

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
Τμήμα Γεωγραφίας

ΤΙΤΛΟΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
**«Διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά.
Προβληματισμοί και προοπτικές.»**

Πτυχιακή εργασία της
Πανοπούλου Βάσω

Επιβλέπων καθηγητής
Μαλινδρέτος Γεώργιος

Αθήνα, Μάρτιος 2010.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ – ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία εκπονήθηκε από την φοιτήτρια Πανοπούλου Βάσω του τμήματος Γεωγραφίας του Χαροκοπέιου Πανεπιστημίου κατά το έτος 2009-2010, υπο την επίβλεψη του καθηγητή κ. Γεώργιου Μαλινδρέτου, τον οποίο και ευχαριστώ θερμά, αφενός για την επιστημονική του υποστήριξη, την απεριόριστη εμπιστοσύνη και προθυμία για πολύτιμη βοήθεια που έδειξε και αφετέρου για την γνώση που απέκτησα πάνω σε αυτό το τόσο ενδιαφέρον θέμα.

Επίσης, δεν θα μπορούσα να ολοκληρώσω την εργασία μου και χωρίς τον κατάλληλα διαμορφωμένο χώρο και εργαστηριακό εξοπλισμό του τμήματος Γεωγραφίας, που με βοήθησε απεριόριστα τόσο στο κομμάτι κατασκευής χαρτών όσο και στο στάδιο συγγραφής της εργασίας.

Τέλος, χρωστάω ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στους φίλους μου, τους συμφοιτητές μου και φυσικά στην οικογένεια μου, για την υπομονή, την αμέριστη κατανόηση, και την ηθική και οικονομική υποστήριξη που μου παρείχαν όλο αυτό το διάστημα χωρίς τα οποία δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση της εργασίας μου.

Τους ευχαριστώ όλους θερμά.

Μάρτιος 2010.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	4
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	10
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	12
IMPORT.....	14

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ Η ΧΡΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ LOGISTICS ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ	15
1.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ.....	16
1.1.1 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	16
1.1.2 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	21
1.1.3 ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	27
1.1.4 LOGISTICS.....	30
1.2 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-INCOTERMS.....	31
1.3 ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	34
1.4 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ.....	39
1.5 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ LOGISTICS ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	41

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	43
2.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	44
2.2 ΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥΣ.....	46
2.2.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	49
2.2.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	50
2.3 ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	50
2.4 ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	52

2.5 ΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ	
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ.....	54
2.6 ΤΑΣΕΙΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΟ	
ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	59
3.1 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΤΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ...	60
3.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	68
3.3 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	73
3.3.1 ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	75
3.3.2 ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	79
3.3.3 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	79
3.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	80
3.4.1 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕ	
ΑΛΛΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	85
3.5 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ.....	89
3.6 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	92
3.6.1 ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ.....	96
3.6.2 ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΒΟΥΛΟΝΓΕ.....	98
3.6.3 ΑΥΤΟΝΟΜΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΡΙΣΙΟΥ.....	100
3.6.4 ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΚΑΛΕ.....	100
3.7 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	101
3.8 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ.....	103
3.9 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	105
3.9.1 ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ.....	107
3.9.2 ΟΙ ΚΙΝΕΖΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ- ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ	
ΠΕΙΡΑΙΑ.....	114
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	118
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	120
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	125

I. ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ: ΚΥΡΩΣΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.).....	126
II. ΟΜΙΛΙΑ ΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΛΟΥΚΑΣ Τ.ΚΑΤΣΕΛΗ, ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	130
III. ΕΙΚΟΝΕΣ.....	136

ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1 : ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....	20
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2 : ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΡΝΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	21
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3 : ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO ₂ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ	22
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4 : ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	22
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5 : ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΑΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ.....	23
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.6 : ΟΡΟΙ INCOTERMS ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.7 : ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΕΣ ΓΕΝΙΕΣ.....	37
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 : ΜΟΡΦΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2 : Ο ΒΑΘΜΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΑ 100 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ.....	58
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1 : ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΠΟ ΤΑ ΓΕΙΤΟΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	62
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2 : ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΑΝΑ ΗΠΕΙΡΟ.....	64
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3 : ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΤΑ ΗΠΕΙΤΟ ΚΑΙ ΧΩΡΑ.....	66
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4 : ΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΑ 100 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ.....	67
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5 : ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.....	71
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.6 : ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	78
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.7 : ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΑΝΩΔΟΜΗ ΣΤΟΥΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	85
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.8 : ΧΡΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ EDI ΣΤΑ	

ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	87
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.9 : ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡΩΝ ΑΝΑ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	88
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.10 : ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINERS).....	89
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.11 : ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ (CAR TERMINAL).....	90
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.12 : ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	90
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.13 : ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	91
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.14 : ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ-2007.....	92
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.15 : ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ.....	106
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.16 : ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ.....	109
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.17 : ΤΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	113

ΣΧΗΜΑΤΑ

ΣΧΗΜΑ 1.1 : Ο ΤΡΟΠΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ- ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΑΚΡΙΑ ΑΟΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ, Ο ΤΡΟΠΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ- ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	42
---	----

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.1 : ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ.....	17
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.2 : ΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ.....	27
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.1 : ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	47
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1 : ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ.....	66
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2 : ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΣΟΔΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΝΑ ΧΡΗΣΗ	75

ΧΑΡΤΕΣ

ΧΑΡΤΗΣ 2.1: ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	53
ΧΑΡΤΗΣ 3.1: ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΤΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	61
ΧΑΡΤΗΣ 3.2: ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	63
ΧΑΡΤΗΣ 3.3: ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	65
ΧΑΡΤΗΣ 3.4: ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	68
ΧΑΡΤΗΣ 3.5: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	74
ΧΑΡΤΗΣ 3.6: ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	83
ΧΑΡΤΗΣ 3.7: ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	84
ΧΑΡΤΗΣ 3.8: ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ.....	96
ΧΑΡΤΗΣ 3.9: ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΒΟΥΛΟΓΝΕ.....	99
ΧΑΡΤΗΣ 3.10: ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ CALAIS.....	101
ΧΑΡΤΗΣ 3.11: ΟΙ ΕΔΡΕΣ ΤΗΣ ΚΙΝΕΖΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ COSCO.....	115

ΕΙΚΟΝΕΣ

ΕΙΚΟΝΑ 3.1: ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	81
ΕΙΚΟΝΑ 3.2: ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ.....	98

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Από την αρχαιότητα ακόμα, η δύναμη του Ελληνικού κράτους στηριζόταν στην ναυτιλία του και συνεπώς στα λιμάνια. Τα λιμάνια αποτελούσαν χώρους διακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων, εργασίας, αλλά και ενίσχυσης της εθνικής οικονομίας. Βέβαια, η κατάσταση δεν έχει μείνει η ίδια από τότε. Παλαιότερα ο ρόλος του λιμανιού περιοριζόταν στις αφίξεις και αναχωρήσεις των πλοίων καθώς και στις παραδοσιακές τους λειτουργίες – φόρτωση/ εκφόρτωση, προς και από τα πλοία.

Σήμερα, ο ρόλος των λιμανιών έχει αλλάξει. Τα λιμάνια είναι τώρα οι καταλύτες που δημιουργούν μεγάλο φάσμα εμπορικών ευκαιριών στις περιοχές που τα περικλείουν και που παρέχουν ένα φάσμα άλλων πρόσθετων υπηρεσιών. Εδώ παίρνουν θέση τα Logistics. Νέες υπηρεσίες μετέτρεψαν τα λιμάνια από χώρους διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων σε πολυσύνθετες επιχειρήσεις- κρίκους στην παγκόσμια αλυσίδα των μεταφορών. Οι υπηρεσίες Logistics στα λιμάνια έχουν βασικούς στόχους την παγκοσμιοποίηση των μεταφορών, την τάση της αγοράς για ενοποιημένες υπηρεσίες, την αποτελεσματική και αξιόπιστη διακίνηση των φορτίων από πόρτα σε πόρτα καθώς επίσης και την μείωση του κόστους μεταφοράς και διανομής.

Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας είναι ο Πειραιάς. Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου, της τοπικής αλλά και της εθνικής οικονομίας. Σήμερα, το λιμάνι έχει πολλαπλές δραστηριότητες που αφορούν το εμπορικό λιμάνι, το επιβατικό λιμάνι, την εξυπηρέτηση πλοίων και την ανάπτυξη και εκμετάλλευση χερσαίων εκτάσεων. Τα μεγαλύτερα έσοδα του λιμανιού προέρχονται από το εμπορικό λιμάνι, και συγκεκριμένα από την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Το λιμάνι του Πειραιά διαχειρίζεται το μεγαλύτερο όγκο εμπορευματοκιβωτίων της χώρας και αποτελεί το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό σταθμό στο χώρο της Ανατολικής Ευρώπης, κατατάσσοντας τον μεταξύ των 50 μεγαλύτερων λιμανιών παγκοσμίως.

Με μικρή απόκλιση από τους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους, το λιμάνι του Πειραιά κατέχει κομβική γεωγραφική θέση στο σταυροδρόμι Ασίας- Αφρικής- Ευρώπης, ως το μόνο ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο με τις απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου. Δεν μπορεί να σώσει την κατάσταση όμως από μόνη της η πολύ καλή γεωγραφική θέση

του λιμανιού. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο σταθμός διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων είναι πάρα πολλά. Η εμμονή σε μία αναποτελεσματική οργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών, έστω και σε περιοχές με πλεονέκτημα γεωγραφικής θέσης, μπορεί να αποδειχθεί μοιραία. Η ευκαιρία όμως υπάρχει και η κατάσταση πρέπει να αλλάξει. Υπάρχει το εξαιρετικά επιτυχημένο παράδειγμα της Ελληνικής Ναυτιλίας όπου επί της ουσίας μεταφορές κυρίως είναι. Ακόμα, υπάρχει και η γνώση από άλλες χώρες όπως η Ολλανδία με πολλές ομοιότητες (μέγεθος, γεωγραφία, Ευρωπαϊκή Ένωση) με την Ελλάδα, της οποίας το παράδειγμα μπορούμε να ακολουθήσουμε. Τέλος, υπάρχει η μελλοντική εκχώρηση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά σε παγκόσμιους διαχειριστές εμπορευματοκιβωτίων, μια ευκαιρία για πραγματοποίηση ουσιαστικών επενδύσεων στον κλάδο των Logistics και για τον ρόλο της χώρας μας στο διεθνές εμπόριο της περιοχής.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία αναφέρεται στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και στην διαχείριση τους από τα λιμάνια. Πιο συγκεκριμένα, εξετάζεται η διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι, καθώς επίσης και ο ρόλος του λιμανιού του Πειραιά στην γεωγραφία των μεταφορών. Μέσω αυτής της ανάλυσης εντοπίζονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο σταθμός διαχείρισης containers του Πειραιά και προτείνονται κάποιες λύσεις. Ακόμα, στο τέλος της εργασίας γίνεται μια αναφορά στο μέλλον του λιμανιού καθώς και στο πολύ επίκαιρο γεγονός της ιδιωτικοποίησης του.

Η παρούσα εργασία διαχωρίζεται σε τρία κεφάλαια:

Στο πρώτο κεφάλαιο δίνονται κάποιοι ορισμοί και κάποια γενικά στοιχεία για τις μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές, τα logistics κ.α. καθώς επίσης και για τον ρόλο που διαδραματίζουν τα λιμάνια την εποχή μας. Το πρώτο κεφάλαιο στην ουσία είναι το θεωρητικό υπόβαθρο που πρέπει να αναφερθεί για την συνέχεια της υπόλοιπης μελέτης.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύουμε εκτενέστερα τις λειτουργίες των σύγχρονων λιμανιών και επικεντρώνουμε το ενδιαφέρον μας στην έννοια των εμπορευματοκιβωτίων και στην εξέλιξή τους. Επίσης σε αυτό το κεφάλαιο μας απασχολεί η διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια γενικά, όπου και επικεντρώνεται το ενδιαφέρον της έρευνάς μας.

Τέλος, στο τρίτο και πιο σημαντικό κεφάλαιο της εργασίας, επιχειρείται αρχικά μια αναφορά στο λιμάνι του Πειραιά όσον αφορά την γεωγραφική του θέση, τις υπηρεσίες και τις υποδομές του βασιζόμενη σε στατιστικά στοιχεία και μελέτες. Στην συνέχεια, βάση των στατιστικών στοιχείων γίνεται μία σύγκριση με άλλα λιμάνια της Μεσογείου αρχικά αλλά και της υπόλοιπης Ευρώπης στη συνέχεια. Βάση αυτής της σύγκρισης εντοπίζουμε τα προβλήματα και τα σημεία υστέρησης του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά σε σχέση με την υπόλοιπη Μεσόγειο, και προτείνουμε λύσεις. Τέλος, στο τρίτο κεφάλαιο επίσης, γίνεται αναφορά στο μέλλον του λιμανιού αλλά και στο πολύ αμφιλεγόμενο θέμα της ιδιωτικοποίησης του από την κινεζική εταιρία Cosco.

Ακολουθεί παράρτημα με το Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Κύρωση των συμβάσεων Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης) που ισχύει μέχρι την κύρωση από

την Βουλή του νέου Σχεδίου περί Παραχώρησης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων σε ιδιώτες, και με την πιο πρόσφατη ομιλία (4 Μαρτίου 2010) της Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Λούκας Τ.Κατσέλη, για την παρουσίαση του αναπτυξιακού προγράμματος για το Λιμάνι και την πόλη του Πειραιά. Ακόμα, ακολουθεί και η απαραίτητη βιβλιογραφία, καθώς και οι ηλεκτρονικές διευθύνσεις των ιστοσελίδων από τις οποίες αντλήσαμε τις πληροφορίες για την συγκεκριμένη εργασία.

IMPORT

This final work is reported in the sea transportation of containers and in their management from the ports. Is more concretely examined the management of containers in the port of Piraeus and also the role of the port in transportation geography. In this way, the problems are centered at the container terminal of Piraeus and be proposed solutions. At the end of the search, the future of the port and the current situation of privatization are mentioned.

The present work is separated into three chapters:

In the first chapter we are given some general information about the meanings of transportation, sea transportation, logistics etc. and also about the role of ports nowadays. The first chapter gives theoretical background which must be mentioned for the continuation of the research.

In the second chapter we analyze the functions of contemporary ports and we specialize in the significance of containers and their growth. Also, in the second chapter, we occupy ourselves mainly with the management of containers in the ports, where the interest of our research is focused.

Finally, in the third and more important chapter of this work, becomes initially a report in the port of Piraeus with regard to his geographic place, the services and the infrastructures based on statistical elements. Then, base of statistical elements becomes a comparison with other ports of Mediterranean and also Europe. Thus we locate the problems of containers terminal of Piraeus concerning the other ports of Mediterranean and propose solutions. Finally, in the third chapter becomes report in the future of port but also in the very ambiguous subject of his privatization from the Chinese company Cosco.

At the last part of the research, there is an annex on Legislative provisions that concern in the port of Piraeus and the bibliography, and also the links of the websites from which we got information for this research.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

**”Η έννοια της θαλάσσιας μεταφοράς και η χρήση υπηρεσιών logistics
στους λιμένες”**

1.1 Καθορισμός βασικών εννοιών

Πριν από την ανάλυση των υπηρεσιών logistics στους λιμένες, και συγκεκριμένα στο λιμάνι του Πειραιά, αλλά και της διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων σε αυτό, κρίνεται σκόπιμη η αποσαφήνιση ορισμένων βασικών εννοιών. Οι έννοιες που θα ερμηνευτούν επαρκώς έτσι ώστε να προσαρμοστούν ως όροι στα δεδομένα των λιμενικών υποδομών είναι αυτές των μεταφορών γενικά, των θαλάσσιων ή πλωτών μεταφορών και των logistics.

1.1.1 Μεταφορές

Με τον όρο μεταφορά εννοούμε την ενέργεια που παράγει χρησιμότητα μέσω της διακίνησης προσώπων και αγαθών από μια θέση σε κάποια άλλη. Αντικείμενο της μεταφοράς μπορεί να αποτελέσουν τα πάσης φύσεως αγαθά (πρώτες ύλες ή μεταποιημένα προϊόντα), και φυσικά ο άνθρωπος¹. Οι μεταφορές δηλαδή, λειτουργούν σαν "γέφυρα" μεταξύ της παραγωγής και της κατανάλωσης. Μέσω της μεταφοράς επιτυγχάνεται η αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών του πλανήτη. Όσο περισσότερο αυξάνουν οι αποστάσεις στις οποίες πραγματοποιείται η μεταφορά τόσο περισσότερο διευρύνεται η αγορά και το μέγεθος της ζήτησης.

Οι μεταφορές, όμως, είναι και αυτοτελής οικονομικός τομέας, ο οποίος προσφέρει περίπου 10% του πλούτου του ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αποτελεί οικονομικό κλάδο που αντιστοιχεί σε περίπου 1 τρις ευρώ ετησίως και απασχολεί περισσότερα από 10 εκάτ. άτομα.

Οι παράγοντες που ευνόησαν τη μεγάλη ανάπτυξη των μεταφορών είναι ²:

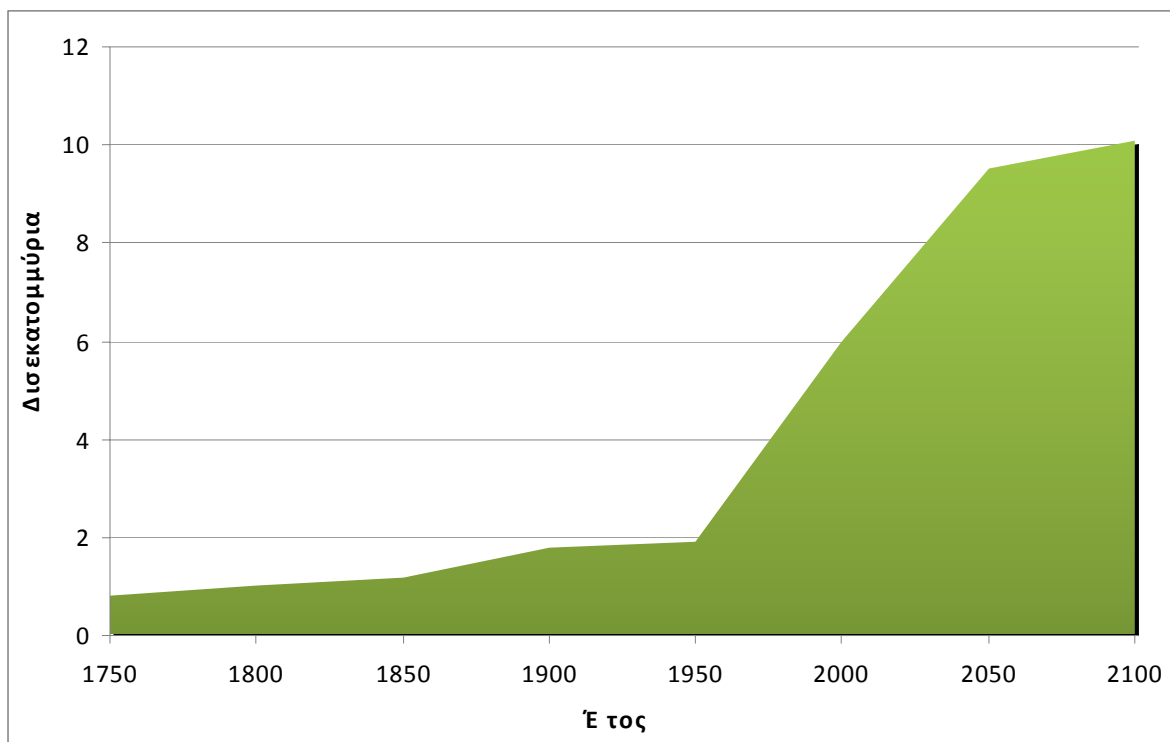
¹Βλάχος Γ., Νικολαΐδης Μ. (1999) "Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης" Τόμος Α, εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

²Αμπακούμκιν Κ. (2000), "Σχεδιασμός Μεταφορικών Συστημάτων", Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.

- **Η μεγάλη αύξηση του πληθυσμού της γης**

Όπως προκύπτει και από το σχήμα 1.1 είναι φανερό πως ο παγκόσμιος πληθυσμός αυξάνεται συνεχώς. Στις μέρες μας αριθμεί περίπου 6 δισεκατομμύρια άτομα και αυξάνει με ρυθμό περίπου 1,8% το χρόνο. Αυτός ο τεράστιος πληθυσμός δημιουργεί φυσιολογικά και τεράστιες ανάγκες για κατανάλωση πρώτων υλών., βιομηχανικών προϊόντων , τροφίμων, εφοδίων κ.τ.λ. που ένα μικρό μόνο μέρος τους βρίσκεται ή παράγεται στους τόπους της κατανάλωσης. Παράλληλα, ο μεγαλύτερος πληθυσμός ζητάει περισσότερες μετακινήσεις προσώπων για λόγους εργασίας, τουριστικούς, εκπαιδευτικούς, ανάπαυσης, ανταλλαγής ιδεών κ.τ.λ.

Διάγραμμα 1.1: Εξέλιξη του παγκόσμιου πληθυσμού.



Πηγή: <http://mde-didaktiki.biol.uoa.gr/arg/books/g102pdf/g02s100-104.pdf>.

- ***Η οικονομική ανάπτυξη όλων των χωρών και η άνθηση του διεθνούς εμπορίου***

Ένα άλλο, και αυτό είναι σχετικά νέο φαινόμενο που παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στη γη (μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο) σε τέτοια ένταση, είναι η προσπάθεια για συνεχή οικονομική ανάπτυξη από όλα σχεδόν τα κράτη της γης (τόσο τα μεγάλα και τα παλιά όσο και τα νέα κράτη) που εύλογα διεκδικούν το δικαίωμα της απόλαυσης των φυσικών πόρων και των προϊόντων της τεχνολογίας.

Σ' αυτό το σημείο σημειώνεται ότι η αύξηση του εισοδήματος σημαίνει άνοδο του βιοτικού επιπέδου και νέες δυνατότητες για ικανοποίηση περισσότερων αναγκών, άρα περισσότερες μεταφορές αγαθών και μεγαλύτερη κινητικότητα των ατόμων. Συνεπακόλουθο είναι η σημερινή μεγάλη άνθηση του διεθνούς εμπορίου με τις πολύπλοκες εμπορικές σχέσεις όλων σχεδόν των 160 κρατών της γης μεταξύ τους, αλλά και στη μεγάλη και χωρίς ιδιαίτερους περιορισμούς μετακίνηση ανθρώπων από κράτος σε κράτος.

- ***Η ίδρυση οικονομικών διακρατικών ενώσεων και η διευκόλυνση του διεθνούς εμπορίου.***

Οι οικονομικές διακρατικές ενώσεις ιδρύθηκαν με σκοπό την αμοιβαία διευκόλυνση των μελών τους στις συναλλαγές τους. Σήμερα υπάρχουν αρκετές τέτοιες ενώσεις, που καλύπτουν σημαντικό μέρος του κόσμου. Μερικές από αυτές είναι: Ε.Ε.Κ. (Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα), COMECON (Οικονομική Κοινότητα της Ανατολικής Ευρώπης), ΕΕΤΑ (Ευρωπαϊκή περιοχή Ελευθέρου Εμπορίου), κ.α.

- ***Η ανάπτυξη της τεχνολογίας- Νέοι τρόποι μεταφορών.***

Η ανάπτυξη των μεταφορών βοηθήθηκε από (αλλά και βοήθησε) την μεγάλη εξέλιξη της τεχνολογίας στον 20^ο αιώνα. Στις μαζικές μεταφορές προϊόντων τα σημερινά δεξαμενόπλοια των 500.000 τόνων αποτελούν «φαινόμενα» αδιανόητα για παλαιότερες εποχές. Τέλος, οι συνδυασμοί των διαφόρων μέσων μεταφοράς προσφέρουν μια δυνατότητα για γρήγορη, οικονομική και ασφαλή μεταφορά, μεταξύ πρακτικά οποιωνδήποτε.

Οι μεταφορές μπορούν να πάρουν πολλές μορφές, έτσι έχουμε τις χερσαίες (οδικές, σιδηροδρομικές) μεταφορές, τις θαλάσσιες ή πλωτές, τις εναέριες, τις διαστημικές και αυτές που πραγματοποιούνται μέσω αγωγών. Αντικείμενο της παρούσας μελέτης αποτελούν οι θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες αναλύονται εκτενέστερα στην ακόλουθη ενότητα.

Ο πίνακας 1.1 παρουσιάζει την ετήσια κατανομή σε όγκο του έργου των διαφορετικών μέσων μεταφοράς εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εκτός από την εξάλειψη των φυσικών συνόρων, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υιοθετήσει μια σειρά πολιτικών που υποστηρίζουν την ενιαία αγορά και προωθούν το εμπόριο. Στον τομέα των μεταφορών αυτών καθ'αυτών, η Ευρωπαϊκή Ένωση εντάσσει σταδιακά τις εθνικές αγορές μεταφορών στον διεθνή ανταγωνισμό και ασχολείται, κάθε φορά με τη σειρά, με έναν «τρόπο» μεταφοράς: οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές, θαλάσσιες και συνολικά με τις πολυτροπικές μεταφορές έτσι όπως έχουν εξελιχθεί οι συνδυασμένες μεταφορές.

Από τον πίνακα «μεταφορές εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης», παρατηρούμε πως οι θαλάσσιες μεταφορές είναι από τους πλουσιότερους τρόπους μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Το 41% των εμπορευμάτων που μεταφέρονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης διακινούνται με πλοίο στις λεγόμενες θαλάσσιες διαδρομές μικρών αποστάσεων, και η αναλογία αυτή εξακολουθεί να αυξάνεται. Όπως συνέβη και με τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ανοίξει τις εθνικές ναυτιλιακές αγορές στον ανταγωνισμό από τα πλοία άλλων κρατών μελών.

Πίνακας 1.1: Μεταφορές εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μεταφορές	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Θαλάσσιες (1000 million tkm)	80,8	85,7	90,3	97,9	107	120,2	140,7	164,5	178,5
Συνδυασμένες ως % του συνόλου των θαλάσσιων μεταφορών	8,80%	9,00%	9,30%	10,30%	10,50%	11,20%	13,10%	14,60%	15,60%
Σιδηροδρομικές (1000 million tkm)	33,4	33,2	34,8	37,2	42,2	46,5	53,7	61,1	62,0
Συνδυασμένες ως % του συνόλου των σιδηροδρομικών μεταφορών	13,10%	14,10%	15,70%	18,10%	19,20%	21,00%	24,40%	25,80%	25,90%
Σύνολο Συνδυασμένων μεταφορών (1000 million tkm)	116,9	121,8	127,8	138,4	153	170,7	199,1	230,6	245,6

Πηγή: Χλωμούδης Κ.(2005), "Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία", Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

1.1.2 Θαλάσσιες μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 98% των μεταφορών του παγκόσμιου εμπορίου και πάνω από το 90% του εμπορίου της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τον υπόλοιπο κόσμο. Ένα μέρος από αυτό το ποσοστό, δηλαδή το 35% περίπου, αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών της κοινότητας ή τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Ο τομέας αυτός των μεταφορών χαρακτηρίζεται από τα εξής ³:

- Φιλικότητα προς το περιβάλλον (βλ. πίνακα 1.3)
- Οικονομικό ενεργειακό μέσο μεταφοράς (βλ. πίνακα 1.4)
- Οι νέες λιμενικές υποδομές που απαιτούνται μπορούν να δημιουργηθούν με συγκριτικά χαμηλό περιβαλλοντικό κόστος
- Σημαντική δυνατότητα ανάπτυξης στα πλαίσια της μετατόπισης της κυκλοφορίας από κορεσμένους χερσαίους διαδρόμους (βλ. πίνακα 1.2)

Πίνακας 1.2: Ποσοστό αρνητικών επιπτώσεων από την ανάπτυξη μεταφορικής δραστηριότητας από τα διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

	Αερομεταφορές	Σιδηροδρομικές Μεταφορές	Ναυτιλία	Οδικές Μεταφορές
Θόρυβος	26%	10%	0%	64%
Χρήση Γης	1%	7%	1%	91%
Υποδομή	2%	37%	5%	56%
Ατυχήματα	1%	1%	0%	98%

Πηγή: Χλωμούδης Κ.(2005), "Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία", Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

³Χλωμούδης Κ.(2005), "Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία", Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

Πίνακας 1.3: Εκπομπές CO₂ κατά μέσο μεταφοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τρόποι Μεταφοράς	Γραμμάρια /τόνοι χλμ.
Οδικές	190
Σιδηροδρομικές	30
Εσωτερική ναυσιπλοΐα	30

Πηγή: Χλωμούδης Κ.(2005), "Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία", Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

Πίνακας 1.4: Κατανομή Ενεργειακής απόδοσης μεταφορών.

Ενεργειακή Απόδοση (συμπεριλαμβανόμενης της ενέργειας για υποδομή)	Megajoules per ton/km
Φορτηγό	0.7-1.2
Τραίνο (χύδην φορτία)	0.6
Δ/Ξ για παράκτιο εμπόριο	0.3
Πλοία εμπορευματοκιβωτίων	0.12

Πηγή: Χλωμούδης Κ.(2005), "Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία", Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

Η αλματώδης ανάπτυξη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, οφείλεται σε μια σε μία σειρά πλεονεκτημάτων, τα οποία είναι: η οικονομία που επιτυγχάνεται καθώς είναι ο τύπος μεταφοράς με το χαμηλότερο και ανταγωνιστικό κόστος, το γεγονός ότι στην μεταφορά μέσω πλοίων υπάρχει άφθονος χώρος για ογκώδη αντικείμενα, θεωρητικά οτιδήποτε μπορεί να μεταφερθεί δια θαλάσσης, και τέλος η μεγάλη ποικιλία τύπων σκαφών που έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια.

Από την άλλη όμως, ο τύπος των θαλάσσιων μεταφορών παρουσιάζει και ορισμένα μειονεκτήματα, όπως: αποτελεί την πιο χρονοβόρα διαδικασία σε σύγκριση με τους υπόλοιπους τύπους μεταφοράς (χερσαίες, εναέριας), ο χειρισμός είναι σκληρός καθώς η ασφάλιση, η δεματοποίηση και η μεταφορά προς και από το πλοίο είναι δαπανηρές και κουραστικές διαδικασίες, υπάρχει αυξημένη απαίτηση για αποθέματα, και η ασυνέπεια στις αναχωρήσεις είναι συχνό φαινόμενο.

Πίνακας 1.5: Εμπορεύματα ανά μεταφορικό μέσο.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΑΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ (δισ.τόνο-χμ) 2000	
Μεταφορικό μέσο	Ποσοστό
Οδικές	68,8%
Σιδηροδρομικές	1,6%
Θαλάσσιες	29,6%
Ποσοστιαία Μεταβολή (1990-2000): 47%	

Πηγή: ΕΚΠΑΑ. Σχέδιο Έκθεσης Δεικτών Αειφορίας- Ελλάδα 2003.

Η ποσοστιαία συμμετοχή των μεταφορικών μέσων στις εμπορευματικές μεταφορές εξαρτάται σημαντικά , μεταξύ άλλων, από τη γεωγραφική θέση και τη μορφολογία της κάθε χώρας. Ο πίνακας 1.5 αναφέρεται στο έτος 2000 και λαμβάνεται υπόψη μόνο το εντός των συνόρων μεταφορικό έργο. Οι θαλάσσιες μεταφορές καλύπτουν το 30%, ενώ η μεγαλύτερη αδυναμία εντοπίζεται στην αμελητέα συμμετοχή του σιδηροδρόμου. Αντίθετα, στην Ε.Ε. οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές καλύπτουν περίπου το 20% της ζήτησης και το υπόλοιπο 10% του έργου πραγματοποιείται με σιδηρόδρομο και αγωγούς ⁴.

Ακόμα, από τον πίνακα προκύπτει ότι η κίνηση των εμπορευμάτων αυξάνεται κατά 47% στη διάρκεια της δεκαετίας, υποδηλώνοντας μια συνολική αύξηση της ζήτησης αγαθών αλλά και μεταβολές στη χωροταξική κατανομή των επιχειρήσεων. Σημειώνεται πως σ' αυτή την περίπτωση το μεγαλύτερο μερίδιο της αύξησης κατευθύνεται προς τα οδικά μέσα μεταφοράς.

Η ποικιλία των τύπων σκαφών που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές όπως προαναφέρθηκε είναι μεγάλη. Μέχρι τις αρχές του 1955, οι μέθοδοι και τα μέσα θαλασσίων μεταφορών έδειχναν στασιμότητα. Τα συνήθη φορτηγά πλοία όταν προσέγγιζαν τα λιμάνια ήταν υποχρεωμένα να παραμένουν για μεγάλο χρονικό διάστημα, όσο διαρκούσε η εκφόρτωσή τους, σε γερανούς. Αυτή η διαδικασία ήταν δαπανηρή, διότι η διακίνηση των πάσης φύσεως εμπορευμάτων, φορτωμένων και στοιβαγμένων στα αμπάρια των φορτηγών, ήταν πολύ δύσκολη και απαιτούσε χρόνο.

⁴Χλωμούδης Κ.(2005), "Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία", Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

Στην συνέχεια, κατασκευάστηκαν ειδικά φορτηγά μεταφοράς υγρών καυσίμων, ορυκτών, φρούτων, αερίων κτλ. και τα λεγόμενα "Bulk Carriers", φορτηγά μεγαλύτερης χωρητικότητας, προσαρμοσμένα ειδικά για μεταφορές ορισμένων χύμα προϊόντων (ζάχαρη, τσιμέντο, σιτηρά, μεταλλεύματα, κλπ), όπου τα ναυπήγησαν Σκανδιναβοί εφοπλιστές το 1955⁵.

Η ευρύτερη χρήση κοντέινερς και οι νέοι μέθοδοι μεταφοράς, αλλά και συσκευασίας, βελτίωσαν δραστικά τα αποτελέσματα του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών και προδικάζουν μια ακόμα ευνοϊκότερη εξέλιξη στα επόμενα χρόνια. Αυτά τα παραπάνω τρία σημεία ήταν εκείνα που συντέλεσαν κυρίως στην ποιοτική και ποσοτική βελτίωση του κλάδου. Η εμφάνιση του νέου αυτού τύπου, του Container Ship, άρχισε στις ΗΠΑ το 1965, και συνδύαζε τα πλεονεκτήματα των προηγούμενων τύπων σκαφών. Τα Container Ships καθιστούν δυνατή τη μεταφορά διαφόρων ομοιογενών προϊόντων με την τοποθέτησή τους σε εμπορευματοκιβώτια, τα οποία στην συνέχεια τοποθετούνται μέσα στο πλοίο. Τα εμπορευματοκιβώτια αποτελούν έναν εύκολο προς φόρτωση και εκφόρτωση τρόπο μεταφοράς, σε υπερατλαντικό και διεθνή επίπεδο. Οι πέντε γενεές- Containers που υπάρχουν μέχρι σήμερα είναι οι εξής⁶:

1^η γενιά: πλοία χωρητικότητας 600 έως 1000 teu's (σε κυψέλες) και μήκους 120-200 μέτρων,

2^η γενιά: πλοία χωρητικότητας 1100 έως 1800 teu's (σε κυψέλες) και μήκους 200-250 μέτρων,

3^η γενιά: πλοία χωρητικότητας 1900 έως 2800 teu's (σε κυψέλες) και μήκους 250-290 μέτρων,

4^η γενιά: πλοία χωρητικότητας άνω των 4500 teu's.

Οι τρεις τελευταίες κατηγορίες εμπίπτουν στη γενικότερη κατηγορία τύπου Panamax, παρουσιάζοντας μικρή διαφοροποίηση η μία από την άλλη ως προς το πλάτος του πλοίου. Τα πλοία αυτά παρά το υψηλό κόστος κατασκευής τους πλεονεκτούν απέναντι στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, ως προς τις δυνατότητες που παρουσιάζουν για:

α. πλήρη αξιοποίηση της χωρητικότητας τους (μέσω των ειδικών διαμορφωμένων κυψελών εμπορευματοκιβωτίων που διαθέτουν),

β. κατασκευή με μικρό βύθισμα,

⁵ Πατρινός Δ (1973), "Οικονομικές επιδράσεις εκ των δι' εμπορευματοκιβωτίων (Containers) Μεταφορών, Διεθνώς και εν Ελλάδι", εκδόσεις Gutenberg, Αθήναι.

⁶ Βλάχος Γ.-Αλεξόπουλος Α.(1996), "Διεθνείς οργανισμοί και Ναυτιλιακή πολιτική", εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς.

γ. μείωση του κόστους φορτοεκφόρτωσης και του χρόνου αντίστοιχα της παραμονής τους στο λιμάνι και,

δ. αριστοποίηση των σημείων παραγωγής τους.

Βελτιωμένοι τύποι των Container Ships αποτελούν οι τύποι πλοίων Lass, Seabee, και Roll on/off (Ro-Ro). Με τα τελευταία μεταφέρονται αυτοκίνητα και λοιπά κυλιόμενα οχήματα. Τα πλοία τύπου Ro-Ro υπερέχουν των άλλων, διότι παρουσιάζουν τον μικρότερο χρόνο εκφόρτωσης, εξαιτίας της ρυμούλκησης των εμπορευματοκιβωτίων από μεγάλα οχήματα (ρυμούλκες).

Σήμερα, τα πολλαπλών σκοπών συμβατικά πλοία γενικού φορτίου περιορίζονται σε μια κατηγορία φορτίων και σε έναν περιορισμένο αριθμό εμπορικών οδών. Το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται από εξειδικευμένα πλοία μεταφοράς υγρού, ξηρού, χύδην και πλοία μόνο εμπορευματοκιβωτίων που είναι οι δύο μεγάλες εξειδικεύσεις, ενώ τα πλοία Ro-Ro, μεταφοράς αυτοκινούμενων οχημάτων ανήκουν σε μια τρίτη κατηγορία. Έτσι, σήμερα χρησιμοποιούνται πολλά και ποικίλα πλοία για την μεταφορά διαφόρων φορτίων, όπως tankers, container ships, fruit carries, barge carries, coasters, cargo ships και πολλά άλλα. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως η πλειοψηφία των μεγάλων πλοιοκτητών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αντικαθιστούν τα τελευταία χρόνια τον στόλο τους με την τέταρτη γενιά υπερπόντιων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, τα λεγόμενα Post-panamax μήκους 30 μέτρων και χωρητικότητας περισσότερων από 4.000 TEU.

Στην Ελλάδα, σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ⁷ για το 2006-2007, προκύπτουν τα εξής όσον αφορά στην δυναμικότητα του Ελληνικού στόλου:

- Στο σύνολο των 3.397 πλοίων του ελληνόκτητου στόλου, τα 863 είναι πλοία μεταφοράς χύδην υγρού φορτίου, εκ των οποίων 425 είναι πετρελαιοφόρα (oil tankers), 384 είναι πλοία που μεταφέρουν χημικά και προϊόντα πετρελαίου (chemical and oil tankers), 24 είναι πλοία μεταφοράς χημικών (chemical tankers) και 21 είναι δεξαμενόπλοια μεταφοράς ορυκτέλαιων (sludge oil tanker).
- Τα πλοία που μεταφέρουν χύδην ξηρά φορτία είναι 1384 (ποσοστό 43,26%) με χωρητικότητα 33.625.316 κ.ο.χ. (ποσοστό 42,6%), εκ των οποίων τα 1308 είναι πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk carriers), 35 είναι πλοία

⁷Κύρια σημεία της ομιλίας του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας στη συζήτηση της βουλής 21-12-2006 για τον Προϋπολογισμό.

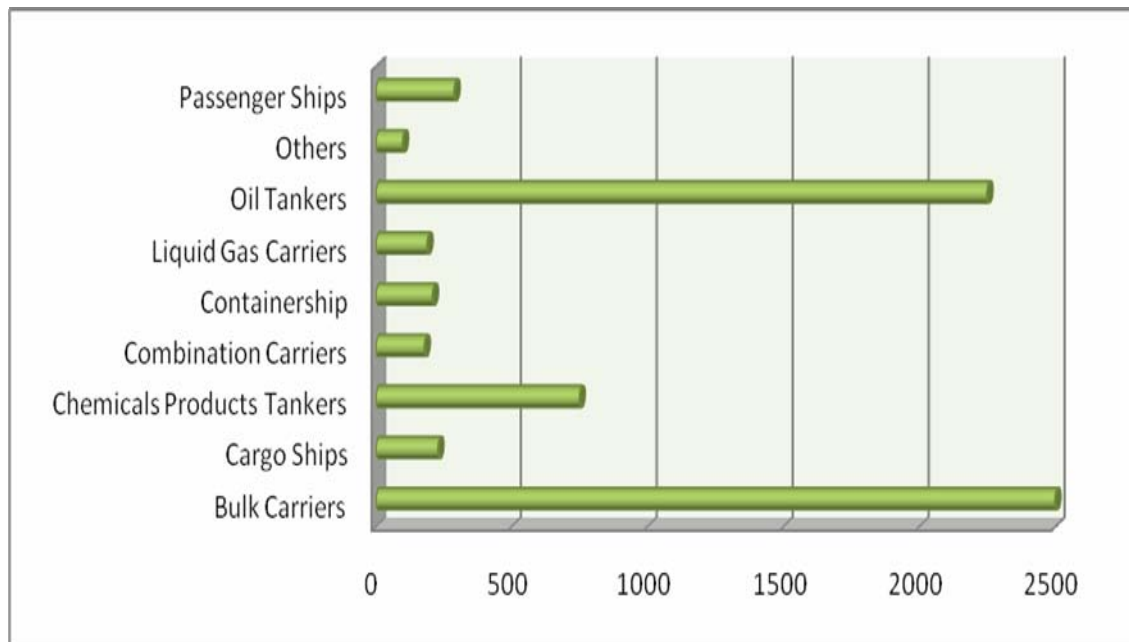
μεταφοράς τσιμέντου (cement carriers) και 2 είναι πλοία μεταφοράς μεταλλεύματος (ore carriers).

- Τα πλοία υγροποιημένου αερίου (liquid gas) είναι 53, εκ των οποίων τα 51 είναι LNG Carriers και μόλις 2 είναι LPG Carriers.
- Τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών (combination carriers) ανέρχονται σε 32.
- Τα πλοία που μεταφέρουν αμιγώς containers (pure containers) είναι 136.
- Τα φορτηγά πλοία (cargo) ανέρχονται σε 504, εκ των οποίων 314 είναι πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου (general cargo ships), 122 είναι πλοία- ψυγεία (refrigerated ships), 36 είναι πλοία φορτοεκφόρτωσης γενικού φορτίου με το σύστημα Roll on-Roll off (Ro-Ro cargo ships), 27 είναι πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων/ οχημάτων (vehicle carriers), 2 είναι πλοία μεταφοράς ροκανιδιών (wood ships), και 1 παλλετοφόρο πλοίο (palletized cargo ship).
- Τα επιβατικά πλοία είναι 177.

Τα ποσοστά της συμμετοχής των ελληνόκτητων πλοίων στον παγκόσμιο στόλο ανά κατηγορία είναι:

- Τα tankers 19,01% σε αριθμό πλοίων και 18,14% σε μεταφορική ικανότητα.
- Τα bulk carriers 17,5% σε αριθμό πλοίων και 27,69% σε μεταφορική ικανότητα.
- Τα liquid gas 4,2% σε αριθμό πλοίων και 4,2% σε μεταφορική ικανότητα.
- Τα combination carriers 15,45% σε αριθμό πλοίων και 18,6% σε μεταφορική ικανότητα.
- Τα pure containers 4,0% σε αριθμό πλοίων και 3,5% σε μεταφορική ικανότητα.
- Τα cargo 7,0% σε αριθμό πλοίων και 9,8% σε μεταφορική ικανότητα.
- Τα passenger 10,1% σε αριθμό πλοίων και 10,7% σε μεταφορική ικανότητα.
- Τα λοιπά 8,0% σε αριθμό πλοίων και 2,5% σε μεταφορική ικανότητα.
- Και τέλος, σε συνολικά μεγέθη ανεξαρτήτως κατηγορίας, αντιπροσωπεύουν το 9,3% σε αριθμό πλοίων και το 15,8% σε μεταφορική ικανότητα.

Διάγραμμα 1.2: Αξία ελληνόκτητου στόλου ανά κατηγορία.



Πηγή: Βλάχος Γ.(2007), *"Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική"* Β' έκδοση, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

1.1.3 Συνδυασμένες Μεταφορές

Η πολυπλοκότητα των παγκοσμίων κέντρων εμπορίου απαιτεί ένα εκτεταμένο δίκτυο μεταφορών με παροχή μεγαλύτερης ποικιλίας μεταφορικών υπηρεσιών για την σύνδεση ολόκληρου του πλέγματος του παγκοσμίου εμπορίου που αποτελείται από μεγάλα, μεσαία και μικρά κέντρα. Η επέκταση του υφιστάμενου δικτύου παροχής μεταφορικών υπηρεσιών είναι μια πρώτη απαίτηση αυτού του νέου εμπορίου. Σήμερα ημιτελή προϊόντα ή μεταποιημένο φορτίο, στο διεθνές εμπόριο, απαιτούν σημαντικές βελτιώσεις τόσο στην ταχύτητα όσο και στην ασφάλεια μεταφοράς. Όσο αυξάνεται η αξία, ο παράγοντας χρόνος στην μεταφορά είναι τόσο σημαντικός ώστε ένα σημαντικό και ολοένα αυξανόμενο ποσοστό αυτών των αγαθών να μεταφέρεται εναέρια. Εκτός από την ταχύτητα και ασφάλεια, μεγάλης σημασίας είναι και άλλες απαιτήσεις, όπως η αξιοπιστία του χρόνου παράδοσης και η συχνότητα των μεταφορικών υπηρεσιών. Γι' αυτό μεγάλης σημασίας είναι ένα εκτεταμένο σύστημα πληροφόρησης και επικοινωνίας ιδιαίτερα για την άμεση γνώση όλης της πορείας του μεταφορικού έργου. Λύση σε όλες τις παραπάνω απαιτήσεις δίνουν οι συνδυασμένες μεταφορές.

Με τον όρο συνδυασμένες μεταφορές εννοούμε την μεταφορά φορτίου χρησιμοποιώντας διαφορετικά μέσα μεταφοράς, όπου το μεγαλύτερο μέρος του ταξιδιού γίνεται σιδηροδρομικά ή μέσω θαλάσσης, ενώ το αρχικό ή τελικό τμήμα μεταφοράς γίνεται οδικά. Τα διάφορα μέσα μεταφοράς, δεν λειτουργούν ανταγωνιστικά μεταξύ τους, αλλά συμπληρωματικά, παρέχοντας ποιότητα, οικονομία και ταχύτητα.

Οι συνδυασμένες μεταφορές δημιουργούν ενιαία οργάνωση σε ολόκληρη την αλυσίδα των συστημάτων μεταφοράς μεταξύ του αποστολέα και του παραλήπτη και στοχεύουν στην αύξηση της ταχύτητας διανομής των φορτίων και στη μείωση του μη παραγωγικού κεφαλαίου. Πραγματοποιούνται δε κάτω από τον έλεγχο, το σχεδιασμό και την ευθύνη ενός “διαμεταφορέα”⁸.

Ο ρόλος της συνδυασμένης μεταφοράς είναι αυτός της συνεργασίας, της συμπληρωματικότητας, και της συνύπαρξης των μεταφορικών μέσων, λειτουργεί δε στη βάση του συνδυασμού των άλλων τρόπων μεταφοράς και χαρακτηρίζεται από την ικανότητά της να απορροφά τις δυσλειτουργίες, τα προβλήματα και τις αναποτελεσματικότητες της οδικής –κυρίως- μεταφοράς.

Η πολιτική για τις συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να επιτρέπει στο χρήστη την καλύτερη χρήση των διαφόρων μέσων μεταφοράς. Η ύπαρξη ενός αποδοτικού συστήματος μεταφοράς αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και αν λάβουμε υπόψη ότι την τελευταία τριακονταετία οι εμπορευματικές μεταφορές έχουν παρουσιάσει αύξηση 70%, θεωρούμε τις μεταφορές μια αναπτυσσόμενη βιομηχανία.

Η εφαρμογή των συνδυασμένων μεταφορών συνδέεται άμεσα με τη χρήση του εμπορευματοκιβωτίου ως το μοναδικό (σχεδόν) μεταφορικό μέσο που επιτρέπει τη σύνδεση και των τριών μέσων μεταφοράς: του πλοίου, του βαγονιού και του αυτοκινήτου.

Το μοντέλο των συνδυασμένων μεταφορών βοηθά στην εξοικονόμηση χρόνου, την ελαχιστοποίηση του κόστους, την άρση των δυσκολιών προσβασιμότητας σε διάφορες αγορές καθώς και στην αξιοποίηση των μεταφορικών μέσων με ελαχιστοποίηση της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Η εφαρμογή του μοντέλου των συνδυασμένων μεταφορών είναι ιδιαίτερα επιτυχής στο σιδηρόδρομο και τη ναυτιλία. Στην Ελλάδα αλλά και σε πολλές άλλες χώρες, σε αντίθεση με τις θαλάσσιες

⁸Benson D., Bugg R., Whitehead G. (1994), *“Transport and Logistics”*, N.Y. USA.

μεταφορές των οποίων τα πλεονεκτήματα οδήγησαν στη ραγδαία εξάπλωσή τους, η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών υπήρξε βραδεία. Ως βασικότερες αιτίες της καθυστέρησης αυτής μπορούν να αναφερθούν τα μεγάλα κεφάλαια που απαιτούνται για την ανάπτυξη των δικτύων, οι γεωμορφολογικοί παράγοντες που καθιστούσαν την εξάπλωσή τους δαπανηρή καθώς και το γεγονός, πως οι οδικές μεταφορές κρίνονταν πιο συμφέρουσες πριν την μεγάλη αύξηση της τιμής του πετρελαίου. Σήμερα, η κατάσταση αλλάζει συνεχώς και σε πολλές χώρες η χρήση του σιδηροδρόμου έχει αυξηθεί κατακόρυφα, ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές συνδυάζονται με τις θαλάσσιες για τους λόγους που προαναφέρθηκαν.

Μεταξύ των παραγόντων που εμποδίζουν την περαιτέρω ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών σε μία χώρα, είναι⁹: το κόστος διακίνησης και οι καθυστερήσεις κατά την μεταφόρτωση των εμπορευμάτων από το ένα μέσο στο άλλο, οι καθυστερήσεις στα λιμάνια για λόγους που αφορούν τον εκσυγχρονισμό τους, την αδράνεια και αργούς ρυθμούς των Τελωνείων, οι περίπλοκες διαδικασίες εκδόσεως εγγράφων, οι απαιτήσεις των πελατών για έγκαιρη παράδοση, και η αρνητική εικόνα που επικρατεί σχετικά με τις παραδοσιακές θαλάσσιες μεταφορές μικρής κλίμακας.

Πρέπει λοιπόν να συνδυαστούν οι τρόποι μεταφοράς ούτως ώστε να αξιοποιούνται τα πλεονεκτήματα του καθενός και να δημιουργείται μια αλυσίδα μεταφοράς, που να είναι συνολικά πιο αποτελεσματική, αποδοτική και βιώσιμη. Ο συνδυασμός των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, με σκοπό να προσφέρονται εν γένει καλύτερες συνδέσεις έχει κεφαλαιώδη σημασία για την ανάπτυξη εναλλακτικών λύσεων έναντι των οδικών μεταφορών. Ορισμένοι μεγάλοι λιμένες διαθέτουν τώρα προηγμένους τερματικούς σταθμούς εμπορευμάτων και καλές σιδηροδρομικές ή πλωτές συνδέσεις, όπου ενσωματώνονται οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς. Παρόλο ότι οι συνδυασμένες μεταφορές αντιπροσωπεύουν μικρό ποσοστό των εμπορευματικών μεταφορών-μεταξύ 2 και 4%- αυξάνονται με ρυθμό περίπου 10% ετησίως.

⁹Χλωμούδης Κ.(2005), "Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία", Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

Logistics

Πολλοί ορισμοί έχουν κατά καιρούς προταθεί προκειμένου να καταστεί όσο το δυνατόν πιο κατανοητή η έννοια των logistics. Και αυτό γιατί είναι μια σχετικά πρόσφατη έννοια για την Ελλάδα η οποία έχει αναπτυχθεί ραγδαία τα τελευταία χρόνια, χωρίς όμως να έχει μελετηθεί όσο της αρμόζει. Πλέον λέξεις όπως logistics, Supply Chain και Εφοδιαστική Αλυσίδα ακούγονται τόσο συχνά που θα λέγαμε πως φαίνεται να έχουν την τιμητική τους. Τι σημαίνει όμως logistics; Από πού προέρχεται ο όρος; Υπάρχουν αλήθεια υπηρεσίες logistics στην Ελλάδα;

Ο όρος logistics, ο όρος που χρησιμοποιεί όλος ο κόσμος, είναι μια ελληνική λέξη. Ετυμολογικά είναι ο όρος ελληνικός και προέρχεται από τον όρο "Λογιστική" που χρησιμοποιήθηκε μάλιστα για πρώτη φορά από τον αυτοκράτορα Λέοντα τον Σοφό με την έννοια της μέριμνας για εξασφάλιση του στρατού με τρόφιμα, ρουχισμό πολεμοφόδια κ.λπ. Δηλαδή, σχεδόν με την έννοια που έχει αυτός ο όρος¹⁰. Ο όρος "Λογιστική" στην Ελλάδα αναφέρεται σε κάτι τελείως διαφορετικό από το περιεχόμενο του αγγλικού όρου logistics, και γι' αυτό δεν χρησιμοποιήθηκε στην πορεία. Στην Ελλάδα χρησιμοποιούμε την λέξη Εφοδιαστική για να καλύψουμε αυτό το κενό.

Όπως ειπώθηκε παραπάνω υπάρχουν πολλοί ορισμοί για την έννοια των logistics. Χάριν παραδείγματος, αναφέρονται μερικοί από αυτούς:

- 1 .Η διαδικασία σχεδιασμού, εφαρμογής και ελέγχου μιας αποτελεσματικής και οικονομικής ροής και αποθήκευσης πρώτων υλών, ημικατεργασμένων και έτοιμων προϊόντων και οι σχετικές πληροφορίες , για τη διακίνηση από το σημείο παραγωγής στο σημείο κατανάλωσης, με σκοπό την ικανοποίηση των απαιτήσεων του πελάτη¹¹.
- 2 .Εφοδιαστική/ logistics ορίζεται η λειτουργία της επιχείρησης-και η επιστήμη- που ασχολείται με το σύνολο των δραστηριοτήτων για την παραγωγή, εξασφάλιση ή διαθεσιμότητα όλων των προσώπων ή μέσων που αποτελούν

¹⁰ Σιφνιώτης Κ. (1997), *"Logistics Management Θεωρία και Πράξη"*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

¹¹ Καραμπατζός Γ., Μαλινδρέτος Γ.(2006), *"Γεωγραφία των Μεταφορών & Υποδομών"*, Σημειώσεις παραδόσεων στους φοιτητές του Χαροκοπείου Πανεπιστημίου, Αθήνα.

προϋπόθεση, συνοδευτική υποστήριξη ή εξασφάλιση των διαδικασιών ενός συστήματος¹².

- 3 .Logistics είναι η τεχνική της διατήρησης του ελέγχου μιας παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας που συνδυάζει τη μεταφορά, την αποθήκευση, τη διαχείριση της διανομής και τα πληροφοριακά συστήματα¹³.

Μέσα από τη ποικιλία αυτή των ορισμών που ενδεχομένως διαφέρουν σε κάποια σημεία, προκύπτει η ανάγκη να δοθεί ένας ορισμός, ο οποίος να αντανakλά επακριβώς την έννοια των logistics. Έχοντας υπόψη τα παραπάνω μπορούμε να καταλήξουμε ότι σύμφωνα με τους Cooper, Brown και Peters (1994) η σύγχρονη έννοια των Logistics ενσωματώνει την τεχνολογία των πληροφοριών γενικεύοντας την έννοια ότι: *logistics είναι η μεταφορά και αποθήκευση των αγαθών μαζί με τις συνοδευόμενες ροές πληροφοριών από την αρχή ως το τέλος της προσφερόμενης αλυσίδας*¹⁴.

1.2. Θεσμικό πλαίσιο των μεταφορών-INCOTERMS

Για την διευκόλυνση του εμπορίου και των μεταφορών έχουν θεσπιστεί οι λεγόμενοι INCOTERMS. Ο όρος INCOTERMS προέρχεται από τις λέξεις International Commercial TERMS και ορίζεται ως οι αμοιβαίες υποχρεώσεις πωλητή και αγοραστή που προκύπτουν κατά την μεταφορά αγαθών κάτω από μια διεθνή σύμβαση, και σε όσα αναφέρονται στους κινδύνους, τα κόστη και τα παραστατικά έγγραφα¹⁵. Οι INCOTERMS είναι ένα πολύτιμο εργαλείο στα χέρια των διεθνών εμπόρων και είναι έργο των ειδικών του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, δηλαδή της διεθνούς μη κρατικής οργάνωσης που αποτελείται από την συνένωση πολλών μη

¹²Σιφνιώτης Κ. (1997), *"Logistics Management Θεωρία και Πράξη"*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

¹³Παρδάλη Α.(2001), *"Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων"*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

¹⁴Cooper J., Brown M., Peterw M. (1994), *"European Logistics: Markets, Management and Strategy"*, Oxford: Blackwell Publishers.

¹⁵Ο.Π.Ε. Οργανισμός Προώθησης Εξαγωγών, *"Διακίνηση του Εξαγωγίμου Προϊόντος"*, Ι.Ε.Σ. Ιστιντούτο Εξαγωγικών Σπουδών, Αθήνα 1991.

κρατικών φορέων όπως τα εμπορικά επιμελητήρια εθνικής και περιφερειακής δικαιοδοσίας σε αρκετές χώρες.

Με την χρήση των INCOTERMS ελαχιστοποιούνται σημαντικά τα προβλήματα και οι δυσκολίες τις οποίες συναντούν οι εισαγωγείς και οι εξαγωγείς μιας χώρας. Αυτές οι δυσκολίες είναι τριών ειδών ¹⁶:

- 1) Η αβεβαιότητα ως προς το ποιας χώρας δίκαιο θα εφαρμοστεί στις συμβάσεις αυτών
- 2) Οι δυσκολίες που προέρχονται από την ανεπαρκή πληροφόρηση
- 3) Οι δυσκολίες που προέρχονται από τις διαφορές κατά την ερμηνεία.

Από τη στιγμή που συμφωνείται να χρησιμοποιηθεί μια INCOTERM, ο πωλητής ξέρει απόλυτα τον τόπο και τον χρόνο που σταματάει η δική του ευθύνη για κινδύνους και κόστη που συνεπάγεται η μεταφορά αγαθών που έχει πωλήσει. Από την άλλη πλευρά και ο αγοραστής ξέρει ακριβώς τον τόπο και τον χρόνο που η ευθύνη περνάει σε αυτόν.

Σκοπός των INCOTERMS είναι να παράσχουν μια σειρά διεθνών κανόνων, σχετικών με την ερμηνεία των κυριότερων όρων που χρησιμοποιούνται στις συμβάσεις εξωτερικού εμπορίου, για την προαιρετική χρήση τους από τους επιχειρηματίες, οι οποίοι προτιμούν την βεβαιότητα των ομοιόμορφων διεθνών κανόνων στις διάφορες χώρες ¹⁷.

Η πρώτη μορφή των INCOTERMS χρονολογείται από το 1936. Μια νεότερη θεώρηση κυκλοφόρησε το 1953 και ενσωμάτωσε όλες τις προσθήκες και τις τροποποιήσεις που είχαν γίνει στο μεταξύ. Όμως σε αυτή την έκδοση δεν πάρθηκαν υπόψη οι αερομεταφορές. Το κενό συμπληρώθηκε το 1976 με την εισαγωγή μιας ακόμα αυτοτελούς INCOTERM. Σήμερα ισχύουν 14 INCOTERMS θεωρήσεως 2000 και διακρίνονται σε τέσσερις ενότητες ¹⁸:

- ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΡΩΝ "E" (όρος EXW) : **"αφορά Depart, Αναχώρηση"**

Ο πωλητής διαθέτει το προϊόν στον αγοραστή στους δικούς του χώρους (χώρους του πωλητή).

¹⁶INCOTERMS Διεθνείς Κανόνες δια την ερμηνείαν των Εμπορικών Όρων, Έκδοσις 274 του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, Ένωσις Ελληνικών Τραπεζών, Αθήνα 1976.

¹⁷INCOTERMS Διεθνείς Κανόνες δια την ερμηνείαν των Εμπορικών Όρων, Έκδοσις 274 του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, Ένωσις Ελληνικών Τραπεζών, Αθήνα 1976.

¹⁸ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ICC), Πίνακας από το σεμινάριο ICC στο Παρίσι 20.2.06

- ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΡΩΝ "F" (FCA-FAS-FOB) : **"Αφορά κύρια Μεταφορά όχι πληρωμένη"**

Ο πωλητής καλείται να παραδώσει το προϊόν σε μεταφορικό μέσο που ορίζεται από τον αγοραστή.

- ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΡΩΝ "C" (CFR, CIF, CPT, CIP) : **"Αφορά κύρια Μεταφορά πληρωμένη"**

Ο πωλητής οφείλει να συμβληθεί βάσει συμβολαίου για την μεταφορά (και μερικές φορές και για την ασφάλιση) αλλά δίχως να αναλαμβάνει τον κίνδυνο απώλειας ή ζημιάς στο προϊόν ή και πρόσθετα κόστη που οφείλονται σε γεγονότα που συμβαίνουν μετά την φόρτωση ή αποστολή.

- ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΡΩΝ "D" (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP) : **"Αφορά άφιξη"**

Ο πωλητής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα και τους αναγκαίους κινδύνους μέχρι να φέρει το προϊόν στο ονομαζόμενο και συμφωνημένο τόπο στην χώρα προορισμού.

Στον παρακάτω πίνακα γίνεται μία διάκριση των όρων INCOTERMS ανάλογα με το μέσο της μεταφοράς. Έτσι, από τους 14 όρους οι 6 εφαρμόζονται μόνο στις θαλάσσιες μεταφορές (FAS, FOB, CFR, CIF, EXS, EXQ), οι 2 μόνο στις χερσαίες μεταφορές (FOR, DAF), ένας όρος μόνο για τις εναέριες μεταφορές (FOA), ενώ πέντε από τους 14 όρους εφαρμόζονται σε όλα τα μέσα (EXW, DDP, FRC, DCP, CIP).

Για να είναι απόλυτα κατανοητοί οι όροι INCOTERMS και ιδιαίτερα ως προς τις διαφορές ανάμεσα στους διαφόρους όρους, πρέπει να ξεχωρίζονται οι δύο περιπτώσεις, δηλαδή, πώληση στο σημείο αναχώρησης ή πώληση στο σημείο άφιξης. Από τον πίνακα, παρατηρούμε πως, 10 στους 14 όρους αναφέρονται σε πωλήσεις που γίνονται στο σημείο αναχώρησης (FAS, FOB, CFR, CIF, FOR, FOA, EXW, FRC, DCP, CIP), τρεις στους 14 αναφέρονται σε πωλήσεις που γίνονται στο σημείο άφιξης (EXS, EXQ, DDP), ενώ μόνο ένας όρος, ο DAF, αφορά παράδοση στη μεθόριο όπου μέχρι την μεθόριο επιβαρύνεται ο πωλητής με τους κινδύνους της μεταφοράς και από εκεί και πέρα ο αγοραστής.

Πίνακας 1.6: Όροι INCOTERMS ανά μέσο μεταφοράς.

ΟΙ 14 INCOTERMS ΤΑΞΙΝΟΜΗΜΕΝΟΙ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ			
6 MOMO ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ		1 MONO ΓΙΑ ΑΕΡΑ	
FAS		FOA	Πώληση στο σημείο αναχώρησης
FOB		5 ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ	
CFR		EXW	Πώληση στο σημείο αναχώρησης
CIF	Πώληση στο σημείο αναχώρησης	DDP	Πώληση στην άφιξη
EXS		1980	
EXQ	Πώληση στην άφιξη	FRC	
2 MONO ΓΙΑ ΞΗΡΑ		DCP	
FOR	Πώληση στο σημείο αναχώρησης	CIP	Πώληση στο σημείο αναχώρησης
DAF			

Πηγή: ΜΟCΙ, αρ. 728, Σεπτέμβριος 1986.

1.3 Το σύγχρονο λιμάνι.

Η λέξη Λιμένας στα λατινικά είναι Porta και σημαίνει την πόρτα, την πύλη, την είσοδο. Ένας θαλάσσιος λιμένας χρησιμεύει σαν πύλη της αμέσου χερσαίας περιοχής. Χώρος όπου τακτικά, συστηματικά και με πληρωμή παρέχονται διευκολύνσεις για την μεταφορά επιβατών και αγαθών από και προς τα μέσα μεταφορών. Η περιοχή αυτή της θαλάσσιας ή ποτάμιας όχθης, είναι προστατευμένη φυσικώς ή τεχνικώς από τις δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η προσόρμιση, η αγκυροβολία και η παραμονή των πλοίων χωρίς τον κίνδυνο κυμάτων ή δυνατών ανέμων και η ευχέρεια διακινήσεων και φορτοεκφορτώσεως τους¹⁹.

Με τη λέξη λιμένας σήμερα εννοούμε όχι μονάχα τον φυσικό ή τεχνητό λιμένα, δηλαδή την υδάτινη λεκάνη όπου εισπλέουν και εκπλέουν πλοία, με τα ανάλογα βάθη υδάτων, αλλά και τις εγκαταστάσεις του που είναι και το σπουδαιότερο μέρος της σημερινής του συνθέσεως: αποβάθρες, προβλήτες, κρηπιδώματα, αποθήκες, γερανοί ξηράς και πλωτοί, γερανογέφυρες, σιδηροδρομικές γραμμές στην «ποδιά» των κρηπιδωμάτων για απευθείας φόρτωση και εκφόρτωση, μηχανουργεία, δεξαμενές, μηχανικός εξοπλισμός κ.α.

Το εμπόριο και οι μεταφορές είναι εκείνα που γεννούν δραστηριότητες στα λιμάνια, αλλά επίσης με τη σειρά τους τα λιμάνια σήμερα αποτελούν κύριο συστατικό της

¹⁹Σαμαράς Ν.(1978) "Λιμενική Οικονομία και Πολιτική", εκδόσεις University Studio, Θεσσαλονίκη.

διεθνούς αλυσίδας των μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου. Η έμφαση στην προώθηση των εξαγωγών έχει προκαλέσει μια σημαντική αύξηση στο εξωτερικό εμπόριο μερικών περιοχών, ενώ ταυτόχρονα έκανε πολύ σημαντική τη στρατηγική σημασία των λιμένων και των καθοριστικό τους ρόλο στην επίτευξη των εθνικών οικονομικών στόχων.

Όταν οι διεθνείς οικονομίες, το εμπόριο και οι μεταφορές δεν ήταν ολοκληρωμένες σε ένα ενιαίο σύστημα, η παραγωγή και το εμπόριο θεωρούνταν σαν δύο χωριστά στοιχεία και η μεταφορά διακρινόταν σε διαφορετικές φάσεις. Τα λιμάνια σε μια τέτοια κατάσταση απλά διεκπεραίωναν τις παραδοσιακές τους λειτουργίες – φόρτωση/ εκφόρτωση, προς και από τα πλοία, ανεξάρτητα και μερικές φορές αδιάφορα με το τι γινόταν στην παραγωγή, εμπόριο ή μεταφορά. Αυτή η κατάσταση όμως αλλάζει γρήγορα. Τα λιμάνια είναι τώρα οι καταλύτες που δημιουργούν μεγάλο φάσμα εμπορικών ευκαιριών στις περιοχές που τα περικλείουν και που παρέχουν ένα φάσμα άλλων πρόσθετων υπηρεσιών.

Η UNCTAD (UNCTAD 2002) παρουσίασε τις εξελίξεις των τελευταίων δεκαετιών αποτυπώνοντας τις εξής τρεις διαφορετικές «γενιές» λιμένων. Αυτή η κατηγοριοποίηση δεν βασίζεται στο μέγεθος ή στη γεωγραφική θέση του λιμένα, ούτε στη δημόσια ή ιδιωτική φάση της οργάνωσής του. Βασίζεται σε τρία κριτήρια:

- 1.την πολιτική ανάπτυξης του λιμένα, τη στρατηγική και τη «συμπεριφορά του»,
- 2.τους στόχους και την επέκταση των δραστηριοτήτων του λιμένα, ιδιαίτερα στην περιοχή της πληροφορικής και
- 3.την ολοκληρωμένη προσέγγιση των δραστηριοτήτων του λιμένα και της οργάνωσής του.

Έτσι έχουμε τις εξής διαφορετικές κατηγορίες ή γενιές²⁰:

- α. Τα λιμάνια πρώτης γενιάς ως ενδιάμεσοι σταθμοί μεταξύ των χερσαίων και των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων.
- β. Τα λιμάνια δεύτερης γενιάς τα οποία διευρύνουν σημαντικά τις υπηρεσίες τους προσθέτοντας αξία στο μεταφερόμενο προϊόν.
- γ. Τα λιμάνια τρίτης γενιάς τα οποία λειτουργούν ως κρίκοι στη συνολική μεταφορική αλυσίδα ικανοποιώντας εξειδικευμένες απαιτήσεις των χρηστών στηριζόμενα σε σύγχρονες παραγωγικές διαδικασίες υψηλής τεχνολογίας.

²⁰Χλωμούδης Κ.(2005), "Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία", Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς

Πρόσφατα διατυπώνεται η άποψη για την ύπαρξη λιμένων τέταρτης γενιάς, γεγονός που προδίδει την ταχεία εξέλιξη που σημειώνεται στον κλάδο της λιμενικής βιομηχανίας.

Ένας από τους καλύτερους τρόπους να αναπτύσσεται ένα λιμάνι είναι η συνεργασία. Και αυτό είναι ένα από τα παράδοξα της εποχής μας: σε ένα περιβάλλον ανταγωνισμού, προβάλλει περισσότερο από ποτέ η ανάγκη συνεργιών και συνεργασιών. «Παλαιότερα οι λιμενικές επιχειρήσεις έσκαβαν τάφρους ή ύψωναν τοίχους ολόγυρά τους. Σήμερα οι επιτυχημένες λιμενικές επιχειρήσεις φτιάχνουν γέφυρες»²¹.

²¹Χλωμούδης Κ.(2005), "Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία", Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς

Πίνακας 1.7: Διάκριση λιμένων σε διαφορετικές γενιές.

	λιμάνια πρώτης γενιάς	λιμάνια δεύτερης γενιάς	λιμάνια τρίτης γενιάς	λιμάνια τέταρτης γενιάς
Περίοδος Ανάπτυξης	πριν το 1960	μετά το 1960	μετά το 1980	μετά το 2000
Τύπος φορτίου	χύδην συσκευασμένο φορτίο	ξηρό και υγρό χύδην φορτίο	χύδην και μοναδοποιημένο φορτίο σε ε/κ	αύξηση της τάσης για μοναδοποίηση του γενικού φορτίου
Συμπεριφορά και Στρατηγική Ανάπτυξης Λιμένα	1.συντηρητική 2.απόβάθρα και λιμενική περιοχή μπροστά στο νερό	1.επεκτατική 2.μεταφορικό, βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο	1.εμπορικά προσανατολισμένα 2.κέντρο μεταφορών & πλατφόρμα logistics.	1.κέντρα logistics 2.δίκτυα & συνεργασία λιμένων για κοινές δραστηριότητες 3.ανάπτυξη ρόλου στην λιμενική κοινότητα
Χαρακτηριστικά & Δραστηριότητες	(1) Φόρτο-εκφορτώσεις, αποθήκευση, πλοήγηση, προβλήτες	(2)=(1)+ μεταποίηση φορτίου εμπορικές & ναυτιλιακές υπηρεσίες, επέκταση λιμενικού χώρου	(3)=(2)+ διανομή φορτίου, διανομή πληροφοριών, δραστηριότητες logistics.	λιμένας ως ολοκληρωμένο σύστημα logistics.

Πηγή: Χλωμούδης Κ.(2005), "Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία", Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την «εξωτερική» χωρητικότητα²² του λιμένα είναι σχετικοί με το φυσικό του περιβάλλον και τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή καθώς και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του. Αυτοί οι παράγοντες είναι κύρια περιβαλλοντικές και καιρικές συνθήκες όπως οι παρακάτω:

- Παλίρροια
- Άνεμος
- Αλλαγές στην στάθμη του νερού προκαλούμενες από μετεωρολογικές συνθήκες και κύρια καταιγίδες και από χαμηλά βαρομετρικά πεδία
- Κύματα (συχνότητα, περίοδος, διεύθυνση, ισχύς)
- Θαλάσσια ρεύματα
- Μειωμένη ορατότητα λόγω πάχνης, ομίχλης, κακοκαιρίας
- Πάγος
- Αλλαγές στη στάθμη του πυθμένα οφειλόμενες στην στερεοπαροχή μέσα στην θάλασσα
- Βάθος κρηπιδωμάτων

Η επίδραση των παραπάνω παραγόντων στην λειτουργία των λιμένων μπορεί να έχει σαν συνέπεια δυσκολίες στις κινήσεις των πλοίων κατά την είσοδό τους στο λιμάνι (μανούβρες), δυσκολίες στην πρόσδεση του πλοίου στην αποβάθρα, και στις εκτελούμενες επάνω στο πλοίο εργασίες.

Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του λιμένα που επηρεάζουν την λειτουργία του, συνίστανται στο βάθος του λιμένα, το εύρος στην είσοδό του, αλλά και το εύρος και βάθος στην είσοδο του καναλιού που οδηγεί στον λιμένα (αν υπάρχει τέτοιο κανάλι βέβαια), καθώς και στο σχήμα του.

Τέλος, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της λεκάνης του λιμένα (βάθος, έκταση, ευκολίες χειριστών κλπ), προσδιορίζουν τον αριθμό των πλοίων που μπορούν να πλησιάσουν στο λιμάνι.

Οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν την εσωτερική χωρητικότητα²³ ενός εμπορικού λιμένα είναι:

²²Η προσέγγιση των πλοίων στο λιμένα και η φορτοεκφόρτωση τους, όπως και οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε θαλάσσιο περιβάλλον προσδιορίζουν την εξωτερική χωρητικότητα.

²³Η αποθήκευση των προϊόντων καθώς και η φόρτωση ή η εκφόρτωση τους σε φορτηγά ή σιδηρόδρομο αφορούν την εσωτερική χωρητικότητα του λιμένα.

- Το είδος των εμπορευμάτων και η φύση του εμπορίου
- Ο τύπος του πλοίου που μεταφέρει τα εμπορεύματα και η συχνότητα προσέγγισης του στο λιμάνι.
- Ο τύπος και η ποσότητα του εξοπλισμού διαχείρισης του φορτίου.
- Το μέγεθος των χερσαίων χώρων του λιμένα.
- Οι δυνατότητες των αποθηκευτικών χώρων.
- Οι συνήθειες εργασίας και οι απαιτήσεις των χρηστών, πελατών του εμπορικού λιμένα, των μεταφορικών εταιριών δηλαδή και των ιδιοκτητών των φορτίων.
- Η οργάνωση και ο τρόπος διοίκησης του εμπορικού λιμένα.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία επηρεάζουν την διαχείριση και δομή του λιμένος, αλλά και επηρεάζονται από αυτή. Επίσης, είναι φυσικό ότι ένα καλά οργανωμένο λιμάνι με μια δραστήρια διεύθυνση μπορεί να προσφέρει μια πιο καλή εξυπηρέτηση, έτσι ώστε να αυξήσει την χωρητικότητά του, άμεσα προσελκύοντας ταυτόχρονα και νέους πελάτες.

1.4 Ο ρόλος του λιμανιού.

Οι στόχοι των λιμανιών είναι πολλοί και διαφορετικοί μεταξύ τους. Μερικοί από αυτούς είναι η αύξηση του μεριδίου της αγοράς (κυρίως στις μεταφορτώσεις), η επιδίωξη του κέρδους, η ποιότητα τις υπηρεσίας, η αύξηση του αριθμού των εργαζομένων (καταπολέμηση της ανεργίας), η κοινωνική ευθύνη (προστασία του περιβάλλοντος, ποιότητα εργασιακής ζωής, εθνικά θέματα κ.α.), η αποτελεσματικότητα, η υψηλή παραγωγικότητα κτλ.

Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, τα λιμάνια είναι οι κρίκοι που συνδέουν τις θαλάσσιες με τις χερσαίες μεταφορές και αντίστροφα. Αρχικά, σαν κρίκος της μεταφορικής αλυσίδας, το λιμάνι έπαιξε τον ρόλο του "μεταφορικού κέντρου" (μεταφορά+ μεταφόρτωση+ προσωρινή αποθήκευση), στην συνέχεια πήρε τον ρόλο του "κέντρου διανομής" (προηγμένες λειτουργίες+ διαχείριση αποθεμάτων+ επεξεργασία), ενώ στις μέρες μας εξελίσσεται σε "κέντρο logistics" (προηγμένες λειτουργίες+ διαδικασία πληροφόρησης).

Σήμερα, το λιμάνι καλείται να παίξει ένα πιο ουσιαστικό ρόλο στην διαδικασία των logistics. Τα κέντρα διακίνησης όλο και μετατρέπονται σε κέντρα υπηρεσιών προσφέροντας ολοκληρωμένες λύσεις για ολόκληρη την μεταφορική αλυσίδα από τον παραγωγό ως τον παραλήπτη (door to door). Ακόμη, ο ρόλος του λιμανιού μέσα στην αλυσίδα των μεταφορών υπόκειται σε συνεχείς αλλαγές που οδηγούν στη δημιουργία ενός λιμανιού το οποίο επιτελεί πολλές νέες λειτουργίες και έχει πολλά καθήκοντα. Δηλαδή, παίρνει τον ρόλο του "κέντρου πολλαπλών υπηρεσιών".

Για την πραγματοποίηση του ρόλου αυτού είναι αναγκαία η χρησιμοποίηση των Η/Υ που αποτελεί το πιο βασικό μέρος της ανάπτυξης της τεχνολογίας τόσο στο σύνολο των επιχειρήσεων όσο και στα λιμάνια. Η ενίσχυση της χρήσης της τεχνολογίας της πληροφορικής και της επικοινωνίας έχει σαν κυρίαρχο στόχο την ταχύτερη και πιο ικανοποιητική πληροφόρηση μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων εν γένει πελατών της λιμενικής βιομηχανίας²⁴, των εταιρειών της ναυτιλίας τακτικών δρομολογίων και των πρακτόρων αφενός και αφετέρου των υπηρεσιών των λιμανιών. Η εισαγωγή της τεχνολογίας της πληροφορίας και της επικοινωνίας στη λειτουργία των λιμενικών δραστηριοτήτων στοχεύει:

- α. στη βαθμιαία μείωση του κόστους με υψηλότερη απόδοση του κεφαλαίου
- β. στη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης και των δυνατοτήτων διαφοροποίησης
- γ. στη μείωση των καθυστερήσεων σε όλα τα επίπεδα της μεταφορικής διαδικασίας.

Η εισαγωγή σύγχρονης οργάνωσης, διοίκησης, επικοινωνίας και αυτοματισμού εργασιών στη λειτουργία των λιμανιών που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια, θα απαιτήσει τελικά τη δημιουργία ενός πιο αυτοματοποιημένου λιμανιού που θα ενσωματώνει πλήρεις λειτουργίες Logistics τόσο στις εσωτερικές λειτουργίες του όσο και στις παρεχόμενες υπηρεσίες του και στις σχέσεις του με τους χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών.

Για το μέλλον, τα λιμάνια θα αυξάνουν το ρόλο τους σαν κέντρα διακίνησης και διανομής του φορτίου, ενώ η χρήση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών (EDI) θα είναι ένα στοιχείο κλειδί σε αυτήν την ανάπτυξη.

²⁴Rachel Foerster & Venkat Sarma (1995), "Information technology strategies for the 21st century, how to formulate an information technology strategy to ensure competitive advantage", Rachel Foerster & Associates, Beach Parc Illinois, USA.

1.5 Υπηρεσίες Logistics στους λιμένες

Ο ρόλος των λιμένων παγκοσμίως έχει αλλάξει. Δεν περιορίζεται μόνο στις αφίξεις και αναχωρήσεις πλοίων αλλά πλέον είναι οι καταλύτες που δημιουργούν ένα μεγάλο φάσμα εμπορικών ευκαιριών στις περιοχές που τα περικλείουν και παρέχουν ένα ευρύ φάσμα άλλων πρόσθετων υπηρεσιών. Για να γίνει πιο κατανοητός αυτός ο νέος ρόλος των λιμένων, θα χρειαστεί να θεωρήσουμε την έννοια της αλυσίδας των μεταφορών.

Η αλυσίδα των μεταφορών δεν ξεκινά από το λιμάνι, ούτε καν από το εργοστάσιο παραγωγής των τελικών προϊόντων. Ξεκινά από την θέση παραγωγής των πρώτων υλών και καταλήγει στον τελικό χρήστη σε μια ξένη χώρα. Κατά την διάρκεια της αλυσίδας οι πρώτες ύλες μετατρέπονται συνεχώς είτε σε ενδιάμεσες ύλες είτε σε τελικά προϊόντα. Για να πραγματοποιηθεί η παραπάνω διαδικασία και να ελαχιστοποιηθεί το συνολικό κόστος γίνεται η εφαρμογή μεθόδων διαχειριστικής υποστήριξης γνωστών σαν "logistics". Από την οπτική των logistics, τρεις είναι οι κύριοι λόγοι που κάνουν τα λιμάνια ικανά να παίξουν έναν πιο δυναμικό ρόλο, και τους δίνουν μια στρατηγική θέση στο σημερινό διεθνές σύστημα παραγωγής και εμπορίου²⁵ :

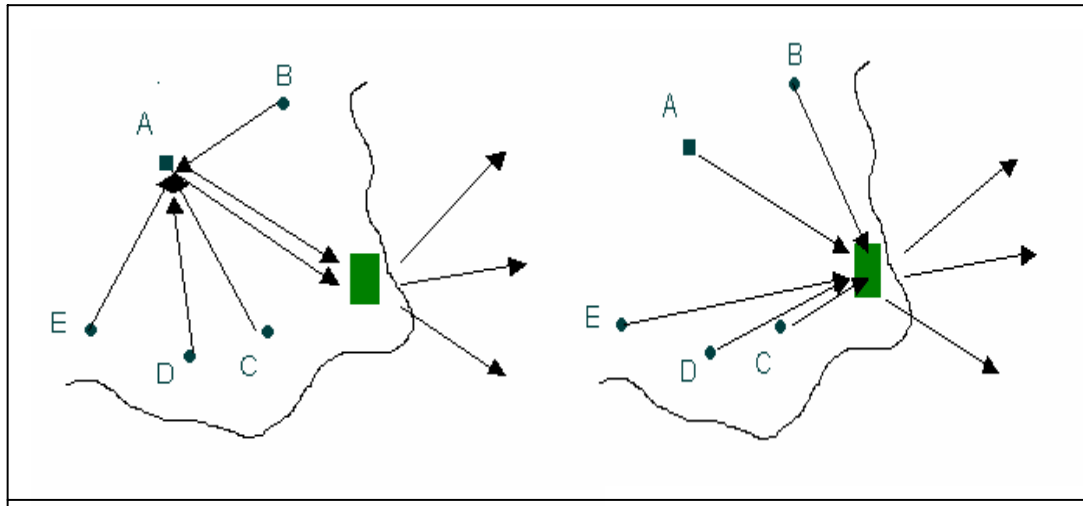
- 1) Τα λιμάνια είναι τα σημεία έναρξης και περάτωσης της θαλάσσιας μεταφοράς. Κατά την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, η θαλάσσια μεταφορά αποτελεί το τμήμα της συνολικής μεταφοράς όπου διακινούνται οι μεγαλύτερες ποσότητες φορτίου.
- 2) Τα λιμάνια είναι οι χώροι όπου η συμβολή διαφόρων παραγόντων της παραγωγής μπορεί να συνδυαστεί κατά ένα πλεονεκτικό τρόπο. Για παράδειγμα, αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο βιομηχανίες σιδήρου ή χάλυβα δημιουργούνται στις περιοχές λιμένων, χρησιμοποιώντας τις πρώτες ύλες που εισάγονται.
- 3) Τα λιμάνια είναι σημαντικά κέντρα πληροφόρησης καθώς αποτελούν τον μεγαλύτερο και πιο σημαντικό χώρο που συναντώνται οι διάφοροι παράγοντες της μεταφοράς, οι αποστολείς, οι διαμεταφορείς, οι πλοιοκτήτες, οι ναυτικοί

²⁵ Γιαννόπουλος Γ.(1998), "Θαλάσσιες Μεταφορές", εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.

πράκτορες, οι διανομείς του φορτίου καθώς και πολλοί άλλοι σχετικοί φορείς και εταιρείες.

Έτσι, όπως μπορούμε να δούμε στο σχήμα 1.2, από το παραδοσιακό λιμάνι ως σημείο διακίνησης φορτίων και επιβατών έχουμε περάσει στο λιμάνι-κόμβο προστιθέμενης αξίας και υπηρεσιών.

Σχήμα 1.1: Ο τρόπος παραγωγής-συναρμολόγησης μακριά από το λιμάνι, ο τρόπος παραγωγής-συναρμολόγησης στο λιμάνι.



Πηγή: Γιαννόπουλος Γ.(1998), “Θαλάσσιες Μεταφορές”, εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.

Μια νέα και τυπική δραστηριότητα Logistics ενός λιμένα σήμερα είναι η υπηρεσία διανομής του. Για όλα τα λιμάνια, αυτή είναι μια πρόκληση και μια μεγάλη εμπορική ευκαιρία. Σήμερα, μεγάλα λιμάνια στη Βόρειο Αμερική, Δυτική Ευρώπη και μερικές ασιατικές χώρες κάνουν μεγάλες προσπάθειες για την ανάπτυξη αυτής της νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας. Τα λιμάνια σε αναπτυσσόμενες χώρες θα πρέπει να πάρουν αυτό το θέμα σοβαρά και να προετοιμαστούν χωρίς καθυστέρηση για να αναπτύξουν εμπορικές λειτουργίες και να γίνουν κέντρα εξυπηρέτησης της διανομής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

” Διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια”

2.1. Οι βασικές λειτουργίες των λιμανιών.

Η κυριότερη λειτουργία ενός λιμανιού είναι ο χειρισμός του φορτίου μεταξύ των θαλάσσιων και των χερσαίων μέσων μεταφοράς και το αντίστροφο. Εκτός όμως από τη λειτουργία αυτή, σημαντικές υπηρεσίες που μπορεί να προσφέρονται από ένα λιμάνι είναι οι εξής ²⁶:

- **Λειτουργία παροχής υπηρεσιών προς τα πλοία**

Στόχος της λειτουργίας αυτής είναι η όσο το δυνατόν γρηγορότερη απελευθέρωση του πλοίου. Δηλαδή περιλαμβάνει ενέργειες που γίνονται για τον χειρισμό του φορτίου από τα αμπάρια του πλοίου στην αποβάθρα ή και το αντίστροφο. Για να πραγματοποιηθεί αυτό χρησιμοποιούνται γερανοί και κατάλληλος εξοπλισμός.

Οι βασικότερες υπηρεσίες που παρέχονται από ένα λιμάνι προς τα πλοία είναι:

- Η πλοήγηση,
- Η ρυμούλκηση,
- Ο καθορισμός της θέσης και του τρόπου προσόρμισης, αγκυροβολίας και παραβολής των πλοίων (θέσεις πλευρίσης ή πρυνοδέτησης) καθώς και πρόσδεση- απόδεση.
- Η χορήγηση νερού δια δικτύου ή πλωτών υδροφόρων,
- Η χορήγηση τηλεφωνικών συνδέσεων,
- Ο εφοδιασμός με τρόφιμα και εφόδια,
- Ο ανεφοδιασμός με καύσιμα,
- Οι δεξαμενισμοί,
- Οι επισκευές των πλοίων, και
- Οι σταθμοί υποδοχής κατάλοιπων.

²⁶Παρδάλη Α.(2001), *"Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων"*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

- **Λειτουργία χειρισμού του φορτίου στην αποβάθρα**

Η λειτουργία αυτή περιλαμβάνει τον χειρισμό του φορτίου στην αποβάθρα, δηλαδή την μεταφορά του, την διακίνηση αλλά και την αποθήκευσή του. Επίσης, στις διαδικασίες χειρισμού περιλαμβάνονται και δευτερεύοντες υπηρεσίες, όπως ο έλεγχος του φορτίου, το ζύγισμα, η ταξινόμηση, η αναβάθμιση καθώς και η επιδιόρθωση οι οποίες πρέπει να παρέχονται ταυτόχρονα.

Οι λιμενικές υπηρεσίες προς τα φορτία που παρέχονται από ένα σύγχρονο λιμάνι είναι οι εξής:

- Εκφόρτωση και φόρτωση του φορτίου,
- Υπηρεσίες διακίνησης του φορτίου μέσα στη λιμενική περιοχή,
- Αποθήκευση και στοιβάσια του φορτίου,
- Παράδοση και παραλαβή του φορτίου από τα χερσαία μέσα μεταφοράς, και
- Υπηρεσίες διαλογής, συσκευασίας ή και μεταποίησης εμπορευμάτων (κυρίως σε λιμενικές ελεύθερες ζώνες).

- **Λειτουργία παραλαβής και διανομής**

Η λειτουργία αυτή περιλαμβάνει τις ενέργειες που γίνονται έτσι ώστε να φύγει το φορτίο από το λιμάνι και να αρχίσει η διανομή του. Στην ουσία, η λειτουργία παραλαβής και διανομής αποτελεί το συνδετικό κρίκο με την ενδοχώρα. Προβλήματα μπορούν να εντοπιστούν στις μη συνδυασμένες συνδέσεις (σιδηροδρομικές ή οδικές) με την ενδοχώρα, στην κυκλοφοριακή συμφόρηση στις εισόδους των λιμένων καθώς και στο διαφορετικό ωράριο λειτουργίας των διαφόρων εμπλεκόμενων φορέων (τελωνείο, λιμεναρχείο κλπ).

- **Λειτουργίες "logistics"**

Οι λειτουργίες logistics που αναπτύσσονται σε ένα λιμάνι περιλαμβάνουν κέντρα υπηρεσιών που προσφέρουν ολοκληρωμένες λύσεις για ολόκληρη την αλυσίδα της μεταφορικής διαδικασίας.

- **Λιμενικές υπηρεσίες προς τους επιβάτες**

Οι λιμενικές υπηρεσίες προς τους επιβάτες αφορούν στην αποβίβαση ή επιβίβαση τους από και προς τα πλοία και στην διακίνηση των αποσκευών τους. Υπάρχει όμως και πλήθος άλλων βοηθητικών υπηρεσιών για την άνετη παραμονή των επιβατών στο λιμάνι (αίθουσες αναψυχής κ.α.) και βέβαια δυνατότητες γρήγορης και άνετης διακίνησης των επιβατών με άλλα μέσα μεταφοράς (χερσαία, εναέρια και ποτάμια).

2.2. Τα εμπορευματοκιβώτια και η εξέλιξη τους.

Ένας ευρύτερα αποδεκτός ορισμός για την έννοια του εμπορευματοκιβωτίου είναι: ένα αντικείμενο που ανήκει στον εξοπλισμό για μεταφορές, το οποίο: είναι μόνιμο μέσο φόρτωσης και κατά συνέπεια αρκετά στερεό για επαναλαμβανόμενες χρήσεις, έχει σχεδιαστεί ειδικά για να ευκολύνει την μεταφορά εμπορευμάτων χρησιμοποιώντας ένα ή περισσότερα μέσα μεταφοράς, χωρίς ενδιάμεσες μεταφορτώσεις, έχει επάνω του εξαρτήματα που επιτρέπουν τον άμεσο χειρισμό και ιδιαίτερα όταν τα κιβώτια πρέπει να μεταφορτωθούν από το ένα μέσο μεταφοράς σε άλλο, έχει σχεδιαστεί για να γεμίζεται και να αδειάζει εύκολα, και τέλος, έχει σταθερό όγκο, συνήθως $1 \text{ m}^3 (=35,3\text{ft}^3)$ ή και μεγαλύτερο ²⁷.

Εναλλακτικά, μπορούμε να πούμε ότι: το εμπορευματοκιβώτιο είναι ένα μεγάλο κατάλληλα κατασκευασμένο κιβώτιο από σίδηρο, αλουμίνιο ή και από τον συνδυασμό αυτών των υλικών, με το οποίο είναι δυνατή η μεταφορά μεγάλων φορτίων εμπορευμάτων, παρέχει μεγάλη ευκολία φόρτωσης, εκφόρτωσης και συσκευασίας. Οι πόρτες μπορούν να ασφαλιστούν και να σφραγιστούν προσφέροντας έτσι καλύτερη προστασία από τις φθορές και τις κλοπές. Ο ατσάλινος σκελετός είναι αρκετά δυνατός ώστε να μπορεί να αντέχει και τα άλλα εμπορευματοκιβώτια που θα στοιβαχτούν πάνω του. Τέλος, το μεγάλο του πλεονέκτημα είναι ότι μπορεί να μεταφερθεί και να ρυμουλκηθεί με τα διάφορα μεταφορικά μέσα ²⁸. Με λίγα λόγια, εμπορευματοκιβώτιο είναι ένα μεγάλο κιβώτιο μεταφοράς διαφόρων εμπορευμάτων.

Τα εμπορευματοκιβώτια περιγράφονται συμβατικά σύμφωνα με το μέγεθός τους σε διεθνείς μονάδες. Τα πιο κοινά εμπορευματοκιβώτια είναι 40 πόδια (περίπου 13

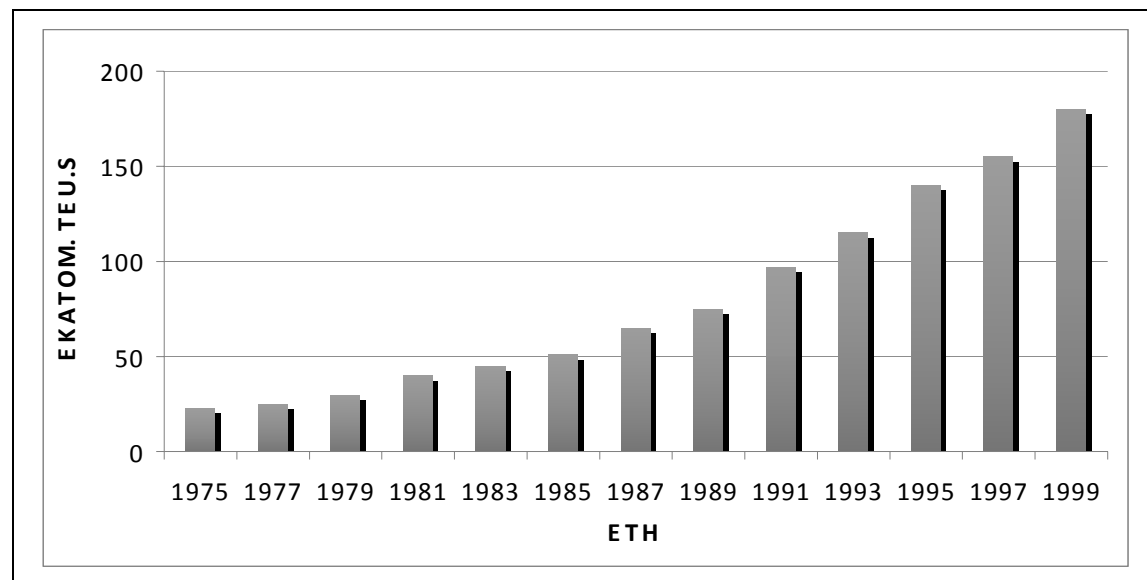
²⁷Ο.Π.Ε. Οργανισμός Προώθησης Εξαγωγών, "Διακίνηση του Εξαγωγίμου Προϊόντος", Ι.Ε.Σ. Ιστιντούτο Εξαγωγικών Σπουδών, Αθήνα 1991.

²⁸Παρδάλη Α.(2001), "Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων", εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

μέτρα) μήκος, 8 πόδια πλάτος και 8 πόδια και 6 ίντσες ύψος (86 κυβικά μέτρα, 34 τόνοι). Ο αριθμός εμπορευματοκιβωτίων σε οποιαδήποτε αποστολή εκφράζεται χαρακτηριστικά σε TEU (Twenty feet Equivalent Units: ισοδύναμες μονάδες είκοσι ποδιών). Η χωρητικότητα ενός πλοίου εμπορευματοκιβωτίων εκφράζεται επίσης σε TEU.

Η χρήση εμπορευματοκιβωτίων προκάλεσε επανάσταση στις θαλάσσιες μεταφορές και στον κλάδο των μεταφορών γενικότερα. Το πρώτο με τη σημερινή του μορφή εμπορευματοκιβώτιο χρησιμοποιήθηκε το 1953 για χερσαία μεταφορά και επινοήθηκε από τον αμερικανό Malcolm Mclean. Η εμφάνιση του εμπορευματοκιβωτίου στις θαλάσσιες μεταφορές έγινε το 1956 στις ΗΠΑ ενώ παράλληλα δεξαμενόπλοια κατασκευάστηκαν σε πλοία για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Στην συνέχεια, πρώτη η εταιρία μεταφορών «Sea-Land Service Ltd» υιοθέτησε το νέο σύστημα μεταφορών. Κατά το 1973 η εταιρία αυτή ήταν κάτοχος 45.000 εμπορευματοκιβωτίων ²⁹. Μαζικά τα εμπορευματοκιβώτια εμφανίζονται στη Δ. Ευρώπη περί το 1960 και παρουσιάζουν από τότε μια συνεχή αύξηση.

Διάγραμμα 2.1: Παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.



Πηγή: Παρδάλη Α.(2001), *"Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων"*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

²⁹Αμπακούμκιν Κ.(1990), *"Μοναδοποιημένα φορτία- Συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων"*, εκδόσεις Συμμετρία.

Με μια ιστορία που ξεκινά ουσιαστικά στις αρχές της δεκαετίας του 1960, η καθιέρωση των εμπορευματοκιβωτίων οφείλεται στην ανάγκη για ταχύτερη, ασφαλέστερη και φθηνότερη μεταφορά κάθε λογής φορτίων. Η μεγαλύτερη όμως ανάπτυξη στην ιστορία των εμπορευματοκιβωτίων έλαβε χώρα τη δεκαετία του 1980 όταν εξειδικευμένες εταιρείες εκμίσθωσης εμπορευματοκιβωτίων έγιναν σημαντική δύναμη στην αγορά. Οι εταιρείες αυτές δραστηριοποιούνταν κυρίως στην αγορά της Β. Αμερικής, ενώ τα μεγαλύτερα ποσοστά στόλων εμπορευματοκιβωτίων ανήκουν σε θαλάσσιους μεταφορείς άλλων χωρών.

Οι σύγχρονες τάσεις στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, οι οποίες επηρεάζουν τις λιμενικές επενδύσεις είναι οι εξής³⁰:

- Ναυπήγηση πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας (γιγαντισμός των πλοίων) που επωφελούνται από τις οικονομίες κλίμακας.
- Ανάγκη για ευρύτερη χρήση του round the world συστήματος μεταφοράς (μοναδοποίησης της παγκόσμιας αγοράς εμπορευματοκιβωτίων σε μία μόνο γραμμή και κατά συνέπεια τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας).
- Σχεδιασμός πλοίων με την προοπτική επιμήκυνσης (ώστε να μπορούν να ανταποκρίνονται σε κάθε μεταβολή της αγοράς).
- Ανάγκη για καλύτερη οργάνωση του door to door συστήματος μεταφοράς.
- Ζήτηση για πλοία-feeder με μεγαλύτερη χωρητικότητα.
- Οι συνεργασίες στον ευρύτερο χώρο περί τη λιμενική δραστηριότητα.

³⁰Χλωμούδης Κ.(2005), "Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία", Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς

2.2.1. Πλεονεκτήματα της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων.

Η χρήση εμπορευματοκιβωτίων προκάλεσε επανάσταση στις μεταφορές που συνδέεται με μια σειρά πλεονεκτημάτων ³¹ :

- 1) Το φορτίο πλέον δεν είναι ένα σύνολο από άνισα πακέτα και κασόνια, αλλά μετατράπηκε σε μια μεταφορική μονάδα.
- 2) Η μοναδοποίηση του φορτίου έχει ως αποτέλεσμα την εντυπωσιακή μείωση του χρόνου φόρτωσης και εκφόρτωσης και ταυτόχρονα την αύξηση της δυνατότητας για μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων φορτίου.
- 3) Χρησιμοποιώντας εμπορευματοκιβώτια κερδίζουμε χώρο στο πλοίο, στο βαγόνι ή στο φορτηγό κάνοντας έτσι την μεταφορά πολύ οικονομική.
- 4) Οι κλοπές μειώνονται καθώς ο κλέφτης δεν μπορεί να σηκώσει ένα εμπορευματοκιβώτιο, γεγονός που ήταν πολύ σύνηθες με το συμβατικό γενικό φορτίο.
- 5) Το φορτίο είναι πλήρως προστατευμένο από καιρικές και άλλες δυσμενείς συνθήκες.
- 6) Παρέχεται μεγάλη ασφάλεια από ζημιές και φθορές κατά τη μεταφορά.
- 7) Μειώνεται αισθητά η γραφειοκρατία καθώς η διαχειρίστρια εταιρεία έχει να ετοιμάσει λιγότερα έγγραφα απ' όσα χρειάζονταν για το πλήθος των συμβατικών γενικών φορτίων.
- 8) Μειώνεται το κόστος ασφάλισης αφού δεν είναι πια ανάγκη να διαχειρίζονται τα πακέτα χωριστά.

Συμπερασματικά, το βασικότερο πλεονέκτημα που προκύπτει από την χρήση εμπορευματοκιβωτίων είναι η μείωση του κόστους σε όλες σχεδόν τις φάσεις της μεταφορικής διαδικασίας.

³¹ Παρδάλη Α.(2001), *"Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων"*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

2.2.2. Μειονεκτήματα της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων.

Τα μειονεκτήματα από την χρήση εμπορευματοκιβωτίων είναι σαφώς λιγότερα από τα πλεονεκτήματα, αλλά δεν παύουν να είναι σημαντικά και να παίζουν μεγάλο ρόλο στην μεταφορική διαδικασία. Τα κυριότερα μειονεκτήματα είναι:

- 1) Το μεγαλύτερο μειονέκτημα της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων είναι το κεφαλαιακό κόστος των απαιτούμενων εγκαταστάσεων το οποίο είναι τεράστιο.
- 2) Επίσης, τυπικά προβλήματα παρουσιάζονται στην φορτοεκφόρτωση σε λιμάνια του τρίτου κόσμου που δεν διαθέτουν ειδικούς εξοπλισμούς χειρισμού. Η λύση σε αυτό το πρόβλημα δόθηκε με την τοποθέτηση γερανών πάνω στο πλοίο έτσι ώστε να είναι ανεξάρτητο από τις χερσαίες εγκαταστάσεις. Τέτοιοι γερανοί βέβαια είναι ακριβοί.
- 3) Τέλος, άλλο σημαντικό πρόβλημα είναι η διασφάλιση της επιστροφής του πλοίου με γεμάτα εμπορευματοκιβώτια. Πολλές φορές δεν υπάρχει φορτίο για την επιστροφή με αποτέλεσμα το ταξίδι να μην συμφέρει οικονομικά.

2.3. Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Η μοναδοποίηση στα φορτία οδήγησε στη διαμόρφωση ειδικών χώρων για τη στοίβαξη τους στα πλοία και αργότερα στη ναυπήγηση ειδικών πλοίων που προσφέρονται ειδικά για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Τα εμπορευματοκιβώτια επέβαλαν στην αρχή τη διαμόρφωση ειδικών χώρων μέσα στο κήτος για την ασφαλή και εύκολη στοίβαξή τους. Η κυριότερη επιταγή ήταν η διαμόρφωση διαφραγμάτων, με τα οποία το κήτος χωρίστηκε σε κυψέλες, ικανές για την αντιστήριξη και προστασία των εμπορευματοκιβωτίων. Ανοίγματα κατάλληλου μεγέθους προβλέφθηκαν για την εύκολη φορτοεκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων.

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρίζονται σήμερα σε 2 μεγάλες κατηγορίες ³²:

1. Πλοία που μεταφέρουν μόνο εμπορευματοκιβώτια και που η φορτοεκφόρτωση τους γίνεται με ανυψωτικά μέσα (Lo-Lo),
2. Τα πλοία που τα φορτία τους βασικά είναι τροχοφόρα αυτοκίνητα ελκυσόμενα (Ro-Ro).

Υπάρχουν όμως και μικτοί τύποι πλοίων:

- Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κιβωτιοφόρα).

Οι πρώτες μορφές προήλθαν από την μετασκευή πλοίων γενικού φορτίου. Τα σύγχρονα πλοία εμπορευματοκιβωτίων είναι κυψελωτά. Διαφράγματα χωρίζουν το κήτος σε κυψέλες, όπου τοποθετούνται τα εμπορευματοκιβώτια. Κατά τη φόρτωση τα βαρύτερα εμπορευματοκιβώτια τοποθετούνται χαμηλότερα. Η χωρητικότητα εκφράζεται συνήθως σε αριθμό εμπορευματοκιβωτίων ISO των μεγεθών που μπορούν να μεταφερθούν, ή του ισοδύναμου αριθμού εμπορευματοκιβωτίων 20ft. Στο ανώτερο κατάστρωμα στοιβάζονται τα εμπορευματοκιβώτια που είναι ελαφρότερα. Τα εμπορευματοκιβώτια ασφαλίζονται με πύρους σε ειδικές υποδοχές των καταστρώματων, ή μέσα στις κυψέλες με δοκούς-οδηγούς. Πολλά πλοία διαθέτουν ανελκυστήρες κατακόρυφου και οριζόντιας κίνησης για τις εσωτερικές μετακινήσεις των εμπορευματοκιβωτίων.

- Οχηματαγωγά πλοία.

Η αποθήκευση είναι γενικά οριζόντια και γίνεται με κύλιση των φορτίων. Η φόρτωση- εκφόρτωση γίνεται με τα μέσα διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων στα οδικά δίκτυα ή παρεμφερή. Το φορτίο βρίσκεται επάνω στο φορτηγό αυτοκίνητο ή σε συρόμενη βάση (trailer). Ελκυστήρες τοποθετούν τα trailers στα καταστρώματα του πλοίου ή τα παραλαμβάνουν. Φυσικά μεταφέρονται και μικρότερα οχήματα (π.χ. επιβατικά). Έτσι η μεταφορά του φορτίου ουσιαστικά γίνεται χωρίς αλλαγή μέσου. Τα καταστρώματα επικοινωνούν με ράμπες ή με ειδικές πλατφόρμες ή ανελκυστήρες.

³²Αμπακούμκιν Κ.(1990), "Μοναδοποιημένα φορτία- Συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων", εκδόσεις Συμμετρία.

- Φορτηγιοφόρα πλοία (Barge Carriers) – ποντοπόρες φορτηγίδες.

Η μεταφορά των φορτηγίδων γίνεται επί του καταστρώματος, σε μια ή δύο σειρές και στα κήτη του πλοίου. Χαρακτηριστικό των πλοίων αυτών είναι η δυνατότητα που έχουν να εκτελούν με ίδια μέσα τη φορτοεκφόρτωση των φορτηγίδων μακριά από τα κρηπιδώματα και χωρία λιμενικές ευκολίες. Οι φορτηγίδες μπορεί κατόπιν να ρυμουλκούνται προς τους λιμενικούς χώρους και χωρίς καθυστέρηση του μητρικού πλοίου να φορτοεκφορτώνονται. Το σύστημα καθιερώθηκε με την ονομασία float-on-float off. Οι φορτηγίδες είναι βασικά πλοία με ορθογωνική κάτοψη και ορθογωνική τομή, που εξασφαλίζουν μια απλότητα και άρα οικονομία κατασκευής.

2.4. Οι κυριότεροι θαλάσσιοι δρόμοι της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

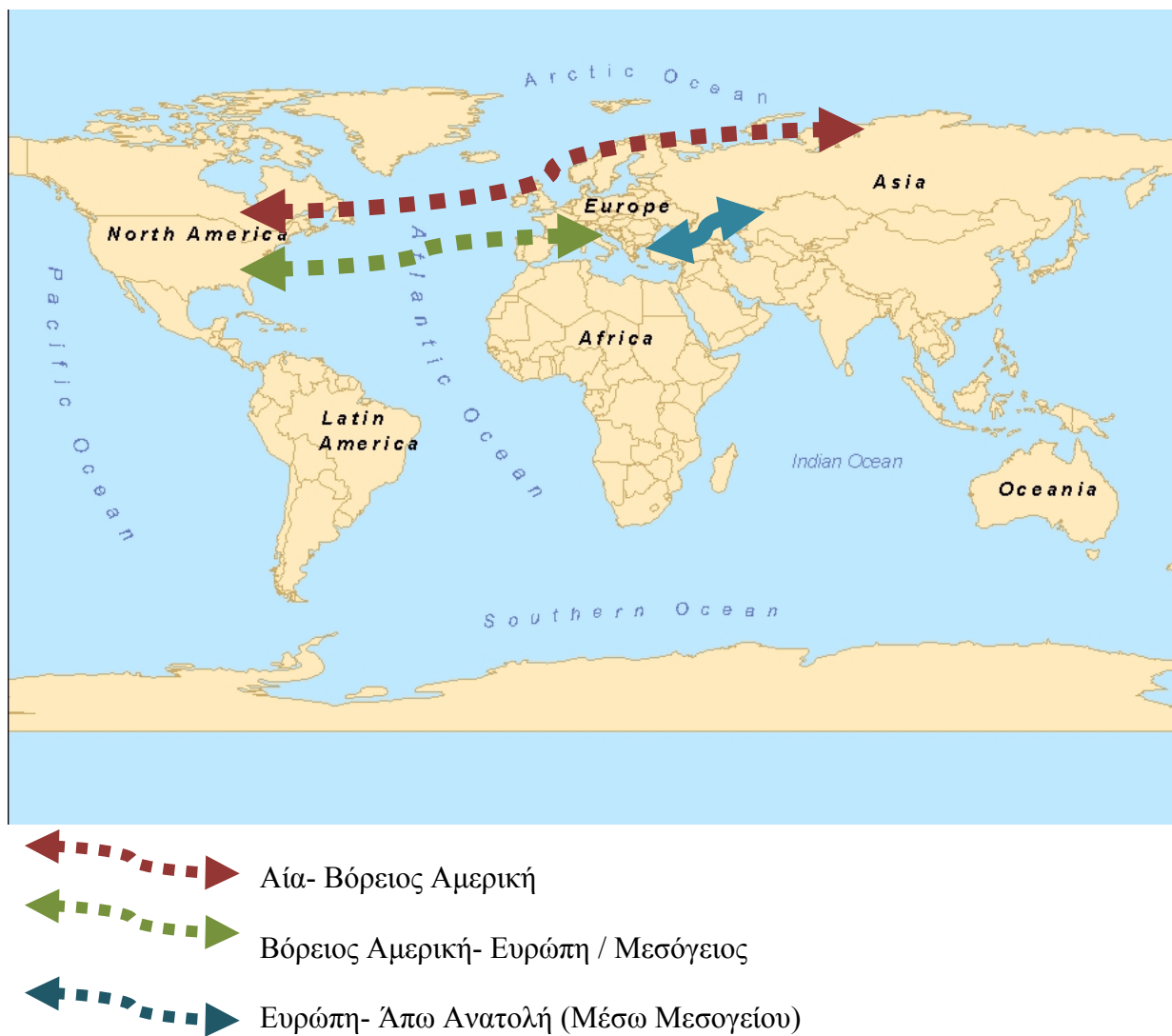
Οι κυριότεροι θαλάσσιοι δρόμοι των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως είναι τρεις. Οι διαδρομές Ασία-Βόρειος Αμερική (TransPacific), οι διαδρομές Βόρειος Αμερική-Ευρώπη/ Μεσόγειος (TransAtlantic) και οι διαδρομές Ευρώπη-Απω Ανατολή μέσω της Μεσογείου (Europe-FarEast)³³.

Οι ροές εμπορίου TransPacific ενώνουν τα μεγάλα βιομηχανικά κέντρα, τη Βόρειο Αμερική, την Ευρώπη και την Ασία, και χειρίζονται το 44% του συνολικού φορτίου. Σε αυτές τις διαδρομές απασχολείται το 60% του στόλου πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και πολλά από αυτά χωρητικότητας μεγαλύτερης των 200 TEU. Οι ροές εμπορίου TransAtlantic που λειτουργούν στις τρεις βιομηχανικές και αναπτυσσόμενες περιοχές του νοτίου ημισφαιρίου χειρίζονται το 22% του συνολικού εμπορίου. Τέλος, οι θαλάσσιες διαδρομές Europe-FarEast αφορούν γραμμές Ανατολής-Δύσης.

Συμπερασματικά, μπορεί να ειπωθεί πως η μεγαλύτερη κίνηση μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αφορά το εμπόριο Ασία-Βόρειος Αμερική, ακολουθεί αυτό της Ασίας-Ευρώπης και το μικρότερο μερίδιο αφορά τις διαδρομές Βόρειος Αμερική-Ευρώπη/ Μεσόγειος.

³³ Παρδάλη Α.(2001), *"Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων"*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

Χάρτης 2.1: Οι κυριότεροι θαλάσσιοι δρόμοι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.



Επεξεργασία χάρτη: Πανοπούλου Βάσω.

2.5. Οι τερματικοί σταθμοί που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια.

Ένας τερματικός σταθμός διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να έχει διαθέσιμο όλον τον απαραίτητο εξοπλισμό ώστε να επιτρέπει στα πλοία να αγκυροβολούν ασφαλώς και να επιτρέπει τον αποτελεσματικό χειρισμό των φορτίων, ανάμεσα στο πλοίο και στον χώρο αποθήκευσης ή τα χερσαία μεταφορικά μέσα ή τις φορτηγίδες. Με λίγα λόγια, ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων συνδέει τα θαλάσσια με τα χερσαία και ποτάμια μεταφορικά μέσα, παρέχοντας υπηρεσίες για το χειρισμό και τον έλεγχο της κίνησης των εμπορευματοκιβωτίων από τα πλοία στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και αντίστροφα.

Μερικοί παράγοντες ιδιαίτερης σημασίας σε ότι αφορά τις λειτουργίες του τερματικού είναι:

- Η ύπαρξη μεγάλου βάθους (ώστε να αποφεύγεται υπερβολική βυθοκόρηση).
- Οι ωκεανογραφικές και μετεωρολογικές συνθήκες να είναι τέτοιες ώστε οι κινήσεις των πλοίων και οι λειτουργίες του λιμένα να διακόπτονται πολύ σπάνια.
- Ο λιμένας πρέπει να παρέχει καλές διευκολύνσεις πλοήγησης, διαθεσιμότητα ρυμουλκών και πιλότων και υπηρεσίες διάσωσης οποιαδήποτε ώρα της ημέρας ή της νύχτας.
- Ο εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης (γερανοί, οχήματα μεταφοράς κτλ)
- Επαρκείς υπηρεσίες πρέπει να είναι διαθέσιμες στην αποβάθρα και εκεί πρέπει να υπάρχουν κατάλληλες συνθήκες για ανταλλαγή πληρώματος.
- Η καλή μεταφορική σύνδεση με την ενδοχώρα να είναι απαραίτητη.
- Ικανοποιητικά μέτρα ασφάλειας, μέτρα πυρόσβεσης και υπηρεσίες εκτάκτου ανάγκης.
- Προστασία του περιβάλλοντος και έλεγχος της ρύπανσης.
- Αποτελεσματικότητα και απλότητα των διοικητικών διαδικασιών.

Τα τερματικά για τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να εξυπηρετούν τα σκάφη όσο το δυνατόν γρηγορότερα. Είναι απαραίτητο:

- Τα σκάφη να μη περιμένουν για την προσόρμιση και η διαδικασίες πρόσδεσης να μπορούν να επιτευχθούν γρήγορα.
- Οι διαδικασίες χειρισμού των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων να διενεργούνται σε εικοσιτετράωρη βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- Μεγάλες περιοχές συσσώρευσης να είναι διαθέσιμες, εξοπλισμένες με άριστες οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις.

Όσον αφορά στις υπηρεσίες που παρέχονται από τους τερματικούς εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να ισχύουν τα εξής:

Η περιοχή αποθήκευσης πρέπει να εγκατασταθεί, όπου είναι δυνατόν, ακριβώς πίσω από την αποβάθρα καθώς οι διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης απαιτούν όλο το μήκος της αποβάθρας.

Εγκαταστάσεις γερανών εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να σχεδιαστούν από κοινού με την ίδια την αποβάθρα επειδή οι γερανοί χειρισμού με ατσάλινους σκελετούς ασκούν πολύ μεγάλες δυνάμεις (κάθετες δυνάμεις λόγω του βάρους των γερανών ατσάλινων σκελετών και οριζόντιες δυνάμεις λόγω των ανέμων).

Το μέσο μήκος των αποβάθρων για τα μεγάλα πλοία εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να είναι 250-300 μέτρα (150 μέτρα για τα τροφοδοτικά πλοία). Εάν απαιτούνται πολλές αποβάθρες, είναι προτιμότερο να χτιστούν σε σειρά προκειμένου να επιτραπεί στους γερανούς να λειτουργήσουν σε οποιαδήποτε αποβάθρα.

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων απαιτεί μια μεγάλη περιοχή αποθήκευσης και μια καλά ελεγχόμενη λειτουργική οργάνωση. Η απαραίτητη περιοχή εξαρτάται από την κίνηση, από το εάν ο χώρος πρέπει να παρασχεθεί για έναν σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, από τον εξοπλισμό χειρισμού, το υιοθετημένο ύψος στοιβασίας (τα εμπορευματοκιβώτια στοιβαγμένα από 1 έως 5 το ένα πάνω στο άλλο) και τον μέσο χρόνο παραμονής. Στην πράξη συχνά διαπιστώνεται ότι η στοιβασία τριών φορτωμένων εμπορευματοκιβωτίων εισαγωγών ενδείκνυται για αποτελεσματικό χειρισμό. Υπάρχουν βέβαια δυνατότητες για στοιβασία μέχρι 6 εμπορευματοκιβώτια, όπως στο λιμάνι της Σιγκαπούρης όπου υπάρχει πρόβλημα έλλειψης χώρου.

2.6. Τάσεις ιδιωτικοποίησης των τερματικών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων.

Στο παρελθόν το επικρατούν σχήμα για τα λιμάνια ήταν να διοικούνται από τις τοπικές ή κεντρικές κυβερνήσεις ή από κυβερνητικούς οργανισμούς. Σήμερα, οι κυριότεροι φορείς διοίκησης των λιμανιών είναι η Δημοτική Αρχή στην οποία ανήκει το λιμάνι, το Κράτος και οι Αυτόνομοι οργανισμοί. Οι φορείς αυτοί αποκαλούνται γενικά «Λιμενικές Αρχές».

Τα σύγχρονα λιμάνια αντιμετωπίζουν μεγάλες αδυναμίες και σημαντικά προβλήματα τις τελευταίες δεκαετίες. Ο αριθμός των εργαζομένων μειώνεται δραματικά, ενώ ταυτόχρονα απαιτούνται αυξημένες ικανότητες και γνώσεις οι οποίες να ανταποκρίνονται στις ανάγκες του αποτελεσματικού χειρισμού των νεοεισαχθεισών τεχνολογιών. Η μεγαλύτερη αδυναμία όμως των σημερινών λιμανιών είναι οι καθυστερήσεις. Οι χρήστες των λιμανιών ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για την ποιότητα των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών. Βασικά στοιχεία της ποιότητας καθορίζονται από το χρόνο αναμονής και το χρόνο εξυπηρέτησης του πλοίου στο λιμάνι. Ο μόνος τρόπος για να μειωθούν οι καθυστερήσεις είναι να βελτιωθεί το επίπεδο των λιμενικών υπηρεσιών και κυρίως να γίνουν αλλαγές στην δομή και στη διοίκηση του λιμανιού. Η επίτευξη των παραπάνω απαιτεί management βασισμένο σε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Τα κριτήρια για την ιδιωτικοποίηση ενός λιμανιού είναι³⁴:

- Η ανάγκη για νέες επενδύσεις στην υποδομή και την ανωδομή του λιμανιού
- Η υιοθέτηση του “know-how” και της αποτελεσματικότητας του ιδιωτικού τομέα
- Η ανάγκη να απαλλαγεί το κράτος από το κόστος των επενδύσεων στα λιμάνια που επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό και τους πολίτες μέσω της φορολογίας και
- Η εισαγωγή ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων στη διαχείριση των λιμανιών.

³⁴ Παρδάλη Α.(2001), *"Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων"*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

Αν ορίσουμε ποιες από τις δραστηριότητες ενός λιμένα ανήκουν στην αρμοδιότητα του δημοσίου και ποιες του ιδιωτικού τομέα, καθίσταται δυνατόν να καθορίσουμε και το βαθμό ιδιωτικοποίησης του λιμανιού. Έτσι έχουμε τέσσερις χαρακτηριστικές περιπτώσεις (πίνακας 2.1).

Πίνακας 2.1 : Μορφές ιδιωτικοποίησης

	Ρυθμίσεις	Κυριότητα υποδομών	Διαχείριση
ΚΡΑΤΙΚΟ	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια
ΙΔΙΩΤΙΚΟ I	Δημόσια	Δημόσια	Ιδιωτική
ΙΔΙΩΤΙΚΟ II	Δημόσια	Ιδιωτική	Ιδιωτική
ΙΔΙΩΤΙΚΟ III	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική

Πηγή: Παρδάλη Α.(2001), "Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων", εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

ΚΡΑΤΙΚΟ λιμάνι είναι αυτό στο οποίο δεν υπάρχει καθόλου ιδιωτική συμμετοχή. Σ αυτή την περίπτωση και τα τρία στοιχεία –ρυθμίσεις, κυριότητα υποδομών, διαχείριση είναι στην αρμοδιότητα του κράτους. Παραδείγματα τέτοιων λιμανιών συναντώνται στη Σιγκαπούρη, την Ινδία, το Ισραήλ, την Ελλάδα και σε πολλές χώρες της Αφρικής.

Το πρώτο στοιχείο που συνήθως παραχωρείται στον ιδιωτικό τομέα είναι η διαχείριση (δικαίωμα χειρισμού του φορτίου). Την μορφή αυτής της ιδιωτικοποίησης μπορούμε να την περιγράψουμε σαν ΙΔΙΩΤΙΚΟ I και ισχύει για τα τερματικά διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων.

Όταν δύο στοιχεία, η διαχείριση και η κυριότητα των υποδομών ελέγχονται από τον ιδιωτικό τομέα τότε αναφερόμαστε στο ΙΔΙΩΤΙΚΟ II. Στην περίπτωση αυτή η λιμενική αρχή διατηρεί μόνο τον έλεγχο των ρυθμίσεων. Η μορφή αυτή δεν συνίσταται για μεγάλα λιμάνια με πολλούς χρήστες.

Τέλος, η περίπτωση στην οποία και τα τρία στοιχεία περιέρχονται στην αρμοδιότητα του ιδιωτικού τομέα, αναφέρεται σαν μορφή ΙΔΙΩΤΙΚΟ III. Σ αυτή τη μορφή ιδιωτικοποίησης το κράτος δεν έχει καμία συμμετοχή στις λιμενικές δραστηριότητες και απέχει πλήρως από τις διαδικασίες σχεδιασμού και επίβλεψης.

Έχει ενδιαφέρον να δούμε στην πράξη ποια από τις πιο πάνω μορφές ιδιωτικοποίησης έχει επικρατήσει στην παγκόσμια λιμενική βιομηχανία διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Από τα 100 μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια του κόσμου (βλέπε

πίνακα 2.2) έχουμε επτά (τις νότιες Αφρικής για ελάχιστο ακόμη χρόνο με βάση τους σχεδιασμούς τους, του Ισραήλ και της Σιγκαπούρης) των οποίων και οι τρεις δραστηριότητες ανήκουν μόνο στο δημόσιο τομέα, ογδόντα οκτώ των οποίων οι δύο πρώτες δραστηριότητες ανήκουν στο δημόσιο και η Τρίτη στον ή και στον ιδιωτικό τομέα, δύο (Τίλμπουρι και Φέλιξστοου) των οποίων στο δημόσιο ανήκει αποκλειστικά η πρώτη δραστηριότητα και οι άλλες δύο στον ιδιωτικό και τρία λιμάνια (Σαουθάμπτον, Λίβερπουλ, Τάμεση), όπου το κράτος απέχει ολικά από τις διαδικασίες επίβλεψης, σχεδιασμού και διαχείρισης του λιμανιού.

Πίνακας 2.2: Ο βαθμός ιδιωτικοποίησης στα 100 μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια του κόσμου που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια.

	ΔΗΜΟΣΙΟ	ΙΔΙΩΤΙΚΟ Ι	ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΙΙ	ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΙΙΙ
Αριθμός Λιμένων	7	88	2	3

Πηγή: Παρδάλη Α.(2001), *"Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων"*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

”Διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά”

3.1 Το λιμάνι του Πειραιά στη γεωγραφία των Μεταφορών.

Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι ο γεωγραφικός παράγοντας (η κατανομή της ξηράς και της θάλασσας, η ροή των ποταμών, τα θαλάσσια ρεύματα, το κλίμα, οι πάγοι κ.α.) μένει αμετάβλητος για πολύ μεγάλες περιόδους. Εκείνο όμως που αλλάζει στο χρόνο είναι ο τρόπος που ο γεωγραφικός παράγοντας επιδρά στην οικονομική εξέλιξη της ανθρωπότητας. Έτσι, η γεωγραφική θέση κάποιου λιμανιού μπορεί να είναι ευνοϊκή ή δυσμενής, μόνο όταν συνδυάζεται και με άλλους παράγοντες όπως η ανακάλυψη νέων πηγών πλούτου, η δημιουργία νέων θαλάσσιων δρόμων, η διάνοιξη διωρύγων (Σουέζ, Παναμά κ.α.)³⁵.

Η Ελλάδα τοποθετημένη δίπλα στο πρώην Ανατολικό Μπλοκ, στη Βόρεια Αφρική και στη διώρυγα του Σουέζ αποτελεί μια προφανή πύλη για την προσέγγιση πλοίων από την Ανατολή (Άπω και Μέση), με στόχο τόσο τις αναπτυσσόμενες αγορές της Ανατολικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας, όσο και την Ευρωπαϊκή Ένωση (βλέπε χάρτη 3.1). Καθώς οι αγορές αυτές έως και τις αρχές της δεκαετίας του 1990 ήταν κλειστές, η Ελλάδα ανέπτυξε τον εμπορικό της στόλο, όπου οι ιδιώτες διέθεταν και μεγαλύτερη τεχνογνωσία. Η ανάπτυξη του εμπορικού στόλου της Ελλάδας βασίστηκε κυρίως στην ιδιωτική πρωτοβουλία, με παροχή κάποιων διευκολύνσεων από το κράτος.

Η Ελλάδα ωστόσο, υπήρξε διεθνές μεταφορικό και εμπορικό κέντρο λόγω της γεωγραφικής της θέσης από τον χρυσό αιώνα του Περικλή. Δεν είναι τυχαίο, άλλωστε, ότι πριν από έναν αιώνα ονομάστηκε «σταυροδρόμι των τριών ηπείρων». Έτσι, λοιπόν, η Ελλάδα έχει να επιδείξει μακρά ιστορία στις θαλάσσιες μεταφορές από χώρα σε χώρα.

Πιο συγκεκριμένα, ο Πειραιάς βρίσκεται στα νοτιοδυτικά παράλια της Αττικής, στον μυχό του Σαρωνικού κόλπου, σε απόσταση οκτώ χιλιομέτρων από την Αθήνα αποτελώντας έτσι την κυριότερη πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας. Αποτελεί χερσόνησο, που εκτείνεται ανάμεσα στον Φαληρικό όρμο -ανατολικά- και στον Κορυδαλλό- βορειοδυτικά. Η γεωγραφική θέση του καθορίζεται από τις συντεταγμένες, 37° 56' Β. πλάτους, 23° 39' Α. μήκους (Γκρήνουιτς). Το κλίμα της

³⁵ Παρδάλη Α.(2001), *"Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων"*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

περιοχής είναι εύκρατο , με κύρια χαρακτηριστικά την ξηρότητα της ατμόσφαιρας και τις περιορισμένες βροχοπτώσεις ³⁶.

Με μικρή απόκλιση από τους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους, το λιμάνι του Πειραιά κατέχει κομβική γεωγραφική θέση στο σταυροδρόμι Ασίας- Αφρικής- Ευρώπης, ως το μόνο ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο με τις απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Χάρτης 3.1: Το λιμάνι του Πειραιά στη γεωγραφία των μεταφορών.



Επεξεργασία χάρτη: Πανοπούλου Βάσω.

³⁶Μαλλικούτη Σ. (2004), □Πειραιάς 1832-1912, λειτουργική συγκρότηση και πολεοδομική εξέλιξη□, Αθήνα.

Όσον αφορά στο εμπορικό λιμάνι τώρα, λειτουργεί σε μικρή απόσταση από το κέντρο του Πειραιά, σε γεωγραφικά ιδανική θέση, χωρίς παλίρροια και με μεγάλο φυσικό βάθος (φτάνει τα 18 μέτρα). Στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού υπάρχουν ναυπηγία (η μεγαλύτερη μόνιμη δεξαμενή της Μεσογείου βρίσκεται στις εγκαταστάσεις του ναυπηγείου Σκαρामαγκά), καθώς επίσης και εκτεταμένη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Επίσης, στην περιοχή του Ασπροπύργου υπάρχουν τα Ελληνικά Δωλίστήρια.

Πίνακας 3.1: Αποστάσεις του Λιμένα Πειραιά από τα γειτονικά λιμάνια.

Λιμάνια	Απόσταση (ναυτ. μίλια)	Ώρες
Θεσσαλονίκη	252	11
Κωνστ/πολη	352	15
Port Said	593	25
Ashdod	657	27
Constanza	548	23
Koper	835	35
Genoa	972	41
Marsaxlokk	517	22
Novorossiysk	808	34
Gibraltar	1.481	65

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Το λιμάνι του Πειραιά, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου, αποτελεί κομβικό σημείο επικοινωνίας της νησιωτικής Ελλάδας με την ελληνική και ευρωπαϊκή ενδοχώρα και διεθνές κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου στην Μεσόγειο.

Χάρτης 3.2 : Αποστάσεις από το λιμάνι του Πειραιά.



Πηγή δεδομένων: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Επεξεργασία χάρτη: Πανοπούλου Βάσω.

Η Μεσόγειος είναι ένας ευρύς, ιστορικός και ιδιαίτερα σημαντικός χώρος τόσο πολιτικά όσο και οικονομικά. Κύριο χαρακτηριστικό της αποτελεί το φυσικό σύνορο μεταξύ τριών ηπείρων, της Ευρώπης, της Αφρικής και της Ασίας. Στον πίνακα 3.2 μπορούμε να δούμε τα Μεσογειακά λιμάνια που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια κατά ήπειρο.

Πίνακας 3.2: Κατανομή των Μεσογειακών λιμένων εμπορευματοκιβωτίων ανά Ήπειρο.

ΕΥΡΩΠΗ		ΑΣΙΑ	ΑΦΡΙΚΗ
Leghorn	Thessaloniki	Mersin	Alexandria
Algeciras	Sete	Izmir	Port Said
Barcelona	Palermo	Haydarpasa	Damietta
Marseille	Savona	Lattakia	
Valencia	Tarragona	Haifa	
Piraeus	Marsaxlokk	Ashdod	
Genoa	Gioia Tauro	Limassol	
La Spezia	Bar	Larnaca	
Ravenna	Vletta	Eilat	
Naples	Cadiz	Beirut	
Trieste	Palma Di Majorka	Ambarli	
Venice	Ancona	Bandirma	
Koper	Salerno		
Pijeka	Alicante		
Taranto			

Πηγή: Παρδάλη Α.(1997), "Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων", Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.

Ο θαλάσσιος χώρος της Μεσογείου υπήρξε για αιώνες το επίκεντρο της ανάπτυξης του παγκοσμίου εμπορίου και εξ αιτίας αυτού, εκεί δραστηριοποιούνται πολλά παραδοσιακά λιμάνια. Τα κυριότερα από τα λιμάνια της Μεσογείου παρουσιάζονται στον χάρτη 3.3.

Χάρτης 3.3 : Τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου.



Πηγή δεδομένων: Alga D.Foschi (2003), “The maritime container transport structure in the Mediterranean and Italy”, Discussion Papers del Dipartimento di Scienze Economiche, Universita di Pisa.

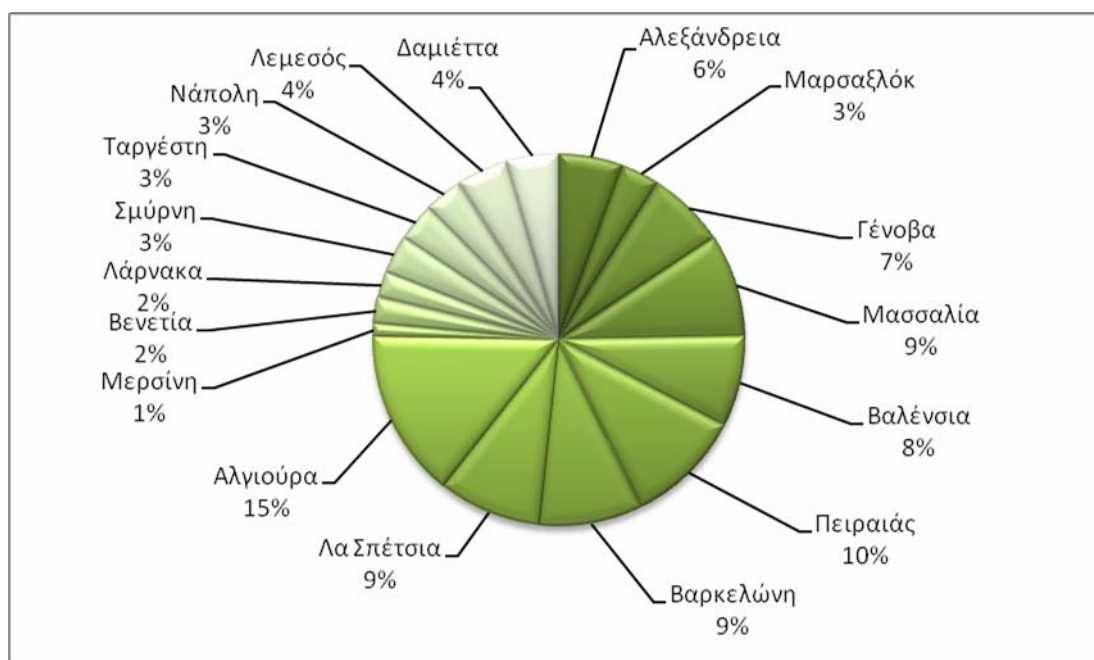
Τα λιμάνια που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια ανήκουν κυρίως σε χώρες τις Ευρώπης. Όπως προκύπτει και από τον πίνακα 3.3, στην Ιταλία δραστηριοποιούνται δεκατρία λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων, στην Ισπανία έξι λιμάνια, ακολουθεί η Τουρκία με πέντε λιμάνια κ.λπ.

Πίνακας 3.3.: Κατανομή των λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων της Μεσογείου κατά Ήπειρο και χώρα.

ΕΥΡΩΠΗ		ΑΣΙΑ		ΑΦΡΙΚΗ	
Χώρα	Αριθμός	Χώρα	Αριθμός	Χώρα	Αριθμός
Ιταλία	13	Τουρκία	5	Αίγυπτος	3
Ισπανία	6	Ισραήλ	3		
Γιουγκοσλαβία	3	Κύπρος	2		
Ελλάδα	2	Λίβανος	1		
Γαλλία	2	Συρία	1		
Μάλτα	2				
Γιβραλτάρ	1				

Πηγή: Παρδάλη Α.(1997), "Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων", Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.

Διάγραμμα 3.1 : Κατανομή της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια της Μεσογείου σε ποσοστά.



Πηγή: Παρδάλη Α.(1997), "Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων", Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.

Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου με κριτήριο την συνολική κίνηση εμπορευματοκιβωτίων (σε TEU'S) περιλαμβάνονται στα 100 μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων του κόσμου (βλέπε πίνακα 3.4).

Πίνακας 3.4: Τα Μεσογειακά λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων που περιλαμβάνονται στα 100 μεγαλύτερα του κόσμου.

ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	
1.Gioia Tauro	9.La Spezia
2.Algeciras	10.Damietta
3.Valencia	11.Marseille
4.Barcelona	12.Ambarli
5.Genoa	13.Izmir
6.Piraeus	14.Taranto
7.Marsaxlokk	15.Leghorn
8.Haifa	

Πηγή: Παρδάλη Α.(1997), "Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων", Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στον πίνακα με τα 100 μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου κατά την διάρκεια των ετών 1990-2003 εμφανίστηκαν 23 Μεσογειακά λιμάνια. Όμως μόνο 9 από αυτά παρουσιάσθηκαν σε όλα τα έτη της περιόδου, ενώ τα υπόλοιπα λιμάνια εμφανίστηκαν από μία έως επτά φορές. Το λιμάνι εκείνο που παρουσίασε την μεγαλύτερη κίνηση εμπορευματοκιβωτίων ήταν το Algeciras μέχρι το έτος 1997, ενώ από το 1998 και μετά πρώτο λιμάνι εμφανίζεται σταθερά το Gioia Tauro. Στον χάρτη 3.4 παρουσιάζονται τα επτά μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια.

Χάρτης 3.4: Τα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων της Μεσογείου.



Πηγή δεδομένων: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Επεξεργασία χάρτη: Πανοπούλου Βάσω.

3.2 Ιστορική ανάδρομή του Λιμένα του Πειραιά.

Το λιμάνι του Πειραιά ως το 1930 διοικούνταν και αυτό όπως και τα άλλα λιμάνια της χώρας από διάφορες επιτροπές ή Λιμενικά Ταμεία. Μπορούμε να παρακολουθήσουμε την εξέλιξη του λιμανιού μέχρι το 1930, όπου και περιήλθε στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς, σε τέσσερις περιόδους ³⁷:

³⁷ Παρδάλη Α.(1997), "Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων", Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.

Περίοδος 1835-1848

Με Βουλευτικό Διάταγμα της 16^{ης} Οκτωβρίου 1835, που εκδόθηκε μετά από πρόταση του Δήμου Πειραιά, επιβλήθηκε τέλος 1/10 πάνω στον εισαγωγικό δασμό των από το εξωτερικό εισαγόμενων εμπορευμάτων μέσω του λιμανιού. Η είσπραξη αυτού του τέλους γινόταν από το Τελωνείο Πειραιά. Η διαχείριση των χρημάτων γινόταν από τη Διεύθυνση της Γραμματείας των Εσωτερικών και από το Δήμο του Πειραιά. Σύμφωνα με το Βουλευτικό Διάταγμα τα έσοδα αυτά έπρεπε να διατίθενται για τους εξής σκοπούς.

- Για την οικοδόμηση του μόλου και τη διάρθρωση του λιμανιού.
- Για την αποξήρανση των τελμάτων γύρω από το λιμάνι.
- Για τη βελτίωση του Υδραγωγείου.
- Για την τοποθέτηση φανών.

Κατά κάποιο τρόπο έχουμε τον πρώτο φορέα που διοικεί το λιμάνι του Πειραιά στον οποίο μετείχαν το Υπουργείο Εσωτερικών, ο Δήμος του Πειραιά, και έμμεσα το Τελωνείο.

Περίοδος 1848-1861

Με νόμο της 8/8/1848 καταργήθηκε η προηγούμενη Διοίκηση και διορίστηκε νέα τριμελής επιτροπή, που την αποτελούσαν ένας αντιπρόσωπος του Δήμου Πειραιά, ένας υπάλληλος του Υπουργείου Εσωτερικών και ο μηχανικός, που διεύθυνε τα λιμενικά έργα. Βασικό καθήκον της επιτροπής ήταν η διαχείριση των εσόδων και εξόδων του λιμανιού.

Περίοδος 1861-1910

Στις 8/6/1861 η Διοίκηση του λιμανιού ανατέθηκε με νόμο στην «Εφορευτική Επιτροπεία του λιμανιού του Πειραιά», που ήταν τριμελής: δύο μέλη από το Δήμο και ένα από το Υπουργείο Εσωτερικών. Στην ουσία τη Διοίκηση του λιμανιού είχε πλέον ο Δήμος του Πειραιά, συνήθως ο Δήμαρχος ήταν και ο Πρόεδρος της Επιτροπής.

Περίοδος 1910-1930

Στα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του το λιμάνι του Πειραιά συνέβαλε καθοριστικά στην εγκατάσταση της βιομηχανίας και μετά το 1875 στην ανάπτυξή της. Από το

1909 όμως και μετά, όταν είχε διευρυνθεί η ενδοχώρα και είχε αναπτυχθεί σε μεγάλο βαθμό η χερσαία συγκοινωνία, το λιμάνι έπαψε να είναι ο καθοριστικός παράγοντας για την ανάπτυξη της πειραιϊκής βιομηχανίας. Μετά το 1909 η βιομηχανία και η ανάπτυξή της οδήγησε στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού.

Το λιμάνι χάνει τον τοπικό του χαρακτήρα και μεταβάλλεται στο πρώτο, το Εθνικό λιμάνι της χώρας. Έτσι κρίθηκε αναγκαίο να αλλάξει και η διοικητική του μορφή. Ως το 1911 στην ουσία το λιμάνι διοικείτο από το Δήμο. Η σε νέες βάσεις οργάνωση του λιμανιού γίνεται με τη συμμετοχή στην επιτροπή των ευρύτερων παραγωγικών τάξεων, που έχουν άμεσο συμφέρον από την ορθή λειτουργία του λιμανιού (Δήμος Πειραιά, Αθηνών, εμπορικοί σύλλογοι, εφοπλιστές κ.λπ.). Στη φάση αυτή η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας χρειαζόταν ένα σύγχρονο λιμάνι, που θα εξυπηρετούσε μια ευρύτερη ενδοχώρα και θα γινόταν το πρώτο εθνικό λιμάνι της χώρας.

Το 1911 ξεκινά μια νέα περίοδος για το λιμάνι του Πειραιά. Στις 30/1/1909 συστάθηκε η «Επιτροπή Λιμένος Πειραιώς», που εγκαταστάθηκε επίσημα στις 20 Μαρτίου 1911. Η επιτροπή αυτή προσπάθησε να λύσει τα χρόνια προβλήματα του λιμανιού αλλά κυρίως να το οργανώσει σε νέες βάσεις, ώστε να μπορέσει να παίζει προωθητικό ρόλο στους νέους στόχους που έμπαιναν για τη γρήγορη εκβιομηχάνιση της χώρας και την ανάπτυξη της με βάση τα καπιταλιστικά πρότυπα.

Στην περίοδο αυτή προγραμματίστηκαν εντυπωσιακές επενδύσεις. Η εκμετάλλευση των λιμενικών εργασιών όπως η φορτοεκφόρτωση, η αποθήκευση, η παροχή δευτερεύουσας φύσης υπηρεσιών στα πλοία, τα φορτία και τους επιβάτες γίνονταν:

- Από τους ιδιώτες εργολάβους που διέθεταν στοιχειώδη μέσα (μαούνες, βάρκες, γερανούς, υδροφόρα σκάφη κ.λπ.), και
- Από τους οργανωμένους σε σωματεία λιμενεργάτες (λιμενεργάτες γενικού φορτίου, σιτεργάτες, ανθρακεργάτες, εργάτες φορτηγίδων κ.λπ.) τους οποίους μίσθωναν οι εργολάβοι όταν τους χρειαζόνταν.

Οι αρχές που εμπλέκονταν στη διοίκηση του λιμανιού ήταν:

- Η Λιμενική Επιτροπεία, όσον αφορά στην εκτέλεση και τη συντήρηση των λιμενικών έργων.
- Το Λιμεναρχείο, όσον αφορά στη ναυτιλιακή κίνηση και την τάξη σ' αυτό.
- Η Αστυνομία, για την ασφάλεια και τη φύλαξη.
- Το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, με το γραφείο του στον Πειραιά, για την ρύθμιση των εργατικών ζητημάτων.

- Το Τελωνείο για την εμπορική κίνηση και τα σημεία εναποθήκευσης των εμπορευμάτων.
- Ο Δήμος του Πειραιά.
- Η Υπηρεσία Πλοήγησης.
- Το Υγειονομείο.
- Το Απολυμαντήριο.
- Η Υδρογραφική Υπηρεσία κ.λπ.

Πίνακας 3.5: Ιστορική ανάδρομή Λιμένος Πειραιώς.

1924:	Έναρξη των μεγάλων έργων του λιμανιού του Πειραιά
1930:	Ίδρυση αυτόνομου "Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς"
1959:	Αρχή κατασκευής του πρώτου επιβατικού σταθμού
1978:	Αρχή κατασκευής του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων
1986:	Αποπεράτωση έργων επέκτασης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων
1992:	Εγκαίνια του Σταθμού επιβατών Εξωτερικού
1999:	Μετατροπή του ΟΛΠ σε Ανώνυμη Εταιρεία
2003:	Εισαγωγή της ΟΛΠ ΑΕ στο Χρηματιστήριο Αθηνών (με 74,14% κυριότητα στο δημόσιο)

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Η δημιουργία του ΟΛΠ

Το 1930 φέρνει ουσιαστικά και τυπικά το τέλος του παραδοσιακού τοπικού λιμανιού καθώς και της βασικής του λειτουργίας σαν εμπορικού και βιομηχανικού κέντρου. Το σύγχρονο λιμάνι γεννιέται, όπου βασική του λειτουργία είναι η μεταφορική. Εφόσον δεν ήταν πια ένα τοπικό λιμάνι αλλά το πρώτο εθνικό λιμάνι της χώρας η δημοτική διαχείρισή του δεν ήταν πλέον επαρκής. Προέκυψε έτσι η ανάγκη αυτοτελούς διοίκησης και εκμετάλλευσης, που την επέβαλαν τόσο το επίπεδο ανάπτυξης της

εθνικής οικονομίας όσο και το επίπεδο ανάπτυξης του ίδιου του λιμανιού και της ενδοχώρας του.

Με το νέο νόμο η εκμετάλλευση του λιμανιού περιήλθε στον ΟΛΠ. Έτσι οι ιδιώτες επιχειρηματίες που έκαναν κυρίως τις εργασίες της φόρτωσης / εκφόρτωσης, αποθήκευσης και διακίνησης των φορτίων με τις φορτηγίδες σταδιακά αποζημιώθηκαν και απομακρύνθηκαν.

Μέχρι το 1930 στο λιμάνι υπήρχαν 4.500 λιμενεργάτες, ο ΟΛΠ όμως τελικά επέλεξε 2.962 που έγιναν μόνιμοι εργάτες και θα αμείβονταν άσχετα από την απασχόληση τους σε καθημερινή βάση. Η ανεξέλεγκτη κερδοσκοπία των εργολάβων οδηγούσε πολλές φορές σε ανεξέλεγκτη αύξηση των τιμολογίων. Ο ΟΛΠ ανέλαβε τη σύνταξη οριστικού τιμολογίου με βάση το οποίο θα γίνονταν στο εξής όλες οι φορτοεκφορτωτικές εργασίες.

Τέλος, με την ίδρυση του ΟΛΠ λύνεται το σοβαρό πρόβλημα της φύλαξης, διαχείρισης, και ασφάλειας των εμπορευμάτων. Ο ΟΛΠ ήταν υποχρεωμένος από τον νόμο να παραλαμβάνει, να διαφυλάσσει και να παραδίνει τα εμπορεύματα στη ζώνη του με τα δικά του μέσα και τους εργάτες του. ακόμα, ο ΟΛΠ ευθυνόταν για κάθε φθορά, ζημιά ή απώλεια που μπορούσε να συμβεί κατά το χρόνο διαχείρισης των εμπορευμάτων.

Σήμερα, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι δημόσια Υπηρεσία και είναι αποκλειστικά αρμόδιος για τη διοίκηση και εκμετάλλευση του λιμανιού του Πειραιά. Τα όργανά διοίκησης του ΟΛΠ είναι το Διοικητικό Συμβούλιο, η Εκτελεστική Επιτροπή και ο Προϊστάμενος Υπηρεσιών.

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 προσόρμιση, την αγκυροβολία, την πλεύριση των πλοίων και τον καθορισμό των χώρων φορτοεκφόρτωσής τους.
- Για την 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 την 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.

3.2 Υπηρεσίες του λιμένα του Πειραιά.

Με μια ιστορία που ξεκίνησε από το 1924, όταν έγιναν τα εγκαίνια έναρξης των μεγάλων έργων, το λιμάνι του Πειραιά σήμερα έχει πολλές υπηρεσίες που περιλαμβάνουν το εμπορικό λιμάνι και αφορούν τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, τον σταθμό αυτοκινήτων, και το γενικό και χύδην φορτίο, το επιβατικό λιμάνι με υπηρεσίες στην ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα, και τέλος κάποιες λιμενικές υπηρεσίες όπως ναυπηγία, δεξαμενές κ.τλ.

Η σημερινή κατανομή των χρήσεων στο λιμάνι του Πειραιά έχει ως εξής: επιβατικό είναι το κεντρικό λιμάνι, εμπορικό το λιμάνι του Ικονίου και επισκευαστικό το Πέραμα και η Κυνοσούρα.

Χάρτης 3.5: Κατανομή χρήσεων στο λιμάνι του Πειραιά.



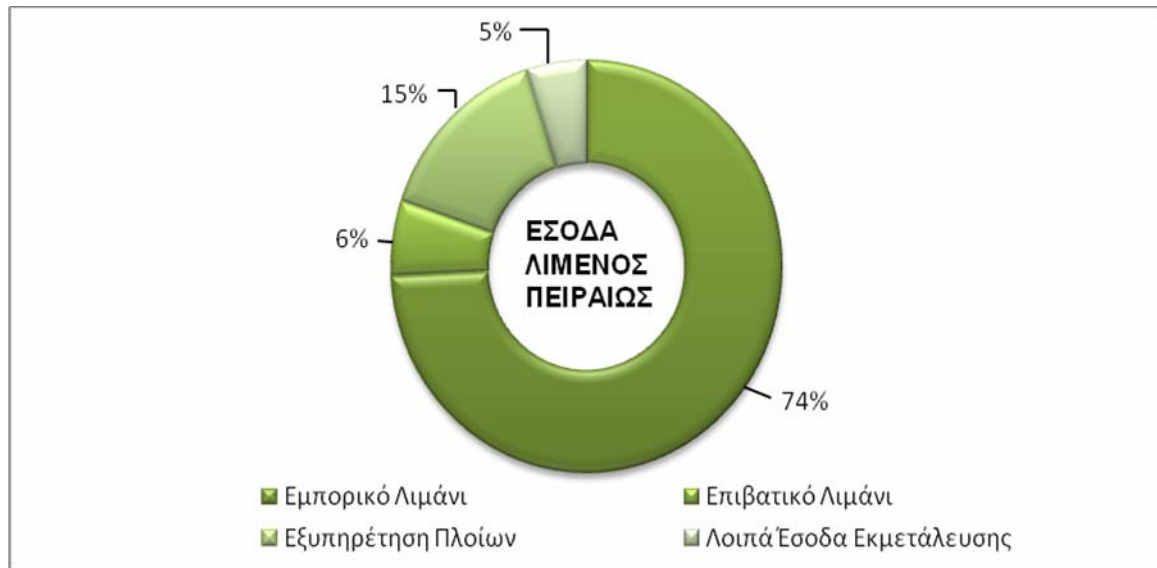
- | | |
|--|---|
|  Σταθμός Συμβατικού γενικού φορτίου |  Σταθμός Container |
|  Επιβατικός Σταθμός |  Μελλοντική Επέκταση |
|  Σταθμός Επισκευής πλοίων | |

Υπόβαθρο χάρτη: <http://earth.google.com>

Επεξεργασία χάρτη: Πανοπούλου Βάσω.

Τα έσοδα του λιμανιού όσον αφορά στις χρήσεις του προέρχονται το 75% από το εμπορικό λιμάνι, το 15% από την εξυπηρέτηση των πλοίων, το 6% από το επιβατικό λιμάνι και το 5% από λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης.

Διάγραμμα 3.2: Κατανομή εσόδων στο λιμάνι του Πειραιά ανά χρήση.



Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

3.2.1.Εμπορικό λιμάνι

Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων

Ο σταθμός εξυπηρέτησης πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (container terminal) λειτουργεί σε μικρή απόσταση από το κέντρο του Πειραιά, στην περιοχή του Νέου Ικονίου. Η θέση αυτή είναι ιδανική γεωγραφικά, καθώς έχει μεγάλο φυσικό βάθος, φτάνει μέχρι τα 18 μέτρα, για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων και πιο σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και δεν υπάρχει παλίρροια.

Σταθμός αυτοκινήτων

Ο σταθμός αυτοκινήτων (car terminal) λειτουργεί στο Κερατσίνι και εξασφαλίζει στο λιμάνι του Πειραιά την ικανότητα να λειτουργεί ως πύλη διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου.

Γενικό και χύδην φορτίο

Οι κατάλληλοι χώροι και ο μηχανολογικός εξοπλισμός (ηλεκτροκίνητοι γερανοί, αυτοκινούμενοι γερανοί, περονοφόρα, ελκυστήρες διαφόρων τύπων) για την εξυπηρέτηση του γενικού φορτίου, του χύδην ξηρού φορτίου και για την φορτοεκφόρτωση των πλοίων τύπου Ro-Ro υφίστανται στο λιμένα Ηρακλέους και στο Κερατσίνι. Όσον αφορά στην εξυπηρέτηση υγρών φορτίων, και κυρίως πετρελαιοειδών, αυτή πραγματοποιείται σε παραχωρούμενο προβλήτα στην περιοχή του Νέου Ικονίου.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η βαθμολογία της ποιότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, από το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά, έτσι όπως την έδωσαν οι χρήστες (πρακτορεία του Πειραιά)³⁸. Από το σύνολο των 18 μεταβλητών (υπηρεσίες στο λιμάνι του Πειραιά) που υπολογίσθηκαν, σε μία μόνο ο βαθμός που δόθηκε από τους χρήστες ήταν πάνω από 7, δηλαδή η υπηρεσία χαρακτηρίζεται ως πολύ καλή. Η υπηρεσία αυτή αφορά τον ανεφοδιασμό των καυσίμων. Αξίζει να σημειωθεί πως ο ανεφοδιασμός των καυσίμων λειτουργεί κάτω από ιδιωτικό καθεστώς. Από τον πίνακα 3.6 προκύπτουν επίσης και τα εξής συμπεράσματα:

- Καμία από τις υπηρεσίες διαχείρισης φορτίων στο λιμάνι του Πειραιά δεν χαρακτηρίστηκε ‘άριστη’.

³⁸ Για να προσδιοριστεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στο λιμάνι του Πειραιά και ιδιαίτερα στον σταθμό του Ικονίου, διακινήθηκαν ερωτηματολόγια σε 30 ναυτικά πρακτορεία που χρησιμοποιούν το λιμάνι. Απαντήσεις άρθηκαν από 19 από αυτά. Η βαθμολογία έγινε με την εξής κλίμακα:

Άριστα 9
Πολύ καλή 8
Αρκετά καλή 7
Καλή 5-6
Μέτρια 4
Ανεπαρκής 2-3
Σχεδόν Ανεπαρκής 1
Ανύπαρκτη 0

- Δύο υπηρεσίες χαρακτηρίζονται από τους χρήστες αρκετά καλές και αφορούν τον εφοδιασμό και την ρυμούλκηση. Και οι δύο διοικούνται από ιδιωτικούς φορείς.
- Οι περισσότερες υπηρεσίες, 11 στον αριθμό, χαρακτηρίστηκαν ως καλές και αφορούν την πλοήγηση, την εκφόρτωση, την φόρτωση, την διακίνηση στον σταθμό, την οργάνωση στοιβασίας, την αποθήκευση, την διακίνηση στην ενδοχώρα, τις διατυπώσεις, τον σταθμό υποδοχής καταλοίπων, τις επισκευές, τους δεξαμενισμούς καθώς και διάφορες άλλες μικρότερες υπηρεσίες. Αξίζει να σημειωθεί πως σε αυτές τις υπηρεσίες υπάρχουν σημαντικά προβλήματα και πως οι περισσότερες ευθύνονται για την βραδεία ανάπτυξη του λιμένα. Δύο από τις παραπάνω υπηρεσίες είναι ιδιωτικές ενώ όλες οι υπόλοιπες είναι κρατικές ή διοικούνται από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς.
- Δύο από τις 18 μεταβλητές χαρακτηρίστηκαν από τους χρήστες μέτριες. Οι υπηρεσίες αυτές είναι οι τηλεπικοινωνίες (ιδιωτική) και η οργάνωση στοιβασίας (ΟΛΠ).
- Μία υπηρεσία χαρακτηρίστηκε σχεδόν ανύπαρκτη και αφορά την πρόσδεση και απόσδεση των πλοίων μεταφοράς φορτίων. Η υπηρεσία αυτή διοικείται από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς.
- Τέλος, μία μόνο υπηρεσία χαρακτηρίστηκε ανεπαρκής και είναι η μηχανογράφηση, η οποία είναι κρατική.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε πως οι υπηρεσίες που διοικούνται από ιδιωτικούς φορείς ήταν αυτές με την υψηλότερη βαθμολογία, ενώ την χαμηλότερη μοιράζονται οι κρατικές υπηρεσίες και αυτές που διοικούνται από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς. Τέλος, σαν μέσος όρος, το σύνολο των υπηρεσιών όσον αφορά την διαχείριση των φορτίων στο λιμάνι του Πειραιά, συγκεντρώνει 4,96% και χαρακτηρίζεται "καλό".

Πίνακας 3.6: Βαθμολογία και Μέσος Όρος από τους χρήστες των παρεχόμενων υπηρεσιών στο λιμάνι του Πειραιά.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ
Πλοήγηση	19	94	καλή	4.95	κρατική
Ρυμούλκηση	19	133	αρκετά καλή	7	ιδιωτική
Πρόσδεση- Απόσδεση	19	37	σχεδόν ανύπαρκτη	1.95	κρατική
Εκφόρτωση	19	111	καλή	5.84	ΟΛΠ
Φόρτωση	19	106	καλή	5.58	ΟΛΠ
Διακίνηση στο σταθμό	19	102	καλή	5.37	ΟΛΠ
Οργάνωση στοιβάσις	17	69	μέτρια	4.06	ΟΛΠ
Αποθήκευση	19	96	καλή	5.05	ΟΛΠ
Διακίνηση στην Ενδοχώρα	19	100	καλή	5.26	ΟΛΠ
Διατυπώσεις	19	91	καλή	4.79	ΟΛΠ
Μηχανογράφηση	19	46	ανεπαρκής	2.42	κρατική
Τηλεπικοινωνίες	19	74	μέτρια	3.89	ιδιωτική
Εφοδιασμός	19	127	αρκετά καλή	6.68	ιδιωτική
Ανεφοδιασμός καυσίμων	19	139	πολύ καλή	7.32	ιδιωτική
Άλλες Υπηρεσίες	19	87	καλή	4.58	ιδιωτική
Σταθμός Υποδοχής Καταλοίπων	17	79	καλή	4.65	ιδιωτική
Επισκευές	16	80	καλή	5	ιδιωτική
Δεξαμενισμοί	16	78	καλή	4.88	ΟΛΠ
			ΣΥΝΟΛΟ	4.96	

Πηγή: Παρδάλη- Λαίνου Α. και Μιχαλόπουλος Β., (1994), ‘‘Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά με την είσοδο του 21^{ου} αιώνα’’, Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιώς.

3.2.2.Επιβατικό λιμάνι

Ακτοπλοΐα

Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης στην διακίνηση επιβατών και ένα από τα μεγαλύτερα στο κόσμο. Ετησίως εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες και συνδέει την ηπειρωτική Ελλάδα με τα νησιά του Αιγαίου, του Αργοσαρωνικού αλλά και με άλλα Ευρωπαϊκά λιμάνια.

Για την εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής κίνησης το λιμάνι διαθέτει 31 θέσεις πλεύρισης και πρυμνοδέτησης πλοίων, καθώς και θέσεις για υδροπτέρυγα και μικρά οχηματαγωγά κλειστού και ανοικτού τύπου. Σήμερα λειτουργούν 5 σταθμοί για την εξυπηρέτηση των επιβατών με αναψυκτήρια και αίθουσες αναμονής, μεταφορά επιβατών από την πύλη πλησίον του σταθμού ΗΣΑΠ μέχρι τις αποβάθρες των ακτών Αγ. Διονυσίου, Ηετιώνειας και Βασιλειάδη καθώς και υπόγειος χώρος στάθμευσης οχημάτων στην πλατεία Καραϊσκάκη δυναμικότητας 500 θέσεων.

Κρουαζιέρα

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί έναν πολύ σημαντικό και ελκυστικό προορισμό κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο. Γι' αυτό το λόγο διαθέτει 12 θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων, 2 σταθμούς επιβατών εξωτερικού, 60 θέσεις για πούλμαν καθώς και ένα ελικοδρόμιο.

3.2.3.Λιμενικές υπηρεσίες

Ανάμεσα στις λιμενικές υπηρεσίες του λιμανιού συγκαταλέγεται η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη που λειτουργεί στο Πέραμα και στην περιοχή Αμπελάκια στην οποία δραστηριοποιούνται μικρού και μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις με εκατοντάδες εργαζόμενους. Επίσης, το λιμάνι διαθέτει 2 πλωτές και 2 μόνιμες δεξαμενές που χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση επισκευών και μετασκευών.

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των

δραστηριοτήτων τους. Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρίες έχουν εγκαταστήσει γραφεία τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου (πάνω από 3.200 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία) προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα³⁹.

Πλέον των ανωτέρω στον Πειραιά σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με την ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και άλλες πόλεις της Ελλάδας.

3.3 Υποδομές.

Στα πρώτα χρόνια χρησιμοποίησης των εμπορευματοκιβωτίων για τις μεταφορές των γενικών εμπορευμάτων αναμενόταν ότι οικονομικοί λόγοι θα οδηγούσαν στη δημιουργία δρομολογίων που θα συνέδεαν ένα σχετικά μικρό αριθμό λιμανιών, των λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων και θα συνδέονταν μεταξύ τους. Η διανομή των εμπορευματοκιβωτίων στους τελικούς προορισμούς θα γινόταν με μικρά τροφοδοτικά πλοία (feeders) που θα μπορούσαν να εκτελούν φορτοεκφορτώσεις των εμπορευματοκιβωτίων χωρίς σοβαρές αλλαγές στην υποδομή και ανωδομή των λιμανιών αυτών.

Οι εξελίξεις όμως που πραγματοποιήθηκαν στα μεγέθη των πλοίων δεν άφησαν ανεπηρέαστα τα λιμάνια, που αναγκάστηκαν εκ των πραγμάτων να εισάγουν νέες τεχνολογίες προκειμένου να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις που δημιουργήθηκαν.

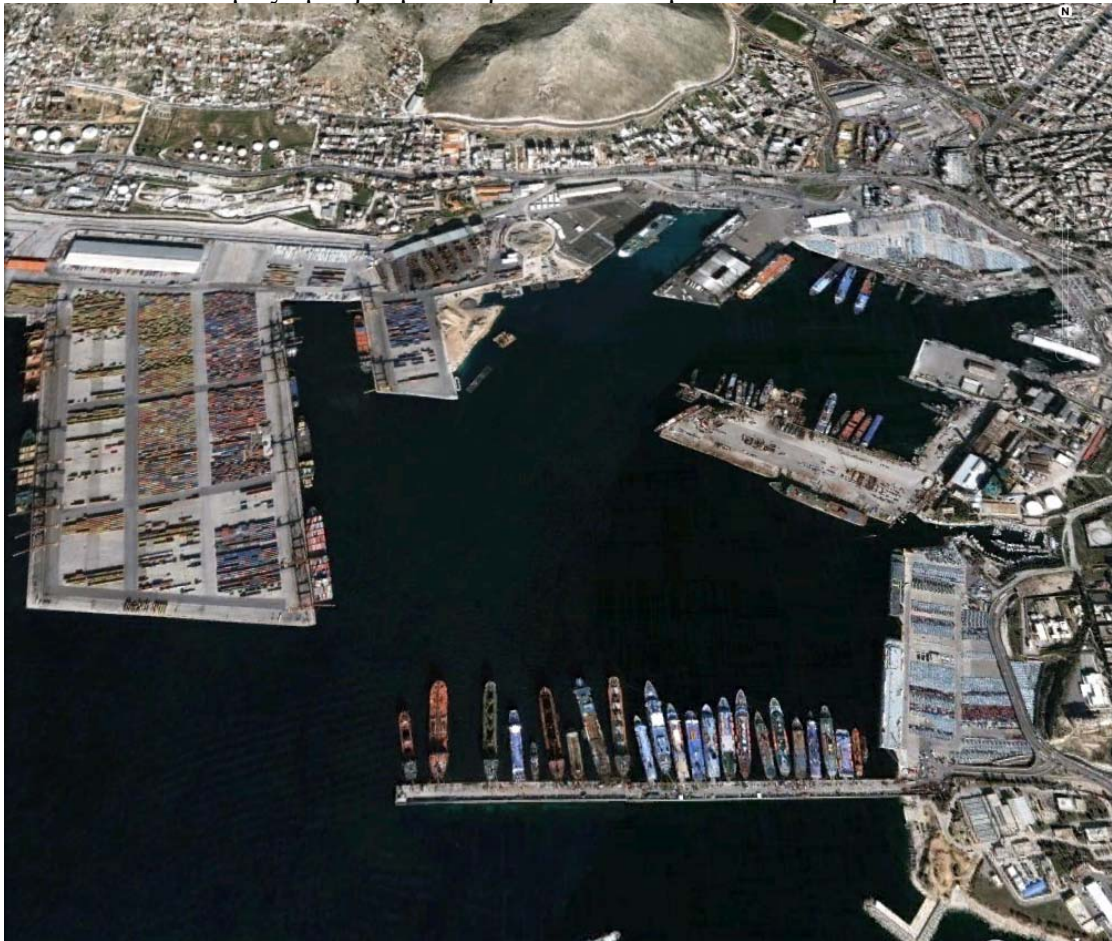
Έτσι, και το λιμάνι του Πειραιά για να ανταποκριθεί στις παραπάνω απαιτήσεις χρειάστηκε σημαντικές αλλαγές και εκσυγχρονίσεις. Οι περισσότερες υποδομές στο εμπορικό λιμάνι του Πειραιά βρίσκονται σε στάδιο αναβάθμισης, ενώ λίγες είναι αυτές που έχουν υλοποιηθεί και χρησιμοποιούνται άρτια.

³⁹ Στοιχεία για το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά από, τον τότε YEN κ.Ν.Βουλγαράκη στην εκδήλωση του Ελληνοαμερικάνικου Επιμελητηρίου στη Ν. Υόρκη, ρεπορτάζ Μ. Τσαμόπουλος 11-2-2008 Express.

Όσον αφορά στον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων οι εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν τα παρακάτω και έχουν δυναμικότητα 1,6-1,8 εκ. TEU ετησίως⁴⁰:

- Τους προβλήτες I και II , με συνολικό μήκος 2.774 μέτρα και μέγιστο βύθισμα 18 μέτρα. Η συνολική διαθέσιμη επιφάνεια καλύπτει 900.000 τ.μ. και η αποθηκευτική επιφάνεια συνολικά έχει έκταση 626.000 τ.μ.
- Αποθήκη πλήρωσης /κένωσης εμπορευματοκιβωτίων επιφάνειας 19.200 τ.μ.
- Επίσης, διαθέτει 14 γερανογέφυρες, έναν αυτοκινούμενο γερανό, 64 οχήματα στοιβάσας, αρκετές νταλίκες και περνοφόρα.

Εικόνα 3.1: Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά.



Πηγή: <http://earth.google.com>

⁴⁰Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

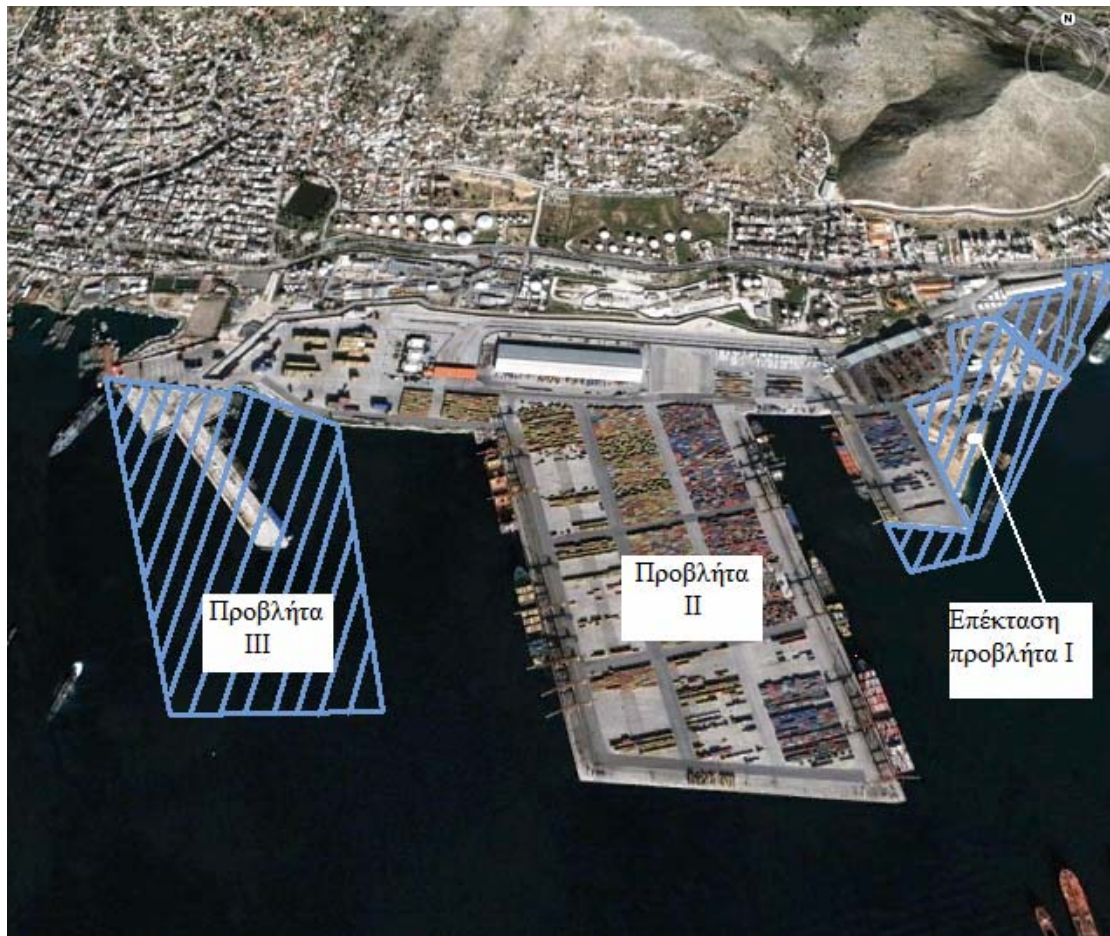
Οι επενδύσεις που βρίσκονται σε εξέλιξη περιλαμβάνουν:

- Την επέκταση του προβλήτα I, με κύριο στόχο την αύξηση της δυναμικότητας κατά 1,0 εκ. TEU. Η επένδυση αυτή θα ολοκληρωθεί το 2010.
- Την προμήθεια μηχανολογικού Συστήματος του Προβλήτα I με προμήθεια 4 Γερανογεφυρών Super Post Panamax, 2 γερανογεφυρών Panamax, 6 γερανογεφυρών RMG και 2 γερανογεφυρών RTG.
- Την αναβάθμιση του πληροφοριακού συστήματος.
- Την σιδηροδρομική σύνδεση του Λιμανιού, με κατασκευή επιλιμένιου σιδηροδρομικού σταθμού. Η ολοκλήρωση θα γίνει το 2010.

Τέλος, οι επενδύσεις προς υλοποίηση για το άμεσο μέλλον περιλαμβάνουν:

- Την αναβάθμιση του μηχανολογικού εξοπλισμού του Προβλήτα II, με στόχο την αύξηση της δυναμικότητας κατά 1,0 εκ. TEU, την ανανέωση του υφιστάμενου εξοπλισμού γερανογεφυρών και την εφαρμογή συστήματος πυκνής στοιβασίας. Η ολοκλήρωση θα γίνει το 2012.
- Την κατασκευή και εξοπλισμό του Προβλήτα III, με εφαρμογή συστήματος πυκνής στοιβασίας και αύξηση της δυναμικότητας κατά 1,0 εκ. TEU. Το έργο θα ολοκληρωθεί το 2015.

Χάρτης 3.6: Μελλοντική επέκταση σταθμού εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά.



Υπόβαθρο χάρτη: <http://earth.google.com>

Επεξεργασία χάρτη: Πανοπούλου Βάσω.

Όσον αφορά στον σταθμό αυτοκινήτων, οι υποδομές 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. Οι εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν:

- Συνολική διαθέσιμη έκταση 180.000 τ.μ. με δυναμικότητα αποθήκευσης 12.000 αυτοκινήτων και δυναμικότητα διακίνησης 670.000 κινήσεων ετησίως.
- Τρεις σταθμούς διαχείρισης οχημάτων με συνολικό μήκος προβλητών 1.400 μέτρα.
- Πέντε θέσεις εξυπηρέτησης πλοίων.

Τέλος, όσον αφορά στο γενικό και χύδην φορτίο, το λιμάνι διαθέτει χώρους και μηχανολογικό εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση του φορτίου και της φορτοεκφόρτωσης πλοίων RO-RO.

Χάρτης 3.7: Το Εμπορικό λιμάνι του Πειραιά.



Πηγή δεδομένων: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Επεξεργασία χάρτη: Πανοπούλου Βάσω.

3.3.1 Σύγκριση των υποδομών του Λιμένα Πειραιά με άλλα Μεσογειακά λιμάνια.

- *Λιμενική υποδομή (συνολική έκταση, μήκος κρηπιδωμάτων, αποθηκευτική ικανότητα, βύθισμα).*

Στον πίνακα 3.7 βλέπουμε τα βασικότερα στοιχεία της λιμενικής υποδομής και ανωδομής στους τερματικούς σταθμούς που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια στη Μεσόγειο. Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται σε καλό δρόμο. Το μήκος των κρηπιδωμάτων φτάνει τα 1100 μέτρα ενώ η συνολική έκταση του σταθμού είναι 50 εκτάρια. Πρώτος σταθμός διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων σε έκταση είναι αυτός του λιμανιού της Γένοβα, όπου φτάνει τα 129 εκτάρια, και ακολουθεί το λιμάνι της Μασσαλίας με συνολική έκταση 65 εκτάρια. Τρίτο βρίσκεται το λιμάνι του Πειραιά. Όσον αφορά στο βάθος του σταθμού, παρατηρούμε ότι στο λιμάνι του Πειραιά παρουσιάζεται το μεγαλύτερο βάθος, 16 μέτρα, γεγονός που σημαίνει ευκολότερη και ταχύτερη πρόσδεση μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τέλος, αναφορικά με την αποθηκευτική ικανότητα εμπορευματοκιβωτίων (σε TEU'S), δεν έχουμε σταθερά μεγέθη λόγω των αναβαθμίσεων που γίνονται στους προβλήτες του σταθμού.

Πίνακας 3.7: Λιμενική υποδομή και ανωδομή στους τερματικούς σταθμούς που χειρίζονται εμπορευματοκιβώτια στη Μεσόγειο.

Λιμάνια	Μήκος Κρηπιδωμάτων (μέτρα)	Συνολική Έκταση (εκτάρια)	Αποθηκευτική Ικανότητα (TEU)	Μέγιστο Βάθος (μέτρα)
Γένοβα	3.170	129	15.000	15
Λιβόρνο	3.062	39	15.000	12,5
Πειραιάς	1.100	50		16
Βαρκελώνη	1.426	36	16.640	14
Αλγεσύρα	1.240	45	9.000	14
Λα Σπέτσια	1.138	16	19.100	14,5
Μασσαλία	1.100	65		14,5
Μάλτα	1.036	22	8.200	14,5
Βαλέντσια	1.030	35	12.500	14
Νάπολη	648	14		12
Αλεξάνδρεια	531	16,3	6.000	14

Δαμιέττα	1.050	50	3.500	14,5
Πορτ Σάιντ	350	37,5	1.400	13,7
Λεμεσός	1.280	26,6	4.700	11
Λάρνακα	666	15	1.700	12
Σμύρνη	600	-	3.000	9
Μερσίνη	310	-		12
Ισκεντερούν	1.008	32,5		9,5
Χάιφα	1.700	37	13.000	
Βυρητός	890	15		13
Εϊτάλ	528	25	2.300	13,5

Πηγή: Παρδάλη Α. (1997), "Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων", Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.

• Τα πληροφοριακά συστήματα

Για την λειτουργία του σύγχρονου λιμανιού ιδιαίτερα σημαντικός είναι και ο ρόλος της πληροφορίας και της γρήγορης μετάδοσης της. Κατά την διάρκεια της δεκαετίας του '90 δημιουργήθηκε μία νέα έννοια στην λιμενική υποδομή: η πληροφοριακή υποδομή (infostructure)⁴¹ οι ευκαιρίες δηλαδή που διαθέτει ένα λιμάνι αναφορικά με τη συλλογή, ανάλυση, παρουσίαση και μετάδοση των πληροφοριών. Τα προϊόντα που διακινούνται από τα λιμάνια, απαιτούν συγκέντρωση, συγχώνευση, χειρισμό, φόρτωση, εκφόρτωση και εκτέλεση στο μικρότερο δυνατό χρόνο. Επίσης, τα συστήματα συγκέντρωσης και μετάδοσης των απαραίτητων πληροφοριών μεταξύ των υπηρεσιών των λιμανιών και όλων των άλλων υπηρεσιών που εμπλέκονται καθώς και αυτών που απολαμβάνουν τις υπηρεσίες των λιμανιών, αδυνατούν να ανταποκριθούν. Στην καλύτερη των περιπτώσεων δημιουργείται μια σημαντική χρονική υστέρηση ή ακόμα και καθυστέρηση στην διεκπεραίωση όλων των απαραίτητων διαδικασιών, αυξάνοντας το κόστος.

⁴¹ UNCTAD (1992), "Port marketing and the challenge of the third generation Port", Geneva.

Πίνακας 3.8: Χρήση πληροφοριακών συστημάτων και EDI στα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Μεσογείου.

	1992		1996		1999		2005	
	Αριθμός Λιμένων	%	Αριθμός Λιμένων	%	Αριθμός Λιμένων	%	Αριθμός Λιμένων	%
Χρήση PMIS	0	0	1	6.67	6	35.29	12	80.00
Χρήση EDI	0	0	3	20.00	13	76.47	11	73.33
Απλή χρήση Η/Υ	3	23.08	11	73.33	5	15.15	0	0
Καμμία Χρήση Η/Υ	10	76.92	0	0	0	0	0	0

Πηγή δεδομένων: Παρδάλη Α.(1997), "Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων", Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.

Επεξεργασία πίνακα: Πανοπούλου Βάσω

Οι κύριες τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται από τα μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως είναι τα Ολοκληρωμένα Πληροφοριακά Συστήματα (Port Management Information Systems, P.M.I.S.) που εφαρμόζονται είτε σε μεμονωμένες λιμενικές υπηρεσίες είτε για την παροχή υπηρεσιών Logistics, καθώς και η Ηλεκτρονική Ανταλλαγή Πληροφοριών (Electronic Data Interchange, E.D.I.) για την συλλογή των απαιτούμενων πληροφοριών και την άμεση επικοινωνία με τους χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών.

Από τον πίνακα 3.8 προκύπτει ότι τα Μεσογειακά λιμάνια κατά το έτος 1992 δεν χρησιμοποιούσαν καθόλου τεχνικές EDI. Χρήση απλών ηλεκτρονικών υπολογιστών έκαναν τρία μόλις λιμάνια από τα 13 που περιλαμβάνονται στα 100 μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, δηλαδή ένα ποσοστό μόλις 23%.

Σε διάστημα τεσσάρων ετών, το 1996, όλα τα λιμάνια έκαναν χρήση ηλεκτρονικών υπολογιστών και μάλιστα τρία από αυτά χρησιμοποιούσαν τεχνικές EDI σε διάφορες υπηρεσίες. Τα λιμάνια αυτά ήταν τα La Spezia, Genoa και Valencia.

Το 1999, τα λιμάνια της Μεσογείου σχεδόν στο σύνολό τους χρησιμοποιούσαν τέτοιες τεχνικές. Οι εφαρμογές των ηλεκτρονικών υπολογιστών επεκτάθηκαν σε τομείς όπως λογιστική, τιμολόγηση, έλεγχος πύλης εισόδου και εξόδου των εμπορευματοκιβωτίων, διοίκηση, έλεγχος εμπορευμάτων καθώς και χρήση ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων για τις λιμενικές λειτουργίες. Τέτοια πληροφοριακά συστήματα εγκαταστάθηκαν κατά το έτος 1999 σε έξι Μεσογειακά λιμάνια, δηλαδή στο 35% των λιμανιών. Το έτος 2000 βρίσκει άλλα τρία λιμάνια να εγκαθιστούν τέτοια πληροφοριακά συστήματα, ανάμεσά τους και ο Πειραιάς, που

ξεκίνησαν να λειτουργούν, σε περιορισμένη έκταση, εντός του έτους 2001. Δυστυχώς για το λιμάνι του Πειραιά, δεν υπήρξε περαιτέρω εξέλιξη από τότε.

Τέλος, για το έτος 2005, είχαν εγκατασταθεί και λειτουργούσαν σε δώδεκα από τα δεκαπέντε λιμάνια της Μεσογείου ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα ενώ χρήση τεχνικών EDI έκαναν τα ένδεκα από τα δεκαπέντε λιμάνια, δηλαδή ποσοστό 73%.

• **Ο αριθμός των γερανογεφυρών.**

Τα λιμάνια πλέον προσπαθούν να αυξάνουν τον αριθμό των γερανογεφυρών που διαθέτουν για την φορτοεκφόρτωση των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, με σκοπό να ελαχιστοποιήσουν το συνολικό χρόνο παραμονής των πλοίων στα λιμάνια.

Ο αριθμός των γερανογεφυρών που διαθέτουν τα Μεσογειακά λιμάνια συνεχώς αυξάνεται. Κατά μέσο όρο, το έτος 1990, κάθε Μεσογειακό λιμάνι είχε 6,14 γερανογέφυρες, ενώ το έτος 2003 είχε 14,13 γερανογέφυρες. Σήμερα, το ποσοστό έχει ανέβει στις 16-17 γερανογέφυρες κατά μέσο όρο σε κάθε λιμάνι της Μεσογείου. Ο Πειραιάς διαθέτει μόλις 14 γερανογέφυρες για την διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων, και βρίσκεται αρκετά πίσω από τα υπόλοιπα Μεσογειακά λιμάνια.

Πίνακας 3.9: Μέσος όρος γερανογεφυρών ανά λιμάνι της Μεσογείου.

Έτος	Μεσόγειος
1990	6,14
1991	6
1992	6,79
1993	6,31
1994	6,8
1995	6,69
1996	6,5
1997	8,44
1998	10
1999	9,87
2000	10,4
2001	11,1
2002	11,79
2003	14,13

Πηγή δεδομένων: Παρδάλη Α.(1997), "Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων", Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.

Επεξεργασία πίνακα: Πανοπούλου Βάσω

3.4 Ανάπτυξη του λιμανιού σε σχέση με αριθμούς.

Όπως φαίνεται και στον πίνακα 3.10 υπάρχει μία φθίνουσα κατάσταση στην εξέλιξη της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά. Έτσι εάν θεωρήσουμε ως την μέγιστη τιμή αυτή του 2003 (1.605.135 TEU'S στο σύνολο) τότε παρουσιάζεται μια μείωση το 2004 κατά 63.572 TEU'S. Στο διάστημα 2003-2007 υπέστη μείωση στην κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον τερματικό του Πειραιά της τάξεως του 68,42%. Αυτή η φθίνουσα πορεία συνεχίζεται μέχρι και σήμερα. Αιτία της παραπάνω κατάστασης αποτελεί το γεγονός ότι η περίοδος 2004-2007 ήταν περίοδος μεγάλων απεργιών στο λιμάνι.

Πίνακας 3.10: Πίνακας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS).

(ΣΕ TEUS)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Εισαγωγή και Εξαγωγή	393.695	419.348	464.019	462.240	443.154	544.110
Μεταφόρτωση	762.433	909.220	790.019	660.461	694.091	460.152
Κενά	248.811	276.567	286.817	271.811	266.163	368.876
ΣΥΝΟΛΟ	1.404.939	1.605.135	1.541.563	1.394.512	1.403.408	1.373.138

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Έτσι από την 14^η θέση που κατείχε το λιμάνι του Πειραιά το 2004 στην κατάταξη των Ευρωπαϊκών και Μεσογειακών λιμανιών, έπεσε το 2008 στην 18^η-19^η θέση. Η χαριστική βολή δόθηκε την τελευταία διετία. Και ιδιαίτερα από τις αρχές του 2008 μέχρι σήμερα, περίοδο κατά την οποία ο τζίρος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς έπεσε κι άλλο, κατά 32% σε σχέση με το 2007.

Όσον αφορά την διακίνηση αυτοκινήτων, δεν μπορούμε να πούμε ότι ισχύει το ίδιο. Από τον πίνακα 3.11 παρατηρούμε πως υπάρχει μια αυξανόμενη πορεία στην διακίνηση αυτοκινήτων στο λιμάνι του Πειραιά με την μέγιστη τιμή να εμφανίζεται το 2007 όπου διακινήθηκαν συνολικά 619.400 αυτοκίνητα. Επίσης, παρατηρούμε πως η δεύτερη μεγαλύτερη τιμή σημειώθηκε το 2004 με συνολικά 423.575 διακινούμενα αυτοκίνητα εντός του λιμανιού.

Πίνακας 3.11: Πίνακας διακίνησης αυτοκινήτων (CAR TERMINAL).

(ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Εισαγωγή και Εξαγωγή	276.351	270.694	309.891	281.115	281.932	326.078
Μεταφόρτωση	45.094	64.378	113.684	98.474	212.037	293.322
ΣΥΝΟΛΟ	321.445	335.072	423.575	379.589	493.969	619.400

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Στον πίνακα 3.12 παρουσιάζεται η διακίνηση του συμβατικού φορτίου στο λιμάνι του Πειραιά. Λέγοντας συμβατικό φορτίο εννοείται οποιαδήποτε αποστολή μεμονωμένου φορτίου (μπάλες, δέματα κ.λπ.) που είναι πολύ μικρή για να γεμίσει ένα ολόκληρο πλοίο ή αμπάρι πλοίου. Εδώ, η κατάσταση είναι σταθερά αυξανόμενη, γεγονός που υπογραμμίζει την συνεχή κινητικότητα στο λιμάνι.

Πίνακας 3.12: Πίνακας διακίνησης συμβατικού φορτίου.

(ΣΕ ΜΕΤΡΙΤΙΚΟΥΣ ΤΟΝΟΥΣ)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Α.ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ						
Εκφόρτωση γενικού φορτίου	173.094	195.233	261.793	139.784	125.403	122.865
Φόρτωση γενικού φορτίου	10.774	12.854	7.315	1.846	11.465	3.250
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟ	183.868	208.087	269.108	141.630	136.868	126.115
Β.ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ						
Εκφόρτωση γενικού φορτίου	1.457.013	1.777.413	1.911.760	2.349.682	2.614.644	2.746.413
Φόρτωση γενικού φορτίου	1.800.650	2.191.147	2.371.790	2.914.067	3.242.745	3.406.107
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟ	3.257.663	3.968.560	4.283.550	5.263.749	5.857.389	6.152.520
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ-ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ)	3.441.531	4.176.647	4.552.658	5.405.379	5.994.257	6.278.635

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Πίνακας 3.13: Πίνακας διακίνησης χύδην φορτίου.

(ΣΕ ΜΕΤΡΙΤΙΚΟΥΣ ΤΟΝΟΥΣ)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
A.ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ						
1.Εκφόρτωση						
Ξηρό φορτίο	374.483	418.217	245.449	190.135	151.816	155.987
Υγρό φορτίο	31.483	27.604	29.155	20.611	22.986	23.693
Σύνολο	405.966	445.821	274.604	210.746	174.802	179.680
2.Φόρτωση						
Ξηρό φορτίο	6.850	0	0	1.370	947	854
Υγρό φορτίο	986	0	778	1.162	18.821	0
Σύνολο	7.836	0	778	2.532	19.768	854
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟ	413.802	445.821	275.382	213.278	194.570	180.534
B.ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ						
1.Εκφόρτωση						
Ξηρό φορτίο	623.658	680.156	224.118	38.263	230.990	325.767

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Αντιθέτως, στην περίπτωση του χύδην φορτίου (πίνακας 3.13) η κατάσταση δεν είναι η ίδια. Με τον όρο χύδην φορτίο εννοείται κάθε μεμονωμένο φορτίο-Αποστολή-ικανοποιητικά μεγάλο για να γεμίσει ένα ολόκληρο πλοίο ή αμπάρι. Όπως προκύπτει από τον πίνακα 3.13 η πορεία της διακίνησης χύδην φορτίου στο λιμάνι του Πειραιά είναι φθίνουσα. Η μεγαλύτερη τιμή εμφανίζεται το 2003 τόσο στο συνολικό χύδην φορτίο εξωτερικού (445.821 τόνοι) όσο και στο εσωτερικού (801.250 τόνοι). Μετά το 2003 και την μέγιστη τιμή, αρχίζει η φθίνουσα πορεία η οποία συνεχίζεται μέχρι και σήμερα. Μεταξύ των ετών 2003-2007 παρουσιάστηκε μείωση της τάξεως του 146,9% στο συνολικό χύδην φορτίο εξωτερικού, και 88,12 % στο σύνολο του χύδην φορτίου εσωτερικού. Τα αίτια της παραπάνω φθίνουσας πορείας οφείλονται και εδώ στις απεργιακές κινητοποιήσεις που έπληγαν το λιμάνι κατά την περίοδο 2003-2007.

3.5 Ανάπτυξη σε σχέση με την Ευρώπη.

Πριν γίνει η ανάλυση της ανάπτυξης του λιμανιού του Πειραιά σε σχέση με την Ευρώπη, θα ήταν καλό πρώτα να ανατρέξουμε σε κάποια σημαντικά στατιστικά στοιχεία που αφορούν στην οικονομία των Ευρωπαϊκών λιμανιών και μας δίνουν μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα των λιμανιών της ευρύτερης γειτονιάς μας ⁴².

Το λιμενικό δυναμικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελείται από 1.036 λιμένες, 298 από τους οποίους διαχειρίζονται άνω του 1 εκατ. τόνων εμπορευμάτων. Μέσω των ευρωπαϊκών λιμένων διακινείται το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ διακινούνται 3,5 δις. τόνοι φορτίου ανά έτος. Έξι μόνον εταιρείες διαχειρίζονται το 70% των φορτίων, και τέλος, στα Ευρωπαϊκά λιμάνια απασχολούνται συνολικά 350.000 εργαζόμενοι.

Πίνακας 3.14: Κατάταξη ευρωπαϊκών και μεσογειακών λιμανιών βάσει διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων –2007 (σε χιλιάδες teu's).

ΛΙΜΑΝΙ	ΘΕΣΗ 2006	ΚΙΝΗΣΗ 2006	ΘΕΣΗ 2005	ΚΙΝΗΣΗ 2005	ΘΕΣΗ 2004	ΚΙΝΗΣΗ 2004	ΘΕΣΗ 2003	ΚΙΝΗΣΗ 2003	ΜΕΤΑΒΟΛΗ '06-'07
Ρότερνταμ	1	9.603	1	9.287	1	8.242	1	7.117	3,3
Αμβούργο	2	8.862	2	8.088	2	7.000	2	6.126	8,7
Αμβέρσα	3	7.018	3	6.488	3	6.000	3	5.440	7,6
Βρέμη	4	4.400	4	3.736	4	3.469	4	3.190	15,1
Αλγκεσίπας	5	3.257	5	3.180	6	2.937	6	2.516	2,4
Φέλξτρου	6	3.080	7	2.770	7	2.717	7	2.480	10,1
Γκότα Τάουρο	7	2.938	6	3.161	5	3.261	5	3.090	-7,6
Πόρτ Σάιντ	8	2.695	12	1.520	-	869	-	658	43,6
Βαλένθια	9	2.612	8	2.384	9	2.129	8	2.010	8,7
Βαρκελώνη	10	2.318	9	2.071	10	2.084	10	1.765	10,7
Χάβρη	11	2.130	10	2.057	8	2.158	9	2.010	3,4
Γένοβα	12	1.657	11	1.625	11	1.550	12	1.600	1,9
Ζεεβρύζ	13	1.653	13	1.408	13	1.196	15	1.013	14,8

⁴²Ευθυμιάτου Μ. "Βασικό στήριγμα των Συνδυασμένων Μεταφορών οι πλωτές μεταφορές", Supply Chain & Logistics magazine το περιοδικό για την εφοδιαστική αλυσίδα, τεύχος 14, 01 Απριλίου-15 Μαΐου 2008, σελ 38.

Σαουθάμπτον	14	1.510	15	1.375	16	1.441	17	1.378	8,9
Μάλτα	15	1.485	16	1.309	15	1.461	18	1.305	11,9
Κων/πολη	16	1.446	17	1.132	18	1.087	20	1.059	21,7
Πειραιάς	17	1.399	14	1.395	14	1.542	16	1.605	0,3

Πηγή: Ευθυμιάτου Μ. "Βασικό σήριγμα των Συνδυασμένων Μεταφορών οι πλωτές μεταφορές", Supply Chain & Logistics magazine το περιοδικό για την εφοδιαστική αλυσίδα, τεύχος 14, 01 Απριλίου-15 Μαΐου 2008, σελ 38.

Η "γλώσσα των αριθμών" αποδεικνύει πως το κοντέινερ Τέρμιναλ του Πειραιά παρουσιάζει φθίνουσα πορεία σε σχέση με άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια, σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα της κατάταξης των ευρωπαϊκών και μεσογειακών λιμανιών βάσει της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Συγκεκριμένα κατά την τελευταία τριετία το λιμάνι του Πειραιά και παρά το γεγονός ότι από το 1995 μέχρι το 2006 είχε αυξήσει τη διακίνηση κοντέινερς κατά 45%, ακολουθεί καθοδική πορεία. Δηλαδή από τη 14^η θέση που είχε το 2004 και το 2005, έπεσε στη 17^η το 2006. Αντιθέτως σταθερά στην πρώτη θέση βρίσκεται το λιμάνι του Ρότερνταμ, το οποίο το 2006 διακίνησε 9.603 εκατομμύρια teu.

Σαν συμπεράσματα των παραπάνω μπορούμε να σημειώσουμε τα εξής: οι δύο βασικές διαφοροποιήσεις που υπάρχουν μεταξύ του λιμένα του Πειραιά και άλλων λιμένων της Ευρώπης, κυρίως της Κεντρικής όπου υφίσταται και η μεγαλύτερη ανάπτυξη, είναι: στην Κεντρική Ευρώπη οι περισσότεροι λιμένες είναι εταιρείες real estate οι οποίες μισθώνουν χώρους στις επιχειρήσεις και διασφαλίζουν την αποδοτική και ασφαλή κίνηση των πλοίων. Φροντίζουν, επίσης, την υποδομή για τις υδάτινες οδούς, τους δρόμους, τις αποβάθρες και άλλες εγκαταστάσεις που είναι απαραίτητες στους χρήστες των λιμένων. Τα παραπάνω ισχύουν και στο λιμάνι του Ρότερνταμ με αποτέλεσμα να είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και εντός των πέντε μεγαλύτερων του κόσμου.

Από την άλλη πλευρά, στην Ελλάδα οι λιμένες αποτελούν κρατικές επιχειρήσεις οι οποίες προσφέρουν το σύνολο των υπηρεσιών που κρίνουν ότι απαιτούνται από τους συναφείς κλάδους. Το ιδιωτικό καθεστώς είναι πολύ περιορισμένο και βασίζεται κυρίως στην ενοικίαση χώρων για την λειτουργία ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων (Επισκευαστική Βάση Περάματος), διαφόρων βιομηχανικών συγκροτημάτων, κυλικείων, καντινών, αποθηκευτικών τροφοεφοδίων και γραφείων πρακτορείων. Το κράτος, έως σήμερα, δεν συνεισέφερε ,πλην οικονομικώς, στην ανάπτυξη των λιμένων, καθώς δεν υπήρξε ποτέ ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξής τους.

Τα περισσότερα λιμάνια της Ευρώπης, πλην της Βρετανίας, λειτουργούν με αποκεντρωμένη δομή, ενώ η Σιγκαπούρη, το μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου, δουλεύει με κεντρικοποιημένη δομή. Η βασική διαφοροποίηση είναι ο βαθμός και το είδος εμπλοκής του κράτους. Στην Ελλάδα έχει αποδειχθεί πως το κράτος δεν είναι καλός επιχειρηματίας. Τα μοντέλα των λιμένων της Ευρώπης και κυρίως του λιμένα του Ρότερνταμ μας διδάσκουν πως το κράτος πρέπει να στοχεύσει στην ανάπτυξη των λιμένων μέσω επικέντρωσης σε υπηρεσίες real estate.

Η δεύτερη διαφορά που υπάρχει μεταξύ του λιμένα του Πειραιά και των λοιπών λιμένων της Ευρώπης είναι η αξιοποίηση των Ευρωπαϊκών προγραμμάτων-εργαλείων ανάπτυξης. Τα Ευρωπαϊκά "εργαλεία" ανάπτυξης είναι κάποια προγράμματα που έχει θεσπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση με στόχο την προώθηση των πλωτών μεταφορών σε όλη την Ευρώπη. Τα σπουδαιότερα από αυτά τα προγράμματα είναι το TEN-T⁴³, τα δύο διαδοχικά προγράμματα Marco Polo⁴⁴, αλλά και η δημιουργία δικτύων "θαλάσσιων διαδρόμων" (Motorways of the Sea). Το τελευταίο και πολυδιαφημισμένο από τα παραπάνω προγράμματα φαίνεται ότι λειτουργεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στην Κεντρική Ευρώπη, που ενώνει τις δυνάμεις της για να προωθήσει ένα λιμενικό δίκτυο που δεν θα περιορίζεται στα παραδοσιακά κεντροευρωπαϊκά λιμάνια αλλά θα επεκτείνεται και στη Μεσόγειο.

Στην συνέχεια, ακολουθεί ανάλυση κάποιων Ευρωπαϊκών λιμένων έτσι ώστε να επιτευχθεί μια σύγκριση με το λιμάνι του Πειραιά. Η επιλογή των προς ανάλυση λιμένων, έγινε με το σκεπτικό: δεν θα μπορούσε να λείψει το λιμάνι του Ρότερνταμ ως το μεγαλύτερο της Ευρώπης αλλά και ως παραδείγματος προς μίμηση, ενώ τα υπόλοιπα τρία (λιμάνι της Boulogne, Αυτόνομο Λιμάνι του Παρισιού, λιμάνι του Καλέ) επιλέχθηκαν καθώς είναι μικρότερα λιμάνια (δεν περιλαμβάνονται ούτε καν στα 20 μεγαλύτερα της Ευρώπης) αλλά αποτελούν ανερχόμενες δυνάμεις έχοντας

⁴³Trans-European Transport Network, το πρόγραμμα αυτό έχει σαν στόχο τη διαχείριση μεγάλων έργων υποδομής μεταφορών.

⁴⁴Το Marco Polo προτάθηκε το 2002 προκειμένου να βοηθήσει να στραφεί η μεταφορά όλο και περισσότερων εμπορευμάτων από τους δρόμους (οδικές μεταφορές) στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, στις σιδηροδρομικές και στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Η ιδέα είναι να χρηματοδοτηθούν έργα για νέες μη οδικές εμπορευματικές υπηρεσίες και να υποστηριχθεί η δρομολόγηση εμπορευματικών υπηρεσιών ή εγκαταστάσεων που παρουσιάζουν στρατηγικό διασυνοριακό ενδιαφέρον. Το Marco Polo, με προϋπολογισμό ύψους 115 εκατ. ευρώ εφαρμόζεται από το 2003.

αναπτύξει πολύ τα Ευρωπαϊκά προγράμματα και κυρίως τους "θαλάσσιους διαδρόμους" που αποτελούν πλέον πυξίδα ανάπτυξης. Τα τρία αυτά ανερχόμενα ευρωπαϊκά λιμάνια της κεντρικής Ευρώπης έχουν δημιουργήσει ένα δίκτυο συνεργασίας μεταξύ τους και έχουν φτάσει σε σημείο να πρωταγωνιστούν σε ολόκληρη την Ευρώπη αλλά και σε διεθνή επίπεδο. Σε αυτό το σημείο, αξίζει να σημειωθεί, πως περισσότερο σαν χώρα μας ενδιαφέρει να ακολουθούμε και να μιμούμαστε τέτοιες αποδοτικές κινήσεις μικρότερων λιμανιών, από το να ονειρευόμαστε να γίνουμε το νέο Ρότερνταμ σε μια νύχτα.

3.5.1.Λιμένας του Ρότερνταμ

Η Ολλανδία, τοποθετημένη στρατηγικά δίπλα στις ανεπτυγμένες ευρωπαϊκές χώρες και ευρισκόμενη στον Ατλαντικό αποτελεί, γεωγραφικά, μια προφανή λύση προσέγγισης των πλοίων από την Αμερικανική Ήπειρο καθώς και όσων εμπορευμάτων στοχεύουν στις ανεπτυγμένες αγορές της Δυτικής Ευρώπης και τη ρωσική αγορά. Όντας το βορειοδυτικό τμήμα της "παλαιάς" Ευρώπης εκμεταλλεύτηκε τη γεωπολιτική της θέση και επένδυσε στρατηγικά στην υποδοχή και διακίνηση εμπορευμάτων. Η ανάπτυξη των λιμένων και των εμπορευματικών κέντρων αποτέλεσε στρατηγικό στόχο της Ολλανδίας και προωθήθηκε μέσω της σύμπραξης και συνεργασίας του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Χάρτης 3.8: Το λιμάνι του Ρότερνταμ.



Πηγή: <http://earth.google.com>

Το λιμάνι του Ρότερνταμ, το πρώτο λιμάνι της Ευρώπης και το τρίτο του κόσμου μετά τη Σιγκαπούρη και τη Σαγκάη (με κριτήριο τους διακινούμενους μετρικούς τόνους εμπορευμάτων), ιστορίας μεγαλύτερης των έξι αιώνων, έχει αναπτυχθεί σε μήκος 40 χιλιομέτρων και καταλαμβάνει έκταση 10.000 εκταρίων (100 τ.χλμ.). Το βάθος του φθάνει τα 23 μ. γεγονός που το καθιστά ικανό να υποδεχθεί ακόμα και πλοία τύπου Post Panamax, οι διαστάσεις των οποίων ξεπερνούν τα 295 μ. μήκος, τα 32,35 μ. πλάτος και τα 13,25 μ. βύθισμα. Κάθε χρόνο διακινούνται συνολικά περίπου 370 εκατ. μετρικοί τόνοι εμπορευμάτων (στοιχεία του 2005), ενώ μέχρι το 2010 ο αντίστοιχος αριθμός αναμένεται να αυξηθεί στα 399 εκατ. τόνους. Τώρα, σε ότι αφορά τη διακίνηση κοντέινερς, ο αριθμός φθάνει τα 9,3 εκατ. TEU's, με πρόβλεψη για άνοδο στα 12 εκατ. το 2010.

Το λιμάνι του Ρότερνταμ συνδέεται με 1.000 λιμάνια ανά τον κόσμο και χωρίζεται σε πέντε βασικές ζώνες: στην πρώτη, το Waal/Eemhaven διακινούνται κοντέινερς, προϊόντα ξυλείας και γενικό φορτίο. Στο δεύτερο, το Fruitport, διακινούνται φρουτολαχανικά και χυμοί, στο τρίτο, το Botlek, εξυπηρετούνται εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο των καυσίμων, των χημικών, των αγροτικών προϊόντων χύδην μορφής, του άνθρακα και άλλου ξηρού, χύδην φορτίου. Η τέταρτη ζώνη είναι αφιερωμένη σε προϊόντα αργού πετρελαίου, χημικά, μεταλλεύματα και αγροτικά προϊόντα χύδην μορφής. Επίσης, στην ίδια περιοχή φθάνουν και πλοία Ro-Ro για την φορτοεκφόρτωση αυτοκινήτων. Τέλος, στην πέμπτη ζώνη, που είναι και η "μύτη" του λιμανιού και αποτελεί την πιο πρόσφατη επένδυση, λειτουργεί το European Container Terminal (ECT) το management του οποίου έχει η Hutchison International Port Holdings, το APM Terminal, εγκαταστάσεις για φορτοεκφόρτωση αργού πετρελαίου, άνθρακα και μεταλλευμάτων, χύδην ξηρού φορτίου, όπως και Εμπορευματικό Κέντρο.

Τέλος, εντυπωσιακές είναι και οι υποδομές που έχουν δημιουργηθεί για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών καθώς και το πληροφοριακό σύστημα που επιτρέπει την παρακολούθηση, σε πραγματικό χρόνο, κάθε πλοίου που βρίσκεται σε απόσταση ακόμη και 60 χλμ. έξω από το λιμάνι και φυσικά, κάθε κίνησης του εντός αυτού (Vessel Traffic Management Information System). Οι υποδομές που αναφέρθηκαν παραπάνω, περιλαμβάνουν το άρτια ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο, την σιδηροδρομική σύνδεση με την "καρδιά" της Ευρώπης, παραποτάμιες συνδέσεις (130.000 πλωτά μέσα προσεγγίζουν το λιμάνι κάθε χρόνο), ανεπτυγμένο δίκτυο αγωγών για τη μεταφορά υγρών καυσίμων και όχι μόνο, δίκτυο για τον εφοδιασμό λιμένων με

μικρότερα πλοία (feeders), ενώ σε απόσταση λίγων λεπτών βρίσκεται το αεροδρόμιο του Ρότερνταμ και 50 λεπτά δρόμου μακρύτερα το αντίστοιχο του Άμστερνταμ, το Schiphol.

Εικόνα 3.2: Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Ρότερνταμ.



Πηγή: <http://earth.google.com>

3.5.2. Λιμάνι της Boulogne

Το λιμάνι της Boulogne βρίσκεται στην "καρδιά" της Ευρώπης και στο κέντρο του τριγώνου Λονδίνο- Βρυξέλλες- Παρίσι, οπότε είναι αναμενόμενο να βρίσκεται ως λιμάνι πίσω από τις οδικές διαμεταφορές. Κι όμως, παρόλα αυτά, αξιοποιώντας τα ευρωπαϊκά προγράμματα για την ναυτιλία και ιδιαίτερα την ευρωπαϊκή πολιτική για τους "θαλάσσιους διαδρόμους", δημιούργησαν μια νέα δυναμική στην ναυσιπλοΐα, έφτιαξαν ένα λειτουργικό εμπορικό λιμάνι και αυτή τη στιγμή διαχειρίζονται χιλιάδες

φορτία καθημερινά, ενώ παράλληλα έχουν αναπτύξει ένα δίκτυο συνεργασίας με άλλα λιμάνια σε Μ. Βρετανία, Σκανδιναβία, Ισπανία, Πορτογαλία. Συγκεκριμένα, τα κοντέινερ φεύγουν από το βρετανικό λιμάνι του Sheerness μέσω 150 κατάμαράν υψηλής ταχύτητας, μεταφέρονται στην Boulogne και από εκεί, μέσω του οδικού άξονα A16, στο Παρίσι, από όπου, με την βοήθεια του σιδηροδρομικού δικτύου TGV, ταξιδεύουν για Βρυξέλλες και Β. Ιταλία. Κλείνοντας αυτή τη μικρή ανάλυση, αξίζει να σημειωθεί πως για να λειτουργήσει σωστά το λιμάνι της Boulogne και να αυξήσει τις 140 εταιρείες- πελάτες του, δημιούργησε ένα καινούριο logistics hub με 65.000 τετραγωνικά μέτρα αποθηκών ξηρού φορτίου και 250.000 κυβικά μέτρα αποθηκών για ψυχόμενο φορτίο.

Χάρτης 3.9: Το λιμάνι της Boulogne.



Πηγή: <http://earth.google.com>

3.5.3. Αυτόνομο Λιμάνι Παρισιού

Το Αυτόνομο Λιμάνι του Παρισιού είναι σε φάση επέκτασης της λειτουργίας του με τρεις νέες προβλήτες- terminals, αφού η διακίνηση των κοντέινερ έχει αυξηθεί κατά 26,2% (2006-2007). Εάν συνεχιστεί η ζήτηση με αυτόν το ρυθμό, η διαχειρίστρια αρχή εκτιμά ότι έως το 2010 θα πρέπει να δημιουργηθούν ακόμη τρία terminals, που θα μπορούν να εξυπηρετούν και μεγαλύτερα τונάζ σε σχέση με τα υπάρχοντα. Ο στόχος των αρχών του Αυτόνομου Λιμανιού του Παρισιού είναι ο στόχος των σωστών logistics, δηλαδή οι in time παραδόσεις με το χαμηλότερο δυνατό κόστος και την καλύτερη ποιότητα. Γι' αυτόν τον λόγο, στις 14 Νοεμβρίου του 2007 εγκαινιάστηκε μια νέα υπηρεσία που συνδέει αυτόματα, μέσω του αυτοκινητοδρόμου A16, το terminal Limay με τη Ρουέν και τη Χάβρη. Ενώ ένα μήνα νωρίτερα, έχοντας σαν στόχο την ύπαρξη όσο το δυνατόν περισσότερων συνεργασιών στη διαμεταφορά, με τις λιγότερες δυνατές μεταφορτώσεις εμπορευμάτων, ανακοινώθηκε η σύνδεση της Firenzuola (βόρεια του Μιλάνου) με ένα ακόμα terminal του παρισινού λιμένα, μέσω σιδηροδρομικού δικτύου με ικανότητα μεταφοράς 40 UTI.

3.5.4. Λιμάνι του Καλέ

Μια από τις προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν μικρά λιμάνια όπως το λιμάνι του Καλέ σε όλη την Ευρώπη, είναι η διαχείριση μεγάλων τονάζ, για το λόγο αυτό χρειάζεται η δημιουργία κατάλληλων υποδομών ούτως ώστε να δέχονται μεγαλύτερα πλοία. Ήδη η διαχειρίστρια αρχή του λιμανιού του Καλέ έχει κάνει προτάσεις για βελτίωση των υποδομών, ενώ τους ενδιαφέρει πολύ το ευρωπαϊκό πρόγραμμα "Motorways of the Sea" και ιδιαίτερα μια συνεργασία με αντίστοιχα λιμάνια στην Ισπανία, τη Βόρεια Αφρική και τη Μάλτα. Η υφιστάμενη σύνδεση του λιμανιού του Καλέ με λιμάνια της Ιταλίας κυρίως, φαίνεται να αποδίδει ιδιαίτερος, καθώς μέσα σε ένα χρόνο παρουσιάστηκε 16% αύξηση του μεταφορικού έργου κάνοντας 1,85 εκατ. τζίρο, ποσό υψηλό για το είδος των πλοίων που χρησιμοποιήθηκαν τα οποία δεν μπορούν να μεταφέρουν μεγάλο τόνάζ.

Χάρτης 3.10: Το λιμάνι του Calais.



Πηγή: <http://earth.google.com>

3.6 Προβλήματα του λιμένα του Πειραιά

Όσον αφορά τα προβλήματα σχετικά με την λειτουργία του εμπορικού λιμανιού του Πειραιά, είναι αρκετά και ποικίλουν. Σημαντικότερα από αυτά τα προβλήματα σε γενικές γραμμές είναι: η πολυαρχία που παρατηρείται στα ελληνικά λιμάνια γενικά- και ειδικότερα στο λιμάνι του Πειραιά, τα οργανωτικά και διοικητικά προβλήματα, το εργασιακό πρόβλημα, χωροταξικά και πολεοδομικά προβλήματα, προβλήματα τεχνολογικά και οργανωτικά, καθώς και διαχειριστικά προβλήματα. Λόγω των τελευταίων, τα ελληνικά λιμάνια δεν αποτελούν σύστημα, με την έννοια ότι δεν

υπάρχει συνεργασία ή συντονισμός δράσης και προγραμμάτων, και δεν είναι δυνατή η διαμόρφωση ενιαίας πολιτικής, αντίθετα παρατηρείται ανταγωνισμός, σπατάλη επενδύσεων και μη αποδοτική λειτουργία.

Το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει το λιμάνι του Πειραιά, και συγκεκριμένα ο σταθμός διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, είναι το γεγονός ότι οι λιμενικές υποδομές παρουσιάζουν σοβαρή υστέρηση, με αποτέλεσμα η ανεπάρκειά τους να προκαλεί καθυστερήσεις ή ακόμα και ματαιώσεις δρομολογίων, πλήττοντας έτσι το προφίλ των θαλάσσιων μεταφορών της χώρας. Τα κυριότερα σημεία υστέρησης, σύμφωνα με την ανάλυση των προηγούμενων ενοτήτων, όσον αφορά τις λιμενικές υποδομές εντοπίζονται:

- Σε εφαρμογές του ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος.
- Στην ανυπαρξία σύνδεσης με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Στη μικρή διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων που πραγματοποιεί και κατ' επέκταση στη μικρή διακίνηση φορτίων.
- Στη μικρή διαθεσιμότητα αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων.
- Στον περιορισμένο αριθμό θέσεων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων.
- Στη μικρή επιφάνεια του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- Στο μικρό σχετικά αριθμό γερανογεφυρών που διαθέτει.

Αισθητές είναι και οι ελλείψεις στον τομέα του ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Σε λιμάνια με αυξημένη κίνηση, όπως του Πειραιά, η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών τίθεται σε δοκιμασία με αποτέλεσμα να επιλέγονται άλλοι τρόποι μεταφοράς (οδικώς) προκαλώντας σοβαρό πλήγμα στις θαλάσσιες μεταφορές.

Ακόμα, σημαντικό πρόβλημα εντοπίζεται στον εκσυγχρονισμό των πλοίων. Οι βλάβες σε αρκετές περιπτώσεις είναι διαρκείς και επαναλαμβανόμενες με αποτέλεσμα να παρατηρείται τεράστιος συνωστισμός των εμπορευματοκιβωτίων στους σταθμούς διαχείρισης και στις αποθήκες.

Τέλος, υπάρχει και σοβαρό πρόβλημα όσον αφορά τη διασύνδεση των εταιριών που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι, την οργάνωση των παροχών και διευκολύνσεων, την συστηματική εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που υπάρχουν, την παροχή εκπαίδευσης και κατάρτισης, την προσφορά υπηρεσιών υψηλού επιπέδου κ.τλ. που καθιστούν αναγκαία μια επέμβαση πολιτειακή για την κάλυψη αυτών των κενών που δεν μπορεί να γίνει με ιδιωτική πρωτοβουλία.

Εκτός από τα παραπάνω προβλήματα που αντιμετωπίζει το λιμάνι του Πειραιά όσον αφορά την διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων, υπάρχουν και άλλα που χαρακτηρίζονται για την «παγκοσμιότητά» τους, με την έννοια ότι καλούνται να τα αντιμετωπίσουν το σύνολο των χωρών και όχι οι αρμόδιοι φορείς του κάθε λιμανιού μεμονωμένα. Τα προβλήματα αυτά περιλαμβάνουν:

- Ναυτικά ατυχήματα
- Ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος
- Κορεσμό των θαλασσίων οδών
- Ανεπαρκή αξιοποίηση πόρων εξυπηρέτησης των πλοίων
- Παράνομες δραστηριότητες
- Τρομοκρατικές ενέργειες

3.7 Προοπτικές και λύσεις

Αρχικά θα πρέπει να υπογραμμίσουμε πως για να είναι επιτυχημένη η διεξαγωγή κάποιων συμπερασμάτων όσον αφορά τις προοπτικές και τις λύσεις των προβλημάτων της διαχείρισης των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά, θα πρέπει να συνεκτιμούμε τους αρνητικούς (προβλήματα) και θετικούς παράγοντες της υπό μελέτης περιοχής. Οι αρνητικοί παράγοντες αναλύθηκαν στην προηγούμενη ενότητα, ενώ οι θετικοί παράγοντες ή τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του λιμένα του Πειραιά είναι τα εξής:

- Η πολύ σημαντική πλεονεκτική γεωγραφική θέση στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων (Ασία, Αφρική, Ευρώπη).
- Η λειτουργία των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων 24 ώρες την ημέρα και 365 ημέρες τον χρόνο.
- Το υφιστάμενο κλιμακωτό τιμολόγιο με εκπτώσεις για μεγάλες ποσότητες μεταφορτωνόμενων εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων.
- Ο μεγάλος αριθμός γραμμών με τα περισσότερα και μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου.
- Το ανταγωνιστικό τιμολόγιο αποθήκευσης φορτίων.

- Και τέλος, το συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων και το μέγιστο βύθισμα. Το μεγάλο βύθισμα που έχει το λιμάνι του Πειραιά είναι πολύ θετικός παράγοντας καθώς το πρόβλημα αναφορικά με το βάθος που πρέπει να έχουν τα λιμάνια προκειμένου να μπορούν να εξυπηρετούν τα σύγχρονα μεγάλα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, είναι ότι πολύ δύσκολα μπορεί αυτό να ξεπεραστεί αφού οι εργασίες που απαιτούνται για την εκβάθυνση (βυθοκόριση) είναι μια από τις πλέον δαπανηρές εργασίες.

Το λιμάνι του Πειραιά για να βελτιώσει την ανταγωνιστική του θέση και να προσπαθήσει να πλησιάσει άλλα Ευρωπαϊκά λιμάνια, θα πρέπει να:

- Εφαρμόσει πλήρως το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα που διαθέτει και ιδιαίτερα να το επεκτείνει με εφαρμογές που καλύπτουν τους τομείς διοίκηση, διαφήμιση- προβολή, κοστολόγηση, στατιστική και έλεγχος φορτίων, καθώς και πλήρη εφαρμογή τους στη διακίνηση των εμπορευμάτων.
- Συνδεθεί με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, έτσι ώστε η διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων να πραγματοποιείται οικονομικότερα, γρηγορότερα και αποτελεσματικότερα. Οι συνέπειες της σύνδεσης αυτής θα είναι και η επαύξηση της διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων τόσο για τη κάλυψη των αναγκών της Ελλάδας, όσο και για τη κάλυψη αναγκών άλλων χωρών. Η ελπίδα ότι ο τερματικός του Πειραιά θα συνδεθεί σιδηροδρομικά με το Θριάσιο Πεδίο και θα αποδώσει η συνεργασία sea-air με το αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" έχουν μείνει εδώ και πολλά χρόνια στα χαρτιά.
- Αυξήσει την επιφάνεια που καταλαμβάνει ο τερματικός σταθμός με ταυτόχρονη αύξηση των διατιθέμενων χώρων για αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων.
- Εξετάσει και αν είναι δυνατόν να υλοποιήσει τη δημιουργία νέου (δεύτερου) τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- Αυξήσει τον αριθμό θέσεων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, μέσω της μελέτης του μέσου μήκους των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων που κατάπλέουν.
- Αυξήσει τον αριθμό των γερανογεφυρών του τερματικού σταθμού, και να μελετήσει την αύξηση των διατιθέμενων ανά πλοίο γερανογεφυρών. Την καλύτερη λύση, εξαιτίας των συνεχών αυξήσεων στο πλάτος των πλοίων σήμερα, αποτελούν οι γερανοί με μεγαλύτερο μήκος του βραχίονα προς την

πλευρά της θάλασσας αλλά και με μεγαλύτερη ταχύτητα. Οι παραδοσιακοί γερανοί είχαν μήκος βραχίονα 32-48 μέτρα ενώ οι σύγχρονοι, που είναι κυρίως εγκατεστημένοι στα λιμάνια σήμερα, έχουν μήκος μεγαλύτερο από 50 μέτρα.

- Ακόμα, όσον αφορά το πρόβλημα με τους χώρους αποθήκευσης, κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών παρατηρείται μια νέα τάση που φαίνεται να μειώνει το πρόβλημα. Η τάση αυτή είναι η ανάπτυξη λιμανιών μακριά από τα αστικά κέντρα, εκεί όπου μπορεί να υπάρξει μεγαλύτερη διαθεσιμότητα χώρων. Τα λιμάνια αυτά αποκαλούνται "non- city ports"⁴⁵.

3.8. Το μέλλον του λιμανιού.

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν σήμερα ένα σημαντικότερο ρόλο στη μεταφορική δραστηριότητα και αποκτούν ολοένα και σημαντικότερο μερίδιο στη συνολική μεταφορική αγορά. Παράλληλα, η ανάγκη για νέες υπηρεσίες, η μεγάλη τεχνολογική πρόοδος, καθώς επίσης η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, άλλαξαν ριζικά το τοπίο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ανέδειξαν τους λιμένες σε σημαντικούς κόμβους της αλυσίδας των διατροφικών μεταφορών. Στο νέο αυτό σκηνικό έρχεται να προστεθεί η ραγδαία αύξηση του διεθνούς εμπορίου, με παράλληλη ανάδειξη νέων αγορών, όπως η Ανατολική Ευρώπη, και η Μέση Ανατολή και νέων παικτών, όπως οι χώρες της Απω Ανατολής και ιδιαίτερα η Κίνα.

Οι νέες αυτές συνθήκες αυξάνουν τη ζήτηση για παροχή σύγχρονων λιμενικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές και αντίστοιχα την ανάγκη για κατάλληλες λιμενικές υποδομές. Το νέο περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί περιέχει σημαντικές προκλήσεις και για τη χώρα μας ενώ ταυτόχρονα εμφανίζει σπουδαίες επενδυτικές ευκαιρίες για την επιχειρηματική κοινότητα. Οι ελληνικοί λιμένες εμφανίζουν πλεονεκτήματα τα οποία συνδέονται κυρίως με την στρατηγική θέση της χώρας και τα οποία, εάν αξιοποιηθούν είναι δυνατό να προσελκύσουν σημαντικό αριθμό πλοίων και φορτίων.

Η ανάπτυξη μιας πύλης προς τα Βαλκάνια αποτελεί μια πολύ καλή πρωτοβουλία, ωστόσο είναι απαραίτητο, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς να έχουν κοινό στόχο

⁴⁵Παρδάλη Α.(2001), *"Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων"*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

προκειμένου να επιτευχθεί η ουσιαστική δέσμευση της κυβέρνησης, των βιομηχανιών, των εμπορικών επιχειρήσεων και των Logistics service providers. Από εκεί πρέπει να γίνει η αρχή.

Οι αυξημένες δυνατότητες που παρουσιάζουν οι ελληνικοί λιμένες και ιδιαίτερα το λιμάνι του Πειραιά, έχουν προκαλέσει το ενδιαφέρον ελλήνων και ξένων επενδυτών, αλλά και μεγάλων μεταφορικών εταιρειών. Ενδεικτικά αναφέρω την συνεργασία με την κινέζικη εταιρεία COSCO για την μεταφορά φορτίων στο λιμάνι του Πειραιά σε τακτική βάση, το ενδιαφέρον που έχουν επιδείξει φορείς της Κίνας (COSCO, China Shipping Company), καθώς και επενδυτών από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και την Κορέα για την αξιοποίηση των επενδυτικών ευκαιριών που παρουσιάζει το λιμάνι του Πειραιά.

Η ευκαιρία υπάρχει και η κατάσταση πρέπει να αλλάξει. Υπάρχει το εξαιρετικά επιτυχημένο παράδειγμα της Ελληνικής Ναυτιλίας όπου επί της ουσίας μεταφορές κυρίως είναι. Ακόμα, υπάρχει και η γνώση από άλλες χώρες όπως η Ολλανδία με πολλές ομοιότητες (μέγεθος, γεωγραφία, Ευρωπαϊκή Ένωση) με την Ελλάδα (βλέπε πίνακα 3.8).

Πίνακας 3.15: Χαρακτηριστικά Ελλάδας- Ολλανδίας.

Ετήσια στοιχεία 2004	ΕΛΛΑΔΑ	ΟΛΛΑΝΔΙΑ
Πληθυσμός (εκ. κάτοικοι)	11.0	16.3
Συνολική Έκταση (τ.χλμ)	131.940	41.526
Χερσαία	130.800	33.883
Καλλιεργήσιμη	14.220	5.650
Ακτές (χλμ)	13.676	451
ΑΕΠ (Ε δισ. Σε τιμές αγοράς)	174	455
Κατά κεφαλήν ΑΕΠ (Ε αγοραστική δύναμη)	17.759,20	28.000
ΑΕΠ ανά τομέα:		
Αγροτικός	6.2%	2.1%
Βιομηχανικός	22.1%	24.4%
Υπηρεσιών	71.7%	73.5%

Πηγή: Μαύρος Α. "Αφιέρωμα: Ολλανδικά Logistics", Απόθήκη & Μεταφορές το περιοδικό των Logistics, τεύχος 32, Ιανουάριος- Φεβρουάριος 2006, σελ 34.

3.8.1.ιδιωτικοποίηση

Οι κυριότεροι φορείς διοίκησης ενός λιμανιού είναι η Δημοτική Αρχή, το Κράτος και οι Αυτόνομοι Οργανισμοί. Οι παραπάνω φορείς ονομάζονται γενικά «λιμενικές αρχές». Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια αναφορά στις λιμενικές αρχές και στο πώς αυτές διακρίνονται, ενώ στην συνέχεια, θα μάθουμε την μορφή διοίκησης για καθένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Δημοτική Διοίκηση

Σε αυτή τη μορφή, ο δήμος στον οποίο ανήκει το λιμάνι έχει και την αρμοδιότητα διοίκησης του λιμανιού. Άλλοτε μονοπωλιακά εκμεταλλεύεται ολόκληρο τον εξοπλισμό του λιμανιού και ασκεί τις λιμενικές λειτουργίες και άλλοτε παραχωρεί σε ιδιωτικές επιχειρήσεις με συμβάσεις την εκμετάλλευση κάποιων δραστηριοτήτων. Αυτή η θεσμική μορφή συναντάται στο Βέλγιο, στη Δανία, στη Γερμανία, στις Κάτω Χώρες και στη Μεγάλη Βρετανία.

Η Κρατική Διοίκηση

Σε αυτή τη μορφή το κράτος είναι υπεύθυνο για κάποιες αρμοδιότητες. Οι αρμοδιότητες αυτές περιλαμβάνουν:

- Την κατασκευή, συντήρηση, τον εξοπλισμό και την εκμετάλλευση του λιμένα.
- Την επιβολή και είσπραξη διαφόρων τελών και δικαιωμάτων από τα πλοία, τα εμπορεύματα και τους επιβάτες.
- Την επιβολή κανονισμών οργάνωσης και λειτουργίας του λιμανιού.
- Τον έλεγχο και την έγκριση τιμολογίων για τις παρεχόμενες υπηρεσίες και εργασίες που διεξάγονται.

Όλες αυτές οι αρμοδιότητες διεξάγονται είτε από τον κεντρικό οργανισμό (Καναδάς : Συμβούλιο Εθνικών Λιμανιών, Ν. Αφρική: Διοίκηση Σιδηροδρόμων και Λιμανιών) είτε από τα διάφορα αρμόδια Υπουργεία (Ναυτιλίας, Δημοσίων Έργων κ.λπ).

Στην Ελλάδα, όλα τα σημαντικά λιμάνια ελέγχονται σε μεγάλο βαθμό από το κράτος.

Ο Αυτόνομος Οργανισμός

Σε αυτή τη μορφή, γίνεται παραχώρηση των αρμοδιοτήτων και των εξουσιών των κρατικών υπηρεσιών σε ένα δημόσιο οργανισμό. Το σύστημα του αυτόνομου οργανισμού παίρνει διάφορες μορφές. Σε διάφορες χώρες τα όρια της αυτονομίας ποικίλουν, ενώ το κράτος διατηρεί σχεδόν πάντα κάποιες αρμοδιότητες.

Σε πολλές χώρες της Ευρώπης συναντάμε αυτή τη μορφή διοίκησης των λιμανιών. Τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα εντοπίζονται στην Γαλλία (Δουνκέρκη, Χάβρη, Ρουέν, Νάντ, Σαιν-Ναζέρ, Μπορντό, Μασσαλία) και στην Ιταλία (Γένοβα, Σαβόνα, Τεργέστη, Βενετία, Νάπολη, Παλέρμο, Τσιβιταβέκια).

Η Ιδιωτική Διοίκηση

Σε αυτή τη μορφή, η διοίκηση και η διαχείριση του λιμανιού βρίσκονται απόκλειστικά στα χέρια ιδιωτικών επιχειρήσεων. Η ιδιωτική διοίκηση συναντάται σε διάφορες μορφές, όπως:

- Λιμάνια- Ανώνυμες Εταιρίες ή Ανώνυμες Εταιρίες ενός τμήματος του λιμανιού (Βηρυτός κ.α.).
- Λιμάνια που ανήκουν σε εταιρίες που εκμεταλλεύονται μια διώρυγα (Μάντσεστερ, Βρυξέλες κ.α.)
- Λιμάνια που ανήκουν σε σιδηροδρομικές εταιρίες (Αλεξανδρέττα στην Τουρκία κ.α)
- 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.

Στον πίνακα 3.16 μπορούμε να δούμε το ιδιοκτησιακό καθεστώς που επικρατεί σε καθένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Ευρώπης.

Πίνακας 3.16: Το ιδιοκτησιακό καθεστώς στα σημαντικότερα λιμάνια της Ευρώπης κατά χώρα.

ΧΩΡΑ	ΛΙΜΑΝΙ	ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ
Βέλγιο	Αμβέρσα	Δημοτικό
	Γάνδη	Δημοτικό
	Μπρύζ	Αυτόνομο
Δανία	Κοπεγχάγη	Αυτόνομο
	Εσμπιερκ	Κρατικό
Γερμανία	Αμβούργο	Δημοτικό
	Βρέμη	Δημοτικό
	Wilhemshaven	Δημοτικό
	Νόρντενχαμ	Ιδωτικό
Γαλλία	Μασσαλία	Αυτόνομο
	Χάβρη	Αυτόνομο
	Δουνκέρκη	Αυτόνομο
	Καλαί	Κρατικό
Ιταλία	Λα Σπέτσια	Επιμελητηριακό
	Ραβένα	Επιμελητηριακό
	Ταργέστη	Αυτόνομο
	Βενετία	Δημοτικό
	Τάραντας	Κρατικό
Ολλανδία	Ρότερνταμ	Δημοτικό
	Άμστερνταμ	Δημοτικό
Μ.Βρετανία	Associatede	
	British Ports 19	
	λιμένες	
	Μάντσεστερ	Ιδωτικό
	Λονδίνο	Αυτόνομο
Ισπανία	Μπρίστολ	Δημοτικό
	Μπαρτσελώνα	Αυτόνομο
	Μπιλμπάο	Δημοτικό
	Βαρκελώνη	Δημοτικό
	Καρθαγένη	Αυτόνομο
Πορτογαλία	Λισαβώνα	Δημοτικό
	Πορτιμάουν	Αυτόνομο

Ελλάδα	Ελευσίνα	Κρατικό
	Θεσσαλονίκη	Αυτόνομο
	Πειραιάς	Αυτόνομο

Πηγή: Παρδάλη Α.(1997), *"Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων"*, Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.

Τα τελευταία χρόνια εμφανίστηκε σε διεθνές επίπεδο μία τάση για ιδιωτικοποίηση των λιμενικών τερματικών σταθμών.

Ιδιωτικοποίηση συνιστά το αντίθετο της κρατικοποίησης. Σκοπός της κρατικοποίησης είναι η ανάληψη από πλευράς κυβέρνησης μιας ιδιωτικής επιχείρησης. Αντίστοιχα, ως ιδιωτικοποίηση ορίζεται η μεταφορά κρατικών υπηρεσιών από τον κρατικό στον ιδιωτικό τομέα ⁴⁶.

Ένας πιο εστιασμένος ορισμός είναι:

Ιδιωτικοποίηση είναι η μεταφορά της κυριότητας του κεφαλαίου από τον κρατικό στον ιδιωτικό τομέα ή η χρηματοδότηση επενδύσεων στις λιμενικές εγκαταστάσεις, το λιμενικό εξοπλισμό και τα λιμενικά συστήματα με κεφάλαια που προέρχονται από τον ιδιωτικό τομέα ⁴⁷.

Οι κυριότεροι λόγοι ιδιωτικοποίησης ενός λιμανιού είναι οι εξής⁴⁸:

- 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 στο λιμενικό και μεταφορικό Μάρκετινγκ.
- Μείωση του συνολικού λιμενικού κόστους και επομένως του κόστους μεταφοράς του φορτίου, με επακόλουθο αντίκτυπο στην εξαγωγική ανταγωνιστικότητα, τα εισαγωγικά έξοδα και τα καθαρά λιμενικά έσοδα.

⁴⁶UNCTAD (1998), Guidelines for Port Authorities and governments on the Privatization of Port Facilities.

⁴⁷Haarmeyer David, Yorke Peter (1993), Port Privatization: An International Perspective, The Reason Foundation.

⁴⁸Παρδάλη Α.(1997), *"Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων"*, Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.

Η ιδιωτικοποίηση των λιμένων μπορεί να πάρει διάφορες μορφές⁴⁹:

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

Σε όλο τον κόσμο, οι εμπορικοί λιμένες αλλάζουν και εκσυγχρονίζονται συνεχώς προκειμένου να διαχειριστούν τις αυξημένες ανάγκες του παγκόσμιου εμπορίου και να προσαρμοστούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στα νέα δεδομένα. Στο διεθνές αυτό περιβάλλον, τα ελληνικά λιμάνια θα μπορούσαν να αποτέλεσουν την καλύτερη λύση, ως διαμετακομιστικοί κόμβοι της Ν.Α. Ευρώπης, της Μεσογείου και κατ'έκταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι, το λιμάνι του Πειραιά θα πρέπει να ακολουθήσει έναν ανάπτυξιακό ρυθμό έτσι ώστε να πετύχει τους παραπάνω στόχους. Λύση αποτελεί η παραχώρησή του σε ιδιωτικούς φορείς. Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση που κατέθεσε στην βουλή το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με την παραχώρηση του λιμανιού του Πειραιά σε ιδιωτικούς φορείς,⁵⁰ « το λιμάνι του Πειραιά, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου, αποτελεί κομβικό σημείο επικοινωνίας της νησιωτικής Ελλάδας με την ελληνική και ευρωπαϊκή ενδοχώρα και διεθνές κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου στην ανατολική μεσόγειο».

Ο εντεινόμενος ανταγωνισμός στη λεκάνη της Μεσογείου με στόχο την εξασφάλιση μεριδίου ραγδαίας αύξησης των εμπορευματικών ροών εξ Ανατολών (Κίνα, Ιαπωνία,

⁴⁹Παρδάλη Α.(1997), *"Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων"*, Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.

⁵⁰Ευθυμιάτου Μ. *"Βασικό στήριγμα των Συνδυασμένων Μεταφορών οι πλωτές μεταφορές"*, Supply Chain & Logistics magazine το περιοδικό για την εφοδιαστική αλυσίδα, τεύχος 14, 01 Απριλίου-15 Μαΐου 2008, σελ 38.

Κορέα, Ινδία κ.λπ) προς Νότια Ευρώπη και τις ανάδύομενες αγορές της ανατολικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας, επιβάλει ταχύτατη ανάπτυξη υποδομών και βελτίωση της παραγωγικότητας, αποδοτικότητας και ποιότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, προκειμένου το λιμάνι του Πειραιά να διατηρήσει και να επεκτείνει την κυρίαρχη θέση του, ως κομβικό λιμάνι και κύρια πύλη υποδοχής εμπορευμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η σύμβαση όμως, είναι το τελευταίο στάδιο μιας μακράς διαδικασίας στην οποία προηγούνται η διακήρυξη, η επιλογή του ανάδοχου, πιθανές ενστάσεις προς πάσα κατεύθυνση, οι διαπραγματεύσεις και μετά η σύμβαση. Μέχρι το τέλος της διαδικασίας αυτής ισχύει το προηγούμενο νομικό καθεστώς, δηλαδή η σύμβαση Παραχώρησης του 2002 μεταξύ του ΟΛΠ Α.Ε. και του Ελληνικού δημοσίου η οποία κυρώθηκε από τη Βουλή το 2006 (βλέπε Παράρτημα Ι). Σύμφωνα με την σύμβαση αυτή παρέχεται στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων που παραχωρήθηκαν σ' αυτόν από το Ελληνικό Δημόσιο. Με την τωρινή διακήρυξη, γίνεται σαφές ότι η εκμετάλλευση μέρους του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων θα γίνει δια της είσπραξης ενοικίου η άλλου τιμήματος από τον ιδιώτη, στον οποίο ο ΟΛΠ θα παραχωρήσει τον Προβλήτα ΙΙ και τον μελλοντικό Προβλήτα ΙΙΙ, ενώ αντίθετα, τον Προβλήτα Ι, ο οποίος είναι υπό επέκταση, θα τον κρατήσει ο ΟΛΠ. Η εκχώρηση από τον ΟΛΠ σε τρίτους του δικαιώματος διενέργειας φορτοεκφορτωτικών και απόθηκευτικών εργασιών δεν προβλέπεται ευθέως στη Σύμβαση Παραχώρησης. Αλλά ούτε και ρητή απαγόρευση μιας τέτοιας δυνατότητας υπάρχει. Αντίθετα, προβλέπεται η *«προσωρινή παραχώρηση επ' ανταλλάγματι της χρήσης χώρων και η πραγματοποίηση επενδύσεων κεφαλαίου του ΟΛΠ η τρίτων»*, *«με σκοπό την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων η την επέκταση υφισταμένων»*. Άρα το σημείο αυτό μπορεί να θεωρηθεί ότι καλύπτεται έστω και έμμεσα και δεν υπάρχει νομικό πρόβλημα. Αλλά εάν η φράση 'αποκλειστικό δικαίωμα' ερμηνευθεί στενά, δηλαδή ότι μόνο ο ΟΛΠ μπορεί να εκμεταλλεύεται τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων και κανένας άλλος, τότε ίσως να υπάρχει νομικό πρόβλημα.

Η παραχώρηση τμήματος των εμπορικών δραστηριοτήτων των λιμένων σε τρίτους παρόχους υπηρεσιών, μπορεί να αυξήσει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα συνολικά, αφού μειώνει τους φραγμούς εισόδου και τονώνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων.

Σχετικά με το στόχο της παραχώρησης, αν ένα από τα επιχειρήματα είναι ότι δεν έγιναν επενδύσεις στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς τα 30 τελευταία χρόνια, άρα

τώρα παραχωρούμε τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων για να γίνουν, αυτό είναι προφανώς λάθος, μια και ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς έχει αυτή τη στιγμή επαρκή υποδομή και εξοπλισμό για να εξυπηρετήσει κίνηση της τάξεως 1,4-1,5 εκ. TEU (έφτασε μέχρι τα 1, 6 εκ. TEU πριν μερικά χρόνια). Όλα αυτά προφανώς δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο του μέχρι τούδε θεσμικού μοντέλου, χωρίς καθόλου κεφάλαια από ιδιώτες. Είναι προς τιμήν του μοντέλου αυτού που μπόρεσε να αναπτύξει κερδοφόρα τον τομέα εμπορευματοκιβωτίων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς μέχρι σήμερα, παρά τα όσα προβλήματα. Αλλά είναι μάλλον ασφαλής εκτίμηση ότι το μοντέλο αυτό έχει πλέον φτάσει τα όριά του, ιδίως αν κρίνει κανείς από την συνεχή πτώση της θέσης του Πειραιά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του στη Μεσόγειο. Το μεγάλο ερώτημα είναι, αν το προτεινόμενο μοντέλο παραχώρησης θα βελτιώσει την κατάσταση.

Η τακτική της παραχώρηση εμπορικών δραστηριοτήτων των λιμένων σε τρίτους φορείς μέσω διαγωνισμών, αποτελεί συνηθισμένη πρακτική που έχει ακολουθήσει η πλειονότητα των εμπορικών λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως της Βαρκελώνης, του Ρότερνταμ, της Βρέμης, της Χάβρης και πολλών άλλων.

Πίνακας 3.17: Τι προβλέπει το Νομοσχέδιο για τα λιμάνια.

Άρθρο 1	Κυρώνεται νομοθετικά η σύμβαση παραχώρησης του δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Λιμενικής Ζώνης του λιμένα Πειραιώς.
Άρθρο 2	Κυρώνεται νομοθετικά η σύμβαση παραχώρησης του δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Λιμενικής Ζώνης του λιμένα Θεσσαλονίκης.
Άρθρο 3	Προσδιορίζεται το πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορεί να κινηθεί κάθε σύμβαση παραχώρησης της ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ προς τρίτους. Αυξάνεται το ανώτατο χρονικό όριο ισχύς των συμβάσεων σε 50 έτη.
Άρθρο 4	Θεσπίζεται πρόγραμμα εθελουσίας αποχώρησης για τους εργαζόμενους της ΟΛΠ ΑΕ το αργότερο ως τις 31/12/2009.
Άρθρο 5	Θεσπίζεται πρόγραμμα εθελουσίας αποχώρησης για τους εργαζόμενους της ΟΛΘ ΑΕ.
Άρθρο 6	Δίνεται η δυνατότητα στους αρμόδιους ασφαλιστικούς φορείς έκδοσης διαπιστωτικών πράξεων για άμεση συνταξιοδότηση των

	εργαζομένων.
Άρθρο 7	Ορίζεται η ΟΛΠ ΑΕ και η ΟΛΘ ΑΕ να καλύψουν το χρηματικό κόστος της εθελούσιας αποχώρησης των εργαζομένων.
Άρθρο 8	Προσδιορίζονται το πρόγραμμα μετατάξεων του προσωπικού, καθώς και οι προϋποθέσεις για την ένταξη στο πρόγραμμα αυτό.
Άρθρο 9	Προβλέπονται οι προαγωγές προσωπικού, η αύξηση οργανικών θέσεων και η σύσταση επιπλέον θέσεων για καλύτερη οργάνωση του Λιμενικού Σώματος.

Πηγή: Ευθυμιάτου Μ. "Βασικό στήριγμα των Συνδυασμένων Μεταφορών οι πλωτές μεταφορές", Supply Chain & Logistics magazine το περιοδικό για την εφοδιαστική αλυσίδα, τεύχος 14, 01 Απριλίου-15 Μαΐου 2008, σελ 38.

3.8.2. Οι κινεζικές εταιρίες- ανάδοχοι του λιμένα του Πειραιά.

Παρά τις διαφωνίες των εργαζομένων και τις καταστροφικές για την αγορά καθυστερήσεις στις φορτοεκφορτώσεις των κοντέινερ, ως αποτέλεσμα των απεργιών, στις 25 Νοεμβρίου 2009 επισφραγίστηκε η συμφωνία μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της κινεζικής εταιρίας Cosco για την παραχώρηση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού του Πειραιά για τα επόμενα 40 χρόνια.

Ο κυριότερος διεκδικητής του λιμένα του Πειραιά ήταν η κινεζική εταιρεία Cosco που σε κοινοπραξία με ελληνικούς επιχειρηματικούς επενδυτές πρόκειται να αναλάβει το λιμάνι αλλά και την τύχη εκατοντάδων εργαζομένων για τα επόμενα 40 χρόνια, μετατρέποντας το σε κολοσσό παγκόσμιας αναγνωσιμότητας. Η άλλη εταιρεία που κατάθεσε προσφορά στον διαγωνισμό για την παραχώρηση του εμπορευματικού σταθμού του ΟΛΠ είναι η επίσης κινεζική Hutschison.

Η Cosco είναι ένας παγκόσμιος κολοσσός που έχει αναπτύξει δραστηριότητες και διαθέτει ήδη 13 έδρες σε Αμερική (Νότια Αμερική, Καναδά, Παναμά), Ευρώπη (Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία), Ασία (Σιγκαπούρη, Ιαπωνία, Κορέα) και Αυστραλία (Νέα Ζηλανδία). Ιδρύθηκε στις 27 Απριλίου 1961 και αναδείχθηκε σύντομα ως μία από τις πρωτοπόρες εταιρείες του διεθνούς εμπορίου. Η επιχείρηση της Κίνας (Cosco) έχει αυξηθεί σε μία εταιρεία \$17 δισεκατομμυρίων δολαρίων με κύριο στόχο το εμπόριο σε όλη την υδρόγειο. Διαθέτει περίπου 600 πλοία, με

συνολική ικανότητα μεταφοράς μέχρι 35 εκατομμυρίων DWT, δηλαδή περισσότερων από 300 εκατομμύρια τόνους. Τα καράβια και τα εμπορευματοκιβώτια με το ευδιάκριτο «λογότυπο» Cosco κινούνται μεταξύ 1.300 λιμένων σε περισσότερες από 160 χώρες και περιοχές σε όλο το κόσμο. Τέλος, διαθέτοντας ανθρώπινο δυναμικό 80.000 ατόμων, διαχειρίζονται τη ροή των φορτίων, των κεφαλαίων και των πληροφοριών σε περισσότερες από 160 χώρες και περιοχές παγκοσμίως.

Χάρτης 3.1 : Οι έδρες της κινεζικής εταιρείας Cosco.



Πηγή δεδομένων: <http://www.cosco.com/en/about/history.jsp?leftnav=/1/2>

Η εταιρεία Hutchison Whampoa Limited (HWL) υπέβαλε έκθεση με κύκλο εργασιών περίπου 40 δισεκατομμύρια δολάρια για το έτος 2007. Η HWL έχει επεκταθεί δραστηριοποιείται σε 57 χώρες και απασχολεί 230.000 υπαλλήλους παγκοσμίως. Είναι ένας παγκόσμιος κολοσσός με επιχειρήσεις πυρήνων-λιμένες και σχετικές υπηρεσίες, ιδιοκτησία σε ξενοδοχεία και επενδύσεις σε τηλεπικοινωνίες. Από το 1994, η θυγατρική της εταιρεία HPH έχει επεκταθεί συνολικά σε στρατηγικές θέσεις σε 24 χώρες στη Μέση Ανατολή, την Αφρική, την Ευρώπη και την Αμερική. Σήμερα, η HPH είναι ο κυριότερος επενδυτής, ο υπεύθυνος για την ανάπτυξη και ο μεταφορέας λιμένων με ενδιαφέροντα για συνολικά 292 αγκυροβόλια σε 47 λιμένες. Τα κριτήρια τα οποία πρέπει να πληροί ο ανάδοχος είναι κατάρχην η εμπειρία λειτουργίας λιμένων διαχείρισης άνω των πέντε εκατομμυρίων teu σε ετήσια βάση, την τελευταία τριετία. Τα έσοδα πρέπει να υπερβαίνουν τα 300 εκατομμύρια ευρώ, ενώ η καθαρή του θέση να είναι μεγαλύτερη των 500 εκατ. ευρώ. Ο ανάδοχος θα πρέπει να κατάβάλει αρχικά το ποσό των 50 εκατ. ευρώ και ενοίκιο ανά έτος. Το ενοίκιο θα είναι μεταβλητό ανάλογα με τα έσοδά του. Τέλος, η διάρκεια παραχώρησης αφορά 30+5+5 έτη, σύνολο 40 έτη.

Ο ανάδοχος θα λάβει όλα τα προβλεπόμενα μέτρα ώστε να έχει σε ετοιμότητα το 65% της εκάστοτε δυναμικότητας του λιμανιού. Σε αντίθετη περίπτωση θα κατάπιπτουν ρήτρες και θα απομακρύνεται αν δεν τηρεί τον όρο της ετοιμότητας για περισσότερα από τρία έτη. Κυρίαρχο σημείο στις υποχρεώσεις του ανάδόχου είναι η αναβάθμιση του ηλεκτρομηχανολογικού του προβλήτα II και η κατασκευή του προβλήτα III με παράλληλο εξοπλισμό τελευταίας τεχνολογίας. Ο ΟΛΠ έχει ως στόχο για την παραχώρηση των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων σε ιδιώτες να γίνουν επενδύσεις 450 εκατ. Ευρώ και δυνατότητα διακίνησης 4,7 εκατ. teu ως το 2015.

Οι απόψεις ποικίλουν. Το νόμισμα έχει δύο πλευρές. Από την μία, η Κίνα θα ενισχύσει περαιτέρω τις διμερείς σχέσεις και εξαιτίας της οικονομικής της ανάπτυξης θα προσφέρει ευκαιρίες για τις ελληνικές επιχειρήσεις, τους παραγωγούς, τους εξαγωγείς και τους επενδυτές. Ειδικότερα, θα συμβάλει στους πολύ σημαντικούς για την Ελλάδα τομείς της εξαγωγής ελαιολάδου και τυποποιημένων οπωρικών. Ακόμα, οι κινέζοι υποσχέθηκαν επενδύσεις ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ, ανάπτυξη και προσλήψεις προσωπικού. Ας μην ξεχνάμε, πως η κινεζική διοίκηση που ανάλαμβάνει τα ηνία του λιμανιού διαθέτει τα μέσα και την τεχνογνωσία ούτως ώστε να μετατρέψει αμέσως τον Πειραιά σε σύγχρονο διαμετακομιστικό εμπορικό κέντρο της Ευρώπης- αν δεν το κάνουμε εμείς, οι ανταγωνιστές των ελληνικών λιμένων έχουν

προχωρήσει στην υλοποίηση επενδυτικών σχεδίων προκειμένου να ανταποκριθούν στην αυξανόμενη ζήτηση και ήδη λιμάνια της Τουρκίας, της Συρίας και της Αιγύπτου έχουν προχωρήσει σε παραχωρήσεις τερματικών σταθμών έτσι ώστε να εκμεταλλευτούν τη συγκυρία. Η Cosco θα δημιουργήσει στο λιμάνι του Πειραιά δύο σύγχρονες προβλήτες, οι οποίες θα μπορούν να εξυπηρετούν ταυτοχρόνως έξι κοντέινερ, δυναμικότητας 10.000 εμπορευματοκιβωτίων έκαστο. Επίσης, στο λιμάνι του Πειραιά θα έρχονται πλοία και φορτία από ακόμη τρεις μεγάλες εταιρίες που συνεργάζεται στενά η κινεζική εταιρία. Τέλος, όσον αφορά τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς, θα έχει εξασφαλισμένα κέρδη με την ενοικίαση μέρους μίας μόνο δραστηριότητας, 3,4 δις ευρώ σε 35 χρόνια. Δηλαδή ετήσια κέρδη 120 εκατ. Ευρώ, όταν τα αντίστοιχα σήμερα από την άσκηση της ίδιας δραστηριότητας δεν ξεπερνούν τα 7 εκατ. Ευρώ το χρόνο. Τα κέρδη για τον ΟΛΠ θα είναι ακόμη μεγαλύτερα, αφού στο τίμημα δεν συμπεριλαμβάνονται οι επενδύσεις στις υποδομές που θα γίνουν την επόμενη πενταετία, ύψους 620 εκατ. Ευρώ.

Από την άλλη, υπάρχουν οι έλληνες εργαζόμενοι που ανησυχούν για το μέλλον τους. Θα παραμείνουν ή θα αντικατασταθούν από κινέζους εργάτες; Θα συμβάλει στο σημαντικό εργασιακό πρόβλημα της χώρας μας η παραχώρηση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά στην κινεζική Cosco ή θα μεταφερθούν κινέζοι εργαζόμενοι στην πέριξ περιοχή και θα δημιουργηθεί μια Τσάινα Τάουν;

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε, διαπιστώθηκε ότι το λιμάνι του Πειραιά, και συγκεκριμένα ο Σταθμός διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων, μειονεκτεί έναντι των άλλων λιμανιών της Μεσογείου σε αρκετά σημεία. Τα κυριότερα σημεία υστέρησης εντοπίζονται:

- Σε εφαρμογές του ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος.
- Στην ανυπαρξία σύνδεσης με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Στη μικρή διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων που πραγματοποιεί και κατ'επέκταση στη μικρή διακίνηση φορτίων.
- Στη μικρή διαθεσιμότητα αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων.
- Στον περιορισμένο αριθμό θέσεων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων.
- Στη μικρή επιφάνεια του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- Στο μικρό σχετικά αριθμό γερανογεφυρών που διαθέτει

Είναι γεγονός ότι σε ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον, εμφανίζονται ευκαιρίες και προκλήσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του Σταθμού διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά. Οι ευκαιρίες αναφέρονται στην αύξηση των εμπορευματικών ροών, ως αποτέλεσμα:

- Της ανάπτυξης του πληροφοριακού συστήματος
- Της σύνδεσης του λιμανιού με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, έτσι ώστε η διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων να πραγματοποιείται οικονομικότερα, γρηγορότερα και αποτελεσματικότερα.
- Της αύξησης της επιφάνειας που καταλαμβάνει ο τερματικός σταθμός με ταυτόχρονη αύξηση των διατιθέμενων χώρων για αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων.
- Της υλοποίησης δημιουργίας νέου (δεύτερου) τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- Της αύξησης του αριθμού θέσεων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, μέσω της μελέτης του μέσου μήκους των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων που κατάπλέουν.

- Της αύξησης των γερανογεφυρών του τερματικού σταθμού, και της μελέτης της αύξησης των διατιθέμενων ανά πλοίο γερανογεφυρών.
- Και τέλος, της ιδιωτικοποίησης του, η οποία ισχύει στα χαρτιά αλλά αργεί στην πράξη.

Ωστόσο, επειδή οι λύσεις καθορίζονται σύμφωνα με τις ανάγκες της υφιστάμενης οικονομίας και της κοινωνίας, οι οποίες δεν είναι στατικές, αλλά δυναμικές και αλλάζουν με γρήγορους ρυθμούς, ιδιαίτερα το τελευταίο διάστημα, είναι απαραίτητο αυτές οι λύσεις ή οι εκάστοτε λύσεις να επανεξετάζονται και να επανακαθορίζονται.

Κλείνοντας, αξίζει να επαναλάβουμε και να τονίσουμε πως η κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα δεν είναι ο φιλόδοξος στόχος για μετατροπή της χώρας μας σε πανευρωπαϊκό διαμετακομιστικό κέντρο, αλλά ο ρεαλιστικός στόχος για μετατροπή της χώρας σε "διαβαλκανική πύλη" συνδυασμένων μεταφορών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλάχος Γ., Νικολαΐδης Μ. (1999) “*Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*” Τόμος Α, εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
- Αμπακούμκιν Κ. (2000), “*Σχεδιασμός Μεταφορικών Συστημάτων*”, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- Χλωμούδης Κ.(2005), “*Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία*”, Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
- Πατρινός Δ (1973), “*Οικονομικά επιδράσεις εκ των δι’ εμπορευματοκιβωτίων (Containers) Μεταφορών, Διεθνώς και εν Ελλάδι*”, εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα.
- Βλάχος Γ.-Αλεξόπουλος Α.(1996), “*Διεθνείς οργανισμοί και Ναυτιλιακή πολιτική*”, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς.
- Βλάχος Γ.(2007), “*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*” Β’ έκδοση, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
- Benson D., Bugg R., Whitehead G. (1994), “*Transport and Logistics*“, N.Y. USA.
- Σιφινιώτης Κ. (1997), “*Logistics Management Θεωρία και Πράξη*”, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Καραμπατζός Γ., Μαλινδρέτος Γ.(2006), “*Γεωγραφία των Μεταφορών & Υποδομών*”, Σημειώσεις παραδόσεων στους φοιτητές του Χαροκοπείου Πανεπιστημίου, Αθήνα.
- Παρδάλη Α.(2001), “*Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων*”, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
- Cooper J., Brown M., Peterw M. (1994), “*European Logistics: Markets, Management and Strategy*”, Oxford: Blackwell Publishers.
- Ο.Π.Ε. Οργανισμός Προώθησης Εξαγωγών, “*Διακίνηση του Εξαγόμενου Προϊόντος*”, Ι.Ε.Σ. Ιστιντούτο Εξαγωγικών Σπουδών, Αθήνα 1991.

- INCOTERMS Διεθνείς Κανόνες δια την ερμηνείαν των Εμπορικών Όρων, Έκδοσις 274 του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, Ένωσης Ελληνικών Τραπεζών, Αθήνα 1976.
- Σαμαράς Ν.(1978) *"Λιμενική Οικονομία και Πολιτική"*, εκδόσεις University Studio, Θεσσαλονίκη.
- Rachel Foerster & Venkat Sarma (1995), *"Information technology strategies for the 21st century, how to formulate an information technology strategy to ensure competitive advantage"*, Rachel Foerster & Associates, Beach Parc Illinois, USA.
- Γιαννόπουλος Γ.(1998), *"Θαλάσσιες Μεταφορές"*, εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.
- Αμπακούμκιν Κ.(1990), *"Μοναδοποιημένα φορτία- Συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων"*, εκδόσεις Συμμετρία.
- Alga D.Foschi (2003), *"The maritime container transport structure in the Mediterranean and Italy"*, Discussion Papers del Dipartimento di Scienze Economiche, Universita di Pisa.
- Παρδάλη Α.(1997), *"Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων"*, Εκδοτικός Οίκος Interbooks, Αθήνα.
- Παρδάλη- Λαίνου Α. και Μιχαλόπουλος Β., (1994), *"Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά με την είσοδο του 21^{ου} αιώνα"*, Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιώς.
- UNCTAD (1992), *"Port marketing and the challenge of the third generation Port"*, Geneva. UNCTAD (1998), *Guidelines for Port Authorities and governments on the Privatization of Port Facilities*.
- Haarmeyer David, Yorke Peter (1993), *Port Privatization: An International Perspective*, The Reason Foundation.
- Θανοπούλου Ε. (1994), *"Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία: αλλαγές στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία, η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου"*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Τζελέπης Ν. (1988), *"Μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης"*, εκδόσεις Ίων, Αθήνα.
- Houle B. & Knowles R. (1996), *"Modern Transport Geography"*, John Wiley & Sons, England.

- Γιαννόπουλος Γ. (2002), "Σχεδιασμός των μεταφορών, η διαδικασία πρόβλεψης των μελλοντικών αναγκών μετακινήσεων", εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.
- Bowerson R. & Closs D. (1996), "*Logistical Management, the integrated Supply Chain Process*", McGraw-Hill International Editions.
- Bowerson R. & Closs D. (2002), "*Supply Chain Logistics Management*", McGraw-Hill Higher Education, International Editions.
- Martin C. (1992), "*Logistics and Supply Chain Management*", Financial Times, Pitman Publishing, London.
- Γουλιέλμος Α. (1996), "*Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*", εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα- Πειραιάς.
- Μαλλικούτη Σ. (2004), "*Πειραιάς 1832-1912, λειτουργική συγκρότηση και πολεοδομική εξέλιξη*", Αθήνα.

Περιοδικά- άρθρα:

- Συνέντευξη του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής στην Ευθυμιάτου Μ. "Τα κέρδη της ναυλαγοράς να προωθήσουν και στον κλάδο των Logistics", Supply Chain & Logistics magazine το περιοδικό για την εφοδιαστική αλυσίδα, τεύχος 14, 01 Απριλίου-15 Μαΐου 2008, σελ 28.
- Ευθυμιάτου Μ. "Βασικό στήριγμα των Συνδυασμένων Μεταφορών οι πλωτές μεταφορές", Supply Chain & Logistics magazine το περιοδικό για την εφοδιαστική αλυσίδα, τεύχος 14, 01 Απριλίου-15 Μαΐου 2008, σελ 38.
- Αλεξόπουλος Κ. "Συνδυασμένες Μεταφορές, Πανάκεια ή Εργαλείο:", Supply Chain & Logistics magazine το περιοδικό για την εφοδιαστική αλυσίδα, τεύχος 15, 15 Μαΐου-01 Ιουλίου 2008, σελ. 28.
- Αγγελόπουλος Λ. "Η Ελλάδα παγκόσμια υπερδύναμη στις θαλάσσιες μεταφορές", Logistics Μεταφορές, έκδοση του ομίλου Καλοφωλιά με τη

συνεργασία της εφημερίδας ΕΞΠΡΕΣ, Έτος 44^ο, Οκτώβριος 2005, σελ 22.

- Φωτεινός Φ. "Συνεργασία ΟΛΠ- Ελ. Βενιζέλος για μεταφορά εμπορευμάτων", Logistics, έκδοση του ομίλου Καλοφωλιά με τη συνεργασία της εφημερίδας ΕΞΠΡΕΣ, Έτος 44^ο, Μάρτιος 2006, σελ 29.
- Κωνσταντόπουλος Β. "Ο Πειραιάς λιμένας διεθνούς διαμετακομιστικού κέντρου", Μεταφορές Αποθήκη- Logistics, ειδική έκδοση της εφημερίδας Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Οκτώβριος 2002, σελ 11.
- Ευθυμιάτου Μ. "Logistics Center της Ευρώπης η Ελλάδα", Συνδυασμένες Μεταφορές, ΕΞΠΡΕΣ, Τετάρτη 13 Ιουνίου 2007, σελ 10.
- Μαύρος Α. "Αφιέρωμα: Ολλανδικά Logistics", Αποθήκη & Μεταφορές το περιοδικό των Logistics, τεύχος 32, Ιανουάριος- Φεβρουάριος 2006, σελ 34.
- Έντυπο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Ηλεκτρονικές διευθύνσεις:

- [Http://www.olp.gr](http://www.olp.gr)
- <http://earth.google.com>
- <Http://www.transport-magazine.gr/archivegr.htm>
- <Http://www.el.wikipedia.org/wiki/incoterms>
- <Http://www.emporikitrade.com/gr/assistance/tips/international-sale-contract>
- <Http://www.atlastransport.gr/greek/incoterms.htm>
- <Http://kefalogiannis.gr/site/omilies/omi-061221.pdf>
- <http://www.logistics-management.gr/article.php?ID=406>
- http://www.worldlingo.com/ma/enwiki/el/World_population/2
- <http://www.cosco.com/en/about/history.jsp?leftnav=/1/2>
- <http://www.antinews.gr/wp-content/uploads/2009/11/olp1234.jpg>
- <http://www.liako.gr/news/images/stories/xris/greece/olp2.gif>
- http://repository.naftemporiki.gr/photonews/2009/11/20/27573_normal.jpg
- http://assets.in.gr/dGenesis/assets/Content5/Photo/1059027_b.jpg
- http://www.newstime.gr/resources/2009-10/cosco_091009-thumb-large.jpg

Ηλεκτρονικές διευθύνσεις Υπουργείων

- Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων : <http://yme.gr/>
- Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας : <http://yen.gr>
- Υπουργείο Ανάπτυξης: <http://ypan.gr>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ι. Κύρωση των συμβάσεων Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) και Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ, ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ
ΤΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΟΥΜΕΝΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Άρθρο πρώτο

Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η από 13 Φεβρουαρίου 2002 σύμβαση παραχώρησης του δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Πειραιώς, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Λ.Π. Α.Ε.), το πλήρες κείμενο της οποίας έχει ως εξής:

Κείμενο σύμβασης

Άρθρο δεύτερο

Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η από 27 Ιουνίου 2001 σύμβαση παραχώρησης του δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης των κτιρίων, γηπέδων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Θεσσαλονίκης, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.), το πλήρες κείμενο της οποίας έχει ως εξής:

Κείμενο σύμβασης

Άρθρο τρίτο

Χρήση και εκμετάλλευση παραχωρούμενων εγκαταστάσεων

1. Το δικαίωμα της Ο.Λ.Π. Α.Ε. για την χρήση και εκμετάλλευση των γηπέδων, κτιρίων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Πειραιώς, το οποίο προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου τριακοστού πέμπτου του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ Α 145) και το οποίο περιλαμβάνει τη χρήση και εκμετάλλευση για σκοπούς που σχετίζονται με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, καθώς και την παραχώρηση του ίδιου δικαιώματος ή μέρους αυτού προς τρίτους, ασκείται υπό τους όρους του παρόντος νόμου, του ν. 2932/2001, της από 13 Φεβρουαρίου 2002 Σύμβασης που κυρώνεται με το άρθρο πρώτο του παρόντος νόμου, όπως αυτή εκάστοτε ισχύει καθώς και της κείμενης νομοθεσίας. Η αρχική διάρκεια της Σύμβασης που κυρώνεται με το άρθρο πρώτο ορίζεται σε πενήντα έτη. Η παραχώρηση προς τρίτους υπόκειται στον περιορισμό της χρονικής διάρκειας που προβλέπεται από το προηγούμενο εδάφιο και σε κάθε περίπτωση εξακολουθεί να έχει ως ανώτατο χρονικό όριο το προβλεπόμενο από την περίπτωση (α) της παραγράφου 1 του άρθρου τριακοστού πέμπτου του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ Α 145).

2. Το δικαίωμα της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. για την χρήση και εκμετάλλευση των γηπέδων, κτιρίων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Θεσσαλονίκης, το οποίο προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 17 του ν. 2892/2001 (ΦΕΚ Α 46) και το οποίο περιλαμβάνει τη χρήση για σκοπούς που σχετίζονται με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, καθώς και την παραχώρηση του ίδιου δικαιώματος ή μέρους αυτού προς τρίτους, ασκείται υπό τους όρους του παρόντος νόμου, του ν. 2892/2001, της από 27 Ιουνίου 2001 Σύμβασης που κυρώνεται με το άρθρο δεύτερο του παρόντος νόμου, όπως αυτή εκάστοτε ισχύει καθώς και της κείμενης νομοθεσίας. Η αρχική διάρκεια της Σύμβασης που κυρώνεται με το άρθρο δεύτερο ορίζεται σε πενήντα έτη. Η παραχώρηση προς τρίτους υπόκειται στον περιορισμό της χρονικής διάρκειας που προβλέπεται από το προηγούμενο εδάφιο και σε κάθε περίπτωση εξακολουθεί να έχει ως ανώτατο χρονικό όριο το προβλεπόμενο από την περίπτωση (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 17 του ν. 2892/2001.

3. Το Ελληνικό Δημόσιο, ως μέτοχος και ως αντισυμβαλλόμενος της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. προβαίνει, δια των αρμοδίων υπουργών, σε κάθε νόμιμη ενέργεια για την τροποποίηση των Συμβάσεων που κυρώνονται με τα άρθρα πρώτο και δεύτερο του παρόντος νόμου, σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους. Οι τροποποιήσεις αυτές, όπως και κάθε άλλη τροποποίηση των προαναφερθεισών Συμβάσεων γίνονται, σύμφωνα με την παράγραφο 18.1 των συμβάσεων αυτών, με νεότερη έγγραφη συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών, η οποία εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

4. Η παράγραφος 7 του άρθρου δέκατου όγδοου του ν. 2932/2001 αντικαθίσταται ως εξής: «7. Η εποπτεία της εφαρμογής και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, η περαιτέρω διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην παραχώρηση της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων σε ιδιώτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, έναντι συμμετοχής του ιδιωτικού κεφαλαίου στην κατασκευή έργων λιμενικής υποδομής και στη λιμενική λειτουργία στο πλαίσιο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής και ο έλεγχος των σχετικών συμβάσεων παραχώρησης».

5. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα ή θέματα με τοπικό ενδιαφέρον ή με χαρακτήρα τεχνικό ή λεπτομερειακό που αφορούν στην άσκηση των παραχωρούμενων δικαιωμάτων και την Εθνική Λιμενική Πολιτική.

Έναρξη Ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 21-2- 2008

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ:

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΦΩΛΙΑΣ ΦΑΝΗ ΠΑΛΛΗ - ΠΕΤΡΑΛΙΑ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ

II. Αναπτυξιακό πρόγραμμα για το λιμάνι και την πόλη του Πειραιά. Ομιλία της Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας Α. Τ. Κατσέλη.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Λεωφ. Μεσογείων 119, 101 92 Αθήνα
Τηλ.: 210 6974716-8, Fax: 210 6969604
e-mail: info@ypoian.gr

www.ypoian.gr

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ημερομηνία: Πέμπτη, 4 Μαρτίου 2010

**Θέμα: Ομιλία της Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας,
Λούκας Τ.Κατσέλη, κατά την παρουσίαση του ανάπτυξιακού προγράμματος για
το Λιμάνι και την πόλη του Πειραιά**

«Θα ήθελα να καλωσορίσω τους φορείς που παρευρίσκονται στη σημερινή, ανοιχτή συνεδρίαση της Διυπουργικής Επιτροπής για το Λιμάνι του Πειραιά και να τους ευχαριστήσω όχι μόνο για την παρουσία τους σήμερα εδώ, αλλά και για την ενεργό συμμετοχή τους στη διαβούλευση που έχει προηγηθεί, προκειμένου αυτή η πρωτοβουλία, να πάρει σάρκα και οστά.

Η σημερινή συνάντηση για το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα του Πειραιά που περιλαμβάνει το Πρόγραμμα του ΟΛΠ, αποδεικνύει ότι για την Κυβέρνηση η προώθηση της ανάπτυξης αποτελεί βασικό πυλώνα της πολιτικής της εν μέσω μια πραγματικά δύσκολης οικονομικής περιόδου. Αποτελεί εχέγγυο ότι με καλά σχεδιασμένες και συντονισμένες αναπτυξιακές πρωτοβουλίες, και η οικονομική δραστηριότητα μπορεί να αναθερμανθεί και μπορούμε να δώσουμε ένα αξιόπιστο αναπτυξιακό όραμα προς τους πολίτες.

Και το ότι είμαστε σήμερα εδώ, συζητώντας για το αναπτυξιακό όραμα του ΟΛΠ και του Πειραιά είναι ένα σημαντικό επίτευγμα. Στις 5 Οκτωβρίου παραλάβαμε το

μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας σε κρίση, με απεργιακές κινητοποιήσεις, με αμφισβητούμενες προοπτικές ανάπτυξης για τον ΟΛΠ, με μια σύμβαση παραχώρησης που χρειαζόταν αναθεώρηση. Επιδίωξή μας εξ αρχής ήταν να αντιμετωπισθούν μέσω του διαλόγου όλα τα εκκρεμή ζητήματα, να απόκατάσταθεί η ηρεμία και η εύρυθμη λειτουργία του λιμανιού. Στόχος, η προαγωγή του δημοσίου συμφέροντος.

Την Παρασκευή 30 Οκτωβρίου, σε συνάντηση που είχαμε με την ΟΜΥΛΕ και την Ένωση Λιμενεργατών ΟΛΠ, είχαμε τονίσει, ότι ο διάλογος θα διεξαχθεί με τέσσερις στόχους:

1. Την ανάπτυξη του ΟΛΠ στη βάση ενός φιλόδοξου επενδυτικού προγράμματος.
2. Τη διαμόρφωση ενός νέου πλαισίου εργασιακών σχέσεων
3. Σε ρυθμίσεις όρων της σύμβασης που προάγουν τον υγιή ανταγωνισμό
4. Ένα φορολογικό καθεστώς που θα είναι συνεπές με το εθνικό και ευρωπαϊκό δίκαιο.

Χαίρομαι που σήμερα, πέντε μήνες αργότερα, έχουν δρομολογηθεί όλες οι πρωτοβουλίες που εγγυώνται ότι και οι 4 αυτοί στόχοι έχουν επιτευχθεί.

Η θετική προοπτική για το λιμάνι και την ευρύτερη περιοχή πολύ γρήγορα απόκατάστάθηκε, ενώ τέθηκε σε νέα βάση η συμφωνία μεταξύ της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και της Σ.Ε.Π. Α.Ε, με αντικείμενο τη λειτουργία των προβλητών Ι και ΙΙ.

Σήμερα ο στόχος που θέλουμε είναι να μουν στέρεες βάσεις για την ανάπτυξη του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας τις επόμενες δεκαετίες, με ευεργετικά αποτελέσματα στην οικονομική δραστηριότητα της περιοχής και του τόπου μας.

Το λιμάνι του Πειραιά δεν είναι απλά ένα λιμάνι, δεν είναι απλά το πρώτο λιμάνι της χώρας. Είναι ένας σημαντικός πόλος τόσο για την πόλη του Πειραιά όσο και για την ευρύτερη περιοχή, που με κατάλληλες προϋποθέσεις μπορεί να εξελιχθεί σε πόλο ανάπτυξης, σε πόλο προσέλκυσης επενδύσεων, σε πόλο δημιουργίας θέσεων εργασίας, σε πόλο αστικής ανάπλασης και δημιουργίας.

Ο ΟΛΠ διαδραματίζει κομβικό ρόλο σε αυτή τη διαδικασία. Δεν είναι απλώς μια εισηγμένη στο Χρηματιστήριο εταιρεία, αποτελεί την ατμομηχανή της ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Γι' αυτό και ο ΟΛΠ και το επενδυτικό του πρόγραμμα είναι κομβικής σημασίας για την ανάπτυξη της πόλης.

Γι' αυτό και το πρόγραμμα που παρουσιάζουμε προάγει τέσσερις άξονες δραστηριοτήτων:

1. Την **εμπορική δραστηριότητα από την επιβατηγό και την εμπορική ναυτιλία**, μέσα από την πληθώρα των υπηρεσιών που αυτές εξυπηρετούν.
2. την **τουριστική δραστηριότητα** με την εξυπηρέτηση της επιβατηγού ναυτιλίας και την κρουαζιέρα,
3. τις **μεταφορικές υποδομές και υπηρεσίες** και την ανάπτυξη δικτύων που διασυνδέουν το λιμάνι με την ενδοχώρα,
4. Τι πολιτιστικές και κοινωνικές υπηρεσίες.

Πέμπτος άξονας ο οποίος δεν συμπεριλαμβάνεται στην παρούσα φάση αυτού του αναπτυξιακού, αλλά αποτελεί σημαντική αναπτυξιακή προτεραιότητα για τον Πειραιά και για εμάς, είναι η αναζωογόνηση της **ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας**. Όπως γνωρίζετε, πρόσφατα ο ναυπηγοεπισκευαστικός κολοσσός Abu Dhabi Mar, σε μια δύσκολη οικονομική συγκυρία, αποφάσισε να επενδύσει στην Ελλάδα, μετατρέποντας τα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά σε ναυπηγική τους βάση, όχι μόνο για την κατασκευή υποβρυχίων του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, αλλά και για την κατασκευή πολεμικών πλοίων επιφανείας και υποβρυχίων άλλων αναδυόμενων οικονομιών αλλά και μέγα γιγώτ. Μαζί με τα νέα προγράμματα ναυπήγησης στο Ναυπηγείο Ελευσίνας και Νεωρίου, η δυνατότητα που μας παρέχεται από την ΕΕ για την επιδότηση ναυπήγησης πλοίων για τις άγονες γραμμές, η ένταξη κινήτρων στο νέο Αναπτυξιακό Νόμο για βιομηχανικές κατασκευές στα Ναυπηγεία αλλά και η αναβάθμιση των ΒΙΠΕ στην ευρύτερη περιοχή, αλλάζουν τις προοπτικές για όλον τον κλάδο.

Με αφορμή το επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ, συντάσσουμε το ευρύτερο αναπτυξιακό πρόγραμμα για τον Πειραιά, του οποίου τα σημαντικότερα έργα σήμερα παρουσιάζουμε.

Βασική παραδοχή και κινητήριος δύναμη αυτής της «διάχυσης» είναι: ότι οι άνθρωποι και το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα. Βλέπουμε την αναπτυξιακή διαδικασία της πόλης μέσα από την οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα που ασκούν οι άνθρωποί της: οι πολίτες, οι επαγγελματίες, οι τουρίστες και οι επισκέπτες λίγων ωρών. Γι' αυτό και μιλάμε σήμερα για το «Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα του Πειραιά».

Τα έργα που είναι σε εξέλιξη και είναι έτοιμα προς δημοπράτηση ή ένταξη έχουν χρονικό ορίζοντα πενταετίας και ανέρχονται σε περίπου 1,5 δις.

Πρόκειται για έργα:

- Επέκτασης Δικτύων και Μεταφορών, τα οποία διασυνδέουν το λιμάνι με την ενδοχώρα.
- Εξυπηρέτησης του λιμανιού που αναμένεται να βελτιώσουν σημαντικά και την ποιότητα των υπηρεσιών στο λιμάνι, την εξυπηρέτηση της επιβατηγούς όσο και της εμπορικής ναυτιλίας.
- Τουρισμού και πολιτιστικών παρεμβάσεων που θα συμβάλουν σημαντικά στην ανάπτυξη του τουριστικής και πολιτιστικής ταυτότητας του Πειραιά.
- Αστικών βελτιώσεων, οι οποίες θα αναβαθμίσουν σημαντικά την ποιότητα ζωής των πολιτών, των επαγγελματιών αλλά και των επιβατών επισκεπτών του λιμανιού και της πόλης του Πειραιά.

Εξασφαλίζουμε τη βιωσιμότητα αυτών των έργων και σε ορίζοντα δεκαετίας, εντάσσοντας στο σχεδιασμό μας την επέκτασή τους και σηματοδοτούμε την έναρξη και νέων, μεγάλων αναπτυξιακών έργων για την περίοδο 2010-2020.

Για τα έργα αυτά, αξιοποιούμε όλες τις διαθέσιμες χρηματοδοτικές δυνατότητες, τα αναπτυξιακά μας εργαλεία: ΕΣΠΑ, ΣΔΙΤ, χρηματοδότηση με ευνοϊκούς όρους της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

Είναι σημαντικό ότι σε αυτή την προσπάθεια που ξεκινάμε από την πόλη του Πειραιά συμμετέχει ενεργά όλος ο αυτοδιοικητικός, παραγωγικός και κοινωνικός ιστός της πόλης. Για το Ανάπτυξιακό Πρόγραμμα του Πειραιά έχει προηγηθεί κύκλος

διαβουλεύσεων με φορείς, όπως η νομαρχία, ο δήμος του Πειραιά αλλά και οι γειτονικοί δήμοι, ο ΟΛΠ και άλλες εταιρείες όπως η TRAM ΑΕ, το ΜΕΤΡΟ και ο ΟΣΕ, τα επιμελητήρια, το Πανεπιστήμιο Πειραιά, ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και άλλοι φορείς.

Σε αυτό το πλαίσιο, συστήνεται Επιτελική Επιτροπή για τον στρατηγικό συντονισμό των αναπτυξιακών παρεμβάσεων του Ειδικού Αναπτυξιακού Σχεδίου για τον Πειραιά, στην οποία συμμετέχουν: ο Γενικός Γραμματέας Επενδύσεων και Ανάπτυξης κ. Πετράκος ως συντονιστής, ο Γενικός Γραμματέας Ναυτιλιακής Πολιτικής του ΥΠΟΙΑΝ κ. Βλάχος, ο Νομάρχης κ. Μίχας, ο Δήμαρχος, ο Πρόεδρος του ΟΛΠ, ο Πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Πειραιά, ο Πρύτανης του Πανεπιστημίου Πειραιά, ο Πρόεδρος του ΤΕΙ. Η Επιτελική αυτή Επιτροπή θα έχει και την απαραίτητη τεχνική υποστήριξη προκειμένου να εξασφαλιστεί η υλοποίηση και η παρακολούθηση του Προγράμματος σε τεχνικό επίπεδο, με τη συμμετοχή εκπροσώπων από αρμόδιους φορείς και εξειδικευμένων στελεχών από συναρμόδια Υπουργεία.

Με αυτήν την παρέμβαση, επιτελείται η αρχή της συμπληρωματικότητας και της αποφυγής αλληλοεπικαλύψεων μεταξύ προγραμμάτων, όλα τα έργα εντάσσονται κάτω από μία ολοκληρωμένη αναπτυξιακή «ομπρέλα». Επιτυγχάνονται με αυτόν τον τρόπο σημαντικές συνέργιες μεταξύ δράσεων, συντονίζοντας και συνθέτοντας τα «ανάπτυξιακά οράματα» όλων των παραγωγικών φορέων, και αποφεύγουμε επικαλύψεις και χρονοβόρες διαδικασίες που μέχρι σήμερα υπάρχουν.

Κλείνοντας, θα ήθελα να ευχαριστήσω ξανά τους φορείς του Πειραιά για την αμέριστη συνεργασία τους και ιδιαίτερα τον ΟΛΠ για την κομβικής σημασίας ρόλο του σε όλη αυτή την πρωτοβουλία.

Γνωρίζουμε όλοι ότι έχουμε μπροστά μας μια περίοδο κρίσιμη. Σημαντικές αποφάσεις ελήφθησαν μόλις χτες. Αποφάσεις που θα κρίνουν το μέλλον της οικονομίας μας, το μέλλον της χώρας μας. Το μήνυμα που δίνουμε είναι ότι η δημοσιονομική εξυγίανση αλληλοσυμπληρώνεται με τη στήριξη της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας. Εξ' άλλου, η Οικονομία δεν είναι μόνο λογιστική και

αριθμοί. Είναι οι άνθρωποι που την κινούν, αλληλεπίδραση τους με το περιβάλλον τους, οι θεσμοί, καθώς και το κοινωνικό κεφάλαιο που χτίζεται σταδιακά με σχέσεις εμπιστοσύνης, σχέσεις που καλλιεργούνται όταν μπαίνουν σε μια αναπτυξιακή δυναμική. Αυτός ο συνεκτικός ιστός υπάρχει στον Πειραιά.

Και αυτό είναι το πολύτιμο κεφάλαιο πάνω στο οποίο επενδύουμε.

Ευχαριστώ θερμά για την προσοχή σας.»

III. Εικόνες

Εικόνα 1: Ο προβλήτας II του σταθμού διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά.



πηγή: <http://www.antinews.gr/wp-content/uploads/2009/11/olp1234.jpg>

Εικόνα 2: Οι προβλήτες I και II του του σταθμού διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά.



πηγή: <http://www.liako.gr/news/images/stories/xris/greece/olp2.gif>

Εικόνα 3: Το πλοίο που μεταφέρει τις νέες γερανογέφυρες στον σταθμό διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά.



πηγή: http://repository.naftemporiki.gr/photonews/2009/11/20/27573_normal.jpg

Εικόνα 4: Πλοίο μεταφοράς containers της Κινεζικής εταιρείας Cosco στο λιμάνι του Πειραιά.



πηγή: http://assets.in.gr/dGenesis/assets/Content5/Photo/1059027_b.jpg

Εικόνα 5: Διαμαρτυρίες από τους λιμενεργάτες του Πειραιά για την παραχώρηση του σταθμού διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στην κινεζική εταιρεία Cosco.



πηγή: http://www.newstime.gr/resources/2009-10/cosco_091009-thumb-large.jpg