

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ

στη

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σύγχρονες τάσεις στη ναυτιλία
τακτικών γραμμών Ε/Κ και οι
επιπτώσεις στο λιμενικό ανταγωνισμό:

Η περίπτωση της λιμενικής
βιομηχανίας Ευρώπης και Ασίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2017

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παρδάλη Αγγελική (Επιβλέπουσα)
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος
- Πολέμης Διονύσιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Ευχαριστίες

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε από τον φοιτητή Τριανταφύλλου Κωνσταντίνο κατά το έτος 2017, υπό την επίβλεψη της καθηγήτριας κα. Παρδάλη Αγγελικής, την οποία και ευχαριστώ θερμά για την πολύτιμη βοήθεια και την επιστημονική υποστήριξη της καθώς και για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου και τη σύζυγό μου, οι οποίοι δεν σταμάτησαν να με στηρίζουν, καθόλη την διάρκεια της εκπόνησης της Διπλωματικής.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ	
ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	i
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	
.....ii	
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΕΙΚΟΝΩΝ ΚΑΙ	
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	vii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	
.1	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.	
ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	
Ε/Κ.....	4
1.1. Ιστορική αναδρομή –	
εξέλιξη.....	4
1.2. Οριζόντια ολοκλήρωση στη ναυτιλία τακτικών γραμμών	
εμπορευματοκιβωτίων.....	10
1.3. Κάθετη ολοκλήρωση στη ναυτιλία τακτικών γραμμών	
εμπορευματοκιβωτίων.....	21
1.4 Επιπτώσεις των τάσεων στη ναυτιλία τακτικών γραμμών	
Ε/Κ.....	25
1.4.1 Υπερβάλλουσα χωρητικότητα στην ναυτιλία τακτικών γραμμών	
Ε/Κ.....	24
1.4.2 Τρόποι αντιμετώπισης της υπερβάλλουσας χωρητικότητας	
.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.	
Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ Ε/Κ	
.....	32
2.1. Τάσεις στη σύγχρονη λιμενική	
βιομηχανία.....	32
2.2. Κέντρα μεταφόρτωσης – Σύστημα “HUB AND	
SPOKE”.....	33
2.3.Οριζόντια ολοκλήρωση στην λιμενική βιομηχανία των	
εμπορευματοκιβωτίων.....	35
2.4. Κάθετη ολοκλήρωση στην λιμενική βιομηχανία των	
εμπορευματοκιβωτίων.....	40

2.5. Επιπτώσεις στο λιμενικό ανταγωνισμό.....	43
2.5.1 Υπερεκτίμηση της χωρητικότητας των λιμένων Ε/Κ.....	44
2.5.2 Τρόποι αντιμετώπισης της υπερεκτίμησης της χωρητικότητας των λιμένων Ε/Κ...	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.

ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ Ε/Κ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ – ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	47
3.1. Τα λιμάνια διαχείρισης Ε/Κ στην Ευρώπη.....	47
3.2. Η ζήτηση στη λιμενική αγορά Ε/Κ της Ευρώπης	49
3.3. Η Προσφορά στη λιμενική αγορά Ε/Κ της Ευρώπης.....	56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.

ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ Ε/Κ ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ – ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	59
4.1. Τα λιμάνια Ε/Κ στην Κίνα.....	59
4.2. Λιμάνια διαχείρισης Ε/Κ σε λοιπές χώρες της Ασίας.....	62
4.3. Ζήτηση και προσφορά στην λιμενική αγορά Ε/Κ της Ασίας.....	70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ	83
5.1. Δείκτες συγκέντρωσης στη λιμενική αγορά της Ευρώπης.....	83
5.1.2 Ο λόγος συγκέντρωσης (CONCENTRATION RATIO 8	84
5.2 Δείκτες συγκέντρωσης στη λιμενική αγορά της Ασίας.....	88
5.2.1 Ο λόγος συγκέντρωσης (CONCENTRATION RATIO 8)	90

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	
97	
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	9
8	
ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ – ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ.....	101

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1 : Στρατηγικές συμμαχίες για τη γραμμή Far East/North Europe για το έτος 1998.....	11
Πίνακας 1.2: Στρατηγικές συμμαχίες κατά τη χρονική περίοδο 2006-2009 για τη γραμμή Far East/North Europe.....	12
Πίνακας 1.3: Οι 10 μεγαλύτεροι Μεταφορείς σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητα (σε TEUs) για τα έτη 1980-2013.....	13
Πίνακας: 1.4: Μερίδιο Αγοράς των Συμμαχιών για το 2016.....	14
Πίνακας 1.5: Παγκόσμιες Συμμαχίες και TEUs που διαχειρίζονται.....	17
Πίνακας 1.6 : Αποκλειστικά τερματικά για τις 5 μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	20
Πίνακας 1.7: Διεθνείς εταιρίες διαχείρισης τερματικών ανά μεταφορέα.....	24
Πίνακας 1.8: Αντιπαραβολή και σύγκριση της αύξησης χωρητικότητας των πλοίων Ε/Κ σε σχέση με την μεταβολή της κυκλοφορία Ε/Κ.....	25
Πίνακας 1.9:. Παγκόσμιες συμμαχίες στη ναυτιλία τακτικών γραμμών.....	29
Πίνακας 2.1: Συνεργασίες Διαχειριστών Λιμενικών Τερματικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2015.....	37
Πίνακας 2.2 : Προβλεπόμενη επέκταση της παραγωγικής ικανότητας από επιλεγμένους διαχειριστές τερματικών σταθμών ως το έτος 2019.....	38
Πίνακας 2.3: Μερίδια αγοράς κύριων Παγκόσμιων Διαχειριστών Τερματικών το 2016	39
Πίνακας 3.1: Τα κυριότερα λιμάνια Ε/Κ της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα έτη 2006-2015.....	47
Πίνακας 3.2: Κίνηση Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ στην Ε.Ε. για το 2006-2015 (σε TEUS).....	48
Πίνακας 3.3: Λιμάνια Διαχείρισης Ε/Κ της Ε.Ε. με κίνηση άνω των 1.000.000 TEUs για τα έτη 2006 -2015.....	52
Πίνακας 3.4: την κατάταξη των 15 καλύτερων λιμανιών στην Ε.Ε. βάσει του όγκου σε TEU που διαχειρίστηκαν το 2016.....	54
Πίνακας 4.1: Λιμάνια Διαχείρισης Ε/Κ (1000 TEU) της Κίνας με κίνηση άνω των 1.000.000 TEUs για τα έτη 2006, και 2010 -2015.....	61

Πίνακας 4.2: Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ασίας ανά χώρα (Δείγμα).....	64
Πίνακας 4.3: Κυριότερα Λιμάνια Διαχείρισης Ε/Κ κρατών Αν.Ασίας για τα έτη 2011-2015 (1000 TEU).....	65
Πίνακας 4.4: Κυριότερα Λιμάνια Διαχείρισης Ε/Κ κρατών ΝΑ Ασίας για τα έτη 2011-2015 (1000 TEU).....	67
Πίνακας 4.5: Κίνηση Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ στην Ασία για το 2006-2015 (σε TEUS).....	68
Πίνακας 4.6: Προσεγγίσεις πλοίων (ανά κατηγορία) σε λιμάνια για το 2015.....	69
Πίνακας 4.7: Ροές φορτίων Ε/Κ σε σημαντικές θαλάσσιες οδούς Ανατολής-Δύσης, για τα έτη 2014-2015 (εκατομ. TEU).....	74
Πίνακας 4.8: Τα 20 κορυφαία τερματικά εμπορευματοκιβωτίων και η διακίνηση τους, 2013, 2014 και 2015 (σε χιλιάδες TEU).....	74
Πίνακας 4.9: Ποσοστό βελτίωσης παραγωγικότητας των προβλητών εμπορευματοκιβωτίων, επιλεγμένες αναπτυσσόμενες χώρες, 2015.....	75
Πίνακας 4.10: Τα κορυφαία λιμάνια του κόσμου με βάση την παραγωγικότητα, το 2014 (η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ανά πλοίο, ανά ώρα για όλα τα μεγέθη των πλοίων και η αύξηση του ποσοστού.....	77
Πίνακας 4.11: Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων των λιμένων της Ασίας ανά χώρα, για τα έτη 2011 - 2015 (σε εκατ. TEU).....	78
Πίνακας 4.12: Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων των λιμένων της Ασίας ανά χώρα, για τα έτη 2011 - 2015 (σε εκατ. TEU).....	80
Πίνακας 4.13: Παραγωγικότητα ανά προβλήτα των πρώτων σε παγκόσμιο επίπεδο port operators, το 2014 (κινήσεις εμπορευματοκιβωτίων ανά πλοίο /ανά ώρα σε όλα τα μεγέθη πλοίων).....	81
Πίνακας 5.1: Λόγος συγκέντρωσης των 8 μεγαλύτερων λιμανιών της ΕΕ σε όρους κίνησης (TEUs) για τα έτη 2006, 2009, 2012 & 2015.....	85
Πίνακας 5.2: Δείκτης Herfindal- Hirschman Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ Ευρώπης για τα έτη 2006-2015.....	89
Πίνακας 5.3: Λόγος συγκέντρωσης των 8 μεγαλύτερων λιμανιών της Ασίας σε όρους κίνησης (TEUs) για τα έτη 2006, 2009, 2012 & 2015.....	90
Πίνακας 5.4: Μερίδια αγοράς 2006-2015 που αποτέλεσαν τη βάση υπολογισμού των Concentration Ratio 8	93
Πίνακας 5.5: Δείκτης Herfindal-Hirschman Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ Ασίας για τα έτη 2006-2015.....	94

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1.1: Παγκόσμιο Εμπόριο Εμπορευματοκιβωτίων (σε εκατομμύρια TEUs) για τα έτη 1980-2015.....	5
Διάγραμμα 1.2: Εξέλιξη στη χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	8
Διάγραμμα 1.4: Παγκόσμιες Συμμαχίες 2016.....	14
Διάγραμμα 1.5.: Οι 3 νέες συμμαχίες εταιρειών Ε/Κ, όπως διαμορφώνονται από Απρίλιο 2017.....	19
Διάγραμμα 1.6. Κατανομή των είκοσι μεγαλύτερων εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βάσει χωρητικότητας του στόλου (2017).....	20
Διάγραμμα 3.1: Κίνηση Εμπορευματοκιβωτίων ανά γραμμή εμπορίου για το 2015 (σε TEUS).....	50
Διάγραμμα 3.2: Κίνηση στα 4 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης για το 2006 (σε TEUS).....	53
Διάγραμμα 3.3: Κίνηση στα 4 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης για το 2015 (σε TEUS).....	53
Διάγραμμα 3.4: Τα επτά λιμάνια της Ευρώπης με τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή για το διάστημα 2007-2015 (σε TEUS).....	55
Διάγραμμα 4.1. Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Κίνας.....	60
Διάγραμμα 4.2: Κίνηση στα 4 μεγαλύτερα λιμάνια της Κίνας για το 2015 (σε TEUS).....	64
Διάγραμμα 4.3. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα κυριότερα και μεγαλύτερα λιμάνια της Ασίας – Ευρώπης – Αμερικής (σύγκριση 2006- 2015).....	69
Διάγραμμα 4.4. Η κύρια εμπορική διαδρομή Ανατολής- Δύσης.....	71
Διάγραμμα 5.1: Λόγος Συγκέντρωσης των 8 Μεγαλύτερων Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα έτη 2006-2015.....	88
Διάγραμμα 5.2: Δείκτης Herfindal-Hirschman Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα έτη 2006-2015.....	90
Διάγραμμα 5.3: Λόγος Συγκέντρωσης C.R. 8 των λιμένων διαχείρισης Ε/Κ της Ασίας για την περίοδο 2006-2015.....	93
Διάγραμμα 5.4: Δείκτης Herfindal-Hirschman Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ Ασίας για τα έτη 2006/2015.....	95

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη παρούσα εργασία, έπειτα από ενδελεχή επισκόπηση της βιβλιογραφίας, αναλύονται οι τάσεις και οι εξελίξεις που συντελέστηκαν τα τελευταία χρόνια, ιδίως την περίοδο 2006 -2016, στη ναυτιλιακή αγορά τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μέσω της πραγματοποίησης οριζόντιων και κάθετων ολοκληρώσεων.

Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι αλλαγές και οι εξελίξεις στη δομή και στη μορφή της λιμενικής βιομηχανίας των τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων των μέσω οριζόντιων και κάθετων ολοκληρώσεων. Κατόπιν των ανωτέρω γίνεται αναφορά στον αντίκτυπο που είχαν οι προαναφερθείσες εξελίξεις στην ζήτηση και στην προσφορά της λιμενικής αγοράς τόσο σε λιμάνια Ε/Κ της Ευρώπης όσο και της Ασίας με επίκεντρο τον ανταγωνισμό.

Εν συνεχεία, η συλλογή των δεδομένων ήταν καίρια για την μελέτη του βαθμού του ανταγωνισμού στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ασίας. Για τον σκοπό αυτό υπολογίστηκαν οι παρακάτω δείκτες συγκέντρωσης: α) Δείκτης των Μεριδίων Αγοράς, β) ο Λόγος συγκέντρωσης (Concentration Ratio), γ) ο Δείκτης Herfindal-Hirschman.

Τέλος, το συμπέρασμα που εξάγεται είναι να συγκεντρώνεται περίπου το 50% της συνολικής παγκόσμιας διακίνησης TEUs στα λιμάνια της Ασίας σε σχέση με της Ευρώπης. Στην λιμενική βιομηχανία και για την περίοδο 2006-2015 έχουμε μέτρια συγκέντρωση της αγοράς με τάσεις συνεχούς μείωσης. Μέσω των δεικτών συγκέντρωσης CR8, HHI. Τέλος, το συμπέρασμα που εξάγεται είναι πως η αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρουσιάζεται συγκεντρωμένη με βορειότερα λιμάνια να καταγράφουν την υψηλότερη συγκέντρωση.

Λέξεις Κλειδιά: Λιμάνια Ευρωπαϊκής Ένωσης - Ασίας, Ζήτηση, Προσφορά, Οριζόντιες/Κάθετες Ολοκληρώσεις, Δείκτες Συγκέντρωσης

SUMMARY

In this thesis, following a thorough review of bibliography, the trend and the evolution that took place within the last decades in the liner shipping industry are analyzed, especially during the period 2006 – 2015, as well as in the port industry that handling containers, i.e. the development of multimodal transport and logistics, of hubs and the occurrence of horizontal and vertical integration.

Next, changes and developments in the structure and form of the port industry's liner shipping are presented through horizontal and vertical integration. In the light of the above, reference is made to the impact of the aforementioned developments on the demand and supply to European ports and in Asian also, with a focus on competition.

The collection of data was crucial for the study of the competition level in European Union's ports. For this aim are calculated the below concentration indexes: a) Index of Market Shares, b) Concentration Ratio, c) Herfindal-Hirschman index.

Finally, the conclusion drawn is that a percentage of 50% approximately of the total worldwide traffic of TEUs is concentrated in the ports of Asia than in Europe. In the port industry and for the period 2006-2015, we have moderate concentration of the market with downward trends. Through the CR8, HHI concentration indexes the conclusion is that the European Union market is concentrated with northern ports to record the highest concentration.

Key words : ports in Europe-Asia, demand, supply, horizontal and vertical integration, Concentration Indexes

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος της μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων έχει αλλάξει δραματικά. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το σημαντικότερο και μεγαλύτερο κομμάτι της αλυσίδας των παγκόσμιων μεταφορών όλων των ειδών φορτίου. Η ανάπτυξη τους είναι ισχυρά συνδεδεμένη και άμεσα εξαρτώμενη με το παγκόσμιο εμπόριο. Οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών διευκολύνουν την εξάπλωση του διεθνούς εμπορίου καθώς συμβάλλουν στη μεταφορά γενικών φορτίων από το ένα μέρος στο άλλο. Οι εταιρείες συνάπτουν συμβάσεις συνεργασίας, τη μορφή των οποίων διαμορφώνουν κι αναδιαμορφώνουν κάθε φορά, όπως μαρτυρούν οι συχνές ανακοινώσεις περί συνεργασίας των εταιρειών σε νέα δίκτυα και νέες υπηρεσιακές διαδρομές. Παράλληλα, η παγκόσμια παραγωγή αυξήθηκε με τα κέντρα παραγωγής να μεταφέρονται σε υπεράκτιες ζώνες χαμηλού κόστους, όπως η Κίνα, η Ν.Α. Ασία, η Ινδία, και η Ανατολική Ευρώπη. Αυτή τη μεταφορά ακολούθησαν και οι διεθνείς εμπορικοί δρόμοι.

ΣΤΟΧΟΣ

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι παρουσίαση των εξελίξεων στην αγορά τακτικών γραμμών καθώς και το πως επηρεάστηκε τόσο η λιμενική αγορά εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην Ασία καθώς και η διερεύνηση του βαθμού και του επιπέδου ανταγωνισμού στην λιμενική βιομηχανία διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων για τη χρονική περίοδο 2006-2016 σε αυτές τις αγορές. Αρχικά διερευνήθηκαν οι επιπτώσεις στον λιμενικό ανταγωνισμό κατόπιν των εξελίξεων στη ναυτιλία τακτικών γραμμών Ε/Κ την τελευταία 10ετία, αλλά και των επιδράσεων συνολικά στην λιμενική αγορά εμπορευματοκιβωτίων τόσο στα μεγάλα λιμάνια Ασίας όσο και της Ευρώπης. Σκοπός της παρούσας εργασίας καθίσταται η διερεύνηση και ανάδειξη του επιπέδου συγκέντρωσης στη λιμενική βιομηχανία διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Ευρώπης και της Ασίας στη χρονική περίοδο 2006-2016 με την εφαρμογή δεικτών συγκέντρωσης στα λιμάνια με το μεγαλύτερο όγκο διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων για το 2015-2016.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η εργασία επικεντρώνεται κυρίως στην βιβλιογραφική ανασκόπηση διεθνούς και εγχώριας βιβλιογραφίας καθώς και στη συλλογή στατιστικών στοιχείων από διαφορετικές πηγές και στην ανάλυση αυτών. Αναλυτικότερα η συλλογή των δεδομένων αφορούσε την κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων (σε TEU) για τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ασίας.

Σε αυτή επισημαίνεται η εξέλιξη της liner ναυτιλίας και ο ρόλος του σύγχρονου λιμανιού μέσα σε αυτή. Με κέντρο αναφοράς αυτή τη ζήτηση συναντά κανείς στη διεθνή βιβλιογραφία συγκρίσεις διάφορων λιμανιών, αλλά και τους παράγοντες που καθορίζουν την επιλογή των λιμανιών, δηλαδή τη λιμενική ζήτηση. Επισημαίνονται και οι επενδύσεις που έχουν κάνει τα μεγάλα ευρωπαϊκά και ασιατικά λιμάνια, οι συγχωνεύσεις και συμπράξεις μεγάλων μεταφορέων και εταιρειών διαχείρισης E/K, προκειμένου να ανταποκριθούν σε αυτό τον ρόλο. Τα λιμάνια που επιλέχθηκαν βρίσκονται στα 100 μεγαλύτερα παγκοσμίως και εξετάζονται συγκεντρωτικά αποκλείοντας παράλληλα εκείνα τα οποία έχουν κίνηση κάτω από 1 εκ. TEU ετησίως. Οι δείκτες που τελικά χρησιμοποιήθηκαν για την ανάλυση και επεξεργασία των δεδομένων ήταν: α) ο Δείκτης Μεριδίων Αγοράς, β) ο Λόγος Συγκέντρωσης (Concentration Ratio), γ) ο Δείκτης Herfindal- Hirschman .

ΔΟΜΗ

Το **Κεφάλαιο 1ο: «Εξελίξεις στη ναυτιλία τακτικών γραμμών μεταφοράς E/K»** αναφέρεται στις εξελίξεις που αφορούν τα E/K και στο γιγαντισμό αυτών (π.χ. μέγεθος, τεχνολογία TRIPLE E πλοία κ.α.), μέσω ιστορικής αναδρομής, στις συμφωνίες, συγχωνεύσεις και εξαγορές που προέβησαν οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλιακή αγορά των τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μέσω οριζόντιων ολοκληρώσεων καθώς και σε ενέργειες των εταιρειών που συντελούν στη κάθετη ολοκλήρωση της ναυτιλιακής αγοράς των τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Το **Κεφάλαιο 2ο: «Η εξέλιξη της λιμενικής βιομηχανίας διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων»** εδώ γίνεται αναφορά στη νέα θέση των λιμένων στο συνεχώς αυξανόμενο ανταγωνιστικό λιμενικό περιβάλλον και στις αλλαγές/εξελίξεις οι οποίες έλαβαν χώρα κατόπιν της παγκοσμιοποίησης, της δημιουργίας πολυεθνικών επιχειρήσεων καθώς και της ευρείας χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων (μέσω οριζόντιας ολοκλήρωσης στη λιμενική βιομηχανία) που οδήγησε αναπόφευκτα και στην κάθετη ολοκλήρωση της λιμενικής βιομηχανίας των τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ήτοι οι διαχειριστές E/K στράφηκαν σε συνεργασίες ή/και στην εξαγορά χερσαίων τερματικών, αποθηκών και δικτύων διανομής κτλ. Επίσης κάποιοι διαχειριστές φορτίων έκαναν συνεργασίες ή αγόρασαν μετοχές ή εξαγόρασαν σιδηροδρομικά και χερσαία δίκτυα. Επιπρόσθετα γίνεται αναφορά και στο σύστημα hub and spoke, δηλαδή στα κέντρα μεταφόρτωσης E/K και πως επικράτησε έναντι των υπολοίπων συστημάτων. Τέλος, γίνεται

και διερεύνηση στις επιπτώσεις των οριζόντιων και κάθετων ολοκληρώσεων στην λιμενική βιομηχανία διαχείρισης Ε/Κ.

Το Κεφάλαιο 3ο: Ζήτηση και προσφορά στην λιμενική αγορά Ε/Κ της Ευρώπης– Τα λιμάνια» αναφέρεται στον αντίκτυπο που είχαν οι προαναφερθείσες εξελίξεις στην ζήτηση της λιμενικής αγοράς της Ευρώπης και την αντίστοιχη προσφορά της λιμενικής αγοράς, με επίκεντρο τον μεταξύ τους ανταγωνισμό, μέσω της συγκέντρωσης και ανάλυσης στατιστικών στοιχείων από διαφορετικές πηγές.

Το Κεφάλαιο 4ο: Ζήτηση και προσφορά στην λιμενική αγορά Ε/Κ της Ασίας– Τα λιμάνια» αναφέρεται στον αντίκτυπο που είχαν οι προαναφερθείσες εξελίξεις στην ζήτηση της λιμενικής αγοράς της Ασίας και την αντίστοιχη προσφορά της λιμενικής αγοράς, με επίκεντρο τον μεταξύ τους ανταγωνισμό, μέσω της συγκέντρωσης και ανάλυσης στατιστικών στοιχείων από διαφορετικές πηγές.

Το Κεφάλαιο 5ο: «Συγκέντρωση της αγοράς ναυτιλίας τακτικών γραμμών Ε/Κ και των λιμένων Ευρώπης-Ασίας» με τη χρήση της μεθοδολογίας των δεικτών συγκέντρωσης Concentration Ratio 8, Herfindal Hirschman Index, εξάγεται η τάση του βαθμού συγκέντρωσης για την περίοδο 2006-2015 στα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Ευρώπης και της Ασίας με το μεγαλύτερο όγκο διακίνησης σε TEU.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ Ε/Κ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ - ΕΞΕΛΙΞΗ

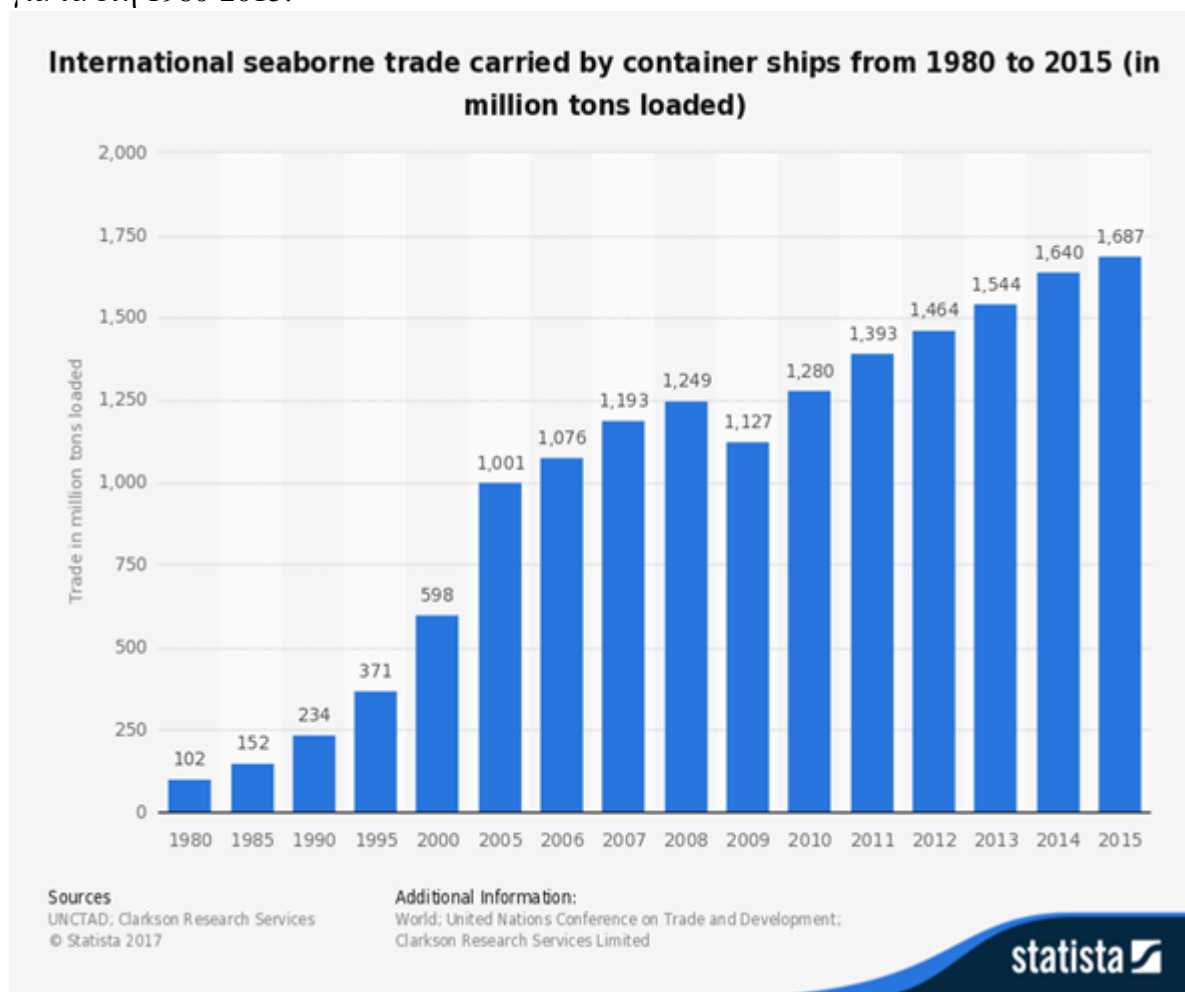
Οι εξελίξεις και οι αλλαγές στη δομή του παγκόσμιου εμπορίου λόγω της παγκοσμιοποίησης (Παρδάλη Α., 2007), και του φιλελεύθερου οικονομικού μοντέλου ήταν ραγδαίες και είχαν ως αποτέλεσμα την μετεξέλιξη των εταιρειών σε πολυεθνικές με κέντρα αποφάσεων και μονάδες παραγωγής σε πολλές διαφορετικές χώρες. Η μετατόπιση του εμπορίου από τις τοπικές κοινωνίες στις γειτονικές χώρες και μετέπειτα σε όλο τον κόσμο συμπάρεσυρε και την ραγδαία ανάπτυξη των μεταφορών. Η λειτουργία των επιχειρήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο πλέον απαιτούσε την ανάπτυξη πέραν του οδικού δικτύου και των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι δεκαετίες που ακολούθησαν ήταν καθοριστικές για την ανάπτυξη της ναυτιλίας τακτικών γραμμών. Μεγάλες αλλαγές επήλθαν στη δομή της μεταφοράς των προϊόντων με την ευρεία χρήση του εμπορευματοκιβωτίου (Notteboom, T. & Rodrigue J.P ,2008) ως «μέσου μεταφοράς». Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι μόνο το 1968 κατασκευάστηκαν 18 νέα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships) εκ των οποίων τα 10 είχαν χωρητικότητα 1.000 TEU¹, όπου για εκείνη την περίοδο ήταν και τα μεγαλύτερα. Μόλις, ένα χρόνο μετά κατασκευάζονται 25 νέα πλοία με χωρητικότητα 2.000 TEU.

Η ανάπτυξη του κλάδου συνεχίζεται με αλματώδης ρυθμούς τις δεκαετίες 1970 και 1980, καθώς κατασκευάζονται καινούργια πλοία αυξημένης χωρητικότητας τα οποία και δραστηριοποιούνται σε ολόκληρο τον κόσμο. Ήδη το 1973 μεταφέρονται 4 εκατομμύρια TEUS σε Αμερική, Ευρώπη και Ασία. Αριθμός που τετραπλασιάζεται ως τα τέλη του 1983 και μάλιστα ταξιδεύουν πλέον στην Μέση Ανατολή, στην Ινδία, στην Δυτική και Ανατολική Αφρική (World Shipping Council, 2015), “History of Containerization” World Shipping Council, (2015). Στο διάγραμμα που ακολουθεί αποτυπώνεται η εξέλιξη του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων για την χρονική περίοδο 1980-2015 σε εκατομμύρια TEUs.

¹ <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/history-of-containerization>)

Διάγραμμα 1.1: Παγκόσμιο Εμπόριο Εμπορευματοκιβωτίων (σε εκατομμύρια TEUs) για τα έτη 1980-2015.



Πηγή: Unctad Clarkson Research Services 2016. <https://www.statista.com/statistics/253987/international-seaborne-trade-carried-by-containers/>

Όπως, παρατηρούμε η αυξανόμενη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως είναι δεδομένη και αδιαμφισβήτητη. Η συνεχής αυξανόμενη πορεία του κλάδου καταγράφεται από το 1980 έως το 2008 όπου και φτάνει στο 1,249 εκατομμύρια TEUs. Αντιθέτως, το 2009 παρατηρείται μείωση της τάξης του 10,8%. Η ύφεση για το έτος 2009 δικαιολογείται λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης η οποία δεν άφησε ανεπηρέαστο τον κλάδο της ναυτιλίας. Μετέπειτα, για το χρονικό διάστημα 2010-2015 το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων δείχνει σημάδια ανάκαμψης και ανόδου (Unctad Clarkson Research Services, 2016).

Το κρίσιμο θέμα που θα αναλυθεί στο παρόν κεφάλαιο είναι ποιοι παράγοντες έδωσαν ώθηση στην εξέλιξη της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, την τελευταία δεκαετία. Αρχικά μεγάλες αλλαγές επήλθαν στη δομή της μεταφοράς των προϊόντων με την ευρεία χρήση του εμπορευματοκιβωτίου (Notteboom, T. & Rodrigue J.P., 2008) ως «μέσου μεταφοράς».

Τα σημαντικά πλεονεκτήματα που προσφέρει το εμπορευματοκιβώτιο είναι ότι καθιστά το φορτίο ομογενές και μοναδοποιημένο και η δυνατότητα συνδυασμού και εναλλαγής των φορτίων μεταξύ των διαφορετικών ειδών μεταφορικών δικτύων (θαλάσσια, χερσαία, σιδηροδρομικά) γεγονός που έδωσε τη δυνατότητα ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών και των «logistics» (Faust, P., 1985).

Ένας δεύτερος και εξίσου σημαντικός παράγοντας ήταν η μετεξέλιξη των εταιρειών σε πολυεθνικές επιχειρήσεις (Μιχαλόπουλος Β., 2006) με πολύπλοκη δομή που δημιούργησε την ανάγκη οργάνωσης, ελέγχου και μείωσης του κόστους των πολύπλοκων μεταφορών, καθώς το προϊόν δεν παράγεται πλέον σε μία χώρα μέρη του τελικού προϊόντος παράγονται σε πολλές διαφορετικές χώρες.

Η ανάγκη αυτή πιο αποτελεσματικών μεταφορών που θα επιδρά ως προς το συμφέρον των πολυεθνικών εταιρειών στο κόστος παραγωγής ανά μονάδα προϊόντος δημιουργεί τις συνθήκες για την δημιουργία των logistics. Στο πλαίσιο μιας παγκοσμιοποιημένης αγοράς οι ανάγκες που δημιουργούνται ώστε τα εμπορεύματα να φτάσουν εγκαίρως στον πελάτη είναι τεράστιες οι οποίες, όμως πρέπει αναντίρρητα να καλυφθούν. Σαφέστατα τα κόστη που δημιουργούνται για την μεταφορά των φορτίων είναι τεράστια και για αυτό το λόγο οι επιχειρήσεις καλούνται να πετύχουν σε τρία βασικά στοιχεία: στην οργάνωση, στον έλεγχο και στην μείωση του κόστους.

«Logistics είναι η τεχνική της διατήρησης του ελέγχου μιας παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας που συνδυάζει τη μεταφορά, την αποθήκευση, τη διαχείριση της διανομής και τα πληροφοριακά συστήματα» (Παρδάλη Α., 2002). Αναφορικά με την ναυτιλία (Panayides P.M. & Song, D., 2013) η έννοια Logistics έκανε την εμφάνιση της στις αρχές του 1980. Έτσι, όλο και περισσότερες επιχειρήσεις επιθυμούν την χρησιμοποίηση στρατηγικών και εργαλείων Logistics για να επιτύχουν όσο το δυνατόν καλύτερη χρηματοοικονομική και λειτουργική απόδοση. Η ραγδαία ανάπτυξη των Logistics στην ναυτιλία προήλθε από τις αυξημένες ανάγκες των φορτωτών, των πελατών τους καθώς και από την ραγδαία αλλαγή του ρόλου των λιμανιών από παραδοσιακά σε σύγχρονα διαμετακομιστικά κέντρα. Έτσι, οι τρεις σημαντικοί παίκτες για την ανάπτυξη αποδοτικών

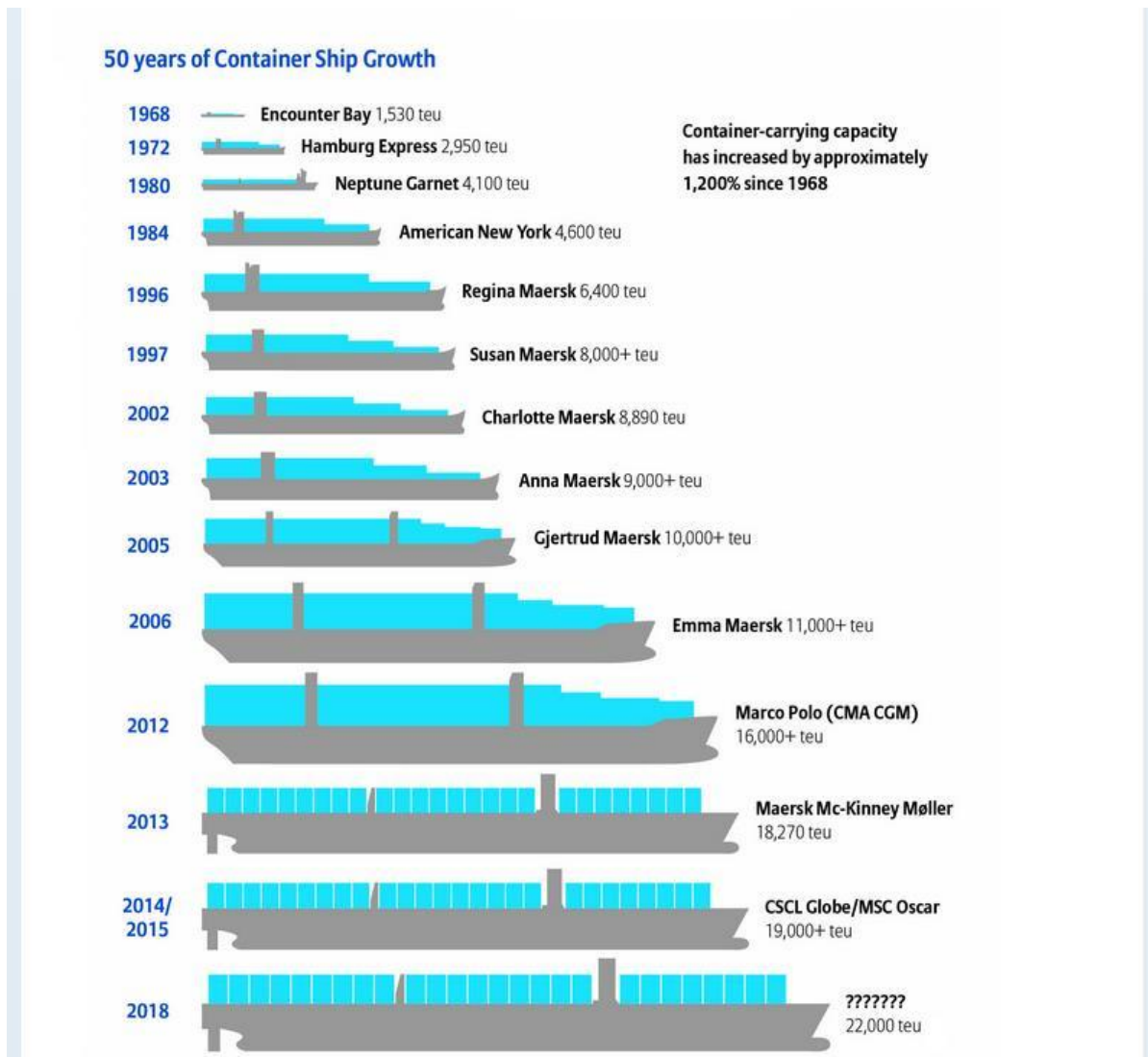
Logistics είναι οι μεταφορείς, οι διαχειριστές των λιμένων και τέλος οι ναυλομεσίτες.

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας ήταν οι σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις σε συνδυασμό με την ανάγκη για την ικανοποίηση των απαιτήσεων του εμπορίου και των παγκόσμιων μεταφορέων οδήγησαν σταδιακά στην εξέλιξη του τρόπου κατασκευής και λειτουργίας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Οι μεταβολές αυτές είχαν ως στόχο την βελτίωση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας των πλοίων. Τις τελευταίες δεκαετίες, κυριαρχεί έντονα η τάση για γιγαντισμό των φορτηγών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία δραστηριοποιούνται κυρίως στις εμπορικές γραμμές Ασίας- Βόρειας Ευρώπης και Ασίας- Αμερικής. Η ταχύτατη ανάπτυξη και οι εξελίξεις στο χώρο του εμπορίου οδήγησαν σε νέες απαιτήσεις στις μεταφορές, καθώς η αύξηση της παγκόσμιας κατανάλωσης οδήγησε σταδιακά σε μια σειρά αλυσιδωτών αποτελεσμάτων, όπως την αύξηση της ζήτησης σε TEUs, την ανάγκη επίτευξης οικονομιών κλίμακας και την μείωση του ανά μονάδα κόστους για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και τη δημιουργία δυνατότητας μείωσης της τιμής των προϊόντων και τελικά την αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων.

Συνεπώς, τα μεγέθη των πλοίων αναγκαστικά προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα και στις απαιτήσεις αυτές προκειμένου να διατηρήσουν την συχνότητα των προγραμματισμένων ταξιδιών (Χλωμούδης Κ., 2001). Στο Διάγραμμα 1.2 που ακολουθεί παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η πρώτη γενιά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων περιλάμβανε πλοία με χωρητικότητα μέχρι 1000 TEUs και βύθισμα εννέα μέτρων ενώ η δεύτερη γενιά, πλοία χωρητικότητας από 1000 μέχρι 3000 TEUs περίπου και βύθισμα δέκα μέτρων. (Αnon.,2014) Μιας και κυρίαρχος σκοπός, λοιπόν, είναι η επίτευξη οικονομιών κλίμακας, στις αρχές της δεκαετίας του 1980 κατασκευάστηκαν πλοία μεγαλύτερου μεγέθους, τα λεγόμενα τρίτης γενιάς (Panamax) με χωρητικότητα από 3000 μέχρι 4000 TEUs και βύθισμα περίπου 11,5 μέτρων και τα τέταρτης γενιάς πλοία (Post Panamax), με διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα από 4000 έως 5000 TEUs και βύθισμα μέχρι 13,6 μέτρα. Στις αρχές του 21ου αιώνα, κατασκευάστηκαν τα πέμπτης γενιάς Post Panamax Plus με χωρητικότητα που κυμαίνονταν από 5000 έως 8000 TEUs και μέγιστο βύθισμα 14 μέτρα. Στη συνέχεια κατασκευάστηκαν τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έκτης γενιάς, γνωστά ως Suezmax Ultra Large Container Ships (ULCS) με χωρητικότητα έως 14500 TEUs και βύθισμα 15.5 μέτρα (Rodrigue, 2014).

Διάγραμμα 1.2. Εξέλιξη στη χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή: World shipping council, container ship design, 2015

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατηγοριοποιούνται ανάλογα με το μήκος και το πλάτος τους. Τα πλοία τύπου Panamax είναι πλοία που μπορούν να διέλθουν από το κανάλι του Παναμά και έχουν μέγιστο μήκος 294,13 μέτρων, πλάτος 31,31 μέτρων και βύθισμα 12,04 μέτρων. Τα πλοία αυτά μπορούν να μεταφέρουν μέχρι και 5.000 TEUs. Τα Post Panamax πλοία είναι πλοία που ξεπερνούν τις διαστάσεις των πλοίων τύπου Panamax και για το λόγο αυτό δεν μπορούν να διέλθουν από το κανάλι του Παναμά. Για παράδειγμα, το πλοίο Maersk Edinburgh είναι ένα Post Panamax πλοίο με μήκος 366 μέτρα και χωρητικότητα ίση με 13.092 TEUs. Εκτός των παραπάνω, υπάρχουν τα feeder πλοία, που είναι μικρά πλοία, τα οποία χρησιμοποιούνται για μικρότερες διαδρομές, όπως αυτή εντός της Μεσογείου Θάλασσας (Kevin Tierney, 2015).

Όσο περνούν τα χρόνια οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παραγγέλνουν όλο και μεγαλύτερα πλοία με σκοπό να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας (Helrman E., 1980) που αναπτύσσονται. Μια πρώτη σύγκριση μεταξύ του ρυθμού μεγέθυνσης όλων των ειδών των πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων φανερώνει ότι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατέχουν τα πρωτεία. Το παρακάτω διάγραμμα αναπαριστά την εξέλιξη του μεγέθους όλων των τύπων πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων. Χαρακτηριστικά, από το 1996 έως το 2015 το μέσο μέγεθος ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εκφρασμένο σε deadweight tons αυξήθηκε κατά 90%, 35% περισσότερο από τον αμέσως επόμενο τύπο που ήταν τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων. (The Impact Of Mega Ships, 2015). Σήμερα το μέγεθος των πλοίων αυτών, ξεπερνά τα 18500 TEUs (Post Suez-max), με το μεγαλύτερο πλοίο παγκοσμίως (Triple-E) να πλησιάζει το ύψος του εμβληματικού νεοϋορκέζικου ουρανοξύστη Empire States Building, δηλαδή περίπου 75 μέτρα το μήκος του φτάνει τα 400 μέτρα και το πλάτος του τα 59 μέτρα, ενώ άδειο ζυγίζει περίπου 55.000 τόνους, Οικονομίες κλίμακας είναι η τάση που έχει το μακροχρόνιο μέσο κόστος να μειώνεται όσο αυξάνεται η ποσότητα της παραγωγής (Elhanan Helrman, 1980).

Αποτέλεσμα των παραπάνω εξελίξεων της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων μεταφοράς E/K, ήταν η αναβάθμιση των υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων (υποδομές και ανωδομές) και για τον σχεδιασμό νέων λιμενικών τερματικών σταθμών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων και λιμένων ικανών να υποδεχτούν και να εξυπηρετήσουν πλοία με μεγάλο μέγεθος και βύθισμα.

Κάτι τέτοιο βέβαια ήταν εφικτό μόνο εφόσον το επέτρεπαν οι φυσικοί περιορισμοί για περαιτέρω εκβαθύνσεις και επεκτάσεις αλλά και κυρίως εφόσον οι αρμόδιοι φορείς μπορούσαν να ανταπεξέλθουν στο οικονομικό κόστος αυτών των επενδύσεων. Λύση στο παραπάνω πρόβλημα έδωσε το γεγονός ότι τα λιμάνια μετατρέπονται σε κέντρα στα οποία συντελούνται πολλές παράλληλες εργασίες καθώς εκεί πρέπει να ενοποιούνται αποδοτικά οι θαλάσσιες, χερσαίες και σιδηροδρομικές μεταφορές. Επομένως ο νέος ρόλος των λιμανιών που λειτουργούν σαν κρίκοι μέσα στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες είναι η εκφόρτωση, διαχείριση, προσωρινή αποθήκευση, διανομή, μεταφόρτωση, η πληροφόρηση χωρίς την οποία δεν θα μπορούσαν να συντελεστούν αποδοτικά οι άλλες εργασίες καθώς και άλλες πολλές συμπληρωματικές εργασίες που έχουν στόχο την ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των logistics και κατ'επέκταση του αρχικού αποστολέα και τελικού παραλήπτη (Μιχαλόπουλος Β., 2006).

1.2 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

«Οριζόντια ολοκλήρωση (horizontal integration) είναι η εξειδίκευση σε ένα συγκεκριμένο επίπεδο παραγωγής. Στην περίπτωση αυτή, η ναυτιλιακή επιχείρηση ασχολείται με τη διαχείριση πλοίων για την παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών και αναπτύσσεται είτε αποκτώντας περισσότερα πλοία του ίδιου τύπου με αυτά που ήδη διαθέτει, είτε εξαγοράζοντας μια άλλη ανταγωνίστρια επιχείρηση» (Θεοτοκάς Γ., 2011),

Κύριο χαρακτηριστικό της αγοράς τακτικών γραμμών κατά την υιοθέτηση της οριζόντιας ολοκλήρωσης ως βαθμού ολοκλήρωσης αποτελούν οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές άλλων εταιριών. Συγχώνευση δύο ή περισσότερων εταιριών προκύπτει όταν αυτές ενώνονται προκειμένου να αποτελέσουν μια μεγαλύτερη επιχείρηση. Εξαγορά, από την άλλη πλευρά, προκύπτει όταν μια επιχείρηση αγοράζει μια δεύτερη με σκοπό να έχει πλήρη έλεγχο των περιουσιακών της στοιχείων. (De Pamphilis, 2008).

Τα υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού καθιστούν αδύνατο για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις μικρού μεγέθους να επιβιώσουν αλλά ταυτόχρονα και να πραγματοποιήσουν μεγάλα και εκτεταμένα επενδυτικά προγράμματα που απαιτούνται για να ανταπεξέλθουν στις νέες συνθήκες που δημιουργούνται. Οι εξελίξεις στην αγορά των ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επηρέασε και επηρεάζει την λιμενική βιομηχανία (των τερματικών σταθμών των Ε/Κ) καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών εμπορευματοκιβωτίων είναι οι κύριοι χρήστες των λιμανιών.

Η παγκοσμιοποίηση οδήγησε σταδιακά τις επιχειρήσεις να αποκτήσουν πολυεθνικό χαρακτήρα όπως αναφέρθηκε ανωτέρω και λόγω του έντονου ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο παρατηρείται ότι οριζόντιες και κάθετες ολοκληρώσεις λαμβάνουν χώρα σε ένα μεγάλο αριθμό διαφορετικών αγορών προϊόντων και υπηρεσιών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών εμπορευματοκιβωτίων δεν θα μπορούσαν να ξεφύγουν από αυτό το πλαίσιο. Αποτέλεσμα αυτού ήταν οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών εμπορευματοκιβωτίων να στραφούν σε νέες επενδύσεις ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων και σε οριζόντια ολοκλήρωση της αγοράς δηλαδή επιπλέον συνάψεις συμφωνιών για ακόμα μεγαλύτερες συμμαχίες, εξαγορές (Cariou P., 2008) των μικρών εταιριών από τις μεγαλύτερες καθώς και συγχωνεύσεις με σκοπό την εφαρμογή των οικονομιών κλίμακας για τη μείωση του κατά μονάδα κόστους ανά TEU.

Έτσι ο μόνος τρόπος οι ναυτιλιακές εταιρείες να μειώσουν το κόστος μεταφοράς ανά μονάδα φορτίου (TEU) είναι η οριζόντια ολοκλήρωση μέσω των στρατηγικών συμμαχιών και των συγχωνεύσεων και εξαγορών. Οι συγκριτικά μικρότερες, αλλά και μεγαλύτερες, σε μέγεθος ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων για να επιβιώσουν από τον σκληρό ανταγωνισμό σχημάτισαν τις στρατηγικές συμμαχίες οι οποίες ήταν συνεργασίες των μεταφορέων σε παγκόσμιες γραμμές εμπορίου.

Οι στρατηγικές συμμαχίες (Notteboom, T., 2004) είναι ένας τρόπος για τις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χωρίς μεγάλες πολυδάπανες επενδύσεις σε νέα πλοία, να αυξήσουν την χωρητικότητά τους (συμφωνίες ανταλλαγής θέσεων φορτίου) όπως και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν (π.χ. αύξηση συχνότητας). Αξίζει να αναφέρουμε ότι στο τέλος της δεκαετίας του '90 το μεγαλύτερο ποσοστό των μεγάλων ναυτιλιακών μεταφορέων εμπορευματοκιβωτίων είχαν δημιουργήσει πέντε μεγάλες στρατηγικές συμμαχίες (Maersk/Sea-Land, Global Alliance, Grand Alliance, Hanjin/Tricon, Cosco/K-line/Yangming) (Παρδάλη Α.,2001). Ωστόσο, σκοπός των στρατηγικών συμμαχιών ήταν η σταθερότητα για τους μεταφορείς, πράγμα που δεν επιτυγχάνεται καθώς ένας άλλος τρόπος οριζόντιας ολοκλήρωσης είναι οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις οι οποίες «ταράζουν τα νερά» όταν γίνονται μεταξύ μελών διαφορετικών στρατηγικών συμμαχιών (Cariou P., 2008)

Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε τις στρατηγικές συμμαχίες που είχαν δημιουργηθεί το έτος 1998 για τη γραμμή Far East/North Europe.

Πίνακας 1.1 : Στρατηγικές συμμαχίες για τη γραμμή Far East/North Europe για το έτος 1998

1998							
MAERSK	MSC	NORASIA CMA	CKY CONSORTIUM	UNITED ALLIANCE	EVERGREEN	GRAND ALLIANCE	NEW WORLD ALLIANCE
SEA-LAND			COSCO	Choyang	LLOYD TRIESTINO	Hapag-Lloyd	APL (NOL acquired APL)
			K Line	Hanjin-Senator		NYK	MOL
			Yangming	UASC		OOCL	HMM
						MISC	
						P&O Nedlloyd (P&O merged with Nedlloyd)	

Πηγή : Alphaliner weekly Newsletter Volume 2014 Issue 08 (18.02.2014 to 24.02.2014)

Πίνακας 1.2: Στρατηγικές συμμαχίες κατά τη χρονική περίοδο 2006-2009 για τη γραμμή Far East/North Europe

2006 - 2009								
MAERSK	MSC	CMA CGM	CKYH ALLIANCE	EVERGREEN	PIL-WHL	CSAV NORASIA	GRAND ALLIANCE	NEW WORLD ALLIANCE
Maersk acquired P&ONL		CSCL	Cosco				Hapag-Lloyd	APL
		Zim	K line				NYK	MOL
		UASC	Yangming				OOCL	HMM
			Hanjin-Senator				MISC	

Πηγή : Alphaliner weekly Newsletter Volume 2014 Issue 08 (18.02.2014 to 24.02.2014)

Στον Πίνακα 1.3 παρουσιάζεται η διαχρονική δυναμική των 10 μεγαλύτερων μεταφορέων από το 1980 έως το 2013 τόσο σε μονάδες χωρητικότητας TEUs όσο και σε αριθμό πλοίων. Οι διαδοχικές εξαγορές και συγχωνεύσεις που συντελέστηκαν σε αυτήν την περίοδο, ενδυνάμωσαν την Maersk η οποία το 2001 είχε μερίδιο αγοράς 9,4% και το 2013 16,3%. Τη σημαντικότερη άνοδο τη σημείωσε η MSC που από 3,3% το 2001 ανέβηκε στο 14,5% το 2013 και τη δεύτερη θέση. Την Τρίτη θέση το 2013 κατέλαβε η CMA CGM με 9,1%, σημειώνοντας και εκείνη τεράστια άνοδο καθώς το 2001 βρισκόταν στη 10η θέση με 1,9%. Ο Stopford (2009), εξετάζοντας τη διαχρονική συγκέντρωση της αγοράς, καταλήγει στο ότι οι 10 μεγαλύτεροι μεταφορείς το 2001 κατείχαν το 37,3% της συνολικής μεταφορικής χωρητικότητας. Μέσα σε 10 χρόνια το ποσοστό αυτό παρουσίασε σημαντική άνοδο φτάνοντας το 63% και το 2013 ανέβηκε στο 69% δημιουργώντας συνθήκες ολιγοπωλίου. Η συγκέντρωση αυτή αποκτά μεγαλύτερες διαστάσεις 20 διακρίνοντας ότι το 2013 οι 5 μεγαλύτερες εταιρείες διαχειρίζονταν το 49% της παγκόσμιας χωρητικότητας ενώ οι 3 πρώτες το 39.9%. Τα δεδομένα του πίνακα αντικατοπτρίζουν απόλυτα το φαινόμενο της συγκέντρωσης της αγοράς σε λίγους παίκτες. Ενδεικτικά αναφέρουμε πως συνολικά οι 10 μεγαλύτεροι μεταφορείς αύξησαν το μερίδιο αγοράς τους κατά 10.604.00 TEUs και τον στόλο τους από 726 πλοία σε 17.140. Όπως, αντιλαμβανόμαστε οι αλλαγές που επήλθαν στον κλάδο είναι ασύλληπτου μεγέθους. Στόχος των παγκόσμιων συμμαχιών είναι να επιτύχουν όλο και μεγαλύτερες οικονομίες κλίμακας (Seok-Mik Lim, 1998), με την παροχή συχνότερων δρομολογίων, την χρησιμοποίηση όλο και μεγαλύτερων πλοίων, έτσι ώστε να βελτιώσουν την αποδοτικότητα τους και να αυξήσουν την παραγωγικότητα τους. Όπως, προαναφέρθηκε οι παγκόσμιες συμμαχίες δημιουργήθηκαν από τους 10 μεγαλύτερους μεταφορείς με την παρείσφρηση και κάποιων ακόμη μεσαίας δυναμικότητας. Ως αποτέλεσμα έχουμε την εμφάνιση τεσσάρων συμμαχιών σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτές είναι οι: 2M, CKYHE, G6 και O3 (Moya J. M. & Valero M.F., 2016),.

Πίνακας 1.3: 10 μεγαλύτεροι Μεταφορείς σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητα (σε TEUs) για τα έτη 1980-2013

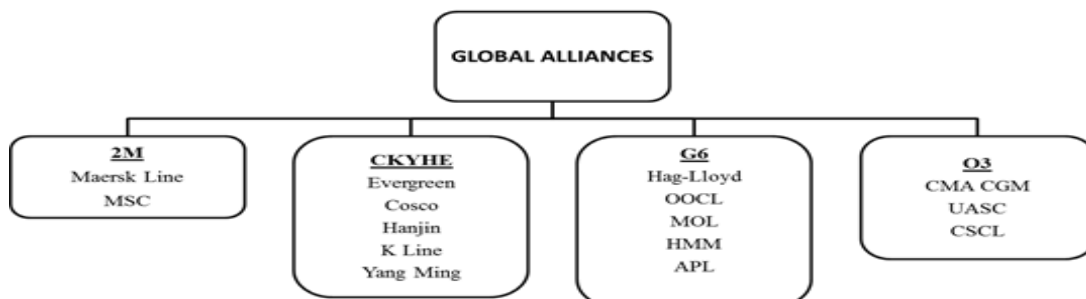
	1980			2001			2011			2013		
	Μεταφορέας	1000 TEU	Μερίδιο αγοράς	Μεταφορέας	1000 TEU	Μερίδιο αγοράς	Μεταφορέας	1000 TEU	Μερίδιο αγοράς	Μεταφορέας	1000 TEU	Μερίδιο αγοράς
1	Sea Land	70	9,6%	Maersk & Sealand	694	9,4%	Maersk	2,536	16%	APM-Maersk	2,585	16,1%
2	Hapag Lloyd	41	5,6%	P&O Nedlloyd	344	4,7%	MSC	2,107	13,3%	MSC	2,306	14,3%
3	OCL	31	4,3%	Evergreen	325	4,4%	CMACGM	1,347	8,5%	CMACGM	1,446	9,1%
4	Maersk	26	3,6%	Hanjin/Senator	258	3,5%	Cos co	646	4,1%	Evergreen	754	4,7%
5	M Line	24	3,3%	MSC	247	3,3%	Hapag	644	4,1%	Cos co	730	4,6%
6	Evergreen	24	3,3%	APL	224	3%	APL	627	3,9%	Hapag	700	4,4%
7	OOCL	23	3,2%	Cosco	206	2,8%	Evergreen	609	3,8%	Hanjin	643	4,0%
8	Zim Line	21	2,9%	NYK	171	2,3%	CSCCL	552	3,5%	CSCCL	606	3,8%
9	Us Line	21	2,9%	CP Ships	148	2%	Hanjin	473	3%	APL	606	3,8%
10	APL	20	2,8%	CMACGM	142	1,9%	MOSK	434	2,7%	MOSK	529	3,3%
Σύνολο		301	41,5%		2,759	37,3%		9,975	63%		10,905	69%
TOTAL WORLD FLEET		726			7,392			15,899			17,140	

Πηγή: Maritime Economics Martin Stopford & Alphaliner.

(<http://www.seanews.com.tr/news/108175/The-covert-consolidation-of-the-container-shipping-industry.html>)

Στο παρακάτω Διάγραμμα 1.4 εμφανίζονται οι τέσσερις συμμαχίες καθώς και τα μέλη που αριθμούν έως και σήμερα.

Διάγραμμα 1.4: Παγκόσμιες Συμμαχίες 2016



Πηγή: Alphaliner April 2016, http://www.marinelink.com/news/impending_shipping408040.

Το πιο σημαντικό στοιχείο, όμως βρίσκεται στο ποσοστό μεριδίου αγοράς που κατέχουν οι εν λόγω συμμαχίες. Έτσι, ο Πίνακας 1.4 μας πληροφορεί για το μέγεθος της αγοράς που καλύπτουν.

Πίνακας: 1.4: Μερίδιο Αγοράς των Συμμαχιών για το 2016.

MARKET SHARE OF GLOBAL ALLIANCES					
REGION	2M	CKYHE	G6	O3	OTHERS
ASIA- EUROPE	34%	22%	25%	18%	1%

Πηγή: Alphaliner January 2016, <http://www.olgn.org/index.php/2016/01/>.

Στο σημείο αυτό μπορεί να γίνει μια σύντομη αναφορά στη δημιουργία αυτών των συμμαχιών και πως προέκυψαν:

Συμμαχία 2M Alliance:

Τον Ιούλιο του 2014, οι εταιρείες Maersk Line και Mediterranean Shipping Company ανακοίνωσαν συμφωνία χρονικής διάρκειας 10 ετών για την από κοινού φόρτωση σε πλοία που εξυπηρετούσαν δρομολόγια μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, Ευρώπης και Ανατολικής Ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και Ασίας και Ανατολικής και Δυτικής Ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Ήδη τον Μάρτιο του 2015, η συμφωνία αυτή,

γνωστή ως «2M», έγινε πραγματικότητα με την αξιοποίηση 185 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 2,1 εκατομμυρίων TEUs. Τα 110 πλοία ανήκουν στην εταιρεία Maersk Line και τα 75 πλοία στην εταιρεία Mediterranean Shipping Company και δραστηριοποιούνται προσεγγίζοντας 77 λιμένες. Η κάθε εταιρεία συνεχίζει να διοικεί τα συμμετέχοντα στην σύμπραξη πλοία ξεχωριστά, ενώ οι εταιρείες εκτελούν τις δικές τους λειτουργίες όσον αφορά την αποθήκευση των εμπορευματοκιβωτίων, το σχεδιασμό των ταξιδιών και τις λειτουργίες στο λιμάνι ξεχωριστά η μία από την άλλη (Maersk Line Announces Cooperation On the East-West Trades With MSC, Ιούλιος 2012)

Συμμαχία Ocean Three Alliance:

Το Σεπτέμβριο του 2014, οι εταιρείες CMA CGM, China Shipping Container Lines (CSCL) και United Arab Shipping Company (UASC) συμάχησαν και δημιούργησαν την σύμπραξη με όνομα «**Ocean Three Alliance**», η οποία δραστηριοποιείται κυρίως στο εμπόριο μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, Ασίας και Μεσογείου και Ασίας και Ανατολικής ακτής των ΗΠΑ. Η συνολική χωρητικότητα των 195 πλοίων τους αγγίζει τα 1,9 εκατομμύρια TEUs, ενώ προσεγγίζουν περίπου 101 λιμένες με 239 εβδομαδιαίες στάσεις (Business - Ocean Three: A new three-party alliance, Νοέμβριος 2015²). Συγκεκριμένα, από την Ασία για τη Μεσόγειο, υπάρχουν τέσσερα εβδομαδιαία services: δύο για τη Μεσόγειο, ένα για την Αδριατική Θάλασσα και ένα για τη Μαύρη Θάλασσα (CMA-CGM Signs Three Agreements on the Biggest Worldwide Maritime Trades with China Shipping Container Lines (CSCL) and United Arab Shipping Company (UASC, Σεπτέμβριος 2014³).

Συμμαχία CKYHE:

Τον Φεβρουάριο του 2014, οι εταιρείες Cosco, K LINE, Yang Ming, Hanjin και Evergreen ανακοίνωσαν την ίδρυση μιας συμμαχίας για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στην αγορά μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της λεκάνης της Μεσογείου. Η συμμαχία τέθηκε σε εφαρμογή τον Μάρτιο του 2014 (CKYHE Alliance to be Established: Evergreen to Join Existing Partners, Φεβρουάριος 2014⁴). Από τον Απρίλιο του 2015, η συμμαχία CKYHE διέθετε έξι services από την Ασία στην Ευρώπη (NE2/NE3/NE5-CEM/NE6/NE7/NE8-CES) και τρία services από την Ασία στη Μεσόγειο (MD1/MD2/ADR), τα οποία καλύπτουν τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης, της Ανατολικής

² <http://www.cma-cgm.com/media/magazine-article/25/business-ocean-three-a-new-three-party-alliance>

³ <https://www.cma-cgm.com/news/565/cma-cgm-signs-three-agreements-on-the-biggest-worldwide-maritime-trades-with-china-shipping-container-lines-cscl-and-united-arab-shipping-company-uasc>

⁴ <http://www.kline.com/KAMCorpInfo/news/2014/140220-CKYHE-Alliance-to-be-Established-Evergreen-Join-Existing-Partners.asp>

και Δυτικής Μεσογείου και της Αδριατικής (CKYHE Alliance to Reorganize Europe Service Network, 2015⁵).

G6 Alliance:

Η συμμαχία αυτή, που στην πραγματικότητα έλαβε χώρα το έτος 2012, αποτελείται από τις εταιρείες APL, MOL, Hyundai Merchant Marine, OOCL, NYK Line και Hapag-Lloyd και προέρχεται από την ένωση δύο άλλων συμμαχιών που προϋπήρχαν, της New World Alliance και της Grand Alliance. Η συμμαχία New World Alliance (TNWA) εγκαινιάστηκε το 1998 και αποτελείται από την εταιρεία APL, με έδρα τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, την εταιρεία MOL και την εταιρεία Hyundai Merchant Marine (HMM), με έδρα στη Νότια Κορέα (MOL Liner, 2015⁶). Η συμμαχία Grand Alliance σχηματίστηκε το 1996 και αποτελείται από τις εταιρείες Hapag-Lloyd, NYK και OOCL, με χωρητικότητα στόλου ίση με 400.000 TEUs (Hapag-Lloyd, History, 2014).

Στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων Ασίας-Ευρώπης παρατηρούμε την ολοκληρωτική κυριαρχία τους με τα μέλη τους μπορούν να έχουν πρόσβαση σε νέα εργαλεία και υπηρεσίες (Seok-Min Lim, 1998) χωρίς αυξημένα κόστη. Επίσης, πετυχαίνουν εξοικονόμηση πόρων μέσω της κοινής παραγωγής, πώλησης και ελέγχου των παρεχόμενων υπηρεσιών. Τα κυριότερα μειονεκτήματα που παρατηρούνται είναι η συγκέντρωση της αγοράς σε λίγες επιχειρήσεις οι οποίες έχουν τον απόλυτο έλεγχο ποσοστό 99% και μόλις 1% του μεριδίου αγοράς ανήκει σε επιχειρήσεις εκτός συμμαχιών. Αυτό σημαίνει ότι μέσω των οικονομιών κλίμακας που αναπτύσσονται με την δημιουργία συμμαχιών όπως παραθέσαμε νωρίτερα με τα στοιχεία του Πίνακα 1.4. Ακόμη ένα μειονέκτημα είναι η δημιουργία εμποδίων εισόδου στην αγορά λόγω των αυξημένων χρηματοοικονομικών κεφαλαίων και επενδύσεων που απαιτεί ο κλάδος.

Αποτέλεσμα αυτού είναι η δημιουργία συγκεντρωτισμού και στην αγορά των λιμένων, ζήτημα που θα μας απασχολήσει στο επόμενο κεφάλαιο της ανάλυσης μας. Επιπρόσθετα, δημιουργούνται καρτέλ τιμών και ο έλεγχος των κύριων διαδρόμων εμπορίου από τις συμμαχίες είναι πια δεδομένος θέτοντας έτσι εκτός αγοράς και όσους θα είχαν τα απαιτούμενα κεφάλαια για να εισέλθουν σε αυτή. Οπότε, οι μικρότερες εταιρείες συρρικνώνονται και ο ανταγωνισμός (Wei Yim Yap & Theo Notteboom, 2011) στον κλάδο δημιουργείται από λίγες τεράστιου μεγέθους επιχειρήσεις. Έτσι, η αγορά αποκτά στοιχεία ολιγοπωλίου και οι χρήστες των υπηρεσιών θεωρούνται ολιγοψωνιστές (Α.

⁵<http://www.kline.com/News-and-Press/2015/150216-CKYHE-Alliance-to-Reorganize-Europe-Service-Network.html>

⁶ <http://www.mol.co.jp/en/corporate/history/index.html>

Παρδάλη 2007). Συνεχίζοντας στον Πίνακα 1.5 παρουσιάζονται οι 4 κύριες ναυτιλιακές συμμαχίες που μεταφέρουν περίπου το 90% του παγκόσμιου μεταφερόμενου φορτίου. Επίσης αναγράφονται οι εταιρίες που απαρτίζουν τις 4 συμμαχίες καθώς και οι συνολικές δυναμικότητες κάθε μίας, όπως εμφανίζονταν τον Δεκέμβριο του 2015. (Bruce Chilton 2015, σελίδα 1)

Πίνακας 1.5: Παγκόσμιες Συμμαχίες και TEUs που διαχειρίζονται

Alliance	Container Line	TEU	Total TEUs
2M	Maersk Line	2,997,949	5,700,898
	Mediterranean Shipping	2,702,949	
CKYHE	Cosco Shipping	847,055	3,347,207
	K-Line	390,52	
	Yang Ming Marine	542,255	
	Hanjin Shipping	631,681	
	Evergreen Shipping	935,699	
G6	APL	537,67	3,485,348
	Hapag Lloyd	943,746	
	OOCL	558,378	
	NYK	505,192	
	MOL	558,796	
	Hyundai Merchant Marine	381,566	
OCEAN 3	CMA CGM	1,803,237	3,002,492
	China Shipping	706,340	
	UASC	492,915	

Πηγή: Bruce Chilton 2015, σελίδα 1

Η συμμαχία 2M έχει στόλο που συνδυάζει χωρητικότητα 5.7 εκατομμυρίων TEUs η οποία αντιπροσωπεύει το 28% της παγκόσμια χωρητικότητας σε TEUs. Οι υπηρεσίες της MSC βελτιώνονται αφού συνδυάζονται με τις υψηλής αξιοπιστίας και ποιότητας υπηρεσίες της Maersk. Οι διαδρομές που δραστηριοποιείται με υψηλό επίπεδο υπηρεσιών η 2M είναι οι υπερατλαντικές και οι διαδρομές μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Τον Απρίλιο του 2017 έχει προγραμματιστεί να προσχωρήσει στη συμμαχία και η Hyundai Merchant Marine Co. εξαιτίας οικονομικών προβλημάτων, προσθέτοντας 381,566 TEUs στην χωρητικότητα της 2M.

Η HMM στοχεύει στην καλύτερευση των υπηρεσιών και την μείωση των κοστών της, προσφέροντας στην συμμαχία μία πολύ καλή γνώση της ασιατικής αγοράς και ένα πιο ισχυρό υπερείρηνικό δίκτυο (Dang Wang, 2015)⁷. Η συμμαχία G6 απασχολεί χωρητικότητα περίπου 3.5 εκατομμυρίων TEUs και ένα μερίδιο αγοράς της τάξεως του 17%. Η συμμαχία

⁷ “A Guide to Ocean Alliances” . www.flexport.com/blog (December 2015), σελίδα 1

είναι ένας πολύ ισχυρός παίκτης και στις 4 θαλάσσιες διαδρομές αλλά κυρίως στα υπερατλαντικά και υπερείρηνικά δρομολόγια. (Dang Wang 2015, σελίδα 1). Οι πέντε ασιατικές εταιρίες σχηματίζουν την συμμαχία CKYHE η οποία συνδυάζει συνολική χωρητικότητα περίπου 3.3 εκατομμύρια TEUs και 16.4% μερίδιο στην αγορά. Η δυναμικότητα της συγκεκριμένης συμμαχίας είναι ισχυρότερη στο υπερείρηνικό δίκτυο και σε αυτό μεταξύ Ασίας – Ευρώπης, ενώ σε υπερατλαντικά δρομολόγια καταλαμβάνει ένα πολύ μικρό μερίδιο (Dang Wang 2015)

Το 14.7% της παγκόσμιας αγοράς εμπορευματοκιβωτίων ανήκει στην Ocean 3 παρουσιάζοντας συνολική χωρητικότητα 3 εκατομμυρίων TEUs. Σημαντικός είναι ο ρόλος της στις διαδρομές μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, ενώ εμφανίζεται πιο αδύναμος στις υπερατλαντικές διαδρομές. (Dang Wang 2015, σελίδα 1)

Από την 1η Απριλίου 2017, τρεις νεοσυσταθείσες ναυτιλιακές συμμαχίες θα τεθούν σε ισχύ, οδηγώντας σε μεγαλύτερη αναδιάταξη γραμμών εμπορευματοκιβωτίων που έχουμε δει εδώ και αρκετό καιρό. **Οι τρεις νέες συμμαχίες** είναι η 2M Alliance + HMM, η Ocean Alliance και η THE Alliance. Αυτό το κλωνισμό της συμμαχίας των ωκεανών συνεπάγεται περίπου το 75% της συνολικής παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας των ωκεανών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες σημείωσαν απώλειες ρεκόρ τα τελευταία χρόνια, ως αποτέλεσμα των πολέμων κατά τον τερματισμό της τιμολόγησης και των μεριδίων αγοράς. Η Hanjin Shipping Company, η 7η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία E/K στον κόσμο στις αρχές του 2016, κήρυξε πτώχευση τον Αύγουστο του 2016, γεγονός το οποίο κλόνησε όλη τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Μεγάλα πλοία E/K χωρητικότητας 14.000 TEU ή κάνουν την εμφάνισή τους στον κόσμο των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών και εάν αυτά τα πλοία δεν είναι γεμάτα, δεν είναι κερδοφόρα. Για όλους αυτούς τους λόγους και περισσότερο, αυτές οι ***τρεις νέες ναυτιλιακές συμμαχίες*** δημιουργήθηκαν για να αυξήσουν το μερίδιο αγοράς, να μειώσουν τα προβλήματα υπο-χωρητικότητας, να βελτιώσουν τις ευκαιρίες συν-φόρτωσης, να βελτιστοποιήσουν την αποδοτικότητα των λιμενικών υπηρεσιών και να ελαχιστοποιήσουν τους γενικούς κινδύνους, που οι μικρές εταιρείες μεταφοράς E/K είναι πιο επιρρεπείς σε αυτούς.

Οι τρεις νέες ναυτιλιακές συμμαχίες όπως διαμορφώθηκαν από τον Απρίλιο του έτους 2017 είναι:

2M Alliance + HMM

The 2M Alliance + HMM αποτελείται από την Maersk, MSC, την Hyundai container lines, με σύνολο χωρητικότητας 6 εκατ. TEU και 193 πλοία E/K.

THE Alliance

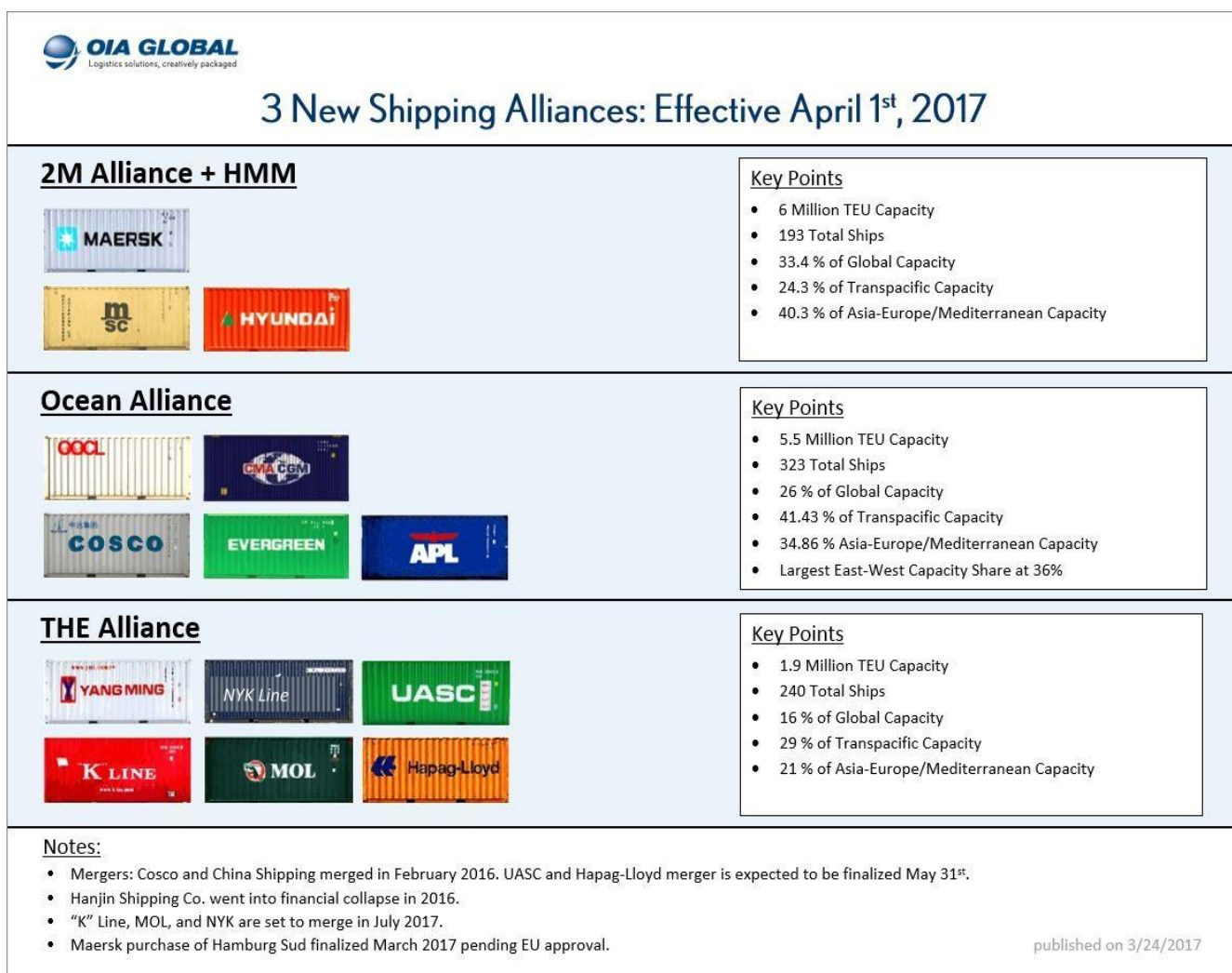
THE Alliance αποτελούμενη από την Yang Ming, NYK Line, UASC, "K" Line, MOL, και Hapag-Lloyd container lines, με σύνολο χωρητικότητας 1.9 εκατ. TEU, και 240 πλοία Ε/Κ.

Ocean Alliance

Ocean Alliance περιλαμβάνει την OOCL, CMA-CGM, την Cosco, Evergreen, και την APL, με σύνολο χωρητικότητας 5.5 εκατ. TEU, και 323 πλοία Ε/Κ.

Η τάση για γιγαντισμό των πλοίων και για δημιουργία συμμαχιών μεταξύ των εταιρειών μεταφοράς containers αυξάνει τη συγκέντρωση των μεταφορικών υπηρεσιών στους ΜΕΓΑ-μεταφορείς και ειδικά στις κύριες εμπορικές διαδρομές που διασυνδέουν την Ασία με την Ευρώπη και την Αμερική. Η αγορά λοιπόν αποκτά έναν ολιγοπωλιακό χαρακτήρα και οι μεταφορικές υπηρεσίες μεταξύ Ασίας και Ευρώπης παρέχονται εξ' ολοκλήρου από τις 3 πλέον παγκόσμιες συμμαχίες.

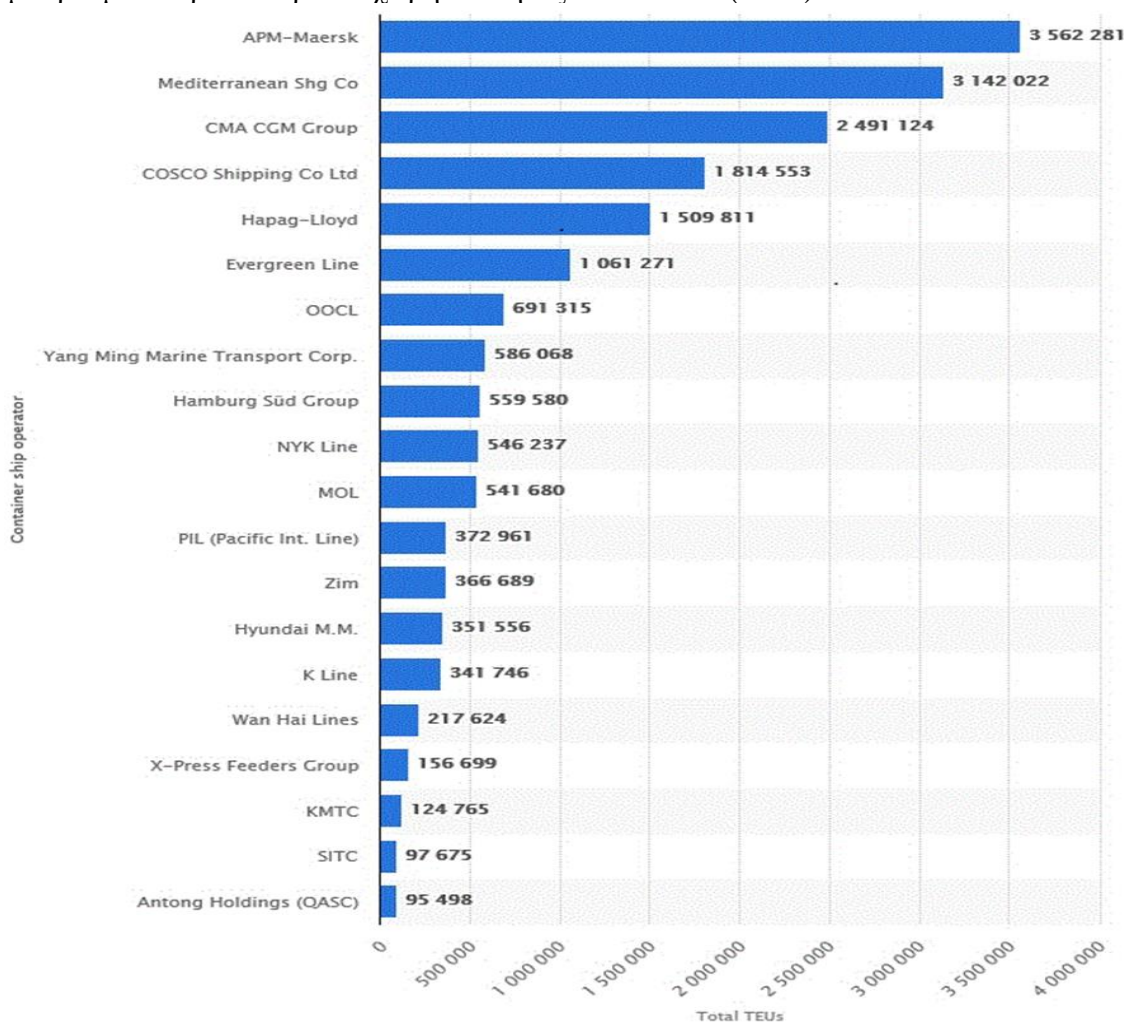
Διάγραμμα 1.5: Οι 3 νέες συμμαχίες εταιρειών Ε/Κ, όπως διαμορφώνονται από Απρίλιο 2017.



Πηγή: <http://www.oia-global.com/en/blog/three-new-ocean-shipping-alliances-coming-april-1st-what-you-need-to-know>

Οι 3 συμμαχίες αντιπροσωπεύουν το 44% του παγκόσμιου στόλου. Η “Ocean Alliance” με 539 πλοία (4,08 εκ. TEU) βρίσκεται στην πρώτη θέση, η “2M” στη δεύτερη θέση με 483 πλοία (3,3 εκ. TEU) και στην Τρίτη θέση η “The Alliance” με 347 πλοία (2,7 εκ. TEU). Η Ocean Alliance κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά Far East-North America και στηρίζεται κυρίως στη δυναμική της COSCO που προσφέρει 203 πλοία και 1,6 εκ. TEU. Η ενσωμάτωση της Hyundai προσέφερε στη 2M μόνο 18 πλοία στα 268 της Maersk και 197 της MSC. Στην “The Alliance” βασικός μεταφορέας είναι η Hapag-Lloyd η οποία μετά τη συγχώνευσή της με τη UASC διαθέτει στόλο με 121 πλοία και 1,07 εκ. τευ υποβοηθούμενη από την NYK Lines των 68 πλοίων και 0,5 εκ. Teu. Τέλος, οι μεγαλύτερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βάσει της χωρητικότητας του στόλου τους, όπως διαμορφώνονται από τον Σεπτέμβριο 2017 και παρουσιάζονται στο διάγραμμα 1.6 (Statista, 2017).

Διάγραμμα 1.6. Κατανομή των είκοσι μεγαλύτερων εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βάσει χωρητικότητας του στόλου (2017)



Πηγή: www.statista.com , (Alphaliner 2017)

Όπως παρατηρεί κανείς στο γράφημα, πρώτη σε χωρητικότητα έρχεται η Δανέζικη APM-Maersk Line με 3.562.013 TEUs με μερίδιο αγοράς 16,5%, δεύτερη η Mediterranean Shg Co (MSC) με χωρητικότητα 3.142.022 TEUs με μερίδιο αγοράς 14,8%, ενώ τρίτη έρχεται η Γαλλική εταιρεία CMA CGM Group, με 2.491.124 TEUs και μερίδιο αγοράς 11,7%. Και οι τρεις αυτές εταιρείες κατέχουν το 43% της συνολικής χωρητικότητας για το Γ' Τρίμηνο του 2017 (Alphaliner 2017).

Από τα ανωτέρω εξάγεται ότι πλέον το 50% σχεδόν τη παγκόσμιας διακίνησης TEU έχει «περάσει στα χέρια» είκοσι περίπου εταιρειών Ε/Κ οι οποίες έχουν συνάψει τις 3 μεγάλες συμμαχίες, όπως διατυπώθηκε και προηγουμένως και μπορούμε να πούμε ότι στην αγορά τακτικών γραμμών Ε/Κ επικράτησε, μετά από σχεδόν μία δεκαετία ολοκληρώσεων και εξελίξεων, ολιγοψώνιο υπηρεσιών το οποίο προσπαθούν να αντιμετωπίσουν οι παγκόσμιοι διαχειριστές τερματικών Ε/Κ με πολλούς τρόπους οι οποίοι θα αναλυθούν στη συνέχεια.

1.3 ΚΑΘΕΤΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

«Η κάθετη ολοκλήρωση στην ουσία αποτελεί την επέκταση σε διαδοχικά στάδια παραγωγής ή διάθεσης ενός προϊόντος. Η επιλογή της κάθετης ολοκλήρωσης έχει ευρεία εφαρμογή στη ναυτιλία τακτικών γραμμών, όπου πολλές μεγάλες επιχειρήσεις προσφέρουν ολοκληρωμένες μεταφορικές υπηρεσίες στους πελάτες τους μεταφέροντας το φορτίο από τον τόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού του, εφαρμόζοντας το σύστημα μεταφοράς “door-to-door” δηλαδή αναπτύσσοντας δραστηριότητες που προηγούνται και έπονται της θαλάσσιας μεταφοράς.» (Γιάννης Θεοτοκάς, 2011)

Ο πολυεθνικός χαρακτήρας που απέκτησαν οι επιχειρήσεις τις τελευταίες δεκαετίες ελέω παγκοσμιοποίησης, εκτός από τις οριζόντιες ολοκληρώσεις που έλαβαν χώρα σε πολλές αγορές προϊόντων παγκοσμίως με αποτέλεσμα το γιγαντισμό των εταιρειών, οδήγησε στο περαιτέρω γιγαντισμό των εταιρειών μέσω της κάθετης ολοκλήρωσης επενδύοντας σε όλο και περισσότερα στάδια της παραγωγής για τον καλύτερο έλεγχο (και όχι μόνο) του συνόλου των υπηρεσιών και της παραγωγικής διαδικασίας.

Όπως και με την οριζόντια ολοκλήρωση, οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προέβησαν σε ενέργειες κάθετων ολοκληρώσεων που οδήγησε στην ακόμα μεγαλύτερη αύξηση του μεγέθους των εταιρειών αυτών.

Όμως επειδή πολλοί τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων διοικούνταν/ελέγχονταν είτε από το κράτος (Cariou P., 2008) ή από ιδιωτικές εταιρείες διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (terminal operators), οι οποίες ήταν συγκριτικά μικρού/μεσαίου μεγέθους (τις τελευταίες δεκαετίες γιγαντώθηκαν και αυτές μέσω οριζοντίων και κάθετων ολοκληρώσεων) και οι διοικήσεις ή οι εταιρείες αυτές δεν μπορούσαν να προβούν στις αναγκαίες επενδύσεις γιατί αδυνατούσαν να επενδύσουν πολύ μεγάλα κεφάλαια με αποτέλεσμα να προσαρμόζονται αργά στα νέα δεδομένα, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διαμέσου εξαγορών ή συνεργασιών απέκτησαν τον πλήρη έλεγχο (σε μερικές περιπτώσεις) ή τον μερικό έλεγχο στις εταιρείες αυτές μέσω εξαγορών ενός ποσοστού μετοχών ή μέσω συνεργασιών.

Συνεργασίες επίσης θα συνάψουν και με εταιρείες μεταφοράς στην ξηρά λόγω του ότι τα περιθώρια μείωσης των εξόδων στην θαλάσσια μεταφορά ήταν ήδη μειωμένα. Με την κάθετη ολοκλήρωση οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επιτυγχάνουν να ελέγχουν όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας της μεταφοράς που πρέπει να συνεργάζονται αρμονικά και συμπληρωματικά μεταξύ τους ώστε οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να προσφέρουν ολοένα και ποιοτικότερες υπηρεσίες από πλευράς ταχύτητας και ασφάλειας στους πελάτες τους των οποίων οι απαιτήσεις είναι αυξημένες στο πλαίσιο των door-to-door μεταφορικών υπηρεσιών.

Επομένως, στον τομέα της μεταφοράς και διαχείρισης των εμπορευματοκιβωτίων η κάθετη ολοκλήρωση εμφανίζεται από την αγορά τερματικών σταθμών ε/κ από τις μεγάλες εταιρείες διαχείρισης ε/κ. Μετά την αγορά τα τερματικά ανήκουν είτε εξ'ολοκλήρου στις εταιρείες αυτές, είτε σε ένα μεγάλο ποσοστό ικανό να τους δώσει την κυριότητα και τον αποκλειστικό έλεγχο (Παρδάλη Α., 2001).

Οι εταιρείες π.χ. που έχουν εξαγοράσει ένα τερματικό ελέγχουν τις λιμενικές υπηρεσίες ώστε να μην επωμιστούν το κόστος τυχόν καθυστερήσεων οι οποίες θα θέσουν σε κίνδυνο όλο το σχεδιασμό της μεταφοράς και όλες τις προσπάθειες μείωσης κόστους ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου μέσω οριζόντιων ολοκληρώσεων κτλ. όπως αναλύθηκε ανωτέρω. Η απόκτηση του ελέγχου και η αύξηση της δύναμης επιρροής και μεριδίου στην αγορά που επιτυγχάνονται στα πλαίσια της καθετοποίησης της παραγωγής μπορεί να αποτελέσουν σημαντικό εμπόδιο στην είσοδο άλλων επιχειρήσεων στην αγορά (Παρδάλη Α., 2001).

Στον παρακάτω πίνακα 1.6 βλέπουμε για τις 5 μεγαλύτερες εταιρείες τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ως το 2008 τα αποκλειστικά τερματικά για την διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων, ενώ στο Πίνακα 1.7 βλέπουμε πως διαμορφώνεται η κατάσταση των “dedicated terminals” το έτος 2016.

Πίνακας 1.6 : Αποκλειστικά τερματικά για τις 5 μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Shipping company	Terminal	Date of announcement	Terminal operator
Mearsk	Rotterdam	1998	APM Terminals
	Bremerhaven	1999	APM Terminals - Eurogate
	Algeciras	2005	APM Terminals
	Lazaro	2007	HPH
	Felixstowe	2008	HPH
	Tanger	2008	Maersk - APM Terminals - Akwa Group
MSC	La spezia	1971	Eurogate - MSC
	Napels	2002	MSC - Cosco
	Bremerhaven	2004	Eurogate
	Antwerp	2005	PSA - MSC
	Valencia	2006	MSC
	Las Palmas	2007	MSC - Dragados
	Le Havre	2007	MSC
	Kumport		Limar Port and Ship Operators SA
CMA-CGM	Le Havre	2006	CMA-CGM-GMP
	Busan	2007	Macquarie - Bouygues - Hyundai - KMCT - BCA - KUKJE -
Hapag-Lloyd	Hamburg	2001	HHLA - Hapag - Lloyd
Cosco	Singapore	2003	PSA

Πηγή : Market Power and Vertical and Horizontal Integration in the Maritime Shipping and Port Industry, Eddy VAN DE VOORDE and Thierry VANELSLANDER Department of Transport and Regional Economics, University of Antwerp, BELGIUM, December 2008, Discussion Paper No. 2009 – 2 January 2009 OECD, International Transport forum, Joint Transport Research Centre

Τελικός στόχος των στρατηγικών αυτών επιλογών είναι η σύσταση νέων εταιρειών που προσπαθούν να επωφεληθούν από τις ισχύουσες συνθήκες. Στόχος πλέον είναι η σύσταση και η λειτουργία εναλλακτικών μορφών, σε αντίθεση με αυτά των πρώην κρατικών μονοπωλίων. Οδηγούμαστε λοιπόν στην ολοκληρωμένη μορφή των mega carriers.

Πρόκειται είτε για την περίπτωση που μια μεγάλη εταιρεία ελέγχει όλες τις διαφορετικές δραστηριότητες (μητρική & θυγατρικές) και μετατρέπεται σε mega carrier ή για την περίπτωση που οι εταιρείες λειτουργούν ως δίκτυα προστιθέμενης αξίας όπου περισσότερες διαφορετικές εταιρείες αναπτύσσουν συνέργειες κατά την ολική διαδικασία παραγωγής της μεταφορικής υπηρεσίας με στόχο τη βέλτιστη κατανομή των πόρων. Φέτος, 24 εταιρείες χαρακτηρίζονται ως Παγκόσμιοι / Διεθνείς φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών όπως αναφέρονται στον παραπάνω πίνακα. Η φύση της λίστας είναι ευμετάβλητη λόγω των μεγάλων εξαγορών και συγχωνεύσεων. Ειδικότερα, η Cosco και η China Shipping έχουν συγχωνευθεί, η CMA CGM έχει αποκτήσει την APL και η APM Terminals έχει αγοράσει τη Group TCB. Όλες οι κινήσεις αυτές αντικατοπτρίζουν τη συσπείρωση των ναυτιλιακών εταιριών και των εταιριών διαχείρισης σε συμμαχίες που αποσκοπούν σε κάθετες ολοκληρώσεις ευθυγραμμίζοντας τα συμφέροντά τους. Παρακάτω η λίστα με τους Global Terminal Operators ανά τύπο εταιρίας (Drewry Maritime Research, 2016).

Πίνακας 1.7: Διεθνείς εταιρίες διαχείρισης τερματικών ανά μεταφορέα

Φορτοεκφορτωτές (stevedores)	Μεταφορείς που δραστηριοποιούνται και σε φορτοεκφορτώσεις (hybrids)	Μεταφορείς (carriers)
APM Terminals	China Shipping Terminal Development	APL
Bollere	CMA-CGM (Terminal Link)	Evergreen
China Merchants Port Holdings	Cosco Group (Cosco Pacific & Cosco Container Line)	Hanjin
DP World	NYK Line (Ceres)	Hyundai
Eurogate		K Line
Group TCB		MOL
Hutchison Port Holdings		OOCL
ICTSI		Yang Ming
PSA International		
SSA Marine		
Terminal Investment		
Yildirim Group		

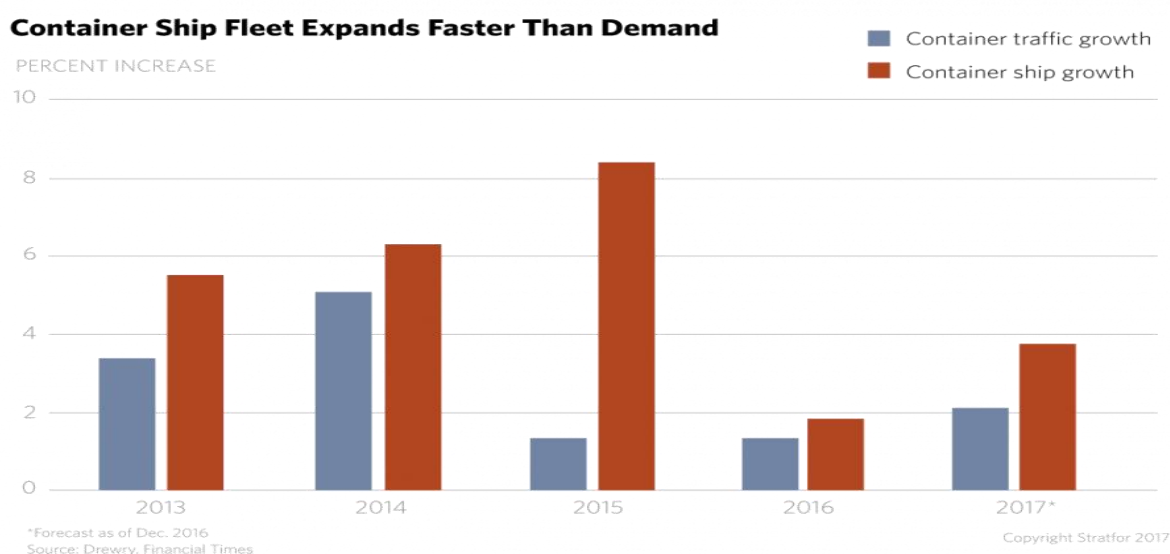
Πηγή: Drewry Maritime Research (2016)- <http://www.drewry.co.uk/news.php?id=516>

1.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Ε/Κ

1.4.1 ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Ε/Κ

Ως υπερβάλλουσα χωρητικότητα ορίζεται το φαινόμενο της ύπαρξης υπερπροσφοράς διαθέσιμου χώρου στα πλοία Ε/Κ, που εξυπηρετούν είτε κάποιον μεμονωμένο εμπορικό διάδρομο είτε τον κόσμο στο σύνολό του, σε σχέση με την ζήτηση χώρου στα πλοία αυτά για κάθε δεδομένη χρονική στιγμή. Από το 2007, η παγκόσμια διαθέσιμη χωρητικότητα στη ναυτιλία έχει αυξηθεί ταχύτερα απ' ό,τι το παγκόσμιο εμπόριο. Λόγω της έκρηξης του εμπορίου που συνόδευσε την παγκοσμιοποίηση, οι παγκόσμιες ναυτιλιακές εταιρείες παρήγγειλαν την κατασκευή νέων πλοίων, παραγγελίες που δόθηκαν πριν την οικονομική κρίση του 2008-2009 αλλά δεν ολοκληρώθηκαν μέχρι μετά την ύφεση. Περίπου την ίδια περίοδο, η βιομηχανία των εμπορευματοκιβωτίων άρχισε να τάσσεται υπέρ της χρήσης όλο και μεγαλύτερων πλοίων, υποστηρίζοντας πως θα αύξαναν την αποδοτικότητα και θα χαμήλωναν τα λειτουργικά κόστη (αυτή η λογική ισχύει μόνο αν τα πλοία αξιοποιούνται πλήρως). Χάρη στον επιπλέον χώρο που παρείχαν τα γιγαντιαία πλοία, τα ναυτιλιακά κόστη και οι αμοιβές των ναυπηγείων μειώθηκαν, ενθαρρύνοντας τις εταιρείες να κεφαλαιοποιήσουν τις χαμηλές τιμές, αγοράζοντας ακόμα περισσότερα πλοία. Οι αγορές τους έκαναν εντονότερο το πρόβλημα της υπερβολικής χωρητικότητας.

Πίνακας 1.8: Αντιπαραβολή και σύγκριση της αύξησης χωρητικότητας των πλοίων Ε/Κ σε σχέση με την μεταβολή της κυκλοφορίας Ε/Κ



Πηγή: Drewry Financial Times (<http://www.euro2day.gr/specials/>)

Στον ανωτέρω Πίνακα 5.1 παρουσιάζεται σε βάθος πενταετίας 2013-2017 η εξέλιξη τόσο της χωρητικότητας των πλοίων Ε/Κ όσο και της κυκλοφορίας Ε/Κ στις θαλάσσιες οδούς. Αίσθηση προκαλεί η κορύφωση της προσφερόμενης χωρητικότητας Ε/Κ του έτους 2015 σε αντιδιαστολή με την ζήτηση και κυκλοφορία Ε/Κ.

Είναι πλέον φανερό ότι το 2015 ήταν μία πρόκληση για τις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 2009 διεύρυνε το κενό μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης χωρητικότητας στα πλοία. Παρά τις προσπάθειες των εταιρειών τακτικών γραμμών να μειώσουν την υπερβάλλουσα χωρητικότητα μέσω της δημιουργίας συμμαχιών και της χρήσης κοινών services, η παράδοση των ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων που οι εταιρείες είχαν παραγγείλει στο παρελθόν για να είναι περισσότερο ανταγωνιστικές, επιδείνωσαν τα πράγματα (SeaIntel Maritime Analysis, Δεκέμβριος 2015⁸).

Το 2015, οι παραδόσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έσπασαν κάθε ρεκόρ, καθώς 212 νέα πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.714.860 TEUs παραδόθηκαν στις εταιρείες τακτικών γραμμών, οι οποίες ήθελαν να τα αξιοποιήσουν σε σημαντικούς εμπορικούς διαδρόμους, όπως αυτός από την Άπω Ανατολή. Χαρακτηριστικό είναι ότι η χωρητικότητα των νεόκτιστων αυτών πλοίων ξεπέρασε το ρεκόρ που είχε καταγραφεί το 2008, όταν η χωρητικότητα των νεόκτιστων πλοίων ήταν ίση με 1.527.800 TEUs. Ωστόσο, πολλά από αυτά τα πλοία έμειναν ανεκμετάλλετα, καθώς οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δεν είχαν όφελος από τη χρήση τους. Τα πλοία δεν ταξίδευαν πλήρη και ταυτόχρονα προσέθεταν επιπλέον κόστος στις πλοιοκτήτριες εταιρείες, δεδομένου του σταθερού κόστους που η λειτουργία ενός πλοίου συνεπάγεται. Μέχρι το 2016, περίπου το 10% του παγκόσμιου ναυτιλιακού στόλου ήταν εκτός λειτουργίας, είτε διότι έγινε σκραπ είτε διότι παρέμενε αδρανής, ποσοστό ρεκόρ για τον κλάδο.⁹

Και παρά τις προσδοκίες του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου πως ο όγκος των παγκόσμιων εξαγωγών θα αυξηθεί κατά 3,5% φέτος (έναντι του μόλις 2,2% πέρυσι), η υπερβάλλουσα χωρητικότητα του ναυτιλιακού κλάδου είναι απίθανο να εξαφανιστεί μέχρι το τέλος του 2017, καθώς η αύξηση του χώρου για εμπορευματοκιβώτια υπερσκελίζει και πάλι την αύξηση της ναυτιλιακής κίνησης.

⁸ http://www.seaintel.com/index.php?option=com_seaintel&view=slp_backissues

⁹ StratFor Global Intelligence – “Αντίθετοι Άνεμοι για την Ναυτιλία”
(Πηγή: <http://www.euro2day.gr/specials/topics/article/1527535/antithetoi-anemoi-gia-thn-pagkosmia-naytilia.html>)

Πως όμως αντιμετώπισαν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες Ε/Κ το ανωτέρω φαινόμενο; Εκτός από την δημιουργία συμμαχιών και τη χρήση κοινών υπηρεσιών-services που αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αντιμετωπίζουν της υπερβάλλουσας χωρητικότητα μέσω της τακτικής μειωμένης ταχύτητας πλεύσης των πλοίων, των ακυρώσεων κάποιων ταξιδιών και της συγχώνευσης κάποιων services.

Οι εξελίξεις αυτές θα έχουν αντίκτυπο και στις πλοιοκτήτριες εταιρείες containerships που ναυλώνουν τα πλοία τους στους μεγάλους liners. Πρόκειται για έναν τομέα, στον οποίο τα τελευταία 15 χρόνια και οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν κάνει μεγάλες επενδύσεις. Οι στρατηγικές αλλαγές στους liners θα αλλάξουν τις ισορροπίες και θα οδηγήσουν μακροπρόθεσμα σε συγχωνεύσεις και στον κλάδο των πλοιοκτητριών εταιρειών. Κατ'εκτίμηση των αναλυτών, το μερίδιο αγοράς των 10 κορυφαίων ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών στον κόσμο θα μπορούσε να ανέλθει, σε λίγα χρόνια, στο 79%, σχεδόν δύο φορές περισσότερο όσο πριν από 20 χρόνια. Σύμφωνα με τα στοιχεία των Clarksons, τα 5.154 containerships που έχει ο παγκόσμιος στόλος ανήκουν συνολικά σε 622 εταιρείες – περίπου οκτώ πλοία ανά ιδιοκτήτη. «Ωστόσο, διαχειρίζονται από 326 εταιρείες, γεγονός που σημαίνει ότι καθεμία εταιρεία διαχειρίζεται 16 πλοία κατά μέσο όρο. Το ανησυχητικό όμως είναι ότι οι οκτώ πρώτες εταιρείες του κλάδου διαχειρίζονται στόλους από περισσότερα από 100 containerships η καθεμία, ενώ **οι 10 πρώτες διαχειρίζονται συνολικά 2.500 πλοία**, τον μισό δηλαδή παγκόσμιο στόλο¹⁰ (Τσιμπλάκης – Ναυτεμπορική, Μάρτιος 2017)».

Η αναδιάρθρωση της θαλάσσιας οδού Ανατολής-Δύσης, μετά την ίδρυση συμμαχιών ναυτιλιακών εταιρειών εμπορευματοκιβωτίων, έγινε πιο επιθετική από νωρίς και πολλοί μεταφορείς υπέφεραν από την έλλειψη εμπορευματοκιβωτίων. Κυρίως επηρεάστηκαν τα ευρωπαϊκά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, της Βόρειας Θάλασσας και της Βαλτικής Θάλασσας, καθώς και οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, οι οποίοι έχουν πολύ μικρότερες ποσότητες ελεύθερων μονάδων από τους τροφοδότες, λόγω των χαμηλών εισερχόμενων εμπορευματοκιβωτίων. Υπάρχει μεγάλη συμφόρηση στα λιμάνια, του Αμβούργου και του Ρότερνταμ, τα οποία επιπλέον επιβαρύνουν τις ναυτιλιακές ροές. Σε πολλές περιπτώσεις ακόμη και οι πιο ακριβές γραμμές είναι υπερβολικές και δεν μπορούν να παρέχουν δωρεάν μονάδες για τη ναυτιλία, οι οποίες επηρεάζουν σοβαρά τις εξαγωγές και το εμπόριο της Ευρώπης προς την Ασία και την Αφρική. Τώρα, πολλές από τις γραμμές είναι υπερκρατημένες για 1-2 μήνες μπροστά και οι καθυστερήσεις προκάλεσαν χάος στις γραμμές του εμπορίου.

¹⁰ <https://www.metaforespess.gr/gnomi>

Παρά τις υποσχέσεις για βελτιστοποίηση των εμπορικών ροών των εμπορευματοκιβωτίων και το άνοιγμα νέων λιμενικών κόμβων, που έγιναν από τους μεγαλύτερους μεταφορείς, τα μικρότερης χωρητικότητας πλοία Ε/Κ, (feeders) μείωσαν τους κατάπλους σε πολλούς λιμένες και μείωσαν τις χωρητικότητες τους λόγω της μείωσης των ναυτιλιακών ροών Ανατολής-Δύσης. Η κατάσταση δεν αναμένεται να βελτιωθεί σύντομα μετά την αρχική κρίση στις αγορές, αλλά από τις αρχές του μήνα, όλες οι συνδέσεις εμπορευματοκιβωτίων απορρίπτουν ή καθυστερούν σημαντικά τις εξαγωγές των ευρωπαϊκών φορτωτών στη Μέση Ανατολή και την Ασία. Πολλές εταιρείες εμπορευματοκιβωτίων υπέστησαν οικονομικές απώλειες με την αναδιοργάνωση της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων και την ίδρυση των συμμαχιών. Το εμπόριο γίνεται όλο και πιο δύσκολο και οι πελάτες δεν είναι ικανοποιημένοι. Πολλοί φορτωτές σκέφτονται να μεταφέρουν τις εξαγωγές τους σε πιο ελκυστικούς και πολύ ακριβότερους μεσογειακούς λιμένες, όπου μόνο οι οδικές μεταφορές είναι ακριβότερες από το κόστος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Μια τέτοια στρατηγική μπορεί να είναι χρήσιμη για τα ακριβά προϊόντα, αλλά για τα φθηνότερα βιομηχανικά αγαθά η τελική τιμή είναι υπερβολικά δαπανηρή.

Ένα άλλο σημείο στα προβλήματα της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι η μεγάλη συμφόρηση των ασιατικών λιμένων, όπως η Σαγκάη και το Χονγκ Κονγκ. Οι μεταφορείς εκτρέπουν πλοία από τα λιμάνια με συμφόρηση και οι εργασίες φορτίου ορισμένων πλοίων που φθάνουν σε μια θέση αγκυροβολίας συχνά υπόκεινται σε στρατηγική "cut and run", η οποία οδηγεί σε μικρές αποστολές και μεταφερόμενα κιβώτια. Εν τω μεταξύ, τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης που έχουν επιρρεπείς σε περιόδους σοβαρών αγκυροβολιών και συμφόρησης στο έδαφος κατά τη διάρκεια της δραματικής αναβάθμισης των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, θα φοβηθούν το χτυπώντας αποτέλεσμα των καθυστερημένων αφίξεων των ULCVs που ανταγωνίζονται για το χώρο της αγκυροβόλησης. Ως αποτέλεσμα, οι λειτουργίες της περιοχής θα υποβαθμιστούν, δημιουργώντας έναν φαύλο κύκλο πιο αργών πλοίων και λιμενικών επιχειρήσεων.

1.4.2. ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΥΣΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η δημιουργία συμμαχιών, οι συγχωνεύσεις και η χρήση κοινών services που αναφέρθηκαν παραπάνω αποτελούν μερικούς από τους τρόπους με τους οποίους οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επιδιώκουν την αντιμετώπιση της υπερβάλλουσας προσφοράς. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μέσω της τακτικής μειωμένης ταχύτητας πλεύσης των πλοίων (slow steaming), των ακυρώσεων κάποιων ταξιδιών (blank sailing) και της συγχώνευσης κάποιων services, κάποιες μεγάλες εταιρείες κατάφεραν να περιορίσουν το φαινόμενο.

Όπως προαναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο οι εταιρείες μεταφοράς E/K στην προσπάθεια τους να ελαχιστοποιήσουν τα κόστη τους και να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας που αναπτύσσονται στα σύγχρονα πλοία, προέβησαν σε διάφορων ειδών συμμαχίες (Review of Maritime Transport, 2015). Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές,¹¹ αναμένεται να συνεχιστούν και το έτος 2017, πράγμα που οι ειδήμονες του κλάδου εκτιμούν ότι θα είναι απαραίτητο για να αποκατασταθεί η ισορροπία στον τομέα της ναυτιλίας. Αν όλες οι συγχωνεύσεις και εξαγορές ολοκληρωθούν, τότε θα μείνουν μόνον 13 μεγάλοι carriers (Πίνακας 5.2). Αυτές οι εταιρείες μπορεί τότε να επιλέξουν να ενώσουν τις δυνάμεις τους, καθώς από 1ης Απριλίου τίθενται σε εφαρμογή νέες συνεργατικές συμφωνίες.

Οι συμμαχίες αναμφίβολα θα δημιουργήσουν χώρο για πιο αποδοτική χρήση των μισοάδειων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων του κόσμου, και ίσως και να μειώσουν την απόκτηση επιπλέον χωρητικότητας, καθιστώντας απαραίτητο οι εταιρείες να έχουν λάβει πρώτα σχετική έγκριση.

Πίνακας 1.9:. Παγκόσμιες συμμαχίες στη ναυτιλία τακτικών γραμμών

Όνομα	Εταιρείες που συμμετέχουν
2M Alliance	Maersk Line, MSC
Ocean Three Alliance	CMA CGM, CSCL, UASC
CKYHE Alliance	COSCO, K-Line, Yang Ming, Hanjin, Evergreen
G6 Alliance	APL, MOL, Hyundai, OOCL, NYK Line, Hapag-Lloyd

Πηγή: Liner Companies sites, 2015

Κάποιες από τις εταιρείες που απαρτίζουν τις συμμαχίες που αναφέρθηκαν παραπάνω έχουν δικό τους service από την Ασία για την Ευρώπη (όπως και για την Ελλάδα), στο οποίο διαθέτουν δικά τους πλοία (vessel sharing agreement).

¹¹<http://www.euro2day.gr/specials/topics/article/1527535/antithetoi-anemoi-gia-thn-pagkosmia-naytilia.html>)

Ωστόσο, υπάρχουν κάποιες άλλες εταιρείες που δεν διαθέτουν δικό τους service κι έτσι συνηθίζουν να φορτώνουν στα πλοία των άλλων services (slot sharing agreements), μέσω συμφωνιών για slot chartering. Όπως προαναφέρθηκε κύριο χαρακτηριστικό της ναυτιλίας τακτικών γραμμών είναι η συχνότητα και η τακτικότητα των δρομολογίων, τα οποία συνήθως λαμβάνουν χώρα σε εβδομαδιαίο επίπεδο. Ωστόσο, πολλές φορές οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποφασίζουν να ακυρώσουν κάποια δρομολόγια με σκοπό τη μείωση της χωρητικότητας.

Αυτό σημαίνει ότι ένας αριθμός λιμένων δεν θα εξυπηρετηθούν κάποια συγκεκριμένη εβδομάδα και τα εμπορευματοκιβώτια θα φορτωθούν στο πλοίο της επόμενης εβδομάδας (Daniel Sanchez M., 2015). Αυτή η τακτική, γνωστή ως blank sailings, εφαρμόζεται κυρίως τις περιόδους της μειωμένης ζήτησης χώρου στα πλοία. Με αυτόν τον τρόπο οι εταιρείες καταφέρνουν να προσαρμόσουν τα επίπεδα της προσφερόμενης ποσότητας χώρου στα πλοία στα αντίστοιχα της ζητούμενης ποσότητας. Η τακτική των blank sailings έχει ευρεία εφαρμογή στη διαδρομή από την Άπω Ανατολή για την Ευρώπη. Από την άλλη πλευρά, η αξιοποίηση όλο και μεγαλύτερων πλοίων, με σκοπό την εκμετάλλευση των οικονομιών κλίμακας, συνεπάγεται ότι οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα έχουν μικρότερη ευελιξία στον καθορισμό των blank sailings.

Στα χρόνια πριν το 2008, η ναυτιλία τακτικών γραμμών είχε την τάση να κατασκευάζει πλοία που έπλεαν με όλο και μεγαλύτερη ταχύτητα. Τα ταχύτερα πλοία είχαν σχεδιαστεί έτσι ώστε να πλέουν με ταχύτητα 25 κόμβων, με αποτέλεσμα οι χρόνοι μεταφοράς των εμπορευμάτων να μειώνονται. Το 2008, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εξετάζοντας ένα πλήθος παραγόντων που επηρεάζονται από την ταχύτητα των πλοίων, αποφάσισαν την μείωση της εμπορικής τους ταχύτητας (Review of Maritime Transport, 2015). Η τακτική αυτή, γνωστή ως slow steaming, βρίσκει ευρεία εφαρμογή εξαιτίας των οφελών που αποκομίζουν οι πλοιοκτήτες. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την αγορά των εμπορευματοκιβωτίων, ένα τυπικό πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι δυνατόν να πλέει με 24 κόμβους την ώρα, το οποίο αντιπροσωπεύει 85% -90% της δυναμικότητας της μηχανής. Η μείωση της ταχύτητας σε 21 κόμβους την ώρα αντιπροσωπεύει το ‘slow steaming’.

Το slow steaming συντελεί με τον τρόπο του στη μείωση της προσφοράς χώρου στα πλοία καθώς επιτρέπει στις εταιρείες τακτικών γραμμών να απορροφούν την υπερβάλλουσα χωρητικότητα σε περιόδους μειωμένης ζήτησης.

Κατά τη διάρκεια των ετών 2009 και 2010, οι ναυτιλιακές εταιρείες παρέλαβαν πλοία, η παραγγελία των οποίων είχε λάβει μέρος πριν την κρίση, με αποτέλεσμα η παγκόσμια μεταφορική χωρητικότητα να διπλασιαστεί. Το 2012, σχεδόν 5% του παγκόσμιου στόλου στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων έμεναν αδρανή εξαιτίας της μειωμένης ζήτησης. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τον Ιανουάριο του 2014 μέχρι τον Ιανουάριο του 2015, παρά την παγκόσμια κρίση, ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε κατά 3,5% (UNCTAD Review, 2015). Ωστόσο, την εποχή που οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποφάσισαν την εφαρμογή της τακτικής αυτής το κυριότερο όφελος των πλοιοκτητών ή των διαχειριστών πλοίων ήταν η μείωση του κόστους, που συνεπάγεται η εξοικονόμηση καυσίμων και η εναρμόνιση με τη νομοθεσία για ένα καθαρό περιβάλλον. Αξίζει να σημειωθεί ότι στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το κόστος καυσίμων αποτελεί το μισό του συνολικού λειτουργικού κόστους και συνεπώς οι αλλαγές στις τιμές των καυσίμων επηρεάζουν σημαντικά το μέσο κόστος μεταφοράς ανά TEU.

Μετά την ανάλυση των χαρακτηριστικών της αγοράς πλοίων τακτικών γραμμών E/K, εύκολα διαπιστώνει κανείς ότι η ίδια η φύση της μεταφορικής υπηρεσίας δεν ευνοεί και ουσιαστικά δεν ενόησε ποτε τη συμμετοχή πολλών μεταφορέων. Γι' αυτό το λόγο οι μεταφορείς που εμπλέκονται στη lineer ναυτιλία E/K ελέγχουν μεγάλο μέρος της προσφοράς με αποτέλεσμα να επηρεάζουν τις συνθήκες αυτής και τους ναύλους.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ο ολιγοπωλιακός χαρακτήρας της ναυτιλίας τακτικών γραμμών E/K τείνει να γίνεται ορισμένες περιόδους και μονοπωλιακός. Σε ευτό συντελούν οι συγγωνεύσεις και οι διάφορες μορφές συνεργασίες που λαμβάνουν χώρα μεταξύ των μεταφορέων, οι οποίες δημιουργούνται για τον αποτελεσματικότερο έλεγχο της αγοράς, πράγμα το οποίο αποβαίνει επιζήμιο για τους φορείς της προσφοράς (π.χ. τερματικά και διαχειριστές τερματικών).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ Ε/Κ

2.1 ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, από τη νέα λοιπόν θέση του λιμανιού στη βιομηχανία των μεταφορών, που είναι πλέον κρίκος στην αλυσίδα των παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων και ως τέτοιος πρέπει να δρα στο συνεχώς αυξανόμενο ανταγωνιστικό λιμενικό περιβάλλον ώστε να ακολουθεί τις εξελίξεις και να συνεχίσει να είναι ανταγωνιστικό, προκύπτουν ραγδαίες μεταβολές στην παγκόσμια λιμενική βιομηχανία.

Η παγκοσμιοποίηση και η δημιουργία πολυεθνικών επιχειρήσεων καθώς και η ευρεία χρήση των εμπορευματοκιβωτίων δημιουργεί την ανάγκη μιας διαφορετικής λειτουργίας και οργάνωσης των λιμανιών που υπό αυτές τις συνθήκες μεταβάλλεται ο ρόλος τους και εισέρχονται σε μία νέα εποχή. Το σύγχρονο λιμάνι έχει να εκπληρώσει μία νέα λειτουργία. Η ανάπτυξη της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας αλλάζει τον ρόλο των λιμανιών μπροστά στην αποδοτική διανομή προϊόντων, αντίθετα με τη λειτουργία της φόρτωσης, εκφόρτωσης πλοίων και ικανότητας αγκυροβόλησης.

Το ενδιαφέρον της λιμενικής κοινότητας στρέφεται στον μεταβαλλόμενο ρόλο των λιμανιών μέσα στην εφοδιαστική αλυσίδα, έναν ρόλο που μπορεί να διαφοροποιείται από απλό κέντρο μεταφόρτωσης σε σημαντικό κόμβο Logistics και ο οποίος με τη σειρά του εξαρτάται πολύ από τις στρατηγικές της εφοδιαστικής αλυσίδας αυτών που χρησιμοποιούν αυτά τα λιμάνια.

Σε αυτό το νέο ρόλο το λιμάνι θεωρείται μέρος ενός cluster μέσα στο οποίο διαφορετικά logistics και διαχειριστές των μεταφορών εμπλέκονται για να φέρουν αξία στους τελικούς καταναλωτές. Στη σύγχρονη εποχή οι σημαντικοί παράγοντες με βάση τους οποίους οι παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες επιλέγουν ένα λιμάνι είναι:

- η ταχύτητα, το κόστος, η ασφάλεια διαχείρισης του φορτίου,
- τα πληροφοριακά συστήματα καθώς και η ενοποίηση με τα άλλα είδη μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές μεταφορές)
- η υποδομή των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων πράγμα που επηρεάζει την έκταση της ενδοχώρας που καλύπτει το εκάστοτε λιμάνι και βέβαια
- οι ποιοτικές και εξειδικευμένες υπηρεσίες (door-to-door, κα)

Αντιλαμβάνεται, λοιπόν, κανείς ότι το σύγχρονο λιμάνι είναι προσανατολισμένο στην εφοδιαστική αλυσίδα, προκειμένου να ικανοποιεί όσο το δυνατόν καλύτερα τις ανάγκες των χρηστών του και να προσφέρει υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας (πχ. μέσω της προσβασιμότητας στην ενδοχώρα με το οδικό ή το σιδηροδρομικό δίκτυο, με τη διεξαγωγή της τελικής επεξεργασίας προϊόντων στο χώρο των λιμενικών εγκαταστάσεων κλπ.). Δεν είναι πια μόνο τόπος όπου χειρίζονται και μετακινούνται φορτία μεταξύ των διάφορων μεταφορικών μέσων. Είναι τώρα σημαντικός κόμβος μέσα στην εφοδιαστική αλυσίδα και η παροχή δραστηριοτήτων Logistics έχει εγκατασταθεί σαν μια απαραίτητη λειτουργία με πολλά λιμάνια για πολλά χρόνια και σε κάποιες περιπτώσεις για δεκαετίες¹². Αυτό σημαίνει ότι το λιμάνι είναι απλώς ένας κόμβος σε κάθε ειδική εφοδιαστική αλυσίδα και το πώς θα κινηθεί η ροή των αγαθών σε αυτή εξαρτάται κατά ένα μέρος από τη στρατηγική που υιοθετείται από την εφοδιαστική αλυσίδα (Mangan J. et al, 2008).

Επίσης, οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις όσον αναφορά τη ναυπήγηση νέων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεγάλης χωρητικότητας οι οποίες καθιστούν την ανάγκη για επενδύσεις τόσο στις υποδομές (π.χ. αύξηση βάθους των λιμανιών, αύξηση μήκους των προβλητών) όσο και στην ανωδομή (σύγχρονο εξοπλισμό διαχείρισης φορτίου) καθώς ο όγκος των εμπορευματοκιβωτίων είναι πολύ μεγαλύτερος και η ανάγκη μιας ταχύτατης, φθηνής και ασφαλούς διαχείρισης τους είναι επιτακτική.

Τα κράτη και οι τοπικές κοινωνίες όμως δεν είχαν πρόθεση να αναλάβουν εξ ολοκλήρου όλο αυτό το κόστος. Έτσι σε μεγάλο βαθμό επικράτησε ένα μοντέλο ιδιοκτησίας όπου το κράτος έχει υπό τον έλεγχο του τις ρυθμίσεις λειτουργίας του λιμανιού και υπό την ιδιοκτησία του την υποδομή και παραχωρεί σε ιδιωτικές επιχειρήσεις (π.χ. διαχειριστές τερματικών, ναυτιλιακές εταιρείες) μέσω συμβάσεων (Παρδάλη Α., (2007), τις επενδύσεις σε τεχνολογικό εξοπλισμό και πληροφοριακά συστήματα για να παράγουν ανταγωνιστικό λιμενικό προϊόν.

2.2 ΚΕΝΤΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ – ΣΥΣΤΗΜΑ “HUB AND SPOKE”

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω η ανάπτυξη των «logistics» και των παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων επιβάλλει την όσο το δυνατόν ταχύτερη, ποιοτικότερη, ασφαλή και οικονομικότερη μεταφορά του φορτίου από την «πόρτα» του παραγωγού στην «πόρτα» του καταναλωτή (door-to-door services) μέσω του συνδυασμού όλων των ειδών

¹² Petit S.J. & Beresfold AKC, (2009), “Port development: from gateway to logistics hubs”, Maritime Policy & Management, Volume 36, pp. 253-267

μεταφοράς (θαλάσσια, οδικά, σιδηροδρομικά κτλ.). Στα πλαίσια λοιπόν αυτών των ρευμάτων, καθώς και η ανάγκη για συνεχή επίτευξη οικονομικών κλίμακας αναδύθηκαν τα συστήματα “Hub and Spoke”, το σύστημα “Interline” και το σύστημα “Relay”.

Στο σύστημα “Hub and Spoke” για την μεταφορά του φορτίου απαιτούνται δυο λιμάνια. Το πρώτο λιμάνι παίζει το ρόλο του Hub, δηλαδή του κύριου λιμανιού και ακολουθεί το δευτερεύον (υποστηρικτικό) λιμάνι Spoke (Moura C. et al., 2002). Αναλυτικότερα, πλοία μεγάλου μεγέθους mother ships εκφορτώνουν στο κύριο λιμάνι σε μικρότερα πλοία feeder ships τα οποία και αναλαμβάνουν να παραδώσουν το φορτίο στον τελικό παραλήπτη. Το «hub and spoke» σύστημα στηρίζεται και εφαρμόζεται επιτυχημένα λόγω του γεγονότος ότι για την ταχύτερη, οικονομικότερη και χωρίς χρονοτριβές μεταφορά του φορτίου πρέπει να ελαχιστοποιηθούν οι προσεγγίσεις στα λιμάνια των σύγχρονων μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Παράλληλα, πολλά λιμάνια αντιμετωπίζουν δυσκολία, (Μιχαλόπουλος Β., 2006), ώστε να δεχτούν τα σύγχρονα μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων καθώς πρέπει να προβούν σε πολύ μεγάλες επενδύσεις, για να δημιουργήσουν τις κατάλληλες συνθήκες και τις κατάλληλες υποδομές για να τα δεχθούν, στις οποίες πολύ συχνά οι διοικήσεις των λιμένων δεν είναι διατεθειμένες να προβούν λόγω π.χ. υψηλού ρίσκου, μη εξεύρεσης κεφαλαίων, περιορισμένη έκταση κ.α. Επομένως, η επιλογή του κεντρικού λιμανιού που έχει τη δυνατότητα να γίνει κέντρο μεταφόρτωσης γίνεται με βάση την τοποθεσία, τα χαρακτηριστικά του, την υποδομή και την ανωδομή του. Όμως, η υιοθέτηση του συστήματος Hub and Spoke δεν είναι εύκολη υπόθεση, αλλά αντιθέτως απαιτεί πολύ καλή οργάνωση. Συγκεκριμένα πρέπει αρχικά να επιλεγθεί το κύριο λιμάνι το οποίο πρέπει να έχει όλες εκείνες τις προδιαγραφές υποδομής και ανωδομής για να υποδεχτεί το τεράστιο πλοίο. Από την άλλη, το πιο δύσκολο ίσως, είναι τα επιλεγθεί το λιμάνι που στην ουσία είναι βοηθητικό του πρώτου. Αυτό έχει πολύ μεγάλη σημασία, διότι η δευτερεύουσα θαλάσσια διαδρομή θα πρέπει να έχει σχεδιαστεί με κάθε λεπτομέρεια, ώστε να μην αυξηθούν τα κόστη και οι χρόνοι παράδοσης του φορτίου. Αυτό σημαίνει ότι η δευτερεύουσα θαλάσσια διαδρομή πρέπει να είναι σε κοντινή απόσταση από το κύριο λιμάνι. Αποτέλεσμα της ανάπτυξης των κέντρων μεταφορτώσεων είναι ότι εμφανίστηκαν πολλά λιμάνια τα οποία δεν στηρίζονταν πλέον στην ενδοχώρα που εξυπηρετούν αλλά στην καίρια τοποθεσία τους ως κέντρο μεταφόρτωσης. Επίσης υπάρχει η τάση τα σύγχρονα κέντρα μεταφόρτωσης, λιμάνια να εγκαθίστανται σε περιοχές μακριά από πόλεις για λόγω μη περιορισμού του χώρου και για να μην επιβαρύνονται περαιτέρω οι πόλεις.

Έτσι υπάρχουν λιμάνια που λειτουργούν αποκλειστικά ως κέντρα μεταφορτώσεως, λιμάνια που λειτουργούν σε ένα ποσοστό ως κέντρα μεταφορτώσεως και σε ένα ποσοστό ως λιμάνια εξυπηρέτησης της ενδοχώρας και παραδοσιακά λιμάνια που εξυπηρετούν μόνο την ενδοχώρα τους.

2.3 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, “κλειδί” στην ανάπτυξη των θαλάσσιων τερματικών είναι η διασύνδεση με την ενδοχώρα, καθώς τα θαλάσσια τερματικά είναι αυτά που λειτουργούν ως πύλες εισόδου σε αυτή, με την προϋπόθεση βέβαια ότι διαθέτουν και χειρίζονται σωστά τις ροές όχι μόνο των εμπορευμάτων, αλλά και των πληροφοριών που απαιτούνται. «Τα πλεονεκτήματα ενός εκτεταμένου συστήματος πυλών εισόδου είναι ουσιαστικά ότι οι πελάτες μπορούν να έχουν τα δικά τους εμπορευματοκιβώτια διαθέσιμα κοντά στη βάση τους, ενώ ο διαχειριστής του λιμενικού τερματικού αντιμετωπίζει λιγότερη πίεση στα τερματικά, εξαιτίας των μικρότερων χρόνων αναμονής και μπορούν να εγγραφθούν έναν καλύτερο σχεδιασμό και χρήση των σιδηροδρομικών δικτύων και των φορηγίδων» (Rodrigue J.P. & Notteboom T., 2009).

Ύστερα από την γενικότερη αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου αλλά και ειδικότερα από τις αλλαγές που επικράτησαν στην ναυτιλία τακτικών γραμμών, οι οποίες και αναλύθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο, ήταν δεδομένη η αύξηση της ζήτησης για λιμενικές υπηρεσίες. Όμως, οι πελάτες των λιμένων παρουσιάζονται με τεράστιες διαπραγματευτικές δυνάμεις λόγω της οικονομικής τους ευρωστίας και του όγκου των πληροφοριών που διαχειρίζονται. Έτσι, τα λιμάνια έρχονται αντιμέτωπα με το ενδεχόμενο να χάσουν σημαντικούς πελάτες για λόγους αναποτελεσματικότητας τους. Προς τούτο, τα τελευταία χρόνια συντελέστηκαν διαρθρωτικές αλλαγές στη δομή της αγοράς των ναυτιλιακών εταιρειών των εμπορευματοκιβωτίων επηρεάζοντας τη δομή της λιμενικής βιομηχανίας των τερματικών σταθμών των εμπορευματοκιβωτίων και οδηγώντας τους διαχειριστές φορτίων, οι οποίοι ως τότε ήταν μικρές ιδιωτικές επιχειρήσεις που κατείχαν ένα μικρό μερίδιο της αγοράς, σε οριζόντια ολοκλήρωση κυρίως μέσω συγχωνεύσεων και εξαγορών. Έτσι, μετά τη δεκαετία του 90 που έχουν ξεκινήσει δυναμικά οι ιδιωτικοποιήσεις λιμένων, στον κλάδο παρουσιάζονται και συγχωνεύσεις μεταξύ τερματικών στο ίδιο λιμάνι, αλλά και μεταξύ τερματικών σε διαφορετικά λιμάνια.

Στόχος των διαχειριστών των τερματικών είναι να αυξήσουν την δύναμη τους και να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας. Για αυτό το λόγο επενδύουν πολλά χρήματα σε τερματικά που μπορεί πρότινος να ανήκαν σε κρατικά χέρια και ως εκ τούτου να υπήρξε υποβάθμιση τόσο των υποδομών αλλά και των υπηρεσιών που προσφέρονταν στο συγκεκριμένο λιμάνι. Όμως, όπως προαναφέρθηκε επειδή τα λιμάνια κατά πλειοψηφία ανήκαν στο δημόσιο οι τελευταίοι δεν επένδυαν σε αυτά, διότι απαιτούσαν μεγάλα χρηματικά κονδύλια και για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το επενδυτικό κενό και την κρατική αναληψία εκμεταλλεύτηκαν ιδιωτικές επιχειρήσεις για την εξυπηρέτηση των δικών του συμφερόντων. Στον επόμενο πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται συνεργασίες των διαχειριστών τερματικών σε κάποια λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι παγκόσμιοι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων αλλάζουν τη στρατηγική τους λόγω της επιβράδυνσης της ανάπτυξης, δίνοντας βάση στην επέκταση των λιμενικών υποδομών και ανωδομών αποσκοπώντας παράλληλα στην επίτευξη μεγαλύτερων συμμαχιών. Οι ταχέως μεταβαλλόμενες στρατηγικές τους δημιουργούν πιέσεις στα περιθώρια κέρδους λόγω μείωσης της ζήτησης, των υψηλότερων λειτουργικών εξόδων και κεφαλαιουχικών δαπανών λόγω μεγαλύτερων πλοίων και των αυξημένων επιχειρηματικών κινδύνων από μεγαλύτερες συμμαχίες. Η πίεση που ασκείται από την ολιγοψωνιστική πολιτική και τις κάθετες ολοκληρώσεις των ΜΕΓΑ-Μεταφορέων στους διαχειριστές τερματικών έχει οδηγήσει τους τελευταίους στο να επιδιώκουν οικονομίες κλίμακας μέσω οριζόντιων ολοκληρώσεων είτε με εξαγορές λιμένων ανά τον κόσμο, είτε μέσω εταιρικών συμμαχιών οι οποίες συνήθως οδηγούνται σε εξαγορές ή συγχωνεύσεις. Η απάντηση δηλαδή στο ολιγοψώνιο των ΜΕΓΑ-Μεταφορέων είναι το ολιγοπώλιο των διεθνών εταιριών διαχείρισης τερματικών. Ειδικότερα, οι Global Terminal Operators για να καλύπτουν το ρίσκο μιας επένδυσης σε ένα νέο τερματικό, προβαίνουν στην επένδυση με τη μορφή κοινοπραξίας με τη μεταφορική εταιρία ή συνάπτουν μακροπρόθεσμα συμβόλαια μαζί τους (Notteboom et al, 2010). Συνεπώς, υπάρχει πολυπλοκότητα στην ιδιοκτησιακή δομή και στις εταιρικές σχέσεις ενός τερματικού.

Επομένως, εκτός από τις στρατηγικές συμμαχίες της liner ναυτιλίας, συναντάμε και τις αντίστοιχες των Global Operators. Οι εταιρικές συμμαχίες διαχείρισης τερματικών αποσκοπούν στην προσπάθεια επίτευξης οικονομιών κλίμακας για τη μείωση του μοναδιαίου κόστους διαχείρισης λόγω του διαμοιρασμού του κόστους σε περισσότερα τερματικά.

Η μείωση του κόστους διαχείρισης θα προσελκύσει περισσότερους πελάτες-μεταφορικές εταιρίες αφού οι μεταφορείς θα μπορούν να εκμεταλλευτούν τις προνομιακές

τιμές καθώς και την πιθανή μεγαλύτερη γεωγραφική κάλυψη που θα έχει από τον operator αν προβεί σε συνεργασία μαζί του.

Επίσης, οι εταιρείες αποφασίζουν από κοινού την επένδυση για δημιουργία σύγχρονων τερματικών.

Πίνακας 2.1: Συνεργασίες Διαχειριστών Λιμενικών Τερματικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2015

Ports	Port Operators
	(Cosco/CMA DGM/DPW)
Antwerp	(Hanjin/Yang Ming/K Line/PSA) (MSC/PSA)
Bremerhaven	(Eurogate/MSC) (Eurogate/AMPT)
La Spezia	(MSC-Eurogate)
Le Havre	(CMA DGM/DPW)
Marseille	(CMA DGM/DPW)
	(HPH/NYK)
Rotterdam	(HPH/Cosco/K Line/Hanjin/ Yang Ming)
Zeebrugge	(PSA/ CMA DGM)
Ravenna	(Eurogate/MSC)
Naples	(Cosco/MSC)

Πηγή: Drewry, Global Terminal Operators.

Αποτέλεσμα των συνεχόμενων συγχωνεύσεων και εξαγορών είναι, σε παγκόσμια κλίμακα, να κυριαρχήσουν στην αγορά λίγοι διαχειριστές φορτίων παγκόσμιας εμβέλειας (AP Moller, Dubai Ports World, Hutchison Port Holdings, Port of Singapore Authorities) οι οποίοι έχουν επενδύσει και κατέχουν μετοχές σε πολλά και διαφορετικούς τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων οι οποίοι είτε βρίσκονται σε διαφορετικά λιμάνια ή ακόμη και στο ίδιο λιμάνι (ο ανταγωνισμός τώρα λαμβάνει χώρα μεταξύ τερματικών σταθμών διαφορετικών λιμανιών ή ακόμα και στο ίδιο λιμάνι). Οι διαχειριστές φορτίων που έχουν γιγαντωθεί σε παγκόσμια κλίμακα επωφελούνται από τις οικονομίες κλίμακας και από τα εμπόδια εισόδου (Rodrigue J.P. & Notteboom T., 2010), που δημιουργούνται ώστε να δυσκολεύονται να εισέλθουν στην αγορά φιλόδοξοι ανταγωνιστές.

Αντιλαμβάνεται, λοιπόν, κανείς πόσο σημαντική είναι η ικανότητα οριζόντιας επέκτασης

για τους Global Operators, αφού τους επιτρέπει να διευρύνουν την κλίμακα των δραστηριοτήτων τους, αλλά και το εύρος των στόχων τους. Οι γνήσιες λειτουργίες τους ήταν περιορισμένες και οι ευκαιρίες για εσωτερική ανάπτυξη και μεγαλύτερη κερδοφορία περιορίζονταν ολοένα και περισσότερο (Notteboom & Winklemans, 2001). Η οριζόντια επέκτασή τους όμως, ήταν μία επιτυχής στρατηγική που συνέβαλε στην αποδοτικότερη διαχείριση και την κερδοφορία, καθώς οι εμπλεκόμενες εταιρείες μοιράζονται τόσο τα κεφάλαια, όσο και την τεχνογνωσία τους. Θα ήταν βέβαια παράλειψη να μην επισημανθεί ότι ενώ κάποιοι κίνδυνοι μειώνονται με τις συμμαχίες, σε πολλές περιπτώσεις προκύπτουν κάποιοι νέοι. Ένας από αυτούς είναι να απομακρυνθούν οι ικανότητες που είχαν οι εταιρείες όταν δρούσαν ατομικά (μεμονωμένα). Ακόμη, μπορεί να γίνει δύσκολο να διατηρηθούν οι κουλτούρες των συμμαχιών μεταξύ των εταιρειών που προέρχονται από διαφορετικές χώρες. Μετά τη συνεργασία έρχονται στην επιφάνεια λειτουργικές και πολιτισμικές διαφορές. Εξάλλου, ενώ παλιότερα οι συμπράξεις λειτούργησαν σε συγκεκριμένους εμπορικούς δρόμους, σήμερα λειτουργούν σε παγκόσμια κλίμακα, με συνέπεια όλο και περισσότερες λειτουργίες διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων να συγκεντρώνονται σε «λιγότερα χέρια» (Seok -Min Lim, 1998). Όσον αφορά τις επενδύσεις των global terminal operators, αυτές ολοένα και αυξάνονται. Σύμφωνα με την Drewry (Global Container Terminal Operators Annual Report 2015) η ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες εμπορευματοκιβωτίων θα αυξάνεται κατά 4,5% ετησίως μέχρι το 2019. Αυτό σημαίνει ότι η «κίνηση» θα αυξηθεί 168 εκατομμύρια TEU, αναγκάζοντας τις διαχειρίστριες εταιρείες τερματικών να αυξήσουν τις επενδύσεις τους προκειμένου να την καλύψουν. Έτσι, σύμφωνα με την ίδια πηγή τα επόμενα πέντε χρόνια οι κορυφαίες διαχειρίστριες εταιρείες τερματικών θα επεκτείνουν τις επενδύσεις σε εκατομμύρια TEU, όπως φαίνεται στην παρακάτω στήλη:

Πίνακας 2.2 : Προβλεπόμενη επέκταση της παραγωγικής ικανότητας από επιλεγμένους διαχειριστές τερματικών σταθμών ως το έτος 2019

Terminal operator	Capacity expansion
PSA International	24
APM Terminals	18
DP World	14
Hutchison Port Holdings	14
COSCO Group	9
CMA CGM	8
Terminal Invested Limited (TIL)	7
ICTSI	5
CMSI	3

Πηγή: Drewry, Global Terminal Operators Annual Report 2015.

Πίνακας 2.3: Μερίδια αγοράς κύριων Παγκόσμιων Διαχειριστών Τερματικών για το 2016 (εκατομ. TEUs)

Terminal operator	Throughput 2016 (by equity share)	Share %
Hutchison Ports (HPH)	81,4	13,5%
PSA International	67,6	11,2%
DP World	63,7	10,5%
APM Terminals	37,3	6,2%
COSCO Group	29,4	4,3%

Πηγή: Συγκεντρωθέντα στοιχεία από επίσημες ιστοσελίδες των αναφερόμενων operators.

Η **Port Singapore Authority International** (PSA) είναι από τις μεγαλύτερες εταιρίες διαχείρισης τερματικών Ε/Κ με μερίδιο αγοράς 11,2% το 2016. Το 46% (30,59 εκατ. TEU) του συνολικού φορτίου σχετίζεται με τις λειτουργίες της στο λιμάνι της Σιγκαπούρης (PSA Singapore Terminals) ενώ το υπόλοιπο 54% (37,05 εκατ. TEU) με το διεθνές χαρτοφυλάκιο της στο οποίο συμπεριλαμβάνεται η Αφρική, η Βόρεια Ευρώπη και η Βόρεια Αμερική (PSA Annual Report, 2016).

Η **Hutchison Ports** βρίσκεται στην πρώτη θέση με 13,5%. Έχει έδρα το Χόνγκ-Κόνγκ με 3 τερματικά, 4 τερματικά στην Κίνα, ενώ συνολικά στη Νότια και Ανατολική Ασία έχει 15 τερματικά. Δεν διαφοροποιείται σημαντικά γεωγραφικά καθότι εκτός της Άπω Ανατολής, δραστηριοποιείται κυρίως σε λιμάνια της Δυτικής Ευρώπης (Ολλανδία, Βέλγιο – 30% του συνολικού χαρτοφυλακίου). Με συνολικό throughput 78,3 εκ. TEU το 2013 και 81,4 εκ TEU το 2016, έχει την πρώτη θέση σε συνολικό αριθμό TEU (Hutchison Ports Annual report, 2017).

Η **A.P. Moller Terminals** (αδερφή εταιρεία της Maersk Lines) με έδρα τη Χάγη στην Ολλανδία, βρίσκεται στην τρίτη θέση με μερίδιο αγοράς 6,2%, διαχειρίστηκε 37,3 εκ. TEUs το 2016 και έχει γεωγραφική παρουσία σε 65 λιμάνια και 39 χώρες.

Η **DP World** με έδρα το Jebel Ali (Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα) είναι η πιο γεωγραφικά διαφοροποιημένη από τους παγκόσμιους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών με ένα δίκτυο περισσότερων από 65 τερματικά που εκτείνονται σε έξι ηπείρους. Πρόσφατα έργα αποτελούν τα DP World London Gateway και Embraport (Βραζιλία), που και τα δύο άρχισαν να λειτουργούν το 2013. Το έτος 2016 διαχειρίστηκε 63,7 εκ. TEUs, με το μερίδιό της στην αγορά να φτάνει το 10,5% (DP World, 2016) .

Η **Cosco Pacific Limited (Cosco Group)** με έδρα το Πεκίνο και το 80% του χαρτοφυλακίου της να αποτελείται από τερματικά στην Ανατολική Ασία, αποτελεί την πέμπτη δύναμη στις διαχειρίστριες εταιρείες με ποσοστό 4,3% επί του παγκοσμίου throughput σε TEU για το 2016. Το 2016, η συνολική διακίνηση της COSCO ήταν 29,4 εκ. TEUs, με ετήσιο ρυθμό αύξησης 5,1% (COSCO, 2016).

Το 2016 το σκηνικό είναι διαφορετικό για την China Shipping η οποία συγχωνεύτηκε με την COSCO και για την Hanjin η οποία κήρυξε πτώχευση. Τέλος, η Eurogate, η SSA Marine και η Ports America αποτελούν εταιρείες με μερίδιο αγοράς κοντά στο 1% η καθεμία αλλά με έμφαση στο Ευρωπαϊκό χαρτοφυλάκιο για την πρώτη και στο Αμερικανικό για τις υπόλοιπες δύο (Notteboom & Rodrigue, 2012; COSCO, 2016).

2.4 ΚΑΘΕΤΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Η συγκέντρωση αυτή έχει άμεσο αντίκτυπο και στη λιμενική βιομηχανία καθώς με την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και των logistics, τα λιμάνια αποτελούν σημαντικό κρίκο στην αλυσίδα προστιθέμενης αξίας. Λόγω της ύπαρξης όλο και λιγότερων αλλά μεγαλύτερων εταιριών που προβαίνουν σε συνεργασίες με διαχειριστές τερματικών, οι liner carriers έχουν διαμορφώσει μια ολιγοψωνιστική αγορά δημιουργώντας πίεση στους terminal operators. Οι διαχειριστές φορτίων των εμπορευματοκιβωτίων δεν προέβησαν μόνο σε οριζόντιες ολοκληρώσεις αλλά και σε κάθετες ολοκληρώσεις (Παρδάλη Α., 2007), για να αποκτήσουν μεγαλύτερη επιρροή και σε άλλα στάδια των παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων. Στα πλαίσια της ανάπτυξης της door to door μεταφοράς δεν ήταν δυνατόν τα λιμάνια να μείνουν ανεπηρέαστα μιας και αποτελούν κρίκο της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας. Ήταν αναμενόμενο το γεγονός ότι οι διαχειριστές θέλοντας να μειώσουν το μοναδιαίο κόστος της μεταφοράς του φορτίου αλλά και φοβούμενοι ότι θα χάσουν σημαντικούς πελάτες στράφηκαν σε μια ολιστική ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Επομένως στράφηκαν σε συνεργασίες ή στην εξαγορά χερσαίων τερματικών, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις λειτουργούσαν ως προεκτάσεις μεγάλων θαλάσσιων τερματικών (Notteboom, T., 2002), αποθηκών και δικτύων διανομής.

Επίσης κάποιοι διαχειριστές φορτίων έκαναν συνεργασίες ή αγόρασαν μετοχές ή εξαγόρασαν σιδηροδρομικά και χερσαία δίκτυα. Είναι γεγονός ότι οι διαχειριστές φορτίων προέβησαν σε κάθετες ολοκληρώσεις «κοιτάζοντας» ως επί το πλείστον προς την ενδοχώρα αλλά υπήρξαν περιπτώσεις όπου οι διαχειριστές φορτίων επένδυσαν και ανέπτυξαν «feeder» υπηρεσίες. Έτσι μέσω και των κάθετων ολοκληρώσεων οδηγηθήκαμε στην

περαιτέρω γιγάντωση των διαχειριστών φορτίων εμπορευματοκιβωτίων με τη δημιουργία ολιγοπωλίων (Noteboom T., 2002) .

Ακολουθούν παραδείγματα κάθετων ολοκληρώσεων που έλαβαν χώρα για παράδειγμα στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

- Αρχικά έχουμε την περίπτωση της Γερμανίας, όπου δυο εκ των διαχειριστών τερματικών HHLA και Eurogate ανέπτυξαν τα δικά τους τερματικά στην ενδοχώρα σε συνεργασία με δυο σιδηροδρομικές εταιρείες, ώστε να ανταγωνιστούν την DB CARGO που αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες σιδηροδρόμων στην Γερμανία.
- Στην περίπτωση της Αγγλίας οι Hutchison Port Holdings επεκτάθηκαν σε εταιρείες οδικών μεταφορών και κατέχουν πλέον ένα σημαντικό ποσοστό αυτών.
- Στην περίπτωση της Ολλανδίας και μάλιστα η εταιρεία ECT που διαχειρίζεται τερματικά σε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου που είναι το Rotterdam επέκτεινε τις δραστηριότητες της επίσης σε χερσαία τερματικά.

Όλα τα παραπάνω παραδείγματα μας δείχνουν την ανάγκη των διαχειριστών λιμενικών τερματικών να ελέγξουν και άλλα στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας, ώστε να διατηρήσουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες και να αυξήσουν το μερίδιο αγοράς τους. Σαν αποτέλεσμα έχουμε την γιγάντωση των διαχειριστών εμπορευματοκιβωτίων με άμεσες συνέπειες τόσο στον λιμενικό κλάδο αλλά και σε άλλους κλάδους των μεταφορών.

Επιπρόσθετα, συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι κάθετες ολοκληρώσεις στον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και γενικότερα των μεταφορών είναι άμεσα συνυφασμένη με την ανάπτυξη των συστημάτων Logistics. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία, όμως, ενώ η οριζόντια ολοκλήρωση έχει εξελιχθεί ιδιαίτερα (κυρίως μέσω των συγχωνεύσεων και των συμμαχιών), η κάθετη ολοκλήρωση παραμένει περιορισμένη (λόγω της δυσκολίας συντονισμού μεταξύ των διαφορετικών μερών της εφοδιαστικής αλυσίδας). Λόγου χάρη, θα έπρεπε φτάνοντας ένα φορτίο στο λιμάνι, να φεύγει κατευθείαν με τρένα ή φορτηγά για την ενδοχώρα. Ωστόσο, δεν είναι λίγοι οι διαχειριστές τερματικών που έχουν ενσωματώσει τα ενδοχώρια τερματικά στα δίκτυα Logistics τους.

Πολλοί ναυλωτές χρησιμοποιούν τα ενδοχώρια τερματικά σε εγγύτητα (γεινίαση) σαν σημείο κλήσης για εισαγωγή φορτίου, το οποίο είναι πλήρως συγχρονισμένο με τη γραμμή παραγωγής και σαν μία άδεια αποθήκη για την εξαγωγή εμπορευματοκιβωτίων (Notteboom T.E., 2010).

Η τάση των μεταφορικών εταιριών να επενδύουν σε όλο και μεγαλύτερα πλοία καθιστά αναγκαία την προσαρμογή της λιμενικής βιομηχανίας στα νέα μεγέθη. Τα λιμάνια αν θέλουν να διατηρήσουν τη ζήτηση και την κερδοφορία τους, θα πρέπει να προσαρμόσουν το σύνολο της υποδομής τους και ανωδομής τους στην εξυπηρέτηση των Mega-Ships ή μεγαλύτερων πλοίων από αυτά που εξυπηρετούσαν λόγω της συνεχούς αύξησης του μέσου όρου χωρητικότητας σε όλες τις διαδρομές. Πλέον η αγορά δε στηρίζεται στις έννοιες της τιμής και της ποσότητας του προϊόντος. Αποκτά σημασία η δυνατότητα και η ταχύτητα εξυπηρέτησης των μεγάλων πλοίων για την κάλυψη των αναγκών της ολιγοψωνιστικής αγοράς των μεταφορικών εταιριών. Αυτό θα επιτευχθεί μόνο με σημαντικές επενδύσεις στους τερματικούς σταθμούς οι οποίοι θα πρέπει συνάμα να συνδέονται με τα χερσαία μεταφορικά μέσα και κυρίως με τα σιδηροδρομικά τα οποία είναι 20-30% οικονομικότερα σε σχέση με τα οδικά (Papadimitriou, S. & Schinas, O., 2003).

Οι τερματικοί σταθμοί καλούνται να αναβαθμίσουν τις εγκαταστάσεις τους για να φτάσουν σε πρωτοφανή επίπεδα παραγωγικότητας, κυρίως μέσω της αυτοματοποίησης, της υψηλότερης παραγωγικότητας των γερανών και τις ταχύτερες δραστηριότητες στο τερματικό αναφορικά με τη στοιβασία και τις εσωτερικές μεταφορές. Την ίδια στιγμή, τα μεγέθη των μεγάλων πλοίων που φτάνουν στα 20.000 TEUs, έχουν οδηγήσει σε μια ανάγκη για περισσότερη αποβάθρα χώρου, μεγαλύτερες περιοχές στοιβασίας και μεγαλύτερους γερανούς που είναι σε θέση να φθάσουν πολύ μεγάλα ύψη στοιβασίας. Επομένως, η λιμενική επιχείρηση που θέλει να είναι ανταγωνιστική θα πρέπει να επενδύσει στη δημιουργία ενός Mega-Terminal. Το μήκος των θέσεων αγκυροβολίου, η χωρητικότητα των αποθηκών, η υποδομή των γερανών και των μεταφορικών μέσων μέσα στο λιμάνι, οι διασυνδέσεις με τα φορτηγά και τα τρένα πρέπει να προσαρμοστούν ανάλογα με τις νέες χωρητικότητες. Λόγω του ότι στα μεγαλύτερα πλοία υπάρχουν παραπάνω σειρές στοιβασίας απαιτούνται ειδικοί γερανοί που να μπορούν να εξυπηρετήσουν μεγαλύτερο ύψος και μήκος κατά τη φορτοεκφόρτωση.

Ανακεφαλαιώνοντας, σήμερα η ολοκλήρωση των τερματικών, κάθετα και οριζόντια, μέσα στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα είναι απαραίτητη, καθώς βελτιώνει την απόδοσή τους (πχ. λόγω της μείωσης του κόστους), δημιουργεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για ολόκληρο το λιμάνι και γενικά εκπληρώνει το σύγχρονο ρόλο του στην εποχή των logistics. Η

απάντηση δηλαδή στο ολιγοψώνιο των ΜΕΓΑ-Μεταφορέων είναι το ολιγοπώλιο των διεθνών εταιριών διαχείρισης τερματικών. Αυτό απορρέει λογικά από την κατανόηση ότι ο ρόλος των σύγχρονων λιμανιών περιλαμβάνει ολοκλήρωση της εφοδιαστικής αλυσίδας και εκπλήρωση αυτού του ρόλου σημαίνει μεγαλύτερη ικανότητα του λιμανιού να ικανοποιεί τους πελάτες και να πετυχαίνει τους στόχους του.

2.5 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

Ο έντονος ανταγωνιστικός χαρακτήρας της ναυτιλίας καθώς και οι τάσεις των εταιριών που αναφέρθηκαν πριν, επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό και τη λιμενική βιομηχανία δημιουργώντας νέες τάσεις στην ανάπτυξη και οργάνωση των λιμένων. Προφανώς οι κάθετες και οριζόντιες ολοκληρώσεις που συντελέστηκαν στην λιμενική βιομηχανία είχαν άμεσο αντίκτυπο στον ανταγωνισμό της λιμενικής αγοράς. Όλες οι αλλαγές που έλαβαν μέρος άλλαξαν την φύση της λιμενικής αγοράς και την έκαναν περισσότερο πολύπλοκη με πολλαπλές δομές και εμπλεκόμενους από διαφορετικούς κλάδους.

Τα λιμάνια επομένως έχουν επηρεαστεί από τις νέες συνθήκες στο θαλάσσιο εμπόριο και προσαρμόζονται ώστε να προσφέρουν όσο το δυνατόν πιο σύγχρονες και ολοκληρωμένες υπηρεσίες. Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας, ένα τρανταχτό παράδειγμα των συντελεσθεισών ολοκληρώσεων αποτελεί η επένδυση και τελικά η διαχείριση λιμενικών τερματικών από εταιρείες της ναυτιλίας τακτικών γραμμών. Το ακόμη παράδοξο ήταν η εισαγωγή επενδυτών, όπως τεράστια funds που στις περισσότερες περιπτώσεις δεν είχαν ιδέα από τις λιμενικές λειτουργίες και γενικότερα για αυτό που ονομάζεται λιμενικό προϊόν.

Συναντούμε, λοιπόν, τέσσερα είδη λιμενικού ανταγωνισμού που είναι: α) ο ενδολιμενικός ανταγωνισμός, β) ο διαλιμενικός ανταγωνισμός, γ) ο ανταγωνισμός λιμανιών για την προσέλκυση μεταφορτωμένων φορτίων και δ) ο ανταγωνισμός μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς (Παρδάλη Α., 1998). Ο ενδολιμενικός ανταγωνισμός αναπτύσσεται σε ένα λιμάνι μεταξύ των τερματικών ή μεταξύ των αρχών που λειτουργούν στο συγκεκριμένο λιμάνι. Η ανταγωνιστικότητα των τερματικών στο ίδιο λιμάνι προήλθε από το γεγονός της γιγάντωσης των πλοίων που είχε σαν αποτέλεσμα την εξειδίκευση και των τερματικών για να υποδέχονται τα υπερμεγέθη πλοία. Αυτό είχε σαν συνέπεια οι τερματικοί να αναπτύξουν νέες τεχνολογίες, να γίνουν περισσότερο εντάσεως κεφαλαίου και τέλος, να αναπτύξουν υπηρεσίες logistics.

Τέλος, ο ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς προκύπτει από το φαινόμενο των συνδυασμένων μεταφορών καθώς και από τις κάθετες ολοκληρώσεις που έλαβαν μέρος στην λιμενική βιομηχανία. Σε αυτή την περίπτωση συναντούμε λιμάνια να ανταγωνίζονται σιδηροδρομικά δίκτυα ακόμη και οδικά. Γενικότερα παρατηρείται ανταγωνισμός μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων τερματικών, διότι το λιμάνι έχει ξεφύγει από τον παραδοσιακό του ρόλο και πλέον αποτελεί κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας με τα λιμάνια να εμπλέκονται στα διάφορα στάδια της.

2.5.1 ΥΠΕΡΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ Ε/Κ

Ένα ακόμη πρόβλημα το οποίο θα προκύψει για τις εταιρείες διαχείρισης Ε/Κ, αλλά και για τους terminal operators παγκοσμίως είναι, σύμφωνα με μια πρόσφατη έκθεση του Ο.Ο.Σ.Α ΟΟΣΑ¹³ (Turloch Mooney, May 2016) προβλέπει ότι το εμπόριο στις αναπτυσσόμενες οικονομίες θα αυξηθεί περίπου 1,5 φορές πιο γρήγορα από ό, τι στις ανεπτυγμένες οικονομίες.

Η Έκθεση του Ο.Ο.Σ.Α δηλώνει ότι οι συνδέσεις με την ενδοχώρα θα αντιμετωπίσουν τις μεγαλύτερες προκλήσεις όσον αφορά την χωρητικότητα. Αυτές οι προκλήσεις θα αφορούν κυρίως στην Ασία και την Αφρική, όπου η εκτιμώμενη αύξηση της κυκλοφορίας Ε/Κ είναι υψηλότερη και η περιορισμένη διαθεσιμότητα υποδομών και ανωδομών αποτελεί εμπόδιο στην εμπορική δραστηριότητα. Η ανάγκη επέκτασης της χωρητικότητας θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη στις υποδομές που βρίσκονται κοντά σε λιμένες και οι υποδομές αυτές θα πρέπει να τριπλασιαστούν σχεδόν στην Ασία και την Αφρική έως το έτος 2050 για να εξασφαλίσουν επίπεδα επιδόσεων που διαπιστώθηκαν το 2010.

Όπως προκύπτει από την εκτενή ανάλυση που γίνεται στην εν λόγω Έκθεση του ΟΟΣΑ, η κίνηση και η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων που σχετίζεται με το διεθνές εμπόριο θα διπλασιαστεί μέχρι το 2030 και θα αυξηθεί κατά σχεδόν 300% έως το έτος 2050. Αυτό ουσιαστικά ισοδυναμεί, κατ' εκτίμηση με περισσότερα από ένα δις. δολάρια σε παγκόσμια κλίμακα σε ετήσια βάση μέχρι το 2030 και σχεδόν 2,2 δις. TEU έως το 2050. Μέχρι το έτος 2030, οι μεγαλύτερες προβλεπόμενες αυξήσεις είναι για τη Νοτιοανατολική Ασία (143 εκατ. TEU), την Κίνα (94 εκατ. TEU), τη βόρεια Ασία (54 εκατ. TEU), τη δυτική Ευρώπη (52 εκατ. TEU) και τη νότια Ασία (37 εκατ. TEU).

¹³ **IHS MarkIT:** "China, Europe, and Middle East severely overplanning port container capacity, says OECD"- Turloch Mooney 23May 2016 (<https://fairplay.ihs.com/ports/article/4268706/china-europe-middle-east-severely-over-planning-port-container-capacity-oecd>)

Όμως, με την προγραμματισμένη χωρητικότητα των λιμένων 383,8 εκατομ. TEU μέχρι το 2030 και των προβλεπόμενων όγκων 290 εκατομμυρίων TEU, η Κίνα θα έχει πλεόνασμα χωρητικότητας 93,8 εκατομμυρίων TEU μέχρι το 2030, σύμφωνα με τη μελέτη. Η προγραμματισμένη χωρητικότητα 238,2 εκατομμυρίων TEU και 137,6 εκατομμυρίων TEU θα δημιουργήσει πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα 88,8 εκατομμυρίων TEU και 87,6 εκατομμυρίων TEU στη δυτική Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή.

Με βάση τις εκτιμώμενες εξελίξεις της χωρητικότητας έως το 2030, φαίνεται ότι θα υπάρχει ήδη επαρκής χωρητικότητα στις περισσότερες περιοχές για να καλυφθεί η μελλοντική αύξηση της κυκλοφορίας Ε/Κ. Αρκετές από αυτές φαίνεται να έχουν σοβαρά υπερεκτιμήσει την αύξηση της παραγωγικής ικανότητας. Από τις 18 μεγάλες θαλάσσιες περιοχές του κόσμου, μόνο στην περίπτωση της Νότιας Ασίας η εκτίμηση βάσης για την άνοδο του όγκου των εμπορευματοκιβωτίων το 2030 υψηλότερη από την εκτιμώμενη χωρητικότητα. Ωστόσο, όταν γίνεται ανάλυση αβεβαιότητας, συμπεριλαμβανομένης της μελλοντικής οικονομικής ανάπτυξης και των ελαστικοτήτων του εμπορίου, τα σημερινά σχέδια δυναμικότητας ίσως δεν επαρκούν για να καλύψουν τη μελλοντική ανάπτυξη της νότιας και νοτιοανατολικής Ασίας.

Η νέα αύξηση του ναυτιλιακού εμπορίου δημιουργεί την ανάγκη για μεγαλύτερη χωρητικότητα λιμένων που θα μπορούσε να παρασχεθεί από νέους παράγοντες, δημιουργώντας περισσότερες ανταγωνιστικές πιέσεις για τους υπάρχοντες λιμένες. Έχει γίνει κοινή πρακτική η χρήση των λιμενικών επεκτάσεων ως ενός τρόπου αύξησης του διαλιμενικού ανταγωνισμού και της εισαγωγής περισσότερων υπηρεσιών χειρισμού φορτίου. Ωστόσο, ο υπερβολικός ανταγωνισμός σε μια αγορά που δεν ανταποκρίνεται σε αυτά τα επίπεδα, θα μπορούσε να οδηγήσει σε πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα.

Αυτό συνέβη στη λιμενική αγορά της Ευρώπης. Ο μέσος όρος χρήσης των τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων το 2014 παγκοσμίως ήταν 67,6%. Το ποσοστό αυτό είναι σημαντικά χαμηλότερο σε όλες τις περιοχές της Ευρώπης, ήτοι το 50,5% στη Σκανδιναβία και τη Βαλτική, το 56,4% στη Βορειοδυτική Ευρώπη, το 61,3% στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα και το 62,7% στη Δυτική Μεσόγειο. Ως αποτέλεσμα, ο όγκος των φορτίων έπεσε σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα από τα ελάχιστα επίπεδα απόδοσης. Υπάρχει ανταγωνισμός αλλά όχι αρκετό φορτίο, ενώ ορισμένοι τερματικοί σταθμοί θα μπορούσαν να υποχρεωθούν να αναστείλουν τις εργασίες τους.

2.5.2 ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ Ε/Κ

Σύμφωνα με την ανάλυση που γίνεται στην έκθεση του ΟΟΣΑ (Turloch Mooney, May 2016) τέσσερις βασικές συστάσεις διατυπώνονται κατά τον σχεδιασμό της υποδομής για την υποστήριξη της μελλοντικής ανάπτυξης του εμπορίου. Η πρώτη είναι να αναπτυχθούν νέα εργαλεία σχεδιασμού προκειμένου να προσαρμοστούν στις αβεβαιότητες.

Ο συγχρονισμός είναι ζωτικής σημασίας σε συνδυασμό με την σταδιακή αύξηση της απαραίτητης τερματικής/λιμενικής χωρητικότητας ως μέσο για την εξομάλυνση της διόγκωσης των νέων επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές. Η δυνατότητα προσαρμογής στις αβεβαιότητες εξυπηρετείται από διαδικασίες ταχείας προγραμματισμού και μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχεδιασμό.

Υιοθετώντας μια «ολιστική» προσέγγιση σε ότι αφορά τον σχεδιασμό για τις ανάγκες της χωρητικότητας των λιμένων ως μέρος ολόκληρης της αλυσίδας εφοδιασμού, συνιστάνται η αύξηση της χωρητικότητας των λιμένων βελτιστοποιώντας και εκσυγχρονίζοντας τα υπάρχοντα τερματικά καθώς και χρήση του μέσου της χρηματοδότησης ως εργαλείο εξισορρόπησης στην ανάπτυξη της χωρητικότητας των λιμένων.

Απαιτείται στρατηγικός προγραμματισμός για την εξεύρεση της σωστής ισορροπίας μεταξύ της υπο-χωρητικότητας του τερματικού σταθμού και της πλεονάζουσας χωρητικότητας. Διάφορες χώρες, όπως ο Καναδάς, η Γαλλία και η Ινδία, έχουν δημιουργήσει μια εθνική ιεραρχία λιμένων. Ορίζουν ένα σύστημα λιμένων στο οποίο ορισμένοι λιμένες έχουν "εθνική σημασία" ενώ άλλοι λιμένες έχουν τοπική σημασία.

Τόσο η Κίνα όσο και η Ευρώπη έχουν στρατηγικά οράματα που θα μπορούσαν να αλλάξουν τις ιεραρχίες λιμένων σε διαφορετικές ηπείρους. Δύο σημαντικές πρωτοβουλίες για τη δημιουργία εναλλακτικών λιμενικών χωρητικοτήτων περιλαμβάνουν το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το δίκτυο της One Road One Belt της Κίνας. Οι συνέπειες για την Ευρώπη θα ήταν ότι θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως αντίβαρο την κυριαρχία των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης.

Επίσης σε άλλες ηπείρους, αυτό θα μπορούσε να σημαίνει τη δημιουργία ενός παράλληλου (ή εν μέρει παράλληλου) δικτύου. Για παράδειγμα, στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας "One Road One Belt", ο ρόλος της Σιγκαπούρης ως κόμβου στη Νοτιοανατολική Ασία φαίνεται να συμπληρώνεται και να υποστηρίζεται από τη Μαλαισία και την Ινδονησία.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν τετραπλασιαστεί σε μέγεθος, όπως έχει ειπωθεί και σε

προηγούμενο κεφάλαιο. Οι οικονομίες κλίμακας μειώνονται καθώς το μέγεθος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αυξάνεται, αλλά θα υπάρξουν ακόμη οικονομίες κλίμακας που θα αποκομίζονται από ακόμα μεγαλύτερα πλοία. Η εξοικονόμηση κόστους των μεγαλύτερων πλοίων αντισταθμίζεται από τα κόστη για ολόκληρη την αλυσίδα μεταφοράς. Αυτές οι δαπάνες δεν εσωτερικεύονται από τους πλοιοκτήτες. “Θα μπορούσε όμως αυτό να συμβεί εάν οι απαραίτητες επενδύσεις σε λιμάνια και τερματικά οδηγήσουν σε υψηλότερα τέλη λιμένων και τερματικών σταθμών για μεγάλα πλοία εάν τα έξοδα βυθοκόρησης πρέπει να καλύπτονται από ναυτιλιακές γραμμές ή εάν τα ασφάλιστρα για τα μεγαλύτερα πλοία αυξάνονται σημαντικά λόγω των υψηλότερων κινδύνων του συστήματος που αντιπροσωπεύουν” (MarEx, May 2016).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ Ε/Κ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ – ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

3.1 ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ Ε/Κ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η λιμενική αγορά της Ε.Ε. διαδραματίζει σπουδαίο ρόλο στην παγκόσμια αγορά εμπορευματοκιβωτίων. Προς τούτο οδηγείται κανείς, εάν αναλογιστεί ότι ανάμεσα στα 20 μεγαλύτερα σε κίνηση (σε TEU) λιμάνια του κόσμου φιγουράρουν σταθερά την τελευταία δεκαετία περίπου (2006-2015) λιμάνια όπως, αυτά του Ρότερνταμ, της Αμβέρσας και του Αμβούργου¹⁴. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα κυριότερα λιμάνια των κρατών μελών της Ευρώπης.

Πίνακας 3.1: Τα κυριότερα λιμάνια Ε/Κ της Ευρώπης για τα έτη 2006-2015.

CONTAINER PORTS OF EUROPEAN UNION					
<u>BULGARIA</u>	<u>CROATIA</u>	<u>CYPRUS</u>	<u>SPAIN</u>		<u>ITALY</u>
BOURGAS	PLOCE	LIMASSOL	ACORUNA	MALAGA	ANCONA
VARNA	RIJEKA	LARNACA	ALICANTE	MARIN	BARI
			ALMERIA	MELILLA	CAGLIARI
<u>FRANCE</u>	<u>GREECE</u>	<u>MALTA</u>	AVILES	MOTRIL	CIVIT/CHIA
DUNKERQUE	THES/NIKI	MARS/LOKK	ALGERICAS	PASAI A	GENOA
LE HAVRE	HERAKLION	VALETTA	CADIZ	TENERIFE	GIOIATAURO
NANTES	PIRAEUS		BALEARES	SANTADER	LA SPEZIA

¹⁴ UNCTAD and Containerisation International Online (UNCTAD – Annual Review of Maritime Transport)

ROUEN		<u>PORTUGAL</u>	BARCELONA	SEVILLA	LIVORNO
MARSEILLES		LEIXOES	BILIBAO	TARAGGONA	NAPOLI
BORDEAUX		LISBON	CARTAGENA	VALENCIA	PALERMO
LILLE		SETUBAL	CASTELLON	VIGO	RAVENNA
		SINES	CEUTA	VILAGARCIA	SALERNO
<u>ROMANIA</u>	<u>SLOVENIA</u>		CIBRAO		TARANTO
CONSTANZA	KOPER		GIJON		TRIESTE
			HUELVA		VENICE
			LAS PALMAS		SAVONA
<u>BELGIUM</u>	<u>DENMARK</u>	<u>IRELAND</u>	<u>NETHERLANDS</u>	<u>UNITED KINGDOM</u>	
ZEEBRUGGE	AARHUS	CORK	AMSTERDAM	BELFAST	IPSWITCH
ANTWERPEN	COPENHAGEN	DUBLIN	ROTTERDAM	BRISTOL	
GHENT	ESBJERG			DOVER	
	AALBORG			FELIXSTOWE	
			<u>POLAND</u>	GRANGEMOU	
<u>ESTONIA</u>	<u>GERMANY</u>	<u>LATVIA</u>	GDANSK	HULL	
TALLINN	HAMBURG	RIGA	GDYNIA	IMMINGHAM	
	BREMERHAVEN / BREMEN			LIVERPOOL	
<u>FINLAND</u>	DUISBURG	<u>LITHUANIA</u>	<u>SWEDEN</u>	SOUTH/TON	
HELSINKI	COLOGNE-	KLAIPEDA	GAVLE	TEESPORT	
KOTKA	KIEL		GOTHENBURG	TILBURY	
RAUMA	DORTMUND		HELSINBORG	TYNE	
	GERMERSHEI		STOCKHOLM	WARRENPOIN	

Πηγή: <http://www.worldportsource.com/>, <https://www.searates.com/maritime/>

Στη συνέχεια στον Πίνακα 3.2 παρατίθενται στοιχεία με βάση τα μερίδια αγοράς των λιμένων διαχείρισης Ε/Κ.

Πίνακας 3.2: Κίνηση Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ στην Ε.Ε. για το 2006-2015 (σε TEUS).

ΕΤΟΣ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΙΝΗΣΗ TEUs	ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ
2006	69.852.664	433.253.000	16,12%
2007	84.064.001	484.361.000	17,36%
2008	84.455.944	509.441.000	16,58%
2009	73.603.181	472.273.000	15,58%
2010	79.876.650	540.816.000	14,77%
2011	87.277.154	587.484.000	14,86%
2012	85.063.975	624.480.000	13,62%
2013	92.105.911	651.201.000	14,14%
2014	96.416.525	684.429.000	14,09%
2015	95.300.000	687.300.000	13,86%

Πηγή: Αποτέλεσμα υπολογισμών από τα Containerization Year Book 2006-2010 & Journal of Commerce Όπως, διαπιστώνουμε από τα δεδομένα του Πίνακα 3.2 παρόλο που η κίνηση των Ε/Κ αυξήθηκε από το 2006 έως το 2015 κατά 36,4%. Σε απόλυτους αριθμούς το ποσοστό αυτό

μεταφράζεται σε 25.447.336 περισσότερα TEUs για το 2015 σε σχέση με το έτος 2006. Η ίδια αλματώδη πορεία δεν ακολουθήθηκε σε ότι αφορά το μερίδιο αγοράς της το οποίο, ενώ παρέμεινε στα ίδια περίπου επίπεδα για το 2015, τα προηγούμενα έτη (2007-2014) είχε μια πτωτική πορεία.

Το φαινόμενο αυτό είναι απόλυτα δικαιολογημένο, καθώς η παγκόσμια κίνηση Ε/Κ είχε αλματώδη αύξηση από 433.253.000 TEUS το 2006 έφτασε στα 687.300.000 TEUS το 2015. Το λόγο που η Ευρώπη δεν κατάφερε να ακολουθήσει την θεαματική αύξηση της αγοράς σε παγκόσμιο επίπεδο μπορεί να εξηγηθεί κατά ένα βαθμό από τον δείκτη της UNCTAD LSCI¹⁵, ο οποίος και εισήχθη το 2004 και μετράει την προσβασιμότητα στο παγκόσμιο δίκτυο της ναυτιλίας γραμμών. Συνοπτικά, ο δείκτης λαμβάνει υπόψη του την ανάπτυξη των container ships από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία γραμμών έως τα λιμάνια port of call των χωρών και στηρίζεται σε πέντε βασικά στοιχεία για κάθε λιμάνι. Τα πέντε αυτά στοιχεία είναι: ο αριθμός των πλοίων, ο αριθμός των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο εκάστοτε λιμάνι, ο αριθμός των παρεχόμενων υπηρεσιών, η χωρητικότητα τους στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και τέλος το μέγεθος των μεγαλύτερων πλοίων που δραστηριοποιούνται από και προς του λιμανιού.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι καλύτερα συνδεδεμένες χώρες¹⁶ είναι: η Γερμανία, η Ολλανδία, η Αγγλία, το Βέλγιο και ακολουθούν οι χώρες της νότιας Ευρώπης, όπως η Γαλλία, η Ιταλία, η Ισπανία. Για τις υπόλοιπες χώρες τα αποτελέσματα του δείκτη δεν είναι ενθαρρυντικά, αλλά υποδεικνύουν σε ποιους τομείς θα πρέπει να στραφούν οι λιμενικές αρχές πάντα με την αρωγή των εκάστοτε κυβερνητικών αρχών, ώστε να επιτύχουν την αύξηση των προσφερόμενων υπηρεσιών τους με την παράλληλη δημιουργία οικονομιών κλίμακας.

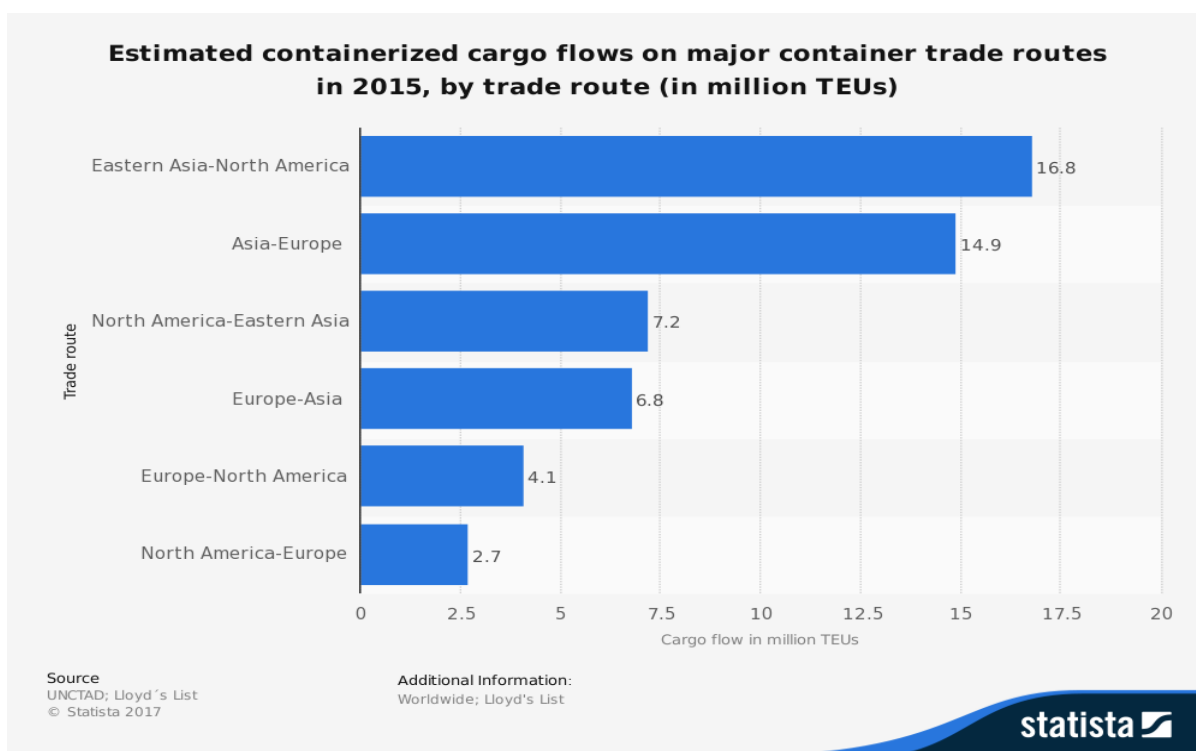
3.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ Ε/Κ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Σε αυτό το σημείο θα παρουσιάσουμε τις κύριες γραμμές εμπορίου και πως η Ευρώπη και κατ' επέκταση η Ευρωπαϊκή Ένωση εμπλέκονται σε αυτές. Στο Διάγραμμα 3.1 που ακολουθεί αποτυπώνεται για το έτος 2015 η κίνηση Ε/Κ, ανά γραμμή εμπορίου.

¹⁵ <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>

¹⁶ UNCTAD (2015-2016), “ Review of Maritime Transport”, pp.39-41 και 18

Διάγραμμα 3.1: Κίνηση Εμπορευματοκιβωτίων ανά γραμμή εμπορίου για το 2015 (σε TEUS)



Πηγή: Statista 2017 (<https://www.statista.com/statistics/253988/estimated-containerized-cargo-flows-on-major-container-trade-routes>)

Στο Διάγραμμα 3.1 παρατηρούμε ότι στην πρώτη θέση με 16.800.000 TEU βρίσκεται η γραμμή Αν.Ασίας – Β.Αμερικής στη δεύτερη θέση κατατάσσεται αυτή της Ασίας-Ευρώπης με 14.900.000 TEU, ενώ στην τελευταία θέση βρίσκεται η γραμμή Β.Αμερικής – Ευρώπης με 2.700.000 TEU. Γενικότερα, από την κατάταξη του πίνακα καταλαβαίνουμε πως τα λιμάνια της Ευρώπης διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στην κίνηση εμπορευματοκιβωτίων από και προς την Ασία. Σαφή περιθώρια αύξησης της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων υπάρχουν στις γραμμές από και προς την βόρεια Αμερική. Ίσως η στροφή προς αυτές τις αγορές να αύξανε περαιτέρω το μερίδιο αγοράς της Ευρώπης στην παγκόσμια αγορά εμπορευματοκιβωτίων. Συνεχίζοντας την ανάλυση μας και για να έχουμε μια καλύτερη εικόνα για τις ποσοστιαίες μεταβολές των υπό μελέτη λιμένων και ιδίως αυτών με σημαντική κίνηση, κρίνεται σκόπιμη η παρουσίαση των λιμένων με την μεγαλύτερη θετική και αντίστοιχα αρνητική μεταβολή σε όρους κίνησης μεγαλύτερη των 1.000.000 TEUs.

Ο Πίνακας 3.3 που ακολουθεί μας δείχνει με ακρίβεια τα σημαντικότερα λιμάνια χωρών της Ε.Ε μερικά εκ των οποίων πρωταγωνιστούν σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρατηρούμε, λοιπόν ότι την μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή κατέχει το λιμάνι του Πειραιά με αύξηση 137,27%.

Την πρώτη πεντάδα συμπληρώνουν τα λιμάνια Valencia, Marsaxlokk, Zeebrugge και Algeciras με ποσοστιαία αύξηση 76,6%, 106,33%, 67,38% και 38,65% αντίστοιχα σε σχέση με το 2006. Ωστόσο, την μεγαλύτερη αύξηση σε απόλυτες τιμές κατέχει το λιμάνι του Antwerp με 2.635.201 περισσότερα TEUs. Ακολουθούν τα λιμάνια του Rotterdam με 2.580.000 TEUs, της Valencia με 2.003.147 περισσότερα TEUs και του Πειραιά με 1.926.592 TEUs, σε σχέση με το 2006. Στον αντίποδα υπάρχουν τα λιμάνια των οποίων η κίνηση παρουσίασε μείωση και συνεπώς αρνητικό πρόσημο, όπως Le Havre με 1%, Σε αντίστοιχο επίπεδο κινήθηκε και η κίνηση στα λιμάνια: Barcelona και Gioia Tauro.

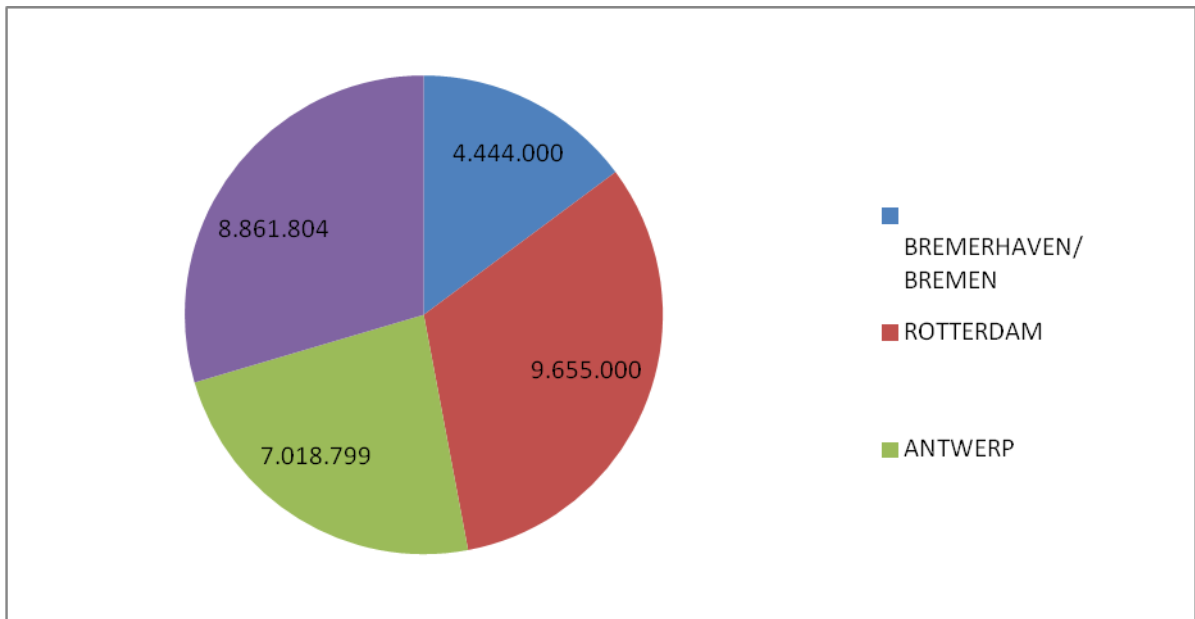
Επιπλέον, λαμβάνοντας την θέση αλλά και την υψηλή κίνηση που έχει ετησίως το λιμάνι του Hamburg, για το έτος 2015 παρέμεινε στο ίδιο επίπεδο με εκείνο του 2006, σημειώνοντας πτώση σε σχέση με το έτος 2014. Να σημειωθεί πως για τα έτη που δεν βρέθηκαν στοιχεία κίνησης εμπορευματοκιβωτίων θεωρήθηκαν ότι είχαν μηδενική κίνηση και ως εκ τούτου δεν ελήφθησαν υπόψη. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί η δυσκολία συλλογής σημαντικών στοιχείων για τα λιμάνια της Ευρώπης τόσο στα Containerization Year Books που χρησιμοποιήθηκαν, όσο και μεμονωμένα στις ιστοσελίδες των Λιμενικών Αρχών του κάθε λιμένα.

Πίνακας 3.3: Λιμάνια Διαχείρισης Ε/Κ της Ε.Ε. με κίνηση άνω των 1.000.000 TEUs για τα έτη 2006 -2015.

PORT	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% MET/ΔΗ
	TEUS	TEUS	TEUS	TEUS	TEUS	TEUS	TEUS	TEUS	TEUS	TEUS	
PIRAEUS	1.403.408	1.373.138	433.582	665.677	1.198.219	1.680.133	2.745.012	3.163.755	3,585,155	3,330,000	137,27%
VALENCIA	2.612.049	3.042.665	3.602.112	3.653.890	4.206.937	4.327.371	4.469.754	4.327.838	4.441.949	4,615,196	76,6%
MARSAXLOK	1.485.000	1.901.180	2.334.182	2.261.034	2.370.729	2.360.489	2.538.080	2.744.848	2.869.131	3,064,005	106,33%
ZEEBRUGGE	1.653.493	-	-	2.328.198	2.499.756	2.222.000	1.953.000	2.026.270	2.046.586	1,568,938	-5,1%
BREMERHAVEN/ BREMEN	4.444.000	4.892.239	5.500.709	4.535.842	4.871.297	5.915.487	6.115.211	5.830.711	5.795.64		19,26%
ALGECIRAS	3.256.776	3.420.533	3.327.616	3.043.268	2.806.884	3.602.631	4.114.231	4.349.755	4.556.492	4,515,768	38,65%
FELIXTOWE	3.100.000	3.300.000	3.200.000	3.021.000	3.400.000	3.440.000	360.000	3.700.000	4.072.000	3,980,000	28,38%
ROTTERDAM	9.655.000	10.790.604	10.800.000	9.743.290	11.145.804	11.876.921	11.865.916	11.621.249	12.297.570	12,235,000	26,72%
ANTWERP	7.018.799	8.176.614	8.663.736	7.309.639	8.468.475	8.664.243	8.635.169	8.578.269	8.977.738	9,654,000	37,54%
HAMBURG	8.861.545	9.889.792	9.737.110	7.007.704	7.895.736	9.014.165	8.863.896	9.257.358	9.728.666	8,821,481	-0,4%
GENOA	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806	1.988.013	2.172.944	2,242,902	35,34%
SOUTH/PTON	1.500.000	1.900.000	1.710.000	1.400.000	1.540.000	1.475.510	-	1.488.000	1.895.000	1,933,000	1,73%
MARSEILLES	941.400	1.001.957	851.425	876.757	953.435	944.047	1.062.408	1.099.271	1.179.910	1,222,000	29,80%
LA SPEZIA	1.136.664	1.187.040	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274	1.247.218	1.298.012	1.303.017	1,196,000	5,22%
LE HAVRE	2.598.479	2.656.167	2.488.654	2.240.714	2.358.077	2.220.000	2.306.000	2.486.000	2.550.000	2,560,000	-1,4%
BARCELONA	2.318.239	2.610.100	2.569.549	1.800.214	1.931.033	2.033.549	1.756.429	1.720.384	1.893.300	1,965,240	-15,2%
GIOIA TAURO	2.900.000	3.445.337	3.467.772	2.857.438	2.851.261	2.304.982	2.721.104	3.087.000	2.963.520	2,547,000	-12,1%

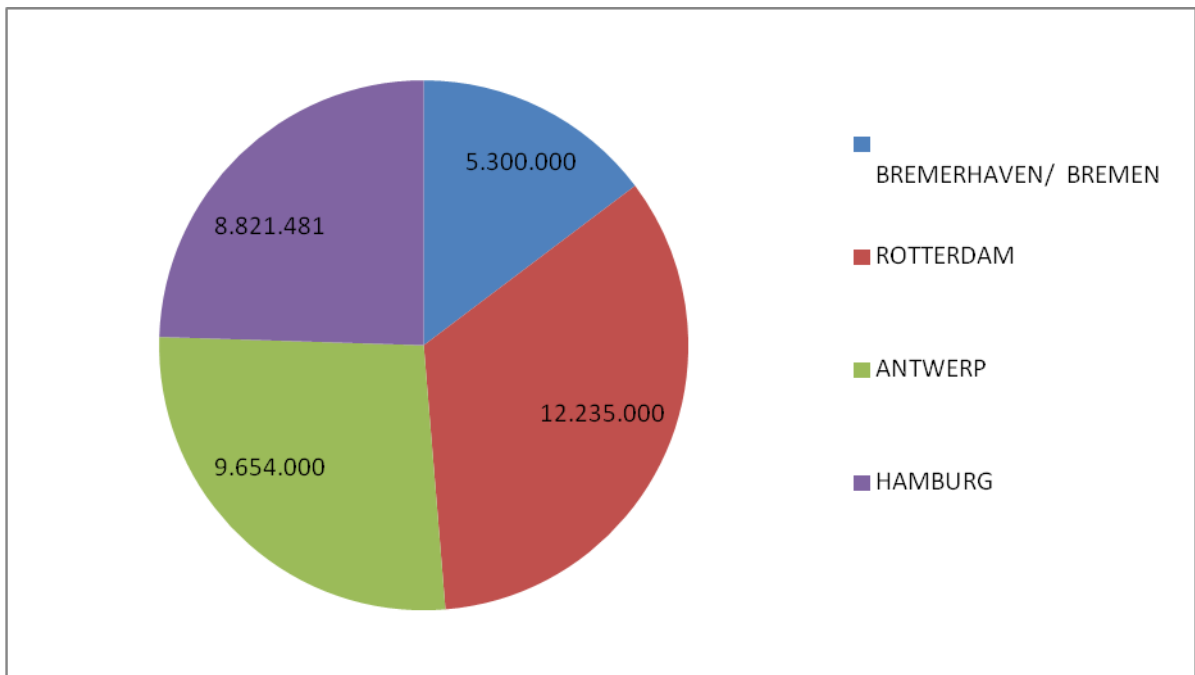
Πηγή: Αποτέλεσμα υπολογισμών από τα Containerization Year Book 2006,2010 & Journal of Commerce Top 50 World Container Ports 2010, 2011, 2012,2013, 2014,2015.

Διάγραμμα 3.2: Κίνηση στα 4 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης για το 2006 (σε TEUS)



Πηγή: Αποτέλεσμα υπολογισμών από τα Containerization Year Book 2006,2010 & Journal of Commerce Top 50 World Container Ports 2010, 2011, 2012,2013, 2014,2015.

Διάγραμμα 3.3: Κίνηση στα 4 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης για το 2015 (σε TEUS)



Πηγή: Αποτέλεσμα υπολογισμών από τα Containerization Year Book 2006,2010 & Journal of Commerce Top 50 World Container Ports 2010, 2011, 2012,2013, 2014,2015.

Πίνακας 3.4: την κατάταξη των 15 καλύτερων λιμανιών στην Ε.Ε. βάσει του όγκου σε TEU που διαχειρίστηκαν το 2016.



Πηγή: <http://www.porteconomics.eu> based on article by Theo Notteboom 26-3-2017

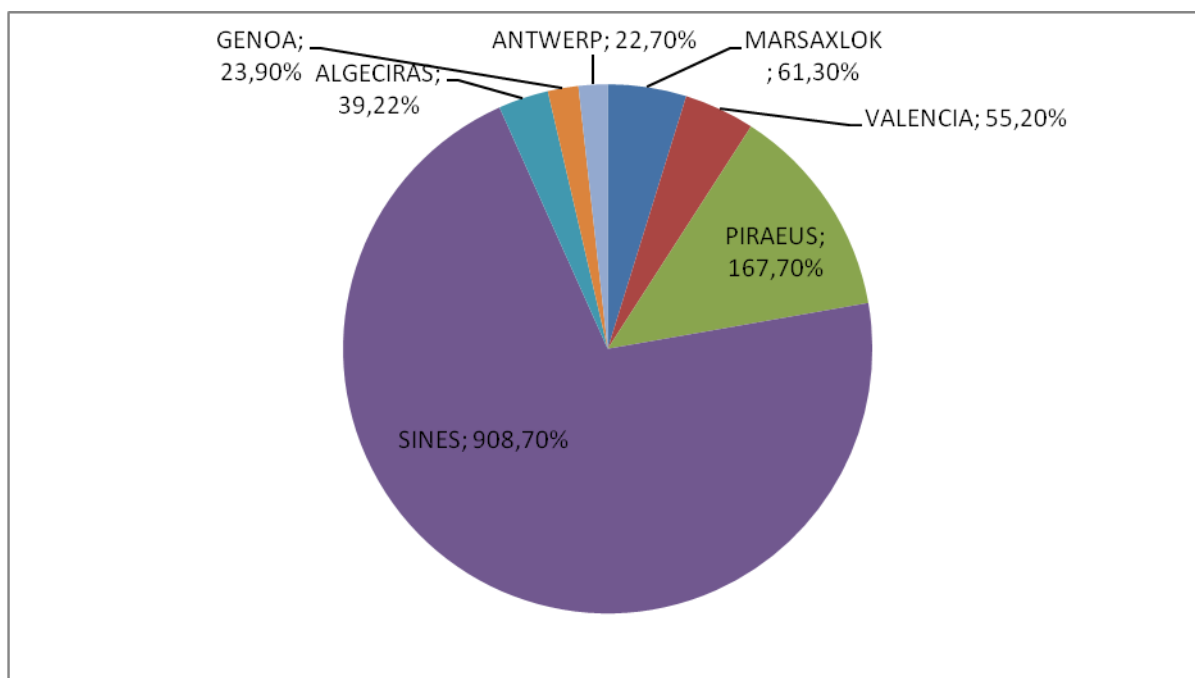
Ο πίνακας παρουσιάζει τα 15 καλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση για το έτος 2016 με βάση τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων σε TEU. Περιλαμβάνει επίσης στοιχεία σχετικά με την αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων σε σύγκριση με το 2015 και το έτος πριν από την κρίση του 2007. Τα καταγεγραμμένα λιμάνια διαχειρίζονται περισσότερα από 1,5 εκατομμύρια TEU.

Το πρώτο πράγμα που παρατηρεί κανείς στον ανωτέρω Πίνακα 3.4 αλλά και από τον Πίνακα 3.3 είναι ότι το λιμάνι του Rotterdam παραμένει σταθερά στην πρώτη θέση από το 2007 μέχρι και το πρώτο 9μηνο του 2016 (κίνηση για το έτος 2016 - 12.385.000 TEU). Συνάμα παρατηρεί κανείς ότι και έχει μια σταθερή πορεία για την περίοδο 2010-2013, αλλά από το 2006 ως το 2015 είχε ποσοστιαία μεταβολή 26,72%.

Στη δεύτερη και τρίτη θέση φιγουράρουν εναλλάξ τα λιμάνια Antwerp (κίνηση για το έτος 2016 - 10.037.000 TEU) και Hamburg (κίνηση για το έτος 2016 - 8.910.000 TEU). Αυτό βέβαια που προκαλεί θετική εντύπωση είναι η αλματώδης αύξηση της κίνησης του λιμανιού του Πειραιά, με ποσοστιαία μεταβολή 167,7 % (κίνηση για το έτος 2016 - 3.675.000 TEU) και κατάταξη στην 8^η θέση για τα έτη 2015-2016. Ενώ στη τελευταία θέση εμφανίζεται το λιμάνι της Πορτογαλίας Sines το οποίο ναι μεν εμφανίζει για το 9μηνο του 2016 κίνηση 1.513.000 TEU, ωστόσο εκείνο που ξαφνιάζει είναι η θεαματική ποσοστιαία μεταβολή από το 2007 της τάξης του 908,7%.

Ενώ το έτος 2015 οι 15 πρώτοι λιμένες παρουσίασαν μικρή μείωση της κυκλοφορίας κατά 1,6% σε σχέση με το 2014, αυτή τη φορά έχουμε μια μικρή αύξηση της τάξης του 2,1%. Η Βαρκελώνη, η Sines, ο Πειραιάς, ο Algeciras και η Αμβέρσα καταγράφουν τα υψηλότερα στοιχεία για την ανάπτυξη ενώ τα λιμάνια Felixstowe, Le Havre και Bremerhaven είναι τα μοναδικά με απώλεια κυκλοφορίας το 2016. Οι 15 κορυφαίες λιμένες συνδυάστηκαν σε μάλλον εντυπωσιακή αύξηση κατά 14,4% Σε προ της κρίσης έτος 2007. Σε σχεδόν μια δεκαετία, τέσσερα από τα 15 λιμάνια κατέγραψαν όγκο εμπορευματοκιβωτίων το 2016, τα οποία εξακολουθούν να παραμένουν κάτω από τα στοιχεία του 2007. Η Gioia Tauro και η Βαρκελώνη είναι ειδικές περιπτώσεις που συνδυάζουν μια ισχυρή ανάπτυξη το 2016 με 2016 στοιχεία πολύ χαμηλότερα από τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων του 2007.

Διάγραμμα 3.4: Τα επτά λιμάνια της Ευρώπης με τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή για το διάστημα 2007-2015 (σε TEUS)



Οι πιο «μεγάλοι παίχτες» στη Ε.Ε. κατά την περίοδο 2007-2016 βρίσκονται στη νότια Ευρώπη: λιμάνι Sines (9 φορές περισσότερο όγκος), Πειραιάς (+ 168%), MarxaXlokk, Valencia και Algeciras. Πρόκειται κυρίως για λιμάνια που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τους όγκους μεταφόρτωσης θαλάσσιων μεταφορών. Όσον αφορά τους λιμένες με πολύ ισχυρό προσανατολισμό πύλης / ενδοχώρας, η Αμβέρσα και η Γένοβα είναι οι ισχυρότεροι.

Μόνο λίγες αλλαγές έγιναν στα λιμάνια που έφτασαν στην κορυφή των 15. Ο Πειραιάς δεν ήταν στις 15 πρώτες θέσεις το 2007. Σε εκείνο το έτος, το λιμάνι της Constantza δεν έλαβε θέση στους 15 (1,41 εκατ. TEU) και Zeebrugge με κατάταξη στην 11^η θέση (2,02 εκατ. TEU). Το λιμάνι Sines εντάχθηκε στις 15 πρώτες θέσεις μόνο το 2016, καταλαμβάνοντας τη θέση που είχε προηγουμένως το λιμάνι Zeebrugge (1,56 εκατ. TEU το 2015).

Καταλήγοντας, ο όγκος του φορτίου που χειρίζεται ένα λιμάνι παραμένει βασικός δείκτης απόδοσης για τα λιμάνια. Αν και άλλοι δείκτες που σχετίζονται με τις επιδόσεις των Logistics, η βιωσιμότητα, η καινοτομία και ο οικονομικός αντίκτυπος κερδίζουν έδαφος, εξακολουθεί να έχει σημασία να παρατηρείται ο τρόπος με τον οποίο οι όγκοι διαχειριζόμενου φορτίου έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου.

3.3 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ Ε/Κ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Πριν αναφερθούμε στην προσφορά της εν λόγω αγοράς στόχος μας είναι να απαριθμήσουμε τις λειτουργίες που λαμβάνουν χώρα σε ένα λιμάνι και γενικότερα τις υπηρεσίες που παρέχονται προς τους χρήστες. Ιδιαίτερα η λειτουργία των τερματικών εμπορευματοκιβωτίων αποτελεί πολύπλοκη διαδικασία τόσο σε φυσικό επίπεδο, όσο και σε πληροφοριακό. Σε φυσικό επίπεδο η δυσκολία έγκειται στην φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων στα πλοία χωρίς να δημιουργηθούν ζημιές στο πλοίο ή απώλεια μέρους του φορτίου.

Ενώ, σε πληροφοριακό επίπεδο πρέπει να συντονιστεί ένα δίκτυο πληροφοριών και διοικητικών εργασιών που περιλαμβάνει την ναυτιλιακή εταιρεία, τους φορτωτές, τους broker, τις ρυθμιστικές αρχές του λιμένα και τέλος, τους χερσαίους μεταφορείς οδικές ή σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Οι δραστηριότητες που αφορούν τις παρεχόμενες υπηρεσίες από τους λιμένες είναι πολλαπλές και για αυτό θα τις κατηγοριοποιήσουμε.

Σύμφωνα με την βιβλιογραφία υπάρχουν τρεις κατηγορίες υπηρεσιών με διαφορετικούς αποδέκτες (Παρδάλη Α., 2007):

- **Δραστηριότητες που παρέχονται προς τα πλοία που εισέρχονται στο λιμάνι**
(η πλοήγηση, η ρυμούλκηση που αφορούν κυρίως, τα μεγαλύτερα πλοία καθώς και όταν ο καιρός είναι πολύ κακός και δεν επιτρέπει την ασφαλή πρόσδεση του πλοίου στο λιμάνι. Επίσης, παρέχεται συγκεκριμένη θέση παραβολής που είναι αντίστοιχη του μεγέθους και των γενικότερων αναγκών του πλοίου).
- **Δραστηριότητες που αφορούν στο εκάστοτε φορτίο.**
(φόρτωση και η εκφόρτωση, διαχείριση του φορτίου μέσα στο τερματικό, στοιβασία και η αποθήκευση.)
- **Δραστηριότητες που αφορούν τα γερασιά μέσα μεταφοράς.**
(σαφώς ορισμένοι χώροι εντός του λιμανιού όπου να διευκολύνεται η στάθμευση τους αλλά και μετέπειτα η φόρτωση του συγκεκριμένου φορτίου)

Η λιμενική αγορά των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν ήταν δυνατόν να αποτελέσει εξαίρεση και ακολούθησε την τάση που επικράτησε στη παγκόσμια λιμενική βιομηχανία τις τελευταίες δεκαετίες ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο στα πιο πολλά λιμάνια επικράτησε ως μοντέλο η διαχείριση του λιμενικού προϊόντος να είναι υπό ιδιωτικό ιδιοκτησιακό καθεστώς με το κράτος ή τη δημοτική αρχή να ελέγχει την κυριότητα της υποδομής και το ρυθμιστικό πλαίσιο λειτουργίας. Αποτέλεσμα του γεγονότος αυτού ήταν ότι ήδη από το 2008 έως σήμερα στα κυριότερα λιμάνια της Ε.Ε. σε ένα μεγάλο ποσοστό των τερματικών σταθμών η διαχείριση να είναι υπό το έλεγχο ιδιωτικών εταιρειών (Μιχαλόπουλος Β., 2006).

Παραδείγματα παγκόσμιων διαχειριστών τερματικών ενός χρήστη είναι η CMA- CGM που διαθέτει single- user terminal στη Γαλλία (στο Montoir, στο Dunkirk, στο “Le Havre” και στο Fos, στο Βέλγιο (στη Zeebrugge και στην Antwerp) και στη Μάλτα (στο Marsaxlokk), ενώ γνωστός παγκόσμιος διαχειριστής τερματικών πολλών χρηστών είναι η DP World η οποία διαχειρίζεται μαζί με την Terminal Link το μεγαλύτερο container terminal στη Γαλλία (το Eurofos, Μασσαλία), το Antwerp Gateway Terminal στο Βέλγιο μαζί με τις εταιρείες CMA CGM, Zim Line, Cosco Pacific και το Port of Duisburg ένα τμήμα από το πρώτο τερματικό στο Maasvlakte 2 στο Rotterdam και άλλα τερματικά σε πολλά ευρωπαϊκά λιμάνια.

Ενδεικτικά αναφέρονται και μερικοί άλλοι port operators που συμπληρώνουν την ανωτέρω λίστα, όπως:

- MSC Terminal Valencia,
- TCV Stevedoring Co. SA,
- Medcenter container terminal Spa,
- Terminal de Contenedores de Algeciras SA
- Malta Freeport terminals Ltd
- DP World Constantza South Container Terminal
- La Spezia Container Terminal Spa
- PCT s.a.

Επίσης αξίζει να αναφερθεί ότι από τις ιδιωτικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη λιμενική βιομηχανία των κρατών Ε.Ε. το πιο μεγάλο ποσοστό το κατέχουν οι εταιρείες διαχείρισης φορτίων και αντιθέτως ένα μικρό ποσοστό το κατέχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπως άλλωστε συμβαίνει και σε παγκόσμια κλίμακα μετά την είσοδο στη λιμενική αγορά των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κάθετη ολοκλήρωση, όπως αναλύθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια).

Οι εξελίξεις στον κλάδο των μεταφορών κατέστησαν τα λιμάνια σημαντικό κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας με αποτέλεσμα να μετατραπούν σε κέντρα μεταφόρτωσης. Για να ανταπεξέλθουν στο απαιτητικό χαρακτήρα πλέον της έννοιας της μεταφοράς πρέπει αντίστοιχα να εξελίξουν τόσο την υποδομή, όσο και την ανωδομή τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ Ε/Κ ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ – ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

4.1 ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ Ε/Κ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ

Από την δεκαετία του '90 η Ασία και ιδιαίτερα η Κίνα, παρουσίασαν τεράστιους ρυθμούς ανάπτυξης, διαδραματίζοντας σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του εμπορίου. Χάρη στο χαμηλό κόστος παραγωγής που προσέφερε η Κίνα κυρίως, πολλές βιομηχανίες μετέφεραν εκεί τις παραγωγικές τους δραστηριότητες. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να εισάγονται πλέον στην Κίνα μεγάλες ποσότητες πρώτων υλών και να εξάγονται τελικά προϊόντα μέσω εμπορευματοκιβωτίων. Αποτέλεσμα των παραπάνω γεγονότων ήταν να αλλάξει η δομή των παγκόσμιων θαλάσσιων εμπορικών δρόμων. Ενώ μέχρι πρότινος, οι βασικές ροές ήταν από την Άπω Ανατολή προς τη Βόρεια Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, πλέον ο κύριος όγκος των εμπορευματοκιβωτίων μετατοπίστηκε από τον Ατλαντικό Ωκεανό προς τη Μεσόγειο Θάλασσα, με αποτέλεσμα να αναδύονται πολλές ευκαιρίες για την Μεσόγειο προκειμένου να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ικανοποίηση των διεθνών ροών.

Η Κίνα είναι ένα κράτος ελάχιστα μικρότερο από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, με ακτογραμμή μήκους 14.500 χλμ. (The World Fact Book, East and Southeast Asia: China, 2015). Το 2014, ο πληθυσμός της ανήλθε στους 1,3 δισεκατομμύρια κατοίκους, ενώ το ΑΕΠ της άγγιζε τα 10,3 τρισεκατομμύρια δολάρια (The World Bank, China, 2015). Από τη δεκαετία του 1990, η Κίνα έχει ενισχύσει την δύναμή της σε παγκόσμιο επίπεδο. Το 2010, η Κίνα έγινε ο μεγαλύτερος εξαγωγέας σε παγκόσμιο επίπεδο. Σήμερα, η Κίνα παραμένει παγκόσμιος πρωταθλητής στην εξαγωγή γεωργικών προϊόντων όπως ρύζι, δημητριακά, πατάτες, καλαμπόκι, τσάι, βαμβάκι κ.α., αλλά και στην εξαγωγή βιομηχανικών προϊόντων, όπως σίδηρος, ατσάλι, αλουμίνιο και άλλα μέταλλα, υφάσματα, λιπάσματα, μεταφορικό εξοπλισμό, οχήματα κ.α. (The World Fact Book, East and Southeast Asia: China, 2015). Η Κίνα διαθέτει περισσότερα από 150 λιμάνια, τα περισσότερα παραθαλάσσια, ενώ κάποια από τα οποία βρίσκονται σε ποταμούς. Περίπου 100 από αυτά είναι λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Τα σπουδαιότερα κινέζικα λιμάνια παρουσιάζονται στην εικόνα 4.1

Διάγραμμα 4.1. Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Κίνας



Πηγή: http://www.saadatsorat.com/shipping_china_to_iran.html

Αναλυτικά στον ακόλουθο Πίνακα αναδεικνύεται η κίνηση σε TEU στα μεγαλύτερα από τα προαναφερθέντα λιμάνια.

Πίνακας 4.1: Λιμάνια Διαχείρισης Ε/Κ (1000 TEU) της Κίνας με κίνηση άνω των 1.000.000 TEUs για τα έτη 2006, και 2010 -2015.

Port	2006	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% Μεταβολή 2006-2015	% Μεριδίο στην παγκόσμια αγορά 2006	% Μεριδίο στην παγκόσμια αγορά 2015
Shanghai	21,710	29,069	31,740	32,530	33,620	35,304	36,537	68.29%	5%	5,3%
Shenzhen	18,469	22,509	22,570	22,940	23,280	24,031	24,204	31%	4,22%	3,52%
Ningbo	7,068	13,144	14,720	16,830	17,330	19,43	20,622	192%	1,63%	3%
Hong Kong	23,539	23,699	24,380	23,120	22,350	22,283	20,114	-14,55%	5,4%	2,92%
Guangzhou	6,600	12,550	14,420	14,740	15,310	16,683	17,625	167%	1,52%	2,5%
Qingdao	7,702	12,012	13,02	14,503	15,520	16,621	17,510	127%	1,77%	2,4%
Tianjin	5,950	10,080	11,590	12,310	13,10	14,05	14,10	137%	1,37%	2%
Dalian	3,312	5,242	6,400	8,060	9,912	9,450	10,120	205%	0,76%	1,4%
Xiamen	4,019	5,820	6,450	7,201	8,008	8,572	9,180	128%	0,92%	1,33%
Yingkou	0,634	3,338	4,033	4,851	5,301	5,610	5,920	-	0,14%	0,86%
Lianyungang	1,302	3,780	4,850	5,020	5,490	5,005	5,009	284%	0,3%	0,72%
Taicang	-	2,210	3,058	4,014	2,170	3,101	3,760	-	-	0,54%

Πηγή: <http://www.iaphworldports.org>, Lloyd's List 2015, υπολογισμοί βάσει στοιχείων των επίσημων site λιμένων, UNCTAD Review of Transport

Ο πίνακας παρουσιάζει τα 12 καλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Κίνα για το έτος 2016 με βάση τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων σε TEU. Περιλαμβάνει επίσης στοιχεία σχετικά με την αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων σε σύγκριση με το 2015 και το έτος πριν από την κρίση του 2007. Τα καταγεγραμμένα λιμάνια διαχειρίζονται περισσότερα από 1,5 εκατομμύρια TEU. Το πρώτο πράγμα που παρατηρεί κανείς στον ανωτέρω Πίνακα 4.1 είναι ότι το λιμάνι της Shanghai παραμένει σταθερά στην πρώτη θέση από το 2006 μέχρι και το 2015 (κίνηση για το έτος 2015 - 36.537.000 TEU). Συνάμα παρατηρεί κανείς ότι από το 2006 ως το 2015 είχε ποσοστιαία μεταβολή 68%.

Στη δεύτερη και τρίτη θέση φιγουράρουν εναλλάξ τα λιμάνια Shenzhen (κίνηση για το έτος 2015 - 24.204.000 TEU) και Ningbo (κίνηση για το έτος 2015 - 20.622.000 TEU). Αυτό βέβαια που προκαλεί θετική εντύπωση είναι η αλματώδης αύξηση της κίνησης του λιμανιού του Ningbo, με ποσοστιαία μεταβολή 192 % και κατάταξη στην 3^η θέση για τα έτος 2016. Ενώ στην τελευταία θέση εμφανίζεται το λιμάνι Lianyungang το οποίο ναι μεν εμφανίζει για το 2016 κίνηση 5.009.000 TEU, ωστόσο εκείνο που ξαφνιάζει είναι η ποσοστιαία μεταβολή από το 2006 της τάξης του 284%.

Εξίσου εντυπωσιακή αύξηση καταγράφεται στα λιμάνια Guangzhou, Qingdao και Tianjin, για την περίοδο 2006 με 2016, με κίνηση σε Ε/Κ: 17.625.000 TEU, 17.510.000 TEU και 14.100.000 TEU, και ποσοστιαία μεταβολή 167%, 127%, 137% αντίστοιχα.

4.2 ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ Ε/Κ ΣΕ ΛΟΙΠΕΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ

Ν.Κορέα: Η Νότια Κορέα διαθέτει μεγάλο πλήθος λιμένων, τα πιο σημαντικά από τα οποία είναι το Busan, το Incheon, το Kwangyang, ενώ δευτερεύοντα είναι τα λιμάνια Seoul, Kwangju, Yongin, Seosan, Pohang, Pyong Taek, Osan και Yongsan (Maersk Line, 2015).

Μαλαισία: Η Μαλαισία διαθέτει 13 λιμένες: το Bintulu, τη Kota Kinabalu, το Kuantan, το Kuching, τη Labuan, το Miri, το Pasir Gudang, το Penang, το Port Klang, το Sandakan, το Sibul, το Tanjung Pelepas και το Tagau (Maersk Line, 2015).

Σιγκαπούρη: Η Σιγκαπούρη είναι μία από τις πλουσιότερες χώρες του κόσμου, με

εκτεταμένο εμπορικό δίκτυο. Το λιμάνι της είναι ένα από τα μεγαλύτερα, από άποψη tonnage, λιμάνια στον κόσμο (the world fact book, east and southeast Asia: Singapore,2015).

Ταϊβάν: Η Ταϊβάν διαθέτει 5 λιμάνια. Αυτά είναι τα λιμάνια Kaohsiung, Keelung, Taichung, Taipei και Tao Yuan (Maersk Line, 2015).

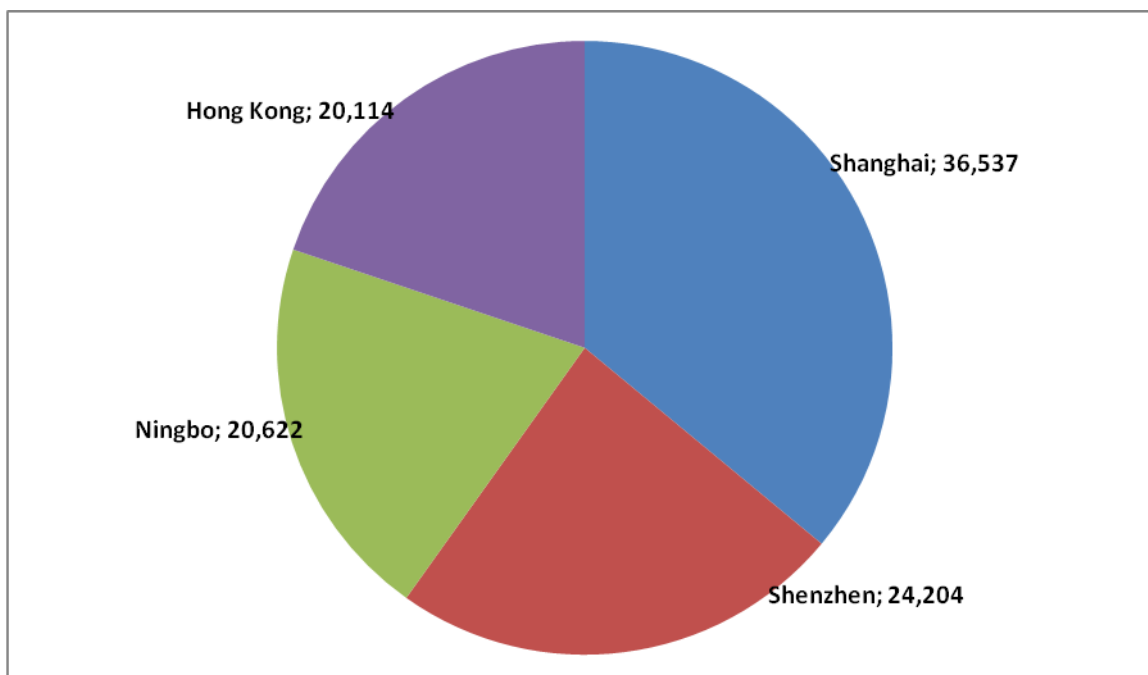
Φιλιππίνες: Οι Φιλιππίνες είναι ένα νησιωτικό σύμπλεγμα που βρίσκεται στη Νοτιοανατολική Ασία, ανατολικά του Βιετνάμ. Τα λιμάνια Manila, Batangas, Cagayan de Oro, Cebu City, Davao City, General Santos City, Subic και Zamboanga βρίσκονται στις Φιλιππίνες και εξυπηρετούν τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων (Maersk Line, 2015).

Βιετνάμ: Το Βιετνάμ συνορεύει με την Κίνα στα βόρεια και τη Καμπότζη και το Λάος στα δυτικά, και βρίσκονται τα λιμάνια Can Tho, Danang, Haiphong, Ho Chi Minh, Hanoi, Nha Trang, Qui Nhon, Vung Tau και Cai Lan (Maersk Line, 2015).

Ιαπωνία: Η Ιαπωνία διαθέτει 28 λιμένες, την Akita, το Hachinohe, τη Hakata, τη Hiroshima, τη Ishikari Shinko, το Iwakuni, το Kobe, το Kushiro, τη Mizushima, το Moji, τη Nagoya, το Nakanoseki, τη Niigata, την Oita, την Onahama, την Osaka, το Otake, τη Sakata, το Sendai, το Shimizu, τη Tokuyama, το Tokyo, το Tomakomai, το Yokkaichi, τη Yokohama, τη Toyama, τη Misawa και το Sasebo (Maersk Line, 2015).

Ινδονησία: Η Ινδονησία διαθέτει 19 λιμένες: το Batam Island, τη Belawan, τη Benoa, το Bitung, τη Jakarta, το Jambi, το Makassar, τη Merak, το Padang, το Palembang, το Panjang Port, το Perawang, το Pontianak, τη Samarinda, το Semarang, τη Surabaya, το Tebing Tinggi, το Tebing Tinggi Rambli, το Tanjung Priok και το Bekasi (Maersk Line, 2015).

Διάγραμμα 4.2: Κίνηση στα 4 μεγαλύτερα λιμάνια της Κίνας για το 2015 (σε TEUS)



Πίνακας 4.2: Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ασίας ανά χώρα (Δείγμα)

<u>Κίνα</u>	<u>Σιγκαπούρη</u>	<u>Νότιος Κορέα</u>
Shanghai	Singapore	Busan
Hong Kong		Yeosu Kwangyang
Ningbo-Zhoushan	<u>Ινδονησία</u>	Incheon
Guangzhou	Tanjung Priok (Jakarta)	
Qingdao	Tanjung Perak (Surabaya)	<u>Ταϊβάν</u>
Tianjin		Kaohsiung
Xiamen	<u>Ιαπωνία</u>	Keelung and Taipei
Lianyungang	Tokyo	Taichung
Taicang	Yokohama	
Dongguan	Nagoya	<u>Ταϊλάνδη</u>
Nanjing	Kobe	Laem Chabang
Yantai	Osaka	Bangkok
Fuzhou		
Dandong	<u>Μαλαισία</u>	<u>Βιετνάμ</u>
Zhongshan	Port Klang	Ho Chi Minh
Shantou	Tanjung Pelep	
Shenzhen	Penang	<u>Χονγκ Κονγκ (Κίνα)</u>
Dalian		Χονγκ Κονγκ
Yingkou	<u>Φιλιππίνες</u>	
Rizhao	Manila	

Πηγή: στοιχεία από IAPH (2015) , UNCTAD (2007), AAPA (2009)

Στους Πίνακες 4.3 και 4.4 που ακολουθούν απεικονίζεται η κίνηση στα σημαντικότερα λιμάνια κρατών της Ασίας για τα έτη 2011-2015 καθώς και ο ρυθμός ανάπτυξής τους.

Πίνακας 4.3: Κυριότερα Λιμάνια Διαχείρισης Ε/Κ κρατών Αν.Ασίας για τα έτη 2011-2015 (1000 TEU)

Rank	Port	2011	2012	2013	2014	2015	Growth Rate (2011/2015)	Country
1	Shanghai	31,700	32,529	33,617	35,304	36,537	15.2%	China
2	Shenzhen	22,570	22,940	23,278	24,037	24,204	7.2%	China
3	Ningbo	14,510	15,670	16,774	19,430	20,620	42.1%	China
4	Hong Kong	24,400	23,117	22,367	22,283	20,114	-17.5%	China
5	Busan	16,184	17,046	17,686	18,683	19,469	20%	Korea
6	Guangzhou	14,260	14,743	15,309	16,626	17,625	24%	China
7	Qingdao	13,020	14,503	15,520	16,624	17,510	34%	China
8	Tianjin	11,580	12,300	13,010	14,050	14,100	21.7%	China
9	Kaohsiung	9,636	9,781	9,938	10,593	10,264	6.5%	China(Taiwan)
10	Dalian	6,400	8,060	9,912	10,128	9,450	47%	China
11	Xiamen	6,450	7,201	8,008	8,572	9,183	42%	China
12	Yingkou	4,030	4,851	5,301	5,611	5,922	47%	China
13	Lianyungang	4,850	5,020	5,490	5,005	5,009	3.2%	China
14	Tokyo	4,639	4,751	4,861	4,895	4,629	-2.2%	Japan
15	Taicang	3,058	4,014	2,170	3,101	3,760	22.9%	China
16	Dongguan/Humen	--	1,100	1,893	2,892	3,363	205%	China
17	Nanjing	1,841	2,300	2,670	2,760	2,940	59%	China
18	Rizhao	--	1,749	2,027	2,420	2,810	60%	China
19	Yokohama	3,083	3,052	2,888	2,888	2,787	-9.6%	Japan
20	Keelung	2,402	2,704	2,642	2,943	2,780	15.7%	China(Taiwan)
21	Kobe	2,624	2,567	2,553	2,617	2,707	3.16%	Japan
22	Nagoya	2,623	2,655	2,705	2,738	2,631	0.30%	Japan
23	Yantai	1,709	1,850	2,150	2,356	2,452	43%	China
24	Yeosun gyang	2,085	2,153	2,285	2,338	2,327	11.6%	Korea
25	Incheon	1,997	1,981	2,161	2,335	2,377	11.9%	Korea
26	Osaka	2,446	2,409	2,485	2,438	2,222	-9.15%	Japan
27	Fuzhou	1,660	1,825	1,977	1,939	2,119	27.65%	China
28	Quanzhou	--	--	--	1,885	2,000	-	China
29	Dandong	--	1,250	1,509	1,670	1,830	-	China
30	Tangshan	--	--	--	1,109	1,520	-	China
31	Taichung	1,383	1,395	1,468	1,514	1,447	105%	China(Taiwan)
S.Total		179,440	192,987	201,037	216,480	220,171	22,79%	
Share among world Total		33%	33%	32%	33%			
World Total		540,816	587,484	624,480	651,201	N/A		

Πηγή: 1) World Total UNCTAD "Review of Maritime Transport – 2) 2010-2012 "Containerisation International Yearbook" (2012-2015)

Ο Πίνακας 4.2 μας δείχνει με ακρίβεια τα σημαντικότερα λιμάνια χωρών της Ανατολικής Ασίας μερικά εκ των οποίων πρωταγωνιστούν σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρατηρούμε, λοιπόν ότι την μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή κατέχει το λιμάνι του Dongguan/Humen στην Κίνα με αύξηση 306%, που σε απόλυτες τιμές μεταφράζεται σε τριπλασιασμό της κίνησης ήτοι σε 3.363.000 TEU για το έτος 2015. Την πρώτη πεντάδα συμπληρώνουν τα λιμάνια Nanjing (Κίνα) με κίνηση 2.940.000 TEU, Dalian (Κίνα) 9.450.000 TEU, Yingkou (Κίνα) 5.922.000 TEU, Ningbo 20.620.000 TEU και Xiamen (Κίνα) 9.183.000 TEU με ποσοστιαία αύξηση 160%, 148%, 147% και 142% αντίστοιχα σε σχέση με το 2011.

Στον αντίποδα έχουμε τα λιμάνια με την μικρότερη ποσοστιαία αύξηση για την περίοδο 2011-2015, ήτοι Hong Kong (με κίνηση 20.114.000 TEU), Yokohama (με κίνηση 2.787.000 TEU) Osaka (με κίνηση 2.222.000 TEU), Taichung (με κίνηση 1.447.000 TEU), Nagoya (με κίνηση 2.631.000 TEU), Tokyo (με κίνηση 4.629.000 TEU), και ποσοστιαία αύξηση 82% , 90%, 91%, 100%, 105% αντίστοιχα.

Λαμβάνοντας υπόψη την διαχείριση/κίνηση σε Ε/Κ για το έτος 2015 την πρώτη πεντάδα συμπληρώνουν, σε απόλυτες τιμές, τα λιμάνια Shanghai με κίνηση 36.537.000 TEU Shenzhen 24.204.000 TEU, Ningbo 20.620.000 TEU, Busan 19.469.000 TEU και Guangzhou 17.625.000 TEU. Τις τελευταίες θέσεις, με βάση την κίνηση καταλαμβάνουν τα λιμάνια της Κίνας: Taichung με κίνηση 1.447.000 TEU, Tangshan με κίνηση 1.520.000 TEU, Dandong 1.830.000 TEU, Quanzhou 2.000.000 TEU και Fuzhou 2.119.000 TEU.

Παρατηρούμε ότι στα λιμάνια της Ασίας, στη συντριπτική τους πλειοψηφία, αυξήθηκε ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίστηκαν. Η τελευταία στήλη του πίνακα αναφέρεται στην ποσοστιαία μεταβολή του αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίστηκαν οι λιμένες κατά τη δεκαετία 2011-2015, μετά από δικούς μου υπολογισμούς.

Πίνακας 4.4: Κυριότερα Λιμάνια Διαχείρισης Ε/Κ κρατών ΝΑ Ασίας για τα έτη 2011-2015 (1000 TEU)

Rank	Port	2011	2012	2013	2014	2015	Growth 2011/2015	Country
1	Singapore	29,937	31,649	32,240	33,869	30,922	3,2%	Singapore
2	Port Klang	9,603	10,000	10,350	10,946	11,890	24%	Malaysia
3	Tanjung Pelepas	7,520	7,700	7,628	8,524	9,120	21%	Malaysia
4	Laem Chabang	5,731	5,830	6,041	6,583	6,780	18%	Thailand
5	Ho Chi Minh City	4,815	5,060	5,542	5,369	5,788	20%	Vietnam
6	Tanjung Priok	5,649	6,460	6,590	5,900	5,201	-7,9%	Indonesia
7	Colombo	4,262	4,180	4,306	4,908	5,185	22%	Sri Lanka
8	Jawaharlal Nehru	4,320	4,260	4,162	4,450	4,480	3,4%	India
9	Manila	3,467	3,705	3,770	3,810	3,976	15%	Philippines
10	Tanjung Perak	2,643	2,849	3,001	3,106	3,121	18%	Indonesia
11	Mundra	1,343	1,724	2,390	2,720	2,895	116%	India
12	Chittagong	1,392	1,406	1,540	1,622	2,024	45%	Bangladesh
13	Karachi	1,400	1,490	1,563	1,720	1,960	40%	Pakistan
14	Chennai	1,580	1,550	1,470	1,550	1,565	-0,94%	India
15	Bangkok	1,454	1,397	1,509	1,536	1,559	7,2%	Thailand
S.Total		85,116	89,260	92,102	96,613	96,466	13%	
Share among world Total		14%	17%	14%	14%			
World Total		587,484	524,480	651,201	684,429	N/A		

Πηγή: 1) World Total UNCTAD "Review of Maritime Transport – 2) 2010-2012 "Containerization International Yearbook" (2012-2015)

Αντίστοιχα στον Πίνακα 4.3, όπου απεικονίζεται η κίνηση στα σημαντικότερα λιμάνια της ΝΑ Ασίας, παρατηρεί κανείς ότι την μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή κατέχει το λιμάνι του Mundra στην Ινδία με αύξηση 116%. Την πρώτη πεντάδα συμπληρώνουν τα λιμάνια Chittagong (Bangladesh), Karachi (Pakistan), Port Klang (Malaysia), Colombo (Sri Lanka) με ποσοστιαία αύξηση 45%, 40%, 14% και 22% αντίστοιχα σε σχέση με το 2011.

Στον αντίποδα έχουμε τα λιμάνια με την μικρότερη ποσοστιαία αύξηση για την περίοδο 2011-2015, ήτοι Tanjung Priok (με κίνηση 5.201.000 TEU), Chennai (με κίνηση 1.565.000 TEU) Singapore (με κίνηση 30.922.000 TEU), Jawaharlal Nehru (με κίνηση 4.480.000 TEU), Bangkok (με κίνηση 1.559.000 TEU) .

Λαμβάνοντας υπόψη την διαχείριση/κίνηση σε Ε/Κ για το έτος 2015 την πρώτη πεντάδα συμπληρώνουν, σε απόλυτες τιμές, τα λιμάνια Singapore με κίνηση 30.922.000 TEU Port Klang 11.890.000 TEU, Tanjung Pelepas 9.120.000 TEU, Laem Chabang 6.780.000 TEU και Ho Chi Minh City 5.788.000 TEU. Τις τελευταίες θέσεις, με βάση την κίνηση καταλαμβάνουν τα λιμάνια της Κίνας: Mundra με κίνηση 2.895.000 TEU, Chittagong με κίνηση 2.024.000 TEU, Karachi με κίνηση 1.960.000 TEU, Chennai με κίνηση 1.565.000 TEU, και Bangkok με κίνηση 1.559.000 TEU.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί η δυσκολία συλλογής σημαντικών στοιχείων για τα λιμάνια της Ασίας τόσο στα Containerization Year Books που χρησιμοποιήθηκαν, όσο και μεμονωμένα στις ιστοσελίδες των Λιμενικών Αρχών του κάθε λιμένα.

Πίνακας 4.5: Κίνηση Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ στην Ασία για το 2006-2015 (σε TEUS).

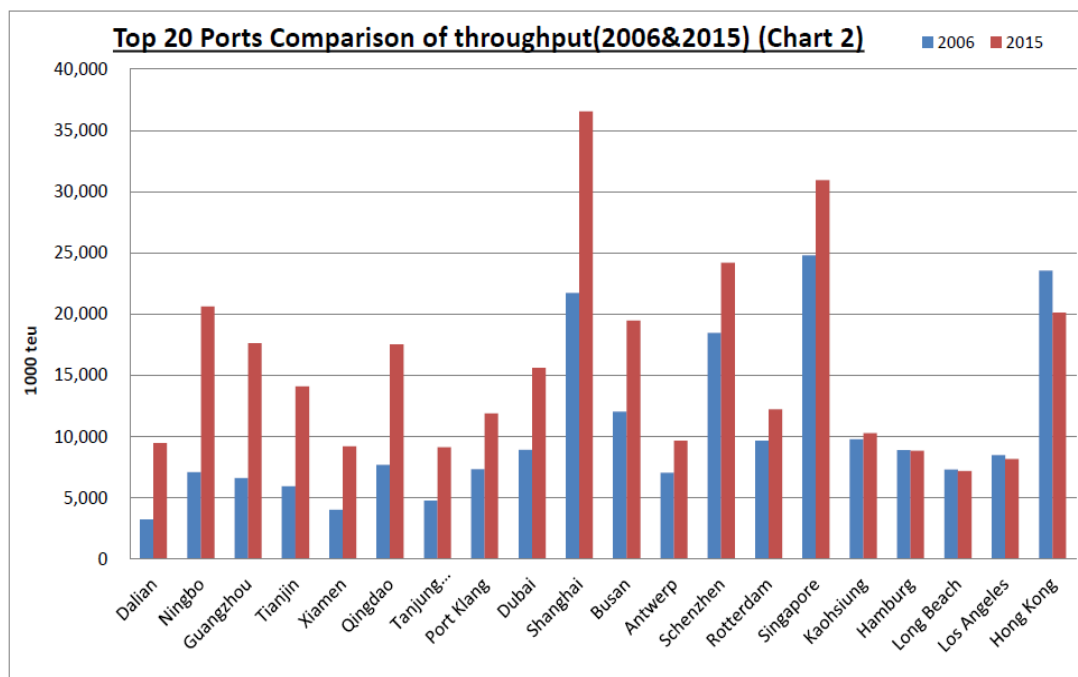
ΕΤΟΣ	ΑΣΙΑ	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΙΝΗΣΗ TEUs	ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ Ανά έτος
2006	217.854.761	433.253.000	50,21%
2007	256.818.045	484.361.000	53,02%
2008	275.861.687	509.441.000	54,14%
2009	254.296.555	472.273.000	53,84%
2010	298.487.898	540.816.000	55,19%
2011	325.400.000	587.484.000	55,38%
2012	343.100.000	624.480.000	54,93%
2013	354.400.000	651.201.000	54,42%
2014	373.300.000	684.429.000	54,54%
2015	374.700.000	687.300.000	54,51%

Πηγή: Αποτέλεσμα υπολογισμών από τα Containerization Year Book 2006-2010 & UNCTAD REVIEWS 2010, 2011, 2012,2013, 2014,2015.

Όπως, διαπιστώνουμε από τα δεδομένα του Πίνακα 4.4 η κίνηση των Ε/Κ στα μεγαλύτερα λιμάνια της Ασίας αυξήθηκε από το 2006 έως το 2015 κατά 13,1%. Σε απόλυτους αριθμούς το ποσοστό αυτό μεταφράζεται σε 159.047.000 περισσότερα TEUs για το 2015 σε σχέση με το έτος 2006. Συμπεραίνει κανείς ότι η κίνηση Ε/Κ των Ασιατικών λιμένων παραμένει σταθερά ανοδική, παρόλη την μείωση της παγκόσμιας κίνησης Ε/Κ το έτος 2015 και διατηρεί το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς (63.26% για το έτος 2015) αφήνοντας πίσω μεγάλα λιμάνια διαχείρισης Ε/Κ σε Ευρώπη και Αμερική.

Όπως είναι εμφανές από τους ανωτέρω πίνακες, για το έτος 2015 τα λιμάνια που χειρίστηκαν περισσότερα από 15 εκατομμύρια TEUs είναι ως επί το πλείστον κινέζικα λιμάνια, όπως η Shanghai, το Shenzhen, το Honk Kong, το Ningbo, το Qingdao και το Guangzhou ενώ ανάμεσα στα πρώτα μεγαλύτερα λιμάνια ως προς τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων βρίσκονται και αυτά της Σιγκαπούρης και του Busan, στην Κορέα.

Διάγραμμα 4.3. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα κυριότερα και μεγαλύτερα λιμάνια της Ασίας – Ευρώπης – Αμερικής (σύγκριση 2006- 2015)



Πηγή: <http://www.iaphworldports.org/iaph/wpontent>

Όπως παρατηρείται παραπάνω, με μια πρώτη ματιά όλα τα λιμάνια παρουσιάζουν θεαματική ανάπτυξη ως προς την ετήσια κίνηση Ε/Κ σε σχέση με το 2006. Παρατηρώντας όμως πιο προσεκτικά προκύπτει το σαφές πλεονέκτημα που έχουν τα λιμάνια της Ασίας ήτοι: Shanghai, Singapore, Hong Kong, Qingdao, Ningbo στην Κίνα και του Busan στην Κορέα, όπου το πρώτο δείχνει να έχει διαχειριστεί μεγαλύτερο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων σε σχέση με το δεύτερο και το τρίτο λιμάνι.

4.3 ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ Ε/Κ ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ

Όπως προανέφερα σε προηγούμενο κεφάλαιο, το κριτήριο της γεωγραφικής θέσης των λιμένων αποτελεί για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά τακτικών γραμμών (Ε/Κ) μεγάλης σημασίας. Η σημασία του τόπου υλοποίησης των δραστηριοτήτων του transshipment από τις ναυτιλιακές εταιρείες είναι φανερή σε μεγάλο βαθμό από την εξέταση της γεωγραφίας των υφιστάμενων κόμβων και των τοπικών πλεονεκτημάτων που έχουν προκαλέσει αντιπαλότητα. Διάφορες μελέτες και έρευνες προσδιορίζουν τη γεωγραφική θέση ενός τερματικού λιμενικού κόμβου ή γενικότερα ενός λιμένα που λειτουργεί ως κόμβος transshipment, ως παράγοντας κρίσιμης σημασίας για την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης του ίδιου αλλά και ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας όπου ανήκει και την επίτευξη σημαντικού στρατηγικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται πως το λιμάνι της Σιγκαπούρης, το οποίο εξακολουθεί να είναι ο μεγαλύτερος κόμβος μεταφόρτωσης για το θαλάσσιο εμπόριο Ανατολής - Δύσης αλλά και για το ενδοκοινοτικό εμπόριο της Ασίας βρίσκεται αντιμέτωπο με τον ιδιαίτερα έντονο ανταγωνισμό από τα λιμάνια Port Klang και Tanjung Pelepas στη Μαλαισία. Μεταξύ των άλλων πλεονεκτημάτων που προσφέρουν οι συγκεκριμένοι κόμβοι transshipment, χαρακτηρίζονται και από μία εξάισια γεωγραφική, θέση καθώς βρίσκεται πάνω στους θαλάσσιους δρόμους που ενώνουν την Ανατολική Ασία, την Αυστραλία και την Ινδία με την Αφρική, τη Μέση Ανατολή και τη Μεσόγειο.

Ακόμα τα λιμάνια του Algeciras στην Ισπανία, του Gioia Tauro στην Ιταλία και Freeport της Μάλτας στην Μεσόγειο βρίσκονται όλα πάνω στο μεγάλο θαλάσσιο εμπορικό δρόμο Ασίας- Ευρώπης και κοντά στους τόπους φόρτωσης και εκφόρτωσης στη Νότια Ευρώπη και στη Βόρεια Αφρική (Wei Yim Yap, 2011).

Επομένως, τα τερματικά που θέλουν να εξελιχθούν σε mega transshipment hubs θα πρέπει να βρίσκονται σε στρατηγικές θέσεις πάνω στους κύριους θαλάσσιους δρόμους ή τουλάχιστον σε τοποθεσίες που να επιτρέπουν την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τις βασικές θαλάσσιες οδούς. Η κύρια εμπορική διαδρομή Ανατολής-Δύσης και αρκετά από τα σημαντικά κέντρα transshipment που βρίσκονται κατά μήκος της απεικονίζεται στον Χάρτη 4.2. Παρατηρεί εύκολα λοιπόν κανείς, πως τα μεγαλύτερα παγκόσμια θαλάσσια κέντρα δεν βρίσκονται τυχαία πάνω σε αυτή τη διαδρομή.

Διάγραμμα 4.4. Η κύρια εμπορική διαδρομή Ανατολής- Δύσης



Αξίζει ακόμα να τονιστεί η σπουδαιότητα των υποδομών και των ανωδομών που διαθέτουν οι τερματικοί σταθμοί αλλά και του διαθέσιμου λιμενικού εξοπλισμού. Ο αριθμός των θέσεων παραβολής, οι διαθέσιμες γερανογέφυρες και ο εξοπλισμός χειρισμού φορτίου, η ύπαρξη κυματοθραυστών και λιμενοβραχιόνων κλπ., αλλά και η τεχνολογική τους κατάσταση και η αποδοτική λειτουργία τους, ενισχύουν την συνολική αποδοτικότητα του τερματικού/ λιμένα και άρα την ανταγωνιστικότητά του.

Σημαντική θεωρείται και η διαθέσιμη δυναμικότητα των τερματικών σταθμών/ λιμένων. Για παράδειγμα η συνολική απόδοση των λιμένων της Shanghai και του Ningbo επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από γεγονότα που σχετίζονται με την ισχυρή ανάπτυξή τους, σε συνδυασμό με την στασιμότητα της χωρητικότητας των λιμένων Kaohsiung και Busan στην Κορέα. Τα δύο τελευταία κατάφεραν να κατακτήσουν κυρίαρχη θέση στην θαλάσσια διαδρομή μεταξύ Ευρώπης- Απω Ανατολής.

Οι λιμένες λαμβάνουν υπόψη τους την δυναμικότητά τους κατά την διάρκεια του καθορισμού της τιμολογιακής τους πολιτικής. Ένα μεγαλύτερο λιμάνι μπορεί να ορίσει χαμηλότερες τιμές προκειμένου να αυξήσει την ζήτηση του, καθώς είναι πιο πιθανό να έχει πλεονάζουσα παραγωγική δυναμικότητα και, συνεπώς, μειωμένη συμφόρηση. Αρκετές έρευνες μάλιστα έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα, πως στο σύγχρονο ανταγωνιστικό περιβάλλον η διαφορά δυναμικότητας μεταξύ δύο τερματικών σταθμών αποκτά μεγαλύτερη σημασία από τις καταστάσεις συμφόρησης, εφ' όσον, φυσικά, η δυναμικότητά τους είναι επαρκής για να αντισταθμίσουν το κόστος των καθυστερήσεων που συνεπάγεται η συμφόρηση (Bae Minju, 2011).

Παρ' όλα αυτά, αξίζει να σημειωθεί πως τα μεγάλα κέντρα Hub And Spoke καθώς προχωρούν σε επενδύσεις με στόχο την ανάπτυξη τους και την διεύρυνση της δυναμικότητάς τους αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο εμφάνισης αντιοικονομικών κλίμακας, γεγονός που μπορεί να αξιοποιήσουν υπέρ τους τα μικρότερα γειτονικά λιμάνια και να προσελκύσουν τους πελάτες των πρώτων.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η κίνηση στα λιμάνια της Ασίας κινήθηκε απογοητευτικά το έτος 2015, με θετικά σημάδια δραστηριότητας μόνο στην Ινδία και τη Νότια Κορέα. Ακόμη και η Μαλαισία, εκπροσωπούμενη από 7 λιμάνια στα αρχεία της ISL¹⁷,

¹⁷ Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL Statistics Review 2016)

παρουσίασαν μόνο αύξηση 1,6% σε ετήσια βάση. Πολύ καλύτερα τα αποτελέσματα σε σχέση με την κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων, η οποία αυξήθηκε κατά 6,8% σε 23,6 εκατομμύρια TEU και στα επτά λιμάνια.

Παράλληλα, η κυβέρνηση της Μαλαισίας έδωσε το “πράσινο φως” για ένα λιμάνι - βιομηχανική πόλη στο Carey Island αξίας € 42 δις συμπεριλαμβανομένου ενός νέου λιμένα ικανού να χειριστεί 30 εκατομμύρια TEU όταν ανεγερθεί πλήρως και τεράστιες επενδύσεις σε υποδομές καθώς και μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα. Τα ανωτέρω θα υλοποιηθούν λόγω του ότι τα τερματικά του λιμανιού Klang θα εξαντλήσουν την ικανότητά τους, όπως υπολογίζεται, μέχρι το έτος 2025¹⁸. Επιπλέον, η κυβέρνηση της Μαλαισίας σχεδιάζει να αυξήσει τις συνολικές επενδύσεις σε υποδομές κατά 9% ετησίως, μέχρι το πόσο των 42 δις. ευρώ.

Ακριβώς στην άλλη πλευρά του στενού Malakka, στο λιμάνι της Σιγκαπούρης κατασκευάζεται ένα τεράστιο τερματικό στο Tuas, το οποίο αναμένεται να έχει ικανότητα διαχείρισης 65 εκατομμύρια TEU. Το εν λόγω λιμάνι είναι τοποθετημένο σε απόσταση από την πρωτεύουσα της Σιγκαπούρης, έχει επίσης αποφασιστεί αυτή η περιοχή να είναι η θέση για την βαριά βιομηχανία. Οι επενδύσεις σε λιμένες στην Ινδονησία επικεντρώνονται κατά κύριο λόγο στο να διευκολύνουν τη συμφόρηση, μιας και για παράδειγμα οι χρόνοι παραμονής των πλοίων Ε/Κ στο λιμάνι του Tanjung Priok ανέρχονταν σε περίπου μια εβδομάδα ή περισσότερο. Οι επενδύσεις που έγιναν μέχρι τώρα έχουν ήδη καταφέρει ο χρόνος αναμονής των πλοίων να μειωθεί σε 3,7 και 4,2 ημέρες.

Στην Ινδία πραγματοποιήθηκαν αρκετά λιμενικά έργα ανάπτυξης κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους, τα οποία απέφεραν κέρδη σε παραγωγική ικανότητα ύψους 94 εκατομμύρια τόνους, επιτρέποντας τη συνολική παραγωγή των λιμένων της Ινδίας να αυξηθεί κατά 4,5% και σε ότι αφορά τα εμπορευματοκιβώτια κατά 6%. Επιπλέον, ο εκσυγχρονισμός της υποδομής των λιμένων οδήγησε σε μείωση των περιόδων ανάκαμψης από 5% και μείωση της προκράτησης προβλητών κατά 13%. Ενώ οι ιαπωνικοί λιμένες εμφανίζουν μια μικτή εικόνα απόδοσης, οι Ν.Κορεάτες και Ταϊβανέζοι ανταγωνιστές τους

¹⁸ Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL Statistics Review 2016)

αναπτύχθηκαν σε καλό βαθμό, δείχνοντας ρυθμούς ανάπτυξης άνω του 5%. Τις καλύτερες επιδόσεις, όσον αφορά τη συνολική διακίνηση φορτίου, πέτυχαν οι Φιλιππίνες, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξης του 9%.

Στον παρακάτω Πίνακα 4.5 βλέπουμε τον συνολικό αριθμό προσεγγίσεων πλοίων Ε/Κ (ανά είδος) για το έτος 2015.

Πίνακας 4.7: Προσεγγίσεις πλοίων (ανά κατηγορία) σε λιμάνια για το 2015

Vessels	Africa	Asia	Caribbean	Europe	North America	Oceania	South America	Grand total
Cargo-carrying ships								
Bulk carriers	9 486	69 150	3 684	17 048	10 553	14 051	13 403	137 375
Container ships	20 418	180 705	16 729	64 900	14 620	7 188	17 669	322 229
Dry cargo/passenger ships	36 915	375 134	13 035	431 849	48 834	40 651	19 780	966 198
Tankers	9 160	127 312	6 599	62 721	10 387	3 306	10 312	229 797
Grand total	75 979	752 301	40 047	576 518	84 394	65 196	61 164	1 655 599

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on raw observational data provided by MarineTraffic.

Note: The regions listed have been defined by UNCTAD; for the purpose of this research, the Caribbean region also includes Mesoamerican countries.

Από μια πρώτη ματιά στον Πίνακα 4.7 παρατηρεί κανείς ότι τον μεγαλύτερο όγκο προσεγγίσεων πλοίων Ε/Κ συγκεντρώνουν τα λιμάνια της Ασίας με αριθμό 180.705 με δεύτερο τα λιμάνια της Ευρώπης με 64.900 προσεγγίσεις για το έτος 2015.

Πίνακας 4.8: Ροές φορτίων Ε/Κ σε σημαντικές θαλάσσιες οδούς Ανατολής-Δύσης, για τα έτη 2014-2015 (εκατομ. TEU)

	Trans-Pacific		Europe-Asia		Transatlantic	
	Eastern Asia-North America	North America-Eastern Asia	Asia-Europe	Europe-Asia	Europe-North America	North America-Europe
2014	15.8	7.4	15.2	6.8	3.9	2.8
2015	16.8	7.2	14.9	6.8	4.1	2.7
Percentage change, 2014-2015	6.6	-2.9	-2.2	0.0	5.4	-2.4

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on the MDS Transmodal world cargo database.

Πηγή: UNCTAD: Review of Maritime Transport 2014-2016

Στον Πίνακα 4.8, όπου εμφανίζονται κατά προσέγγιση ο συνολικός όγκος ροών μεταφερόμενου με πλοία – εμπορευματοκιβώτια, παρατηρούμε ότι για το έτος 2014 η θαλάσσια οδός που συνδέει Αν.Ασία με Β.Αμερική καταλαμβάνει την πρώτη θέση με 15.800.000 TEU, με την θαλάσσια οδό Ασίας- Ευρώπης να καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση με 15.200.000 TEU.

Από την άλλη για το έτος 2015, ενώ διατηρήθηκαν στις πρώτες δύο θέσεις αντίστοιχα οι θαλάσσιες οδοί, αυτή που συνδέει Αν.Ασία με Β.Αμερική παρουσίασε αύξηση 6.6% ήτοι 16.800.000 TEU, ενώ η θαλάσσια οδός Ασίας- Ευρώπης μείωση 2.2%, ήτοι 14.900.000 TEU. Η έλλειψη διαθέσιμων στατιστικών λιμένων είναι λιγότερο διαδεδομένη σε σχέση με τα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων επειδή είναι συνήθως “χρήστες” των εγκαταστάσεων, δηλαδή, αντιπροσωπεύουν το εμπόριο χιλιάδων ιδιοκτητών φορτίων. Στον Πίνακα 4.9 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα 20 λιμάνια πρώτα σε διακίνηση Ε/Κ παγκοσμίως για το έτος 2015 και μια σύγκριση απόδοσης αυτών με τα έτη 2014 και 2013.

Πίνακας 4.9: Τα 20 κορυφαία τερματικά εμπορευματοκιβωτίων και η διακίνηση τους, 2013, 2014 και 2015 (σε χιλιάδες TEU)

Rank	Port Name	Country	2013	2014	2015	Percentage change 2014-2013	Percentage change 2015-2014
1	Shanghai	China	33 617	35 290	36 540	4.98	3.54
2	Singapore	Singapore	32 579	33 869	30 922	3.96	-8.70
3	Shenzhen	China	23 279	24 040	24 200	3.27	0.67
4	Ningbo and Zhoushan	China	17 351	19 450	20 630	12.10	6.07
5	Hong Kong	China	22 352	22 200	20 100	-0.68	-9.46
6	Busan	Republic of Korea	17 686	18 683	19 467	5.64	4.20
7	Guangzhou	China	15 309	16 610	17 590	8.50	5.90
8	Qingdao	China	15 520	16 580	17 430	6.83	5.13
9	Dubai Ports	United Arab Emirates	13 641	15 200	15 590	11.43	2.57
10	Tianjin	China	13 000	14 060	14 110	8.15	0.36
11	Rotterdam	Netherlands	11 621	12 298	12 235	5.83	-0.51
12	Port Klang	Malaysia	10 350	10 946	11 887	5.76	8.60
13	Kaohsiung	Taiwan	9 938	10 593	10 260	6.59	-3.14
14	Antwerp	Belgium	8 578	8 978	9 654	4.66	7.53
15	Dalian	China	10 015	10 130	9 450	1.15	-6.71
16	Xiamen	China	8 008	8 572	9 180	7.04	7.09
17	Tanjung Pelepas	Malaysia	7 628	8 500	9 130	11.43	7.41
18	Hamburg	Germany	9 257	9 720	8 821	5.00	-9.25
19	Los Angeles	United States	7 868	8 340	8 160	6.00	-2.16
20	Long Beach	United States	6 648	6 818	7 190	2.56	5.46
Total top 20			294 245	310 877	312 546	5.65	0.54

Source: Various sources, including Port of Rotterdam (2015).

Πηγή: UNCTAD: Review of Maritime Transport 2014-2016

Τα 20 κορυφαία τερματικά διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 55% εκατό της παραγωγής σε TEU των κορυφαίων 100 λιμένων παγκοσμίως, παρουσίασαν μια μείωση της ανάπτυξης κατά 95%, από 5,6% το 2014 σε 0,5% το 2015. Αν και αυτό δεν φαίνεται να ισχύει για άλλα μικρότερα λιμάνια, τα οποία γνώρισαν μεγαλύτερα κέρδη. Τα πρώτα 100 λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων εκτιμάται ότι έχουν χειριστεί μια παραγωγή 539 εκατομμυρίων TEU το 2015, πάνω από περίπου 6,8% από τα 505 εκατομμύρια που αναφέρθηκαν το 2014 (Informa PLC, 2016). Η λίστα με τις 20 κορυφαίες θύρες εμπορευματοκιβωτίων περιλαμβάνει 15 λιμένες από αναπτυσσόμενες οικονομίες, και ως κατά το προηγούμενο έτος, βρίσκονται στην Ασία. τα υπόλοιπα πέντε λιμάνια προέρχονται από ανεπτυγμένες χώρες, τρεις από τις οποίες βρίσκονται στην Ευρώπη (Κάτω Χώρες, Βέλγιο και Γερμανία) και δύο στη Βόρεια Αμερική (Λος Άντζελες και Long Beach, Καλιφόρνια).

Τα 10 κορυφαία λιμάνια συνεχίζουν να βρίσκεται στην Ασία. Εννέα από τα 20 κορυφαία λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων βρίσκονται στην Κίνα, και 7 (εξαιρουμένων Dalian και Χονγκ Κονγκ) γνώρισαν ανάπτυξη. Γενικά, τα 20 κορυφαία λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Κίνα γνώρισαν ανάπτυξη κατά 3,7% το 2015, παρά την οικονομική κρίση (JOC.com, 2016α). Επτά από τα 20 καλύτερα λιμάνια παρουσίασαν αρνητικό ρυθμό ανάπτυξης σε ότι αφορά την παραγωγικότητά τους, σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, ενώ σε σχέση με το προηγούμενο έτος δύο ακόμη κράτησαν ελάχιστα θετικό ρυθμό ανάπτυξης σε λιγότερο από 1%. Οι σημαντικότερες μειώσεις έλαβαν χώρα στο Χονγκ Κονγκ, Αμβούργο (Γερμανία) και Σιγκαπούρη σε -9,5, -9,3 και -8,7 %, αντίστοιχα. Αντίθετα, οι λιμένες του Port Klang (Μαλαισία), Αμβέρσα (Βέλγιο) και Tanjung Pelepas (Μαλαισία) γνώρισαν μεγαλύτερη ανάπτυξη σε 8,6 τοις εκατό, 7,5 τοις εκατό και 7,4 τοις εκατό, αντίστοιχα. Το λιμάνι του Tanjung Pelepas σημείωσε σημαντικά βήματα το 2014, με 11,4% αύξηση της ολοκλήρωσης των επενδύσεων σε υποδομές. Η ανάπτυξη αναμενόταν να μειωθεί σε περίπου 4,4% ανά το 2015, αλλά αποδείχθηκε καλύτερη. Τα λιμάνια της Μαλαισίας επεκτείνουν διαρκώς τη διακίνησή τους κατά τη διάρκεια την τελευταία δεκαετία, έτσι ώστε τόσο το Port Klang όσο και ο Tanjung Pelepas τώρα χειρίζονται το διπλάσιο του όγκου από το έτος 2005

Πίνακας 4.10: Ποσοστό βελτίωσης παραγωγικότητας των προβλητών εμπορευματοκιβωτίων, επιλεγμένες αναπτυσσόμενες χώρες, 2015

Terminals	International terminal operators	Ports	Countries	Regions	Improvement (percentage)
Oman International Container Terminal	HPH	Sohar	Oman	Middle East	101
Luanda Container Terminal	APMT	Luanda	Angola	Africa	52
Tanzania International Container Terminal Services	HPH	Dar es Salaam	United Republic of Tanzania	Africa	37
Nam Hai Terminal		Haiphong	Viet Nam	Asia	22
DP World Maputo	DP World	Maputo	Mozambique	Africa	21
Tecon Suape Container Terminal	ICTSI	Suape	Brazil	South America	20
South Container Terminal	DP World	Jeddah	Saudi Arabia	Middle East	20
Shuaiba Area Container Terminal		Shuaiba	Kuwait	Middle East	18
Jawaharlal Nehru Container Terminal	DP World	Nehru	India	Asia	18
Evergreen Container Terminal – LCB2	Evergreen	Laem Chabang	Thailand	Asia	17
Manzanillo International Terminal	SSA Marine	Manzanillo	Panama	South America	16
Panama Ports Company	HPH	Cristobal	Panama	South America	16
First Container Terminal	Global Ports	St. Petersburg	Russian Federation	Europe	14
Société de manutention du terminal à conteneurs	Bolloré Group	Cotonou	Benin	Africa	13
Terminal Petikemas Surabaya	DP World	Surabaya	Indonesia	Asia	11
Korea Express Busan Container Terminal	China Shipping Group	Busan	Republic of Korea	Asia	9
South Harbor International Container Terminal (ATI)	ICTSI	Manila	Philippines	Asia	8
Aqaba Container Terminal	APMT	Aqaba	Jordan	Middle East	7
Walvis Bay Container Terminal		Walvis Bay	Namibia	Africa	6
PSA Singapore Terminals	PSA	Singapore	Singapore	Asia	6
Terminal 2 – Rio Multitermais Container Terminal		Rio de Janeiro	Brazil	South America	5
Dongbu Pusan Container Terminal	Evergreen	Busan	Republic of Korea	Asia	3
Port Akdeniz	Global Ports Holding	Antalya	Turkey	Asia	2
APM Terminals Pecem	APMT	Pecem	Brazil	South America	2

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on the port productivity database of JOC.com (2016b) and other sources.

Πηγή: UNCTAD: Review of Maritime Transport 2014-2016

Ο Πίνακας 4.10 απεικονίζει την βελτίωση της παραγωγικότητας των προβλητών υποδοχής των εμπορευματοκιβωτίων σε επιλεγμένες αναπτυσσόμενες χώρες το 2015 σε σύγκριση με το 2014. Η μεγαλύτερη αύξηση σημειώθηκε στο λιμάνι Sohar του Ομάν, 160 χλμ. από το Ντουμπάι, ο οποίος διπλασίασε τον αριθμό των εργασιών χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων από τον χειριστή της, Hutchinson Port Holdings (Handy Shipping

Guide, 2015). Βέβαια και σε αυτόν τον Πίνακα εμφανίζονται σε υψηλές θέσεις και λιμάνια της Ασίας με σταθερούς ρυθμούς ανάπτυξης και επενδύσεων, ήτοι τα λιμάνια Haiphong (Βιετνάμ με 20%), Nehru (Ινδία με 20% ανάπτυξη), Laem Chabang (Ταϊλάνδη με 17% ανάπτυξη) κ.α.. Τα αριθμητικά στοιχεία δείχνουν ότι είναι δυνατή η αύξηση του διπλού ζεύγους στην απόδοση του τερματικού. Αυτοί οι τερματικοί σταθμοί επωφελούνται συχνά από την εμπειρία ενός παγκόσμιου φορέα εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, ο οποίος είναι ιδιοκτήτης, μερικός φορέας εκμετάλλευσης (βλ. Στήλη 2 του πίνακα για κατάλογο των κορυφαίων διεθνών φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών). Δεν είναι ασυνήθιστο να υπάρχουν περισσότεροι από ένας ανταγωνιζόμενοι διεθνείς διαχειριστές τερματικών να έχουν παρουσία στο ίδιο λιμάνι σε διαφορετικούς τερματικούς σταθμούς και σε περιορισμένο αριθμό περιπτώσεων εντός του ίδιου τερματικού σταθμού. Για παράδειγμα, το 2013, το κοινό τερματικό σταθμό χρήστη της πύλης της Αμβέρσας στο Deurganck Dock ήταν μια κοινοπραξία μεταξύ της DP World (42,5%), των λιμένων ZIM (20%), της πρώην China Ocean Shipping Pacific (20% Link / CMA CGM (10%) και Duisport (7,5%), με την DP World να λειτουργεί ως φορέας εκμετάλλευσης (DP World, 2013). Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενες εκδόσεις της ανασκόπησης των θαλάσσιων μεταφορών, οι βελτιώσεις στην επιχειρησιακή απόδοση των τερματικών είναι δύσκολο να διατηρηθούν σε ετήσια βάση.

Πίνακας 4.11: Τα κορυφαία λιμάνια του κόσμου με βάση την παραγωγικότητα, το 2014 (η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ανά πλοίο, ανά ώρα για όλα τα μεγέθη των πλοίων και η αύξηση του ποσοστού)

Port	Country	2012 berth productivity	2013 berth productivity	2014 berth productivity	Percentage increase 2013/2012	Percentage increase 2014/2013
Jebel Ali	United Arab Emirates	81	119	138	47%	16%
Tianjin	China	86	130	125	51%	-4%
Qingdao	China	96	126	125	31%	-1%
Nansha	China	73	104	119	42%	14%
Yantian	China	78	106	117	36%	10%
Khor al Fakkan	United Arab Emirates	74	119	108	61%	-9%
Ningbo	China	88	120	107	36%	-11%
Yokohama	Japan	85	108	105	27%	-3%
Busan	Republic of Korea	80	105	102	31%	-3%
Xiamen	China	76	106	90	39%	-15%

Source: UNCTAD secretariat and JOC Port Productivity Database 2015.

Πηγή: UNCTAD: Review of Maritime Transport & JOC Port Productivity 2015

Ο Πίνακας 4.9 παρουσιάζει την κατάταξη της παραγωγικότητας των λιμένων το 2014 και την αλλαγή κατά τα δύο προηγούμενα έτη. Ορισμένοι λιμένες φιλοξενούν αρκετούς φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, παρέχοντας έτσι ανταγωνισμό εντός του λιμένα. Για παράδειγμα, το λιμάνι της Tianjin, που κατατάσσεται στη δεύτερη θέση, φιλοξενεί πολυάριθμους διεθνείς διαχειριστές τερματικών σταθμών, όπως APM Terminals, China Merchants Holdings International, COSCO Pacific, CSX World Terminals OCCL, PSA και DPW.

Είναι ενδιαφέρον το γεγονός ότι, ενώ όλα τα λιμάνια αυτού του πίνακα εμφάνισαν κέρδη παραγωγικότητας από 30% έως 60% το 2013 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, το 2014 μόνο τρία λιμάνια κατάφεραν να συνεχίσουν την ανοδική βελτίωση. Αυτό δείχνει ότι οι επιδόσεις των λιμένων και η συνεχιζόμενη βελτίωση εξακολουθούν να είναι δύσκολο να επιτευχθούν. Όσον αφορά τα λιμάνια, οι εισροές μπορεί να είναι πολλές και δύσκολο να υπολογιστούν (για παράδειγμα, ο χρησιμοποιούμενος χώρος, οι ώρες λειτουργίας πολλαπλών νομισμάτων και τα παρόμοια). Οι περισσότερες μελέτες σχετικά με τα λιμάνια αποφεύγουν αυτό το κενό μετρώντας την παραγωγικότητα (απόδοση) για μια συγκεκριμένη περίοδο. Τόσο η αποτελεσματικότητα όσο και η παραγωγικότητα τείνουν να αναφέρονται σε μεγάλο βαθμό σε εναλλασσόμενες τιμές. Από το 2000 έως το 2010 παρατηρήθηκε ανοδική τάση στην αύξηση του λιμένα από τις αναπτυσσόμενες περιφέρειες, από 47% σε 57%. Οι κυριότεροι καθοριστικοί παράγοντες ήταν η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, η μείωση της διαφθοράς στη χώρα δημόσιου τομέα και βελτιώσεις στη σύνδεση των γραμμών, καθώς και η αυξημένη παροχή πολυτροπικών συνδέσεων που οδήγησε σε αύξηση του επιπέδου (Suárez-Alemán et al., 2015 Πολλές χώρες ιδιωτικοποίησαν τα λιμάνια τους τη δεκαετία του 1990, αλλά εξακολουθούν να υπάρχουν πολλοί λιμένες που ανήκουν στο κράτος και λειτουργούν σε όλο τον κόσμο. Στο Βιετνάμ, η κυβέρνηση σχεδιάζει να ιδιωτικοποιήσει περίπου 432 κρατικές επιχειρήσεις κατά την περίοδο 2014-2015, συμπεριλαμβανομένων 19 θαλάσσιων λιμένων¹⁹.

¹⁹ Unctad Review of Maritime Transport, 2015 p.69-71

Πίνακας 4.12: Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων των λιμένων της Ασίας ανά χώρα, για τα έτη 2011 - 2015 (σε εκατ. TEU)

Region	Unit	2011	2012	2013	2014	2015	%- change '14/'15	av. annual growth 11-15
North East Asia	TEU	195.6	205.0	213.9	224.6	224.5	-0.1	3.5
<i>of which</i>								
China, PR of	TEU	144.0	152.5	159.2	168.1	169.0	0.5	4.1
Korea, Rep. of	TEU	20.6	21.6	23.2	23.8	24.7	3.4	4.5
Japan	TEU	17.1	16.5	17.0	17.1	16.1	-5.6	-1.4
Taiwan	TEU	13.4	13.9	14.0	15.1	14.4	-4.5	1.7
South East Asia	TEU	90.4	95.6	97.3	103.6	104.1	0.5	3.6
<i>of which</i>								
Singapore	TEU	29.9	31.6	32.6	33.9	30.9	-8.7	0.8
Malaysia	TEU	19.6	20.3	20.6	22.1	23.6	6.8	4.8
Indian subcontinent	TEU	13.3	13.2	13.2	14.0	14.8	5.9	2.8
Viet Nam	TEU	8.5	9.4	9.9	12.1	12.6	4.2	10.3
Western Asia	TEU	39.4	42.5	43.3	45.1	46.1	2.3	4.0
<i>of which</i>								
UAE	TEU	15.8	17.0	17.6	19.5	20.0	2.6	6.0
Saudi Arabia	TEU	5.7	6.6	6.6	6.3	7.8	23.6	8.2
Turkey	TEU	2.7	2.9	3.3	3.6	3.6	1.4	8.0
Total	TEU	325.4	343.1	354.4	373.3	374.7	0.4	3.6

© ISL Port Data Base 2016

Πηγή: ISL Statistics Review 2016

Μετά από μία αύξηση κατά 3,3% το έτος 2014, η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων στους ασιατικούς λιμένες αυξήθηκε σε πολύ χαμηλό επίπεδο (0,4%) σε 374,7 εκατομμύρια TEU το 2015 (βλ. Πίνακα 4.10). Όσον αφορά τη συνολική κίνηση του φορτίου υπάρχουν σημαντικές διαφορές των εντός και των υπο-περιφερειών. Η Ινδία και η δυτική Ασία κινήθηκαν σε ρυθμούς κάτω από το μέσο όρο, ενώ η Κίνα, η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα απέδωσαν αξιοσημείωτα καλύτερα. Με βάση τις παρεχόμενες πληροφορίες των κρατών και των υπαγόμενων των λιμένων, το 30,2% του παγκόσμιου αποκλειστικά μεταφερόμενου μέσω εμπορευματοκιβωτίων φορτίων προέρχονται από την Κίνα και ένα ακόμη 33,6% από το σύνολο της υπόλοιπης Ασίας. Μια ματιά στα 15 κορυφαία λιμάνια μεταφοράς εμπορευμάτων της Ασίας δείχνει ότι οι σημαντικότεροι κόμβοι μεταφόρτωσης, όπως η Σιγκαπούρη, το Χονγκ Κονγκ, το Shenzhen, το Ντουμπάι και το Kaohsiung, αυξήθηκαν με ρυθμούς κάτω του μέσου όρου τα τελευταία χρόνια ή παρουσίασαν αρνητικά αποτελέσματα.

Τα πιο πρόσφατα δεδομένα υποδηλώνουν ότι ακόμη και για τους επιτυγχόντες λιμένες της Κίνας, η εξέλιξη της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων για το έτος 2016 είναι αρκετά μη ικανοποιητική.

Η απόδοση των κορυφαίων 5 Ασιατικών λιμανιών κατά τους πρώτους εννέα μήνες του 2016 ήταν η εξής:

- Σαγκάη: + 0,9%
- Σιγκαπούρη: -2,0 %
- Χονγκ Κονγκ: -7,1%
- Σενζέν: -0,8%
- Busan: -1.0%

Πίνακας 4.13: Παραγωγικότητα ανά προβλήτα των πρώτων σε παγκόσμιο επίπεδο port operators, το 2014 (κινήσεις εμπορευματοκιβωτίων ανά πλοίο /ανά ώρα σε όλα τα μεγέθη πλοίων)

Terminal	Port	Country	Berth productivity
APM Terminals Yokohama	Yokohama	Japan	180
Tianjin Port Pacific International	Tianjin	China	144
DP World-Jebel Ali Terminal	Jebel Ali	United Arab Emirates	138
Qingdao Qianwan	Qingdao	China	136
Tianjin Port Alliance International	Tianjin	China	132
Ningbo Beilun (second)	Ningbo	China	127
Guangzhou South China Oceangate	Nansha	China	122
Busan Newport Co. Ltd.	Busan	Republic of Korea	119
Yantian International	Yantian	China	117
Nansha Phase I	Nansha	China	117

Source: JOC Port Productivity Database 2015.

Πηγή: Unctad Review of Maritime Transport, 2015

Ο Πίνακας 4.11 δείχνει την κατάταξη των λιμενικών τερματικών για το έτος 2014 (ελλείπει πιο πρόσφατων στοιχείων), με το Yokohama να είναι το πιο αποδοτικό λιμάνι

εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, έχοντας αυξημένη παραγωγικότητα κατά 10% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Σε αντίθεση με άλλους τερματικούς σταθμούς, οι APM Terminals Yokohama επέτυχαν βελτιώνοντας την απόδοσή τους κάθε χρόνο χάρη στη συγχρονισμένη διαδικασία που αναπτύχθηκε μεταξύ του πλοίου και της αποβάθρας, η οποία εξαλείφει σχεδόν το χρόνο που χάνεται για τα πλοία Ε/Κ (φόρτωση/εκφόρτωση) μεταξύ των γερανών και των υφιστάμενων διαδικασιών και λειτουργιών στα τερματικά-αποβάθρες.

Οι λιμένες της Ασίας χειρίζονται με τον μεγαλύτερο αριθμό αγκυροβολίων σε παγκόσμιο επίπεδο, με τα Κινέζικα λιμάνια μόνο να χειρίζονται **31.705 προβλήτες** και περισσότερα φορτία τόσο ως προς τον όγκο των μετρικών τόνων όσο και ως προς τον αριθμό των TEU από οποιαδήποτε άλλη χώρα. Τα συνδυασμένα πλωτά ποτάμια της Κίνας, στα 126.300 χιλιόμετρα, είναι επίσης τα μεγαλύτερα από κάθε χώρα. Η κατανόηση των γεγονότων στα κινεζικά λιμάνια είναι επομένως μια καλή ένδειξη της παγκόσμιας βιομηχανίας λιμένων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο

ΔΕΙΚΤΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ

5.1. ΔΕΙΚΤΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Για τη μέτρηση του ανταγωνισμού βασική προϋπόθεση είναι ο σαφής προσδιορισμός της αγοράς κατά τον οποίο εξετάζονται και καταγράφονται όλα τα ανταγωνιστικά λιμάνια της αγοράς αποκλείοντας παράλληλα τα μη ανταγωνιστικά. Ο βαθμός ανταγωνισμού των λιμενικών επιχειρήσεων απεικονίζεται από το μερίδιο αγοράς τους το οποίο αποτελεί την ποσοστιαία συμμετοχή του λιμανιού ως προς τη συνολική ζήτηση της αγοράς σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Προς μια πιο δυναμική προσέγγιση της ζήτησης, είθισται να εξετάζεται η τάση για διαχρονική συγκέντρωση ή μη της λιμενικής ζήτησης της αγοράς στα λιμάνια εκείνα με τη μεγαλύτερη κίνηση (Παρδάλη, 2007).

Το πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα των μεγαλύτερων πλοίων, ο μικρότερος αριθμός ελλιμενισμών, η επικράτηση των hub-and-spoke λιμένων και η βελτίωση των υποδομών στο σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας έχουν οδηγήσει τη λιμενική βιομηχανία των container να αντιμετωπίζει καταστάσεις μονοπωλίου ή ολιγοπωλίου. Φαινόμενα όμως όπως οι εκτεταμένες επενδύσεις σε λιμάνια από τους μεγάλους παίκτες της αγοράς ή οι μεταβολές στα δρομολόγια στους κύριους εμπορικούς δρόμους λόγω των εταιρικών συμμαχιών, μπορούν να προκαλέσουν απότομες μεταβολές στα μερίδια της αγοράς. Ως εκ τούτου, σύνηθες αντικείμενο έρευνας στη λιμενική βιομηχανία αποτελεί το επίπεδο συγκέντρωσης ή αποκέντρωσης της κίνησης στα κυριότερα λιμάνια της εκάστοτε αγοράς (Wang et al, 2014).

Η απελευθέρωση της αγοράς στη λιμενική βιομηχανία μπορεί αρχικά να έδωσε τη δυνατότητα για ανάπτυξη των λιμενικών επιχειρήσεων και αύξηση του αριθμού των διαχειριστών τερματικών, αλλά οι συμμαχίες και οι κάθετες ολοκληρώσεις οδήγησαν στη συγκέντρωση της κίνησης στα μεγαλύτερης δυναμικότητας λιμάνια και στους παγκόσμιους διαχειριστές τερματικών. Όσο μεγαλύτερη είναι η συγκέντρωση, τόσο πιο ισχυροί είναι οι μεγάλοι «παίκτες» της αγοράς και αυξάνεται το ενδεχόμενο αντανταγωνιστικών συμπεριφορών. Οι ρυθμιστικές αρχές θα πρέπει να επεμβαίνουν σε

τέτοιες περιπτώσεις και να ελέγχουν το κατά πόσο οι συγχωνεύσεις και εξαγορές που αποτελούν συνήθη τάση στην παρούσα περίοδο, ενδέχεται να επιδεινώσουν τη συγκέντρωση της εκάστοτε λιμενικής αγοράς (Παρδάλη, 2007). Η εν λόγω έρευνα επικεντρώνεται στη δυναμική των λιμανιών της Ευρώπης, αλλά και της Ασίας (σε επόμενο κεφάλαιο) για την περίοδο 2006-2015, υπολογίζοντας τους δείκτες συγκέντρωσης της εν λόγω αγοράς και έχοντας ως σκοπό τη διερεύνηση του κατά πόσο υπάρχει διαχρονικά τάση συγκέντρωσης ή αποκέντρωσης της αγοράς.

5.1.2. Ο ΛΟΓΟΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ (CONCENTRATION RATIO 8)

Ο λόγος συγκέντρωσης (concentration ratio) εκφράζει το ποσοστό του μεριδίου αγοράς που κατέχουν αθροιστικά τα n μεγαλύτερα λιμάνια ή λιμενικές επιχειρήσεις της εκάστοτε αγοράς ή όλου του κλάδου. Όπου n , είναι ένας συγκεκριμένος αριθμός επιχειρήσεων που επιλέγεται. Συνήθως είναι 4 ή 8 αλλά μπορούν να επιλεγούν και παραπάνω (Παρδάλη, 2007). Ο αριθμός των επιχειρήσεων που θα επιλεγούν εξαρτάται από την αγορά και τα χαρακτηριστικά της. Για παράδειγμα, μπορούμε να έχουμε C4 index, C8, C20 ή C50 (Wang et al, 2014).

Η εξίσωση του λόγου συγκέντρωσης εκφράζεται ως ακολούθως:

$$CR_n = s_1 + s_2 + s_3 + \dots + s_n$$

Όπου s_i είναι το μερίδιο αγοράς της κάθε επιχείρησης.

- Αν το CR_n τείνει προς το 0, τότε βρισκόμαστε σε κατάσταση τέλει ανταγωνισμού
- Αν $CR_n < 40\%$, έχουμε μονοπωλιακό ανταγωνισμό
- Αν $CR_n > 40\%$, υπάρχει ολιγοπώλιο στον κλάδο
- Αν $CR_n > 90\%$, οδηγούμαστε σε μονοπώλιο (Παρδάλη, 2007).

Αναλόγως, λοιπόν με τις τιμές που μπορεί να πάρει ο λόγος συγκέντρωσης καθορίζεται και πόσο ανταγωνιστική είναι η αγορά. Αναλυτικότερα εάν $CR < 40\%$ τότε η αγορά

χαρακτηρίζεται από μονοπωλιακό ανταγωνισμό. Αντιθέτως, εάν $CR > 40\%$ τότε η αγορά χαρακτηρίζεται ως **Ολιγοπώλιο**. Όμως, εάν το άθροισμα των μεριδίων είναι όχι μόνο μεγαλύτερο από 40% αλλά μεγαλύτερο και από το 90% τότε στην αγορά επικρατεί **Μονοπώλιο**. Μειονεκτήματα που παρουσιάζει ο λόγος συγκέντρωσης είναι η εξέταση μόνο των κυριότερων λιμανιών-λιμενικών επιχειρήσεων της αγοράς που έχει ως αποτέλεσμα να παραμένει ανεπηρέαστος σε πιθανή μεταβολή των μεριδίων αγοράς των λιμανιών που δε συμμετέχουν στον υπολογισμό του (Παρδάλη, 2007).

Στην ανάλυση μας θα υπολογίσουμε τον λόγο συγκέντρωσης ξεχωριστά για τα 8 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης, τα αντίστοιχα της Ασίας.

Πίνακας 5.1: Λόγος συγκέντρωσης των 8 μεγαλύτερων λιμανιών της ΕΕ σε όρους κίνησης (TEUs) για τα έτη 2006, 2009, 2012 & 2015.

YEAR 2006				
RANK	COUNTRY	PORT	TEUS	MARKET
1	NETHERLAND	ROTTERDAM	9.655.000	13,82%
2	GERMANY	HAMBURG	8.861.804	12,68%
3	BELGIUM	ANTWERP	7.018.799	10%
4	GERMANY	BREMERHAVEN/BREMEN	4.444.000	6,36%
5	SPAIN	ALGECIRAS	3.256.776	4,66%
6	UK	FELIXSTOWE	3.100.000	4,43%
7	ITALY	GIOIA TAURO	2.900.000	4,15%
8	SPAIN	VALENCIA	2.612.049	3,73%
TOTAL			41.848.428	
EUROPE			69.852.644	
CR8				59,83%

YEAR 2009				
RANK	COUNTRY	PORT	TEUS	MARKET
1	NETHERLAND	ROTTERDAM	9.743.290	13,23%
2	BELGIUM	ANTWERP	7.309.639	9,99%
3	GERMANY	HAMBURG	7.007.704	9,52%
4	GERMANY	BREMERHAVEN/BREMEN	4.535.842	6,16%
5	SPAIN	VALENCIA	3.653.890	4,96%
6	SPAIN	ALGECIRAS	3.043.268	4,13%
7	UK	FELIXSTOWE	3.021.000	4,10%
8	ITALY	GIOIA TAURO	2.857.438	3,88%
TOTAL			41.172.071	
EUROPE			73.603.181	
CR8				55,97%

YEAR 2012				
RANK	COUNTRY	PORTS	TEUS	MARKET
1	NETHERLAND	ROTTERDAM	11.865.916	13,95%
2	GERMANY	HAMBURG	8.863.896	10,42%
3	BELGIUM	ANTWERPEN	8.635.169	10,15%
4	GERMANY	BREMERHAVEN/BREMEN	6.115.211	7,19%
5	SPAIN	VALENCIA	4.469.754	5,25%
6	SPAIN	ALGECIRAS	4.114.231	4,84%
7	GREECE	PIRAEUS	2.745.012	3,23%
8	ITALY	GIOIA TAURO	2.721.104	3,20%
TOTAL			49.530.293	
EUROPE			84.455.940	
CR8				58,23%

YEAR 2015				
RANK	COUNTRY	PORTS	TEUS	MARKET
1	NETHERLAND	ROTTERDAM	12.235.000	12,83%
2	BELGIUM	ANTWERP	9.654.000	10,13%
3	GERMANY	HAMBURG	8.821.481	9,25%
4	GERMANY	BREMERHAVEN/BREMEN	5.300.000	5,56%
5	SPAIN	VALENCIA	4.615.196	4,84%
6	SPAIN	ALGECIRAS	4.515.768	4,73%
7	UK	FELIXSTOWE	3.980.000	4,17%
8	GREECE	PIRAEUS	3.330.000	3,49%
TOTAL			52.451.445	
EUROPE			95.300.000	
CR8				55%

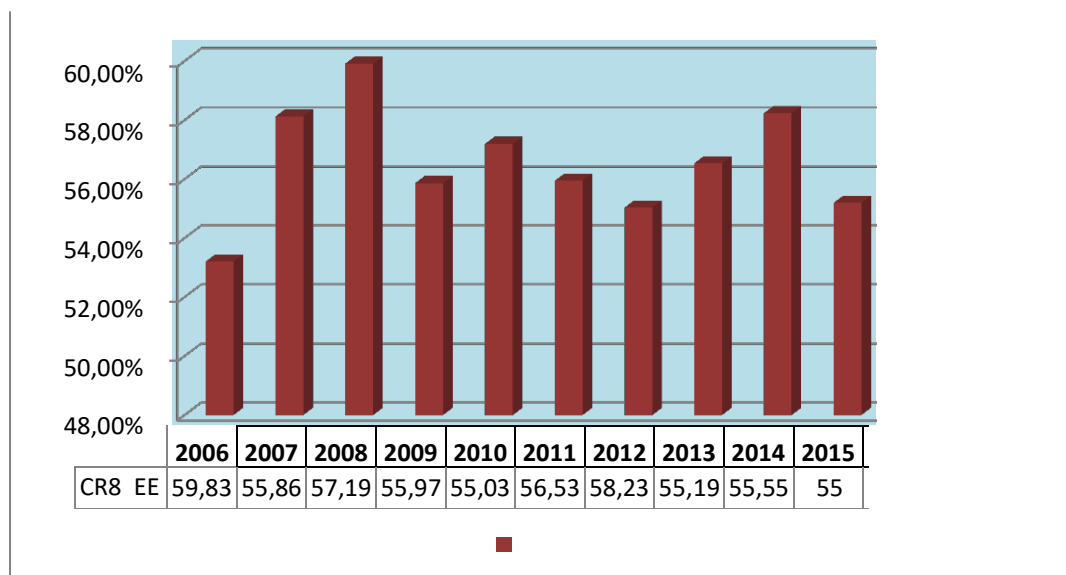
Πηγή: Αποτέλεσμα υπολογισμών από τα Containerization Year Book 2006,2010 & Journal of Commerce Top 50 World Container Ports 2010, 2011, 2012,2013,2014 2015

Από την παρουσίαση του λόγου συγκέντρωσης για την λιμενική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαπιστώνουμε ότι και για τα τέσσερα υπό μελέτη έτη ο λόγος συγκέντρωσης ισούται με $CR > 50\%$. Έτσι, η αγορά χαρακτηρίζεται ως *ολιγοπώλιο* και μάλιστα παρατηρούμε ότι κατά το πέρασμα των ετών δεν αλλάζει καθόλου η κατάταξη των λιμένων στην πρώτη τετράδα.

Οι ίδιοι παίκτες πρωταγωνιστούν με μικρές αυξομειώσεις στην κίνηση τους (TEUs) και ως εκ τούτου δεν υπάρχει σημαντική αύξηση του ανταγωνισμού ως το 2015. Τα τέσσερα λιμάνια που συναντάμε είναι: Rotterdam, Hamburg, Antwerpen και Bremerhaven / Bremen.

Επιπλέον, στο Διάγραμμα 5.1 που ακολουθεί παρατηρούμε ότι η αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα 8 μεγαλύτερα λιμάνια είναι περισσότερο συγκεντρωμένη κατά τα έτη 2006-2012, όπου και ο λόγος συγκέντρωσης είναι μεγαλύτερος. Ο λόγος συγκέντρωσης να παραμένει από το 2006 έως το 2015 πάνω από 53% και χωρίς βέβαια να ξεπερνά το 60%. Ως εκ τούτου η αγορά χαρακτηρίζεται ξεκάθαρα ως *Ολιγοπωλιακή*, σύμφωνα πάντα με την βιβλιογραφία για τις συγκεκριμένες τιμές του δείκτη.

Διάγραμμα 5.1: Λόγος Συγκέντρωσης των 8 Μεγαλύτερων Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα έτη 2006-2015.



Πηγή: Αποτέλεσμα υπολογισμών από τα Containerization Year Book 2006,2010 & Journal of Commerce Top 50 World Container Ports 2010, 2011, 2012,2013,2014,2015.

5.1.3. Ο ΔΕΙΚΤΗΣ HERFINDAL-HIRSCHMAN (HHI)

Ο δείκτης Herfindal-Hirschman αποτελεί ένα ακόμη εργαλείο που χρησιμοποιείται διεθνώς για την μέτρηση του βαθμού συγκέντρωσης μιας αγοράς. Προκύπτει εάν υψώσουμε στο τετράγωνο τα μερίδια αγοράς όλων των λιμανιών εξαιρώντας τα πολύ μικρά λιμάνια. Έτσι, ο δείκτης για n λιμάνια θα είναι της μορφής:

$$HHI = S_1^2 + S_2^2 + S_3^2 + \dots + S_n^2$$

Όπου “ S ” είναι το μερίδιο αγοράς για κάθε λιμάνι και όπου « n » ο αριθμός των λιμανιών που δραστηριοποιούνται στην εκάστοτε αγορά

Το πλεονέκτημα του δείκτη είναι ότι υψώνοντας τα μερίδια αγοράς στο τετράγωνο δίνεται μεγαλύτερη βαρύτητα στα λιμάνια που κατέχουν τα μεγαλύτερα ποσοστά στην αγορά και αντίστοιχα λιμάνια με μηδαμινά ποσοστά δεν επηρεάζουν τις τιμές του δείκτη. Ο δείκτης μπορεί να πάρει τιμές από 0 έως 1 ($0 < \text{HHI} < 1$). Όταν ο δείκτης ισοδυναμεί με την μονάδα σημαίνει ότι στην αγορά επικρατεί μονοπώλιο. Όμως, στην περίπτωση που $\text{HHI} = 1/n$, (όπου n ο αριθμός των λιμανιών που δραστηριοποιούνται στην αγορά), τότε όλα τα λιμάνια κατέχουν ίσα μερίδια αγοράς. Όπως, είναι φυσικό όσο πιο κοντά στο 1 βρίσκονται οι τιμές του δείκτη τόσο η αγορά είναι περισσότερο συγκεντρωμένη. Αντίθετα, όσο πιο κοντά στο $1/n$ η αγορά παρουσιάζει χαμηλή συγκέντρωση.

Στον Πίνακα 5.4 παρουσιάζονται οι τιμές του δείκτη HHI από το 2004-2014 ξεχωριστά για την αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Νότου και τέλος του Βορρά. Από τα δεδομένα του πίνακα παρατηρούμε ότι ο δείκτης HHI είναι μεγαλύτερος από 0,1 μόνο στην περίπτωση που εξετάζουμε την αγορά της Βόρειας Ευρωπαϊκής Ένωσης μεμονωμένα. Αντιθέτως, για την αγορά του Νότου και την αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως σύνολο ο δείκτης δεν ξεπερνά το 0,059.

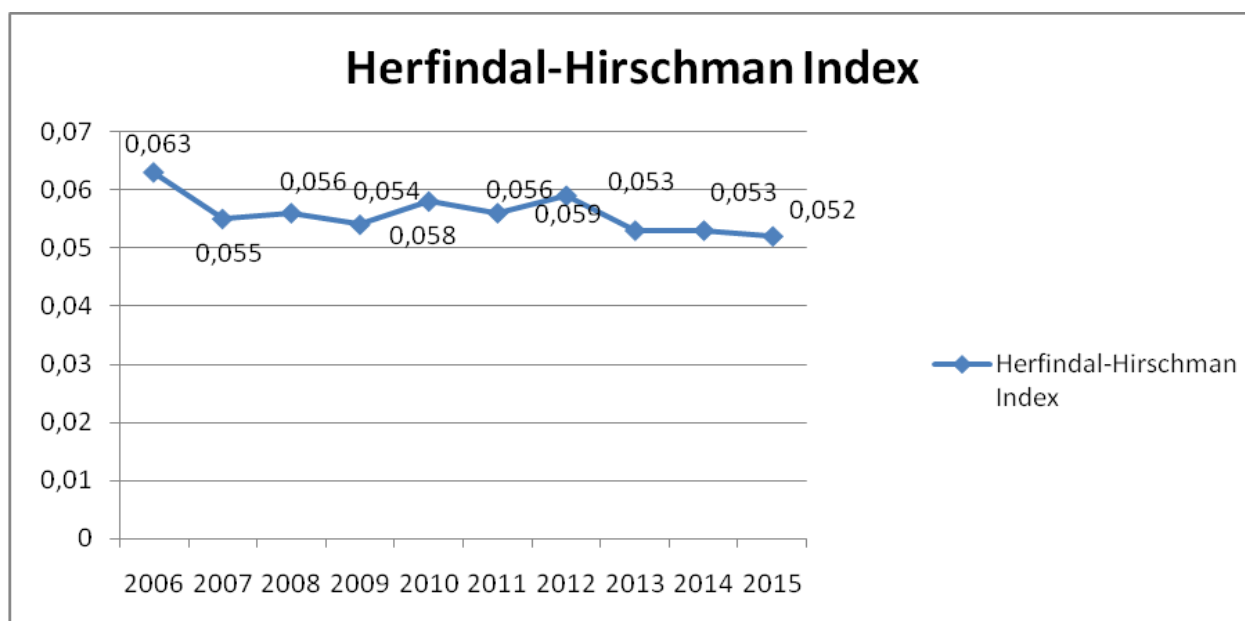
Πίνακας 5.2: Δείκτης Herfindal- Hirschman Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ Ευρώπης για τα έτη 2006-2015.

	ΔΕΙΚΤΗΣ HERFINDAL-HIRSCHMAN(HHI) ΕΕ									
ΕΤΟΣ	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
HHI	0,063	0,055	0,056	0,054	0,058	0,056	0,059	0,053	0,053	0,052

Πηγή: Αποτέλεσμα υπολογισμών από τα Containerization Year Book 2006,2010 2010 & Journal of Commerce Top 50 World Container Ports 2010, 2011, 2012,201, 2014, 2015.

Στον Πίνακα 5.2 παρουσιάζονται οι τιμές του δείκτη HHI από το 2006-2015 για την αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και παρατηρούμε ότι ως σύνολο ο δείκτης δεν ξεπερνά το 0,063 με μέσο όρο το 0,054. Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονίσουμε ότι η αγορά μεμονωμένα παρουσιάζει χαμηλή συγκέντρωση με τάσεις ολιγοπωλίου .

Διάγραμμα 5.2: Δείκτης Herfindal-Hirschman Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα έτη 2006-2015.



5.2 ΔΕΙΚΤΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ

5.2.1 Ο ΛΟΓΟΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ (CONCENTRATION RATIO 8)

Στον παρακάτω Πίνακα 5.2 υπολογίζεται ο λόγος συγκέντρωσης για την λιμενική αγορά εμπορευματοκιβωτίων της Ασίας. Όπως, θα παρατηρήσουμε ο δείκτης συγκέντρωσης κατά το έτος 2006 υπολογίστηκε στο 57,37% και ως το 2015 μειώθηκε στο 49,65%. Τα ποσοστά αυτά μας δείχνουν πως, επίσης η αγορά της Ασίας χαρακτηρίζεται *ως ολιγοπωλιακή* και μάλιστα κατά το πέρας των ετών ο ανταγωνισμός μειώνεται. Έτσι, τα μεγάλα λιμάνια με την συγκέντρωση όλο και περισσότερων εμπορευματοκιβωτίων ισχυροποιούν περαιτέρω την θέση τους σε σχέση με τα μικρότερα λιμάνια-παίκτες.

Πίνακας 5.2: Λόγος συγκέντρωσης των 8 μεγαλύτερων λιμανιών της Ασίας σε όρους κίνησης (TEUs) για τα έτη 2006, 2009, 2012 & 2015.

YEAR 2006				
RANK	COUNTRY	POR	TEUS	MARKET
1	SINGAPORE	SINGAPORE	24.791.000	11,37%
2	HONG KONG	HONG KONG	23.539.000	10,80%
3	CHINA	SHANGHAI	21.710.000	9,96%
4	CHINA	SHENZHEN	18.469.000	8,47%
5	S.KOREA	BUSAN	12.039.000	5,52%
6	TAIWAN	KAOHSIUNG	9.775.000	4,48%
7	CHINA	QINGDAO	7.702.000	3,53%
8	CHINA	NIGBO	7.068.000	3,24%
TOTAL			125.093.000	
ASIA			217.854.761	
CR8				57,37%

Πηγή: Αποτέλεσμα υπολογισμών από τα Containerization Year Book 2006,2010 & Journal of Commerce Top 50 World Container Ports 2010, 2011, 2012,2013,2014,2015.

YEAR 2009				
RANK	COUNTRY	PORT	TEUS	MARKET
1	SINGAPORE	SINGAPORE	25.866.000	10,17%
2	CHINA	SHANGHAI	25.002.000	9,83%
3	HONG KONG	HONG KONG	20.983.000	8,25%
4	CHINA	SHENZHEN	18.250.000	7,17%
5	S.KOREA	BUSAN	11.954.000	4,70%
6	CHINA	GUANGZHOU	11.190.000	4,40%
7	CHINA	NIGBO	10.502.000	4,12%
8	CHINA	QINGDAO	10.260.000	4,03%
TOTAL			134.007.000	
ASIA			254.296.555	
CR8				52,67%

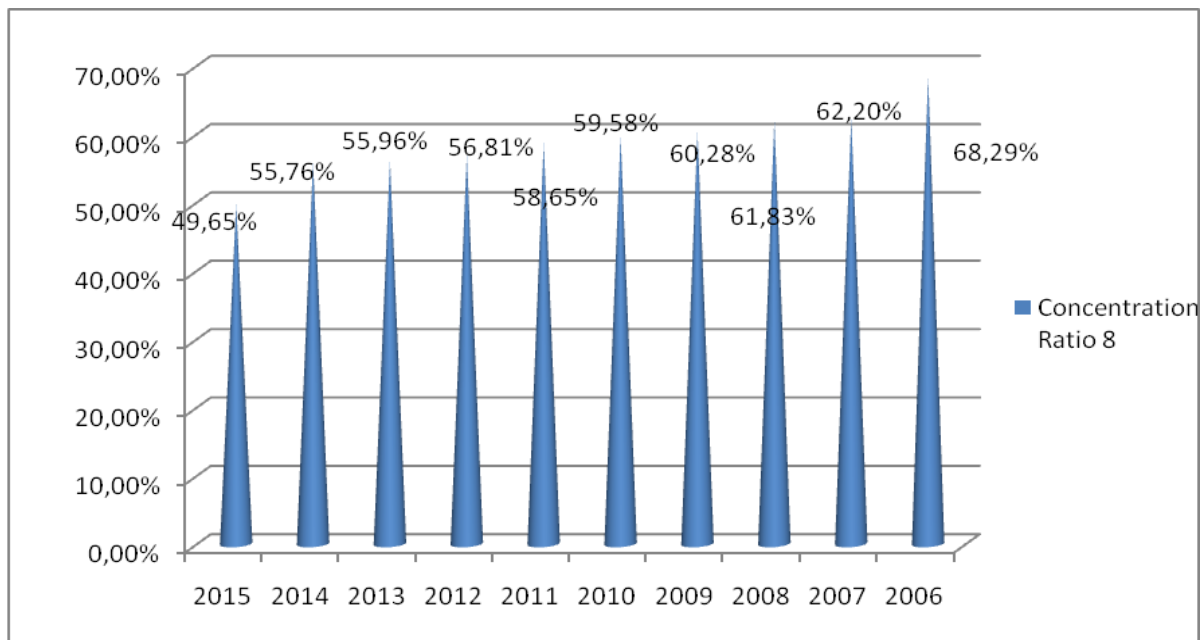
YEAR 2012				
RANK	COUNTRY	PORT	TEUS	MARKET
1	CHINA	SHANGHAI	32.529.000	9,40%
2	SINGAPORE	SINGAPORE	31.649.000	9,22%
3	HONG KONG	HONG KONG	23.117.000	6,73%
4	CHINA	SHENZHEN	22.940.000	6,68%
5	S.KOREA	BUSAN	17.046.000	4,96%
6	CHINA	NIGBO	16.670.000	4,85%
7	CHINA	GUANGZHOU	14.744.000	4,29%
8	CHINA	QINGDAO	14.503.000	4,22%
TOTAL			173.198.000	
ASIA			343.100.000	
CR8				50,35%

YEAR 2015				
RANK	COUNTRY	PORT	TEUS	MARKET
1	CHINA	SHANGHAI	36.516.000	9,74%
2	SINGAPORE	SINGAPORE	30.922.000	8,25%
3	CHINA	SHENZHEN	24.142.000	6,44%
4	CHINA	NIGBO	20.636.000	5,50%
5	HONG KONG	HONG KONG	20.073.000	5,35%
6	S.KOREA	BUSAN	19.469.000	5,19%
7	CHINA	QINGDAO	17.323.000	4,62%
8	CHINA	GUANGZHOU	17.097.000	4,56%
TOTAL			186.178.000	
ASIA			374.700.000	
CR8				49,65%

Πηγή: Αποτέλεσμα υπολογισμών από τα Containerization Year Book 2006,2010 & Journal of Commerce Top 50 World Container Ports 2010, 2011, 2012,2013,2014,2015.

Αναφορικά με την αγορά της Ασίας που εξετάζεται, στον Πίνακα 5.3 παρατίθενται τα μερίδια αγοράς των είκοσι κυριότερων λιμανιών για την περίοδο 2006-2015. Από αυτά τα λιμάνια θα επιλέξουμε τα πρώτα 8 της κατάταξης και αφού προσθέσουμε τα μερίδια αγοράς τους για κάθε έτος, θα εξάγουμε το δείκτη συγκέντρωσης “**Concentration ratio 8**” για το κάθε έτος. Αν ο δείκτης μας αυξάνεται, τότε θα μας υποδείξει τη διαχρονική συγκέντρωσή της αγοράς ενώ αν μειώνεται την αποκέντρωσή της.

Διάγραμμα 5.3: Λόγος Συγκέντρωσης C.R. 8 των λιμένων διαχείρισης Ε/Κ της Ασίας για την περίοδο 2006-2015



Πίνακας 5.3: Μερίδια αγοράς 2006-2015 που αποτέλεσαν τη βάση υπολογισμού των Concentration Ratio 8

Ranking	Port	Country	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Concentration Ratio 8			49,65%	55,76%	55,96%	56,81%	58,65%	59,58%	60,28%	61,83%	62,20%	68,29%
1	Shanghai	China	9,74%	10,58%	10,61%	10,67%	11,15%	11,13%	11,24%	11,55%	11,58%	10,91%
2	Singapore	Singapore	8,25%	10,15%	10,17%	10,38%	10,52%	10,89%	11,63%	12,35%	12,37%	10,91%
3	Shenzhen	China	6,44%	7,21%	7,34%	7,52%	7,93%	8,62%	8,21%	8,84%	9,34%	12,45%
4	Ningbo-Zhoushan	China	5,50%	5,61%	5,47%	5,47%	5,16%	5,03%	4,72%	4,63%	4,14%	11,82%
5	Hong Kong	China	5,35%	6,66%	7,06%	7,58%	8,57%	9,08%	9,46%	10,11%	10,63%	9,28%
6	Busan	South Korea	5,19%	5,60%	5,58%	5,59%	5,69%	5,42%	5,38%	5,55%	5,88%	3,55%
7	Qingdao	China	4,62%	4,97%	4,90%	4,76%	4,57%	4,60%	4,61%	4,26%	4,19%	3,32%
8	Guangzhou	China	4,56%	4,98%	4,83%	4,84%	5,06%	4,81%	5,03%	4,54%	4,07%	6,05%
9	Tianjin	China	3,70%	4,22%	4,10%	4,03%	4,04%	3,86%	3,91%	3,51%	3,15%	3,87%
10	Port Klang	Malaysia	3,17%	3,28%	3,27%	3,28%	3,37%	3,40%	3,29%	3,29%	3,15%	2,99%
11	Kaohsiung	Taiwan	2,73%	3,17%	3,14%	3,21%	3,39%	3,40%	3,86%	3,99%	4,54%	3,18%
12	Dalian	China	2,55%	3,04%	3,43%	2,64%	2,25%	2,01%	2,05%	1,86%	2,03%	4,91%
13	Xiamen	China	2,45%	2,57%	2,53%	2,36%	2,27%	2,23%	2,10%	2,08%	2,05%	1,61%
14	Tanjung Pelepas	Malaysia	2,34%	2,55%	2,41%	2,53%	2,63%	2,50%	2,70%	2,31%	2,44%	2,40%
15	Laem Chabang	Thailand	1,80%	1,97%	1,90%	1,91%	2,01%	1,94%	2,08%	2,12%	2,06%	2,07%
16	Ho Chi Minh	Vietnam	1,74%	1,92%	1,75%	1,66%	1,69%	1,48%	1,53%	1,42%	1,35%	1,27%
17	Tanjung Priok	Indonesia	1,37%	1,98%	2,08%	2,03%	1,97%	1,81%	1,71%	1,64%	1,73%	1,65%
18	Yingkou	China	-	1,73%	1,67%	1,59%	1,42%	1,28%	1,14%	0,84%	0,61%	0,42%
19	Lianyungang	China	-	1,50%	1,73%	1,65%	1,70%	1,48%	1,36%	1,24%	0,89%	0,65%
20	Tokyo	Japan	1,10%	1,47%	1,53%	1,56%	1,63%	1,64%	1,71%	1,54%	1,69%	1,86%

Πηγή: α) 2010-2014: International Association of Ports and Harbors (2015) “World Container Traffic Data”, source from "Containerization International Yearbook" (2004-2012), <http://www.iaphworldports.org> // β) UNCTAD (2007-2016), “Review of Maritime Transport”

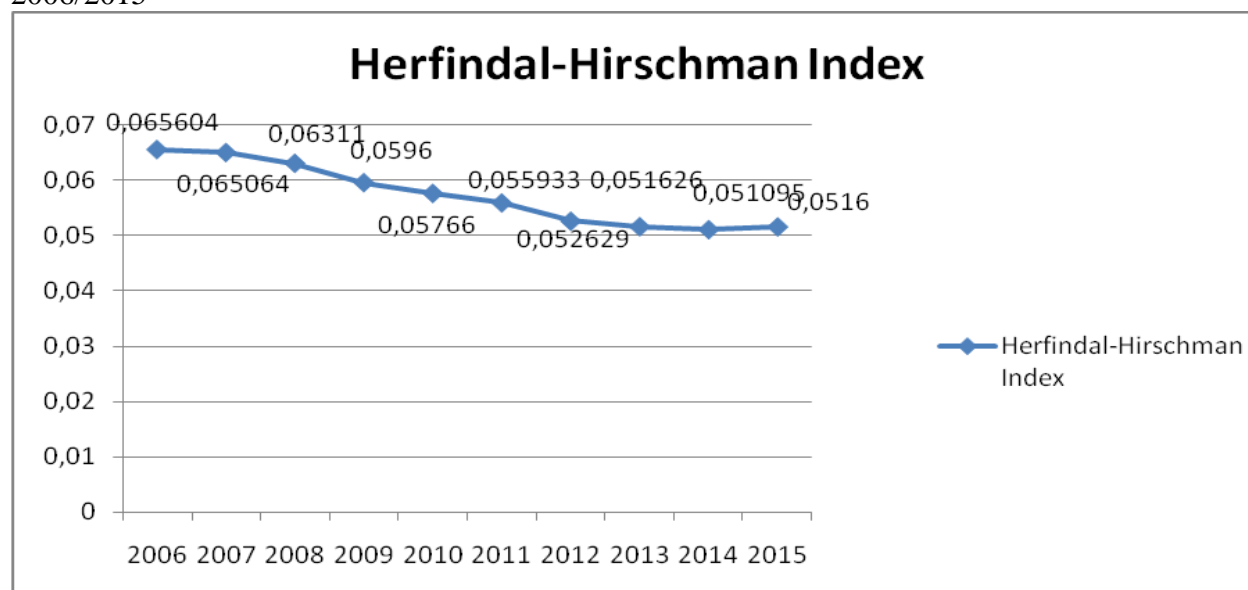
Σε αντίθεση με την τάση συγκέντρωσης της αγοράς των μεταφορικών εταιρειών και εκείνης των διαχειριστών τερματικών, η λιμενική βιομηχανία της Ασίας παρουσιάζει τάση μείωσης της συγκέντρωσης και αύξησης της ανταγωνιστικότητας. Αναλυτικότερα, το 2006, τα 8 λιμάνια με το μεγαλύτερο όγκο διαχείρισης Ε/Κ στην αγορά της Ασίας συγκέντρωναν αθροιστικά το 68,29% με την αγορά να παρουσιάζει αυξημένη συγκέντρωση. Μέχρι το 2009 υπήρχαν σημάδια αυξημένης συγκέντρωσης της αγοράς με το ποσοστό σε. Όμως οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν σε λιμάνια που δε βρίσκονται στην πρώτη οκτάδα όπως Tianjin, Tanjung Pelepas, Ho Chi Minh και η εμφάνιση νέων λιμανιών που απέκτησαν αμέσως ικανοποιητικό μερίδιο αγοράς (Dongguan, Rizhao), οδήγησαν στη σταδιακή αποκέντρωση της κίνησης προς εναλλακτικές εμπορικές διαδρομές και στη μείωση του δείκτη CR8 αρχικά στο 59,58% το 2010 και στο 49,65% για το 2015. Γενικά, η αγορά για τη δεκαετία 2006-2015 ενώ παρουσίαζε αρχικά μια μέτρια προς μεγάλη συγκέντρωση, στη συνέχεια μπορούμε να πούμε ότι παρουσιάζει αυξημένη ανταγωνιστικότητα και βρίσκεται σε μεσαίο επίπεδο συγκέντρωσης με τάσεις περαιτέρω μείωσής της.

Πίνακας 5.3: Δείκτης Herfindal-Hirschman Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ Ασίας για τα έτη 2006-2015

ΔΕΙΚΤΗΣ HERFINDAL-HIRSCHMAN(HHI) ΣΤΗΝ ΑΣΙΑ										
ΕΤΟΣ	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
HHI	0,06560	0,0650	0,0631	0,059	0,0576	0,055	0,052	0,0516	0,05109	0,0516

Πηγή: Υπολογισμοί από α) International Association of Ports and Harbors (2010-2015) “World Container Traffic Data”, source from “Containerization International Yearbook” (2004-2012), <http://www.iaphworldports.org/> β) UNCTAD (2007-2016), “Review of Maritime Transport”.

Διάγραμμα 5.4: Δείκτης Herfindal-Hirschman Λιμένων Διαχείρισης Ε/Κ Ασίας για τα έτη 2006/2015



Ο δείκτης HHI το 2006 για την αγορά της Ασίας ήταν 0,065. Έδειχνε μια αγορά κυρίως απαρτιζόμενη από λιμάνια στην Κίνα που δεν ήταν μονοπωλιακή αλλά ούτε πλήρως ανταγωνιστική. Απέχει αρκετά από το 0,024 με συνέπεια να υποδεικνύει μια μέτρια συγκέντρωση. Σε συνέχεια του δείκτη CR8, ο HHI ενισχύει την εικόνα ότι οδηγούμαστε προς μια αποκέντρωση της αγοράς και ενδυνάμωση του ανταγωνισμού καθώς ο δείκτης παρουσιάζει συνεχή μείωση. Μέχρι το 2010 είχε μειωθεί στο 0,0576 ενώ το 2015 είχε φτάσει στο 0,051 αντικατοπτρίζοντας μια μέτρια συγκεντρωμένη αγορά. Επίσης, λόγω του ότι ο HHI περιλαμβάνει και τα μικρότερα λιμάνια μας δίνει μία πιο αντικειμενική εικόνα της αγοράς και της συγκέντρωσης.

Οπότε εκτός της συνεχούς μείωσης της συγκέντρωσης, μας υποδεικνύει ότι και τα έτη 2006 και 2007 που ο CR8 παρουσίαζε αύξηση, ο HHI έδειχνε ότι μπορεί να ενισχύθηκαν φαινομενικά τα πρώτα 8 λιμάνια της κατάταξης, ωστόσο η αγορά στο σύνολό της γινόταν πιο ανταγωνιστική. Γίνεται φανερό ακόμη ότι οι συνεργασίες μεταξύ των μεταφορικών εταιρειών και των λιμενικών επιχειρήσεων στην εν λόγω αγορά δημιούργησαν ευκαιρίες σε μικρότερα λιμάνια όπου έγιναν επενδύσεις και ενίσχυσαν της ανταγωνιστικότητά τους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών Ε/Κ έχει υποστεί πολλές αλλαγές στο πέρασμα του χρόνου. Η παγκοσμιοποίηση έχει αυξήσει την δυναμική της παρουσίας των εταιρειών που μεταφέρουν Ε/Κ σε παγκόσμιο επίπεδο. Η απήχηση που είχε το εμπορευματοκιβώτιο ως τρόπος μεταφοράς φορτίων οδήγησε νέους carriers να εισέλθουν στον κλάδο. Η λιμενική βιομηχανία εξελίσσεται και πλέον τα λιμάνια αποτελούν κρίκο της παγκόσμιας αλυσίδας logistics. Από τη μία οι οριζόντιες και κάθετες ολοκληρώσεις των μεταφορικών εταιρειών και των παγκόσμιων διαχειριστών τερματικών και από την άλλη η επικράτηση του hub-and-spoke συστήματος μεταφορτώσεων στη δομή της λιμενικής βιομηχανίας, διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στις εν λόγω τάσεις.

Μέσω των προαναφερθείσων ολοκληρώσεων, (συγχωνεύσεις και εξαγορές) οι θαλάσσιοι μεταφορείς Ε/Κ άρχισαν να συνεργάζονται και να μοιράζονται τη μεταφορική ικανότητά τους. Τα τελευταία χρόνια η δημιουργία συνεργασιών των εταιρειών τακτικών γραμμών μεταφοράς Ε/Κ ως προς τις λειτουργίες αποτελεί τη στρατηγική που ακολουθούν όλοι οι μεγάλοι μεταφορείς προκειμένου να επιβιώσουν στη διεθνή συγκυρία ήτοι της οικονομικής κρίσης, αλλά και της υπερπροσφοράς μεταφορική ικανότητα (λόγω της κατασκευής νεότευκτων πλοίων υψηλής χωρητικότητας) που όμως δεν μπορεί να αξιοποιηθεί λόγω της ισχνής ζήτησης. Τα βασικά κίνητρα που ωθούν τους μεταφορείς να συνασπιστούν είναι η μείωση κόστους μέσω οικονομιών κλίμακας, μειωμένες δαπάνες, μείωση της ανταγωνιστικής μεταβλητότητας και αποκλεισμό του καλύτερου συνεταιίρου από ανταγωνιστή.

Όλες οι ανωτέρω εξελίξεις στη liner ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό τη ζήτηση και προσφορά στα μεγάλα λιμάνια τόσο της Ευρώπης όσο και της Ασίας. Αυτό είχε σαν επιπρόσθετο αποτέλεσμα να αυξάνεται σταθερά την τελευταία δεκαετία η κίνηση σε Ε/Κ σε αυτά τα λιμάνια να προωθείται ένας υγιής ανταγωνισμός μεταξύ τους. Επιπλέον προκειμένου τα λιμάνια να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους και το πλεονέκτημα προχώρησαν σε επενδύσεις τόσο σε υποδομές και ανωδομές, όσο και σε νέες τεχνολογίες διαχείρισης Ε/Κ, πληροφορικής και επικοινωνίας. Ειδικότερα, κατά την εκπόνηση της παρούσης διαπιστώθηκε ότι τα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Ευρώπης δείχνουν να αποτελούν σημαντικό στοιχείο του παγκόσμιου εμπορίου. Η ανοδική τους πορεία είναι δεδομένη, αφού κατά την διάρκεια των ετών 2006-2015 η κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων σε όρους TEUs στα λιμάνια της Ευρώπης αυξήθηκε κατά 36,47%. Το ποσοστό αυτό μεταφράζεται σε 25.447.336 περισσότερα TEUs για το 2015 σε σχέση με μια δεκαετία πριν. Το γεγονός αυτό εξηγείται αφού η παγκόσμια αύξηση της κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων ήταν υπέρμετρη (54,96%), έναντι με αυτή της Ευρώπης.

Η ανάλυση των δεικτών συγκέντρωσης για την αγορά της Ευρώπης μας δίνει πλούσια συμπεράσματα τόσο ως το σύνολο της. Ο Λόγος Συγκέντρωσης (Concentration Ratio) για τα 8 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης κατά μέσο όρο κυμάνθηκε στο 56,43% με αποτέλεσμα η αγορά να χαρακτηρίζεται ως μερικώς συγκεντρωμένη. Με την χρήση του δείκτη HHI η αγορά της Ευρώπης εμφανίζεται μέτρια συγκεντρωμένη, αφού οι τιμές του HHI είναι πιο κοντά στη μέση.

Συνεχίζοντας την έρευνά μας και λαμβάνοντας ως δείγμα τα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Ασίας και της Ευρώπης με διακίνηση πάνω από 1 εκ. TEU για το 2015, διαπιστώσαμε πως για την περίοδο 2006-2015 ο συνολικός όγκος διακίνησης φορτίου της Ασίας και ιδιαίτερα της Ανατολικής Ασίας αυξήθηκε κατά 72% σε αντίθεση με την παγκόσμια αύξηση του 58,68%. Η άνοδος αυτή θεωρείται αναμενόμενη και λόγω της επικράτησης του hub-and-spoke συστήματος μεταφορτώσεων. Τα λιμάνια της Κίνας συνέβαλαν σημαντικά στην άνοδο της αγοράς της Ανατολικής Ασίας και μεγάλωσαν το μερίδιό τους σε αυτή από 36,89% σε 52,38% ενώ το μερίδιο αγοράς του Χονγκ Κονγκ στην εν λόγω αγορά παρουσίασε εντυπωσιακή πτώση από 16,67% σε 6,66%. Η μεν άνοδος τη Κίνας οφείλεται στη διατήρηση της δυναμικής των λιμένων Shanghai και Ningbo.

Εφαρμόζοντας τους δείκτες συγκέντρωσης, παρατηρούμε ότι ενώ στην αρχή η αγορά της Ασίας είχε μια μέτρια προς αυξημένη συγκέντρωση με φαινόμενα ολιγοπωλίου, σταδιακά μειώνεται η συγκέντρωση, αυξάνεται ο ανταγωνισμός και η αγορά δύναται να οδηγηθεί προς μονοπωλιακό ανταγωνισμό. Οι τάσεις και εξελίξεις που αναλύθηκαν ισχυροποιούν τα κυρίαρχα λιμάνια της αγοράς της Ανατολικής Ασίας καθώς και αυτά της Ευρώπης και το συμπέρασμα της μέτριας συγκέντρωσης με αυξανόμενο ανταγωνισμό προκύπτει από την ανάλυση των δεικτών συγκέντρωσης που χρησιμοποιήσαμε. Ωστόσο οι εξελίξεις της παγκόσμιας αγοράς οδηγούν όλο και μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου όγκου συναλλαγών να διενεργείται μέσω των κυρίαρχων λιμένων του δείγματος. Συμπερασματικά, το κάθε λιμάνι προσπαθεί να αυξήσει το δείκτη ανταγωνιστικότητάς του προσπαθώντας να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα της αγοράς. Καταλήγοντας, με βάση τις τάσεις και εξελίξεις στη liner ναυτιλία E/K και στην αντίστοιχη λιμενική βιομηχανία, η λιμενική αγορά E/K της Ασίας, που αποτελεί περίπου το 54,5% του παγκόσμιου όγκου διακινήσεων (για το έτος 2015), παρουσίασε σημαντική ανάπτυξη την περίοδο 2006-2015. Η εν λόγω αγορά αποτελεί μια ανταγωνιστική αγορά μέτριας συγκέντρωσης με σαφείς ενδείξεις περαιτέρω μείωσής της, που οδηγείται σιγά σιγά σε μονοπωλιακό ανταγωνισμό. Οι ανωτέρω τάσεις “αποκέντρωσης” των μεγάλων λιμένων E/K Ευρώπης και ιδιαίτερα της Ασίας, οφείλονται ενδεχομένως και στο γεγονός ότι την τελευταία δεκαετία αναδύθηκαν νέα λιμάνια, νέα κέντρα “hub n` spoke” και έγιναν μεγαλύτερες επενδύσεις από terminal operators σε

μικρότερα (κίνηση TEU) λιμάνια της Ασίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- Α. Παρδάλη, (1997) “Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων”, Αθήνα, εκδόσεις Interbooks, σελ.320-325, 328-333.
- Α. Παρδάλη, (2007), “Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων Ανταγωνισμός & Ανταγωνιστικότητα στην Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία”, Αθήνα, εκδόσεις Σταμούλη, σελ.89-90, 444-450, 477-478.
- Α. Παρδάλη, (2012), “Σύγχρονες Τάσεις στην Παγκόσμια Λιμενική Βιομηχανία”, Θέμα 3^ο, Σημειώσεις Μεταπτυχιακού στην Ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Β.Μιχαλόπουλος, 2006, “Ο λιμενικός ανταγωνισμός στην διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων στην Μεσόγειο και ο ρόλος του λιμένος Πειραιώς” Διδακτορική Διατριβή, σελ.10-13, 30.
- Κ. Χλωμούδης, (2001), “Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων”, εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς σελ.75-77, 188-189.
- Χλωμούδης Κ. , «Τάσεις και Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία», εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2011
- Γιάννης Θεοτοκάς, (2011), Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια
- Containerization Year Books (2005 -2015)
- Photis M. Panayides & Dong-Wook Song, 2013 “Maritime logistics as an emerging discipline”, Maritime Policy & Management, Vol. 40 No.3, (Published online: 17 May 2013), pp.295
- Cariou, P. (2008) - ‘Liner shipping strategies: an overview’, Int. J. Ocean Systems Management, Vol. 1, No. 1, pp.2–13.
- Dang Wang (2015), “A Guide to Ocean Alliances”, www.flexport.com/blog (December 2015), σελίδα 1
- Daniel Sanchez M. (April, 2015), “Blank sailing”, ανακτήθηκε από www.linkedin.com
- De Pamphilis, D., 2008, “Mergers, Acquisitions, and Other Restructuring Activities”, pp. 740, Elsevier, N.Y., USA
- DP World (2016), “DP World reports 3% volume growth 2015»

- Drewry Maritime Research (2014), *Global Container Terminal Operators; Annual Report 2014*,
- Drewry (2016), “Projected capacity expansion by selected global terminal operators by 2019”
- Faust, P., (1985), *Multimodal Transport, Port Management Textbook, Containerization*, Bremen
- Julián Martínez Moya & María Feo Valero, (2016), “Port choice in container market: a literature review”, *Transport Reviews*, (Published online: 30 Sep 2016), pp.1-5.
- Jean-Paul Rodrigue, Theo Notteboom, (2010), *The corporate geography of global container terminal operators*, IAME 2010, Lisbon, Portugal
- IHS MarkIT: “China, Europe, and Middle East severely overplanning port container capacity, OECD” - Turloch Mooney
- Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL Statistics Review 2016)
- Mangan John, Lalwaini Chandra & Fynes Brian, (2008), “Port-Centric Logistics”, Volume 19, No. 1, pp. 29-41
- M. C. Moura O, M. V. Pato & A. C. Paixa O, (2002), “Ship assignment with hub and spoke constraints”, *Maritime Policy & Management*, Vol.29, No.2, (Published online: 03 Dec 2010), pp.5-6
- O.E.C.D.: “Capacity to Grow: Transport Infrastructure Needs for Future Trade Growth”, *Máïos* 2016
- Notteboom, T. (2002), Consolidation and contestability in the European container handling industry, *Maritime Policy and Management*, P.257-269
- Notteboom, T. (2004), Container shipping and ports: an overview, *Review of Network Economics*, Vol.3, Issue 2
- Notteboom, T. and J-P Rodrigue (2008) "Containerization, Box Logistics and Global Supply Chains: The Integration of Ports and Liner Shipping Networks", *Maritime Economics & Logistics*, Vol. 10, No. 1-2, pp. 152-174
- Wang, B. (2014) “The Rise of International Shipping in East Asia”, *Ritsumeikan International Affairs*, Vol.12
- Wei Yim Yap & Theo Notteboom, (2011), “Dynamics of liner shipping service scheduling and their impact on container port competition” *Maritime Policy &*

- Wei Yim Yap, Y. N., 2011. Dynamics of liner shipping service scheduling and their impact on container port competition. *Maritime Policy and Management*, 38(5), pp. 471-0485.
- Seok-Min Lim, (1998), “Economies of scale in container shipping” *Maritime Policy & Management*, Vol.25, No.4, (Published online: 06 Oct 2011), pp.366-367.
- Seok- Min Lim, (1998), “Economies of scale in container shipping”, *Maritime Policy & Management*, Volume 25, No. 4, pp. 361-373
- Petit S.J. & Beresfold AKC, (2009), “Port development: from gateway to logistics hubs”, *Maritime Policy & Management*, Volume 36, pp. 253-267
- Teng-Fei Wang, Kevin Cullinane and Dong-Wook Song, (2005), “Container Port Production and Economic Efficiency”, New York, Palgrave Macmillan, pp. 22-24.
- UNCTAD - Review of Maritime Transport (2009-2016)

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ - ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- <https://www.searates.com/maritime/>
- <https://www.statista.com/statistics>
- <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/>
- <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>
- <http://www.worldportsource.com/>
- <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>
- http://www.seaintel.com/index.php?option=com_seaintel&view=slp_backissues
- <http://maritime-executive.com/article/port-capacity-in-the-balance>
- <https://fairplay.ihs.com/ports/article/4268706/china-europe-middle-east-severely-over-planning-port-container-capacity-oecd>
- <http://maritime-executive.com/article/port-capacity-in-the-balance>
- <http://www.euro2day.gr/specials/>
- <http://www.iaphworldports.org/iaph/wpontent>
- http://www.saadatsorat.com/shipping_china_to_iran.html
- [https://port.today \(Drewry\)](https://port.today)
- <http://www.porteconomics.eu>
- <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>
<http://www.worldportsource.com>
- www.flexport.com/blog
- <http://www.kline.com/KAMCorpInfo/news/2014/140220-CKYHE-Alliance-to-be-Established-Evergreen-Join-Existing-Partners.asp>
- <http://www.mol.co.jp/en/corporate/history/index.html>
- <http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/press-room/press-release-archive/2014/7/maersk-line-announces-cooperation-on-the-east-west-trades-with-msc>
- <http://www.cma-cgm.com/media/magazine-article/25/business-ocean-three-a-new-three-party-alliance>

- <https://www.cma-cgm.com/news/565/cma-cgm-signs-three-agreements-on-the-biggest-worldwide-maritime-trades-with-china-shipping-container-lines-cscl-and-united-arab-shipping-company-uasc>
- [http://www.olgn.org/index.php/2016/01/.](http://www.olgn.org/index.php/2016/01/)
- [http://www.marinelink.com/news/impending-shipping408040.](http://www.marinelink.com/news/impending-shipping408040)
- <http://www.seanews.com.tr/news/108175/The-covert-consolidation-of-the-container-shipping-industry-html>
- <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/insertionoffshore.html>
- [http://www.drewry.co.uk/news.php?id=395,2016,](http://www.drewry.co.uk/news.php?id=395,2016)
- [http://www.worldshipping.org/about-the-industry/history-of-containerization\)](http://www.worldshipping.org/about-the-industry/history-of-containerization)
- <http://www.oia-global.com/en/blog/three-new-ocean-shipping-alliances-coming-april-1st-what-you-need-to-know>