



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΚΑΙΟ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για την διοίκηση, λειτουργία και ανάπτυξη των
λιμένων**

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ – ΙΩΑΝΝΑ Αθαν. ΣΤΑΜΠΙΟΛΑ
Α.Μ.: ΜΔΟ/1537

Επιβλέπων Καθηγητής: Άγγελος Κότιος

ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΙΟΥΝΙΟΣ 2018

Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, «Δίκαιο και Οικονομία» με τίτλο «Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για την διοίκηση, λειτουργία και ανάπτυξη των λιμένων», έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου.

Υπογραφή Μεταπτυχιακής Φοιτήτριας:

Όνοματεπώνυμο: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ- ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΑΜΠΟΛΑ

Ημερομηνία: 01-06-2018

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΑ	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	6
2.1 Εισαγωγή	6
2.2 Ιστορική Αναδρομή τρόπου Διοίκησης Λιμένων	6
2.2.1 Λιμένας δημόσιας παροχής υπηρεσιών (Public Service Port)	8
2.2.2 Λιμένας εργαλείο (Tool Port)	9
2.2.3 Λιμένας ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων (Landlord Port)	9
2.2.4 Ιδιωτικός Λιμένας (Private Port ή Fully Privatised Port).....	10
2.3 Οι Μεγαλύτεροι 15 λιμένες της Ευρώπης – το Ιδιοκτησιακό Καθεστώς που τους διέπει	12
2.3.1 Port of Rotterdam.....	14
2.3.2 Port of Hamburg.....	14
2.3.3 Port of Antwerp.....	15
2.3.4 Port of Bremen – Bremerhaven.....	17
2.3.5 Port of Valencia	18
2.3.6 Port of Algeciras	18
2.3.7 Port of Felixstowe	19
2.3.8 Port of Ambarli	20
2.3.9 Port of Piraeus	20
2.3.10 Port of Gioia Tauro	21
2.3.11 Port of Duisburg.....	22
2.3.12 Port of Marsaxlokk.....	23
2.3.13 Port of St.Petersburg	23
2.3.14 Port of Port of Le Havre.....	24
2.3.15 Port of Genoa	25
2.4 Η Λειτουργία των Ελληνικών Λιμένων	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	31
3.1 Εισαγωγή	31
3.2 Κατηγορίες Λιμένων και θεσμικό πλαίσιο που τους διέπει	31
3.3 Διεθνείς θεσμικά πλαίσια και τάσης οργάνωσης	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ	39
4.1 Εισαγωγή	39
4.2 Κύρια Ζητήματα Ευρωπαϊκού Θεσμικού Πλαισίου	39
4.3 Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο Περιβαλλοντικής Πολιτικής	40

4.4 Συνοπτική παρουσίαση πολιτικής Ευρωπαϊκών Λιμένων & Αποτελέσματα Λειτουργίας	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο : Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΩΣ ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	47
5.1 Εισαγωγή	47
5.2 Ορισμοί & έννοιες της Βιώσιμης Ανάπτυξης	49
5.3 Επιπτώσεις Λιμενικής Ανάπτυξης στην ενδοχώρα	51
5.4 Κανονισμός Ευρωπαϊκής Ένωσης (Αρ.2, 1255/2011) για την Θέσπιση προγράμματος Στήριξης Ανάπτυξης Θαλάσσιας πολιτικής	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο : ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	56
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	57
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	58
ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	60

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΑ

Αρχικά θα ήθελα να εκφράσω την εκτίμησή μου στο πρόσωπο του επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Άγγελου Κότιου για τις εύστοχες παρατηρήσεις του επί της πτυχιακής μου εργασίας και για την όλη βοήθεια που μου παρείχε καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου στο Διατμηματικό ΠΜΣ «Δίκαιο & Οικονομία» του Πανεπιστημίου Πειραιά. Επίσης, θα ήθελα να εκφράσω την εκτίμηση μου στα δύο άλλα μέλη της επιτροπής, τον Καθηγητή κ. Σαμπράκο Ευάγγελο και τον Αναπληρωτή Καθηγητή κ. Φαραντούρη Νικόλαο για τον κόπο που έκαναν να διαβάσουν την εργασία μου και να συμβάλουν με τις δικές τους παρατηρήσεις και αυτοί στην τελική της μορφή της εν λόγω εργασίας.

Επιπροσθέτως, θα ήθελα να εκφράσω τις βαθύτερες ευχαριστίες στην μητέρα μου, Σταμπόλα Πόπη, που είναι αρωγός σε κάθε μου βήμα.

Τέλος, θα ήθελα να αφιερώσω την πτυχιακή μου εργασία στον γλυκό μου πατέρα Σταμπόλα Αθανάσιο που έφυγε τόσο νωρίς....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι η εύρεση και παρουσίαση της σχέσης του Ευρωπαϊκού Θεσμικού πλαισίου με την διοίκηση, λειτουργία και ανάπτυξη των λιμένων.

Συγκεκριμένα, στο 2^ο Κεφάλαιο παρουσιάζεται η έννοια της Διοίκησης των Λιμένων αλλά και ιστορική αναδρομή του τρόπου διοίκησης τους. Γίνεται διαχωρισμός σε 4 τρόπους διοίκησης των λιμένων αλλά και παρουσιάζονται 15 από τους μεγαλύτερους Ευρωπαϊκούς λιμένες, ενώ γίνεται εκτενή παρουσίαση της λειτουργίας των Ελληνικών λιμένων.

Στο 3^ο Κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο Θεσμικό πλαίσιο και στην λειτουργία που διέπει τους λιμένες. Γίνεται κατηγοριοποίηση παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου που διέπει συγκεκριμένες κατηγορίες λιμένων, ενώ παράλληλα παρουσιάζονται τα Διεθνή Θεσμικά πλαίσια και οι σύγχρονες τάσεις οργάνωσης των λιμένων.

Στο 4^ο Κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση του Ευρωπαϊκού Θεσμικού πλαισίου λιμένων, ενώ παρουσιάζονται εκτενώς τα κύρια ζητήματα που απασχολούν για το εν λόγω Ευρωπαϊκό Θεσμικό πλαίσιο. Εν συνεχεία γίνεται συνοπτική παρουσίαση της πολιτικής των Ευρωπαϊκών Λιμένων όπως και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα από την λειτουργία τους.

Στο 5^ο Κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση ορισμών και βασικών όρων της Ανάπτυξης και ακόμα περισσότερο της Βιώσιμης Ανάπτυξης. Εν συνεχεία γίνεται παρουσίαση της επιπτώσεων της Λιμενικής Ανάπτυξης και έπεται η συνοπτική αναφορά στον συνδυασμό του Ευρωπαϊκού Θεσμικού πλαισίου για την Βιώσιμη Ανάπτυξη αλλά και μέτρα που πάρθηκαν.

Τέλος, στο 6ο Κεφάλαιο γίνεται μια συγκεντρωτική παρουσίαση των συμπερασμάτων της όλης εργασίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

2.1 Εισαγωγή

Με τον όρο *Διοίκηση Λιμένων* ή αλλιώς *Λιμενική Διακυβέρνηση* εννοούμε την ιδιοκτησία, τη διαχείριση και τον έλεγχο των λειτουργιών ενός λιμανιού. Στόχος του κεφαλαίου αυτού είναι να περιγράψει τον τρόπο με τον οποίο εξελίχθηκαν χρονικά τα λιμάνια καθώς επίσης και να εξετάσει την κρατούσα ταξινόμησή τους σε τέσσερις βασικές ομάδες όπως αυτές αναλύονται διεξοδικά παρακάτω. Η αναφορά σε κάθε μία από αυτές πραγματοποιείται με τη χρήση της αγγλικής ορολογίας, η οποία είναι η εξής: Public Service Port, Private Service Port, Tool Port και Landlord Port.

Η τετραμερής διάκριση των λιμένων προέκυψε από το συνδυασμό πολλών παραγόντων μεταξύ των οποίων είναι: το είδος της οικονομίας που διέπει κάθε χώρα (οικονομία αγοράς, ελεύθερων συνόρων, κλειστή οικονομία), τα ιστορικά δεδομένα (π.χ. πρώην αποικιακή δομή της περιοχής του λιμένα), η θέση που καταλαμβάνει ο λιμένας (αστική ή απομονωμένη περιοχή) και η φύση των εμπορευμάτων με τα οποία ασχολείται το εκάστοτε λιμάνι (υγρό ή ξηρό χύδην φορτίο, γενικό φορτίο, εμπορευματοκιβώτια). Στην πραγματικότητα, η παραπάνω ταξινόμηση εδράζεται στον τρόπο ισορροπίας μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα αναφορικά με την κυριότητα της λιμενικής υποδομής και του λιμενικού εξοπλισμού καθώς και με την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών. Για παράδειγμα, η αναλογία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα αλλάζει σημαντικά στους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων, όπως θα φανεί σε επόμενο κεφάλαιο.

2.2 Ιστορική Αναδρομή τρόπου Διοίκησης Λιμένων

Το λεγόμενο *μοντέλο του FORD* υπήρξε κυρίαρχο στην οργάνωση και τη διοίκηση των λιμανιών μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1970. Στηριζόταν στη μαζική παραγωγική διαδικασία, που έγινε γνωστή και ως FORDism. Η διαδικασία αυτή χαρακτηρίζεται από:

- Περιορισμένη ευελιξία ως προς την εφαρμογή μεθόδων διαχείρισης φορτίων
- Περιορισμένες απαιτήσεις σε εκτάσεις γης και μηχανολογικό εξοπλισμό, δεδομένου του χαμηλού ρυθμού εξυπηρέτησης
- Πλοία με μικρό μέγεθος
- Λιμάνια των οποίων οι εσωτερικές εγκαταστάσεις είναι κλειστές και αυστηρά καθορισμένες

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του συστήματος είναι η δυνατότητα πρόβλεψης των λιμενικών αναγκών, καθώς ανέκαθεν η χρήση των λιμενικών υπηρεσιών έχει μόνιμα αυξητική τάση. Αυτό συμβαίνει λόγω της ίδιας της σχεδίασης του συστήματος που προβλέπει ώστε η εκάστοτε ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες να καλύπτεται από τη συγκεκριμένη προσφορά των λιμανιών. Περαιτέρω, έγιναν μεγάλες επενδύσεις σε εξειδικευμένο μηχανολογικό εξοπλισμό και σε εξειδικευμένη εργασία προκειμένου να πραγματοποιηθεί η εισαγωγή νέων τεχνολογιών. Το γεγονός αυτό είχε τις εξής συνέπειες στο χαρακτήρα των λιμενικών υπηρεσιών:

- Να λάβουν μορφή γραμμικής παραγωγής, πράγμα που προϋποθέτει όχι μόνο την επιτέλεση συγκεκριμένων λειτουργιών αλλά και τη συνέργια των λειτουργιών αυτών μεταξύ τους, κατά τον τρόπο λειτουργίας των γραμμών παραγωγής.
- Να οδηγηθούν σε τυποποίηση, ώστε δόθηκε η δυνατότητα στα εξειδικευμένα συνεργεία να προσφέρουν τις λιμενικές εργασίες τους με μαζικό τρόπο από όπου προέκυψαν οικονομίες κλίμακας οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα να μειωθεί σημαντικά το μοναδιαίο κόστος.

Σε ό,τι αφορά μάλιστα τις επιπτώσεις του συστήματος στις λιμενικές εργασίες, αυτές διαμορφώθηκαν ως εξής:

- Ως συνεχής μαζική παραγωγή υπηρεσιών με λιμενικούς σταθμούς 24ωρης λειτουργίας
- Ως διαδικασία που στο χαρακτήρα της ενέχεται ένας «τεχνικός» καταμερισμός της εργασίας, όπως συμβαίνει για παράδειγμα σε λιμάνια που εξειδικεύονται στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων.

Συνεπώς, η τυποποίηση των λιμενικών εργασιών έχει ως αποτέλεσμα οι λιμενικές υπηρεσίες να οδηγούνται συνεχώς στη δημιουργία οικονομιών κλίμακας, με άλλα λόγια υπάρχει μία συνεχής τάση για αύξηση της παραγωγής και της παραγωγικότητας του εργαζομένου. Πρόκειται για χαρακτηριστικά της βιομηχανικής εποχής που βασίζονται στην ύπαρξη μεγάλων και σταθερών αγορών ικανών, σε ένα πρώτο επίπεδο, να απορροφήσουν τις μαζικές και τυποποιημένες παραγόμενες ποσότητες των λιμενικών υπηρεσιών, και, σε ένα δεύτερο επίπεδο, να παραγάγουν κερδοφορία σε βαθμό που να υπερκαλύπτει τις επενδύσεις των λιμανιών. Σε αυτήν ακριβώς τη δημιουργία αγορών οφείλεται κυρίως η μαζική παραγωγική διαδικασία (FORDism) στα λιμάνια, η οποία, ωστόσο, δεν είναι εξειδικευμένη στις ειδικές απαιτήσεις του πελάτη. [10]

Η αναμόρφωση των λιμανιών υπήρξε η κυρίαρχη τάση από τις αρχές του 1990. Χαρακτηριστικό στοιχείο στη φιλοσοφία της νέας λιμενικής διοίκησης ήταν η ανταπόκριση στη συνεχή πίεση για μικρότερο δημόσιο τομέα, λόγω των δημοσιονομικών ελλειμμάτων. Σε κάποιες χώρες σημειώθηκαν προσπάθειες να εξορθολογήσουν τα μοντέλα διοίκησης που είχαν υιοθετήσει. Λόγου χάρη, σε όλες τις ευρωπαϊκές μεσογειακές χώρες όπου πραγματοποιήθηκαν μεταρρυθμίσεις (Ισπανία, Ιταλία, Γαλλία και Ελλάδα) επικράτησαν λύσεις με τη μορφή «Λιμάνια Εθνικού Συμφέροντος», όπου, αν και δόθηκε κάποια αυτονομία, αυτό έγινε μέσα στο πλαίσιο ενός περιοριστικού κρατικού σχήματος. Από την άλλη μεριά, στον Καναδά πραγματοποιήθηκε ένας χωρισμός του συνόλου των λιμένων σε τρεις ομάδες. Στην πρώτη ομάδα ανήκαν τα τοπικά και περιφερειακά λιμάνια της χώρας στα οποία έγινε πλήρης ιδιωτικοποίηση, στη δεύτερη εντάχθηκαν τα κύρια λιμάνια που ο ρόλος τους ήταν σημαντικός για την εθνική οικονομία, στα οποία εφαρμόστηκε ένα μικτό σύστημα, ενώ στην τρίτη ομάδα εντάχθηκαν τα απομακρυσμένα λιμάνια εθνικής σημασίας όπου διατηρήθηκε το κρατικό ιδιοκτησιακό καθεστώς. Τα οικονομικά αποτελέσματα δεν υπήρξαν ομοιόμορφα, και διαφοροποιήθηκαν σε σχέση με την τοποθεσία και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε λιμανιού. Το γεγονός αυτό δηλώνει πως δεν μπορούμε να μιλάμε για ένα τέλειο μοντέλο, από τη στιγμή που ο τρόπος με τον οποίο θα διοικηθεί ένα λιμάνι καθορίζεται από πολλούς παράγοντες, όπως είναι οι υποχρεώσεις του κράτους, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής, ενώ δεν είναι χωρίς σημασία και αυτό που πιστεύουν οι πολίτες ότι αντιπροσωπεύει την αναπτυξιακή τους προοπτική. Εάν ακολουθηθούν και σε ποιο βαθμό μεικτά ή εντελώς ιδιωτικά σχήματα συνδέεται με την ιδιοσυστασία των τοπικών / εθνικών κοινωνιών καθώς επίσης και με τα πολιτικά πιστεύω των πολιτών. Γενικά,

η μακροβιότητα του επιλεγόμενου σχήματος συναρτάται με αποφάσεις που δεν παρεκκλίνουν από τα ειωθότα. Κάθε απόπειρα αναδιοργάνωσης των λιμένων προσκρούει στο ζήτημα εάν οι προωθούμενες μεταβολές πρέπει να γίνονται προς όφελος του κράτους, των τοπικών κοινωνιών ή των λιμανιών. Πράγματι, έχει παρατηρηθεί ότι, στην περίπτωση που σε ένα λιμάνι γίνουν μεταρρυθμίσεις ή αλλαγές στο ιδιοκτησιακό του σχήμα, αναπόφευκτα δημιουργούνται αντιπαραθέσεις ανάμεσα στους κυβερνητικούς παράγοντες, στις τοπικές κοινωνίες, αλλά και στους πελάτες και στους μετόχους του λιμανιού. [10]

Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2001 δόθηκε στη δημοσιότητα το λεγόμενο “World Bank Port Reform Toolkit” από την Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank), το οποίο προτείνει ένα αδρό σχήμα κατευθυντηρίων οδηγιών με στόχο την αποτελεσματική οργάνωση της διοίκησης ενός λιμανιού. Στην πρότασή της η Παγκόσμια Τράπεζα ταξινομεί τους λιμένες σε τέσσερις κατηγορίες [10]:

- Λιμένας δημόσιας παροχής υπηρεσιών (Public Service Port)
- Λιμένας εργαλείο (Tool Port)
- Λιμένας ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων (Landlord Port)
- Ιδιωτικός Λιμένας (Private Port ή Fully Privatised Port)

2.2.1 Λιμένας δημόσιας παροχής υπηρεσιών (Public Service Port)

Βασικό διακριτικό κριτήριο αυτής της κατηγορίας είναι αν στο λιμένα πραγματοποιούνται επενδύσεις κυρίως κρατικού συμφέροντος και αν ο χαρακτήρας του είναι ουσιαστικά δημόσιος. Στην πραγματικότητα, αυτό που συμβαίνει σε ένα λιμένα δημόσιας παροχής υπηρεσιών είναι ότι όλες οι υπηρεσίες προσφέρονται από τη δημόσια λιμενική αρχή, η οποία εμφανίζεται έτσι να έχει την ευθύνη ολόκληρης της λιμενικής λειτουργίας. Κάτοχος των υποδομών του λιμένα (κινητών και ακινήτων) είναι επίσης η λιμενική αρχή, η οποία διαχειρίζεται τα φορτία χρησιμοποιώντας προσωπικό που το έχει προσλάβει απευθείας η ίδια. Επιβλέπουσα αρχή του λιμανιού (συνολικά ή επιμέρους) είναι συνήθως το Υπουργείο Μεταφορών, ενώ ο Γενικός Διευθυντής επιλέγεται από τον αρμόδιο υπουργό στον οποίο και λογοδοτεί άμεσα. Μέσα σ’ αυτό το δομικό πλαίσιο λειτουργίας αναδεικνύεται κυρίαρχο στοιχείο υπεροχής του το γεγονός ότι υπάρχει μία συγκεντρωτική κεντρική διοίκηση η οποία έχει τη δυνατότητα, τουλάχιστον θεωρητικά, να αποφασίζει γρήγορα χωρίς καθυστερήσεις. Στην άλλη όψη του νομίσματος βρίσκεται αυτομάτως το γεγονός της εμφάνισης αναποτελεσματικών πρακτικών και λειτουργιών λόγω της παντελούς απουσίας κάποιου ιδιωτικού φορέα στην παροχή της λιμενικής λειτουργίας που να εξασφαλίζει ένα ελάχιστο βαθμό ανταγωνισμού. Ενίοτε, και μάλιστα σε αναπτυσσόμενες χώρες, έχουμε το φαινόμενο της συγκρότησης ξεχωριστών δημόσιων εταιρειών με αποκλειστικό αντικείμενο λειτουργίας τη διαχείριση του φορτίου. Αλλά και πάλι, αν μέσα σε ένα λιμάνι δεν υπάρχει ένας αλλά περισσότεροι αυτόνομοι δημόσιοι οργανισμοί οι οποίοι λογοδοτούν συγχρόνως στο Υπουργείο, είναι πολύ πιθανό αυτό να δημιουργήσει σύγκρουση στόχων και συμφερόντων. [22]

2.2.2 Λιμένας εργαλείο (Tool Port)

Στον τύπο του «Λιμένα εργαλείου», η ιδιοκτησία και η αρμοδιότητα για την ανάπτυξη και συντήρηση της λιμενικής υποδομής και ανωδομής, μαζί με τον εξοπλισμό, ανήκει στη λιμενική αρχή. Ωστόσο εδώ η λιμενική αρχή παραχωρεί τη δυνατότητα της λειτουργίας της εμπορικής διαχείρισης του φορτίου σε ιδιωτικές εταιρείες μέσω συμβολαίων. Σε ό,τι αφορά τα είδη αυτών των συμβολαίων, τα εξετάσαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο. Το μοντέλο του «Λιμένα εργαλείου» έχει ένα βασικό μειονέκτημα, και αυτό είναι ο διαχωρισμός των λειτουργικών ευθυνών. Αυτό σημαίνει ότι ενώ η ευθύνη για τον φορτοεκφορτωτικό εξοπλισμό ανήκει στη λιμενική αρχή, η λειτουργία της φορτωεκφόρτωσης πραγματοποιείται από τον ιδιωτικό φορέα για λογαριασμό του χρήστη. Για την αποφυγή διαφωνιών με την εταιρεία, πολλές φορές η λιμενική αρχή επιτρέπει στο χρήστη ιδιώτη να πραγματοποιεί επενδύσεις σε δικό του εξοπλισμό. Κάτι τέτοιο όμως επιφέρει αλλαγή στο ποιόν του λιμανιού, το οποίο από την κατηγορία Tool port μεταβαίνει στην κατηγορία Landlord, την οποία θα εξετάσουμε παρακάτω. Από την άποψη του προσανατολισμού και τη χρηματοδότηση των επενδύσεων σε υποδομή και ανωδομή, ο τύπος λιμανιού Tool port εμφανίζει πολλές ομοιότητες με το δημόσιο. Και για τις ιδιωτικές εταιρείες που αναλαμβάνουν τη διεξαγωγή της διαχείρισης του φορτίου αυτό έχει τεράστια σημασία, αφού θα έχουν μηδενικό σταθερό κόστος. Για κάποιον που εξετάζει την περίπτωση να εισέλθει στην αγορά της παροχής λιμενικών υπηρεσιών σε καθεστώς Tool port το μηδενικό σταθερό κόστος έχει σημαίνει δύο πράγματα. Από τη μία, η προοπτική της γρήγορης και εύκολης κερδοφορίας που υπόσχεται η μη απαίτηση επενδυτικού κεφαλαίου ενισχύει την πρωτοβουλία του ιδιώτη να εισέλθει στην αγορά. Αλλά από την άλλη, περιορίζεται σημαντικά η δυνατότητα σύστασης ιδιωτικών εταιρειών με μεγάλα κεφάλαια που θα τις επιτρέψουν να γίνουν ανταγωνιστικές σε διεθνές επίπεδο. [22]

2.2.3 Λιμένας ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων (Landlord Port)

Βασικό χαρακτηριστικό στοιχείο της κατηγορίας Λιμένα Landlord είναι ότι συμβιβάζει και τις δύο τάσεις, τη δημόσια και την ιδιωτική. Σύμφωνα με αυτό που δηλώνει η ονομασία (landlord/ιδιοκτήτης γης), η λιμενική αρχή έχει το ρόλο του ιδιοκτήτη της γης με την έννοια ότι επιβάλλει τους κανόνες, ενώ η λειτουργία (operation) πραγματοποιείται από ιδιωτικούς φορείς. Ιδιωτικές διαχειρίστριες εταιρείες αναλαμβάνουν τη λιμενική υποδομή κατόπιν εκχώρησης (συνήθως μέσω συμβολαίων leasing), ενώ σε ένα δεύτερο στάδιο επενδύουν στην ανωδομή του λιμένα η οποία περιλαμβάνει και κτιριακές εγκαταστάσεις. Επίσης, τοποθετούν το δικό τους εξοπλισμό, που περιλαμβάνει γερανούς, ιμάντες, transtainers. Σε ό,τι αφορά την εργασία στην αποβάθρα, αυτή διεξάγεται από ιδιωτικούς εργολάβους (operators), αν και είναι δυνατόν ένα μέρος του προσωπικού να επιλέγεται μέσα από ένα γενικότερο πλαίσιο πρόσληψης που αφορά όλες τις λιμενικές εργασίες. Το θετικό στοιχείο που συνεπάγεται ο τύπος “Landlord Port” είναι ο υψηλότερος βαθμός προσαρμοστικότητας των ιδιωτικών εταιρειών στις αλλαγές της αγοράς σε σχέση με μία κρατική λιμενική αρχή, καθώς η βιωσιμότητα μιας ιδιωτικής εταιρείας καθορίζεται από την εμπορική της επιτυχία.

2.2.4 Ιδιωτικός Λιμένας (Private Port ή Fully Privatised Port)

Ο τύπος του «Ιδιωτικού Λιμένα» και μάλιστα του «Πλήρως Ιδιωτικοποιημένου» (Fully Privatised Port) δεν απαντάται συχνά και τον βρίσκουμε μόνο στο Ηνωμένο Βασίλειο (Felixstowe, Southampton) και στη Νέα Ζηλανδία. Εδώ ο ιδιωτικός τομέας έχει την πλήρη κατοχή της γης, της υποδομής, της ανωδομής, του εξοπλισμού του λιμένα καθώς και την πλήρη ευθύνη της συνολικής λιμενικής λειτουργίας και της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών. Το βασικό στοιχείο υπεροχής του Ιδιωτικού Λιμένα είναι ότι παρουσιάζει μεγαλύτερη ευελιξία συγκριτικά με ένα κρατικό λιμάνι να πραγματοποιεί επενδύσεις και να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της αγοράς που μεταβάλλονται συνεχώς. Εντούτοις έχει το σημαντικό μειονέκτημα, σε μέρη όπου υπάρχει μικρός ή ανύπαρκτος ανταγωνισμός, να εφαρμόζει σταδιακά μονοπωλιακές πρακτικές, γεγονός που επιφέρει στρεβλώσεις στην οικονομία της περιοχής. [22] Στον πίνακα που ακολουθεί συνοψίζονται τα ιδιοκτησιακά χαρακτηριστικά των προαναφερθέντων τύπων λιμένων ανά τομέα λειτουργίας.

Πίνακας 2.2.1: Βασικά μοντέλα Λιμενικού Ιδιοκτησιακού καθεστώτος

A/A	ΤΥΠΟΣ	ΥΠΟΔΟΜΗ	ΑΝΩΔΟΜΗ	ΕΡΓΑΣΙΑ	ΆΛΛΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
1	<i>Public Service Port</i>	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Κυρίως Δημόσια
2	<i>Tool Port</i>	Δημόσια	Δημόσια	Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική
3	<i>Landlord Port</i>	Δημόσια	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική
4	<i>Private Service Port</i>	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Κυρίως Ιδιωτική

Η Παγκόσμια Τράπεζα στην ανάλυσή της μελέτησε το ιδιοκτησιακό καθεστώς (δημόσιο/ιδιωτικό) στο οποίο ανήκουν οι πάροχοι των λιμενικών λειτουργιών σε σχέση με το ιδιοκτησιακό καθεστώς που διέπει τον τύπο του λιμένα. Με βάση αυτό το συσχετισμό διαμορφώθηκε ο παρακάτω πίνακας με τις κυριότερες υπηρεσίες που προσφέρει ένα λιμάνι και το ιδιοκτησιακό καθεστώς των φορέων που τις παρέχουν.

Πίνακας 2.2.2: Κυριότερες Λιμενικές υπηρεσίες και Ιδιοκτησιακό καθεστώς

A/A	ΤΥΠΟΣ	Λιμενική Διοίκηση	Ναυτιλιακή Διοίκηση	Θαλάσσια Υποδομή	Λιμενική Υποδομή	Εξοπλισμός	Κτίρια	Διαχείριση Φορτίου	Πλοήγηση	Ρυμούλκηση	Πρόσδεση	Βυθοκόρηση	Άλλες Λειτουργίες
1	<i>Public Service Port</i>	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική
2	<i>Tool Port</i>	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική
3	<i>Landlord Port</i>	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική
4	<i>Private Service Port</i>	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική	Δημόσια/ Ιδιωτική

Στον παραπάνω πίνακα 2.2.2 εμφανίζεται η παρουσία του ιδιωτικού τομέα ανά υπηρεσία. Ενίοτε είναι δυνατόν να γίνει επιλογή μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου ιδιοκτησιακού καθεστώτος, λόγω χάρη σε ό,τι αφορά τους πλοηγούς. Τις περισσότερες φορές αυτοί που πρωτίστως επιζητούν να ιδιωτικοποιηθούν είναι οι φορείς που ασχολούνται με την πλοήγηση. Εδώ όμως ενυπάρχει ο κίνδυνος να δημιουργηθεί ιδιωτικό μονοπώλιο, ιδίως στις περιπτώσεις που οι πλοηγοί προβαίνουν στη σύσταση ιδιωτικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται είτε σε ευρύ τοπικό είτε σε εθνικό επίπεδο. Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι όταν μιλάμε για λιμενικό προϊόν αναφερόμαστε αποκλειστικά στη διαχείριση του φορτίου, που είναι η φορτοεκφόρτωση, η αποθήκευση και η στοιβασία. Υπάρχουν βέβαια και άλλες υπηρεσίες που παρέχονται στα πλοία, όπως η πλοήγηση, η ρυμούλκηση, η πρόσδεση, αλλά αυτές συνιστούν συμπληρωματικές υπηρεσίες, οι οποίες, λόγω του ότι είναι ευκολότερο να τις παράσχει κάποιος ανεξάρτητος φορέας από ό,τι η λιμενική αρχή, είναι συνήθως από τις πρώτες που ιδιωτικοποιούνται. Αν και το φάσμα των λιμενικών λειτουργιών είναι ευρύ, η βασικότερη από αυτές είναι η διαχείριση φορτίων μεταξύ θάλασσας και ηπείρου και/ή μεταξύ πλοίων. Σε ό,τι αφορά τη δική μας προσέγγιση, θα επικεντρωθούμε σε δύο κύριους παράγοντες του λιμανιού που συνδέονται με αυτή τη λειτουργία, στη λιμενική αρχή και στους λιμενεργάτες.

Επειδή ο ρόλος των πλοηγών σε ένα λιμάνι είναι ιδιαίτερης σημασίας, θεωρείται ότι είναι καλύτερο να έχει την εποπτεία τους η λιμενική αρχή. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε την περίπτωση των πλοηγών στην Ολλανδία που ιδιωτικοποιήθηκαν συστήνοντας τοπικά νομικά πρόσωπα (Regional Pilots Corporations) τα οποία ελέγχει η εταιρεία Pilotage Service of the Netherlands LTD. γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα ιδιωτικό μονοπώλιο πανεθνικού βελγικού. Η ιδιωτικοποίηση αυτή έγινε αντικείμενο έντονης κριτικής, καθώς οι ελεγκτικές υπηρεσίες της ολλανδικής κυβέρνησης διαπίστωσαν ότι ναι μεν υπήρξε βελτίωση της αποτελεσματικότητας στην παροχή υπηρεσίας, αυτό όμως δεν έγινε επ' ωφελεία των ναυτιλιακών εταιρειών αλλά μόνο των πλοηγών, οι οποίοι αύξησαν σημαντικά τα έσοδά τους. Άλλες υπηρεσίες, όπως αυτές που συνδέονται με παροχή βοήθειας στη ναυσιπλοΐα, με θέματα ασφάλειας στη διέλευση, προσόρμιση και απόπλου των πλοίων, και με θέματα περιβαλλοντικής προστασίας, δεν είναι εύκολο να ιδιωτικοποιηθούν καθώς το κόστος παροχής αυτών των υπηρεσιών εμπεριέχεται στα γενικότερα λιμενικά τέλη. Να σημειωθεί τέλος ότι, σε σχέση με τα παραπάνω, τα λιμάνια τύπου Tool και Public Service διαφοροποιούνται ελάχιστα.

2.3 Οι Μεγαλύτεροι 15 λιμένες της Ευρώπης – το Ιδιοκτησιακό Καθεστώς που τους διέπει

Αφού εξετάσαμε τις μορφές ιδιοκτησιακού καθεστώτος στα λιμάνια –τερματικούς σταθμούς που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια (με τα οποία θα ασχοληθούμε στην παρούσα εργασία), θα επιχειρήσουμε στη συνέχεια να μελετήσουμε το βαθμό συσχετισμού της μορφής της ιδιοκτησίας ενός λιμένα με την παραγωγικότητα που αποδίδει. Για το σκοπό αυτό θα ακολουθήσουμε την παρακάτω μεθοδολογία.

Αρχικά γίνεται η παρουσίαση των 15 πρώτων λιμανιών της Ευρώπης που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια με βάση την κατάταξή τους στο Containerization Year Book 2013. Γίνεται η περιγραφή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος ενός εκάστου των λιμανιών και βάσει αυτού κάθε λιμάνι κατατάσσεται σε μία από τις 4 κατηγορίες

ιδιοκτησιακού καθεστώτος όπως τις εξετάσαμε παραπάνω. Εν συνεχεία, λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία που παρέχει το κάθε λιμάνι, θα επιχειρήσουμε να εξαγάγουμε δείκτες παραγωγικότητας σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία. Λόγω του ότι στόχος μας είναι να συγκρίνουμε την παραγωγικότητα σε σχέση με κάθε μια μορφή ιδιοκτησιακού καθεστώτος, θα εξαγάγουμε αντίστοιχους δείκτες για όλα τα λιμάνια της κάθε κατηγορίας. Με τον τρόπο αυτό, εκτός από τους δείκτες ανά λιμάνι θα δοθούν και οι δείκτες ανά μορφή ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

Πρέπει να διευκρινιστεί ότι το σύνολο των πληροφοριακών στοιχείων που δίνεται για το κάθε λιμάνι αντλείται από τις ιστοσελίδες των λιμανιών στο διαδίκτυο, πράγμα το οποίο δεν μας επιτρέπει να εντάξουμε απρόσκοπτα το λιμάνι στην ιδιοκτησιακή κατηγορία στην οποία ανήκει, όπως την περιγράψαμε ανωτέρω. [25 – 39]

2.3.1 Port of Rotterdam

Το λιμάνι του Rotterdam είναι το μεγαλύτερο λιμάνι διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια του κόσμου. Πρόκειται για ένα λιμάνι τύπου Landlord όπου η Λιμενική Αρχή, η οποία ανήκει στο δήμο, έχει την ευθύνη της υποδομής, της συντήρησής της, της βελτίωσής της, καθώς και της προβολής του λιμανιού. Επιπλέον η Λιμενική Αρχή έχει την ευθύνη της ασφάλειας στο λιμάνι, της προστασίας του περιβάλλοντος, και είναι αρμόδια για την πρόσληψη και τη διοίκηση του προσωπικού της. Από όλα τα εξεταζόμενα λιμάνια το Rotterdam διαθέτει τους περισσότερους τερματικούς σταθμούς. Είναι συνολικά 12 που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια (Ε/Κ) και είναι οι εξής:

- APM Terminals Maasvlakte 2 με διαχειρίστρια την APM Terminal
- APM Terminals Rotterdam με διαχειρίστρια την APM Terminal
- Barge Center Waalhaven με διαχειρίστρια την WALLHAVEN GROUP
- Delta Container Services με διαχειρίστρια την KRAMER GROUP
- ECT City Terminal με διαχειρίστρια την Europe Container Terminals BV
- ECT Delta Barge Feeder Terminal με διαχειρίστρια την Europe Container Terminals BV
- ECT Delta Terminal με διαχειρίστρια την Europe Container Terminals BV
- Euromax Terminal Rotterdam με διαχειρίστρια την Europe Container Terminals BV
- Rotterdam Container Terminal με διαχειρίστρια την KRAMER GROUP
- Rotterdam Shortsea Terminal με διαχειρίστρια την Rotterdam Shortsea Terminals BV
- Rotterdam World Gateway με διαχειρίστρια την Rotterdam World Gateway
- Uniport Multipurpose Terminals με διαχειρίστρια την Uniport Multipurpose Terminals BV

Σε ό,τι αφορά το πεδίο δραστηριοποίησης του ιδιωτικού τομέα στις λειτουργίες του λιμανιού, αυτό εντοπίζεται στην παροχή υπηρεσιών τόσο σε σχέση με πλοία και φορτία όσο και με την ανωδομή του λιμανιού. Απεναντίας δεν υπάρχει καμία συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε επενδύσεις σχετικές με την υποδομή. Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι μέχρι το 2008 η συνολική χρηματοδότηση των έργων επέκτασης του λιμανιού προήλθε αποκλειστικά από το δημόσιο τομέα.

2.3.2 Port of Hamburg

Το λιμάνι του Αμβούργου θα το κατατάξουμε στην κατηγορία των λιμανιών τύπου Landlord. Εδώ η συμμετοχή του δημόσιου τομέα αφορά αποκλειστικά την υποδομή του λιμανιού, δηλαδή τη συντήρηση και την ανάπτυξη της. Παρόλο που η Λιμενική Αρχή ανήκει στο δήμο, ο ιδιωτικός τομέας έχει μεγάλο μερίδιο στις λειτουργίες

του λιμανιού, καθώς πάνω από 200 επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται εκεί, έχοντας μάλιστα την κυριότητα του λιμενικού εξοπλισμού και των κτιρίων. Όπως φαίνεται ακολούθως, στο λιμάνι του Αμβούργου λειτουργούν 4 σημαντικοί τερματικοί σταθμοί διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων των οποίων ο χειρισμός είναι υψηλής απόδοσης, με αποτέλεσμα οι χρόνοι ελλιμενισμού να είναι τόσο σύντομοι ώστε ακόμη και οι μεγαλύτεροι μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων είναι σε θέση να αποχωρήσουν από το λιμάνι μέσα σε μία ή δύο ημέρες. Επιπλέον, προκειμένου οι τερματικοί αυτοί σταθμοί να είναι σε θέση να ανταποκρίνονται στις συνεχώς μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της αγοράς και να ακολουθούν τις εξελίξεις στα μεγέθη των πλοίων, αναπτύσσονται διαρκώς επεκτείνοντας την ικανότητα λιμενικής εξυπηρέτησης. Είναι οι εξής:

- HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) (Ο σταθμός είναι εξ ολοκλήρου αυτοματοποιημένος, διαθέτει οχήματα χωρίς οδηγό για τη μεταφορά των Ε/Κ από την αποβάθρα προς τις μπλοκ περιοχές)
- HHLA Container Terminal Burchardkai (Ο σταθμός θα διαθέτει σύγχρονους γεραμούς εμπορευματοκιβωτίων τύπου Twin-Forty, οι οποίοι θα μπορούν να φορτώνουν ή να ξεφορτώνουν δύο εμπορευματοκιβώτια 40 ποδών με μία μόνο κίνηση)
- HHLA Container Terminal Tollerort (Διαθέτει τέσσερις προβλήτες με συνολικά οκτώ γερανογέφυρες εμπορευματοκιβωτίων και έχει την ικανότητα διαχείρισης πλοίων μεγέθους μετα-Panamax. Τα επόμενα χρόνια η τερματική περιοχή θα επεκταθεί και θα κατασκευαστούν δύο επιπλέον προβλήτες. Επιπλέον, από το 2008 έχει το δικό του σιδηροδρομικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.)
- Eurogate Container Terminal Hamburg (Προσφέρει έξι θέσεις ελλιμενισμού για μεγάλα πλοία και 21 γεραμούς Ε/Κ, από τους οποίους οι 19 εξυπηρετούν πλοία μεγέθους μετα-Panamax, καθώς και πάνω από 140 Van Carriers που εξασφαλίζουν διευθέτηση για 365 ημέρες το χρόνο και 24 ώρες το 24ωρο. Προκειμένου να ανταποκριθεί σε μελλοντικές προκλήσεις πρόκειται να επεκταθεί προς την Bubenday Ufer, πράγμα που θα διευρύνει τη χωρητικότητα έως και έξι εκατομμύρια TEU ετησίως.)

2.3.3 Port of Antwerp

Στο λιμάνι αυτό έχει συμμετοχή και ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας, ενώ σημαντικό ρόλο στην καθημερινή λειτουργία του λιμανιού παίζει το Λιμεναρχείο της Αμβέρσας. Οι λιμενικές λειτουργίες, οι οποίες αυξάνονται συνεχώς, παρέχονται από έναν αριθμό 1650 εργαζομένων. Όσο για τη Λιμενική Αρχή, έχει την ευθύνη της διαχείρισης και της συντήρησης των αποβάθρων, των γεφυρών, των φραγμάτων, των κρηπιδωμάτων και των εδαφών. Έχει επίσης την ευθύνη της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στις αποβάθρες, στις γέφυρες και στους υδροφράχτες. Επιπλέον, η Λιμενική Αρχή παρέχει τα απαιτούμενα ρυμουλκά και γεραμούς, πραγματοποιεί τις απαραίτητες εργασίες βυθοκόρησης, ενώ έχει συγχρόνως αναλάβει την προώθηση του λιμανιού τόσο εντός της χώρας, το Βέλγιο, όσο και στο εξωτερικό, υλοποιώντας δράσεις μέσα στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης και της καινοτομίας και με προοπτική το μέλλον. Το λιμάνι της Αμβέρσας είναι το μεγαλύτερο σε έκταση λιμάνι του κόσμου. Στο πέρασμα των αιώνων ο τομέας του λιμανιού έφτασε να καλύπτει σήμερα 13.057 εκτάρια, ή περίπου 20.000 γήπεδα ποδοσφαίρου. Γη παραχωρείται από τη Λιμενική Αρχή μαζί με αποθήκες, που

καλύπτουν και τις αποβάθρες, σε ιδιωτικές επιχειρήσεις με στόχο την ανάπτυξη των εμπορικών τους δραστηριοτήτων. Πέραν όλων αυτών η Λιμενική Αρχή διαχειρίζεται και τα δίκτυα κοινής ωφελείας, τους σωλήνες και τις ανεμογεννήτριες. Το Λιμεναρχείο της Αμβέρσας ιδρύθηκε ως ανεξάρτητη, δημοτική εταιρεία το 1997 με σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του λιμανιού. Αρχικά ο Δήμαρχος και οι δημοτικοί σύμβουλοι μαζί με το τοπικό συμβούλιο της πόλης της Αμβέρσας είχαν τη διαχείριση του λιμένα. Η Λιμενική Αρχή στη σημερινή νομική της μορφή έχει την ευθύνη της λήψης των αποφάσεων καθώς και της πολιτικής ανθρωπίνων πόρων χωριστά από την πόλη. Σημειωτέον ότι στη δικαιοδοσία του Λιμεναρχείου ανήκει η εξουσία σύστασης κοινοπραξιών με άλλες επιχειρήσεις ή κρατικές υπηρεσίες. Έχει έτσι τη δυνατότητα να ανταποκρίνεται αποτελεσματικά στη ναυτιλιακή αγορά που εξελίσσεται ταχέως. Σ' αυτό που αποκαλείται εποικοδόμημα ή ανωδομή του λιμανιού, το οποίο αναφέρεται λόγω χάρη σε μεγάλα πετροχημικά συγκροτήματα, σε τερματικούς σταθμούς Ε/Κ, σε μεγάλες αποθήκες διαμετακόμισης καθώς και σε μικρής κλίμακας οργανισμούς πλοίων, δραστηριοποιούνται σήμερα περί τις 900 ιδιωτικές επιχειρήσεις. Έργο αυτών των εταιρειών είναι, εκτός από τη φορτωεκφόρτωση των πλοίων, η αποθήκευση και η επεξεργασία των εμπορευμάτων καθώς και η μεταφορά τους εν συνεχεία απανταχού της Ευρώπης. Γι' αυτό πολλές εταιρείες του λιμανιού σχεδιάζουν περαιτέρω την αποτελεσματικότερη διαδρομή και μέθοδο μεταφοράς των προϊόντων. Οι περισσότερες από αυτές τις εταιρείες ανήκουν στην Alfaport Antwerpen, μια ομοσπονδία των λιμενικών επιχειρήσεων και εταιρειών logistics στο λιμάνι της Αμβέρσας που αντιπροσωπεύει πέντε ενώσεις του κλάδου με περισσότερα από 400 μέλη από κοινού. Στο λιμάνι υπάρχουν οι ακόλουθοι τερματικοί σταθμοί διαχείρισης Ε/Κ:

- PSA North Sea Terminal με διαχειρίστρια την PSA Antwerp
- PSA Europe Terminal με διαχειρίστρια την PSA Antwerp
- PSA – MSC home terminal με διαχειρίστρια την PSA Antwerp
- PSA Churchill Terminal με διαχειρίστρια την PSA Antwerp
- Independent Maritime Terminal (IMT) με διαχειρίστρια την ICL (Independent Container Line)
- PSA Deurganck Terminal με διαχειρίστρια την PSA Antwerp
- Antwerp Gateway Terminal με κοινοπραξία των DP World (42.5%), Zim Ports (20%), Cosco Pacific (20%), Terminal Link/CMA-CGM (10%) και Duisport (7.5%)

Με βάση τα προαναφερόμενα μπορούμε να κατατάξουμε το λιμάνι της Αμβέρσας στα λιμάνια τύπου Landlord, καθώς ο χειρισμός φορτίου γίνεται από τον ιδιωτικό τομέα, ενώ το μεγαλύτερο μέρος της ανωδομής (π.χ. αποθήκες, γερανοί) και όλη η υποδομή ανήκει στο δημόσιο.

2.3.4 Port of Bremen – Bremerhaven

Πρόκειται για ένα από τα δύο γερμανικά λιμάνια που θα μας απασχολήσουν στην εργασία μας. Στο λιμάνι της Βρέμης, η πόλη της Βρέμης ως μέλος της Χανσεατικής Ένωσης¹ εκπροσωπείται από τη Λιμενική Αρχή. Μπορούμε να κατατάξουμε το λιμάνι αυτό στον τύπο των Landlord λιμανιών καθώς το λιμάνι ανήκει στο δήμο, και η Λιμενική Αρχή, η οποία εκπροσωπεί το δήμο στο λιμάνι, έχει τη διαχείριση της δημοτικής περιουσίας. Στο πλαίσιο των καθηκόντων της Λιμενικής Αρχής ανήκει η οργάνωση, ο σχεδιασμός και η συντήρηση της δημοτικής περιουσίας στην οποία εδώ ανήκει κυρίως το έδαφος του λιμανιού. Παράλληλα η Λιμενική Αρχή έχει την ευθύνη της πυρασφάλειας, των τηλεπικοινωνιών καθώς και της παροχής νερού και ηλεκτρικής ενέργειας στα πλοία. Από την άλλη μεριά, σε ό,τι αφορά τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, αυτή αφορά τις υπηρεσίες χειρισμού φορτίου και τις υπηρεσίες ανωδομής του λιμανιού.

Ένα τερματικό πολλαπλών χρηστών, που ανήκει στην εταιρεία Bremen Eurogate, λειτουργεί στο κεντρικό τμήμα του τεράστιου λιμένα και εξυπηρετεί ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσφέροντας ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών για εμπορευματοκιβώτια υπό τύπον «καταστήματος» one-stop. Στις υπηρεσίες αυτές περιλαμβάνονται η αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων, η συντήρηση και επισκευή τους, οι συνδέσεις για εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς νωπών και κατεψυγμένων, η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μέσω σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών δικτύων, καθώς και υπηρεσίες logistics για εμπορεύματα. Στο βόρειο μέρος του τερματικού σταθμού δραστηριοποιείται η κοινοπραξία North Sea Terminal Bremerhaven (NTB), η οποία εξυπηρετεί κυρίως τα πλοία της Danish Maersk Line, που είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο με στόλο που ανέρχεται πάνω από 500 πλοία. Στην κοινοπραξία συμμετέχουν η Eurogate και η APM Terminals, θυγατρική της Maersk Line και μέλος του ομίλου APM. Στο νότιο μέρος του τερματικού σταθμού δραστηριοποιείται η κοινοπραξία MSC Gate, η οποία χειρίζεται τα πλοία της Mediterranean Shipping Company (MSC), που είναι η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο. Η Eurogate συμμετέχει και σ' αυτή την κοινοπραξία. Γενικά οι εταιρείες μεταφορών επιδιώκουν τη συνεργασία με τέτοιες κοινοπραξίες καθώς αυτές εξασφαλίζουν τη δυνατότητα των παράκτιων τερματικών σε όλο τον κόσμο να συμμορφώνονται με τα παγκόσμια προγράμματα ναυτιλίας. Το Bremerhaven Container Terminal, λόγω της δέσμευσης που έχουν αναλάβει αυτές οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, μπορεί να προσδοκά ότι θα έχει τη δυνατότητα στο μέλλον να διαθέτει σε σταθερή βάση την παραγωγική του ικανότητα. Σε ό,τι αφορά τη Eurogate, αυτή ιδρύθηκε το 1999 ως κοινοπραξία του BLG (Bremen Logistics Group) και της διαχειρίστριας εταιρίας του τερματικού της πόλης του Αμβούργου Eurokaí. Είναι ενδιαφέρον να σημειώσουμε ότι στο λιμάνι Bremen - Bremerhaven προσφέρουν επίσης τις υπηρεσίες τους 2 ακόμη εταιρείες, η Bremenports Consulting GmbH και η Bremenports Dredging GmbH, η πρώτη με αρμοδιότητες παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών και η δεύτερη με αρμοδιότητες παροχής υπηρεσιών βυθοκόρησης.

¹ Στα Παλαιά Γερμανικά της Άνω Γερμανίας ο όρος *Χάνσα* (Hansa) σημαίνει ένωση, όμιλος. Με αυτό το όνομα εμφανίστηκαν διάφοροι συνασπισμοί πόλεων με κύριο σκοπό τη διασφάλιση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και του εμπορίου στο χώρο της Βόρειας Θάλασσας. Κυρίως όμως ο όρος αυτός αναφέρεται στην *Χανσεατική Ένωση*, δηλαδή την ένωση των γερμανικών κατά βάσιν πόλεων της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας (Γερμανική Χάνσα), που ήταν η μεγαλύτερη από αυτές τις ενώσεις.

Ακολούθως αναφέρουμε τους τερματικοί σταθμούς του λιμανιού:

- BLG Container Terminal με διαχειρίστρια την BLG Project Logistics GmbH&CO
- Eurogate Container Terminal με διαχειρίστρια την Eurogate Container Terminal Bremerhaven GmbH
- North Sea Terminal με διαχειρίστρια την North Sea Terminal Bremerhaven GmbH&CO

2.3.5 Port of Valencia

Το λιμάνι αυτό κατατάσσεται στην κατηγορία Tool Port. Εκτός από το κρατικό λιμάνι της Βαλένθια, άλλα δύο κρατικά λιμάνια, του Σαγκούντο και της Γκάντια, που βρίσκονται κατά μήκος των 80 χιλιομέτρων στο ανατολικό άκρο της Ιβηρικής Χερσονήσου, τα διαχειρίζεται η Λιμενική Αρχή της Βαλένθια (PAV), που είναι, βεβαίως, δημόσιος φορέας. Στις βασικές αρμοδιότητες της Λιμενικής Αρχής της Βαλένθια ανήκει η διαχείριση της δημόσιας περιουσίας, που περιλαμβάνει την έγκριση και υλοποίηση των μελλοντικών στόχων, τον καθορισμό της χρήσης των χώρων παροχής υπηρεσιών, τον προγραμματισμό και τις εργασίες κατασκευής διαφόρων έργων, την παροχή των κυριότερων λιμενικών υπηρεσιών, την εκχώρηση αδειών σε ιδιώτες να παρέχουν άλλες λιμενικές υπηρεσίες και την ασφάλεια του λιμανιού. Πιο συγκεκριμένα, στο δημόσιο τομέα υπάγεται η αρμοδιότητα για τη γη, την εργασία και τις μόνιμες εγκαταστάσεις που συνδέονται με την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών. Οι άδειες που εκχωρεί η Λιμενική Αρχή προς τους ιδιώτες σχετίζονται κυρίως με δραστηριότητες που δεν προϋποθέτουν την ύπαρξη ή τη δημιουργία εγκαταστάσεων, με αποτέλεσμα η εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα να περιορίζεται στην παροχή ορισμένων υπηρεσιών και όχι στην χρήση και κατοχή των εγκαταστάσεων. Στο λιμάνι λειτουργούν οι κάτωθι τερματικοί σταθμοί:

- Multipurpose Terminal με διαχειρίστρια την TCV - Terport Combiterminal – Cesa
- Terminales de Turia με διαχειρίστρια την Terminales de Turia –Terpoval SA
- Valencia Container Terminal με διαχειρίστρια την Maritima Valenciana SA

2.3.6 Port of Algeciras

Το Algeciras βρίσκεται στο νότιο της Ισπανίας, και είναι η μεγαλύτερη πόλη λιμάνι στον κόλπο του Γιβραλτάρ. Πρόκειται για ένα λιμάνι από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη και στον κόσμο σε ό,τι αφορά την υποδοχή, το φορτίο και τη μεταφόρτωση. Γεωγραφικά είναι σε απόσταση 20 χιλιομέτρων από τη μικρή πόλη της Ταρίφα στο ποταμό Rio de la Miel, το νοτιότερο ποτάμι της Ιβηρικής χερσονήσου και της ηπειρωτικής Ευρώπης. Το λιμάνι του Algeciras αποτελεί το νότιο άκρο δύο κύριων ευρωδιαδρόμων βορρά-νότου, του E05 και του E15, οι οποίοι αμφότεροι καταλήγουν προς βορρά στη Σκωτία (ο E05 τερματίζει στο Greenock και ο E15 στο Inverness). Την ευθύνη της διαχείρισης των λιμένων Algecira Bay και Tarifa, στο νοτιότερο άκρο της Ισπανίας, έχει το Λιμεναρχείο του Κόλπου Algeciras (APBA). Σύμφωνα με την ισπανική νομοθεσία, οι Λιμενικές Αρχές συνιστούν νομικά πρόσωπα που λειτουργούν υπό την εποπτεία μεν της Κεντρικής Κυβέρνησης, αλλά

εξουσιοδοτούνται να ενεργούν ανεξάρτητα εντός της υφιστάμενης νομοθεσίας και των προϋπολογισμών του κράτους. Στο Algeciras, του οποίου Λιμενική Αρχή είναι αυτόνομη, το λιμάνι μπορεί να χαρακτηριστεί ως Landlord, καθώς ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει στον κυριότερο τερματικό σταθμό ενώ είναι συγχρόνως και ο ιδιοκτήτης του εξοπλισμού και της ανωδομής του λιμανιού, παρόλο που στο λιμάνι συμμετέχει αποκλειστικά το κράτος. Στον κύριο τερματικό σταθμό του λιμανιού του Algeciras η προβλήτα Juan Carlos I ανήκει στην εταιρία APM Terminals. Η APM Terminal, η οποία ασχολείται κυρίως με τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, απλώνεται σε μία περιοχή άνω των 68 στρεμμάτων όπου διαθέτει 2.124 μέτρα (σχεδόν επτά χιλιάδες πόδια) θέσεων ελλιμενισμού με παράλληλα βάθη 14-16 μέτρα (45,9 έως 52,5 πόδια). Στο λιμάνι του Algeciras, στο Isla Verde, υπάρχει ένας δημόσιος τερματικός σταθμός που λειτουργεί στο πλαίσιο μιας κοινοπραξίας μεταξύ των εταιριών Acciona (80%) και Grup TCB (20%). Ο σταθμός καλύπτει μία έκταση συνολικά 18 στρεμμάτων εντός της οποίας λειτουργεί και το "Algeciras Reefer", ένας τερματικό σταθμός με χωρητικότητα 20 χιλιάδες κυβικά μέτρα για τα κατεψυγμένα προϊόντα και διαθέτει 14 πλατφόρμες φόρτωσης. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Διοίκησης του λιμανιού ενέκρινε το 2008 άδεια για την κατασκευή και λειτουργία ενός τρίτου τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, του ονομαζόμενου Total Terminal International Algeciras (TTI Algeciras), ο οποίος λειτουργεί μέσω της νοτιοκορεατικής εταιρείας Hanjin Shipping. Ο σταθμός αυτός τέθηκε σε λειτουργία το 2010 και βρίσκεται στην περιοχή Isla Verde Exterior. Πρόκειται για τον πρώτο ημι-αυτόματο τερματικό σταθμό της Μεσογείου με ικανότητα να χειρίζεται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τελευταίας και μελλοντικής γενιάς με χωρητικότητα μέχρι 18.000 TEUs.

2.3.7 Port of Felixstowe

Πρόκειται για το πιο πολυσύχναστο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων του Ηνωμένου Βασιλείου. Γεωγραφικά τοποθετείται στις ανατολικές ακτές της Αγγλίας στην περιοχή Suffolk Coastal και ειδικότερα στις εκβολές του ποταμού Orwell. Ιδρύθηκε με βάση σχετική πράξη του Κοινοβουλίου σύμφωνα με την οποία η ιδιοκτησία και η λειτουργία του λιμανιού ανήκε στη Felixstowe Dock and Railway Company. Σήμερα, ιδιοκτήτης της εταιρίας είναι η Hutchison Port Holdings (HPH) Group, θυγατρική της πολυεθνικής Hutchison Whampoa Limited, η οποία κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως στη λίστα λιμένων επενδυτών, προγραμματιστών και χειριστών. Όμοια με του λιμάνι του Southampton, το λιμάνι του Felixstowe είναι εντελώς ιδιωτικοποιημένο καθώς το σύνολο των υπηρεσιών που παρέχει όπως και η γη του ανήκουν στον ιδιωτικό τομέα, η Λιμενική Αρχή διέπεται από ιδιωτικό καθεστώς, και διαθέτει δύο τερματικούς σταθμούς διαχείρισης E/K, το Landguard Terminal και το Trinity Container Terminal. Υπάρχει σιδηροδρομικός σταθμός σε καθέναν από τους δύο τερματικούς σταθμούς με απευθείας σύνδεση στο Ίψσουιτς (Ipswich) μέσω μονής γραμμής, η οποία έχει αναβαθμιστεί πρόσφατα προκειμένου να μπορεί να δεχτεί μεγαλύτερα εμπορευματοκιβώτια. Λόγω του κορεσμού της οδικής σύνδεσης του λιμανιού με τα Μίντλαντς και το Λονδίνο, πλέον το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει απορροφήσει μεγάλο μέρος της διανομής των εμπορευματοκιβωτίων.

2.3.8 Port of Ambarli

Στο τουρκικό λιμάνι του Ambarli (Θάλασσα του Μαρμαρά), η λιμενική αρχή είναι η Altas Ambarli Trade Company Inc (ALTAS). Πρόκειται για γενική εταιρεία διαχείρισης που έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας του λιμανιού, της συντήρησης και ανάπτυξης των υποδομών του, της προστασίας του περιβάλλοντος του λιμανιού και της διασφάλισης των συνθηκών ασφάλειας στο λιμάνι. Περαιτέρω, στις υποχρεώσεις της ALTAS είναι η εξασφάλιση της σταθερής λειτουργίας των επτά τερματικών σταθμών του λιμανιού και της συνεχούς βελτίωσης του λιμένα με στόχο τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς του σε υψηλά επίπεδα. Το λιμάνι του Ambarli, το 2011, διαχειρίστηκε συνολικά περίπου 2,7 εκατομμύρια TEUs φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια, πάνω από 2,7 εκατομμύρια τόνους γενικού φορτίου, 259 χιλιάδες τόνους υγρών χύδην φορτίων και 223.000 οχήματα. Το λιμάνι είναι ιδιωτικό και διαθέτει 7 ιδιωτικούς τερματικούς σταθμούς εκ των οποίων τρεις προορίζονται για το χειρισμό εμπορευματοκιβωτίων και είναι οι εξής:

- Marport Main Terminal με διαχειρίστρια την Marport Terminal Operators S.A.
- Mardas Terminal με διαχειρίστρια την Mardas Marmara Maritime Management Company Inc (Mardasport)
- Kumport Terminal με διαχειρίστρια την Kumport Company

Σε πολλές ιδιωτικές επιχειρήσεις, μετά το 1980, δόθηκε η δυνατότητα να ιδρύσουν λιμάνια τα οποία να λειτουργούν με βάση τους ίδιους κανόνες και κανονισμούς κυρίως στη Θάλασσα του Μαρμαρά και στις περιοχές του κόλπου του Izmit. Εξ αυτών κάποια λιμάνια ανήκουν στην κατηγορία είτε των τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων είτε των υγρών χύδην φορτίων είτε των ξηρών φορτίων χύδην και γενικού φορτίου είτε των Ro-Ro, και άλλα. Το Υπουργείο Οικονομικών (Ministry of Public Finance) έχει αναλάβει τη μίσθωση της γης, ενώ η Υπογραμματεία Ναυτιλιακών Υποθέσεων (Undersecretariat for Maritime Affairs) πραγματοποιεί την έγκριση των λιμενικών λειτουργιών. Με βάση τα παραπάνω το λιμάνι του Ambarli θα μπορούσαμε να το εντάξουμε στον τύπο του Landlord Port.

2.3.9 Port of Piraeus

Το λιμάνι του Πειραιά είναι μεταξύ των 15 μεγαλύτερων ευρωπαϊκών λιμανιών διαχείρισης Ε/Κ. Σκοπός του λιμανιού είναι η διασφάλιση της διεθνούς ανταγωνιστικής θέσης του, η δημιουργία κέρδους στους επενδυτές του και ουσιαστικά η συμβολή του στην ανάπτυξη της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της Ελλάδας. Το λιμάνι του Πειραιά, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, είναι κρίσιμο για το διεθνές εμπόριο και αποτελεί τον κόμβο που συνδέει το χερσαίο τμήμα της Ελλάδας με τα νησιά της.

Μέχρι πρότινος θα μπορούσαμε να το κατατάξουμε στην κατηγορία των λιμανιών τύπου Public Service. Ωστόσο, το 1999, με την ψήφιση του νόμου 2688/99 ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρεία και το 2002 υπογράφεται σύμβαση με την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί στον ΟΛΠ Α.Ε. το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της

χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς για 40 χρόνια. Την επόμενη χρονιά, το 2003, ο ΟΛΠ Α.Ε. εισάγεται στο Χρηματιστήριο Αθηνών και το Ελληνικό Δημόσιο διαθέτει το 25,5% των υφισταμένων μετοχών κυριότητάς του προς πώληση. Ακολουθεί μια παρατεταμένη διαδικασία υποβολής προσφορών, και το Νοέμβριο του 2008 ο ΟΛΠ συνήψε συμφωνία με την Πειραιώς ΣΕΜΠΟ (PCT), θυγατρική της εταιρείας εκμετάλλευσης λιμένων COSCO Pacific του Χονγκ Κονγκ. Με βάση αυτή τη συμφωνία, χορηγήθηκε το δικαίωμα στην COSCO Pacific να αναλάβει τη λιμενική λειτουργία στις προβλήτες II και III και στις εγκαταστάσεις του λιμανιού του Πειραιά που βρίσκονται στην περιοχή του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, το Λιμάνι του Πειραιά μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα Private Port. Στα περισσότερα ευρωπαϊκά λιμάνια ιδιοκτήτη, το λιμάνι και οι υποδομές του ανήκουν άμεσα στη λιμενική αρχή χωρίς να παρεμβάλλεται κάποια σύμβαση παραχώρησης περιορισμένου χρόνου. Για το λιμάνι του Πειραιά, αυτή η σύμβαση σημαίνει ότι περιέρχεται αυτόματα στην ιδιοκτησία του ελληνικού κράτους οποιαδήποτε νέα δομή κατασκευαστεί κατά τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης, όπως π.χ. κτίρια ή οποιεσδήποτε βελτιώσεις στον παραχωρηθέντα χώρο.

Τον Ιούνιο του 2010 ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς τίθεται σε λειτουργία. Η υποδομή και ο εξοπλισμός του είναι υψηλών προδιαγραφών και μπορεί να προσφέρει προηγμένες υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, πολύ κοντά στο Σταθμό βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του νέου επιλιμένου τερματικού σταθμού του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, η κύρια σιδηροδρομική γραμμή του οποίου θα συνδέει το εμπορευματικό λιμάνι του Νέου Ικονίου με το νέο Εμπορευματικό Σταθμό Συνδυασμένων Μεταφορών Αττικής στο Θριάσιο Πεδίο της Ελευσίνας.

2.3.10 Port of Gioia Tauro

Το ιταλικό αυτό λιμάνι της Καλαβρίας κατέχει κεντρικότερη θέση στη Μεσόγειο, στο μέσον μιας πολυσύχναστης θαλάσσιας οδού, από τις πιο πολυσύχναστες του κόσμου, μιας οδού που συνδέει τη διώρυγα του Σουέζ με το Γιβραλτάρ και κατ' επέκταση την Ανατολική Ασία με τη Βόρεια Ευρώπη και την Αμερική. Στα πλεονεκτήματά του είναι αφενός το μεγάλο βάθος των υδάτων του, πράγμα που επιτρέπει τον ελλιμενισμό σε πολύ μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, και αφετέρου η τοποθεσία του, που είναι ιδανική για τη δραστηριότητα μεταφόρτωσης. Πρόκειται για ένα λιμάνι σχετικά καινούργιο καθώς μόλις το 1995 άρχισε η λειτουργία του. Στα πλεονεκτήματά του συγκαταλέγονται επίσης η γεωγραφική του θέση και η πολύ καλή σύνδεσή του με το οδικό δίκτυο, με αποτέλεσμα να έχει κατορθώσει να εξυπηρετεί και πάρα πολλά πλοία μεταφοράς Ε/Κ, ειδικά πλοία μεγάλων διαστάσεων, αλλά και μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων.

Το λιμάνι εποπτεύεται από μία αυτόνομη λιμενική αρχή η οποία ιδρύθηκε το 1994, ωστόσο στα επενδυτικά προγράμματα που πραγματοποιήθηκαν συμμετείχε και ο ιδιωτικός τομέας μέσω της Contship Italia. Την εκμετάλλευση του τερματικού σταθμού έχουν φορείς που έργο τους είναι να έρχονται σε επαφή απευθείας με τους πελάτες και τις ναυτιλιακές εταιρείες που λειτουργούν ως προμηθευτές του τερματικού σταθμού και να παρέχουν ναυτιλιακές υπηρεσίες που περιλαμβάνουν φόρτωση / εκφόρτωση, αποθήκευση και διανομή των

εμπορευμάτων. Σημειωτέον ότι, αν και υπήρξαν σοβαρές προσπάθειες εκ μέρους της Λιμενικής Αρχής να αυξήσει τις λιμενικές υπηρεσίες, η βιομηχανική ανάπτυξη μέχρι σήμερα παρουσίασε αργούς ρυθμούς.

Λόγω της ισχυρής παρουσίας του ιδιωτικού τομέα στο λιμάνι του Gioia Tauro, θα το κατατάσσαμε στην κατηγορία των λιμανιών τύπου Landlord. Ο λιμένας διαθέτει μόνο ένα τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, τον Medcenter Container Terminal. Στην περιοχή του δραστηριοποιείται έντονα η εταιρεία Contship, η οποία κατά το παρελθόν υπήρξε η διαχειρίστρια εταιρεία του τερματικού σταθμού διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, ενώ παράλληλα συμμετείχε με ποσοστό 50% στην εταιρεία υπηρεσιών ρυμούλκησης του λιμανιού όπως και στο λιμένα La Spezia της Λιγουρίας. Η εταιρεία τον Ιανουάριο του 2012 πούλησε το 50% της CSM Italia-Gate S.p.A., που είναι η υπο-εταιρεία χαρτοφυλακίου που ελέγχει το 66,7% του τερματικού σταθμού. Αγοραστής ήταν η εταιρεία Terminal Investment Limited (TIL), που είναι ιδιοκτήτης ενός τερματικού που χειρίζεται 15 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια ετησίως με συμφέροντα σε 16 χώρες από πέντε ηπείρους. Ο τερματικός σταθμός ανήκει πλέον κατά το ίδιο ποσοστό σε τρεις εταίρους, την Contship Italia, την APM Terminals και την Terminal Investment Limited.

2.3.11 Port of Duisburg

Φορέας εκμετάλλευσης του λιμένα του Ντούισμπουργκ είναι η εταιρία Duisburg Hafen AG, η οποία από το 2000 λειτουργεί με τις θυγατρικές της ως όμιλος Duisport. Η εταιρεία έχει τη γενική ευθύνη του λιμανιού στους τομείς της προβολής του λιμένα, της διευκόλυνσης της κυκλοφορίας των πλοίων εντός του λιμένα, της προστασίας των σκαφών από κινδύνους εντός του λιμανιού, της ασφάλειας των επικίνδυνων φορτίων, του ελέγχου και της προστασίας των υδάτων από τη ρύπανση, κ.ά. Το λιμάνι του Ντούισμπουργκ μπορεί να θεωρηθεί ότι ανήκει στην κατηγορία των λιμένων τύπου Landlord αφού μισθώνει τη γη και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού σε εταιρείες διαχείρισης λιμένων ώστε αυτές να προσφέρουν τις ανάλογες υπηρεσίες.

Αξίζει να τονίσουμε ότι μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980 στο λιμάνι του Ντούισμπουργκ υπήρχαν μόνο δύο τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων. Στις μέρες μας λειτουργούν εννέα σταθμοί που χειρίζονται πάνω από 3 εκατομμύρια TEU ετησίως, και είναι οι εξής:

- DeCeTe Duisburger Container-Terminal με διαχειρίστρια την Europe Container Terminal (ECT)
- DUSS-Terminal με διαχειρίστρια την Umschlaggesellschaft Schiene-Straße GmbH
- Interbulk-Terminal με διαχειρίστρια την Interbulk Group plc
- RRT (Rhein-Ruhr Terminal) με διαχειρίστρια την NESKA Schiffahrts und Speditionskontor GmbH
- Trimodales Terminal με διαχειρίστρια την Duisburg Trimodal Terminal GmbH
- DKT-Terminal με διαχειρίστρια την DKT Duisburg Kombiterminal GmbH
- DIT-Terminal με διαχειρίστρια την DKT Duisburg Kombiterminal GmbH

- GATE-West-Terminal με διαχειρίστρια την Rhein-Ruhr Terminal GmbH
- Logport III-Terminal με διαχειρίστρια την Logport Logistic-Center Duisburg GmbH

2.3.12 Port of Marsaxlokk

Στη Μάλτα, στις ακτές του κόλπου Marsaxlokk στο νοτιοανατολικό άκρο του νησιού βρίσκεται το λιμάνι Malta Freeport. Το λιμάνι έχει γίνει γνωστό για την ορθολογική επιχειρηματική κουλτούρα του και την απουσία διαδικαστικών εμποδίων καθώς και για τη διακίνηση Ε/Κ με βιομηχανικές δυνατότητες αποθήκευσης. Από το 1988, το έτος ίδρυσής του, μέχρι σήμερα έχει αναπτυχθεί σε τέτοιο βαθμό, ώστε να είναι πλέον ένα σημαντικό κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την περιοχή της Μεσογείου. Ήδη από το 1998 το λιμάνι ξεκίνησε μία πορεία οργανωτικής αναδιάρθρωσης που ολοκληρώθηκε το 2001 προκειμένου να επιτύχει την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του σε υψηλό βαθμό. Την ίδια χρονιά ιδρύθηκε η εταιρία Malta Freeport Terminals Ltd, η οποία ορίστηκε ως μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών Ε/Κ, των λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμενικών αποθηκευτικών χώρων, με αποτέλεσμα να καταστεί σαφής η διάκριση μεταξύ της λιμενικής αρχής και του φορέα εκμετάλλευσης του λιμένα.

Ακολούθησε η ιδιωτικοποίηση των δραστηριοτήτων του τερματικού σταθμού Ε/Κ του λιμανιού το 2004. Εποπτικός φορέας και ο ιδιοκτήτης ορίστηκε η εταιρία Malta Freeport Corporation, ενώ, όσον αφορά τις άδειες και τις συμφωνίες μίσθωσης, ανέλαβε η εταιρία Malta Freeport Terminals (θυγατρική της CMA-CGM). Υπάρχουν 2 τερματικοί σταθμοί, το Terminal One και το Terminal Two, με διαχειρίστρια τη Malta Freeport Terminals Ltd. Έτσι, με βάση τα παραπάνω, το λιμάνι Marsaxlokk μπορεί να θεωρηθεί ότι ανήκει στην κατηγορία Tool Port.

2.3.13 Port of St.Petersburg

Το λιμάνι της Αγίας Πετρούπολης είναι η θαλάσσια πρωτεύουσα της Ρωσίας και η πύλη της χώρας προς την Ευρώπη. Η Λιμενική Αρχή ανήκει στο κράτος και είναι υπεύθυνη για την οργάνωση του εμπορίου πλοήγησης. Το λιμάνι διαθέτει εγκαταστάσεις για την υποστήριξη των θαλάσσιων εμπορικών συναλλαγών, διαθέτει, επίσης, εγκαταστάσεις ενός τερματικού σταθμού πετρελαίου, εγκαταστάσεις ναυπηγικής βιομηχανίας και ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας καθώς και εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών. Μέσα στο λιμάνι υπάρχει σταθμός του Oktyabrskaya Railway, ενώ ο λιμένας έχει στη διάθεσή του ένα στόλο που αριθμεί πάνω από 470 σκάφη εκ των οποίων 122 είναι ρυμουλκά, 13 παγοθραυστικά και 66 δεξαμενόπλοια. Παράλληλα στο λιμάνι δραστηριοποιούνται περίπου 30 εταιρείες καυσίμων, οκτώ από τις οποίες έχουν το δικό τους στόλο. Η λειτουργία των τερματικών σταθμών καθώς και η χρήση των αποθηκών και των προβλητών έχουν δοθεί με μίσθωση σε 25 εταιρείες φορτοεκφόρτωσης που έχουν λάβει άδεια να εκτελούν εργασίες φορτοεκφόρτωσης. Μεταξύ αυτών των εταιρειών ιδιαίτερο ρόλο έχει η JSC (Sea Port of Saint Petersburg) που είναι η μεγαλύτερη εταιρεία παροχής υπηρεσιών μεταφόρτωσης ξηρών φορτίων στο λιμάνι της Αγίας Πετρούπολης και στη ολόκληρη τη βορειοδυτική Ρωσία. Επιπλέον, η JSC έχει αναλάβει να υλοποιήσει

μέχρι το 2015 ένα πρόγραμμα υποδομής στο λιμάνι που συνίσταται στην κατασκευή τερματικού σταθμού χωρητικότητας δύο εκατομμυρίων τόνων σιδηρούχων μετάλλων ετησίως και δυνατότητα χειρισμού φορτίων άλλης φύσεως με χωρητικότητα για τρία εκατομμύρια τόνους ετησίως. Το λιμάνι διαθέτει τους εξής τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων:

- First Container Terminal (FCT) με διαχειρίστρια την Global Group's Ports Investments
- Ust-Luga Container Terminal (ULCT) με διαχειρίστρια την Global Group's
- Ports Investments και Eurogate GmbH & Co
- Logistika-Terminal (LT) με διαχειρίστρια την Global Group's Ports Investments
- Petrolesport (PLP) με διαχειρίστρια την Global Group's Ports Investments

Σύμφωνα με τα παραπάνω, το λιμάνι της Αγίας Πετρούπολης ανήκει στην κατηγορία Landlord. Τις λιμενικές εγκαταστάσεις τις διαχειρίζεται η πόλη και τις μισθώνει σε ιδιώτες για να αναπτύξουν ναυτιλιακές δραστηριότητες και λιμενικές υπηρεσίες.

2.3.14 Port of Port of Le Havre

Αρχικά το γαλλικό λιμάνι της Χάβρης υπαγόταν στην κατηγορία των λιμανιών τύπου Tool καθώς η Λιμενική Αρχή, κατά τον κώδικα θαλάσσιων λιμανιών της χώρας, ήταν ένας φορέας οικονομικά ανεξάρτητος και είχε την ευθύνη για τη βελτίωση και επέκταση των εγκαταστάσεων όπως και για τη λειτουργία, τη διατήρηση σε καλή κατάσταση και την αστυνομική επίβλεψη όλου του λιμανιού και των κτιρίων που είναι στην ιδιοκτησία του. Εντούτοις το 2008 το κράτος προχώρησε στην ψήφιση νόμου με στόχο τη μεταρρύθμιση των λιμένων. Αυτό έγινε ώστε τα γαλλικά λιμάνια να προσαρμοστούν στις ευρωπαϊκές οδηγίες με τη θέσπιση ανοικτών διαγωνισμών, να διαμορφωθούν νέες συνθήκες λιμενικής διακυβέρνησης που θα οδηγήσουν στη δημιουργία ενός νέου καθεστώτος Grand Port Maritime (GPM) και να επιβληθεί ενιαίος διοικητικός κανονισμός που θα διέπει τη διαχείριση των εγκαταστάσεων προς ιδιωτικοποίηση. Ήδη από τον Ιούλιο του 2010 η λιμενική μεταρρύθμιση είναι πλέον πραγματικότητα στο λιμάνι της Χάβρης. Σύμφωνα με το νέο νόμο, στο καθεστώς GPM η λιμενική αρχή είναι επιφορτισμένη με τις ευθύνες ανάπτυξης των λιμανιών πάνω σε νέα βάση, οφείλει να εργάζεται ώστε να απλουστεύονται και να διευθετούνται ορθολογικά οι δραστηριότητες διακίνησης φορτίου, να εκσυγχρονίζονται διαρκώς τα λιμενικά διοικητικά συστήματα, να βελτιωθεί η διαχείριση των λιμενικών επενδύσεων, και όλα αυτά μέσα σε ένα πλαίσιο βιώσιμης ανάπτυξης. Με αυτό τον τρόπο διοίκησης και διαχείρισης το λιμάνι της Χάβρης έχει πλέον γίνει τύπου Landlord.

Στο λιμάνι ανήκουν οι παρακάτω τερματικοί σταθμοί διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων:

- Terminal de Normandie με διαχειρίστρια την Terminaux de Normandie (TN)
- Terminal Porte Océane με διαχειρίστρια την Terminaux de Normandie (TN)

- Terminal de l'Atlantique με διαχειρίστρια την CMA CGM Group
- Port 2000 με διαχειρίστριες την Terminaux de Normandie (TN) και την Générale de Manutention Portuaire (GMP)
- Terminal Europe – Amériques με διαχειρίστρια την Générale de Manutention Portuaire (GMP)

2.3.15 Port of Genoa

Η λιμενική αρχή στη Γένοβα επωφελήθηκε το 1994 από τη μεταρρύθμιση που προέβλεπε ο νόμος περί λιμένων (Νόμος 84/1994) για τη σύσταση λιμενικών αρχών. Στόχος της μεταρρύθμισης αυτής ήταν η αντικατάσταση των παλαιότερων κανονιστικών πλαισίων οργάνωσης των θαλασσιών λιμένων της χώρας. Έτσι, το Λιμεναρχείο της Γένοβας είναι υπεύθυνο για το σχεδιασμό, το συντονισμό, τον έλεγχο και την ασφάλεια σε σχέση με τις λιμενικές εργασίες, έχει επίσης την ευθύνη για τη συντήρηση της λιμενικής υποδομής καθώς και την ευθύνη ανάθεσης και ελέγχου των λιμενικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις προσφερόμενες υπηρεσίες προς τους χρήστες του λιμανιού. Από την άλλη μεριά, στον ιδιωτικό τομέα έχει μεταφερθεί ένα μεγάλο μέρος από τη λειτουργική διαχείριση του λιμένα, των λιμενικών χώρων και των τερματικών σταθμών. Ωστόσο, σύμφωνα με νομοθετική πράξη του Δεκεμβρίου του 2010, ο παραπάνω νόμος τροποποιήθηκε και πλέον απαγορεύεται στις Λιμενικές Αρχές να συμμετέχουν στη διαχείριση των λιμενικών εργασιών άμεσα ή έμμεσα. Με βάση τα προαναφερθέντα, το λιμάνι της Γένοβας μπορεί να θεωρηθεί τύπου Tool.

Οι τερματικοί σταθμοί διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων που λειτουργούν στο λιμάνι είναι οι παρακάτω :

- Messina Terminal με διαχειρίστρια την Ignazio Messina & C. SpA
- Southern European Container Hub (SECH) με διαχειρίστρια την Terminal Contentitori Porto di Genova SpA
- Voltri Terminal με διαχειρίστρια την Voltri Terminal Europa SpA
- Terminal San Giorgio S.r.l. με διαχειρίστρια την Gavius Group SpA

Στη συνέχεια παραθέτουμε πίνακα που παρουσιάζει τη συνολική εικόνα των 15 υπό εξέταση λιμανιών όπου φαίνεται η συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων καθώς η ιδιοκτησιακή μορφή του κάθε λιμένα.

Πίνακας 2.3.1: Κατηγοριοποίηση των 15 μεγαλύτερων λιμανιών

A/A	ΛΙΜΑΝΙ	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΕΥ (2012)
1	ROTTERDAM	11.865.916,00
2	HAMBURG	8.863.896,00
3	ANTWERP	8.635.169,00
4	BREMEN/BREMERHAVEN	6.115.211,00
5	VALENCIA	4.469.754,00
6	ALGECIRAS	4.114.231,00
7	FELIXSTOWE	3.700.000,00
8	AMBARLI(INSTABUL)	3.097.464,00
9	PIRAEUS	2.745.012,00
10	GIOIA TAURO	2.721.104,00
11	DUISBURG	2.600.000,00
12	MAARSAXLOKK	2.540.000,00
13	ST PETERSBURG	2.524.680,00
14	LE HAVRE	2.306.000,00
15	GENOA	2.064.806,00

Από τον πίνακα προκύπτει ότι:

1. 66,7 % του συνόλου των λιμανιών (10 λιμάνια) ανήκουν στην κατηγορία Landlord Port
2. 20% του συνόλου των λιμανιών (3 λιμάνια) ανήκουν στην κατηγορία Tool Port
3. 13,3% του συνόλου των λιμανιών (2 λιμάνια) ανήκουν στην κατηγορία Private Port ή Fully Privatised Port

Το γενικό συμπέρασμα στο οποίο μπορούμε να καταλήξουμε, επομένως, είναι ότι ο τύπος λιμανιού που κυριαρχεί είναι ο Landlord καθώς και ότι σήμερα έχει πλέον εκλείψει το μοντέλο του δημόσιου ή του αποκλειστικά δημόσιου λιμανιού. Επιπλέον, τα λιμάνια τύπου Landlord υπερέρχουν κατά πολύ όχι μόνον έναντι των Tool (10 έναντι 3) αλλά και έναντι των ιδιωτικών λιμανιών. Με άλλα λόγια, η λιμενική κοινότητα έχει την τάση να ενισχύει την παρουσία και το ρόλο του ιδιωτικού τομέα στα λιμάνια καθώς αυτά στρέφονται σε μορφές όπου ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει σημαντικά όχι μόνο στη λιμενική λειτουργία αλλά ακόμη και στα επενδυτικά προγράμματα υποδομής.

2.4 Η Λειτουργία των Ελληνικών Λιμένων

Η Ελλάδα έχει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή σε όλη την ΕΕ και ένα ανεπτυγμένο δίκτυο λιμένων στο εσωτερικό της λόγω της μορφολογίας της και του μεγάλου αριθμού των νησιών της. Η εδαφική συνοχή της χώρας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες ενδομεταφορές καθώς στα νησιά κατοικεί περίπου το 13% του συνολικού πληθυσμού.[10] Είτε ως κόμβοι του διεθνούς και του εθνικού εμπορίου είτε ως τουριστικός προορισμός τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. Με αριθμητικά δεδομένα του 2006,

διαπιστώνουμε ότι διακινήθηκαν 107 εκατ. τόνοι αγαθών και πάνω από 90 εκατ. επιβάτες, κάτοικοι και τουρίστες, πολύ περισσότεροι από ό,τι στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. [6]

Τα λιμάνια και οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν σημαντικά στην ελληνική οικονομία, αφού το 25% των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της χώρας και το 18% των εισαγόμενων φορτίων διακινείται δια θαλάσσης, ενώ στις θαλάσσιες μεταφορές απασχολούνται 29.200 εργαζόμενοι, συμπεριλαμβανομένων των συνοδευτικών κλάδων, όπως είναι οι ναυπηγοεπισκευαστικές και λιμενικές υπηρεσίες, η αλιεία κ.ά. (4η θέση στην Ευρώπη). Επιπροσθέτως, το 3,2% του ελληνικού ΑΕΠ δημιουργείται ως προστιθέμενη αξία από τον τομέα των θαλασσιών μεταφορών και από τους συνοδευτικούς του κλάδους (6η θέση στην Ευρώπη).[10]

Η κρουαζιέρα και ο τουρισμός σκαφών αναψυχής είναι δύο ισχυροί τομείς τουριστικής ανάπτυξης που προϋποθέτουν λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Γι' αυτό και η υστέρηση που παρουσιάζει η χώρα σε εξειδικευμένες λιμενικές εγκαταστάσεις (μαρίνες) έχει ως αποτέλεσμα τα τουριστικά σκάφη να εξυπηρετούνται είτε από λιμάνια γενικής φύσεως (επιβατικά, αλιευτικά καταφύγια κ.ά.) είτε από φυσικούς όρμους/κόλπους που δεν διαθέτουν λιμενική υποδομή είτε από οργανωμένες μαρίνες που ανήκουν σε γειτονικά κράτη (ό.π.).

Από μελέτες που διενήργησε το 2012 το Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου, πολλαπλές ήταν οι επιπτώσεις στα δίκτυα θαλάσσιων μεταφορών από τη διεύρυνση της ΕΕ. Η αρχική χερσαία «ασυνέχεια» της Ελλάδας μέσα στο χώρο της ΕΕ έπαψε πλέον να υφίσταται, κάτι που μακροχρόνια μπορεί να λειτουργήσει θετικά προς την κατεύθυνση της τόνωσης των συνδέσεων με την Ευρώπη, ιδιαίτερα στον τομέα των εμπορευματικών συνδυασμένων μεταφορών (θαλάσσιες - οδικές – σιδηροδρομικές).

Πλέον ως ενδοχώρα για τα ελληνικά λιμάνια δεν νοείται μόνον η ελληνική επικράτεια, αλλά και οι γειτονικές χώρες, κυρίως αυτές που βρίσκονται προς βορρά, όπως η Σερβία, η ΠΓΔΜ, το Κόσσοβο, η Βουλγαρία η Ρουμανία και η Ουκρανία, αλλά και χώρες που βρίσκονται ανατολικά της Ελλάδας, λόγω χάρη η Τουρκία, για τις οποίες τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν «πύλες εισόδου και διαμετακόμισης».

Το λιμάνι του Πειραιά ειδικότερα έχει καταστεί την τελευταία δεκαετία ένα από τα κυριότερα διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου, λόγω της γεωγραφικής του θέσης και του ότι διαθέτει επαρκή βάθη ώστε να έχει τη δυνατότητα να φιλοξενεί μεγάλα πλοία με μεγάλες ποσότητες φορτίου (εμπορευματοκιβώτια και επιβατηγά αυτοκίνητα), οι οποίες κατανέμονται ακολούθως σε μικρότερες ποσότητες και μεταφορτώνονται σε μικρότερα πλοία για να διακινηθούν σε γειτονικές χώρες. Παρόμοιο ρόλο έχουν αποκτήσει και τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης, που αναπτύσσονται με προοπτικές να καταστούν διαμετακομιστικά κέντρα υπερεθνικής σημασίας για την κάλυψη των αναγκών των βόρειων γειτονικών χωρών (ό.π.).

Γενικά, ο ρόλος των λιμανιών της Βόρειας Ελλάδας είναι πολύ σημαντικός στη διεξαγωγή του εμπορίου στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης καθώς τα λιμάνια αυτά συνδέουν κομβικά τις διεθνείς θαλάσσιες οδούς που υφίστανται μεταξύ της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Πρόκειται κυρίως για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το σπουδαιότερο της περιοχής, που συνδέει τη βαλκανική ενδοχώρα και την κεντρική Ευρώπη με τη Μεσόγειο και τις θάλασσες της Ασίας, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, που αποτελεί την πύλη της Δυτικής

Ελλάδας προς τη Βόρεια Ευρώπη, και για τα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης, που είναι οι ανατολικοί θαλάσσιοι κόμβοι της Βόρειας Ελλάδας. Σε ό, τι αφορά μάλιστα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, υπερέχει σε σημασία έναντι των υπολοίπων καθώς διαθέτει «Ελεύθερη Ζώνη», πέραν της υποδομής του και των συνδέσεων του με δίκτυα μεταφορών. [28]

Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι, εν γένει, τα ελληνικά λιμάνια τα ανταγωνίζονται αυτά της Μαύρης Θάλασσας, όπως είναι της Βάρνας και του Μπουργκάς στη Βουλγαρία, και το λιμάνι της Κωσταντζας στη Ρουμανία, καθώς και τα λιμάνια της Αδριατικής προς δυσμάς, όπως είναι της Ριέκα (Rijeka) και του Σπλιτ στην Κροατία, του Κόπερ στη Σλοβενία, του Μπαρ στο Μαυροβούνιο και του Δυρραχίου στην Αλβανία. Η ανταγωνιστική θέση αυτών των λιμανιών έχει αναβαθμιστεί χρόνο με το χρόνο και έχει αυξηθεί η ποσότητα των φορτίων που διαχειρίζονται. (ό.π.).

Η ανταγωνιστική θέση των λιμανιών της Βόρειας Ελλάδας αναμένεται να βελτιωθεί σημαντικά με την ολοκλήρωση των Πανευρωπαϊκών Αξόνων (Αξονας IV που οδηγεί στη Θεσσαλονίκη, Αξονας X που οδηγεί στην Ηγουμενίτσα μέσω Θεσσαλονίκης και Αξονας IX που οδηγεί στην Αλεξανδρούπολη), λόγω της μείωσης της χρονοαπόστασης σε σχέση με συγκεκριμένα τελικά σημεία μεταφοράς. Η όποια καθυστέρηση στα παραπάνω έργα οφείλεται στο γεγονός ότι οι Άξονες διέρχονται από αστικές περιοχές και ότι εμπλέκονται στα κυκλοφοριακά δίκτυα των πόλεων (ό.π.).

Σε σχέση με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφοράς της περιόδου 2014 – 2050, προέχει η θέσπιση των κατευθυντηρίων γραμμών ανάπτυξής τους εκ μέρους της ΕΕ. Προβλέπεται, λοιπόν, ότι τα Δίκτυα αυτά πρόκειται να αναπτυχθούν σε δύο τομείς εκ των οποίων ο ένας αφορά ένα ευρύτερο (comprehensive) δίκτυο μεταφορών που αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2050 και ο άλλος ένα εσώτερο κεντρικό (core) δίκτυο με ορίζοντα ολοκλήρωσης μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Ωστόσο, δεν είναι μόνο η ολοκλήρωση των οδικών συνδέσεων που θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα των λιμανιών. Σημαντικό ρόλο παίζει και η ολοκλήρωση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου και η σύνδεσή του με τα αντίστοιχα διεθνή δίκτυα των ευρωπαϊκών χωρών μέσω των Αξόνων του Πανευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου, που αναπτύσσονται παράλληλα προς τους τρεις άξονες του οδικού δικτύου. [10]

Ομοίως, οι μεγάλες ευκαιρίες και προοπτικές ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων βρίσκονται στην ένταξή τους στις μεγάλες διεθνείς θαλάσσιες αρτηρίες μεταφορών, αφού η εγχώρια ζήτηση για μεταφορές είναι μικρή (ελληνικές εισαγωγές και εξαγωγές και διακίνηση από και προς τα νησιά). Προκειμένου όμως να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, τα ελληνικά λιμάνια θα πρέπει να αντιμετωπίσουν τον ισχυρό και συνεχή ανταγωνισμό που υφίσταται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, και το αν θα τα καταφέρουν εξαρτάται από τις δυνατότητές τους να επενδύσουν για να καλύψουν τις ανάγκες της πελατείας τους, να επιτύχουν οργάνωση και να προσφέρουν τιμές, κόστος και ποιότητα παροχής υπηρεσιών σε ανταγωνιστικά επίπεδα σε σχέση με τα λιμάνια όχι μόνο της Ιταλίας, της Γαλλίας, της Ισπανίας και της Μάλτας (προς τα οποία οι ελληνικοί λιμένες λειτουργούν συμπληρωματικά στην Ανατολική Μεσόγειο), αλλά και σε σχέση με τα λιμάνια της Βόρειας Αφρικής (π.χ. Νταμιέτα, Αλεξάνδρεια), του Ισραήλ, της Τουρκίας, της Κύπρου, της Συρίας, του Λιβάνου κ.ά. (ό.π.). Αυτό σημαίνει ότι τα ελληνικά λιμάνια θα πρέπει να μπορούν να απαντούν στις νέες προκλήσεις, αφού έτσι θα είναι σε θέση να αναπτύξουν νέες

δυνατότητες και να επωφεληθούν από τις ευκαιρίες προσαρμογής, πράγμα που θα τους επιτρέψει να εξασφαλίσουν μία επιτυχή παρουσία μέσα στο διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου (2012), οι άξονες γύρω από τους οποίους θα κινηθεί η αναθεώρηση της εθνικής λιμενικής πολιτικής καθώς και οι πρωτοβουλίες που θα αναληφθούν στο ορατό μέλλον για το συγκεκριμένο χώρο από την Ευρωπαϊκή Ένωση σχετίζονται κυρίως με τις επιδόσεις της λιμενικής βιομηχανίας από την άποψη της αποδοτικότητας, της παραγωγικότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης, με τις παραχωρήσεις και τη χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών από τον ιδιωτικό και το δημόσιο τομέα, με την ενσωμάτωση των λιμένων στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, με την προσπάθεια για τη δημιουργία μιας Ενιαίας Αγοράς λιμενικών υπηρεσιών, με την απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών στους λιμένες και με τα εργασιακά.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία σε συνδυασμό με την ανάπτυξη πρωτοβουλιών και στρατηγικών που ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη, όπως είναι η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική και ο Ενιαίος Θαλάσσιος Μεταφορικός Χώρος, διαμορφώνουν ένα νέο τοπίο για την ελληνική ναυτιλία. Παράλληλα, τα λιμάνια καλούνται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην σταδιακή δημιουργία των διατροπικών μεταφορών και των μεταφορικών αλυσίδων καθώς συνιστούν τα κομβικά σημεία όπου γίνεται η διασύνδεση ανάμεσα στις μεταφορές που διενεργούνται δια ξηράς και στις μεταφορές που διενεργούνται δια θαλάσσης. Περίπου 900 λιμάνια και λιμενικές εγκαταστάσεις απαρτίζουν το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα. Τα λιμάνια αυτά διαφοροποιούνται ως προς το μέγεθός τους, τη διοικητική τους οργάνωση, τη χρήση τους και την οικονομική τους σημασία σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, ενώ, σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου (2012), κατατάσσονται σε τέσσερις ομάδες.

Καθ' όλη τη διάρκεια του 20ού αιώνα τα ελληνικά λιμάνια βρισκότουσαν υπό τον έλεγχο του κράτους και, ως δημόσια αγαθά, λειτουργούσαν μέσα στο διοικητικό πλαίσιο που διέπει όλες τις υπόλοιπες δημόσιες υπηρεσίες (κοινοφελή ιδρύματα, σχολεία, νοσοκομεία, τηλεπικοινωνίες, ηλεκτρισμός, μεταφορές). Παρόλα αυτά, σύμφωνα με το νόμο 2688/1999, το κράτος ξεκίνησε μία διαδικασία που έδινε τη δυνατότητα στον ιδιωτικό τομέα να συμμετέχει στη λειτουργία των λιμένων καθώς τα δύο διεθνή λιμάνια της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έγιναν ανώνυμες εταιρείες στις οποίες το δημόσιο κράτησε το 75% των μετοχών καθώς και τη διαχείριση των λιμανιών. Ακολούθησε ο νόμος 2932/2001 σύμφωνα με τον οποίο 10 κρατικά λιμάνια έγιναν ανώνυμες εταιρείες και δημιουργήθηκε νέο υπουργείο με σκοπό να συντονίζει σε ενιαία βάση το εθνικό λιμενικό σύστημα (Vaggelas 2007). Τα λιμάνια έπαψαν να είναι κρατικά, και μετατράπηκαν σε Λιμενικά Νομικά Πρόσωπα ευρισκόμενα υπό κρατικό ιδιοκτησιακό καθεστώς.

Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) είναι σήμερα ο κύριος μέτοχος στους ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ με ποσοστά ιδιοκτησίας αντίστοιχα 74,138% και 74,268%. Πλέον ο νέος αυτός φορέας, το ΤΑΙΠΕΔ, έχει υπό την κατοχή του ως κύριος μέτοχος όλα τα δικαιώματα που είχε αρχικά το Ελληνικό Δημόσιο πριν γίνει η μεταβίβαση. Επιπλέον, μεταβιβάστηκαν κατά πλήρη κυριότητα από το ελληνικό δημόσιο στο ΤΑΙΠΕΔ οι μετοχές που ισοδυναμούν με το 100% του μετοχικού κεφαλαίου καθεμιάς από τις 10 Ανώνυμες Εταιρείες - Οργανισμούς Λιμένων (Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου 2012). Ωστόσο, πουθενά σε παγκόσμια

κλίμακα δεν εφαρμόζεται πλέον η διαδικασία πώλησης του συνόλου των μετοχών της λιμενικής εταιρείας σε ιδιώτη, αφού κάτι τέτοιο οδηγεί σε μονοπωλιακές μορφές λειτουργίας του λιμανιού χωρίς καμία πρόνοια για την ανάπτυξη, την τοπική οικονομία και κοινωνία και την προστασία του περιβάλλοντος. Η παραπάνω λύση είχε εφαρμοστεί στη Βρετανία, αλλά στο τέλος εγκαταλείφθηκε ως μοντέλο, ενώ, παρά τις τρεις προσπάθειες μεταρρύθμισης που έγιναν, τα προβλήματα δεν έχουν ακόμη επιλυθεί. [1]

Το Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου το 2012 προχώρησε στο σχεδιασμό μιας νέας «Εθνικής Στρατηγικής Λιμένων 2013-2018» σύμφωνα με την οποία οι υφιστάμενες λιμενικές δομές με τη μορφή των Οργανισμών Λιμένων ΑΕ συνενώνονται και, σε ένα πρώτο στάδιο δημιουργούνται Λιμενικά Δίκτυα με τη μορφή Ανωνύμων Εταιρειών, ενώ στη συνέχεια τα Λιμενικά αυτά Δίκτυα μετεξελίσσονται σε Περιφερειακά Δίκτυα Λιμένων. Το κριτήριο με βάση το οποίο προτείνεται η συνένωση των 12 Ανωνύμων Εταιρειών Οργανισμών Λιμένων σε μικρότερο αριθμό είναι γεωγραφικού χαρακτήρα. Η συνένωση μπορεί να πραγματοποιηθεί με τη δημιουργία των εξής λιμενικών δικτύων (ό.π.):

- ❖ Αττικό Λιμενικό Δίκτυο: Οργανισμός Λιμένος (ΟΛ) Πειραιά, ΟΛ Λαυρίου, ΟΛ Ραφήνας, ΟΛ Ελευσίνας.
- ❖ Δίκτυο Λιμένων Βορείου Ελλάδας: ΟΛ Θεσσαλονίκης, ΟΛ Καβάλας, ΟΛ Αλεξανδρούπολης.
- ❖ Δίκτυο Λιμένων Δυτικής Ελλάδας: ΟΛ Ηγουμενίτσας, ΟΛ Κέρκυρας, ΟΛ Πάτρας.
- ❖ Δίκτυο Λιμένων Κρήτης: ΟΛ Ηρακλείου.

Ειδικότερα, υπάρχει σαφής διαχωρισμός σε κάθε Λιμενικό Δίκτυο ανάμεσα στις διοικητικές λειτουργίες και στις λιμενικές επιχειρηματικές δραστηριότητες [15, 16]. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες και οι δραστηριότητες παροχής λιμενικών υπηρεσιών που αναλαμβάνουν ιδιωτικοί φορείς εποπτεύονται από το Λιμενικό Δίκτυο μέσω της Γενικής Διεύθυνσης Αξιοποίησης και Ανάπτυξης (ΓΔΑΑ) (ό.π.).

Μέσα στο πλαίσιο του νέου μοντέλου λειτουργίας, το κράτος θα έχει την κυριότητα της γης μέσω του ενδιάμεσου φορέα (Αρχή Λιμένα), με άλλα λόγια θα ενεργεί ως «οικοπεδούχος», ενώ συγχρόνως θα υπάγονται στις ευθύνες του οι διοικητικές λειτουργίες του λιμανιού. Τις εμπορικές - επιχειρηματικές λειτουργίες και δραστηριότητες τις αναλαμβάνει ο ιδιωτικός τομέας. Παρά την ιδιωτικοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων, ο έλεγχος του Δημοσίου θα εξασφαλίζεται από την Αρχή Λιμένα (ό.π.). Από το 2009 έχει ξεκινήσει η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά, ενώ η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε διαδικασία διαβούλευσης. Σημειωτέον ότι εναντίον της ιδιωτικοποίησης έχει ταχθεί η Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμένων Ελλάδος (ΟΜΥΛΕ).

3.1 Εισαγωγή

Το λιμάνι, κατά τον ESPO, ορίζεται ως «μια χερσαία και θαλάσσια περιοχή που διαθέτει υποδομές και εξοπλισμό ώστε να επιτρέπει, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους, την αποθήκευση, παραλαβή και παράδοση εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών μεταφορών και που μπορεί να περιλαμβάνει επιχειρηματικές δραστηριότητες που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές». Σύμφωνα με αυτόν τον ορισμό, το λιμάνι είναι ένας οργανισμός που δεν παρέχει μία μόνον υπηρεσία αλλά πολλαπλές, που επιτελούνται ταυτόχρονα στη λιμενική περιοχή. Αυτές οι πολλαπλές λειτουργίες διασφαλίζονται από έναν οργανισμό που ονομάζεται Λιμενική Αρχή. [15]

Τα λιμάνια μπορούν να ταξινομηθούν πάνω στη βάση διαφορετικών κριτηρίων, όπως η γεωγραφική θέση, το μέγεθος, το εμπορικό τους προφίλ, το καθεστώς ιδιοκτησίας, η διοίκηση ή το οργανωτικό τους μοντέλο, καθώς συνιστούν σύνθετους οργανισμούς όπου εμπλέκονται πολλοί παράγοντες (ό.π.).

Σε ό, τι αφορά τη γεωγραφική θέση, αυτή μπορεί να είναι στις εκβολές ή στις όχθες ποταμών, σε μαρίνες, σε κόλπους, σε μια φυσικά προστατευμένη ακτή ή σε μια τεχνητή ακτογραμμή. [13, 14] Σε σχέση με το εμπορικό τους προφίλ, τα λιμάνια μπορούν γενικά να κατηγοριοποιηθούν σε εμπορικά και κρουαζιέρας. Χαρακτηριστικό στοιχείο των εμπορικών λιμανιών είναι ότι μπορούν να διαχειρίζονται ένα ή περισσότερα είδη φορτίων. Τα πιο σημαντικά είδη φορτίων είναι τα ξηρά χύδην φορτία, τα υγρά χύδην φορτία, τα τυποποιημένα φορτία εμπορευματοκιβωτίων, τα φορτία αυτοκινήτων και φορτηγών και τα roll-on/roll-off (Ro-Ro) φορτία (ό.π.).

3.2 Κατηγορίες Λιμένων και θεσμικό πλαίσιο που τους διέπει

Σύμφωνα με τα διεθνώς ισχύοντα, τα λιμάνια μπορούν να χωριστούν σε πέντε βασικές κατηγορίες με βάση το κριτήριο του μεγέθους τους: πολύ μικρά, μικρά, μεσαία, μεγάλα και πολύ μεγάλα.[25] Ωστόσο, η κατηγοριοποίηση αυτή, εκτός από το μέγεθος, λαμβάνει υπόψη της και τα εξής:

- Τα TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) και το ανά έτος φορτίο σε τόνους που διαχειρίζονται τα λιμάνια. Εάν τα λιμάνια εξυπηρετούν και εμπορευματοκιβώτια και χύδην φορτίο, τα δύο αυτά είδη φορτίου προστίθενται στο συνολικό φορτίο που διαχειρίζονται.
- Το μέγεθος της ενδοχώρας και τη σημασία της ως επιχειρηματική ζώνη.
- Την εξωχώρα, δηλαδή το μέγεθος της θαλάσσιας ζώνης επιρροής του κάθε λιμένα.

Ως προς το ετήσιο μέγεθος φορτίου, ο ESPO έχει κατατάξει τα λιμάνια σε τέσσερις κατηγορίες. Τα λιμάνια που διαχειρίζονται λιγότερο από 1 εκατομμύριο τόνους θεωρούνται μικρά, από 1 έως 10 εκατομμύρια τόνους θεωρούνται μεσαία, από 10 έως 25 εκατομμύρια τόνους θεωρούνται μεγάλα και περισσότερο από 25 εκατομμύρια τόνους θεωρούνται πολύ μεγάλα. [15]

Όταν μιλάμε για τη χωρητικότητα ενός εμπορικού λιμένα, αυτή μπορεί ποσοτικά να προσδιοριστεί λαμβάνοντας υπόψη το μέγιστο μέγεθος φορτίου που διακινεί το λιμάνι εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος. Ως μονάδα φορτίου θεωρείται ο τόνος ή ο ισοδύναμος αριθμός εμπορευματοκιβωτίων, ενώ το χρονικό διάστημα που χρησιμοποιείται ως μονάδα χρόνου είναι το έτος: τον/έτος ή TEUs/έτος. Υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που επηρεάζουν τη χωρητικότητα ενός λιμανιού, η οποία μάλιστα διακρίνεται σε εξωτερική και εσωτερική χωρητικότητα. Η εξωτερική χωρητικότητα επηρεάζεται από παράγοντες που συνδέονται αφενός με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του λιμανιού (σχήμα, βάθος και εύρος στην είσοδό του, βάθος και έκταση λιμενολεκάνης κ.ά.) και αφετέρου με το φυσικό περιβάλλον και το κλίμα της περιοχής του λιμανιού (παλίρροια, άνεμος, αλλαγές στη στάθμη του νερού από καταιγίδες ή από χαμηλά βαρομετρικά πεδία, κύματα, θαλάσσια ρεύματα, πάγος, βάθος των κρηπιδωμάτων κ.ά.). Οι παράγοντες αυτοί στο σύνολό τους προσδιορίζουν το μέγεθος της χωρητικότητας του λιμένα στο βαθμό που καθορίζουν το μέγεθος του μεγαλύτερου πλοίου που μπορεί να πλησιάσει στο λιμάνι. [2]

Όσο για την εσωτερική χωρητικότητα ενός εμπορικού λιμένα, οι παράγοντες που την επηρεάζουν είναι i) το είδος των διακινούμενων εμπορευμάτων και η φύση του εμπορίου που διενεργείται ii) ο τύπος και η ποσότητα εξοπλισμού που διαθέτει το λιμάνι iii) το μέγεθος των χερσαίων χώρων του λιμανιού iv) οι δυνατότητες των αποθηκευτικών χώρων v) οι εργασιακές συνθήκες και οι απαιτήσεις των χρηστών-πελατών και τέλος vi) η οργάνωση και ο τρόπος διοίκησης του λιμένα (ό.π.).

Ο όρος *ενδοχώρα* αναφέρεται στο χερσαίο τμήμα του λιμανιού ή σε τμήμα του που από λειτουργική άποψη εξαρτάται άμεσα από το λιμάνι, και συνιστά την περιοχή προέλευσης ή αποστολής εμπορευμάτων. Πρόκειται για την περιοχή όπου αναπτύσσεται ένα δίκτυο εσωτερικών οδικών αξόνων μεταφοράς, διαδρόμων σταθερής τροχιάς (σιδηρόδρομος), ακτοπλοϊκών διαδρόμων που εξυπηρετούνται μέσω ποτάμιων συστημάτων, ενώ μπορεί να λειτουργεί και σύστημα αερομεταφορών. Όταν το λιμάνι εξυπηρετεί το εθνικό εμπόριο θεωρείται λιμάνι εθνικής σημασίας και όταν εξυπηρετεί το εμπόριο και τη βιομηχανία πολλών χωρών θεωρείται λιμάνι διεθνούς σημασίας. Στην περίπτωση που μπορούν να εξυπηρετούν μία περιοχή περισσότεροι του ενός λιμένες της ίδιας χώρας ή άλλων χωρών, τότε μεταξύ των λιμένων αναπτύσσεται ανταγωνισμός (ό.π.).

Ονομάζουμε *εξωχώρα* την περιοχή του λιμανιού που εκτείνεται προς τη θάλασσα. Η περιοχή αυτή δεν διαθέτει συνέχεια όπως συμβαίνει με την ενδοχώρα, επίσης μπορεί να μην ανήκει σε κάποιο λιμάνι κατ' αποκλειστικότητα αφού ενδέχεται να λειτουργεί ως εξωχώρα για περισσότερα λιμάνια. Προκειμένου να καθορίσουμε την εξωχώρα ενός λιμανιού σημαντικός παράγοντας είναι το ίδιο το λιμάνι, δηλαδή το μέγεθός του, οι εγκαταστάσεις του, ο βαθμός εξυπηρέτησης που μπορεί να προσφέρει στα εμπορικά πλοία. [2,8]

Εάν χρησιμοποιήσουμε το μέγεθος ενός λιμανιού ως κριτήριο προκειμένου να το κατατάξουμε σε μία κατηγορία, θα πρέπει οπωσδήποτε να λάβουμε υπόψη εάν η διαχείρισή του είναι δημόσια ή ιδιωτική, γιατί αυτό το χαρακτηριστικό επηρεάζει σημαντικά το ρυθμό των επενδύσεων. Με την έννοια αυτή, εάν ο φορέας ιδιοκτησίας είναι δημόσιος, θα πρόκειται είτε για την Κυβέρνηση είτε για τις Τοπικές Αυτοδιοικήσεις (Περιφέρειες ή Δήμοι). Όταν τα λιμάνια είναι δημόσιοι φορείς αυτοδιοικούμενοι, τη διαχείριση την

αναλαμβάνει είτε μια αυτόνομη δημόσια υπηρεσία (π.χ. ένα διοικητικό τμήμα της κυβέρνησης) είτε μια δημόσια υπηρεσία εμπορικού χαρακτήρα υπό τύπον ξεχωριστού νομικού προσώπου που δεν διαθέτει μετοχές είτε, τέλος, ένας εταιρικοποιημένος δημόσιος φορέας με ξεχωριστή μεν νομική οντότητα σε σχέση με την Κυβέρνηση, αλλά με το λιμάνι να αποτελεί μερική ή πλήρη ιδιοκτησία της κυβέρνησης. [15]

Σε ό,τι αφορά το οργανωτικό τους μοντέλο, τα λιμάνια, ανάλογα με το ρόλο που έχει η λιμενική αρχή σε αυτά, υιοθετούν διαφορετικούς τρόπους οργάνωσης. Το “World Bank Reform Toolkit” που παρουσίασε το 2001 η Παγκόσμια Τράπεζα συνιστά ένα γενικό πλαίσιο κατευθυντήριων γραμμών για την οργάνωση των διοικητικών λειτουργιών ενός λιμανιού. Το πλαίσιο αυτό παρουσιάζει τέσσερις τύπους λιμένων όπου στον καθένα η λιμενική αρχή έχει διαφορετικό ρόλο. Οι προτεινόμενοι τύποι λιμένων είναι οι εξής:

(α) Το λιμάνι «πάροχος υπηρεσιών». Εδώ, το ιδιοκτησιακό καθεστώς είναι κρατικό όπως είναι ομοίως κρατικά η γη και τα πάγια του λιμανιού. Η λιμενική αρχή υπάγεται άμεσα ή έμμεσα στο δημόσιο, σε αυτήν ανήκει η ευθύνη της διαχείρισης καθώς και η ευθύνη για το σύνολο του λιμανιού, για τις προσλήψεις του προσωπικού και για την παροχή υπηρεσιών, και αυτή είναι ο ιδιοκτήτης όλης της υποδομής και της ανωδομής του λιμανιού (κτίρια).

(β) Το λιμάνι «εργαλείο». Εδώ, το ιδιοκτησιακό καθεστώς είναι κρατικό όπως ομοίως ανήκουν στο κράτος η γη και τα πάγια του λιμανιού. Μια δημόσια λιμενική αρχή έχει την ευθύνη της διαχείρισης καθώς και την ευθύνη για την ανάπτυξη και τη συντήρηση της λιμενικής υποδομής, της ανωδομής, του εξοπλισμού και του οδικού-σιδηροδρομικού δικτύου, ωστόσο ιδιωτικές εταιρείες διενεργούν τις λειτουργίες διαχείρισης των εμπορευμάτων.

(γ) Το λιμάνι «οικοπεδούχος». Σ’ αυτό τον τύπο, το λιμάνι είναι κρατικό, ενώ μια αυτόνομη δημόσια λιμενική αρχή έχει την ευθύνη της διαχείρισής του. Αυτή η αυτόνομη αρχή μπορεί να έχει την ιδιοκτησία και τη διαχείριση μόνο της λιμενικής υποδομής (αγκυροβόλια, δρόμοι, αποθηκευτικοί χώροι). Το λιμάνι είναι ουσιαστικά ο οικοπεδούχος στον οποίο γίνονται οι πληρωμές του μισθώματος που καταβάλλουν ιδιώτες στους οποίους παραχωρούνται μέσω υπενοικίασης οι εγκαταστάσεις, οι υπηρεσίες και ο εξοπλισμός των τερματικών. Δίνεται η δυνατότητα στους ιδιώτες χρήστες να ανεγείρουν τα δικά τους κτίρια, να χρησιμοποιήσουν το δικό τους εξοπλισμό και να προσλάβουν τους δικούς τους εργαζόμενους. Αυτή τη μορφή ιδιοκτησιακού καθεστώτος παρουσιάζουν τα περισσότερα λιμάνια που δραστηριοποιούνται στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων.

(δ) Το «ιδιωτικό» λιμάνι. Εδώ, ο ιδιωτικός τομέας έχει την ιδιοκτησία της γης και των υποδομών. Οι λιμενικές λειτουργίες πραγματοποιούνται είτε από τον ιδιώτη κάτοχο είτε από άλλον ιδιώτη διαχειριστή, στον οποίο έχουν ενοικιαστεί τμήματα του λιμανιού. Τη διοίκηση και τη διαχείριση των λιμενικών υποδομών τις έχει αναλάβει σε συνδυασμό με άλλες δραστηριότητες η λιμενική αρχή ή ο φορέας διαχείρισης λιμένα, που έχουν επίσης αναλάβει το συντονισμό και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων των παροχών υπηρεσιών σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι ή σε κάποιο σύστημα λιμένων.[44]

3.3 Διεθνείς θεσμικά πλαίσια και τάσης οργάνωσης

Οι ραγδαίες εξελίξεις της οικονομίας λόγω της παγκοσμιοποίησης, σε συνδυασμό με αλλαγές στο ίδιο το λιμενικό περιβάλλον, όπως η εμπορευματοκιβωτιοποίηση και η τεχνολογική πρόοδος υποβάλλουν τη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία σε συνεχείς αλλαγές. [8] Πρόκειται για αλλαγές που δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για τη διαμόρφωση ενός νέου λιμενικού περιβάλλοντος με βασικό του χαρακτηριστικό τον ανταγωνισμό, ο οποίος με τη σειρά του λειτουργεί σαν παράγοντας αύξησης της αποδοτικότητας. Μέσα σ' αυτό το ανταγωνιστικό περιβάλλον, λόγω του ότι απαιτούνται τεράστια κεφάλαια για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών τους, τα δημόσια λιμάνια έχουν βρεθεί σε δύσκολη θέση. [29]

Ωστόσο, το περιβάλλον αυτό ακριβώς δημιούργησε την ανάγκη για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, ιδιαίτερα στη δεκαετία του 1980 όταν επικράτησε το νεοφιλελεύθερο μοντέλο ανάπτυξης λιμανιών. Τα μοντέλα ιδιωτικοποιήσεων που διαμορφώθηκαν ήταν κυρίως βρετανικής έμπνευσης. Αν και κάθε χώρα διέπλεσε το δικό της τύπο ιδιωτικοποιήσεων, το μοντέλο που επικράτησε, κατά τον Baird, προέβλεπε ότι σε ένα λιμάνι τρία στοιχεία μπορούν να ιδιωτικοποιηθούν [9]:

- ❖ Η ευθύνη ρύθμισης των όρων λειτουργίας του λιμανιού (regulator).
- ❖ Η ιδιοκτησία της υποδομής (landowner).
- ❖ Η παραγωγή του λιμενικού προϊόντος, δηλαδή η διαχείριση φορτίου (operator).

Το μοντέλο και ο βαθμός ιδιωτικοποίησης του λιμανιού καθορίζεται με βάση ποιο από τα παραπάνω στοιχεία ανήκει στο δημόσιο ή στον ιδιωτικό τομέα. Πρέπει εδώ να διευκρινίσουμε ότι η ιδιωτικοποίηση λιμένων αναφέρεται στη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας ορισμένων «πάγιων στοιχείων» ενός λιμένα από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα ή στην επένδυση ιδιωτικών κεφαλαίων σε λιμενικές εγκαταστάσεις, μηχανολογικό εξοπλισμό και σε συστήματα που ανήκουν σε κάποιο λιμάνι (ό.π.).

Σήμερα θεωρείται κερδοφόρα και σταθερή επιχειρηματική δραστηριότητα η παροχή Λιμενικών Υπηρεσιών. Αυξανόμενο επιχειρηματικό ενδιαφέρον συγκεντρώνουν και οι υπηρεσίες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων καθώς είναι πολύ πιο δύσκολη η δημιουργία λιμενικής υποδομής από την κατασκευή νέων κιβωτιοφόρων πλοίων.[15]

Μάλιστα υπάρχει Οδηγία προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μην αναλαμβάνουν οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις τη χρηματοδότηση τέτοιων επενδύσεων ούτε και να επιχορηγούν καθ' οιονδήποτε τρόπο τις δημόσιες λιμενικές αρχές. Έτσι, λόγω του ότι η επένδυση στη λιμενική βιομηχανία θεωρείται χαμηλού ρίσκου, πραγματοποιείται σε μακροχρόνια βάση και έχει υψηλές αποδόσεις, εφαρμόστηκαν άλλες μέθοδοι ανάπτυξης, με την εισχώρηση ιδιωτικών φορέων στη διαχείριση και λειτουργία των λιμένων, ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 (Βικίας 2008). Το 2000 μάλιστα, με βάση στοιχεία που παρουσίασε η UNCTAD (Duran 2012), κάνει την εμφάνισή της μια νέα γενιά λιμανιών με κοινό μοντέλο διαχείρισης. Στη διαμόρφωσή του συνέβαλαν οι εξελίξεις στις τηλεπικοινωνίες και την πληροφορική, οι οποίες έδωσαν τη δυνατότητα στις λιμενικές διοικήσεις να αυξήσουν την παραγωγικότητα μέσω βελτιωμένου σχεδιασμού, και έτσι να μειώσουν το χρόνο εξυπηρέτησης φορτίου στα λιμάνια.

Οι λεγόμενοι «τερματικοί σταθμοί» που λειτουργούν στο χώρο των λιμανιών διαθέτουν μία ή περισσότερες θέσεις παραβολής όπου λαμβάνει χώρα η διαχείριση ενός συγκεκριμένου τύπου φορτίου.[8, 11] Μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες και εταιρείες παροχής λιμενικών υπηρεσιών αγόρασαν σταδιακά μεγάλο αριθμό τερματικών σε όλον τον κόσμο κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90. Επειδή αυτές οι εταιρείες είναι υπεύθυνες για μεγάλο αριθμό λιμενικών εγκαταστάσεων σε περισσότερες από μία γεωγραφικές περιοχές, ονομάζονται Παγκόσμιοι Λιμενικοί Διαχειριστές.[26]

Παρατηρούμε ότι σήμερα διαμορφώνεται ένα υβριδικό μοντέλο δομής και λειτουργίας λιμένων, όπου συνυπάρχουν και ο δημόσιος και ο ιδιωτικός φορέας. Λόγω της πίεσης των αγορών απαιτείται ολοένα και περισσότερη αποτελεσματικότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες, με αποτέλεσμα η πλειονότητα των λιμενικών υποδομών να εμφανίζεται ότι λειτουργεί σύμφωνα με το ίδιο διαχειριστικό μοντέλο, όπου η κυριαρχεί η τάση ιδιωτικοποίησης των τερματικών σταθμών και να χάνει έδαφος ο δημόσιος χαρακτήρας τους. Το μοντέλο που φαίνεται να κυριαρχεί στα μέλη του ESPO είναι αυτό «του οικοπεδούχου», για το οποίο υπάρχει η άποψη ότι συνδυάζει τα οφέλη της ιδιωτικής διαχείρισης με την εξασφάλιση των δημόσιων αγαθών.[26] Επιπλέον, αναπτύχθηκαν στα σύγχρονα εμπορικά λιμάνια τα Logistics, ως τεχνική διαχείρισης μιας παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας που συνδυάζει τη μεταφορά, την αποθήκευση και τη διαχείριση της διανομής με τη χρήση σύγχρονων πληροφοριακών συστημάτων προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι σύνθετες λειτουργίες των σύγχρονων εμπορικών λιμανιών που απαιτούν εξελιγμένες ροές εργασίας βασισμένες σε προγράμματα λογισμικού. Μέσα σ' αυτή την προοπτική, τα σύγχρονα λιμάνια στοχεύουν στην αποτελεσματική ένταξη των θαλασσιών μεταφορών στα ολοκληρωμένα μεταφορικά συστήματα, καθώς τις αντιμετωπίζουν ως ένα κρίκο μιας ολοκληρωμένης μεταφορικής αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών.[9]

Η εκτεταμένη χρήση των υπολογιστών και των τηλεπικοινωνιών είναι καίριας σημασίας για τις καθημερινές λειτουργίες των τερματικών σταθμών των εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό το ρόλο έχουν οι διεθνείς διαδικτυακές εταιρείες, που προσφέρουν στον ναυτιλιακό τομέα ταχύτατη επικοινωνία, ειδήσεις, βάσεις δεδομένων και συλλογή πληροφοριών. Υπάρχει μάλιστα η άποψη (Wakeman 1996) ότι όσο κι αν τα λιμάνια επενδύουν στη λιμενική υποδομή, στο τέλος θα αποτύχουν, αν αυτές οι επενδύσεις δεν συνδυαστούν με την επανάσταση της πληροφορικής. Οι τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για την κυκλοφορία των πλοίων, για τα χύδην υλικά και για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων είναι αυτές που καθορίζουν την εικόνα ενός σύγχρονου λιμανιού. Μπορεί το μήκος των αγκυροβολίων, το βάθος του νερού, οι σιδηροδρομικές συνδέσεις να είναι σταθεροί δείκτες μιας έντονης δραστηριότητας, το ίδιο όπως και η χωρητικότητα, η αξία, το μερίδιο αγοράς, τα στατιστικά εισαγωγών - εξαγωγών. Αν και όλα αυτά συνιστούν ικανοποιητικούς δείκτες της εμπορικής ικανότητας του λιμανιού, δεν μπορούν όμως να μετρήσουν σωστά τις επιπτώσεις της ανάπτυξης του λιμανιού σε μια αστική περιοχή, καθώς αδυνατούν να διακρίνουν ποιες δραστηριότητες είναι παραγωγικές και ποιες καταστροφικές για την κοινωνία και το περιβάλλον (ό.π.).

Προκειμένου τα λιμάνια να κρατηθούν ζωντανά και κερδοφόρα, ο ανταγωνισμός φαίνεται να αποτελεί τη σύγχρονη κινητήρια δύναμη για επενδύσεις στην υποδομή και την τεχνολογία τους (Wakeman 1996). Ωστόσο, συνιστά κοντόφθαλμη οπτική η μονόπλευρη έμφαση στον ανταγωνισμό και σε ό,τι αυτός συνεπάγεται, αφού δεν φαίνεται να δίνει αποτελέσματα σε βάθος χρόνου παρόλο που οι επενδύσεις που απαιτεί είναι τεράστιες.

Ακολουθώντας τα πρότυπα του παγκοσμιοποιημένου οικονομικού χώρου της ναυσιπλοΐας που απαιτεί επενδύσεις σε εξοπλισμούς, δεν λαμβάνει υπόψη άλλους παράγοντες ανάπτυξης, όπως είναι κυρίως οι κοινωνικοί δείκτες. Αλλά, τα διεθνή δεδομένα δείχνουν ότι η βιωσιμότητα των λιμένων μπορεί να διασφαλιστεί με το συνδυασμό και των δύο αναπτυξιακών δράσεων, της οικονομικής και της κοινωνικής.

Σε κάθε περίπτωση πάντως, και για να συνοψίσουμε τα προαναφερθέντα σε σχέση με το σύγχρονο αναπτυξιακό προφίλ των λιμανιών, οφείλουμε να τονίσουμε ότι πλέον η λιμενική βιομηχανία έχει υποστεί δραματικές δομικές αλλαγές. Αυτό που χαρακτηρίζει τα σύγχρονα λιμάνια είναι το υψηλό τους επίπεδο τεχνολογικών εφαρμογών και κυρίως η ανταγωνιστικότητα, αφού πλέον έχουν καταστεί κρίκοι σε διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες, με αυξημένη προσφορά υπηρεσιών. Σήμερα, διεθνή δίκτυα διαχειριστών έχουν αναλάβει τη διαχείριση των λιμενικών υπηρεσιών παραγκωνίζοντας σταδιακά τη συμμετοχή του δημόσιου τομέα, καθώς η παροχή λιμενικών υπηρεσιών αντιμετωπίζεται ως μια κερδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα, με αποτέλεσμα να επενδύονται τεράστια ποσά σε αυτήν. Παράλληλα, και ο τομέας των λιμενικών υποδομών έχει υποκύψει σε μία αυξανόμενη τάση ιδιωτικοποίησης. Το γεγονός αυτό δημιουργεί έναν προβληματισμό για τη διασφάλιση του κοινωνικού χαρακτήρα που θα πρέπει να έχουν τα λιμάνια ως κόμβοι μεταφορών και διακίνησης δημόσιων αγαθών.

Πολύ σημαντικό ζήτημα που συνδέεται με τον εξωστρεφή χαρακτήρα της ναυτιλίας είναι το γεγονός ότι η εμπορική δραστηριότητα που αναπτύσσει υπόκειται σε ένα πολύπλοκο πλέγμα διεθνών, περιφερειακών και εθνικών κανονισμών. Οι κανονισμοί αυτοί στην πλειονότητά τους έχουν καταρτιστεί και ισχύουν σε διεθνές επίπεδο, κάτι που η ίδια η φύση της ναυτιλίας το επιβάλλει και ο καθαρά διεθνής της χαρακτήρας.

Η κύρια πηγή από την οποία προέρχονται είναι ο IMO (International Maritime Organization), ένας οργανισμός με παγκόσμια αναγνώριση, που θέτει διεθνείς κανόνες για τη ναυτιλία. Ιδρύθηκε το 1948 από τον ΟΗΕ και η δραστηριότητά του καλύπτει τρεις βασικούς τομείς της ναυτιλίας, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση που προκαλείται από πλοία, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την περιφρούρηση της ανθρώπινης ζωής. Έχει θεσπίσει περίπου πενήντα διεθνείς συνθήκες και συμφωνίες, και αμέτρητα πρωτόκολλα και τροποποιήσεις που πρότείνε έχουν διεθνώς υιοθετηθεί. Αρχικά, όταν άρχισε τη λειτουργία του το 1958, ονομαζόταν Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO), και το 1982 μετονομάστηκε σε IMO. [45]

Στο πέρασμα του χρόνου έχει λάβει τα χαρακτηριστικά πολυεθνικού διακυβερνητικού οργανισμού, σήμερα αριθμεί 168 κράτη-μέλη, τα οποία υπόκεινται στις ιδιαίτερα αυστηρές και δεσμευτικές προδιαγραφές του. Μέλος του IMO είναι και η Ελλάδα, και οι κανονισμοί του έχουν ενσωματωθεί στο ελληνικό νομοθετικό σύστημα.

Με βασικό στόχο την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, την περιβαλλοντική θαλάσσια πολιτική και τη θαλάσσια πολιτική στο ζήτημα της ενεργειακής απόδοσης, τα μέτρα του οργανισμού καλύπτουν όλους τους τομείς της διεθνούς ναυσιπλοΐας, μεταξύ των οποίων είναι ο σχεδιασμός και η κατασκευή πλοίων, ο εξοπλισμός, η στελέχωση, η λειτουργία τους κ.ά. [45]

Μεταξύ των συμβάσεων που θεσπίστηκαν από τον IMO και υιοθέτησαν τα κράτη-μέλη, δύο είναι αυτές που συγκαταλέγονται ανάμεσα στις πιο σημαντικές: α) η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety Of Life At Sea - SOLAS 74) του 1974, που αναθεωρήθηκε και επεκτάθηκε το 1995, και β) η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL 73/78) του 1973, που συνδυάστηκε σε ενιαία διεθνή σύμβαση με το πρωτόκολλο της διεθνούς σύμβασης του 1978 και τέθηκε σε λειτουργία το 1983 (ό.π.).

Στον τομέα της ναυτιλιακής ασφάλειας, η SOLAS 74 είναι η πιο σημαντική και ευρεία διεθνής σύμβαση. Επιδιώκει να θέσει κάποια ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας που πρέπει να ισχύουν κατά την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, με την προσαρμογή αυτών των προτύπων στις υφιστάμενες τεχνικές γνώσεις και τεχνολογικές εξελίξεις. Επίσης καθορίζει τις προδιαγραφές που πρέπει να ακολουθούν οι διάφοροι τύποι πλοίων καθώς και τα πιστοποιητικά που πρέπει να εκδίδονται ώστε να αποδεικνύεται ότι τα πλοία τηρούν αυτά τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας.

Σε ό,τι αφορά τον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση που προκαλείται από πλοία, η σύμβαση MARPOL 73/78, όπως έχει διευρυνθεί από τα έξι Παραρτήματά της, αναφέρεται στην πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία ως συνέπεια της λειτουργίας τους είτε κατόπιν ναυτικών ατυχημάτων. Μεταξύ άλλων, θέτει κανόνες σχετικά με τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπονται οι απορρίψεις πετρελαίου και άλλων ρυπογόνων υλικών στη θάλασσα, τον τρόπο καθαρισμού των πλοίων, τις οριακές τιμές για την εκπομπή ρύπων και τα τεχνικά χαρακτηριστικά που πρέπει να διαθέτουν οι διάφοροι τύποι πλοίων ώστε να διασφαλίζεται η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με τα μέτρα αυτά επιδιώκεται τόσο η αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο, από υγρά ρυπογόνα υλικά χύμα ή συσκευασμένα, από υγρά απόβλητα και από απορρίμματα πλοίων όσο και η καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προέρχεται από τα πλοία. [45]

Υπάρχουν και άλλες σημαντικές διεθνείς συμβάσεις που συμπληρώνουν το έργο του IMO, όπως η Διεθνής Σύμβαση για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο του 1990 (OPRC) και το Πρωτόκολλό της, το οποίο υιοθετήθηκε μεν το 2000, αλλά δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ. Στόχος του Πρωτοκόλλου είναι η επέκταση της Σύμβασης, πλην του πετρελαίου, και σε άλλα περιστατικά ρύπανσης από επικίνδυνες ουσίες (OPRC - HNS).

Μία άλλη σύμβαση που υιοθέτησε ο IMO ήταν αυτή του 2001 για τον έλεγχο επιβλαβών υλικών υφαλοχρωματισμού των πλοίων (Anti-fouling Systems), που στόχο είχε να απαγορευτεί στα πλοία η χρήση χρωμάτων τα οποία περιείχαν επικίνδυνες ουσίες για το περιβάλλον (ό.π.).

Επίσης, το 2004 υιοθέτησε τη Διεθνή Σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση έρματος και ιζημάτων πλοίων, ωστόσο δεν την έχει ακόμη θέσει σε ισχύ καθώς η σύμβαση αυτή δεν έχει συγκεντρώσει τον απαραίτητο αριθμό κρατών μελών (ό.π.). Ομοίως, και η Διεθνής Σύμβαση του 2007 για την απομάκρυνση των ναυαγίων (Wreck Removal) και η εγκεκριμένη το 2009 Διεθνής Σύμβαση για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων (Ship Recycling), παραμένουν εκτός ισχύος.

Στις άμεσες προτεραιότητες του ΙΜΟ είναι να προωθηθεί η βιώσιμη ναυσιπλοΐα και ναυτιλιακή ανάπτυξη. Ο σχεδιασμός περιλαμβάνει τη συνεργασία μέσω του Οργανισμού των χωρών-μελών, της αστικής κοινωνίας και της λιμενικής βιομηχανίας με σκοπό να τεθούν οι βάσεις μιας πράσινης οικονομίας και βιώσιμης ανάπτυξης που να απλώνεται στους τομείς της τεχνολογίας και των καινοτομιών, της ενεργειακής απόδοσης, της ναυτικής ασφάλειας, της ναυτικής εκπαίδευσης, της ανάπτυξης της ναυτιλιακής υποδομής και της σωστής διαχείρισης όλων των τύπων φορτίων, από πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα.[45]

Εκτός του ΙΜΟ, και άλλοι περιφερειακοί οργανισμοί, που έχουν δημιουργηθεί είτε μέσω του Περιβαλλοντικού Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Environment Programme - UNEP) είτε ανεξάρτητα, έχουν αναπτύξει τη δική τους δράση με στόχο τη θέσπιση συντονισμένων ενεργειών από τα παράκτια κράτη για την προστασία των κοινών τους θαλασσών από τη ρύπανση που προκαλούν τα πλοία. Αναφέρουμε το Περιφερειακό Κέντρο Αντιμετώπισης Έκτακτων Περιστατικών Ρύπανσης (Regional Marine Pollution Emergency Centre for the Mediterranean Sea - REMPEC) στη Μάλτα που δραστηριοποιείται στην περιοχή της Μεσογείου, στα πλαίσια του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης της UNEP (ό.π.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ

4.1 Εισαγωγή

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προβαίνει επί σειρά ετών στην εφαρμογή μέτρων και στη θέσπιση κανόνων που αφορούν τους λιμένες λόγω της σημασίας που έχουν για την ανάπτυξη των χωρών της. Εστιάζει, ήδη από τη δεκαετία του 1990, στο διαρκή εκσυγχρονισμό πάνω σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια των λιμένων, την αποδοτική χρηματοδότηση της ανάπτυξης τους, τη διαφάνεια στη δημόσια χρηματοδότηση των λιμένων και την επιβολή λιμενικών τελών, την αύξηση της δυναμικότητας και παραγωγικότητας τους, την προσέλκυση νέων τύπων επενδύσεων και φορέων, την ενίσχυση του ανταγωνισμού στην προσφορά λιμενικών υπηρεσιών τόσο μεταξύ διαφορετικών λιμένων όσο και εντός των λιμένων. Ενδιαφέρεται επίσης να καταστήσει τους λιμένες κόμβους εξυπηρετήσεως όλης της αλυσίδας μεταφορών, προσπαθεί να επιτύχει τη διασύνδεση των λιμένων με τα υπόλοιπα μέσα μεταφορών και να αναπτύξει τους θαλάσσιους διαδρόμους που θα λειτουργήσουν στην κατεύθυνση της δημιουργίας των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

4.2 Κύρια Ζητήματα Ευρωπαϊκού Θεσμικού Πλαισίου

Ένα από τα κυρίαρχα ζητήματα στην κατάρτιση του Ευρωπαϊκού Θεσμικού Πλαισίου για τα λιμάνια στην Ευρώπη είναι η προστασία του λιμενικού περιβάλλοντος που αποτελεί μέρος της γενικότερης περιβαλλοντικής πολιτικής της ΕΕ. Ως πλαίσιο αυτής πολιτικής είναι ένα σύνολο από διεθνείς Συμβάσεις, Οδηγίες, Κανονισμούς και Αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που άρχισαν να νομοθετούνται από το 1970 και ισχύουν μέχρι σήμερα. Ωστόσο, η εφαρμογή όλων αυτών των νομοθετημάτων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο επηρεάζει άμεσα την αποτελεσματικότητά τους.

Ο τρόπος με τον οποίο προχωρά η Ευρωπαϊκή Ένωση σε ό,τι αφορά την περιβαλλοντική της πολιτική είναι να σχεδιάζει αρχικά πολυετή προγράμματα δράσης που χρησιμεύουν ως κατευθυντήριες γραμμές στον καθορισμό των μελλοντικών νομοθετικών προτάσεων και στόχων, και στη συνέχεια να εκδίδει χωριστά τα συγκεκριμένα μέτρα. Ένα από αυτά τα προγράμματα δράσης, το πιο πρόσφατο, αναπτύσσεται σε χρονικό ορίζοντα από το 2013 μέχρι το 2020 και έχει τον τίτλο «Ευημερία εντός των ορίων του πλανήτη μας». Αναφέρεται σε μια ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, στην αποδοτική χρήση των φυσικών πόρων και στη στρατηγική του 2020 για τη βιοποικιλότητα.

Ο ρόλος της ΕΕ στις διεθνείς διαπραγματεύσεις για το περιβάλλον είναι πολύ σημαντικός, λόγω χάρη η συμμετοχή της σε συμφωνίες για την προστασία της βιοποικιλότητας και για την κλιματική αλλαγή, οι οποίες συνδέονται με την πολιτική που ακολουθείται για το περιβάλλον στα λιμάνια. Σε σχέση με την προστασία της βιοποικιλότητας στην ΕΕ, οι πιο σημαντικές νομοθετικές πράξεις που έχουν εκδοθεί είναι οι εξής [14]:

- ❖ Η Οδηγία για τα Πουλιά (Birds Directive) (2009/147/EK), η οποία καθορίζει το πλαίσιο για την προστασία των άγριων πουλιών και ορίζει Ζώνες Ειδικής Προστασίας.

- ❖ Η Οδηγία για τα Ενδιαιτήματα (Habitats Directive) (92/43/ΕΟΚ), η οποία τροποποιήθηκε το 2013 και ορίζει Ειδικές Ζώνες Προστασίας.
- ❖ Ο Κανονισμός για τα Εισβολικά Ξενικά Είδη (Regulation on Invasive Alien Species) (1143/2014), για την προστασία της βιοποικιλότητας από την εισβολή ξενικών ειδών.

Βασικός στόχος της στρατηγικής για τη βιοποικιλότητα, που η παρουσίασή της έγινε το 2011, είναι η διατήρησή της και η αποκατάσταση έως το 2020 της υποβάθμισης των οικοσυστημάτων που βρίσκονται και εκτός προστατευόμενων περιοχών της ΕΕ. Η ευρωπαϊκή πολιτική προστασίας της βιοποικιλότητας άρχισε να ισχύει από το 1970, και στο διάστημα αυτό μέχρι σήμερα έχει θεσπιστεί ένα τόσο σύνθετο νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο ώστε να τελεί πλέον υπό καθεστώς προστασίας σχεδόν το 1/5 της έκτασης της ΕΕ. Ο κύριος στόχος που έχει θέσει σήμερα η ΕΕ στη στρατηγική της για το περιβάλλον είναι η διατήρηση των ενδιαιτημάτων, των ειδών και των οικοσυστημάτων, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι η υλοποίηση των στόχων της αγνοεί τις οικονομικές παραμέτρους αυτών των στόχων. Ωστόσο, σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποίησε το 2015 η Ευρωπαϊκή Περιβαλλοντική Επιτροπή, οι στόχοι της διατήρησης της βιοποικιλότητας και της αποκατάστασης των υποβαθμισμένων οικοσυστημάτων μέχρι το 2020 δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν.[14]

Η αναφορά των παραπάνω στοιχείων οφείλεται στο γεγονός ότι μεταξύ των στόχων της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για τη βιοποικιλότητα είναι τα ζητήματα που αφορούν τη βιοποικιλότητα να ενσωματωθούν στην ανάπτυξη και την εφαρμογή της θαλάσσιας και της αλιευτικής πολιτικής.

Σε σχέση με την κλιματική αλλαγή, η ευρωπαϊκή πολιτική στοχεύει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα μέσω της μείωσης κατά τουλάχιστον 20% μέχρι το 2020 των αερίων του θερμοκηπίου που εκλύονται γενικά στα λιμάνια και που προέρχονται από τα πλοία και τις μεταφορές από και προς την ενδοχώρα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις μακροπρόθεσμες προοπτικές που έχει θέσει είναι ο σχεδιασμός α) του Χάρτη Πορείας που προβλέπει το πέραςμα της ευρωπαϊκής οικονομίας μέχρι το 2050 σε μια μορφή ανταγωνιστικής οικονομίας χαμηλών επιπέδων άνθρακα (2050 Road Map) και β) του Ενεργειακού Χάρτη Πορείας, με κυρίαρχο μακροπρόθεσμο στόχο τη μείωση έως το 2050 των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 80-95% κάτω από τα επίπεδα του 1990.

4.3 Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο Περιβαλλοντικής Πολιτικής

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, από τις αρχές της δεκαετίας του 1990, προσπαθεί να συνδυάσει την ιδέα της βιώσιμης ανάπτυξης με την εξέλιξη της ευρωπαϊκής οικονομικής ολοκλήρωσης. Η δημιουργία ενιαίων Κοινοτικών Πολιτικών για τους Ευρωπαϊκούς λιμένες έχει φέρει την ιδέα αυτή στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος.[10]

Ιδιαίτερα με την έκδοση το 2001 της 2ης Λευκής Βίβλου τίθενται οι βάσεις για τη θέσπιση ενός κοινού ευρωπαϊκού πλαισίου για τρόπους μεταφοράς φιλικότερους προς το περιβάλλον, και η ναυτιλία είναι ένας από αυτούς τους τρόπους, ενώ παράλληλα διατυπώνονται προτάσεις για την ανάληψη δράσεων με σκοπό την επίτευξη των κοινών ευρωπαϊκών στόχων στο ζήτημα της ρύπανσης του περιβάλλοντος στα λιμάνια.

Στη συνέχεια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη των λιμανιών, εκδίδει το 2006 την Πράσινη Βίβλο της Λιμενικής Πολιτικής (Maritime Policy Green Paper), με κύρια κατευθυντήρια γραμμή να συνδυαστούν στην εκμετάλλευση των θαλασσών και των ωκεανών η οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική διάσταση. [44]

Η Γαλάζια Ανάπτυξη (Blue Growth) συνιστά σήμερα την πλέον πρόσφατη στρατηγική της ΕΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ναυτιλίας. Στους στόχους της ανήκει και η ανάπτυξη τομέων με υψηλό δυναμικό για βιώσιμα επαγγέλματα, όπως είναι ο παράκτιος τουρισμός, η αλιεία, η ενέργεια των ωκεανών η θαλάσσια βιοτεχνολογία και η εξόρυξη του βυθού. Επιδιώκει επιπλέον τη συνεργασία των χωρών της Αδριατικής Θάλασσας και του Ιόνιου Πελάγους, του Αρκτικού και του Ατλαντικού Ωκεανού, της Βαλτικής Θάλασσας, της Βόρειας Θάλασσας, της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

Σε γενικές γραμμές, τα βασικά σημεία που καθορίζουν την Περιβαλλοντική Πολιτική της ΕΕ σε σχέση με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των λιμανιών είναι αφενός η επιστημονική έρευνα και εφαρμογή, η περιβαλλοντική τεχνολογία και εκπαίδευση και αφετέρου η ενίσχυση των ελεγκτικών μηχανισμών και η απόδοση ευθυνών σε όσους ρυπαίνουν. Όλα αυτά εκφράζονται μέσα από ένα σύνθετο θεσμικό πλαίσιο, που περιλαμβάνει μια σειρά Πράξεις Κοινοτικού Δικαίου και Οδηγίες με μεγάλη ποικιλομορφία. Προκειμένου να στραφούν τα λιμάνια στην οικονομική ανάπτυξη με περιβαλλοντική ανταποδοτικότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εισαγάγει την έννοια της «περιβαλλοντικής απόδοσης» μέσω των λεγόμενων «περιβαλλοντικών δεικτών». Μάλιστα, οι πιο σημαντικές Οδηγίες που περιλαμβάνει το ανωτέρω θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος συνδέονται άμεσα ή έμμεσα την προστασία του περιβάλλοντος στα λιμάνια. [6, 11]

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει οδηγήσει την ευρωπαϊκή νομοθεσία στη λήψη αυστηρότερων διατάξεων, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τη διάθεση των λυμάτων, τα όρια των επικίνδυνων ουσιών, την παραλαβή αποβλήτων και κατάλοιπων πλοίων, την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και επικίνδυνες ουσίες, την προστασία της παράκτιας ζώνης, την έγκαιρη εφαρμογή της Οδηγίας για το νερό και την περιβαλλοντική ευθύνη. Θα πρέπει, επομένως, κάθε λιμενική μονάδα και κάθε χρήστης των εγκαταστάσεών της να συμμορφώνεται με αυτές τις διατάξεις. [6]

Ωστόσο, λόγω του ότι οι ανωτέρω ρυθμίσεις, που σημειωτέον καλύπτουν μεγάλη ποικιλία ζητημάτων, δεν έχουν ενταχθεί σε μια ενιαία ευρωπαϊκή νομοθεσία με κωδικοποιημένο τρόπο, συνιστούν ανασταλτικό παράγοντα στη διαμόρφωση μιας ενιαίας ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής πολιτικής στα λιμάνια. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η εφαρμογή των βασικών γραμμών αυτής της πολιτικής να διαφέρει σε κάθε λιμάνι στην εκάστοτε χώρα και να προσδιορίζεται από ποικίλους παράγοντες, όπως είναι το είδος των δραστηριοτήτων του λιμανιού, το καθεστώς ιδιοκτησίας του, οι σχέσεις του με την τοπική κοινωνία. Επιπλέον, η κοινή λιμενική περιβαλλοντική πολιτική συναντά και εμπόδια που σχετίζονται με το υψηλό κόστος των λιμενικών περιβαλλοντικών επενδύσεων. [11]

Ιδιαίτερο ρόλο στη διαμόρφωση της περιβαλλοντικής πολιτικής στη διαχείριση των λιμανιών παίζει και η ποιότητα των υδάτων τόσο στις λιμενολεκάνες τους όσο και στις γειτονικές παράκτιες περιοχές, αφού είναι

γνωστό ότι οι λιμενικές δραστηριότητες επιδρούν αρνητικά στα βιολογικά, υδρομορφολογικά και φυσικοχημικά ποιοτικά στοιχεία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Δύο είναι οι πηγές από τις οποίες προέρχεται η ρύπανση των υδάτων στα λιμάνια: αυτή που προκαλείται από την κίνηση και τη λειτουργία των πλοίων και αυτή που προέρχεται από τις δραστηριότητες της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του λιμανιού, εξαιρουμένων των δραστηριοτήτων των πλοίων. Σε ό,τι αφορά τη ρύπανση από την κίνηση και τη λειτουργία των πλοίων, αυτή διέπεται κυρίως από διεθνείς συμβάσεις του IMO και από ευρωπαϊκές Οδηγίες και Κανονισμούς, ενώ η ρύπανση από τις δραστηριότητες της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του λιμανιού διέπεται από τη νομοθεσία του κάθε κράτους-μέλους, και στις περισσότερες περιπτώσεις εναρμονίζεται με την αντίστοιχη ευρωπαϊκή.

Η ΕΕ κατέβαλε προσπάθειες, μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '80, ώστε η ποιότητα των επιφανειακών νερών να διασφαλιστεί προκειμένου να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για κάποιο συγκεκριμένο σκοπό. Για το λόγο αυτό, η μεν Οδηγία 91/676/ΕΟΚ στόχο είχε τον περιορισμό της χρήσης λιπασμάτων, η δε Οδηγία 91/271/ΕΟΚ για το χαρακτηρισμό του «βαθμού ευαισθησίας» των υδάτινων αποδεκτών (ποταμών, λιμνών και θαλασσών) που πρόκειται να δεχθούν αστικά λύματα, στόχευε στον περιορισμό των φαινομένων του ευτροφισμού, τα οποία πήραν διαστάσεις οικολογικής καταστροφής στα υδάτινα περιβάλλοντα της Βόρειας Ευρώπης κατά τα τέλη της δεκαετίας του '80. [7]

Μία αλλαγή σημειώνεται ωστόσο στις αρχές της δεκαετίας του '90: στόχος του νόμου δεν είναι πλέον να προστατέψει τα επιφανειακά νερά για το συμφέρον του ανθρώπου - χρήστη, αλλά να προστατέψει το ίδιο το υδατικό σύστημα. Έτσι, συνετάχθη η Οδηγία 92/43/ΕΟΚ, γνωστή και ως Οδηγία "Habitat", για την προστασία των βιοτόπων που ανήκουν στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο NATURA 2000. Η Οδηγία αυτή περιλαμβάνει στα παραρτήματά της, μεταξύ άλλων, πλήθος ευαίσθητων υδροβιότοπων και απειλούμενων υδρόβιων ειδών της ευρωπαϊκής χλωρίδας και πανίδας, και προτείνει ένα σύστημα βαθμολόγησης της αντιπροσωπευτικότητας των βιοτόπων, καθώς και του καθεστώτος διατήρησης.[7]

Στην Πρόταση Οδηγίας της Επιτροπής, που δημοσιεύτηκε στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 8/7/1994, γίνεται για πρώτη φορά λόγος για την «οικολογική ποιότητα» των επιφανειακών νερών, που ορίζεται ως αξία αυτόνομη και ανεξάρτητη από κάθε χρήση, οικονομική εκμετάλλευση και αισθητική προσέγγιση. Θεσπίζονται κατηγορίες ποιότητας στις οποίες εντάσσονται τα επιφανειακά ύδατα (καλή, μέτρια, κακή) με βάση το βαθμό της ικανότητά τους να φιλοξενούν φυσικές βιοκοινωνίες, οι οποίες βρίσκονται σε κατάσταση δυναμικής ισορροπίας με το περιβάλλον (ό.π.).

Το ανωτέρω κείμενο κάνει επίσης λόγο για τη συνεχή παρακολούθηση της οικολογικής ποιότητας και για μεν τα κράτη-μέλη που υποβαθμίζουν υδάτινους αποδέκτες καλής ποιότητας προτείνει την τιμωρία τους, αντίθετα δε, για εκείνα που αναβαθμίζουν υδάτινους αποδέκτες κακής ποιότητας προτείνει να ανταμείβονται. Ως τιμωρία και ανταμοιβή θεσπίζονται εισφορές και αναλήψεις αντίστοιχων κονδυλίων από ένα κοινό ταμείο για το φυσικό περιβάλλον (ό.π.).

Η Οδηγία Πλαίσιο για το Νερό (Water Framework Directive), 2000/60/EK, έχει καταστεί το βασικό νομικό εργαλείο διαχείρισης των υδατικών πόρων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Με στόχο τη βελτίωση της κατάστασης όλων των υδάτων έως το 2015, δίνει έμφαση στην προστασία της βιοποικιλότητας και των φυσικών πόρων, θέτοντας το πλαίσιο που αφορά όλα τα επιφανειακά και υπόγεια ύδατα στην ΕΕ.[14]

Η Οδηγία εισάγει την έννοια των Βιολογικών Στοιχείων Ποιότητας (Biological Quality Elements - BQE) προκειμένου να γίνει δυνατή η αξιολόγηση της οικολογικής ποιότητας των υδάτινων σωμάτων. Ως Βιολογικά Στοιχεία Ποιότητας για τα παράκτια ύδατα θεωρούνται το φυτοβένθος, το ζωοβένθος και το φυτοπλαγκτόν. Η Ευρωπαϊκή αυτή Οδηγία καινοτομεί ως προς το ότι βασίζει την εκτίμηση της ποιότητας των υδάτων σε βιολογικούς δείκτες και όχι σε φυσικοχημικούς παράγοντες, οι μετρήσεις των οποίων μπορεί να διαφοροποιούνται ακόμα και μέσα στην ίδια μέρα δειγματοληψίας. Σε πρακτικό επίπεδο αυτό σημαίνει ότι η ποιότητα μιας περιοχής από οικολογική σκοπιά εκφράζεται από τους οργανισμούς που ζουν σε αυτήν. [3, 7]

Περαιτέρω, όλα τα κράτη-μέλη είναι υποχρεωμένα να εφαρμόζουν την ανωτέρω Οδηγία, η οποία επιβάλλει επιπλέον την εκτίμηση της οικολογικής ποιότητας των υδάτων και τη λήψη μέτρων για την εξασφάλιση Καλής Οικολογικής Ποιότητας. Στην Ελλάδα υπάρχει το Εθνικό Δίκτυο Παρακολούθησης το οποίο ξεκίνησε τη λειτουργία του το 2012 με φορέα μετρήσεων το Ελληνικό Κέντρο Θαλασσιών Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ), και έχοντας στη διάθεσή του 80 σταθμούς παρακολούθησης δραστηριοποιείται στα παράκτια ύδατα και στα ποτάμια. [3]

Από τη μεριά της, υιοθετώντας μια οικοσυστημοκεντρική προσέγγιση, η «Οδηγία Πλαίσιο για τη Θαλάσσια Στρατηγική» (Marine Strategy Framework Directive - MSFD), 2008/56/EK, στοχεύει στην επίτευξη καλής οικολογικής κατάστασης για τα ευρωπαϊκά θαλάσσια ύδατα έως το 2020. Σ' αυτή την προοπτική, χρησιμοποιεί γεωγραφικά και περιβαλλοντικά κριτήρια με βάση τα οποία έχει θεσπίσει θαλάσσιες περιοχές και υποπεριοχές στην Ευρώπη, και ζητά από τα κράτη – μέλη να αναπτύξουν δική τους στρατηγική κατάλληλη για τα θαλάσσια ύδατα που τους αντιστοιχούν, μάλιστα δε αυτή η στρατηγική θα πρέπει να αναθεωρείται ανά εξαιτία. Τέσσερις είναι οι θαλάσσιες περιοχές που ορίζονται: η Βαλτική Θάλασσα, ο ΒΑ Ατλαντικός Ωκεανός, η Μεσόγειος και η Μαύρη Θάλασσα (Bourguignon - EPRS 2015). Το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής της Οδηγίας MSFD περιλαμβάνει:

- ❖ Μια αρχική αξιολόγηση της κατάστασης (2012)
- ❖ Τον προσδιορισμό περιβαλλοντικών δεικτών και στόχων (2012)
- ❖ Τη θέσπιση προγράμματος παρακολούθησης (2014)
- ❖ Τη λήψη μέτρων για την επίτευξη του στόχου

Τα κράτη-μέλη είναι υποχρεωμένα να ενσωματώσουν τις αρχές της Οδηγίας στο νομοθετικό τους πλαίσιο.

Σύμφωνα με την Οδηγία 2008/99/EK, τα κράτη - μέλη οφείλουν να προχωρήσουν στη θέσπιση ποινικών μέτρων για αδικήματα όπως η παράνομη εμπορία άγριων ειδών, η παράνομη εμπορία ουσιών που καταστρέφουν το όζον, η παράνομη εκπομπή ή απόρριψη ουσιών στον αέρα, στο νερό ή στο έδαφος και η παράνομη μεταφορά και πόντιση αποβλήτων.

Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα έρευνας που πραγματοποιήθηκε σε είκοσι ευρωπαϊκά λιμάνια, η εφαρμογή των στόχων της Οδηγίας έως τώρα έδειξε ότι υπάρχουν μεγάλες διαφορές στις επιδόσεις των χωρών που την ακολούθησαν. Η Γαλλία, η Γερμανία, η Ελλάδα και η Ισπανία ήταν οι χώρες με την υψηλότερη επίδοση, ενώ η Ιταλία και η Σλοβενία παρουσίασαν τη χαμηλότερη επίδοση. [24]

Φαίνεται, επομένως, ότι, προκειμένου να αναπτυχθούν συγκρίσιμες παράμετροι για την περιγραφή της θαλάσσιας βιοποικιλότητας, υπάρχει ανάγκη για καλύτερο συντονισμό σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Πολλές από αυτές τις παραμέτρους δεν έχουν ακόμη αναπτυχθεί πλήρως διότι χρειάζεται να υπάρξει καλύτερη κατανόηση των λειτουργικών σχέσεων ανάμεσα σε βιοτικούς και αβιοτικούς παράγοντες. Επιπλέον απαιτείται να γίνει διάκριση ανάμεσα στις αλλαγές που οφείλονται σε ανθρώπινη πίεση και στη φυσική μεταβλητότητα που παρουσιάζουν τα οικοσυστήματα μέσα στο χώρο και το χρόνο. [24]

4.4 Συνοπτική παρουσίαση πολιτικής Ευρωπαϊκών Λιμένων & Αποτελέσματα Λειτουργίας

Η ΕΕ έχει ιδρύσει από το 1993 μία εξειδικευμένη επιτροπή, την European Sea Ports Organisation (ESPO), η οποία αντιπροσωπεύει όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια και με βάση τις ιδιαιτερότητες κάθε λιμένα έχει την αρμοδιότητα να θεσπίζει μέτρα για την εύρυθμη και αειφόρο ανάπτυξη των λιμένων.

Πάνω από 1.000 λιμένες συνιστούν το λιμενικό δυναμικό της ΕΕ, και, κάθε χρόνο, στους 298 μεγαλύτερους από αυτούς διακινούνται εμπορεύματα άνω των 1,2 εκατ. τόνων. Για το έτος 2005, το 45,1% της αξίας και το 69,3% του όγκου του συνολικού εμπορίου της ΕΕ πραγματοποιήθηκε δια θαλάσσης, με το 80% του θαλάσσιου εμπορίου της ΕΕ και το 66% της Ελλάδος να αφορά συναλλαγές διεθνούς εμπορίου.

Σε ό,τι αφορά το συνολικό εμπόριο της Ελλάδας, το ποσοστό του διεθνούς εμπορίου σε αυτό είναι το χαμηλότερο σε σχέση με τις άλλες χώρες της ΕΕ, πράγμα που οφείλεται στο γεγονός ότι ένα πολύ μεγάλο μέρος του μεταφορικού έργου (34% για το 2005) αφορά το εσωτερικό εμπόριο για τον εφοδιασμό των νησιών και των πολλών παραθαλάσσιων περιοχών της χώρας.

Πίνακας 4.4.1: Εμπόριο της ΕΕ των 25 βάσει του τρόπου μεταφοράς (έτος 2005)

Δίκτυο	Αξία σε δις €						Βάρος σε εκατ. τόνους					
	Εκτός ΕΕ-25				Εντός ΕΕ-25		Εκτός ΕΕ-25				Εντός ΕΕ-25	
	Εξαγωγές		Σύνολο		Εισαγωγές		Εξαγωγές		Σύνολο		Εισαγωγές	
Θαλάσσιο	460,4	43,1%	1.013,7	45,1%	186,1	9,0%	338,6	71,6%	1.515,4	69,8%	219,9	14,7%
Οδικό	235,1	22,0%	395,6	17,6%	853,1	41,1%	80,2	17,0%	136,2	6,3%	419,9	28,1%
Σιδηροδρομικό	20,May	1,9%	34,5	1,5%	61,1	2,9%	25,Mar	5,4%	95,6	4,4%	76,7	5,1%
Πλωτών οδών	05,Jun	0,5%	09,Jan	0,4%	16,Jun	0,8%	10,Jul	2,3%	22,Feb	1,0%	64,2	4,3%
Αγωγών	02,Jun	0,2%	76,8	3,4%	36,5	1,8%	04,Mar	0,9%	290,5	13,4%	119,3	8,0%
Αέρος	293,8	27,5%	536,7	23,9%	37,3	1,8%	06,Sep	1,5%	10,Apr	0,5%	0,6	0,0%
Άλλο	49,8	4,7%	180,0	8,0%	885,3	42,6%	06,Aug	1,4%	100,7	4,6%	593,5	39,7%
Σύνολο	1.067,8	100%	2.246,3	100%	2.076,0	100%	472,6	100%	2.171,1	100%	1.494,1	100%

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει στην Ευρώπη σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο θεσμικό πλαίσιο των λιμανιών. Στόχος αυτών των μεταρρυθμίσεων είναι κυρίως η ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και των ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων στη λειτουργία των λιμενικών δραστηριοτήτων, αφού έχει επικρατήσει η άποψη ότι με τις ιδιωτικοποιήσεις μπορεί να διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η ευελιξία των λιμανιών καθώς αυτές έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν στα λιμάνια καλύτερο management και περισσότερα κεφάλαια.

Σύμφωνα με το μοντέλο ιδιωτικοποιήσεων που ακολουθήθηκε στους εμπορευματικούς λιμένες στην ΕΕ, οι δράσεις επικεντρώθηκαν όχι τόσο στις εξαγορές, αλλά στη δυνατότητα εκχώρησης συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών σε ιδιωτικές επιχειρήσεις προκειμένου να καταργηθούν τα κρατικά μονοπώλια και να αυξηθεί ο ανταγωνισμός.

Η όλη προσπάθεια της ΕΕ εστιάζει στην υιοθέτηση ευέλικτων πολιτικών και θεσμικών πλαισίων που θα λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες που έχει κάθε ευρωπαϊκό λιμάνι από την άποψη της γεωγραφικής του θέσης ή σε σχέση με άλλους εξωτερικούς παράγοντες, ώστε να μην δημιουργούνται προβλήματα με την εφαρμογή ενός ομοιόμορφου και, εντέλει, ισοπεδωτικού κανόνα.

Προκειμένου να εξαλειφθεί το μονοπώλιο στη διακίνηση φορτίων από τους διαχειριστές των τερματικών σταθμών και να αναπτυχθεί περαιτέρω ο ενδολιμενικός ανταγωνισμός, το 2004 η ΕΕ προώθησε το πρόγραμμα Port Package II για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, σύμφωνα με το πρόγραμμα αυτό, έχουν το δικαίωμα να επιλέγουν ανεξάρτητο ανάδοχο ή και τους ίδιους τους εργαζομένους τους για την φορτοεκφόρτωση των πλοίων τους. Επιπλέον βασικές λιμενικές υπηρεσίες όπως η πλοήγηση, η φορτοεκφόρτωση και η αποθήκευση εμπίπτουν στο πλαίσιο του ανταγωνισμού, ενώ μέχρι σήμερα, στους ελληνικούς λιμένες τουλάχιστον, παρέχονται στη μεγαλύτερη έκτασή τους μονοπωλιακά.

Το πρόγραμμα αυτό καταψηφίστηκε τελικά το 2006 από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επειδή στους ευρωπαϊκούς λιμένες ασκείται μέχρι σήμερα προστατευτική πολιτική υπέρ των υπάρχουσών επιχειρήσεων και των συνδικαλιστικών ενώσεων που εκμεταλλεύονται μονοπωλιακά τους λιμένες.

Σε ό,τι αφορά τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ, λόγω της υφισταμένης σχετικής κοινοτικής οδηγίας, είναι ελεύθερη εδώ και χρόνια. Δεν υπάρχουν πλέον συνοριακές διατυπώσεις στην κίνηση των φορτηγών και των εμπορικών αμαξοστοιχιών εντός της επικράτειας της ΕΕ. Ωστόσο τα πλοία πρέπει να υποβάλλονται σε τελωνειακές διατυπώσεις ακόμα και όταν ταξιδεύουν απευθείας από ένα κράτος μέλος της ΕΕ σε ένα άλλο, με αποτέλεσμα αφενός να αυξάνεται το κόστος των μεταφορών και αφετέρου να δημιουργούνται καθυστερήσεις.

Ο λόγος που δεν ισχύει για τις θαλάσσιες μεταφορές η ελεύθερη διακίνηση των εμπορευμάτων στην ΕΕ, είναι ότι τα κρατικά ύδατα κάθε χώρας εκτείνονται μόλις 22 χλμ. από τις ακτές της, και μετά το σημείο αυτό θεωρούνται διεθνή ύδατα. Έτσι, από τη στιγμή που το πλοίο διασχίζει διεθνή ύδατα μεταξύ των υδάτων των κρατών-μελών που έχει ως αφητηρία και προορισμό, κάθε ενδοκοινοτική θαλάσσια μεταφορά εμπίπτει στις διεθνείς μεταφορές.

Προκειμένου να εξαιρεθεί η γραφειοκρατία και να μειωθούν τα διοικητικά τέλη στις θαλάσσιες μεταφορές, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προχωρήσει στη θέσπιση ενός θαλάσσιου χώρου δίχως σύνορα και χωρίς τελωνειακές διαδικασίες για τα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμάνια της Ένωσης. Με τον τρόπο αυτό θα βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών και η οικονομία των κρατών της ΕΕ θα αποκομίσει γενικότερα οφέλη. Επιπλέον, η ΕΕ σχεδιάζει μελλοντικά να προχωρήσει σε τελωνειακή ένωση με τις χώρες της Μεσογείου που οι λιμένες τους παρουσιάζουν υψηλή κίνηση αλλά δεν είναι κράτη-μέλη.

Το θαλάσσιο περιβάλλον επηρεάζεται δραματικά από τη λειτουργία των λιμένων, γι' αυτό η ρύπανση των θαλασσών είναι ένα θέμα που απασχολεί τη διεθνή κοινότητα και ιδιαίτερα την ίδια την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η διεθνής σύμβαση για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία εφαρμόστηκε το 1973, και τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Marpol το 1978. Η σύμβαση ρυθμίζει επακριβώς του τύπους αποβλήτων που μπορούν να απορρίπτονται από τα πλοία στο θαλάσσιο περιβάλλον και επιβάλλει στα συμβαλλόμενα κράτη την υποχρέωση να εξασφαλίζουν την ύπαρξη επαρκών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων στους λιμένες.

Λόγω των διαστάσεων του προβλήματος και των κινδύνων για το κοινοτικό θαλάσσιο περιβάλλον, η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησε σε αυστηρότερες νομοθετικές ρυθμίσεις με τη θέσπιση της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ. Η Οδηγία αυτή υποχρεώνει όλους τους ευρωπαϊκούς λιμένες να διαθέτουν εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίων, ενώ, μεταξύ άλλων, εισήγαγε και κριτήρια τιμολόγησης των υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΩΣ ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

5.1 Εισαγωγή

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό βραχίονα του διεθνούς εμπορίου, με κύριους πρωταγωνιστές τον εμπορικό στόλο και τους λιμένες. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, περίπου το 90% του διεθνούς εμπορίου πραγματοποιείται σήμερα δια θαλάσσης, με σαφή πλεονεκτήματα ως προς το χαμηλότερο κόστος, την ταχύτητα, την εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος.

Η ανάπτυξη των λιμένων συμβάλει στην αύξηση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών. Χαρακτηριστικό είναι ότι κατά τη δεκαετία 1997 – 2007 οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν κατά 48% (IFS, World Watch Institute). Αυτό βέβαια οφείλεται σε πολύ μεγάλο βαθμό και στην ραγδαία ανάπτυξη της Κίνας, της Ινδίας και η αύξηση της αγοραστική δύναμης των χωρών της Μαύρης Θάλασσας που αυξάνουν την παγκόσμια ζήτηση για προϊόντα ενώ η διεύρυνση και η περαιτέρω ενοποίηση της αγοράς της ΕΕ διευκολύνει το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Το 2007 η διακίνηση Ε/Κ στη Μεσόγειο αυξήθηκε κατά 22%, ενώ στην Ανατολική Μεσόγειο κυρίως λόγω της Μαύρης Θάλασσας αυξήθηκε 25% (YEN, 2008).

Σήμερα τα λιμάνια δεν είναι απλά κέντρα διαμετακόμισης και διανομής. Εξελίσσονται σε μονάδες που παίζουν κεφαλαιώδη ρόλο στην οικονομική διαχείριση των επιχειρήσεων, ενώ το μέγεθος της οικονομικής ωφέλειας και του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που μπορεί ένα λιμάνι να προσφέρει σε μία επιχείρηση αποτελεί τον καθοριστικό παράγοντα της επιτυχίας του.

Βάση αυτού, κάθε λιμάνι πλέον πρέπει να είναι πιο ανταγωνιστικό έναντι των άλλων και για την επίτευξη αυτού του στόχου η διοίκηση στα μεγαλύτερα και πιο αναπτυγμένα λιμάνια του κόσμου έχει περάσει στα χέρια ειδικών εταιριών διαχείρισης λιμένων που έχουν ακριβώς τον πιο παραπάνω σκοπό. Οι εταιρείες αυτές εκμεταλλευόμενες τα λιμάνια αυξάνουν τα έσοδα τους ενώ βοηθούν στον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα.

Πλέον, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο ασκείται κάτω από τον έλεγχο ισχυρών εταιριών, δημιουργώντας ένα ολιγοπώλιο κάτω από τη διοίκηση τους. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Drewry Shipping Consultants, το 2006 το 1/3 της παγκόσμιας κινήσεως εμπορευματοκιβωτίων ελεγχόταν αποκλειστικά από 6 εταιρείες. Οι ίδιες εταιρείες διαχειρίζονταν το 68,7% της ευρωπαϊκής κινήσεως το 2002, έναντι του 53,3% το 1998.

Η τάση αυτή στο θαλάσσιο εμπόριο δε μπορούσε παρά να επηρεάσει και το λιμενικό ανταγωνισμό και να αποτελέσει κίνητρο για αλλαγές στον τρόπο διοικήσεως των λιμένων. Το χαρακτηριστικό της σύγχρονης διαχείρισεως των λιμένων είναι η αυξημένη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα με την ανάληψη της διαχείρισεως των τερματικών σταθμών από εταιρίες διαχειριστές παγκοσμίου εμβέλειας.

Οι εταιρίες αυτές επενδύουν σημαντικά κεφάλαια σε κομβικούς λιμένες και έχουν εξασφαλίσει μεγάλα μερίδια στην παγκόσμια εμπορευματική και διαμετακομιστική κίνηση. Χαρακτηριστική ένδειξη αυτών των μεγάλων

μεριδίων είναι η έρευνα του International Association of Ports and Harbors (IAPH) για το 2006, που δείχνει ότι παρ' όλο που το 92% των τερματικών σταθμών διαχείρισης Ε/Κ βρίσκεται ακόμη υπό κρατικό έλεγχο, το 56% της παγκόσμιας δυναμικότητας σε TEUs άνηκε σε παγκόσμιους διαχειριστές, το 22,6% σε ιδιωτικούς φορείς και μόλις το 21,4% άνηκε σε δημόσιους φορείς.

Μέσα σε αυτό το κλίμα, ιδιωτικοποίησης των λιμένων ή δραστηριοτήτων αυτών η δημόσια αρχή λειτουργεί κυρίως ως σχεδιαστής, διαμεσολαβητής και νομοθέτης ενώ ιδιωτικός τομέας είναι αυτός που δρα ως εργολάβος, χειριστής και πάροχος υπηρεσιών. Συνολικά, η μετάθεση των ορίων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού φορέα είχε ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών από τις λιμενικές υποδομές, την αύξηση της αποτελεσματικότητας και την καλύτερη κατανομή των δημοσίων κεφαλαίων.

Ο ρόλος του Κράτους περιορίζεται στο στρατηγικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη των παράπλευρων λιμενικών εγκαταστάσεων και στην παροχή δημόσιων αγαθών και υπηρεσιών, τα οποία ο ιδιωτικός τομέας δεν έχει κίνητρο να προσφέρει. Επιπλέον, δημιουργεί συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών και εξασφαλίζει την εξομάλυνση των εξωτερικών αρνητικών οικονομικών.

Το 90% των 100 μεγαλύτερων λιμένων διακινήσεως Ε/Κ παγκοσμίως εφαρμόζει το αποκεντρωτικό σύστημα λειτουργίας με μακρόχρονη παραχώρηση βασικής υποδομής, ανωδομής και του δικαιώματος διαχείρισεως βασικών λιμενικών υπηρεσιών σε ιδιώτες, κυρίως όπως προαναφέρθηκε σε εταιρίες διαχείρισεως λιμένων.

Με αυτό το σύστημα η υποδομή εξακολουθεί να ανήκει στις λιμενικές αρχές οι οποίες φροντίζουν για την ικανοποιητική ανάπτυξή της, όμως η ανωδομή, δηλαδή ο αναγκαίος εξειδικευμένος μηχανολογικός εξοπλισμός, που σήμερα είναι υψηλού κόστους και η ανέγερση των κτιριακών εγκαταστάσεων πραγματοποιείται από την ανάδοχο εταιρία διαχείρισεως.

Όσον αφορά τις εργασίες του λιμένα, η εταιρία διαχείρισεως πραγματοποιεί όλες τις εργασίες διακινήσεως των φορτίων και μπορεί να πραγματοποιεί και τις εργασίες πλοηγήσεως, ρυμουλκήσεως και προσδέσεως των πλοίων, καθώς και έργα βυθομέτρησης και άλλα έργα προστιθέμενης αξίας στους λιμένες. Επιπλέον των ανωτέρω, οι προβλήτες των λιμένων μπορεί να παραχωρηθούν με σύμβαση leasing στις εταιρίες διαχείρισεως, οι οποίες θα εισπράττουν τα τέλη ελλιμενισμού, καταλήψεως της προβλήτας, προσδέσεως και υπηρεσιών δεξαμενισμού. Αυτές οι παραχωρήσεις από τη μεριά των λιμένων γίνονται κυρίως με στόχο την ταχεία προσαρμογή της υποδομής και ανωδομής τους στις ραγδαία μεταβαλλόμενες συνθήκες και απαιτήσεις των μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου, εφόσον οι αποφάσεις για τις επενδύσεις και τις μεταβολές που θα γίνουν λαμβάνονται από τους εξειδικευμένους διαχειριστές που διαθέτουν την κατάλληλη οργανωτική δομή και πληροφόρηση.

Στις θαλάσσιες μεταφορές σημαντικό ρόλο παίζουν η διαχείριση των εμπορευμάτων στους λιμένες (φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση, στάθμευση οχημάτων, συσκευασία, συναρμολόγηση κ.α.), η οποία συνεπάγεται σημαντικό μέρος του κόστους των εμπορευμάτων. Επίσης, οι σημαντικές ελλείψεις δυναμικότητας και αδυναμίας ικανοποιητικής εξυπηρέτησεως της πελατείας σε πολλούς λιμένες έχει οδηγήσει στην επιλογή των λιμένων προσεγγίσεως των πλοίων όχι μόνο βάσει του τιμοκαταλόγου, αλλά κυρίως βάσει της αξιοπιστίας των

λιμενικών διαχειριστών και της αποτελεσματικής και έγκαιρης προσφοράς των λιμενικών υπηρεσιών, χωρίς αναίτιες καθυστερήσεις.

Η επιχειρηματική επιτυχία ενός λιμένα εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τη δυνατότητα των διαχειριστικών του αρχών να συνεργάζονται στενά με τους πελάτες τους για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτησή τους. Έτσι, οι εταιρίες διαχείρισης λιμένων που είναι άκρως εξειδικευμένες διαθέτουν και το κατάλληλο marketing για την προσέγγιση περισσότερων πελατών.

Για όλους αυτούς τους λόγους η γενική τάση στη δεκαετία του 2000 όσον αφορά τα υποδείγματα διαχείρισεως λιμένων σε παγκόσμιο επίπεδο είναι προς σημαντική μείωση του ρόλου του Κράτους, τόσο στη διαχείριση των λιμένων όσο και στη χρηματοδότηση της αναπτύξεως των βασικών λιμενικών εγκαταστάσεων υπέρ του ιδιωτικού τομέα.

Παρόλα αυτά, η ιδιωτικοποίηση, μερική ή ολική, πρέπει να συνοδεύεται από μία σειρά άλλων μέτρων, ώστε τελικά να δράσει επ' ωφελεία της εθνικής οικονομίας. Ένα ισχυρό θεσμικό πλαίσιο, που να προστατεύει τους χρήστες – καταναλωτές, εφόσον τα λιμάνια είναι μονοπώλια, είναι απαραίτητο και ακόμα η αποτελεσματική σύνδεση των λιμανιών με τις τοπικές κοινωνίες ώστε να προσφερθούν αμοιβαία οφέλη και για τα δύο μέρη.

5.2 Ορισμοί & έννοιες της Βιώσιμης Ανάπτυξης

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης και η σημασία που της αποδίδεται σήμερα διαμορφώθηκε μόλις τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα. Προέκυψε από μία στροφή στην αντίληψη των πραγμάτων, η οποία αρχικά εκφράστηκε ως ανησυχία για το περιβάλλον (και τις επιπτώσεις που έχει η υποβάθμισή του στην υγεία και στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων αλλά και σε αυτή την οικονομική ανάπτυξη) και ως συνειδητοποίηση ότι οι φυσικοί πόροι έπρεπε να διατηρηθούν και για τις επόμενες γενεές. Η πετρελαϊκή κρίση και η οικονομική ύφεση της δεκαετίας του '70 δημιούργησαν στην ουσία τις πρώτες σοβαρές αμφιβολίες για τη δυνατότητα των οικονομιών να μεγεθύνονται απεριόριστα, θέτοντας έτσι επί τάπητος το θέμα της σπανιότητας των φυσικών πόρων.

Η Αειφόρος ανάπτυξη ή Βιώσιμη ανάπτυξη αναφέρεται στην οικονομική ανάπτυξη που σχεδιάζεται και πραγματοποιείται σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης νοείται και ως η ανάπτυξη των παραγωγικών μηχανισμών της οικονομίας παράλληλα με τη δημιουργία υποδομών για μία βιώσιμη στάση απέναντι στο φυσικό περιβάλλον, (όπως ορίζουν παραδοσιακές επιστήμες όπως η Γεωγραφία). Σημείο αναφοράς για τις εξελίξεις στη μελέτη της οικολογικά ευαίσθητης ανάπτυξης αποτελεί το πρωτόκολλο του Κιότο, που υπογράφηκε το 1992.

«Ήδη ξέρουμε ότι τα θαλάσσια οικοσυστήματα είναι θέματα πολυτρισεκατομμυρίων Δολαρίων που συνδέονται με τους τομείς όπως ο τουρισμός, η παράκτια προστασία, η αλιεία και οι υπηρεσίες καθαρισμού υδάτων – τώρα προκύπτει ότι πρέπει να είναι φυσικοί σύμμαχοι ενάντια στην αλλαγή κλίματος» δήλωσε ο Achim Steiner, Executive Director of the UN Environment Programme (UNEP). «Πράγματι, αυτή η έκθεση υπολογίζει ότι

σταθεροποιώντας τις απώλειες και καταλύοντας την αποκατάσταση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων μπορεί να συμβάλει στην αντιστάθμιση μέχρι και επτά τοις εκατό των τρεχουσών εκπομπών ορυκτών καυσίμων και με ένα μέρος των δαπανών για την τεχνολογία, να συλλεχθεί και να αποθηκευθεί άνθρακας στους σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος» πρόσθεσε. «Εάν περισσότερα μέτρα δε ληφθούν για να στηρίξουν αυτά τα ζωτικής σημασίας οικοσυστήματα, τα περισσότερα μπορεί να χαθούν μέσα σε δύο δεκαετίες,» αναφέρει η έκθεση από το UNEP, για την Οργάνωση για τη Διατροφή και την Υγεία (FAO) και τη διακυβερνητική ωκεανογραφική Επιτροπή της εκπαιδευτικής, επιστημονικής και πολιτιστικής οργάνωσης των Η.Ε.

Βιώσιμη ανάπτυξη είναι η βελτίωση της ποιότητας της ζωής μέσα στα πλαίσια της φέρουσας ικανότητας των υποστηρικτικών οικοσυστημάτων. Βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει να βασίζονται οι αναπτυξιακές και περιβαλλοντικές πολιτικές σε μία ανάλυση κόστους-οφέλους και σε μία προσεκτική οικονομική ανάλυση που θα ενδυναμώνει την περιβαλλοντική προστασία και θα οδηγεί σε αυξανόμενα και διατηρήσιμα επίπεδα ευημερίας. Τέλος το AAPA (American Association of Port Authorities) ορίζει ως βιώσιμη ανάπτυξη επιχειρησιακές στρατηγικές και δραστηριότητες που συναντούν τις υπάρχουσες και τις μελλοντικές ανάγκες του λιμένα και των συμμετοχών του, προστατεύοντας παράλληλα και στηρίζοντας τους ανθρώπους και τους φυσικούς πόρους.

Το 1972 η Ομάδα της Ρώμης (Club of Rome) εξέδωσε την αναφορά "Τα Όρια στη Μεγέθυνση" (The Limits to Growth) για την κατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος του πλανήτη. Η αναφορά ενστερνιζόταν ότι η κακή κατάσταση των πεπερασμένων πόρων ήταν το αποτέλεσμα της εκθετικής μεγέθυνσης του παγκόσμιου πληθυσμού, της εξάντλησης των πόρων, και της βιομηχανικής ρύπανσης. Την ίδια χρονιά, στη Γενική Σύνοδο της Διεθνούς Ένωσης για τη Διατήρηση της Φύσης και των Φυσικών Πόρων δινόταν έμφαση σε θέματα διατήρησης και ανάπτυξης. Η Διεθνής ένωση σε συνεργασία με το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών και το Παγκόσμιο Ταμείο για την Άγρια Φύση είχε αρχίσει να διαμορφώνει την ιδέα μίας στρατηγικής προσέγγισης για τη διατήρηση του περιβάλλοντος από το 1975. Το 1972 το συνέδριο των Ηνωμένων Εθνών (HE) για το Ανθρώπινο Περιβάλλον αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα στην ανάπτυξη της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης. Αν και η σύνδεση ανάμεσα στα περιβαλλοντικά και στα αναπτυξιακά θέματα δεν ήταν έντονη, υπήρξαν ενδείξεις ότι η μορφή της οικονομικής ανάπτυξης θα έπρεπε να μεταβληθεί ή να αλλάξει. Στα χρόνια που ακολούθησαν, η ορολογία εξελίχθηκε σε έννοιες όπως περιβάλλον και ανάπτυξη, ανάπτυξη χωρίς καταστροφή, και περιβαλλοντικά υγιής ανάπτυξη. Τελικά, ο όρος οικο-ανάπτυξη εμφανίστηκε στην επιθεώρηση του Περιβαλλοντικού Προγράμματος των ΗΕ το 1978. Μέχρι τότε, είχε αναγνωριστεί παγκόσμια ότι οι περιβαλλοντικές και οι αναπτυξιακές ιδέες έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη παράλληλα.

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης πρωτοεμφανίστηκε το 1980 στην πρώτη Παγκόσμια Στρατηγική για τη Διατήρηση, η οποία δημοσιεύτηκε από την Παγκόσμια Ένωση Διατήρησης (World Conservation Union) και η οποία αναγνώριζε ως στόχους τη διατήρηση των βασικών οικολογικών διαδικασιών, τη διαφύλαξη της γενετικής ποικιλότητας και τη βιώσιμη χρήση των πόρων. Σύμφωνα με αυτό τον ορισμό, βιώσιμη ανάπτυξη είναι η διατήρηση των απαραίτητων οικολογικών διαδικασιών και συστημάτων υποστήριξης της ζωής, η διατήρηση της γενετικής ποικιλότητας και η βιώσιμη εκμετάλλευση των ειδών και των οικοσυστημάτων.[44] Όπως είναι προφανές ο ορισμός αυτός έδινε έμφαση στην ανάγκη διατήρησης ενός κρίσιμου φυσικού κεφαλαίου και στη διατήρηση της βιοποικιλότητας.

Αργότερα, η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη όρισε πως βιώσιμη ανάπτυξη είναι αυτή που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να κάνει συμβιβασμούς ως προς την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους.[44] Ο ορισμός αυτός είναι περισσότερο ανθρωποκεντρικός καθώς αναφέρεται στην ικανοποίηση των ανθρωπίνων αναγκών, χωρίς να γίνεται σαφής αναφορά στην προστασία του περιβάλλοντος και προσπαθεί να ξεπεράσει την παλιά διχογνωμία ανάμεσα στους υποστηρικτές της ανάπτυξης και στους υποστηρικτές της περιβαλλοντικής διατήρησης. Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό η βιώσιμη ανάπτυξη παρέχει ένα πλαίσιο για την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών πολιτικών στις αναπτυξιακές στρατηγικές ξεπερνώντας με αυτό τον τρόπο την αντίληψη πως η περιβαλλοντική διατήρηση μπορεί να επιτευχθεί μόνο σε βάρος της οικονομικής ανάπτυξης. Ο ορισμός αυτός σηματοδοτεί την πολιτική απαρχή της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης.

Ως τα μέσα της δεκαετίας του '90 και άλλες τροποποιήσεις που αφορούσαν στον ορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης πραγματοποιήθηκαν (αυξανόμενη εστίαση σε κοινωνικά θέματα, απαίτηση για ταυτόχρονη επίτευξη οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών αντικειμενικών στόχων). Αυτές οι τροποποιήσεις εκφράστηκαν επίσημα στην Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στο Ρίο το 1992, στην οποία πάνω από 170 χώρες δεσμεύτηκαν πως η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης αποτελεί τη βασική ιδέα για τη μελλοντική τους ανάπτυξη, υπογράφοντας την Agenda 21 και τη Διακήρυξη του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη. Η Agenda 21 ήταν αποτέλεσμα μίας εκτενούς ανάλυσης του τι χρειάζεται για να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη. Τα 40 κεφάλαιά της πάνω σε περιβαλλοντικά, οικονομικά, κοινωνικά θέματα και θέματα οργάνωσης περιέχουν οδηγίες για την ανάπτυξη διαδικασιών λήψης αποφάσεων με στόχο τη βιωσιμότητα.

Όσον αφορά στην υιοθέτηση της βιώσιμης ανάπτυξης από την Ευρωπαϊκή Ένωση, υπήρξε επίσης μία 'εξελικτική' πορεία της έννοιας. Το περιβάλλον απέκτησε αυτοτελή νομική κατοχύρωση το 1987 με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη και συγκεκριμένα με την προσθήκη των Άρθρων 130Π, 130Ρ και 130Σ17. Στο Άρθρο 2 της Συνθήκης του Μάαστριχ (1992) περιγράφεται ως κύρια αποστολή της Κοινότητας η προαγωγή της «αρμονικής» και «ισόρροπης» ανάπτυξης των οικονομικών δραστηριοτήτων. Μπορεί η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης να μην αναφέρεται ρητά αλλά σαφώς περιγράφεται. Ωστόσο πρέπει να αναφερθεί πως δεν υπήρξε συσχέτιση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης με την κοινωνική διάσταση.

Στο Άρθρο 2 της Συνθήκης του Άμστερνταμ (1997) γίνεται λόγος για «αρμονική ισόρροπο και αειφόρο ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων» (European Communities, 1999). Έτσι η βιώσιμη ανάπτυξη έπαψε να θεωρείται αποκλειστικά περιβαλλοντική έννοια και αναγνωρίστηκε πως πρέπει να υπάρξει στενή συσχέτιση ανάμεσα στην οικονομική ανάπτυξη, στην κοινωνική συνοχή και στην περιβαλλοντική προστασία στα πλαίσια της στρατηγικής της ΕΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη. [44]

5.3 Επιπτώσεις Λιμενικής Ανάπτυξης στην ενδοχώρα

Οι μελέτες που αφορούν στις επιπτώσεις από τη δραστηριοποίηση ενός λιμανιού (**port impact**) έχουν φτάσει σε αυτό το σημείο της εφαρμοσμένης έρευνας, ώστε να μπορεί να γεφυρώνει το εμπόριο με ευρύτερες περιφερειακές και οικονομικές επιπτώσεις. Έχουν κατηγορηθεί όμως ότι περιορίζονται σε μικρό αριθμό βιομηχανικών κατηγοριών και ότι η προσεγγίζουν το λιμάνι σαν περιφέρεια και όχι σαν επιχείρηση.[13]

Η βιβλιογραφία περί port impact δέχεται κατά βάση το διαχωρισμό σε δύο κατηγορίες: τις **οικονομικές επιπτώσεις του λιμανιού** και την **αποτελεσματικότητα του λιμενικού εμπορίου**.

Οικονομικές Επιπτώσεις

Αυτή η κατηγορία μπορεί να θεωρηθεί παρακλάδι της οικονομικής γεωγραφίας μέχρι το βαθμό του αστικού σχεδιασμού και την περιβαλλοντική οικονομική, λόγω της αυξανόμενης σημασίας της διασύνδεσης της πόλης-λιμανιού (port-city). Οι επιπτώσεις στην οικονομία μετρώνται για να αποτιμηθούν οι οικονομικές και οι κοινωνικές επιπτώσεις (άμεσες, έμμεσες και επιμέρους) των λιμανιών στις αντίστοιχες ενδοχώρες. Με αυτήν την προσέγγιση, τα λιμάνια αντιμετωπίζονται σαν οικονομικοί καταλύτες των περιοχών που εξυπηρετούν, όπου η συνάθροιση όλων των υπηρεσιών και των δραστηριοτήτων δημιουργούν πλεονεκτήματα και κοινωνικοοικονομικό πλούτο. Σε αυτήν την περίπτωση η απόδοση των λιμανιών απεικονίζεται σε όρους ικανότητας να δημιουργήσει μέγιστη ή βέλτιστη παραγωγή και οικονομικό πλούτο. [12] Από την άλλη πλευρά, μεγάλο μέρος της εφαρμοσμένης έρευνας έχει βασιστεί σε υποδείγματα εισροών-εκροών. Ένα τέτοιο υπόδειγμα είναι ένα σύνολο γραμμικών εξισώσεων, στις οποίες διάφοροι τομείς της οικονομίας υπολογίζονται με βάση την εμπειρική εκτίμηση των διατομειακών συναλλαγών.

Αποτελεσματικότητα λιμενικού εμπορίου

Αυτή η κατηγορία μετράει την αποτελεσματικότητα σε σχέση με τα κόστη μεταφοράς και logistics. Αυτό το κομμάτι της βιβλιογραφίας τείνει να διαχωριστεί από τα υπόλοιπα λόγω της πρόσφατης έμφασης που έχει δοθεί στο ρόλο του λιμανιού ως προς τη διευκόλυνση του εμπορίου. Η έρευνα πάνω στο τελευταίο βρίσκεται ακόμα σε πρώιμο στάδιο, αφού ο ορισμός και η προσέγγιση του θέματος δεν έχει σταθεροποιηθεί ακόμα. Πέρα από τους περιορισμούς που ενέχει η εφαρμογή του PCA (Principal Component Analysis), που εισήγαγαν οι Sanchez και De and Ghosh και τις τεχνικές απόκλισης εισροών-εκροών των συστημάτων λιμενικής παραγωγής, η υπάρχουσα βιβλιογραφία που αναφέρεται στις σχέσεις μεταξύ λιμενικής αποτελεσματικότητας και διευκόλυνσης εμπορίου, απεικονίζει εγγενείς ασυμφωνίες σε αναλυτικό και εννοιολογικό επίπεδο και περιλαμβάνει μεταβλητές για να αναλύσει ζητήματα εμπορικής φύσης.

Μια (εναλλακτική για πολλούς) μέθοδος εκτίμησης των οικονομικών επιπτώσεων ενός λιμανιού είναι μέσω της χρήσης υποδειγμάτων υπολογίσιμης ισορροπίας (computable equilibrium models), όπως πχ το υπόδειγμα CGE, που αναπτύχθηκε για να εφαρμοστεί στην ιαπωνική οικονομία κ.ά.. καθώς φαίνεται να γίνονται όλο και πιο δημοφιλή τα τελευταία χρόνια. Άλλα μοντέλα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν και τα υποδείγματα βαρύτητας, που αναλύουν τη σχέση μεταξύ γεωγραφικής απόστασης και ροών εμπορίου, προκειμένου να διερευνηθούν οι επιπτώσεις των διαφόρων διευκολύνσεων του εμπορίου στην αποτελεσματικότητα των λιμανιών. Και οι δύο κατηγορίες υποδειγμάτων αποτελούν ξεχωριστά παρακλάδια της Οικονομετρίας και μπορούν να αναλυθούν πολύ περισσότερο, κάτι που ξεφεύγει από τις ανάγκες της παρούσας μελέτης. Κάτι που πρέπει να σημειωθεί είναι τα στοιχεία των CGE και οι αποκλίσεις στις εξισώσεις των υποδειγμάτων διορθώνονται από λεπτομέρειες στους εθνικούς πίνακες εισροών-εκροών. Παρ'όλα αυτά, αφού κάθε χώρα με λιμάνια αποτελεί μια ξεχωριστή

οικονομική δομή και διατομειακή σύνθεση, και τα δύο μοντέλα θα μπορούσαν να κριθούν ακατάλληλα για τη σύγκριση λιμανιών σε διεθνές επίπεδο. Άλλοι περιορισμοί μπορεί να περιλαμβάνουν είναι η εξάρτηση της από διάφορους περιορισμούς, πολλοί από τους οποίους δε συνάδουν με τη δομή της λιμενικής βιομηχανίας. Για παράδειγμα η υπόθεση ύπαρξης πλήρη ανταγωνισμού, συνεχείς οικονομίες κλίμακας, η ελεύθερη διακίνηση εργασίας και κεφαλαίου ανάμεσα σε διάφορους τομείς κτλ.

Τα λεγόμενα gravity models έχουν επίσης χρησιμοποιηθεί για τον ίδιο σκοπό. Και τα δύο είδη υποδειγμάτων αποτελούν ξεχωριστά παρακλάδια της θεωρητικής οικονομετρίας και η ανάλυση τους ξεφεύγει του σκοπού τη: παρούσας Εργασίας. Όμως, αξίζει να σημειωθεί ότι τα στοιχεία των δύο υποδειγμάτων διορθώνονται με διάφορες λεπτομέρειες από τους πίνακες των εθνικών εισροών-εκροών. Παρ' όλα αυτά, αφού κάθε port-country απεικονίζεται ως μια ξεχωριστή οικονομική δομή και διατομειακή διαμόρφωση, τα δύο μοντέλα καθίστανται ανεπαρκή για τη διεθνή σύγκριση των λιμανιών. Υπάρχουν όμως και άλλοι περιορισμοί.[13]

Προκειμένου να εξεταστούν οι (άμεσες και έμμεσες) επιπτώσεις των μεταβολών της λιμενικής δραστηριότητας υποστηρίζεται ότι θα πρέπει να ποσοτικοποιηθούν οι σχέσεις μεταξύ των δραστηριοποιούμενων σε ένα λιμάνι και μετά να διατυπωθούν αναλυτικά οι σχέσεις τους με τους άλλους τομείς. Επίσης, πρέπει να εξεταστούν και οι χωρικές επιπτώσεις της λιμενικής δραστηριότητας.

Τομεακή Ανάλυση

Ανάλυση ανάμεσα στους εμπλεκόμενους στο λιμάνι (port actors) σε σχέση με την υπόλοιπη οικονομία. Ο σκοπός της είναι να δώσει μια λεπτομερή γενική θεώρηση των σχέσεων που υπάρχουν ανάμεσα στα μέρη που εμπλέκονται στις λιμενικές δραστηριότητες, είτε εντός είτε εκτός λιμανιού. Στη βιβλιογραφία γίνεται ο διαχωρισμός σε 2 κατηγορίες: τις σχέσεις ανάμεσα στους port actors εντός της περιμέτρου του λιμανιού και τις σχέσεις των προαναφερθέντων με την υπόλοιπη οικονομία. Αυτή η κατηγοριοποίηση δημιουργεί πολλούς παράγοντες που διαδραματίζουν ρόλο.

Οι Jansson and Shneerson κάνουν λόγο για επτά επιμέρους διαδικασίες. Πρώτα το πλοίο προσεγγίζει την αποβάθρα μέσω ποτάμιου ή καναλιού. Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, η ναυτιλιακή εταιρία βοηθείται από πλοηγούς υπηρεσίες ρυμούλκησης, τα οποία προσορμίζουν το πλοίο με ασφάλεια όταν το μέρος είναι ρηχό ή επικίνδυνο. Μετά, το φορτίο ξεφορτώνεται από τα αμπάρια και αποθηκεύεται στην αποβάθρα από εταιρίες που λειτουργούν στο τερματικό και οι οποίες μεταφέρουν το φορτίο σε ειδικό χώρο αποθήκευσης αν χρειαστεί να μεταφορτωθεί αλλού και αργότερα στις αποβάθρες φόρτωσης και αργότερα φορτώνεται σε μεταφορικά μέσα που κατευθύνονται προς την ενδοχώρα. Οι ναυτιλιακές εταιρίες δέχονται τη βοήθεια υπηρεσιών ρυμούλκησης, επισκευαστών πλοίων, πλοηγών κ.ά.. οι οποίοι αναφέρονται συνήθως ως «άλλες ναυτιλιακές υπηρεσίες».

Γεωγραφική ανάλυση

Σχέσεις μεταξύ αυτών που διαδραματίζουν ρόλο στο λιμάνι και της ενδοχώρας. Η παραπάνω ανάλυση δε φαίνεται να λαμβάνει υπόψη της καμία χωρική διάσταση αναφορικά με τη βιομηχανοοικονομική δομή. Παρ' όλα αυτά όμως είναι σημαντικό να γνωρίζει κανείς σε τι γεωγραφικά περιβάλλοντα λαμβάνουν χώρα αυτές οι ενέργειες. Μιλάμε, δηλαδή, για τοπική, περιφερειακή, εθνική και διεθνή διάσταση. Έτσι, μπορεί κανείς να

αντιληφθεί καλύτερα τις επιπτώσεις και τον αντίκτυπο των αποφάσεων που παίρνουν οι κυβερνήσεις και οι παίκτες της αγοράς. Οι επιπτώσεις της λιμενικής δραστηριότητας μπορούν να συσσωρευτούν τοπικά ή να επεκταθούν και εκτός ορίων.

5.4 Κανονισμός Ευρωπαϊκής Ένωσης (Αρ.2, 1255/2011) για την Θέσπιση προγράμματος Στήριξης Ανάπτυξης Θαλάσσιας πολιτικής

Στις 30 Νοεμβρίου 2011, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξέδωσαν τον παρόντα κανονισμό όπου θεσπίζει πρόγραμμα για τη στήριξη μέτρων που αποσκοπούν στην προώθηση της περαιτέρω ανάπτυξης και εφαρμογής της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ένωσης («πρόγραμμα»).

Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ένωσης («ΟΘΠ») προάγει τη συντονισμένη και συνεκτική λήψη αποφάσεων με σκοπό τη μεγιστοποίηση της βιώσιμης ανάπτυξης, του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης και της κοινωνικής συνοχής των κρατών μελών, ιδίως σε ό,τι αφορά τις παράκτιες, νησιωτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης καθώς και των θαλάσσιων τομέων της, μέσω συνεκτικών και συνδεδεμένων με τη θάλασσα πολιτικών και της σχετικής διεθνούς συνεργασίας.

Το πρόγραμμα στηρίζει την αειφόρο χρήση των θαλασσών και των ωκεανών και τη διεύρυνση της επιστημονικής γνώσης και έχει τους ακόλουθους γενικούς στόχους [44]:

1. την προαγωγή της ανάπτυξης και εφαρμογής της ολοκληρωμένης διακυβέρνησης των θαλάσσιων και παράκτιων υποθέσεων
2. τη συμβολή στην ανάπτυξη διατομεακών εργαλείων, κυρίως το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, το Κοινό Περιβάλλον Ανταλλαγής Πληροφοριών (CISE) και γνώσεις για τη θάλασσα σχετικά με τους ωκεανούς, τις θάλασσες και τις εντός και γειτονικές της Ένωσης παράκτιες περιοχές, με σκοπό να αναπτυχθούν συνέργειες και να στηριχθούν οι συνδεδεμένες με τις θάλασσες και τις ακτές πολιτικές, ιδίως στους τομείς της οικονομικής ανάπτυξης, της απασχόλησης, της περιβαλλοντικής προστασίας, της έρευνας, της θαλάσσιας ασφάλειας, της ενέργειας καθώς και της ανάπτυξης πράσινων θαλάσσιων τεχνολογιών συνεκτιμώντας και αξιοποιώντας τα μέσα και τις πρωτοβουλίες που υπάρχουν ήδη
3. την προώθηση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και δη της βιοποικιλότητάς του, καθώς και της αειφόρου χρήσης των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων και τον περαιτέρω καθορισμό των ορίων αειφορίας της ανθρώπινης δραστηριότητας που έχει αντίκτυπο στο θαλάσσιο περιβάλλον, ιδίως στο πλαίσιο της οδηγίας 2008/56/EK (οδηγία - πλαίσιο για τη θάλασσα στρατηγική)
4. την υποστήριξη της ανάπτυξης και της εφαρμογής των στρατηγικών για τις θαλάσσιες λεκάνες
5. τη βελτίωση και την ενίσχυση της εξωτερικής συνεργασίας και του συντονισμού σε σχέση με τους στόχους της ΟΘΠ, με βάση την πρόοδο των συζητήσεων στο πλαίσιο των διεθνών φόρουμ. Υπό το πρίσμα αυτό, οι τρίτες χώρες καλούνται να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)

6. τη στήριξη της βιώσιμης οικονομικής μεγέθυνσης, της απασχόλησης, της καινοτομίας και των νέων τεχνολογιών στους θαλάσσιους τομείς και στις παράκτιες, νησιωτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης.

Πίνακας 5.4.1: Γενική κατανομή κεφαλαίων ανά τομέα δαπανών που απαριθμούνται στο Άρθρο 256

Γενικοί στόχοι (Άρθρο 2)	
α) Ανάπτυξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης διακυβέρνησης των θαλάσσιων και παράκτιων υποθέσεων και προβολή της ΟΘΠ	τουλάχιστον 4 %
β) Ανάπτυξη διατομεακών εργαλείων	Τουλάχιστον 60 %
γ) Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και αειφόρος χρήση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων	τουλάχιστον 8 %
δ) Ανάπτυξη και εφαρμογή στρατηγικών για τις θαλάσσιες λεκάνες	τουλάχιστον 8 %
ε) Εξωτερική συνεργασία και συντονισμός της διεθνούς διάστασης της ΟΘΠ	κατ' ανώτατο όριο 1 %
στ) Βιώσιμη οικονομική μεγέθυνση, απασχόληση, καινοτομία και νέες τεχνολογίες	τουλάχιστον 4 %

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα κατανοούμε την σημαντικότητα ύπαρξης και δημιουργίας ισχυρού Θεσμικού πλαισίου Ανάπτυξης Θαλασσών και κατ'επέκταση των λιμένων αλλά ακόμα περισσότερο την υψηλή σημασία που δίδει η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω της Θεσμοθέτησης που πραγματοποιήθηκε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία έγινε αναλυτική παρουσίαση του τρόπου διοικήσεως των λιμένων παρουσιάζοντας παράλληλα μια ιστορική αναδρομή του εν λόγω θέματος, ενώ ταυτοχρόνως παρουσιάστηκε εκτενώς το θεσμικό πλαίσιο και δη το Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο που διέπει την διοίκηση και λειτουργία των λιμένων μαζί με συνοπτική παρουσίαση της ανάπτυξης που προήλθε από την εν λόγω λειτουργία με σκοπό την παρουσίαση της υψηλής σημαντικότητας ύπαρξης ισχυρού θεσμικού πλαισίου στην λειτουργία τους. Για την επίτευξη του εν λόγω στόχου παρουσιάστηκε αρχικά εκτενώς η ιστορική εξέλιξη της διοικήσεως και λειτουργίας των λιμένων αλλά και η μετάλλαξη τους διαχρονικά σε 3 είδη λιμένων:

1. Λιμένας δημόσιας παροχής υπηρεσιών (Public Service Port)
2. Λιμένας εργαλείο (Tool Port)
3. Ιδιωτικός Λιμένας (Private Port ή Fully Privatised Port)

Ενώ παρουσιάστηκαν παραδείγματα 15 εκ των σημαντικότερων Ευρωπαϊκών λιμένων για τον τρόπο λειτουργίας τους.

Στην συνέχεια παρουσιάστηκε η διαχρονική ύπαρξη θεσμικού πλαισίου που διέπει τους λιμένες για την εύρυθμη λειτουργία τους. Έγινε ερμηνεία της ύπαρξης κατηγοριοποίησης μεταξύ λιμένων και θεσμικών πλαισίων, ενώ παρουσιάστηκαν οι Διεθνείς τάσεις στην ύπαρξη θεσμικών πλαισίων λιμένων. Έπειτα έγινε ανάλυση του Ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου που διέπει τους Ευρωπαϊκούς λιμένες, παρουσιάστηκαν κύρια ζητήματα που απασχολούν προσφάτως την εν λόγω λειτουργία ενώ παρουσιάστηκε και η ξεχωριστή περιβαλλοντική πολιτική που διέπει το Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο. Ακόμα έγινε μια συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων λειτουργίας των Ευρωπαϊκών λιμένων λόγω του Ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου. Επιπροσθέτως παρουσιάστηκαν εκτενώς οι έννοιες της ανάπτυξης αλλά και της βιώσιμης ανάπτυξης, ενώ παρουσιάστηκαν τα κριτήρια που υπολογίζονται οι επιπτώσεις των λιμένων στην ανάπτυξη της ενδοχώρας αλλά και η δημιουργία Κανονισμού Ευρωπαϊκής Ένωσης και συγκεκριμένα του Αρ.2, 1255/2011 για την Θέσπιση προγράμματος Στήριξης Ανάπτυξης Θαλάσσιας πολιτικής.

Με βάση την ανάλυση που έγινε στα προαναφερθέντα Κεφάλαια, οδηγούμαστε στην επίτευξη του στόχου της εργασίας μιας και εντοπίζεται η υψηλή σημαντικότητα στην ύπαρξη ισχυρού θεσμικού πλαισίου στην λειτουργία των λιμένων.

Αξίζει τέλος να σημειωθεί πως σαν επόμενο βήμα για ακόμα πιο διευρυμένη ανάλυση του εν λόγω θέματος θα ήταν ταυτόχρονη μελέτη του φορολογικού Διεθνούς και Ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου.

1. Αφεντουλίδης Γ.. Οι αρνητικές συνέπειες της ιδιωτικοποίησης στα λιμάνια. Τοποθέτηση στη συζήτηση: “Δημόσιο λιμάνι - ο δρόμος προς την ανάπτυξη”. Θεσσαλονίκη, 2015
2. Βεράνη Ε., “Οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στον αστικό χώρο: Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης”. Διπλωματική Εργασία. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών. Θεσσαλονίκη, 2008
3. Λουϊζίδου Π., “Η οικολογική ποιότητα της θαλάσσιας παράκτιας ζώνης Ρόδου. Η εμφάνιση του ξενικού είδους *Caulerpa taxifolia* var. *Distichophylla*”, (www.rodiki.gr/article/306604/h-oikologikh-roiiothta-ths-thalassias-paraktias-zwnhs-rodoy#ixzz41rPSgewX), 2015
4. Μουντάκης Νικόλαος, “Ιδιωτικοποίηση Λιμένων”, Διπλωματική εργασία, Ειδίκευση: Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα στη Ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 2006
5. Μαρινάκη Μαρία, “Μορφές ιδιοκτησιακού καθεστώτος και παραγωγικότητας στα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Ε.Ε”, Μεταπτυχιακή Διπλωματική εργασία, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 2007
6. Παλάντζας Γ., “Ανάπτυξη Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης Λιμένων για την Προστασία της Ποιότητας του Νερού”. Διδακτορική Διατριβή. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών. Θεσσαλονίκη 2008
7. Παναγιωτίδης Π., “Διαχείριση του Παράκτιου και Θαλάσσιου Περιβάλλοντος. Το θεσμικό Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης”. 1^ο Ελληνοκινεζικό Φόρουμ για το Περιβάλλον. ΤΕΕ, 3-4/12/2009. Αθήνα 2009
8. Παρδάλη Ι. Α., “Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων”. Εκδόσεις Σταμούλης. Αθήνα, 2001
9. Παρδάλη, Α., “Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων: Ανταγωνισμός και Ανταγωνιστικότητα στη Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2007
10. Αθάνσιος Τσιταμπάνης, “Διοίκηση λιμένων και η συμβολή των λιμανιών στην ανάπτυξη του Διεθνούς Εμπορίου”, Διπλωματική εργασία, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών Διοίκηση Επιχειρήσεων , Τμήμα Οικονομικών και Κοινωνικών Σπουδών Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2013
11. Χωρέμη Κ., “Το Θεσμικό Πλαίσιο για την Προστασία του Περιβάλλοντος στα Λιμάνια: Η Περίπτωση (Case Study) του Λιμένα του Πειραιά”. Διπλωματική Εργασία. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία. Πειραιάς, 2012

12. Aivaz Kamer-Rainur. Mirea Marioara (2004). Practical and theoretical approaches to port performance. Constanta: Universitatea Ovidius Constanta (p. 800)
13. Bichou K. Gray. R (2005) A critical review of conventional terminology for classifying seaports. London: Transportation Research Part A. 39 (I) (p. 75-92)
14. Bourguignon D., EPRS (European Parliamentary Research Service) (2015). «Safeguarding biological diversity, EU policy and international agreements, InDepth Analysis»
15. Duran M. P. (2012). Identification and Selection of Environmental Performance Indicators (EPIs) for Use in the Management of European Seaports. Master of Philosophy, Cardiff University, School of Earth and Ocean Sciences
16. ESPO/EcoPorts (2007). ESPO Code of Practice on the Birds and Habitats Directives
17. ESPO (2012). Green Guide: Towards excellence in port environmental management and sustainability
18. ESPO/EcoPorts (2012). Green Guide, Annex 2: Legislation influencing European ports
19. ESPO/EcoPorts (2013). Green Guide, Annex 1: Good practice example in line with 5 Es, Version 2
20. ESPO/EcoPorts (2013). Top environmental priorities of European Ports for 2013: An analysis taking port size and geography into consideration
21. Everett Sophia, "Corporatization: a legislative framework for port inefficiencies, Maritime Policy and Management", 2003
22. Hummel H. et al. (2015). «A comparison of the degree of implementation of marine biodiversity indicators by European countries in relation to the Marine Strategy Framework Directive (MSFD)». Journal of the Marine Biological Association of the United Kingdom, 95(8): 1519-1531
23. Jansson J O, Schneerson D (1982), Port Economics. Cambridge. MA. MIT Press (p. 9)
24. Polyzos S., Niavis S., Minetos D. (2008). The Ports of North Greece and their importance for the economic development of South - Eastern Europe. In 4th International Conference of ASECU on "Development Cooperation and Competitiveness": Bucharest Academy of Economic Studies, Bucharest, Romania, 474-488
25. Roa I., Peña Y., Amante B., Goretti M. (2013). Ports: definition and study of types, sizes and business models. Journal of Industrial Engineering and Management, 6 (4): 1055-1064
26. Le Rossignol M. H. (2007). Global Terminal Operators: An overview. Washington, D. C.
27. Tiwari. P. Itoh. H and Dio. M. (2003). Shippers' port and carrier selection behaviour in China: a discrete choice analysis. Maritime Economics and Logistics 5: 23-39, 2003
28. Vaggelas G. (2007). Greek Ports: Structural Challenges and Forms of Adjustment. 3rd Hellenic Observatory Phd Symposium

29. Wilson. John S. & Otsuki. Tsunehiro (2007). Regional integration in South Asia : what role for trade facilitation ?. Policy Research Working Paper Series 4423. The World Bank. 2007

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

30. **Port of Rotterdam:** <http://www.portofrotterdam.gr/> (02/03/2018)
31. **Port of Hamburg:** <http://www.portofhamburg.gr/> (02/03/2018)
32. **Port of Antwerp:** <http://www.portofantwerp.gr/> (02/03/2018)
33. **Port of Bremen/Bremerhaven:** <http://www.portofbremen.gr/> (02/03/2018)
34. **Port of Valencia:** <http://www.portofvalencia.gr/> (02/03/2018)
35. **Port of Algeciras:** <http://www.portofalgeciras.gr/> (02/03/2018)
36. **Port of Felixstowe:** <http://www.portoffelixstowe.gr/> (02/03/2018)
37. **Port of Ambarli (Instabul):** <http://www.portofambarli.gr/> (02/03/2018)
38. **Port of Piraeus:** <http://www.portofpiraeus.gr/> (02/03/2018)
39. **Port of Gioia Tauro:** <http://www.portofgioiatauro.gr/> (02/03/2018)
40. **Port of Duisburg:** <http://www.portofduisburg.gr/> (02/03/2018)
41. **Port of Maarsaxlokk:** <http://www.portofmaarsaxlokk.gr/> (02/03/2018)
42. **Port of St. Petersburg:** <http://www.portofst.petersburg.gr/> (02/03/2018)
43. **Port of Le Havre:** <http://www.portoflehavre.gr/> (02/03/2018)
44. **Port of Genoa:** <http://www.portofgenoa.gr/> (02/03/2018)
45. **Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς** <http://www.olp.gr> (02/03/2018)
46. **Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης** <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=el> (02/03/2018)
47. **International Maritime Organization** www.imo.org (02/03/2018)