόνωση της Τοπικής αγοράς εργασίας και της απασχόλησης επηρεάζει θετικά και τη Τοπική επιχειρηματικότητα, ενώ η πιθανότητα της αύξησης των Τοπικών επενδύσεων ασκεί θετική επίδραση στη Τοπική επιχειρηματικότητα. Ακόμα προκύπτει ότι οι επιχειρήσεις με αντικείμενο συναφές με τη λειτουργία του Λιμένα λαμβάνουν κάποια περιβαλλοντικά μέτρα, γεγονός που συμβάλει θετικά στη Τοπική επιχειρηματικότητα και κατ' επέκταση στη Βιώσιμη Τοπική Ανάπτυξη στην οποία η προστασία του περιβάλλοντος παίζει πολύ σημαντικό ρόλο. Τέλος το Κυκλοφοριακό πρόβλημα επιδρά αρνητικά στη Τοπική επιχειρηματικότητα .

Η υιοθέτηση κατάλληλων δράσεων και πολιτικών σε σχέση με το Λιμάνι του Πειραιά μπορεί να περιορίσει τα προβλήματα και τις οχλήσεις που δημιουργούνται από τη λειτουργία του στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, να ενισχύσει το ρόλο του ως αναπτυξιακό παράγοντα και έτσι να συμβάλλει ακόμα περισσότερο στην Τοπική Ανάπτυξη. Η διάσταση όμως της Τοπικής Ανάπτυξης, δεν εξυπηρετείται μόνο από το Κεντρικό επίπεδο και τους υπεύθυνους κρατικούς φορείς, αλλά αντίθετα απαιτεί τη συνεργασία και το διάλογο και με τους τοπικούς φορείς, την τοπική αυτοδιοίκηση, τα συνδικάτα, τα σωματεία κλπ. Η χρηματοδότηση των

απαιτούμενων δράσεων μπορεί να γίνει εκτός από κομμάτι του Γενικού Κρατικού προϋπολογισμού και των Λιμενικών Ταμείων, από Κοινοτικούς πόρους και την αξιοποίηση των Επιχειρησιακών προγραμμάτων, καθώς και από ίδια κεφάλαια του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς(ΟΛΠ).

Μερικές προτεινόμενες δράσεις για το Λιμάνι που θα συνέβαλλαν περαιτέρω στην Τοπική Ανάπτυξη είναι οι εξής:

- ❖ Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη των υποδομών του Λιμένα ώστε να βελτιωθεί, η παραγωγικότητα, η αποδοτικότητα και η ποιότητα των υπηρεσιών, μέσω της κατάρτισης ενός ολοκληρωμένου Στρατηγικού και Επιχειρησιακού σχεδίου με ένα νέο επενδυτικό πρόγραμμα.
- ❖ Η λήψη μέτρων συγκράτησης και η δημιουργία κινήτρων για τις επιχειρήσεις που έχουν πρόθεση να μετεγκατασταθούν σε περιοχή έκτος της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά (π.χ Ναυτιλιακές εταιρίες), αποτρέποντας έτσι να δημιουργηθεί πρόβλημα σε άλλες δορυφορικές με αυτές επιχειρήσεις και στην απασχόληση.
- ❖ Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και της υποδομής που συνδέεται με αυτές καθώς και σύνδεση με αρτηρίες σταθερής τροχιάς και εναέριας, ώστε να βελτιωθεί η προσβασιμότητα στο Λιμένα και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του.
- ❖ Ενημέρωση και προώθηση στις επιχειρήσεις δράσεων κοινωνικής εταιρικής ευθύνης ώστε να δημιουργηθεί άμεση και ανταποδοτική σχέση με την τοπική κοινωνία.
- ❖ Απόδοση ανταποδοτικών τελών, αντιρρυπαντικών τελών στο Δήμο
- ❖ Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσα από τη λήψη μέτρων για το περιβαλλοντικό και το κυκλοφοριακό πρόβλημα, όπως η ενίσχυση των μέσων σταθερής τροχιάς σαν αντικίνητρο για τη χρήση ΙΧ, η ρύθμιση των δρομολόγιων των πλοίων σε συνεργασία με την Τροχαία και η επιβολή στις επιχειρήσεις περιβαλλοντικών προδιαγραφών.
- ❖ Διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος με την επέκταση και τη βελτίωση της ήδη υπάρχουσας υποδομής για την εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης του Λιμένα και την ενίσχυση των ελέγχων.
- ❖ Αξιοποίηση των παλαιών κτιρίων γύρω από το Λιμάνι, αλλά και των ανεκμετάλλετων εκτάσεων του ΟΛΠ, για τη δημιουργία εκθεσιακών και πολιτιστικών κέντρων, χώρων αναψυχής αλλά και χώρων στάθμευσης.

- ❖ Τόνωση και στήριξη της απασχόλησης στη Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, μέσω ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης και πολιτικής κινήτρων με στόχο την αξιοποίηση των χρηματοδοτικών εργαλείων ώστε να γίνουν νέες επενδύσεις στη Ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.
- ❖ Τιμολογιακή αναπροσαρμογή, μείωση των ναύλων και της χρέωσης τελών σε φορτία και επιβάτες ώστε να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του Λιμένα.
- ❖ Ίδρυση ενός φορέα Βιώσιμης Ανάπτυξης και αξιοποίησης ευκαιριών στα πλαίσια της κοινωνίας της πληροφορίας και του άξονα για το περιβάλλον μέσα από το επιχειρησιακό πρόγραμμα περιβάλλον της Ε.Ε που έχει τεθεί από το Δ'ΚΠΣ.

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



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Ανδρικοπούλου, Ε., Καυκαλάς, Γ.,( 1985) «Η ρύθμιση του περιφερειακού χώρου, Θεωρία και πρακτική», εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.
- ❖ Αμπελιώτης Κ.(2005), «Εισαγωγή στη Βιώσιμη Ανάπτυξη»,(Ενημερωτικό Φυλλάδιο στα πλαίσια του μαθήματος «Εισαγωγή στη Βιώσιμη Ανάπτυξη»),Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- ❖ Αναπτυξιακός σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ), ‘Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δυτικής Αττικής 1994-1999’, Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά Α.Ε. Αθήνα 1992
- ❖ Αποστολόπουλος Κ., (2006), «Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη του Αγροτικού Χώρου» (Ενημερωτικό Φυλλάδιο στα πλαίσια του μαθήματος «Εισαγωγή στη Βιώσιμη Ανάπτυξη»), Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- ❖ Βουγιούκα Μ. – Μεγαρίδης Β, (1996) «Οδωνυμικά του Πειραιά»,Εκδόσεις Φιλιππότη, Αθήνα
- ❖ Δεληθέου Β.,(1995), «Τοπική Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση - Θεσμικό Πλαίσιο - Αναπτυξιακά Προγράμματα και Παγκοσμιοποίηση», Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
- ❖ Εθνική Στατιστική υπηρεσία Ελλάδος. Απογραφή πληθυσμού 2001
- ❖ Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996), «Ευρωπαϊκές Βιώσιμες Πόλεις», Έκθεση Ομάδας Εμπειρογνομώνων για το Αστικό Περιβάλλον», Βρυξέλλες
- ❖ Θεοδωροπούλου, Ε. και Αποστολόπουλος, Κ.Δ. (2003). Συνδυασμός οικο-αγροτουρισμού και βιολογικής γεωργίας: Μια εναλλακτική μορφή ανάπτυξης της Ελληνικής υπαίθρου. Στο Μπεριάτος, Η. και Ψαλτόπουλος, Δ.(επιμ). Περιβάλλον και ανάπτυξη της υπαίθρου. Αθήνα. Εκδόσεις Θεμέλιο, σελ 154-165.
- ❖ Θεοδωροπούλου, Ε., (1998), «Δημιουργία κόμβου στήριξης αναδιάρθρωσης στην περιοχή Πειραιά(restart),Εθνικό Ινστιτούτο εργασίας», Αθήνα
- ❖ Θεοδωροπούλου, Ε., (2007), Σημειώσεις στα πλαίσια του μαθήματος: «Τοπικές Αγορές Εργασίας & Απασχόληση», Αθήνα, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα "Βιώσιμη Ανάπτυξη", Β'
- ❖ Κονσόλας Ν., 1997, «Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- ❖ Κονσόλας, Ν., (1997), «Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική Εκδόσεις Παπαζήση», Αθήνα
- ❖ Κυριακούσης Α.,(2004), «Στατιστική ανάλυση δεδομένων –Σημειώσεις στα πλαίσια

του μαθηματος στατιστική του ΠΜΣ βιώσιμη ανάπτυξη», Αθήνα

- ❖ Κώττης, Γ., (1994), «Οικολογία και Οικονομία» Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- ❖ Κώττης, Γ., (1976), «Μικροοικονομική ανάλυση του τόπου εγκατάστασης» Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- ❖ Λαμπριανίδης Λ., (2001), «Οικονομική γεωγραφία-Στοιχεία θεωρίας κ εμπειρικά παραδείγματα», Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα
- ❖ Λυμπεράκη, Α. (1992), «Η πρόκληση της ανάπτυξης σε μικρή κλίμακα. Οικονομική Ευελιξία και Κοινωνικές Δυσκαμψίες», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- ❖ Μακράκης Β., (2005), «Ανάλυση δεδομένων στην επιστημονική έρευνα με τη χρήση του SPSS, Από τη θεωρία στην πράξη», Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα
- ❖ Μητούλα Ρ., (2006), «Βιώσιμη Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση & Ανασυγκρότηση του Ελληνικού Αστικού Περιβάλλοντος», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα
- ❖ Μητούλα, Ρ., (2001), «Συνθήκες Διαμόρφωσης της Σύγχρονης Ελληνικής Πόλης» Ινστιτούτο Δημοκρατίας Κωνσταντίνος Καραμανλής, Σιδέρης, Ι., Μελέτες Πολιτικής Οικονομίας & Διπλωματίας Αθήνα
- ❖ Μητούλα, Ρ., (2008), Σημειώσεις στα πλαίσια του μαθήματος: «Αστική Ανάπτυξη και Ανασυγκρότηση Κεντρικών και Περιφερειακών Αστικών Περιοχών», Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα "Βιώσιμη Ανάπτυξη"
- ❖ Μητούλα, Ρ., Αστάρα, Ο-Ε. και Καλδής, Π., (2008). *Βιώσιμη ανάπτυξη. Έννοιες, διεθνείς και Ευρωπαϊκές διαστάσεις*. Εκδόσεις Rosili. Αθήνα. σελ. 25
- ❖ Μιχελή Λ, «Πειραιάς, από το Πόρτο Λεόνε στη Μαγχεστρία της Ανατολής», Εκδόσεις Δρόμενα, Αθήνα 1998
- ❖ Μπίθας Κ.Π., (2003), «Οικονομική θεώρηση περιβαλλοντικής προστασίας», Εκδόσεις Τυποθήτω, Αθήνα
- ❖ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (1970), «Ο Λιμάνι του Πειραιώς κατά τα έτη 1930-1970» Πειραιάς
- ❖ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (1996), «Ημέρες δημιουργίας: 1993-1996, Πειραιάς»
- ❖ Παπαδασκαλόπουλος Α., (1995), «Πρότυπα και Πολιτικές Περιφερειακής Ανάπτυξης στον Ελλαδικό Χώρο», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- ❖ Παπαδόπουλος Α. και Β. Πατρώνης, (2003), «Πολυλειτουργικότητα και Κοινωνική Οικονομία, στο «Περιβάλλον και Ανάπτυξη της Υπαίθρου», Επιμ. Μπεριάτος Η. και Ψαλτόπουλος Δ. Εκδόσεις Θεμέλιο
- ❖ Παπαδασκαλόπουλος, Αθ. (1995), «Πρότυπα και Πολιτικές Περιφερειακής Ανάπτυξης», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα

- ❖ Παρδάλη Α., (1990) «Η εξέλιξη του λιμανιού του Πειραιά και η επίδρασή του στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά από το 1835 ως το 1985'», διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα
- ❖ Παρδάλη Α., «Η λιμενική βιομηχανία: Στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων'», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2001
- ❖ Παρδάλη Α.,(1997) «Οικονομική και Πολιτική των λιμένων », Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα
- ❖ Παρδάλη Α.(2001) «Το Λιμάνι του Πειραιά και η συμβολή του στην Οικονομική ανάπτυξη της πόλης κατά το 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα».Στην έκδοση του Δήμου Πειραιά : Πειραιάς ιστορία και πολιτισμός.
- ❖ Πατραγας Χ, (2004) «Μεγάλο Πειραιϊκό Λεύκωμα», Εκδόσεις Μυτιληναίος Α.Ε.,Πειραιάς
- ❖ Ποταμιάνος, Γ. (1991), «Η προώθηση της τοπικής ανάπτυξης στην ευρωπαϊκή κοινότητα και τα κράτη μέλη. Στρατηγικές και μέσα ενεργοποίησης των τοπικών αγορών εργασίας», Τόπος, Τεύχος 3, σσ. 119 -139
- ❖ Ρέππας, Π., (1991), Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα: {Οικονομική Ανάπτυξη, Θεωρίες και Στρατηγικές τόμος Α΄ κ Β΄}.
- ❖ Σαμπράκος Ε,(2001),Εισαγωγή στην Οικονομική των μεταφορών,εκδόσεις Αθ.Σταμούλη,Αθήνα
- ❖ Σιάρδος, Γ.Κ (1999,2000), «Μέθοδοι Πολυμεταβλητής Στατιστικής Ανάλυσης», Μέρος Πρώτο και Μέρος Δεύτερο Εκδόσεις ΖΗΤΗ, Θεσσαλονίκη
- ❖ Σκιάρδος Γ. 2004, «Αειφορική Γεωργία και Ανάπτυξη», Εκδόσεις Ζυγός.
- ❖ Στεφάνου Ι., (2000) «Η φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο ΥΠΕΧΩΔΕ Εκδόσεις Μεδεων, Αθήνα
- ❖ Τσόγκας Χ., (1993 ) «Ύδραυλικά έργα'»η, Ίδρυμα Ευγενίδου-1954, Αθήνα
- ❖ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., (2008). Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.
- ❖ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, (2002) «Στρατηγική για μια Εθνική λιμενική πολιτική, από τον Υπουργό Εμπορική Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτη», Πειραιάς
- ❖ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, (2006) Γενική Γραμματεία λιμένων και λιμενικής πολιτικής, «Εθνική Λιμενική Πολιτική», Πειραιάς
- ❖ Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών(2003) Γενική Διεύθυνση Μεταφορών-Τμήμα Σιδηροδρομικών και συνδυασμένων Μεταφορών, “Μελέτη σκοπιμότητας για την

ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών «Εθνικό Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων», Επιλογή θέσεων εγκατάστασης των ΕΚ – Εκτίμηση και ανάλυση της αναμενόμενης ζήτησης σε καθένα από αυτά», Αθήνα

- ❖ Φλογαίτη Ε.,(1998), «Περιβαλλοντική Εκπαίδευση», Ελληνικά Γράμματα
- ❖ Χατζημανωλάκης Ε. Γ., (2005) «Το χρονικό μιας Πολιτείας, Πειραιάς 1835-2005», εκδίδεται από το Δήμο Πειραιώς, Πειραιάς
- ❖ Χονδρογιάννης, Γ. & Μ. Σιταρά, (2007), σημειώσεις στα Πλαίσια του Μαθήματος: {Οικονομετρία}, Μετ/κο Πρόγραμμα Βιώσιμης Ανάπτυξης, Κατεύθυνση «Τοπική Ανάπτυξη», Β'
- ❖ Χρήστου,Γ Κ.(2003), «Εισαγωγή στην οικονομετρία» τόμος Β', Εκδόσεις Gutenberg,Αθήνα
- ❖ Χριστοφάκης Μ. , (2001), «Τοπική Ανάπτυξη και Πολιτική, Κείμενα από τη διεθνή Εμπειρία», Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα
- ❖ Χριστοφάκης, Μ. (2001), «Τοπική Ανάπτυξη και Περιφερειακή Πολιτική», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- ❖ Χριστοφάκης, Μ. (2004), «Τοπική Ανάπτυξη και Αναπτυξιακή Στρατηγική για τα Τοπικά Κέντρα Ανάπτυξης» Τόπος, Τεύχος 22 - 23, σσ. 121 -133
- ❖ Benneworth, D., Conroy, B., Roberts, A. (2002), "Strategic Connectivity, Sustainable Development and the new English Regional Governance", Journal of Environmental Planning and Management, Vol. 45, No. 2, pp. 199 – 217
- ❖ Berra, M. (2003), "Information communications technology and local development", Telematics and Informatics, Vol. 20, No. 2, pp. 215 - 234
- ❖ Boudeville, R. (1968), "L' Espace et les Poles de Croissance", Press Universitaires de France, Paris
- ❖ Cartwright, L. (2000), "Selecting Local Sustainable Development: Does Consensus Exist in their Choice and Purpose?", Planning Practice & Research, Vol. 15, No. 1 / 2, pp. 65 – 78
- ❖ Castells, M. (1996), «The Rise of the Network Society», Blackwell Cambridge, MA.
- ❖ Coffey, S., Polese, M. (1985), "Local Development, Conceptual Bases and Policy Implications", Regional Studies, Vol. 19, No. 2, pp. 85 – 93
- ❖ Coffey S. and Polese M., (1985), « Local Development, Conceptual bases and Policy Implications», Regional Studies V 19
- ❖ Coffey, S., Polese, M. (1984), "The Concept of Local Development", Papers of

Regional Science Association, Vol. 54

- ❖ Comsell P. and Haughton G., 2006, « Sustainable development in regional planning. The search for new tools and renewed legitimacy», *Geoforum*, V. 37, Issue 6, p.p. 931-931.
- ❖ Derruau M., (2001) 'Ανθρωπογεωγραφία', Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα
- ❖ Devuyst, P. (2000), "Linking impact assessment and sustainable development at the local level: The Introduction of sustainability assessment systems", *Sustainable Development*, Vol. 8, No. 1, pp. 67 - 78 pp. 343-350
- ❖ Donaghy, K., Federici, D., Gandolfo, G. (2001), "Continuous - time estimation of an Endogenous growth model of an open economy", *The Annals of Regional Science*, Vol. 35, No. 2, pp. 199 - 216
- ❖ Garofoli, G. (1990), "Local Development: Patterns and Policy Implications" in *Local Development*, Regional Development Institute & Hellenic Agency for Local Development and Local Government, Athens
- ❖ Garofoli, G. (1992), "Endogenous Development in Southern Europe", Athenaeum Ltd Press, Newcastle
- ❖ Gujarati D.N,(2003),Basic Econometrics,Mc Graw Hil
- ❖ Hirschman, A.O. (1958). *The strategy of economic development*. New Haven; YaleUniversity Press
- ❖ Holland, S. (1976), "Capital versus the Regions", Macmilan, London
- ❖ Isaak Ilych Rubin,(1994),Ιστορία Οικονομικών θεωριών Βαλλίανος Χ,Μηλίας Γ),εκδοσεις Κριτική,Αθήνα
- ❖ Isard, W. (1956), "Location and the Space Economy", MIT Press, Cambridge
- ❖ Isard, W. (1960), "Methods of Regional Analysis. An Introduction to Regional Science", MIT Press, Cambridge
- ❖ Isard, W. (1992), «Τι είναι η Περιφερειακή Επιστήμη», στο *Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική*, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα
- ❖ Jonathan D Cryer & Robert B.Miller(1994),*statistics for business*, Duxbury press, California,USA
- ❖ Journal, C, Duchene, F., Coanus, T., Martinais, E. (2003), "Devising Sustainable Development Indicators: from technical issues to stakes. The Greater Lyons experience", *Local Environment*, Vol. 8, No. 6, 615 - 626
- ❖ Kline, E. (2000), "Planning and Creating Eco-cities: indicators as a tool for

- shaping development and measuring progress", *Local Environment*, Vol. 5, No. 3,
- ❖ Konsolas N., Papadaskalopoulos A. and Sidiropoulos A. , 1990 «Regional Analysis and Local Planning in Local Development» Athens RDI
  - ❖ Konsolas N.,1989, «Local Development» Regional Development Institute
  - ❖ Mankiw N.Gregory,(2001)Αρχές της Οικονομικής τόμος Α΄,εκδόσεις Τυποθήτω,Αθήνα
  - ❖ Moss, A., Fichter, D. (2003), "Lessons in promoting Sustainable Development in EU Structural Funds Programmes", *Sustainable Development*, Vol. 9, No. 1, pp. 1
  - ❖ Perroux, F. (1960), "Economic Space, Theory and Applications, *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 64, No. pp.
  - ❖ Roberts, J., Jackson, W. (2002), "The Scottish strategic and spatial context for Sustainable development", *Sustainable Development*, Vol. 10, No. 2, pp. 131 - 139
  - ❖ Spangenberg, J. (2002), "Institutional Sustainability Indicators: An Analysis of the Institutions in Agenda 21 and a Draft Set of Indicators for monitoring their effectivity", *Sustainable Development*, Vol. 10, No. 1, pp. 103-115
  - ❖ Stohr, B. (1981), "Development from the bellow: The bottom up and periphery inward development paradigm", in *Development from above or bellow*, Wiley and Sons ltd, Chichester
  - ❖ Stohr, B. and Taylor, F. (1981), Introduction, in *Development from Above or Below? The Dialects of Regional Planning in Developing Countries*
  - ❖ Stohr, W, Todtling, F. (1979), "Spatial Equality: Some antitheses to current Regional Development", H. Folms
  - ❖ Storper, M. (1997), "The Regional World: Territorial Development in a Global Economy, Guilford Pres, New York
  - ❖ UNCED (1992), AGENDA 21, United Nations Conference on Environment and Development, Rio Summit
  - ❖ Vasquez Barquero, A., (1991), «Τοπική Ανάπτυξη. Μια Στρατηγική για τη Δημιουργία Απασχόλησης», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
  - ❖ Walker D.,Chapman Keith,(1992),Η χωροθέτηση της βιομηχανίας, θεωρία και Πολιτική, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
  - ❖ World Commission on Environment and Development, (1987), "Our Common Future", Oxford University Press, Oxford

### **Πηγές στο διαδίκτυο**

1. [www.economics.gr](http://www.economics.gr)
2. [el.wikipedia.org](http://el.wikipedia.org)
3. [europa.eu/index](http://europa.eu/index)
4. [www.yen.gr](http://www.yen.gr)
5. [www.nomarhiapeiraia.gr](http://www.nomarhiapeiraia.gr)
6. [www.olp.gr](http://www.olp.gr)
7. [www.pireasnet.gr](http://www.pireasnet.gr)
8. [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**





## ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

### ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ

#### “ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ”

Είμαι μεταπτυχιακή φοιτήτρια στο Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο και εκπονώ τη Διπλωματική μου εργασία με θέμα «**Το Λιμάνι του Πειραιά και η συμβολή του στην τοπική ανάπτυξη**». Η παρούσα έρευνα, που αποτελεί και τον πυρήνα της εργασίας, ασχολείται με την άποψη του πολίτη-χρήστη για το Λιμάνι, τη λειτουργία του και τη συμβολή του στην τοπική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

Με σκοπό την πραγματοποίησή της, σας παρακαλώ να απαντήσετε με προσοχή στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου που ακολουθεί. Θα τηρηθεί απόλυτη εχεμύθεια και ανωνυμία και τα στοιχεία θα χρησιμοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο της Διπλωματικής μου εργασίας.

Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων για την πολύτιμη βοήθειά που μου προσφέρατε.

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΠΟΛΙΤΕΣ – ΧΡΗΣΤΕΣ**  
**ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

**1. Φύλο** (Σημειώστε με ένα X το κατάλληλο τετραγωνάκι )

Ανδρας  Γυναίκα

**2. Ηλικία** (Σημειώστε με ένα X το κατάλληλο τετραγωνάκι )

15-19  36-45  66+   
20-25  46-55   
26-35  56-65

**3. Ανώτατο Μορφωτικό επίπεδο** (Σημειώστε με ένα X το κατάλληλο τετραγωνάκι )

Καθόλου σχολείο  Ανώτερες Σχολές-ΙΕΚ   
Μερικές τάξεις Δημοτικού  ΑΕΙ –ΤΕΙ   
Βασική εκπαίδευση (Δημοτικό- Γυμνάσιο)  Μετ/κο -Διδ/κο   
Λύκειο/Τεχνικό Λύκειο/τεχνικές Σχολές

**4. Επάγγελμα** (Σημειώστε με ένα X το κατάλληλο τετραγωνάκι)

Δημόσιος Υπάλληλος  Μαθητής/Φοιτητής   
Ιδιωτικός Υπάλληλος  Συνταξιούχος   
Ελεύθερος επαγγελματίας  Άνεργος   
Ναυτικός  Οικιακά   
Εργάτης/Αγρότης

**5. Τόπος Μόνιμης κατοικίας** (Σημειώστε με ένα X το κατάλληλο τετραγωνάκι)

Πειραιάς  Αλλού στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά   
Δραπετσώνα  Αθήνα   
Κερατσίνι  Αλλού   
Πέραμα

6. **Οικονομική κατάσταση –Μέσο μηνιαίο εισόδημα** (Σημειώστε με ένα X το κατάλληλο τετραγωνάκι)

έως 800 ευρώ

801-1200 ευρώ

1201-1400 ευρώ

πάνω από 1401 ευρώ

7. **A. Εάν εργάζεστε η εργασία σας βρίσκεται στον Πειραιά ή στην ευρύτερη περιοχή του;**  
(σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

Ναι

Όχι

**B. Εάν Ναι :** Τι σχέση έχει με τη δραστηριότητα – λειτουργία του Λιμανιού

Άμεση

Έμμεση

Καμία

8. **A. Πιστεύετε ότι το Λιμάνι τονώνει την Τοπική Οικονομία;** (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

Ναι

Όχι

**B. Εάν Ναι :** Αξιολογείστε κατά πόσο επηρεάζονται οι παρακάτω παράμετροι Τοπικής Οικονομίας σε σχέση με το Λιμένα και την λειτουργία του :

		Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	ΔΓ/ΔΑ
A	Αύξηση των Τοπικών επενδύσεων						
B	Αύξηση της Τοπικής Επιχειρηματικής δραστηριότητας						
Γ	Ενίσχυση της Τοπικής αγοράς εργασίας- Απασχόληση						
Δ	Αύξηση του Τοπικού εισοδήματος						
E	Αύξηση της Τοπικής Κατανάλωσης						

**9. Κατά τη γνώμη σας η Τοπική Κουλτούρα του πληθυσμού είναι συνδεδεμένη με το Λιμάνι;**  
(σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

Πάρα Πολύ  Λίγο   
 Πολύ  Καθόλου   
 Αρκετά  ΔΓ/ΔΑ

**10. Πόσο συχνά κάνετε χρήση του επιβατικού Λιμένα ;** (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

1 φορά το μήνα τουλάχιστον   
 1 φορά το εξάμηνο τουλάχιστον   
 1 φορά το χρόνο τουλάχιστον   
 Σχεδόν ποτέ

**11. Αξιολογίστε το κατά πόσο είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες και τις υποδομές που σας παρέχει ο λιμένας .** (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

		Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	ΔΓ/ΔΑ
<b>A</b>	<b>Κτιριακή υποδομή (αναμονή, στάθμευση, αποθήκες)</b>						
<b>B</b>	<b>Υποδομές επικοινωνιών (τηλέφωνα, διαδίκτυο)</b>						
<b>Γ</b>	<b>Δυνατότητα πληροφόρησης (ηλεκτρονικοί πίνακες)</b>						
<b>Δ</b>	<b>Εκδοτήρια εισιτηρίων</b>						
<b>E</b>	<b>Αίσθηση ασφάλειας-αστυνόμηση</b>						
<b>ΣΤ</b>	<b>Αισθητική χώρων</b>						
<b>Z</b>	<b>Σταθμός πρώτων βοηθειών</b>						
<b>H</b>	<b>Δυνατότητα μετεπιβίβασης σε άλλα μέσα (λεωφορεία, ταξί)</b>						
<b>Θ</b>	<b>Υπαρξη εμπορικών καταστημάτων</b>						

12. Γιατί επιλέγετε το Λιμάνι του Πειραιά για την εξυπηρέτησή σας; (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

		Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	ΔΓ/ΔΑ
A	Για την άριστη παροχή υπηρεσιών						
B	Για να ενισχύσω την Τοπική οικονομία						
Γ	Επειδή είναι το πιο Οικονομικό μέσο για να ταξιδέψω στον προορισμό μου						
Δ	Επειδή δεν υπάρχει άλλος τρόπος προσέγγισης του προορισμού μου						
E	Επειδή είναι ασφαλές						

13. Αξιολογείτε κάποια από τα προβλήματα που δημιουργεί η λειτουργία του λιμένα, στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά: (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

		Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	ΔΓ/ΔΑ
A	Περιβαλλοντική Ρύπανση						
B	Κυκλοφοριακό πρόβλημα						
Γ	Αισθητική υποβάθμιση της περιοχής						
Δ	Κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής						
E	Ηχορύπανση						

14. Πιστεύετε ότι η ιδιωτικοποίηση του λιμένα (π.χ ΣΕΜΠΟ) θα βελτιώσει την λειτουργία του και τις παρεχόμενες υπηρεσίες του; (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

- Πάρα Πολύ
- Πολύ
- Αρκετά
- Λίγο
- Καθόλου
- ΔΓ/ΔΑ



**ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ**  
**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**“ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ”**

Είμαι μεταπτυχιακή φοιτήτρια στο Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο και εκπονώ τη διπλωματική μου εργασία με θέμα «**Το Λιμάνι του Πειραιά και η συμβολή του στην τοπική ανάπτυξη**». Η παρούσα έρευνα, που αποτελεί και τον πυρήνα της εργασίας, ασχολείται με τις τοπικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε τομείς συναφείς με το λιμάνι και εξετάζει την αλληλεπίδραση τους με αυτό, αλλά και τη συμβολή τους στην ανάπτυξη, της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

Με σκοπό την πραγματοποίησή της, σας παρακαλώ να απαντήσετε με προσοχή στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου που ακολουθεί. Θα τηρηθεί απόλυτη εχεμύθεια και ανωνυμία και τα στοιχεία θα χρησιμοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο της Διπλωματικής μου εργασίας.

Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων για την πολύτιμη βοήθειά που μου προσφέρατε.

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΜΕ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ**  
**ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

**1. Επωνυμία Επιχείρησης**

.....

**2. Διεύθυνση Επιχείρησης**

.....

**3. Αριθμός εγκαταστάσεων ( κτιρίων-παραρτημάτων-εργοστασίων )**

--	--

**4. Νομική μορφή της επιχείρησης (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)**

- |                                       |                          |                            |                          |
|---------------------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Ανώνυμος Εταιρεία(A.E) (ΑΕΒΕ)         | <input type="checkbox"/> | Ετερόρρυθμος Εταιρεία(E.E) | <input type="checkbox"/> |
| Εταιρεία Περιορισμένης ευθύνης(Ε.Π.Ε) | <input type="checkbox"/> | Ανήκει σε κρατική Υπηρεσία | <input type="checkbox"/> |
| Ομόρρυθμος Εταιρεία(O.E)              | <input type="checkbox"/> | Άλλο είδος                 | <input type="checkbox"/> |

**5. Ποιο είναι το Κύριο αντικείμενο εργασιών της επιχείρησης σας; (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)**

- |   |                          |                                 |                          |
|---|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| Ναυπηγείο-Ναυπηγοεπισκευαστική            | <input type="checkbox"/> | Εταιρεία εξυπηρέτησης πλοίων    | <input type="checkbox"/> |
| Ναυτιλιακή εταιρεία                       | <input type="checkbox"/> | (εξοπλισμού- προμήθειας)        | <input type="checkbox"/> |
| Μεταφορική εταιρεία                       | <input type="checkbox"/> | Πιστωτικό και Οικονομικό Ίδρυμα | <input type="checkbox"/> |
| Εταιρεία αποθήκευσης-διανομής (logistics) | <input type="checkbox"/> | Ταξιδιωτικό Πρακτορείο          | <input type="checkbox"/> |
|   |                          | Άλλο                            | <input type="checkbox"/> |

**6. Που κυμαίνεται περίπου ο ετήσιος κύκλος εργασιών της επιχείρησης σας;**  
(σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

- |                  |                          |                    |                          |
|------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|
| ≤150.000€        | <input type="checkbox"/> | 751.000-1.500.000€ | <input type="checkbox"/> |
| 151.000-300.000€ | <input type="checkbox"/> | ≥1.501.000€        | <input type="checkbox"/> |
| 301.000-750.000€ | <input type="checkbox"/> |                    |                          |

**7. Ποιος είναι ο αριθμός των εργαζομένων σας σε σύνολο και κατά φύλο;**

Άνδρες

Γυναίκες

Σύνολο

8. Ποιός είναι ο μέσος αριθμός των εργαζομένων σας που κατοικούν στον Πειραιά και στην ευρύτερη περιοχή του (γειτονικοί Δήμοι) ;

9. Παρακαλούμε να προσδιορίσετε το μέσο αριθμό των εργαζομένων ανά καθεστώς απασχόλησης προσωπικού:

A. Πλήρης απασχόληση(full-time)

B. Μερική απασχόληση(part-time)

10. Πως κρίνετε την ποιότητα των Λιμενικών Υπηρεσιών που σας παρέχει το Λιμάνι του Πειραιά ; (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

Άριστη

Μέτρια

Πολύ καλή

Ανεπαρκής

Αρκετά καλή

Σχεδόν Ανεπαρκής

Καλή

Ανύπαρκτη

11. Πιστεύετε ότι η Ιδιωτικοποίηση κομματιού του Λιμανιού (π.χ ΣΕΜΠΟ) θα βελτιώσει τις Λιμενικές Υπηρεσίες; (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

Πάρα Πολύ

Λίγο

Πολύ

Καθόλου

Αρκετά

ΔΓ/ΔΑ

12. A. Την τελευταία πενταετία η επιχείρησή σας έκανε νέες επενδύσεις ; (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

Ναι

Όχι

B. Εάν Ναι, ποιο είναι περίπου το συνολικό ποσό της επένδυσης:

13. Κατά πόσο πιστεύετε ότι η κερδοφορία και η Εύρυθμη λειτουργία της επιχείρησής σας σχετίζεται με την εγκατάσταση της σε περιοχή κοντινή με το λιμάνι : (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)



Πάρα Πολύ  Λίγο   
 Πολύ  Καθόλου   
 Αρκετά  ΔΓ/ΔΑ

**14. Α. Πιστεύετε ότι το Λιμάνι τονώνει την Τοπική Οικονομία;** (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

Ναι  Όχι

**Β. Εάν Ναι :** Αξιολογείστε κατά πόσο επηρεάζονται οι παρακάτω παράμετροι Τοπικής Οικονομίας σε σχέση με το Λιμένα : (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

		Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	ΔΓ/ΔΑ
<b>A</b>	<b>Αύξηση των Τοπικών επενδύσεων</b>						
<b>B</b>	<b>Αύξηση της Τοπικής Επιχειρηματικής δραστηριότητας</b>						
<b>Γ</b>	<b>Ενίσχυση της Τοπικής αγοράς εργασίας-Απασχόληση</b>						
<b>Δ</b>	<b>Αύξηση του Τοπικού εισοδήματος</b>						
<b>E</b>	<b>Αύξηση της Τοπικής Κατανάλωσης</b>						

15. Αξιολογείστε κάποια από τα προβλήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία του λιμανιού, σε σχέση με το κατά πόσο επηρεάζουν την λειτουργία και την κερδοφορία της επιχείρησής σας. (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

		Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	ΔΓ/ΔΑ
A	Ελλιπής υποδομή						
B	Χαμηλή ποιότητα Λιμενικών Υπηρεσιών						
Γ	Γραφειοκρατικές Δυσλειτουργίες						
Δ	Κυκλοφοριακό						
E	Ανεπαρκείς συνδέσεις με άλλα Μέσα						
Στ	Ελλιπείς χώροι στάθμευσης						

15. Υπάρχει πρόθεση για αλλαγή επαγγελματικής στέγης και μετακίνηση εκτός Δήμου; (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

Ναι  Όχι

16. A. Η επιχείρησή σας έχει συνεισφέρει Οικονομικά σε κάποιο Τοπικό Έργο; (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

Ναι  Όχι

17. Η επιχείρησή σας αναλαμβάνει δράσεις στον Τομέα της Κοινωνικής εταιρικής ευθύνης; (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

Ναι  Όχι

18. A. Η επιχείρησή σας λαμβάνει κάποια μέτρα για την προστασία του Περιβάλλοντος; (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

Ναι  Όχι

B. Εάν ΝΑΙ: Σημειώστε ένα X σε όσα από τα παρακάτω μέτρα λαμβάνετε (μπορείτε να σημειώσετε πάνω από μια απαντήσεις)

A	Αντιρρυπαντική τεχνολογία	
B	Ανακύκλωση (Υλικού-Μηχανημάτων)	
Γ	Πιστοποίηση ISO: 9001: 2000	

<b>Δ</b>	<b>Πιστοποίηση ISO: 14000</b>	
<b>Ε</b>	<b>Σύνταξη μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων</b>	

19. Αξιολογείστε σε τι βαθμό επηρεάζουν τα παρακάτω προβλήματα που συνδέονται με τη λειτουργία του Λιμένα , την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. (σημειώστε ένα X στο αντίστοιχο τετραγωνάκι)

		<b>Παρα πολύ</b>	<b>Πολύ</b>	<b>Αρκετά</b>	<b>Λίγο</b>	<b>Καθόλου</b>	<b>ΔΓ/ΔΑ</b>
<b>A</b>	<b>Περιβαλλοντική ρύπανση</b>						
<b>B</b>	<b>Κυκλοφοριακό</b>						
<b>Γ</b>	<b>Αισθητική υποβάθμιση περιοχής</b>						
<b>Δ</b>	<b>Κοινωνική υποβάθμιση περιοχής</b>						
<b>Ε</b>	<b>Ηχορύπανση</b>						

**ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ!**

**Buildings**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	40	57.1	57.1	57.1
	2	18	25.7	25.7	82.9
	3	4	5.7	5.7	88.6
	4	6	8.6	8.6	97.1
	11	2	2.9	2.9	100.0
	Total	70	100.0	100.0	

**ΠΙΝΑΚΕΣ ΣΥΣΧΕΤΙΣΕΩΝ**

<b>investments * I.job-market Crosstabulation</b>					
			I.job-market		Total
			ARKETA-POLY	PARA POLY	
investments	LIGO	Count	2	5	7
		% within investments	33.3%	66.7%	100.0%
	ARKETA-POLY	Count	22	13	35
		% within investments	62.9%	37.1%	100.0%
	PARA POLY	Count	5	23	28
		% within investments	7.7%	92.3%	100.0%
Total	Count	29	41	70	
	% within investments	41.4%	58.6%	100.0%	

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	93.803 <sup>a</sup>	12	.000
Likelihood Ratio	45.722	12	.000
Linear-by-Linear Association	68.734	1	.000
N of Valid Cases	70		

a. 1 cells (16.7%) have expected count less than 5.

**I.job-market \* investments Crosstabulation**

		investments		Total	
		1	2		
I.job-market	ARKETA	Count	8	4	12
		% within investments	22,9%	12,9%	18,2%
	POLY	Count	12	2	14
		% within investments	34,3%	6,5%	21,2%
	PARA POLY	Count	13	25	38
		% within investments	37,1%	80,6%	57,6%
	DA	Count	2	0	2
		% within investments	5,7%	,0%	3,0%
Total		Count	35	31	66
		% within investments	100,0%	100,0%	100,0%

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,075 <sup>a</sup>	3	,003
Likelihood Ratio	15,669	3	,001
Linear-by-Linear Association	1,471	1	,225
N of Valid Cases	66		

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,075 <sup>a</sup>	3	,003
Likelihood Ratio	15,669	3	,001
Linear-by-Linear Association	1,471	1	,225
N of Valid Cases	66		

a. 2 cells (25,0%) have expected count less than 5.

**Entrepreneurship \* investments Crosstabulation**

			investments		Total
			1	2	
Entrepreneurship	ARKETA	Count	6	6	12
		% within investments	17,1%	19,4%	18,2%
		% of Total	9,1%	9,1%	18,2%
	POLY	Count	14	4	18
		% within investments	40,0%	12,9%	27,3%
		% of Total	21,2%	6,1%	27,3%
	PARAPOLY	Count	13	21	34
		% within investments	37,1%	67,7%	51,5%
		% of Total	19,7%	31,8%	51,5%
	DA	Count	2	0	2
		% within investments	5,7%	,0%	3,0%
		% of Total	3,0%	,0%	3,0%
Total	Count	35	31	66	
	% within investments	100,0%	100,0%	100,0%	
	% of Total	53,0%	47,0%	100,0%	

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9,229 <sup>a</sup>	3	,026
Likelihood Ratio	10,314	3	,016

**Entrepreneurship \* investments Crosstabulation**

			investments		Total
			1	2	
Entrepreneurship	ARKETA	Count	6	6	12
		% within investments	17,1%	19,4%	18,2%
		% of Total	9,1%	9,1%	18,2%
	POLY	Count	14	4	18
		% within investments	40,0%	12,9%	27,3%
		% of Total	21,2%	6,1%	27,3%
	PARAPOLY	Count	13	21	34
		% within investments	37,1%	67,7%	51,5%
		% of Total	19,7%	31,8%	51,5%
	DA	Count	2	0	2
		% within investments	5,7%	,0%	3,0%
		% of Total	3,0%	,0%	3,0%
		Count	35	31	66
		% within investments	100,0%	100,0%	100,0%
Linear-by-Linear Association		1,624	1	,203	
N of Valid Cases		66			

a. 2 cells (25,0%) have expected count less than 5

**investments \* I.job-market Crosstabulation**

			I.job-market			Total
			KATHOLOY	LIGO	PARA POLY	
investments	KATHOLOY	Count	5	5	6	16
		% within investments	31,2%	31,2%	37,5%	100,0%
	LIGO	Count	8	12	0	20
		% within investments	40,0%	60,0%	,0%	100,0%
	PARA POLY	Count	15	9	41	65

		% within investments	11,1%	4.4%	73.3%	100.0%
		Count	26	28	47	101
		% within investments	25,74%	27,72%	46,53%	100.0%

#### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	81.046 <sup>a</sup>	25	.000
Likelihood Ratio	74.122	25	.000
Linear-by-Linear Association	.014	1	.907
N of Valid Cases	101		

a. 1 cells (11,11%) have expected count less than 5.



**Crosstab**

		buildings					
			KATHOLOY	LIGO	ARKETA-POLY-PARAPOLY	Total	
frequency of using port	SXEDON POTE	Count	0	6	1	7	
		% within frequency of using port	.0%	85.7%	14.3%	100.0%	
	1 FORA TON XRONO	Count	8	19	21	48	
		% within frequency of using port	16.7%	39.6%	43.7%	100.0%	
	1 FORA TO EKSAMHNO	Count	5	14	24	43	
		% within frequency of using port	11.6%	32.5%	45.28%	100.0%	
	1 FORA TON MHNA	Count	5	0	7	12	
		% within frequency of using port	41.7%	.0%	58.3%	100.0%	
	Total		Count	18	39	53	110
			% within frequency of using port	16.4%	35.4%	48.2%	100.0%

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	87.513 <sup>a</sup>	15	.000
Likelihood Ratio	35.196	15	.002
Linear-by-Linear Association	9.888	1	.002
N of Valid Cases	110		

a. 3 cells (25.0%) have expected count less than 5.

**Crosstab**

		telecommunications				
			KATHOLOY	LIGO	ARKETA-POLY-PARAPOLY	Total
frequency of using port	SXEDON	Count	5	0	0	5
		% within frequency of using port	100.0%	.0%	.0%	100.0%
	1 FORA TON XRONO	Count	7	19	24	50
		% within frequency of using port	14.0%	38.0%	48.0%	100.0%
	1 FORA TO EKSAMH NO	Count	7	19	14	40
		% within frequency of using port	17.5%	47.5%	35.0%	100.0%
	1 FORA TON MHNA	Count	1	6	8	15
		% within frequency of using port	0.7%	40.0%	53.3%	100.0%
	Total	Count	20	44	46	110
		% within frequency of using port	18.18%	40.0%	41.8%	100.0%

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	48.529 <sup>a</sup>	15	.000
Likelihood Ratio	32.331	15	.006
Linear-by-Linear Association	3.762	1	.052
N of Valid Cases	110		

a. 3 cells (25.0%) have expected count less than 5.

**Crosstab**

		information					
			KATHOLOY	LIGO	ARKETA-POLY- PARAPOLY	Total	
frequency of using port	SXEDON POTE	Count	5	0	0	5	
		% within frequency of using port	100.0%	.0%	.0%	100.0%	
	1 FORA TON XRONO	Count	5	21	24	50	
		% within frequency of using port	10.0%	42.0%	48.0%	100.0%	
	1 FORA TO EKSAMHNO	Count	6	17	19	42	
		% within frequency of using port	14.3%	40.5%	45.2%	100.0%	
	1 FORA TON MHNA	Count	1	6	6	13	
		% within frequency of using port	0.8%	46.1%	46.1%	100.0%	
	Total		Count	17	44	49	110
			% within frequency of using port	15.4%	40.0%	44.5%	100.0%

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2- sided)
Pearson Chi-Square	80.213 <sup>a</sup>	15	.000
Likelihood Ratio	41.588	15	.000
Linear-by-Linear Association	4.468	1	.035
N of Valid Cases	110		

a. 3cells (25.0%) have expected count less than 5.

**Crosstab**

		tickets station				
			KATHOLOY	LIGO	ARKETA-POLY-PARA POLY	Total
frequency of using port	SXEDON POTE	Count	5	0	1	6
		% within frequency of using port	83.3%	.0%	16.7%	100.0%
	1 FORA TON XRONO	Count	5	9	36	50
		% within frequency of using port	10.0%	18.0%	72.0%	100.0%
	1 FORA TO EKSAMH NO	Count	5	11	24	40
		% within frequency of using port	12.5%	27.5%	60.0%	100.0%
	1 FORA TON MHNA	Count	1	5	8	14
		% within frequency of using port	0.7%	35.7%	57.1%	100.0%
Total		Count	16	25	69	110
		% within frequency of using port	14.5%	22.7%	62.7%	100.0%

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	49.929 <sup>a</sup>	15	.000
Likelihood Ratio	27.330	15	.026
Linear-by-Linear Association	5.616	1	.018
N of Valid Cases	110		

a. 3cells (25%) have expected count less than 5.

**Crosstab**

		security					
			KATHOLOY	LIGO	ARKETA- POLY- PARAPOLY	Total	
frequency of using port	SXEDON POTE	Count	5	0	1	6	
		% within frequency of using port	83.3%	.0%	16.7%	100.0%	
	1 FORA TON XRONO	Count	9	17	21	47	
		% within frequency of using port	19.1%	36.2%	44.7%	100.0%	
	1 FORA TO EKSAMHNO	Count	8	10	21	39	
		% within frequency of using port	20.5%	25.6%	53.9%	100.0%	
	1 FORA TON MHNA	Count	5	6	7	18	
		% within frequency of using port	27.7%	33.3%	38.9%	100.0%	
	Total		Count	27	33	50	110
			% within frequency of using port	24.5%	30.0%	45.4%	100.0%

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2- sided)
Pearson Chi-Square	22.986 <sup>a</sup>	15	.084
Likelihood Ratio	16.667	15	.339
Linear-by-Linear Association	2.177	1	.140
N of Valid Cases	110		
a. 2 cells (16.7%) have expected count less than 5.			

**Crosstab**

		help station					
			KATHOLOY	LIGO	ARKETA-POLY-PARAPOLY	Total	
frequency of using port	SXEDON POTE	Count	2	5	1	8	
		% within frequency of using port	25.0%	62.5%	12.5%	100.0%	
	1 FORA TON XRONO	Count	21	19	9	49	
		% within frequency of using port	42.85%	38.77%	18.4%	100.0%	
	1 FORA TO EKSAMHNO	Count	15	20	5	40	
		% within frequency of using port	37.5%	50.0%	12.5%	100.0%	
	1 FORA TON MHNA	Count	5	6	2	13	
		% within frequency of using port	38.5%	46.1%	15.4%	100.0%	
	Total		Count	43	50	17	110
			% within frequency of using port	39.0%	45.4%	15.4%	100.0%

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26.962 <sup>a</sup>	15	.029
Likelihood Ratio	20.729	15	.146
Linear-by-Linear Association	.421	1	.517
N of Valid Cases	110		

a. 3 cells (25.0%) have expected count less than 5.

**Crosstab**

			KATHOLOY	LIGO	Arketa-POLY- PARA POLY	Total
frequency of using port	SXEDON POTE	Count	0	5	1	6
		% within frequency of using port	.0%	83.3%	16.7%	100.0%
	1 FORA TON XRONO	Count	1	14	26	47
		% within frequency of using port	0.2%	29.78%	55.31%	100.0%
	1 FORA TO EKSAMHNO	Count	7	10	26	43
		% within frequency of using port	16.27%	23.25%	60.46%	100.0%
1 FORA TON MHNA	Count	0	6	8	14	
	% within frequency of using port	.0%	42.85%	57.14%	100.0%	
Total		Count	14	35	61	110
		% within frequency of using port	12.7%	31.8%	55.4%	100.0%

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2- sided)
Pearson Chi-Square	28.911 <sup>a</sup>	15	.017
Likelihood Ratio	18.852	15	.220
Linear-by-Linear Association	4.366	1	.037
N of Valid Cases	110		

a. 3cells (25,0%) have expected count less than 5.

			shops
--	--	--	-------

### Chi-Square Tests

			KATHOLOY	LIGO	ARKETA-POLY- PARA POLY	Total
frequency of using port	SXEDON	Count	0	6	0	6
	POTE	% within frequency of using port	.0%	100.0%	.0%	100.0%
	1 FORA TON XRONO	Count	14	15	16	45
		% within frequency of using port	29.8%	34.0%	36.2%	100.0%
	1 FORA TO EKSAMHNO	Count	8	12	20	40
		% within frequency of using port	20%	30.0%	50.0%	100.0%
	1 FORA TON MHNA	Count	5	9	5	19
		% within frequency of using port	22.2%	44.4%	11.1%	100.0%
Total		Count	27	38	48	110
		% within frequency of using port	21.8%	32.7%	26.4%	100.0%

	Value	df	Asymp. Sig. (2- sided)
Pearson Chi-Square	17.774 <sup>a</sup>	5	.003
Likelihood Ratio	18.212	5	.003
Linear-by-Linear Association	.197	1	.657
N of Valid Cases	110		

a. 2 cells (25.0%) have expected count less than 5.



Crosstab							
		privatisation					
			KATHOLOY	LIGO	ARKETA-POLY- PARA POLY	DA	Total
sex	male	Count	40	8	11	3	62
		% within sex	64.5%	12.9%	17.8%	4.8%	100.0%
	female	Count	14	15	16	3	48
		% within sex	29.2%	31.3%	33.4%	6.3%	100.0%
Total		Count	54	23	12	6	110
		% within sex	49.1%	20.9%	10.9%	5.5%	100.0%

#### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2- sided)
Pearson Chi-Square	32.287 <sup>a</sup>	15	.006
Likelihood Ratio	16.480	15	.351
Linear-by-Linear Association	3.098	1	.078
N of Valid Cases	110		

a. 2 cells (16.7%) have expected count less than 5

**income \* port-related Crosstabulation**

		port-related			
			KAMIA	AMMESH- EMMESH	Total
income	EWS 800	Count	5	7	12
		% within income	41,7%	58,3%	100,0%
		% within port-related	17,2%	17,0%	14,8%
		Count	7	12	19
	801-1200	% within income	31,6%	63,2%	100,0%
		% within port-related	20,7%	64,3%	23,5%
		Count	10	7	17
	1201-1400	% within income	58,8%	41,2%	100,0%
		% within port-related	27,6%	33,1%	18,5%
	1400+	Count	10	21	31
		% within income	30,3%	63,6%	100,0%
		% within port-related	34,5%	85,7%	40,7%
		Count	29	47	79
	TOTAL	% within income	35,8%	19,8%	100,0%
		% within port-related	100,0%	100,0%	100,0%

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	36,089 <sup>a</sup>	12	,000
Likelihood Ratio	26,800	12	,008
Linear-by-Linear Association	17,505	1	,000
N of Valid Cases	81		

a. 0 cells (0%) have expected count less than 5

**I.job-market \* port-related Crosstabulation**

			port-related		
			KAMIA	AMESH- EMMESH	Total
I.job-market	KATHOLOY	Count	0	3	3
		% within I.job-market	,0%	100,0%	100,0%
		% within port-related	,0%	,0%	1,2%
	LIGO	Count	6	7	13
		% within I.job-market	22,2%	44,4%	100,0%
		% within port-related	19,35%	25,0%	11,1%
	ARKETA	Count	10	9	19
		% within I.job-market	70,0%	47,36%	100,0%
		% within port-related	32,2%	12,5%	24,7%
	POLY	Count	9	6	15
		% within I.job-market	60,0%	40,0%	100,0%
		% within port-related	29,0%	18,8%	18,5%
	PARA POLY	Count	6	25	31
		% within I.job-market	19,35%	86,0%	100,0%
		% within port-related	19,35%	43,8%	43,2%
	Count	31	50	81	
	% within I.job	35,8%	19,8%	100,0%	
	% within port	100,0%	100,0%	100,0%	

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	28,762 <sup>a</sup>	15	,017
Likelihood Ratio	29,671	15	,013
Linear-by-Linear Association	,090	1	,764
N of Valid Cases	81		

a. 2 cells (20.0%) have expected count less than 5

**I.job-market \* Entrepreneurship Crosstabulation**

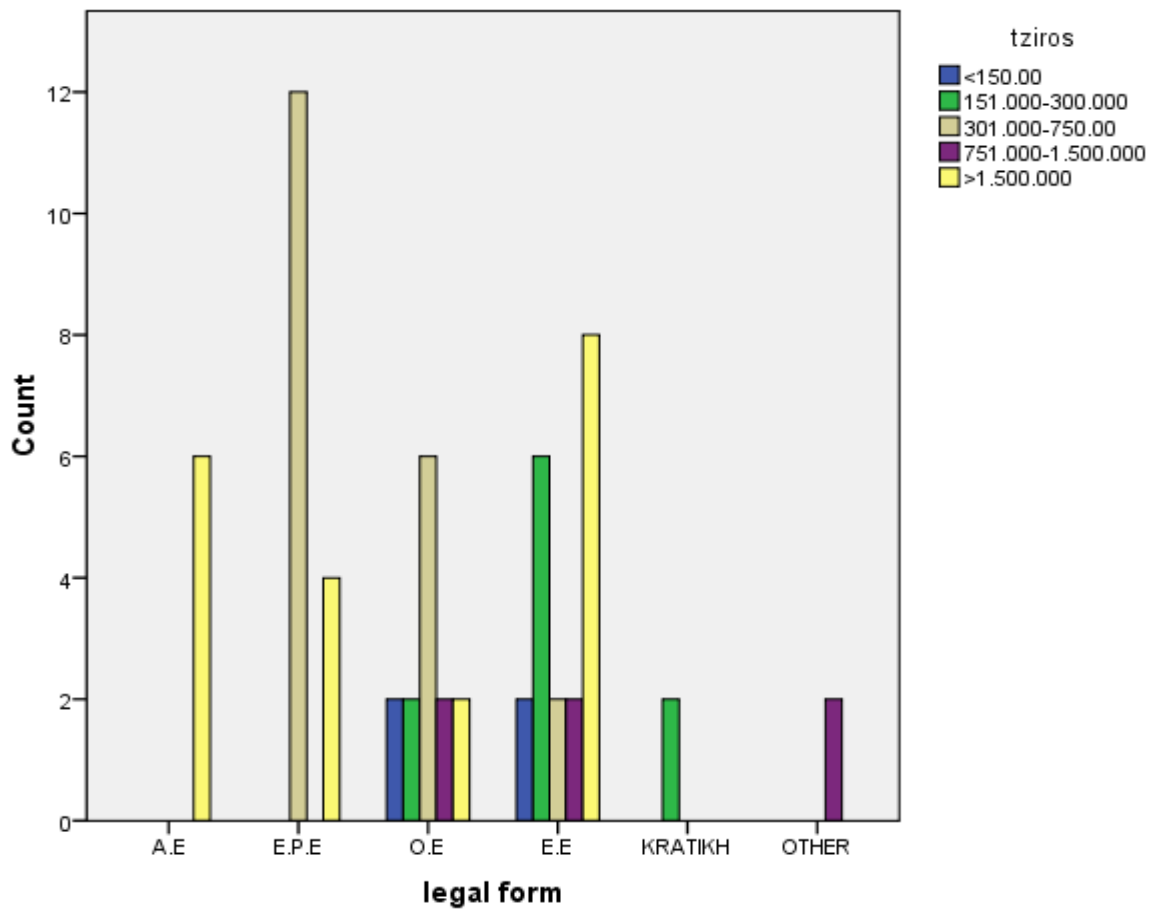
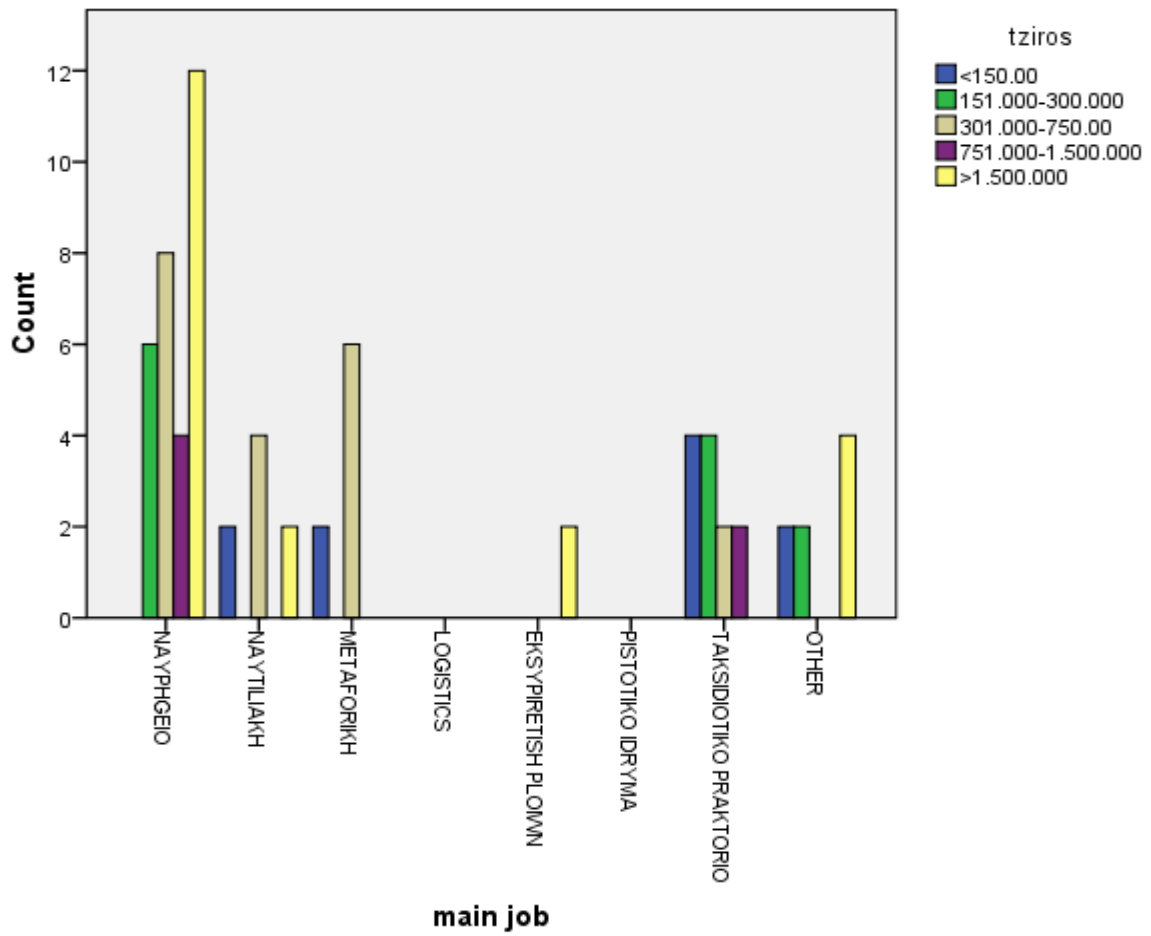
		Entrepreneurship				
		LIGO	ARKETA	POLY-PARA PORY	Total	
	KATHOLOY-LIGO	Count	7	5	1	13
		% within I.job-market	53,8%	38,5%	7,7%	100,0%
		% within Entrepreneurship	70,0%	19,2%	3,3%	12,0%
	ARKETA	Count	1	14	11	26
		% within I.job-market	3,8%	53,8%	26,9%	100,0%
		% within Entrepreneurship	10,0%	53,8%	23,3%	24,1%
	POLY	Count	5	6	15	26
		% within I.job-market	,0%	20,8%	58,3%	100,0%
		% within Entrepreneurship	,0%	19,2%	46,7%	22,2%
	PARA POLY	Count	2	10	31	43
		% within I.job-market	0,5%	23,2%	76,7%	100,0%
		% within Entrepreneurship	20,0%	3,8%	78,6%	39,8%
Total		Count	15	32	58	108
		% within I.job-market	9,3%	24,1%	27,8%	100,0%
		% within Entrepreneurship	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	95,555 <sup>a</sup>	15	,000
Likelihood Ratio	88,143	15	,000
Linear-by-Linear Association	,771	1	,380
N of Valid Cases	108		
a. 3 cells (25,0%) have expected count less than 5			

education * local job Crosstabulation						
		local job				
			YES	NO	Total	
education	MERIKES TAKSEIS DHMOTIKOY	Count	0	1	1	
		% within education	,0%	100,0%	100,0%	
	IEK	Count	11	6	16	
		% within education	68,8%	25,0%	100,0%	
	LYKEIO	Count	21	9	30	
		% within education	70,0%	13,3%	100,0%	
	IEK	Count	8	1	9	
		% within education	88,9%	11,1%	100,0%	
	A.E.I	Count	32	22	54	
		% within education	59,3%	37,0%	100,0%	
	Total		Count	72	29	110
			% within education	65,5%	26,4%	100,0%
			100,0%	100,0%	100,0%	

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22,259 <sup>a</sup>	8	,004
Likelihood Ratio	16,836	8	,032
Linear-by-Linear Association	4,156	1	,041
N of Valid Cases	110		

a. 3 cells (25,0%) have expected count less than 5.



## ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗ ΤΟΠΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

### Case Processing Summary

Unweighted Cases <sup>a</sup>		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	70	100,0
	Missing Cases	0	,0
	Total	70	100,0
Unselected Cases		0	,0
Total		70	100,0

a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.

### Dependent Variable Encoding

Original Value	Internal Value
OXI	0
NAI	1

### Categorical Variables Codings

		Frequency	Parameter coding
			(1)
congestion	NAI	46	,000
	OXI	24	1,000
investments	NAI	54	,000
	OXI	16	1,000
envir measures	NAI	46	,000
	OXI	24	1,000
l.job-market	NAI	54	,000
	OXI	16	1,000

**Classification Table<sup>a,b</sup>**

Observed			Predicted		
			Entrepreneurship		Percentage Correct
			NAI	OXI	
Step 0	Entrepreneurship	NAI	49	0	100,0
		OXI	21	0	,0
	Overall Percentage				70,0

a. Constant is included in the model.

b. The cut value is ,500

**Variables in the Equation**

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	-,847	,261	10,553	1	,001	,429

### Block 1: Method = Backward Stepwise (Wald)

**Omnibus Tests of Model Coefficients**

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	36,611	5	,000
	Block	36,611	5	,000
	Model	36,611	5	,000
Step 3 <sup>a</sup>	Step	-1,253	1	,263
	Block	35,358	4	,000
	Model	35,358	4	,000

**Model Summary**

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	48,910 <sup>a</sup>	,407	,577
3	50,163 <sup>a</sup>	,397	,562

a. Estimation terminated at iteration number 6 because parameter estimates changed by less than ,001.



**Hosmer and Lemeshow Test**

Step	Chi-square	df	Sig.
1	6,298	6	,391
3	4,426	6	,619

**Variables in the Equation**

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 <sup>a</sup>	l.jobmarket(1)	3,467	1,606	4,658	1	,031	32,030
	investments_A(1)	4,423	1,238	12,770	1	,000	83,346
	envirmeasures(1)	1,674	,785	3,528	1	,060	5,333
	congestion(1)	-1,279	,798	2,571	1	,109	,278
	l.income	1,604	1,516	1,119	1	,290	4,974
	Constant	,961	1,517	,401	1	,526	2,613
Step 3 <sup>a</sup>	l.jobmarket(1)	2,642	1,319	4,010	1	,045	14,039
	investments_A(1)	4,304	1,213	15,031	1	,000	73,995
	envirmeasures(1)	1,263	,758	2,775	1	,096	3,536
	congestion(1)	-1,330	,785	2,871	1	,090	,264
	Constant	2,001	1,151	3,023	1	,082	7,396

a. Variable(s) entered on step 1: l.jobmarket, investments\_A, envirmeasures, congestion, l.income.

**Variables not in the Equation**

		Score	df	Sig.
Step 3 <sup>a</sup>	Variables l.income	1,238	1	,266
	Overall Statistics	1,238	1	,266

a. Variable(s) removed on step 2: l.income.

## ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗ ΤΟΠΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

**Case Processing Summary**

Unweighted Cases <sup>a</sup>		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	108	98,2
	Missing Cases	2	1,8
	Total	110	100,0
Unselected Cases		0	,0
Total		110	100,0

a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.

**Dependent Variable Encoding**

Original Value	Internal Value
OXI	0
NAI	1

**Classification Table<sup>a,b</sup>**

Observed			Predicted		Percentage Correct
			I.job-market		
			OXI	NAI	
Step 0	I.job-market	OXI	41	0	100,0
		NAI	67	0	,0
Overall Percentage					62,0

a. Constant is included in the model.

b. The cut value is ,500

**Variables in the Equation**

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0 Constant	-,491	,198	6,135	1	,013	,612

**Variables not in the Equation**

			Score	df	Sig.
Step 0	Variables	Entrepreneurship	36,347	1	,000
		l.income	37,782	1	,000
		investments	19,719	1	,000
		l.consumption	32,883	1	,000
	Overall Statistics		57,637	4	,000

**Block 1: Method = Backward Stepwise (Wald)**

**Omnibus Tests of Model Coefficients**

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	69,002	4	,000
	Block	69,002	4	,000
	Model	69,002	4	,000
Step 2 <sup>a</sup>	Step	-,103	1	,749
	Block	68,899	3	,000
	Model	68,899	3	,000

**Model Summary**

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	74,397 <sup>a</sup>	,472	,642
2	74,499 <sup>a</sup>	,472	,642

a. Estimation terminated at iteration number 6 because parameter estimates changed by less than ,001.

**Hosmer and Lemeshow Test**

Step	Chi-square	df	Sig.
1	5,212	5	,391
2	4,955	4	,292

**Variables in the Equation**

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 <sup>a</sup> Entrepreneurship	2,738	,715	14,685	1	,000	15,459
l.income	1,816	,722	6,331	1	,012	6,146
investments	1,034	,652	,102	1	,750	2,812
l.consumption	1,835	,715	6,594	1	,010	6,268
Constant	-3,529	,698	25,555	1	,000	,029
Step 2 <sup>a</sup> Entrepreneurship	2,645	,649	16,607	1	,000	14,090
l.income	1,810	,714	6,432	1	,011	6,109
l.consumption	1,799	,701	6,582	1	,010	6,041
Constant	-3,560	,696	26,164	1	,000	,028

a. Variable(s) entered on step 1: Entrepreneurship, l.income, investments, l.consumption.

**Variables not in the Equation**

	Score	df	Sig.
Step 2 <sup>a</sup> Variables investments	,102	1	,750
Overall Statistics	,102	1	,750

a. Variable(s) removed on step 2: investments.