



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΠΜΣ «Διοίκηση στη Ναυτική
Επιστήμη και Τεχνολογία»

«ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ & ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ
ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ ΣΤΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ»

Όνοματεπώνυμο: Δήμητρα – Μαρία Κουλούρη

Διπλωματική Εργασία,

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην «Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία»

Πειραιάς, Μάρτιος 2022

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΕΔιΕ του ΔΠΜΣ σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του ΔΠΜΣ «Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία».

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

ΜΕΛΟΣ Α΄: Θεόδωρος Πελαγίδης (Επιβλέπων Καθηγητής)

ΜΕΛΟΣ Β΄: Ιωάννης Λαγούδης

ΜΕΛΟΣ Γ΄: Μαρία - Πούλια Μποϊλέ

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

Ευχαριστίες

Ένα μεγάλο ευχαριστώ αξίζει στην οικογένειά μου για την αμέριστη υποστήριξη και εμπιστοσύνη που μου έδειξαν καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και κυρίως κατά τη διάρκεια του μεταπτυχιακού, τον τελευταίο 1,5 χρόνο.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Θεόδωρο Πελαγίδη για την πολύτιμη συνεισφορά του και καθοδήγηση στην περάτωση του παρόντος πνευματικού πονήματος.

Τέλος, ευχαριστώ όλους τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος τόσο του Πανεπιστημίου Πειραιώς όσο και της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων για τις πολύτιμες γνώσεις που μας μεταλαμπάδευσαν.

Περίληψη

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το μεγαλύτερο και σημαντικότερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών σε ποσοστό άνω του 80%. Με την παρούσα μελέτη επιχειρείται να διερευνηθεί το κεντρικής σπουδαιότητας ζήτημα των βασικών λόγων, οι οποίοι ευθύνονται για τις καθυστερήσεις που σημειώθηκαν στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα κυριότερα λιμάνια της υφελίου στην τρέχουσα συγκυρία και να αποτυπωθούν οι συνέπειες των αναταραχών αυτών. Πιο ειδικά η παρούσα διπλωματική μελέτη εξετάζει αρχικά τον ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών αλλά και το σημαντικό ζήτημα της απόδοσης των θαλάσσιων λιμένων ενώ ταυτόχρονα επιχειρεί να προσεγγίσει και τα προβλήματα τα οποία ανακύπτουν στο τρέχον σύστημα λιμένων. Ταυτόχρονα μέσα από την παρούσα μελέτη αποδίδεται ιδιαίτερη έμφαση στο πεδίο διερεύνησης των επιπτώσεων της Πανδημίας Covid-19 υπό τη θεώρηση τόσο του θαλάσσιου εμπορίου όσο και των λιμενικών κλήσεων επισημαίνοντας παράλληλα και τις προκύπτουσες αλλαγές σε επίπεδο θαλάσσιου εμπορίου και μείωσης λιμενικών κλήσεων. Σε αλληλουχία με τα προαναφερθέντα μέσω της παρούσας μελέτης διερευνώνται ενδελεχώς τα επίχειρα στο πεδίο της συνδεσιμότητας των μεγαλύτερων λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων ανά τον κόσμο εξαιτίας του Covid-19. Καταληκτικά παρατίθενται συμπερασματικές επισημάνσεις και αναφέρονται μέτρα αντιμετώπισης για την βελτίωση της απόδοσης των λιμένων στο πεδίο της θαλάσσιας αλυσίδας εφοδιασμού.

Λέξεις – Κλειδιά: Λιμένες Εμπορευματοκιβωτίων, Επιπτώσεις Πανδημίας Covid-19.

Abstract

Maritime transport holds the largest and the most important share of the world transportation with a percentage of up to 80%. The main purpose of this study is to investigate the issue of the important reasons, which are responsible for the delays in the handling of containers in the major ports of the world in the current situation and to spotlight the consequences of these disturbances. Firstly, this dissertation examines the role of maritime transport and the significance of the performance of seaports in the light of the problems that arise in the current port system. Secondly, this dissertation lays special emphasis on scrutinizing the side effects of Covid-19 that affected maritime trade and port approaches, while at the same time highlights changes in maritime trade and the reduction of port calls. In addition to the aforementioned, the study thoroughly analyzes the negative impact of Covid-19 upon the connectivity amongst the largest container ports worldwide. In conclusion, some proposals and corrective measures are presented to improve the efficiency of ports in the field of the maritime supply chain.

Keywords: Container Ports, Covid-19 Pandemic Impact

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη	v
Abstract	vi
Πίνακας Περιεχομένων	vi
Κατάλογος Πινάκων	viii
Κατάλογος Σχημάτων	ix
Κατάλογος Εικόνων	x
Συντμήσεις	xi
Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή	12
Κεφάλαιο 2: Η σπουδαιότητα του ρόλου των θαλάσσιων μεταφορών	13
2.1 Εισαγωγικές επισημάνσεις σχετικά με τον ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών στην τρέχουσα συγκυρία	13
2.2 Αναφορά στο ζήτημα της απόδοσης των θαλάσσιων λιμένων.....	16
2.3 Διερεύνηση των προβλημάτων τα οποία ανακύπτουν στο τρέχον σύστημα λιμένων και πιθανές λύσεις αυτών	21
2.3.1 Η έλλειψη ορατότητας στην κατάσταση του εμπορευματοκιβωτίου επηρεάζει τον μελλοντικό σχεδιασμό	21
2.3.2 Η αύξηση της ζήτησης στα λιμάνια ενδέχεται να καταστήσει τους μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων (ocean carriers) λιγότερο αποτελεσματικούς.....	22
2.3.3 Οι υποδομές και οι μεταφορές εντός και γύρω από ένα λιμάνι κάνουν σημαίνουσα διαφορά	23
2.3.4 Οι περιβαλλοντικοί παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν τα λιμάνια και την εφοδιαστική αλυσίδα.....	24
Κεφάλαιο 3: Θαλάσσιες Μεταφορές & Covid-19.....	26
3.1 Η επίδραση της πανδημίας στην αλυσίδα εφοδιασμού.....	26
3.2. Επιπτώσεις του Covid-19 στο θαλάσσιο εμπόριο και τις λιμενικές κλήσεις	28
3.3 Αλλαγές στο θαλάσσιο εμπόριο και μείωση των λιμενικών κλήσεων	32
Κεφάλαιο 4: Επιπτώσεις στο πεδίο της συνδεσιμότητας των μεγαλύτερων λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων ανά τον κόσμο εξαιτίας του Covid-19.....	35
4.1 Επιπτώσεις στο πεδίο της Ασίας.....	35
4.2 Επιπτώσεις στο πεδίο της Αφρικής	40
4.3 Επιπτώσεις στο πεδίο της Ευρώπης.....	44
4.4 Επιπτώσεις στο πεδίο της Λατινικής Αμερικής και Καραϊβικής	47
4.5 Επιπτώσεις στο πεδίο της Βόρειας Αμερικής.....	48
4.6 Επιπτώσεις στο πεδίο της Ωκεάνιας.....	51
4.7 Το ζήτημα της διατάραξης της κυκλοφορίας στο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων 2020-2021.....	52
Κεφάλαιο 5: Συμπερασματικές επισημάνσεις & μέτρα αντιμετώπισης στο πεδίο της θαλάσσιας αλυσίδας εφοδιασμού	56
5.1 Λειτουργικές προσαρμογές λιμένων	56
5.2 Στρατηγικές διακυβέρνησης και αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης: Εντατικοποιημένη συνεργασία και συντονισμός	60
5.3 Μέτρα για τη στήριξη της κερδοφορίας των επιχειρήσεων και των οικονομικών τους αποδόσεων	63
Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα	66
7. Βιβλιογραφία	70

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1: Συνδεσιμότητα ναυτιλιακών γραμμών σε μεγάλα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων της Ασίας (Ποσοστιαία αλλαγή Q1 & Q2 του 2020 – Q1 & Q2 2019)	39
Πίνακας 2: Συνδεσιμότητα θαλάσσιων μεταφορών μεγάλων αφρικανικών λιμένων εμπορευματοκιβωτίων (Ποσοστιαία αλλαγή Q1 & Q2 2020 – Q1 & Q2 2019).....	43
Πίνακας 3: Συνδεσιμότητα ναυτιλιακών γραμμών σε μεγάλα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη (Ποσοστιαία αλλαγή Q1 & Q2 2020 – Q1 & Q2 2019)	46
Πίνακας 4: Συνδεσιμότητα ναυτιλιακών γραμμών σε μεγάλα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Αμερική (Ποσοστιαία αλλαγή Q1 & Q2 2020 – Q1 & Q2 2019)	50
Πίνακας 5: Συνδεσιμότητα ναυτιλιακών γραμμών σε μεγάλα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Ωκεανία (Ποσοστιαία αλλαγή Q1 & Q2 2020 – Q1 & Q2 2019)	51
Πίνακας 6: Παγκόσμιο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων ανά περιοχή 2019-2020 (εκατομμύρια TEU και ετήσια ποσοστιαία χρέωση).....	52

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1: Συνολικός αριθμός κλήσεων πλοίων παγκοσμίως ανά μήνα, 2020 (Ποσοστό μεταβολής σε σχέση με το 2019).....	33
Σχήμα 2: Συνολικός αριθμός κλήσεων πλοίων παγκοσμίως, ανά τύπο πλοίου το 2020 (Ποσοστιαία αλλαγή σε σχέση με το 2019).....	34
Σχήμα 3: Παγκόσμια λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων ανά περιοχή για την περίοδο 2019-2020 (ποσοστό μεριδίου στο σύνολο TEU)	53
Σχήμα 4: 20 Κορυφαίοι παγκόσμιοι λιμένες εμπορευματοκιβωτίων, 2019-2020 (ετήσιο ποσοστό TEU).....	54

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1: Γραφική αποτύπωση των τάσεων στο παγκόσμιο εμπόριο.....	29
Εικόνα 2: Η εξέλιξη του παγκόσμιου εμπορίου ανά περιοχή το 2020	29

Συντμήσεις

Covid-19: Coronavirus

CPPI: Container Port Performance Index, (Δείκτης Απόδοσης Λιμένων Εμπορευματοκιβωτίων).

CPPI: Constant Proportion Portfolio investment (Επένδυση Χαρτοφυλακίου Σταθερής Αναλογίας).

DBI: Doing Business, (Δείκτης Επιχειρηματικότητας).

GCI: Global Competitiveness Index, (Παγκόσμιος Δείκτης Ανταγωνιστικότητας του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ).

GPS: Global Positioning System, (Παγκόσμιο Σύστημα Τοποθεσίας).

IMF: International Monetary Fund, (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο).

LLDCs: Landlocked Developing Countries, (Μεσόγειες Αναπτυσσόμενες Χώρες).

LNG: Liquefied Natural Gas, (Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο).

LPG: Liquefied Petroleum Gas, (Υγροποιημένο Πετρέλαιο).

LSCI: Liner Shipping Connectivity Index, (Δείκτης Συνδεσιμότητας Ναυτιλιακών Γραμμών).

LSPs: logistics Service Providers (Παροχή Υπηρεσιών Αλυσίδας Εφοδιασμού).

Ro/Ro: Roll on/Roll off.

SIDS: Small Island Developing States, (Μικρά Νησιωτικά Αναπτυσσόμενα Κράτη).

TEU: Twenty-Foot Equivalent Unit, (Ισοδύναμη Μονάδας Είκοσι Ποδιών).

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development, (Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη).

WHO: World Health Organization, (Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας).

WTO: World Trade Organization, (Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου).

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να πραγματοποιηθεί η αποτίμηση των συνεπειών που προκλήθηκαν από την πανδημία του Covid-19 και η εξέταση των λόγων των καθυστερήσεων που παρουσιάστηκαν τον πρώτο καιρό της πανδημίας.

Τα τελευταία χρόνια, η μεταφορά προϊόντων στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στις θαλάσσιες οδούς, με τον ναυτιλιακό τομέα να προσφέρει τον οικονομικότερο και τον πιο αξιόπιστο τρόπο μεταφοράς για μεγάλες αποστάσεις. Με αυτό το τρόπο μεταφέρεται περισσότερο από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων κατ' όγκο. Για το λόγο αυτό, κρίνεται καθοριστικής σημασίας η ανάλυση και η αποτύπωση της επιρροής του Covid-19.

Ωστόσο, για την έγκυρη συνέχιση των λειτουργιών των λιμανιών και την έγκαιρη παράδοση των βασικών αγαθών στους προορισμούς τους κρίθηκε ως αναγκαία και ικανή συνθήκη της προσαρμογής των δραστηριοτήτων τους και της τροποποίησης των πρακτικών διακυβέρνησης και διαχείρισής τους στην νέα εποχή.

Τέλος, το αποτέλεσμα της συγκεκριμένης μελέτης θεωρείται σημαντικό και θα μπορούσε να αποτελέσει πληροφοριακό και πιθανά χρηστικό εργαλείο για οποιονδήποτε τυχόν ήθελε να ασχοληθεί με τα τρέχοντα θέματα στον τομέα της παγκόσμιας θαλάσσιας εφοδιαστικής αλυσίδας.

Κεφάλαιο 2: Η σπουδαιότητα του ρόλου των θαλάσσιων μεταφορών

2.1 Εισαγωγικές επισημάνσεις σχετικά με τον ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών στην τρέχουσα συγκυρία

Η πανδημία COVID-19 έχει υπογραμμίσει τον κρίσιμο ρόλο που διαδραματίζουν τα λιμάνια και οι σχετικές υλικοτεχνικές αλυσίδες τους στο πεδίο της παγκόσμιας οικονομίας. Τόνισε επίσης την ανάγκη διασφάλισης της επιχειρηματικής συνέχειας και βελτίωσης της ανθεκτικότητας των θαλάσσιων πυλών, καθώς τα λιμάνια λειτουργούν ως κρίσιμοι κόμβοι στο παγκόσμιο σύστημα logistics, διατηρώντας τις αλυσίδες εφοδιασμού σε κίνηση, όπως και τη λειτουργία των οικονομιών και των ανθρώπων που δραστηριοποιούνται επαγγελματικά στο εν λόγω επιχειρηματικό πεδίο¹.

Μια μεγάλη ποικιλία δημόσιων και ιδιωτικών φορέων αλληλεπιδρούν σε ένα λιμάνι για να διατηρήσουν τις ροές ζωτικής σημασίας ιατρικών και τροφίμων, κρίσιμων γεωργικών προϊόντων, ροών ενέργειας και άλλων αγαθών και υπηρεσιών που είναι απαραίτητα για τη διευκόλυνση της οικονομικής ζωής μιας χώρας. Αυτές οι αλληλεπιδράσεις περιλαμβάνουν φυσικές αλληλεπιδράσεις, όπως εργασίες διακίνησης φορτίου, υπηρεσίες που σχετίζονται με σκάφη και μεταφορές προς και από χερσαίους τρόπους εισαγωγών και εξαγωγών.²

Οι θαλάσσιες μεταφορές μεταφέρουν περισσότερο από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων κατ' όγκο, και οποιοδήποτε εμπόδιο ή τριβή στο λιμάνι θα έχει απτές επιπτώσεις για τις αντίστοιχες ενδοχώρες και τους πληθυσμούς τους. Βραχυπρόθεσμα, αυτό είναι πιθανό να λάβει τη μορφή ελλείψεων βασικών αγαθών και υψηλότερων τιμών, όπως επισημάνθηκε στις αρχές της πανδημίας. Όμως, μεσοπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα, ένα αναποτελεσματικό λιμάνι θα έχει ως αποτέλεσμα βραδύτερη οικονομική ανάπτυξη, χαμηλότερη απασχόληση και υψηλότερο κόστος για τους εισαγωγείς και τους εξαγωγείς³.

Παρά την κεντρική θέση του λιμανιού στις παγκόσμιες αλυσίδες αξίας,

¹ Arvis et.al., 2018

² Hoffmann, Naima & Sigbjørn 2020; Ximena, Dollar & Micco, 2004

³ Kathuria, 2018

μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις για την τόνωση της βελτίωσης ήταν η έλλειψη αξιόπιστης, συνεπούς και συγκρίσιμης βάσης για τη σύγκριση των λειτουργικών επιδόσεων σε διαφορετικά λιμάνια. Ενώ τα σύγχρονα λιμάνια συλλέγουν δεδομένα για σκοπούς απόδοσης, η ποιότητα, η συνέπεια και η διαθεσιμότητα των δεδομένων, οι ορισμοί που χρησιμοποιούνται, η ικανότητα και η προθυμία των οργανισμών να συλλέγουν και να μεταδίδουν δεδομένα σε έναν φορέα ταξινόμησης, έχουν αποκλείσει την ανάπτυξη ενός συγκριτικού μετρητή (ή μέτρων) για την αξιολόγηση της απόδοσης μεταξύ των λιμένων και του χρόνου⁴.

Ωστόσο, η εισαγωγή νέων τεχνολογιών, η αυξημένη ψηφιοποίηση και η προθυμία εκ μέρους των συμφερόντων της βιομηχανίας να εργαστούν συλλογικά για βελτιώσεις σε όλο το σύστημα παρέχει τώρα τη δυνατότητα και την ευκαιρία να μετρηθεί και να συγκριθεί η απόδοση των λιμένων εμπορευματοκιβωτίων με ισχυρό και αξιόπιστο τρόπο για την πρώτη φορά. Σημειώνεται στο σημείο αυτό πως η τεχνική έκθεση, η οποία παρουσιάζει την εναρκτήρια έκδοση του Δείκτη Απόδοσης Λιμένων Εμπορευματοκιβωτίων (Container Port Performance Index-CPPI 2020), έχει εκπονηθεί από την Transport Global Practice της Παγκόσμιας Τράπεζας, σε συνεργασία με την IHS Markit.

Ο Δείκτης Απόδοσης Λιμένων Εμπορευματοκιβωτίων Container Port Performance Index-CPPI προορίζεται να χρησιμεύσει ως σημείο αναφοράς για βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς στην παγκόσμια οικονομία, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών κυβερνήσεων, λιμενικών αρχών και φορέων εκμετάλλευσης, αναπτυξιακών φορέων, υπερεθνικών οργανισμών, διαφόρων ναυτιλιακών συμφερόντων και άλλων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων στο εμπόριο, logistics και των υπηρεσιών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ως αυτό το σημείο αναφοράς, ο δείκτης απόδοσης λιμένων εμπορευματοκιβωτίων αποσκοπεί στον εντοπισμό κενών και ευκαιριών για βελτίωση και προσδοκάται να τονώσει τον διάλογο μεταξύ των βασικών ενδιαφερομένων και να προωθήσει αυτήν την ουσιαστική ατζέντα⁵.

Οι θαλάσσιες μεταφορές συντελούν το κύριο μέρος του παγκοσμιοποιημένου εμπορίου και της μεταποιητικής αλυσίδας εφοδιασμού, με περισσότερα από τα 4/5 του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων (κατ' όγκο) να

⁴ Sánchez et.al., 2003

⁵ World Bank, 2020

μεταφέρονται μέσω της θαλάσσης. Ο ναυτιλιακός τομέας προσφέρει τον οικονομικότερο και τον πιο αξιόπιστο τρόπο μεταφοράς σε μεγάλες αποστάσεις, με τους μεταφερόμενους όγκους να αυξάνονται κατά μέσο όρο 3% ετησίως κατά την περίοδο από το 1970 έως το 2018⁶.

Το 2019, αύξηση παρατηρήθηκε στους όγκους του θαλάσσιου εμπορίου μόνο κατά 0,5%, προσεγγίζοντας συνολικά λίγο πάνω από 11 δισεκατομμύρια τόνους για το έτος⁷. Η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, η οποία εκπροσωπεί περίπου το 35% του συνολικού όγκου και περισσότερο από το 60% σε αξία, ενισχύθηκε κατά 2%, από 5,1% το 2018. Συνολικά, για το έτος 2019 υπήρξε μια επιβράδυνση του παγκόσμιου ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) στο 2,5%, 0,6% χαμηλότερα από το 3,1% του ΑΕΠ το 2018 τόσο σε επίπεδο θαλάσσιου εμπορίου όσο και στο επίπεδο της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Οι συνεχόμενες εμπορικές εντάσεις και η αβεβαιότητα πολιτικής αποθαρρύνει την διεύρυνση της παγκόσμιας οικονομικής παραγωγής και της διακίνησης εμπορευμάτων και κατ' επέκταση το θαλάσσιο εμπόριο.

Από το ξεκίνημα του θαλάσσιου εμπορίου, οι θαλάσσιοι λιμένες βρίσκονται σε κεντρική θέση στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Η ανάπτυξη της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, από την καινοτομία του Malcom McLean το 1958 προκάλεσε τεράστιες αλλαγές στον τόπο και τον τρόπο κατασκευής των αγαθών, δημιουργώντας μία δυναμική διαδικασία και αυτή με τη σειρά της διαμόρφωσε τη βιομηχανία. Συνεπώς, τα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων αποτελούν τους κρίσιμους κόμβους(hub) στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού και θεωρούνται σημαντικοί για την ιστορία και τη στρατηγική ανάπτυξης πολλών αναπτυσσόμενων οικονομιών.

Επιπρόσθετα σε πολλές περιπτώσεις, η δημιουργία λιμενικών υποδομών υψηλής ποιότητας, που δρουν με αποτελεσματικό τρόπο, θεωρείται ως βασικό ζητούμενο για επιτυχημένες στρατηγικές ανάπτυξης, συχνά με εξαγωγές. Με σωστή εκτέλεση, η λιμενική υποδομή δημιουργεί την απαιτούμενη εμπιστοσύνη για την ανάπτυξη των επενδύσεων σε συστήματα παραγωγής και διανομής, βοηθώντας στην επέκταση της μεταποίησης και της εφοδιαστικής αλυσίδας, δημιουργώντας θέσεις εργασίας και αυξάνοντας τα επίπεδα εισοδήματος⁸.

⁶ Wilmsmeier, Hoffmann, & Sanchez, 2006; World Bank, 2020

⁷ United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD, 2020

⁸ Levinson 2006; World Bank, 2013

2.2 Αναφορά στο ζήτημα της απόδοσης των θαλάσσιων λιμένων

Συγκεκριμένα, η απόδοση ενός θαλάσσιου λιμένα αποτελεί ένα σοβαρό δεδομένο για τον υπολογισμό του εμπορικού κόστους μιας χώρας. Τα λιμάνια με χαμηλή απόδοση υπομονεύουν την ανάπτυξη και διεύρυνση του εμπορίου, το οποίο εντοπίζεται ιδιαίτερα στις Μεσόγειες Αναπτυσσόμενες Χώρες (Landlocked Developing Countries -LLDCs) και τα Μικρά Νησιωτικά Αναπτυσσόμενα Κράτη (Small Island Developing States-SIDS). Ένας λιμένας, μαζί με την υποδομή πρόσβασης σε αυτόν (είτε εσωτερική πλωτή, σιδηροδρομική ή οδική) προς την ενδοχώρα θεωρείται ζωτικής σημασίας σύνδεσμος στην παγκόσμια αγορά και οφείλει να λειτουργεί αποτελεσματικά⁹.

Η προσοδοφόρα απόδοση εσωκλείει πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένης της αποτελεσματικότητας του ίδιου του λιμανιού, της ύπαρξης επαρκών εγκαταστάσεων βυθίσματος, αποβάθρας και της ποιοτικής σύνδεσης με οδικές και σιδηροδρομικές υπηρεσίες, την ανταγωνιστικότητα αυτών των υπηρεσιών και την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών που εφαρμόζονται από τους εμπλεκόμενους δημόσιους φορείς που συμβάλλουν στον εκτελωνισμό εμπορευματοκιβωτίων. Η αναποτελεσματικότητα ή τα μη δασμολογικά εμπόδια, που αφορούν οποιονδήποτε από αυτούς τους παράγοντες θα φέρουν ως αποτέλεσμα το υψηλότερο κόστος, μειούμενο από την ανταγωνιστικότητα και το χαμηλότερο εμπόριο¹⁰.

Επίσης, έχει αναγνωριστεί ότι η αποτελεσματικότητα της λιμενικής υποδομής αποτελεί κρίσιμο στοιχείο που συνεισφέρει ως προς το σύνολο για την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού και το διεθνές κόστος του εμπορίου. Οι Sanchez et al., (2003) προσδιόρισαν τη σχέση μεταξύ της αποδοτικότητας του λιμένα και του κόστους του διεθνούς εμπορίου. Οι Clark et al. (2004) εντόπισαν ότι όσο ελαχιστοποιούνται οι εμπορικές ανεπάρκειες μιας χώρας, συγκεκριμένα στο κόστος μεταφοράς, από το 25ο στο 75ο εκατοστημόριο, προσανατολιζόμαστε σε ενίσχυση του διμερούς εμπορίου κατά περίπου 25%. Οι Wilmsmeier et al., (2006) επεσήμανε τον βαθμό επιρροής της απόδοσης του λιμένα που ασκείται στο κόστος του διεθνούς εμπορίου, επιβεβαιώνοντας ότι ο διπλασιασμός της

⁹ Wilmsmeier, Hoffmann, & Sanchez, 2006; World Bank, 2020

¹⁰ Kathuria 2018

αποδοτικότητα του λιμένα σε ένα ζεύγος λιμένων φέρει τα ίδια αποτελέσματα στο κόστος του εμπορίου μειώνοντας κατά το ήμισυ της φυσικής απόστασης μεταξύ των λιμένων. Επιπλέον οι Hoffmann et al., (2020) εξήγησαν τις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες συνέπειες της συνδεσιμότητας της ναυτιλιακής γραμμής μεταξύ δύο μερών στις εμπορικές ροές της Νότιας Αφρικής και βρήκαν ότι υπάρχει θετική και σοβαρή επίδραση στην εμπορικές ροές πρώτον στο ΑΕΠ, δεύτερον στον αριθμό των κοινών άμεσων συνδέσεων και τρίτον στο επίπεδο ανταγωνισμού, στο οποίο βρίσκονται.

Δυστυχώς, τα λιμάνια και οι τερματικοί σταθμοί, ιδιαίτερα για εμπορευματοκιβώτια, αποτελούν συχνά τις βασικές πηγές καθυστερήσεων των αποστολών, διακοπής της αλυσίδας εφοδιασμού, πρόσθετου κόστους και μειωμένης ανταγωνιστικότητας. Τα λιμάνια με χαμηλή απόδοση χαρακτηρίζονται από περιορισμούς στη χωρική και λειτουργική απόδοση, περιορισμούς στη θαλάσσια και χερσαία πρόσβαση, ανεπαρκή εποπτεία και ανεπαρκή συντονισμό μεταξύ των εμπλεκόμενων δημόσιων φορέων, με αποτέλεσμα την έλλειψη προβλεψιμότητας και αξιοπιστίας. Ως συνέπεια των ανωτέρω θεωρούμε τον περιορισμό της ανάπτυξης του εμπορίου, την αύξηση του κόστους των εισαγωγών και των εξαγωγών, την μείωση στην ανταγωνιστικότητα και τον περιορισμό στην οικονομική ανάπτυξη και τη μείωση της φτώχειας. Η επιρροή στις εθνικές και περιφερειακές οικονομίες θεωρείται σοβαρή με άμεση συνέπεια στις πολλαπλές προσπάθειες για την καλύτερευση των επιδόσεων και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας τους¹¹.

Επιπλέον, η απόδοση του λιμένα κρίνεται βασικό συστατικό για τις ναυτιλιακές εταιρείες εμπορευματοκιβωτίων οι οποίες εκτελούν υπηρεσίες τακτικών γραμμών σε σταθερά χρονοδιαγράμματα, με βάση σταθερούς χρόνους ολοκλήρωσης του λιμένα. Τυχόν αλλαγές ή καθυστερήσεις σε οποιονδήποτε από τους προγραμματισμένους λιμένες κατά μήκος της διαδρομής, που εξυπηρετεί το πλοίο είναι απαραίτητο να υπάρξει λύση πριν αυτό φτάσει στον επόμενο λιμένα κατάπλου, ώστε να περιοριστούν οι δυσμενείς συνέπειες στην αποτελεσματικότητα των λειτουργιών εξυπηρέτησης. Γίνεται αντιληπτό ότι θέματα, όπως η αποδοτικότητα του λιμένα και ο χρόνος ολοκλήρωσης του λιμένα στο προγραμματισμένο ταξίδι ενός πλοίου κρίνονται ιδιαίτερος σημαντικά για

¹¹ World Bank, 2020

τους μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων (ocean carriers). Επιπλέον, η παρακολούθηση της απόδοσης των λιμένων θεωρείται ολοένα και πιο σημαντικό εγχείρημα στο ανταγωνιστικό τοπίο¹².

Μία από τις κύριες προκλήσεις για την επίτευξη βελτίωσης ήταν η έλλειψη αξιόπιστων μέτρων για τη σύγκριση της λειτουργικής απόδοσης σε διαφορετικά λιμάνια. Το παλιό ιδίωμα διαχείρισης: *«Δεν μπορεί κάποιος να διαχειριστεί αυτό που δεν μπορεί να μετρήσει»*, αντανακλά την ιστορική πρόκληση τόσο της διαχείρισης όσο και της επίβλεψης του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Ενώ τα σύγχρονα λιμάνια συλλέγουν δεδομένα για λόγους απόδοσης, είναι δύσκολο να συγκριθούν τα αποτελέσματα με ανταγωνιστές ή με λιμάνια σε παρόμοιες συνθήκες.

Οι διαχειριστές μπορεί να γνωρίζουν ότι η απόδοση βελτιώνεται χρόνο με το χρόνο, αλλά μπορεί να μην γνωρίζουν εάν η απόδοση είναι σύμφωνη με τα πρότυπα κορυφαίων λιμένων με παρόμοια προφίλ. Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι ο τομέας έχει συγκεντρώσει μια μακρά ιστορία προσπαθειών για τον εντοπισμό και την εφαρμογή ενός συγκριτικού συνόλου δεικτών για τη μέτρηση της απόδοσης λιμένων ή τερματικών σταθμών. Ωστόσο, μία από τις γενικές προκλήσεις όλων σχεδόν αυτών των προσεγγίσεων είναι η ποιότητα, η συνέπεια και η διαθεσιμότητα των δεδομένων, η τυποποίηση των χρησιμοποιούμενων ορισμών και η ικανότητα και η προθυμία των αρμόδιων οργανισμών να συλλέγουν και να διαβιβάζουν τα δεδομένα σε έναν φορέα ταξινόμησης¹³.

Σε ελαφρώς υψηλότερο επίπεδο, αρκετοί συγκεντρωτικοί δείκτες παρέχουν μια ένδειξη της συγκριτικής ποιότητας και απόδοσης των θαλάσσιων πυλών. Ο Δείκτης Επιδόσεων Logistics της Παγκόσμιας Τράπεζας ή LPI, ο Δείκτης Επιχειρηματικότητας Doing Business, ή DBI., για τις διασυνοριακές συναλλαγές και ο Παγκόσμιος Δείκτης Ανταγωνιστικότητας του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ (Global Competitiveness Index -GCI) 4.0 αναφέρονται σε όλες τις εκθέσεις τους σχετικά με την αντιληπτή αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών θαλάσσιων λιμένων και των διαδικασιών εκκαθάρισης των συνόρων. Επιπλέον, το καθένα υποδεικνύει τον βαθμό στον οποίο η αναποτελεσματικότητα στα θαλάσσια σύνορα ενός έθνους μπορεί να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα του διεθνούς εμπορίου. Όμως, η συγκεντρωτική φύση των δεικτών και το

¹² Levinson 2006; World Bank, 2013

¹³ Kathuria 2018

γεγονός ότι εδράζονται στην αντίληψη σημαίνει ότι προσφέρουν στην καλύτερη περίπτωση μια ένδειξη συγκριτικής απόδοσης με ελάχιστες οδηγίες για βελτιώσεις στη χωρική ή λειτουργική απόδοση σε επίπεδο μεμονωμένου λιμένα. Ο Δείκτης Συνδεσιμότητας Ναυτιλιακών Γραμμών (Liner Shipping Connectivity Index -LSCI) που δημοσιεύτηκε από τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development) παρέχει έναν δείκτη ή τη θέση ενός λιμανιού εντός του ναυτιλιακού δικτύου τακτικών γραμμών. Ενώ η θέση ενός λιμένα καθορίζεται εν μέρει από την απόδοση του λιμένα, το LSCI δεν τη μετρά άμεσα. Παρόμοιο πεδίο εφαρμογής με την Επένδυση Χαρτοφυλακίου Σταθερής Αναλογίας (Constant proportion portfolio investment-CPPI), ο Δείκτης Συνδεσιμότητας Ναυτιλιακών Γραμμών το (Liner Shipping Connectivity Index -LSCI) περιορίζεται επίσης σε λιμένες εμπορευματοκιβωτίων.

Η ψηφιοποίηση προσφέρει μια ευκαιρία μέτρησης και σύγκρισης της απόδοσης του λιμένα εμπορευματοκιβωτίων με ισχυρό και αξιόπιστο τρόπο. Οι νέες τεχνολογίες, η αυξημένη ψηφιοποίηση και η προθυμία των ενδιαφερόμενων μερών του κλάδου να εργαστούν συλλογικά για βελτιώσεις σε όλο το σύστημα τώρα, για πρώτη φορά, παρέχουν τη δυνατότητα και την ευκαιρία να μετρηθεί και να συγκριθεί η απόδοση του λιμένα εμπορευματοκιβωτίων με ισχυρό και αξιόπιστο τρόπο. Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται για την κατάρτιση του CPPI 2020 συλλέγονται από το Πρόγραμμα Επιδόσεων Λιμένας IHS Markit. Το Πρόγραμμα Επιδόσεων Λιμένα ξεκίνησε το 2009 με στόχο την επίτευξη της βελτίωσης της απόδοσης στις λειτουργίες λιμένων εμπορευματοκιβωτίων και οδηγώντας έτσι στην παροχή υποστήριξης προγραμμάτων για τη βελτιστοποίηση των κλήσεων λιμένων. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει 10 από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών στον κόσμο, οι οποίες διαχειρίζονται συλλογικά το 76 τοις εκατό της παγκόσμιας χωρητικότητας του στόλου¹⁴.

Το σκεπτικό πίσω από την Επένδυση Χαρτοφυλακίου Σταθερής Αναλογίας (Constant Proportion Portfolio Investment-CPPI) ήταν η χρήση διαθέσιμων εμπειρικών δεδομένων για τη δημιουργία ενός αντικειμενικού μέτρου για τη σύγκριση της απόδοσης των λιμένων εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ των λιμένων και τελικά με την πάροδο του χρόνου. Η απόδοση του λιμένα

¹⁴ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020

εμπορευματοκιβωτίων είναι πιο σημαντική από την άποψη της εμπειρίας του πελάτη και της ταχύτητας και της αποτελεσματικότητας με την οποία γίνεται ο χειρισμός των περιουσιακών στοιχείων των πελατών. Σε αυτήν την εναρκτήρια έκδοση του CPPI, η εστίαση είναι καθαρά στις επιδόσεις στην αποβάθρα για να αντικατοπτρίζει την εμπειρία ενός χειριστή πλοίου, του κύριου πελάτη του λιμανιού. Η λειτουργική αποτελεσματικότητα με την οποία τα λιμάνια παραλαμβάνουν και περιστρέφουν πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι κρίσιμης σημασίας για την απόφαση του μεταφορέα εμπορευματοκιβωτίων (ocean carriers) να καλέσει ένα λιμάνι ενόψει άλλων επιλογών.

Η Επένδυση Χαρτοφυλακίου Σταθερής Αναλογίας (Constant Proportion Portfolio Investment-CPPI) έχει αναπτυχθεί για να συμβάλει στον εντοπισμό ευκαιριών για βελτίωση που τελικά θα ωφελήσει όλους τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Η Επένδυση Χαρτοφυλακίου Σταθερής Αναλογίας προορίζεται να χρησιμεύσει ως σημείο αναφοράς για βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς στην παγκόσμια οικονομία, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών κυβερνήσεων, λιμενικών αρχών και φορέων εκμετάλλευσης, αναπτυξιακών φορέων, υπερεθνικών οργανισμών, διαφόρων ναυτιλιακών συμφερόντων και άλλων δημοσίων και ιδιωτικών φορέων που ασχολούνται με το εμπόριο, την επιμελητεία καθώς και τις υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας. Η πρόθεση της κοινής ομάδας είναι η μεθοδολογία, το πεδίο εφαρμογής και τα δεδομένα να βελτιωθούν σε επόμενες ετήσιες επαναλήψεις, αντανακλώντας τη βελτίωση, την ανατροφοδότηση των ενδιαφερομένων, και τις βελτιώσεις του εύρους και της ποιότητας των δεδομένων¹⁵.

¹⁵ World Bank, 2020

2.3 Διερεύνηση των προβλημάτων τα οποία ανακύπτουν στο τρέχον σύστημα λιμένων και πιθανές λύσεις αυτών

Μια αποτελεσματική εφοδιαστική αλυσίδα βασίζεται σε βελτιστοποιημένες σχέσεις, σε αποτελεσματική τεχνολογία, εξαιρετική ανταλλαγή πληροφοριών και βελτιστοποιημένη υποδομή. Αν και υπάρχουν πολλά που μπορούν να κάνουν οι οργανισμοί για να μειώσουν τις καθυστερήσεις και να διασφαλίσουν την ακρίβεια στη δική τους υποδομή αποστολής, παραλαβής και μεταφοράς, υπάρχει ένας σημαντικός τομέας που μπορεί να αποδειχθεί σημαντική πρόκληση - τα λιμάνια.

Η αποδοτικότητα των λιμένων επηρεάζει τους οργανισμούς σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού—προμηθευτές, κατασκευαστές, παρόχους υπηρεσιών logistics, μεταφορείς εμπορευμάτων, ναυτιλιακές εταιρείες εμπορευμάτων και άλλους. Ο καθένας μπορεί να επωφεληθεί από την καλύτερη γνώση του τρόπου λειτουργίας των λιμένων. Στην παρούσα ενότητα κρίνεται σκόπιμη η διερεύνηση ορισμένων από τα προβλήματα τα οποία ανακύπτουν στο τρέχον σύστημα λιμένων καθώς και η αναζήτηση πιθανών λύσεων οι οποίες και δύνανται να συνδράμουν στον εξορθολογισμό των λειτουργιών της αλυσίδας εφοδιασμού λιμένων¹⁶.

2.3.1 Η έλλειψη ορατότητας στην κατάσταση του εμπορευματοκιβωτίου επηρεάζει τον μελλοντικό σχεδιασμό

Παραδοσιακά, ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα με τους τερματικούς σταθμούς φορτίου είναι η ορατότητα - τα λιμάνια καταλαμβάνουν εκατοντάδες χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια το μήνα - αλλά οι οργανισμοί της αλυσίδας εφοδιασμού μπορεί να γνωρίζουν ελάχιστα πού βρίσκονται τα εμπορευματοκιβώτια τους στον χώρο των λιμένων ή πότε θα εκφορτωθούν και θα απελευθερωθούν . Αυτό μπορεί να επηρεάσει τους χρόνους παράδοσης και να δυσκολέψει τον προγραμματισμό της περαιτέρω κατασκευής, μεταφοράς και διανομής. Εάν οι επιχειρήσεις δεν μπορούν να ακολουθήσουν δεν μπορεί να ακολουθηθεί μια προληπτική προσέγγιση προκειμένου να ενισχυθεί το ζήτημα της ορατότητας στο πεδίο των λιμενικών λειτουργιών και εμπορευματοκιβωτίων, και συνεπώς οι επιχειρήσεις μεταφορών δεν θα μπορούν να προγραμματίσουν αποτελεσματικά.

¹⁶ Blume Global, 2022

Η απάντηση εδώ έγκειται στο ζήτημα της ενοποίησης και της ανταλλαγής πληροφοριών. Τα περισσότερα τερματικά λιμένων θα επικοινωνούν με πλατφόρμες εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω τεχνολογίας logistics. Συνεκδοχικά οι επιχειρήσεις θα πρέπει να αναζητήσουν:

- Μια πλατφόρμα εφοδιαστικής αλυσίδας που ενσωματώνεται με συστήματα λιμένων και τερματικών με ελάχιστη επιπλέον διαμόρφωση.
- Μια κεντρική προβολή της κατάστασης και των πληροφοριών του εμπορευματοκιβωτίου (container), ώστε να μπορούν με μια ματιά να εντοπίσουν πού βρίσκονται όλες οι αποστολές
- Λεπτομερείς πληροφορίες περιεχομένου εμπορευματοκιβωτίων, ώστε οι επιχειρήσεις να είναι σε θέση να συνδέσουν συγκεκριμένες προμήθειες, ανταλλακτικά και τελικά προϊόντα με τα προγράμματα φόρτωσης, εκφόρτωσης και μεταφοράς¹⁷.

2.3.2 Η αύξηση της ζήτησης στα λιμάνια ενδέχεται να καταστήσει τους μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων (ocean carriers) λιγότερο αποτελεσματικούς

Καθώς η ζήτηση για αγαθά αυξάνεται, οι παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού μεταφέρουν όλο και περισσότερα εμπορευματοκιβώτια σε όλο τον κόσμο. Τα λιμάνια προσφέρουν σημαντικά κίνητρα στις ναυτιλιακές εταιρείες να χρησιμοποιήσουν τις εγκαταστάσεις τους έναντι των ανταγωνιστών τους. Οι σημαντικότεροι μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων (ocean carriers) όπως η Maersk, η MSC, η COSCO και η ONE είναι οι κύριοι πελάτες των θαλάσσιων λιμένων και όλοι αναζητούν την πιο αποτελεσματική λιμενική επιμελητεία για φόρτωση και εκφόρτωση. Για παράδειγμα, τα λιμάνια του Λονγκ Μπιτς, του Λος Άντζελες και του Σαν Ντιέγκο είναι όλα αρκετά κοντά το ένα στο άλλο και μαζί αντιπροσωπεύουν το 40 τοις εκατό των εισαγωγών από τις ΗΠΑ.

Τα φορτηγά πλοία μπορούν να μεταφέρουν έως και 24.000 εμπορευματοκιβώτια, τα οποία μπορεί να χρειαστούν έως και τέσσερις ή πέντε ημέρες για να εκφορτωθούν, επομένως ακόμη και η εξοικονόμηση απόδοσης μερικών τοις εκατό μπορεί να κάνει τεράστια διαφορά στη λειτουργία. Όλα αυτά έχουν ως

¹⁷ Blume Global, 2022

αποτέλεσμα την αλλαγή σχεδίων και την αλλαγή προτεραιοτήτων, που σημαίνει ότι πρέπει οι επιχειρήσεις να είναι ευέλικτες.

Στο σημείο αυτό επισημαίνεται πως οι επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα περιορισμού ορισμένων από αυτά τα προβλήματα απόδοσης λιμένα και φορέα μέσω:

Ενδεδειγμένων αναλυτικών στοιχείων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο τα λιμάνια επεξεργάζονται τις αποστολές των επιχειρήσεων αλλά και με την συνδρομή προγνωστικής πρόβλεψης και μοντελοποίησης, ώστε οι επιχειρήσεις να είναι σε θέση να προβούν σε ένα φάσμα προληπτικών αλλαγών σε ό,τι άπτεται των λειτουργιών των στόλων τους προκειμένου να μπορούν να κάνουν προληπτικά αλλαγές σε επίπεδο λειτουργιών του στόλου τους.

Επιπλέον οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα περιορισμού ορισμένων από αυτά τα προβλήματα απόδοσης λιμένα και μεταφορέα μέσω δόμησης επικοινωνιών με την συνδρομή παρόχων υπηρεσιών logistics (logistics Service Providers -LSPs) και ναυτιλιακών γραμμών με απώτερο σκοπό τη μέγιστη ορατότητα ενδεχόμενων πιθανών καθυστερήσεων.

Ακόμα ορισμένα από τα προαναφερθέντα προβλήματα μπορούν και να περιοριστούν μέσω της ενοποίησης με μεταγενέστερους προμηθευτές ώστε οι επιχειρήσεις μεταφορών να είναι σε θέση να ενημερώνουν γρήγορα τους προμηθευτές για το πότε μπορούν να αναμένουν να λάβουν αγαθά. Περαιτέρω τα συγκεκριμένα προβλήματα μπορούν να αναχαιτιστούν με την συνδρομή μιας εμπειριστατωμένης αναφοράς σχετικά με την κίνηση των αγαθών, ώστε να μπορούν γρήγορα να εντοπίσουν και να επιλύσουν πιθανά ζητήματα¹⁸.

2.3.3 Οι υποδομές και οι μεταφορές εντός και γύρω από ένα λιμάνι κάνουν σημαίνουσα διαφορά

Φυσικά, δεν είναι μόνο το λιμάνι και η ταχύτητα φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων που έχει σημασία, αλλά και η μεταφορά και η υποδομή που υποστηρίζουν τους τερματικούς σταθμούς. Οποιοδήποτε λιμάνι χρησιμοποιείται πρέπει να είναι εύκολο στην πρόσβαση, ώστε να συνδέεται με το συνολικό δίκτυο logistics και διανομής των επιχειρήσεων μεταφορών καθώς η συμφόρηση και οι

¹⁸ Blume Global, 2022

αναποτελεσματικές λειτουργίες του στόλου δύναται να επιφέρουν σημαντικό αντίκτυπο στις επόμενες μεταφορικές ανάγκες των επιχειρήσεων.

Στο σημείο αυτό χρειάζεται να τονιστεί πως η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μελλοντικών δικτύων logistics δύναται να επιτευχθεί για τις μεταφορικές επιχειρήσεις μέσω της βελτιστοποίησης της δρομολόγησης και της μεταφοράς στόλου μέσω τεχνητής νοημοσύνης, μηχανικής μάθησης και προγνωστικών αναλύσεων. Επίσης δύναται να επιτευχθεί μέσω της ακριβούς παρακολούθησης του σημείου που βρίσκονται τα εμπορευματοκιβωτίου (container), τα φορτηγά και άλλα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης μεταφορών μέσω εντοπισμού θέσης GPS.

Ακόμα χρειάζεται οι επιχειρήσεις μεταφορών να είναι σε θέση να επηρεάσουν τις αποφάσεις προορισμού λιμένων μέσω των απαιτήσεων των μεταγενέστερων συνεργατών στην αλυσίδα εφοδιασμού, συμπεριλαμβανομένης της γεωγραφικής τοποθεσίας όπως επίσης να είναι σε θέση να λάβουν υπόψη το πλέγμα εξειδικευμένων αναγκών χειρισμού αναφορικά με το ζήτημα διαφορετικών τύπων ευαίσθητων προϊόντων.

2.3.4 Οι περιβαλλοντικοί παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν τα λιμάνια και την εφοδιαστική αλυσίδα

Η κοινή χρήση δεδομένων είναι κρίσιμης σημασίας για την επιτυχία της αλυσίδας εφοδιασμού αλλά πρέπει επίσης οι επιχειρήσεις μεταφορών να κατανοήσουν τους λειτουργικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες που θα επηρεάσουν τα logistics. Στην ιδανική περίπτωση, οι επιχειρήσεις μεταφορών θα θέλουν να συλλέξουν, να αναλύσουν, να μοντελοποιήσουν, αλλά και να προβλέψουν και να αναφέρουν δεδομένα προερχόμενα από πληθώρα πηγών. Συνεκδοχικά αυτή η διαδικασία μπορεί να περιλαμβάνει:

- Πιο πρόσφατες ενημερώσεις από αεροπορικές, ωκεάνιες, σιδηροδρομικές και μηχανοκίνητες εταιρείες
- Επικοινωνίες από αερολιμένες, θαλάσσιους και σιδηροδρομικούς τερματικούς σταθμούς
- Δεδομένα από ηλεκτρονικές συσκευές καταγραφής, αυτοματοποιημένα συστήματα πληροφοριών και υπηρεσίες

εντοπισμού GPS (Global Positioning System, Παγκόσμιο Σύστημα Τοποθεσίας).

- Εναέρια κυκλοφορία, προειδοποιήσεις καιρού και θαλάσσιες συνθήκες.
- Εξειδικευμένες ρυθμίσεις λιμένων μπορούν να επωφεληθούν από μια κεντρική πλατφόρμα εφοδιαστικής αλυσίδα

Εάν οι επιχειρήσεις μεταφορών και οι πάροχοι σας χρησιμοποιούν την ίδια πλατφόρμα εφοδιαστικής αλυσίδα, τότε όλοι οι εμπλεκόμενοι μπορούν να επωφεληθούν από την κοινή χρήση δεδομένων, την παροχή logistics, τη μοντελοποίηση, τους αλγόριθμους και την αποτελεσματική επικοινωνία για την εξάλειψη καθυστερήσεων και προβλημάτων ποιότητας. Χαρακτηριστικό μάλιστα παράδειγμα συνιστά ο πάροχος λογισμικού διαχείρισης αλυσίδα εφοδιασμού, Blume Global σε συνεργασία με τη Fenix Marine Services με σκοπό τη βέλτιστη παροχή μιας ταχείας πλατφόρμα VIP για πελάτες τερματικού της Fenix Marine Services στο λιμάνι του Λος Άντζελες. Σημειώνεται μάλιστα πως το λιμάνι του Λος Άντζελες ως το πιο πολυσύχναστο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στο δυτικό ημισφαίριο, αναμένεται ότι μέσω της συγκεκριμένης συνεργασίας θα αυξήσει την αποτελεσματικότητά του σε όλες τις λιμενικές λειτουργίες και τη μελλοντική αλυσίδα εφοδιασμού¹⁹.

¹⁹ Blume Global, 2022

Κεφάλαιο 3: Θαλάσσιες Μεταφορές & Covid-19

3.1 Η επίδραση της πανδημίας στην αλυσίδα εφοδιασμού

Οι θαλάσσιες μεταφορές υποστηρίζουν τις παγκόσμιες συνδέσεις αλυσίδας εφοδιασμού και την συνεκδοχική οικονομική αλληλεξάρτηση με τη ναυτιλία και τους λιμένες η οποία εκτιμάται ότι χειρίζεται το 80% του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων κατ' όγκο και άνω του 70% κατά αξία. Κρίνεται αντιληπτό ότι σε ενδεχόμενες διαταραχές, όπως οι πανδημίες, η κρίση αυτή διοχετεύεται μέσω του καναλιού μεταφοράς στέλνοντας κραδασμούς σε όλες τις αλυσίδες εφοδιασμού και τις περιφέρειες. Τα δίκτυα μεταφοράς και οι αλυσίδες εφοδιασμού, που διαταράσσονται από αυτές τις συνθήκες, μπορούν να αποδυναμώσουν σημαντικά την παγκόσμια εμπορική και οικονομική δραστηριότητα. Οι αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες πρωταγωνιστούν σε μεγάλο βαθμό στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές και στο εμπόριο έχοντας ευάλωτες οικονομίες, όπως τα μικρά νησιωτικά αναπτυσσόμενα κράτη (Small Island Developing States/SIDS) και εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες μεταφορές για τη διαβίωσή τους και την πρόσβαση στην παγκόσμια αγορά, οι επιδράσεις αυτές συνίστανται ως κρίσιμοι για την αειφόρο ανάπτυξη. Οι οικονομίες των SIDS χειροτερεύουν ήδη από το δυσανάλογα αυξημένο κόστος μεταφοράς και τη μειωμένη αποστολή συνδεσιμότητας, δημιουργώντας ένα μη ανταγωνιστικό και δαπανηρό εμπόριο²⁰.

Η ασθένεια Coronavirus (Covid-19) αναντίλεκτα προκάλεσε την παγκόσμια υγεία και ενθάρρυνε την οικονομική κρίση οδηγώντας σε διευρυμένες συνέπειες στις θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο. Οι περιορισμοί που εισάγονται ως άμεσο αποτέλεσμα ενάντια στην πανδημία έχει προκαλέσει διαταραχές που επηρεάζουν τους λιμένες, τις αλυσίδες αποστολής και εφοδιασμού. Διάφορες βιομηχανίες ήρθαν αντιμέτωπες με τις προκλήσεις αυτές σε όλο το εύρος της αλυσίδας εφοδιασμού, όπως ζητήματα συναφή με την έλλειψη πρώτων υλών, ζητήματα του ωκεανού, κενά δρομολόγια, μειωμένες ώρες εργασίας σε λιμένες, προβλήματα στον εξοπλισμό και ελλείψεις εργασίας,

²⁰ World Bank, 2020; United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020

καθώς και περιορισμούς χωρητικότητας φορτηγών / μεταφορών. Ως εκ τούτου, αυτά τα εμπόδια υποδαυλίζουν την άρτια μετακίνηση των εμπορικών γραμμών και των επιχειρήσεων εφοδιασμού της αλυσίδας και είναι πιθανόν να αλλοιώσουν σε μεγάλο βαθμό τις μεταφορικές υπηρεσίες ελευθέρωσης του εμπορίου αλλά και τα κέρδη διευκόλυνσης του εμπορίου που επιτεύχθηκαν κατά τη διάρκεια των ετών.

Αδιαφιλονίκητα η ενίσχυση της ικανότητας των χωρών να προβλέψουν και να ανακάμψουν από τις διαταραχές που επηρεάζουν την αλυσίδα της θαλάσσιας εφοδιασμού τους κρίνεται υψίστης σημασίας. Έτσι, απαιτείται η ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης εικόνας του τρόπου επιρροής του COVID-19 στον τομέα, περιλαμβάνοντας τις προκλήσεις που αντιμετώπισαν οι λιμένες αλλά και των λύσεων που υιοθετήθηκαν. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση της ικανότητας των χωρών εδράζεται στην ευρεία εντολή τους στον τομέα των μεταφορών και της διευκόλυνσης του εμπορίου. Μάλιστα αυτός είναι και ο λόγος που η UNCTAD (2020) πραγματοποίησε προκαταρκτική αξιολόγηση των άμεσων επιπτώσεων της διαταραχής του COVID-19 για την αλυσίδα εφοδιασμού και το εμπόριο κατά το πρώτο εξάμηνο του 2020. Η αξιολόγηση αυτή αναφερόταν στο πεδίο των επιπτώσεων του COVID-19 στη θαλάσσια αλυσίδα εφοδιασμού και στις ανακύπτουσες προκλήσεις αλλά και στα μέτρα ανταπόκρισης που εισήχθησαν από τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη καθώς και στα διδάγματα και το εύρος των συνεπειών για τη θαλάσσια αλυσίδα εφοδιασμού του μέλλοντος.²¹

²¹ World Bank, 2020; United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020

3.2. Επιπτώσεις του Covid-19 στο θαλάσσιο εμπόριο και τις λιμενικές κλήσεις

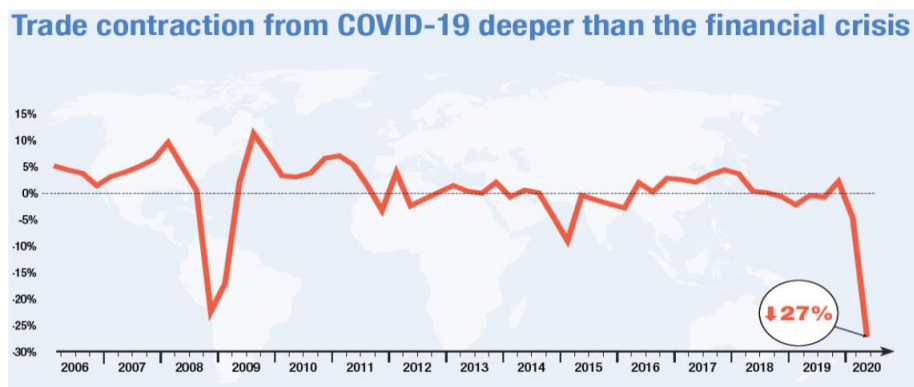
Οποιαδήποτε διακοπή στα παγκόσμια δίκτυα θαλάσσιων μεταφορών μπορεί να έχει ευρύτερες επιπτώσεις για μια άκρως παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Σε κρίσεις όπως η πανδημία COVID-19, η δυνατότητα συνεχούς πρόσβασης στα εμπορικά πλοία στα λιμάνια εξασφαλίζει ότι ο κόσμος δεν θα σταματήσει να δημιουργεί συναλλαγές με το θαλάσσιο εμπόριο παρέχοντας επίμονα τα τρόφιμα, την ενέργεια και τις πρώτες ύλες στον κόσμο, καθώς και βιομηχανικά αγαθά και εξαρτήματα συμπεριλαμβανομένων ζωτικής σημασίας ιατρικής υφής προμήθειες. Ωστόσο, με την πανδημία να έχει εξαπλωθεί με διαδοχικό τρόπο σε όλες τις περιοχές, η διατήρηση της κίνησης των θαλάσσιων μεταφορών και η ροή του εμπορίου κατά τη διάρκεια της διακοπής ήταν πρόκληση. Η ενότητα που ακολουθεί εξετάζει τις άμεσες επιπτώσεις της πανδημίας και των σχετικών διαταραχών στις θαλάσσιες εμπορικές ροές και στις πτήσεις λιμένων, με έμφαση στις αναπτυσσόμενες χώρες και στα μικρά νησιωτικά αναπτυσσόμενα κράτη (Small Island Developing States/SIDS).

Κυρίαρχο ρόλο στις παγκόσμιες εμπορικές ροές διαδραμάτισε η πανδημία του COVID-19 με υψηλή ταχύτητα και σε μεγάλη κλίμακα. Η δυνατότητα της θαλάσσιας εφοδιαστικής αλυσίδας έδωσε λύση και πρόσβαση σε απαραίτητα αγαθά και ιατρικά είδη κατά τη διάρκεια της πανδημίας και αυτό οφείλεται στην άμεση προσαρμοστικότητά της.

Το πρώτο τρίμηνο του 2020 εκτιμήθηκε από τη UNCTAD (2020) ότι το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευμάτων παρουσίασε πτώση κατά 5% και αναμενόταν βαθύτερη συρρίκνωση κατά 27% το δεύτερο τρίμηνο. Συνολικά για το έτος, η πρόβλεψη της UNCTAD ήταν μείωση που άγγιζε το 20%. Η Παγκόσμια Τράπεζα υπογράμμισε ότι το εμπόριο εμπορευμάτων είχε πτωτική πορεία 10% το Μάρτιο φτάνοντας τον Απρίλιο στο κατώτατο σημείο, με πτώση σχεδόν 20% από έτος σε έτος. Η απότομη μείωση των δεικτών του εμπορίου που συντελείται από τον COVID-19 είναι σφοδρότερη από αυτή που απεικονίστηκε κατά τη διάρκεια της

οικονομικής κρίσης του 2008-2009²² (Εικόνα 1).

Εικόνα 1: Γραφική αποτύπωση των τάσεων στο παγκόσμιο εμπόριο

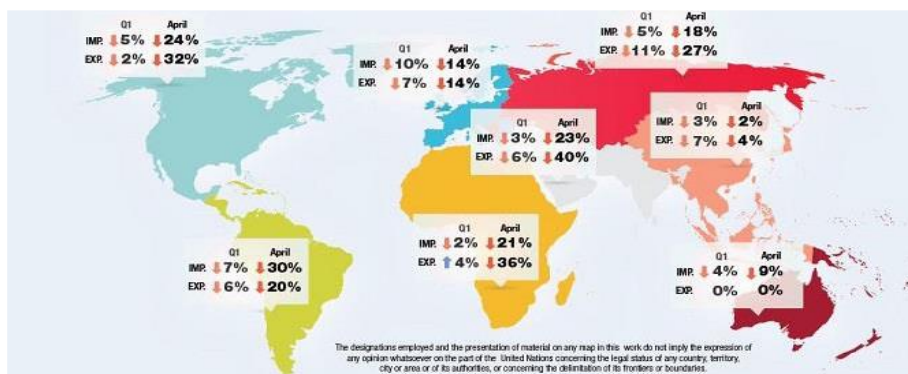


Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020).

Η απόδοση του παγκόσμιου εμπορίου ήταν άνηση (Εικόνα 2). Πιο συγκεκριμένα, υποδηλώνει ότι η πιο έντονη ύφεση από έτος σε έτος σημειώθηκε τον Απρίλιο στη Μέση Ανατολή, η οποία κατέγραψε πτώση του εμπορίου έως και 40%. Μετά την ανακήρυξη της πανδημίας από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ, World Health Organization-WHO) στα μέσα Μαρτίου 2020, το εμπόριο κινήθηκε πτωτικά και στην υποσαχάρια Αφρική, τη Λατινική Αμερική, την Καραϊβική, τη Βόρεια Αφρική, τη Βόρεια Αμερική και την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ 27). Λιγότερο έντονες πτωτικές κινήσεις παρατηρήθηκαν στο εμπόριο της Ανατολικής Ασίας και του Ειρηνικού, σημειώνοντας στο πρώτο τρίμηνο του 2020 μείωση στις εξαγωγές της τάξεως του 7% και τον Απρίλιο 4%. Εν αντιθέσει με τις άλλες μεγάλες οικονομίες το μήνα Απρίλιο, η Κίνα παρουσίασε καλύτερες επιδόσεις, καταγράφοντας μέτρια ανάπτυξη στις εξαγωγές. Παρόλα αυτά, από τα δεδομένα για τον Μάιο του 2020 εκτιμήθηκε ότι οι εισαγωγές και οι εξαγωγές της Κίνας μειώθηκαν κατά περίπου 8%.

²² World Bank, 2020; United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020

Εικόνα 2: Η εξέλιξη του παγκόσμιου εμπορίου ανά περιοχή το 2020



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020).

Το εμπόριο φάνηκε να επιβραδύνεται τόσο σε αναπτυσσόμενες όσο και σε ανεπτυγμένες χώρες, αν και στις αναπτυσσόμενες χώρες, κυρίως στις εισαγωγές, παρουσιάστηκε σχετικά ταχύτερη μείωση. Παράλληλα, η μειωμένη ζήτηση στις αγορές προορισμού μπορεί και να αιτιολογεί την μείωση των εξαγωγών των αναπτυσσόμενων χωρών, ωστόσο αιτία της πτώσης των εισαγωγών θεωρείται η κατασταλαμμένη ζήτηση όπως επίσης και άλλοι παράγοντες, για παράδειγμα, οι διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών, οι ανησυχίες σχετικά με το χρέος και η έλλειψη ξένου νομίσματος. Ταυτόχρονα, τα συνεχιζόμενα lockdown στη Λατινική Αμερική, προκάλεσαν περαιτέρω και ραγδαία επιδείνωση του εμπορίου των αναπτυσσόμενων χωρών όπως δείχνουν οι προβλέψεις.

Επιπρόσθετα, σημειώνεται ότι πολλοί τομείς είχαν επηρεαστεί αρνητικά κατά τους πρώτους τέσσερις μήνες του 2020. Οι διακυμάνσεις μεταξύ των τομέων αντικατόπτριζαν τόσο τη μειωμένη ζήτηση όσο και τις διαταραχές από την πλευρά της προσφοράς. Το πρώτο τρίμηνο του 2020, η κλωστοϋφαντουργία και η ένδυση μειώθηκαν κατά σχεδόν 12%. Οι κλάδοι Μηχανημάτων Γραφείου και Αυτοκινήτου υποχώρησαν κατά περίπου 8%. Αντίθετα, η αξία του διεθνούς εμπορίου στον αγροδιατροφικό τομέα, που είχε λιγότερες αστάθειες, σημείωσε αύξηση κατά περίπου 2%. Το εμπόριο εξοπλισμού μεταφορών και καυσίμων μειώθηκε αντίστοιχα, κατά 30%-50% τον Απρίλιο. Έντονες συρρικνώσεις καταγράφηκαν στο εμπόριο Ενέργειας (-40%) και στα Προϊόντα Αυτοκινήτου (-50 τοις εκατό). Επακολούθως, το εμπόριο σε Μηχανήματα Γραφείου δείχνει να τονώνεται τον Απρίλιο, κυρίως λόγω των θετικών εξαγωγικών επιδόσεων της Κίνας. Θεωρείται αναμενόμενο το γεγονός ότι το εμπόριο βασικών αγαθών

κατέγραψε μια μετρίου μεγέθους αύξηση κατά τη διάρκεια της πανδημίας.²³

Η ακύρωση και καθυστέρηση παραγγελιών από μεγάλες μάρκες ήταν αποτέλεσμα της μειωμένης ζήτησης στις μεγάλες καταναλωτικές αγορές λόγω του κλεισίματος καταστημάτων. Ακυρώσεις παραγγελιών, μειωμένοι όγκοι παραγγελιών και επανεξέταση των όρων πληρωμής αναγκάστηκαν να αντιμετωπίσουν οι προμηθευτές στις χώρες παραγωγής ενδυμάτων, με αποτέλεσμα πολλοί να προβούν στη μείωση των εργασιών τους ή στην διακοπή τους. Συνηθισμένη πρακτική για τις επωνυμίες αποτελεί η μη καταβολή του κόστους των προϊόντων παρά μόνο μετά την αποστολή τους, με αποτέλεσμα όταν μια παραγγελία τίθεται σε αναμονή ή ακυρώνεται, οι πληρωμές επίσης κρατούνται ή ακυρώνονται. Σε μερικές περιπτώσεις, ορισμένες μάρκες φαίνεται να ζήτησαν ακόμη και εκπτώσεις σε παραγγελίες που είχαν ήδη αποσταλεί.

Η ακριβής τροχιά της οικονομικής ανάκαμψης παραμένει αβέβαιη. Η εξέλιξη της πανδημίας καθορίζει την πορεία της ανάκαμψης των οικονομιών καθώς επίσης επηρεάζεται και από την ικανότητα αυτών να απαγκιστρωθούν γρήγορα από τα μέτρα καραντίνας που χρησιμοποιούνται για την επιβράδυνση της επιδημίας COVID-19.

Το πρώτο εξάμηνο του 2020 χαρακτηρίστηκε από εκτεταμένα lockdown, ταξιδιωτικούς περιορισμούς, ραγδαία αυξανόμενη ανεργία, κυβερνητικά πακέτα διάσωσης και κραχ του πετρελαίου και των χρηματιστηρίων. Το δεύτερο εξάμηνο του έτους παρέμεινε εξαιρετικά απροσδιόριστο, αν και υπήρξαν ενδείξεις για μείωση που θα κυμαίνεται κάτω των διψήφιων ποσοστών του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) ολόκληρου του έτους και προσδοκώντας σιωπηλή ανάκαμψη καθώς αρθούν τα lockdown. Τον Ιούνιο του 2020, το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ International Monetary Fund, IMF) προέβλεψε συρρίκνωση του παγκόσμιου ΑΕΠ κατά 4,9 τοις εκατό το 2020. Η απόδοση το 2021 φαίνεται να εξαρτήθηκε από την δυνατότητα συρρίκνωσης της επιδημίας, τις εξελίξεις στην αναζήτηση εμβολίου, τα αποτελέσματα των διαφόρων πακέτων κινήτρων, την επιρροή στις συνήθειες των καταναλωτών, καθώς και τις πολιτικές των κυβερνήσεων αντιμετώπισης του χρέους. Τα τρέχοντα σενάρια προβλέψεων για το ΑΕΠ για το 2021 κυμάνθηκαν επίσης από -2 % έως +6 %²⁴.

²³ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020

²⁴ World Bank, 2020

3.3 Αλλαγές στο θαλάσσιο εμπόριο και μείωση των λιμενικών κλήσεων

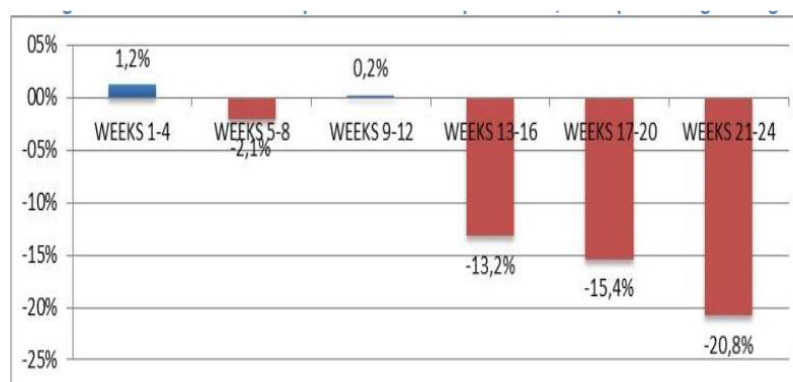
Στο σημείο αυτό σημειώνεται πως τα δεδομένα Αυτοματοποιημένου Συστήματος Αναγνώρισης (Automated Identification System -AIS) προσφέρουν πληροφορίες σχεδόν σε πραγματικό χρόνο για τις θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο, παρακολουθώντας και εντοπίζοντας τις κινήσεις των πλοίων. Θεωρείται αρκετά σημαντικό μιας και καλύπτει τα υπάρχοντα κενά δεδομένων, τα οποία οι παραδοσιακές πηγές δεδομένων και οι μέθοδοι που στηρίζονται σε εθνικές επίσημες στατιστικές εξάγονται συχνά με κάποια καθυστέρηση. Αναλύοντας τις κλήσεις των πλοίων, τα δεδομένα AIS μπορούν να εντοπίσουν τις υποκείμενες τάσεις σε πρώιμο στάδιο και έγκαιρα. Η πρόβλεψη πιθανών μακροπρόθεσμων διαρθρωτικών αλλαγών και η βελτίωση της κατανόησης των βραχυπρόθεσμων αλλαγών υλοποιούνται μέσω των αναλύσεων βασικών μεταβλητών από τις πληροφορίες που αντλούνται.

Τα δεδομένα AIS της MarineTraffic για τις εβδομαδιαίες κλήσεις λιμένων για τις πρώτες 24 εβδομάδες το 2020, παρέχουν μια καλή εικόνα της επιρροής που υπέστησαν λόγω της διακοπής των θαλάσσιων μεταφορών καθώς και της ανθεκτικότητας που διακατέχει τη θαλάσσια αλυσίδα εφοδιασμού. Μερικές βασικές τάσεις ανά τύπο πλοίου, καθώς και ανά γεωγραφική περιοχή και ανά τύπο οικονομίας παρατίθενται παρακάτω όπως επίσης γίνεται μνεία για ενδεχόμενους περιορισμούς, μεταξύ άλλων όσον αφορά την κάλυψη. Ως εκ τούτου, οι υποκείμενες τάσεις θεωρούνται ενδεικτικές, με αποτέλεσμα, οι πληροφορίες που αντλούνται από αυτά τα δεδομένα καλό είναι να αποκωδικοποιούνται ενδελεχώς και να βαθμονομούνται σε σύγκριση με επίσημες στατιστικές και πιο βασικές πηγές δεδομένων.

Τις πρώτες 24 εβδομάδες του 2020, οι κλήσεις πλοίων σε όλο τον κόσμο μειώθηκαν κατά 8,7%, από 1,1 εκατομμύρια κλήσεις που καταγράφηκαν τις πρώτες 24 εβδομάδες του 2019. Σημαντικό τμήμα της μείωσης υπήρξε την 12^η εβδομάδα του 2020, με τον χαρακτηρισμό του COVID-19 ως πανδημία. Κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου, οι διακυμάνσεις στις προσεγγίσεις πλοίων ήταν οριακές. Η αλλαγή της εικόνας ήταν δραματική όταν η επιβολή οικονομικών και κοινωνικών περιορισμών, τα λεγόμενα «lockdown», εμφανίστηκαν σε πολλές χώρες. Το δεύτερο τρίμηνο η πτώση έγινε πιο αισθητή με τον αριθμό των κλήσεων να μειώνεται κατά 17%, ή διαφορετικά 95.206 κλήσεις λιγότερες από την ίδια περίοδο του 2019.

Από την 13^η εβδομάδα έως και τη 16^η, ο συνολικός αριθμός πλοίων μειώθηκε κατά 13,2 % (Σχήμα 1). Παρατηρήθηκε πτώση 15,4% και τις επόμενες εβδομάδες (Από την 17^η εβδομάδα μέχρι και τη 20^η). Η πτώση την 21^η εβδομάδα έως την 24^η εβδομάδα ήταν -20,8% σε σύγκριση με το 2019. Τις δύο τελευταίες εβδομάδες του Ιουνίου 2020 δεν σημειώθηκε κάποια σχετική αλλαγή στο κλίμα.²⁵

Σχήμα 1: Συνολικός αριθμός κλήσεων πλοίων παγκοσμίως ανά μήνα, 2020 (Ποσοστό μεταβολής σε σχέση με το 2019)



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020).

Μια διαφορετική εικόνα προκύπτει όταν τεθούν υπό εξέταση οι κλήσεις λιμένων ανά τύπο φορτίου (Σχήμα 2). Μετά από μια μικρή πτώση 1,1% το πρώτο τρίμηνο του 2020, οι κλήσεις σε λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων μειώθηκαν κατά 5,8% το δεύτερο εξάμηνο. Οι κλήσεις σε λιμάνια με ξηρά φορτία μειώθηκαν με τον ίδιο ρυθμό με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Εν τω μεταξύ, οι κλήσεις σε λιμάνια από εταιρείες wet bulk carriers (φορτηγά υγρού φορτίου χύδην) μειώθηκαν κατά 6,3% το δεύτερο τρίμηνο. Την ίδια στιγμή, οι κλήσεις σε λιμάνια από μεταφορείς LNG (Liquified Natural Gas, Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο) και LPG (Liquified Petroleum Gas, Υγροποιημένο Πετρέλαιο) μειώθηκαν με σχετικά βραδύτερους ρυθμούς 2,3% και 3,2% αντίστοιχα. Το LNG και το LPG χρησιμοποιούνται κυρίως από σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής και για οικιακούς ενεργειακούς σκοπούς και ως εκ τούτου έχουν επηρεαστεί λιγότερο από το εκτεταμένο lockdown σε όλες τις οικονομίες. Η πτώση ήταν βαθύτερη στην περίπτωση των πλοίων χύδην διακοπής, φθάνοντας το -8,5% σε σύγκριση με το 2019. Οι κλήσεις σε λιμάνια από πλοία Ro/Ro (Roll on/Roll off) ήταν πιο σημαντικές και

²⁵ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020

έφθασαν στο -22,8% το δεύτερο τρίμηνο. Αυτή η μεγάλη συρρίκνωση συνέβαλε στη μείωση κατά 13,8% του συνολικού αριθμού προσπελάσεων σε λιμάνια για όλους τους τύπους πλοίων το 2020.

Σχήμα 2: Συνολικός αριθμός κλήσεων πλοίων παγκοσμίως, ανά τύπο πλοίου το 2020 (Ποσοστιαία αλλαγή σε σχέση με το 2019)



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020).

Η επιβατηγός ναυτιλία δέχτηκε το σοβαρότερο πλήγμα. Η φύση της πανδημίας, τα επακόλουθα lockdown σε πολλές χώρες ή και πόλεις και η μείωση των ταξιδιών, ήταν τα σημαντικότερα στοιχεία, που κρύβονται πίσω από την προσωρινή αναστολή των υπηρεσιών ακτοπλοΐας σε πολλές χώρες. Παράλληλα, η κρουαζιέρα διακόπηκε σε παγκόσμια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο παράγοντας των κλήσεων, όπου τον μήνα Απρίλιο, μία στις τρεις κλήσεις επιβατηγών πλοίων ακυρώθηκαν. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, ο συνολικός αριθμός των παγκόσμιων προσεγγίσεων επιβατηγών πλοίων, στο τέλος του 2ου τριμήνου του 2020, να είναι 17% χαμηλότερος από το προηγούμενο έτος ²⁶.

²⁶ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020

Κεφάλαιο 4: Επιπτώσεις στο πεδίο της συνδεσιμότητας των μεγαλύτερων λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων ανά τον κόσμο εξαιτίας του Covid-19

4.1 Επιπτώσεις στο πεδίο της Ασίας

Πρώτα και κύρια σε ό,τι άπτεται των επιπτώσεων που επέφερε ο Covid-19 στην ήπειρο της Ασίας χρειάζεται να επισημανθεί πως στη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2020 αναντίλεκτα η πανδημία υπονόμευσε το πεδίο της ανάπτυξης στο φάσμα των μεγάλων και σημαινόντων λιμανιών σχετικά με τα εμπορευματοκιβώτια της Άπω Ανατολής (Πίνακας 1). Περαιτέρω η σφοδρότητα του αντίκτυπου φάνηκε ακόμα πιο έντονα την περίοδο του δευτέρου τριμήνου του 2020. Στο σύνολο τους όλο το πλέγμα των εξεταζόμενων λιμένων μέσα από την παρούσα θεώρηση παρουσίασαν ύφεση σε ό,τι συναρτάται με το ζήτημα του αριθμού που αφορά την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών τακτικών γραμμών. Ομοίως στην ήπειρο της Ασίας έβαιναν μειούμενες οι τάσεις στο δεύτερο τρίμηνο του 2020 σε επίπεδο εβδομαδιαίου αριθμού κλήσεων σχετικά με τα πλοία τα οποία μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια αλλά και σε ό,τι συσχετίζεται με ζητήματα αριθμού φορέων οι οποίοι δραστηριοποιούνται στο πεδίο της εκμετάλλευσης ναυτιλιακών γραμμών καθώς και στο μέγεθος της αναπτυσσόμενης χωρητικότητας. Παράλληλα όμως επισημαίνεται πως το ζήτημα της μέγιστης χωρητικότητας σχετικά με τα πλοία τα οποία μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια και καταπλέουν σε λιμάνια εξακολούθησε να παρουσιάζει αυξητικές τάσεις σύμφωνα με τα όσα υποστηρίζονται από την United Nations Conference on Trade and Development.

Αξίζει ταυτόχρονα να υπογραμμιστεί πως ο αντίκτυπος στη Σαγκάη, οπού και δύναται να λογιστεί ως το πιο σημαντικό λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, δύναται να χαρακτηριστεί ως περιορισμένος μολονότι το εν λόγω λιμάνι τοποθετείται γεωγραφικά σε περιοχή η οποία και αποτέλεσε το επίκεντρο της πανδημίας όταν εκείνη εκδηλώθηκε αρχικά. Περαιτέρω στο διάστημα του πρώτου τριμήνου του 2020, η Σαγκάη φαίνεται να εμφανίσει ένα είδος οριακής συρρίκνωσης σε ό,τι άπτεται του αριθμού ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών η οποία και διαμορφώθηκε στο -1,5%, συνεκδοχικά αυτό το είδος της πτώσης δύναται να ερμηνεύσει ένα πλέγμα

παρομοίων μειώσεων σε επίπεδο αριθμού παροχής των υπηρεσιών τακτικών γραμμών αλλά και σε ό,τι συσχετίζεται με το θέμα που αφορά τις κλήσεις πλοίων. Η προαναφερθείσα βέβαια κατάσταση φαίνεται να εμφανίζει σημαίνουσα επιδείνωση στο διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020 καθώς ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών σημείωσε συρρίκνωση σε ποσοστό που φθάνει το 2,9%, ενώ ταυτόχρονα και τα ποσοστά που άπτονται του αριθμού που σχετίζεται με το ζήτημα των κλήσεων πλοίων συρρικνώθηκε κατά 6%. Αντίστοιχα και το ζήτημα της αναπτυσσόμενης μεταφορικής ικανότητας πλοίων φάνηκε να σημειώνει συρρίκνωση της τάξεως του μειώθηκε 7,2 %, ακόμα και αν σε επίπεδο μέγιστου μεγέθους πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα οποία καταπλέουν στο λιμάνι της Σαγκάης επισημάνθηκε σημαίνουσα αύξηση της τάξεως δηλαδή του 12 %. Ταυτόχρονα παρόμοιας υψής τάσεις εμφανιστήκαν και στο Ningbo. Περαιτέρω αξίζει να αποδοθεί η δέουσα έμφαση στο γεγονός του ό,τι τα επίχειρα της πανδημίας κατεστάθησαν πιο ορατά πιο πολύ στο διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020, όταν ο αριθμός των τακτικών γραμμών μειώθηκε κατά 4,8 % την στιγμή δηλαδή που ο αριθμός των κλήσεων συρρικνώθηκε σε ποσοστό 4,9 %, σε ποσοστό δηλαδή το οποίο διαμορφώθηκε στα αντίστοιχα ποσοστά της πτώσης της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων. Ταυτόχρονα, άξιο μνείας κρίνεται το γεγονός του ό,τι το ποσοστό της μέγιστης χωρητικότητας σχετικά με το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που καταπλέει στο λιμάνι Ningbo σημείωσε αύξηση διαμορφωθείσα στο 11%.²⁷

Σημαίνουσες ιδιαζόντως κρίνονται οι επιπτώσεις της πανδημίας στην περίπτωση του Χονγκ-Κονγκ. Συγκριτικά με τα ευρήματα του πρώτου τριμήνου του 2019, το λιμάνι φάνηκε να εξυπηρετείται από ένα φάσμα 9,8 % λιγότερων ναυτιλιακού χαρακτήρα επιχειρήσεων παρέχοντας συνεκδοχικά και 5,1% λιγότερες υπηρεσίες μεταφορών δια της θάλασσας αλλά και κλήσεων θαλάσσιων μεταφορών και κλήσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο διάστημα του πρώτου τριμήνου 2020. Σε αντιστοιχία με τα προαναφερθέντα η προαναφερθείσα μείωση φάνηκε να είναι εξίσου σημαντική και σε ό,τι άπτεται των αποτελεσμάτων του δευτέρου τριμήνου του 2020, εμφανίζοντας το Χονγκ Κονγκ να παρουσιάζει σημαίνουσα περαιτέρω συρρίκνωση σε ό,τι αφορά την συντριπτική πλειοψηφία των στοιχείων συνδεσιμότητας αναφορικά με τις ναυτιλιακές τακτικές γραμμές.

²⁷ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020;2021

Επιπλέον αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών που εξυπηρετούν το λιμάνι μειώθηκε κατά 10,5 % στο διάστημα του δεύτερου τριμήνου του 2020 σε σύγκριση με το δεύτερο τρίμηνο του 2019. Επίσης σε επίπεδο αριθμού παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών τακτικών γραμμών οι οποίες προσέγγιζαν στο λιμάνι του Χονγκ Κονγκ σημειώθηκε συρρίκνωση σε ποσοστό 10,1%, την ίδια στιγμή που μείωση σημειώθηκε και στο πεδίο του αριθμού των εβδομαδιαίων κλήσεων. Παράλληλα εξίσου μείωση σημειώθηκε και στο πεδίο των κλήσεων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε ποσοστό 10,5%. Ταυτόχρονα, τόσο κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου όσο και του δεύτερου του 2020 το μέγεθος του μεγαλύτερου πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το οποίο επισκέφθηκε το λιμάνι εξακολούθησε να σημειώνει αυξητικές τάσεις με διψήφιους ρυθμούς. Ωστόσο καλό είναι να σημειωθεί πως το ζήτημα των πολιτικών εντάσεων φαίνεται να συντέινει σε σημαίνοντα βαθμό σε ένα πλέγμα ορισμένων επισημανθισών πολιτικών εντάσεων όπως αυτές φάνηκε να εμφανίζονται σε θέματα επιπέδου συνδεσιμότητας αναφορικά με τις ναυτιλιακές γραμμές του λιμανιού του ναυτιλιακών τακτικών γραμμών του λιμανιού του Χονγκ Κονγκ.

Αναφορικά τώρα με το λιμάνι της Σιγκαπούρης, το οποίο και δύναται να λογιστεί ως το δεύτερο σε έκταση λιμάνι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, αξίζει να επισημανθεί πως και σε αυτό επισημάνθηκαν παρεμφερείς τάσεις με αυτές που παρατηρήθηκαν στο πλαίσιο των κινεζικών λιμανιών. Ειδικότερα κατά το διάστημα του πρώτου τριμήνου του 2020, ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών εμφάνισε μια μέτρια συρρίκνωση διαμορφωθείσα στο ποσοστό της τάξεως του -1,8%. Αντίστοιχα μείωση όμως σημειώθηκε και σε ό,τι συσχετίζεται με το πλέγμα του αριθμού των ναυτιλιακών υπηρεσιών τακτικών γραμμών καθώς και των κλήσεων πλοίων οι οποίες εμφάνισαν μειώσεις της τάξεως του -4,8 % και -5,5 %, αντιστοίχως. Συγκριτικά τώρα με το φάσμα του δεύτερου τριμήνου του 2019, το αντίστοιχο τρίμηνο του 2020 στο λιμάνι της Σιγκαπούρης παρουσιάστηκε μια απώλεια σε επίπεδο παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών τακτικών γραμμών της τάξεως του 4,8 %. Επιπλέον, το συγκεκριμένο λιμάνι φάνηκε να υφίσταται και μια συρρίκνωση της τάξεως του 6,2 % σε ό,τι άπτεται του αριθμού κλήσεων πλοίων. Ομοίως εμφάνισε και σε επίπεδο αναπτυσσόμενης μεταφορικής ικανότητας πλοίων άλλη μια μείωση της τάξεως του 3,5 %. Παρόμοια ποσοστά επισημανθήκαν σχετικά με τα λιμάνια της Κίνας, σε επίπεδο χωρητικότητας του μεγαλύτερου πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που καταπλέει στο λιμάνι, η οποία για το λιμάνι

της Σγκαπούρης διακυμάνθηκε σε ποσοστό το οποίο ήταν περισσότερο του 10%. Όπως ειπώθηκε και προγενέστερα η, αύξηση της χωρητικότητας σχετικά με το μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που έχει αναπτυχθεί επισημάνθηκε στο λιμάνι της Σαγκάης. Το προαναφερθέν θεωρείται ως ένα σημείο αναμενόμενο, δεδομένου του ό,τι τα λιμάνια της Σαγκάης και της Σγκαπούρης συνιστούν σε πλείστες όσες περιπτώσεις τμήμα των ίδιων τακτικών γραμμών διασύνδεσης της Άπω Ανατολής με το περιβάλλον της Ευρώπης.

Το Μπουσάν παράλληλα συνιστά άλλο ένα ασιατικό λιμάνι το οποίο και εμφάνισε παρόμοιες τάσεις. Το δεύτερο τρίμηνο του 2020 εμφανίστηκε καταφανώς πιο επηρεασμένο, σε αντιπαράβολή με τα ποσοστά που εμφανίστηκαν στο πεδίο του δευτέρου τριμήνου του 2019. Επιπλέον η μείωση που καταγράφηκε στο λιμάνι του Μπουσάν διαμορφώθηκε στο -8,3% ενώ η μείωση σε επίπεδο ναυτιλιακών υπηρεσιών αναφορικά με τις τακτικές γραμμές και την συνεκδοχική παροχή των υπηρεσιών αυτών άγγιξε το ποσοστό του -8,8%. Ακόμα για το λιμάνι του Μπουσάν επισημαίνεται μιας ελαφριάς τάξεως μείωση διαμορφωθείσα στο -1,7% ενώ το μέγεθος σχετικά με την αναπτυσσόμενη χωρητικότητα συρρικνώθηκε σε ποσοστό 4,3%. Αξίζει την ίδια στιγμή να σημειωθεί πως το ζήτημα της μέγιστης χωρητικότητας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που καταπλέουν στο λιμάνι για το διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020 σημείωσε αύξηση της τάξεως του 14,7 % σε αντιπαράβολή με τα καταγεγραμμένα ποσοστά αναφορικά με το δεύτερο τρίμηνο του 2019.

Αξίζει παράλληλα να αποδοθεί έμφαση πως σε επίπεδο Δυτικής Ασίας, το Ντουμπάι γνώρισε ανάλογες εξελίξεις. Πρώτα και κύρια χρειάζεται να επισημανθεί πως το επίπεδο των κύριων συνιστωσών της συνδεσιμότητας ναυτιλιακών τακτικών γραμμών του λιμανιού του Ντουμπάι μειώθηκαν το 1ο τρίμηνο του 2020 σε αντιπαράβολή με το 1ο τρίμηνο του 2019. Το Ντουμπάι απώλεσε το 3,6% των υπηρεσιών ναυτιλίας τακτικών γραμμών καθώς όμως και το 3,9% από τις εβδομαδιαίες κλήσεις σε συνάρτηση με το πεδίο που αφορά θέματα σχετιζόμενα με τα εμπορευματοκιβώτια και την συνεκδοχική μεταφορά αυτών. Αντίστοιχα αξίζει να γίνει μνεία πως το πεδίο της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου συρρικνώθηκε σε ποσοστό 4,3%, την στιγμή μάλιστα που το πλέγμα του αριθμού που αφορά τις απευθείας κλήσεις συρρικνώθηκε σε ποσοστό 1,4%. Η κατάσταση μάλιστα φαίνεται να γνωρίζει σημαίνουσα επιδείνωση στο διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020, καθώς το συγκεκριμένο λιμάνι φάνηκε να χάνει το 10,6% του εβδομαδιαίου αριθμού

επισκέψεων πλοίων σε σχέση με το κεντρικής σπουδαιότητας θέμα της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ομοίως σε επίπεδο τακτικών υπηρεσιών σημείωσε αντίστοιχη απώλεια, η οποία και διαμορφώθηκε στην τάξη του 9,4% των υπηρεσιών τακτικών γραμμών, ενώ σε ποσοστό 8,8 % το δεύτερο τρίμηνο του 2020 το λιμάνι του Ντουμπάι απώλεσε την αναπτυχθείσα σε αυτό μεταφορική του ικανότητα. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός αυτό, δηλαδή ό,τι το λιμάνι συνιστά ενδιάμεσο σταθμό πληθώρας υπηρεσιών που αναχωρούν από την Άπω Ανατολή, η αύξηση σε ποσοστό 13,1% της μέγιστης μεταφορικής ικανότητας πλοίων, τα οποία καταπλέουν στο λιμάνι, φαίνεται να είναι συμβατή με το ζήτημα της παρατηρούμενης αυξητικής τάσης του μεγέθους του πλοίου στο πλέγμα των κυριών λιμανιών, τα οποία εντοπίζονται στο φάσμα της λωρίδας εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή που εκτείνεται στην Άπω Ανατολή-Ευρώπη.²⁸

Πίνακας 1: Συνδεσιμότητα ναυτιλιακών γραμμών σε μεγάλα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων της Ασίας (Ποσοστιαία αλλαγή Q1 & Q2 του 2020 – Q1 & Q2 2019)

	Shipping Services		Weekly Port Calls		Shipping Operators		Max TEU		Deployed Capacity		Direct Calls	
	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2
Shanghai	-2,3%	-6,0%	-1,7%	-5,7%	-1,5%	-2,9%	11,0%	12%	0,9%	-7,2%	-2,0%	-3,0%
Singapore	-3,6%	-4,8 %	-5,5%	-6,2%	-1,8%	0%	11,0%	12%	0,9%	-3,5%	-3,8%	-4,6%
Ningbo	-1,1%	-4,8%	-1,1%	-4,7%	7,8%	0%	11,0%	12%	-0,9%	-4,9%	-1,6%	-0,8%
Hong Kong	-5,1%	-10,1%	-5,3%	-10,5%	-9,8%	-8,0%	15,0%	11%	-1,6%	-12,9%	2,4%	-0,5%
Busan	-3,1%	-8,3%	-3,6%	-8,8%	0%	-1,7%	13,8%	14,7%	4,4%	-4,3%	-1,4%	-5,2%
Dubai	-3,6%	-9,4%	-3,9%	-10,6%	5,4%	2,6%	1,3%	13,1%	-4,0%	-8,8%	-1,4%	2,1%

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020).

²⁸ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020-2021

4.2 Επιπτώσεις στο πεδίο της Αφρικής

Τα αφρικανικά λιμάνια έχουν μικτές τάσεις (Πίνακας 2). Το TangerMed (Μαρόκο), το οποίο και συνιστά ένα σημαίνον λιμάνι μεταφόρτωσης στην περιοχή της Μεσογείου, εξακολούθησε να βελτιώνει τα επίπεδα συνδεσιμότητας της ναυτιλιακής γραμμής, αν και το φάσμα των κενών δρομολογίων είχε αρνητική επίδραση στο πεδίο παροχής εβδομαδιαίων υπηρεσιών. Κατά το πρώτο τρίμηνο του 2020, η TangerMed διέγραψε αυξητική πορεία σε ό,τι άπτεται του αριθμού των ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ζητήματα που αφορούν τις τακτικές γραμμές σε ποσοστό που άγγιξε το 18,6%. Αντίστοιχα στο πρώτο τρίμηνο του 2020 η TangerMed διέγραψε αυξητική πορεία στο πεδίο των κλήσεων πλοίων ανά εβδομάδα σε ποσοστό της τάξεως του 18,3%. Ομοίως αύξηση σημειώθηκε σε ζητήματα αναπτυσσόμενης μεταφορικής ικανότητας πλοίων σε ποσοστό 27,8% αλλά και σε ό,τι αφορά το ζήτημα του μέγιστου μεγέθους των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε σχέση δηλαδή με την συνακόλουθη επισημανθείσα προσέλευση τους στο λιμάνι σε ποσοστό 15,5 %. Αξίζει παράλληλα να αποδοθεί έμφαση στο γεγονός ό,τι η μοναχική επισημανθείσα αρνητικής τάσης άπτεται της μείωσης στο πεδίο του αριθμού των φορέων εκμετάλλευσης σε ποσοστό που προσέγγισε το -7,2 %. Σε ό,τι τώρα άπτεται του δευτέρου τριμήνου του 2020, σημειώνεται πως αρκετοί από τους εν λόγω δείκτες εμφάνισαν στασιμότητα συγκριτικά με την πορεία που είχαν διαγράψει το δεύτερο τρίμηνο του 2019. Ενώ ο αριθμός των απευθείας κλήσεων συρρικνώθηκε κατά 4,2%, επισημαίνεται πως ο αντίστοιχος αριθμός των ναυτιλιακών υπηρεσιών σχετικά με την πορεία των τακτικών γραμμών και των κλήσεων σε λιμάνι δεν παρουσίασε καμία σημαίνουσα μεταβλητότητα. Ομοίως, το πρώτο εξάμηνο του 2020, σχεδόν όλα τα στοιχεία συνδεσιμότητας ναυτιλιακών τακτικών γραμμών του λιμανιού του Λάγος της Νιγηρίας, του οποίου η χρηστική αξία αφορά κυρίως την λειτουργία του ως λιμάνι πύλης για το πεδίο της Δυτικής Αφρικής, βελτιώθηκε. Βέβαια κρίνεται επιβεβλημένη η ανάγκη περαιτέρω ανάλυσης για την βελτιστοποίηση της κατανόησης των λόγων που ενυπάρχουν πίσω από την επισημανθείσα αναπτυξιακή πορεία.

Οπουδήποτε αλλού εκτός από το Durban, οι σημειωθείσες τάσεις είχαν αρνητικό πρόσημο αναφορικά με το διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020. Σχετικά τώρα με το πρώτο τρίμηνο του 2020, η μόνη αρνητική τάση που επηρέασε το

λιμάνι του Durban ήταν η πτώση της τάξεως του 6,6 % σε ό,τι συναρτάται με το ζήτημα της μεταφορικής ικανότητας του χρησιμοποιούμενου πλοίου. Το δεύτερο τρίμηνο, το λιμάνι απώλεσε το 5% των ναυτιλιακών υπηρεσιών τακτικών γραμμών, καθώς και το 6,2% των κλήσεων πλοίων ενώ και σε ζητήματα αναπτυσσόμενης χωρητικότητας είχε επίσης διαγράψει πτωτική πορεία σε ποσοστό 2,8%. Τουναντίον σε ζητήματα μέγιστης χωρητικότητας του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατάπλευσας στο λιμάνι υπογραμμίζεται σημαίνουσα αύξηση της τάξεως του 14,5%.

Τουναντίον το λιμάνι της Μομπάσα της Κένυας το οποίο και δύναται να λογιστεί ως ένα ιδιαίζοντως σημαίνον λιμένας πύλης για το πεδίο της Ανατολικής Αφρικής, παρουσιάζει μια αρκούντως διαφορετική εικόνα. Το λιμάνι παρουσίασε ύφεση σε όλο σχεδόν το φάσμα των στοιχείων, τα οποία και συνιστούν συνθετικά μέρη της συνδεσιμότητας της ναυτιλιακής γραμμής του λιμανιού. Συγκριτικά με το φάσμα του πρώτου τριμήνου του 2019, κατά το πρώτο τρίμηνο του 2020, το πεδίο τόσο των ναυτιλιακών υπηρεσιών αλλά και των κλήσεων λιμένων παρουσίασε σημαντική μείωση, η οποία και προσέγγισε το 12% στο πεδίο της Μομπάσα. Σε πλήρη αντιπαραβολή με τα παραπάνω, ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών δεν φαίνεται να εμφάνισε ουδεμία μεταβλητότητα. Μολαταύτα, παρουσίασε συρρίκνωση κατά 7% αναφορικά με το πεδίο του δεύτερου τριμήνου του έτους.

Αντίστοιχα συρρίκνωση σε ποσοστό 15% σημειώθηκε και σε ό,τι άπτεται του ζητήματος των άμεσων κλήσεων, ενώ ταυτοχρόνως και στο πεδίο της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου σημειώθηκε συρρίκνωση, η οποία και αυτή προσέγγισε το 6%. Σημειώνεται παράλληλα πως στο πεδίο της μέγιστης χωρητικότητας των καταπλεόντων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου σημειώθηκε αντίστοιχη μείωση της τάξεως του 42,3%. Χρειάζεται επιπλέον να σημειωθεί, πως το ζήτημα των μειωμένων όγκων θαλάσσιου εμπορίου που μεταφέρονται προς ή από το λιμάνι δεν είναι άσχετο περί της απόσυρσης του μεγαλύτερου σκάφους που καταπλέει στο λιμάνι. Περαιτέρω παρέμειναν λειτουργικές οι υπηρεσίες ναυτιλίας τακτικών γραμμών καταφέροντας έτσι να διασφαλίσουν την παράδοση αγαθών υψηλής προτεραιότητας και το εμπόριο μέσα από την συνεκδοχική προσαρμογή των χρονοδιαγραμμάτων αλλά και των περιουσιακών αναπτυσσομένων στοιχείων και την συνεκδοχική επιδίωξη της βέλτιστης αξιοποίησης του καίριας σπουδαιότητας στοιχείου της χωρητικότητας. Πιο

ειδικά, μετά το ξέσπασμα του COVID-19, ένα φάσμα ορισμένων χωρών Αφρικανικής προέλευσης, συμπεριλαμβανομένης και της Κένυας, βρέθηκε αντιμέτωπο με ένα πλέγμα σοβαρών προκλήσεων σε ό,τι άπτεται της αποστολής φορτίων στον προορισμό τους, καθώς οι συνδέσεις με την ενδοχώρα (τουτέστιν και των δύο φορτηγών που κινούνταν μέσα ή έξω από το λιμάνι καθώς και το πλέγμα των διασυνοριακών διελεύσεων) εμφάνισαν μεγάλη συμφόρηση.

Περαιτέρω υπογραμμίζεται πως σημαίνουσα καθυστέρηση παρουσιάστηκε στα φορτηγά στα σύνορα εξαιτίας του περιορισμού εισόδου σε ένα φάσμα γειτονικών χωρών. Ταυτόχρονα παραμένει σοβαρή και η ανάγκη να τεθούν οι οδηγοί φορτηγών σε καραντίνα για χρονικό διάστημα 14 ημερών πριν από το ταξίδι, ενώ οι εργασίες πληθώρας εταιρειών φορτηγών ανεστάλησαν με συνέπεια να επισημαίνεται, σημαντική έλλειψη προσωπικού το οποίο ασχολείται στο πεδίο της δημόσιας υγείας στο χώρο των συνόρων.

Ταυτόχρονα αξίζει να επισημανθεί πως εμφανίστηκαν διάφορης υφής διοικητικά προβλήματα, τα οποία και φάνηκαν να ανακύπτουν εξαιτίας του διαφορετικού τρόπου προσέγγισης των γειτονικών χωρών, καθώς το πλέγμα της συνεργασίας ανάμεσα στις εθνικές διοικήσεις όσο διαρκούσε η κρίση εμφανίστηκε να είναι κατά κάποιο τρόπο περιορισμένο. Μάλιστα η συγκεκριμένη κατάσταση φαίνεται να αφορά πληθώρα λιμανιών της Αφρικής, αλλά και των πεδίων της Κεντρικής και Νότιας Αμερικής. Αναφορικά τώρα με την πορεία των υπολοίπων δεικτών και συγκριτικά με το πεδίο των αντίστοιχων τριμήνων του 2019, παρόμοιοι ρυθμοί μείωσης σημειώθηκαν τόσο αναφορικά με το πρώτο όσο και το δεύτερο τρίμηνο του 2020. Μάλιστα στο σημείο αυτό αξίζει να επισημανθεί πως μοναδική εξαίρεση φάνηκε να αποτελεί το ζήτημα της μεταφορικής ικανότητας του μεγαλύτερου πλοίου το οποίο και πραγματοποιεί επίσκεψη, του οποίου μάλιστα το ζήτημα της μεταφορικής του ικανότητας φάνηκε να μην παρουσιάζει κανένα επίπεδο μεταβλητότητας.²⁹

²⁹ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020-2021

Πίνακας 2: Συνδεσιμότητα θαλάσσιων μεταφορών μεγάλων αφρικανικών λιμένων
εμπορευματοκιβωτίων (Ποσοστιαία αλλαγή Q1 & Q2 2020 – Q1 & Q2 2019)

	Shipping Services		Weekly Port Calls		Shipping Operators		Max TEU		Deployed Capacity		Direct Calls	
	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2
Tanger Med	18,9%	0%	18,3%	-0,5%	-7,1%	-7,1%	15,5%	23,7%	27,8%	19,1%	6,1%	-4,2%
Durban	0%	-5,0%	0,0%	-6,2%	7,1%	7,1%	2,1%	14,5%	-6,6%	-2,8%	-1,3%	-2,5%
Lagos	-12,5%	0%	11,9%	33,9%	0%	28,6%	25,1%	32,4%	50,8%	113%	2,4%	14,3%
Mombasa	-11,8%	-12,5%	-12,4%	-11,0%	0%	-7,1%	-42,3%	0%	-6,0%	-6,8%	-14,9%	-13,0%

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020).

4.3 Επιπτώσεις στο πεδίο της Ευρώπης

Όπως διαφαίνεται μέσω του Πίνακα 3, το λιμάνι Ρότερνταμ στο διάστημα του πρώτου τριμήνου του 2020 παρουσίασε πτωτική πορεία αναφορικά με το πεδίο του αριθμού των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών η οποία και άγγιξε το -9,1%. Αντίστοιχη μείωση παρουσίασε το λιμάνι του Ρότερνταμ και σε ζητήματα που άπτονται του αριθμού κλήσεων πλοίων η οποία και διαμορφώθηκε σε ποσοστό της τάξεως του -0,5%. Ομοίως πτωτική πορεία παρουσίασε και σε επίπεδο μεγέθους του πλοίου αναπτυγμένης φέρουσας ικανότητας της τάξεως δηλαδή του -7,5%. Επιπλέον για την περίοδο που άπτεται του δευτέρου τριμήνου του 2020, το λιμάνι του Ρότερνταμ οδηγήθηκε σε μια απώλεια της τάξεως του 10,2 % των τακτικών γραμμών του αλλά και του 7,6 % των κλήσεων πλοίων. Συνεκδοχικά, η μεταφορική ικανότητα του πλοίου που χρησιμοποιήθηκε σημείωσε ύφεση της τάξεως του 10,1%.

Σε παρόμοια πτωτικά επίπεδα κινήθηκε και το λιμάνι της Αμβέρσας, μολονότι η ύφεση στο πλέγμα των περισσότερων στοιχείων που αφορούν το ζήτημα της συνδεσιμότητας της ναυτιλιακής γραμμής φάνηκε να εξελίσσεται σε πιο ομαλούς ρυθμούς. Ταυτόχρονα σημειώνεται πως για το διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020, η Αμβέρσα φάνηκε να κινείται πτωτικά κατά προσέγγιση σε όλο το φάσμα των στοιχείων συγκριτικά πάντα με το πλέγμα των στοιχείων του δευτέρου τριμήνου του 2019. Ενδεικτικά σημειώνεται πως το φάσμα των εβδομαδιαίων κλήσεων λιμένων σημείωσε συρρίκνωση της τάξεως του 7%, ενώ ταυτοχρόνως το φάσμα της χρησιμοποιούμενης μεταφορικής ικανότητας πλοίων συρρικνώθηκε σε ένα ποσοστό της τάξεως του 5%. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο αξίζει παράλληλα να επισημανθεί πως αντιστοίχως και το λιμάνι του Αμβούργου φάνηκε να ακολουθεί το φάσμα των ίδιων μοτίβων με το Ρότερνταμ, έχοντας το Bremerhaven, το οποίο και συνιστά το λιμάνι της Βόρειας Ευρώπης στο οποίο και κατεγράφησαν πτωτικές τάσεις για το 2020. Σημειώνεται περαιτέρω πως τα λιμάνια του Αμβούργου αλλά και του Bremerhaven κλήθηκαν από ένα πλέγμα μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναφορικά με τα χρονικά διαστήματα του δευτέρου τριμήνου του 2020 συγκριτικά με το αντίστοιχο διάστημα που καλύπτει το δεύτερο τρίμηνο του 2019. Η σημειωθείσα αύξηση ήταν περίπου της τάξεως του 15% .

Σε επίπεδο Ηνωμένου Βασιλείου, χρειάζεται να αποδοθεί έμφαση στο γεγονός ότι το λιμάνι του Felixstowe παρέμεινε συγκριτικά ανεπηρέαστο από τις συνέπειες

της πανδημίας COVID-19. Ειδικότερα για το διάστημα του πρώτου τριμήνου του 2020, ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών δεν φάνηκε να παρουσιάζει καμία μεταβλητότητα συγκριτικά με τα αποτελέσματα της ίδιας περιόδου του 2019, το ίδιο βέβαια συνέβη και σε ό,τι άπτεται του ζητήματος της μεταφορικής ικανότητας η οποία άπτεται των πλοίων, τα οποία μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια. Παράλληλα αξίζει να σημειωθεί πως στο λιμάνι του Felixstowe ο αριθμός των απευθείας σημείωσε αύξηση διαμορφωθείσα στο 12,9 %, ενώ ταυτοχρόνως αύξηση της τάξεως του 11% σημειώθηκε και σε ό,τι άπτεται του ζητήματος της μέγιστης μεταφορικής ικανότητας πλοίων που εξυπηρετεί το λιμάνι συγκριτικά με τα αποτελέσματα τα όποια διατίθενται για το δεύτερο τρίμηνο του 2019. Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί πως αντίστοιχες βελτιώσεις, σε ό,τι αφορά τα επίπεδα συνδεσιμότητας αναφορικά με την κίνηση των ναυτιλιακών τακτικών γραμμών, επισημάνθηκαν εξίσου και για το διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020. Πέραν των προαναφερθέντων σημειώνεται μια αύξηση της τάξεως του 7,7% σε επίπεδο αριθμού ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών καθώς και συνεκδοχική αύξηση 5,0% σε επίπεδο μεταφορικής ικανότητας χρησιμοποιούμενων πλοίων. Ομοίως αυξητική ήταν και η σημειωθείσα πορεία του αριθμού των απευθείας κλήσεων της τάξεως του 1,8%. Το προαναφερθέν βέβαια είναι πιθανό να προέκυψε ως αποκύημα της επίδρασης των σχετικά ελαφρύτερης μορφής lockdown τα οποία και υιοθετήθηκαν σε επίπεδο Ηνωμένου Βασιλείου.³⁰

Στον Πειραιά, υπό τη διαχείριση κινεζικών συμφερόντων με επίκεντρο τη μεταφόρτωση και διανομή (transshipment) στη Μεσόγειο, χαρακτηριζόταν από τις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών οι οποίες και φάνηκε να διατηρούν αναλλοίωτο το πλέγμα των υπηρεσιών τους. Ωστόσο οι συγκεκριμένες εταιρείες φάνηκε να κάνουν χρήση μικρότερων πλοίων υπό τη θεώρηση της χωρητικότητας αυτών και έτσι διατήρησαν το πλέγμα των υπηρεσιών τους για το διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020. Πιο συγκεκριμένα το λιμάνι του Πειραιά σημείωσε αύξηση της τάξεως του 5,3% σε επίπεδο αριθμού ναυτιλιακών εταιρειών σχετικά με τις τακτικές γραμμές την στιγμή που το πλέγμα των εβδομαδιαίων κλήσεων σε λιμάνι συρρικνώθηκε στο ποσοστό του 2,3%. Αντίστοιχα, μείωση της τάξεως του 11,5% παρουσίασε το λιμάνι του Πειραιά και σε θέματα μεταφορικής χρησιμοποιούμενης ικανότητας, ενώ αμετάβλητος φάνηκε να παραμένει ο αριθμός των ναυτιλιακών

³⁰ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020-2021

υπηρεσιών τακτικών γραμμών και η τιμή της χωρητικότητας του μεγαλύτερου καταπλέοντος πλοίου στο λιμάνι παρέμεινε συγκριτικά ίδιο με τις τιμές του δευτέρου τριμήνου του 2019.

Εν τω μεταξύ, το λιμάνι του Marsaxlokk αξίζει να σημειωθεί ό,τι γνώρισε σημαντική πτώση σε ό,τι άπτεται του επιπέδου συνδεσιμότητας της ναυτιλίας τακτικών γραμμών αναφορικά με το διάστημα των αρχών του 2020. Συγκριτικά με το διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2019, το δεύτερο τρίμηνο του 2020 το λιμάνι του Marsaxlokk απώλεσε σχεδόν το 40% των υπηρεσιών που αφορούν τα πεδία της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και κλήσεων, ενώ παράλληλα απώλεια σε ποσοστό 22,8% σημειώθηκε στο εν λόγω λιμάνι στο ζήτημα της αναπτυσσόμενης μεταφορικής ικανότητας του πλοίου. Αξίζει ταυτόχρονα να δοθεί έμφαση στο γεγονός ό,τι το πλέγμα των μειωμένων αποστολών ειδικά στο πεδίο της Ασίας προς την Ευρώπη, καθώς και στο γεγονός της ακύρωσης ορισμένων των ναυτιλιακών υπηρεσιών των τακτικών γραμμών, φαίνεται ότι επέδρασαν σε σημαίνοντα βαθμό στο λιμένα που αφορά το ζήτημα της καθαρής μεταφόρτωσης της Μάλτας. Αναντίλεκτα όμως απαιτείται ενδεδειγμένη ανάλυση εξακρίβωσης των ακριβών αιτιών σχετικά με τις σημαντικές αρνητικές τάσεις επηρεασμού του Marsaxlokk και του βαθμού στον οποίο αυτές δύνανται να αποδοθούν ολοκληρωτικά στο ζήτημα των αναταραχών εξαιτίας της πανδημίας COVID-19.³¹

Πίνακας 3: Συνδεσιμότητα ναυτιλιακών γραμμών σε μεγάλα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη (Ποσοστιαία αλλαγή Q1 & Q2 2020 – Q1 & Q2 2019)

	Shipping Services		Weekly Port Calls		Shipping Operator		Max TEU		Deployed Capacity		Direct Calls	
	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2
Rotterdam	-2,3%	-10,2%	-0,5%	-7,6%	-9,1%	-9,3%	11,0f	14,1%	7,5%	-10,1%	-4,7%	-4,0%
Antwerp	-3,2%	-4,0%	-4,7%	-7,0%	-10,9%	-3,8%	13,1%	1,1%	-0,6%	-5,0%	-3,6%	0%
Hamburg	-1,9%	-7,8%	-0,7%	-8,2%	-17,1%	-8,8%	1,1%	14,1%	1,2%	-8,8%	-4,2%	-3,7%
Piraeus	1,9%	0%	0%	-2,3%	0%	5,3%	1,9%	0%	1,6%	-11,5%	-1,7%	-10,3%
Felixstowe	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	0%	7,7%	11,0%	11,0%	0,2%	4,5%	12,9%	13,8%
Bremerhaven	-9,4%	-14,0%	-8,7%	-14,3%	-19,0%	-15,8%	15,5%	15,5%	-11,4%	-4,1%	-13,7%	-4%
Marsaxlokk	-41,9%	-39,3%	-41,7%	-38,9%	0%	-7,7%	21,2%	3,3%	-34,5%	-22,8%	-26,0%	-23,9%

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020).

³¹ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020-2021

4.4 Επιπτώσεις στο πεδίο της Λατινικής Αμερικής και Καραϊβικής

Όσον αφορά τις επιπτώσεις της κρίσης αναφορικά με την Λατινική Αμερική και την Καραϊβική χρειάζεται να επισημανθεί πως ο αρνητικός αντίκτυπος σε επίπεδο συνδεσιμότητας ναυτιλιακών τακτικών γραμμών (Πίνακας 4) δεν αποδείχθηκε και τόσο σοβαρός, τουλάχιστον, σε ό,τι άπτεται του πρώτου και του δεύτερου τριμήνου του 2020. Σε αλληλουχία με τα προαναφερθέντα αξίζει να επισημανθεί πως το λιμάνι του Colon στην περιοχή του Παναμά παρουσίασε αυξητική τάση στο πεδίο της τιμολογιακής πολιτικής των χρησιμοποιούμενων εξαρτημάτων περί της μέτρησης της συνδεσιμότητας της ναυτιλιακής γραμμής. Βέβαια το λιμάνι του Colon δεν παρουσίασε αύξηση σε επίπεδο μέγιστης χωρητικότητας πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων καταπλεόντων στο λιμάνι τόσο κατά το πρώτο όσο και αναφορικά με το δεύτερο τρίμηνο του 2020. Αυξητική ήταν όμως η τάση των επιπέδων συνδεσιμότητας ναυτιλιακών γραμμών καθώς σημαίνουσες βελτιώσεις παρατηρήθηκαν στον αριθμό των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών από έξι που κατεγράφησαν για το 1ο τρίμηνο του 2019 σε 12 σε αναφορικά με την περίοδο του δεύτερου τριμήνου του 2020. Αξιοσημείωτο παραμένει πως το λιμάνι του Colon κατέγραψε αυξητική πορεία κατά τη διάρκεια της πανδημίας παρά την επισημανθείσα πτώση 4,2% στο πεδίο της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων για το διάστημα που καλύπτει την περίοδο μεταξύ Ιανουαρίου και Μαΐου 2020.

Αντίστοιχα για το λιμάνι της Βραζιλίας αξίζει να δοθεί έμφαση στο γεγονός ότι και σε επίπεδο λιμανιού του Σάντος σημειώθηκε βελτιωτική τάση αναφορικά με το ζήτημα των επιπέδων συνδεσιμότητας που αφορά τις ναυτιλιακές γραμμές αναφορικά με το διάστημα των δύο πρώτων τριμήνων του 2020 και σε ευθεία αντιπαραβολή με το διάστημα της ίδιας περιόδου του 2019. Καθώς η πανδημία του COVID-19 έπληξε εξίσου τις χώρες της Βραζιλίας και της Λατινικής Αμερικής ευρύτερα, και μεταγενέστερα συγκριτικά με άλλες χώρες, δηλαδή η πανδημία COVID-19 φάνηκε να γνωρίζει εξάπλωση αναφορικά με το διάστημα του τελευταίου μέρους του δεύτερου τριμήνου του 2020. Συνακολούθως αξίζει να παρακολουθείται εάν η προαναφερθείσα βελτιωτική πορεία θα μπορέσει να διατηρηθεί. Σημειώνεται παράλληλα πως οι επισημανθείσες τάσεις αναφορικά με το 1ο τρίμηνο του 2020 φάνηκαν να ενισχύονται και αναφορικά με το 2ο τρίμηνο του 2020.³²

³² United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020-2021

4.5 Επιπτώσεις στο πεδίο της Βόρειας Αμερικής

Ειδικά κατά το δεύτερο τρίμηνο του 2020 αξίζει να τονιστεί το γεγονός ό,τι τα λιμάνια της Δυτικής Ακτής της Βόρειας Αμερικής επηρεάστηκαν σε σοβαρό βαθμό αρνητικά από την πανδημία, ειδικά κατά τη διάρκεια του δευτέρου τριμήνου του 2020. Τουναντίον, τα λιμάνια της Ανατολικής Ακτής εμφάνισαν βελτίωση σε όλο σχεδόν το πλέγμα των στοιχείων, τα οποία φαίνεται να δρουν καθοριστικά στο ζήτημα των επιπέδων σχετικά με τις ναυτιλιακές γραμμές (Πίνακας 4). Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ό,τι τα λιμάνια της Δυτικής Ακτής εξυπηρετούν πληθώρα φορτιών προερχομένων από το περιβάλλον της Κίνας αλλά και από αρκετές άλλες περιοχές της Ανατολικής Ασίας, η συνδεσιμότητα τους φάνηκε να δέχθηκε ταχεία επιρροή από το ζήτημα της διαχείρισης χωρητικότητας των ναυτιλιακών γραμμών η οποία και εγκρίθηκε αμέσως αφότου ξέσπασε η πανδημία COVID-19. Στο σημείο αυτό αξίζει να δοθεί έμφαση στο γεγονός του ό,τι η ναυτιλιακή εταιρεία τακτικών γραμμών επιχείρησε να προβεί στην ακύρωση των δρομολογίων στο πεδίο των συναλλαγών ανάμεσα στην Ασία και τη Βόρεια Αμερική ως συνέπεια της κρίσης στη ζήτηση, ενώ τα λιμάνια στο πεδίο της ανατολικής ακτής της Βόρειας Αμερικής εξακολούθησαν να εξυπηρετούν κλήσεις αναφορικά με τη μεταφορά φορτιών από ή προς την Ευρώπη αλλά και με κατεύθυνση άλλα μέρη της σε παγκόσμια βάση, αν και σε πιο περιορισμένη κλίμακα από το 2019.

Το λιμάνι του Λος Άντζελες φάνηκε να επηρεάζεται σε σημαίνοντα βαθμό από την Πανδημία συγκριτικά με το λιμάνι του Λονγκ Μπιτς στο οποίο ο αντίκτυπος του Covid-19 φάνηκε να είναι πιο περιορισμένος. Για το λιμάνι του Λος Άντζελες σημειώνεται ό,τι επλήγη σχεδόν 1/3 της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου που χρησιμοποιήθηκε και 1/4 των εβδομαδιαίων προσεγγίσεων πλοίων. Ο αριθμός των υπηρεσιών στο λιμάνι του Λος Άντζελες συρρικνώθηκε σε ποσοστό που αγγίζει το 24% αναφορικά με το διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020, ενώ ο αριθμός των κλήσεων ανά εβδομάδα δέχθηκε αντίστοιχα σημαίνουσα μείωση της τάξεως του 26,1%. Στο λιμάνι του Λονγκ Μπιτς, η χρησιμοποιούμενη μεταφορική ικανότητα περιορίστηκε οριακά κατά 0,9% παρά τη σημειωθείσα συρρίκνωση της τάξεως του 13,3% σε επίπεδο αριθμού που αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες σχετικά με τις τακτικές γραμμές. Αντίστοιχες μειώσεις σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών τακτικών γραμμών και εβδομαδιαίων επισκέψεων πλοίων σημειώθηκαν σε ποσοστά της τάξεως

του 5,9% και 6,5%, αντιστοίχως. Ωστόσο χρειάζεται να επισημανθεί πως η απαρχή του 2020 βρήκε με βελτιώσεις και τα έξι καθοριστικά στοιχεία του επίπεδου συνδεσιμότητας ναυτιλιακών γραμμών του λιμανιού του Long Beach. Στο σημείο αυτό τονίζεται πως σημαίνουσες αυξήσεις επισημανθήκαν για το διάστημα του 1ου τριμήνου του 2020 σε ό,τι αφορά τον αριθμό των ναυτιλιακών υπηρεσιών και των χειριστών τακτικών γραμμών σε συνδυασμό με τον αριθμό των εβδομαδιαίων λιμενικών κλήσεων και του επιπέδου της αναπτυσσόμενης μεταφορικής ικανότητας πλοίων σε αντιπαραβολή με τα αποτελέσματα του πρώτου τριμήνου του 2019. Συνεπώς αρχής γενομένης της κήρυξης ως πανδημίας του COVID-19 τον Μάρτιο του 2020, η κατάσταση φαίνεται ξεκάθαρα ό,τι αντιστράφηκε .

Περαιτέρω στο πεδίο της ανατολικής ακτής το λιμάνι της Νέας Υόρκης και το Νιου Τζέρσεϊ ξεκίνησαν θετικά το 2020. Ειδικότερα την περίοδο του πρώτου τριμήνου του 2020 σημειώθηκε αύξηση σε επίπεδο αριθμού ναυτιλιακών υπηρεσιών τακτικών γραμμών σε ποσοστό που αγγίζει το 5,1%, ενώ αντίστοιχη αύξηση κατά 4,0% επισημάνθηκε και σε ζητήματα εβδομαδιαίων επισκέψεων πλοίων. Αντίστοιχα επισημαίνεται πως σε επίπεδο χρησιμοποιούμενης μεταφορικής ικανότητας πλοίων σημειώθηκε αύξηση της τάξεως του 6,1%, αύξηση δηλαδή η οποία και διατηρήθηκε σε σημαίνοντα βαθμό και για το διάστημα που καλύπτει το δεύτερο τρίμηνο του 2020. Επιπρόσθετα σημειώνεται πως αναφορικά με το δεύτερο τρίμηνο του 2020, ο αριθμός των υπηρεσιών σχετικά με την προσέγγιση των λιμανιών της Νέας Υόρκης και του Νιου Τζέρσεϊ παρέμεινε αμετάβλητος, όπως σταθερός φάνηκε να παραμένει και ο αριθμός των εβδομαδιαίων κλήσεων πλοίων. Ενδιαμέσως επισημαίνεται βέβαια πως η μεταφορική ικανότητα του χρησιμοποιούμενου πλοίου σημείωσε αύξηση της τάξεως του 3,2%, σε αντιπαραβολή με το ζήτημα του αριθμού των απευθείας κλήσεων η οποία και μειώθηκε σε ποσοστό της τάξεως του 5,7%.³³

Ταυτοχρόνως αξίζει να σημειωθεί πως συρρίκνωση επισημάνθηκε και σε ζητήματα αναπτυσσόμενης μεταφορικής ικανότητας πλοίων στο λιμάνι του Λος Άντζελες κατά 28,8% αναφορικά με την χρονική περίοδο που καλύπτει το δεύτερο τρίμηνο του 2020. Βέβαια δεν θα πρέπει να αμεληθεί η αναφορά στο γεγονός ό,τι την ίδια στιγμή η χωρητικότητα του μεγαλύτερου καταπλέοντας πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι προσέγγισε τα 23.756 (Twenty-Foot Equivalent Unit) - TEU, η οποία και αναντίλεκτα ισοδυναμεί με άλμα της τάξεως του 64,8%

³³ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020-2021

συγκριτικά με την ίδια περίοδο σύγκρισης του έτους 2019. Ομοίως, το λιμάνι του Λονγκ Μπιτς παρουσίασε σημαντική αύξηση της τάξεως του 18,9% σε επίπεδο μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων καταπλεόντων στο λιμάνι. Σημειώνεται παράλληλα πως για το διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020, η χωρητικότητα του μεγαλύτερου πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων υπολογίζονταν σε 16.652 TEU δηλαδή υπερέβαινε σημαντικά τα καταγεγραμμένα 14.000 TEU της ίδιας περιόδου του παρελθόντος έτους. Αυξητική βέβαια ήταν και η πορεία που κατεγράφη σε ζητήματα μεγέθους του μεγαλύτερου καταπλέοντας πλοίου στο λιμάνι το οποίο μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια στο λιμάνι τόσο της Νέας Υόρκης αλλά και του Νιου Τζέρσεϊ. Ωστόσο, η προαναφερθείσα ανοδική πορεία συντελέστηκε με σχετικά αργούς ρυθμούς της τάξεως δηλαδή του +4,8% αναφορικά με το διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020 και σε αντιπαραβολή με το πρώτο τρίμηνο του 2019.

Πίνακας 4: Συνδεσιμότητα ναυτιλιακών γραμμών σε μεγάλα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Αμερική (Ποσοστιαία αλλαγή Q1 & Q2 2020 – Q1 & Q2 2019)

	Shipping Services		Weekly Port Calls		Shipping Operators		Max TEU		Deployed Capacity		Direct Calls	
	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2
Los Angeles	-12,5%	-24,0%	-13,7%	-26,1%	-13,3%	-21,4%	1,0%	64,8%	-10,1%	-28,8%	4,5%	-2,8%
Long Beach	11,1%	-5,9%	12,1%	-6,5%	14,3%	-13,3%	5,2%	18,9%	5,1%	-0,9%	9,2%	10,9%
Port of New York and New Jersey	5,1%	0,0%	4,0%	0%	0%	4,8%	0%	4,8%	6,1%	3,2%	-2,2%	-5,7%
Colon	50,0%	66,7%	50,0%	66,7%	100%	83,3%	3,7%	2,2%	28,6%	38,1%	48,4%	50,0%
Santos	4,2%	12,5%	6,7%	11%	0%	12,5%	7,3%	0%	6,4%	4,9%	0%	1,2%

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020).

4.6 Επιπτώσεις στο πεδίο της Ωκεάνιας

Οι τάσεις στη Μελβούρνη και το Σίδνεϊ ήταν παρόμοιες με τις τάσεις που παρατηρήθηκαν στα ασιατικά λιμάνια, αν και ο αντίκτυπος ήταν πιο έντονος. Από το ξεκίνημα του 2020, φάνηκε ότι ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών, οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών και οι εβδομαδιαίες κλήσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ήταν χαμηλότερες από ό,τι το προηγούμενο έτος. Κατά το δεύτερο τρίμηνο του 2020, απεικονίστηκε σε μεγαλύτερο βαθμό η επιρροή που άσκησε η πανδημία του COVID-19. Χαρακτηριστικά, υπήρξε μείωση κατά το 1/5 των εβδομαδιαίων κλήσεων από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Μελβούρνης, κατά 7,7% των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών. Όσον αφορά το λιμάνι του Σίδνεϊ, οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών που κατέπλευσαν στο λιμάνι, κινήθηκαν πτωτικά της τάξεως του 10,5%, ενώ ο αριθμός των ναυτιλιακών υπηρεσιών και των εβδομαδιαίων κλήσεων πλοίων συρρικνώθηκε κατά 8,7% και 7%, αντίστοιχα. Παρόλα αυτά, ένας βασικός παράγοντας που καθόρισε τα επίπεδα συνδεσιμότητας ναυτιλιακών τακτικών γραμμών του λιμένα του Σίδνεϊ, συγκεκριμένα το μέγιστο μέγεθος του πλοίου που κατέπλευσε στο λιμάνι, σημείωσε αύξηση της τάξεως του 8% το πρώτο τρίμηνο του 2020 και 18% το δεύτερο τρίμηνο (Πίνακας 5). Η ξαφνική αύξηση το δεύτερο τρίμηνο αντικατοπτρίζει την πρόσφατη απόφαση της CMA CGM Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Transatlantique να ανασχεδιάσει την χωρητικότητα των πλοίων της στις εμπορικές οδούς και να τοποθετήσει στην εμπορική οδό Νοτιοανατολικής Ασίας – Αυστραλίας ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 10.662 TEU.³⁴

Πίνακας 5: Συνδεσιμότητα ναυτιλιακών γραμμών σε μεγάλα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Ωκεανία (Ποσοστιαία αλλαγή Q1 & Q2 2020 – Q1 & Q2 2019)

	Shipping Service		Weekly Port Calls		Shipping Operators		Max TEU		Deployed Capacity		Direct Calls	
	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2
Melbourne	-3,8%	-7,7%	-7,4%	-20,6%	-4,3%	-8,7%	8,3%	18,1%	-2,4%	-2,1%	-7,8%	-8,8%
Sydney	-4,3%	-8,7%	-4,7%	-7,0%	-5,3%	10,5%	8,3%	18,1%	0,5%	3,1%	-8,6%	-11,9%

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020),

³⁴United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020-2021

4.7 Το ζήτημα της διατάραξης της κυκλοφορίας στο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων 2020-2021

Η κυκλοφορία στα λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων διαταράχθηκε καθώς αυξήθηκε η συμφόρηση και η ναυτιλία προσαρμόστηκε στις λειτουργίες και στα χρονοδιαγράμματα.

Κατά τη διάρκεια των ετών 2020 και 2021, στα λιμάνια υπήρξαν αρκετές αναταραχές και διακοπές της λειτουργίας τους. Το 2020, η παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μέσω λιμένων μειώθηκε κατά 1,2%, στα 815,6 εκατομμύρια TEU (πίνακας 6). Για το 2021, ωστόσο, ο όγκος προβλεπόταν να αυξηθεί κατά 10,1 τοις εκατό καθώς η παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο ανακάμπτουν, μαζί με την αυξανόμενη αισιοδοξία που προκύπτει από την κυκλοφορία του εμβολίου. Ωστόσο, ορισμένα λιμάνια εμφάνισαν καλύτερες επιδόσεις συγκριτικά με άλλα. Η Αμβέρσα, για παράδειγμα, παρουσίασε πολύ καλύτερες επιδόσεις στην κρίση του COVID-19 σε σχέση με την ύφεση του 2009 .

Πίνακας 6: Παγκόσμιο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων ανά περιοχή 2019-2020 (εκατομμύρια TEU και ετήσια ποσοστιαία χρέωση)

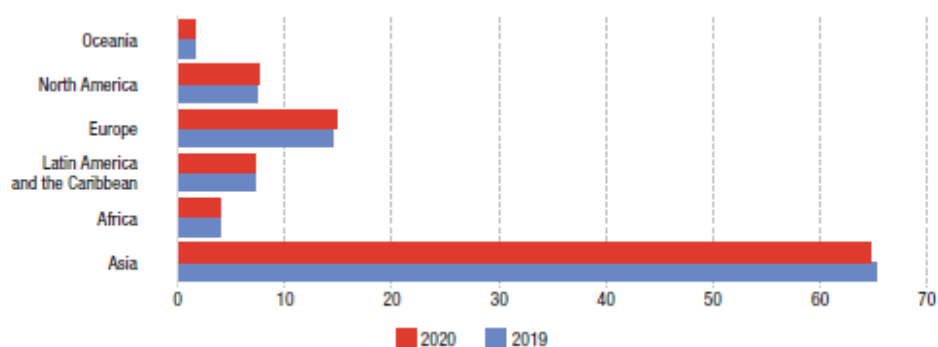
	2019	2020	2019–2020
Asia	534.8	532.7	-0.4%
Africa	32.5	32.5	0.0%
Latin America and the Caribbean	60.1	59.0	-1.8%
Europe	122.6	117.4	-4.2%
North America	62.4	61.2	-1.9%
Oceania	12.9	12.8	-0.8%
World Total	825.3	815.6	-1.2%

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2021).

Το 2020, η Ασία, με σχεδόν τα 2/3 της διακίνησης, διατήρησε τη θέση της ως η κυρίαρχη δύναμη του παγκόσμιου κόμβου (global hub) για την κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων μέσω λιμένων (Σχήμα 3). Η Ευρώπη ήταν η δεύτερη μεγαλύτερη περιοχή διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων μέσω λιμένων το 2020 (14,4%). Η Βόρεια Αμερική (7,5%), η Λατινική Αμερική και η Καραϊβική (7,2%), η Αφρική (4,0%) και η Ωκεανία (1,6%) αντιπροσώπευαν τα υπόλοιπα μερίδια. Η

Βόρεια Αμερική και η Ασία επωφελήθηκαν από την ταχεία ανάκαμψη του εμπορίου το δεύτερο εξάμηνο του 2020, αλλά τα επαναλαμβανόμενα κρούσματα ιού και τα μέτρα περιορισμού της πανδημίας, μεταξύ άλλων παραγόντων, ήταν η επιβράδυνση της κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων μέσω λιμένων στην Ευρώπη και σε άλλες περιοχές .

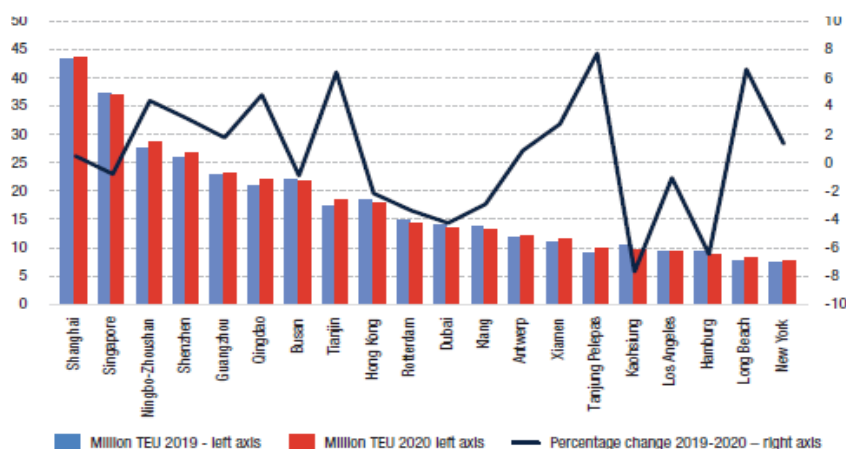
Σχήμα 3: Παγκόσμια λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων ανά περιοχή για την περίοδο 2019-2020 (ποσοστό μεριδίου στο σύνολο TEU)



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2021).

Η κυριαρχία της Κίνας είναι επίσης εμφανής από τα στοιχεία για τα 20 κορυφαία λιμάνια του κόσμου, αφού περίπου τα μισά από αυτά βρίσκονται στην περιοχή της (Σχήμα 4). Το 2020, η διακίνηση φορτίου στα κορυφαία λιμάνια μειώθηκε, αν και υπήρχαν ορισμένες εξαιρέσεις, όπως το Tanjung Pelepas με ανάπτυξη 7,7% και το Λονγ Μπιτς που επωφελήθηκε από την αύξηση των εισαγωγών εμπορευματοκιβωτίων στις Ηνωμένες Πολιτείες. Το τέταρτο τρίμηνο του 2020, οι όγκοι πωλήσεων στο Λονγ Μπιτς αυξήθηκαν κατά 23%. Το Λος Άντζελες σημείωσε επίσης ανάπτυξη 22% το τελευταίο τρίμηνο του έτους, αλλά έκλεισε τη χρονιά με πτώση 1,3% .

Σχήμα 4: 20 Κορυφαίοι παγκόσμιοι λιμένες εμπορευματοκιβωτίων, 2019-2020 (ετήσιο ποσοστό TEU)



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2021).

Σχεδόν όλα τα κορυφαία κινεζικά λιμάνια αύξησαν την απόδοσή τους. Η Σαγκάη σημείωσε αργή ανάπτυξη, αλλά παρέμεινε το κορυφαίο λιμάνι στον κόσμο, ενώ η ανάπτυξη στην Τιαντζίν ήταν 6,4% και στο Κινγκκντάο 4,8%. Στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική οι επιδόσεις των λιμανιών διέφεραν. Με εξαίρεση αποτελεί η πτώση της διακίνησης στο Κολόμπο, η οποία προκλήθηκε από ελλείψεις εργατικού δυναμικού λόγω πανδημίας και περιορισμένης χωρητικότητας στα πλοία κύριας γραμμής. Η Βηρυτός συνέχισε να χάνει την κυκλοφορία προς την Τρίπολη μετά την έκρηξη στο λιμάνι το 2020.

Η Νέα Υόρκη (+1,3%) και η Αμβέρσα (+0,8%) φαίνεται να εμφάνισαν μεγαλύτερη ανθεκτικότητα, ενώ το Kaohsiung (-7,7%) και το Αμβούργο (-6,5%) επλήγησαν σοβαρά. Επίσης, τα λιμάνια όπως του Ντουμπάι (-4,3%), του Ρότερνταμ (-3,4%), του Κλάνγκ (-2,9%) και του Μπουσάν (-0,9 τοις εκατό), κατέγραψαν πτώση στον όγκο διακίνησης .

Η πανδημία του COVID-19 ήταν ένας μεγάλος ανασταλτικός παράγοντας που δημιούργησε προκλήσεις αλλά και ευκαιρίες για τον κλάδο. Η ψηφιοποίηση και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα έχουν γίνει βασικοί πυλώνες της ανάκαμψης μετά την πανδημία. Η βιομηχανία και οι κυβερνήσεις εξετάζουν ευκαιρίες που μπορεί να προκύψουν από την «επάνοδο καλύτερα». Για παράδειγμα, το 2021 η COSCO Shipping Ports κυκλοφόρησε ένα πράσινο πλαίσιο χρηματοδότησης για να προωθήσει την ανάπτυξη πράσινων και έξυπνων λιμένων (Greenport, 2021a). Η Ευρωπαϊκή Ένωση, παραδείγματος χάριν, χορήγησε 25 εκατομμύρια ευρώ σε

κοινοπραξία υπό την ηγεσία του λιμένα του Ρότερνταμ για την εκτέλεση πιλοτικών έργων για βιώσιμα και έξυπνα logistics. Οι εταίροι του έργου θα σχεδιάσουν και θα εφαρμόσουν επιπρόσθετα λύσεις ψηφιοποίησης και αυτοματισμού για την ενεργειακή μετάβαση. Άλλο πλάνο ανάκαμψης είναι το σχέδιο δαπανών των Ηνωμένων Πολιτειών ύψους 1,9 τρισεκατομμυρίων δολαρίων, το οποίο περιλαμβάνει κεφάλαια που προορίζονται για τις υποδομές των μεταφορών και την ανθεκτικότητα, συμπεριλαμβανομένων και των λιμένων.³⁵

³⁵ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020-2021

Κεφάλαιο 5: Συμπερασματικές επισημάνσεις & μέτρα αντιμετώπισης στο πεδίο της θαλάσσιας αλυσίδας εφοδιασμού

5.1 Λειτουργικές προσαρμογές λιμένων

Αρχικά χρειάζεται να επισημανθεί πως από το πρώτο καιρό της κρίσης του COVID-19, καθοριστικό παράγοντα έπαιξε ρόλο στην ανθεκτικότητα και στην ικανότητα των λιμανιών για τη συνέχιση της μεταφοράς φορτίου η ικανότητά τους να πραγματοποιούν ασφαλή και γρήγορη διακίνηση στα φορτία και στις ναυτιλιακές υπηρεσίες (όπως για παράδειγμα συνιστούν η διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης, η αποθήκευση και η διακίνηση φορτίου, η περιπολία καθώς και τα πλοία αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης συνδυαζόμενα με υπηρεσίες ρυμούλκησης, πιλότους, λέιζερ κ.λπ.). Η διατήρηση των λιμανιών σε λειτουργία κρίθηκε απαραίτητη και άμεση παράλο που οι συνθήκες εν μέσω της πανδημίας COVID-19, των εκτεταμένων lockdowns και των πολλαπλασιαζόμενων περιορισμών στις μετακινήσεις και τα ταξίδια καθιστούσε το γεγονός αυτό δύσκολο. Η δράση στόχευε στην συρρίκνωση της επιδημίας, στη προστασία της υγείας και της ασφάλειας της λιμενικής κοινότητας, καθώς και στη υποστήριξη των λιμενικών λειτουργιών και της επιχειρηματικής συνέχειας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, τα λιμάνια να προσαρμόσουν τις δραστηριότητές τους και τροποποιήσουν τις πρακτικές διακυβέρνησης και επικοινωνίας ενώ ταυτόχρονα να ενισχύσουν τη συνεργασία με το εξωτερικό περιβάλλον (τους άμεσους ενδιαφερόμενους), μεταξύ άλλων προκειμένου να διασφαλίσουν μια συντονισμένη ανταπόκριση.

Οι λιμενικές υπηρεσίες αναντίλεκτα υπάγονται στο πεδίο των βασικών υπηρεσιών, με αποτέλεσμα οι εταιρείες να είναι σε θέση να λειτουργούν παρά το κλείσιμο των εθνικών οικονομιών. Το προσωπικό τους θεωρούνταν, επίσης, απαραίτητο δεδομένου του ό,τι οι απασχολούμενοι εργαζόμενοι, χρειαζόταν να έχουν διασφαλισμένο το περιθώριο να συμμετέχουν σε καθημερινές λιμενικές επιχειρήσεις. Μολονότι τα επιβληθέντα μέτρα για τη διαχείριση της πανδημίας επέτρεψαν να παραμείνουν πλήρως λειτουργικά τα λιμάνια, ωστόσο χρειάζεται να σημειωθεί πως τα μέτρα που πάρθηκαν για τα λιμάνια, μείωσαν ελαφρώς τα επίπεδα

παραγωγικότητας κατά τις πρώτες εβδομάδες μέχρι να χαρακτηριστούν ως η «νέα κανονικότητα» οι νέες διαδικασίες και τα καινούργια πρωτόκολλα.

Μια πρώτη προσαρμογή ήταν η ιεράρχηση των «βασικών λιμενικών δραστηριοτήτων» για τη προστασία των διαδικασιών που αφορούν την αλυσίδα εμπορευματικών ροών και της εφοδιαστικής αλυσίδας αλλά και για τη διασφάλιση της παράδοσης των αγαθών που θεωρήθηκαν απαραίτητα για τον περιορισμό της πανδημίας. Είχαν δημιουργηθεί «γρήγορες λωρίδες» για ιατρικό φορτίο και τρόφιμα και για άλλους τύπους βασικών υπηρεσιών (όπως συνιστούν τα ζητήματα της παραγωγής λαδιού αλλά και της διακίνησης καυσίμων κ.λπ.). Η χρησιμότητα των λωρίδων ταχείας κυκλοφορίας συνίσταται στο γεγονός ότι αυτές δίνουν προτεραιότητα στα πλοία της σειράς, διασφαλίζοντας τη διαθεσιμότητα πιλότων και ρυμουλκών μαζί με το ζήτημα της διασφάλισης των υπηρεσιών διακίνησης φορτίου και φορτηγών.

Επιπλέον, αυτές οι λωρίδες παρείχαν άδειες ταχείας κυκλοφορίας σε φορτηγά που εγκαταλείπουν το λιμάνι (ή κατευθύνονται προς το λιμάνι) για την παράδοση εμπορευμάτων. Αυτές οι ειδικές διαδικασίες είχαν επεκταθεί και σε άλλους τύπους φορτίου όπως τα «μη βασικά καταναλωτικά αγαθά». Σημειώνεται λοιπόν πως εφαρμογή σε ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα λιμένων, η χρήση «γρήγορων λωρίδων» ήταν ιδιαίτερα αποτελεσματική.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι δεν υπάρχουν διακοπές στις λειτουργίες φορτίου, ενώ παράλληλα, μειώνονται οι κίνδυνοι μετάδοσης, ορισμένα λιμάνια σταμάτησαν προσωρινά να χειρίζονται ένα πλέγμα μη απαραίτητων υπηρεσιών. Αντιθέτως, δόθηκε έμφαση και εγγύηση στη συνέχιση των βασικών λιμενικών δραστηριοτήτων, όπως η θαλάσσια πρόσβαση, ο ελλιμενισμός και οι λειτουργίες φορτίου. Σε κάποιες περιπτώσεις, οι λειτουργίες του λιμανιού προσαρμόστηκαν στα νέα δεδομένα με πιο ελαστικούς όρους. Για παράδειγμα, οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού υλοποιούνταν σε περιοχές αγκυροβόλησης για να μειωθεί η ανάγκη για ελλιμενισμό.

Η εφαρμογή των απαιτούμενων πρωτοκόλλων κοινωνικής απόστασης και υγιεινής επηρέασαν τις λειτουργίες στους λιμένες, όπως η χρήση μάσκας. Αρκετοί φορείς εκμετάλλευσης τερματικών λιμένων αναπροσάρμοσαν τους όρους της εργασίας τους για να υπάρξει περισσότερος χρόνος κατά την αλλαγή των βαρδιών λόγω των απαραίτητων μέτρων που έπρεπε να ληφθούν για την κοινωνική απόσταση και την ανάγκη για εξοπλισμό καθαρισμού στα απαιτούμενα επιχειρησιακά οχήματα

(γερανοί από πλοίο στην ξηρά, φορτηγά, πλαϊνοί και μπροστινοί φορτωτές) που χρησιμοποιούνται από τους εργαζόμενους πριν από κάθε αλλαγή βάρδιας. Σύνηθες φαινόμενο είναι ότι το μέγεθος του λιμένα και ο τύπος του φορτίου που διακινείται επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την οργάνωση των επιχειρησιακών ομάδων, ωστόσο λόγω των συνθηκών τα περισσότερα λιμάνια χρησιμοποίησαν το σύστημα της εκ περιτροπής εργασίας κατόπιν δημιουργίας ομάδων που δεν αλληλεπιδρούσαν φυσικά. Οι συγκεκριμένες ομάδες εναλλάσσονταν γενικά σε εβδομαδιαία βάση. Επίσης παρατηρήθηκε ότι σε άλλους μεγαλύτερους οργανισμούς λιμένων ή/και τερματικών σταθμών, μειώθηκε ο αριθμός των ανθρώπων που δούλευαν σε βάρδιες δύο ομάδων και οργανώθηκε μια τρίτη ομάδα σε αναμονή. Σημειώνεται περαιτέρω πως ορισμένα λιμάνια, ωστόσο, στο επιχειρησιακό εργατικό δυναμικό τους δεν είχαν προβεί σε διαφοροποιήσεις ενώ ταυτοχρόνως ακολουθούσαν πιστά τα μέτρα για την εφαρμογή πρωτοκόλλων για την προστασία των εργαζομένων τους.

Παραδείγματος χάριν, η Αμβέρσα προέβη σε μείωση του αριθμού του προσωπικού σε βάρδιες, μεταξύ άλλων, με τη προσθήκη μιας ακόμη ομάδας εργαζομένων σε κατάσταση αναμονής. Κατά τον ίδιο τρόπο, το Αμβούργο περιόρισαν τον αριθμό των βαρδιών με την δημιουργία μιας ομάδας αναμονής. Η Μασσαλία περιόρισε τους εργαζομένους στους πύργους κυκλοφορίας, παρόλο που η συνέπεια ήταν να περιοριστεί η χωρητικότητά της σε τρεις το πολύ ταυτόχρονους ελιγμούς πλοίων στο λιμάνι. Το Μπουσάν δημιούργησε μια εργατική ομάδα ανθρώπων αντικατάστασης, η οποία απαρτιζόταν από συνταξιούχους, μεταξύ άλλων. Το Γκέτεμποργκ δημιούργησε προγράμματα με εκ περιτροπής εργασίας για να αποτρέψει όσο το δυνατόν περισσότερο την εξάπλωση της μόλυνσης, με τα άτομα να δουλεύουν εντελώς χωριστά. Αυτό διασφάλισε ότι η ζωτική τεχνογνωσία βρισκόταν πάντα διαθέσιμη και ότι ο κόμβος εμπορευμάτων λειτουργούσε ομαλά. Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, στο λιμάνι του Χιούστον στις Ηνωμένες Πολιτείες δημιουργήθηκε ένα πλέγμα δραστηριοτήτων, δηλαδή τις υπηρεσίες logistics και τις εργασίες συντήρησης, ακολουθώντας ένα μοτίβο «business as usual». Από ναυτιλιακή άποψη, αυξήθηκε ο αριθμός πλοίων σε αγκυροβόλιο (π.χ. εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων)σε ορισμένα λιμάνια ή περιορίστηκε η χωρητικότητα αποθήκευσης στην ξηρά (π.χ. εμπόριο δεξαμενόπλοιων). Ως ανταπόκριση, τα λιμάνια εξέτασαν ακόμη μία φορά τον σχεδιασμό τους για την εύρεση της βέλτιστης χρήσης των υφιστάμενων περιοχών αγκυροβόλησης και αναζήτησαν εφικτές επιλογές για

πρόσθετο προσωρινό χώρο αγκυροβόλησης ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη εξυπηρέτηση που προήλθε από την αύξηση της ζήτησης.

Συνολικά, οι διακοπές που συνέβησαν από την πανδημία COVID-19 δεν δημιούργησαν σημαντικές πρόσθετες καθυστερήσεις. Μικρές καθυστερήσεις έχουν καταγραφεί μόνο (δηλαδή έως και έξι ώρες) στα λιμάνια, τα οποία προσάρμοσαν τις λειτουργίες τους αναλόγως των συνθηκών. Όταν το δεύτερο τρίμηνο του 2020, οι λειτουργίες των λιμανιών καλέστηκαν να ενταχθούν στη «νέα κανονικότητα» σε διάφορα μέρη του κόσμου, οι λειτουργικές και εργασιακές προσαρμογές δεν δημιούργησαν καινούργιες σημαντικές καθυστερήσεις. Ωστόσο, κάποιες περιορισμένες σε εύρος καθυστερήσεις ήταν αδύνατον να αποφευχθούν. Τέτοιες καθυστερήσεις μπορούν να αναλυθούν, για παράδειγμα, σε καθυστερήσεις σχετιζόμενες με τη φόρτωση και εκφόρτωση μη συνοδευόμενων ρυμουλκούμενων σε φορτηγά πλοία Ro/Ro, καθώς και αυτοκίνητα σε οχηματαγωγά λόγω μέτρων απομάκρυνσης του εργατικού δυναμικού. Επιπρόσθετα, τα λιμάνια ανέφεραν ότι η χρήση της τεχνολογίας αυξήθηκε ως μέσο αντιμετώπισης προκλήσεων.

Κατά συνέπεια, τα περισσότερα λιμάνια βρέθηκαν στην ευχάριστη θέση να αποφύγουν σημαντικούς σκοπέλους στις εργασίες φορτίου. Ο μειωμένος αριθμός κλήσεων πλοίων σε όλους τους τύπους θαλάσσιων εμπορικών συναλλαγών και οι μειωμένες ροές φορτίου συντέλεσαν επιπλέον στην αποφυγή μεγάλων διαταραχών στις λειτουργίες φορτίου. Ωστόσο, οι λιγότερες κλήσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από μεγαλύτερα πλοία που μεταφέρουν περισσότερα φορτία φορτωμένα ή άνευ φορτίου στα λιμάνια άσκησαν πίεση στις λιμενικές αρχές, στα τερματικά και στους λιμενεργάτες να αυξήσουν την παραγωγικότητα, προκειμένου να στείλουν ένα μήνυμα στους φορτωτές και τους μεταφορείς ότι είναι «έτοιμοι για το μεγάλο πλοίο» και έτσι το λιμάνι να μπορεί να συνεχίσει να εξυπηρετεί όλο και μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.³⁶

³⁶ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020-2021

5.2 Στρατηγικές διακυβέρνησης και αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης: Εντατικοποιημένη συνεργασία και συντονισμός

Η συνεργασία και ο συντονισμός εντάθηκαν κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Τα λιμάνια άρχισαν να οργανώνουν στρατηγικούς διαλόγους με τις δημόσιες αρχές με στόχο να δημιουργήσουν συλλογικά τη βάση για μέτρα αντιμετώπισης. Αυτό ήταν ιδιαίτερα σημαντικό καθώς πολλά από τα κυβερνητικά μέτρα έκτακτης ανάγκης έπρεπε να εφαρμοστούν σε σύντομο χρονικό διάστημα, ακόμη και εντός μιας ημέρας.

Μερικά από τα μεγαλύτερα λιμάνια επωφελήθηκαν από τα προηγούμενα σχέδια ελέγχου έκτακτης ανάγκης. Άλλοι έπρεπε να αναπτύξουν νέα σχέδια έκτακτης ανάγκης ως απάντηση στην κρίση. Αρκετά λιμάνια δημιούργησαν επιτροπές κρίσεων για να παρακολουθούν τις εξελίξεις και να προτείνουν κατευθυντήριες γραμμές αντιμετώπισης. Άλλοι, σύμφωνα με πληροφορίες, μπόρεσαν να αναπτύξουν πιο περίπλοκες δομές, συμπεριλαμβανομένων θεματικών υποεπιτροπών, όπως επιτροπές οικονομικής και κοινωνικής ευθύνης. Αρκετά λιμάνια αλληλεπιδρούσαν θεσμικά και περιφερειακά, ενώ εστιάζονταν σε στρατηγικούς διαλόγους με την κυβέρνηση και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς μέσω ενώσεων επαγγελματικού τομέα.

Το επίπεδο δέσμευσης των ενδιαφερομένων και οι δράσεις διέφεραν. Στη Δημοκρατία της Κορέας, το λιμάνι του Μπουσάν εγκαινίασε μια Ομάδα Ειδικής Αντίδρασης για τον COVID-19, υπεύθυνη για την παροχή 24ωρης τηλεφωνικής γραμμής έκτακτης ανάγκης για το προσωπικό και τους πελάτες, την παρακολούθηση για νέα κρούσματα COVID-19 και την παρακολούθηση και ανάλυση των υγειονομικών αναφορών από το προσωπικό ναυτικής εργασίας. Στην Ευρώπη, το λιμάνι του Γκέτεμποργκ ανέπτυξε τακτικό διάλογο με τους διάφορους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και τους ενδιαφερόμενους φορείς με αμοιβαίο στόχο τη διατήρηση του λιμένα σε λειτουργία. Στο Άμστερνταμ, πραγματοποιούνταν καθημερινές διαβουλεύσεις με τους τερματικούς σταθμούς στην περιοχή του λιμανιού για να συζητηθούν οι επιπτώσεις των εφαρμοζόμενων μέτρων και η τρέχουσα κατάσταση. Στην Αμβέρσα, ο διάλογος αναπτύχθηκε μέσω καθημερινών συναντήσεων (κλήσεων) με την τοπική κοινότητα. Ταυτόχρονα στη Βόρεια Αμερική, το λιμάνι του Χιούστον δημιούργησε επικοινωνίες με τερματικούς σταθμούς και υπαλλήλους.

Τα λιμάνια προσάρμοσαν τις επικοινωνιακές τους στρατηγικές ως μέρος των σχεδίων διαχείρισης κρίσεων. Διάφορα λιμάνια παρείχαν επικοινωνίες με πελάτες, τερματικούς σταθμούς, κρατικούς φορείς και τη λιμενική κοινότητα σχετικά με την κατάσταση των εργασιών, τις απαντήσεις που εφαρμόστηκαν, τα μέτρα έκτακτης ανάγκης και τις διαδικασίες ασφαλείας για τους εργαζόμενους και τα μέλη της λιμενικής κοινότητας. Αφιέρωσαν επίσης προσοχή στην επικοινωνία και τον διάλογο με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Αναντίλεκτα η διαχείριση της αντίληψης κινδύνου, μέσω σαφών και διαφανών επικοινωνιών, ήταν το κλειδί για τη διατήρηση της φήμης, την αποφυγή εντάσεων και ανεπιθύμητων καταστάσεων και, ως εκ τούτου, τη διασφάλιση της επιχειρηματικής συνέχειας.

Η στρατηγική επικοινωνίας από το λιμάνι του Ρότερνταμ παρέχει ένα καλό παράδειγμα. Το λιμάνι εξέδωσε ανακοίνωση για να διασφαλίσει ότι παρά τον εκτεταμένο κοινωνικό αντίκτυπο της πανδημίας, το λιμάνι παρέμεινε λειτουργικό και η διακίνηση φορτίου συνεχίστηκε αμείωτη. Αυτό απαιτούσε από το Διεύθυνση Λιμεναρχείου να παρακολουθεί την ασφάλεια και τη δημόσια τάξη στο νερό 24 ώρες το 24ωρο 7 ημέρες την εβδομάδα. Η Λιμενική Αρχή ενημέρωσε ότι συμμορφωνόταν προσεκτικά με τις συστάσεις των εθνικών αρχών στον τομέα της υγείας και ασφάλειας και είχε λάβει μέτρα για τη διασφάλιση της συνέχειας των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Το βασικό μήνυμα ήταν ότι θα καταβληθεί κάθε προσπάθεια για να αποφευχθεί η διακοπή της διαδικασίας διακίνησης φορτίου με την ευρύτερη έννοια (δηλαδή διαχείριση ναυτιλίας και άμεσα σχετιζόμενες λιμενικές διαδικασίες και συναφείς διαδικασίες μεταφοράς και αποθήκευσης στην ενδοχώρα). Επιπλέον, ανέφερε ότι καταβάλλονται επίσης προσπάθειες για την παροχή συμβουλών στους πελάτες και την ενημέρωση αυτών και άλλων ενδιαφερομένων για τις σχετικές εξελίξεις.

Το λιμάνι της Μομπάσα στην Κένυα αποτελεί ένα άλλο παράδειγμα. Το λιμάνι αυτό συνιστά μια πύλη προς την Ανατολική και Κεντρική Αφρική και συνδέει τα αγαθά με τους καταναλωτές μέσω του Βόρειου Διαδρόμου. Είναι μέλος του Βόρειου Διαδρόμου και της Κοινότητας Ανατολικής Αφρικής (EAC) και περιλαμβάνει οδικά δίκτυα, σιδηροδρομικές γραμμές, εσωτερικές πλωτές οδούς, που συνδέονται με μια τεράστια ενδοχώρα που περιλαμβάνει την Ουγκάντα, το Μπουρούντι, την Ανατολική Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, τη Βόρεια Τανζανία, το Νότιο Σουδάν, τη Σομαλία και , Αιθιοπία. Για την αντιμετώπιση των πολυάριθμων προκλήσεων που προέκυψαν από την πανδημία και επηρέασαν το εμπόριο και την

επιμελητεία των μεταφορών στην περιοχή, ο Βόρειος Διάδρομος και η Κοινότητα της Ανατολικής Αφρικής (East African Community -EAC) ξεκίνησαν μια διαδικτυακή πλατφόρμα για να συναντηθούν και να συζητήσουν θέματα που σχετίζονται με τον Διάδρομο και τη Διευκόλυνση Εμπορίου. Οι συναντήσεις συγκέντρωσαν ενδιαφερόμενα μέρη από όλα τα κράτη μέλη του Βόρειου Διαδρόμου με στόχο την ανταλλαγή εμπειριών και την ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που προκύπτουν από την πανδημία. Η πλατφόρμα παρέχει επίσης ενημερώσεις σε πραγματικό χρόνο για το τι συμβαίνει σε κάθε κράτος μέλος, ειδικά σε κάθε κόμβο διέλευσης ή μεταφοράς κατά μήκος του Διαδρόμου.³⁷

³⁷ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020-2021

5.3 Μέτρα για τη στήριξη της κερδοφορίας των επιχειρήσεων και των οικονομικών τους αποδόσεων

Οι επιχειρήσεις στα λιμάνια έχουν επηρεαστεί όπως σε όλους τους τομείς της οικονομίας. Όπως σημειώθηκε προγενέστερα, η πτωτική τάση στην προβλεπόμενη αύξηση του παγκόσμιου ΑΕΠ και τα lockdown ή/και περιορισμένη λειτουργία των περισσότερων οικονομιών που προκλήθηκαν από τον COVID-19 έχουν συσχετιστεί με το μειωμένο θαλάσσιο εμπόριο, με τις διαταραχές στις ροές φορτίου, με το μειωμένο αριθμό επισκέψεων πλοίων και με τη πτώση των επιπέδων συνδεσιμότητας. Ενώ τα λιμάνια αναζητούσαν ευκαιρίες ανάκτησης όγκων που διακινήθηκαν πριν από την πανδημία, προσπαθούσαν επίσης να προσελκύσουν νέες ροές φορτίου και εργαλεία για τον μετριασμό των οικονομικών συνεπειών της πανδημίας.

Ορισμένα λιμάνια και άλλοι ενδιαφερόμενοι στην αλυσίδα εφοδιασμού είχαν χαρτογραφήσει τις πιθανές οικονομικές επιπτώσεις των διαταραχών που προκαλούνται από ενδεχόμενες πανδημίες και είχαν διαμορφώσει σενάρια που σχετίζονται με την έκθεση των λιμανιών στον αντίκτυπο της αλλαγής του όγκου φορτίου και των εσόδων. Αρκετά λιμάνια αναφέρθηκαν σε οικονομικές δυσκολίες που αντιμετώπισαν. Τα περισσότερα λιμάνια είχαν υποστεί ελαφρά μείωση των εσόδων και μια μάλλον διαχειρίσιμη διακοπή λειτουργίας.

Η κατάσταση ήταν πιο απαιτητική για τα πλήρως ιδιωτικοποιημένα λιμάνια με προσανατολισμό στο κέρδος. Τα βρετανικά λιμάνια, για παράδειγμα, είχαν δώσει προτεραιότητα σε ανησυχίες που σχετίζονταν με δανεισμούς και τραπεζικές συμφωνίες. Οι εξαιρετικές συνθήκες που δημιουργήθηκαν από την κρίση συντελούν στον περιορισμό ή τη δύσκολη εφαρμογή των τραπεζικών συμφωνιών. Αυτό είχε ως επίπτωση την ικανότητα ορισμένων λιμένων να έχουν πρόσβαση σε κεφάλαια και να επενδύουν για να καλύψουν τις υπάρχουσες και μελλοντικές ανάγκες των πελατών τους. Εκείνοι που είχαν προγραμματίσει παρόμοιες επενδύσεις μπορεί τελικά να χρειάστηκαν την αναβολή ή ακόμα και την ακύρωσή τους, καθώς οι δανειστές ήθελαν να προστατεύσουν τις επενδύσεις τους και μπορεί να ήταν απρόθυμοι να επιδείξουν ευελιξία σχετικά με τις συμφωνίες ή να επιτρέψουν στα λιμάνια να λάβουν πρόσθετα δάνεια «ανάκτησης» παρά το ότι τα κεφαλαιουχικά τους περιουσιακά στοιχεία είναι σταθερά. Τα δεδομένα που συνέλεξε η British Ports Association (BPA) έδειξαν ότι το 55 % των λιμανιών του Ηνωμένου Βασιλείου δεν ήταν

ικανοποιημένοι με τους υπάρχοντες δημόσιους μηχανισμούς και τη χρηματοδότηση που διατέθηκαν στις βρετανικές επιχειρήσεις για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που προκαλεί η πανδημία, και ζήτησαν από την κυβέρνηση για την COVID -19 προγράμματα ανάληψης χρέους.

Για άλλα λιμάνια, η χρηματοπιστωτική σταθερότητα είχε επιτευχθεί μέσω, μεταξύ άλλων, των ακόλουθων πρακτικών:

- Αναβολή ή αναστολή αποταμίευσης επενδύσεων CAPEX
- Προσδιορισμός νέας σύμβασης σε αναμονή.
- Επανεξέταση και προσαρμογή των διακριτικών δαπανών (π.χ. μάρκετινγκ, διαφήμιση).

- Διαπραγμάτευση της επέκτασης των όρων πληρωμής με το φάσμα των προμηθευτών με στόχο τη διατήρηση μετρητών.

- Αξιολόγηση της θέσης κόστους και δημιουργία ενός μεσοπρόθεσμου έως μακροπρόθεσμου σχεδίου εξοικονόμησης κόστους (με στόχο την βελτιστοποίηση γενικών και διοικητικών δαπανών, την εκτέλεση προγραμμάτων εξοικονόμησης προμηθειών αλλά και την εφαρμογή προϋπολογισμού μηδενικού κ.λπ.).

Όσον αφορά τα λιμενικά τέλη, πολλά ενδιαφερόμενα μέρη που παράγουν έσοδα ζήτησαν αναθεώρηση των πληρωμών για λιμενικά τέλη, τέλη παραχώρησης κ.λπ. Οι απαντήσεις των λιμένων σε αυτά τα αιτήματα διέφεραν ανάλογα με την τοπική νομοθεσία (π.χ. κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις). Η ανταπόκριση εξαρτάται επίσης από τις εμπορικές σχέσεις και το μοντέλο διακυβέρνησης του λιμανιού. Ο αντίκτυπος της πανδημίας COVID-19 διέφερε ανάλογα με την περιοχή και τα διαθέσιμα κρατική βοήθεια ή/και προγράμματα υποστήριξης.

Ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα είναι η Λιμενική Αρχή της Βαλένθια που διευκόλυνε επείγοντα και αντισταθμιστικά μέτρα για να συμβάλει στον μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων της κρίσης στους χρήστες και τους παρόχους της. Συγκεκριμένα, η Λιμενική Αρχή της Βαλένθια έχει εξορθολογίσει τις πληρωμές σε 250 προμηθευτές εταιρείες για να παρέχει ρευστότητα σε εταιρείες που εργάζονται για το λιμάνι. Ο στόχος αυτής της πρωτοβουλίας ήταν να πραγματοποιούνται εβδομαδιαίες πληρωμές που ελαχιστοποιούν τις δυσκολίες ταμείου που μπορεί να έχουν οι πάροχοι λιμένων. Αυτό το μέτρο, το οποίο εφαρμόστηκε ήδη από τις 19 Μαρτίου, ανάγκασε την Λιμενική Αρχή της Βαλένθια να δημιουργήσει εσωτερικούς μηχανισμούς για την επεξεργασία των τιμολογίων το συντομότερο δυνατό. Ομοίως, η Λιμενική Αρχή της Βαλένθια σχεδίαζε να προχωρήσει σε εκκρεμείς εκπτώσεις για

τους πελάτες της το 2019 και εφάρμοσε τη μείωση των συντελεστών που επηρεάζουν τα λιμενικά τέλη, τα τέλη παραχώρησης, τα ελάχιστα ποσοστά δραστηριότητας και τις κυρώσεις που επηρεάζουν τα όρια κυκλοφορίας.

Τα λιμάνια προσπάθησαν επίσης να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις που επιβάλλει η διαταραχή του COVID-19 στους ενοικιαστές τους. Παράδειγμα αποτελεί η Λιμενική Αρχή του Αμβούργου, η οποία προχώρησε στην αναβολή των ενοικίων και των χρεώσεων για τις λιμενικές εργασίες. Με την επιφύλαξη της άτυπης γραπτής αίτησης προς την Λιμενική Αρχή του Αμβούργου, όλοι οι ένοικοι στο λιμάνι μπόρεσαν να υποβάλουν αίτηση για άτοκη αναβολή των ενοικίων κτιρίων και ακινήτων για τον Απρίλιο, τον Μάιο και τον Ιούνιο. Επιπλέον, οι θαλάσσιες και εσωτερικές ναυτιλιακές εταιρείες μαζί με τους φορείς εκμετάλλευσης φορτηγίδων λιμένων μπόρεσαν να υποβάλουν αίτηση για παρόμοια αναβολή της πληρωμής των λιμενικών τελών. Ένα τρίτο μέτρο ήταν εστιασμένο στην παροχή εκπτώσεων στα τέλη ελλιμενισμού για να ανακουφιστεί σε κάποιο βαθμό η επιβάρυνση των ιδιαίτερα φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων. Αποφασιστικός παράγοντας ήταν το λεγόμενο επίπεδο των πλοίων, μιας διεθνούς δηλαδή ταξινόμησης των εκπομπών στον αέρα.³⁸

³⁸ United Nations Conference on Trade and Development –UNCTAD, 2020-2021

Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα

Από το ξεκίνημα του θαλάσσιου εμπορίου, οι θαλάσσιοι λιμένες αποτελούν τον κυριότερο πυλώνα στήριξης της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης παγκοσμίως. Τα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων αποτελούν τους κρίσιμους κόμβους (hub) στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού και θεωρούνται σημαντικοί για την ιστορία και τη στρατηγική ανάπτυξης πολλών αναπτυσσόμενων οικονομιών.

Δυστυχώς, τα λιμάνια και οι τερματικοί σταθμοί, ιδιαίτερα για εμπορευματοκιβώτια, αποτελούν συχνά τις βασικές πηγές καθυστερήσεων των αποστολών, διακοπής της αλυσίδας εφοδιασμού, πρόσθετου κόστους και μειωμένης ανταγωνιστικότητας. Τα λιμάνια με χαμηλή απόδοση χαρακτηρίζονται από περιορισμούς στη χωρική και λειτουργική απόδοση, περιορισμούς στη θαλάσσια και χερσαία πρόσβαση, ανεπαρκή εποπτεία και ανεπαρκή συντονισμό μεταξύ των εμπλεκόμενων δημόσιων φορέων, με αποτέλεσμα την έλλειψη προβλεψιμότητας και αξιοπιστίας.

Η ασθένεια Coronavirus (Covid-19) αναντίλεκτα προκάλεσε σοκ στην παγκόσμια υγεία και ενθάρρυνε την οικονομική κρίση οδηγώντας σε διευρυμένες αρνητικές συνέπειες στις θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο. Οι περιορισμοί που εισάγονται ως άμεσο αποτέλεσμα ενάντια στην πανδημία έχουν προκαλέσει διαταραχές που επηρεάζουν τους λιμένες, τις αλυσίδες αποστολής και εφοδιασμού. Διάφορες βιομηχανίες ήρθαν αντιμέτωπες με τις προκλήσεις αυτές σε όλο το εύρος της αλυσίδας εφοδιασμού, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και ζητήματα συναφή με την έλλειψη πρώτων υλών, ζητήματα μεταφοράς μέσω ωκεανών, κενά δρομολόγια, μειωμένες ώρες εργασίας σε λιμένες, προβλήματα στον εξοπλισμό και ελλείψεις εργασίας, καθώς και περιορισμούς χωρητικότητας φορτηγών ή μεταφορών. Ως εκ τούτου, αυτά τα εμπόδια υπονομεύουν την άρτια διακίνηση μέσω των εμπορικών γραμμών και την αξιοπιστία των επιχειρήσεων του κλάδου και είναι πιθανόν να αλλοιώσουν σε μεγάλο βαθμό τις μεταφορικές υπηρεσίες του εμπορίου αλλά και τα κέρδη του που επιτεύχθηκαν κατά τη διάρκεια των προηγούμενων ετών.

Τα δεδομένα AIS της MarineTraffic για τις εβδομαδιαίες κλήσεις λιμένων αποτυπώνουν την εικόνα της επιρροής του COVID-19 λόγω της διακοπής των θαλάσσιων μεταφορών καθώς και την ανθεκτικότητα της θαλάσσιας αλυσίδας

εφοδιασμού που παρατηρήθηκε παρά τους τριγμούς αυτούς. Κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2020, οι διακυμάνσεις στις προσεγγίσεις πλοίων στους λιμένες ήταν οριακές. Σημαντικό τμήμα της μείωσης σημειώθηκε την 12η εβδομάδα του 2020, όταν και χαρακτηρίστηκε ο COVID-19 ως πανδημία. Το δεύτερο τρίμηνο η πτώση έγινε πιο αισθητή με τον αριθμό των κλήσεων να μειώνεται κατά 17%, ή διαφορετικά 95.206 κλήσεις λιγότερες από την ίδια περίοδο του 2019. Συγκεκριμένα, για τους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων υπήρξε μια μικρή πτώση στις κλήσεις σε ποσοστό 1,1% το πρώτο τρίμηνο του 2020 και 5,8% το δεύτερο εξάμηνο.

Η σφοδρότητα που προκάλεσε η πανδημία αποτυπώθηκε έντονα την περίοδο του δευτέρου τριμήνου του 2020 σχεδόν σε όλα τα μεγάλα και γνωστά λιμάνια παγκοσμίως. Την αρχή έκανε η Ασία, η οποία ήταν η πρώτη που επηρεάστηκε από τον Covid-19, με χαρακτηριστικό παράδειγμα, τον αριθμό των κλήσεων στο Ningbo να συρρικνώνεται κατά 4,9% ενώ στο Hong Kong κατά 10,5%. Στο ίδιο μοτίβο κινήθηκαν και τα περισσότερα λιμάνια της Αφρικής, όπως και το λιμάνι της Μομπάσα, το οποίο κατέγραψε μείωση της τάξεως του 15% στον αριθμό κλήσεων των πλοίων.

Τη σκυτάλη λαμβάνει η ήπειρος της Ωκεανίας, στην οποία ο αντίκτυπος της επιρροής του Covid-19 ήταν εξίσου έντονος. Οι τάσεις στη Μελβούρνη και το Σίδνεϊ ήταν παρόμοιες με τις τάσεις που παρατηρήθηκαν στα ασιατικά λιμάνια. Από την αρχή του 2020, ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών, οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών και οι εβδομαδιαίες κλήσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ήταν χαμηλότερες από ό,τι το προηγούμενο έτος.

Όσον αφορά τους τερματικούς σταθμούς της Ευρώπης, οι περισσότεροι από αυτούς παρουσίασαν μείωση στους δείκτες το διάστημα αυτό. Παραδείγματος χάριν, το λιμάνι του Ρότερνταμ για το δεύτερο τρίμηνο του 2020 απώλεσε το 9,3 % των τακτικών γραμμών του αλλά και το 7,6 % των κλήσεων των πλοίων. Εν αντιθέσει με το λιμάνι του Ρότερνταμ, ο λιμένας του Πειραιά σημείωσε αύξηση της τάξεως του 5,3% των τακτικών γραμμών του, την στιγμή που οι εβδομαδιαίες κλήσεις των πλοίων του συρρικνώθηκαν στο ποσοστό του 2,3%. Αυτό συνέβη γιατί οι συγκεκριμένες ναυτιλιακές εταιρείες, που εξυπηρετούν το λιμάνι του Πειραιά, χρησιμοποίησαν μικρότερα σε χωρητικότητα πλοία και έτσι διατήρησαν το πλέγμα των υπηρεσιών τους για το διάστημα του δευτέρου τριμήνου του 2020.

Ο αρνητικός αντίκτυπος στην Λατινική Αμερική και στην Καραϊβική σε επίπεδο συνδεσιμότητας ναυτιλιακών τακτικών γραμμών δεν αποδείχθηκε και τόσο

σοβαρός για το πρώτο και το δεύτερο τρίμηνο του 2020. Παράδειγμα βελτίωσης του επίπεδου συνδεσιμότητας των ναυτιλιακών γραμμών αποτελεί ο λιμένας Colon στον Παναμά, στον οποίο καταγράφηκε αύξηση του αριθμού των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών, το δεύτερο τρίμηνο του 2020. Αντιθέτως, τα λιμάνια της Δυτικής Ακτής της Βόρειας Αμερικής επηρεάστηκαν αρνητικά από την πανδημία, ειδικά κατά το δεύτερο τρίμηνο του 2020, ενώ τα λιμάνια της Ανατολικής Ακτής παρουσίασαν βελτίωση σε όλα σχεδόν τα στοιχεία που καθορίζουν τα επίπεδα της συνδεσιμότητας των ναυτιλιακών γραμμών. Ο λόγος που υπήρξαν αυτές οι διαφορές ήταν ότι τα λιμάνια της Δυτικής Ακτής εξυπηρετούν πολλά φορτία που προέρχονται από την Κίνα και άλλα μέρη της Ανατολικής Ασίας, εν αντιθέσει με τα λιμάνια στην ανατολική ακτή της Βόρειας Αμερικής, τα οποία συνέχισαν να εξυπηρετούν κλήσεις πλοίων που μεταφέρουν φορτία από ή και προς την Ευρώπη και σε άλλα μέρη στον κόσμο, αν και σε μικρότερη κλίμακα σε σχέση με το 2019.

Κατά τη διάρκεια των ετών 2020 και 2021, στα λιμάνια υπήρξαν αρκετές αναταραχές και διακοπές της λειτουργίας τους. Το 2020, η παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μέσω λιμένων μειώθηκε κατά 1,2%, στα 815,6 εκατομμύρια TEU. Η διατήρηση των λιμανιών σε λειτουργία κρίθηκε απαραίτητη και άμεση παρόλο που οι συνθήκες και οι προοπτικές εν μέσω της πανδημίας COVID-19, των εκτεταμένων lockdowns και των πολλαπλασιαζόμενων περιορισμών στις μετακινήσεις και τα ταξίδια καθιστούσαν το γεγονός αυτό δύσκολο. Αναγκαία συνθήκη για τα λιμάνια ήταν να προσαρμόσουν τις δραστηριότητές τους και τροποποιήσουν τις πρακτικές διακυβέρνησης και επικοινωνίας και ταυτόχρονα να ενισχύσουν τη συνεργασία με το εξωτερικό περιβάλλον (τους άμεσους ενδιαφερόμενους) μεταξύ άλλων, προκειμένου να διασφαλίσουν μια συντονισμένη ανταπόκριση και εναρμόνιση απέναντι σε αυτή τη πρωτόγνωρη κρίση. Αρκετοί τερματικοί σταθμοί έλαβαν μέτρα προστασίας για τους εργαζομένους τους δημιουργώντας ομάδες αντικατάστασης, ακολουθώντας πιστά τα πρωτόκολλα κατά της Covid-19 καθώς και αγοράζοντας εξοπλισμό καθαρισμού μηχανημάτων προς αποφυγή της μετάδοσης. Αυτά αποτελούν μερικά μέτρα που χρησιμοποιήθηκαν για την καταπολέμηση της νόσου και για την όσο δυνατόν πιο εύρυθμη λειτουργία των λιμένων.

Στα πλαίσια αυτά και προκειμένου να αντιμετωπίσουν και να περιορίσουν τις συνέπειες της πανδημίας, η συνεργασία και ο συντονισμός εντάθηκαν. Τα λιμάνια άρχισαν να οργανώνουν στρατηγικούς διαλόγους με τις δημόσιες αρχές με στόχο να

δημιουργήσουν συλλογικά τη βάση για μέτρα αντιμετώπισης. Μερικά από τα μεγαλύτερα λιμάνια επωφελήθηκαν από τα προηγούμενα σχέδια ελέγχου έκτακτης ανάγκης, ενώ άλλοι ανέπτυξαν νέα σχέδια έκτακτης ανάγκης. Αρκετά λιμάνια δημιούργησαν επιτροπές κρίσεων για να παρακολουθούν τις εξελίξεις και να προτείνουν κατευθυντήριες γραμμές αντιμετώπισης. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί το λιμάνι του Μπουσάν, το οποίο εγκαινίασε μια Ομάδα Ειδικής Αντίδρασης για τον COVID-19, υπεύθυνη για την παροχή 24ωρης τηλεφωνικής γραμμής έκτακτης ανάγκης για το προσωπικό, την παρακολούθηση για νέα κρούσματα COVID-19 και την παρακολούθηση και ανάλυση των υγειονομικών αναφορών από το προσωπικό ναυτικής εργασίας.

Επιπλέον, ορισμένα λιμάνια είχαν χαρτογραφήσει τις πιθανές οικονομικές επιπτώσεις των διαταραχών που προκαλούνται από ενδεχόμενες πανδημίες και είχαν διαμορφώσει σενάρια που σχετίζονται με την έκθεση των λιμανιών στον αντίκτυπο της αλλαγής του όγκου φορτίου και των εσόδων. Τα περισσότερα λιμάνια υπέστησαν ελαφρά μείωση των εσόδων και μια μάλλον διαχειρίσιμη διακοπή λειτουργίας. Η κατάσταση ήταν πιο απαιτητική για τα πλήρως ιδιωτικοποιημένα λιμάνια που προσανατολίζονται στο κέρδος. Τέλος, οι αναγκαίες προσαρμογές και τα προβλήματα υφίστανται υπό τις παρούσες και τις αυριανές συνθήκες μιας και ακόμα η πανδημία συνεχίζει να υπάρχει και η προσδοκώμενη ανάκαμψη μέλει να υλοποιηθεί.

7. Βιβλιογραφία

Arvis, J-F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., & Kiiski, T., (2018). *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*. World Bank, Washington D.C.

Blume Global, (2022). Ports and Their Impact on the Global Supply Chain. Διαθέσιμο στο: <<https://www.blumeglobal.com/learning/ports-impact-on-global-supply-chain/>> Πρόσβαση: [25-01-2022].

Ximena, C., Dollar, D., & Micco, A., 2004. Port Efficiency, Maritime Transport Costs, and Bilateral Trade. *Journal of Development Economics*, Vol. 75, No. 2, pp. 417–50.

Hoffmann, J., Naima S., & Sigbjørn S., (2020). Liner Shipping Bilateral Connectivity and Its Impact on South Africa’s Bilateral Trade Flows. *Maritime Economics & Logistics*, Vol. 22, No. 3, pp. 473–499.

Kathuria, S., (2018). *A Glass Half Full: The Promise of Regional Trade in South Asia*. Washington D.C.: WorldBank. License: CC BY 3.0 IGO.

Levinson, M., (2006). *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton University Press.

Sánchez, R., Hoffmann, J., Micco, A., Pizzolitto, G., Sgut, M., & Wilmsmeier, G., (2003). Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs. *Maritime Economics & Logistics* Vol.5, No. 2, pp. 199–218.

United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD, (2020). *Review of Maritime Transport 2020*. Geneva: UNCTAD. Διαθέσιμο στο: <<https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2020>> Πρόσβαση: [15-01-2022].

United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD, (2021). *Review of Maritime Transport 2020*. Geneva: UNCTAD. Διαθέσιμο στο: <https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf> Πρόσβαση: [15-01-2022].

Wilmsmeier, G., Hoffmann, J., & Sanchez, R., (2006). The Impact of Port Characteristics on International Maritime Trade Costs *Research in Transportation Economics*, Vol. 16, No.1, pp. 117–40.

World Bank. (2013). *Tanzania Economic Update #3: Opening the Gates: How the Port of Dar es Salaam Can Transform Tanzania*. Διαθέσιμο στο: <<https://www.worldbank.org/en/country/tanzania/publication/opening-the-gates-how-the-port-of-dar-es-salaam-can-transform-tanzania-backup>>. Πρόσβαση: [15-01-2022].

World Bank. (2020). *Doing Business 2020: Comparing Business Regulation in 190 Economies*. Doing Business Series. Washington, DC: World Bank.

World Trade Organization, (2019). *World Trade Statistical Review*. Geneva.