

1^η Μελέτη σχετικά με τις συνθήκες, εξελίξεις και τάσεις της αγοράς στο **Δήμο Πειραιά**



Κέντρο Στήριξης Επιχειρηματικότητας Δήμου Πειραιά



1. ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η ελληνική οικονομία εξήλθε από τη σχεδόν δεκαετή ύφεση μέσα από την ολοκλήρωση τριών προγραμμάτων δημοσιονομικής προσαρμογής και έχοντας διορθώσει σε σημαντικό βαθμό τις ανισορροπίες στα δίδυμα ελλείμματα, δηλ. το δημοσιονομικό και του ισοζυγίου πληρωμών. Έπειτα από την πολυετή ύφεση, η ελληνική οικονομία ανέκαμψε την τριετία 2017-2019 με ρυθμό πραγματικής μεγέθυνσης στην περιοχή του 2%. Οι εξαγωγές κατέγραψαν ισχυρή δυναμική, η οποία βασίσθηκε στην ευνοϊκή διεθνή συγκυρία, αλλά και τη στροφή κλάδων και επιχειρήσεων προς το εξωτερικό εμπόριο που συντελέστηκε σταδιακά κατά την τελευταία δεκαετία. Δημοσιονομικά επιτεύχθηκε εξισορρόπηση, ενώ σταδιακά η χώρα ανέκτησε την πρόσβαση της στις διεθνείς αγορές κεφαλαίου.

Παρά τη βελτίωση σε επιμέρους τομείς σημαντικές αδυναμίες παρέμειναν. Αυτό αποδίδεται κυρίως στο γεγονός ότι η προσαρμογή έγινε κυρίως μέσω της ύφεσης και σε μικρότερο (από τον επιθυμητό τουλάχιστον) βαθμό με αλλαγές στη διάρθρωση της οικονομίας. Κύριο ζήτημα αποτελεί το χαμηλό επίπεδο επενδύσεων, το οποίο επιβραδύνει τη δυνατότητα επίτευξης υψηλών ρυθμών μεγέθυνσης. Το μερίδιο των επενδύσεων στην ελληνική οικονομία ήταν χαμηλό ακόμη και πριν την κρίση, με την κατοικία να αντιπροσωπεύει μεγάλο τμήμα αυτών. Αν και η συμβολή της αγοράς ακινήτων και των κατασκευών ευρύτερα είναι απαραίτητο μέρος της αναπτυξιακής πορείας της χώρας, είναι απαραίτητη η προσέλκυση επενδύσεων σε τομείς με υψηλή προστιθέμενη αξία, στην έρευνα και την τεχνολογία, το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή.

Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης αποτυπώθηκαν στην αγορά εργασίας με τη μεγάλη υποχώρηση της απασχόλησης. Η ανεργία, αν και υποχώρησε, κυμαίνεται σε υψηλό επίπεδο, το υψηλότερο στην ΕΕ. Η διατήρηση της διατηρηθεί σε υψηλά επίπεδα μεσοπρόθεσμα ενέχει κινδύνους με αρνητικές οικονομικές και κοινωνικές επιδράσεις. Το γεγονός αυτό επιτείνουν τα διαχρονικά χαμηλά συμμετοχής στην αγορά εργασίας, κυρίως από τους νέους και το γυναικείο πληθυσμό.

Τα χαρακτηριστικά και οι προοπτικές της ελληνικής οικονομίας μεταβλήθηκαν σε σημαντικό βαθμό από την πανδημία COVID-19. Τα μέτρα για τον περιορισμό της εξάπλωσής του κορωνοϊού έχουν έντονα αρνητικές συνέπειες στην οικονομική δραστηριότητα οδηγώντας τη χώρα, αλλά και την παγκόσμια οικονομία σε πρωτόγνωρη ύφεση. Οι αρχικές εκτιμήσεις για δυνατότητα ισχυρής ανάπτυξης δεν επαληθεύονται καθώς οι υγειονομικοί περιορισμοί παρατείνονται. Οι απώλειες επομένως αναμένεται να επεκταθούν τουλάχιστον κατά το α' εξάμηνο του 2021, αν και με διαφορετικά χαρακτηριστικά ανάμεσα σε χώρες και τομείς οικονομικής δραστηριότητας.

Για την ελληνική οικονομία, η ύφεση το 2020 είναι μεγάλη προς τα επίπεδα των πρώτων χρόνων των προγραμμάτων προσαρμογής. Μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων βρίσκεται αντιμέτωπος με το ενδεχόμενο παύσης λειτουργίας ή χαμηλότερων εσόδων και κερδοφορίας. Η αγορά εργασίας αν και υποστηρίζεται από τα μέτρα ενίσχυσης της οικονομίας δέχεται μεγάλη πίεση με τα εισοδήματα των εργαζομένων που απασχολούνται σε επιχειρήσεις με αναστολή λειτουργίας να επηρεάζονται αρνητικά. Αντίστοιχα, οι δημοσιονομικές συνθήκες επιδεινώθηκαν με αποτέλεσμα από πρωτογενές πλεόνασμα το 2019 να έχει δημιουργηθεί σημαντικό έλλειμμα. Κατά συνέπεια το χρέος, δημόσιο και ιδιωτικό θα αυξηθεί. Σημαντικές προκλήσεις αντιμετωπίζει ο τραπεζικός τομέας, λόγω του υψηλού ποσοστού μη εξυπηρετούμενων δανείων και την πιθανότητα αύξησής τους λόγω της συρρίκνωσης της οικονομικής δραστηριότητας.

Καθώς η ελληνική οικονομία εξαρτάται από τον εισερχόμενο τουρισμό περισσότερο από κάθε άλλη ευρωπαϊκή οικονομία, οι δυνατότητες ισχυρής ανάκαμψης περιορίζονται καθώς τα χαρακτηριστικά της υγειονομικής κρίσης επιμένουν. Είναι ενδεικτικό ότι το 2019 επισκέφτηκαν την Ελλάδα περίπου 34 εκατ. τουρίστες με τις ταξιδιωτικές εισπράξεις να ανέρχονται σε €18 δισεκ. Το 2020 συνολικά οι αφίξεις και τα έσοδα ήταν χαμηλότερα από εκείνα κατά το γ' τρίμηνο του 2019. Οι επιπτώσεις της πανδημίας αναμένεται να επηρεάσουν την τουριστική ζήτηση και το 2021 με το αισιόδοξο σενάριο να εκτιμά τουριστική κίνηση αντίστοιχη με το ήμισυ εκείνης του 2019. Οι εξελίξεις αυτές έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις, αυξάνοντας τον κίνδυνο διεύρυνσης των κοινωνικοοικονομικών ανισοτήτων οι οποίες ενισχύθηκαν λόγω της οικονομικής κρίσης την προηγούμενη δεκαετία.

Στο νέο κύκλο ανάπτυξης στον οποίο θα εισέλθει η ελληνική οικονομία με τη σταδιακή άρση των υγειονομικών μέτρων και την επιστροφή σε σχετική ομαλότητα τα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας, μεταξύ των οποίων και ο Πειραιάς, καλούνται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο. Καθώς αποτελούν τα βασικά διοικητικά κέντρα της χώρας, διαθέτουν σημαντικές υποδομές και επιχειρήσεις με υψηλή προστιθέμενη αξία μπορούν να ενισχύουν τη θέση τους μέσα από την προσέλκυση επενδύσεων, την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και πολιτικών για τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων.

Δημογραφικά

Ο Δήμος Πειραιά είναι ο 5ος μεγαλύτερος Δήμος στη χώρα σύμφωνα με την απογραφή του 2011 και ένας από τους πιο πυκνοκατοικημένους με 15 χιλ. κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Καταγράφει πληθυσμιακή συρρίκνωση τις τελευταίες τρεις δεκαετίες τάση, η οποία επίσης καταγράφεται και στο σύνολο του πληθυσμού της χώρας ο οποίος την περίοδο 2008-2019 συρρικνώθηκε κατά 3,4% (από 11,1 σε 10,7 εκατ.). Η αρνητική δημογραφική τάση αναμένεται να συνεχιστεί τις επόμενες δεκαετίες, καθώς ο πληθυσμός της χώρας προβλέπεται να υποχωρήσει σε 10,4 εκατ. το 2030 και 9,6 εκατ. αντίστοιχα το 2050.

Οικονομική δραστηριότητα

Σύμφωνα με στατιστικές διάρθρωσης επιχειρήσεων της ΕΛΣΤΑΤ ο συνολικός αριθμός επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον Δήμο Πειραιά το 2017 ανήλθαν σε περίπου 17,3 χιλ., αντιπροσωπεύοντας το 57% των επιχειρήσεων στην περιφερειακή ενότητα Πειραιά (αντίστοιχα το 52% των επιχειρήσεων στις ΠΕ Πειραιά και Νησιών). Στην πλειονότητά τους (87%) οι επιχειρήσεις στον Δήμο Πειραιά εντοπίζονται σε συναφείς με την παροχή υπηρεσιών κλάδους οικονομικής δραστηριότητας. Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο Εμπόριο αντιπροσωπεύουν το 23% επί του συνόλου και ακολουθούν οι Επιστημονικές-Επαγγελματικές δραστηριότητες (19%) και οι Μεταφορές-Αποθήκευση (12%). Σε αντίστοιχο επίπεδο ανέρχονται οι επιχειρήσεις στο μεταποιητικό τομέα και στην εστίαση-παροχή υπηρεσιών καταλύματος (περίπου 6% επί του συνόλου).

Ο συνολικός κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον Δήμο Πειραιά (σύμφωνα με στοιχεία του Μητρώου επιχειρήσεων της ΕΛΣΤΑΤ για το 2017), ανήλθε σε περίπου €11,7 δισεκ. Σε αντίθεση με τον αριθμό επιχειρήσεων, το μεγαλύτερο μερίδιο του κύκλου εργασιών προέρχεται από τον κλάδο παροχής ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου με ποσοστό 41,2% ή €4,8 δισεκ. σε απόλυτο μέγεθος.

Ενδείξεις για την πορεία της επιχειρηματικότητας στον Δήμο Πειραιά προσφέρουν στοιχεία του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά (ΕΒΕΠ). Οι επιχειρήσεις-μέλη του ΕΒΕΠ που δραστηριοποιούνται στο Δήμο Πειραιά ανήλθαν σε 9.723 το 2020 από 10.728 το 2009. Την περίοδο

2009-2015 καταγράφεται μείωση σωρευτικά κατά 2 χιλ. επιχειρήσεις, η οποία αντιστρέφεται από το 2016 και έπειτα. Επιπλέον, το 2020, παρά τις αρνητικές συνέπειες της πανδημίας, καταγράφεται άνοδος κατά 3,3% (ή 293 επιχειρήσεις) σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Οι επιχειρήσεις-μέλη του Δήμου Πειραιά αντιπροσωπεύουν το 68% των μελών του ΕΒΕΠ στους δήμους της περιφερειακής ενότητας Πειραιά.

Η οικονομία του Δήμου Πειραιά είναι προσανατολισμένη στις υπηρεσίες σε βαθμό μεγαλύτερο από το μέσο όρο της χώρας. Σε όρους ΑΠΑ για το 2017, ο τομέας των υπηρεσιών αντιπροσωπεύει το 90% της παραγόμενης ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας, έναντι 86% στην Περιφέρεια Αττικής και περίπου 80% στο σύνολο της οικονομίας. Από το δευτερογενή τομέα παράγεται το 9,5%, με τον κατασκευαστικό τομέας να αντιπροσωπεύει μόλις το 0,6%. Στο σύνολο της Αττικής, ο Δήμος Πειραιά, σύμφωνα με εκτιμήσεις, αντιπροσωπεύει το 5,4% της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας που παράγεται στην περιφέρεια, ενώ συνολικά οι περιφερειακές ενότητες Πειραιά και νησιών συνέβαλλαν κατά 11,3% στη συνολική ΑΠΑ της περιφέρειας Αττικής (από 11,8% το 2008).

Ως προς τη διαχρονική εξέλιξη των κλάδων οικονομικής δραστηριότητας στις περιφερειακές ενότητες Πειραιά και Νησιών η συνολική ΑΠΑ το 2018 διαμορφώθηκε στα €8,4 δισεκ., καταγράφοντας μείωση κατά 31% σε σχέση με το 2008. Ο τριτογενής τομέας ενίσχυσε τη συμμετοχή του κατό 84% το 2018 σε 89% της συνολικής ΑΠΑ το 2018. Η επίπτωση της κρίσης αντανάκλαται πιο έντονα στη συμμετοχή του δευτερογενή τομέα, του οποίου οι κύριες συνιστώσες, μεταποίηση και κατασκευές, έχουν υποστεί σημαντικό πλήγμα. Στην Μεταποίηση η παραγόμενη προστιθέμενη αξία υποχώρησε κατά 34% με αποτέλεσμα να διαμορφωθεί στα €630 εκατ. το 2018, ενώ η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία στον τομέα των κατασκευών κυμαίνεται στο 7% του αντίστοιχου επιπέδου του 2008.

Απασχόληση

Η βελτίωση της οικονομικής δραστηριότητας αποτυπώνεται στην αγορά εργασίας. Σύμφωνα με στοιχεία του Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης (ΕΦΚΑ), ο αριθμός των ασφαλισμένων οι οποίοι δηλώθηκαν στις υποβληθείσες Αναλυτικές Περιοδικές Δηλώσεις για επιχειρήσεις στον Δήμο Πειραιά ανήλθε σε 83,4 χιλ. το 2019. Την περίοδο μεταξύ 2017 (όταν ξεκίνησε η λειτουργία του ΕΦΚΑ ως κύριος φορέας κοινωνικής ασφάλισης με την ένταξη της πλειονότητας των κλάδων στο συγκεκριμένο φορέα) και 2019 καταγράφεται μέση ετήσια άνοδος ΜΕΡΜ 3,4%. Μεταξύ των δύο φύλων, ο αριθμός των ανδρών ασφαλισμένων σε επιχειρήσεις του Δήμου Πειραιά ανήλθε το 2019 σε 44,9 χιλ., ενώ αντίστοιχα στις γυναίκες διαμορφώθηκε στις 38,5 χιλ.

Ανοδική είναι επίσης η τάση που καταγράφεται σε στοιχεία της Eurostat όπου οι απασχολούμενοι (από κοινού) στις περιφερειακές ενότητες Πειραιά και Νησιών ανήλθαν σε περίπου 205,6 χιλ. καταγράφοντας αύξηση κατά 5,4% σε σχέση με το 2013. Σε σχέση με το 2008 η απασχόληση είναι χαμηλότερη κατά 24 χιλ. ή 10,4%.

Μεταξύ κλάδων οικονομικής δραστηριότητας η μεγαλύτερη άνοδος την εξαετία 2013-2018 στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και των νησιών καταγράφεται στο Εμπόριο-Μεταφορές-Τουρισμό (+11,2%) και στους κλάδους Δημόσια Διοίκηση-Υγεία-Εκπαίδευση (+7,4% ή 3,7 χιλ.). Στην Μεταποίηση η απασχόληση το 2018 βρέθηκε σε αντίστοιχο επίπεδο με το 2013, ενώ αντίθετα στις Κατασκευές η απασχόληση καταγράφει μεγάλη κάμψη κατά 35%). Μεταξύ των περιφερειακών ενότητων που συνιστούν την περιφέρεια Αττικής η περιοχή Πειραιά και Νησιών κατέχει το τέταρτο υψηλότερο μερίδιο (12% του συνόλου).

Το λιμάνι του Πειραιά

Το λιμάνι του Πειραιά εκτείνεται σε ακτογραμμή μήκους μεγαλύτερου των 24 χιλιομέτρων με τη συνολική του έκταση να ξεπερνά τα πέντε εκατομύρια τετραγωνικά μέτρα. Οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον ΟΛΠ σχετίζονται με τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, τη διακίνηση οχημάτων, την ακτοπλοΐα, την κρουαζιέρα και την ναυπηγοεπισκευαστική. Από το 2009 η κινεζική εταιρία Cosco Shipping κατέχει το 51% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ για 35 χρόνια με τη συμφωνία να προβλέπει τη μεταβίβαση επιπλέον 16% του μετοχικού κεφαλαίου με την ολοκλήρωση επενδύσεων που αφορούν στον σταθμό κρουαζιέρας, των logistics και των κτιρίων στάθμευσης αυτοκινήτων. Η συγκεκριμένη επένδυση αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες άμεσες ξένες επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στην ελληνική οικονομία.

Η λειτουργία του ΟΛΠ εντός του Δήμου Πειραιά σχετίζεται με δραστηριότητες που εντάσσονται στο ευρύτερο οικοσύστημα του τουρισμού, δηλ. την ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα, με σημαντική συμβολή στην τοπική οικονομία και κοινωνία και σημαντικές αναπτυξιακές δυνατότητες.

Σε όρους ακτοπλοϊκής επιβατικής κίνησης την τετραετία 2016-2019 σημειώθηκε σημαντική αύξηση κατά 15,3% με το συνολικό αριθμό αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων επιβατών να παρουσιάζει αύξηση κατά 1,2 εκατ. Η θετική αυτή εξέλιξη είχε ως αποτέλεσμα η επιβατική κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά να κυμανθεί σε επίπεδο υψηλότερο από εκείνο κατά τα πρώτα χρόνια της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα. Επιπλέον, ο Πειραιάς είναι το 6^ο μεγαλύτερο, σε όρους επιβατικής κίνησης, λιμάνι της ΕΕ το 2019.

Στον τομέα της Κρουαζιέρας το συνολικό διακινηθέν επιβατικό έργο αυξήθηκε κατά 14% το 2019 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Άνοδος σημειώθηκε επίσης στους επιβάτες κρουαζιέρας που χρησιμοποίησαν τον Πειραιά ως λιμάνι αφητηρίας ή τελικού προορισμού έχοντας ανέλθει σε 411 χιλ. το 2019 από 354 χιλ. το 2018 (άνοδος κατά 16,1%). Ωστόσο, ο Πειραιάς ως προορισμός κρουαζιέρας έχει χάσει μερίδιο καθώς η κίνηση μεταξύ 2015 και 2019 ήταν χαμηλότερη από εκείνη την περίοδο 2008-2014.

Οι επιπτώσεις της πανδημίας σε κλάδους που περιόρισαν τη διακίνηση επιβατών αποτυπώνεται με χαρακτηριστικό τρόπο στα στοιχεία της ακτοπλοϊκής κίνησης και της κρουαζιέρας από το λιμάνι του Πειραιά. Την περίοδο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2020 υποχώρησε κατά 49% συγκριτικά με την αντίστοιχη περίοδο του 2019 (3,9 εκατ. επιβάτες έναντι 7,6 εκατ. επιβάτες). Αντίστοιχα, οι συνολικές αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στον Πειραιά το 2020 ήταν μόλις 76 και ο αριθμός διακινηθέντων επιβατών διαμορφώθηκε στις 16,6 χιλ.

Στις υπόλοιπες δραστηριότητες του ΟΛΠ, η λειτουργία των οποίων πραγματοποιείται εκτός των διοικητικών ορίων του Δήμου Πειραιά, σημαντική άνοδος καταγράφει ο όγκος εμπορευματοκιβωτίων ξεπερνώντας τα 5 εκατ. TEUs το 2019. Στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, το λιμάνι του Πειραιά κατέλαβε την τέταρτη θέση στην Ευρώπη το 2019 και την πρώτη θέση στη Μεσόγειο, ενώ για πρώτη φορά - από τότε που υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων - λιμάνι της Μεσογείου κατατάσσεται στις πρώτες θέσεις. Το 2020 η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά ανήλθε σε 5,4 εκατ. εμπορευματοκιβώτια, με το λιμάνι να διατηρεί την τέταρτη θέση στη σχετική κατάταξη.

Κατασκευές

Η οικονομική ύφεση κατά τη περίοδο της δημοσιονομικής κρίσης επηρέασε αρνητικά την ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα στον Δήμο Πειραιά. Ο αριθμός των νέων αδειών οικοδομών υποχώρησε κατά 78% μεταξύ 2009 και 2019 με τη μεγαλύτερη κάμψη να καταγράφεται το 2015. Σε όρους επιφάνειας, ως αντιπροσωπευτικό μέτρο του μεγέθους της οικοδομικής δραστηριότητας, οι νέες οικοδομές και οι προσθήκες αντιστοιχούσαν το 2019 σε 8,7 χιλ. έναντι 86,8 χιλ. τετραγωνικών μέτρων το 2009.

Ωστόσο, σύμφωνα με την απογραφή οικοδομικών έργων σε υποκαταστήματα ΕΦΚΑ του Δήμου Πειραιά σημειώνεται βελτίωση τη διετία 2018-2019, καθώς τα οικοδομικά έργα κυμάνθηκαν στο υψηλότερο επίπεδο από το 2013. Το γεγονός αυτό επηρεάζει θετικά την απασχόληση με τον αριθμό των οικοδόμων (μέσω των υποβληθέντων ΑΠΔ για εργατοτεχνίτες οικοδόμους) να ανέρχεται το 2019 στο υψηλότερο επίπεδο από το 2011.

Δεδομένου ότι το κτιριακό απόθεμα της πόλης είναι παλαιό, η επιτάχυνση του ρυθμού ενεργειακής αναβάθμισης του κτιριακού αποθέματος, θα μπορούσε να τονώσει σημαντικά την δραστηριότητα και την απασχόληση στον ιδιωτικό κατασκευαστικό τομέα της περιοχής. Για το σκοπό αυτό εξάλλου προβλέπεται τα επόμενα χρόνια σημαντικό μέρος χρηματοδότησης από το ευρωπαϊκό ταμείο ανάκαμψης.

Επενδύσεις

Οι επιπτώσεις της δεκαετούς οικονομικής κρίσης αποτυπώνονται στη σημαντική μείωση των επενδύσεων για την περιοχή του Πειραιά. Η ακαθάριστη επένδυση παγίου κεφαλαίου στον Δήμο Πειραιά εκτιμάται σε περίπου €530 εκατ. το 2017 καταγράφοντας σημαντική κάμψη κατά 57% συγκριτικά με το 2009. Θετικά ωστόσο, θα πρέπει να αποτιμάται το γεγονός ότι ευρύτερα στην περιοχή του Πειραιά, αλλά και εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου, σχεδιάζονται ή ήδη υλοποιούνται σημαντικές επενδύσεις, οι οποίες μπορεί να προσδώσουν ιδιαίτερη αναπτυξιακή δυναμική στην περιοχή. Οι επενδύσεις αυτές μπορούν να λειτουργήσουν ως καταλύτες οικονομικής ανάπτυξης και δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας, διασφαλίζοντας σημαντικά οφέλη για την τοπική οικονομία και κοινωνία.

Η επένδυση της COSCO SHIPPING συνέβαλλε στην εδραίωση της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά ως κόμβου εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη. Το επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ αναμένεται να έχει σημαντικά πολλαπλασιαστικά οφέλη. Στην κρουαζιέρα τα έργα αναβάθμισης, με τη δημιουργία συνολικά έξι νέων θέσεων ελλιμενισμού με δυνατότητα υποδοχής των μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων διεθνώς, αναμένεται να αυξήσουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων νέας γενιάς.

Τουρισμός

Ο τουρισμός στην Ελλάδα αποτελεί πυλώνα ανάπτυξης της οικονομίας. Η ανοδική πορεία των αφίξεων ξένων επισκεπτών κυρίως από το 2012 και έπειτα συνέβαλε στην αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας – ιδιαίτερα στους συνδεδεμένους με τον τουρισμό κλάδους - στην τόνωση της απασχόλησης και στην ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών και οικονομιών στις περιοχές που υποδέχονται τον μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών. Τα τελευταία χρόνια ενισχύθηκαν και άλλες

μορφές τουρισμό, πέρα από εκείνες που συνδέονται με τον ήλιο και τη θάλασσα, όπως ο τουρισμός πόλεων στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη.

Ο τουρισμός, ως δραστηριότητα, είναι λιγότερο ανεπτυγμένος στον Πειραιά σε σχέση με άλλες περιοχές της Αττικής, κυρίως το κέντρο της Αθήνας. Ωστόσο, την τελευταία δεκαετία, η γενικότερη ανοδική πορεία του τουρισμού στην Ελλάδα, επηρέασε θετικά την τουριστική κίνηση στην πόλη του Πειραιά, όπως προκύπτει από στοιχεία σχετικά με τη ζήτηση για υπηρεσίες καταλύματος. Οι αφίξεις στα ξενοδοχειακά καταλύματα του Δήμου Πειραιά διαμορφώθηκαν στις 265 χιλ. περίπου το 2019 από 159,7 το 2012 και οι διανυκτερεύσεις στις 475 χιλ. το 2019 από σχεδόν 277 χιλ. το 2012.

Επιπλέον, η πόλη του Πειραιά διαθέτει χαρακτηριστικά που συμβάλλουν ώστε να αναδειχθεί σε τουριστικό προορισμό της Αττικής. Αποτελεί παραθαλάσσια περιοχή με το Μικρολίμανο, το λιμάνι της Ζέας, την Πειραιϊκή και τον Φαληρικό όρμο να αποτελούν πόλο έλξης κατοίκων της περιοχής, αλλά και άλλων περιοχών της Αττικής. Επιπλέον η περιοχή έχει πλούσια κληρονομιά τόσο από τη νεότερη ιστορία της (με μεγάλο αριθμό νεοκλασικών κτιρίων), μουσεία και χώρους πολιτισμού όπως το εμβληματικό Δημοτικό θέατρο. Ταυτόχρονα η ολοκλήρωση των έργων σταθερής τροχιάς, μετρό και τραμ, προσδίδει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα έναντι άλλων περιοχών και περιορίζει σημαντικά την χρονική απόσταση με το κέντρο της Αθήνας.

Στην ανάδειξη του Πειραιά ως πόλη για τουρισμό κύριο ρόλο κατέχει η ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Οι περιοχές της οποίες προσεγγίζουν τα κρουαζιερόπλοια ωφελούνται σημαντικά, ενώ σημαντικό πλεονέκτημα αποτελεί το γεγονός ότι τα ταξίδια με κρουαζιερόπλοιο πραγματοποιούνται και εκτός της καλοκαιρινής περιόδου. Επομένως, ο Πειραιάς θα πρέπει να αποκομίσει μερίδιο από την τουριστική ανάπτυξη της Αττικής και να μην περιοριστεί μόνο σε κέντρο μετακίνησης επιβατών.

Επιπτώσεις της πανδημίας COVID

Αν και στοιχεία για τις επιπτώσεις της πανδημίας σε επίπεδο περιφερειακών ενοτήτων δεν είναι διαθέσιμα από τις επίσημες στατιστικές πηγές, η ύφεση στην οποία εισήλθε η ελληνική οικονομία το 2020 πλήττει σε σημαντικό βαθμό την οικονομική δραστηριότητα στον Πειραιά. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η οικονομική δραστηριότητα στον Δήμο Πειραιά είναι ανεπτυγμένη γύρω από τις υπηρεσίες και κυρίως σε κλάδους που επλήγησαν έντονα από την πανδημία – όπως το εμπόριο, οι μεταφορές και η εστίαση – οι επιπτώσεις στην τοπική οικονομία και την κοινωνία αναμένεται να είναι σημαντικές στο μεσοπρόθεσμο διάστημα.

Η υποχώρηση της οικονομικής δραστηριότητας, η μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος κυρίως για τα άτομα που απασχολούνται σε επιχειρήσεις σε αναστολή λειτουργίας ή άνεργους οδηγεί σε επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης. Το πρόβλημα αναμένεται να είναι πιο έντονο για τις επιχειρήσεις εκείνες και τον πληθυσμό που επηρεάστηκαν αρνητικά από τη δημοσιονομική κρίση της προηγούμενης δεκαετίας.

Στο πλαίσιο αυτό, οι αρμοδιότητες που εμπíπτουν στο λειτουργικό πεδίο της τοπικής αυτοδιοίκησης κυρίως του ευρύτερου κοινωνικού τομέα και της υποστήριξης των αδύναμων νοικοκυριών πρέπει να ενισχυθούν. Η κάλυψη αναγκών ηλικιωμένων ατόμων και οικονομικά αδύναμων, του συστήματος προσχολικής και πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης και ο τομέας της καθαριότητας, αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για το επίπεδο διαβίωσης των κατοίκων.

Έρευνα και καινοτομία

Στην πόλη του Πειραιά δραστηριοποιούνται μεγάλες επιχειρήσεις με υψηλή προστιθέμενη αξία και εξειδικευμένο προσωπικό. Παράλληλα εντός του Δήμου Πειραιά λειτουργεί το ομώνυμο πανεπιστήμιο, από τα σημαντικότερα εκπαιδευτικά ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης της χώρας. Το γεγονός αυτό διαφαίνεται από το υψηλό κύρους διδακτικό προσωπικό, αλλά και από τις σχολές και τα τμήματα που διαθέτει τα οποία βρίσκονται σε υψηλές θέσεις προτίμησης από τους υποψηφίους φοιτητές. Εκτός από τη θετική συμβολή που η ανάπτυξη του πανεπιστημίου προσφέρει στην τοπική οικονομία, μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας βασιζόμενη στη γνώση και την καινοτομία.

Επιπλέον, η δημιουργία της Πολιτείας Καινοτομίας η οποία σχεδιάζεται να αναπτυχθεί εντός των ορίων του Δήμου Πειραιά (παλαιές εγκαταστάσεις ΧΡΩΠΕΙ) μπορεί να αναδείξει τον Πειραιά σε κέντρο καινοτομίας για την Αττική και την Ελλάδα γενικότερα. Πρόκειται για επένδυση €100 εκατ. η οποία θα συμβάλει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Σύμφωνα με τον σχεδιασμό, στο συγκεκριμένο ακίνητο που εκτείνεται σε 18 χιλ. τετραγωνικά μέτρα θα φιλοξενηθούν νεοφυείς επιχειρήσεις, τμήματα έρευνας και ανάπτυξης επιχειρήσεων και ερευνητές, με το χώρο να είναι επισκέψιμος από κοινό και μαθητές. Η επένδυση που θα πραγματοποιηθεί μέσω σύμπραξης ιδιωτικού και δημοσίου τομέα έχει ως στόχο να συμβάλει στη δημιουργία συνεργιών για την παραγωγή καινοτόμων προϊόντων και υπηρεσιών. Η περιοχή έχει σημαντική βιομηχανική ιστορία η οποία θα πρέπει να αναδειχθεί μέσα από τη διατήρηση και ανάδειξη των κτιρίων του ΧΡΩΠΕΙ ο οποίος αποτέλεσε χώρο καινοτομίας τον προηγούμενο αιώνα.

Επιπλέον, ο Δήμος Πειραιά είναι ο πρώτος Δήμος στην Ελλάδα που έχει αναπτύξει μια ολοκληρωμένη στρατηγική στην προώθηση της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας με έμφαση στη γαλάζια ανάπτυξη. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στον τομέα αυτό, κυρίως στην ανάπτυξη της καινοτομίας και νέων θέσεων εργασίας σε τομείς, όπως η υδατοκαλλιέργεια και ο παράκτιος-θαλάσσιος τουρισμός όπου εντοπίζεται και μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων.

Φυσικό και αστικό περιβάλλον

Σημαντικό ζήτημα για την ποιότητα ζωής των κατοίκων μιας περιοχής αποτελεί η ύπαρξη ελεύθερων και πράσινων χώρων και η προσβασιμότητα σε αυτούς. Σύμφωνα με διαθέσιμα στοιχεία στον Δήμο Πειραιά αντιστοιχούν από τις χαμηλότερες αναλογίες πρασίνου ανά κάτοικο στην Αττική. Τα χαρακτηριστικά αυτά υποδεικνύουν την αναγκαιότητα υλοποίησης έργων που βελτιώνουν το επίπεδο διαβίωσης των πολιτών και την αισθητική της πόλης δεδομένου του μεγάλου αριθμού επισκεπτών που διέρχονται την περιοχή. Η αξιοποίηση και φύτευση υπαρχόντων ελεύθερων χώρων ώστε να αυξηθεί η αναλογία πρασίνου σε σχέση με τον πληθυσμό, η απομάκρυνση αυθαίρετων κατασκευών, η ενίσχυση του αστικού εξοπλισμού (π.χ. προσπελάσεις ΑΜΕΑ, παιδικές χαρές, φωτισμός) και οι αλλαγές χρήσεων (πεζοδρομήσεις και ζώνες ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατοδρόμοι κ.α.) μπορούν να συμβάλλουν προς την κατεύθυνση αυτή.

Σημαντικό ζήτημα αποτελεί επίσης η ατμοσφαιρική ρύπανση από τις διελεύσεις ΙΧ οχημάτων και φορτηγών εντός του αστικού ιστού, οι οποίες συνδέονται άμεσα με τη λειτουργία της ακτοπλοΐας εντός της περιοχής του Δήμου, αλλά και των ευρύτερων δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στον ΟΛΠ. Το γεγονός αυτό υποδεικνύει την αναγκαιότητα λειτουργικής διασύνδεσης των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό της πόλης. Η λειτουργία του συνόλου των σταθμών του Μετρό που διασχίζουν τον Δήμο Πειραιά θα συμβάλλει σημαντικά στη μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων. Εκτιμάται ότι θα κυκλοφορούν καθημερινά περίπου 23 χιλ. οχήματα λιγότερα, γεγονός που θα έχει σημαντικά οφέλη για την πόλη και το περιβάλλον από τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων.