



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΑΤΡΩΝ**
UNIVERSITY OF PATRAS

Σχολή: Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης Επιχειρήσεων

Τμήμα: Διοικητικής Επιστήμης & Τεχνολογίας

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Πώς η εφοδιαστική αλυσίδα μέσω των θαλάσσιων μεταφορών επηρεάζει την Ελληνική οικονομία. Μελέτη περίπτωσης “Το λιμάνι του Πειραιά”

Ονοματεπώνυμο σπουδαστή: Πανταζής Σωτήριος

Εποπτεύων καθηγητής: Ηλίας Βάσιος

ΠΑΤΡΑ – ΜΑΪΟΣ 2020

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Καθώς η παγκόσμια αγορά και οι διεθνοποιημένες οικονομίες που την απαρτίζουν άρχισαν να εξαρτώνται η μία από την άλλη, οι κλάδοι της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και της Ναυτιλίας άρχισαν να αντικρίζουν νέες προκλήσεις αλλά να είναι σε θέση να διεκδικήσουν μεγαλύτερες επιχειρηματικές ευκαιρίες. Σε συνδυασμό με την απότομη αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου τις τελευταίες δεκαετίες είχε σαν αποτέλεσμα να δημιουργήσει νέες εξελίξεις και να αναμορφώσει την ναυτιλία ενώ οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις να συγκλίνουν στην υιοθέτηση ολοκληρωμένων αλυσίδων εφοδιασμού. Αυτές οι αλλαγές ενσωματώθηκαν με το πέρασμα των ετών στις επιχειρήσεις λόγω της αυξανόμενης ζήτησης για υπηρεσίες Logistics οι οποίες προσθέτουν επιπλέον αξία στο προϊόν. Οι θαλάσσιες μεταφορές και η Εφοδιαστική αλυσίδα είναι δύο όροι οι οποίοι συγκλίνουν μεταξύ τους αφού οι θαλάσσιες μεταφορές (εκτός από τα πλοία είναι και οι λιμένες) αφορούν τη μεταφορά εμπορευμάτων ή / και επιβατών ανάμεσα σε δύο ή περισσότερα λιμάνια. Από την άλλη πλευρά, η Εφοδιαστική Αλυσίδα είναι το τμήμα το οποίο είναι υπεύθυνο για τη ροή υλικών από προμηθευτές σε μία επιχείρηση και στη συνέχεια τα τελικά προϊόντα να κατευθυνθούν προς τους πελάτες. Η Εφοδιαστική Αλυσίδα είναι πολύ σημαντική για τη Ναυτιλία αφού είναι η λειτουργία η οποία την συμπληρώνει. Στο επίκεντρο της Ναυτιλίας η οποία όπως προαναφέρθηκε έχει ενσωματώσει έννοιες και στόχους Logistics, είναι επομένως, η έννοια της ολοκλήρωσης ως συνεχής προσπάθεια να δημιουργήσει μεγαλύτερη αξία για τους μετόχους. Στο απόγειο των δύο αυτών κλάδων, για τη βιομηχανία, η ναυτιλία μαζί με το κομμάτι της Εφοδιαστικής Αλυσίδας καλύπτουν όλο το πεδίο του παγκόσμιου εμπορίου ενώ η Ναυτιλιακή βιομηχανία εξετάζει όλες τις τελευταίες εξελίξεις στον τομέα της εφοδιαστικής ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος έναντι άλλων μορφών μεταφοράς εμπορευμάτων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυτιλία σε εθνικό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο αποτελεί έναν πολύ δυναμικό κλάδο και πυλώνα της οικονομίας του κάθε κράτους. Η ευημερία του συγκεκριμένου κλάδου, όπως είναι αναμενόμενο διαμορφώνει (θετικά συνήθως) σε ένα μεγάλο βαθμό την οικονομία κάθε χώρας που δραστηριοποιείται στον τομέα αυτό. Επιπροσθέτως, η ναυτιλία παρέχει την δυνατότητα σε μία χώρα, την εισαγωγή και συμμετοχή της στο διεθνές εμπόριο ενώ χάρη στη συνεχή ανάπτυξη του κλάδου καταφέρνει να δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας και να συμβάλλει θετικά στο ΑΕΠ μίας χώρας. Για την Ελλάδα ο κλάδος της Ναυτιλίας αποτελεί ένα από τα βασικότερα στηρίγματα στην ελληνική ανάπτυξη καθώς είναι ένας από τους παλαιότερους επιχειρηματικούς κλάδους. Επίσης χάρη στη γεωστρατηγική θέση της Ελλάδας, η Ελληνική ναυτιλία διαθέτει αρκετά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Η συνεισφορά της Ελληνικής Ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Ελληνική οικονομία είναι πολύπλευρη καθώς δεν περιορίζεται μόνο στις εισροές από διάφορους φόρους αλλά χάρη στην Ελληνική Ναυτιλία έχουν ανθίσει στην Ελλάδα πληθώρα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών εταιριών για την παροχή υπηρεσιών στον Ναυτιλιακό κλάδο. Επίσης, χάρη στη Ναυτιλία χρηματοδοτούνται διάφορες έμμεσες οικονομικές επενδύσεις ενώ συμβάλλει στην δημιουργία μίας καλής εικόνας για την Ελλάδα στη διεθνή κοινότητα, ως σημαντικό εμπορικό και στρατηγικό εταίρο.

Μια από τις βασικές δραστηριότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι οι μεταφορές εμπορευμάτων και συνεπώς η συμμετοχή στο διεθνές εμπόριο. Η οργάνωση των ναυτιλιακών μεταφορών έχει μεταβληθεί ριζικά τα τελευταία έτη με την είσοδο νέου τύπου πλοίων και νέων τεχνολογιών, ενώ παρατηρείται να πρωταγωνιστεί το κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ο βασικός σκοπός της Εφοδιαστικής Αλυσίδας είναι η μεταφορά προϊόντων με ασφάλεια, κρατώντας σε υψηλά επίπεδα την ποιότητα των μεταφορών και εστιάζοντας πάντα γύρω από την ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών εντός ενός χρονικού περιθωρίου. Η Ελλάδα χάρη και στη γεωστρατηγική της θέση, συνδέοντας τρεις ηπείρους πρωταγωνιστεί τόσο στην Ευρωπαϊκή όσο και στην Διεθνή Ναυτιλία έχοντας το 21% του παγκόσμιου στόλου. Στα πλαίσια της συγγραφής της παρούσας επιστημονικής μελέτης, πραγματοποιήθηκε μία μελέτης περίπτωσης στο Λιμάνι του Πειραιά όπου αναλύθηκε η σημαντικότητα της θέσης του Λιμένα, η συμμετοχή της COSCO στο Λιμάνι καθώς επίσης η Εφοδιαστική Αλυσίδα στον Λιμένα Πειραιώς.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	2
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΟΡΩΝ.....	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
Κεφάλαιο 1 ^ο Εφοδιαστική Αλυσίδα (Logistics)	8
1.1 Εισαγωγή και Ιστορική αναδρομή	8
1.2 Έννοια και γενικός στόχος της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.....	8
1.3 Μετατροπή της εφοδιαστικής αλυσίδας σε αλυσίδα αξίας και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.....	9
1.4 Ο ρόλος των Logistics στην Ελληνική Οικονομία.....	11
1.5 Τα λιμάνια ως κύρια κέντρα διαμετακόμισης στην Ελλάδα.....	12
1.6 Εξωτερική ανάθεση (Outsourcing) & και εταιρίες 3PL (Third Party Logistics).	13
Κεφάλαιο 2 ^ο Maritime Logistics.....	15
2.1 Γενικά.....	15
2.2 Βιωσιμότητα και Αποδοτικότητα της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας	18
2.3 Κατηγορίες και είδη πλοίων.....	20
2.4 Λιμένες και επιλογή Λιμένων	23
Κεφάλαιο 3 ^ο Ελληνική Ναυτιλία και Ελληνική Οικονομία	25
3.1. Ελληνική Ναυτιλία.....	25
3.2 Ελληνική και Ελληνόκτητη Ναυτιλία.....	25
3.3 Συνεισφορά Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία	29
3.4 Κλάδοι που ευνοούνται περισσότερο από την Ναυτιλία	33
3.5 Σημεία νηολόγησης (Registration of ship)	33
3.6 Παράγοντες επιλογής σημαίας νηολόγησης.	34

3.7 Ελληνική σημαία νηολόγησης	35
3.8 Στόχοι Ελληνικής Ναυτιλίας.....	36
Κεφάλαιο 4 ^ο Το Λιμάνι του Πειραιά	38
4.1 Γενικά.....	38
4.2 Το Λιμάνι του Πειραιά.....	39
4.3 Η Εφοδιαστική αλυσίδα στον Λιμένα.....	42
4.4 Υπηρεσίες που προσφέρονται στο Κέντρο Εφοδιαστικής του Λιμένα Πειραιώς	44
4.5 Στατιστικά στοιχεία διακίνησης κρουαζιέρας και εμπορευμάτων.....	47
4.6 Ιδιωτικοποίηση και περαιτέρω ανάπτυξη του Λιμένα Πειραιώς.	49
4.7 Συνεχής ανάπτυξη στον Λιμένα και Ερευνητικό κομμάτι.	51
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	55
Ενδεικτικές Ερωτήσεις οι οποίες υποβλήθηκαν στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς.	57
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	58

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΟΡΩΝ

Deadweight tonnage (DWT) είναι η μονάδα μέτρησης του ωφέλιμου φορτίου ενός πλοίου (δηλαδή η χωρητικότητα του πλοίου για μεταφορά αγαθών), χωρίς να περιλαμβάνεται το απόβαρο του πλοίου. Διακρίνεται από τον εκτοπισμό (βάρος του εκτοπισθέντος νερού), που περιλαμβάνει το βάρος του σκάφους ή άλλα μέτρα όγκου ή χωρητικότητας όπως η μεικτή χωρητικότητα ή η καθαρή χωρητικότητα. Η χωρητικότητα ενός πλοίου χωρίς φορτίο (DWT) στις μέρες μας δίνεται συνήθως διεθνώς σε τόνους (μετρικούς τόνους). (Logistics Glossary)

Twenty Foot Equivalent Unit (TEU) ορίζεται ως ο πιο συνηθισμένος διεθνής τυποποιημένος τύπος εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος είναι 20 πόδια μήκος. Ένα εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδιών είναι περίπου έξι μέτρα (εξωτερικές διαστάσεις). Προκειμένου να εκφράζεται η χωρητικότητα ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με ομοιόμορφο τρόπο, ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων τα οποία μπορεί να φορτώσει το πλοίο μετατρέπεται σε έναν αριθμό εμπορευματοκιβωτίων με το μικρότερο μέγεθος, δηλαδή εκείνα τα εμπορευματοκιβώτια που έχουν μήκος 20 πόδια. (Logistics Glossary)

Paris & Tokyo MoU (Memorandum of Understanding) ορίζεται ως το Μνημόνιο συμφωνίας του Παρισιού ή Τόκιο για τον έλεγχο από τον Λιμένα. Στόχος του συγκεκριμένου μνημονίου είναι να απομακρυνθεί από τη θάλασσα η λειτουργία πλοίων που δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και περιβάλλοντος και ότι τα μέλη του πληρώματος διαθέτουν ικανοποιητικές συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου από τον Λιμένα. (Organisation Paris MoU 2020)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σήμερα, χάρη στη παγκοσμιοποίηση που έχει επέλθει σε όλους τους κλάδους των επιχειρήσεων και στις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις των πελατών, η Εφοδιαστική Αλυσίδα (Supply Chain) παίζει έναν πολύ σημαντικό ρόλο στη δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για τις επιχειρήσεις. Το κομμάτι της Εφοδιαστικής Αλυσίδας έχει γίνει απαραίτητο εργαλείο στον τομέα της Ναυτιλιακής βιομηχανίας για να πετύχουν οι επιχειρήσεις ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, παραδόσεις εντός χρονοδιαγράμματος και διατήρηση της υψηλής ποιότητας. Η Ελληνική Ναυτιλία πρωταγωνιστεί σε διεθνές επίπεδο και συμβάλλει καθοριστικά στο ΑΕΠ της χώρας.

Στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, γίνεται μία σύντομη αναφορά στο ρόλο που διαδραμάτισε παλαιότερα η εφοδιαστική αλυσίδα και στην αναγκαιότητά της. Ακολουθεί περιγραφή και ο ορισμός της εφοδιαστικής αλυσίδας, ενώ στη συνέχεια γίνεται ανάλυση της Αλυσίδας αξίας και την επίτευξη ανταγωνιστικό πλεονεκτήματος μέσα από αυτή. Παράλληλα βλέπουμε τον κλάδο των Logistics σε εθνικό επίπεδο και τη λειτουργία των λιμανιών ως κύρια διαμεταφορικά κέντρα. Τέλος γίνεται ανάλυση σε μία ταχέως αναδύομενη τάση, αυτή του outsourcing και με το πώς μπορούν τα κανάλια διανομής μιας επιχείρησης να προσδώσουν αξία. Τέλος, γίνεται αναφορά στο ρόλο των λιμανιών ως κέντρα διαμετακόμισης και στη τάση του outsourcing.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, έχει γίνει προσπάθεια να δοθεί μία εκτενής περιγραφή στις θαλάσσιες μεταφορές. Στη συνέχεια αναλύεται η βιωσιμότητα της ναυτιλίας και η αποδοτικότητά της μέσω κάποιων παραγόντων ενώ επίσης αναλύονται και τα είδη των ποντοπόρων πλοίων. Τέλος, γίνεται αναφορά στα είδη Λιμένων και πώς επιλέγονται από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες για τη συνεργασία τους με αυτά.

Στο τρίτο κεφάλαιο της μελέτης, παρουσιάζεται η Ελληνική ναυτιλία και η συνεισφορά της στην εθνική οικονομία όπως επίσης και γίνεται αναφορά στους κλάδους που ενισχύει η Ναυτιλία. Επιπροσθέτως, γίνεται περιγραφή της σημασίας τους παράγοντες που οδηγούν της επιλογής και της σημαίας του πλοίου (Σημαία νηολόγησης). Εκτός από τα παραπάνω, αναλύονται τα χαρακτηριστικά της Ελληνικής σημαίας νηολόγησης και οι μελλοντικοί στόχοι της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Στο τελευταίο κεφάλαιο αυτής της εργασίας, μελετάται η περίπτωση του Λιμένα Πειραιώς. Γίνεται ανάλυση εις βάθος για το κομμάτι της Εφοδιαστικής και τις υπηρεσίες που προσφέρονται εντός του λιμανιού. Επιπλέον γίνεται αναφορά σε στατιστικά στοιχεία διακίνησης εμπορευμάτων. Τέλος παρουσιάζεται η ιδιωτικοποίηση του Λιμένα και μελλοντικά έργα για περαιτέρω ανάπτυξη εντός και εκτός του Λιμένα.

Κεφάλαιο 1^ο Εφοδιαστική Αλυσίδα (Logistics)

1.1 Εισαγωγή και Ιστορική αναδρομή

Ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας και τα Logistics δεν είναι κάτι πρωτόγνωρο. Στην αρχαία Αίγυπτο χρησιμοποιήθηκε η εφοδιαστική αλυσίδα ώστε να κατασκευαστούν οι Πυραμίδες ενώ η ίδια αποτελεσματική ροή πληροφοριών και υλικών είναι που χρησιμοποιείται στην παροχή βοήθειας στην Αφρική. Ελάχιστα έχουν αλλάξει κατά τους αιώνες όσον αφορά τις αρχές στις οποίες στηρίζεται η εφοδιαστική αλυσίδα για την ικανοποίηση του πελάτη. Σε όλη διάρκεια της ανθρώπινης ιστορίας, πόλεμοι κερδήθηκαν χάρη στην ισχύ και τις δυνατότητες των Logistics ή χάθηκαν εξαιτίας της έλλειψής τους. Η ήττα των Βρετανών στον Αμερικάνικο Πόλεμο της Ανεξαρτησίας μπορεί να αποδοθεί σε μεγάλο βαθμό στην αποτυχία τους στον τομέα των Logistics. Επίσης η Εφοδιαστική Αλυσίδα έπαιξε πολύ μεγάλο ρόλο και στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο όταν οι Συμμαχικές Δυνάμεις εισέβαλλαν στην Ευρώπη, τα logistics χρησιμοποιήθηκαν πολύ δεξιοτεχνικά και έφεραν τη νίκη στους Συμμάχους σε πολλαπλά μέτωπα. (Christopher 2017)

1.2 Έννοια και γενικός στόχος της Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Σε γενικές γραμμές η Εφοδιαστική Αλυσίδα (Supply Chain) ορίζεται ως μία διαδικασία στρατηγικής διαχείρισης των προμηθειών, της μεταφοράς και της αποθήκευσης των πρώτων υλών, εξαρτημάτων και έτοιμων προϊόντων σε συνδυασμό με τις αντίστοιχες ροές πληροφορίας σε ολόκληρη την επιχείρηση με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η μεγιστοποίηση της τρέχουσας και της μελλοντικής κερδοφορίας, μέσω της στρατηγικά κοστολογικής διαχείρισης παραγγελιών. Η Εφοδιαστική αλυσίδα ελπίζει στο να πετύχει τη σύνδεση και τον συντονισμό των διαδικασιών των τμημάτων που υπάρχουν σε μία εφοδιαστική αλυσίδα (Προμηθευτές, πελάτες όπως και την ίδια την επιχείρηση).

Ουσιαστικά μία εφοδιαστική αλυσίδα θα μπορούσε να λέγεται και δίκτυο εφοδιαστικής (Logistics Network) όπως επίσης είναι προτιμότερο να αναφέρεται ως Διαχείριση αλυσίδας ζήτησης (Demand chain management) ώστε να εκφράζεται το γεγονός ότι η συμπεριφορά της αλυσίδας οδηγείται από τις αλλαγές της αγοράς και όχι από τους προμηθευτές και τα ζητήματα αυτών.

Μία Εφοδιαστική αλυσίδα δεν είναι στατική, είναι δυναμική καθώς τα στοιχεία τα οποία την απαρτίζουν συνεχώς μεταβάλλονται και εμπλέκει τη ροή προϊόντων και πληροφοριών και κεφαλαίων μεταξύ των διαφορετικών σταδίων. Κάθε στάδιο της Εφοδιαστικής αλυσίδας εκτελεί διαφορετικές διαδικασίες και αλληλεπιδρά με άλλα στάδια της αλυσίδας.

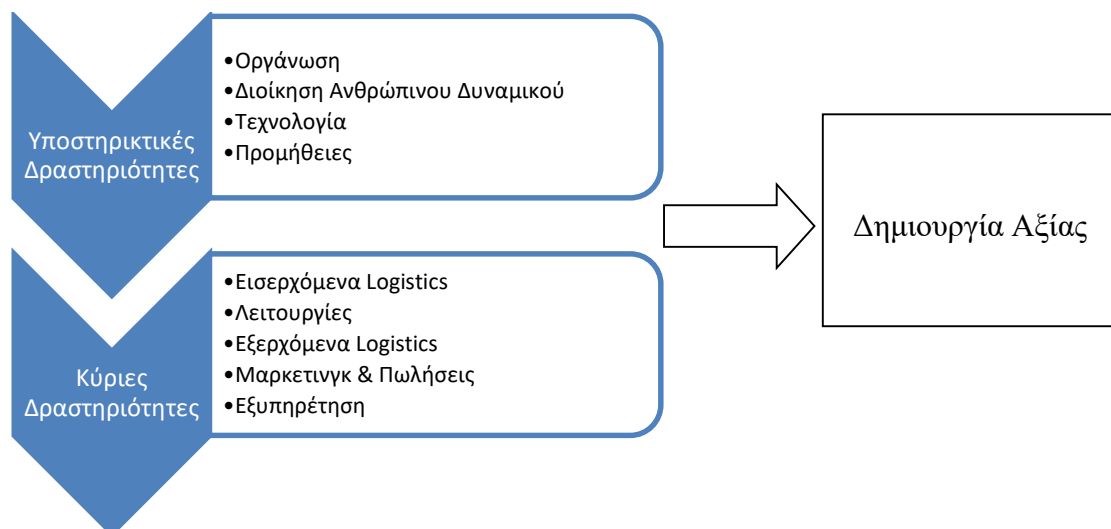
Επιπλέον, ένας γενικά αποδεκτός ορισμός της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, είναι αυτός που εκφράστηκε από το Global Supply Chain Forum in Ohio University δηλαδή

ότι: «Εφοδιαστική Αλυσίδα/Logistics είναι η ολοκληρωμένη διαδικασία σχεδιασμού, εφαρμογής και ελέγχου διαδικασιών που μετατρέπουν τις εισροές από τους προμηθευτές σε προϊόντα και υπηρεσίες που προσθέτουν αξία στους πελάτες».

Ο κεντρικός στόχος των Logistics όπως αναφέρει και ο Martin Christopher (2017) είναι να εξασφαλίσουν στην επιχείρηση ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων επιχειρήσεων-ανταγωνιστών στον κλάδο. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες οι οποίοι θα μπορούσαν να θεμελιώσουν μία επιτυχημένη δραστηριοποίηση στην αγορά και να δώσουν την δυνατότητα στην επιχείρηση να εδραιωθεί σε αυτή, αλλά οι πιο βασικοί είναι η τριμερής σχέση μεταξύ Επιχείρησης, Καταναλωτών και Ανταγωνιστών. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της επιχείρησης προέρχεται κυρίως από την ικανότητά της να διαφοροποιείται με θετικό τρόπο απέναντι στον πελάτη, έναντι του ανταγωνισμού ενώ η ικανότητά της να λειτουργεί με χαμηλότερο κόστος και συνεπώς με υψηλότερο κέρδος έρχεται σε δεύτερο βαθμό.

1.3 Μετατροπή της εφοδιαστικής αλυσίδας σε αλυσίδα αξίας και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα

Ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα δεν μπορεί να κατανοηθεί βλέποντας μία επιχείρηση στο σύνολό της. Το πλεονέκτημα πηγάζει από πολλές διακριτές δραστηριότητες τις οποίες επιτελεί μία επιχείρηση κατά τον σχεδιασμό, την παραγωγή, το μάρκετινγκ και την υποστήριξη του προϊόντος της. Η αλυσίδα αξίας αποτελεί κατάτμηση της επιχείρησης στις στρατηγικές δραστηριότητές της, προκειμένου να γίνει κατανοητή η συμπεριφορά του κόστους καθώς και οι υφιστάμενες αλλά και οι δυνητικές πηγές διαφοροποίησης. Μια επιχείρηση αποκτά ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εκτελώντας αυτές τις στρατηγικά σημαντικές δραστηριότητες με λιγότερο κόστος ή καλύτερα από ότι οι ανταγωνιστές της. (Porter 1985)



Σχήμα 1. Οι δραστηριότητες της Αλυσίδας Αξίας.

Οι δραστηριότητες της Αλυσίδας αξίας μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε δύο κατηγορίες, τις κύριες δραστηριότητες και τις δραστηριότητες υποστήριξης. Οι κύριες δραστηριότητες αποτελούνται από τα εισερχόμενα και τα εξερχόμενα Logistics, το μάρκετινγκ, τις διοικητικές λειτουργίες, τις πωλήσεις και την εξυπηρέτηση των πελατών. Οι δευτερεύοντες λειτουργίες είναι κυρίως οι υποδομές, το ανθρώπινο δυναμικό, η τεχνολογική ανάπτυξη και οι προμήθειες. Και τα δύο επίπεδα των διαδικασιών αποτελούν λειτουργίες ολοκλήρωσης της επιχείρησης για την επίτευξη του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, οι οποίες περικλείουν τις παραδοσιακές λειτουργίες της. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα δημιουργείται από το πόσο αποδοτικός είναι ο τρόπος με τον οποίο οι επιχειρήσεις οργανώνουν και εκτελούν τις συγκεκριμένες δραστηριότητες στο πλαίσιο της Αλυσίδας αξίας. (Martin Christopher 2017)

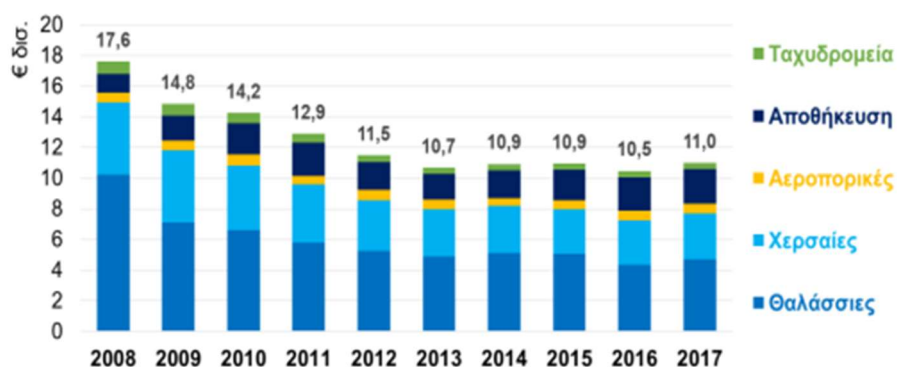
Για να αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της, μία επιχείρηση πρέπει να προσδίδει αξία στους πελάτες της, είτε εκτελώντας πιο αποδοτικά τις παραπάνω δραστηριότητες από ότι κάνουν οι ανταγωνιστές της, είτε εκτελώντας τις δραστηριότητες αυτές με έναν μοναδικό τρόπο που δημιουργεί μεγαλύτερη διαφοροποίηση και συνεπώς μεγαλύτερη αξία για το προϊόν. Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να ελέγξουν κάθε δραστηριότητα της αλυσίδας αξίας μέσα και έξω από την επιχείρηση και να διακρίνουν μέσα από αυτόν τον έλεγχο εάν διαθέτουν πραγματικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη κάθε δραστηριότητα. Εάν δεν διαθέτουν, τότε, θα πρέπει ίσως να αναλύσουν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της περίπτωσης να αναθέσουν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα σε έναν συνεργάτη (outsourcing) είτε είναι προμηθευτής είτε είναι διανομέας ή μεταπωλητής, ο οποίος μπορεί να τους προσφέρει αυτό το πλεονέκτημα κόστους ή αξίας. (Martin Christopher 2017)

1.4 Ο ρόλος των Logistics στην Ελληνική Οικονομία

Ο ευρύτερος κλάδος των μεταφορών και εφοδιασμού (logistics) είναι ένας από τους πιο στρατηγικά σημαντικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας για την ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα παραγωγής. Η στρατηγική θέση που βρίσκεται η Ελλάδα είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη της εξωστρέφειας των ελληνικών επιχειρήσεων και ο κλάδος των μεταφορών έχει καταφέρει να προσελκύσει εταιρίες παγκόσμιας κλίμακας για επενδύσεις στην Ελλάδα. Ο τομέας των Logistics προσφέρει υπηρεσίες αποθήκευσης και διανομής εμπορευμάτων, ενώ χάρη στην αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων του Πειραιά και (προσεχώς) της Θεσσαλονίκης ενισχύει σημαντικά το ρόλο της Ελλάδας ως ένα μεγάλο περιφερειακό διαμετακομιστικό κέντρο στη παγκόσμια αγορά μεταφορών. Ο τομέας των μεταφορών συμβάλλει στο ΑΕΠ της Ελλάδας παράγοντας το 6% περίπου, το οποίο ανεβαίνει στο 9,5%, εάν ληφθούν υπόψη και οι μεταφορικές υπηρεσίες που ανήκουν και χρησιμοποιούνται από εμπορικές και μεταποιητικές επιχειρήσεις. Ο κλάδος των Logistics προσφέρει εργασία στο 4,7% των απασχολούμενων της χώρας (~200 χιλ. άτομα). Επίσης, ο τομέας των Logistics στην Ελλάδα δημιουργεί μεγαλύτερη ακαθάριστη προστιθέμενη αξία ανά απασχολούμενο σε σχέση με τον μέσο όρο της οικονομίας, αλλά και ανακάμπτει με ταχύτερους ρυθμούς από ότι άλλοι κλάδοι σε όρους απασχόλησης και μισθών. Επίσης, είναι ο κλάδος που διαχειρίζεται όλο το διεθνές εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της χώρας, δημιουργώντας έτσι μία πολύ καλή εικόνα της Ελλάδας στο εξωτερικό διαφημιζοντάς την. Η ορθή και αποτελεσματική λειτουργία των Logistics, μέσω αναδιάρθρωσης του κόστους και επιπλέον βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών logistics, αναμένεται να είναι καθοριστικός παράγοντας τα επόμενα έτη στην αύξηση του μεριδίου της βιομηχανίας στο 12% του ΑΕΠ (Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν), στην ανάγκη της ελληνικής οικονομίας η οποία ξαναήρθε στο προσκήνιο χάρη στην απομάκρυνση από την οικονομική ύφεση για εξαγωγές στο εξωτερικό και στην καθιέρωση των ελληνικών εξαγωγών ως αξιόπιστες εισαγωγές στη παγκόσμια αγορά. Όμως, στην Ελλάδα, η ανάπτυξη των υποδομών μεταφοράς και αποθήκευσης των εμπορευμάτων σε περιφερειακούς οδικούς άξονες, σιδηροδρομικά δίκτυα, περιφερειακά λιμάνια και εμπορευματικούς κόμβους (τοπικούς και εθνικούς), είναι ιδιαίτερα αργή. Και αυτό γίνεται πιο έντονο όταν εμπλέκεται η κρατική γραφειοκρατία με τις διαδικασίες που χρειάζονται οι επιχειρήσεις ώστε να λειτουργήσουν αποτελεσματικά. Οι ρυθμοί αυτοί δεν μπορούν πλέον να ανταγωνιστούν αυτά που συμβαίνουν στη διεθνή οικονομία, και πρέπει να επιταχυνθούν, εάν η Ελλάδα ελπίζει να ξεπεράσει το 2% της ανάπτυξης των προβλέψεων της κυβέρνησης για το έτος. Βεβαία, τα τελευταία 10 χρόνια έχουν συμβεί ριζικές αλλαγές στον κλάδο. Με την αποφασιστική παρέμβαση του ΣΕΒ και της Ελληνικής Εταιρίας Logistics (EEL), ο κλάδος είναι ίσως ο μόνος στην Ελλάδα που διαθέτει εθνικό σχέδιο ανάπτυξης εγκεκριμένο και πρόσφατα ενημερωμένο από δυο διαδοχικές κυβερνήσεις. Επίσης, με την παραχώρηση των λιμανιών και αεροδρομίων, αλλά και σιδηροδρομικών υπηρεσιών σε ιδιώτες, προχωρά ταχύτερα η αξιοποίηση των ανταγωνιστικών

πλεονεκτημάτων που κατέχει ο κλάδος. Χρειάζεται, όμως και οι αντίστοιχες δημόσιες υπηρεσίες οι οποίες θα είναι ικανές να συνεισφέρουν με τις υπηρεσίες τους, τους ιδιώτες επενδυτές να δημιουργήσουν ακόμα περισσότερες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας ταχύτερα από πριν ώστε να επιτευχθεί ο στόχος δημιουργίας διαμετακομιστικού κόμβου στην Ελλάδα αντάξιο απέναντι στον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό. (Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών 2019)

Στο διάγραμμα παρακάτω μπορούμε να διακρίνουμε την ανάκαμψη του τομέα των Logistics μετά από την οικονομική ύφεση στην Ελλάδα. Η Ελλάδα αυτή τη στιγμή έχει μπει σε τροχιά ανάπτυξης της οικονομίας ξανά και αναμένουμε τα επόμενα έτη επιπλέον αύξηση στην αξία του κλάδου. Είναι σημαντικό να επισημάνουμε πως ο κλάδος των Logistics συμβάλλει στο ΑΕΠ της χώρας με άμεσο τρόπο σε ποσοστό 6,1% και με έμμεσο τρόπο σε ποσοστό 3,5%. Ο έμμεσος τρόπος έχει να κάνει κυρίως με υπηρεσίες logistics που παρέχονται in-house από επιχειρήσεις άλλων κλάδων. (Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών 2019)



Εικόνα 1. Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία του κλάδου μεταφορών και αποθήκευσης. Πηγή ΣΕΒ 2019.

1.5 Τα λιμάνια ως κύρια κέντρα διαμετακόμισης στην Ελλάδα

Το μεγάλο στοίχημα για την Ελλάδα είναι να γίνει το λιμάνι του Πειραιά ένας πόλος έλξης στους διεθνείς φορείς της Εφοδιαστικής αλυσίδας. Για να το πετύχει αυτό η Ελλάδα χρησιμοποιεί το κορυφαίο γεωπολιτικό της πλεονέκτημα, το οποίο είναι η σύνδεση ξηράς και θάλασσας μεταξύ των τριών ηπείρων, της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής. Το λιμάνι του Πειραιά είναι το πιο βαθύ λιμάνι της Μεσογείου και κυρίως χάρη στον κινέζικο ναυτιλιακό κολοσσό COSCO αρχίζει να αναπτύσσεται ως ένα σημαντικό κέντρο διαμετακόμισης της Ευρώπης.

Η στρατηγική θέση της Ελλάδας στον παγκόσμιο χάρτη ως πύλη μεταξύ Ευρώπης-Μέσης Ανατολής- Ασίας καθιστά εξαιρετικά ελκυστική την επένδυση στο κομμάτι των Logistics στην Ελλάδα και με αυτό τον τρόπο να ωφεληθεί η χώρα και οικονομικά αλλά και αποτελεσματικά από αυτές τις αυξανόμενες εμπορικές ροές. Οι ελληνικοί λιμένες βρίσκονται σε γεωστρατηγική θέση και θα μπορούσαν εύκολα να μετατραπούν σε σημαντικούς περιφερειακούς κόμβους εφοδιασμού για τη μεταφορά εμπορευμάτων

από την Ασία, την Αφρική στην Ευρώπη και αντίστροφα. Το κύριο λιμάνι της Ελλάδας, ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου με σημαντική χωρητικότητα τόσο ως λιμένας εμπορευματοκιβωτίων (container) όσο και ως τερματικός σταθμός αυτοκινήτων . Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται κοντά στην κύρια μεσογειακή θαλάσσια διαδρομή (210 nm) ενώ, επίσης, προσφέρει πρόσβαση στο κέντρο logistics που έχει δημιουργηθεί στο Θριάσιο πεδίο το οποίο επικοινωνεί με το εθνικό οδικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας της Ελλάδας, που οδηγεί στην Ευρώπη. Όλα τα παραπάνω επιτρέπουν στον Πειραιά να εξελιχθεί, τόσο σε κεντρικό λιμάνι μεταφόρτωσης, όσο και ως ένα κύριο λιμάνι πύλης προς την Ευρώπη. (Business News 2014)

Όσον αφορά τους χρόνους αποστολών, ως προς το λιμάνι του Πειραιά, ένα φορτίο που θα ερχόταν δια θαλάσσης από Σαγκάη με προορισμό τη Βουδαπέστη μέσω Πειραιά, θα χρειαζόταν 23 ημέρες, ενώ μέσω λιμανιών της Βόρειας Ευρώπης οι επιλογές που έχει είναι περισσότερο χρονοβόρες, αφού μέσω Τεργέστης κάνει 28 ημέρες και μέσω Αμβούργου 33. Αντίστοιχα, από Σαγκάη προς Βαρσοβία μέσω Πειραιά το ταξίδι διαρκεί 24 ημέρες, μέσω Τεργέστης 28, μέσω Γκντανσκ 36 και μέσω Αμβούργου 25 ημέρες. Ο Πειραιάς, πέρα από την κομβική του θέση έχει μεγάλο βάθος (μέχρι 18,5 μέτρα) και καλές καιρικές συνθήκες, με αποτέλεσμα να μπορεί να αποτελέσει θαλάσσιο σταθμό για μεγάλα πλοία (mother vessels) και μικρότερα (feeder vessels) ώστε να τονωθεί η δραστηριότητα διερχόμενων φορτίων. (Business News 2014)

Επιπρόσθετα, όπως αναφέρεται και παρακάτω, οι επενδύσεις της COSCO έχουν αναβαθμίσει τις ήδη υπάρχουσες και έχουν δημιουργήσει νέες υποδομές και υπηρεσίες σε υλικό αλλά και πληροφοριακό κομμάτι πετυχαίνοντας έτσι μείωση χρόνου παραμονής των πλοίων στους λιμένες και αξιοπιστία μεταξύ των εταιριών μεταφορών στο Λιμάνι.

1.6 Εξωτερική ανάθεση (Outsourcing) & και εταιρίες 3PL (Third Party Logistics).

Εδώ ουσιαστικά ορίζουμε την ανάθεση της επιχείρησης της παραγωγής των προϊόντων και της παροχής υπηρεσιών σε προμηθευτές ή σε ανεξάρτητες εταιρίες, μία τακτική, η οποία παρουσιάζει αυξητική τάση τα τελευταία χρόνια. Οι 3PL εταιρίες υπηρεσιών logistics, δίνουν τη δυνατότητα παροχής διαφόρων υπηρεσιών, δημιουργώντας έτσι, αξία στις εφοδιαστικές αλυσίδες και όπως είναι αναμενόμενο και περαιτέρω αξία στο ίδιο το προϊόν των επιχειρήσεων με τις οποίες συνεργάζονται. Οι υπηρεσίες αυτές είναι κάποιες όπως η διακίνηση εξαρτημάτων και πρώτων υλών από τους προμηθευτές προς τις επιχειρήσεις για την παραγωγή του τελικού προϊόντος, καθώς και μεταφορά των τελικών προϊόντων από τις τελικές επιχειρήσεις στους

μεταπωλητές και στους πελάτες. Επίσης προσφέρουν εξειδικευμένες υπηρεσίες όπως είναι οι υπηρεσίες reverse Logistics, αποθήκευσης εμπορευμάτων, υπηρεσίες cross-docking, σωστή διαχείρισης αποθεμάτων, συσκευασίας, συναρμολόγησης, αποστολής εμπορευμάτων καθώς και άλλες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας. Οι υπηρεσίες αυτές συνήθως ενσωματώνονται στην παραγωγική διαδικασία των πελατών τους, ή συντονίζονται από τους εξωτερικούς συνεργάτες, τις εταιρίες 3PL. (R. Dan Reid, Nada R. Sanders 2016)

Η ανάθεση δραστηριοτήτων σε εταιρίες 3PL αυξάνει την ευελιξία των επιχειρήσεων προκειμένου να ανταποκρίνονται στις αυξανόμενες αλλαγές της αγοράς βοηθώντας τις να εστιάσουν στις κρίσιμες εσωτερικές αλλά και εξωτερικές λειτουργίες τους. Οι κρίσιμες δραστηριότητες περιλαμβάνουν τα σημεία μιας επιχείρησης που μπορεί δυνητικά να δώσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και αφορούν σε διαδικασίες σχεδιασμού και παραγωγής, διάφορες μοναδικότητες στο εξοπλισμό ή το ανθρώπινο δυναμικό της εταιρίας. Επίσης αυτού του είδους οι διαδικασίες μπορούν να συμβάλλουν καθοριστικά στην προστιθέμενη αξία που δημιουργείται και γίνεται αντιληπτή από τους πελάτες ενώ παράλληλα είναι δύσκολο να αντιγραφούν πιστά από τους ανταγωνιστές και επίσης δίνουν την δυνατότητα στην επιχείρηση να προσεγγίσει νέες αγορές και να αναπτύξει νέα προϊόντα και υπηρεσίες. (R. Dan Reid, Nada R. Sanders 2016)

Επίσης η ανάθεση των παραπάνω κρίσιμων διαδικασιών της επιχείρησης σε εταιρίες 3PL αποτελεί απόδειξη, ότι οι περισσότερες εταιρίες, είτε πρόκειται για τον ιδιωτικό, είτε πρόκειται για τον δημόσιο τομέα, αναμένουν αρκετά οφέλη από την ανάθεση των δραστηριοτήτων τους σε τέτοιες εταιρίες. Είναι γεγονός πως τα πλεονεκτήματα από την χρήση εταιριών 3PL ποικίλουν. Πιο συγκεκριμένα, φαίνεται πως η ανάθεση δραστηριοτήτων σε εξωτερικούς συνεργάτες μειώνει σημαντικά το λειτουργικό κόστος των εταιριών που αναθέτουν αυτές τις δραστηριότητες ενώ παράλληλα μετατρέπει το σταθερό κόστος σε μεταβλητό, καθώς δεν γίνονται επενδύσεις για αγορά πάγιου εξοπλισμού ή πρόσληψη ανθρώπινου δυναμικού, από την εταιρία αφού έχει αναθέσει στον εξωτερικό εργολάβο το αντίστοιχο έργο για λογαριασμό της. Επίσης, αυξάνεται σε μεγάλο βαθμό η αποδοτικότητα, η αξιοπιστία και η ευελιξία της εταιρίας που αναθέτει σε επιχειρήσεις 3PL διάφορες δικιές της διεργασίες, ενώ εάν μιλάμε για διανομέα, τα επίπεδα ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχει βελτιώνονται καθώς οι δραστηριότητες logistics πραγματοποιούνται από την εταιρία 3PL αφού είναι εξειδικευμένη σε τέτοιου είδους υπηρεσίες. Εάν πάλι μιλάμε για προμηθευτή είναι λογικό να πούμε πως αναμένεται παρόμοια βελτίωση στην ποιότητα των αγαθών που θα προσφέρει. Επιπλέον, πέρα από την εστίαση της επιχείρησης στις κύριες δραστηριότητές της, της δίνεται και η δυνατότητα να αυξήσει το επίπεδο καινοτομίας της καθώς μπορεί έχει πρόσβαση σε νέες τεχνολογίες και να εφεύρει νέους τρόπους εκτέλεσης των υπάρχοντων διαδικασιών, μέσω της διάθεσης κεφαλαίων τα οποία έχουν εξοικονομηθεί από τις παροχές υπηρεσιών των εξωτερικών

συνεργατών της επιχείρησης ενώ είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί επίσης μέσω των εξωτερικών συνεργατών, είναι δυνατόν η επιχείρηση να προσεγγίσει νέες αγορές αυξάνοντας έτσι τα έσοδά της. (R. Dan Reid, Nada R. Sanders 2016)

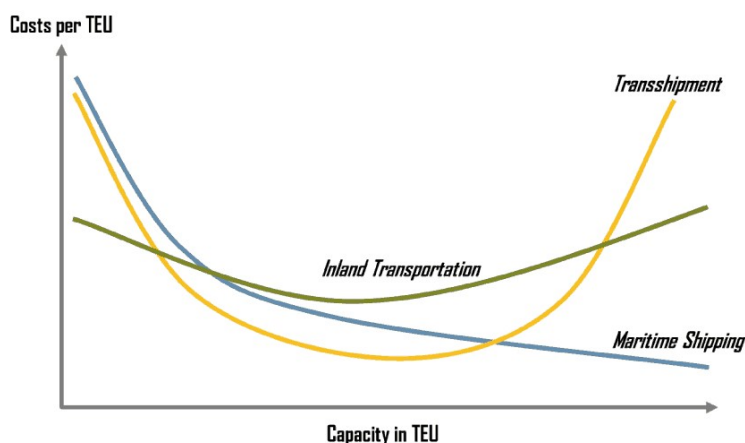
Βέβαια, εκτός από τα πλεονεκτήματα της ανάθεσης σε τρίτους σε ότι έχει να κάνει και προς τα μπροστά της επιχείρησης όπως οι διανομείς αλλά και προς τα πίσω (προμηθευτές), υπάρχουν και τα μειονεκτήματα. Έχει σημειωθεί πως στη διάρκεια κάποιων συνεργασιών των επιχειρήσεων με εταιρίες 3PL έχουν δημιουργηθεί σοβαροί κίνδυνοι οι οποίοι πολλές φορές μπορεί να προκαλέσουν σημαντικά προβλήματα στις εταιρίες που αναθέτουν σε εξωτερικούς συνεργάτες τις διαδικασίες τους και ο βασικός λόγος δημιουργίας των παρακάτω κινδύνων είναι ότι δεν υπάρχει ο σωστός έλεγχος και η σωστή παρακολούθηση των εταιριών 3PL από τις εκάστοτε εταιρίες που έχει ανατεθεί το έργο. Το ένα από τα βασικότερα μειονεκτήματα της ανάθεσης δραστηριοτήτων σε εξωτερικούς συνεργάτες είναι ότι κατά την διάρκεια του έργου, η εργοδότητρια εταιρία χάνει τον έλεγχο της διανομής (Logistics) των προϊόντων της, καθώς επίσης και την ευελιξία της λόγω πιθανής αναποτελεσματικής διοίκησης της εξωτερικής εταιρίας, με αποτέλεσμα να βρίσκεται αντιμέτωπη με προβλήματα όπως ελλείψεις προμηθειών, διακυμάνσεις τιμών λόγω της αστάθειας της παροχής των προϊόντων της στην αγορά και πιθανή αδυναμία κάλυψης των απαιτήσεων των πελατών λόγω αστάθειας στην εταιρία 3PL. Ακόμη, η εταιρία γίνεται πιο απρόσωπη και χάνει την άμεση επαφή με τους πελάτες της, ενώ παράλληλα κινδυνεύει να χάσει κομμάτι της τεχνογνωσίας της, μέσω διαρροών πληροφορίας από την εταιρία 3PL στους ανταγωνιστές της. Επίσης αρκετές φορές είναι πιθανό να χτυπηθεί η εταιρική εικόνα της εταιρίας που έχει αναθέσει σε άλλη 3PL επιχείρηση καθώς με την ανάθεση δραστηριοτήτων σε εξωτερικούς συνεργάτες είναι αναγκασμένη να κάνει μειώσεις προσωπικού και έτσι να χαλάει η δημόσια εικόνα της. Κλείνοντας, είναι γεγονός πως, αρκετοί κίνδυνοι μπορούν να αποφευχθούν κατά την διάρκεια δημιουργίας και επικύρωσης της σύμβασης με την εξωτερική εταιρία, ωστόσο αυτό δεν συμβαίνει πάντα, καθώς δυο από τους πιο σοβαρούς κινδύνους είναι η λάθος επιλογή εταιρίας 3PL και η έλλειψη ειλικρίνειας, ευθυνών και καθηκόντων του παρόχου υπηρεσιών logistics (Γιαλός 2015).

Κεφάλαιο 2^ο Maritime Logistics

2.1 Γενικά

Η Ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μια μεγάλη παγκόσμια αγορά και αυτό της δημιουργεί εμπόδια στο να υιοθετηθεί ένα συγκεκριμένο στυλ διαχείρισης. Μακροχρόνιες κρίσεις στις αγορές εμπορευματικών μεταφορών μαζί με αλλαγές στο

ανταγωνιστικό και θεσμικό περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας όπως τα νέα ναυτικά κράτη που εμφανίστηκαν στον κλάδο που τώρα τείνουν να πρωτοστατήσουν στην παγκόσμια ναυτιλία, έκανε τον ανταγωνισμό στη ναυτιλία πιο έντονο ενώ κατέστησε επιτακτικό την υιοθέτηση της διοικητικής διαχείρισης έτσι ώστε η εταιρία να είναι επιτυχής. Πολύ κρίσιμο είναι η ποιότητα της παροχής των υπηρεσιών και η ασφάλειά τους ενώ το ίδιο κρίσιμο είναι η προστασία του περιβάλλοντος.



Διάγραμμα 1. Οικονομίες κλίμακας στις θαλάσσιες μεταφορές. Πηγή The Geography of Transport Systems (2020).

Όπως μπορούμε να διακρίνουμε και στο γράφημα παραπάνω οι θαλάσσιες μεταφορές (Maritime Shipping) στο διεθνές εμπόριο παίζουν έναν πάρα πολύ σημαντικό ρόλο καθώς χάρη στις μεγάλες χωρητικότητες των εμπορικών πλοίων έχουμε οικονομίες κλίμακας. Οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν την τάση πια να ναυπηγούν μεγαλύτερα πλοία όλων των ειδών (Container Ships, Crude Oil Carriers etc.) και αυτή η λογική είναι προφανής καθώς το χαμηλότερο κόστος ανά TEU, δηλαδή αυξημένη χωρητικότητα στο πλοίο ανά εμπορευματοκιβώτιο (container). Για παράδειγμα σε παλαιούς τύπους πλοίων χώραγαν μέχρι 100 εμπορευματοκιβώτια και τώρα χωράνε μέχρι 1000. (The Geography of Transport Systems 2020). Πρέπει να γίνει αναφορά φυσικά και στις αρνητικές Οικονομίες κλίμακας. Αυτό συμβαίνει μετά από ένα συγκεκριμένο σημείο όπου το μοναδιαίο κόστος αρχίζει πάλι να αυξάνεται. Αυτό συνήθως συμβαίνει στους λιμένες καθώς σε συνδυασμό με τα συνεχώς μεγαλύτερα πλοία που ναυπηγούνται, αυξάνονται και τα προβλήματα που θα πρέπει να αντιμετωπίσουν οι λιμένες (Transshipment). Το προσωπικό των λιμανιών θα πρέπει να μεταφορτώσει μεγαλύτερη ποσότητα εμπορευματοκιβωτίων σε μικρότερο χρονικό διάστημα καθώς οι ναυτιλιακές εταιρίες επιθυμούν να μειώσουν όσο το δυνατόν περισσότερο το χρόνο του πλοίου στο λιμάνι (Βελτιωμένη αξιοποίηση του ενεργητικού των πλοίων και διατήρηση της ακεραιότητας του χρονοδιαγράμματος). Βέβαια χάρη στη συνεχή επένδυση σε εκσυγχρονισμό των λιμένων, αυτό το σημείο ώστε να έχουμε αρνητικές οικονομίες κλίμακας συνήθως δεν παρατηρείται. Στο κομμάτι των χερσαίων μεταφορών (Inland Transportation) η αυξημένη ζήτηση για αγαθά και συνεπώς για τη

μεταφορά αυτών έχουν ως συνέπεια την αύξηση του κόστους ενώ διάφορες τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται στη μεταφορά αγαθών από και προς το λιμάνι όπως η χρήση σιδηροδρόμων έχουν ως αποτέλεσμα να μην είναι εμφανές σε ποιο σημείο της σχέσης κόστους-χωρητικότητας υπάρχουν οικονομίες κλίμακας. Το θεμελιώδες σημείο είναι ότι οι θαλάσσια μεταφορά χάρη στις καινοτομίες που έχουν αναπτύξει οι ναυτιλιακές εταιρίες την καθιστά τον προτιμότερο τρόπο μεταφοράς αγαθών ανά τον κόσμο. (The Geography of Transport Systems 2020)

Η ναυτιλιακή βιομηχανία όπως και όλο το παγκόσμιο εμπόριο υπόκειται σε νόμους και κανόνες. Το ναυτικό δίκαιο είναι αυτό που ρυθμίζει σήμερα τις σχέσεις που ανάγονται στο θαλάσσιο εμπόριο και γενικότερα στη Ναυτιλία. Σήμερα τη ρύθμιση των σχέσεων αυτών την έχει αναλάβει ο International Maritime Organization (IMO). Μέχρι την ίδρυση του IMO το 1958 είχαν αναπτυχθεί αρκετές διεθνείς συμβάσεις όπως η διεθνής Σύμβαση για την διαχείριση της Ασφάλειας (ISM), τη διεθνής Σύμβαση για την διαχείριση της Ασφάλειας της Ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και τη διεθνή σύμβαση για τη Πρόληψη της Ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο (MARPOL). Ο IMO τότε ήταν υπεύθυνος για να διασφαλίζει ότι η πλειονότητα των συμβάσεων αυτών θα παραμένει ενημερωμένη στα δεδομένα που θα προκύπτουν στην κάθε εποχή. Η ίδρυση του IMO συνέπεσε σε μία περίοδο τεράστιας αλλαγής στη παγκόσμια ναυτιλία και ο Οργανισμός ασχολήθηκε επί το πλείστον με το να αναπτύξει νέες συμβάσεις και να διασφαλίσει ότι τα υπάρχοντα μέσα να συμβαδίζουν με τις αλλαγές στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Τώρα πια είναι υπεύθυνος για περισσότερες από 50 διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες ενώ έχει εγκρίνει πολλά πρωτόκολλα και τροπολογίες. Όλες αυτές οι συμβάσεις αποτελούν τα ελάχιστα πρότυπα λειτουργίας στο κλάδο της Ναυτιλίας και μαζί με πολλούς άλλους κώδικες οδήγησαν την Ναυτιλία στην εποχή της τυποποίησης. Οι ναυτιλιακές που ήθελαν να παραμείνουν ανταγωνιστικές έπρεπε να προσαρμοστούν σε αυτές τις αλλαγές. (International Maritime Organization)

Ένας από τους ισχυρότερους Έλληνες πλοιοκτήτες στον κόσμο ο Ι. Αγγελικούσης (2002) περιέγραψε τις αλλαγές στο επιχειρηματικό περιβάλλον της ναυτιλίας και τις επιπτώσεις τους στη δομή και τη διαχείριση της εταιρίας ως εξής: *Προκειμένου να είναι ανταγωνιστικές οι επιχειρήσεις του κλάδου, τα μεγαλύτερα γραφεία, πιο σύνθετη διοίκηση και μεγαλύτερος βαθμός διαφάνειας είναι παραπάνω από απαραίτητα. Στη πραγματικότητα πολλές νέες απαιτήσεις εμφανίστηκαν την τελευταία δεκαετία. Ο πατέρας μου πέθανε πριν από 13 χρόνια και εγώ συχνά αναρωτιέμαι ποια θα ήταν η αντίδρασή του αν μπορούσε να δει σήμερα το μέγεθος του γραφείου μου. Πιθανότατα να ήταν συγκλονισμένος από το πλήθος των ανθρώπων που χρειάζεται ανά σκάφος σήμερα καθώς επίσης δεν θα μπορούσε να καν να αναγνωρίσει κάποιες από τις θέσεις τους.*

2.2 Βιωσιμότητα και Αποδοτικότητα της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας

Η Ναυτιλιακή βιομηχανία και συνεπώς οι ναυτιλιακές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην συγκεκριμένη αγορά προσπαθούν να διασφαλίζουν ότι η βιωσιμότητα και η αποδοτικότητά τους επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες όπως:

- Σε ποια αγορά θα λειτουργούν με βάση τη ζήτηση και τη προσφορά όπως πλοία ξηρού φορτίου (Dry Bulk ships), Εμπορευματοκιβωτίων (Containerships), Επιβατηγά πλοία (Passenger Ships), Δεξαμενόπλοια (Tankers & Gas), πλοία μεταφοράς υγραερίου κίνησης (LPG vessels) και πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου (LNG vessels).
- Πολύ σημαντική απόφαση για έναν εφοπλιστή είναι το είδος του στόλου με το οποίο θα λειτουργήσει. Η κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο στόλος, η ηλικία του στόλου, η χωρητικότητα και την ταχύτητα. Ο συνδυασμός διαφόρων μεγεθών, ηλικίας και χωρητικότητας σε ένα στόλο θα παρέχει ευελιξία στην εταιρεία ώστε να έχει πρόσβαση σε διάφορα φορτία και ανάγκες της αγοράς. Τα νέα πλοία ναυλώνονται ευκολότερα και σε υψηλότερη τιμή, σε αντίθεση με τα παλιά. Η χωρητικότητα και ο τύπος του σκάφους είναι επίσης σημαντικά. Ένα σκάφος με μεγαλύτερη χωρητικότητα μπορεί να μεταφέρει περισσότερο φορτίο σε ένα ταξίδι, αλλά έχει προβλήματα κατά την είσοδο σε μικρά λιμάνια. Έτσι, για παράδειγμα, οι πλοιοκτήτες που λειτουργούν στο εμπόριο ξηρού χύμα φορτίου (dry bulk) είναι αντιμέτωποι με την απόφαση σχετικά με το μέγεθος των πλοίων που θα επιλέξουν να αγοράσουν.
- Η αγορά νεότευκτων πλοίων και μεταχειρισμένων παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στη βιωσιμότητα της Ναυτιλιακής βιομηχανίας. Πολύ σημαντικό κριτήριο για τους πλοιοκτήτες να κάνουν μια επιλογή σε ποια αγορά πρόκειται να εμπλέξουν και να επενδύσουν τα χρήματά τους και σε ποια περίοδο του κύκλου της ναυτιλιακής αγοράς βρίσκεται την τρέχουσα στιγμή. Οι κύκλοι της ναυτιλιακής αγοράς είναι διαιρεμένοι σε 4 περιόδους (κατώτατο σημείο, ανάκαμψη, κορυφή και ύφεση) με βάση τη θεωρία του κύκλου ναυτιλίας. Συνήθως όταν η αγορά αντιμετωπίζει την περίοδο που κορυφώνεται το κέρδος, οι εφοπλιστές δεν έχουν την υπομονή να παραγγείλουν ένα νέο σκάφος και να περιμένουν τουλάχιστον 2 χρόνια περισσότερο και αγοράζουν από τη μεταχειρισμένη αγορά, συνήθως σε υψηλότερες τιμές από ό, τι κοστίζει ένα νεότευκτο. Όταν η αγορά αντιμετωπίζει την ύφεση συνήθως οι περισσότεροι πλοιοκτήτες πουλάνε και η τιμή πέφτει. Αυτό κάνει τους εφοπλιστές να αποσύρουν το σκάφος τους για scrap σε νεότερη ηλικία και σε χαμηλότερη τιμή από ό, τι έπρεπε. Το ίδιο συμβαίνει στο μέσω της περιόδου. Στην ανάκαμψη, όπου μπορούν να προβλέψουν μια αυξανόμενη αγορά ο καθένας παραγγέλλει νέα πλοία ώστε να μπορούν να προετοιμαστούν για την υψηλή ζήτηση της αγοράς, οδηγώντας μας

στο συμπέρασμα ότι εξακολουθούν να ισχύουν οι κανόνες του κύκλου της ναυτιλίας.

- Σε ποια κατηγορία ναύλων πρόκειται οι Ναυτιλιακές εταιρίες να δραστηριοποιηθούν. Πιο συγκεκριμένα υπάρχουν οι ναύλοι ανά ταξίδι (Voyage Charter) όπου εκεί το συμβόλαιο που έχει υπογραφεί μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη ξεκινάει να ισχύει από την στιγμή που μισθώνεται το πλοίο και το πλήρωμα για ένα ταξίδι μεταξύ του λιμένα φόρτωσης του φορτίου και του λιμένα εκφόρτωσης του ίδιου φορτίου. Ο ναυλωτής πληρώνει τον πλοιοκτήτη σε ανά-τόνο του φορτίου που θέλει να μεταφέρει ή σε εφάπαξ ποσό πληρωμής από την αρχή. Ο ιδιοκτήτης του πλοίου πληρώνει τα λιμενικά έξοδα, (εξαιρουμένου του κόστους φορτο-εκφόρτωσης), το κόστος των καυσίμων και το πλήρωμα. Αν από τον χρόνο που έχει ορισθεί στο συμβόλαιο μίσθωσης, αυτός ξεπεραστεί τότε ο ναυλωτής θα πρέπει να καταβάλλει αποζημίωση. Επίσης υπάρχουν οι ναύλοι για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (Time Charter). Σε αυτή τη κατηγορία ο ναυλωτής είναι αυτός που επιλέγει σε ποια λιμάνια το πλοίο θα ελλιμενιστεί, είναι εκείνος επίσης αυτός που θα πληρώσει τα καύσιμα που καταναλώνει το πλοίο, τα τέλη ελλιμενισμού και ημερήσια μίσθωση στον ιδιοκτήτη του πλοίου. Οι χρονοναύωση ενός ταξιδιού (Trip Time Charter) είναι μια σχετικά σύντομη ναύωση που είναι συμφωνημένη για ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο μόνο (σε αντίθεση με την κανονική χρονοναύωση όπου ο ναυλωτής είναι ελεύθερος να μισθώσει οποιοδήποτε πλοίο εντός των συμφωνηθέντων εμπορικών περιοχών). Τέλος υπάρχουν οι ναυλώσεις «γυμνού» πλοίου (Bareboat Charter) καθώς σε αυτή τη κατηγορία ο ναυλωτής νοικιάζει το σκάφος χωρίς πλήρωμα ή άλλες παροχές. Μάλιστα ο ναυλωτής έχει την αποκλειστική ευθύνη (νομική ή οικονομική). Ο ναυλωτής πληρώνει για όλα τα έξοδα και τις λειτουργίες του πλοίου όπως των καυσίμων, του πληρώματος -αν θα προσλάβει- και της ασφάλισης του σκάφους. Τέτοιου είδους ναύωση συνήθως γίνεται στα πολυτελή γιοτ αναψυχής.
- Η βιωσιμότητα των επιχειρήσεων αυτών εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τα τις πολιτικές εξελίξεις της κάθε χώρας. Πολιτικές αλλαγές συνόρων ή αλλαγές στα πολιτικά συστήματα που επηρέασαν τη θέση και τη διαπερατότητα των εθνικών συνόρων, μεταβολές στον τρόπο που διεξάγεται το διεθνές εμπόριο και στον όγκο του εμπορίου, μετανάστευση και οι περιβαλλοντικοί νόμοι είναι πολύ σημαντικοί και έχουν τεράστιο αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Επίσης οι πόλεμοι έχουν μεγάλο αντίκτυπο στις θαλάσσιες μεταφορές καθώς πριν και μετά από ένα πόλεμο υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση σε αγαθά. Η παγκόσμια ανησυχία των πλοιοκτητών αυτή τη περίοδο είναι η ένταση που υπάρχει μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας στη θάλασσα της Νότιας Κίνας. Μία άλλη ένταση που επικρατεί είναι ο πόλεμος σε Συρία και μεταξύ Ιράκ και Ιράν. Όλες αυτές οι εντάσεις μπορούν τελικά να διακόψουν τις εμπορικές

συμφωνίες μεταξύ των μεταφορών και να υπάρξει τεράστια ύφεση στη ζήτηση για μεταφορές διά θαλάσσης.

- Η τιμή και η εμφάνιση νέων καυσίμων θα καθορίσουν σε μεγάλο βαθμό τον τρόπο με τον οποίο ο ναυτιλιακός κλάδος θα μεταβεί σε ένα πιο βιώσιμο και αποτελεσματικό μέλλον. Την 1^η Ιανουαρίου 2020 ο Διεθνής ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) επέβαλλε νέα πρότυπα εκπομπών ρύπων τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να περιορίσουν σημαντικά την ρύπανση που παράγεται από τα πλοία. Σύμφωνα με αυτό το διεθνές ναυτικό κανόνα, τα μεγάλα πλοία που ταξιδεύουν στους θαλάσσιους ωκεανούς θα πρέπει να αλλάξουν από καύσιμα υψηλής περιεκτικότητας σε Θείο σε καύσιμα με χαμηλότερο αποτύπωμα σε Θείο. Καίγοντας καθημερινώς 3 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου, πρέπει οι παγκόσμιοι πλοιοκτήτες να πάρουν μία τεράστια απόφαση και να κινηθούν προς έναν διαφορετικό τύπο καυσίμου ή με τον εφοδιασμό στα πλοία εξαρτημάτων αποθείωσης (scrubbers) αξίας πολλών εκατομμυρίων δολαρίων. Αυτή η αλλαγή μπορεί να γίνει μόνο σε αρκετά νέα πλοία καθώς είναι πολύ δαπανηρή και μπορεί να μην αξίζει τον κόπο σε ένα παλαιότερο πλοίο. (Μαντέα, 2019)

2.3 Κατηγορίες και είδη πλοίων

Τα σημερινά εμπορικά πλοία αποτελούν μια μεγάλη επένδυση κεφαλαίου για μία ναυτιλιακή εταιρία και συνεπώς απαρτίζονται από τα πιο σύγχρονα συστήματα που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων αυτών. Ταυτόχρονα αποτελούν τον βασικό μοχλό ανάπτυξης μίας ναυτιλιακής γραμμής μεταξύ δύο τοποθεσιών αλλά σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, μία τέτοια επένδυση αποτελεί το βασικό μοχλό για την ανάπτυξη του παγκόσμιου ναυτικού εμπορίου. Τα πλοία που είναι άνω των 100 gt (gross tonnage) πρόκειται να μελετήσουμε καθώς για πλοία με χωρητικότητα λιγότερη των 100 gt δεν υπάρχουν αρκετά στοιχεία επειδή είναι πολύ μικρά. Τα πλοία μεταφέρουν τεράστιες ποσότητες εμπορευμάτων σε όλο τον κόσμο και διακρίνονται σε πολλές κατηγορίες. Κριτήριο στο οποίο διακρίνονται μπορεί να είναι το είδος του μεταφερόμενου φορτίου, η περιοχή που απασχολούνται, το υλικό κατασκευής τους, το μέγεθός τους, το καύσιμο που χρησιμοποιούν για πρόωση κ.α. Το πιο συνηθισμένο κριτήριο είναι το είδος του φορτίου που μπορούν να μεταφέρουν. Σύμφωνα με αυτό τα εμπορικά πλοία διακρίνονται στις εξής τέσσερις μεγάλες κατηγορίες.

Η πρώτη κατηγορία έχει να κάνει με τα πλοία μεταφοράς χύδην (υγρού) φορτίου, γνωστά σε όλους δεξαμενόπλοια (Tankers) τα οποία μεταφέρουν υγρά φορτία, όπως το πετρέλαιο ή κάποια παράγωγά του, υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG), χημικά προϊόντα κ.α. Τα δεξαμενόπλοια αυτά ποικίλλουν σε μέγεθος. Ξεκινούν από μερικές εκατοντάδες τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται σε μεταφορές εμπορευμάτων σε περιοχές με μικρά λιμάνια είτε ως βοηθητικά λιμένων ή ναύσταθμου

και φτάνουν μέχρι μερικές εκατοντάδες χιλιάδες τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις. Ενδεικτικά παρακάτω είναι κάποιοι τύποι πλοίων από αυτή τη κατηγορία:

- Asphalt Tanker (Μεταφορά ασφάλτου)
- Crude Oil Tanker (Μεταφορά αργού πετρελαίου)
- L.N.G. Tanker (Μεταφορά φυσικού αερίου)
- L.P.G. Carrier (Μεταφορά υγροποιημένου αερίου πετρελαίου-Liquified Petroleum Gas)
- Chemical Tanker (Μεταφορά διάφορων χημικών)
- Water Tanker (Μεταφορά Νερού)

Η κατηγοριοποίηση των δεξαμενόπλοιων γίνεται κατά μέγεθος σύμφωνα με τον όγκο που μπορούν να μεταφέρουν. Οι κύριες κατηγορίες των δεξαμενόπλοιων φαίνονται στον πίνακα παρακάτω όμως εδώ πρέπει να τονιστεί πως αυτή η κατηγοριοποίηση δεν είναι η μόνη των δεξαμενοπλοίων αλλά είναι αυτή που στη πλειονότητα του Ναυτιλιακού κλάδου έχει επικρατήσει. (Martin Stopford 2009)

Τύπος	Μήκος (Μέτρα)	Περιγραφή
Handy	150-200	Χωρητικότητα λιγότερο από 50.000 dwt, χρησιμοποιείται κυρίως για διωλισμένα υγρά όπως βενζίνη ή λάδια.
Panamax	320	Χωρητικότητα 60.000-80.000 dwt. Τα πλοία αυτού του είδους εξαρτώνται από τις προϋποθέσεις που θέτει η Διώρυγα του Παναμά, καθώς οι εγκαταστάσεις της διώρυγας έχουν περιορισμένο χώρο στις δεξαμενές για την μεταφορά των πλοίων από τη μία όχθη στην άλλη.
Aframax	245	Χωρητικότητα 80.000-120.000 dwt.
Suezmax	285	Χωρητικότητα 120.000-199.999 dwt. Τα πλοία αυτού του είδους εξαρτώνται από τις προϋποθέσεις που θέτει η Διώρυγα του Σούεζ, καθώς οι εγκαταστάσεις της διώρυγας έχουν περιορισμένο χώρο στις δεξαμενές για την μεταφορά των πλοίων από τη μία όχθη στην άλλη.
VLCC (Very Large Crude Carrier)	330	Χωρητικότητα περίπου 300.000 dwt.
ULCC (Ultra Large Crude Carrier)	415	Χωρητικότητα άνω των 550.000 dwt. Είναι το μεγαλύτερο Tanker της κατηγορίας.

Μετά τα δεξαμενόπλοια έχουμε τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, τα λεγόμενα Bulk Carriers. Αυτού του είδους τα πλοία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ξηρών φορτίων, όπως δομικών υλικών (για παράδειγμα τσιμέντο) και τροφίμων (για παράδειγμα σιτάρι και καλαμπόκι). Κάποιες από τις κατηγορίες αυτών των πλοίων είναι τα παρακάτω:

- Bulk Coal Carrier (Μεταφορά χύδην στερεού άνθρακα)
- Bulk Cement Carrier (Μεταφορά χύδην τσιμέντου)
- Ore Carrier (Μεταφορά χύδην σιδηρομεταλλευμάτων)
- Bulk Grain Carrier (Μεταφορά δημητριακών)

Η τελευταία κύρια κατηγορία πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων περιλαμβάνει εκείνα που μεταφέρουν οποιοδήποτε φορτίο (General Cargo Ships). Υπάρχουν διάφορα είδη σε αυτή τη κατηγορία. Τα πιο γνωστά είναι:

- Ro-Ro's (Roll on-Roll off) (Πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων)
- Container Ships

(Martin Stopford 2009)

2.4 Λιμένες και επιλογή Λιμένων

Η επιλογή Λιμένα από τους πλοιοκτήτες γίνεται με βάση κάποιες συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Οι πιο συνηθισμένες είναι:

- Εάν μπορεί να εξυπηρετεί το πλοίο τις ανάγκες που απαιτούνται από τους ναυλωτές εκείνη τη στιγμή,
- Εάν είναι προσπελάσιμο από το ίδιο το πλοίο,
- Σε ποια περιοχή δραστηριοποιείται το πλοίο
- Αν είναι οικονομικά προσιτό για την παροχή υπηρεσιών του.

Όπως αναφέρει ο Martin Stopford στο βιβλίο του Maritime Economics (2009), τα λιμάνια είναι μία από τις συνιστώσες του συστήματος μεταφορών και παρέχουν μια κρίσιμη διεπαφή μεταξύ της ξηράς και της θάλασσας. Στη πραγματικότητα, στο λιμάνι το μεγαλύτερο μέρος της πραγματικής ναυτιλιακής δραστηριότητας λαμβάνει χώρα.

Τα λιμάνια έχουν πολλές σημαντικές λειτουργίες, οι οποίες είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα των πλοίων που εμπορεύονται μεταξύ τους. Ο κύριος σκοπός τους ήταν να εξασφαλίσουν μια ασφαλή τοποθεσία, όπου τα πλοία μπορούν να αγκυροβολήσουν. Ωστόσο, αυτό ήταν μόνο η αρχή. Ο βελτιωμένος χειρισμός φορτίου απαιτεί επενδύσεις σε εγκαταστάσεις που βασίζονται στην ξηρά. Εάν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν μεγαλύτερα πλοία, οι λιμένες πρέπει να είναι χτισμένοι με βαθιά νερά στα κανάλια προσέγγισης και στις αποβάθρες. Εξίσου σημαντική είναι η διακίνηση φορτίου, ένα από τα βασικά στοιχεία του σχεδιασμού του συστήματος. Ένα ευέλικτο λιμάνι πρέπει να είναι σε θέση να χειρίζεται διαφορετικά

φορτία - χύδην, εμπορευματοκιβώτια, τροχοφόρα οχήματα, γενικό φορτίο και επιβάτες που απαιτούν διαφορετικές εγκαταστάσεις. Υπάρχει επίσης το θέμα της παροχής χώρων αποθήκευσης για εισερχόμενα και εξερχόμενα φορτία. Τέλος, τα συστήματα χερσαίων μεταφορών πρέπει να ενσωματωθούν αποτελεσματικά στις λιμενικές επιχειρήσεις. Οι σιδηρόδρομοι, οι δρόμοι και οι εσωτερικές πλωτές οδοί συγκλίνουν στους λιμένες και οι εν λόγω συγκοινωνιακές συνδέσεις πρέπει να διαχειρίζονται αποτελεσματικά.

Υπάρχουν τέσσερα είδη Λιμένα στη Ναυτιλιακή Βιομηχανία.

- Το πρώτο έχει να κάνει με ένα μικρό τοπικό λιμάνι. Σε όλο τον κόσμο υπάρχουν χιλιάδες μικρά λιμάνια που εξυπηρετούν τοπικό εμπόριο. Αντιμετωπίζουν ποικίλες ροές φορτίου, οι οποίες συχνά εξυπηρετούνται από μικρά εμπορικά σκάφη.
- Το δεύτερο είναι ένα μεγάλο τοπικό λιμάνι. Όταν ο όγκος του φορτίου που διακινείται αρχίζει να αυξάνεται, μία ειδική επένδυση στο λιμάνι (Για παράδειγμα ένας ειδικός γερανός) γίνεται απαραίτητη αλλά συμφέρει οικονομικά λόγω της χρησιμότητάς του.
- Το τρίτο είδος λιμανιού είναι ένα μεγάλο περιφερειακό λιμάνι. Οι λιμένες που διακινούν μεγάλους όγκους φορτίου βαθέων υδάτων απαιτούνται αρκετά μεγάλες επενδύσεις σε εξειδικευμένες τερματικές εγκαταστάσεις.
- Το τελευταίο και μεγαλύτερο σε κατηγορία είδος Λιμένα είναι ένα περιφερειακό κέντρο διανομής. Οι περιφερειακοί λιμένες έχουν ευρύτερο ρόλο ως κόμβοι διανομής φορτίου που μεταφέρονται σε βαθέα ύδατα σε πολύ μεγάλα πλοία και απαιτούν διανομή σε μικρότερα τοπικά λιμάνια. Αυτός ο τύπος λιμένα, από τα οποία το Ρότερνταμ, το Χονγκ Κονγκ, η Σιγκαπούρη και ο Πειραιάς είναι πρωταρχικά παραδείγματα, αποτελείται από μια ομοσπονδία εξειδικευμένων τερματικών, το καθένα αφιερωμένο σε ένα συγκεκριμένο φορτίο. Σε ένα τέτοιο λιμάνι υπάρχουν και εγκαταστάσεις για τη μεταφόρτωση με πλοίο, σιδηρόδρομο, φορτηγίδα ή οδό.

Τέλος, τα λιμάνια και οι τερματικοί σταθμοί κερδίζουν εισόδημα χρεώνοντας τα πλοία για τη χρήση των εγκαταστάσεών τους. Με εξαίρεση τους ανταγωνιστικούς παράγοντες, οι λιμενικές επιβαρύνσεις πρέπει να καλύπτουν το κόστος της μονάδας, και αυτές έχουν σταθερό και μεταβλητό στοιχείο. Ο εφοπλιστής μπορεί να χρεωθεί με δύο τρόπους. Ο πρώτος είναι ένα επιτόκιο "all-in" όπου, εκτός από ορισμένες δευτερεύουσες βοηθητικές υπηρεσίες, περιλαμβάνονται όλα. Ο δεύτερος είναι ένα "add-on" όταν ο πλοιοκτήτης καταβάλλει ένα βασικό τέλος στο οποίο προστίθενται πρόσθετα για τις διάφορες υπηρεσίες που χρησιμοποιεί το πλοίο κατά την επίσκεψή του στο λιμάνι. Η μέθοδος που θα ακολουθηθεί θα εξαρτηθεί ανάλογα με τον τύπο του

φορτίου, αλλά και οι δύο θα ποικίλουν ανάλογα με τον όγκο και με άλλες υπηρεσίες που μπορεί να προκαλέσουν τις αλλαγές των τιμολογίων.

Κεφάλαιο 3^ο Ελληνική Ναυτιλία και Ελληνική Οικονομία

3.1. Ελληνική Ναυτιλία

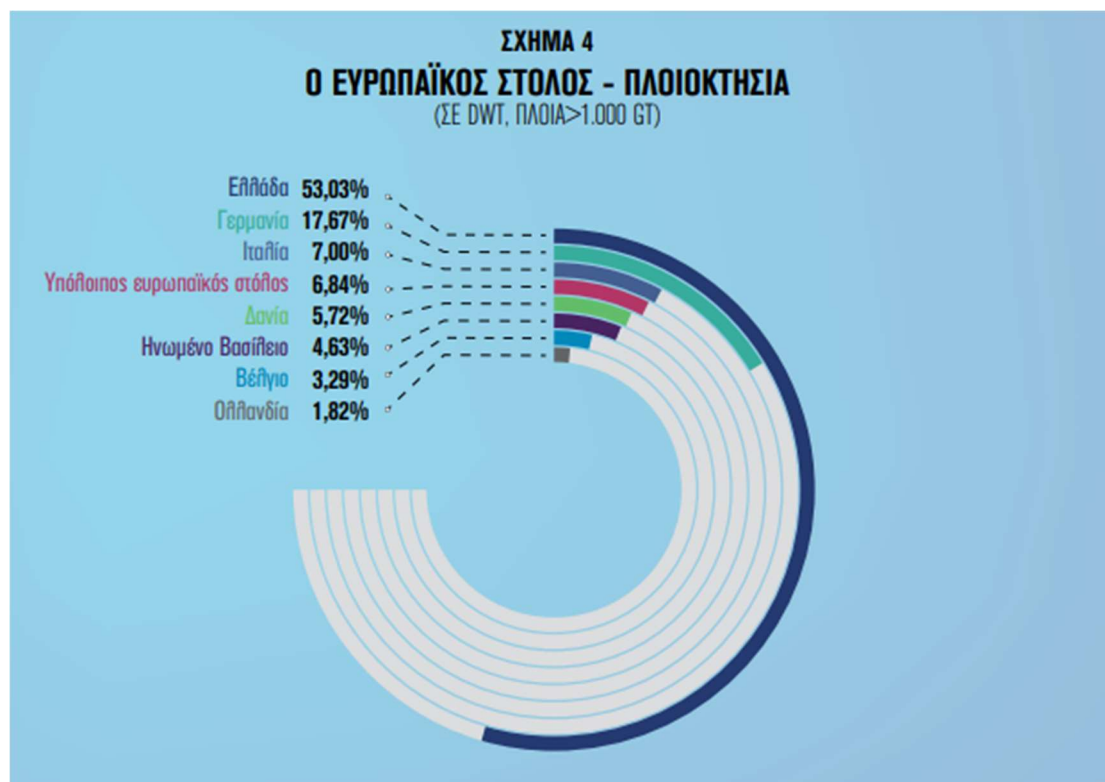
Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό, αποτελούν τους στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας. Επί σειρά ετών, ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως. Σύμφωνα με τα ετήσια στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ο ελληνόκτητος στόλος με 4.161 πλοία άνω των 1.000 μετρικών τόνων στις αρχές του 2019 αντιπροσώπευε το 21% του παγκοσμίου στόλου σε αριθμό πλοίων και το 20,9% σε DWT.

Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου το 2019 ήταν 11,7 χρόνια, ήτοι κατά τέσσερα χρόνια μικρότερος της μέσης ηλικίας του παγκοσμίου στόλου. Η εντυπωσιακή μείωση της μέσης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, δεδομένου ότι στις αρχές του 2000 ήταν 20,3 χρόνια, οφείλεται στις μεγάλες επενδύσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών σε νέα πλοία υψηλών προδιαγραφών. Σημαντική είναι η παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών στους τομείς δεξαμενοπλοίων και πλοίων ξηρού φορτίου χύδην που μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκοσμίου εμπορίου.

3.2 Ελληνική και Ελληνόκτητη Ναυτιλία

Ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει το 53% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε (dwt) όπως μπορούμε να δούμε παρακάτω στην εικόνα 2. Επίσης σε ελληνικά συμφέροντα ανήκει συνολικά το 20,9% του παγκόσμιου στόλου σε όρους φορτίου εκτοπίσματος (dwt). Όπως είναι προφανές, ο στρατηγικός ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στην εξυπηρέτηση του παγκόσμιου εμπορίου και ιδιαίτερα η σύνδεση που πετυχαίνει η ελληνική ναυτιλία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της διεθνούς αγοράς, συμπεριλαμβανομένου του ενεργειακού της εφοδιασμού, είναι πολύ σημαντικός και για αυτό πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα. Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Ένωση εισάγει από τρίτες χώρες το 87% των αναγκών της σε αργό πετρέλαιο, το 70% των αναγκών της σε φυσικό αέριο και το 40% των αναγκών της σε στερεά ορυκτά καύσιμα. Λόγω των αυξανόμενων εντάσεων σε διάφορες περιοχές στρατηγικής σημασίας όπως ο Περσικός Κόλπος και η Λιβύη οι ανησυχίες για την παγκόσμια

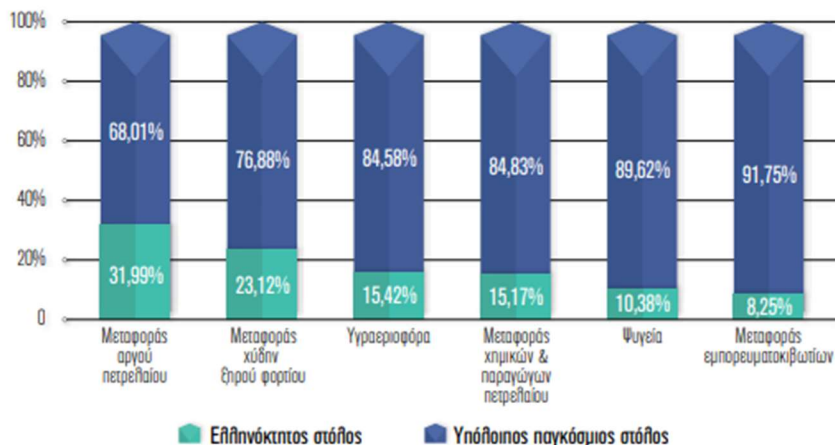
ενεργειακή ασφάλεια έχει αυξηθεί. Χάρη στη δυναμική του ελληνόκτητου στόλου ο οποίος διασφαλίζει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα εφοδιάζεται συνεχώς με ενέργεια, είτε είναι αέριο είτε είναι αργό πετρέλαιο, ανεξαρτήτως των συνθηκών που μπορεί να επικρατούν τον καθιστά πρωταγωνιστή σε παγκόσμιο επίπεδο.



Εικόνα 2. Ποσοστά πλοιοκτησίας του Ευρωπαϊκού στόλου. Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Οι αριθμοί είναι από μόνοι τους θεαματικοί. Παρόλο που ο πληθυσμός της Ελλάδας αντιπροσωπεύει μόνο το 0,2% του παγκόσμιου πληθυσμού του πλανήτη, η Ελληνόκτητη ναυτιλία εκπροσωπεί σχεδόν το 21% του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας εκτοπίσματος (dwt). Αυτό πιο αναλυτικά μπορούμε να το διακρίνουμε στον Πίνακα 1. Ο ελληνόκτητος στόλος είναι ο μεγαλύτερος στόλος στον κόσμο σε ποσότητα αλλά και σε χωρητικότητα (dwt), με 4.936 πλοία που είναι καταγεγραμμένα με χωρητικότητα άνω των 1.000 ολικών τόνων, τα οποία έχουν συνολικά χωρητικότητα 389,69 εκατομμύρια τόνοι και χάρη στα χρόνια πείρας και το σωστό ένστικτο των ελλήνων πλοιοκτητών και σε σχέση με το έτος του 2018 υπήρξε μια αύξηση στον ελληνόκτητο στόλο περίπου 6,63%. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες υπερδιπλασίασαν τη μεταφορική ικανότητα του στόλου τους στο διάστημα 2007-2018. (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών 2019)

**ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΤΟΛΟ,
ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ**
(ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)



Πίνακας 1. Ποσοστό Ελληνόκτητου στόλου ανά τύπο πλοίου σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο. Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

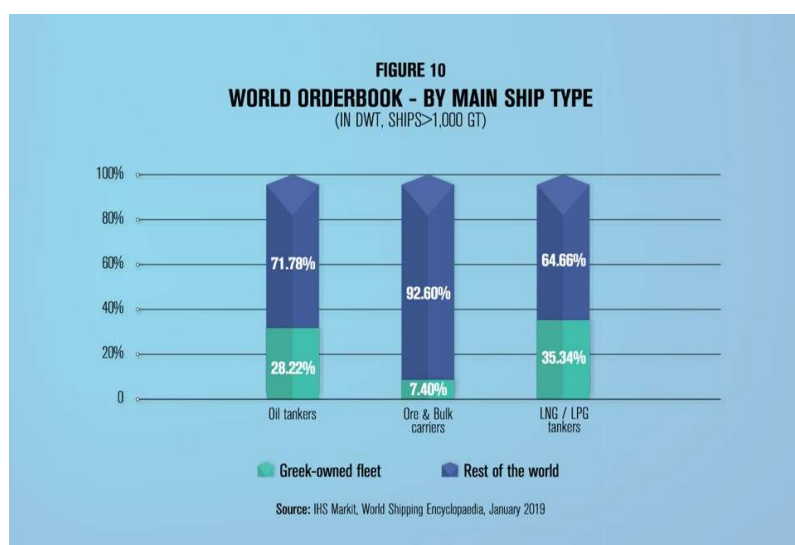
Όπως μπορούμε να δούμε στα στοιχεία της αξίας του παγκόσμιου στόλου το 2019 (Πίνακας 4), η Ελλάδα κατέχει το 22,1% της παγκόσμιας αξίας σε Oil Tankers(Πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου) και το 19% σε Bulk Carriers(Πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου). Η αξία ενός πλοίου υπολογίζεται από τα χρόνια τα οποία βρίσκεται στη θάλασσα μεταφέροντας αγαθά. Όσο πιο νέο είναι ένα πλοίο τόσο πιο μεγάλη αξία έχει. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες την τελευταία δεκαετία έχουν επενδύσει σε νεότευκτα πλοία με αποτέλεσμα η αξία του Ελληνικού στόλου να έχει εκτοξευθεί. Με στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) που έχουν παραθέσει Έλληνες πλοιοκτήτες, η μέση ηλικία του στόλου με Ελληνική σημαία νηολόγησης είναι 14,33 χρόνια και του ελληνόκτητου στόλου είναι 11,7 χρόνια, ενώ η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου είναι 15,2 χρόνια. Όπως αναλύεται και παρακάτω σε κάθε χώρα μπορεί να δηλωθούν πλοία τα οποία να μην είναι συμφερόντων της ίδιας χώρας. Ακόμη ένα στοιχείο που υποδεικνύει ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν σε νέα πλοία είναι το παρακάτω γράφημα το οποίο υποδηλώνει σε ποσοστό τις παγκόσμιες παραγγελίες οι οποίες έχουν γίνει από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις του κόσμου. Μπορούμε να διακρίνουμε με το πράσινο τις παραγγελίες που έχουν γίνει για νέα ελληνόκτητα πλοία και με μπλε τις παραγγελίες όλων των υπολοίπων ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων του κόσμου. Είναι εντυπωσιακοί από μόνοι τους οι αριθμοί. Μολονότι η Ελλάδα είναι το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού κατέχει σχεδόν το 1/3 των παγκόσμιων παραγγελιών σε Oil Tankers και σε LNG/LPG Tankers κάτι που σημαίνει ότι η αξία του Ελληνόκτητου στόλου αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο τα επόμενα έτη καθώς θα παραδοθούν τα πλοία αυτά.

Table 2.7 Top shipowning countries, as at 1 January 2019 (Million dollars)											
Country or territory	Oil tankers	Bulk carriers	General cargo ships	Container ships	Other vessel types	Gas carriers	Chemical tankers	Offshore vessels	Ferries and passenger ships	Other /not available	Total
Greece	30 569	37 218	197	7 463	17 842	13 593	1 049	175	2 522	503	93 288
Japan	8 634	35 492	3 577	9 489	34 910	12 268	4 866	4 828	3 080	9 868	92 102
United States	5 562	4 102	984	1 112	76 499	1 831	1 893	24 346	47 625	804	88 260
China	9 666	27 833	5 341	14 385	24 044	3 472	2 959	9 605	5 145	2 863	81 270
Norway	5 423	3 942	1 021	2 108	40 306	6 130	2 533	25 856	2 467	3 320	52 800
Singapore	10 481	12 674	980	5 715	14 565	3 342	4 692	5 804	118	609	44 415
Germany	2 416	6 694	3 957	17 685	12 037	1 842	925	758	8 116	395	42 789
United Kingdom	3 375	4 164	995	3 446	25 811	5 012	1 686	11 714	4 530	2 869	37 791
Hong Kong, China	6 244	12 461	774	9 073	5 869	1 322	291	125	2 982	1 149	34 422
Bermuda	5 507	5 200	0	1 328	14 293	8 190	432	5 602		69	26 329
Republic of Korea	4 475	7 830	949	2 623	9 733	3 922	1 749	538	505	3 019	25 610
Denmark	3 952	1 669	806	9 655	7 102	2 200	900	2 850	1 029	123	23 183
Netherlands	449	857	3 680	416	17 025	674	1 387	12 335	522	2 109	22 428
Switzerland	673	1 107	268	5 274	10 768	237	241	3 388	6 892	11	18 090
Italy	2 219	1 273	2 563	5	11 380	357	617	2 829	7 103	475	17 440
Brazil	907	196	20	214	15 588	140	90	15 284	72	2	16 925
Taiwan Province of China	1 635	7 438	626	4 144	871	434	208	40	87	102	14 713
France	144	424	221	4 154	8 139	453	127	5 635	1 682	241	13 082
Monaco	6 042	3 874		828	972	872	34		33	33	11 716
Turkey	1 345	3 456	2 060	1 273	2 525	163	1 187	763	387	24	10 658
Malaysia	303	231	109	60	9 125	1 958	129	6 848	15	175	9 828
Russian Federation	3 455	329	1 094	79	4 471	1 520	672	1 391	93	794	9 428
Belgium	3 885	1 430	725	343	1 895	1 230	97	25		542	8 278
Indonesia	1 754	811	1 076	772	3 586	462	366	994	1 723	41	7 999
Qatar	104	95	0	38	7 727	7 492	6	226		3	7 963
Other	19 064	15 836	8 746	3 808	52 621	7 508	4 688	25 606	11 744	3 076	100 076
World total 2019 (million dollars)	138 283	196 638	40 769	105 490	429 704	86 623	33 825	167 566	108 472	33 219	910 885
Growth 2019/2018 (percentage)	5.8	-0.9	-6.1	5.1	2.1	10.4	1.6	-4.5	6.6	4.6	1.9

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research.

Πίνακας 2. Οι χώρες με τον μεγαλύτερο (σε αξία) στόλο στον κόσμο. Πηγή: UNCTAD Review of Maritime Transport 2019.

Σε συνέχεια της ανάλυσης του πίνακα δεδομένων παρακάτω (Πίνακας 3) και ποιο συγκεκριμένα το σύνολο της αξίας των ελληνόκτητων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου (Bulk Carriers) είναι 19 % και των πλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου (Oil Tankers) είναι 22,1%. Χάρη σε αυτό μπορούμε να διακρίνουμε πως οι Έλληνες πλοιοκτήτες δρουν στρατηγικά και δεν επενδύουν σε εξειδικευμένους τύπους πλοίων (όπως για παράδειγμα σε πλοία μεταφοράς χημικών ή Off Shore Vessels τα οποία είναι ειδικά πλοία για θαλάσσιες γεωτρήσεις). Τα πλοία στα οποία επιλέγουν να επενδύσουν είναι πλοία που μεταφέρουν πρώτη ύλη και οι μεταφορές πρώτων υλών θα είναι πάντα απαραίτητες καθώς είναι βασικά στοιχεία για την καθημερινή ζωή στον πλανήτη. Για παράδειγμα για να παραχθούν διάφορα πλαστικά σκεύη χρειάζεται η βιομηχανία την πρώτη ύλη η οποία είναι το πετρέλαιο. Οπότε η βιομηχανία αυτή για να παράγει τα προϊόντα της εξαρτάται αποκλειστικά από το πλοίο που θα μεταφέρει το πετρέλαιο.



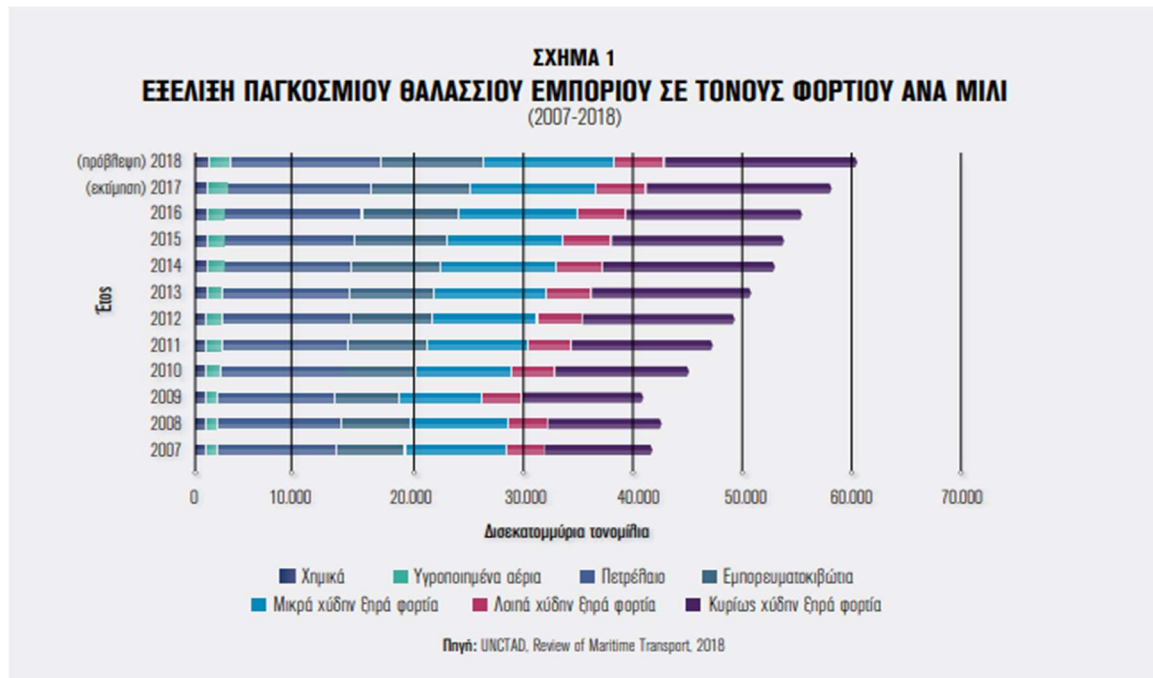
Πίνακας 3. Οι παγκόσμιες παραγγελίες σε πλοία και το μερίδιό του Ελληνόκτητου στόλου. Πηγή: IHS MARKIT 2019

3.3 Συνεισφορά Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία

Στην έναρξη του προηγούμενου έτους φάνηκε κάποια σχετική ανάκαμψη για την παγκόσμια οικονομία, αλλά καθώς η παραγωγή των βιομηχανικών εμπορευμάτων μειώθηκε, το εμπόριο με τη σειρά του ελάττωσε τον ρυθμό του και σαν αποτέλεσμα ήταν να μειωθεί η επιχειρηματική εμπιστοσύνη. Το τέλος του έτους έφερε τη παγκόσμια οικονομία στη μείωση των αρχικών προσδοκιών για αύξηση της παγκόσμιας ανάπτυξης. Η παγκόσμια ανάπτυξη, η οποία άγγιξε σχεδόν το 4% το 2017, μειώθηκε στο 3,6% το 2018, ενώ μειώθηκε περαιτέρω στο 3,3% το 2019. Οι προβλέψεις οικονομικών αναλυτών δείχνουν πως η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη για το έτος 2020 πρόκειται να επιστρέψει στο 3,6%. Επίσης ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου σε όγκο μειώθηκε από 5,3% το 2017 σε 3,8% το 2018. Ένας από

τους λόγους αυτής της επιβράδυνσης είναι η αύξηση των εμπορικών εντάσεων που καταγράφηκαν παγκοσμίως. Περίπου 27 υποθέσεις εμπορικών διαφορών υποβλήθηκαν στον Μηχανισμό Επίλυσης Διαφορών του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ), ενώ ο συνολικός αριθμός ενεργών εμπορικών διαφορών αυξήθηκε με σταθερό ρυθμό τα τελευταία χρόνια. Οι εντάσεις επιδεινώθηκαν με την επιβολή δασμών από τις μεγάλες οικονομίες – κυρίως από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής (ΗΠΑ) - και τα αντίμετρα που έλαβαν άλλες χώρες, όπως η Κίνα. Η πολιτική αυτή του εμπορικού πολέμου στο διεθνές εμπόριο έχει δημιουργήσει μεγαλύτερη αβεβαιότητα στη παγκόσμια αγορά, η οποία παίζει σημαντικό ρόλο στη λήψη μελλοντικών επενδυτικών αποφάσεων. Οι ανησυχίες για περαιτέρω κλιμάκωση και αντίμετρα ενδέχεται να μειώσουν τις μελλοντικές επενδύσεις, να ταραξουν τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού και να επιβραδύνουν την αύξηση της παγκόσμιας ανάπτυξης. (Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών, 2019)

Το θαλάσσιο εμπόριο σε διεθνή κλίμακα μέσα από προβλέψεις υπολογίζεται πως αυξήθηκε με σταθερό ρυθμό 4% το 2018 όπως μπορούμε να διακρίνουμε και στον παρακάτω πίνακα 4. Οι πιθανότητες για ανάπτυξη έχουν μειωθεί για την περίοδο 2018-2020 ώστε να εκτιμάται πως θα αγγίξει το 3%, ενώ ο ρυθμός της αύξησης του όγκου των εμπορευματικών συναλλαγών παγκοσμίως υπολογίζεται πως θα μειωθεί από 3,9% το 2018 στο 3,7% το 2019. Η αβεβαιότητα που επικρατεί στη παγκόσμια οικονομία συνεχίζει να επηρεάζει αρνητικά τις δραστηριότητες της ναυτιλίας, καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από τις συνθήκες της παγκόσμιας αγοράς. Αναλυτές υποστηρίζουν πως η αβεβαιότητα θα συνεχίσει να επηρεάζει τη ναυτιλία, ακόμη και με αύξηση στη διακίνηση των φορτίων. (Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών, 2019)



Πίνακας 4. Η εξέλιξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου στο διάστημα 2017-2018. Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών 2019.

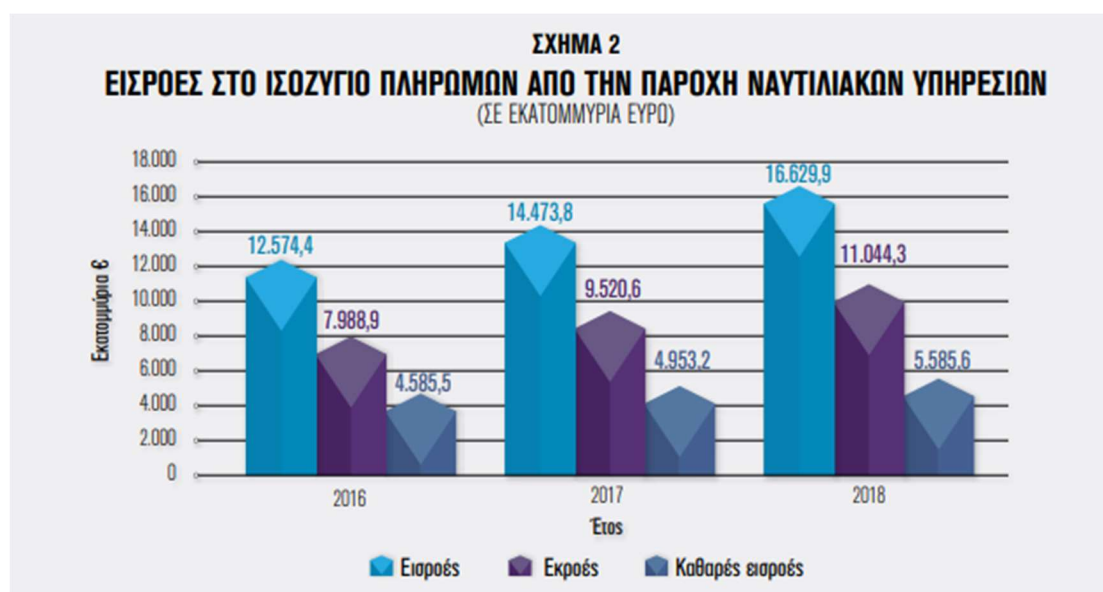
Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου το 2018 υπολογίζεται να κυμανθεί περίπου στο 1,5% σε σύγκριση με το 2017. Στον αντίποδα, τα χύδην ξηρά φορτία αναμένεται να αυξηθούν το διάστημα 2018 με 2023 με συνολικό ετήσιο ρυθμό 4,9%. Παράλληλα, η συνεχής μείωση των μεταφερόμενων μέσω θαλάσσης κινεζικών εμπορευμάτων αποτελεί πρόκληση για πολλούς τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Στο κομμάτι των χύδην ξηρών φορτίων, μέχρι πρότινος τα κινέζικα χαλυβουργεία χρησιμοποιούσαν εισαγόμενο σιδηρομετάλλευμα και σταδιακά, αφού μείωσαν τις εισαγωγές σε ξένα σιδηρομεταλλεύματα, μεταπήδησαν σε σιδηρομετάλλευμα που προέρχεται από διάλυση και αυτό είναι μια σημαντική αλλαγή. Ο εμπορικός πόλεμος μεταξύ των ΗΠΑ και των κύριων εμπορικών τους ανταγωνιστών και κυρίως της Κίνας, προκαλεί περαιτέρω αβεβαιότητα και προβλήματα στον τομέα του παγκόσμιου εμπορίου. Στο κομμάτι της διακίνησης πετρελαίου, παρά τη συνολικά θετική παγκόσμια ζήτηση, το 2018 ήταν ένα πολύ δύσκολο έτος για τα πετρελαιοφόρα και πιο συγκεκριμένα για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου. Μετά από τρία συναπτά έτη κερδοφορίας, οι ναύλοι και τα ποσοστά αξιοποίησης του στόλου έπεσαν σε πρωτόγνωρα χαμηλά επίπεδα λόγω της υπερβολικής προσφοράς χωρητικότητας. Οι κυρώσεις των ΗΠΑ κατά του Ιράν βοήθησαν στην επιδείνωση αυτής της κατάστασης. Η ζήτηση για ενεργειακή μεταφορά μέσω δεξαμενοπλοίων προβλέπεται να αυξηθεί μέσω της αύξησης της παραγωγής αν και με αρκετά αργό ρυθμό. Από την άλλη μεριά, η βελτίωση στην αγορά δεξαμενοπλοίων για το 2019 θα εξαρτηθεί σε σημαντικό βαθμό από τις αποφάσεις των πλοιοκτητών για τη διάλυση παλαιών δεξαμενοπλοίων. Στην αγορά των πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, μετά από δύο χρόνια έντονης κινητικότητας στο κομμάτι της διάλυσης, η δραστηριότητα αυτή μειώθηκε απότομα το 2018 στο

χαμηλότερο επίπεδο της τελευταίας δεκαετίας, με αποτέλεσμα ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου να υπερβεί την αύξηση της ζήτησης στον συγκεκριμένο κλάδο. Η συνεχιζόμενη αγορά μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ Ασίας και Ευρώπης οδήγησε τους ναύλους σε χαμηλές τιμές . Οι συγκεκριμένες αρνητικές οικονομικές προοπτικές χειροτερεύουν ακόμη περισσότερο από την αύξηση των εντάσεων μεταξύ κυρίαρχων κρατών όπως η Κίνα και οι ΗΠΑ, οι οποίες ενισχύουν την αβεβαιότητα στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων. (Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών, 2019)

Το 2018, η Ελλάδα εξήλθε από το Πρόγραμμα του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας και κατέγραψε περιορισμένη οικονομική ανάπτυξη, αφού εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές αδυναμίες. Οι εξαγωγές το 2018 αυξήθηκαν κατά 15,7% στα 33.417,9 εκατομμύρια ευρώ. Επίσης, η βιομηχανική παραγωγή αυξήθηκε το διάστημα 2015-2017, πετυχαίνοντας ρυθμό ανάπτυξης 4,5% το 2017 αλλά μειώθηκε στο 1% το 2018 . Οι δείκτες εμπιστοσύνης έχουν βελτιωθεί αμυδρά, καθώς μισθοί και ιδιωτική κατανάλωση αυξάνονται με αργούς ρυθμούς αφού η Ελλάδα προέρχεται από ένα σκληρό πρόγραμμα λιτότητας και οικονομικής στασιμότητας. Παρόλα αυτά, η ανεργία και η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα παραμένουν σε υψηλά επίπεδα για το 2018. Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) της χώρας για το 2018 ανέρχεται στα 190,8 δισεκατομμύρια ευρώ έναντι 187,2 δισεκατομμυρίων ευρώ το 2017, σημειώνοντας αύξηση 1,9%. Ο ρυθμός αύξησης του πραγματικού ΑΕΠ αναμένεται να φθάσει το 2,2% το 2019 και το 2020. Η συμβολή της Ελληνικής Ναυτιλίας στο εθνικό ΑΕΠ ανέρχεται σε ποσοστό μεγαλύτερο του 7% ενώ προσφέρει απασχόληση σε περισσότερα από 190 χιλιάδες άτομα.(Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών, 2019)

Παρότι η τωρινή παγκόσμια οικονομία προσφέρει μειωμένα επενδυτικά κίνητρα λόγω της αβεβαιότητας που προαναφέραμε, οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών των υπηρεσιών από τις θαλάσσιες μεταφορές εκτιμάται σε 16.629 εκατομμύρια ευρώ για το 2018, μία αύξηση που υπολογίζεται περίπου στο 14,89% σε σχέση με το 2017, όταν οι αντίστοιχες εισροές άγγιζαν μόνο τα 14.473 εκατομμύρια ευρώ όπως μπορούμε να δούμε παρακάτω στον πίνακα 5. Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στη χώρα είναι πολύ σημαντική και πολυδιάστατη καθώς δεν περιορίζεται μόνο στις εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών. Η συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, έμμεσες οικονομικές επενδύσεις, περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης και την προβολή της χώρας σε διεθνές επίπεδο, ως ένας σημαντικός εμπορικός και στρατηγικός σύμμαχος σε κάποιες από τις πιο σημαντικές χώρες σε οικονομικό και πολιτικό επίπεδο, με το 22,5% να εξυπηρετεί το εμπόριο από και προς τις ΗΠΑ και το 20,3% της δραστηριότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου να εξυπηρετεί την Ευρώπη αντίστοιχα. Ενώ, το μεγαλύτερο μερίδιο της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου,

δηλαδή το 31,8%, δραστηριοποιείται στη παροχή υπηρεσιών των ραγδαία ανεπτυγμένων ασιατικών κρατών. (Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών, 2019)



Πίνακας 5. Εισροές και Εκροές στην Ελληνική Οικονομία από την ναυτιλία. Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

3.4 Κλάδοι που ευνοούνται περισσότερο από την Ναυτιλία

Η ναυτιλία δεν αποφέρει μόνο άμεσα έσοδα στη χώρα μέσω της επιβολής φόρων ή της νηολόγησης πλοίων. Χάρη στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας δημιουργούνται νέες επιχειρήσεις στον κλάδο ενώ αναπτύσσονται οι ήδη υπάρχουσες που σχετίζονται με αυτή. Κάποιες δραστηριότητες που ενισχύονται από την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου είναι η χρηματιστηριακή δραστηριότητα σχετικά με τους ναύλους, η ναυπήγηση και επισκευή των πλοίων, οι ναυλομεσίτες πλοίων και φορτίων. Επίσης ενισχύεται η πρακτόρευση των πλοίων, η ασφαλιστική δραστηριότητα για πλοία και on-shore επιχειρήσεις και η εκπαίδευση ανθρωπίνου δυναμικού του εμπορικού ναυτικού. Χάρη στην αύξηση του παγκόσμιου στόλου, έχει αναπτυχθεί αρκετά τα τελευταία χρόνια και ο εφοδιασμός των πλοίων με τρόφιμα, οι παροχές υπηρεσιών των νηογνομόνων και άλλων τεχνικών οργανισμών, οι φορτοεκφορτώσεις πλοίων και οι παροχές υποστήριξης στα πλοία από αλλού είδους πλοία όπως ρυμουλκά.

3.5 Σημαία νηολόγησης (Registration of ship)

Όπως αναφέρει ο Martin Stopford στο βιβλίο του Maritime Economics (2009), τα τελευταία χρόνια το ζήτημα της σημαίας στην οποία θα υπόκειται το κάθε πλοίο και

πλοιοκτήτρια εταιρία έχει καθοριστική σημασία για τη ναυτιλιακή οικονομία επειδή παρείχε στους εφοπλιστές έναν τρόπο μείωσης του κόστους τους. Όταν ένα πλοίο είναι νηολογημένο σε μια συγκεκριμένη χώρα (το κράτος σημαίας ή flag state), το πλοίο και ο ιδιοκτήτης του πρέπει συμμορφώνονται με τους νόμους της. Το μοναδικό χαρακτηριστικό της ναυτιλίας είναι ότι επειδή το πλοίο κινείται σε όλο τον κόσμο, είναι εύκολο να αλλάξει τη νομική δικαιοδοσία. Για έναν πλοιοκτήτη υπάρχουν τέσσερις κύριες συνέπειες της επιλογής να νηολογήσει ένα πλοίο σε ένα κράτος:

1. Φορολογικό, εταιρικό και χρηματοοικονομικό δίκαιο. Μια εταιρεία που νηολογεί ένα πλοίο σε μία συγκεκριμένη χώρα υπόκειται στους εμπορικούς νόμους της εν λόγω χώρας. Αυτοί οι νόμοι θα καθορίσουν το ευθύνη της εταιρείας να πληρώσει φόρο και μπορεί να επιβάλει κανονισμούς σε τομείς όπως την οργάνωση της ναυτιλιακής εταιρείας, τον έλεγχο των οικονομικών περιουσιακών στοιχείων, τη διαχείριση του ανθρωπίνου δυναμικού και την κατανομή της ευθύνης. Όλα τα παραπάνω επηρεάζουν τα οικονομικά της επιχείρησης.
2. Συμμόρφωση με τις συμβάσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα. Το πλοίο υπόκειται στους εκάστοτε κανονισμούς που έχει θεσπίσει το κράτος στο οποίο έχει καταχωρηθεί για την ασφαλή κατασκευή και λειτουργία πλοίων. Επίσης η καταχώρηση σε κάποια σημαία που έχει επικυρώσει και επιβάλλει αυστηρά την σύμβαση SOLAS (Life at Sea) σημαίνει συμμόρφωση με τα πρότυπα αυτά. Αντιστρόφως, η καταχώριση σε κράτος σημαίας που δεν έχει επικυρώσει τη σύμβαση SOLAS ή δεν έχει τα μέσα το συγκεκριμένο κράτος για την επιβολή των μέτρων, επιτρέπει στους εφοπλιστές να καθορίσουν τα δικά τους πρότυπα για εξοπλισμό και συντήρηση.
3. Σύσταση και όροι απασχόλησης. Η εταιρεία υπόκειται σε κανονισμούς του κράτους σημαίας όσον αφορά την επιλογή του πληρώματος, τους όρους απασχόλησης και τις συνθήκες εργασίας. Ορισμένα κράτη σημαίας, για παράδειγμα, επιμένουν στην απασχόληση υπηκόων.
4. Ναυτική προστασία και πολιτική αποδοχή. Ένας άλλος λόγος για την υιοθέτηση μιας σημαίας είναι να επωφεληθούν από την προστασία και την αποδοχή του κράτους σημαίας.

3.6 Παράγοντες επιλογής σημαίας νηολόγησης.

Η διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου καλείται να επιλέξει με ποια σημαία θα είναι καταχωρημένο και αυτή δεν είναι μια απόφαση που πρέπει να ληφθεί από συναισθηματικούς παράγοντες, αλλά είναι συνδυασμός πολλών παραγόντων. Το κόστος είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας, αλλά, για να ληφθεί η τελική απόφαση θα πρέπει να υπολογιστούν όλοι οι παράγοντες που μπορούν να διαταράξουν την σωστή λειτουργία του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες έχουν ως κύριο στόχο την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών με τον πιο επικερδή και αποδοτικό τρόπο. Κάθε πλοιοκτήτης πρέπει να

συνυπολογίσει τους παρακάτω παράγοντες πριν καταχωρήσει το πλοίο του σε κάποια σημαία:

1. Πρότυπα ασφαλείας: Κάθε χώρα έχει διαφορετικές διατάξεις σχετικά με την επιβολή των διεθνών κανονισμών και συμβάσεων ενώ το κάθε νηολόγιο διαφέρει και στον βαθμό αποτελεσματικότητας.
2. Επιβολή νόμων: Μερικά κράτη έχουν πιο χαλαρό ποινικό σύστημα σχετικά με την επιβολή των νόμων που προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία για τα πλοία που είναι ενταγμένα στο νηολόγιο.
3. Port State Control: Ορισμένα κράτη νηολόγησης δεν είναι μέλη των μνημονίων συμφωνίας του Παρισιού ή του Τόκιο (Paris MoU, Tokio MoU) με αποτέλεσμα να αποτελούν πρόβλημα για τις τοπικές λιμενικές αρχές όσον αφορά τον έλεγχο του πλοίου με συνέπεια να προκαλούνται διάφορα προβλήματα.
4. Ανθρώπινο Δυναμικό: Οι νόμοι που προβλέπονται σχετικά με την εργασία στην χώρα νηολόγησης ισχύουν και στο πλοίο, όπως είναι η εθνικότητα του πληρώματος, οι εργασιακές συμβάσεις, ισότητα των φύλων κ.τ.λ.
5. Κόστος: Η πλειονότητα των ναυτιλιακών εταιριών επιλέγει την σημαία που θα ελαχιστοποιήσει τα έξοδα νηολόγησης, τις αμοιβές του πληρώματος, τις φορολογικές επιβαρύνσεις κ.α.
6. Ασφάλιση πλοίων: Οι ασφαλιστές ανάλογα με την επιλογή της σημαίας νηολόγησης μπορεί να προβάλουν αντιρρήσεις λόγω διαφόρων καθεστώτων που μπορεί να επικρατούν ανά πάσα στιγμή.
7. Χρηματοδότηση: Η επιλογή συγκεκριμένων χωρών νηολόγησης συνεπάγεται πιο εύκολη πρόσβαση στον τραπεζικό δανεισμό.

Επίσης, είναι καλό να τονιστεί ότι, ένα πλοίο το οποίο είναι καινούριο και βγαίνει για πρώτη φορά από το ναυπηγείο μπορεί να καταχωρηθεί είτε στο εθνικό νηολόγιο της χώρας που εδρεύει η διαχειρίστρια εταιρία είτε σε ξένο νηολόγιο αλλά κατά τη διάρκεια της οικονομικής του ζωής μπορεί να αλλάξει σημαία παραπάνω από μία φορές για διαφορετικούς λόγους. (Bergantino, A., & Marlow, P. B. 1999)

3.7 Ελληνική σημαία νηολόγησης

Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο χάρη σε στοιχεία του οργανισμού United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) σε όρους DWT είναι 60.776.654 DWT, καθώς και σε αριθμό είναι 670 πλοία. Στον παρακάτω πίνακα μπορούμε να δούμε τα δέκα προτιμότερα κράτη-σημαίες που επιλέγουν οι πλοιοκτήτες παγκοσμίως όπως αυτά τα κράτη έχουν ταξινομηθεί με βάση την αξία του κάθε τύπου πλοίου. Η Ελλάδα δεν θα μπορούσε να έλειπε από αυτόν τον πίνακα με τη συνολική αξία των πλοίων να φτάνει για το έτος 2019 τα 19.299.000 \$. Η ελληνική σημαία είναι 9^η καθώς η φορολογία και άλλοι παράγοντες στην Ελλάδα δεν καθιστούν τόσο φιλόξενο το έδαφος για τη νηολόγηση πλοίων από τους πλοιοκτήτες.

Flag of registration	Oil tankers	Bulk carriers	General cargo ships	Container ships	Gas carriers	Chemical tankers	Offshore vessels	Ferries and passenger ships	Other/not applicable	Total
Panama	12 783	44 379	3 871	14 555	5 505	10 611	8 943	21 185	7 815	129 648
Marshall Islands	23 637	28 792	487	6 314	4 631	1 341	15 145	20 085	2 607	103 040
Bahamas	7 595	4 982	86	425	123	28 627	11 517	23 885	2 757	79 996
Liberia	17 412	22 108	1 091	15 973	2 263	150	5 287	11 812	1 741	77 837
Hong Kong, China	10 467	26 125	1 849	18 073	1 906	46	5 201	306	123	64 095
Malta	9 736	11 221	1 664	8 401	1 899	11 609	4 569	4 875	950	54 924
Singapore	11 138	13 039	1 191	11 109	3 141		5 756	6 558	1 724	53 657
China	4 928	13 892	2 827	2 615	1 511	4 526	705	6 784	2 663	40 451
Greece	9 210	3 547	38	257	68	1 576	4 506	1	96	19 299
Italy	1 185	831	2 521	103	467	12 474	286	521	473	18 862
Subtotal top 10	108 090	168 918	15 625	77 826	21 514	70 959	61 915	96 013	20 949	641 809
<i>Other</i>	<i>30 193</i>	<i>27 720</i>	<i>25 143</i>	<i>27 664</i>	<i>12 311</i>	<i>37 513</i>	<i>24 708</i>	<i>71 553</i>	<i>12 270</i>	<i>269 075</i>
World total	138 283	196 638	40 768	105 490	33 825	108 472	86 623	167 566	33 219	910 884

Πίνακας 6. Τα δέκα κυριότερα κράτη σημαίες παγκοσμίως. Πηγή UNCTAD 2019.

3.8 Στόχοι Ελληνικής Ναυτιλίας

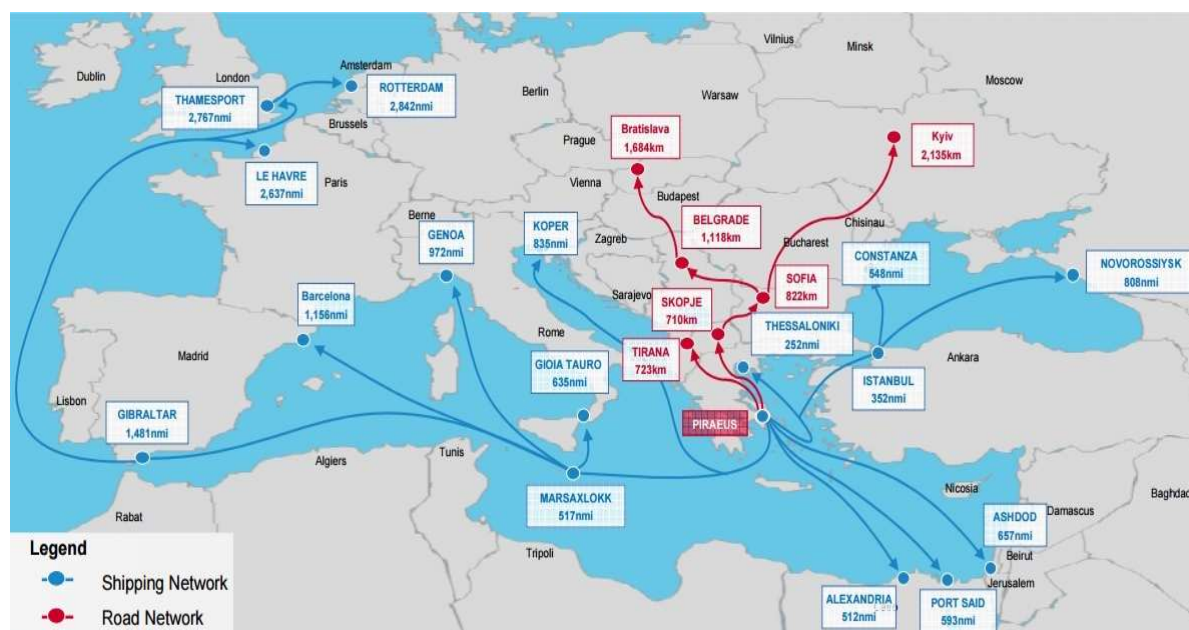
Στο Eurogroup που έγινε το 2019 ο υπουργός Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής, Γιάννης Πλακιωτάκης αναφέρθηκε για τους στόχους της επόμενης δεκαετίας μέχρι τα 2030 της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Όπως ανέφερε, η Ελλάδα παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία. Μια ναυτιλία η οποία κατατάσσεται πρώτη παγκοσμίως και αποτελείται από περισσότερα από 4.000 εμπορικά πλοία, που αντιστοιχούν στο 21% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και στο 53% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με τον υπουργό, η ελληνική ναυτιλία «πρωταγωνιστεί στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, παρέχοντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες με συνεχώς νεότευκτα πλοία, ενεργώντας με τις πιο σύγχρονες τεχνικές διαχείρισης και τα πιο αυστηρά πρότυπα για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, η ελληνική ναυτιλία κατέχει χωρίς αντίρρηση ένα μεγάλο μερίδιο στην επίτευξη ορισμένων από τους 17 στόχους για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Η ελληνική ναυτιλία είναι αρωγός της προσπάθειας για τη σταδιακή εφαρμογή των στόχων έως τον ορίζοντα του 2030, αλλά και πέρα από αυτόν».

Επιπλέον ο υπουργός αναφέρθηκε για τον στόχο που έχει θέσει ο IMO (International Maritime Organisation) σχετικά με την ισότητα των φύλων. Όπως τόνισε, «στόχος μας είναι να ενισχύσουμε τη σημαντική προστιθέμενη αξία που παράγει η ενίσχυση της απασχόλησης γυναικών στα πλοία, στις ναυτιλιακές και στις παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, στο Λιμενικό Σώμα και γενικότερα στη ναυτιλιακή κοινότητα.» Ο υπουργός αναφέρθηκε επίσης και στον στόχο που έχει τεθεί από τα Ηνωμένα Έθνη και έχει να κάνει με τη βελτίωση της ζωής στη θάλασσα, μέσω της πρόληψης και σημαντικής μείωσης όλων των μορφών θαλάσσιας ρύπανσης. Ο κ.

Πλακιωτάκης ανέφερε πως από την 01/01/2020 ο ΙΜΟ έχει θέσει σε εφαρμογή τον νέο κανονισμό για τα ναυτιλιακά καύσιμα, σύμφωνα με τον οποίο τα πλοία θα απαγορεύεται να χρησιμοποιούν καύσιμα που εκπέμπουν θείο σε ποσότητα άνω του 0,5% σε σύγκριση με το υπάρχων όριο του 3,5%. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα εμπορικά πλοία θα πρέπει να μειώσουν την εκπομπή των οξειδίων του θείου κατά 85%. Στόχος του νέου κανονισμού είναι η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και η προστασία της ανθρώπινης υγείας μέσω της χρήσης καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο από όλα τα πλοία. Φιλοδοξία του ΙΜΟ είναι με την εφαρμογή του νέου αυτού νομικού πλαισίου να μειωθούν οι συνολικές εκπομπές θείου από τα πλοία κατά 77% από το 2020 έως το 2025. Τέλος, ο κ. Πλακιωτάκης ανέφερε πως η νέα ελληνική κυβέρνηση έχει θέσει ως στόχο την άμεση αξιοποίηση των δέκα μεγάλων περιφερειακών λιμένων της χώρας. *«Σκοπός μας είναι ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση των λιμενικών υποδομών, ώστε να συμβάλουν τα μέγιστα το συντομότερο δυνατό στην αύξηση της βιώσιμης ανάπτυξης για την Ελλάδα»* (Ναυτεμπορική 2019)

Κεφάλαιο 4^ο Το Λιμάνι του Πειραιά

4.1 Γενικά



Εικόνα 3. Η στρατηγική τοποθεσία του Λιμένα Πειραιώς. Πηγή: Maritime Logistics

Η τοποθεσία της Ελλάδας αποτελεί σημαντικής γεωστρατηγικής σημασίας αφού συνδέει την Ευρώπη με Ασία και την Αφρική αλλά και το αντίστροφο. Η σημασία αυτή αποδεικνύεται από την αρχαιότητα αφού σύνδεε όλους τους τότε γνωστούς πολιτισμούς. Πιο συγκεκριμένα, η παγκόσμια αγορά βασίζεται στις μεταφορές δια θαλάσσης αφού είναι ο επικρατέστερος τρόπος μεταφοράς αγαθών και αντιπροσωπεύει το 80% του παγκόσμιου όγκου συναλλαγών και άνω του 70% της αξίας των εμπορευμάτων που διακινούνται. Σύμφωνα με στοιχεία από διάφορες μελέτες, η μεταφόρτωση και η εκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξάνεται με ετήσιο ρυθμό 6%, ενώ στα λιμάνια της Νοτιοανατολικής Μεσογείου οι ίδιες διαδικασίες που προαναφέρθηκαν αυξάνονται σε ετήσια βάση παραπάνω από 8%. Σε αυτό το περιβάλλον, οι δυνατότητες που δίνει η τοποθεσία Ελλάδα είναι πολλαπλές όπως και τα οφέλη αφού δημιουργεί ιδανικές συνθήκες για μία επιχείρηση να επενδύσει στον ελληνικό εφοδιαστικό και μεταφορικό κλάδο, για να καρπωθεί τα οφέλη από αυτές τις αυξανόμενες εμπορικές ροές με αποτελεσματικό και οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Είναι αναμενόμενο λοιπόν, όλα τα ελληνικά λιμάνια να βρίσκονται σε κομβικό σημείο και ήδη έχουν αρχίσει να μετατρέπονται σε σημαντικούς περιφερειακούς κόμβους εφοδιαστικής ο Πειραιάς και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για μεταφορές εμπορευμάτων από την Ασία και την Αφρική στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και το αντίθετο.

4.2 Το Λιμάνι του Πειραιά

Το κύριο λιμάνι της Ελλάδας, ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι με αρκετά μεγάλη χωρητικότητα τόσο ως λιμένα εμπορευματοκιβωτίων (container) όσο και ως τερματικό σταθμό αυτοκινήτων. Πέρα από το εμπορικό κομμάτι του Λιμένα υπάρχει και το επιβατικό. Η επιβατική κίνηση στο Λιμένα Πειραιώς είναι αρκετά υψηλή καθώς, από αναφορές που έχουν γίνει έχει παρατηρηθεί ότι σε ετήσια βάση προσφέρει τις υπηρεσίες του σε περίπου 20 εκατομμύρια επιβάτες. Να σημειωθεί πως στο σύνολο που εξυπηρετεί ο Λιμένας Πειραιώς έχει καταγραφεί η κίνηση της γραμμής Σαλαμίνας-Περάματος, από όπου, σε ετήσια βάση μεταφέρονται προς τους προορισμούς τους περίπου 8 εκατομμύρια επιβάτες. Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τόσο εμπορικά αλλά και επιβατικά τη κύρια σύνδεση μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών του Αιγαίου και της Κρήτης. Παράλληλα αποτελεί τον κεντρικό Λιμένα εισόδου για την νοτιοανατολική Ευρώπη. (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2018)

Το κομμάτι του Λιμένα το οποίο εξυπηρετεί το επιβατικό κομμάτι είναι χωρισμένο στην εξυπηρέτηση της ακτοπλοΐας για να τα νησιά και σε σημεία (προβλήτες και επιβατικοί σταθμοί) εξυπηρέτησης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας των παρεχομένων υπηρεσιών του Κεντρικού Λιμανιού αποτελεί βασική επιλογή του Λιμένα Πειραιώς. Στο πλαίσιο αυτό γίνεται προσπάθεια για διαρκή αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρονται στο λιμάνι. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνονται (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2018):

- Η τοποθέτηση ηλεκτρονικών πινακίδων ενημέρωσης των επιβατών, τόσο εντός του λιμανιού όσο και στον περιβάλλοντα χώρο έξω από αυτό.
- Η δημιουργία πεζογέφυρας για γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση του επιβατικού κοινού.
- Στάσεις τηλεματικής και δωρεάν μεταφορά με λεωφορεία του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς εντός του Κεντρικού Λιμένα.
- Η εγκεκριμένη ανακαίνιση και βελτίωση του επιβατικού σταθμού στην Ακτή Τζελέπη.
- Ο σεβασμός προς τα άτομα με ειδικές ανάγκες με την κατασκευή δύο νέων κτηρίων W/C όπου θα μπορούν να εξυπηρετούνται σε ανθρώπινες συνθήκες χωρίς ταλαιπωρία.
- Η δημιουργία σαλονιών και συγκροτημάτων εστίασης όπου οι επιβάτες θα μπορούν να ξεδέσουν ευχάριστα το χρόνο τους μέχρι την επιβίβασή τους με τις απαραίτητες για εκείνους υπηρεσίες.
- Κατασκευή διαδρόμων τριών χιλιομέτρων όπου θα μπορούν να κινούνται με ευκολία τα άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Η αναμόρφωση των εξωτερικών χώρων του λιμανιού και η δενδροφύτευση της οδού Κόνωνος.

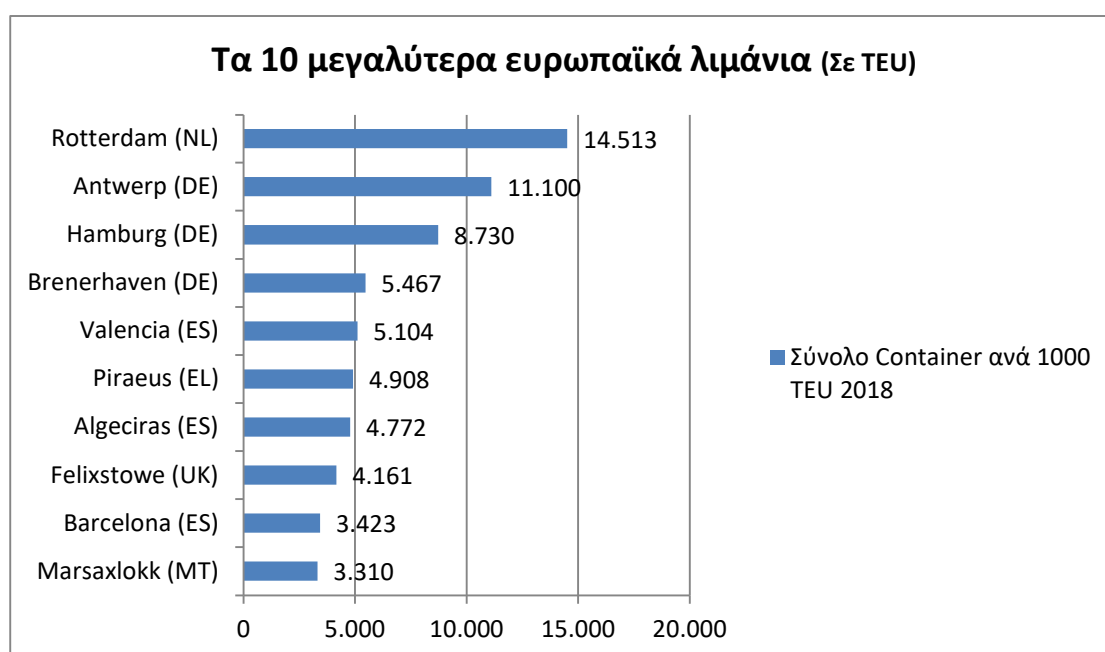
- Η κατασκευή μεγαλύτερων τμημάτων που αφορά θέσεις στάθμευσης I.X. και σταθμούς ταξί.
- Η δημιουργία 2 θυρών ελέγχου διέλευσης αυτοκινήτων.
- Η διαγράμμιση και η οριοθέτηση της κίνησης από εξειδικευμένο προσωπικό.
- Η παροχή πρόσβασης στο διαδίκτυο χωρίς κάποιο κόστος.
- Η δημιουργία μίας τηλεφωνικής γραμμής εξυπηρέτησης επιβατών για την ενημέρωση των δρομολογίων 24 ώρες το 24ώρο.

Κλείνοντας το κομμάτι αυτό, είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι ο Λιμένας Πειραιώς διαθέτει κάποια σημαντικά στρατηγικά πλεονεκτήματα εν συγκρίσει των υπολοίπων μεγάλων Ευρωπαϊκών λιμανιών όπως (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2018):

- Η πλεονεκτική θέση του λιμανιού στη Μεσόγειο αφού είναι το κοντινότερο λιμάνι που συνδέει την Ασία, την Αφρική και την Ευρώπη.
- Η ικανή σε έκταση ποσότητα των εγκαταστάσεων του Λιμένα και των βαθέων υδάτων στις προβλήτες, γεγονότα που καθιστούν εφικτή την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων (από ναυπηγικής άποψης) σύγχρονων πλοίων τα οποία είτε μεταφέρουν επιβάτες όπως είναι τα κρουαζιερόπλοια είτε αυτοκίνητα, εμπορευματοκιβώτια και πρώτες ύλες.
- Το λιμάνι λειτουργεί και υπάγεται στο καθεστώς της ελεύθερης ζώνης εμπορίου και είναι τύπου II.
- Οι σταθμοί φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων λειτουργούν με βάρδιες όλο το 24ώρο.
- Η κλιμακωτή έκπτωση στα τιμολόγια η οποία συμβάλλει στην αύξηση της ποσότητας της διαμετακόμισης των εμπορευμάτων που έχουν σαν τελικό προορισμό την Ελλάδα αλλά και των μετά-φορτωμένων (transshipment) εμπορευματοκιβωτίων ή των αυτοκινήτων.
- Η ύπαρξη ενός παραστατικού τιμολόγησης το οποίο είναι ανταγωνιστικό και απευθύνεται στην αποθήκευση των φορτίων.
- Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου ψηφιακού συστήματος πληροφορικής στις λειτουργίες του λιμανιού.
- Το λιμάνι υπόκειται σε κανονισμούς και διεθνή πρότυπα τα οποία τηρεί και επιβάλλει στους εργαζόμενους και στους πελάτες του.

Επιπρόσθετα, κοντά από το λιμάνι του Πειραιά περνά η κύρια μεσογειακή θαλάσσια διαδρομή ενώ σε πολύ μικρή οδική απόσταση από τον Λιμένα βρίσκεται το κέντρο logistics στο Θριάσιο Πεδίο ενώ παρέχει πρόσβαση στο σιδηροδρομικό εμπορικό δίκτυο και στον εθνικό οδικό άξονα που οδηγεί στην Ευρώπη. Όλα τα παραπάνω προτερήματα έχουν δημιουργήσει στον Πειραιά τις συνθήκες να υπηρετεί

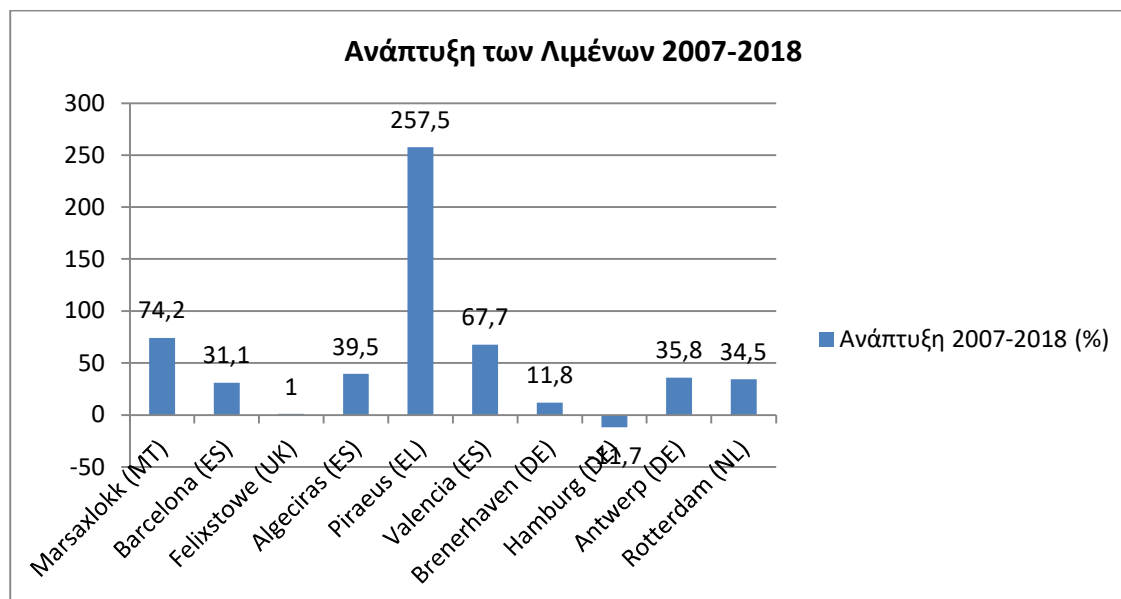
τόσο ως περιφερειακό κέντρο μεταφόρτωσης όσο και ως λιμάνι εισόδου προς την Ευρώπη αφού η Ελλάδα είναι τα σύνορα της Ευρώπης. Η άφιξη της COSCO Pacific το 2010 η οποία απέκτησε την OLP SA, σηματοδότησε μία νέα αρχή για το λιμάνι αφού ξεκίνησε μια αξιοσημείωτη πορεία ανάκαμψης,. Ο Πειραιάς κατατάχθηκε 3^{ος} το 2018, ανάμεσα στους υπόλοιπους εμπορικούς λιμένες της Μεσογείου, 6^{ος} σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και 38^{ος} σε παγκόσμια κλίμακα, συνολικής χωρητικότητας 3,6 εκατομμυρίων TEUs. Χάρη στην αύξηση της χωρητικότητας και της αποδοτικότητας του λιμανιού, στη δημιουργία του αυτοκινητόδρομου για σύνδεση με την Ευρώπη και στη συντομότερη πρόσβαση στην Ασία μέσω συγκεκριμένων θαλάσσιων οδών εγκαθίδρυσαν τον Πειραιά ως την κύρια πύλη για την εισαγωγή εμπορευμάτων από τις χώρες παραγωγής της Ασίας (Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα, Ινδία) στην Ευρώπη. (Logistics-Enterprise Greece 2019)



Διάγραμμα 2. Πηγή Shanghai Maritime University 2019.

Με στοιχεία από έρευνα που πραγματοποιήθηκε από το Shanghai Maritime University διαπιστώνεται ότι χάρη στη συμμετοχή της COSCO ως διαχειρίστρια

εταιρία στον Λιμένα Πειραιώς, ο Λιμένας εμφάνισε αλματώδη ανάπτυξη το διάστημα 2007-2018 απέναντι στα υπόλοιπα μεγάλα εμπορικά λιμάνια της Ευρώπης.



Διάγραμμα 3. Πηγή Shanghai Maritime University 2019.

4.3 Η Εφοδιαστική αλυσίδα στον Λιμένα

Ο Λιμένας Πειραιώς δεν απαρτίζεται μόνο από το επιβατικό και το εμπορικό τμήμα. Πίσω από αυτά υπάρχουν αμέτρητες διαδικασίες οι οποίες συντελούν στο να είναι το λιμάνι του Πειραιά ένα από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης. Αυτές οι διαδικασίες αφορούν κάποιες όπως την εξυπηρέτηση προϊόντων που είτε είναι διακίνηση γενικού φορτίου (general cargo) είτε εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία διακινούνται μέσω φορτηγών πλοίων (Cargo Ships), containerships ή μέσω της εμπορικής αμαξοστοιχίας. Το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας του Λιμένα Πειραιώς εκτίνεται σε 86.402 τετραγωνικά χιλιόμετρα και μέσα σε αυτά τα τετραγωνικά βρίσκονται:

- Δύο στεγασμένες αποθήκες στις οποίες αποθηκεύονται τα εισαγόμενα εμπορεύματα συνολικής έκτασης 7.730 τ.μ.
- Μία στεγασμένη αποθήκη αζήτητων εμπορευμάτων έκτασης 1.645 τ.μ.
- Μία στεγασμένη αποθήκη εξαγωγών συνολικής έκτασης 162 τ.μ.

Η διοίκηση του Λιμένα Πειραιώς έχει αποφασίσει τη δημιουργία μιας σύγχρονης αποθήκης Εφοδιαστικής στεγασμένου χώρου συνολικού μήκους 47.500τ.μ. και το πρώτο της τμήμα παραδόθηκε στα μέσα του 2018 το οποίο είναι στεγασμένου χώρου 15.000 τ.μ. (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2018)

Το κέντρο εφοδιαστικής του Λιμένα Πειραιώς διαθέτει κάποια σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι άλλων του είδους τα οποία αναφέρονται παρακάτω:

- Η δυνατότητα που δίνεται στις επιχειρήσεις μέσω της ευκολίας σύνδεσης που διαθέτουν οι αποθήκες του λιμανιού με τον οδικό άξονα, γεγονός το οποίο διευκολύνει σημαντικά τις επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο του εφοδιασμού και των Logistics.
- Υπάρχει ευκολία σύνδεσης του Λιμένα με όλη την Αττική, ένα γεγονός το οποίο διευκολύνει αρκετά τους εισαγωγείς και τους παραλήπτες όσον αφορά το κόστος όσο και το έργο τους. Χάρη σε αυτό το χαρακτηριστικό του λιμανιού, η διανομή και η παράδοση των εμπορευμάτων από και προς τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Αττική γίνεται με πολύ ταχύ ρυθμό.
- Η ασφαλής και ελεύθερη κυκλοφορία στο χώρο των αποθηκών του Λιμένα χάρη στην ευρεία και περιφραγμένη περιοχή γύρω από αυτές, ένα γεγονός το οποίο διευκολύνει το έργο των οδηγών TIR.
- Στο λιμάνι υπάρχει ευκολία μεταφοράς, αποθήκευσης και διανομής εμπορευμάτων τα οποία έχουν διαμετακομιστεί ή θα γίνει σύντομα η διαμετακόμισή τους για κάποιο άλλο μεταφορικό μέσο. Χάρη σε αυτό το πλεονέκτημα διευκολύνονται και ενισχύονται οι συνδυασμένες μεταφορές και η δυνατότητα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας να συνδυάζει πολλούς συνδυασμένους τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ μειώνεται επίσης ο χρόνος και το κόστος της διαδικασίας.
- Το λιμάνι γειτνιάζει με τις υπηρεσίες τελωνείου, ένα πλεονέκτημα το οποίο συμβάλλει στη διευκόλυνση του έργου των τελωνειακών υπαλλήλων και των εκτελωνιστών, ενώ επίσης μειώνεται τόσο ο χρόνος των διαδικασιών της παραλαβής των εμπορευμάτων, όσο και του εκτελωνισμού αυτών. (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2018)

4.4 Υπηρεσίες που προσφέρονται στο Κέντρο Εφοδιαστικής του Λιμένα Πειραιώς

Στο Κέντρο Εφοδιαστικής του Λιμένος Πειραιώς το οποίο βρίσκεται στο Κερατσίνι (Πρώην ΟΔΔΥ), παρέχονται κάποιες από τις παρακάτω υπηρεσίες (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2018):

- Η εκφόρτωση φορτηγών TIR. Η υπηρεσία αυτή αφορά την εκφόρτωση φορτηγών που προέρχονται από διεθνείς εταιρίες Logistics και μεταφέρουν προϊόντα της μορφής γενικού φορτίου (General Cargo). Τα αγαθά αυτά έχουν ως προορισμό το λιμάνι και κατ' επέκταση την μεταφόρτωση στο πλοίο, στα πλαίσια του διεθνούς συστήματος διαμετακόμισης (σύμβαση TIR). Στις παροχές αυτής της υπηρεσίας περιλαμβάνεται η είσοδος των φορτηγών στο χώρο της προσωρινής εναπόθεσης των προϊόντων στις εγκαταστάσεις των αποθηκών, τη μερική ή ολική εκφόρτωσή των εμπορευμάτων από τα φορτηγά, τον έλεγχο και την εισαγωγή τους στην αποθήκη με την παραλαβή τους.
- Η εκκένωση των εμπορευματοκιβωτίων. Είναι μια υπηρεσία η οποία έχει να κάνει με το άδειασμα ουσιαστικά των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρουν εμπορεύματα γενικού φορτίου. Η υπηρεσία περιλαμβάνει τη μερική ή ολική άδειασμα του περιεχομένου των εμπορευματοκιβωτίων το οποίο στη συνέχεια θα μεταφερθεί στη κατάλληλη αποθήκη για προσωρινή τοποθέτηση ώστε να γίνει ο κατάλληλος έλεγχος και τελικά να εισαχθεί για τελική αποθήκευση στην αποθήκη.
- Παρέχεται η υπηρεσία της απόθεσης και της αποθήκευσης εμπορευμάτων γενικού φορτίου εντός των αποθηκών του Λιμένα Πειραιώς ανάλογα με το δηλωμένο περιεχόμενο του εμπορευματοκιβωτίου, τη συσκευασία του, τον όγκο του, το βάρος του, την αξία του και κάποιες ειδικές απαιτήσεις συνθηκών θερμοκρασίας. Επίσης στην ίδια υπηρεσία περιλαμβάνεται η μεταφορά του φορτίου σε αποθήκη για προσωρινή εναπόθεση και μετέπειτα σε έναν κατάλληλο χώρο στοιβασίας από όπου και θα ζητηθεί από τον κάτοχο του φορτίου στη συνέχεια. Επιπλέον περιλαμβάνεται η διαδικασία άμεσης ανίχνευσης και ανάκτησης του εμπορεύματος και διάφορες διαδικασίες ώστε να είναι έτοιμο το προϊόν για τη παράδοσή του όταν ζητηθεί.
- Η ταξινόμηση των εμπορευμάτων. Είναι μία υπηρεσία η οποία τοποθετεί τα αγαθά στους κατάλληλους αποθηκευτικούς χώρους με βάση επιπρόσθετα κριτήρια που θέτει ο πελάτης.
- Η διαχώριση των εμπορευμάτων η οποία αφορά την επιλογή των εμπορευμάτων που απαιτούνται από τις εγκαταστάσεις των αποθηκών και προορίζονται να εκτελωνιστούν ή να μεταφορτωθούν προς παράδοση.

- Η μετατόπιση των εμπορευμάτων είναι μία υπηρεσία βάσει της οποίας τα αγαθά μεταφέρονται από αποθήκη σε αποθήκη ή από τόπο σε τόπο εντός των συγκροτημάτων του Λιμένος Πειραιώς.
- Παρέχεται η υπηρεσία εκτέλεσης παραγγελιών συλλογής των απαιτούμενων εμπορευμάτων. Αφορά τη συλλογή και εκτέλεση της παραγγελίας παράδοσης, τον έλεγχο, τη μεταφορά των εμπορευμάτων από το χώρο που έχουν τοποθετηθεί στο χώρο παράδοσης και τη φόρτωσή τους στο μεταφορικό μέσο του παραλήπτη των εμπορευμάτων.
- Η άμεση παράδοση των εμπορευμάτων. Είναι μία υπηρεσία η οποία αφορά την παράδοση των εμπορευμάτων στον παραλήπτη ή σε κάποιο δικό του μεταφορικό μέσο χωρίς όμως να μεσολαβήσει η τοποθέτησή τους σε κάποια αποθήκη εντός των εγκαταστάσεων του Λιμένα Πειραιώς.
- Η μεταφόρτωση εμπορευμάτων αφορά είναι η μεταφορά των εμπορευμάτων από το ένα μεταφορικό μέσο (Για παράδειγμα ένα φορτηγό TIR) και τη φόρτωσή τους σε άλλο μεταφορικό μέσο όπως ένα Container Ship.
- Η διαμετακόμιση των εμπορευμάτων. Είναι μια υπηρεσία κατά την οποία ένα προϊόν εκφορτώνεται από ένα μεταφορικό μέσο το οποίο έχει προέλθει από το εξωτερικό και μεταφορτώνεται σε ένα άλλο μεταφορικό με τελικό προορισμό το εξωτερικό.
- Η πλήρωση των εμπορευματοκιβωτίων, μία υπηρεσία η οποία αφορά τη συλλογή και την εκτέλεση παραγγελίας παράδοσης εμπορευμάτων με προορισμό το εξωτερικό, τον έλεγχο, τη μεταφορά τους από το χώρο αποθήκευσης του Λιμένα στο χώρο παράδοσης και τη φόρτωσή τους σε κενό εμπορευματοκιβώτιο. (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2018)

Για να μπορούν να πραγματοποιηθούν οι παραπάνω υπηρεσίες, το τμήμα Εφοδιαστικής αλυσίδας του Λιμένα Πειραιώς διαθέτει (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2018):

- Μεγάλα συγκροτήματα αποθηκών τα οποία από είναι είτε υπαίθρια είτε στεγασμένα.
- Σύγχρονο εξοπλισμό και έμπειρο προσωπικό στα τμήματα των αποθηκών αλλά και στο κομμάτι του χειρισμού των μηχανημάτων.
- Ενιαίο πληροφοριακό σύστημα μέσω του οποίου γίνεται η ορθή διαχείριση του λογιστικού τμήματος της αποθήκης, της καταχώρησης των αγαθών, της τιμολόγησης και των ελέγχων των εμπορευμάτων, ενώ εντός του συστήματος είναι εισηγημένα και τα διάφορα Τελωνεία του

Λιμένα Πειραιώς έτσι ώστε να υπάρχει ολόκληρη εικόνα από οποιοδήποτε τμήμα του λιμανιού.

- Ειδικές εγκαταστάσεις στάθμευσης και εξυπηρέτησης φορτηγών διεθνών προδιαγραφών.
- Σύγχρονο δίκτυο τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής.
- Ισχυρή προστασία τόσο των εγκαταστάσεων των αποθηκών όσο και στους χώρους στάθμευσης των φορτηγών με κατάλληλα συστήματα ασφάλειας.

Πρέπει να σημειωθεί πως το Λιμάνι του Πειραιά διαθέτει τη κορυφαία πιστοποίηση σχετικά με το ISO 9001:2015 το οποίο αφορά τη διαχείριση της ποιότητας και τη πιστοποίηση ISO 14001:2015 η οποία αφορά τη προστασία του περιβάλλοντος από τον Lloyd's Register (LR), έναν από τους μεγαλύτερους νηογνώμονες παγκοσμίως υπεύθυνος για την θέσπιση μεταξύ άλλων περιβαλλοντικών κανονισμών και κανονισμών ασφάλειας τόσο στη ναυπήγηση του πλοίου αλλά και στον εξοπλισμό του στη συνέχεια. Επιπλέον οι νηογνώμονες κατατάσσουν τα πλοία σε κλάσεις με επιθεωρητές τα οποία παρακολουθούνται καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους με περιοδικές ή έκτακτες επιθεωρήσεις. Αυτή η διπλή πιστοποίηση είναι σημείο αναφοράς ως προς τη δέσμευση της διοίκησης του Λιμένος Πειραιώς για την εξασφάλιση πως τηρούνται όλοι οι προβλεπόμενοι κανονισμοί για βέλτιστα αποτελέσματα στο τμήμα της παροχής υπηρεσιών στους τομείς της διαχείρισης της προστασίας του περιβάλλοντος και της πρόληψης για την ρύπανσή. Το Λιμάνι του Πειραιά εργάζεται σύμφωνα με το Ενιαίο Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας και Περιβάλλοντος, ένα ολοκληρωποιημένο σύστημα το οποίο προσαρμόζεται σύμφωνα με τις ανάγκες των νεότερων προτύπων που εφαρμόζονται κατά καιρούς από τους διεθνείς νηογνώμονες και τους πελάτες του Λιμένα, σε μια προσπάθεια κάλυψης των προσδοκιών και των αναγκών των πελατών του. Επιπροσθέτως, ο Λιμένας Πειραιώς προσπαθεί συνεχώς να βελτιώσει το επίπεδο των υπηρεσιών του που προσφέρει με κύριο στόχο πάντα τη περιβαλλοντική προστασία. (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2018)

Χάρη σε αυτή την ανάγκη, ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς προχώρησε το 2018 σε επέκταση της παραπάνω διπλής πιστοποίησης που είχε λάβει, συμπεριλαμβάνοντας στα πιστοποιημένα τμήματα του Λιμένα την παροχή λιμενικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης Κρουαζιέρας, Ακτοπλοΐας, Διακίνησης αυτοκινήτων και Εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι, το κέντρο της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και τέλος την εκτέλεση των απαραίτητων έργων για την κατασκευή αλλά και την συντήρηση των εγκαταστάσεων του λιμανιού. (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2018)

4.5 Στατιστικά στοιχεία διακίνησης κρουαζιέρας και εμπορευμάτων.

Η Κρουαζιέρα στο λιμάνι του Πειραιά είναι ακόμη ένας μεγάλος κλάδος στο κομμάτι της Ναυτιλίας αλλά και του ίδιου του λιμανιού. Ο προβλήτας 1 για κρουαζιερόπλοια του οποίου ολοκληρώθηκαν οι εργασίες κατασκευής το 2009, ξεκίνησε την λειτουργία του το 2010 και για αυτό δεν έχουμε στοιχεία για την άφιξη κρουαζιερόπλοιων στο Λιμένα πριν το 2010 (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2017). Χάρη σε στοιχεία της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (2019), μπορούμε να δούμε πως από το 2012 και μετά οι αφίξεις των πλοίων έχουν παραμείνει σχεδόν σταθερές αλλά πτωτικές σε σχέση με το 2011. Αυτό μεν οφείλεται στην οικονομική κρίση η οποία χτύπησε σκληρά την βιομηχανία της Κρουαζιέρας την δεκαετία που μας πέρασε αλλά επίσης οφείλεται στο ότι ο Πειραιάς δεν διαθέτει μέχρι και το 2018 επαρκείς εγκαταστάσεις για να μπορεί να εξυπηρετεί πολλαπλά κρουαζιερόπλοια παράλληλα. Το 2018 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες και στον τρίτο προβλήτα εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων και έτσι αναμένει το λιμάνι περαιτέρω αύξηση στις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων από το 2019 και μετά.



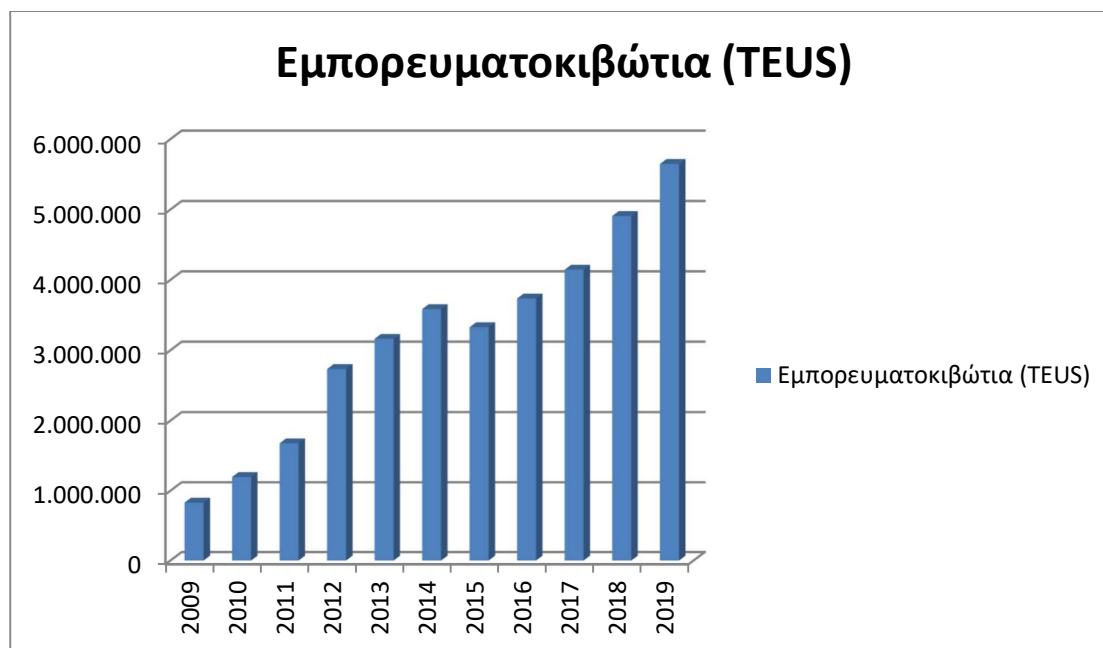
Διάγραμμα 4. Διακίνηση κρουαζιερόπλοιων στον Λιμένα Πειραιώς το διάστημα 2009-2019. Πηγή Ένωση Λιμένων Ελλάδος 2019.

Ο τομέας της Κρουαζιέρας δημιουργεί πολλαπλά οφέλη τόσο για το λιμάνι όσο και για την περιοχή του Πειραιά γύρω από αυτό. Κάθε πλοίο που δένει στο λιμάνι του Πειραιά πρέπει να πληρώσει τέλη αποβίβασης (Docking dues) και υπολογίζονται με βάση την κατηγορία του πλοίου, το συνολικό μήκος του σε μέτρα, την συνολική καταχωρημένη χωρητικότητά του σε τόνους και τη διάρκεια της παραμονής του στο λιμάνι (Spyros E. Polykalas & Spyros Troumpetas 2013). Επιπλέον, οι τουρίστες που προέρχονται από την κρουαζιέρα κατά την στάση τους στον Πειραιά πρόκειται να αφήσουν έσοδα στην

περιοχή με διάφορους τρόπους όπως αγορές στα Duty Free καταστήματα του λιμανιού, αγορές εκτός λιμανιού, μετακινήσεις, εστίαση κ.λπ. Όλα αυτά συμβάλλουν θετικά στην ανάπτυξη τόσο του λιμανιού όσο και της περιοχής γύρω από το Λιμένα αλλά παίζουν και καθοριστικό ρόλο στην οικονομία της Ελλάδας καθώς σε μεγάλο βαθμό εξαρτάται από τον τουρισμό.

Ο Πειραιάς το 2019 κατέγραψε σημαντικά αυξημένες αφίξεις επιβατών και κρουαζιερόπλοιων έναντι του 2018. Σε επίπεδο επιβατών αυξήθηκαν τόσο οι επιβάτες έναρξης ή ολοκλήρωσης κρουαζιέρας από το λιμάνι του Πειραιά (homeport), όσο και στους επιβάτες διέλευσης, δηλαδή με αφετηρία ή κατάπλου διαφορετικό λιμάνι (transit). Ειδικότερα, η συνολική διακίνηση επιβατών το 2019 ανήλθε στους 1.098.091 επιβάτες έναντι 961.632 το 2018, καταγράφοντας αύξηση 14,2%. Οι επιβάτες έναρξης ή ολοκλήρωσης κρουαζιέρας (homeport) ανήλθαν σε 410.512 έναντι 354.398 το 2018, καταγράφοντας αύξηση 15,8%. Αυξημένοι κατά 18,7% ήταν και οι κατάπλοι κρουαζιερόπλοιων με 622 κατάπλους, έναντι 524 την προηγούμενη χρονιά. (Φώτης Φωτεινός 2020)

Χάρη στη κινέζικη ναυτιλιακή εταιρία COSCO, η οποία ελέγχει το Λιμένα Πειραιώς από το 2009 η κίνηση στο εμπορικό κομμάτι του Λιμένα έχει αυξηθεί ραγδαία τη τελευταία δεκαετία. Οι εμπορικές προβλήτες II και III τις οποίες διαχειρίζεται η COSCO στο εμπορικό κομμάτι αναδιαρθρώθηκαν ώστε να είναι περισσότερο αποτελεσματικές με αποτέλεσμα να παράγουν περισσότερο έργο σε μικρότερο χρονικό διάστημα. Παράλληλα με το πέρασμα των ετών όλες οι εγκαταστάσεις αναβαθμίστηκαν με αποτέλεσμα σήμερα ο Πειραιάς να αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος στο παρακάτω διάγραμμα που ακολουθεί μπορούμε να δούμε την πορεία της διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων την δεκαετία που πέρασε. Το συνολικό διάστημα από το 2009 έως το 2019 η αύξηση της εξυπηρέτησης των εμπορευματοκιβωτίων άγγιξε το 670%, ένα τεράστιο ποσοστό για τα ελληνικά δεδομένα ένα γεγονός που υποδεικνύει ότι η αρχική επένδυση της COSCO λειτούργησε με επιτυχία σε ένα πολύ μεγάλο βαθμό.



Διάγραμμα 5. Μεταφορά Εμπορευματοκιβωτίων (TEUS) στο λιμάνι του Πειραιά το διάστημα 2009-2019. Πηγή Ένωση Λιμένων Ελλάδος 2019.

4.6 Ιδιωτικοποίηση και περαιτέρω ανάπτυξη του Λιμένα Πειραιώς.

Μελετώντας τη περίπτωση του Λιμένα Πειραιώς δεν γίνεται να αγνοηθεί η ιδιωτικοποίησή του και η αρχή της διαχείρισης του Λιμένα από την China COSCO Shipping Corporation Ltd σε αρχικό ποσοστό 51% το 2008 ενώ μετά από την τήρηση των δεσμεύσεων του κινέζικου κολοσσού για τις υποχρεωτικές επενδύσεις στον Λιμένα το οποίο υπήρξε ως προϋπόθεση στο συμβόλαιο που υπογράφηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση και από τη μεριά της κινέζικης εταιρίας, η COSCO αναλαμβάνει το 67% της διαχείρισης του Λιμένα Πειραιώς το 2016. (Νίκος Βέττας, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών 2016)

Η ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς προβλέπεται να αυξήσει το ΑΕΠ κατά 0,8% και να δημιουργήσει περισσότερες από 31 χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας στην περίοδο 2016-2025. Προβλέπεται επίσης να βοηθήσει στη μείωση του δημοσίου χρέους της Ελλάδας σε βάθος χρόνου κατά 2,3% του ΑΕΠ.

Πέρα από το άμεσο κέρδος του ελληνικού δημοσίου μέσω των χρημάτων που καταβλήθηκαν για τη συγκεκριμένη συμφωνία, υπήρχαν και πολλαπλά έμμεσα οφέλη. Όπως προαναφέρθηκε, έχουν συμφωνηθεί υποχρεωτικές επενδύσεις στον Λιμένα ύψους 350 εκ. ευρώ μέσα στα επόμενα δέκα έτη. Επίσης περαιτέρω επενδύσεις μπορεί να προκύψουν από έργα της διαχειρίστριας εταιρίας για ανάπτυξη στον Οργανισμό Λιμένα Πειραιώς αλλά και από άλλες επιχειρήσεις οι οποίες σχεδιάζουν χρησιμοποιήσουν προς όφελός τους την αναβάθμιση του Λιμένα Πειραιώς για να διευρύνουν δικιές τους επιχειρηματικές δραστηριότητες στη περιοχή γύρω από το

λιμάνι και στο Θριάσιο Πεδίο. Οι οικονομικές επιδράσεις οι οποίες αναφέρθηκαν παραπάνω δεν περιορίζονται μόνο στα άμεσα κέρδη για το ελληνικό δημόσιο και τις συναφείς επενδύσεις στον κλάδο των μεταφορών. Η αναβάθμιση των κτηριακών εγκαταστάσεων και του ανθρωπίνου δυναμικού αναμένεται να συμβάλλει στην περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη τόσο στο λιμάνι όσο και στον ευρύτερο κλάδο των μεταφορών. Είναι πιθανό, τα έμμεσα οφέλη να επεκταθούν και σε άλλους κλάδους της δευτερογενούς παραγωγής όπως σε δραστηριότητες μεταποίησης, όπως η συναρμολόγηση προϊόντων, εφόσον βελτιωθούν οι υποδομές στον ευρύτερο κλάδο μεταφορών και logistics. (Νίκος Βέττας, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών 2016)

Η διαχειρίστρια εταιρία COSCO του Λιμένα Πειραιώς σχεδιάζει να κατασκευάσει και τέταρτη αποβάθρα εμπορευματοκιβωτίων στο εμπορικό κομμάτι του λιμανιού, επεκτείνοντας τη χωρητικότητα του Λιμένα σε πάνω από 10 εκατομμύρια TEUS καθιστώντας το έτσι ισάξια ανταγωνιστικό έναντι των μεγαλύτερων λιμανιών της Βόρειας Ευρώπης. Η δημιουργία της νέας αποβάθρας θα αυξήσει τη χωρητικότητα του λιμανιού κατά 2,8 εκατομμύρια TEU και θα επεκτείνει τη συνολική επένδυση του Λιμένα κατά 224 εκατομμύρια δολάρια σε συνολικά 900 εκατομμύρια δολάρια (David Glass 2019). Ο κινέζικος κολοσσός αναβάθμισε σταδιακά και τις εγκαταστάσεις εντός του Λιμένα τόσο του εμπορικού τομέα όσο και του επιβατικού. Στόχος είναι η δημιουργία εγκαταστάσεων στα πλαίσια διεθνών προτύπων ώστε να γίνεται αποτελεσματικά η εξυπηρέτηση κάθε είδους πελάτη στο λιμάνι αλλά και οι εργαζόμενοι να είναι πιο αποτελεσματικοί.

Ο Λιμένας Πειραιώς είναι ήδη ο μεγαλύτερος χειριστής εμπορευματοκιβωτίων στην Μεσόγειο και ο έκτος μεγαλύτερος Λιμένας στην Ευρώπη κάτι που δείχνει πόσο σημαντικές ήταν οι επενδύσεις του κινέζικου κολοσσού. Η κυκλοφορία των εμπορευματοκιβωτίων το 2019 έφτασε τα 5,6 εκατομμύρια TEU σπάζοντας το φράγμα των 5 εκατομμυρίων TEU τον Νοέμβριο το οποίο είχε τεθεί από την COSCO. Ο Λιμένας εμφάνισε αύξηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος κατά 11,5% και συνολική αύξηση περίπου 700% από τη στιγμή που ανέλαβε τη διαχείριση η κινέζικη εταιρία.

Τα σχέδια για επιπλέον επενδύσεις στον Λιμένα Πειραιώς δεν σταματούν στο μόνο εμπορικό κομμάτι. Η COSCO ξεκίνησε τις εργασίες επέκτασης του επιβατικού Λιμένα με το αρχικό ύψος της επένδυσης να αγγίζει τα 120 εκατομμύρια ευρώ. Η νότια επέκταση του επιβατικού Λιμένα Πειραιά θα δημιουργήσει 2 θέσεις για πρόσδεση «νέας γενιάς» κρουαζιερόπλοιων δηλαδή με μήκος μεγαλύτερο των 280μ. Αυτή τη στιγμή, ο διαθέσιμος χώρος κρουαζιέρας του Λιμένα Πειραιώς, επί συνόλου έντεκα θέσεων, έχει μόνο μια θέση που καλύπτει τις απαιτήσεις τέτοιων πλοίων. Το συγκεκριμένο έργο θα ενισχύσει ιδιαίτερα την δυνατότητα του Λιμένα Πειραιώς να υποδέχεται μεγάλα κρουαζιερόπλοια νέας γενιάς αφού τώρα υπάρχει μόνο μία τέτοια θέση διαθέσιμη και συνεπάγεται την ενίσχυση της homeporting κρουαζιέρας δηλαδή

να γίνεται από το λιμάνι του Πειραιά η εκκίνηση και ο τερματισμός των ταξιδιών κρουαζιέρας, το οποίο όπως αντιλαμβανόμαστε θα υπάρξει και εισροή περισσότερων εσόδων για την τοπική οικονομία αλλά και την οικονομία του Λιμένα. (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς 2020)

Εκτός της επένδυσης στον Λιμένα Πειραιώς, η COSCO μέσω της θυγατρικής της, Ocean Rail Logistics πρόσφατα εξαγόρασε την PEARL Ltd (Piraeus Europe Asia Rail Logistics) η οποία είναι μία ιδιωτική επιχείρηση η οποία προσφέρει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του Πειραιά στην Κεντρική Ευρώπη και τα Βαλκάνια. Η PEARL σε συνεργασία με τους παρόχους σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών μεταφοράς παρέχει ιδανικές λύσεις τόσο για αμιγή όσο και για μικτά φορτία σε βέλτιστους χρόνους μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου που ενώνει την Ελλάδα με την Ευρώπη (PEARL Greece 2020).

Αυτή η εξαγορά αποτελεί στρατηγική επένδυση για την COSCO ώστε να εισέλθει στο χώρο της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων προς την Ευρώπη μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου. Αυτό σημαίνει για τον κινέζικο κολοσσό πως πλέον θα είναι σε θέση να ελέγξει τη μεταφορά των αγαθών μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου, μόλις θα φτάνουν στο λιμάνι του Πειραιά. Εδώ πρέπει να σημειωθεί πως η PEARL είχε γίνει στα τέλη του 2018 η τρίτη (3^η) ιδιωτική σιδηροδρομική εταιρεία μεταφορών που χρησιμοποιούσε το δίκτυο του ΟΣΕ για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών μέσω σιδηροδρόμου. Οι άλλες δύο ήταν η TRAINOSSE και η Rail Cargo Logistics Goldair. Από την άφιξη της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά η PEARL ανέπτυξε πολύ καλές σχέσεις με την διαχειρίστρια εταιρία του Λιμένα Πειραιώς την COSCO και ανέλαβε να εκτελεί χρέη μεσάζοντα για την διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων της κινέζικης εταιρίας, δημιουργώντας συνεργασίες με την TRAINOSSE και με τα σιδηροδρομικά δίκτυα των γειτονικών χωρών της Ελλάδας. (Pro News 2020)

4.7 Συνεχής ανάπτυξη στον Λιμένα και Ερευνητικό κομμάτι.

Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στο σταυροδρόμι που συνδέει τη Μεσόγειο με την υπόλοιπη Ευρώπη και λόγω της γεωγραφικής του θέσης, επιτρέπει στα μεγάλα πλοία να έχουν πρόσβαση χωρίς σημαντική απόκλιση από τις εμπορικές οδούς της Άπω Ανατολής. Διαθέτει μια πολύπλοκη και μοναδική ποικιλία λιμενικών δραστηριοτήτων, μεταξύ των οποίων είναι: η κρουαζιέρα, η ακτοπλοΐα (είναι το μεγαλύτερο λιμάνι επιβατών στην Ευρώπη), η εξυπηρέτηση όλων των τύπων φορτίων, οι επισκευές πλοίων, καθώς και η ζώνη ελεύθερων τελωνειακών ελέγχων τύπου I, που λειτουργούν βάσει της ισχύουσας φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας στην περιοχή. Το νέο επενδυτικό σχέδιο του Λιμένα Πειραιώς το οποίο περιλαμβάνει την κατασκευή τέταρτου προβλήτα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και τον νέο προβλήτα για κρουαζιερόπλοια με καταστήματα χωρίς δασμούς (Duty Free Shops) έρχεται να προσδώσει επιπλέον αξία στο λιμάνι αλλά και στην εθνική οικονομία.

Σε συνέχεια των μελλοντικών σχεδίων και στόχων της Διοίκησης του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς αλλά και της συνολικής εικόνας που επικρατεί, πραγματοποιήθηκε ποιοτική έρευνα μέσω τηλεφωνικής συνέντευξης και για την ολοκλήρωσή της συνετέλεσε ο κύριος Νεκτάριος Δεμενόπουλος, Διευθυντής του τμήματος Δημοσίων Σχέσεων και Στρατηγικού Σχεδιασμού του ΟΛΠ.

A. Το όραμα της διαχειρίστριας εταιρίας COSCO για τον ΟΛΠ διαμορφώνεται σε 4 άξονες στους οποίους έχουν ληφθεί υπόψη οι πολύ θετικές προοπτικές που διαμορφώθηκαν από την εγκατάσταση και δραστηριοποίηση του ομίλου στο λιμάνι.

1. Ηγετική θέση για την homeport κρουαζιέρα στη Μεσόγειο: Προσέλκυση πρόσθετων 580.000 επιβατών της homeport κρουαζιέρας (ως λιμάνι εκκίνησης) από τους οποίους στόχος είναι οι 100.000 να προέρχονται από την Κίνα, με σκοπό να δημιουργηθεί σημαντικό όφελος στην τοπική και εθνική οικονομία. Θα γίνουν οι απαραίτητες υποστηρικτικές επενδύσεις που θα αφορούν στην αναβάθμιση της ξενοδοχειακής υποδομής, σε εμπορικές και άλλες δραστηριότητες.

2. Κόμβος ναυπηγοεπισκευής στην Ανατολική Μεσόγειο: Εγκατάσταση νέας Πλωτής Δεξαμενής και αναβίωση της δραστηριότητας της Ναυπηγοεπισκευής μέσω της προσέλκυσης 350-450 πλοίων ανά έτος ως αποτέλεσμα της καλύτερης τιμολόγησης των υπηρεσιών, αυξημένης αξιοπιστίας και αποτελεσματικής εξυπηρέτησης.

3. Νότια πύλη για το εμπόριο μεταξύ Ευρώπης και Ανατολής: Επέκταση των δραστηριοτήτων του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων μέσω της χερσαίας διασύνδεσής του με διαμετακομιστικά κέντρα (με τρένα), προσέλκυση νέων πελατών για τον κλάδο των οχηματαγωγών (Ro-Ro) και επέκταση των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας με την κατασκευή νέων σύγχρονων αποθηκευτικών χώρων.

4. Πύλη για την μεταφορά επιβατών σε όλη την Ελλάδα: Διατήρηση του υπάρχοντος επιπέδου δραστηριότητας και αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, μέσω στοχευμένων επενδύσεων (π.χ. πάρκινγκ, εκβάθυνση λιμένα, ανάπτυξη εμπορικής δραστηριότητας).

B. Η ανάπτυξη του Λιμένα Πειραιά συμβάλλει ποικιλοτρόπως στην εθνική οικονομία. Ένας από αυτούς είναι και η συμβολή του στο ΑΕΠ. Σύμφωνα με τους υπεύθυνους του ΟΛΠ, το λιμάνι συμβάλλει περίπου στο 36% του ΑΕΠ της χώρας με την εξαγωγή υπηρεσιών (Ναυτιλίας και τουρισμού). Για το 2020 ανοδικά αναμένεται να κυμανθεί αυτός ο δείκτης με επιπλέον 5-6% από το 2019.

C. Η ανάπτυξη του νέου προβλήτα κρουαζιερόπλοιων αναμένεται να αυξήσει την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά. Ειδικότερα, για το έτος 2019 σε σχέση με το 2018 υπήρξε μία αύξηση της τάξεως του 14,2%. Είναι σίγουρο πως μία τέτοια επένδυση αναμένεται να συμβάλλει σε πολύ μεγάλο βαθμό και

να αυξήσει κατά πολλές ποσοστιαίες μονάδες το προηγούμενο ποσοστό αλλά επειδή η τουριστική βιομηχανία εξαρτάται από πολλούς παράγοντες και είναι ευμετάβλητη, το ποσοστό αυτό είναι δύσκολο να εκτιμηθεί ως την ολοκλήρωση του έργου.

- D. Τα εμπόδια για την επέκταση και δημιουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης τα τελευταία χρόνια και στη δημιουργία ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στο Λιμάνι του Πειραιά ήταν αρκετά. Αφενός η έλλειψη τεχνογνωσίας και ανανέωσης των υποδομών καθώς και η απώλεια ανταγωνιστικότητας σε σχέση με γειτονικές χώρες δεν επέτρεψε στον κλάδο να διατηρήσει ηγετικό ρόλο στην περιοχή αφετέρου οι λάθος χειρισμοί της Διοίκησης του Λιμένα προ COSCO δεν επέτρεψαν την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος της ναυπηγοεπισκευής να πραγματοποιείται σε χώρες όπως η Τουρκία και η Βουλγαρία που εμφανίζονται να προσφέρουν μικρότερο κόστος χωρίς όμως να διαθέτουν καλύτερη τεχνογνωσία από τις εταιρείες του κλάδου στον Πειραιά. Η αγορά και η ενεργοποίηση της νέας πλωτής δεξαμενής που αγοράστηκε από τον ΟΛΠ και τέθηκε σε λειτουργία στο πρώτο τρίμηνο του 2018, σε συνδυασμό με τα έργα αναβάθμισης των λοιπών υποδομών στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη τα οποία εκτιμάται να ξεκινήσουν εντός του 2020 θα συνδράμουν στην προσπάθεια προσέλκυσης νέων πελατών αυτού του κλάδου κάτι το οποίο ήδη καταγράφεται θετικό.
- E. Η συνολική κερδοφορία του ΟΛΠ για το 2019 ήταν 35,4 εκατ. έναντι € 27,9 εκατ. της χρήσης 2018 καταγράφοντας αύξηση 27%. Το ποσό που αναμένεται να καταβάλλει ο ΟΛΠ στο ελληνικό δημόσιο ως αντάλλαγμα παραχώρησης αναμένεται να αγγίξει τα € 5,4 εκατ. για τη χρήση 2019 έναντι € 4,8 εκατ. το 2018. Όσο για το 2020 δεν μπορεί να γίνει κάποια πρόβλεψη αφού η πανδημία έπληξε σοβαρά την εφοδιαστική αλυσίδα, όμως σίγουρα εκτιμάται να είναι αρκετά μειωμένο.
- F. Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) αποτελεί ένα από τα δυνατά χαρτιά του Λιμένα. Για το έτος 2019 συνολικά και οι τρεις προβλήτες του ΣΕΜΠΟ πέτυχαν νέο ρεκόρ διακίνησης containers εξυπηρετώντας 5,65 εκατ. TEU έναντι 5 εκατομμυρίων για το 2018, φέρνοντας τον Πειραιά στην πρώτη θέση στη Μεσόγειο. Για το 2020 δεν μπορεί να προβλεφθεί κάτι. Αυτό συμβαίνει λόγω ότι ο κορονοϊός άλλαξε τα δεδομένα στη παγκόσμια αγορά και η κόντρα μεταξύ Κίνας και ΗΠΑ δεν έχει κοπάσει ακόμη.
- G. Ο IMO έδωσε οδηγίες στις ναυτιλιακές εταιρίες ότι από την 01/01/2020 θα πρέπει να αντικαταστήσουν τα υψηλά σε Θείο καύσιμα, με άλλα τα οποία είναι χαμηλής περιεκτικότητας ή να εγκαταστήσουν scrubbers (Αποθειωτές) ή να χρησιμοποιούν φυσικό αέριο. Αυτό δημιουργεί αρκετή πίεση τόσο στις ναυτιλιακές όσο και στον Λιμένα ο οποίος έχει σαν στόχο να γίνει κέντρο ανεφοδιασμού στη Μεσόγειο. Ένα από τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του Πειραιά είναι η υψηλής ποσότητας αγορά σε πολύ προνομιακές τιμές

ναυτιλιακού καυσίμου. Ο Λιμένας Πειραιώς σε συνεργασία με τους φορείς πώλησης και διανομής φυσικού αερίου έχει ξεκινήσει την μελέτη και την εφαρμογή ικανών λύσεων και υποδομών ώστε τα πλοία στο λιμάνι να έχουν τη δυνατότητα να τροφοδοτηθούν με φυσικό αέριο. Με αυτό τον τρόπο το λιμάνι στοχεύει στην διατήρηση του ανταγωνιστικού της πλεονεκτήματος καθώς και στη συμμόρφωση με τις κανονιστικές επιταγές των Ευρωπαϊκών Οδηγιών.

- Η. Στο πλαίσιο των περιβαλλοντικών προτύπων, ο Λιμένας Πειραιώς κατανοεί ότι η κατανάλωση πόρων πρέπει να πραγματοποιείται με αποτελεσματικό τρόπο σε ολόκληρο τον λιμενικό τομέα. Το 2016 ξεκίνησε τη λειτουργία του ο πρώτος φωτοβολταϊκός σταθμός για μείωση της ανάγκης για ηλεκτρική ενέργεια από το δίκτυο της ΔΕΗ. Σε όρους οικιακών αποβλήτων για το έτος 2019 υπήρξε μία μικρή αναμενόμενη αύξηση (1086 τόνοι) σε σχέση με το 2018 (988 τόνοι) από την αύξηση της κίνησης του Λιμένα. Σχετικά με την ρύπανση θορύβου στις μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν, έδειξαν πως η ηχορύπανση παρέμεινε κυρίως σταθερή και μειώθηκε ελάχιστα σε σχέση με το 2018 και αυτό έχει να κάνει κυρίως με την αλλαγή των φθαρμένων ηχοπετασμάτων στο λιμάνι. Τέλος η ατμοσφαιρική ρύπανση παρέμεινε σταθερή το 2019 βάση μετρήσεων με κάποιες υπερβάσεις κάποιες ώρες την ημέρα αναλόγως την περίοδο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Την τελευταία δεκαετία, στις οικονομίες παγκοσμίως έχουν συμβεί πολλαπλές αλλαγές και υποβλήθηκαν σε αρκετές δοκιμασίες. Φυσικά η αιτία όλων των προηγούμενων ήταν η παγκόσμια οικονομική κρίση η οποία επηρέασε επίσης και την πορεία πολλών κλάδων. Στην Ελλάδα, ένας από τους τομείς ο οποίος από πάντα ήταν στυλοβάτης της ελληνικής οικονομίας και είχε εξαιρετικά ετήσια και μακροχρόνια αποτελέσματα ήταν εκείνος της Ναυτιλίας. Οι σωστές στρατηγικές αποφάσεις και η πείρα των Ελλήνων εφοπλιστών δημιουργούν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι της υπόλοιπης αγοράς του κλάδου. Η Ελλάδα όντας ένα ναυτικό κράτος από την αρχή των χρόνων της, κατέχει διάφορα φυσικά πλεονεκτήματα, τα οποία έχουν βοηθήσει στην ανέλιξη της ως ναυτιλιακή μητρόπολη του σύγχρονου ναυτιλιακού κόσμου.

Στη σύγχρονη εποχή στην οποία ζούμε, η πολυπλοκότητα που υπάρχει στον παγκόσμιο εφοδιαστικό κλάδο εμπορευμάτων λόγω ότι εμπλέκονται πολλές επιχειρήσεις οι οποίες επηρεάζουν το τελικό αποτέλεσμα, είναι εξαιρετικά μεγάλη. Ο τομέας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας έδωσε πολλαπλές δυνατότητες στην ελληνική ναυτιλία με νέες τεχνολογίες και γνώσεις όπως το ίδιο έκανε και στις χερσαίες μεταφορές. Είναι σημαντικό να σημειωθεί πως και ο τομέας της Εφοδιαστικής μέσα στη κρίση ήταν στυλοβάτης της ενίσχυσης της ελληνικής οικονομίας και σε συνδυασμό με τις ακριβείς αποφάσεις της κυβέρνησης και των στελεχών του κλάδου αυτή τη στιγμή ο κλάδος αυτός είναι από τους λίγους στην Ελλάδα ο οποίος ανέκαμψε αρκετά γρήγορα μετά την οικονομική κρίση.

Μετά από σχεδόν μία δεκαετία σκληρής οικονομικής ύφεσης, οι Έλληνες εφοπλιστές χάρη στις σωστά αξιολογημένες επενδυτικές και στρατηγικές κινήσεις και στη πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις από διάφορους επενδυτές ή πρόσβαση σε ιδία κεφάλαια που βρίσκονταν στον λογαριασμό των πλοιοκτητών σαν μαξιλάρι ασφαλείας και χρησιμοποιήθηκαν για την ανάκαμψη από την οικονομική ύφεση, ήταν οι κυριότεροι λόγοι οι οποίοι βοήθησαν τους Έλληνες πλοιοκτήτες να αντέξουν και να εξέλθουν πιο δυνατοί από τη κρίση. Βέβαια, δεν ήταν όλοι αρκετά δυνατοί και ευέλικτοι για να αντέξουν. Υπήρχαν και αρκετές θυσίες. Πολλές από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες οι οποίες ήταν πιο πολύ οικογενειακές με μικρό αριθμό πλοίων, είτε έκλεισαν είτε απορροφήθηκαν από μεγαλύτερες του κλάδου. Το φαινόμενο αυτό της απορρόφησης μπορεί να γίνει και πιο ορατό όταν το 2018 αυξήθηκε ο αριθμός των ναυτιλιακών με περισσότερα από 25 πλοία. Εννοείται πως αυτή η αύξηση δεν ήταν μόνο από απορροφήσεις ή από αγορά πλοίων από άλλες εταιρίες οι οποίες έκλεισαν αλλά και από στρατηγικές επενδύσεις είτε σε νεότευκτα είτε σε αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Όπως έχει αναλυθεί εκτενώς στην παρούσα εργασία, η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας, κάθε άλλο παρά σημαντική είναι. Μακροχρόνια

βάσει υπολογισμών που έχουν γίνει το μερίδιο που αντιστοιχεί στην Ναυτιλία από το συνολικό ποσοστό του ΑΕΠ της Ελλάδας εκτιμάται να υπερβαίνει το 7% ενώ αυτή τη στιγμή ο κλάδος απασχολεί 190 χιλιάδες άτομα είτε σε γραφείο είτε σε πλοίο.

Σχετικά με παλαιότερα, ο τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης έχει γίνει πολύ πιο οικονομικός και σαν υπηρεσία αποδοτικός. Η Εφοδιαστική αλυσίδα συνέβαλλε αρκετά σε αυτό αφού με την είσοδο της στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπόρεσαν να ανταπεξέλθουν πιο εύκολα στις προκλήσεις κάθε περιόδου. Στόχος της είναι η διατήρηση και η βελτίωση της ποιότητας της υπηρεσίας που προσφέρεται αλλά και η διατήρηση της ασφάλειας των εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά πάντα με οδηγό την ικανοποίηση των πελατών και η μείωση του μεταφορικού κόστους.

Κατά τη διάρκεια συγγραφής της παρούσας πτυχιακής εργασίας, διενεργήθηκε και μία μελέτη περίπτωσης για τον Λιμένα Πειραιώς σχετικά με τη λειτουργία του Λιμένα (Εμπορικού και Ακτοπλοϊκού τομέα και τομέα Κρουαζιερόπλοιων) αλλά και για το τμήμα Εφοδιαστικής του Λιμένα Πειραιώς. Σαν συμπέρασμα εδώ βρέθηκε πως λειτουργεί ένα ολοκληρωμένο και πλήρως επανδρωμένο κομμάτι εφοδιαστικής αλυσίδας και είναι υπεύθυνο για την τήρηση των διεθνών προτύπων και την ικανοποίηση των απαιτήσεων που θέτονται από τους πελάτες. Για τον Λιμένα επίσης πραγματοποιήθηκε ποιοτική ερευνητική ανάλυση με τη μέθοδο της συνέντευξης σχετικά με την μέχρι τώρα πορεία του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς αλλά και τους στόχους που έχει θέσει. Τα συμπεράσματα της έρευνας ήταν ποικίλα και ενδιαφέροντα. Το συμπέρασμα που μπορεί να εξαχθεί από τη συνέντευξη είναι πως η άφιξη της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά ήταν λυτρωτική αφού έδωσε στον Λιμένα μία νέα ζωή οδηγώντας τον τώρα να βρίσκεται στις πρώτες θέσεις των Ευρωπαϊκών Λιμένων. Φυσικά, δεν μπορεί να γίνει ακριβής πρόβλεψη της αγοράς και της κίνησης που θα έχει ο Λιμένας στο μέλλον αλλά σίγουρα χάρη στις δεσμεύσεις της COSCO και τη σωστή στρατηγική της προβλέπεται περαιτέρω ανάπτυξη σε όλους τους τομείς και αύξηση της συνολικής ετήσιας κίνησης του Λιμένα.

Συμπερασματικά, η Ελληνική Ναυτιλία και ο γενικότερος κλάδος των μεταφορών άντεξαν πολλές κακουχίες λόγω της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης αλλά κατάφεραν να ανακάμψουν ενώ υπάρχουν περιθώρια για ανάπτυξη τα οποία μάλιστα είναι πολύ αισιόδοξα σε σχέσεις με άλλους τομείς της αγοράς. Είναι πολύ σημαντική η συνεισφορά της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και δεν πρέπει να υποτιμηθεί. Παρόλα αυτά, είναι σημαντικό να τονιστεί πως υπάρχουν και μελλοντικές προεκτάσεις της συγκεκριμένης μελέτης. Αρχικά, δεν υπάρχουν αρκετές επιστημονικές συγγραφές που να αποδεικνύουν την ύπαρξη και τη μονιμοποίηση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στις θαλάσσιες μεταφορές. Ακόμη, επειδή στη συγκεκριμένη εργασία αναφέρονται προβλέψεις στην εθνική αλλά και παγκόσμια οικονομία για τα επόμενα χρόνια είναι σημαντικό να αναλυθεί και να εξακριβωθεί εάν αυτές οι προβλέψεις ήταν ακριβείς. Τέλος, είναι σημαντικό κάποιος να μελετήσει τον οικονομικό αντίκτυπο της περαιτέρω

ανάπτυξης του Λιμένα Πειραιώς τόσο στα δημόσια έσοδα αλλά και στον ίδιο τον οργανισμό. Επίσης αντίστοιχες μελέτες θα μπορούσαν να γίνουν και για άλλα λιμάνια όπως το υπό ανάπτυξη λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Ενδεικτικές Ερωτήσεις οι οποίες υποβλήθηκαν στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς.

- I. Ποιο είναι το όραμα της Cosco/ΟΛΠ μακροπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα;
- II. Ποια θεωρείτε πως ήταν τα εμπόδια για την επέκταση/δημιουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης τα τελευταία χρόνια και στη δημιουργία ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στο Λιμάνι του Πειραιά;
- III. Ποια ήταν η συνολική κερδοφορία του ΟΛΠ για το 2019; Και τι ποσό θα καταβάλλει στο ελληνικό δημόσιο σε φόρους; Αναμένεται και το 2020 να κινηθεί στα ίδια επίπεδα;
- IV. Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) αποτελεί ένα από τα δυνατά χαρτιά του Λιμένα. Ποια ήταν η πορεία του; Και τι αναμένεται για το 2020;
- V. Η ανάπτυξη του νέου προβλήτα κρουαζιερόπλοιων σε τι ποσοστό αναμένεται να αυξήσει την κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμάνι και τι επιπλέον έσοδα αναμένονται από αυτή την επένδυση;
- VI. Μπορεί να μειωθεί η τιμή του καύσιμου που παρέχεται στα εμπορευματικά πλοία στον Πειραιά ώστε να γίνει κέντρο ανεφοδιασμού για τη Μεσόγειο;
- VII. Στο πλαίσιο των περιβαλλοντικών προτύπων, ο Λιμένας Πειραιώς τι κάνει για αυτό; Βρίσκεται εντός των ορίων συγκριτικά με τα προηγούμενα έτη;

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Θεόδωρος Ε. Βενιάμης (2019). Ελληνική Οικονομία και Ναυτιλία 2019. Ετήσια έκθεση Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2018-2019, σελ. 4-13. https://www.ugs.gr/media/13625/eee_mail_gr.pdf

Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (2019). Ανάπτυξη των logistics με ευρωπαϊκές προδιαγραφές: Καθοριστικός παράγοντας για την εξωστρέφεια της ελληνικής παραγωγής. <https://www.sev.org.gr/vivliothiki-tekmiriosi/deltio-gia-tin-elliniki-oikonomia/anaptyxi-ton-logistics-me-evropaikes-prodiagrafes-kathoristikos-paragontas-gia-tin-exostrefeia-tis-ellinikis-paragogis-10-ianouariou-2019/> Πρόσβαση την 2^η Απριλίου 2020, 20:15.

Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς: Ιδιωτικοποίηση Λιμένα Πειραιώς. <http://www.olp.gr/el/press-releases/item/3165-oikonomikes-epidraseis-apo-tin-idiotikopoiisi-tou-organismou-limenos-peiraios-meleti-iove> Πρόσβαση την 29η Μαρτίου 2020, 11:30.

Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς: Έλεγχος Ποιότητας <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/quality-control-el> Πρόσβαση την 23η Μαρτίου 2020, 19:35.

Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς: Ακτοπλοΐα <http://www.olp.gr/el/coastal-shipping/coasting> Πρόσβαση την 18η Μαρτίου 2020, 19:15.

Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς: Στρατηγική και Όραμα Λιμένα <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/strategy-vision> Πρόσβαση την 17η Μαρτίου 2020, 12:05.

Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς: Παρουσίαση προβλητών Κρουαζιέρας. http://www.olp.gr/images/pdf/files/Presentation_Cruise_Terminal_-2017-en.pdf Πρόσβαση την 26η Μαρτίου 2020, 19:00.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Πίνακας διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών για το λιμάνι του Πειραιά. <https://www.elime.gr/images/Docs/PinakesDiakinisis/Piraeus.pdf> Πρόσβαση την 27η Μαρτίου 2020, 20:30.

Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς: Εφοδιαστική αλυσίδα στον Λιμένα <http://www.olp.gr/el/services/conventional-cargo/item/353-egkatastaseis-symvatikoy-fortioy>

Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς: Πλεονεκτήματα που προσφέρει η εφοδιαστική του Λιμένα Πειραιώς <http://www.olp.gr/el/services/conventional-cargo/item/352-drastiriotita> Πρόσβαση την 18η Μαρτίου 2020, 17:30.

Φώτης Φωτεινός (2020) Αναβαθμίζεται ο ΟΛΠ στην κρουαζιέρα. Δημιουργούνται 2 νέες θέσεις για κρουαζιερόπλοια νέας γενιάς <https://www.metaforespress.gr/naftilia/%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B2%CE%B1%CE%B8%CE%BC%CE%AF%CE%B6%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B9-%CE%BF-%CE%BF%CE%BB%CF%80-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81%CE%B1-%CE%B4/> Πρόσβαση την 27η Μαρτίου 2020, 18:00.

Θεσμικός ο ρόλος των Logistics στην Ανάπτυξη και την Οικονομία <https://www.businessnews.gr/el/epixeiriseis/logistics/thesmikos-o-rolos-ton-logistics-stin-anaptyxi-kai-tin-oikonomia.html> Πρόσβαση την 2^η Απριλίου 2020, 21:15.

Pro News (2020) «Προχωράει» ο δρόμος του μεταξιού: Η COSCO «μπαίνει» και στους ελληνικούς σιδηροδρόμους https://www.pronews.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/862213_prohoraei-o-dromos-toy-metaxioy-i-cosco-mpainei-kai-stoys?amp&fbclid=IwAR1wik3mpg-scO4HX7qegj4ucIo0anaB1-jMIWuiEiGNeJc0SJRQbHXRuvo Πρόσβαση την 3^η Απριλίου 2020, 17:10.

Γ. Πλακιωτάκης: Η ελληνική ναυτιλία σε ρότα βιώσιμης ανάπτυξης <https://m.naftemporiki.gr/story/1524773/g-plakiotakis-i-elliniki-nautilia-se-rota-biosimis-anaptuksis> Πρόσβαση την 12^η Απριλίου 2020, 20:10.

Μαντέα Ειρήνη (2019) The role of the management style in the performance of shipping companies. http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/12371/MANTEA_MND18029.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Πρόσβαση την 10^η Μαρτίου 2020, 17:10.

Γιαλός Αναστάσιος (2015)Κοστολόγηση υπηρεσιών Logistics σε μια εταιρία Third Party Logistics. http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/8661/Gialos_Anastasios.pdf?sequence=1&isAllowed=y Πρόσβαση την 7^η Απριλίου 2020, 23:10.

Piraeus Asia Rail Logistics Ltd <https://pearl-rail.com/el/pearl-rail-greece/> Πρόσβαση την 3^η Απριλίου 2020, 17:00.

United Nations Conference on Trade And Development (2019) Review of Maritime Transport 2019, pp35-45 https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
<https://www.seatrade-maritime.com/europe/cosco-plans-new-pier-expand-piraeus-capacity-over-10m-teu>

Economies and Diseconomies of Scale in Container Shipping
https://transportgeography.org/?page_id=2773 Πρόσβαση την 16η Μαρτίου 2020, 16:30.

Twenty Foot Equivalent Unit <https://www.logisticsglossary.com/term/teu/> Πρόσβαση την 4η Μαρτίου 2020, 20:30.

Deadweight tonnage <https://www.logisticsglossary.com/term/dwt/> Πρόσβαση την 4η Μαρτίου 2020, 21:30.

Organisation Paris MoU <https://www.parismou.org/about-us/organisation> Πρόσβαση την 12η Απριλίου 2020, 15:30.

Spyros E. Polykalas and Spyros Troumpetas (2013) Economic Evaluation of a Cruise Ship Dock Marine, pp.26-28.
<https://pdfs.semanticscholar.org/5610/78a47bf210b1da3ecda345d45bbcccb5720b.pdf>

International Maritime Organization (IMO)
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx> Πρόσβαση την 16η Μαρτίου 2020, 18:05.

Martin Christopher (2017) Logistics και διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας. Κεφάλαιο 1^ο σελ. 18-31, Κεφάλαιο 3^ο σελ 85-91.

Martin Stopford (2009) Maritime Economics. Κεφάλαιο 1^ο σελ. 3, Κεφάλαιο 2^ο σελ. 47-50 & 68-70, Κεφάλαιο 3^ο σελ. 93-94, Κεφάλαιο 4^ο σελ. 135-150, Κεφάλαιο 5^ο σελ. 175-213.

Bergantino, A., & Marlow, P. B. (1999). An econometric analysis of the decision to flag out. Κεφάλαιο 2^ο σελ. 157-174.

R. Dan Reid, Nada R. Sanders (2016) Διοίκηση Επιχειρησιακών Λειτουργιών. Κεφάλαιο 4^ο σελ. 141-142.