

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ειδίκευση : Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

Φοιτητής: ΜΟΥΝΤΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Επ. Καθηγητής: ΧΛΩΜΟΥΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Περίοδος Εκπόνησης: ΙΟΥΛΙΟΣ 2005 – ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2006

ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2006

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Το παρόν αποτελεί την Διπλωματική μου εργασία στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Πραγματοποιήθηκε κατά το χρονικό διάστημα Ιούλιος 2005 - Φεβρουάριος 2006 και υποβάλλεται προς τελική έγκριση στον επιβλέποντα Καθηγητή κ. Κωνσταντίνο Χλωμούδη. Αντίγραφο της διπλωματικής λαμβάνουν ο Καθηγητής κ. Πελαγίδης και το τρίτο μέλος της επιτροπής αξιολόγησης Καθηγητής κ. Θεωδορόπουλος.

Μετά τιμής

Μουντάκης Νικόλαος

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στους ανθρώπους που με βοήθησαν να ολοκληρώσω τη μεταπτυχιακή μου εργασία. Ειδικότερα ανάμεσα τους θα ήθελα να εκφράσω την ιδιαίτερη υποχρέωσή μου στα παρακάτω άτομα, που δίχως την αμέριστη συμπαράστασή τους δε θα ήταν δυνατόν να έχω καταφέρει την επιτυχή ολοκλήρωση της εργασίας :

Στον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Κωνσταντίνο Χλωμούδη, για τη συνεχή βοήθεια, παρακολούθηση και συμπαράστασή του.

Στη φιλόλογο Μουντάκη Χριστίνα για τη συντακτική επιμέλεια και τις διορθώσεις κειμένου.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τα μέλη της επιτροπής αξιολόγησης της μεταπτυχιακής εργασίας μου κ. Πελαγίδα και κ. Θεοδορόπουλο, όπως και το τμήμα ναυτιλιακών σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς για την ευκαιρία που μου έδωσαν να διενεργήσω και να ολοκληρώσω την εργασία μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδες
1. Εισαγωγή.....	6
2 Οικονομική θεωρία.....	9
2.1 Ορισμός δημόσιων αγαθών.....	9
2.2 Οι ανεπάρκειες της αγοράς ως αίτια της κρατικής παρέμβασης.....	11
2.3 Λιμενικό προϊόν και θεωρία των δημόσιων αγαθών.....	13
2.4 Χαρακτηρισμός των αγαθών στους λιμένες.....	15
3. Οριοθέτηση της έννοιας “ λιμένας ”.....	20
3.1 Γενική περιγραφή του λιμένα.....	20
3.2 Υπηρεσίες-περιουσιακή διάρθρωση του λιμένα.....	23
3.3 Λιμενική αρχή ή διοίκηση.....	25
3.4 Αιτίες συμμετοχής του κράτους στη διοίκηση των λιμένων.....	27
4. Η ανάλυση του φαινομένου των ιδιωτικοποιήσεων στα λιμάνια.....	31
4.1 Ιστορική αναδρομή.....	31
4.2 Κίνητρα για ιδιωτικοποίηση λιμένων.....	34
4.3 Ορισμός ιδιωτικοποίησης.....	36
4.4 Μορφές ιδιωτικοποίησης λιμένων.....	37
4.5 Αναλυτικό πλαίσιο: the port function privatization matrix.....	42
4.6 Αποτελέσματα ιδιωτικοποίησης στα λιμάνια.....	47
Εταιρείες διαχείρισης τερματικών.....	
Παγκόσμιοι μεταφορείς.....	
4.7 Επιχειρήματα υπέρ και κατά της ιδιωτικοποίησης στα λιμάνια.....	54
5. Συμπεράσματα.....	60
6. Βιβλιογραφία.....	64

7. Αρθρογραφία.....	65
8. Διαδίκτυο.....	67
9. Συντομογραφίες – Επίσημα Έγγραφα.....	67

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

1.Εισαγωγή

Οι τεχνολογικές καινοτομίες που εφαρμόστηκαν τις τελευταίες δεκαετίες στην παραγωγική διαδικασία, είχαν ως άμεσο αποτέλεσμα την αύξηση του όγκου των καταναλωτικών αγαθών και του διακινούμενου φορτίου. Επιπλέον, οι πρώτες ύλες, που απαιτούνται για την κατασκευή των προϊόντων ή των μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται στην παραγωγική διαδικασία, απαιτούν τη μεταφορά τους στα μεταποιητικά κέντρα. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, ο ρόλος του τομέα των μεταφορών στη διακίνηση των αγαθών και των πρώτων υλών έχει αναβαθμιστεί σημαντικά. Η σύγχρονη αντίληψη στις μεταφορές επιβάλλει τη μεταφορά των αγαθών από το σημείο προέλευσης στο σημείο προορισμού με το χαμηλότερο κόστος και στο μικρότερο χρόνο. Η διακίνηση του μεγαλύτερου όγκου του εμπορίου και των πρώτων υλών πραγματοποιείται μέσω της θάλασσας και οι λιμένες αποτελούν τα σημεία, όπου τα φορτία περνούν στην ενδοχώρα.

Οι λιμένες στη σύγχρονη εποχή έχουν εξελιχθεί από ένα απλό σημείο διακίνησης φορτίων και επιβατών σε ένα δυναμικό κρίκο της μεταφορικής αλυσίδας των logistics. Η χρήση του εμπορευματοκιβωτίου για τη μεταφορά αγαθών, μετά την δεκαετία του 1980 άλλαξε σε έντονο βαθμό τη λιμενική βιομηχανία, αφού τα εξειδικευμένα πλοία που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές απαιτούν ανάλογες εγκαταστάσεις στα τερματικά για την εξυπηρέτηση και το χειρισμό του φορτίου. Από την άλλη πλευρά, οι οικονομίες κλίμακας που επιτυγχάνονται από τη μεταφορά μεγαλύτερου όγκου φορτίου έχουν οδηγήσει τους μεταφορείς στην παραγγελία πλοίων αυξημένης χωρητικότητας. Τα πλοία αυτά, λόγω της υψηλής τιμής κτήσης τους, απαιτούν μειωμένους ή και μηδενικούς χρόνους καθυστέρησης στα τερματικά. Ο γιγαντισμός των πλοίων οδήγησε στη δημιουργία μεγάλων μεταφορτωτικών κέντρων, όπου υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές για να εξυπηρετηθούν πλοία μεγάλης χωρητικότητας.

Οι τεχνολογικές βελτιώσεις έχουν δημιουργήσει ένα έντονο ανταγωνιστικό περιβάλλον στη λιμενική βιομηχανία, ιδιαίτερα μεταξύ των λιμένων που εξυπηρετούν πλοία της ναυτιλίας τακτικών δρομολογίων (liner). Η ενδοχώρα, που ένας λιμένας εξυπηρετούσε στο παρελθόν, έχει διευρυνθεί σημαντικά και αυτό αποτελεί μία πρώτη ένδειξη ότι πολλά λιμάνια έχουν χάσει τη μονοπωλιακή δύναμη που απολάμβαναν στο παρελθόν, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης. Με τη συνεχή βελτίωση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στην ενδοχώρα και τη διασύνδεσή του με τα λιμάνια, ο ανταγωνισμός για την απόκτηση φορτίων μεταξύ των λιμένων έχει γίνει πολύ πιο έντονος από το παρελθόν. Η επιλογή των πλοιοκτητών για τα λιμάνια που θα χρησιμοποιήσουν τα πλοία τους στηρίζεται σε δύο κρίσιμους παράγοντες στη διασύνδεση του λιμανιού με τα άλλα μεταφορικά μέσα και στον εξειδικευμένο εξοπλισμό

που παρέχουν τα τερματικά για την εξυπηρέτηση των πλοίων τους. Οι παγκόσμιοι μεταφορείς επιλέγουν ένα μικρό αριθμό λιμανιών για την εξυπηρέτηση των πλοίων τους. Οι λιμένες ανταγωνίζονται ως προς το χρόνο εξυπηρέτησης του φορτίου και ως προς τις τιμές για τις υπηρεσίες που παρέχουν στα πλοία. Ο αυξανόμενος ανταγωνισμός, που επικρατεί μεταξύ των λιμένων, έχει προβληματίσει για το ποιος θα είναι ο ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει ο κρατικός τομέας στα λιμάνια, όπου παραδοσιακά είχε κυρίαρχο ρόλο, διοικούσε και εκμεταλλευόταν τους λιμένες. Τις δύο τελευταίες δεκαετίες, οι περισσότερες χώρες στον κόσμο έχουν ξεκινήσει θεσμικές αλλαγές στο λιμενικό τομέα, με σκοπό να βελτιώσουν την αποδοτικότητα των λιμανιών και να μειώσουν την χρηματοδότησή τους από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Η κρατική παρέμβαση στους λιμένες θεωρείτο επιβεβλημένη, εξαιτίας της μεγάλης σημασίας που είχαν οι λιμένες για την περιφερειακή και κρατική οικονομία. Σε πολλές περιπτώσεις το λιμενικό προϊόν θεωρείτο ως δημόσιο αγαθό, που ήταν υποχρεωμένο να το παρέχει το κράτος και να αναλαμβάνει τη συνολική χρηματοδότησή του. Στις σημερινές όμως συνθήκες, όπου τα αγαθά που διακινούνται από τους λιμένες, πολλές φορές, " ταξιδεύουν " αρκετά χιλιόμετρα πριν φτάσουν στο τελικό προορισμό τους, εξετάζεται στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας αν είναι σωστή η πλήρης χρηματοδότηση των λιμανιών από το κράτος και αν τα λιμάνια κατατάσσονται στα γνήσια δημόσια αγαθά. Επιπλέον στο ίδιο κεφάλαιο γίνεται προσέγγιση στα ιδιαίτερα γνωρίσματα των αγαθών που υπάρχουν στους λιμένες, όπως υψηλό αρχικό χρηματικό κεφάλαιο για εξειδικευμένες υποδομές, αδυναμία εναλλακτικής χρήσης τους και γίνεται προσπάθεια χαρακτηρισμού τους.

Στο επόμενο κεφάλαιο περιγράφεται ένας σύγχρονος λιμένας, οι βασικές λειτουργίες, τα περιουσιακά στοιχεία και οι υπηρεσίες που παρέχει και τονίζεται ο ρόλος που υπηρετεί ο λιμένας ως κρίκος στην αλυσίδα της μεταφοράς. Ο λιμένας αποτελεί ένα χώρο, όπου λαμβάνουν χώρα πλήθος οικονομικών δραστηριοτήτων και γι' αυτό είναι χρήσιμο να μελετηθεί ο ρόλος της λιμενικής αρχής στο συντονισμό των εργασιών και στην παροχή των έργων υποδομής. Αναφέρονται ορισμένα σημαντικά ζητήματα τα οποία επιβάλλουν την παρουσία της δημόσιας λιμενικής αρχής μέσα στη γενικότερη πρακτική ιδιωτικοποίησης που ακολουθείται.

Στο τελευταίο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση του φαινομένου των ιδιωτικοποιήσεων στα λιμάνια, με ιδιαίτερη αναφορά στις εταιρείες διαχείρισης φορτίων στα τερματικά και στους μεγάλους μεταφορείς, που διαχειρίζονται ολόκληρα τερματικά. Επιπλέον, αναλύονται οι διάφορες μορφές ιδιωτικοποίησης που έχουν εφαρμοστεί στους λιμένες. Η ιδιωτικοποίηση εμφανίζεται να έχει άμεση σχέση με το μέγεθος του λιμένα, αφού έχει εφαρμοστεί σε μεγάλο βαθμό στα λιμάνια μεγάλου μεγέθους. Η εργασία θα αναφερθεί κυρίως

στις ιδιωτικοποιήσεις που έχουν εφαρμοστεί σε λιμάνια μεγάλου μεγέθους και στις εργασίες που έχουν αναλάβει σε αυτά οι ιδιωτικοί φορείς. Τα τερματικά που κατασκευάζονται στα μεγάλα λιμάνια χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό εξειδίκευσης των υπηρεσιών τους και είναι αυτά που αποτελούν αντικείμενο οικονομικού ενδιαφέροντος από τους ιδιωτικούς φορείς. Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να διερευνηθεί ο βαθμός στον οποίο μπορεί να εφαρμοστεί η ιδιωτικοποίηση στα λιμάνια και η εξέλιξη των ιδιωτικοποιήσεων τα τελευταία χρόνια.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Οικονομική θεωρία

2.1 ορισμός δημόσιων αγαθών^{1,2}

Ως δημόσια αγαθά ορίζονται τα αγαθά, τα οποία αναλαμβάνει να τα παράγει υπεύθυνα το κράτος. Σε αυτά περιλαμβάνονται και τα ιδιωτικά αγαθά που την προσφορά τους αναλαμβάνει ο δημόσιος τομέας, δηλαδή, το κράτος καλύπτει το συνολικό κόστος της παραγωγής τους. Τα δημόσια αγαθά είτε παρέχονται μέσω δημόσιων επιχειρήσεων στο κοινό, είτε το κράτος αναλαμβάνει να τα αγοράσει από τον ιδιωτικό τομέα και να τα παρέχει σ' αυτό. Τα δημόσια αγαθά μπορεί να περιλαμβάνουν υλικά αγαθά, όπως είναι τα δημόσια πάρκα, οι φάροι, τα φράγματα αντιπλημμυρικής προστασίας, τα πεζοδρόμια ή υπηρεσίες, όπως είναι η εθνική άμυνα, η ύδρευση, η ηλεκτρική ενέργεια, η θέσπιση νόμων, η δημόσια υγεία, η αστυνόμευση. Χωρίς την παρέμβαση του κράτους τα παραπάνω αγαθά και οι υπηρεσίες, ίσως να μην παράγονταν από την ιδιωτική πρωτοβουλία ή αν παράγονταν να ήταν σε ανεπαρκείς ποσότητες για όλους ή σε πολύ υψηλές τιμές, έτσι ώστε δε θα είχε πρόσβαση σε αυτά το σύνολο των πολιτών. Τα δημόσια αγαθά εμφανίζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά από τα αγαθά που προσφέρονται από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Ο Musgrave διακρίνει τα αγαθά με βάση δύο κριτήρια: το εφαρμόσιμο ή μη της αρχής του αποκλεισμού και το γεγονός εάν η κατανάλωση τους είναι ανταγωνιστική ή όχι. Αγαθό μη ανταγωνιστικό είναι εκείνο του οποίου η κατανάλωση επιπλέον μονάδων γίνεται με μηδενικό κοινωνικό οριακό κόστος. Σύμφωνα με τα κριτήρια αυτά μπορούμε να διακρίνουμε τέσσερις κατηγορίες αγαθών σύμφωνα με το πίνακα 1.

Πίνακας 1. Διάκριση των αγαθών κατά Musgrave.

		<u>Αρχή του αποκλεισμού</u>	
		Εφαρμόσιμη	Μη εφαρμόσιμη
Κατανάλωση	Ανταγωνιστική	Αμιγώς ιδιωτικά αγαθά	Αγαθά με αδυναμία επιβολής τιμής.
	Μη Ανταγωνιστική	Αγαθά μη ανταγωνιστικής κατανάλωσης .	Αμιγώς δημόσια αγαθά

1. Baird A.J. 2004 "Public goods and the public financing of major European seaports." Maritime policy & management volume 31, number 4, pages 375-391

² Musgrave R.A. 1969, "Fiscal systems", Yale University press, New Haven and London.

Τα αμιγώς δημόσια αγαθά έχουν δύο κύρια γνωρίσματα: το πρώτο είναι ότι δεν είναι εφικτό να περιοριστεί η χρήση τους και το δεύτερο είναι ότι δεν είναι επιθυμητό να περιοριστεί η χρήση τους. Από το πρώτο χαρακτηριστικό προκύπτει ότι από τη χρήση των δημόσιων αγαθών δεν μπορεί να αποκλειστεί ένας πολίτης ή μια ομάδα πολιτών που δεν επιθυμεί να πληρώσει για αυτά. Ένας μηχανισμός για την καταβολή αντιτίμου από τη χρήση των δημόσιων αγαθών ενδέχεται να είναι υπερβολικά δαπανηρός. Πολλές φορές, το δημόσιο αγαθό είναι πιο αποτελεσματικό να παρέχεται ελεύθερο και το κόστος του να καλύπτεται από το κράτος, μέσω της φορολογίας των πολιτών, παρά να επιβληθεί χρέωση για τη χρήση του. Για παράδειγμα, τα πεζοδρόμια τα χρησιμοποιούν όλοι οι πολίτες, όμως, θα ήταν δαπανηρό να υπάρχει ένας μηχανισμός, που να εισπράττει τέλη από τους χρήστες και να αποκλείει αυτούς, που δεν επιθυμούν να πληρώσουν³. Η δεύτερη ιδιότητά τους σημαίνει ότι η κατανάλωσή τους από ένα άτομο δεν μειώνει την ποσότητα που μπορεί να καταναλωθεί από τους υπόλοιπους χρήστες των δημόσιων αγαθών. Η ισοδύναμη η κατανάλωσή τους είναι μη ανταγωνιστική, το οριακό κόστος για τη χρήση του δημόσιου αγαθού από ένα επιπλέον άτομο είναι μηδέν. Για παράδειγμα, η κατασκευή ενός φάρου ωφελεί όλα τα πλοία που διέρχονται από τη συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή, αλλά η χρήση του φάρου από ένα επιπλέον πλοίο δεν επιβαρύνει το ήδη υπάρχον κόστος με επιπρόσθετο. Τα γνήσια δημόσια αγαθά πρέπει να είναι εξίσου διαθέσιμα σε όλα τα μέλη της κοινωνίας που επιθυμούν τη χρήση τους.

Αντίθετα, τα αμιγώς ιδιωτικά αγαθά χαρακτηρίζονται από ανταγωνιστική κατανάλωση και μπορεί να εφαρμοστεί ένας μηχανισμός για την επιβολή τιμής από τη χρήση τους. Η προσφορά των αγαθών αυτών μπορεί να γίνει αποτελεσματικά από το σύστημα της ελεύθερης αγοράς. Πολλά αγαθά μπορεί να χαρακτηρίζονται με μία από τις παραπάνω δύο ιδιότητες, δηλαδή να είναι εφικτό να εφαρμοστεί ένας μηχανισμός τιμών για τη χρήση τους αλλά η κατανάλωσή τους να μην είναι ανταγωνιστική. Ή η κατανάλωσή τους να είναι ανταγωνιστική αλλά να μην μπορεί να εφαρμοστεί ένας μηχανισμός επιβολής τιμών για τη χρήση τους. Η παραγωγή των αγαθών αυτών που δεν είναι αμιγώς ιδιωτικά δεν μπορεί να γίνει αποτελεσματικά από το σύστημα της ελεύθερης αγοράς.

Τα δημόσια αγαθά παρέχουν ένα συνολικό όφελος για τους καταναλωτές, το οποίο, όμως, δεν είναι εύκολο να επιμεριστεί και να βρεθεί για τον κάθε καταναλωτή το μέρος που απολαμβάνει από τη συνολική ωφέλεια. Αυτό αποτελεί μία ακόμη δυσκολία στην εφαρμογή ενός μηχανισμού είσπραξης τελών για τη χρήση των δημοσίων αγαθών. Για παράδειγμα, ο προσδιορισμός της ωφέλειας που απολαμβάνει ένας πολίτης από την ασφάλεια που του

3. Stiglitz J., 1992, "Οικονομική του δημόσιου τομέα", Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα σελίδες 110,161-171

παρέχει η αστυνόμευση στην περιοχή του, δεν μπορεί να μετρηθεί με ακρίβεια και κατ' επέκταση να εισπραχθεί μια τιμή για τη συγκεκριμένη υπηρεσία.

Όπως αναφέραμε παραπάνω, μία από τις χαρακτηριστικές ιδιότητες των δημόσιων αγαθών είναι η αδυναμία τους να αποκλείσουν οποιοδήποτε δε θέλει να πληρώσει για τη χρήση τους. Αυτό συνεπάγεται ότι δε θα δημιουργηθεί μια αποτελεσματική κατά pareto ποσότητα του δημόσιου αγαθού. Σύμφωνα με την οικονομική θεωρία, μια κατάσταση θεωρείται αποτελεσματική κατά pareto, όταν δεν υπάρχει κανένας τρόπος βελτίωσης της θέσης κάποιου, χωρίς ταυτόχρονα να επιδεινώνεται η θέση κάποιου άλλου. Η διστακτικότητα των ατόμων να συνεισφέρουν για την παραγωγή των δημόσιων αγαθών αναφέρεται στην οικονομική θεωρία ως <<το πρόβλημα του δωρεάν επιβάτη>>. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα, που βρίσκει εφαρμογή <<το πρόβλημα του δωρεάν επιβάτη>> στους λιμένες, είναι η κατασκευή ενός νέου τερματικού σε ένα λιμάνι όπου, προηγουμένως, είχαν γίνει εργασίες εκβάθυνσης. Οι εργασίες εκβάθυνσης έγιναν με σκοπό να εξυπηρετούνται πλοία μεγάλου βυθίσματος στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ωστόσο από τις εργασίες αυτές ωφελούνται οι επιχειρήσεις, οι οποίες χρησιμοποιούν το λιμένα στην ευρύτερη μεταφορική αλυσίδα και οι οποίες ενδεχομένως να εμφανίζονταν απρόθυμες να πληρώσουν για τις εργασίες εκβάθυνσης που προαπαιτούνταν για την κατασκευή του τερματικού⁴.

2.2 Οι ανεπάρκειες της αγοράς ως αίτια της κρατικής παρέμβασης

Τα καθαρά δημόσια αγαθά και υπηρεσίες όπως αναφέρθηκε, δεν είναι τα μόνα αγαθά και υπηρεσίες που οι ιδιωτικές αγορές αποτυγχάνουν να προσφέρουν επαρκώς. Η αποτυχία των ιδιωτικών αγορών να παράσχουν ένα αγαθό ή υπηρεσία, ακόμη κι αν το κόστος παροχής του είναι μικρότερο απ' ότι τα άτομα διατίθενται να πληρώσουν, οφείλεται στις ανεπάρκειες που παρουσιάζουν ορισμένες αγορές, γνωστές ως "ατέλειες των αγορών". Αυτές αποτελούν και τις κυριότερες αιτίες για την κρατική παρέμβαση στην παραγωγή των αγαθών.

Μία μορφή ατέλειας είναι η αγορά, όπου δεν υπάρχουν ανταγωνιστικές συνθήκες, δηλαδή, ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων, ο οποίος να δραστηριοποιείται στην παραγωγή ενός αγαθού. Σε συνθήκες ανταγωνιστικές οι παραγωγικοί συντελεστές χρησιμοποιούνται αποδοτικότερα και οι τιμές είναι πιο χαμηλές, από ότι στην περίπτωση όπου μία ή λίγες επιχειρήσεις παράγουν το αγαθό. Η εμφάνιση μονοπωλίου⁵ στην οικονομία έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της κοινωνικής ευημερίας των καταναλωτών. Η τιμή που επιβάλλεται

⁴ Notteboom T., Rodrigue J., 2005 "Port regionalization :towards a new phase in port development " Maritime policy & management volume 32, number 3, page 310.

⁵ Παντελίδης Π., 2003, "Εισαγωγή στη Μικροοικονομική ανάλυση ", Πειραιάς. Σελίδες 271-304

από την μονοπωλιακή επιχείρηση είναι υψηλότερη από εκείνη που θα επικρατούσε στην αγορά εάν επικρατούσαν συνθήκες ανταγωνισμού. Το μονοπώλιο έχει ως αποτέλεσμα οι καταναλωτές να ζητούν μικρότερη ποσότητα προϊόντος από αυτή που θα ζητούσαν, εάν η τιμή του προϊόντος ήταν σε χαμηλότερα επίπεδα, και ο μονοπωλητής να παράγει μικρότερη ποσότητα από εκείνη που θα παρήγαγε, εάν η μονοπωλιακή επιχείρηση λειτουργούσε σε συνθήκες ανταγωνιστικές. Στην οικονομική θεωρία ορίζεται ως απώλεια ευημερίας και εκφράζει την αξία του χαμένου προϊόντος. Από την πλευρά του καταναλωτή είναι η ζήτηση που δεν ικανοποιείται, λόγω αυξημένης τιμής. Από την πλευρά του μονοπωλητή εκφράζει την αξία του χαμένου προϊόντος που δεν παράγεται, ώστε να καλυφθεί η ζήτηση, για να μη μειωθεί η μονοπωλιακή τιμή του προϊόντος. Ορισμένα μονοπώλια δημιουργούνται από το κράτος, και τότε αναφερόμαστε σε κρατικά μονοπώλια, τα οποία διαφέρουν από τα ιδιωτικά, δηλαδή τη μονοπωλιακή επιχείρηση που ανήκει σε ένα άτομο. Κύριος σκοπός τους μπορεί να μην είναι η μεγιστοποίηση των κερδών αλλά η παροχή ενός αγαθού ή μίας υπηρεσίας στους πολίτες ανεξάρτητα από το εισόδημα που διαθέτουν.

Στη λιμενική βιομηχανία το μονοπώλιο εμφανίζεται ως μια κατάσταση, όπου υπάρχουν υψηλές χρεώσεις στους χρήστες ενός λιμένα για το χειρισμό των φορτίων στις αποβάθρες και χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών, δηλαδή, μεγάλη καθυστέρηση στην εξυπηρέτηση των πλοίων. Η περίπτωση αυτή είναι διαφορετική από το φυσικό μονοπώλιο, που εμφανίζεται σε ορισμένα λιμάνια, όταν η κίνηση του λιμένα είναι μικρή και δικαιολογεί την ύπαρξη μόνο ενός οργανισμού ή μιας επιχειρηματικής οντότητας για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών.

Επιπρόσθετα ως ατέλεια της αγοράς αναφέρεται και η ανεπάρκεια πληροφόρησης⁶. Ανεπάρκεια πληροφόρησης σημαίνει, ότι όλα τα άτομα δεν έχουν την ίδια πληροφόρηση για κάποιο αγαθό ή υπηρεσία, με αποτέλεσμα, τα άτομα αυτά, να εμποδίζονται από τη λήψη ορθολογικών αποφάσεων ή να επωμίζονται μεγαλύτερο κόστος λόγω των δυσκολιών αυτών. Η περίπτωση αυτή εμφανίζεται στη λιμενική βιομηχανία, αφού οι ιδιωτικές εταιρείες, που δραστηριοποιούνται στη παροχή λιμενικών υπηρεσιών, κατέχουν πληροφορίες για τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν στους λιμένες, το κόστος για τον εξοπλισμό που απαιτείται στο χειρισμό του φορτίου, την τεχνογνωσία για το χειρισμό των μηχανημάτων που υπάρχουν στα τερματικά, τις επενδυτικές ευκαιρίες που υπάρχουν σε άλλα λιμάνια.

Μία άλλη μορφή ατέλειας της αγοράς είναι οι εξωτερικές οικονομίες, που παρουσιάζονται σε μια αγορά. Εξωτερικές οικονομίες θεωρούνται οι δραστηριότητες, οι οποίες επιβάλλουν κάποιο κόστος σε κάποιον άλλο, χωρίς να τον αποζημιώνουν (αρνητικές εξωτερικές οικονομίες) ή αντίθετα, αποφέρουν όφελος σε άλλα άτομα, αλλά δεν αποκομίζει

⁶ Stiglitz J., 1992, "Οικονομική του δημόσιου τομέα", Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα. Σελίδα 111-118

αμοιβή αυτός που τις δημιουργεί (θετικές εξωτερικές οικονομίες). Κλασικό παράδειγμα εξωτερικών οικονομιών είναι η ρύπανση.

Άλλη περίπτωση ατέλειας της αγοράς, είναι όταν δεν εμπορεύονται ή δεν παρέχονται αγαθά ή υπηρεσίες που επιθυμούν τα άτομα λόγω του μεγάλου κόστους ή του μεγάλου κινδύνου που εμπεριέχει η παροχή τους. Χαρακτηριστικό τέτοιο παράδειγμα είναι τα ασφαλιστικά συμβόλαια για δραστηριότητες πολύ υψηλού κινδύνου ή τα χρηματοοικονομικά προϊόντα, που εμπορεύονται στις αγορές κεφαλαίου.

Άλλες ανεπάρκειες της αγοράς είναι οι διακυμάνσεις που δημιουργούνται στη γενικότερη οικονομική δραστηριότητα και επιφέρουν προβλήματα, όπως είναι η ανεργία και ο πληθωρισμός. Στις περισσότερες ανεπτυγμένες οικονομίες του κόσμου το κράτος παρεμβαίνει και λαμβάνει μέτρα, που σκοπό έχουν την καταπολέμηση του φαινομένου της ανεργίας και του πληθωρισμού, επειδή η συνολική αντιμετώπιση του προβλήματος δεν μπορεί να γίνει από μεμονωμένους ιδιωτικούς φορείς. Οι παραπάνω αιτίες αποτελούν συνοπτικά τις αιτίες για τις οποίες η αγορά δεν επιτυγχάνει την αποτελεσματικότητα κατά pareto και παρέχει αγαθά σε ανεπαρκείς ποσότητες. Αυτός είναι και ο κυριότερος λόγος που το κράτος παρεμβαίνει στην αγορά και συμβάλλει στην παραγωγή αγαθών και πολλές φορές παράγει το ίδιο τα αγαθά.

2.3 Λιμενικό προϊόν και θεωρία των δημόσιων αγαθών

Οι λιμένες συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη του εμπορίου και της οικονομίας γενικότερα, αφού αποτελούν τις θαλάσσιες οδούς μέσω των οποίων διακινούνται τα εμπορεύματα και διοχετεύονται στην ενδοχώρα. Η ιδιότητά τους αυτή έχει δημιουργήσει την αντίληψη ότι το λιμενικό προϊόν είναι ένα δημόσιο αγαθό και για αυτό το λόγο επιβάλλεται να χρηματοδοτείται από το κρατικό τομέα. Ο λιμενικές υπηρεσίες δεδομένης της σημασίας του για την ύπαρξη και τη λειτουργία ολόκληρου του οικονομικού συστήματος, χρίζουν ιδιαίτερης προσοχής, αλλά δεν μπορούν να καταταχθούν στα κοινά δημόσια αγαθά.

Ο GOSS επεξεργάστηκε λεπτομερώς τη σπουδαιότητα των δημόσιων αγαθών σε σχέση με τα λιμάνια⁷. Όρισε ως δημόσια αγαθά εκείνα τα οποία είναι απίθανο να παρασχεθούν σε επαρκείς ποσότητες και ικανοποιητικά από μία ανταγωνιστική βιομηχανία. Με αλλά λόγια τα δημόσια αγαθά θα παρασχεθούν εκεί όπου υπάρχει ένα είδος ατέλειας ή ανεπάρκειας της αγοράς, όπου ο δημόσιος τομέας θα παρέμβει στην αγορά και θα

⁷ Baird A.J. 2004 "Public goods and the public financing of major European seaports." Maritime policy & management volume 31, number 4, pages 377-378

μεσολαβήσει στην παραγωγή του προϊόντος. Ένα αγαθό για να θεωρηθεί ως δημόσιο πρέπει να ικανοποιεί τις τρεις παρακάτω προϋποθέσεις⁸ :

- Την κοινή ή μη ανταγωνιστική κατανάλωση.
- Την αδυναμία να εξαιρεθούν από την κατανάλωση αυτοί που αρνούνται να πληρώσουν για τη χρήση του αγαθού.
- Την αδυναμία απόρριψης της κατανάλωσης.

Ο Goss υποστήριξε ότι η κοινή ή μη ανταγωνιστική κατανάλωση μπορεί να ισχύει για τα κανάλια και τα όργανα ή μέσα πλοήγησης. Αφού η χρησιμοποίησή τους από έναν επιπλέον χρήστη δεν επηρεάζει το συνολικό κόστος που απαιτείται για να λειτουργήσουν. Επίσης στη λιμενική βιομηχανία εντάσσονται τα έργα υποδομής των λιμένων και τα βοηθητικά μέσα πλοήγησης αφού αποτελούν έργα, που καθιστούν δυνατή την εξυπηρέτηση πλοίων που χρησιμοποιούν τα λιμάνια. Τα βοηθητικά μέσα πλοήγησης, όπως είναι οι φάροι, οι κυματοθραύστες, οι σημαδούρες, τα σημάδια πλοήγησης, φαίνεται να ικανοποιούν το κριτήριο για μη ανταγωνιστική κατανάλωση, αφού η χρήση τους από ένα επιπλέον χρήστη έχει μηδενικό κόστος. Το παραπάνω μπορεί να διαφοροποιηθεί μόνο στην περίπτωση όπου εμφανίζεται συμφόρηση, δηλαδή ένας μεγάλος αριθμός πλοίων χρησιμοποιεί ταυτόχρονα αυτές τις υπηρεσίες. Όσον αφορά τα τερματικά που εξυπηρετούν τα φορτία, η χρήση τους από ένα επιπλέον χρήστη έχει οριακό κόστος αφού η λειτουργία τους επιβάλλει έξοδα εργατικά και μηχανημάτων που δεν υφίστανται στην περίπτωση που δεν εξυπηρετούν πλοία.

Τα έργα στους λιμένες δε χρησιμοποιούνται από το σύνολο των πολιτών μιας χώρας, τις περισσότερες μάλιστα φορές, μία πολύ μικρή μειοψηφία κάνει χρήση των συγκεκριμένων εγκαταστάσεων, ειδικά όταν πρόκειται για εξειδικευμένα έργα της σύγχρονης λιμενικής βιομηχανίας. Η ιδιότητα των δημόσιων αγαθών, ότι η χρήση τους γίνεται από όλους τους πολίτες, δεν ικανοποιείται και αυτό συνιστά μία πρώτη απόδειξη ότι το λιμενικό προϊόν δεν μπορεί να συμπεριληφθεί στα γνήσια δημόσια αγαθά.

Η δεύτερη ιδιότητα για το χαρακτηρισμό ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας ως δημόσιου, αναφέρεται στην αδυναμία να αποκλειστούν οι καταναλωτές που αρνούνται να πληρώσουν για τη χρήση του. Η ιδιότητα αυτή δε βρίσκει εφαρμογή στο προϊόν της λιμενικής βιομηχανίας. Οι λιμενικές αρχές με τη χρήση των πληροφοριακών συστημάτων μπορούν να αναγνωρίσουν τα πλοία που υποδέχονται και εξυπηρετούν και να τους επιβάλλουν τα ανάλογα τέλη. Η δεύτερη ιδιότητα για το χαρακτηρισμό ενός αγαθού ως δημόσιου, δεν μπορεί να υποστηριχθεί στην

⁸ Χλωμούδης Κ., 2001, "Οργάνωση και διοίκηση λιμένων", Εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ, Πειραιάς σελίδες 181-182

περίπτωση των λιμενικών υπηρεσιών, αφού οι χρήστες των λιμενικών εγκαταστάσεων μπορούν να αναγνωρισθούν και να τους ζητηθεί να πληρώσουν.

Η τρίτη ιδιότητα υποστηρίζει ότι η χρήση ή η κατανάλωση του δημόσιου αγαθού ή υπηρεσίας από τον καταναλωτή είναι αδύνατο να απορριφθεί και η ιδιότητα αυτή φαίνεται να μην ισχύει στην περίπτωση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι πλοιοκτήτες διαθέτουν επιλογές και εναλλακτικές λύσεις σχετικά με το ποιο λιμάνι θα υποδεχθεί και θα εξυπηρετήσει το πλοίο τους. Παρατηρούμε ότι και αυτή η ιδιότητα των δημόσιων αγαθών δεν ταιριάζει στο λιμενικό προϊόν και δεν υποστηρίζει την άποψη ότι το λιμενικό προϊόν ανήκει στα δημόσια αγαθά.

Η πιο σωστή προσέγγιση σχετικά με τα αγαθά που υπάρχουν στα λιμάνια μπορεί να γίνει αν διακρίνουμε⁹ τις υπηρεσίες που παρέχονται σε ένα λιμάνι σε ειδικές και γενικές. Στις ειδικές υπηρεσίες περιλαμβάνονται η πλοήγηση, η ρυμούλκηση, η πρόσδεση των πλοίων στις προβλήτες, ο χειρισμός και η αποθήκευση των φορτίων. Αυτές οι υπηρεσίες έχουν κόστος το οποίο μπορεί να μεταφερθεί στους πλοιοκτήτες μέσω των χρεώσεων. Στις γενικές υπηρεσίες περιλαμβάνονται οι βοηθητικές υπηρεσίες πλοήγησης και ασφαλούς ναυσιπλοΐας, γι' αυτές απαιτούνται κατασκευές οι οποίες κατατάσσονται στις βασικές υποδομές ενός λιμένα, όπως κυματοθραύστες, κανάλια διέλευσης, σημάδια πλοήγησης, φάροι, δεξαμενές ρύθμισης της στάθμης του νερού για τα λιμάνια που παρατηρείται παλίρροια και προκυμαίες. Αυτά τα αγαθά έχουν υψηλό κόστος κατασκευής, κοινή χρήση από όλα τα πλοία που ελλιμενίζονται και ο ιδιωτικός τομέας δε φαίνεται πρόθυμος να παρέχει τις υποδομές αυτές.¹⁰ Σύμφωνα με μία έρευνα που πραγματοποιήθηκε από τη διεθνή ένωση για τα λιμάνια (International Association of Ports and Harbours IAPH) στα 100 κορυφαία λιμάνια της υφηγίου, σε κανένα δεν υπήρχε πλήρης ιδιωτική ιδιοκτησία σε κυματοθραύστες και σε κανάλια διέλευσης. Αυτό καταδεικνύει την ανάγκη για παρέμβαση από το κράτος μέσω της λιμενικής αρχής ή μέσω ενός κυβερνητικού οργάνου για την παροχή των έργων αυτών, γιατί σε διαφορετική περίπτωση δεν πρόκειται να τα παρέχει ο ιδιωτικός τομέας από μόνος του.

2.4 Χαρακτηρισμός των αγαθών στους λιμένες^{11,12}

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, το λιμενικό προϊόν δεν εντάσσεται στην κατηγορία των γνήσιων δημόσιων αγαθών. Οι κατασκευές στα λιμάνια ανήκουν στην

⁹ Notteboom T., Winkelmanns W. 2001 "Reassessing Public sector Involvement in European Seaports" International journal of maritime economics, volume 3 page 255-258

¹⁰ Baird A.J. 2002 "Privatization trends at the world's top-100 container ports" Maritime policy & management volume 29, number 3, pages 271-284

¹¹ Χλωμούδης Κ., 2001, "Οργάνωση και διοίκηση λιμένων", Εκδόσεις Τζεί & Τζεί, Πειραιάς, σελίδες 180-187

¹² Wiegmanns B., Ubbels B., Rietveld P., Nijkamp P., 2002 "Investments in container terminals: Public Private partnerships in Europe" International journal of maritime economics, volume 4 pages 3, 5-7.

ευρύτερη κατηγορία των υποδομών στις μεταφορές. Ως υποδομή ορίζεται η ακίνητη περιουσία που παίρνει τη μορφή κεφαλαιουχικού αγαθού, δηλαδή αγαθού που δεν προορίζεται για άμεση κατανάλωση, αλλά για παραγωγή άλλων αγαθών, συμμετέχει άμεσα στην παραγωγική διαδικασία¹³ και έχει το χαρακτήρα ημι-δημόσιου αγαθού (Nijkamp et al 2000).

Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα που έχουν οι υποδομές και ισχύουν και στην περίπτωση των λιμένων είναι :

- Σε ένα λιμάνι, η οικονομική ζωή των βασικών έργων υποδομής είναι αρκετά μεγάλη. Η περίοδος κατασκευής του έργου, όπου αυτό δεν είναι παραγωγικό, δεσμεύει ένα σημαντικό χρηματικό κεφάλαιο, καθώς τα έργα στα λιμάνια απαιτούν υψηλό κόστος και μακροχρόνιο διάστημα κατασκευής. Στην περίπτωση που η κατασκευή του έργου έχει γίνει με δανεισμό, το κόστος του δανείου αυξάνεται όσο μεγαλώνει και η περίοδος αποπληρωμής του. Επιπλέον, ο κρατικός τομέας μπορεί να δανειστεί κεφάλαια με καλύτερους όρους από ότι ο ιδιωτικός τομέας, για την κατασκευή των έργων σε ένα λιμάνι.
- Οι υποδομές στα λιμάνια δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε εναλλακτικές χρήσεις και μία τεχνολογική καινοτομία μπορεί να μειώσει τη χρησιμότητά τους απότομα. Για παράδειγμα, οι κυματοθραύστες δεν μπορούν να έχουν καμιά άλλη χρήση εκτός από το να προστατεύουν τη λιμενική περιοχή. Τα λιμενικά έργα για την εκβάθυνση του λιμένα μπορεί να ανταποκρίνονται στις τωρινές απαιτήσεις των πλοίων, αλλά ο γιγαντισμός στα πλοία και οι συνεχείς αυξήσεις του βυθίσματός τους, σε σύντομο χρονικό διάστημα, μπορεί να απαιτήσουν νέες εργασίες. Όπως επίσης, τα πληροφορικά συστήματα που χρησιμοποιούνται στους λιμένες διαρκώς εξελίσσονται και απαιτούν νέες δαπάνες και επιπρόσθετο κόστος.
- Το πιο χαρακτηριστικό γνώρισμα των κατασκευών σε ένα λιμάνι είναι το υψηλό σταθερό κόστος που διέπει την κατασκευή τους, αντίθετα μικρότερο είναι το κόστος λειτουργίας και συντήρησης που αποτελεί το μεταβλητό τμήμα του κόστους. Η καταβολή του κόστους κατασκευής από τον ιδιώτη, και ο προσδιορισμός μιας τιμής χρήσης με βάση το μεταβλητό κόστος, μετατρέπει την επένδυση σε μη αποδοτική για τον ιδιωτικό τομέα.

Το συνολικό προϊόν που παράγεται από τη λιμενική βιομηχανία μπορεί να χαρακτηριστεί ως ιδιότυπο, επειδή ο ιδιωτικός τομέας δεν πρόκειται να το παράγει χωρίς την κρατική παρέμβαση (Χλωμούδης).

¹³ Ως παραγωγική διαδικασία ορίζεται η διαδικασία μετασχηματισμού των πρώτων υλών σε προϊόντα με τη συμμετοχή των συντελεστών παραγωγής.

Στη λιμενική βιομηχανία εντάσσονται τα έργα υποδομής των λιμένων και τα βοηθητικά μέσα πλοήγησης, αφού αποτελούν έργα, που καθιστούν δυνατή την εξυπηρέτηση πλοίων που χρησιμοποιούν τα λιμάνια. Τα βοηθητικά μέσα πλοήγησης, όπως είναι οι φάροι, οι κυματοθραύστες, οι σημαδούρες, τα σημάδια πλοήγησης, θεωρούνται ότι πρέπει να προσφέρονται από μία κεντρική λιμενική αρχή. Ο κυριότερος λόγος, όπου το κράτος αναλαμβάνει να παρέχει τα αγαθά αυτά, είναι ότι δε θα προσφέρονταν από τους ιδιώτες, ή αν προσφέρονταν, αυτό θα γινόταν σε ανεπαρκείς ποσότητες, .

Εξετάζοντας την περίπτωση των φάρων διαπιστώνουμε ότι για κάθε πλοίο που χρησιμοποιεί ένα φάρο υπάρχει όφελος, το οποίο είναι μικρότερο από το κόστος κατασκευής του φάρου. Εάν όμως εξετάσουμε το συνολικό όφελος, που προκύπτει για όλα τα πλοία που χρησιμοποιούν το φάρο, αυτό υπερβαίνει το κόστος για την κατασκευή του. Ένας πλοιοκτήτης όμως, είναι δύσκολο να κατασκευάσει φάρους τους οποίους θα χρησιμοποιήσουν και οι ανταγωνιστές του χωρίς να πληρώνουν για τις υπηρεσίες αυτές. Από την παραπάνω ανάλυση γίνεται σαφές ότι στη λιμενική βιομηχανία εντάσσονται κατασκευές που την παροχή τους πρέπει να αναλάβει μία κεντρική λιμενική αρχή.

Σύμφωνα με το ινστιτούτο μελετών στις μεταφορές (institute of transport studies 1999) για να χρηματοδοτηθεί πλήρως μία υποδομή από τον ιδιωτικό τομέα, πρέπει να εμφανίζονται οι παρακάτω συνθήκες:

- Ο ιδιωτικός τομέας να αναλαμβάνει το σύνολο των κινδύνων που συνεπάγεται η κατασκευή και λειτουργία ενός έργου υποδομής.
- Οι χρήστες να πληρώνουν το συνολικό σταθερό και μεταβλητό κόστος, για το έργο. Το σταθερό κόστος αντιπροσωπεύει το αρχικό κόστος κατασκευής και τα επιπλέον έξοδα που απαιτούνται μέχρι την παράδοση του έργου στους χρήστες. Το μεταβλητό κόστος αντιπροσωπεύει το επιπλέον κόστος, που απαιτείται για την λειτουργία και συντήρηση του έργου υποδομής.

Στην πραγματικότητα οι υποδομές σε ένα λιμάνι σπάνια μπορούν να εκπληρώνουν τις παραπάνω προϋποθέσεις. Ειδικότερα όσον αφορά την βασική υποδομή (κυματοθραύστες, κανάλια διέλευσης, αγκυροβόλια, θέσεις ελλιμενισμού, δεξαμενές, φάροι, σημάδια πλοήγησης).

Τα ανεπτυγμένα κράτη δίνουν ιδιαίτερη σημασία και ενισχύουν την ανάπτυξη των μεταφορών, επειδή ο σωστός σχεδιασμός τους αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη. Τα λιμάνια αποτελούν τμήμα των μεταφορών, εξυπηρετούν την είσοδο

αγαθών και εμπορευμάτων σε μία περιοχή και θεωρούνται ότι προσφέρουν στην οικονομική ανάπτυξη.

Ωστόσο, η παραπάνω άποψη δε φαίνεται να ισχύει πάντοτε (Goss) :

- Οι χρήστες των αγαθών και οι παραγωγοί που μεταποιούν τις πρώτες ύλες που φθάνουν σε ένα λιμάνι, ίσως να βρίσκονται χιλιόμετρα μακριά από αυτόν, σε διαφορετική γεωγραφική περιοχή ή και σε γειτονικό κράτος, που βρίσκεται κοντά στο λιμάνι.
- Το ανθρώπινο δυναμικό που προσφέρει εργασία σε ένα λιμάνι είναι πιθανό να καταναλώνει ή και να επενδύει το μεγαλύτερο μέρος από το εισόδημα που λαμβάνει για τις υπηρεσίες του στο λιμάνι, σε διαφορετική περιοχή.
- Τα κεφάλαια που απαιτούνται για να ενισχυθεί ένα λιμάνι, όταν προέρχονται από την αύξηση των εισφορών ή και των φόρων των πολιτών της τοπικής περιοχής, ακριβαίνουν το κόστος ζωής τους, χωρίς να είναι βέβαιο ότι θα υπάρξουν οφέλη για αυτούς. Αν η χρηματοδότηση του λιμάνι προέρχεται από τη φορολόγηση επιχειρήσεων εμποδίζει την δημιουργία επενδύσεων σε άλλους τομείς λόγω της αύξησης των συντελεστών φορολόγησης.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, δεν μπορεί να υποστηριχθεί η άποψη ότι το κράτος πρέπει να παρεμβαίνει και να κατασκευάζει όλα τα έργα υποδομής σε ένα λιμάνι, εξαιτίας της αδυναμίας του ιδιωτικού τομέα να τα παρέχει εξ' ολοκλήρου και της οικονομικής συνέπειας που έχει ένα λιμάνι για την ευρύτερη περιοχή. Η πληρωμή του κόστους από το κράτος για έργα στους μεγάλους λιμένες και η ένταξή τους στα προγράμματα δημόσιων επενδύσεων, δε δικαιολογείται από τα παραπάνω. Εξαιρέση μπορούν να αποτελέσουν τα έργα που γίνονται σε μικρούς λιμένες που εξυπηρετούν απομονωμένες περιοχές, όπως μικρά νησιά¹⁴. Η χρηματοδότηση στην περίπτωση αυτή μπορεί να είναι αναγκαία λόγω της σημασίας που έχει ένα λιμάνι για την τοπική οικονομία και ο στόχος της κρατικής επιχορήγησης να εντάσσεται στα ευρύτερα μακροοικονομικά σχέδια της κυβέρνησης.

Ωστόσο στα περισσότερα κράτη του κόσμου τα βασικά έργα υποδομής του λιμάνι συνεχίζουν να παρέχονται από το κράτος. Ιδιαίτερα στη σύγχρονη εποχή όπου οι εργασίες εκβάθυνσης για τον ελλιμενισμό των πλοίων μεγάλου βυθίσματος και οι νέες τεχνολογικές καινοτομίες που εφαρμόζονται στο χειρισμό των φορτίων και στα πληροφοριακά συστήματα

¹⁴ Trujillo. L., Nombella G., 1999 " Privatization and regulation of the seaport industry " Policy research working paper 2181, page 12.

απαιτούν μεγάλα κεφάλαια από την κρατική λιμενική αρχή το ερώτημα για το ποιος πρέπει να επωμίζεται το κόστος αυτών των έργων ζητάει μία άμεση απάντηση¹⁵.

Τελικά, η χρηματοδότησή τους πρέπει να επιδιώκεται να γίνεται από τα λιμενικά τέλη και άλλα έσοδα που προέρχονται από αυτούς που πραγματικά χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις. Αυτό έχει εφαρμοστεί στα λιμάνια της Αμερικής, όπου έχει επιβληθεί φόρος για την συντήρηση του λιμένα¹⁶. Συγκεκριμένα, τα λιμενικά τέλη περιλαμβάνουν το κόστος για υπηρεσίες και ένα επιπλέον ποσό για τη χρήση των υποδομών. Το αρχικό κόστος κατασκευής για επενδύσεις στις υποδομές των λιμένων καλύπτεται από την πώληση ομολόγων¹⁷. Η εμπειρία, από τους λιμένες στη Μεγάλη Βρετανία και στις Ηνωμένες Πολιτείες καταδεικνύει ότι, το κόστος για τα βασικά έργα υποδομής και τις εργασίες εκβάθυνσης ενός λιμανιού, μπορεί να χρεωθεί στους χρήστες, μέσω των λιμενικών τελών.¹⁸

¹⁵ Baird A.J. 2004 "Public goods and the public financing of major European seaports." *Maritime policy & management* volume 31, number 4, pages 383-384.

¹⁶ Baird A.J. 2004 "Public goods and the public financing of major European seaports." *Maritime policy & management* volume 31, number 4, page 377

¹⁷ Baird A.J. 1995 "Privatization of trusts ports in the United Kingdom: Review and analysis of the first sales" *Transport Policy*, Volume 2, Number 2, page 141

¹⁸ Baird A.J. 2004 "Public goods and the public financing of major European seaports." *Maritime policy & management* volume 31, number 4, page 377

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Οριοθέτηση της έννοιας " λιμένας "

3.1 Γενική περιγραφή του λιμένα

Ένας λιμένας μπορεί να αποτελείται από μία μικρή αποβάθρα, στην οποία μπορεί να εξυπηρετηθεί ένα πλοίο ή ένας μικρός αριθμός σκαφών έως και ένα κέντρο μεγάλης κλίμακας με πολλά τερματικά και πλήθος υπηρεσιών. Σύμφωνα με τον ορισμό της οδηγίας του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου για την πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών COM (2004) 654 τελικό " θαλάσσιος λιμένας ή λιμένας, είναι μια περιοχή από ξηρά και θάλασσα, η οποία αποτελείται από έργα και εξοπλισμό που καθιστούν δυνατή, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους, την αποθήκευση εμπορευμάτων, την παραλαβή και παράδοση των εμπορευμάτων αυτών, και την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών".

Σύμφωνα με τον ορισμό της UNCTAD, το σύγχρονο λιμάνι αποτελεί " το συνδυαστικό κρίκο μεταξύ των διάφορων τρόπων μεταφοράς, και συνεπώς είναι κέντρο συνδυασμένων μεταφορών. Επιπλέον, τα λιμάνια είναι αγορές που προσφέρουν πλήθος υπηρεσιών και βιομηχανικές περιοχές όπου τα αγαθά προωθούνται όχι μόνο για μεταφόρτωση αλλά για μεταποίηση και διανομή. Τα λιμάνια είναι πολυδιάστατα συστήματα, τα οποία ενοποιούνται στην αλυσίδα των logistics για να εκπληρώσουν το ρόλο τους αποτελεσματικά. Ένα αποτελεσματικό λιμάνι χρειάζεται εκτός τη βασική του υποδομή, τις υπερκατασκευές και τα μηχανήματα, επαρκή σύνδεση με τα άλλα μεταφορικά μέσα, αποτελεσματική διοίκηση και εξειδικευμένο προσωπικό. " Τα λιμάνια παρουσιάζουν μεγάλη διαφοροποίηση και ανομοιογένεια όσον αφορά τις υπηρεσίες, τις οποίες παρέχουν και τα περιουσιακά στοιχεία που διαθέτουν. Το λιμάνι αποτελεί το σημείο που λαμβάνουν τόπο οι υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης των εμπορευμάτων, το σημείο όπου επιβιβάζονται και αποβιβάζονται οι επιβάτες. Οι λιμένες έχουν εξελιχθεί από απλά σημεία διακίνησης φορτίων και επιβατών, σε εμπορικά και βιομηχανικά κέντρα. Στα κέντρα αυτά, παρέχονται βιομηχανικές ή εμπορικές υπηρεσίες στους χρήστες τους, οι οποίες δε συνδέονται μόνο με την παραδοσιακή δραστηριότητα φόρτωσης/εκφόρτωσης. Στους λιμένες παρέχονται εμπορικές υπηρεσίες, όπως πακετάρισμα του φορτίου, τοποθέτηση χαρακτηριστικών αναγνώρισης, αλλά και βιομηχανικές υπηρεσίες, όπως μεταποίηση των πρώτων υλών και των ημικατεργασμένων προϊόντων.

Επιπρόσθετα, τη δεκαετία του 1980, τα εμπορευματοκιβώτια αρχίζουν εντατικά να χρησιμοποιούνται ως βασική μονάδα μεταφοράς αγαθών από το σημείο παραγωγής στο σημείο κατανάλωσης. Τα εμπορευματοκιβώτια μειώνουν το κόστος χειρισμού στα λιμάνια

αλλά παράλληλα παρέχουν ασφάλεια για τα αγαθά που μεταφέρονται και αυξάνουν την ταχύτητα στις μεταφορές¹⁹. Ο χειρισμός των φορτίων είναι περισσότερο αυτοματοποιημένος και ο σχεδιασμός της μεταφοράς είναι ενιαίος από το σημείο προέλευσης έως και το σημείο προορισμού του μεταφερόμενου αγαθού. Η εξυπηρέτηση των πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια στα λιμάνια απαιτεί τη χρήση εξειδικευμένων μηχανημάτων και εξοπλισμού, πληροφοριακών συστημάτων (EDI), τα οποία είναι εγκατεστημένα σε ειδικό τερματικό σταθμό (terminal) μέσα στο λιμένα ή έξω από αυτόν²⁰. Η έννοια τερματικό χρησιμοποιείται για να ορίσει το αγκυροβόλιο όπου εξειδικευμένες υπηρεσίες παρέχονται για κάθε τύπο φορτίου²¹. Η βελτίωση της αποδοτικότητας ενός τερματικού απαιτεί την ενοποίηση και το σωστό συντονισμό όλων των διαδικασιών που απαιτούνται για το χειρισμό του φορτίου στο τερματικό. Η σημαντική αυτή αλλαγή μετατρέπει τα λιμάνια σε ολοκληρωμένα κέντρα μεταφορών και πλατφόρμες Logistics για το διεθνές εμπόριο²².

Σύμφωνα, με το Συμβούλιο Logistics των ΗΠΑ ως Logistics ορίζεται *"η ολοκλήρωση δύο ή περισσότερων δραστηριοτήτων με σκοπό το σχεδιασμό, την εφαρμογή και τον έλεγχο της αποδοτικής ροής, επιστροφής και αποθήκευσης των πρώτων υλών, προϊόντων υπό κατασκευή, τελικών προϊόντων και τη ροή σχετικών πληροφοριών από το σημείο προέλευσης στο σημείο κατανάλωσης με σκοπό την πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του πελάτη"*. Σύμφωνα, με τον παραπάνω ορισμό των logistics, στη μεταφορική αλυσίδα περιλαμβάνονται όλες οι δραστηριότητες που μεσολαβούν από τη μεταποίηση της πρώτης ύλης μέχρι την τελική παράδοση του προϊόντος στον καταναλωτή.

Στη σύγχρονη εποχή τα λιμάνια αποτελούν κέντρο διανομής και προσφέρουν υπηρεσίες αποθήκευσης, πληροφορικής, παροχής φορτωτικών και άλλων εγγράφων, στατιστικών στοιχείων για την κίνηση των πλοίων. Ο λιμένας ως κέντρο διανομής εξυπηρετεί τη σύγχρονη αντίληψη για τις μεταφορές. Αυτή η αντίληψη στηρίζεται στο να γίνεται η μεταφορά των αγαθών με το ελάχιστο δυνατό κόστος και χρόνο από το σημείο προέλευσης στο σημείο προορισμού²³.

Συμπερασματικά, το εύρος των δραστηριοτήτων του λιμένα, έχει διευρυνθεί και τα πάγια κεφάλαια που απαιτούνται για τη λειτουργία του έχουν αυξηθεί σημαντικά. Η τεχνολογία έχει σπουδαίο ρόλο στις εργασίες του λιμένα και ο αριθμός των εργαζομένων που

¹⁹ Francisco Montero Llacer , 2005 " Port Privatization in panama " Marine Policy article in press available on line at www.scincedirect.com page 8.

²⁰ . Martin J., Thomas b. 2001 "The container terminal community " Maritime policy & management volume 28, number 3, pages 283-284.

²¹ Trujillo. L., Nombella G., 1999 " Privatization and regulation of the seaport industry " Policy research working paper 2181, page 9.

²² Γιαννόπουλος Γ.,1998, "Θαλάσσιες Μεταφορές", Εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη σελιδές 63-77.

²³ Francisco Montero Llacer , 2005 " Port Privatization in panama " Marine Policy article in press available on line at www.scincedirect.com page 8.

απαιτούνταν για την εκτέλεση εργασιών, όπως ο χειρισμός των φορτίων στις αποβάθρες, έχει περιοριστεί, ταυτόχρονα απαιτούνται εξειδικευμένες γνώσεις από το προσωπικό για το χειρισμό των διάφορων μηχανημάτων. Τα φορτία που εξυπηρετούνται σε ένα λιμάνι είναι κυρίως εμπορευματοκιβώτια και χύδην φορτία, τα οποία απαιτούν αντίστοιχο μηχανολογικό εξοπλισμό στις αποβάθρες για το χειρισμό τους²⁴. Στη σύγχρονη εποχή το λιμάνι δεν είναι, ούτε ο αρχικός, ούτε ο τελικός προορισμός του φορτίου, αποτελεί έναν κρίκο στην αλυσίδα της μεταφοράς, ένα ενδιάμεσο σημείο πριν το εμπόρευμα φτάσει στο τελικό σημείο παράδοσης, το οποίο μπορεί να απέχει χιλιόμετρα μακριά από το λιμάνι²⁵.

²⁴ . Beresford A. , Gardner B. , Pettit S. , Naniopoulos A. , Wooldridge C. , 2004 '' The unctad and workport models of port development : evolution or revolution? '' Maritime policy & management volume 31, number 2, pages 93-107

²⁵ Γιαννόπουλος Γ.,1998, ''Θαλάσσιες Μεταφορές'', Εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη σελιδές 63-77.

3.2 Περιουσιακή διάρθρωση-υπηρεσίες του λιμένα

Ένας λιμένας όσον αφορά την περιουσιακή του διάρθρωση έχει τις εξής γενικές κατηγορίες εμπράγματων στοιχείων²⁶:

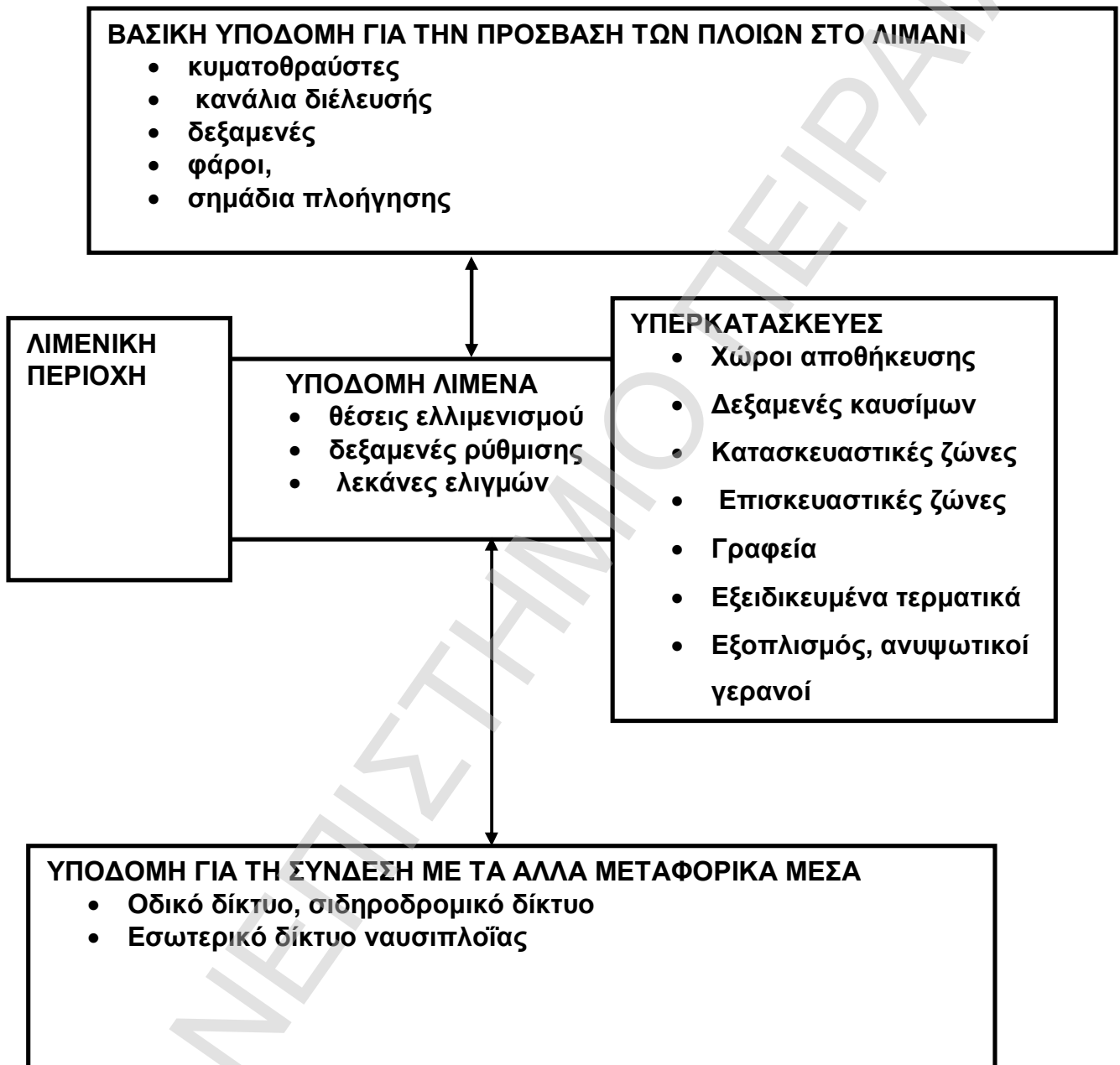
- Γη (λιμενικά εδάφη) ²⁷. Στον όρο αυτό περιλαμβάνεται η παραθαλάσσια ακτή που είναι χτισμένο ένα λιμάνι και εν γένει η περιοχή που καταλαμβάνει το λιμάνι και λαμβάνουν χώρα οι υπηρεσίες που παρέχονται στα πλοία που φθάνουν σε αυτό.
- Υποδομή οπού περιλαμβάνεται η βασική υποδομή που υπάρχει στην περιοχή του λιμένα, όπως κυματοθραύστες, κανάλια(πορθμοί), αγκυροβόλια, θέσεις ελλιμενισμού, δεξαμενές ρύθμισης της στάθμης του νερού για τα λιμάνια που παρατηρείται παλίρροια, φάροι, σημάδια πλοήγησης, λεκάνες ελιγμών. Η βασική υποδομή χαρακτηρίζει τις κατασκευές που απαιτούνται για να είναι δυνατή η πρόσβαση των πλοίων στο λιμάνι. Επιπλέον, στην υποδομή του λιμένα περιλαμβάνονται και κατασκευές όπου συνδέουν το λιμένα με την ενδοχώρα με το οδικό, σιδηροδρομικό και εσωτερικό δίκτυο ναυσιπλοΐας. Στην υποδομή του λιμένα περιλαμβάνονται επίσης τα όργανα πλοήγησης, τα πληροφοριακά συστήματα (EDI) και τα συστήματα ασφάλειας.
- Υπερκατασκευές, όπου περιλαμβάνονται τα σιλό, οι χώροι αποθήκευσης φορτίων για διαμετακόμιση, οι δεξαμενές καυσίμων, οι κατασκευαστικές και επισκευαστικές ζώνες και τα γραφεία των χρηστών του λιμένα. Επιπλέον, περιλαμβάνεται ο κινητός και ακίνητος εξοπλισμός για τα εξειδικευμένα τερματικά που χειρίζονται εμπορευματοκιβώτια, οι ανυψωτικοί γερανοί, τα διάφορα μηχανήματα χειρισμού των φορτίων.

²⁶ UNCTAD 1995 “Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports page 27

²⁷ Juhel H.M 2001 “Globalization , Privatization and Restructuring of ports” International journal of maritime economics, volume 3, pages 139-174

Σχήμα 1

Σχηματική παρουσίαση του λιμένα.



Πηγή (Trujillo. L., Nombella G.)

Ως προς την υποδομή ενός λιμένα πρέπει να τονιστεί ότι ο σχεδιασμός της μπορεί να διαφέρει σημαντικά ανάμεσα στους λιμένες, επηρεάζεται άμεσα από τα ιδιαίτερα φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής του λιμένα.²⁸

²⁸ Trujillo. L., Nombella G., 1999 “ Privatization and regulation of the seaport industry ” Policy research working paper 2181, page 6

Σύμφωνα με τον ορισμό της οδηγίας του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου για την πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών COM (2004) 654 «λιμενικές υπηρεσίες», ορίζονται οι τεχνικές-ναυτικές υπηρεσίες πλοήγησης (κατά την έννοια ρυμούλκησης και ελλιμενισμού, όλες οι επιχειρήσεις διακίνησης φορτίου (περιλαμβάνονται η φορτοεκφόρτωση, η στοιβάσια, η μεταφόρτωση και οι λοιπές μεταφορές εντός του τερματικού σταθμού) και οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών (περιλαμβάνονται η επιβίβαση και η αποβίβαση). Παρέχονται είτε εντός της περιοχής του λιμένα είτε στην πλωτή οδό πρόσβασης προς και από τον λιμένα ή στο σύστημα λιμένων.

Οι υπηρεσίες που παρέχει ένας λιμένας στους χρήστες ξεκινούν από τη στιγμή όπου το πλοίο προσεγγίζει το λιμένα. Το λιμάνι παρέχει υπηρεσίες προς το πλοίο, το φορτίο και τα πληρώματα που επανδρώνουν το πλοίο και διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες :

- Υπηρεσίες προς τα πλοία, περιλαμβάνονται υπηρεσίες ελλιμενισμού, ρυμούλκησης, πλοήγησης, ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων, τροφοδοσίας πλοίων, παραλαβής και αποκομιδής απορριμμάτων, ασφάλειας πλοίων. Οι υπηρεσίες αυτές μπορεί να παρέχονται είτε από τη λιμενική αρχή, είτε από ιδιωτικές εταιρείες όπου έχουν λάβει σχετική άδεια για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών έναντι κάποιου αντίτιμου.
- Υπηρεσίες προς τα φορτία, οι οποίες περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες χειρισμού του φορτίου. Σε αυτές περιλαμβάνονται υπηρεσίες παραλαβής/παράδοσης φόρτωσης/εκφόρτωσης και αποθήκευσης των φορτίων. Στα βιομηχανικά κέντρα παρέχονται μεταποιητικές υπηρεσίες στα φορτία. Στα μεγάλα εμπορικά λιμάνια οι υπηρεσίες χειρισμού του φορτίου γίνονται από εξειδικευμένες ιδιωτικές εταιρείες (terminal operator).

3.3 Λιμενική αρχή ή διοίκηση

Κάθε λιμάνι διαθέτει μια ομάδα διοίκησης, έναν ιδιωτικό ή δημόσιο ή μικτό φορέα, που έχει την άμεση ευθύνη για την εκτέλεση δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα εντός της περιοχής του λιμένα. Σύμφωνα με την οδηγία του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου για την πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών COM (2004) 654 τελικό «λιμενική αρχή» ή «φορέας διαχείρισης του λιμένα», ορίζεται ο φορέας ο οποίος, σε συνδυασμό ή μη με άλλες δραστηριότητες, έχει ως αποστολή, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία ή τους εθνικούς κανονισμούς, τη διοίκηση και τη διαχείριση των λιμενικών υποδομών, καθώς και το συντονισμό και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων των διαφόρων φορέων παροχής υπηρεσιών στο

σχετικό λιμένα ή σύστημα λιμένων. Ενδέχεται να συνίσταται από διαφορετικούς χωριστούς φορείς ή να είναι υπεύθυνος για περισσότερους του ενός λιμένες.

Η σύνθεση της λιμενικής αρχής μπορεί να γίνεται, είτε από ιδιωτικούς φορείς, είτε από φορείς του δημοσίου, είτε να αποτελεί ένα μίγμα από ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς. Οι βασικότεροι τύποι λιμενικής διαχείρισης είναι²⁹ :

- Κυβερνητική ή εθνική λιμενική διοικητική αρχή
- Αυτόνομη λιμενική αρχή
- Τοπική ή δημοτική αρχή
- Μικτός
- Ιδιωτικός Λιμενικός Οργανισμός

Η λιμενική αρχή μπορεί, είτε να έχει κεντρικό ρόλο και να αποφασίζει για το σύνολο των δραστηριοτήτων του λιμένα, είτε να έχει πιο περιορισμένο ρόλο και λιγότερες αρμοδιότητες. Οι κυριότερες αρμοδιότητες που μπορεί να έχει η λιμενική αρχή σε ένα μεγάλο λιμάνι είναι:

- Η διοίκηση του λιμένα.
- Ο γενικότερος σχεδιασμός και η σύνδεση με τα άλλα μεταφορικά μέσα.
- Ο σχεδιασμός και η παροχή των βασικών έργων υποδομής που σχετίζονται με την πρόσβαση στο λιμένα.
- Η παροχή νομοθετικού πλαισίου για τις δραστηριότητες και εργασίες του λιμένα.

Οι λιμένες μπορεί να λειτουργούν με διάφορα μοντέλα οργάνωσης, ανάλογα με τις δραστηριότητές τους και τους σκοπούς που εξυπηρετούν. Σε γενικές γραμμές εμφανίζονται τα παρακάτω μοντέλα οργάνωσής³⁰ :

- Ιδιοκτήτης γης (landlord). Η λιμενική αρχή παρέχει τη βασική υποδομή και η κυβέρνηση ενισχύει το λιμένα, είτε με το να παρέχει επιχορηγήσεις, είτε με το να εγγυάται την αποπληρωμή ωφελειών του λιμένα. Ο ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για τις επενδύσεις που αφορούν υπερκατασκευές και παρέχει υπηρεσίες του λιμένα (αποθήκευση, μεταποίηση) και μεταφόρτωση (transshipment). Αυτή η μορφή

²⁹ Χλωμούδης Κ., 2001, "Οργάνωση και διοίκηση λιμένων", Εκδόσεις Τζεί & Τζεί, Πειραιάς σελίδες 54-58

³⁰ . Notteboom T., Winkelmanns W. , 2001 " Structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge? " Maritime policy & management, volume 28, number 1, page 84.

οργάνωσης εμφανίζεται στα λιμάνια της ηπειρωτικής Ευρώπης (Ρότερνταμ) και γενικά, παρατηρείται σε μεγάλα λιμάνια.

- Λιμάνια που παρέχουν τα μέσα (tool port). Η λιμενική αρχή είναι ιδιοκτήτης της υποδομής, των υπερκατασκευών, των μηχανημάτων και οι ιδιωτικές εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες μέσω συμβολαίων ενοικίασης ή παραχώρησης δικαιωμάτων εκμετάλλευσης έναντι ορισμένου μισθώματος³¹.
- Λιμάνια που παρέχουν όλες τις υπηρεσίες (service/comprehensive port). Η λιμενική αρχή έχει εκτεταμένες αρμοδιότητες στο λιμένα. Αναλαμβάνει την εκμετάλλευση και συντήρηση του λιμένα στο σύνολό του. Παρέχει το σύνολο των υπηρεσιών του λιμένα. Η διοίκηση ενεργεί ως ο βασικός παροχέας υπηρεσιών του λιμένα. Αυτή η μορφή οργάνωσης εμφανίζεται στα ιδιωτικά λιμάνια της Βρετανίας. Επιπλέον στο παρελθόν το λιμάνι της Σιγκαπούρης αποτελούσε ένα τυπικό παράδειγμα τέτοιου λιμανιού.

Τα περισσότερα μεγάλα λιμάνια στον κόσμο έχουν μικτή ιδιοκτησία, η βασική υποδομή παρέχεται από τη κρατική λιμενική αρχή ή από την κεντρική κυβέρνηση και ο ιδιωτικός τομέας έχει αναλάβει τις εργασίες στα τερματικά.

3.4 Αιτίες συμμετοχής του κράτους στην διοίκηση των λιμένων

Σε διεθνή επίπεδο είναι δυνατό να εντοπίσουμε διάφορους τρόπους οργάνωσης των λιμένων, ανάλογα με τους ρόλους και τις λειτουργίες που θέλουν να επιτύχουν. Ένας λιμένας μπορεί να είναι αμιγώς κρατικός οργανισμός ή ιδιωτικός, ή να είναι μικτής μορφής. Στο παρελθόν τα λιμάνια διοικούνταν από τοπικές ή κεντρικές κυβερνήσεις ή από κυβερνητικούς οργανισμούς. Τα τελευταία χρόνια η λιμενική πολιτική των περισσότερων κρατών έχει μεταβληθεί. Από την μακροοικονομική προσέγγιση όπου ένα γενικό σχέδιο που περιλάμβανε το σύνολο των λιμανιών της χώρας και κάθε λιμένας εξυπηρετούσε τους γενικότερους στόχους της οικονομίας κατευθυνθήκαν στη μικροοικονομική προσέγγιση. Στη μικροοικονομική προσέγγιση: Ο λιμένας έχει αρκετή ελευθερία, να θέσει τους λειτουργικούς και αναπτυξιακούς στόχους. Ο λιμένας είναι ένας αυτόνομος οικονομικός οργανισμός και αποφασίζει για τον τρόπο εκμετάλλευσης του λιμανιού σύμφωνα με το δικό του συμφέρον. Επιπλέον, οι λιμένες από αμιγείς κρατικούς οργανισμούς έχουν δεχθεί την ιδιωτική πρωτοβουλία στις δραστηριότητές τους. Ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να διαχειρίζεται ολόκληρο το λιμένα, μια συγκεκριμένη υπηρεσία, μια ομάδα λιμενικών υπηρεσιών ή ένα

³¹ Trujillo. L., Nombella G., 1999 “ Privatization and regulation of the seaport industry ” Policy research working paper 2181, page 11.

τερματικό. Οι αλλαγές αυτές έχουν κάνει ξεκάθαρη την ανάγκη να διερευνηθεί ο βαθμός στον οποίο ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να αντικαταστήσει τον κρατικό σε ορισμένα σημαντικά ζητήματα που αφορούν^{32 33} :

- Το νομοθετικό πλαίσιο που θεσπίζεται από το κράτος και αφορά το πεδίο δραστηριοτήτων σε ένα λιμένα. Νόμοι απαιτούνται για την ασφάλεια στις μεταφορές, για την προστασία του περιβάλλοντος, την ορθή τήρηση των συμβολαίων παραχώρησης και τις εργασιακές σχέσεις στο λιμάνι. Η ανάγκη για ένα ξεκάθαρο νομικό πλαίσιο βάσει του οποίου θα καθορίζεται ο τρόπος συνεργασίας/σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για τη χρηματοδότηση κατασκευών που αφορούν τερματικά ή μηχανήματα διαχείρισης φορτίου στα λιμάνια. Επιπλέον, η διατήρηση του ανταγωνισμού και η αποφυγή μονοπωλίων ανάμεσα σε εταιρείες, που έχουν αναλάβει τη λειτουργία ολόκληρων τερματικών σταθμών ή την παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών προς τα φορτία, επιβάλλουν τη θέσπιση ενός νομοθετικού πλαισίου³⁴. Κατά κανόνα, οι νόμοι θεσπίζονται από το κράτος και εφαρμόζονται από τους πολίτες, αλλά ο ιδιωτικός τομέας είναι δύσκολό να αναλάβει τη λειτουργία αυτή. Σε πολλές χώρες ίσως υπάρχουν εμπόδια από το σύνταγμα για τη θέσπιση νομοθετικού πλαισίου από τον ιδιωτικό τομέα αλλά, εκτός τούτου, υπάρχει ο κίνδυνος οι νόμοι να ευνοούν συγκεκριμένα συμφέροντα και επιδιώξεις ορισμένων ιδιωτών.
- Η ανάγκη για ένα συνολικό σχεδιασμό των μεταφορών και η ενοποίηση του δικτύου μεταφορών, ώστε να προωθηθεί με άριστο τρόπο η λειτουργική και φυσική συνένωση της χερσαίας και θαλάσσιας μεταφορικής αλυσίδας. Ο λιμένας, όπως ήδη αναφέραμε, με την ανάπτυξη των logistics, αποτελεί έναν κρίκο στην αλυσίδα των μεταφορών. Οι μεταφορείς των εμπορευμάτων, κατά τον σχεδιασμό της μεταφοράς, δε λαμβάνουν υπόψη μόνο το κόστος της διέλευσης από το λιμένα, αλλά το συνολικό κόστος που απαιτείται για να φθάσει το αγαθό στον τελικό προορισμό του. Το παραπάνω αποτελεί ζήτημα καίριας σημασίας για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα σε μακροχρόνια βάση. Η ιδιωτική πρωτοβουλία μπορεί να επικεντρωθεί σε θέματα που αφορούν μεμονωμένα το λιμένα, όπως την αύξηση της εμπορευματικής κίνησης, τη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας και να ενδιαφερθεί λιγότερο ή να αδιαφορήσει για τη διασύνδεση του λιμένα με τα άλλα μέσα μεταφοράς .

³² Χλωμούδης Κ., 2001, "Οργάνωση και διοίκηση λιμένων", Εκδόσεις Τζέι & Τζέι, Πειραιάς σελίδες 204-209

³³ Juhel H.M 2001 "Globalization , Privatization and Restructuring of ports" International journal of maritime economics, volume 3, pages 139-174

³⁴ . Chlomoudis C., Karalis A., Pallis A., 2003 " Port reorganizations and the worlds of production theory " EJTIR volume 3, number 1, page 90

- Τα βασικά έργα υποδομής στο λιμένα, όπως είναι οι κυματοθραύστες, τα κανάλια, οι φάροι, τα σημάδια πλοήγησης αποτελούν έργα απαραίτητα για τη λειτουργία του λιμένα. Το ερώτημα που προκύπτει είναι εάν η ιδιωτική πρωτοβουλία μπορεί να διαθέσει όλα τα έργα που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία του λιμένα. Επίσης εάν ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να εγγυηθεί για τα κεφάλαια που απαιτούνται για την κατασκευή τους και την ομαλή διεκπεραίωσή τους. Αυτές οι επενδύσεις είναι πολλές φορές απαραίτητες για την προσέλκυση των ιδιωτών στα λιμάνια και της χρηματοδότησης, από αυτούς, έργων που αφορούν επιχειρησιακή υποδομή και υπερκατασκευές.
- Η κατανομή της χρήσης του χώρου του λιμένα και το ρυμοτομικό σχέδιο του λιμένα είναι παράγοντες που επηρεάζουν την εύρυθμη λειτουργία του και τις περιοχές που γειτνιάζουν με αυτόν. Τα περισσότερα μεγάλα λιμάνια βρίσκονται σε μεγάλα αστικά κέντρα, όπου η γη είναι ένας παραγωγικός συντελεστής, ακριβός ως προς την αγοραία αξία του και σπάνιος ως προς την ποσότητα που είναι διαθέσιμος. Η γη του λιμένα όσο και οι περιοχές που γειτνιάζουν με αυτόν, μπορούν να αξιοποιηθούν, σε εμπορικές ή μη δραστηριότητες. Η ανάγκη για σωστή επιλογή ανάμεσα σε διάφορους τρόπους εκμετάλλευσης έχει οδηγήσει πολλές κυβερνήσεις να εφαρμόσουν ολοκληρωμένη ή ενιαία πολιτική για τις παράκτιες ζώνες. Μέσω των προγραμμάτων για τη διαχείριση της λιμενικής γης προγραμματίζουν τις δραστηριότητες για το λιμένα στις παρούσες συνθήκες αλλά και στο μέλλον³⁵. Αυτό συνιστά και ένα επιπλέον ισχυρό επιχειρήμα για τη διατήρηση της λιμενικής γης στην κρατική ιδιοκτησία.
- Τα περιβαλλοντικά θέματα και η εφαρμογή πολιτικής που προστατεύει το περιβάλλον σχετικά με τις λιμενικές δραστηριότητες. Οι εργασίες που λαμβάνουν χώρα στο λιμενικό τομέα έχουν επιδράσεις στο περιβάλλον. Ο ιδιωτικός τομέας όταν ασκεί τις δραστηριότητές του εκτιμάει μόνο το ιδιωτικό όφελος που θα έχουν τα αποτελέσματα των εργασιών του από την πλευρά της κερδοφορίας. Οι εξωτερικές επιδράσεις δεν ενδιαφέρουν τους ιδιωτικούς φορείς εκτός εάν αυτές έχουν κάποια επίδραση στη μελλοντική του κερδοφορία. Τα απόβλητα των караβιών που ελλιμενίζονται, τα επικίνδυνα φορτία που φθάνουν στο λιμένα,³⁶ η καταστροφή που προκαλείται από τις εργασίες εκβάθυνσης στο ζωικό βασίλειο και στο υποθαλάσσιο περιβάλλον, η καταστροφή των οικοσυστημάτων που βρίσκονται κοντά σε λιμένες, η διατήρηση της

³⁵ Hershman M. , 1999 “Seaport Development and Coastal Management Programs: A National Overview” Coastal Management, volume 27 page 271

³⁶ Hershman M. , 1999 “Seaport Development and Coastal Management Programs: A National Overview” Coastal Management, volume 27 page 289

ποιότητας του νερού σε καλή κατάσταση είναι μερικά μόνο από τα θέματα που πρέπει να απασχολούν τη λιμενική αρχή. Επιπλέον η συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις για το περιβάλλον και η εκτέλεσή τους είναι έργο που πρέπει να προάγεται από τη δημόσια λιμενική αρχή.

Τα παραπάνω ζητήματά αποτελούν τους κυριότερους τομείς, όπου η κρατική λιμενική αρχή δραστηριοποιείται και ο ιδιωτικός τομέας δεν φαίνεται να μπορεί να εκτελέσει με επιτυχία. Η διεθνής εμπειρία από τις ιδιωτικοποιήσεις αποδεικνύει ότι οι ιδιωτικοί φορείς στα μεγάλα λιμάνια δεν ενδιαφέρονται και δεν πρέπει σε ορισμένες περιπτώσεις, να έχουν την πλήρη ευθύνη για τους λιμένες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ανάλυση του φαινόμενου των ιδιωτικοποιήσεων στα λιμάνια

4.1 Ιστορική αναδρομή.

Τις τελευταίες δεκαετίες ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα έχει επεκταθεί αξιοσημείωτα σε πολλούς σημαντικούς οικονομικούς τομείς. Η εξέλιξη αυτή δε θα μπορούσε να μην επηρεάσει

τη λιμενική βιομηχανία, ο ιδιωτικός τομέας έχει αναλάβει να παρέχει λιμενικές υπηρεσίες και περιουσιακά στοιχεία των λιμένων μεταβιβάστηκαν από τις κρατικές αρχές σε εταιρείες του ιδιωτικού τομέα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ο δημόσιος τομέας αποσύρθηκε εντελώς από τα λιμάνια. Σε άλλες περιπτώσεις, όπως στη Μεγάλη Βρετανία εφαρμόστηκε πλήρης ιδιωτικοποίηση στα λιμάνια και ολόκληροι λιμένες πέρασαν στα χέρια των ιδιωτών. Χρονικά, η τάση για ιδιωτικοποίηση κρατικών εταιρειών, εμφανίζεται στη δεκαετία του '80 σε όλες τις αναπτυγμένες και σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες. Ιδιαίτερα για τις χώρες που είναι μέλη της Ευρωπαϊκής ένωσης η απόφαση για απελευθέρωση των αγορών και περιορισμό του κράτους στην αγορά, έγινε με νόμους που ψηφίστηκαν από το ευρωπαϊκό κοινοβούλιο και είχαν υποχρεωτικό χαρακτήρα, στην εφαρμογή τους, από τα κράτη μέλη της ένωσης³⁷. Στις υπόλοιπες χώρες η ανάγκη για ιδιωτικοποίηση δημιουργήθηκε από την παγκοσμιοποίηση και την προσπάθεια να ανακάμψουν οι οικονομίες από την ύφεση που υπήρχε στη διεθνή σκηνή τη δεκαετία του '70. Από το μεσοπόλεμο έως και τη δεκαετία του 1970 οι περισσότερες κυβερνήσεις, μέσω των εθνικοποιήσεων εταιρειών και την παρέμβασή τους στην παραγωγή αγαθών, προσπαθούν να δημιουργήσουν ανάπτυξη και ευημερία. Την περίοδο εκείνη εμφανίστηκε το <<κράτος πρόνοιας>>³⁸. Η οικονομική πολιτική που εφαρμόστηκε την περίοδο αυτή ήταν έντονα επηρεασμένη από το έργο του Keynes. Στο έργο του " γενική θεωρία περί τόκου και χρήματος " το 1936 πρότεινε μεταξύ άλλων να παρεμβαίνει το κράτος στην περίπτωση όπου η οικονομία έχει ισορροπήσει σε ένα επίπεδο χαμηλότερο από εκείνο της πλήρους απασχόλησης. Με άλλα λόγια, πρότεινε την παρέμβαση του κράτους στην οικονομία όταν υπάρχει οικονομική ύφεση και την επαναφορά της στο δρόμο της ανάπτυξης μέσω των δημόσιων επενδύσεων. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1960, οι επιτυχίες της εφαρμογής της πολιτικής που προτάθηκε από τον Keynes, δημιούργησαν την εντύπωση ότι οι οικονομικές διακυμάνσεις, των βιομηχανικά ανεπτυγμένων χωρών, μπορούσαν να αποφευχθούν με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων. Το παραπάνω αποτέλεσε το θεωρητικό υπόβαθρο για την παρέμβαση του κράτους στην οικονομία αλλά η εμφάνιση του στασιμοπληθωρισμού και η οικονομική ύφεση που υπήρχε τη δεκαετία του 1970 δεν μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με τα μέτρα που πρότεινε η κεϋνσιανή θεωρία³⁹.

Νέοι τρόποι και μέθοδοι αναζητήθηκαν για την ανάκαμψη των οικονομιών και την αποδέσμευση του κράτους από δραστηριότητες που μέχρι τότε, χρηματοδοτούνταν αποκλειστικά από το δημόσιο τομέα. Τα τεράστια δημοσιονομικά ελλείμματα, ακόμη και των

³⁷ Pagoulatos G. , 2005 " The Politics of Privatization: Redrawing the Public-Private Boundary" West European Politics, Volume 28, Number 2, page 358.

³⁸ Χλωμούδης Κ., 2001, "Οργάνωση και διοίκηση λιμένων", Εκδόσεις Τζει & Τζει, Πειραιάς σελίδα 174.

³⁹ Κώττη Πετράκη Α. , 1996 " Σύγχρονη μακροοικονομία θεωρία και πολιτική ", Εκδόσεις "Το Οικονομικό", Αθήνα. σελίδες 27-34

ανεπτυγμένων οικονομιών μετέτρεψαν σε επιτακτική την ανάγκη να κληθεί ο ιδιωτικός τομέας να αναλάβει δραστηριότητα σε τομείς της οικονομίας που μέχρι τότε αποκλειστική πρόσβαση είχε το κράτος, ώστε να μειωθεί η δημοσιονομική πίεση στα οικονομικά των κρατών. Τη δεκαετία του 1980 σημειώθηκε ένα κύμα αλλαγών στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των κρατικών επιχειρήσεων σε αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες. Εκτεταμένες ιδιωτικοποιήσεις λαμβάνουν χώρα, το 1979 η Μεγάλη Βρετανία πρωτοστατεί σε ένα ευρύ πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων⁴⁰ και ιδιωτικοποιήσεων. Οι εξελίξεις, αυτές, δεν αφήνουν ανεπηρέαστη τη λιμενική βιομηχανία, όπου οι τεχνολογικές καινοτομίες απαιτούν όλο και μεγαλύτερα κεφάλαια από τον κρατικό προϋπολογισμό. Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980 οι περισσότεροι λιμένες αποτελούσαν κρατική ιδιοκτησία. Οι υπερκατασκευές και ο χειρισμός των φορτίων σε πολύ λίγες χώρες ήταν υπόθεση του ιδιωτικού τομέα (Η.Π.Α. Χονγκ Κόνγκ) καθώς δεν επιτρεπόταν η ιδιωτική επένδυση στα τερματικά⁴¹. Η ανάληψη εργασιών από τον ιδιωτικό τομέα αποτελούσε την εξαίρεση και όχι τον κανόνα στους λιμένες όπου κυριαρχούσε το κράτος⁴².

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 παρατηρήθηκαν ιδιωτικοποιήσεις στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου. Από τα πρώτα λιμάνια στα οποία εφαρμόστηκε μία μεγάλη σε έκταση ιδιωτικοποίηση ήταν στη Βρετανία. Το πρώτο βήμα για ιδιωτικοποίηση έγινε το 1981 με τη θέσπιση του νόμου για μεταφορές (transport law) και την ίδρυση ενός αυτόνομου οργανισμού για τη διαχείριση των 20 μεγαλύτερων κρατικών λιμανιών. Στη συνέχεια τα λιμάνια προσανατολίστηκαν στην αγορά και τελικά πωλήθηκαν σε ιδιώτες⁴³. Η μέθοδος ιδιωτικοποίησης που εφαρμόστηκε ήταν ασυνήθιστη για το λιμενικό τομέα, η πώληση περιλάμβανε το σύνολο του λιμένα (γη, υποδομές, υπηρεσίες). Για κάθε λιμένα ξεχωριστά προσδιορίστηκε η συνολική αγοραία αξία του και οι ιδιώτες κατέβαλλαν το τίμημα. Ωστόσο, σοβαροί ενδοιασμοί προέκυψαν για τις τιμές πώλησης των λιμένων⁴⁴, θεωρήθηκε ότι οι τιμές πώλησης ήταν 75% χαμηλότερες από την πραγματική αγοραία αξία τους⁴⁵.

Πολιτική μερικής ιδιωτικοποίησης εφαρμόστηκε και σε άλλα λιμάνια της υφελίου, στην Αμερική στο λιμάνι του Los Angeles 36 τερματικά αγοράστηκαν από εταιρείες

⁴⁰ Notteboom T., Winkelmanns W. 2001 "Reassessing Public sector Involvement in European Seaports" International journal of maritime economics, volume 3 page 243.

⁴¹ Midoro R., Musso E., Parola F., 2005 "Maritime liner shipping and the stevedoring industry market structure and competition strategies". Maritime policy & management volume 32, number 2, page 93.

⁴² Beresford A., Gardner B., Pettit S., Naniopoulos A., Wooldridge C., 2004 "The unctad and workport models of port development: evolution or revolution?" Maritime policy & management volume 31, number 2, page 99.

⁴³ Notteboom T., Winkelmanns W. 2001 "Reassessing Public sector Involvement in European Seaports" International journal of maritime economics, volume 3 page 244.

⁴⁴ Baird A.J. 1995 "privatization of trusts ports in the United Kingdom: Review and analysis of the first sales" Transport Policy, Volume 2, Number 2, pages 135-143

⁴⁵ Baird A.J. 2000 "Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience." Journal of maritime economics volume 2, number 3, page 184.

φορτοεκφόρτωσης και ναυτιλιακές γραμμές. Στην Ολλανδία, εφαρμόστηκε μερική ιδιωτικοποίηση, η λιμενική αρχή του Ρότερνταμ ενεργεί ως ιδιοκτήτης λιμενικής γης, όπου είναι εγκαταστημένα τερματικά, τα οποία ανήκουν σε ιδιώτες. Οι ιδιώτες επενδύουν σε υπερκατασκευές και ο δημόσιος τομέας αναλαμβάνει εργασίες εκβάθυνσης και την κατασκευή των αποβάθρων, επίσης ο δημόσιος τομέας αναλαμβάνει την κατασκευή οδικού δικτύου για την καλύτερη διασύνδεση της ενδοχώρας με το λιμένα. Στην Ιταλία η ιδιωτικοποίηση αρχίζει με την ανάθεση εργασιών φορτοεκφόρτωσης σε ιδιώτες, εξ' ολοκλήρου. Στην Πορτογαλία δημόσια τερματικά μεταφέρονται στους ιδιώτες, με τις λιμενικές αρχές να διατηρούν τον εποπτικό και νομοθετικό ρόλο τους. Στη νοτιοανατολική Ασία στο Χόνγκ Κόνγκ η κυβέρνηση παραχωρεί θαλάσσιες περιοχές για την κατασκευή τερματικών από ιδιώτες, διατηρώντας όμως το τμήμα λιμένων της κυβέρνησης την εποπτεία για τη συνολική ναυτιλιακή κίνηση και το ρόλο του νομοθέτη. Στην Αυστραλία παραχωρήθηκε στους ιδιώτες το δικαίωμα να λειτουργούν, να διοικούν και να αναπτύσσουν τερματικά και αποβάθρες, όμως οι λιμενικές αρχές διατήρησαν το μακροχρόνιο σχεδιασμό⁴⁶. Συμπερασματικά, παρατηρούμε ότι τα περισσότερα μεγάλα λιμάνια ακολούθησαν την πρακτική της μερικής ιδιωτικοποίησης, διατηρώντας υπό την κατοχή τους την λιμενική γη και τον ρόλο του νομοθέτη και παραχωρώντας τα τερματικά που διαχειρίζονται τα φορτία στα χέρια των ιδιωτών. Εξαιρέση στον παραπάνω κανόνα αποτέλεσε η Μεγάλη Βρετανία, όπου ακολούθηθηκε η πρακτική της πλήρους ιδιωτικοποίησης. Στη δεκαετία του 1990 ξεκίνησαν οι πρώτες ιδιωτικοποιήσεις στα λιμάνια από τις ανεπτυγμένες χώρες και γρήγορα επεκτάθηκαν και στις υπόλοιπες. Η επέκταση των ιδιωτικοποιήσεων έχει προβληματίσει σχετικά με τα κίνητρα που έκαναν τόσο έντονο το φαινόμενο, το βαθμό που μπορεί να εφαρμοστεί στα λιμάνια εξαιτίας των ιδιομορφιών που υπάρχουν σε αυτά και τελικά τα αποτελέσματα που θα προκύψουν από αυτήν τη διαδικασία.

4.2 Κίνητρα για ιδιωτικοποίηση λιμένων

Η ιδιωτικοποίηση λιμένων ως διαδικασία ξεκίνησε από την επιθυμία των κυβερνήσεων να μειώσουν τις δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού που αφορούν τη λιμενική βιομηχανία και η οποία απαιτεί πολύ υψηλά κεφάλαια για να χρηματοδοτηθεί. Η βελτίωση της τεχνολογίας έθεσε το πλαίσιο για αλλαγές στο λιμενικό τομέα, αφού με τη χρήση καλύτερων

⁴⁶ Baird A.J. 1995 " privatization of trusts ports in the United Kingdom: Review and analysis of the first sales " Transport Policy, Volume 2, Number 2, pages 135 –143

μηχανημάτων και τη χρήση του εμπορευματοκιβώτιου στις μεταφορές το εργατικό δυναμικό γίνεται περισσότερο παραγωγικό και συμβάλλει στην αύξηση του λιμενικού προϊόντος. Με την ευρεία χρήση των εμπορευματοκιβωτίων ως βασική μονάδα μεταφοράς δημιουργήθηκε η ανάγκη για νέο εξοπλισμό στα λιμάνια, για την εξυπηρέτηση των εξειδικευμένων πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια⁴⁷. Η ανάπτυξη εξειδικευμένων τερματικών για τα εμπορευματοκιβώτια απαιτεί επενδύσεις στην υποδομή του λιμένα, σε υπερκατασκευές, σε κανάλια διέλευσης, σε πληροφοριακά συστήματα⁴⁸. Έτσι λοιπόν, η ανάγκη για νέα επιχειρησιακή υποδομή και η ενσωμάτωση της τεχνολογίας απαιτεί όλο και μεγαλύτερα κεφάλαια από μία κρατική λιμενική αρχή, γι' αυτό και ο ιδιωτικός τομέας προσκλήθηκε να επενδύσει σε κατασκευές. Η εξοικονόμηση δαπανών και κατ' επέκταση η διεύρυνση των διαθέσιμων πόρων της οικονομίας δεν αποτελεί τη μοναδική ωφέλεια για τον κρατικό προϋπολογισμό. Όταν πωλείται ένας λιμένας ή ένα τμήμα του ή όταν μετοχοποιείτε ένας λιμενικός οργανισμός η κυβέρνηση αποκτάει έσοδα από την πώληση κρατικών περιουσιακών στοιχείων στους ιδιώτες ή από την πώληση μετοχών στο κοινό ή σε ιδιώτες.

Οι λιμένες λειτουργούσαν υπό την εποπτεία του κράτους ή κάποιου οργανισμού με διοίκηση που ήταν διορισμένη από τις κρατικές αρχές. Γενικά, οι δημόσιες επιχειρήσεις εμφανίζουν έντονη γραφειοκρατία, δεν είναι τόσο αποτελεσματικές όσο απαιτούν οι συνθήκες της αγοράς και συνήθως οι αποφάσεις λαμβάνονται με σχετική καθυστέρηση⁴⁹. Όσον αφορά το λιμενικό τομέα, δεν είναι βέβαιο, ότι τα λιμάνια που λειτουργούν υπό κρατική ιδιοκτησία είναι λιγότερο αποτελεσματικά από τα ιδιωτικά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στο παρελθόν, υπήρξε το λιμάνι της Σιγκαπούρης⁵⁰. Ωστόσο, ένας πετυχημένος λιμενικός οργανισμός πρέπει να έχει υιοθετήσει συστήματα διοίκησης προσανατολισμένα στην αγορά και οι λιμένες να εμφανίζουν αποτελεσματικότητα. Ο ιδιωτικός τομέας είναι δυνατόν να γνωρίζει τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν στη ναυτιλιακή βιομηχανία και τις ευκαιρίες που υπάρχουν για επενδύσεις, καλύτερα από το δημόσιο και να πάρει τις σωστές αποφάσεις σε ένα έντονο ανταγωνιστικό περιβάλλον⁵¹.

Τα σύγχρονα πλοία έχουν αυξήσει το μέγεθος τους σημαντικά, ιδιαίτερα εκείνα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, έχουν ενσωματώσει σύγχρονες τεχνολογικές καινοτομίες,

⁴⁷ Francisco Montero Llacer, 2005 "Port Privatization in Panama" Marine Policy article in press available on line at www.sciencedirect.com page 7.

⁴⁸ Beresford A., Gardner B., Pettit S., Naniopoulos A., Wooldridge C., 2004 "The unctad and workport models of port development: evolution or revolution?" Maritime policy & management volume 31, number 2, page 100.

⁴⁹ Francisco Montero Llacer, 2005 "Port Privatization in Panama" Marine Policy article in press available on line at www.sciencedirect.com page 7.

⁵⁰ Notteboom T., Winkelmann W. 2001 "Reassessing Public sector Involvement in European Seaports" International journal of maritime economics, volume 3 pages 246.

⁵¹ Trujillo L., Nombella G., 1999 "Privatization and regulation of the seaport industry" Policy research working paper 2181, page 16.

όπως πληροφοριακά συστήματα και συστήματα διαχείρισης του φορτίου. Τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ενώ το 1984 είχαν μεταφορική ικανότητα 1128 TEU, σήμερα κατασκευάζονται πλοία με χωρητικότητα 8000 TEU⁵². Η αύξηση του μεγέθους των πλοίων έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του χρόνου παραμονής των πλοίων για εξυπηρέτηση στα τερματικά, όπως φαίνεται στο πίνακα 2. Στα super post-panamax πλοία ο χρόνος παραμονής στα τερματικά καλύπτει το ¼ του συνολικού ταξιδιού τους. Οι πλοιοκτήτες δεσμεύουν πολύ υψηλά κεφάλαια για την απόκτησή των πλοίων τους και γι' αυτό απαιτούν από τους λιμένες να εξυπηρετούνται τα πλοία τους με το μικρότερο χρόνο καθυστέρησης και να χειρίζονται τα φορτία τους με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο. Το παραπάνω, αποτελεί και το σημαντικότερο κίνητρο για τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες, ώστε να αναλάβουν κατ' αποκλειστικότητα τη διαχείριση τερματικών σε λιμάνια που διακινούν το φορτίο τους.

Πίνακας 2 Χρόνος παραμονής των πλοίων στο λιμάνι και ποσοστό του συνολικού ταξιδιού.

Μέγεθος πλοίων (σε TEU)	Χρόνος εξυπηρέτησης των πλοίων στα λιμάνια (σε ημέρες)	% του συνολικού ταξιδιού που το πλοίο παραμένει στο λιμάνι
2500	6	11%
4000	9,7	17%
6500	11,9	21%
8000	13,2	24%

Πηγή (Midoro R. , Musso E. , Parola F. , 2005)

Τελικά, το σημαντικότερο κίνητρο για την ιδιωτικοποίηση λιμένων είναι η αύξηση της παραγωγικότητας που υπόσχεται ο ιδιωτικός τομέας, γιατί οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται στη διαχείριση των φορτίων έχουν αποτέλεσμα τα λιμάνια να γίνονται ακριβά για τους χρήστες⁵³.

Επιπρόσθετα, οι ιδιωτικοποιήσεις που είχαν εφαρμοστεί σε άλλους τομείς της οικονομίας οδήγησαν σε οφέλη, βοήθησαν στην ανάπτυξη νέων επενδύσεων και νέων επαγγελματικών ευκαιριών⁵⁴. Αυτό αποτέλεσε και το θεωρητικό πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορούσε να εφαρμοστεί η ιδιωτικοποίηση και στη λιμενική βιομηχανία.

⁵² . Francisco Montero Llacer , 2005 '' Port Privatization in panama '' Marine Policy article in press available on line at www.scincedirect.com page 8

⁵³ UNCTAD 1995 '' Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports''. Page 4

⁵⁴ Francisco Montero Llacer , 2005 '' Port Privatization in panama '' Marine Policy article in press available on line at www.scincedirect.com page 7.

Η παγκοσμιοποίηση έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ των χωρών. Το μεταφορικό κόστος αποτελεί τμήμα του συνολικού κόστους ενός αγαθού, που μεταφέρεται προς πώληση σε αγορές μακριά από τον τόπο παραγωγής του. Οι χώρες έχουν αντιληφθεί ότι οι εξαγωγές τους πρέπει να προωθούνται στις αγορές του εξωτερικού με το χαμηλότερο δυνατά κόστος. Η σωστή οργάνωση ενός λιμένα, η εφαρμογή νέων τεχνολογιών στο χειρισμό του φορτίου που χρησιμοποιούν οι ιδιώτες, ευνοεί την πτώση των λιμενικών χρεώσεων, που αποτελούν τμήμα του μεταφορικού κόστους. Αυτό μπορεί να αποτελεί και το έναυσμα για ακόμη μεγαλύτερη αύξηση των εξαγωγών και από άλλους τομείς της οικονομίας⁵⁵. Στις σημερινές συνθήκες, όπου οι περισσότερες εταιρείες μεταφέρουν το μέρος ή το σύνολο ακόμη των μεταποιητικών τους δραστηριοτήτων σε περιοχές χαμηλότερου κόστους για την απόκτηση πλεονεκτημάτων έναντι των ανταγωνιστών τους, τα λιμάνια είναι αναγκαίο να βελτιώσουν την αποδοτικότητά τους και να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικά. Η βελτίωση της αποδοτικότητας του λιμένα, μαζί με τα προαναφερθέντα κίνητρα αποτέλεσαν τους κυριότερους παράγοντες εξαιτίας των οποίων τα μεγάλα λιμάνια ανέθεσαν τομείς οι οποίοι αποτελούσαν αποκλειστική αρμοδιότητά τους στον ιδιωτικό τομέα.

4.3 Ορισμός ιδιωτικοποίησης

Η ιδιωτικοποίηση ως έννοια απλώνεται από την απελευθέρωση της αγοράς έως και την πώληση κρατικών επιχειρήσεων σε ιδιώτες⁵⁶. Η ιδιωτικοποίηση είναι η πολιτική που προσπαθεί να βελτιώσει την οικονομική απόδοση κρατικών επιχειρήσεων (Savas 1990). Η έννοια της ιδιωτικοποίησης αναφέρεται τελικά στη διαδικασία εκχώρησης αρμοδιοτήτων, στην απελευθέρωση των αγορών και τη μεταφορά κρατικών εμπράγματων στοιχείων στον ιδιωτικό τομέα. Γενικότερα, η ιδιωτικοποίηση μπορεί να είναι πλήρης ή ολική όταν ολόκληρη η κρατική εταιρεία μεταφέρεται- πωλείται στους ιδιώτες και αυτοί αποκτούν τον πλήρη έλεγχο και τη διοίκηση στην εταιρεία. Η μερική ιδιωτικοποίηση είναι η πώληση ενός ποσοστού της εταιρείας στους ιδιώτες, ενώ το κράτος διατηρεί τον έλεγχο μέσω του ποσοστού που διατηρεί υπό την κατοχή του⁵⁷.

Η ιδιωτικοποίηση στα λιμάνια μπορεί να πάρει διάφορες μορφές, περιλαμβάνει όλους τους τρόπους με τους οποίους ο ιδιωτικός τομέας διαχειρίζεται εργασίες και αναλαμβάνει αρμοδιότητες σε τομείς όπου το κράτος είχε την αποκλειστική και πλήρη κυριότητα. Η πιο

⁵⁵ UNCTAD 1995 “Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports”. Pages 4-5.

⁵⁶ Ircha M. 2001 “North American port reform: the Canadian and American Experience” International journal of maritime economics, volume 3 page 200

⁵⁷ UNCTAD 1995 “Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports”. Page 3

συνηθισμένη μορφή ιδιωτικοποίησης στη λιμενική βιομηχανία είναι η διαχείριση ενός τερματικού από μια αμιγώς ιδιωτική επιχειρηματική οντότητα⁵⁸. Γενικότερα, η ιδιωτικοποίηση περιλαμβάνει την μεταφορά περιουσιακών στοιχείων από την κρατική σε ιδιωτική ιδιοκτησία και την παροχή υπηρεσιών από ιδιωτικές επιχειρήσεις, οι οποίες προηγουμένως, προσφέρονταν από τους δημόσιους λιμενικούς οργανισμούς⁵⁹.

4.4 Μορφές ιδιωτικοποίησης λιμένων

Η ιδιωτικοποίηση μπορεί να παρουσιαστεί σε διάφορες μορφές στη λιμενική βιομηχανία. Τις περισσότερες φορές το κράτος διατηρεί την εξουσία και την ευθύνη για το σύνολο του λιμένα μέσω μιας δημόσιας λιμενικής αρχής ενώ ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει σε κάποιες δραστηριότητες εμπορικής φύσης. Στη διεθνή σκηνή έχουν εφαρμοστεί διάφοροι μέθοδοι ιδιωτικοποίησης ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες που υπάρχουν στο λιμένα και τις υπηρεσίες που παρέχονται στους χρήστες. Το μέγεθος του λιμένα αποτελεί ένα αποφασιστικό παράγοντα για την επιλογή της μεθόδου ιδιωτικοποίησης που θα εφαρμοστεί. Σε ένα πολύ μεγάλο λιμένα διάφορες εταιρείες μπορούν να έχουν αναλάβει εργασίες στα τερματικά, ενισχύοντας τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό. Αντίθετα σε ένα μικρό λιμένα με μικρό όγκο διακινούμενου φορτίου μία επιχειρηματική οντότητα μπορεί να είναι αρκετή για την παροχή όλων των υπηρεσιών του λιμένα. Το μονοπώλιο που θα απολαμβάνει ο ιδιώτης μπορεί να ρυθμίζεται από ένα νομοθετικό πλαίσιο. Οι βασικοί τρόποι ιδιωτικοποίησης που βρίσκουν σύγχρονη πρακτική εφαρμογή στο λιμενικό τομέα, μπορούν να συνοψιστούν στους ακόλουθους⁶⁰:

- 1) Η δημόσια προσφορά μετοχών (Outright sale of port land).

Στην περίπτωση αυτή το κράτος διαθέτει στο κοινό, μέσω της χρηματιστηριακής αγοράς μεγάλα πακέτα μετοχών του λιμένα. Η πρακτική αυτή εφαρμόστηκε στον Οργανισμό λιμένος Πειραιά, όπως και στον Οργανισμό λιμένος Θεσσαλονίκης. Το κράτος ενδεχομένως να εφαρμόσει την πρακτική αυτή για να διατηρήσει την παρουσία του και ως ένα πρώτο βήμα για περαιτέρω ιδιωτικοποίηση των οργανισμών. Ο λιμένας σε αυτήν την περίπτωση αποκτάει

⁵⁸ UNCTAD 1995 “Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports”. Page 3

⁵⁹ Notteboom T., Winkelmann W. 2001 “Reassessing Public sector Involvement in European Seaports” International journal of maritime economics, volume 3 pages 243-244.

⁶⁰ Baird A.J. 2002 “Privatization trends at the world’s top-100 container ports” Maritime policy & management volume 29, number 3, page 278

νομική μορφή εταιρείας ιδιωτικού τομέα, γίνεται ανώνυμη εταιρεία, και όλα τα περιουσιακά στοιχεία του λιμένα μεταφέρονται στο ενεργητικό της ανώνυμης εταιρείας. Στην περίπτωση του οργανισμού λιμένος Πειραιά και Θεσσαλονίκης έγινε παραχώρηση χρήσης των περιουσιακών στοιχείων από το ελληνικό δημόσιο στους νεοσυσταθείς οργανισμούς⁶¹.

2) Χρηματοδοτική μίσθωση/εκχώρηση δικαιώματος εκμετάλλευσης (lease/Concessions).

Χρηματοδοτική μίσθωση ή εκμίσθωση (lease) ορίζεται ως η παραχώρηση της χρήσης ολόκληρου τερματικού ή κάποιων εγκαταστάσεων του λιμένα για μακροχρόνιο συνήθως διάστημα έναντι κάποιου μισθώματος/ενοικίου σε ιδιωτικές εταιρείες⁶². Η πρακτική της παραχώρησης τερματικών ή άλλων εγκαταστάσεων σε ιδιώτες έχει ακολουθηθεί στα λιμάνια του Καναδά, της Ευρώπης, της Αμερικής, της Ινδίας, της Μαλαισίας, του Χόνγκ Κόνγκ, της Ταϊβάν⁶³. Στο λιμάνι του Ρότερνταμ η λιμενική αρχή έχει εκμισθώσει τερματικά σε ιδιωτικές εταιρείες⁶⁴. Στη Νέα Υόρκη οι εγκαταστάσεις των τερματικών έχουν εκμισθωθεί σε εταιρείες στοιβασίας.⁶⁵ Η πρακτική της εκχώρησης δικαιωμάτων εκμετάλλευσης για εργασίες διαχείρισης φορτίων σε τερματικά που ο έλεγχός τους συνεχίζει να γίνεται από την κεντρική λιμενική αρχή εφαρμόστηκε στα λιμάνια του Μεξικό και του Μπρίστολ⁶⁶. Ο ανάδοχος του δικαιώματος εκμετάλλευσης των λιμενικών εγκαταστάσεων επενδύει στη βελτίωση και στην επέκταση των τερματικών που εκμεταλλεύεται και αυτό αποτελεί τη βασική διάκριση μεταξύ της χρηματοδοτικής μίσθωσης και της εκχώρησης δικαιωμάτων εκμετάλλευσης⁶⁷. Η εκχώρηση δικαιώματος εκμετάλλευσης και η εκμίσθωση αποτελούν τις πιο συνηθισμένες μεθόδους ιδιωτικοποίησης σύμφωνα με μία έρευνα που έγινε από τον IAPH στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου⁶⁸.

3) Η ιδιωτική χρηματοδότηση νέων δραστηριοτήτων. (B.O.T. Build – Operate – Transfer).

⁶¹ Ενημερωτικό δελτίο Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς Α.Ε. Ιούλιος 2003

⁶² Χλωμούδης Κ., 2001, "Οργάνωση και διοίκηση λιμένων", Εκδόσεις Τζέι & Τζέι, Πειραιάς σελίδα 223.

⁶³ Ircha M. 2001 "North American port reform: the Canadian and American Experience"

International journal of maritime economics, volume 3 page 201.

⁶⁴ Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2002 "Port privatization policy and practice" Transport Reviews volume 22, number 1, page 65

⁶⁵ Slack B., Fremont A. 2005 "Transformation of port terminal operations: from the local to the global" Transport Reviews volume 25, number 1, page 118.

⁶⁶ Ircha M. 2001 "North American port reform: the Canadian and American Experience"

International journal of maritime economics, volume 3 page 202.

⁶⁷ Baird A.J. 2000 "Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience." Journal of maritime economics volume 2, number 3, page 183.

⁶⁸ Baird A.J. 2002 "Privatization trends at the world's top-100 container ports" Maritime policy & management volume 29, number 3, page 278

Ο ιδιώτης ανάδοχος κατασκευάζει ή εκσυγχρονίζει, με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με τη λιμενική αρχή, συντηρεί και λειτουργεί ένα τερματικό για μια συμφωνημένη περίοδο και στη συνέχεια μετά τη λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης (παραχώρησης), μεταβιβάζει την ιδιοκτησία του στη λιμενική αρχή. Ο ιδιώτης μπορεί να είναι υπεύθυνος για τη μερική ή τη συνολική χρηματοδότηση του έργου⁶⁹. Η πρακτική αυτή εφαρμόστηκε στα νησιά Μπαρμπάντος⁷⁰. Στην Ινδία η εταιρεία JNPT υπέγραψε συμβόλαιο χρονικής διάρκειας 30 ετών για την κατασκευή, λειτουργία και μεταβίβαση ενός τερματικού εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων κόστους διακοσίων εκατομμυρίων δολαρίων. Άλλα συμβόλαια B.O.T. έχουν υπογραφεί στον Παναμά, στο Ομάν, στη Μαλαισία, και στην Ινδονησία⁷¹.

4) Η μίσθωση διοίκησης (Management contract).

Η διοίκηση αναθέτεται μέσω συμβολαίου σε φορείς του ιδιωτικού τομέα για το σύνολο ή τμήματα του λιμένα για ορισμένο χρονικό διάστημα. Η λιμενική αρχή διατηρεί στην ιδιοκτησία της το σύνολο του λιμένα, ενώ ο ιδιώτης διοικεί χρησιμοποιώντας τη γνώση και την πείρα του όσον αφορά τη διοίκηση, τη λειτουργία και την οργάνωση των λιμένων⁷². Η μισθωμένη διοίκηση θα πρέπει να λάβει τα κατάλληλα μέτρα, ώστε να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα και η παραγωγικότητα των λιμένων, αλλά δεν επενδύει στο λιμένα. Η πρακτική αυτή σύμφωνα με την έρευνα της IAPH, χρησιμοποιείται ελάχιστα στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου⁷³. Η πρακτική αυτή εφαρμόστηκε στην Ταϊλάνδη, στα λιμάνια του κόλπου του Μεξικού, σε μικρό βαθμό στην Αργεντινή⁷⁴, στο Μαρόκο⁷⁵ και σε ορισμένα λιμάνια της Μέσης Ανατολής.

5) Η κοινοπραξία (Joint venture).

⁶⁹ www.agoraideon.gr Φάκελος για την σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα

⁷⁰ Ircha M. 2001 "North American port reform: the Canadian and American Experience" International journal of maritime economics, volume 3 page 201

⁷¹ Baird A.J. 2000 "Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience." Journal of maritime economics volume 2, number 3, page 183.

⁷² Baird A.J. 2000 "Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience." Journal of maritime economics volume 2, number 3, page 182-183.

⁷³ Baird A.J. 2002 "Privatization trends at the world's top-100 container ports" Maritime policy & management volume 29, number 3, page 278

⁷⁴ Serebrisky T., Trujillo L. 2005 "An assessment of port reform in Argentina: outcomes and challenges ahead". Maritime policy & management volume 32, number 3, page 193.

⁷⁵ Ircha M. 2001 "North American port reform: the Canadian and American Experience" International journal of maritime economics, volume 3 page 201

Η σύσταση κοινοπραξίας γίνεται μεταξύ της λιμενικής αρχής και μίας ή περισσότερων ιδιωτικών εταιρειών με αντικείμενο τη διενέργεια λιμενικών δραστηριοτήτων⁷⁶. Το αποτέλεσμα της κοινοπραξίας είναι η δημιουργία ενός νέου οργανισμού, του οποίου την ιδιοκτησία έχουν από κοινού οι φορείς, οι οποίοι συμμετέχουν στη δημιουργία του. Οι φορείς, που συμμετέχουν στη δημιουργία του νέου οργανισμού, χρησιμοποιούν την εμπειρία και την τεχνογνωσία τους και το κόστος και τα κέρδη τους επιμερίζονται ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους στην κοινοπραξία. Η πρακτική αυτή χρησιμοποιήθηκε στη Μαλαισία (Kelang), στα λιμάνια της Κίνας. Στο λιμάνι της Σανγκάης έχει κατασκευαστεί τερματικό εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων με τη σύμπραξη της λιμενικής αρχής και της ιδιωτικής εταιρείας operator HIT. Επιπλέον η σύμπραξη για την κατασκευή ενός τερματικού εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να γίνει μεταξύ δύο ανεξάρτητων λιμενικών αρχών⁷⁷. Χαρακτηριστικό παράδειγμά αποτελεί, η σύμπραξη μεταξύ της λιμενικής αρχής της Σιγκαπούρης (PSA) και της λιμενικής αρχής του Νταλιάν για την ανάπτυξη και λειτουργία ενός τερματικού εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων στην Κίνα(Dayaowan)⁷⁸.

6) Μετατροπή του λιμένα σε εταιρεία (Corporatisation).

Οι λιμένες από δημόσιες επιχειρήσεις μετατρέπονται σε αυτόνομους οργανισμούς⁷⁹. Οι νέοι οργανισμοί έχουν τη νομική μορφή εταιρειών, αλλά η ιδιοκτησία τους παραμένει στο κράτος. Οι νέοι οργανισμοί αναδιοργανώνονται διοικητικά και εφαρμόζουν λογιστικές διαδικασίες, όπως τις εταιρείες του ιδιωτικού τομέα και το κράτος έχει ελάχιστη παρέμβαση στο λιμένα⁸⁰. Η πρακτική αυτή εφαρμόστηκε στα λιμάνια της Νέας Ζηλανδίας, όπου δημιουργήθηκαν 13 εταιρείες λιμένων για τα 14 κύρια λιμάνια της χώρας. Η αλλαγή αυτή μαζί με τη θέσπιση ενός νόμου για την εργασία στο λιμάνι είχαν σαν αποτέλεσμα τη μείωση της καθυστέρησης των πλοίων στα λιμάνια κατά 50% μέσα σε ένα έτος⁸¹. Ο ρόλος του νέου οργανισμού (λιμενικής εταιρίας) είναι περισσότερο ο γενικός σχεδιασμός παρά η διαχείριση και η λειτουργία των τερματικών σταθμών. Ένα άλλο παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της Ιρλανδίας, όπου τα μεγαλύτερα λιμάνια πήραν τη μορφή αυτόνομων εταιρειών κρατικής ιδιοκτησίας και οι αποφάσεις που αφορούσαν τους λιμένες λαμβάνονταν με κριτήριο το

⁷⁶ Ενημερωτικό δελτίο Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς Ιούλιος 2003

⁷⁷ Baird A.J. 2000 "Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience." Journal of maritime economics volume 2, number 3, page 183.

⁷⁸ . Trujillo. L., Nombella G., 1999 "Privatization and regulation of the seaport industry" Policy research working paper 2181, page 17.

⁷⁹ Χλωμούδης Κ., 2001, "Οργάνωση και διοίκηση λιμένων", Εκδόσεις Τζεί & Τζεί, Πειραιάς σελίδα 222.

⁸⁰ . Notteboom T., Winkelmann W. 2001 "Reassessing Public sector Involvement in European Seaports" International journal of maritime economics, volume 3 page 245.

⁸¹ Γιαννόπουλος Γ.,1998, "Θαλάσσιες Μεταφορές", Εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη σελίδα 61.

συμφέρον του λιμένα. Αυτός ο τρόπος ιδιωτικοποίησης μπορεί να αποτελεί ένα πρώτο βήμα προς άλλες μορφές ιδιωτικοποίησης που θα εφαρμοστούν μακροχρόνια. Όταν ο λιμένας παίρνει τη μορφή εταιρείας μπορεί να αντιμετωπιστούν θέματα, όπως η αλλαγή των εργασιακών πρακτικών και συμβάσεων, η επανεκπαίδευση του προσωπικού σε νέες τεχνολογίες, τοπικές αντιδράσεις⁸². Η ίδια πρακτική ακολουθήθηκε στα λιμάνια της Αυστραλίας, στη Μελβούρνη, ως ένα πρώτο βήμα για ιδιωτικοποίηση, σήμερα οι διαχειριστές των τερματικών χρησιμοποιούν τους δικούς τους ανυψωτικούς γεραμούς περιορίζοντας την ανάγκη για επενδύσεις σε υποδομές από τη λιμενική αρχή⁸³

7) Εμπορευματοποίηση (commercialization).

Ο λιμένας χωρίζεται σε λειτουργικές μονάδες σύμφωνα με τις κυριότερες δραστηριότητες κάθε μία από τις οποίες αποτελεί μία ανεξάρτητη εμπορική επιχείρηση. Ο λιμένας παραμένει στην ιδιοκτησία του κράτους και καθεμία από τις επιχειρηματικές μονάδες του λειτουργεί εμπορικά. Η πρακτική αυτή μπορεί να περιλαμβάνει ακόμα και την πώληση κάποιων ή όλων των επιχειρηματικών μονάδων στον ιδιωτικό τομέα ή στους εργαζόμενους⁸⁴.

8) Πώληση λιμενικών περιουσιακών στοιχείων.

Η πώληση μπορεί να περιλαμβάνει το σύνολο του λιμένα (full privatization) ή την πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων του. Η συνολική πώληση του λιμένα ορίζεται ως η μεταβίβαση της ιδιοκτησίας της λιμενικής γης και του εξοπλισμού από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Η τακτική αυτή ακολουθήθηκε στη Μεγάλη Βρετανία. Η πώληση μπορεί να επιτευχθεί είτε μέσω πλειοδοτικού διαγωνισμού, είτε μέσω διαπραγματεύσιμης πώλησης⁸⁵. Στη μερική πώληση ορισμένα τμήματα της λιμενικής γης ή περιουσίας μεταβιβάζονται στον ιδιωτικό τομέα.

9) Χορήγηση αδειών (Licensing).

⁸² Mangan J., Cunningham J., 2000 "Irish ports: Commercialization and Strategic change". Business Strategy review, volume 11, issue 3, pages 51-52, 58.

⁸³ Baird A.J. 2000 "Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience." Journal of maritime economics volume 2, number 3, page 183.

⁸⁴ Baird A.J. 2000 "Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience." Journal of maritime economics volume 2, number 3, page 182.

⁸⁵ Baird A.J. 2000 "Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience." Journal of maritime economics volume 2, number 3, page 184.

Οι υπηρεσίες πλοήγησης, ρυμούλκησης και αγκυροβολήσης των πλοίων στις προβλήτες παρέχονται από ιδιωτικούς φορείς, σε ορισμένα μεγάλα λιμάνια ύστερα από χορήγηση άδειας. Η δημιουργία ανταγωνιστικών συνθηκών προϋποθέτει την ύπαρξη ενός μεγάλου αριθμού ιδιωτικών φορέων, που να καλύπτουν βέβαια τα κριτήρια ασφάλειας, στη παροχή τέτοιων υπηρεσιών στα μεγάλα λιμάνια⁸⁶. Η οδηγία 654/2005 της ευρωπαϊκής ένωσης προβλέπει την πλήρη απελευθέρωση των υπηρεσιών αυτών στα λιμάνια. Στόχος είναι να σταματήσουν οι λιμενικές αρχές να είναι οι μοναδικοί που παρέχουν τέτοιου είδους υπηρεσίες σε ορισμένα λιμάνια και να μειωθούν τα μονοπωλιακά κέρδη που απολαμβάνουν.

4.5 Αναλυτικό πλαίσιο: the port function privatization matrix

Στη σύγχρονη εποχή, η ιδιωτική πρωτοβουλία εμφανίζεται με πολλούς διαφορετικούς τρόπους σε ένα λιμάνι και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα είναι έντονη και αυξανόμενη σε ένα πλήθος από λιμενικές δραστηριότητες. Ο προσδιορισμός της έκτασης της παρέμβασης του ιδιωτικού και του δημοσίου τομέα σε οποιοδήποτε λιμάνι, μπορεί να εκτιμηθεί με βάση ένα αναλυτικό πλαίσιο που παρουσίασε πρώτος ο Baird το 1995.⁸⁷ Το βασικό σημείο του πλαισίου στηρίζεται στην αποδοχή ότι υπάρχουν τρεις θεμελιώδεις λιμενικές λειτουργίες οι οποίες πρέπει να παρέχονται σε ένα λιμάνι. Αυτές είναι:

- Port landowner function (λειτουργίες που αναλαμβάνει ο ιδιοκτήτης)
- Port utility function (λειτουργίες σχετικές με τη χρησιμότητα του λιμανιού)
- Port regulator function (ρυθμιστικές λειτουργίες λιμανιού)

Πίνακας 3 Port function matrix
Port Functions

<u>Port models</u>	<u>Regulator</u>	<u>Landowner</u>	<u>Utility</u>
Public	Public	Public	Public
Public / private	Public	Public	<i>Private</i>
Private / public	Public	<i>Private</i>	<i>Private</i>
Private	<i>Private</i>	<i>Private</i>	<i>Private</i>

Πηγή: Baird (1995,1997)

⁸⁶ Trujillo. L., Nombella G., 1999 “Privatization and regulation of the seaport industry” Policy research working paper 2181, page 17.

⁸⁷ Baird A.J. 2000 “Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience.” Journal of maritime economics volume 2, number 3, page 180-182.

Port regulator function (ρυθμιστικές λειτουργίες λιμανιού)

Η λειτουργία αυτή μπορεί να θεωρηθεί η πιο σημαντική για τη λειτουργία, του λιμένα. Περιλαμβάνει το νομοθετικό πλαίσιο που απαιτείται να υπάρχει σε ένα λιμάνι. Σε αυτή την λειτουργία περιλαμβάνονται οι εξουσίες, οι οποίες παρέχονται στη διοίκηση του λιμανιού και τυπικά αφορούν⁸⁸:

- Τον έλεγχο της κινήσεως των πλοίων και την επιτήρησή τους.
- Την επιβολή νόμων και κανονισμών.
- Τη διατήρηση λιμενικής αστυνομικής δύναμης και υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης .
- Τη χορήγηση αδειών για λιμενικές δραστηριότητες και έργα.
- Την προστασία του ανταγωνισμού από τη δημιουργία μονοπωλίου και τον έλεγχο των φυσικών μονοπωλίων.

Port landowner function (λειτουργίες που αναλαμβάνει ο ιδιοκτήτης)⁸⁹

Η λειτουργία αυτή αναφέρεται στη διαχείριση και ανάπτυξη της λιμενικής περιουσίας.

- Στην κατασκευή και συντήρηση των βασικών έργων υποδομής του λιμένα, όπως κυματοθραύστες, κανάλια διέλευσης, δεξαμενές, αγκυροβόλια.
- Στην εφαρμογή της πολιτικής του λιμένα και των σχεδίων στρατηγικής ανάπτυξής του.
- Στο συντονισμό των τεχνικών προώθησης του λιμένα.
- Στον ευρύτερο σχεδιασμό και την παροχή προσβάσεων στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο.

Port utility function (λειτουργίες σχετικές με τη χρησιμότητα του λιμανιού)⁹⁰

Η λειτουργία αυτή περιλαμβάνει τις υπηρεσίες για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών μεταξύ στεριάς και θάλασσας. Οι υπηρεσίες, που περιλαμβάνονται στη λειτουργία αυτή, είναι η διαχείριση του φορτίου, η αποθήκευση φορτίου, η ρυμούλκηση και η πλοήγηση των πλοίων. Οι υπηρεσίες αυτές μπορεί να παρέχονται είτε από εταιρείες που βρίσκονται υπό ιδιωτική

⁸⁸ Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2001 “ The administrative and ownership structure of Asian container ports” International Journal of maritime economics volume 3, page 177.

⁸⁹ Baird A.J. 2000 “Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience.” Journal of maritime economics volume 2, number 3, page 180-182.

⁹⁰ Baird A.J. 2000 “Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience.” Journal of maritime economics volume 2, number 3, page 180-182.

ιδιοκτησία, είτε από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό την κρατική λιμενική αρχή, είτε από μικτούς οργανισμούς.

Το πλαίσιο που παρουσιάστηκε παραπάνω παρουσιάζει διαφορετικά μοντέλα οργάνωσης σε ένα λιμάνι αναφορικά με την παρέμβαση του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα στις τρεις βασικές λειτουργίες. Τα μοντέλα οργάνωσης που προτείνονται, κλιμακώνονται από το πλήρως δημόσιο λιμάνι, όπου και οι τρεις λειτουργίες του λιμένα είναι υπό την κρατική εποπτεία, έως και το πλήρως ιδιωτικό λιμάνι, όπου και τις τρεις βασικές λειτουργίες τις έχει αναλάβει ο ιδιωτικός τομέας. Σύμφωνα λοιπόν, με το port functions privatization matrix τέσσερα βασικά εναλλακτικά μοντέλα οργάνωσης υπάρχουν Δημόσιο, Δημόσιο/ιδιωτικό, Ιδιωτικό/δημόσιο, Ιδιωτικό. Στο μοντέλο Δημόσιο/ιδιωτικό το κράτος διατηρεί τις δύο από τις τρεις λειτουργίες υπό τον έλεγχο του, ενώ στο μοντέλο Ιδιωτικό/δημόσιο το κράτος διατηρεί μόνο το ρόλο του νομοθέτη και ο ιδιωτικός τομέας έχει αναλάβει τις άλλες δύο λειτουργίες. Σύμφωνα με το port function privatization matrix, μέσα από την αναγνώριση των αρμοδιοτήτων του ιδιωτικού και του δημοσίου τομέα είναι δυνατόν να καθορίσουμε την έκταση της παρέμβασης του κάθε τομέα σε ένα δεδομένο λιμάνι.

Δημόσιο λιμάνι (Public port).

Στο δημόσιο λιμάνι και οι τρεις λειτουργίες αναλαμβάνονται από το κράτος ή από μία κρατική λιμενική αρχή. Ο τύπος οργάνωσης σε αυτήν την περίπτωση εμφανίζεται να προσεγγίζει το λιμάνι, που προσφέρει όλες τις υπηρεσίες (service ή comprehensive port). Αυτός ο τύπος οργάνωσης ανήκει στο παρελθόν, στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου το δημόσιο δεν ελέγχει το σύνολο του λιμένα. Η αντίληψη η οποία κυριαρχεί είναι ότι, όταν ο λιμένας διοικείται και λειτουργεί από τον δημόσιο τομέα είναι αναποτελεσματικός⁹¹.

Δημόσιο/ιδιωτικό (Public/private port)

Στο μοντέλο αυτό τις εργασίες που σχετίζονται με τη διαχείριση των φορτίων, τις έχει αναλάβει ο ιδιωτικός τομέας, δηλαδή, οι εταιρείες διαχείρισης τερματικών και οι εταιρείες στοιβασίας, διατηρώντας τις άλλες δύο λειτουργίες υπό την εποπτεία του κράτους. Σε αυτό το μοντέλο οργάνωσης εμπεριέχονται και τα λιμάνια, όπου ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει και στα έργα κατασκευής των τερματικών ή άλλων υποδομών, που σχετίζονται άμεσα με τη

⁹¹ Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2002 ‘‘Port privatization policy and practice’’ Transport Reviews volume 22, number 1, page 65.

διαχείριση των φορτίων, όπως ανυψωτικών γερανών. Ο τύπος αυτός προσεγγίζει το λιμάνι ιδιοκτήτη γης (landowner port)⁹². Ο τύπος οργάνωσης και λειτουργίας των λιμανιών στη Βόρεια Αμερική και στην Ηπειρωτική Ευρώπη τα κατατάσσει σε αυτήν την κατηγορία. Αυτό το μοντέλο οργάνωσης έχει επιλεγεί από τα μεγαλύτερα λιμάνια (πίνακας 4).

Ιδιωτικό/δημόσιο(Private/Public port)

Σε αυτό το μοντέλο οργάνωσης, το κράτος διατηρεί μόνο το ρόλο του νομοθέτη . Οι δύο άλλες λειτουργίες έχουν εκχωρηθεί στους ιδιώτες . Η κρατική λιμενική αρχή νομοθετεί και λαμβάνει μέρος στον ευρύτερο σχεδιασμό και ο ιδιωτικός τομέας έχει αναλάβει να κατασκευάσει τα τερματικά και να παρέχει τα έργα αναδωμής του λιμένα. Ο τύπος οργάνωσης Ιδιωτικό/δημόσιο με κυρίαρχο τον ιδιωτικό τομέα εμφανίζεται στο λιμάνι του Χόνγκ Κόνγκ (πίνακας 4).

Ιδιωτικό (Private port)⁹³

Σ' αυτό το μοντέλο οργάνωσης, ο ιδιωτικός τομέας έχει αναλάβει και τις τρεις λειτουργίες και το κράτος έχει αποσυρθεί από το λιμένα. Μία τέτοια περίπτωση εμφανίζεται σε λιμάνια της Μεγάλης Βρετανίας με την εφαρμογή σχεδίων πλήρους ιδιωτικοποίησης.

⁹² Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2001 “ The administrative and ownership structure of Asian container ports” International Journal of maritime economics volume 3, page 178.

⁹³ Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2002 “Port privatization policy and practice” Transport Reviews volume 22, number 1, page 66.

Πίνακας 4 Μοντέλο οργάνωσης κυριότερων λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων

Λιμάνια	PUBLIC	PUBLIC/private	PRIVATE/public	PRIVATE
1. Hong Kong			•	
2. Singapore	•			
3. Kaohsiung		•		
4. Rotterdam		•		
5. Pusan		•		
6. Hamburg		•		
7. Long Beach		•		
8. Yokohama		•		
9. Los Angeles		•		
10. Antwerp		•		
11. New York/ Jersey		•		
12. Keelung		•		
13. Dubai		•		
14. Felixstowe				•
15. Tokyo		•		
16. San Juan		•		
17. Bremen		•		
18. Oakland		•		
19. Shanghai	•			
20. Seattle		•		
21. Nagoya		•		
22. Bangkok		•		
23. Kobe		•		
24. Tanjung Priok		•		
25. Algeciras		•		
26. Klang				•
27. Hawaii		•		
28. Tacoma		•		
29. Osaka		•		
30. La Spezia		•		
(Cullinane, Song)				

4.6 Αποτελέσματα ιδιωτικοποίησης στα λιμάνια

Οι διάφορες μορφές ιδιωτικοποίησης που εφαρμόστηκαν στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου είχαν ισχυρή επίδραση στον τρόπο οργάνωσης των λιμένων. Έτσι σήμερα στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου κυριαρχεί το μοντέλο Δημόσιο/ιδιωτικό, με τον ιδιωτικό τομέα να έχει αναλάβει το χειρισμό του φορτίου στα τερματικά⁹⁴ (πίνακας 3).

Ο δημόσιος τομέας το 1991 χειριζόταν το 41,7% του παγκόσμιου φορτίου container, σήμερα έχει περιοριστεί στο 22%⁹⁵. Πιο συγκεκριμένα, ιδιωτικές εταιρείες (operator) αναλαμβάνουν το χειρισμό των εμπορευματοκιβωτίων στα τερματικά. Ταυτόχρονα οι παγκόσμιοι μεταφορείς έχουν πετύχει την αποκλειστική εκμετάλλευση τερματικών σε λιμάνια, που χρησιμοποιούσαν για τη φορτοεκφόρτωση των φορτίων τους (DCT)⁹⁶.

Οι εταιρείες που αναλαμβάνουν το χειρισμό εμπορευματοκιβωτίων στα τερματικά προήλθαν από εταιρείες στοιβασίας, που δραστηριοποιούνταν σε τοπικό επίπεδο. Η ιδιωτικοποίηση στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου, που ξεκίνησε να εφαρμόζεται σε έντονο βαθμό μετά το 1990, έδωσε την ευκαιρία στις εταιρείες στοιβασίας, που χειρίζονταν εμπορευματοκιβώτια στα τερματικά μεγάλων λιμένων, να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους και εκτός των στενών γεωγραφικών ορίων του τοπικού λιμένα. Αναζήτησαν επενδυτικές ευκαιρίες σε πολλά μεγάλα λιμάνια. Πριν το 1990, οι πρώτες εταιρείες στοιβασίας που επεκτείναν τις δραστηριότητές τους ήταν η Hutchison port holding, η SSA και η P&O. Οι εταιρείες αυτές ξεκίνησαν να δραστηριοποιούνται στο χειρισμό φορτίων σε τερματικά μεγάλων λιμένων. Η διαδικασία ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο μετά το 1990, εξαιτίας της επιτυχίας των πρώτων εταιρειών και της ιδιωτικοποίησης, που εφαρμόστηκε σε ολοένα και αυξανόμενο βαθμό στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου⁹⁷. Στα τερματικά, που λειτουργούν από τους operator, εξυπηρετούνται πλοία διάφορων εταιρειών (multi user terminal). Σε αντίθεση με τα τερματικά που λειτουργούν από τους παγκόσμιους μεταφορείς και εξυπηρετούν πλοία που ανήκουν σε αυτούς (dedicated terminal)⁹⁸. Η διαδικασία των συγχωνεύσεων και εξαγορών που ακολουθήθηκε τα τελευταία χρόνια μεταξύ των operator, είχε σαν αποτέλεσμα στα μεγαλύτερα λιμάνια να κυριαρχεί σήμερα ένας μικρός αριθμός

⁹⁴ Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2002 “Port privatization policy and practice” Transport Reviews volume 22, number 1, page 65.

⁹⁵ Midoro R. , Musso E. , Parola F. , 2005 “ Maritime liner shipping and the stevedoring industry market structure and competition strategies ”. Maritime policy & management volume 32, number 2, page 90.

⁹⁶ Slack B., Fremont A. 2005 “Transformation of port terminal operations: from the local to the global ” Transport Reviews volume 25, number 1, page 118.

⁹⁷ Midoro R. , Musso E. , Parola F. , 2005 “ Maritime liner shipping and the stevedoring industry market structure and competition strategies ”. Maritime policy & management volume 32, number 2, pages 89-92.

⁹⁸ Slack B., Fremont A. 2005 “Transformation of port terminal operations: from the local to the global ” Transport Reviews volume 25, number 1, page 118.

operator και η αγορά να χαρακτηρίζεται από υψηλό συγκεντρωτισμό Όπως φαίνεται από τον πίνακα 5 σε κάθε μεγάλο λιμάνι υπάρχει ένας μεγάλος operator που χειρίζεται το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου στα τερματικά.

Πίνακας 5

Συμμετοχή εταιρειών operator στα 20 μεγαλύτερα λιμάνια Ε/Κ του κόσμου.

Λιμάνι	Συνολικός όγκος διακινούμενου φορτίου (σε TEU)	Κυριότερος διαχειριστής φορτίων τερματικού	Ποσοστό φορτίων σε (TEUs) Χειριζόμενο από τον κυριότερο operator του λιμανιού (%)
1 Hong Kong	19144000	Hutchison Port Holdings	62.9
2 Singapore	16940911	PSA Corporation	98.9
3 Busan	9 543 356	Hutchison Port Holdings	20.0
4 Shanghai	8611 890	Shanghai Port Container Co.	68.3
5 Kaohsiung	8493 000	Διάφοροι operators	—
6 Shenzhen	7613754	Hutchison Port Holdings	54.9
7 Rotterdam	6515449	Hutchison Port Holdings	53.7
8 Los Angeles	6 105864	Διάφοροι operators	—
9 Hamburg	5373999	HHLA	65.4
10 Antwerp	4777151	PSA Corporation	83.0
11 Port Klang	4533212	Northport	54.8
12 Long Beach	4524038	Διάφοροι operators	—
13 Dubai	4194264	Dubai Ports Authority	100.0
14 New York / New Jersey	3749014	Διάφοροι operators	—
15 Qingdao	3410000	P&O Ports	100.0
16 Tokyo	3028 090	Διάφοροι operators	—
17 Bremen/Bremerhaven	2982141	Eurogate	48.7
18 Gioia Tauro	2954571	Eurogate and APM Terminals	100.0
19 Manila	2943000	ICTSI	41.4
20 Laem Chabang	2749194	P&O Ports	26.3

Πηγή (Yap & Lam 2004)

Οι ναυτιλιακές γραμμές εφαρμόζουν κάθετη ολοκλήρωση της παραγωγικής διαδικασίας, αφού με τη λειτουργία τερματικών (dedicated terminals) ελέγχουν μεγαλύτερο τμήμα της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από το ένα σημείο στο άλλο (door to door). Οι ναυτιλιακές γραμμές έχουν κλείσει μακροχρόνια συμβόλαια για την αποκλειστική χρήση τερματικών ειδικού σκοπού (dedicated terminal), που εξυπηρετούν τα πλοία τους⁹⁹. Τα DCTs εμφανίζονται περισσότερο στη Βόρεια Αμερική, στην Ασία, ενώ στην Ευρώπη αρχίζουν να αναπτύσσονται στις αρχές τις δεκαετίας του 1990 με τη Maersk να κατασκευάζει τα πρώτα στο μεταφορτωτικό κέντρο Algeciras, όμως, δεν εμφανίζουν την ανάπτυξη που είχε προηγηθεί στις άλλες δύο ηπείρους. Τα DCTs είναι αποτέλεσμα της αύξησης του μεγέθους των πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, τα οποία απαιτούν ανάλογες υποδομές στο τερματικό για να εκμεταλλευθούν πλήρως τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την αύξηση της χωρητικότητάς τους. Τα DCTs προσφέρουν στους μεταφορείς, που τα εκμεταλλεύονται, χαμηλούς χρόνους καθυστέρησης στα τερματικά, αξιοπιστία στο χειρισμό των φορτίων τους, μεγιστοποιώντας έτσι την αποδοτικότητά τους στη μεταφορά αγαθών. Η συμφωνία με τη λιμενική αρχή που κατασκευάζεται το DCT, αποκλείει τους μεταφορείς άλλων συμμαχιών ή τους ανεξάρτητους μεταφορείς από τη χρήση του τερματικού¹⁰⁰. Οι ναυτιλιακές γραμμές για να ενοποιήσουν τη μεταφορική αλυσίδα, εκτός από τη δημιουργία τερματικών αποκλειστικής χρήσης, συνεργάζονται και με οδικές ή σιδηροδρομικές μεταφορικές εταιρείες. Πολλές σιδηροδρομικές εταιρείες κατέχουν βαγόνια που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων. Οι παγκόσμιοι μεταφορείς, όπως και οι operator, μέσω συγχωνεύσεων και εξαγορών προσπαθούν να επιτύχουν όσο το δυνατό μεγαλύτερα πλεονεκτήματα και οικονομίες κλίμακας¹⁰¹.

Στην αρχή του 21ου αιώνα οι διεθνείς εταιρείες χειρίζονται το 50% των εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμιο επίπεδο¹⁰². Οι εταιρείες που εμφανίζονται σήμερα να κυριαρχούν στα τερματικά είναι:

⁹⁹ Slack B., Fremont A. 2005 "Transformation of port terminal operations: from the local to the global" Transport Reviews volume 25, number 1, page 117-119.

¹⁰⁰ Haralambides H., Cariou P., Benacchio M., 2002 "Cost, Benefits and pricing of dedicated terminals" International Journal of maritime economics volume 4, pages 21-26.

¹⁰¹ Midoro R., Musso E., Parola F., 2005 "Maritime liner shipping and the stevedoring industry market structure and competition strategies". Maritime policy & management volume 32, number 2, pages 92-94.

¹⁰² Slack B., Fremont A. 2005 "Transformation of port terminal operations: from the local to the global" Transport Reviews volume 25, number 1, page 117-119.

Πίνακας 6
 Τερματικά που διαχειρίζονται ναυτιλιακές γραμμές.

	<i>Europe</i>	<i>North America</i>	<i>East and North Asia</i>
Evergreen	Taranto, Sines	Los Angeles, Tacoma	Osaka, Busan, Kaohsiung, Taichung
Hanjin	Hamburg	Long Beach, Oakland, Seattle	Busan, Gwangyang, Kaohsiung, Tokyo
MSC	Antwerp, Leghorn	New York, Los Angeles	
CP Ships	Antwerp	Montreal	
K-Line		Long Beach, Oakland, Tacoma	Tokyo, Yokohama, Kobe, Osaka, Kaohsiung
OOCL		Vancouver, Long Beach, New York, Montreal	Kaohsiung
NYK		Tacoma, Long Beach, Oakland	Tokyo, Yokohama, Oasaka, Kaohsiung
MOL		Seattle, Los Angeles, Oakland	Tokyo, Yokohama, Kobe, Osaka, Kaohsiung
API		Los Angeles, Oakland, Seattle	Kobe, Yokohama, Osaka, Kaohsiung

Πηγή (Slack & Fremont 2005)

Πίνακας 7
Εταιρείες χειρισμού φορτίου σε τερματικά.

	<i>Europe</i>	<i>North America</i>	<i>East and North Asia</i>
HPH	Felixstowe, Rotterdam, Thamesport, Harwich		Hong Kong, Shanghai, Yantian, Juizhou, Nanhai, Shantou, Jiangmen, Gaolan, Xiamen, Ningbo
PSA	Antwerp, Zeebrugge, Genoa, Venice, Sines		Singapore, Dalian, Nantong, Fuzhou, Tiacang
Eurogate	Bremen, Hamburg, La Spezia, Gioia Tauro, Lisbon		
SSA		Los Angeles, Long Beach, New Orleans, Oakland, Portland, Seattle	
P&O	Antwerp, Southampton, Tilbury, Cagliari	Baltimore, New York, Portland, Norfolk, Miami, Gulfport, New Orleans, Lake Charles, Houston, Galveston, Freeport	Shekou, Qingdao
APM	Rotterdam, Bremen, Gioia Tauro, Algeciras, Aarhus	Tacoma, Oakland, Los Angeles, New York, Baltimore, Portsmouth, Charleston, Jacksonville, Port Everglades, Miami, New Orleans, Houston	

Πηγή (Slack & Fremont 2005)

Οι παγκόσμιοι μεταφορείς με την εκμετάλλευση τερματικών αποκλειστικής χρήσης και την ενοποίηση με τα άλλα μεταφορικά μέσα, προσφέρουν ολοκληρωμένες μεταφορικές υπηρεσίες στους βιομήχανους. Οι μεγάλοι βιομήχανοι προτιμούν ολοκληρωμένα πακέτα logistics για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους, παρά τη συμφωνία με ξεχωριστούς παράγοντες, που αναμιγνύονται στη μεταφορά του προϊόντος¹⁰³. Η προσπάθεια για μείωση του κόστους και για προσφορά καλύτερων πακέτων logistics είναι έντονη από την πλευρά των μεταφορέων. Η προσπάθειά τους αυτή βρίσκει εφαρμογή με την καλύτερη οργάνωση της μεταφορικής αλυσίδας και με την παραγγελία μεγαλύτερων πλοίων για την εκμετάλλευση των οικονομικών κλίμακας. Τα μεγάλα πλοία (Mega Vessels) απαιτούν ταχεία εξυπηρέτηση στα τερματικά και μεγάλο βύθισμα για να ελλιμενιστούν. Η τάση που εμφανίζεται στις διεθνείς μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων είναι να δημιουργηθούν δίκτυα hub –feeder, δηλαδή, μεγάλα λιμάνια που λειτουργούν ως συνδετικοί κρίκοι (hubs), μεταφορτωτικά κέντρα, από τα οποία τα φορτία διανέμονται σε μικρότερα λιμάνια (feeder)¹⁰⁴. Τα μεταφορτωτικά κέντρα έχουν αναπτυχθεί σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές από τα μεγάλα παραδοσιακά λιμάνια. Ένα μεταφορτωτικό κέντρο απαιτεί μεγάλη έκταση γης για την κατασκευή μεγάλων τερματικών και υποδομών για τη διασύνδεση του λιμανιού με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Τα μεγάλα λιμάνια που γειτνιάζουν με μεγάλα εμπορικά κέντρα δε χρησιμοποιούνται για μεταφόρτωση φορτίων (direct call ports), τα φορτία που διακινούνται εξυπηρετούν τη ζήτηση που υπάρχει για αγαθά από το τοπικό εμπόριο¹⁰⁵. Έτσι σήμερα τα λιμάνια που εξυπηρετούν εμπορευματοκιβώτια μπορούν να ταξινομηθούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

- Hub ports
- Feeder ports
- Direct call ports

Οι μεγάλοι μεταφορείς έχουν μειώσει τον αριθμό των λιμένων που εξυπηρετούν τα πλοία τους. Η μονοπωλιακή δύναμη, που είχαν τα λιμάνια στο παρελθόν εξαιτίας γεωγραφικών πλεονεκτημάτων, έχει μειωθεί, τα λιμάνια ανταγωνίζονται για την απόκτηση εμπορευματοκιβωτίων και συμβατικών φορτίων (Heaver 1995)¹⁰⁶. Η διαπραγματευτική

¹⁰³ Notteboom T., Winkelmans W., 2001 "Structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge?" Maritime policy & management, volume 28, number 1, page 74.

¹⁰⁴ Midoro R., Musso E., Parola F., 2005 "Maritime liner shipping and the stevedoring industry market structure and competition strategies". Maritime policy & management volume 32, number 2, pages 92-94.

¹⁰⁵ Martin J., Thomas B. 2001 "The container terminal community" Maritime policy & management volume 28, number 3, page 284.

¹⁰⁶ Chlomoudis C., Karalis A., Pallis A., 2003 "Port reorganizations and the worlds of production theory" EJTIR volume 3, number 1, page 80.

ικανότητα των ναυτιλιακών γραμμών έχει αυξηθεί σημαντικά, απαιτούν καλύτερη εξυπηρέτηση των φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων στα τερματικά και αναγκάζουν τους λιμένες να λειτουργούν σε πιο ανταγωνιστικά πλαίσια. Οι εταιρείες διαχείρισης (operators), που έχουν αναπτυχθεί σε παγκόσμιο επίπεδο, απολαμβάνουν υψηλά κέρδη από τις εργασίες τους. Τα κέρδη για τις εταιρείες αυτές, είναι υψηλότερα από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε άλλους βιομηχανικούς κλάδους (Brennan 2002)¹⁰⁷. Στα DCTs οι εργασίες χειρισμού του φορτίου εκτελούνταν από ανεξάρτητους operator, σήμερα όμως εμφανίζεται η τάση να ιδρύονται ανεξάρτητες εταιρείες από τις ναυτιλιακές γραμμές και να αναλαμβάνουν τις εργασίες χειρισμού του φορτίου στα τερματικά αποκλειστικής χρήσης. Οι ναυτιλιακές γραμμές επενδύουν σε τερματικά που χρησιμοποιούν τα πλοία τους ενώ έχουν μεταβάλλει τη στρατηγική τους και έχουν αναπτύξει εταιρείες operator. Οι εταιρείες λοιπόν, operator που αναπτύσσονται από τις ναυτιλιακές γραμμές όπως η APM, που ιδρύθηκε από την Maersk δραστηριοποιούνται στην εξυπηρέτηση φορτίων σε τερματικά αποκλειστικής χρήσης και σε άλλα που χρησιμοποιούνται από διάφορους χρήστες. Η κυριότερη αιτία για την ανάπτυξη εταιρειών operator από τις ναυτιλιακές γραμμές είναι το μεγάλο περιθώριο κέρδους από τις εργασίες χειρισμού του φορτίου στα τερματικά. Αρχικά, οι εταιρείες αυτές αναπτύχθηκαν ως θυγατρικές των ναυτιλιακών γραμμών για τον περιορισμό του κόστους στο χειρισμό του φορτίου στα τερματικά αποκλειστικής χρήσης, αλλά σήμερα έχουν εξελιχθεί και στοχεύουν στο κέρδος από την εξυπηρέτηση διάφορων χρηστών¹⁰⁸. Στη θαλάσσια μεταφορά το περιθώριο κέρδους έχει περιοριστεί σημαντικά εξαιτίας της προσπάθειας για συνεχή μείωση του κόστους¹⁰⁹. Επιπλέον με το γιγαντισμό των πλοίων το κόστος χειρισμού του φορτίου εμπορευματοκιβωτίων στα τερματικά έχει αυξηθεί και καλύπτει το 50% του συνολικού μεταφορικού κόστους(Fossey 2002)¹¹⁰.

Οι μεταφορές διαθέτουν ισχυρή χρηματοοικονομική βάση για τις επενδύσεις που απαιτούνται στα τερματικά, ενώ οι εταιρείες στοιβασίας διαχειρίζονται ένα μεγάλο δίκτυο από τερματικά. Τα τελευταία χρόνια, μέσω των συγχωνεύσεων και των εξαγορών, τόσο στις εταιρείες liners ναυτιλίας, όσο και στις εταιρείες στοιβασίας παρατηρείται μεγάλη συγκέντρωση της αγοράς. Με τη συνεχή αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων απαιτούνται τερματικά αποκλειστικής χρήσης για την εξυπηρέτηση των πλοίων. Η ανάπτυξη τερματικών αποκλειστικής χρήσης από ναυτιλιακές γραμμές μπορεί να θέτει σημαντικά εμπόδια στην

¹⁰⁷ Slack B., Fremont A. 2005 "Transformation of port terminal operations: from the local to the global" Transport Reviews volume 25, number 1, page 119.

¹⁰⁸ De souza Araujo G., Beresford A., Pettit S., 2003 "Liner shipping companies and terminal operators : Internationalization or Globalization ?" Maritime Economics & Logistics volume 5, page 401.

¹⁰⁹ Midoro R. , Musso E. , Parola F. , 2005 " Maritime liner shipping and the stevedoring industry market structure and competition strategies ". Maritime policy & management volume 32, number 2, pages 101-102.

¹¹⁰ Slack B., Fremont A. 2005 "Transformation of port terminal operations: from the local to the global" Transport Reviews volume 25, number 1, page 121.

εισαγωγή νέων επιχειρήσεων στη ναυτιλία τακτικών γραμμών¹¹¹. Τα τερματικά απαιτούν μεγάλες επενδύσεις για την κατασκευή τους και ειδική τεχνογνωσία για τη λειτουργία τους.

Ως προς τη γεωγραφική εξάπλωση στην Ευρώπη οι κυρίαρχοι παράγοντες στα τερματικά είναι οι εταιρείες στοιβασίας, σε αντίθεση με τη Βόρεια Αμερική όπου οι ναυτιλιακές γραμμές αναπτύσσουν και διαχειρίζονται τερματικά, στην Ασία εμφανίζονται και οι δύο μορφές ιδιωτικοποίησης. Η συμμετοχή τοπικών εταιρειών στα τερματικά έχει μειωθεί αφού τις εργασίες τις αναλαμβάνουν εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε διάφορα τερματικά ή από συμπράξεις μεταξύ των διεθνών εταιρειών και των τοπικών διαχειριστών (Rotterdam). Η ανάπτυξη των εταιρειών στοιβασίας και των τερματικών αποκλειστικής χρήσης από τους παγκόσμιες μεταφορείς ήταν αποτέλεσμα της ιδιωτικοποίησης και της απελευθέρωσης που εφαρμόστηκε στη λιμενική βιομηχανία. Οι διαφορές που παρατηρούνται στα μεγάλα λιμάνια μεταξύ των ηπείρων μπορούν να εξηγηθούν από την πρακτική ιδιωτικοποίησης που έχει ακολουθηθεί από τη λιμενική αρχή και από τον όγκο του φορτίου που διακινείται. Η εκμετάλλευση ενός τερματικού αποκλειστικής χρήσης από τους μεταφορείς προϋποθέτει την ύπαρξη ενός μεγάλου όγκου διακινούμενου φορτίου στο συγκεκριμένο λιμάνι, σε διαφορετική περίπτωση η αποκλειστική χρήση ενός τερματικού εμφανίζεται ως μη αποδοτική επένδυση¹¹².

4.7 Επιχειρήματα υπέρ και κατά της ιδιωτικοποίησης στα λιμάνια

Η ιδιωτικοποίηση βοηθάει τα λιμάνια να χρηματοδοτήσουν τις επενδύσεις τους και τις δραστηριότητές τους από πηγές του ιδιωτικού κεφαλαίου. Η χρηματοδότηση των λιμενικών δραστηριοτήτων από τους ιδιώτες ενισχύει το διαλιμενικό ανταγωνισμό. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον, στο οποίο δραστηριοποιείται ένας λιμένας προσδιορίζεται από τη γεωγραφική θέση στην οποία ανήκει και από το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών¹¹³. Ας πάρουμε για παράδειγμα μια υποθετική περίπτωση δύο γειτονικών λιμένων, όπου κατασκευάζονται δύο τερματικά τα οποία θα παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, η κατασκευή του ενός τερματικού γίνεται με χρηματοδότηση από τον κρατικό τομέα, ενώ του δεύτερου γίνεται με ιδιωτική επένδυση. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι, εάν και στα δύο τερματικά οι ιδιώτες παρέχουν υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, η ιδιωτική εταιρεία, που έχει χρηματοδοτήσει τόσο την κατασκευή όσο και τη λειτουργία του έργου, θα επιβάλλει μία υψηλότερη τιμή και θα προσελκύσει λιγότερα φορτία προς εξυπηρέτηση. Αυτό όμως είναι μια σοβαρή αιτία για να

¹¹¹ Haralambides H., Cariou P., Benacchio M., 2002 " Cost, Benefits and pricing of dedicated terminals" International Journal of maritime economics volume 4, page 22.

¹¹² Slack B., Fremont A. 2005 "Transformation of port terminal operations: from the local to the global " Transport Reviews volume 25, number 1, page 118,121,123-124.

¹¹³ Ενημερωτικό δελτίο Ο.Λ.Π. Α.Ε. Ιούλιος 2003 σελίδα 216.

νοθευθεί ο διαλιμενικός ανταγωνισμός στην περιοχή και τελικά τα περισσότερα οφέλη να τα αποκομίσουν οι μεταφορείς που χρησιμοποιούν το τερματικό, του οποίου η κατασκευή χρηματοδοτήθηκε από τον κρατικό τομέα. Αφού θα απολαμβάνουν τα οφέλη από τις χαμηλότερες χρεώσεις, λόγω ότι δεν περιλαμβάνεται στις χρεώσεις το κόστος κατασκευής του τερματικού.

Επιπλέον, σήμερα στα περισσότερα ανεπτυγμένα κράτη του κόσμου έχει γίνει κατανοητό ότι ένα λιμάνι δεν μπορεί να λειτουργήσει μόνο από το δημόσιο τομέα. Ακόμη και λιμάνια, στα οποία όλες οι υπηρεσίες τους προσφέρονταν από την κρατική λιμενική αρχή και βρίσκονταν μόνο υπό κρατική διοίκηση και ιδιοκτησία, αναγνώρισαν τα οφέλη που θα είχε η ιδιωτική επένδυση και πρωτοβουλία στις εργασίες τους. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου, το λιμάνι της Σγκαπούρης, που αποτελούσε ένα αμιγώς δημόσιο οργανισμό έως τον Οκτώβριο του 1997. Το λιμάνι αυτό αποτελούσε μια δημόσια επιχείρηση, που λειτουργούσε με ιδιαίτερη επιτυχία και αποτελεσματικότητα. Ωστόσο, οι συνθήκες της αγοράς απαιτούσαν να εφαρμοστεί κάποιο σχέδιο αναδόμησης του λιμένα, έτσι ο λιμένας έγινε αυτόνομος οργανισμός και απέκτησε νομική μορφή εταιρείας. Η παραπάνω περίπτωση αποτελεί ένα επιπλέον ισχυρό επιχείρημα για την ανάμιξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στις δραστηριότητες και τα σχέδια που προγραμματίζονται στα λιμάνια¹¹⁴.

Σε άλλες περιπτώσεις η ιδιωτικοποίηση επέδρασε καταλυτικά σε λιμάνια που λειτουργούσαν μόνο υπό την κρατική ιδιοκτησία και διοίκηση, βελτίωσε αισθητά την απόδοσή τους και είχε μεγάλα οφέλη για την οικονομία. Μια τέτοια περίπτωση εμφανίζεται στα λιμάνια της Αργεντινής. Μέχρι το 1990 ο λιμενικός τομέας χαρακτηριζόταν από μείωση της διακίνησης φορτίων, υψηλά λιμενικά τέλη τα οποία διαρκώς αυξάνονταν, χαμηλές επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό της λιμενικής υποδομής και αναδομής, έλλειψη σχεδιασμού και οργάνωσης, διαφθορά και εξαγορά συνειδήσεων των δημόσιων υπαλλήλων του λιμενικού τομέα. Είναι χαρακτηριστικό ότι το γενικό φορτίο που διακινήθηκε από τα λιμάνια της Αργεντινής μειώθηκε μεταξύ του 1970 -1989 κατά 10%, ενώ κατά την ίδια περίοδο, σε διεθνή επίπεδο, το γενικό φορτίο, που διακινήθηκε, αυξήθηκε κατά 37%. Οι χρεώσεις για τους χρήστες ήταν από τις πιο υψηλές σε ολόκληρο τον κόσμο, εξαιτίας της παρωχημένης τεχνολογίας, που χρησιμοποιούνταν για το χειρισμό των φορτίων, των πολύ υψηλών αμοιβών, που είχαν επιτύχει τα συνδικάτα των εργαζομένων, των περιοριστικών κανόνων και ρυθμίσεων που υπήρχαν στα λιμάνια. Το 1992 πραγματοποιήθηκε ένα μεγάλο βήμα προς την ιδιωτικοποίηση των λιμένων με ένα νόμο, που προώθησε την απελευθέρωση των υπηρεσιών

¹¹⁴ Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2002 ‘‘Port privatization policy and practice’’ Transport Reviews volume 22, number 1, page 65.

ρυμούλκησης και πλοήγησης, απελευθέρωσε την τιμολόγηση των υπηρεσιών στα λιμάνια, ακύρωσε προηγούμενες συμφωνίες με τους εργαζόμενους, έδωσε τη δυνατότητα για την ιδιωτική χρηματοδότηση εγκαταστάσεων και νέων δραστηριοτήτων. Οι αλλαγές αυτές είχαν σαν αποτέλεσμα μέσα σε πέντε χρόνια, οι χρεώσεις για το χειρισμό των εμπορευματοκιβωτίων να μειωθούν κατά 50% στα κυριότερα λιμάνια. Ενώ η συνολική κίνηση εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε από 249.000 TEU σε 1.070.000 TEU μεταξύ του 1990 και του 2000¹¹⁵.

Άλλη περίπτωση όπου τα λιμάνια ήταν μόνο υπό κρατική ιδιοκτησία και διοίκηση ήταν τα λιμάνια της Ιρλανδίας μέχρι το 1990 όπου η μετατροπή των λιμένων σε αυτόνομους οργανισμούς είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του διακινούμενου φορτίου κατά 50%.¹¹⁶

Γενικότερα, η ακριβής αξιολόγηση των αποτελεσμάτων ενός προγράμματος ιδιωτικοποίησης πρέπει να λάβει υπόψη του τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν στο λιμάνι τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο αλλά και τις γενικότερες δομικές αλλαγές που λαμβάνουν χώρα. Είναι δυνατόν να μεταβάλλονται παράγοντες που ευνοούν ή δυσχεραίνουν την οικονομική θέση των λιμένων και σαν άμεσο αποτέλεσμα να εμφανίζονται μεγαλύτερα ή μικρότερα τα οφέλη ή τις απώλειες που προκύπτουν από ένα πρόγραμμα ιδιωτικοποίησης. Συνοπτικά η αξιολόγηση ενός προγράμματος ιδιωτικοποίησης πρέπει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη μεταβλητές όπως¹¹⁷:

- Μεταβολές στην οικονομική δραστηριότητα της χώρας και της περιοχής. Η ανάπτυξη ή ύφεση, που εμφανίζεται, επηρεάζει άμεσα το εμπόριο και τον όγκο του διακινούμενου φορτίου.¹¹⁸ Για παράδειγμα, η Ιρλανδία εμφάνισε αλματώδη ρυθμό ανάπτυξης μεταξύ των ετών 1994-1997 και η οποία φαίνεται ξεκάθαρα στην αύξηση του Καθαρού εθνικού προϊόντος κατά 62% σε σταθερές τιμές. Κατά την ίδια περίοδο 9 μεγάλα λιμάνια μετατράπηκαν σε αυτόνομους οργανισμούς και αύξησαν την εμπορευματική τους κίνηση. Η ακριβής μέτρηση των ωφελειών, που είχε η ιδιωτικοποίηση στα λιμάνια μέσα από ένα οικονομετρικό υπόδειγμα, προϋποθέτει την αξιολόγηση της επίδρασης, που είχε η αύξηση της εγχώριας παραγωγής στο διακινούμενο εμπόρευμα στα λιμάνια.

¹¹⁵ . Serebrisky T. , Trujillo. L. 2005 “ An assessment of port reform in Argentina: outcomes and challenges ahead ”. Maritime policy & management volume 32, number 3, pages 191-194.

¹¹⁶ Mangan J. , Cunningham J., 2000 “ Irish ports: Commercialization and Strategic change”. Business Strategy review, volume 11, issue 3, pages 51-53,58.

¹¹⁷ Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2002 “Port privatization policy and practice” Transport Reviews volume 22, number 1, page 71.

¹¹⁸ Mangan J. , Cunningham J., 2000 “ Irish ports: Commercialization and Strategic change”. Business Strategy review, volume 11, issue 3, pages 52,54.

- Οι επενδύσεις που γίνονται πριν την ιδιωτικοποίηση. Σε πολλά λιμάνια πριν την ιδιωτικοποίηση έχουν εφαρμοστεί προγράμματα εκσυγχρονισμού της επιχειρησιακής υποδομής του λιμένα. Σε άλλα λιμάνια εμφανίζεται καθυστέρηση όσον αφορά την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στις δραστηριότητες του λιμανιού. Οι δύο παραπάνω περιπτώσεις θα εμφανίσουν διαφορετικά αποτελέσματα, σε βραχύ χρονικό ορίζοντα, για ένα δεδομένο πρόγραμμα ιδιωτικοποίησης. Στην πρώτη περίπτωση, ο ιδιωτικός τομέας θα βρει ένα πρόσφορο έδαφος για να οργανώσει την δραστηριότητά του. Οι συνθήκες, που επικρατούσαν στα λιμάνια πριν την ιδιωτικοποίηση, όσον αφορά τη διαχείριση του φορτίου, τη διασύνδεση με τα άλλα μέσα μεταφοράς, τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν από την κρατική λιμενική αρχή, πρέπει να ληφθούν υπόψη στην αξιολόγηση των αποτελεσμάτων.
- Το θεσμικό πλαίσιο που συνοδεύει τη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης σε ένα λιμάνι. Σε ορισμένες χώρες μαζί με το πρόγραμμα ιδιωτικοποίησης ρυθμίζονται και επιμέρους ζητήματα που αφορούν τη λειτουργία του λιμένα, όπως τα εργασιακά δικαιώματα και οι συλλογικές συμβάσεις, που έχουν πετύχει οι εργαζόμενοι κατά την περίοδο πριν την ιδιωτικοποίηση. Σε άλλες περιπτώσεις, όπως στον οργανισμό λιμένος Πειραιώς εμφανίζονται κινητοποιήσεις από τους εργαζόμενους στα λιμάνια που δυσχεραίνουν τη λειτουργία του λιμένα. Γενικότερα, το θεσμικό πλαίσιο προσδιορίζει την έκταση που μπορεί να λάβει η ιδιωτικοποίηση, και όσο πιο σαφή εμφανίζεται τόσο πιο ξεκάθαρο γίνεται το πεδίο για τον ιδιωτικό τομέα.
- Αλλαγές που γίνονται στους μεταφορείς που χρησιμοποιούν το λιμάνι και αποτελούν τους μεγάλους πελάτες του λιμανιού. Οι μεταφορείς υπάρχει περίπτωση να αλλάξουν συμμαχία ή να δραστηριοποιηθούν σε άλλες γραμμές¹¹⁹. Σε αυτήν την περίπτωση, έστω και εάν ο λιμένας διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό για το χειρισμό του φορτίου και εξυπηρετεί αποδοτικά το χρήστη, δεν μπορεί να τον προσελκύσει να χρησιμοποιήσει τα τερματικά του, αφού τα πλοία χρησιμοποιούνται στη μεταφορά φορτίων μεταξύ άλλων λιμένων. Συνεπώς, η αποδοτικότητα των λιμένων δεν μπορεί να εκτιμηθεί με ακρίβεια σε περίπτωση όπου τέτοιες μεταβολές στην αγορά και στις αποφάσεις των μεγάλων πελατών δε ληφθούν σοβαρά υπόψη.

¹¹⁹ Tongzon J., Heng Wu., 2005 “ Port privatization, efficiency and competitiveness: some empirical evidence from container ports terminals ”. Transportation research part A volume 39, number 3, pages 409-410.

Τα επιχειρήματα εναντίον της ιδιωτικοποίησης υποστηρίζουν, μεταξύ άλλων, ότι τα διαφυγόντα κέρδη για την πληρωμή μερισμάτων των ιδιωτικών ανώνυμων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στους λιμένες θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση των έργων ή των δραστηριοτήτων του ίδιου του λιμένα ή και της συγκεκριμένης λειτουργίας από την οποία προήλθαν¹²⁰.

Ως προς την εξυπηρέτηση της πελατείας, οι ιδιώτες operators μπορεί να δώσουν προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των μεγάλων πελατών, όπως είναι οι ναυτιλιακές γραμμές, που έχουν συμβόλαια συνεργασίας με το λιμένα, και να ενδιαφερθούν λιγότερο για τους μικρούς χρήστες των τερματικών. Επιπλέον, ως προς την τιμολόγηση των υπηρεσιών, οι λιμένες εφαρμόζουν διακριτή τιμολόγηση, οι ναυτιλιακές γραμμές απολαμβάνουν χαμηλότερες χρεώσεις και έχουν μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη από τους κοινούς χρήστες¹²¹. Το επιχειρησιακό περιβάλλον, που διαμορφώνεται για τους μικρούς πλοιοκτήτες και ναυτικούς πράκτορες, είναι δυσμενές και κάνει δύσκολη την παραμονή τους στην αγορά. Ο ιδιωτικός τομέας είναι μάλλον απίθανο να αναλάβει να κατασκευάσει τα βασικά έργα υποδομής του λιμένα και τα βοηθητικά μέσα πλοήγησης. Για τα αγαθά αυτά, όπως αναπτύχθηκε παραπάνω, πρέπει να ενδιαφερθεί μια κεντρική λιμενική αρχή. Ο ιδιώτης είναι απίθανο να επενδύσει και να προσφέρει όλα όσα χρειάζονται για το σύνολο των λιμένων μίας χώρας. Όμως και στην περίπτωση, που υπάρχει αυστηρή διαίρεση μεταξύ του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα σε ένα λιμάνι, και δε συνεργάζονται, δε συμπράττουν στις επενδύσεις και στις λειτουργίες του λιμένα, θα μειωθεί η αποδοτικότητά του και θα περιοριστεί η ανταγωνιστικότητά του¹²².

Οι λιμένες, που λειτουργούν σε ένα έντονο ανταγωνιστικό περιβάλλον, και οι χρηματοοικονομικές τους καταστάσεις πιστοποιούν κερδοφορία είναι επιχειρήσεις ιδιαίτερα ελκυστικές για τους ιδιώτες. Ωστόσο από την άποψη ότι αποτελούν ένα κερδοφόρο και υγιές τμήμα του κράτους, μπορεί να αμφισβητηθεί η αναγκαιότητα της ιδιωτικοποίησης.

Οι επικριτές της ιδιωτικοποίησης ισχυρίζονται ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία μπορεί να εκμεταλλευθεί τις συνθήκες και να προσπαθήσει να δημιουργήσει ένα ισχυρό μονοπωλιακό καθεστώς στο λιμάνι, όταν ο ανταγωνισμός δεν έχει αναπτυχθεί σε αυτό. Ο ανταγωνισμός δεν ευνοείται όταν το λιμάνι εξυπηρετεί μικρό αριθμό φορτίων και δεν υπάρχουν πολλές εταιρείες διαχείρισης και εξυπηρέτησης φορτίου. Εκτός από την παραπάνω περίπτωση, ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων δεν ευνοείται, όταν η γεωγραφική θέση του λιμένα του προσδίδει μία

¹²⁰ Baird A.J. 1995 “ privatization of trusts ports in the United Kingdom: Review and analysis of the first sales ” Transport Policy, Volume 2, Number 2, page 136.

¹²¹ Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2002 “Port privatization policy and practice” Transport Reviews volume 22, number 1, page 63.

¹²² Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2002 “Port privatization policy and practice” Transport Reviews volume 22, number 1, page 63.

κυρίαρχη θέση στην ευρύτερη περιοχή εξαιτίας της απουσίας γειτονικών λιμένων, που να προσφέρουν ίδιες υπηρεσίες και να εξυπηρετούν την ίδια ενδοχώρα. Με άλλα λόγια, στη γεωγραφική περιοχή του λιμένα δεν υπάρχει ένα ανταγωνιστικό λιμάνι, που να εξυπηρετεί τους χρήστες¹²³. Στις δύο παραπάνω περιπτώσεις, που ο ενδολιμενικός ή ο διαλιμενικός ανταγωνισμός δεν έχει αναπτυχθεί σε ικανοποιητικό βαθμό, η ιδιωτικοποίηση μπορεί να μετατρέψει ένα μονοπώλιο, το οποίο λειτουργούσε κάτω από την κρατική παρέμβαση και ιδιοκτησία, σε ιδιωτικό με όλες τις αρνητικές συνέπειες που μπορεί να έχει για τους χρήστες, το λιμάνι και την οικονομία της περιοχής¹²⁴.

Η κυριότερη αιτία για την εφαρμογή ενός προγράμματος ιδιωτικοποίησης σε ένα λιμάνι είναι η βελτίωση της απόδοσής του και ως επακόλουθο η αύξηση της κοινωνικής ευημερίας, μέσω της αύξησης της απασχόλησης και των επενδύσεων. Οι έρευνες, που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι τώρα, αποτυγχάνουν να στοιχειοθετήσουν επαρκώς το παραπάνω επιχειρήμα. Μια οικονομετρική ανάλυση για την αύξηση της παραγωγής και της απόδοσης σχετικά με την προ και μετά ιδιωτικοποιημένη περίοδο για το λιμενικό τομέα υποστηρίζει ότι η αλλαγή που γίνεται στο ιδιοκτησιακό καθεστώς από μόνη της δεν μπορεί να έχει επίδραση στην αύξηση της απόδοσης του λιμένα (Song –Cullinane 2001)¹²⁵. Οι όποιες βελτιώσεις και αποτελέσματα για τα λιμάνια, μετά την ιδιωτικοποίησή τους μπορεί να προέρχονται από τη μείωση του εργατικού κόστους και τις αλλαγές, που επιφέρει ο ιδιώτης επενδυτής, παρά από την αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

¹²³ Serebrisky T. , Trujillo. L. 2005 “ An assessment of port reform in Argentina: outcomes and challenges ahead ”. *Maritime policy & management* volume 32, number 3, page 207.

¹²⁴ Kevin Cullinane & Dong –Wook Song. 2002 “Port privatization policy and practice” *Transport Reviews* volume 22, number 1, page 62-63

¹²⁵ Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2001 “ The administrative and ownership structure of Asian container ports” *International Journal of maritime economics* volume 3, page 176.

5. Συμπεράσματα

- Οι λιμένες συμβάλουν σημαντικά στην ανάπτυξη του εμπορίου και της οικονομίας γενικότερα, αφού αποτελούν τις θαλάσσιες οδούς μέσω των οποίων διακινούνται τα εμπορεύματα και διοχετεύονται στην ενδοχώρα. Η ιδιότητά τους αυτή έχει δημιουργήσει την αντίληψη ότι το λιμενικό προϊόν είναι ένα δημόσιο αγαθό και για αυτό το λόγο επιβάλλεται να χρηματοδοτείται από το κρατικό τομέα. Ο λιμενικές υπηρεσίες δεδομένης της σημασίας του για την ύπαρξη και τη λειτουργία ολόκληρου του οικονομικού συστήματος, χρίζουν ιδιαίτερης προσοχής, αλλά δεν μπορούν να καταταχθούν στα κοινά δημόσια αγαθά.
- Στη λιμενική βιομηχανία εντάσσονται τα έργα υποδομής των λιμένων και τα βοηθητικά μέσα πλοήγησης, όπως οι φάροι, οι κυματοθραύστες, τα σημάδια πλοήγησης, αλλά και οι κατασκευές, όπως οι δεξαμενές, οι λεκάνες ελιγμών και τα κανάλια διέλευσης, τα οποία χαρακτηρίζονται από υψηλό αρχικό κόστος και κοινή χρήση από όλα τα πλοία που ελλιμενίζονται. Τα αγαθά αυτά δεν είναι αμιγώς ιδιωτικά αγαθά, δηλαδή δεν θα προσφέρονταν αποτελεσματικά από το σύστημα της ελεύθερης αγοράς, ή αν προσφέρονταν, αυτό θα γινόταν σε ανεπαρκείς ποσότητες. Σύμφωνα με μία έρευνα που πραγματοποιήθηκε από τη διεθνή ένωση για τα λιμάνια (international Association of Ports and Harbours IAPH) από τα 100 κορυφαία λιμάνια της υφελίου, σε κανένα δεν υπήρχε πλήρης ιδιωτική ιδιοκτησία σε κυματοθραύστες και σε κανάλια διέλευσης. Αυτό καταδεικνύει και την ανάγκη για παρέμβαση από το κράτος για το σχεδιασμό και την παροχή των βασικών έργων υποδομής στα λιμάνια. Η πληρωμή του κόστους για τα παραπάνω έργα σε μακροχρόνια βάση, πρέπει να επιδιώκεται να γίνεται από τα λιμενικά τέλη, που επιβάλλονται στους χρήστες των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Στη λιμενική βιομηχανία εντάσσονται και τα εξειδικευμένα τερματικά και ο εξοπλισμός που απαιτείται για το χειρισμό των φορτίων, όπως οι ανυψωτικοί γερανοί και τα διάφορα μηχανήματα. Στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου οι υπηρεσίες χειρισμού του φορτίου αναλαμβάνονται από εξειδικευμένες ιδιωτικές εταιρείες (operator). Σε άλλες περιπτώσεις ολόκληρα τερματικά έχουν εκχωρηθεί ή αγοραστεί από μεταφορείς και χρησιμοποιούνται κατ' αποκλειστικότητα για την εξυπηρέτηση των ιδιόκτητων πλοίων τους. Ο ιδιωτικός τομέας λειτουργεί τερματικά έναντι ορισμένου μισθώματος που καταβάλλει στους λιμένες, είτε συγχρηματοδοτεί την κατασκευή τους και τα λειτουργεί, είτε αγοράζει ολόκληρα τερματικά και τα εκσυγχρονίζει. Η τάση για ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών χειρισμού του φορτίου στα

τερματικά και της εκχώρησης ολόκληρων τερματικών σε ναυτιλιακές γραμμές εμφανίστηκε, σε έντονο βαθμό, στις αρχές της δεκαετίας του 1990 στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου και ήταν αποτέλεσμα της αλλαγής της πολιτικής των κρατών για τους λιμένες. Μέχρι τότε οι κρατικές λιμενικές αρχές, εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις, δεν επέτρεπαν την ιδιωτική συμμετοχή στα λιμάνια. Η εμπειρία από την ιδιωτικοποίηση στα μεγάλα λιμάνια δείχνει ότι οι εργασίες χειρισμού του φορτίου στα τερματικά είναι μια δραστηριότητα όπου προσελκύει το οικονομικό ενδιαφέρον των εταιρειών στοιβασίας και η ιδιωτικοποίηση μπορεί να εφαρμοστεί με επιτυχία. Το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση όπου τα τερματικά εκχωρούνται ή πωλούνται σε μεγάλους μεταφορείς για αποκλειστική χρήση από τα πλοία τους.

- Η ιδιωτικοποίηση, που εμφανίζεται με διάφορες μορφές στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου, έχει περιορίσει σημαντικά το ρόλο της κρατικής λιμενικής αρχής, όσον αφορά τις εργασίες χειρισμού του φορτίου. Ωστόσο, ο ιδιωτικός τομέας δεν μπορεί να αντικαταστήσει αποτελεσματικά το δημόσιο σε ορισμένα σημαντικά θέματα που αφορούν την παροχή νομοθετικού πλαισίου, το συνολικό σχεδιασμό των λιμανιών, τη διασύνδεση με τα άλλα μέσα μεταφοράς και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.
- Η ιδιωτικοποίηση μπορεί να παρουσιαστεί με διάφορες μορφές στη λιμενική βιομηχανία περιλαμβάνει όλους τους τρόπους με τους οποίους ο ιδιωτικός τομέας διαχειρίζεται εργασίες και αναλαμβάνει αρμοδιότητες σε τομείς όπου το κράτος είχε την αποκλειστική και πλήρη κυριότητα. Η πιο συνηθισμένη μορφή ιδιωτικοποίησης στη λιμενική βιομηχανία είναι η διαχείριση ενός τερματικού από μια αμιγώς ιδιωτική επιχειρηματική οντότητα. Τις περισσότερες φορές το κράτος διατηρεί την εξουσία και την ευθύνη για το σύνολο του λιμένα μέσω μιας δημόσιας λιμενικής αρχής, η οποία διατηρεί υπό την κατοχή της τη λιμενική γη και το ρόλο του νομοθέτη, ενώ ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει τις εργασίες χειρισμού των φορτίων στα τερματικά. Στα περισσότερα μεγάλα λιμάνια εφαρμόστηκε η πρακτική της μερικής ιδιωτικοποίησης, εξαίρεσή αποτελούν τα λιμάνια της Μεγάλης Βρετανίας. Το μέγεθος του λιμένα αποτελεί έναν αποφασιστικό παράγοντα για την επιλογή της μεθόδου ιδιωτικοποίησης που θα εφαρμοστεί. Μέχρι σήμερα η ιδιωτικοποίηση έχει εφαρμοστεί στα πολύ μεγάλα λιμάνια, ενώ στα λιμάνια μικρού μεγέθους που εξυπηρετούν ανάγκες της τοπικής ενδοχώρας, ο ιδιωτικός τομέας δεν ενδιαφέρεται να επενδύσει, και ο κρατικός τομέας έχει τη συνολική ευθύνη για την ανάπτυξη και το σχεδιασμό των λιμένων.

- Στα μεγάλα λιμάνια το μοντέλο οργάνωσης που παρατηρείται είναι Δημόσιο/ιδιωτικό, με τον ιδιωτικό τομέα να χειρίζεται τα φορτία στα τερματικά ή να έχει αναλάβει την διοίκηση και διαχείριση ολόκληρων τερματικών στο λιμάνι. Η λιμενική αρχή διατηρεί το ρόλο του νομοθέτη και της κατασκευής των βασικών έργων υποδομής του λιμένα. Η μερική συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε ένα μεγάλο λιμάνι βελτιώνει την απόδοσή του και φαίνεται να είναι επιθυμητή. Πιο συγκεκριμένα, η συμμετοχή των εταιρειών διαχείρισης εργασιών στα τερματικά (operator) δίνει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στα λιμάνια από την πλευρά της διαχείρισης των φορτίων και τα κάνει πιο αποτελεσματικά¹²⁶. Αυτό υποστηρίζεται και από το γεγονός ότι η ιδιωτικοποίηση εφαρμόζεται σε ολοένα και μεγαλύτερο βαθμό σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, όπως οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.
- Η διαδικασία των συγχωνεύσεων και εξαγορών που ακολουθήθηκε τα τελευταία χρόνια μεταξύ των operator, είχε σαν αποτέλεσμα στα μεγαλύτερα λιμάνια να κυριαρχεί σήμερα ένας μικρός αριθμός operator και η αγορά να χαρακτηρίζεται από υψηλό συγκεντρωτισμό. Σε κάθε μεγάλο λιμάνι υπάρχει ένας μεγάλος operator που χειρίζεται το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου στα τερματικά. Οι παγκόσμιοι μεταφορείς, όπως και οι operator, μέσω συγχωνεύσεων και εξαγορών προσπαθούν να επιτύχουν όσο το δυνατό μεγαλύτερα πλεονεκτήματα και οικονομίες κλίμακας. Οι μεγάλες εταιρείες που έχουν εμφανιστεί σε διεθνή επίπεδο τόσο στη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων και των χύδην φορτίων, όσο και στο χειρισμό των φορτίων στα τερματικά διαθέτουν μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη. Οι ναυτιλιακές γραμμές είναι πιθανόν να συνεργαστούν με τις εταιρείες στοιβασίας με μακροχρόνια συμβόλαια ή μέσω πιο χαλαρών συμμαχιών. Οι ναυτιλιακές γραμμές θα έχουν σταθερές χρεώσεις για το χειρισμό των φορτίων τους στα τερματικά και οι εταιρείες στοιβασίας θα έχουν σταθερό όγκο διακινούμενου φορτίου. Η μονοπωλιακή δύναμη, που θα αποκτήσουν οι συμμαχίες που θα προκύψουν, πρέπει να αντιμετωπιστεί με την εφαρμογή ενός νομοθετικού πλαισίου σε διεθνή επίπεδο.
- Η συνεχής μεγέθυνση των πλοίων απαιτεί τερματικά προσαρμοσμένα στις ιδιαίτερες ανάγκες εξυπηρέτησης των φορτίων και μηδενικούς χρόνους καθυστέρησης. Η ανάγκη για τερματικά αποκλειστικής χρήσης (DCTs) θα γίνει ακόμη εντονότερη για τα αυριανά Mega-Vessels 10000 TEU. Καθώς οι οικονομίες κλίμακας που αναπτύσσονται στη θαλάσσια μεταφορά με τη χρήση μεγαλύτερων πλοίων και το

¹²⁶ Tongzon J., Heng Wu., 2005 “ Port privatization, efficiency and competitiveness: some empirical evidence from container ports terminals ”. Transportation research part A volume 39, number 3, page 420.

μικρότερο κόστος ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου που επιτυγχάνεται, πρέπει να διασφαλίζονται με κατάλληλες υποδομές και εξοπλισμό στα τερματικά.

- Η διοίκηση ενός λιμένα, όταν αποφασίζει να ιδιωτικοποιήσει τις υπηρεσίες της, εξαιτίας της ανομοιογένειας που παρατηρείται μεταξύ των λιμένων ανά τον κόσμο, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες κάθε λιμένα και να αποφασίζει για τη μέθοδο που θα εφαρμοστεί και θα ταιριάζει καλύτερα στο συγκεκριμένο λιμάνι. Η εφαρμογή πολιτικής ιδιωτικοποίησης από τις λιμενικές αρχές πρέπει να συνοδεύεται από ένα νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο να αποσαφηνίζει τη διαδικασία και τα επιμέρους ζητήματα που μπορεί να προκύψουν. Η διεθνής εμπειρία από την ιδιωτικοποίηση που έχει εφαρμοστεί στα μεγάλα λιμάνια ανά τον κόσμο αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο στην προσπάθεια των λιμένων να εφαρμόσουν προγράμματα ιδιωτικοποίησης.
- Συμπερασματικά, μπορεί να υποστηριχθεί ότι η διαδικασία των ιδιωτικοποιήσεων θα ενισχυθεί τα επόμενα χρόνια ακόμη περισσότερο αλλά η πλήρης υποκατάστασή του ρόλου της κρατικής λιμενικής αρχής από του ιδιωτικούς φορείς, δεν φαίνεται ως ένα ρεαλιστικό ενδεχόμενο. Οι μεγάλες ιδιωτικές εταιρείες θα ενισχύσουν ακόμη περισσότερο τη θέση τους και γι'αυτό απαιτείται προσεκτικός σχεδιασμός στις συμβάσεις που θα παραχωρούν δικαιώματα ιδιοκτησίας και εκμετάλλευσής στα τερματικά σε μεγάλους operator και μεταφορείς. Η πλήρης απόσυρσή του κράτους από τα λιμάνια δεν είναι επιθυμητή αλλά θα πρέπει να ενισχυθεί ο ρόλος του κράτους ως σχεδιαστή και ρυθμιστή των εξελίξεων στα λιμάνια σε συνεργασία με τις ιδιωτικές εταιρείες που αναλαμβάνουν εργασίες στα τερματικά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1 Γεωργακόπουλος Θ., Λιανός Θ., Μπένος Θ., Τσεκούρας Γ. , Χατζηπροκοπίου Μ., Χρήστου Γ., 1995 "Εισαγωγή στην πολιτική οικονομία ", Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα
2. Γιαννόπουλος Γ.,1998, "Θαλάσσιες Μεταφορές", Εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη
3. Χλωμούδης Κ., 2001, "Οργάνωση και διοίκηση λιμένων", Εκδόσεις Τζέι & Τζέι, Πειραιάς
4. Κώττη Πετράκη Α. , 1996 " Σύγχρονη μακροοικονομία θεωρία και πολιτική ", Εκδόσεις "Το Οικονομικό", Αθήνα.
5. Παντελίδης Π., 2003, "Εισαγωγή στη Μικροοικονομική ανάλυση ", Πειραιάς.
6. Musgrave R.A. 1969, "Fiscal systems" , Yale University press, New Haven and London.
7. Stiglitz J., 1992, "Οικονομική του δημόσιου τομέα", Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα

ΑΡΘΟΓΡΑΦΙΑ

1. Baird A.J. 1995 “ privatization of trusts ports in the United Kingdom: Review and analysis of the first sales ” Transport Policy, Volume 2, Number 2, pages 135 –143.
2. Baird A.J. 2000 ”Port privatization: Objectives, extent, process, and the UK Experience.” Journal of maritime economics volume 2, number 3, pages 177-194
- 3 . Baird A.J. 2004 ”Public `goods and the public financing of major European seaports.” Maritime policy & management volume 31, number 4, pages 375-391
4. Baird A.J. 2002 ” Privatization trends at the world’s top-100 container ports ” Maritime policy & management volume 29, number 3, pages 271-284.
5. Beresford A. , Gardner B. , Pettit S. , Naniopoulos A. , Wooldridge C. , 2004 ” The unctad and workport models of port development : evolution or revolution? ” Maritime policy & management volume 31, number 2, pages 93-107.
6. Bichou K., Gray R., 2004 “A critical review of conventional terminology for classifying seaports. “ Transportation research part A , volume 39 pages 75-92.
7. Chlomoudis C., Karalis A., Pallis A., 2003 ” Port reorganizations and the worlds of production theory ” EJTIR volume 3, number 1, pages 77-94.
8. Chlomoudis C., Pallis A., 2000 ” services in commercial ports: on the need to overcome in practice “the public utility- private good” dilemma ” Naples
9. Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2002 “Port privatization policy and practice” Transport Reviews volume 22, number 1, pages 55-75
10. Cullinane K. , Dong –Wook Song. 2001 “ The administrative and ownership structure of Asian container ports” International Journal of maritime economics volume 3, pages 175-197.
11. De souza Araujo G., Beresford A., Pettit S., 2003 “Liner shipping companies and terminal operators : Internationalization or Globalization ? ” Maritime Economics & Logistics volume 5, pages 393-412.
12. Francisco Montero Llacer , 2005 ” Port Privatization in panama ” Marine Policy article in press available on line at www.sciencedirect.com
13. Goss R. O. , 1990 “Economic policy and seaports Part 1: The economic function of seaports. ” Maritime policy & management, volume 17, number 3, pages 207-219.
- 14 Hershman M. , 1999 “Seaport Development and Coastal Management Programs: A National Overview” Coastal Management, volume 27 pages 271–290
- 15 Haralambides H., Cariou P., Benacchio M., 2002 “ Cost, Benefits and pricing of dedicated terminals” International Journal of maritime economics volume 4, pages 21-34.

16. Ircha M. 2001 "North American port reform: the Canadian and American Experience" International journal of maritime economics, volume 3 pages 198-220.
17. Juhel H.M 2001 "Globalization, Privatization and Restructuring of ports" International journal of maritime economics, volume 3, pages 139-174
18. Mangan J. , Cunningham J., 2000 " Irish ports: Commercialization and Strategic change". Business Strategy review, volume 11, issue 3, pages 51-60.
19. Martin J., Thomas b. 2001 "The container terminal community " Maritime policy & management volume 28, number 3, pages 279-292.
20. Midoro R. , Musso E. , Parola F. , 2005 " Maritime liner shipping and the stevedoring industry market structure and competition strategies ". Maritime policy & management volume 32, number 2, pages 89-106.
21. Notteboom T., Rodrigue J. , 2005 "Port regionalization :towards a new phase in port development " Maritime policy & management volume 32, number 3, pages 297-313.
22. Notteboom T., Winkelmanns W. , 2001 " Structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge? " Maritime policy & management, volume 28, number 1, pages 71-89.
23. Notteboom T., Winkelmanns W. 2001 "Reassessing Public sector Involvement in European Seaports" International journal of maritime economics, volume 3 pages 242-259.
24. Pagoulatos G. , 2005 " The Politics of Privatisation: Redrawing the Public-Private Boundary " West European Politics, Volume 28, Number 2, pages 358 – 380
25. Slack B., Fremont A. 2005 "Transformation of port terminal operations: from the local to the global " Transport Reviews volume 25, number 1, pages 117-130.
26. Serebrisky T. , Trujillo. L. 2005 " An assessment of port reform in Argentina: outcomes and challenges ahead ". Maritime policy & management volume 32, number 3, pages 191-207.
27. Tongzon J., Heng Wu., 2005 " Port privatization, efficiency and competitiveness: some empirical evidence from container ports terminals ". Transportation research part A volume 39, number 3, pages 405-424.
28. Trujillo. L., Nombella G., 1999 " Privatization and regulation of the seaport industry " Policy research working paper 2181, pages 1-68.available online www.worldbank.org
29. UNCTAD 1995 "Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports".
30. Wiegman B., Ubbels B., Rietveld P., Nijkamp P., 2002 "Investments in container terminals: Public Private Partnerships in Europe " International journal of maritime economics, volume 4 pages 1-20.

31. Yap W., Lam J., 2004 “ An interpretation of inter-container port relationships from the demand perspective ” Maritime policy & management volume 31, number 4, pages 337-355.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

1. <http://www.europa.eu.int>
2. <http://www.clm1.org> Council of Logistics
3. <http://www.sciencedirect.com>
4. <http://www.unctad.org>
5. [www.taylor and francis group.org](http://www.taylorandfrancis.com)
6. <http://www.iaphworldports.org>
7. <http://www.espo.org>
8. www.agoraideon.gr
9. www.worldbank.org

ΕΠΙΣΗΜΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

Ενημερωτικό δελτίο Ο.Λ.Π. Α.Ε. Ιούλιος 2003

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Κοινοτική οδηγία 654/2005 για την πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

IAPH: international association of ports and harbours.

TEU : Twenty equivalent unit.

DCT : Dedicated container terminal.

EDI : Electronics data interchange.

PSA : Port Singapore authority.