

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ**

**Η ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΗΣ COSCO ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ**

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική

Πειραιάς, Οκτώβριος 2024

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS



MASTER PROGRAM IN
ECONOMIC AND BUSINESS STRATEGY

COSCO'S INVESTMENT IN PIRAEUS
AND ITS PROSPECTS

By

NIKOLAOS THEOFANIS KONSTANTINIDIS

Master Thesis submitted to the Department of Economics of the University of Piraeus in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science in Economics and Business Strategy

Piraeus, Greece, October 2024

Στους γονείς μου και στην αδερφή μου.

Νικόλαος – Θεοφάνης Κωνσταντινίδης

Οκτώβριος 2024

Ευχαριστίες

Οφείλω θερμές ευχαριστίες στον Καθηγητή κ. Ιωάννη Πολλάλη για την πολύτιμη συνδρομή του, ηθική και ουσιαστική, στην πραγματοποίηση αυτής της Διπλωματικής Εργασίας.

Νικόλαος – Θεοφάνης Κωνσταντινίδης

Οκτώβριος 2024

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Ο.Λ.Π. (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς) Α.Ε. είναι μία εισηγμένη εταιρεία του Χρηματιστηρίου Αθηνών, η οποία διαχειρίζεται και λειτουργεί τον Λιμένα Πειραιά το μεγαλύτερο Λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα πλέον ολοκληρωμένα Λιμάνια στην Ευρώπη από πλευράς λιμενικών υπηρεσιών. Οι δραστηριότητες στο Λιμάνι του Πειραιά περιλαμβάνουν την κρουαζιέρα, τη μεταφορά επιβατών, τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων, τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τα logistics και τις υπηρεσίες ελεύθερης ζώνης. Η θέση του Πειραιά είναι στρατηγική, όντας το πρώτο Ευρωπαϊκό Λιμάνι μετά τη διώρυγα του Σουέζ με άμεση σύνδεση με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της Ε.Ε.

Η COSCO Shipping, μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες του κόσμου, επένδυσε στο πρώτο Λιμάνι της Χώρας, αρχικά, το 2008, όταν μετά από διεθνή διαγωνισμό ανέλαβε την διαχείριση των II και III προβλητών διακίνησης containers για 35 έτη, ιδρύοντας την εταιρεία Σ.Ε.Π.(Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά) Α.Ε. (Ν. 3755/2009). Στη συνέχεια η COSCO έλαβε μέρος στο μετοχικό κεφάλαιο της ΟΛΠ ΑΕ, με ποσοστό 51% πάλι, μετά από διεθνή διαγωνισμό, το 2016 (Ν. 4404/2016) και σήμερα είναι ο κύριος μέτοχος της ΟΛΠ ΑΕ, με ποσοστό 67% (Ν. 4838/2021).

Η άμεση ξένη επένδυση (FDI) της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά εντάσσεται στην στρατηγική της Κίνας, η οποία είναι γνωστή ως « *Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού της Κίνας: Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος*» (The Belt and Road Initiative).

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία μελετάει την επένδυση της COSCO σε τέσσερα (4) επίπεδα : σ' εκείνο της γενικότερης στρατηγικής, στο πλαίσιο της Ελληνικής και Κινέζικης οικονομίας, δηλ. της σημασίας της επένδυσης, στις κυριότερες πτυχές της, στο Λιμάνι του Πειραιά (Κεφάλαιο 1), σ' εκείνο της περίπλοκης νομοθετικής παρέμβασης για την υλοποίησή της επένδυσης (Κεφάλαιο 2), σ' εκείνο της οικονομικής αποτελεσματικότητας της επένδυσης, σ' όλους τους τομείς δραστηριότητας του Λιμανιού (Κεφάλαιο 3) και σ' εκείνο των μελλοντικών προοπτικών της επένδυσης, με χρήση της ανάλυσης P.E.S.T.L.E. και S.W.O.T., με αναφορά στη στρατηγική και το όραμα της COSCO / Ο.Λ.Π. Α .Ε. με παράθεση, μεταξύ άλλων, των πλέον πρόσφατων οικονομικών αποτελεσμάτων και, τέλος, με

την επεξεργασία των απαντήσεων από ένα ειδικό ερωτηματολόγιο, το οποίο απεστάλη σε χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών της Ο.Λ.Π. Α.Ε. (Κεφάλαιο 4) και στο οποίο έγινε στατιστική ανάλυση (Παράρτημα).

Σήμερα, ότι το Λιμάνι του Πειραιά ξεπέρασε ως παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο το Λιμάνι του Αμβούργου. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, εάν και παρατηρείται, συνεχής, ανοδική κερδοφορία της επένδυσης της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά, μόνο, στο προσεχές μέλλον θα αποδειχθεί με ασφάλεια, εάν, τελικά, η στρατηγική θέση του πρώτου Λιμανιού της Ελλάδας, σε συνδυασμό με το εκτεταμένο δίκτυο της Κινέζικης εταιρείας COSCO και η στρατηγική της Belt and Road Initiative της Κίνας, θα υπερισχύσουν των σημαντικών επιχειρηματικών κινδύνων, οι οποίοι ενυπάρχουν με την συνεχιζόμενη (και εν πολλοίς απρόβλεπτη) γεωπολιτική αστάθεια στην περιοχή της Μεσογείου, στην Ευρώπη, αλλά και γενικότερα στην Υδρόγειο.

ABSTRACT

PPA S.A. (Port Piraeus Authority) is a listed company on the Athens Stock Exchange, which manages and operates the Port of Piraeus, the largest Port in Greece and one of the most integrated Ports in Europe in terms of port services.

Activities at the Port of Piraeus include cruise, passenger transport, container and car terminal, shipyard, logistics and free zone services. The position of Piraeus is strategic, being the first European Port after the Suez Canal with a direct connection to the EU road and rail network.

COSCO Shipping, one of the largest shipping companies in the world, invested in the first Port of Greece, initially, in 2008, when, after an international tender acquired the management of containers Terminal II and III for 35 years, establishing the company PCT (Piraeus Container Terminal) S.A. (Law 3755/2009). Later, in 2016, COSCO acquired the share capital of PPA SA, with a percentage of 51%, following an international tender (Law 4404/2016) and today, COSCO is the main shareholder of PPA SA, with a percentage of 67% (N. 4838/2021).

COSCO's foreign direct investment (FDI) in the Port of Piraeus is part of China's strategy known as "The Belt and Road Initiative".

This Master Thesis studies COSCO's investment in four (4) levels: in that of the general strategy, in the context of the Greek and Chinese economy, i.e. the importance of the investment, in its main aspects, in the Port of Piraeus (Chapter 1) , in that of the complex legislative intervention for the implementation of the investment (Chapter 2), in that of the economic efficiency of the investment, in all the sectors of activity of the Port of Piraeus (Chapter 3) and in that of the future prospects of the investment, using the P.E.S.T.L.E. analysis. and S.W.O.T., with reference to the strategy and vision of COSCO / PPA S.A. citing, among other things, the most recent financial results and, finally, by processing the answers from a special questionnaire, which was sent to users of PPA S.A.'s port services (Chapter 4) and on which a statistical analysis was conducted (Annex).

Today the Port of Piraeus has surpassed the Port of Hamburg as a global shipping center. However, whether COSCO's investment in the Port of Piraeus will continue to generate

sustained upward profitability remains to be seen. Only in the near future will it be proven with certainty whether the strategic position of Greece's largest port, combined with COSCO's extensive network and China's Belt and Road Initiative, will prevail over the significant business risks inherent in the ongoing (and largely unpredictable) geopolitical instability in the Mediterranean region, Europe, and globally.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	4
1.1. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΑΜΕΣΕΣ ΞΕΝΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ.....	4
1.2. Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ COSCO	19
1.3. THE BELT AND ROAD INITIATIVE.....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
ΟΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΗΣ COSCO	43
2.1. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΨΗΦΙΣΗΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 4404/2016	44
2.2. Η ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ /_Η ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ.....	46
2.3. ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 32/2023 (MASTER PLAN).....	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΤΗΣ COSCO.....	62
3.1. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	63
3.2. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΙΔΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	84
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	
ΟΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ.....	90
4.1. ΑΝΑΛΥΣΗ P.E.S.T.L.E.....	91
4.2. ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T.....	99
4.3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ - ΟΡΑΜΑ ΤΗΣ Ο.Λ.Π. Α.Ε.....	107
4.4. ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	119
4.5. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΕΙΔΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ COSCO.....	122
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	131
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	135

Η ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΗΣ COSCO ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Πειραιάς εμφανίζεται στην Ιστορία λίγο πριν τα Μηδικά με την απόφαση του Θεμιστοκλή για την οχύρωση των τριών λιμανιών του. Η επιλογή του Θεμιστοκλή επαληθεύτηκε όχι μόνο με το ρόλο που έμελλε να παίξει σε λίγα χρόνια ο στόλος «τα ξύλινα τείχη» στα Μηδικά, αλλά, όπως ο ίδιος είχε οραματισθεί, επρόκειτο να αποτελέσει τον πυρήνα της πρώτης μεσογειακής μεγαλουπόλεως και την προϋπόθεση της στρατιωτικής, πολιτικής και οικονομικής ανάπτυξης της Αθηναϊκής αυτοκρατορίας και της αλληλένδετης μ' αυτήν Δημοκρατίας.¹

Στη σύγχρονη εποχή το Λιμάνι του Πειραιά εξελίχθηκε ραγδαία (μετά την ίδρυσή του, ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου επί Ελευθερίου Βενιζέλου, αρχικά, με τον Ν. 4748/1930 και στη συνέχεια με τον ΑΝ 1559/1950) ιδίως, μετά την καταστροφή που υπέστη από τους ανελέητους βομβαρδισμούς κατά την διάρκεια του Β Παγκοσμίου Πολέμου. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 άρχισαν να εισάγονται τα containers με την δημιουργία του πρώτου Σταθμού στην Ακτή Βασιλειάδη. Ακολούθησε ο δεύτερος, μεγαλύτερος και πληρέστερος λιμενικός Σταθμός στο Νέο Ικόνιο. Σήμερα το Λιμάνι του Πειραιά είναι ένα δυναμικό και ταχέως αναπτυσσόμενο Ευρωπαϊκό και Διεθνές Λιμάνι.

Η Ο.Λ.Π. (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς) Α.Ε. είναι μία εισηγμένη εταιρεία του Χρηματιστηρίου Αθηνών, η οποία διαχειρίζεται και λειτουργεί τον Λιμένα Πειραιά το μεγαλύτερο Λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα πλέον ολοκληρωμένα Λιμάνια στην Ευρώπη από πλευράς λιμενικών υπηρεσιών. Οι δραστηριότητες στο Λιμάνι του Πειραιά περιλαμβάνουν την κρουαζιέρα, τη μεταφορά επιβατών, τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων, τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τα logistics και τις υπηρεσίες ελεύθερης

¹ Πειραιάς Κέντρο Ναυτιλίας και Πολιτισμού. Εκδόσεις Εφesos 2000 Γ. Σταινχάουερ σ. 10,14, 328-329.

ζώνης. Η στρατηγική θέση του Πειραιά, όντας το πρώτο Ευρωπαϊκό Λιμάνι μετά τη διώρυγα του Σουέζ με άμεση σύνδεση με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της Ε.Ε., τον καθιστά όχι μόνο ιδανικό Λιμάνι-κόμβο (hub) για προορισμούς στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, αλλά και έναν βιώσιμο συνεργάτη για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς υπηρεσιών διανομής και logistics στην Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή και την Αφρική.

Η COSCO Shipping είναι μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες του κόσμου. Η επένδυση της COSCO στο πρώτο Λιμάνι της Χώρας, άρχισε το 2008 μετά από διεθνή διαγωνισμό στον οποίο έλαβε μέρος. Πρέπει να σημειωθεί ότι η COSCO, αρχικά, προχώρησε στην ίδρυση της εταιρείας ΣΕΠ ΑΕ (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά) με σκοπό την διαχείριση των II και III προβλητών διακίνησης containers. Την 1-10-2009, η ΣΕΠ Α.Ε. ανέλαβε για 35 έτη την υλοποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης του 2008 για τους προβλήτες II και III, η οποία κυρώθηκε δυνάμει του άρθρου 1 του Ν. 3755/2009. Κύριες δραστηριότητες της ΣΕΠ Α.Ε. είναι η παροχή υπηρεσιών φόρτωσης / εκφόρτωσης και αποθήκευσης για εισαγόμενα και εξαγόμενα εμπορευματοκιβώτια που διακινούνται μέσω του Λιμένα του Πειραιά, συμπεριλαμβανομένων των φορτίων που χρησιμοποιούν τον Πειραιά μόνον ως ενδιάμεσο σταθμό μεταφοράς (φορτία διαμετακόμισης).

Στη συνέχεια η COSCO έλαβε μέρος στο μετοχικό κεφάλαιο της ΟΛΠ ΑΕ, πάλι, μετά από διεθνή διαγωνισμό και πλέον, από το 2016 (μετά την κύρωση της Αναθεωρημένης Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ ΑΕ και Ελληνικού Δημοσίου, με τον Ν. 4404/2016) είναι ο κύριος μέτοχος της ΟΛΠ ΑΕ, με ποσοστό 51% και από το 2021 με ποσοστό 67% (με τον Ν. 4838/2021). Η επένδυση της COSCO, μόνο, την τελευταία δεκαετία οδήγησε την ΟΛΠ ΑΕ σε αδιάλειπτη ανάπτυξη με σεβασμό στο περιβάλλον και με στοχευμένη χρήση των νέων τεχνολογιών και των εργαλείων ψηφιοποίησης, σε όλο το φάσμα των λιμενικών της δραστηριοτήτων, συνεισφέροντας σε μεγάλο βαθμό στην Εθνική Οικονομία της Χώρας και κυρίως ανταποδίδοντας σημαντικά οφέλη στην Ελληνική Κοινωνία. Η άμεση ξένη επένδυση (FDI) της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά εντάσσεται στην στρατηγική της Κίνας, η οποία είναι γνωστή ως « *Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού της Κίνας: Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος*» (The Belt and Road Initiative).

Η επένδυση, αυτή, μπορεί να εξετασθεί σε **τέσσερα (4) επίπεδα** : στο επίπεδο της γενικότερης στρατηγικής, στο πλαίσιο της Ελληνικής και Κινέζικης οικονομίας, δηλ.

της σημασίας της επένδυσης, στις κυριότερες πτυχές της, στο Λιμάνι του Πειραιά (**Κεφάλαιο 1**), σ' εκείνο της περίπλοκης νομοθετικής παρέμβασης για την υλοποίησή της επένδυσης (**Κεφάλαιο 2**), σ' εκείνο της οικονομικής αποτελεσματικότητας της επένδυσης, σ' όλους τους τομείς δραστηριότητας του Λιμανιού (**Κεφάλαιο 3**), στο επίπεδο των μελλοντικών προοπτικών της επένδυσης, με χρήση της ανάλυσης P.E.S.T.L.E. και S.W.O.T., μέσω της παράθεσης της στρατηγικής και του οράματος της COSCO / Ο.Λ.Π. Α.Ε., της ανάλυσης των πλέον πρόσφατων οικονομικών αποτελεσμάτων, αλλά και της επεξεργασίας ενός ειδικού ερωτηματολογίου, το οποίο απεστάλη σε χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών της Ο.Λ.Π. Α.Ε (**Κεφάλαιο 4**) και στο οποίο έγινε στατιστική ανάλυση (**Παράρτημα**). Πρέπει, επίσης, να επισημανθεί ότι η παρούσα εργασία εστιάζει περισσότερο στην επένδυση της COSCO στην Ο.Λ.Π. Α.Ε. (λόγω μεγέθους και σημασίας) και λιγότερο στην Σ.Ε.Π.

(Χάρτης του Λιμανιού του Πειραιά)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ



Θεωρούμε ότι θα ήταν χρήσιμο να αναφερθούμε κατ' αρχήν στην Ελληνική Οικονομία και τις άμεσες ξένες επενδύσεις (1.1), στη συνέχεια, στην Κινέζικη Οικονομία και τη στρατηγική της COSCO (1.2) και τέλος, στην ιδιαίτερα, σημαντική για το Λιμάνι του Πειραιά Πρωτοβουλία Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος / The Belt and Road Initiative (1.3).

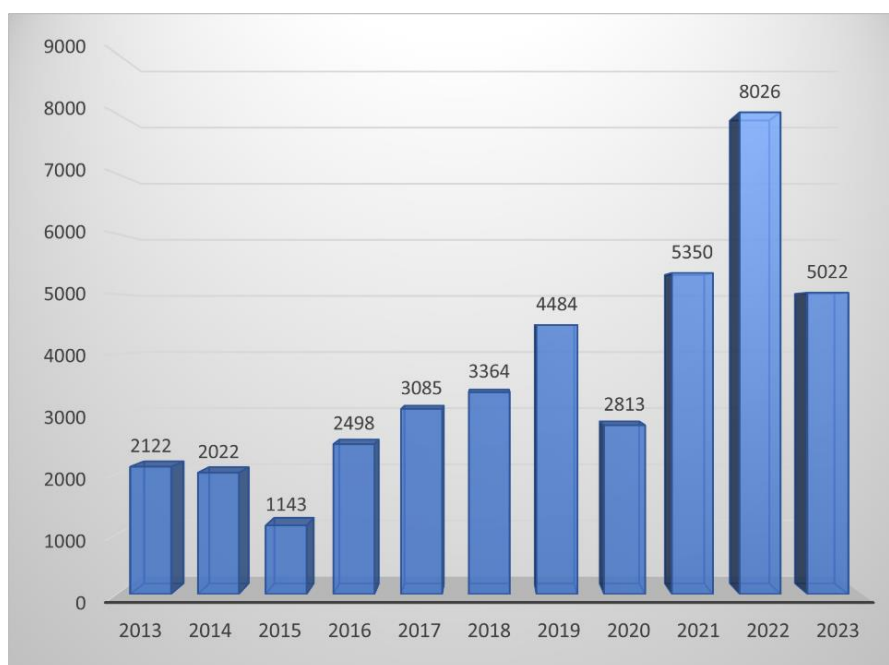
1.1. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΑΜΕΣΕΣ ΞΕΝΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Κατά το έτος 2023, η Ελληνική Οικονομία παρουσίασε ρυθμό ανάπτυξης 2,0%, με το ΑΕΠ να φθάνει τα 220,3 δις ευρώ σε τρέχουσες τιμές. Παράλληλα με την αύξηση του ΑΕΠ,

σημειώθηκε μείωση του μέσου ετήσιου ποσοστού ανεργίας (από 12,4% το 2022 σε 11,1% το 2023) και του μέσου ετήσιου πληθωρισμού (από 9,6% το 2022 σε 3,5% το 2023), όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.²

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, οι (καθαρές) εισροές Άμεσων Ξένων Επενδύσεων στην Ελλάδα για το σύνολο του 2023, έφθασαν τα 5 δις. ευρώ (5.022 εκατ. ευρώ), έναντι 8 δις. (8.026 εκατ. ευρώ) το ίδιο διάστημα του 2022.³

Οι καθαρές εισροές ΑΞΕ στην Ελλάδα κατά την περίοδο 2013-2023 (σε εκατομμύρια ευρώ).



(Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, 2022, 2023 προσωρινά στοιχεία)

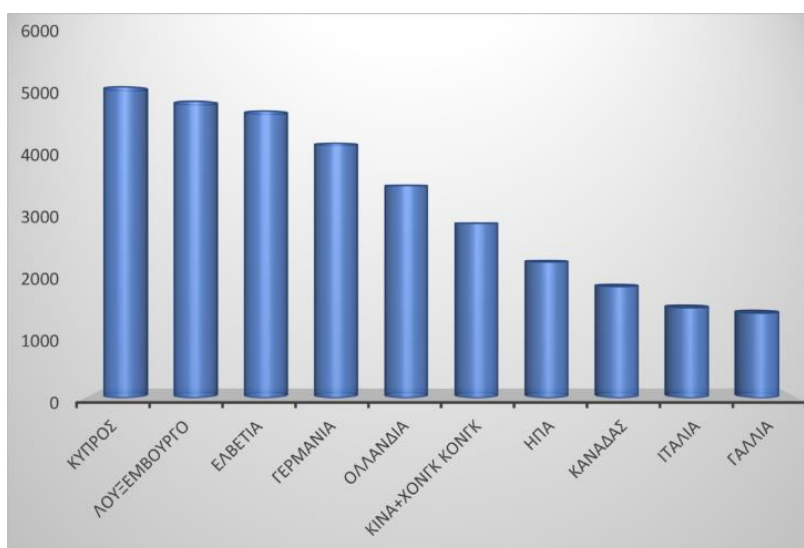
² Enterprise Greece invest & trade, (Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΗΜΕΡΑ)

<https://www.enterprisegreece.gov.gr/h-ellada-shmera>

³ Enterprise Greece invest & trade, (ΞΕΝΕΣ ΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΕΝΔΥΣΕΙΣ)

https://www.enterprisegreece.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1858&Itemid=641&lang=el

Καθαρές εισροές ΑΞΕ ανά χώρα προέλευσης κεφαλαίων κατά την περίοδο 2013-2023 (αθροιστικά σε εκατομμύρια ευρώ, 10 πρώτες χώρες)



(Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Επεξεργασία Enterprise Greece. 2022, 2023 Προσωρινά στοιχεία)

Μεταξύ 2013 και 2023, η Ελλάδα προσέλκυσε καθαρές εισροές άμεσων ξένων επενδύσεων (ΑΞΕ) συνολικού ύψους 32,3 δισ. ευρώ από τις 10 μεγαλύτερες χώρες-επενδυτές της, που αντιστοιχούν στο 81% των συνολικών ΑΞΕ ύψους 39,9 δισ. ευρώ. Αξίζει να σημειωθεί ότι στις κορυφαίες χώρες-επενδυτές την τελευταία δεκαετία περιλαμβάνονται μη ευρωπαϊκές χώρες όπως η Κίνα (συμπεριλαμβανομένου του Χονγκ Κονγκ), οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς. Οι χώρες αυτές έχουν αυξήσει σημαντικά την επενδυτική τους παρουσία τα τελευταία χρόνια, με αξιοσημείωτα έργα όπως η επένδυση της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά.

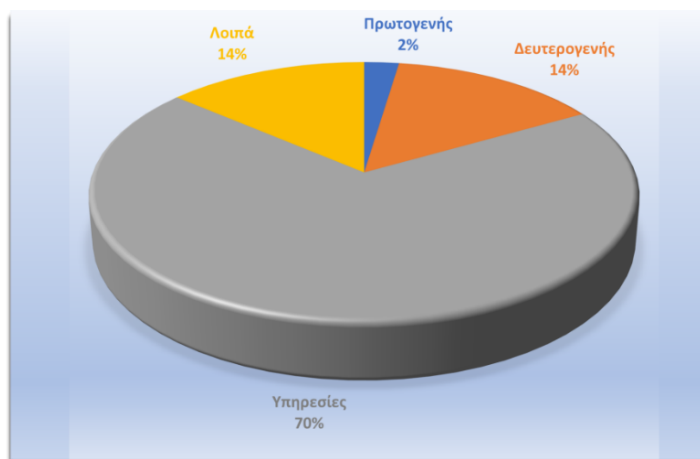
Κλαδική κατανομή ξένων επενδύσεων

Οι καθαρές εισροές ΑΞΕ κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα επικεντρώνονται τα τελευταία έτη κατά κύριο λόγο στον τριτογενή τομέα.

Οι ΑΞΕ έχουν συγκεντρωθεί κυρίως στον τομέα των υπηρεσιών, ιδίως στις χρηματοπιστωτικές και ασφαλιστικές δραστηριότητες, στη διαχείριση ακινήτων και στις μεταφορές και την αποθήκευση. Το μερίδιο του δευτερογενούς τομέα στις ΑΞΕ είναι σχετικά χαμηλό, δεδομένου του δυναμικού της Ελλάδας, αναδεικνύοντας σημαντικά περιθώρια για

επενδύσεις. Ομοίως, ο πρωτογενής τομέας έχει δει πολύ περιορισμένες ΑΞΕ. Κατά την 11ετή περίοδο από το 2013 έως το 2023, οι καθαρές εισροές ΑΞΕ τόσο στον πρωτογενή όσο και στον δευτερογενή τομέα ανήλθαν σε μόλις 6,7 δισ. ευρώ από τα συνολικά 39,9 δισ. ευρώ.

Καθαρές εισροές ΑΞΕ ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας κατά την περίοδο 2013-2023 (σε ποσοστό %)



(Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Επεξεργασία Enterprise Greece. 2022, 2023 Προσωρινά στοιχεία)

Εξαγωγές-Εισαγωγές έτους 2023⁴

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ, η συνολική αξία των ελληνικών εξαγωγών για το 2023 ανήλθε σε 50,92 δισ. ευρώ, μειωμένη κατά 8,7% από 55,76 δισ. ευρώ το 2022.

Τα καύσιμα κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο των εξαγωγών (32,4%), ακολουθούμενα από τα τρόφιμα και τα ζώντα ζώα (14,9%), τα βιομηχανικά αγαθά που ταξινομούνται κυρίως με βάση τις πρώτες ύλες (14,4%) και τα χημικά προϊόντα (11,6%).

⁴ Enterprise Greece invest & trade, (ΕΞΑΓΩΓΕΣ)

https://www.enterprisegreece.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1860&Itemid=643&lang=el

Από την πλευρά των εισαγωγών, η συνολική αξία το 2023 έφθασε τα 81,97 δισ. ευρώ, μειωμένη κατά 13,3% από τα 94,55 δισ. ευρώ το 2022. Τα καύσιμα αποτελούσαν το μεγαλύτερο μερίδιο των εισαγωγών (27,8%), ακολουθούμενα από τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό μεταφορών (20,2%) και τα χημικά προϊόντα (14,2%).

Χώρες προορισμού

Όσον αφορά τους εξαγωγικούς προορισμούς, το 57% των ελληνικών εξαγωγών το 2023 κατευθύνεται προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, γεγονός που αντανακλά τη σημασία της περιοχής στο ελληνικό εμπόριο. Οι χώρες με τις περισσότερες εξαγωγές ήταν η Ιταλία (11,6%), η Βουλγαρία (7,0%), η Γερμανία (6,7%), η Κύπρος (6,5%), οι ΗΠΑ (4,2%) και η Ισπανία (4,1%).

Χώρες προέλευσης

Όσον αφορά τις εισαγωγές, η ΕΕ αντιπροσώπευε το 50,5% των συνολικών εισαγωγών της Ελλάδας το 2023. Οι πρώτες χώρες εισαγωγής ήταν η Γερμανία (10,6%), η Κίνα (8,4%), η Ιταλία (8,2%), το Ιράκ (6,4%), η Ολλανδία (6,1%) και η Γαλλία (4,4%).

Συνολικό εξωτερικό εμπόριο

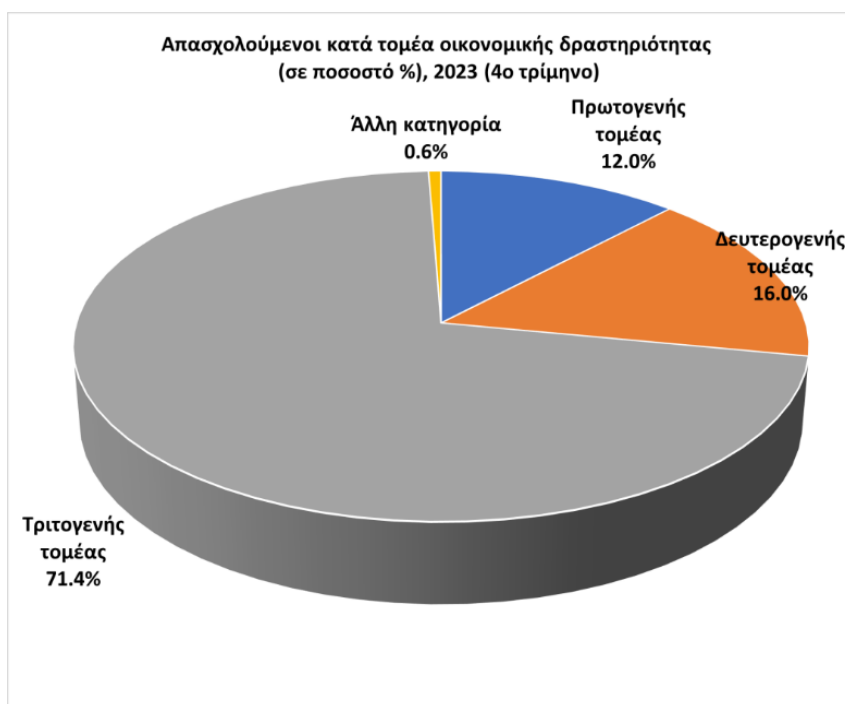
Συνολικά, το εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας (εισαγωγές και εξαγωγές μαζί) ανήλθε σε 132,885,6 δισ. ευρώ το 2023. Ενώ το εμπορικό έλλειμμα μειώθηκε κατά 20%, αντισταθμίζεται σε μεγάλο βαθμό από τις ισχυρές εξαγωγές υπηρεσιών της χώρας, συμπεριλαμβανομένων της ναυτιλίας, του τουρισμού και των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

Η Ελλάδα διαθέτει εξειδικευμένο και άρτια εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό, ικανό να στηρίζει αποτελεσματικά κάθε επενδυτικό έργο.⁵ Στο σύνολο του εργατικού δυναμικού το 46,4% διαθέτει πτυχίο ανώτατης εκπαίδευσης ενώ το 7,0% διαθέτει μεταπτυχιακό ή/και

⁵ Enterprise Greece invest & trade, (ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ)

https://www.enterprisegreece.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1863&Itemid=645&lang=el

διδακτορικό. Επίσης, είναι ενδεικτικό ότι με βάση τα στοιχεία Μαρτίου 2024 της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, το 22,5% των εργαζομένων είναι πωλητές-παρέχουν υπηρεσίες, το 16,2% ειδικευμένοι τεχνίτες και χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού, το 11,1% υπάλληλοι γραφείου, το 10,7% ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς και το 6,7% τεχνικοί. Το εργατικό δυναμικό εναρμονίζεται με τις ανάγκες της ελληνικής οικονομίας και τις τάσεις της παγκοσμιοποιημένης αγοράς, με το 71,4% περίπου να απασχολείται στον τομέα των υπηρεσιών, το 16,0% στο δευτερογενή τομέα και τέλος το 12,0% στον πρωτογενή τομέα. Επιπλέον, σύμφωνα με έρευνα της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, το 69,5% των ενηλίκων στην Ελλάδα γνωρίζει τουλάχιστον μία ξένη γλώσσα, ενώ το 64,5% των ενηλίκων γνωρίζει την αγγλική.



(Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή Μάρτιος 2024, επεξεργασία Enterprise Greece)

Ώρες πραγματικής εργασίας κατά μέσο όρο ανά εργαζόμενο για το 2022



(Πηγή: ΟΟΣΑ, Απρίλιος 2024)

Υλικοτεχνικές Υποδομές⁶

Η Ελλάδα διαθέτει σήμερα μια καλά ανεπτυγμένη υποδομή logistics, η οποία διευκολύνει την αποτελεσματική εκτέλεση διαφόρων επενδυτικών δραστηριοτήτων.

Λιμένες

Η Ελλάδα διαθέτει εκατοντάδες νησιά και αντίστοιχα λιμάνια, από τα οποία τα 16 είναι διεθνή. Ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί ένα από τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια της Ευρώπης και το κύριο εμπορικό λιμάνι της χώρας, ενώ ακολουθούν τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας. Η Ελλάδα διαθέτει περισσότερα από 140 επιβατηγά και εμπορικά λιμάνια.

Η λιμενική υποδομή αναβαθμίζεται και βελτιώνεται συνεχώς, προκειμένου να ανταποκριθεί στις εμπορικές ανάγκες και στην εξυπηρέτηση των 27,2 εκατομμυρίων επισκεπτών της χώρας το 2017, καθώς και σε θέματα ασφαλείας.

Το Νοέμβριο του 2008, η κινέζικη εταιρεία Cosco υπέγραψε συμφωνία για την εκμετάλλευση τμήματος του λιμένα του Πειραιά, ύψους 4.5 δισεκατομμυρίων Ευρώ και

⁶ Enterprise Greece invest & trade, (ΥΛΙΚΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ)

https://www.enterprisegreece.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1862&Itemid=644&lang=el

διάρκειας 35 ετών, η οποία έχει ως σκοπό να αυξήσει σημαντικά τη χωρητικότητα φορτίων και την αποτελεσματικότητα του λιμένα. Επιπλέον, η συμφωνία αυτή, στην οποία προστέθηκε η στρατηγική συνεργασία με την εταιρεία Hewlett Packard, θα καταστήσει τον Πειραιά μία από τις κύριες εισόδους των αγαθών από την Ασία που προορίζονται για την ευρωπαϊκή αγορά.

Δίαυλοι ναυσιπλοΐας

Οι ναυτιλιακές οδοί της Ελλάδας, που συνδέουν την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά, είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικές, καθώς διακινούν μεγάλο όγκο επιβατών και φορτίων κάθε χρόνο. Τα τελευταία χρόνια, η προσθήκη πολυάριθμων ταχύπλων καταμαράν στους επιβατικούς και εμπορικούς στόλους έχει μειώσει σημαντικά τους χρόνους ταξιδιού. Επιπλέον, η Ελλάδα διαθέτει πλέον ένα ισχυρό θεσμικό πλαίσιο για την ίδρυση, τη λειτουργία και την ανάπτυξη των θαλάσσιων λιμένων. Το πλαίσιο αυτό υποστηρίζει τη δημιουργία ενός βιώσιμου δικτύου υδροπλάνων, το οποίο θα ενισχύσει τις τουριστικές προσφορές της Ελλάδας, θα βελτιώσει τις συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και απομακρυσμένων περιοχών και θα τονώσει το επενδυτικό ενδιαφέρον.

Οδικό δίκτυο

Το οδικό δίκτυο της Ελλάδας έχει σημειώσει σημαντικές βελτιώσεις τα τελευταία χρόνια. Ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής στην Ευρώπη είναι η Εγνατία Οδός. Ο οδικός άξονας ΠΑΘΕ έχει αναβαθμιστεί σημαντικά, συνδέοντας το λιμάνι της Πάτρας με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και το συνοριακό πέρασμα των Ευζώνων με τη Βόρεια Μακεδονία. Η Ιόνια Οδός, ένα άλλο μεγάλο δίκτυο, συνδέει την Πάτρα με την Ηγουμενίτσα. Στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, η Αττική Οδός έχει μεταμορφώσει τις οδικές μετακινήσεις, λειτουργώντας ως ζωτικός σύνδεσμος μεταξύ του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, των κόμβων της εφοδιαστικής αλυσίδας, των λιμένων και των σιδηροδρομικών δικτύων. Ενώ αυτές οι κύριες διαδρομές είναι υψηλής ποιότητας, οι συνεχιζόμενες κατασκευές και βελτιώσεις στα δευτερεύοντα οδικά δίκτυα αποσκοπούν στη βελτίωση των υπηρεσιών για τους χρήστες.

Αεροδρόμια

Η Ελλάδα διαθέτει 45 αεροδρόμια, εκ των οποίων 15 κρατικά αεροδρόμια για τη διεθνή κυκλοφορία, 26 για την εγχώρια κυκλοφορία και 4 δημοτικά αεροδρόμια. Πολλά από τα νησιωτικά αεροδρόμια εξυπηρετούν κυρίως τουρίστες και πτήσεις τσάρτερ. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, ο οποίος άνοιξε το 2001, αναγνωρίζεται ως ένας από τους καλύτερους της Ευρώπης.

Επί του παρόντος, αρκετά αεροδρόμια σε ολόκληρη τη χώρα βρίσκονται σε διαδικασία αναβάθμισης των υποδομών τους, ενώ υπάρχουν σχέδια για νέα αεροδρόμια υπό ανάπτυξη.

Σιδηροδρομικό δίκτυο

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας έχει επικεντρωθεί στην αναβάθμιση της υποδομής του, με βασικές προτεραιότητες τον εκσυγχρονισμό των βαγονιών και την εγκατάσταση νέων γραμμών για τη μείωση των χρόνων ταξιδιού.

Το δίκτυο συνδέει κυρίως τις βόρειες και νότιες περιοχές, συνδέοντας ιδιαίτερα την Πάτρα, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Τα τελευταία χρόνια, ο χρόνος ταξιδιού μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης έχει μειωθεί από 6 σε περίπου 5 ώρες.

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος συνδέει αποτελεσματικά το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας με το κέντρο της πόλης, την Κόρινθο και το Κιάτο. Επιπλέον, το μετρό της Αθήνας, το πρώτο στη χώρα, έχει βελτιώσει σημαντικά τις αστικές συγκοινωνίες.

Το δίκτυο του Μετρό συνεχίζει να επεκτείνεται με νέους σταθμούς, βελτιώνοντας την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού σε αυτό το βασικό επιχειρηματικό κέντρο. Ένα νέο σύστημα Μετρό βρίσκεται επίσης υπό κατασκευή στη Θεσσαλονίκη.

Ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας⁷

Η στρατηγική θέση της Ελλάδας στο σταυροδρόμι της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής την έχει καταστήσει βασικό κόμβο μεταφορών από την αρχαιότητα, διευκολύνοντας την ανταλλαγή αγαθών, πολιτισμών και ανθρώπων. Καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 80% του παγκόσμιου εμπορίου σε όγκο και πάνω από το 70% σε αξία, η θέση της Ελλάδας είναι ιδιαίτερα πλεονεκτική. Η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα ευρωπαϊκά λιμάνια αυξάνεται με ρυθμό 6% ετησίως, ενώ τα λιμάνια της Νοτιοανατολικής Ευρώπης παρουσιάζουν ακόμη υψηλότερο ρυθμό ανάπτυξης, πάνω από 8% ετησίως.

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, που λειτουργεί ως πύλη μεταξύ Ανατολής και Δύσης, την καθιστά ιδιαίτερα ελκυστική για επενδύσεις στον τομέα των logistics και των μεταφορών, τοποθετώντας τη χώρα σε θέση να επωφεληθεί από τις αυξανόμενες παγκόσμιες εμπορικές ροές. Τα ελληνικά λιμάνια διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στις μεταφορές μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, είναι ιδιαίτερα σημαντικό, καθώς λειτουργεί τόσο ως κόμβος εμπορευματοκιβωτίων όσο και ως τερματικός σταθμός αυτοκινήτων. Σε απόσταση μόλις 210 ναυτικών μιλίων από τη θαλάσσια οδό της κεντρικής Μεσογείου, ο Πειραιάς έχει πρόσβαση στο προηγμένο Κέντρο Εφοδιασμού Θριάσιο και συνδέεται με την Ευρώπη μέσω σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας, καθιστώντας τον ιδανικό λιμάνι διαμετακόμισης και πύλης για την Ευρώπη.

Από το 2010, ο Πειραιάς έχει σημειώσει αξιοσημείωτη ανάπτυξη, ιδιαίτερα μετά τη διαχείριση των δύο τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων από την COSCO Pacific και την ενδεχόμενη εξαγορά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ). Το 2019, ο Πειραιάς κατέλαβε την πρώτη θέση μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου και την 25η παγκοσμίως σε διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, με χωρητικότητα 4,9 εκατομμυρίων TEUs. Η αποτελεσματικότητα του λιμένα, η αυξημένη χωρητικότητα, η σιδηροδρομική συνδεσιμότητα και οι απευθείας ναυτιλιακές γραμμές προς την Ασία έχουν εδραιώσει τον ρόλο του ως

⁷ Enterprise Greece invest & trade, (ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ)
<https://www.enterprisegreece.gov.gr/ependyste-sthn-ellada/kladoi-aixmhs/%CE%B5%CF%86%CE%BF%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B7-%CE%B1%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B1>

βασικό σημείο εισόδου εμπορευμάτων από την Ασία (Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα, Ινδία) στην Ευρώπη.

Άλλα ελληνικά λιμάνια, όπως της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης και της Πάτρας, έχουν επίσης δυνατότητες ως πύλες εισόδου στην Ευρώπη. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ειδικότερα, έχει προσελκύσει σημαντικές επενδύσεις από μια κοινοπραξία που ελέγχει πλέον τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Οι Επενδυτικές ευκαιρίες στην ελληνική αγορά εφοδιασμού και μεταφορών

Το επενδυτικό δυναμικό στον τομέα των logistics και των μεταφορών στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα ελπιδοφόρο, με κινητήρια δύναμη διάφορες στρατηγικές πρωτοβουλίες. Αυτές περιλαμβάνουν την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών λιμένων, ώστε να λειτουργήσουν ως κρίσιμες πύλες μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Επιπλέον, η ιδιωτικοποίηση βασικών περιουσιακών στοιχείων υποδομής, όπως περιφερειακά εμπορικά λιμάνια, αυτοκινητόδρομοι και σιδηροδρομικά συστήματα, παρουσιάζει σημαντικές ευκαιρίες για τους επενδυτές. Ένας άλλος βασικός τομέας είναι οι συνεχιζόμενες επενδύσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση των σιδηροδρομικών και οδικών υποδομών, οι οποίες θα ενισχύσουν την αποτελεσματικότητα των μεταφορών και των logistics σε ολόκληρη τη χώρα.

Η στρατηγική θέση της Ελλάδας προσφέρει επίσης στους παγκόσμιους κατασκευαστές την ευκαιρία να χρησιμοποιούν τη χώρα ως κόμβο εφοδιασμού, συναρμολόγησης και διασφάλισης ποιότητας για προϊόντα που κατασκευάζονται στην Ασία και προορίζονται για την ευρωπαϊκή αγορά. Οι δυνατότητες αυτές έχουν ήδη αναγνωριστεί από μεγάλους επενδυτές, συμπεριλαμβανομένης της COSCO, η οποία έχει πραγματοποιήσει σημαντικές επενδύσεις στο λιμάνι του Πειραιά και σχεδιάζει να συνεχίσει να επεκτείνει τις δραστηριότητές της. Ομοίως, η εξαγορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από την ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane και η συνεργασία της με την HP για την αποκλειστική μεταφορά εμπορευμάτων από τον Πειραιά προς την Ευρώπη, αναδεικνύουν την αυξανόμενη σημασία της Ελλάδας στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα. Η Huawei και η ZTE Corp έχουν επίσης εδραιώσει την παρουσία τους στον Πειραιά, με τη Huawei να δημιουργεί ένα κέντρο δοκιμών

και πιλοτικής διανομής και τη ΖΤΕ να αναπτύσσει ένα κέντρο εφοδιαστικής αλυσίδας στο λιμάνι.

Επιπλέον, το εν εξελίξει πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων της ελληνικής κυβέρνησης περιλαμβάνει ένα ευρύ χαρτοφυλάκιο έργων υποδομής. Αυτό περιλαμβάνει λιμάνια, μαρίνες, σιδηροδρομικές υποδομές, τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και διάφορα περιφερειακά αεροδρόμια, τα οποία παρουσιάζουν περαιτέρω επενδυτικές ευκαιρίες.

Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας περιλαμβάνουν οικονομικά αποδοτικές λύσεις μεταφορών, με τη γεωγραφική θέση των λιμένων της να εξασφαλίζει ανταγωνιστικές τιμές εμπορευμάτων και εύκολη πρόσβαση στις αναπτυσσόμενες περιφερειακές οικονομίες. Οι συνεχείς επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών καταδεικνύουν ότι τα μεγάλα λιμάνια της Ελλάδας είναι πλέον καλά συνδεδεμένα με σύγχρονα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα, καθιστώντας τις διατροπικές εμπορευματικές μεταφορές γρήγορες και αποτελεσματικές. Στο πλαίσιο της νέας Ευρωπαϊκής Πολιτικής Υποδομών (ΔΕΔ-Μ), πάνω από 26 δισεκατομμύρια ευρώ προορίζονται για έργα υποδομής σε όλη την Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών, οδικών, λιμενικών, αερολιμενικών και πολυτροπικών εξελίξεων στην Ελλάδα. Η πλεονεκτική θέση της Ελλάδας στο σταυροδρόμι της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής ενισχύει περαιτέρω την ελκυστικότητά της ως κόμβου logistics.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαδραματίζουν επίσης καθοριστικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία, ελέγχοντας τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο. Αυτή η μακρόχρονη ναυτιλιακή παράδοση, σε συνδυασμό με εξελιγμένα συστήματα εφοδιαστικής, διασφαλίζει ότι τα περιφερειακά κέντρα διανομής είναι στελεχωμένα με εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό. Αρκετές μεγάλες διεθνείς εταιρείες logistics, συμπεριλαμβανομένων των Kühne & Nagel, DHL, Schenker, Geodis, Panalpina και Express, δραστηριοποιούνται ήδη στην Ελλάδα, υπογραμμίζοντας περαιτέρω τις ισχυρές δυνατότητες logistics της χώρας.

Οι επενδυτικές ευκαιρίες στην Ελλάδα επικεντρώνονται κυρίως σε τομείς όπως τα λιμάνια, οι περιφερειακοί αερολιμένες, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, τα σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα, τα κέντρα εφοδιαστικής αλυσίδας και οι υποδομές για τη συναρμολόγηση

και τη διασφάλιση ποιότητας. Οι ευκαιρίες αυτές αναδεικνύουν την αυξανόμενη σημασία της Ελλάδας ως βασικού κόμβου logistics και μεταφορών στην Ευρώπη και πέραν αυτής.

Μέσα χρηματοδότησης⁸

Οι επενδυτές που επιθυμούν να αναλάβουν έργα στην Ελλάδα έχουν πρόσβαση σε διάφορα σημαντικά χρηματοδοτικά εργαλεία για να υποστηρίξουν τις επενδυτικές τους πρωτοβουλίες. Ένας από τους βασικούς πόρους είναι ο **Αναπτυξιακός Νόμος 4399/2016**, ο οποίος παρέχει στήριξη που κυμαίνεται από 10% έως 55%, ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης και την περιοχή εφαρμογής. Αυτός ο νόμος προσφέρει επενδυτικά κίνητρα, συμπεριλαμβανομένων φοροαπαλλαγών, επιχορηγήσεων, επιδοτήσεων χρηματοδοτικών μισθώσεων, επιδοτήσεων για το κόστος νέων θέσεων εργασίας, σταθεροποίησης των φορολογικών συντελεστών εισοδήματος και χρηματοδότησης κινδύνου μέσω κεφαλαίων επιχειρηματικών συμμετοχών. Επιπλέον, **το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2014-2020** χρησιμεύει ως το κύριο στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη της Ελλάδας, υποστηριζόμενο από σημαντικούς πόρους από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ΕΤΕΑΝ Α.Ε λειτουργεί ως μεσάζων στον κύκλο χρηματοδότησης, γεφυρώνοντας τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) με τις τράπεζες. Αναλαμβάνει τους επιχειρηματικούς κινδύνους που οι τράπεζες δεν είναι πρόθυμες να καλύψουν για αυτές τις ΜΜΕ.

Οι Δημόσιες-Ιδιωτικές Συμπράξεις (ΣΔΙΣ) είναι ένα ακόμη αποτελεσματικό εργαλείο για την ανάπτυξη δημόσιων υποδομών και την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών στους πολίτες, όπως φαίνεται στην περίπτωση της COSCO και του Λιμανιού του Πειραιά.

Για την προώθηση της απασχόλησης, το Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης εφαρμόζει κίνητρα που αποσκοπούν κυρίως στη χρηματοδότηση μέρους του μισθολογικού και μη μισθολογικού κόστους,

⁸ Enterprise Greece invest & trade, (ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)

https://www.enterprisegreece.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1864:%CF%80%CF%81%CF%8C%CF%83%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CF%83%CE%B5%CF%87%CF%81%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%B4%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%B7&catid=89:giati-ellada&lang=el-GR

συμπεριλαμβανομένων των μισθών και των εργοδοτικών εισφορών, για επιχειρήσεις όλων των μεγεθών, μέσω του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού. (ΟΑΕΔ).

Χρηματοοικονομικά και Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα

Οι ελληνικές όσο και οι διεθνείς τράπεζες που λειτουργούν στην Ελλάδα παρέχουν στους επιχειρηματίες μια ευρεία γκάμα χρηματοοικονομικών εργαλείων προσαρμοσμένων στις συγκεκριμένες ανάγκες τους, συμπληρώνοντας τους προαναφερθέντες πόρους για να καλύψουν τα χρηματοδοτικά κενά που δεν καλύπτονται από άλλες πηγές ή ίδια κεφάλαια.

Τα τελευταία χρόνια, η παρουσία των διεθνών τραπεζών έχει αυξηθεί σημαντικά. Αξιοσημείωτο είναι ότι η Ομάδα της ΕΤΕπ, που αποτελείται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων, επένδυσε 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ στην ελληνική οικονομία το 2017. Από το 2012 έως το 2016, η ΕΤΕπ επένδυσε 6,4 δισεκατομμύρια ευρώ στην Ελλάδα, εστιάζοντας κυρίως στις υποδομές, τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και τα ενεργειακά έργα.

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (ΕΤΑΑ) χρηματοδοτεί 30 έργα με συνολικό προϋπολογισμό 1,505 δισεκατομμυρίων ευρώ και διαθέτει ενεργό χαρτοφυλάκιο 1,104 δισεκατομμυρίων ευρώ σε διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, της βιομηχανίας, του εμπορίου και της γεωργικής επιχειρηματικότητας, της ενέργειας και των υποδομών.

Η Διεθνής Εταιρεία Χρηματοδότησης (IFC), μέλος της Ομάδας της Παγκόσμιας Τράπεζας, είναι η μεγαλύτερη παγκόσμια αναπτυξιακή ίδρυση που αφιερώνεται αποκλειστικά στον ιδιωτικό τομέα στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Η Τράπεζα Εμπορίου και Ανάπτυξης της Μαύρης Θάλασσας, το οικονομικό θεμέλιο της Οικονομικής Συνεργασίας της Μαύρης Θάλασσας (BSEC), έχει εγκρίνει 25 έργα στην Ελλάδα με συνολική επένδυση περίπου 522,4 εκατομμυρίων ευρώ.

Στην Ελλάδα, πολλές εταιρείες διαχειρίζονται κεφάλαια επιχειρηματικών συμμετοχών και ιδιωτικών μετοχών. Συνολικά, 21 εταιρείες επιχειρηματικών κεφαλαίων λειτουργούν στη χώρα, διαχειριζόμενες περίπου 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ.

EQUIFUND. Το Ταμείο Επιχειρηματικών Συμμετοχών (Equifund) δυνάμει του Επιχειρησιακού Προγράμματος "Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία" (ΕΠΑνΕΚ), στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ. Αποτελεί μια επενδυτική πλατφόρμα με πολλαπλασιαστικό αντίκτυπο στην οικονομία και στην κοινωνία.

Ειδικότερα η σημασία της Ελληνικής ναυτιλίας

Σύμφωνα με τη σχετική μελέτη του IOBE, Η ναυτιλιακή βιομηχανία είχε σημαντική επίδραση στο ΑΕΠ της χώρας, εκτιμώμενη σε €14,1 δισεκατομμύρια ετησίως (μέσος όρος από το 2018 έως το 2021), που αντιπροσωπεύει το 7,9% του ΑΕΠ, υποστηρίζει 86.300 πλήρεις θέσεις εργασίας και δημιουργεί περίπου €1,9 δισεκατομμύρια δημόσια έσοδα. Η ναυτιλία παίζει καθοριστικό ρόλο στην ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας, συμβάλλοντας με το μεγαλύτερο ποσοστό του ακαθάριστου προστιθέμενου αξίας (ΑΠΑ) σε σύγκριση με άλλα κράτη μέλη της ΕΕ—3,1% για την Ελλάδα έναντι μόλις 0,2% κατά μέσο όρο στην ΕΕ. Επιπλέον, τα έσοδα από τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά την τελευταία δεκαετία έχουν αντιπροσωπεύσει πάνω από το ένα τρίτο του ακαθάριστου χρέους της γενικής κυβέρνησης. Από το 2012 έως το 2022, η Ελλάδα παρήγαγε 148,3 δισεκατομμύρια ευρώ από θαλάσσιες μεταφορές, που αντιπροσωπεύουν το 42% του ακαθάριστου χρέους της κυβέρνησης.

Επιπλέον, οι λιμενικές υπηρεσίες, ιδιαίτερα στον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, έχουν βελτιωθεί σημαντικά την τελευταία δεκαετία, κυρίως λόγω των αλλαγών στα επιχειρηματικά μοντέλα μετά την ιδιωτικοποίησή τους. Ενώ η ναυπηγική δραστηριότητα μειώθηκε κατά τα χρόνια της κρίσης, υπάρχουν σημάδια ανάκαμψης στον τομέα των επισκευών, με θετικές προοπτικές που συνδέονται με την αναζωογόνηση των τριών μεγάλων ναυπηγείων. (Νεώριο, Σκαραμαγκάς και Ελευσίνα).

Όπως, μάλιστα, αναφέρεται, χαρακτηριστικά : « Από το 2022, περισσότερα από 5.500 πλοία ή περίπου το 22% του παγκόσμιου στόλου ανήκουν σε Έλληνες, σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ). Η δύναμη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας έχει βελτιωθεί σημαντικά την τελευταία δεκαετία, καθώς ο αριθμός αυτός έχει αυξηθεί περισσότερο από 50%, σημειώνει η έκθεση επικαλούμενη στοιχεία της ΕΕΕ.

Η κυριαρχία της ελληνικής ναυτιλίας είναι αναμφισβήτητη καθώς ελέγχει το 31% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων, το 25% του στόλου των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, το 22% των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, το 15% των πλοίων μεταφοράς χημικών και προϊόντων και το 11% των πλοίων μεταφοράς υγραερίου».⁹

1.2. Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ COSCO

Το 2023, το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) της Κίνας ανήλθε σε περίπου 17,7 τρισεκατομμύρια δολάρια. Σε σύγκριση με το ΑΕΠ των άλλων χωρών BRIC, της Ινδίας, της Ρωσίας και της Βραζιλίας, η Κίνα ήρθε πρώτη εκείνη τη χρονιά και δεύτερη στην παγκόσμια κατάταξη του ΑΕΠ. Η στασιμότητα του ΑΕΠ της Κίνας το 2022 και το 2023 οφειλόταν κυρίως στην ανατίμηση του δολαρίου ΗΠΑ. Η αύξηση του πραγματικού ΑΕΠ της Κίνας ήταν 3% το 2022 και 5,2% το 2023. Το 2023, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην Κίνα έφθασε περίπου τα 12.514 δολάρια.

Η ανάδυση της Κίνας στην παγκόσμια οικονομία έχει να κάνει σε μεγάλο βαθμό με την ιδιότητά της ως το "εργοστάσιο του κόσμου". Από το 2013, η Κίνα είναι η μεγαλύτερη εξαγωγική χώρα στον κόσμο. Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι αυτό οφείλεται εν μέρει στο υποτιμημένο κινεζικό νόμισμα. Ο δείκτης Big Mac, ένας απλοποιημένος και άτυπος τρόπος μέτρησης της ισοτιμίας αγοραστικής δύναμης μεταξύ διαφορετικών νομισμάτων, δείχνει ότι το κινεζικό νόμισμα Γουάν ήταν περίπου υποτιμημένο κατά 31% το 2023.

Από τότε που η Κίνα άρχισε να μεταρρυθμίζει και να ανοίγει την οικονομία της κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες, τα λιμάνια της χώρας έχουν επεκταθεί σημαντικά και λειτουργούν ως βασικοί κόμβοι στο παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών. Με γνώμονα την πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI), που ανακοινώθηκε το 2013, για την ενίσχυση των διεθνών επενδύσεων και της εμπορικής συνεργασίας της Κίνας, τα λιμάνια έχουν γίνει στρατηγικοί κόμβοι για τον θαλάσσιο δρόμο του μεταξίου του 21ου αιώνα (ή One Road). Σημαντικά κεφάλαια έχουν επενδυθεί στους τομείς των μεταφορών και της εφοδιαστικής,

⁹ (Οικονομικός Ταχυδρόμος) <https://www.ot.gr/> 22/08/2024

όπως η προώθηση των λιμενικών υποδομών, η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ λιμένων, η αύξηση των ναυτιλιακών διαδρομών και της θαλάσσιας εφοδιαστικής, καθώς και η παροχή πρόσβασης σε συνδυαστικούς διαδρόμους υδάτινων και χερσαίων μεταφορών. Αντίστοιχα, τα λιμάνια και η ναυτιλιακή βιομηχανία της Κίνας αύξησαν τη χωρητικότητά τους, τις λειτουργικές τους επιδόσεις και την ανταγωνιστικότητά τους.

Από το 2022, η Κίνα διέθετε επτά (7) από τα δέκα (10) πιο μεγάλα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, δηλαδή τα λιμάνια της Σαγκάης, του Ningbo-Zhoushan, του Shenzhen, του Guangzhou, του Qingdao, του Tianjin και του Hong Kong. Το λιμάνι της Σαγκάης είναι το μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στην Κίνα και στον κόσμο, διακινώντας περισσότερα από 47 εκατομμύρια TEU εμπορευματοκιβωτίων το 2022. Το ίδιο έτος απέφερε έσοδα ύψους 4,7 δισ. δολαρίων.

Ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού, ο οποίος μεταφέρει φορτία από την Κίνα στην Ευρώπη μέσω της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, ήταν μια θαλάσσια εμπορική οδός επιπλέον της χερσαίας σιδηροδρομικής οδού του BRI. Εκτείνεται από λιμάνια κατά μήκος της νοτιοανατολικής ακτής της Κίνας, περνώντας από διάφορα λιμάνια στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας, τον Ινδικό Ωκεανό, τον Περσικό Κόλπο και τη Μεσόγειο Θάλασσα, πριν συναντήσει τη χερσαία οικονομική ζώνη του Δρόμου του Μεταξιού στο λιμάνι της Βενετίας. Από την έναρξή του το 2015, ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού έχει διπλασιάσει τον όγκο του θαλάσσιου εμπορίου της Κίνας, αυξάνοντας έτσι τις επιχειρήσεις στα λιμάνια της χώρας. Αυτό αντικατοπτρίζεται στον εμπορικό δείκτη του Θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού (STI), ο οποίος δείχνει έναν σύνθετο δείκτη του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου να κορυφώνεται στις 205 μονάδες τον Δεκέμβριο του 2021 - δύο φορές υψηλότερο από τον αρχικό δείκτη των 100 μονάδων τον Μάρτιο του 2015. Επιπλέον, η αύξηση του εμπορίου με τις χώρες κατά μήκος του BRI είναι ακόμη πιο εμφανής, με τον σύνθετο εμπορικό δείκτη BRI να είναι 54 μονάδες υψηλότερος από τον STI για την ίδια περίοδο.

Η στρατηγική των πολυεθνικών επιχειρήσεων

Γενικά οι πολυεθνικές επιχειρήσεις υιοθετούν μια από τις 4 εναλλακτικές στρατηγικές για επιτύχουν τους τρεις στόχους (global efficiencies, multinational flexibility, and worldwide learning):

Στρατηγική εγχώριας επανάληψης (Home replication strategy)

Πολλαπλή εγχώρια στρατηγική (Multidomestic strategy)

Ολική στρατηγική (Global strategy)

Πολυεθνική στρατηγική (Transnational strategy)

Ποιά προσέγγιση διεθνούς μάρκετινγκ χρησιμοποιεί η COSCO ;

Μια επιχείρηση, συνήθως, χρησιμοποιεί τρεις τρόπους για να αποφασίσει αν θα τυποποιήσει ή θα προσαρμόσει το μίγμα marketing:

Εθνοκεντρική προσέγγιση (Ethnocentric approach), Πολυκεντρική προσέγγιση (Polycentric approach), Γαιοκεντρική προσέγγιση (Geocentric approach).

Πλεονεκτήματα OLI

1. *«**Τα πλεονεκτήματα Ιδιοκτησίας (Ownership)** μιας επιχείρησης (που αναζητά νέες επενδύσεις ή την επέκταση και ενίσχυση παλαιότερων Α.Ε.Ε.) είναι συνήθως άυλα και μπορούν να μεταφερθούν στο εξωτερικό με σχετικά χαμηλό κόστος (βλ. εξειδίκευση σε ένα αντικείμενο, εξειδικευμένες εργατικές ικανότητες, προηγμένη τεχνολογία, μηχανισμούς ελέγχου, οικονομίες κλίμακας και ικανότητες διοίκησης και marketing. Αυτά τα πλεονεκτήματα απαντούν στο ερωτήματα, ποιές είναι οι προϋποθέσεις επιτυχίας για να επενδύσει κανείς στο εξωτερικό. Κατά συνέπεια, όσο μεγαλύτερα είναι αυτά τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα για μια επιχείρηση που επενδύει, τόσο πιο πιθανόν είναι να εμπλακεί αυτή σε Α.Ε.Ε. ή να αυξήσει το ήδη υπάρχον κομμάτι της συμμετοχής της».*

2. *«**Τα πλεονεκτήματα Τοποθεσίας (Location)** εναλλακτικών χωρών ή περιοχών χωρών. Τέτοια χαρακτηριστικά δείχνουν πως όσο περισσότερο τα ακίνητα- φυσικά ή δημιουργημένα- αποθέματα ευνοούν την παρουσία σε μια ξένη αντί σε μια εγχώρια αγορά, τόσο περισσότερες θα είναι εκείνες οι επιχειρήσεις, που θα επιλέγουν να αυξήσουν ή να*

εκμεταλλευτούν τα υπάρχοντα «Ο» χαρακτηριστικά τους με το να εμπλακούν σε Α.Ξ.Ε. Η τάση μιας επιχείρησης να εμπλακεί ολοένα και περισσότερο σε διασυννοριακές επενδύσεις έχει συνέπειες όχι μόνο στον τρόπο με τον οποίο η γνώση και τα άλλα άυλα περιουσιακά στοιχεία μεταφέρονται δια μήκους των συνόρων, αλλά και στη γεωγραφική τοποθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων που δημιουργούν προστιθέμενη αξία, ειδικά αν πρόκειται για δραστηριότητες που μεγεθύνουν περιουσιακά στοιχεία μεγάλης αξίας».

3. «**Τα πλεονεκτήματα Εσωτερικοποίησης (Internalization)**. Αυτά στην ουσία στηρίζουν την επιχείρηση στο να διατηρήσει την ανταγωνιστική της θέση μέσω της προσπάθειας της να ελέγξει ολόκληρη την αλυσίδα αξίας στην παραγωγή της και μειώνουν το κόστος των ενδοεπιχειρησιακών συναλλαγών. Αυτά τα πλεονεκτήματα γεννιούνται από την έντονη παρουσία ατελειών στις ενδιάμεσες αγορές αγαθών και παραγωγικών συντελεστών και στην ουσία απαντούν στο ερώτημα (Πώς επεκτείνεται τελικά μια επιχείρηση στο εξωτερικό;)»¹⁰

Τα κίνητρα που ελκύουν Α.Ξ.Ε.

Location : Η φιλοξενούσα χώρα (π.χ. η Ελλάδα)

Τα πλεονεκτήματα είναι : χαμηλοί φόροι, χαμηλό κόστος παραγωγής, χαμηλό εργατικό κόστος, σταθερό νομοθετικό πλαίσιο, καλός καιρός, γεωγραφία, καλές υποδομές, αναπτυγμένη τεχνολογία, ενέργεια, το επιτόκιο, οι χαμηλοί δασμοί, το νόμισμα.

Ownership :

Τι προσφέρει η μητρική εταιρεία (π.χ. COSCO)

Τεχνολογία, τεχνογνωσία, διαφήμιση, marketing, management, κεφάλαιο.

Internalization:

Τα πλεονεκτήματα εσωτερικοποίησης είναι : η ελαχιστοποίηση του κόστους εξωτερικών συναλλαγών π.χ. (Το licensing έχει κόστος, το νόμισμα, κλπ).

Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα βασικών εναλλακτικών τρόπων διεθνοποίησης της επιχειρηματικής δράσης.

¹⁰ Βλ. Διαφάνειες Καθηγητή κ. Π. Παντελίδη από το μεταπτυχιακό μάθημα (Διεθνείς Επενδύσεις).

Εξαγωγές (Διεθνές Εμπόριο)

Πλεονεκτήματα:

Η εξάλειψη των κόστους εγκατάστασης στη χώρα στόχο επιτρέπει χαμηλό ρίσκο και άμεσα κέρδη, ενώ παράλληλα παρέχει την ευκαιρία να εισέλθει σε ξένες αγορές και να αποκτήσει πολύτιμη εμπειρία.

Μειονεκτήματα:

Υψηλό κόστος μεταφοράς. Δασμολογικά και μη εμπόδια. Αδυναμία πραγματοποίησης πωλήσεων μεγάλης κλίμακας.

Πλεονεκτήματα τύπου «Ο» ΝΑΙ

Πλεονεκτήματα τύπου «I» ΝΑΙ

Πλεονεκτήματα τύπου «L» ΌΧΙ

Licensing (πώληση δικαιωμάτων ευρεσιτεχνίας)

Πλεονεκτήματα:

Οι απαιτήσεις επένδυσης είναι ελάχιστες, επιτρέποντας γρήγορη είσοδο στην αγορά με μειωμένους επιχειρηματικούς κινδύνους.

Μειονεκτήματα:

Απώλεια διαχειριστικού ελέγχου. Μπορεί να δημιουργήσει νέους ανταγωνιστές. Σχετικά μικρό οικονομικό όφελος. Κόστος ευκαιρίας (αποκλείει άλλο τρόπο διείσδυσης στην αγορά).

Πλεονεκτήματα τύπου «Ο» ΝΑΙ

Πλεονεκτήματα τύπου «I» ΟΧΙ

Πλεονεκτήματα τύπου «L» ΝΑΙ

Άμεση Ξένη Επένδυση (ΑΞΕ-FDI)

Πλεονεκτήματα:

Με πλήρη διαχειριστικό έλεγχο, οι εταιρείες μπορούν να μειώσουν το κόστος που σχετίζεται με την παράδοση προϊόντων στην διεθνή αγορά, να πλοηγηθούν στα δασμολογικά

εμπόδια, να προσαρμοστούν στις τοπικές ιδιαιτερότητες και να ενισχύσουν την υποστήριξη της επιχείρησης.

Μειονεκτήματα:

Μεγάλο κόστος επένδυσης. Ανάλυση επιχειρηματικού κινδύνου. Μεγαλύτερη έκθεση σε πολιτικές και (εξωγενείς) οικονομικές επιδράσεις.

Πλεονεκτήματα τύπου «Ο» ΝΑΙ

Πλεονεκτήματα τύπου «Ι» ΝΑΙ

Πλεονεκτήματα τύπου «L» ΝΑΙ

Η στρατηγική της COSCO

Ειδικότερα, η COSCO χρησιμοποιεί Πολλαπλή εγχώρια στρατηγική (The Multidomestic Strategy) *«Η πολυεθνική επιχείρηση λειτουργεί σαν μια συλλογή σχετικά ανεξαρτήτων θυγατρικών η κάθε μία από τις οποίες συγκεντρώνεται σε συγκεκριμένη εγχώρια αγορά. Κάθε θυγατρική καθορίζει ελεύθερα τα προϊόντα της, την στρατηγική μάρκετινγκ και τις τεχνικές παραγωγής που ικανοποιούν τις ανάγκες των τοπικών καταναλωτών»*.¹¹

Η COSCO και οι θυγατρικές της έχουν διαφορετικό τρόπο αντιμετώπισης της αγοράς σε κάθε περιοχή διαφορετική αντιμετώπιση των ανταγωνιστών, συνεργατών και των προμηθευτών της η COSCO στην Ελλάδα έχει τελείως διαφορετικό μοντέλο χρέωσης των υπηρεσιών της σε σχέση με ένα λιμάνι της στην Κίνα, με διαφορετικά target groups και στρατηγική μάρκετινγκ. Σε κάθε χώρα υπάρχουν διαφορετικοί νόμοι και φορολογία διαφορετικά πακέτα χρηματοδότησης και δανεισμού. Αλλά και στο τεχνικό κομμάτι η υποδομές του κάθε λιμανιού είναι διαφορετικές με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εξυπηρετηθούν ακριβώς τα ίδια είδη πλοίων. Επίσης η γεωγραφία και οι καιρικές συνθήκες είναι διαφορετικές σε κάθε λιμάνι. Για παράδειγμα μπορεί το ένα λιμάνι να εστιάζει πιο πολύ στον τουρισμό και της κρουαζιέρες ενώ ένα άλλο λιμάνι της COSCO να εστιάζει στα κοντέινερ γιατί δεν διαθέτει τα ίδια αξιοθέατα αυτή η χώρα με αποτέλεσμα να μην υπάρχει η ζήτηση για κρουαζιέρες.

Η COSCO χρησιμοποιεί Πολυκεντρική προσέγγιση (The Polycentric Approach) *«Η προσέγγιση αυτή κοστίζει περισσότερο επειδή οι υπεύθυνοι marketing προσπαθούν να προσαρμόσουν το marketing mix in σε κάθε αγορά που εισέρχεται η επιχείρηση για να*

¹¹ Βλ. Διαφάνειες Καθηγητή κ. Π. Παντελίδη από το μεταπτυχιακό μάθημα (Διεθνείς Επενδύσεις).

ικανοποιήσουν τις ειδικές ανάγκες των καταναλωτών. Η προσαρμογή μπορεί να αυξήσει τα έσοδα της επιχείρησης εάν επιτύχει η παραπάνω πολιτική».¹²



(Εικόνα του ψηφιακό τοπίου της Κίνας)

Όπως αναφέρθηκε πριν η COSCO για κάθε χώρα έχει τελείως διαφορετική στρατηγική μάρκετινγκ, ανάλογα την αγορά, οικονομία, την κουλτούρα, τα κανάλια επικοινωνίας, τις ανάγκες, τη ζήτηση της κάθε χώρας και τους διαφορετικούς νόμους. Το αποτέλεσμα είναι να προσφέρονται διαφορετικές υπηρεσίες, σε διαφορετικές τιμές, με διαφορετικούς τρόπους marketing.

Η στρατηγική και το εταιρικό προφίλ της COSCO Shipping Ports¹³

Η στρατηγική βασίζεται σε 3 βασικά χαρακτηριστικά

Παγκοσμιοποίηση

Με την δημιουργία ενός παγκόσμιου δικτύου τερματικών σταθμών με μερίδιο ελέγχου η Cosco επιτυγχάνει δυνατότητες διασύνδεσης του κόστους, των υπηρεσιών και των συνεργειών.

Συνέργεια

¹² Βλ. Διαφάνειες Καθηγητή κ. Π. Παντελίδη από το μεταπτυχιακό μάθημα (Διεθνείς Επενδύσεις).

¹³ (CSP Corporate profile strategy) <https://ports.coscoshipping.com/en/AboutCSP/CorporateProfile/Strategy/>

Με αξιοποίηση των συνεργιών με την COSCO SHIPPING και τη OCEAN Alliance, Ενισχύεται η ικανότητα παροχής υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση ναυτιλιακών συμμαχιών, ώστε να αξιοποιηθούν οι επιχειρηματικές ευκαιρίες. Επίσης η δημιουργία στενών συνεργασιών και καλών σχέσεων με ομίλους λιμένων, διαχειριστές τερματικών σταθμών και διεθνείς εταιρείες τακτικών γραμμών για τη μεγιστοποίηση των συνεργειών και της αξίας.

Έλεγχος

Ένας άλλος στόχος επίσης είναι η ενίσχυση του ελέγχου και της διαχείρισης των δραστηριοτήτων λιμένων και τερματικών σταθμών και η περαιτέρω ενσωμάτωση του υφιστάμενου χαρτοφυλακίου τερματικών σταθμών αλλά και αύξηση της αξίας αυτών των επενδύσεων μέσω της δημιουργίας πλειοψηφικών συμμετοχών, αύξηση της επιρροής σε ολόκληρους λιμένες μέσω επενδύσεων μετοχικού κεφαλαίου σε ομίλους λιμένων και υιοθέτηση ενός ενιαίου συστήματος διαχείρισης και πληροφόρησης για την ολοκλήρωση των λειτουργιών των τερματικών σταθμών.

Εταιρείες στις οποίες συμμετέχει στην Ελλάδα η COSCO :

COSCO SHIPPING Lines (Greece) S.A¹⁴

Η COSCO SHIPPING Lines (Greece) S.A. ιδρύθηκε τον Φεβρουάριο του 1997 στον Πειραιά και αυτή τη στιγμή απασχολεί 176 μέλη προσωπικού. Το υποκατάστημα στη Θεσσαλονίκη άνοιξε τον Μάρτιο του 2004 και έχει 11 υπαλλήλους, ενώ το υποκατάστημα στη Σόφια ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 2020 και αποτελείται από 4 υπαλλήλους. Από τον Νοέμβριο του 2013, η COSCO SHIPPING LINES (HELLAS) S.A. έχει πιστοποιηθεί ως Εξουσιοδοτημένος Οικονομικός Λειτουργός (ΑΕΟ), υποδηλώνοντας την αξιοπιστία της ως συνεργάτη, και κατέχει επίσης πιστοποιήσεις ISO 9001:2015 και ISO 14001:2015. Ο στόχος αυτών των πιστοποιήσεων είναι η εφαρμογή ενός ισχυρού συστήματος διαχείρισης ποιότητας και περιβάλλοντος στις δραστηριότητες της εταιρείας που σχετίζονται με τη μεταφορά κοντέινερ και τις υπηρεσίες ναυτιλιακής πρακτόρευσης, εξασφαλίζοντας την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και βιώσιμης ανάπτυξης.

Η εταιρεία παρέχει μια σειρά υπηρεσιών ναυτιλιακής πρακτορείας που υποστηρίζουν τη μεσιτεία, τη ναυτιλία, τις μεταφορές και τις εμπορικές δραστηριότητες. Είναι υπεύθυνη για τη

¹⁴ (H COSCO SHIPPING Lines (Greece) S.A)

<https://world.lines.coscoshipping.com/greece/en/aboutus/coscoingreece/1/6>

μεταφορά εμπορευμάτων σε κοντέινερ μέσω διαφόρων μέσων, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων, χερσαίων, σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών. Η COSCO SHIPPING Lines επικεντρώνεται επίσης στη δημιουργία συνδέσεων και στον συντονισμό της μεταφοράς κοντέινερ σε διάφορους προορισμούς τόσο εντός όσο και εκτός Ελλάδας. Πρόσθετες υπηρεσίες περιλαμβάνουν την εκκαθάριση τελωνείων, την επεξεργασία εισαγωγών και εξαγωγών, την αποθήκευση, τη συσκευασία, τη μεταφόρτωση φορτίων σε άλλα πλοία και τη διαχείριση αγαθών σε μεταφορά. Η εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη για όλες τις απαραίτητες ενέργειες που σχετίζονται με τη μεταφορά και τη διέλευση εμπορευμάτων και επίσης ασχολείται με τη χρηματοδότηση για επιβατηγά και φορτηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων αλλά όχι περιορισμένων σε γραμμικά και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Μια αξιοσημείωτη πρόσφατη εξέλιξη στην COSCO SHIPPING Lines (Greece) S.A. είναι η ίδρυση του COSCO Greece Control Tower τον Ιανουάριο του 2013, με στόχο την προώθηση της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας ως βασικής πύλης εισόδου και κόμβου μεταφόρτωσης για την περιοχή EMEA. Σήμερα, η COSCO SHIPPING Lines (Greece) S.A. επιβλέπει υπο-γραφεία στην Κύπρο, τη Βουλγαρία, την Αλβανία, τη Σερβία (συμπεριλαμβανομένου του Κοσόβου), τη Βοσνία και Ερζεγοβίνη, και τη Βόρεια Μακεδονία, παρέχοντας συνεχή υποστήριξη σε όλους τους υπο-πράκτορες, καθώς και στα παγκόσμια γραφεία, τους πράκτορες, τις θυγατρικές και τους συνεργάτες της COSCO. Οι κύριες υπηρεσίες που προσφέρονται περιλαμβάνουν ναυτιλιακή πρακτορεία και υποστήριξη, μεταφορά κοντέινερ, διαμετακομιστικές υπηρεσίες, ναύλωση πλοίων, σιδηροδρομική μεταφορά μεταξύ του Λιμένα Πειραιά και της Κεντρικής Ευρώπης, αεροπορική μεταφορά και εξειδικευμένες λύσεις μεταφοράς.

PCT SA (Piraeus Container Terminal SA)

Η COSCO Shipping Lines (Greece) S.A. συνεργάζεται με την PCT (Piraeus Container Terminal S.A.) και την PCDC S.A. (Piraeus Consolidation & Distribution Center S.A.). Η PCT S.A. είναι μια ελληνική εταιρεία που λειτουργεί ως πλήρως θυγατρική της COSCO Shipping Ports Limited, ενός παγκοσμίως αναγνωρισμένου ηγέτη στις λειτουργίες τερματικών κοντέινερ, κατατάσσεται πέμπτη στον κόσμο. Η PCT επικεντρώνεται στην ανάπτυξη, λειτουργία και εμπορική χρήση του Berth II και του Berth III, με μελλοντικά σχέδια για την επέκταση του Berth III ώστε να ενισχυθεί σημαντικά η ικανότητα διαχείρισης

και χειρισμού κοντέινερ. Από την έναρξη λειτουργίας του λιμανιού του Πειραιά τον Οκτώβριο του 2009, έχει εξελιχθεί σε ένα σύγχρονο, μεγάλης κλίμακας τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στρατηγικής σημασίας στην περιοχή της Μεσογείου.

Μετά από συμφωνία με την ελληνική κυβέρνηση για παραχώρηση 35 ετών του Λιμανιού του Πειραιά, η PCT επένδυσε 380 εκατομμύρια ευρώ για την αναβάθμιση της Προβλήτας II, την κατασκευή μέρους της Προβλήτας III και την εγκατάσταση του τελευταίου λιμενικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων γερανών Super Post Panamax, γερανών Post Panamax, γερανών με ελαστικά (RMGs), ηλεκτρικών γερανών με ελαστικά (ERTGs) και πριζών ψυγείων σε πύργους ψυγείων. Έχει επίσης επιτευχθεί μια νέα συμφωνία για την κατασκευή και λειτουργία του δυτικού Μώλου III και του μώλου πετρελαίου εκ μέρους της Λιμενικής Αρχής Πειραιώς (ΟΛΠ), παράλληλα με περαιτέρω αναβαθμίσεις του λιμανιού με υπερσύγχρονα μηχανήματα και εξοπλισμό. Αυτή η επιπλέον επένδυση των 230 εκατομμυρίων ευρώ θα αυξήσει τη χωρητικότητα του τερματικού από 4,8 εκατομμύρια TEUs σε 6,2 εκατομμύρια TEUs. Το λιμάνι έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) από τον Μάιο του 2011 και λειτουργεί υπό καθεστώς Ελεύθερης Ζώνης.

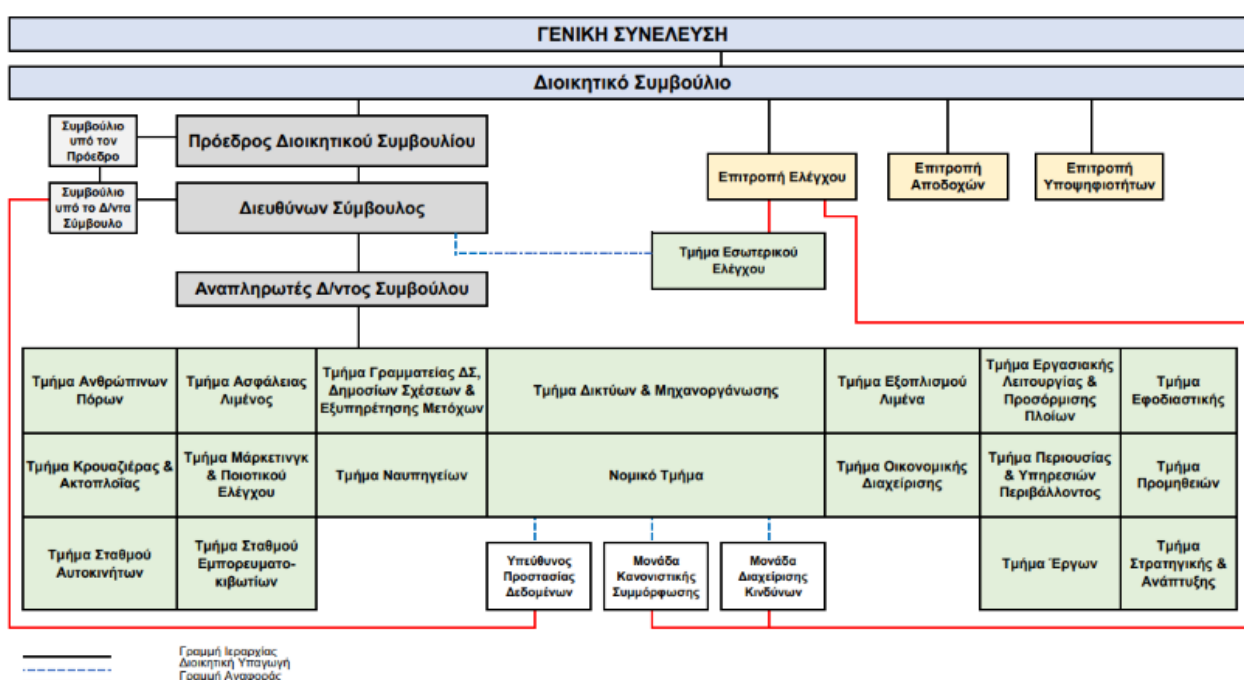
PCDC SA (Piraeus Consolidation & Distribution Center S.A.)

PCDC SA (Piraeus Consolidation & Distribution Center S.A.), Η COSCO έχει σχηματίσει μια κοινοπραξία με την DPORT S.A., στην οποία κατέχει ποσοστό 50%. Αυτή η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες logistics μέσω μιας υπερσύγχρονης εγκατάστασης που καλύπτει 7.500 τετραγωνικά μέτρα, με επιπλέον 15.000 τετραγωνικά μέτρα γειτονικού χώρου. Είναι εξοπλισμένο για να διαχειρίζεται ξηρούς και ψυχρούς φορτίους, καθώς και εύφλεκτα και χημικά υλικά, παρέχοντας συνθήκες περιβάλλοντος, ψύξης και κατάψυξης. Η PCDC ξεχωρίζει ως η μοναδική αποθήκη που βρίσκεται εντός της περιοχής της Ζώνης Ελεύθερου Εμπορίου Τύπου I, δίνοντάς της ένα σημαντικό πλεονέκτημα στη διαχείριση εισαγόμενων κοντέινερ. Τα κοντέινερ που μεταφέρονται στο PCDC απαλλάσσονται από τις τελωνειακές διαδικασίες, και το φορτίο παραμένει αφορολόγητο όσο αποθηκεύεται στην αποθήκη.

Η στρατηγική τοποθέτηση του PCDC εντός του Λιμένα του Πειραιά, που στοχεύει να γίνει κόμβος για δρομολόγια στη Μεσόγειο Κεντρική και Ανατολική και στη Μαύρη Θάλασσα, ενισχύει την ανταγωνιστικότητά του στη διαμετακομιστική μεταφορά. Η PCDC λειτουργεί ως κρίσιμος σύνδεσμος για την προώθηση εισαγόμενου φορτίου μέσω θαλάσσιων, οδικών και αεροπορικών μεταφορών σε ευρωπαϊκούς και μη ευρωπαϊκούς προορισμούς υπό τις τελωνειακές διαδικασίες T1 ή TIR.

Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Δομή του ΟΛΠ - Οργανόγραμμα¹⁵



Διοικητικό Συμβούλιο

Μέλη Δ.Σ. Ο.Λ.Π.

Πρόεδρος ΔΣ, κ. LIN JI , εκτελεστικό μέλος.
 Αντιπρόεδρος ΔΣ, κ. ZHU Changyu, μη εκτελεστικό μέλος.
 Διευθύνων Σύμβουλος, κ. SU Xudong , εκτελεστικό μέλος.
 Μέλος ΔΣ, κα. LI Jin, CFO, εκτελεστικό μέλος.
 Μέλος ΔΣ, κ. Νικόλαος Αρβανίτης, ανεξάρτητο, μη εκτελεστικό μέλος.
 Μέλος ΔΣ, κ. KWONG Che Keung Gordon, ανεξάρτητο, μη εκτελεστικό μέλος.
 Μέλος ΔΣ, κ. Δημήτριος Πολίτης, μη εκτελεστικό μέλος.
 Μέλος ΔΣ, κ. Ιωάννης Μώραλης, ανεξάρτητο, μη εκτελεστικό μέλος
 Μέλος ΔΣ, κα YU TAO, μη εκτελεστικό μέλος.

¹⁵ (Δομή του ΟΛΠ - Οργανόγραμμα) <https://www.olp.gr/el/o-organismos/domi>

Η μετοχή του Ο.Λ.Π.¹⁶

Η αρχική μετοχική σύνθεση και στοιχεία μετοχής του Ο.Λ.Π.

Η Δημόσια εγγραφή στο Χρηματιστήριο Αθηνών έγινε από τις 23/7/2003 έως τις 25/7/2003. Η έναρξη διαπραγμάτευσης από τις 8 Αυγούστου 2003. Ο συνολικός αριθμός μετοχών είναι 25.000.000 κοινές ονομαστικές. Τιμή εισαγωγής μετοχής είναι 8,80 ευρώ. Συνολικά διατέθηκαν 6.375.000 μετοχές στο ευρύ επενδυτικό κοινό ως εξής:

3.047.440 μετοχές διατέθηκαν στους κομιστές προμετόχων στην τιμή των 8,36 ευρώ, 303.000 μετοχές διατέθηκαν με ιδιωτική τοποθέτηση στην τιμή των 7,04 ευρώ, 3.024.560 μετοχές διατέθηκαν με καταβολή μετρητών στην τιμή των 8,80 ευρώ. Το καθαρό προϊόν από την πώληση των υφιστάμενων μετοχών ανήλθε σε 54.225.846,40 ευρώ το οποίο εισπράχθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο.

Ο Πωλητής Μέτοχος (Ελληνικό Δημόσιο) στις 4/3/2004, σε εφαρμογή του κινήτρου διακράτησης, δένειμε 90.560 δωρεάν μετοχές σε 14.281 ιδιώτες επενδυτές που απέκτησαν μετοχές κατά τη δημόσια εγγραφή και τις διακράτησαν για περίοδο έξι (6) μηνών (έως 6-2-2004).

Ύστερα από την ολοκλήρωση της συμφωνίας για την πώληση του 67% των μετοχών του ΟΛΠ από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), στην COSCO SHIPPING (Hong Kong) Co., Limited η μετοχική σύνθεση της Εταιρείας διαμορφώθηκε ως εξής:

Ακολουθεί ένα, ενδεικτικό, διάγραμμα της μετοχής της Ο.Λ.Π. Α.Ε.

ΜΕΤΟΧΟΙ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ	
	Αριθμός Μετοχών	%
COSCO SHIPPING (Hong Kong) Co.	16.750.000	67,00
Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου	1.784.440	7,14
Επενδυτικό Κοινό	6.375.000	25,86
Σύνολο	25.000.000	100,00

¹⁶ (Η μετοχή του Ο.Λ.Π.) <https://www.olp.gr/el/plirofories-ependyton/plirofories-ependyton/item/12294-i-metohi-toy-olp>

Στον παρακάτω πίνακα απεικονίζεται, ενδεικτικά, η τιμή της μετοχής από το 2003 έως το 2024 και όπως διαπιστώνεται η τιμή της μετοχής έχει ανοδική πορεία τα τελευταία χρόνια. Η απόδοση μετοχής ήταν πάνω από 14% μέσα σε ένα χρόνο.



Κέρδη 12,5% κατέγραψε, επίσης, ο ΟΛΠ, καθώς από τα 24 ευρώ στις 29 Μαΐου του ίδιου έτους έχει επιστρέψει πλέον στα 27 ευρώ, κλείνοντας την απόσταση από τις κορυφές των 28,8 ευρώ. (Η μετοχή του Ο.Λ.Π.)

(Πηγή: <https://www.liberal.gr/live-ase-market/stock/PPA>)



Σύμφωνα με τα τελευταία οικονομικά στοιχεία, κατά το Α τρίμηνο του 2024 ο τριμηνιαίος τζίρος έφθασε στα 45.000.000 ευρώ (+2.5%) και τα τριμηνιαία κέρδη στα 13.800.000 ευρώ (+ 6.9%). (Ναυτεμπορική 7-7-2024)

Κέρδη ανά μετοχή

Τα κέρδη ανά μετοχή για την 30η Ιουνίου 2023 και 2022 αναλύονται ως εξής:

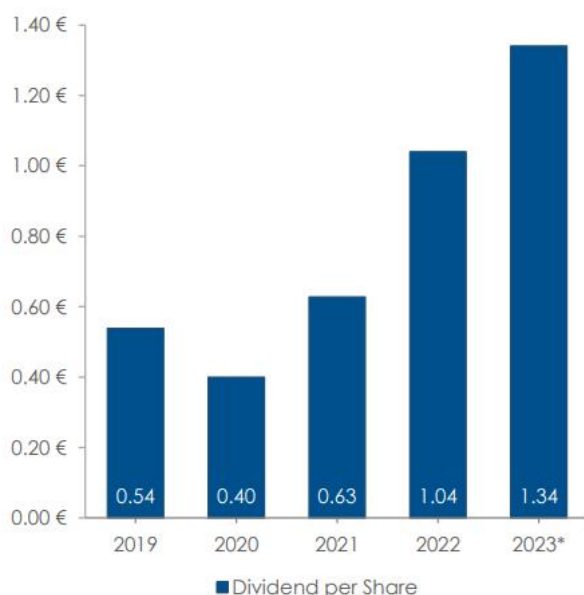
	1/1-30/06/2023	1/1-30/06/2022
Καθαρά κέρδη χρήσεως	38.745.061,52	25.900.224,31
Μέσος σταθμισμένος αριθμός μετοχών σε κυκλοφορία	25.000.000	25.000.000
Βασικά κέρδη ανά μετοχή	1,5498	1,0360

Τα κέρδη ανά μετοχή για την 30η Ιουνίου 2024 και 2023 αναλύονται ως εξής:

	1.1 - 30.06.2024	1.1 - 30.06.2023
Καθαρά κέρδη χρήσεως	40.447.801,32	38.745.061,52
Μέσος σταθμισμένος αριθμός μετοχών σε κυκλοφορία	25.000.000,00	25.000.000,00
Βασικά κέρδη ανά μετοχή	1,6179	1,5498

Η διαχρονική πορεία διανομής των μερισμάτων στους μετόχους (από το 2019) όπως και ετήσια διακύμανση της μετοχής της Ο.Λ.Π. Α.Ε. αποτυπώνονται, αντίστοιχα, στους παρακάτω Πίνακες:

Distributions to Shareholders



- ✓ The proposed Dividend Payment to shareholders for FY23 stands at €33.4m, implying a gross DPS payment of €1.34/share, (+28.5% y-o-y)
- ✓ FY23 Dividend yield** is standing at 5.8%
- ✓ FY23 Dividend payout ratio at 50% of net profitability, from 40% as of 2019

* Proposed to be distributed dividend, that subjects to approval by General Assembly of Shareholders

** Dividend yield is calculated based on year-end prices

24

Share price movement



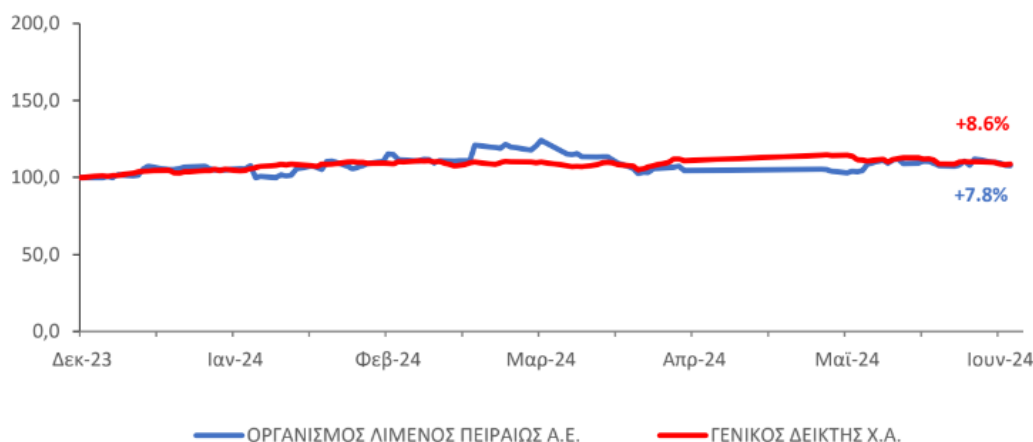
Πορεία Μετοχής

Η μετοχή της ΟΛΠ Α.Ε. κατά το πρώτο εξάμηνο του 2024 κατέγραψε αύξηση της τάξεως του 7.8%, κλείνοντας στα €25,0 την 28.06.2024, με μέσο όγκο συναλλαγών στα 11.026 τεμάχια την ημέρα και μέση τιμή στα €25,3. Ο Γενικός Δείκτης του Χρηματιστηρίου την ίδια χρονική περίοδο παρουσίασε αύξηση κατά 8.6%.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η μέση τιμή κλεισίματος και ο μέσος ημερήσιος όγκος συναλλαγών της μετοχής της Εταιρείας ανά μήνα κατά το πρώτο εξάμηνο του 2024 σε σχέση με την αντίστοιχη χρονική περίοδο του 2023.

	Μέση Τιμή Κλεισίματος (€)		Όγκος Συναλλαγών (# τεμάχια)	
	2024	2023	2024	2023
Ιανουάριος	24,3	16,7	9.055	24.587
Φεβρουάριος	25,3	18,1	10.667	17.019
Μάρτιος	26,7	18,6	22.276	18.033
Απρίλιος	25,3	19,4	10.476	7.244
Μάιος	24,7	19,4	7.235	7.698
Ιούνιος	25,4	20,4	7.444	8.952

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η πορεία εξέλιξης της μετοχής της Εταιρείας το πρώτο εξάμηνο του 2024 σε σχέση με την αντίστοιχη πορεία του Γενικού δείκτη του Χρηματιστηρίου Αθηνών.



Μερίσματα

Στις 29η Μαρτίου 2024 το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας πρότεινε τη διανομή μερίσματος για την χρήση 2023 ύψους 33.400.000,00 € ή 1,336 € ανά μετοχή, (το 2023 η Πρόταση διανομής μερίσματος στις 17η Μαρτίου 2023 για την χρήση 2022 ήταν ύψους 26.000.000,00 € ή 1,040 € ανά μετοχή) η οποία εγκρίθηκε από την Γενική Συνέλευση της Εταιρείας την 4 Η Ιουλίου 2024, και καταβλήθηκε στις 2 Αυγούστου 2024.

Αποθεματικά

Το κονδύλι αναλύεται ως εξής:

	30.06.2024	31.12.2023
Τακτικό αποθεματικό	16.666.666,67	16.666.666,67
Ειδικό Αφορολόγητο Αποθεματικό Ν. 2881/2001	61.282.225,52	61.282.225,52
Αποθεματικό από Έσοδα Φορολογηθέντα κατ' ειδικό τρόπο	728.128,36	728.128,36
Φορολογημένο αποθεματικό άρθρο 72 Ν.4172/2013	6.087.915,56	6.087.915,56
Φορολογημένο αποθεματικό με τις γενικές διατάξεις	188.760,09	188.760,09
Σύνολο	84.953.696,20	84.953.696,20

Τακτικό αποθεματικό

Σύμφωνα με τον Ελληνικό εμπορικό νόμο, οι εταιρίες πρέπει να μεταφέρουν κατ' ελάχιστο 5% των ετήσιων καθαρών κερδών τους σε τακτικό αποθεματικό, μέχρις ότου αυτό να γίνει ίσο με το 1/3 του καταβλημένου μετοχικού κεφαλαίου. Η Εταιρεία κατά την προηγούμενη χρήση κάλυψε την υποχρέωση για σχηματισμό τακτικού αποθεματικού που προβλέπεται από την νομοθεσία. Αυτό το αποθεματικό δεν μπορεί να διανεμηθεί κατά τη διάρκεια της δραστηριότητας της Εταιρείας.

Ειδικό Αφορολόγητο Αποθεματικό Ν. 2881/2001

Αφορά αποθεματικό που εξαιρείται της φορολόγησης και σχηματίστηκε κατά την μετατροπή της ΟΛΠ σε ανώνυμη εταιρεία.

Η συνολική καθαρή θέση της Εταιρείας αποτιμήθηκε από την επιτροπή του άρθρου 9 του Κ.Ν. 2190/1920 σε € 111.282.225,52 εκ των οποίων αποφασίστηκε, με το Ν. 2881/2001, τα € 50.000.000,00 να αποτελέσουν Μετοχικό της Κεφάλαιο και τα υπόλοιπα ποσού € 61.282.225,52 να παρουσιαστούν στο ειδικό αυτό αποθεματικό.

1.3. THE BELT AND ROAD INITIATIVE

Ο Κινέζος πρέσβης Τζόου Σιαολί στην Ημερίδα της 1-4-2016¹⁷ «*Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού της Κίνας: Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος και η Ελλάδα*» ανέλυσε, με χαρακτηριστικό τρόπο, ως εξής, την σημασία της πολιτικής της Κίνας «*The Belt and Road Initiative*» και τον πολυδιάστατο ρόλο της επένδυσης της κινέζικης εταιρείας COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά^{18 19}:

1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

« Το project της COSCO στον Πειραιά, ένας κρίκος-κλειδί της Πρωτοβουλίας «Ζώνη και Δρόμος», έχει επιδείξει ευρείς προοπτικές ανάπτυξης, γεγονός το οποίο μας επιτρέπει να μεταφράσουμε και να κατανοήσουμε καλύτερα το ευρύ φάσμα και την εκτεταμένη σημασία καθεαυτής της Πρωτοβουλίας, με ολοκληρωμένους και στέρεους όρους και από υψηλότερη προοπτική. Έχοντας αυτό στο νου μας, θα αισθανθούμε πιο σίγουροι και πιο ενεργητικοί για

¹⁷ Βλ. Άρθρο στην Εφημερίδα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ της 1-4-2016 : «*Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού της Κίνας: Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος και η Ελλάδα*».

¹⁸ Βλ. Ανάλυση του πολυδιάστατου χαρακτήρα της Κινέζικης επένδυσης στη μελέτη των Θ. Καρλή και του καθηγητή Δ. Πολέμη : « *The Belt and Road initiative. A geopolitical analysis* », IAME 2019 Conference, Athens Greece (Paper ID 81).

¹⁹ Βλ. Ανάλυση της Κινέζικης επένδυσης από την οπτική γωνία της Α.Ξ.Ε. στη μελέτη των Θ. Καρλή και του καθηγητή Δ. Πολέμη : « *Chinese outward FDI in the terminal concession of the port of Piraeus* », Case Studies on Transport Policy, ELSEVIER, 2018.

περισσότερη πρόοδο στην επίτευξη οφέλους στους λαούς των δύο χωρών μας και στο να συνεισφέρουμε εκ νέου στην παγκόσμια ασφάλεια και ανάπτυξη.

Το project της COSCO στον Πειραιά έχει προβάλει με τον καλύτερο τρόπο τους πέντε πυλώνες της Πρωτοβουλίας «Ζώνη και Δρόμος», δηλαδή τον Συντονισμό της Πολιτικής, τη Συνδεσιμότητα Υποδομών, το Ελεύθερο Εμπόριο, τη Χρηματοπιστωτική Ολοκλήρωση και τους Διαπροσωπικούς Δεσμούς. Επιπρόσθετα, το project της COSCO αντανακλά την αρχή της κοινής διαβούλευσης, της συν-δημιουργίας και του επιμερισμού.».

Από την ομιλία του πρέσβη είναι φανερό ότι η επένδυση της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά είναι το « το κεφάλι του δράκου» και επομένως « συνάδει με τα θεμελιώδη συμφέροντα της Κίνας, της Ελλάδας και της περιοχής ».

Ειδικότερα, από την οπτική γωνία πλευρά της Κίνας, η Ελλάδα θα πρέπει να παραμείνει στην Ευρωζώνη και αντίστοιχα η Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλει να προωθήσει τις κατάλληλες ενέργειες για την αντιμετώπιση της κρίσης χρέους. Από την οπτική γωνία της Ελλάδας, η Κίνα αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό στρατηγικό εταίρο της Ελλάδας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η Κινέζικη εταιρεία COSCO δίνει μεγάλη σημασία στην συνδεσιμότητα των υποδομών, ειδικότερα, δε, τη διασύνδεση του Λιμανιού του Πειραιά με τον σιδηρόδρομο Ουγγαρίας-Σερβίας, ο οποίος διασυνδέει τη Βουδαπέστη με το Βελιγράδι. Αυτός ο σιδηρόδρομος θα αποτελέσουν τον Σινο-Ευρωπαϊκό Δρόμο Ταχείας Διέλευσης Στεριάς-Θάλασσας. Επίσης σχεδιάζεται η ενίσχυση της διαλιμενικής συνεργασίας με χώρες της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, ώστε ο Πειραιάς και κατ' επέκταση η Ελλάδα να καταστεί ένας κορυφαίος κόμβος μεταφορών στην ανατολική Μεσόγειο, δημιουργώντας ένα σύγχρονο και διεθνές θαλάσσιο δίκτυο μεταφορών.

Ο Σινο-Ευρωπαϊκός Δρόμος Ταχείας Διέλευσης Στεριάς-Θάλασσας, σε συνδυασμό με το Λιμάνι του Πειραιά ως κόμβο, θα μειώσει σημαντικά το κόστος για την μεταφορά των εμπορευμάτων μεταξύ Κίνας και Ευρώπης. Η πρόθεση της Κινέζικης εταιρείας COSCO είναι ο δρόμος αυτός να συνδέει επίσης το νέο Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού με τον Δρόμο του Μεταξιού στη στεριά και να ενισχύσει σημαντικά την οικονομική και εμπορική συνεργασία μεταξύ Κίνας και των Χωρών από τις οποίες διέρχεται.

Σε σχέση με την οικονομική πλευρά της επένδυσης της COSCO, πρέπει να σημειωθεί η σημασία της για τις προσπάθειες της Ελλάδας να προσελκύσει ξένες επενδύσεις, ώστε να επιστρέψει στην διεθνή αγορά κεφαλαίου, πράγμα το οποίο είναι ζωτικής σημασίας για την Ελλάδα, αφού μόνο έτσι μπορεί να βγει από το δύσβατο μονοπάτι της οικονομικής κρίσης.

Πρέπει, επίσης, να σημειωθεί ότι η Κίνα, στο πλαίσιο της υλοποίησης της πρωτοβουλίας «*Μία Ζώνη Ένας Δρόμος*», ίδρυσε, μαζί με άλλες 50 Χώρες, την Ασιατική Επενδυτική Τράπεζα Υποδομών αξίας 100 δισεκατομμυρίων δολαρίων, καθώς και το Ταμείο των 40 δισεκατομμυρίων δολαρίων «*Δρόμος του Μεταξιού*».

2. Η ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Η επένδυση της COSCO για την κινέζικη πλευρά, όπως ανέφερε ο πρέσβης συνιστά μία « *win-win* » συνεργασία μεταξύ Κίνας-Ελλάδας, ειδικότερα στους τομείς του τουρισμού, του πολιτισμού, της παιδείας, της επιστήμης και τεχνολογίας, των μέσων ενημέρωσης και των ακαδημαϊκών σπουδών.

Η επένδυση της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά φιλοδοξεί να συμβάλλει, μεταξύ άλλων και στην διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και στην ανάπτυξη και ανάδειξη της ενάλιας αρχαιολογίας.

Ο πρέσβης, στην ομιλία του, επισήμανε, επίσης, ότι : « *Ως το λίκνο του Δυτικού Πολιτισμού, η Ελλάδα, στην μακρά πορεία της στην Ιστορία, προσέφερε μεγάλη συνεισφορά στην πολιτιστική ενσωμάτωση και στην αμοιβαία μάθηση μεταξύ Ανατολής και Δύσης μέσω του αρχαίου Δρόμου του Μεταξιού.... Αποτελεί μία ευκαιρία στα χίλια χρόνια για την Κίνα και την Ελλάδα, τα δύο αρχαία και μεγάλα έθνη, να ενόσουν τις δυνάμεις τους για την πρόοδο του ανθρώπινου πολιτισμού.... Η Κίνα και η Ελλάδα θα επιτύχουν κοινή ανάπτυξη και ευημερία και η ολοκληρωμένη στρατηγική συνεργασία μεταξύ Κίνας και Ελλάδας θα αποφέρει περισσότερους καρπούς προς όφελος των δύο χωρών και γενικότερα όλου του κόσμου ».*

3. Ο ΔΕΚΑΕΤΗΣ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η Κινεζική πρωτοβουλία «*Belt and Road Initiative*» έκλεισε, ήδη, μία δεκαετία (2013 -2023). Το 2013, η Κίνα αποκάλυψε την Πρωτοβουλία “ *The Belt and Road Initiative*”

(BRI), μια παγκόσμια επενδυτική πρωτοβουλία που επικεντρώνεται στην ανάπτυξη υποδομών και στην προώθηση της συνεργασίας και της συνδεσιμότητας μεταξύ της Κίνας και των εμπλεκόμενων χωρών.

α. ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Αναμφίβολα, η Πρωτοβουλία Belt and Road (BRI) είναι μια καθοριστική πτυχή της εξωτερικής πολιτικής της Κίνας για τον 21ο αιώνα, παίζοντας σημαντικό ρόλο στη "Σκέψη του Σι Τζινπίνγκ για τη Διπλωματία." Αυτό το πλαίσιο αντικατοπτρίζει την επιθυμία της Κίνας να εμπλακεί πιο ενεργά στις παγκόσμιες υποθέσεις δημιουργώντας ένα δίκτυο διασυνδεδεμένων διεθνών πρωτοβουλιών. Η Πρωτοβουλία για τη Ζώνη και το Δρόμο (BRI) ενισχύεται τώρα από επιπλέον πρωτοβουλίες, συμπεριλαμβανομένης της Πρωτοβουλίας για την Παγκόσμια Ανάπτυξη (GDI), της Πρωτοβουλίας για την Παγκόσμια Ασφάλεια (GSI) και της Πρωτοβουλίας για την Παγκόσμια Πολιτιστική Κληρονομιά. (GCI). Μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2023, 154 από τα 193 κράτη μέλη των Ηνωμένων Εθνών—περίπου το 80%—συμμετείχαν στην πρωτοβουλία. Υπάρχει μια αξιοσημείωτη συσχέτιση μεταξύ του πλούτου ενός έθνους και της συμμετοχής του στην Πρωτοβουλία Belt and Road (BRI), με το 79% των χωρών μεσαίου έως υψηλού εισοδήματος και το 90% των χωρών χαμηλού έως μεσαίου και χαμηλού εισοδήματος να συμμετέχουν στην πρωτοβουλία. Αυτό υπογραμμίζει την επείγουσα ανάγκη για έργα υποδομής στον αναπτυσσόμενο κόσμο. Ιστορικά, οι υποδομές έχουν αποτελέσει ένα κρίσιμο στοιχείο της δύναμης στην διεθνή πολιτική και είναι ζωτικής σημασίας για την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), περίπου 2,6 τρισεκατομμύρια δολάρια ετησίως είναι απαραίτητα μέχρι το 2030 για την επίτευξη των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης. (SDGs). Επιπλέον, άλλες μελέτες υποδεικνύουν ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες θα χρειαστούν πάνω από 40 τρισεκατομμύρια δολάρια την επόμενη εικοσαετία για να αντιμετωπίσουν τα ελλείμματα υποδομών τους και να επιτύχουν ευημερία. Ωστόσο, από τη δεκαετία του 1990, οι δυτικές χώρες έχουν μειώσει σημαντικά τις επενδύσεις τους στις υποδομές στις αναπτυσσόμενες χώρες. Για παράδειγμα, η Παγκόσμια Τράπεζα, η οποία προηγουμένως κατέθετε το 70% της χρηματοδότησής της σε υποδομές, τώρα αφιερώνει μόνο περίπου το 30% ή λιγότερο. Οι αναλυτές στη Δύση υποστηρίζουν ότι έχει υπάρξει μια στροφή μακριά από τη χρηματοδότηση έργων υποδομής σε αναπτυσσόμενες περιοχές λόγω της αντίληψης ότι

τέτοιες επενδύσεις δεν μπορούν να είναι κερδοφόρες σε περιβάλλοντα ασταθούς διακυβέρνησης. Για τους μεμονωμένους επενδυτές, αυτές οι ευκαιρίες είναι μη ελκυστικές λόγω των υψηλών πολιτικών και κοινωνικών κινδύνων σε συνδυασμό με τις χαμηλές αποδόσεις.

Αντίθετα, η πρωτοβουλία BRI επωφελείται από ισχυρή κυβερνητική υποστήριξη, επιτρέποντάς της να ενσωματώσει διάφορες πολιτικές και στρατηγικές που προάγουν ευνοϊκές συνθήκες επένδυσης, καθιστώντας τις πιο κερδοφόρες. Κάθε έργο υποδομής υπό την ομπρέλα του BRI λειτουργεί ως "μαγνήτης" για άλλες κινεζικές επιχειρήσεις, δημιουργώντας δυναμική στην αγορά όπου η ζήτηση και η προσφορά αυξάνονται ταυτόχρονα. Επιπλέον, η πρωτοβουλία είναι πιο ελκυστική για τις αναπτυσσόμενες οικονομίες λόγω των ευκολότερων επιλογών χρηματοδότησης σε σύγκριση με τους Δυτικούς χρηματοδότες, με διαδικασίες που είναι συχνά πιο οικονομικές και ταχύτερες.

Πολλή από την κριτική από τις δυτικές κυβερνήσεις σχετικά με τη BRI επικεντρώνεται στην έννοια της "διπλωματίας της παγίδας χρέους." Πολλοί αναλυτές υποστηρίζουν ότι αυτή η προοπτική αντηχεί κυρίως στη Δύση και αναδεικνύει την μοναδική προσέγγιση της Κίνας στις πληρωμές, αποδεχόμενη διάφορες μορφές όπως αγαθά ή υπηρεσίες αντί μόνο μετρητά. Η αυξανόμενη επιρροή της BRI σε διάφορες περιοχές και η άνοδος της κινεζικής ήπιας δύναμης έχουν προκαλέσει σημαντικές ανησυχίες στη Δύση. Οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Νότια Κορέα και η ΕΕ δεν έχουν μείνει παθητικές· έχουν προτείνει τις πρωτοβουλίες τους ως απάντηση. Ωστόσο, οι προσπάθειες για την εισαγωγή εναλλακτικών λύσεων στο BRI για την μείωση της επιρροής του αντιμετωπίζουν αρκετές άλυτες προκλήσεις, συμπεριλαμβανομένων των πηγών χρηματοδότησης, της μακροπρόθεσμης οπτικής και της ανεπαρκούς κυβερνητικής υποστήριξης. Ενώ η Πρωτοβουλία για τη Ζώνη και τον Δρόμο (BRI) χρηματοδοτείται κυρίως από δημόσιες τράπεζες της Κίνας και προσφέρει ένα ολοκληρωμένο πακέτο χρηματοδότησης έργων, ασφάλισης και κατασκευαστικών υπηρεσιών, η πρωτοβουλία του G7 για την Ανάκαμψη του Κόσμου (B3W), για παράδειγμα, βασίζεται σε ιδιωτικό κεφάλαιο και αντιμετωπίζει πρακτικές δυσκολίες. Οι εταιρείες ιδιωτικών κεφαλαίων στις χώρες της G7 είναι διστακτικές να επενδύσουν στον αναπτυσσόμενο κόσμο λόγω των υψηλών κινδύνων που συνδέονται με επενδύσεις που προσφέρουν χαμηλές μακροπρόθεσμες αποδόσεις.

Μια ανασκόπηση των διαθέσιμων κονδυλίων για διάφορες εναλλακτικές πρωτοβουλίες αποκαλύπτει τις αδυναμίες τους. Σύμφωνα με το Λευκό Βιβλίο της

Πρωτοβουλίας για τη Ζώνη και το Δρόμο που δημοσιεύθηκε τον Οκτώβριο του 2023 από το Γραφείο Πληροφοριών του Υπουργικού Συμβουλίου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, έχουν επιτευχθεί σημαντικά επιτεύγματα την τελευταία δεκαετία. Από το 2013 έως το 2022, η συνολική αξία των εισαγωγών και εξαγωγών μεταξύ της Κίνας και των χωρών εταίρων της Πρωτοβουλίας Ζώνης και Δρόμου (BRI) ανήλθε σε 19,1 τρισεκατομμύρια δολάρια, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 6,4%.

Οι διμερείς επενδύσεις μεταξύ της Κίνας και αυτών των εταίρων ανήλθαν σε 380 δισεκατομμύρια δολάρια, συμπεριλαμβανομένων 240 δισεκατομμυρίων δολαρίων από την ίδια την Κίνα. Μόνο το 2022, η αξία των εισαγωγών και εξαγωγών μεταξύ της Κίνας και των εταίρων της πλησίασε τα 2,9 τρισεκατομμύρια δολάρια, αποτελώντας το 45,4% του συνολικού εξωτερικού εμπορίου της Κίνας κατά την περίοδο αυτή, που αντιπροσωπεύει αύξηση 6,2 ποσοστιαίων μονάδων σε σύγκριση με το 2013. Έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας αναφέρει περαιτέρω ότι η Πρωτοβουλία για τη Ζώνη και το Δρόμο (BRI) συνέβαλε σε αύξηση 4,1% στο εμπόριο μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών, προσέλκυσε 5% περισσότερες ξένες επενδύσεις και οδήγησε σε αύξηση 3,4% στο ΑΕΠ για τις χώρες χαμηλού εισοδήματος. Ως αποτέλεσμα της Πρωτοβουλίας για τη Ζώνη και το Δρόμο (BRI), το μερίδιο του ΑΕΠ των αναδυόμενων και αναπτυσσόμενων οικονομιών στην παγκόσμια οικονομία αυξήθηκε κατά 3,6% μεταξύ 2012 και 2021.

Η Παγκόσμια Τράπεζα προβλέπει ότι μέχρι το 2030, η Πρωτοβουλία της Ζώνης και του Δρόμου (BRI) θα δημιουργήσει 1,6 τρισεκατομμύρια δολάρια ετήσιων παγκόσμιων εσόδων, που ισοδυναμούν με το 1,3% του παγκόσμιου ΑΕΠ. Επιπλέον, εκτιμάται ότι από το 2015 έως το 2030, η Πρωτοβουλία για τη Ζώνη και το Δρόμο θα βοηθήσει να βγουν σχεδόν 40 εκατομμύρια άνθρωποι από τη φτώχεια. Μέχρι το τέλος του 2022, οι κινεζικές επιχειρήσεις είχαν δημιουργήσει 421.000 τοπικές θέσεις εργασίας σε χώρες-εταίρους, με περισσότερα από 3.000 έργα σε εξέλιξη.

Καθώς η BRI εισέρχεται στη δεύτερη δεκαετία της, έχουν ανακύψει αρκετές σημαντικές προκλήσεις που θα μπορούσαν να εμποδίσουν την μελλοντική ανάπτυξη της πρωτοβουλίας. Αυτές οι προκλήσεις περιλαμβάνουν την πολιτική αστάθεια, η οποία επηρεάζει την ασφάλεια και τη βιωσιμότητα των επενδύσεων, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες που οδηγούν σε αυξανόμενη διεθνή κριτική, και την έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού και εποπτείας. Στο Λευκό Βιβλίο του 2023, η κινεζική κυβέρνηση περιέγραψε τις προτεραιότητες

της πρωτοβουλίας για την επόμενη δεκαετία, τονίζοντας τη συνεργασία και τη συναίνεση μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών. Είναι προφανές ότι η BRI πρέπει να αντιμετωπίσει διεθνείς προκλήσεις για να προσαρμοστεί στις τρέχουσες ανάγκες των κοινωνιών, ενώ ταυτόχρονα να ενισχύσει το πλαίσιο της. Οι καθοδηγητικές αρχές για τη νέα "Πρωτοβουλία Ζώνης και Δρόμου Υψηλής Ποιότητας" έχουν ήδη καθοριστεί, οι οποίες περιλαμβάνουν τις έννοιες του "κοινού σχεδιασμού, κατασκευής και οφέλους," με έμφαση στην ανοιχτή, πράσινη και καθαρή συνεργασία ως κυρίαρχη φιλοσοφία.

β. ΤΟ ΕΙΔΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα είναι μία από τις χώρες που έχει αποκομίσει οφέλη από τις κινεζικές επενδύσεις στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας Belt and Road (BRI), αποτελώντας την πρώτη ευρωπαϊκή "στάση" στον Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού. Η Ελλάδα έγινε επίσης το πρώτο ευρωπαϊκό έθνος που εντάχθηκε στην Πρωτοβουλία για τη Ζώνη και το Δρόμο (BRI) τον Αύγουστο του 2018, και ένα χρόνο αργότερα, εντάχθηκε στη Συνεργασία μεταξύ της Κίνας και των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος, η Κίνα επένδυσε συνολικά 2,53 δισεκατομμύρια ευρώ στην Ελλάδα από το 2010 έως το 2022, καθιστώντας την τη μεγαλύτερη πηγή ξένων επενδύσεων στη χώρα εκτός Ευρώπης. Παρά τις σημαντικές επενδύσεις, το διμερές εμπόριο ήταν μέτριο, αν και έχει σημειώσει σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Το 2021, το εμπόριο μεταξύ Ελλάδας και Κίνας έφτασε τα 12,1 δισεκατομμύρια δολάρια, σημειώνοντας μια αξιοσημείωτη αύξηση 55,6% σε σύγκριση με το 2020. Οι εισαγωγές της Κίνας από την Ελλάδα έχουν επίσης αυξηθεί, πλησιάζοντας το 1 δισεκατομμύριο δολάρια το 2021, με αύξηση σχεδόν 26% σε ετήσια βάση και αύξηση 244% σε σύγκριση με πέντε χρόνια νωρίτερα.

Από τους πρώτους επτά μήνες του 2023, η Κίνα έχει γίνει ο τρίτος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Ελλάδας παγκοσμίως και ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στατιστικά από τις κινεζικές αρχές δείχνουν ότι παρά τις οικονομικές υφέσεις και τις παγκόσμιες εμπορικές προκλήσεις, ο συνολικός όγκος εμπορίου μεταξύ Κίνας και Ελλάδας υπερέβη τα 9,6 δισεκατομμύρια δολάρια από τον Ιανουάριο έως τον Αύγουστο του 2023. Κατά την ίδια περίοδο, η Κίνα εισήγαγε προϊόντα αξίας άνω των 600 εκατομμυρίων δολαρίων από την Ελλάδα, σημειώνοντας αύξηση 17,7% σε ετήσια βάση και άνοδο άνω του 30% σε σύγκριση με την ίδια περίοδο πριν από την πανδημία. Η Ελλάδα παραμένει ο τέταρτος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Κίνας μεταξύ των χωρών της

Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, με ελληνικά προϊόντα όπως το ελαιόλαδο, το κρασί, τα γαλακτοκομικά, το σαφράν και τη μαστίχα από τη Χίο να κερδίζουν δημοτικότητα μεταξύ των Κινέζων καταναλωτών.

Όσον αφορά την επένδυση της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά, πολλοί διεθνείς οικονομικοί αναλυτές συμφωνούν ότι η Ελλάδα έχει ωφεληθεί σημαντικά από τη συμμετοχή της στην Πρωτοβουλία Belt and Road. Η αναβάθμιση του Λιμανιού του Πειραιά σε μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου και ένα από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη αποτελεί κρίσιμη πρόοδο για την ελληνική οικονομία και τους εμπορικούς της δεσμούς με τον υπόλοιπο κόσμο. Οι επενδύσεις της COSCO στον Πειραιά έχουν διαδραματίσει ζωτικό ρόλο στην ενίσχυση της οικονομικής συνεργασίας Κίνας-Ελλάδας. Ωστόσο, ορισμένοι αναλυτές και αξιωματούχοι υποστηρίζουν ότι το μέγεθος των κινεζικών επενδύσεων στο λιμάνι δεν έχει φτάσει στις αρχικές προσδοκίες και έχουν επικρίνει την COSCO τόσο για το μέγεθος όσο και για τη φύση αυτών των επενδύσεων.

Ενώ η ελληνική κοινή γνώμη προς την Κίνα παραμένει γενικά θετική, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια αξιοληψιακή τάση διαφοροποίησης που θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη από την κινεζική κυβέρνηση και τους σχετικούς ενδιαφερόμενους. Σε σύγκριση με πριν από πέντε ή έξι χρόνια, η COSCO φαίνεται να έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη ενός αυξανόμενου αριθμού Ελλήνων, κυρίως λόγω της συνεχιζόμενης ανάπτυξης της επιχειρηματικής απόδοσης του Λιμανιού του Πειραιά και των συνεισφορών της στην τοπική κοινότητα. Ωστόσο, ορισμένες τοπικές οντότητες συνεχίζουν να εκφράζουν δυσαρέσκεια, και οι ανησυχίες τους αξίζουν προσεκτική εξέταση από την COSCO.²⁰

²⁰ Δρ. Πελαγία Καρπαθιωτάκη, Επικεφαλής ερευνητικών προγραμμάτων και υπεύθυνη διεθνών σχέσεων του ερευνητικού κέντρου Academy of China Open Economy Studies (ACOES) στο Πανεπιστήμιο Διεθνούς Επιχειρηματικότητας και Οικονομίας του Πεκίνου (UIBE), αναδημοσίευση από τη ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΟΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΗΣ COSCO



Θεωρούμε χρήσιμο να παρατεθεί, αναλυτικά, κατ' αρχήν η διαδικασία ψήφισης του Νόμου 4404/2016 **(2.1.)**, στη συνέχεια η πολύ σημαντική έγκριση από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού και η μετοχική σύνθεση της επένδυσης της COSCO, όπως έχει διαμορφωθεί, σήμερα **(2.2.)** και τέλος το Προεδρικό Διάταγμα 32/2023, με τις αναλυτικές διατάξεις για το Master Plan του Λιμένα Πειραιά **(2.3.)**.

Το Λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας, με μια ακτογραμμή που εκτείνεται σε περισσότερα από 24 χιλιόμετρα και περιλαμβάνει περισσότερα από πέντε εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα γης. Η στρατηγική γεωγραφική του θέση το καθιστά έναν απαραίτητο κόμβο για τις μεταφορές, το εμπόριο, την προμήθεια, τις τουριστικές υπηρεσίες και τις επικοινωνίες. Το λιμάνι συνδέει τα ελληνικά νησιά με την ηπειρωτική χώρα και λειτουργεί ως διεθνές κέντρο θαλάσσιου τουρισμού και μεταφοράς εμπορικών αγαθών.

Η τοποθεσία του Πειραιά του επιτρέπει να λειτουργεί αποτελεσματικά όχι μόνο για την Ελλάδα αλλά και για την περιοχή των Βαλκανίων και τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας. Βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλάσσιων διαδρομών που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη, το λιμάνι είναι ιδανικά τοποθετημένο (νότια του 38ου παραλλήλου) για να φιλοξενεί μεγάλα επιβατηγά πλοία με ελάχιστη παρέκκλιση από τις καθιερωμένες εμπορικές διαδρομές από την Άπω Ανατολή. Το Λιμάνι του Πειραιά διευκολύνει μια ποικιλία δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς ro-ro και επιβατηγών πλοίων, καθιστώντας το το μεγαλύτερο λιμάνι επιβατικής μεταφοράς στην Ευρώπη. Επιπλέον, διαχειρίζεται διάφορους τύπους φορτίου, υποστηρίζει τις κρουαζιέρες, ασχολείται με την κατασκευή και επισκευή πλοίων, και φιλοξενεί την Ελεύθερη Ζώνη Πειραιά—μια ζώνη ελέγχου τελωνείου Τύπου I που λειτουργεί σύμφωνα με τους σχετικούς φορολογικούς και τελωνειακούς κανονισμούς της περιοχής. (*Ελεύθερη Ζώνη Πειραιά*).²¹

Θεωρούμε, ιδιαίτερα, χρήσιμο να παρατεθεί, αναλυτικά, κατ' αρχήν, η διαδικασία ψήφισης του Νόμου 4404/2016 (2.1.), στη συνέχεια η πολύ σημαντική έγκριση από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού, όπως και η μετοχική σύνθεση της επένδυσης της COSCO, όπως έχει διαμορφωθεί, σήμερα (2.2.) και τέλος το Προεδρικό Διάταγμα 32/2023, με τις αναλυτικές διατάξεις για το Master Plan του Λιμένα Πειραιά (2.3.).

2.1. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΨΗΦΙΣΗΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 4404/2016

Ο ΟΛΠ, ως γνωστόν, είναι το νομικό πρόσωπο, που έχει αναλάβει τη διοίκηση και τη λειτουργία του Λιμένα Πειραιά. Συστάθηκε ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου δυνάμει του Νόμου 4748/1930, ο οποίος αναμορφώθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο 1559/1950 και κυρώθηκε με τον Νόμο 1630/1951, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα. Το 1999, ο ΟΛΠ μετασηματίστηκε σε *ανώνυμη εταιρεία*.

Σύμφωνα με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις που περιέχονται στο Άρθρο τριακοστό πέμπτο (35) του Νόμου 2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145/27.72001), το Ελληνικό Δημόσιο και ο ΟΛΠ συνήψαν στις 13 Φεβρουαρίου 2002 σύμβαση παραχώρησης. Με τη Σύμβαση του 2002, Το Ελληνικό Δημόσιο παραχώρησε στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης και διαχείρισης των εδαφών, κτιρίων και υποδομών εντός του Λιμένος Πειραιώς για αρχική περίοδο 40 ετών, υπό συγκεκριμένους όρους και συμφωνίες. Οι τροποποιήσεις στην αρχική Συμφωνία του 2001

²¹ βλ. Ν. 4404/2016.

εγκρίθηκαν με κοινή υπουργική απόφαση στις 19 Νοεμβρίου 2008, παρατείνοντας την περίοδο παραχώρησης κατά 10 επιπλέον χρόνια (ΦΕΚ Β' 2372/21.11.2008). Αυτές οι τροποποιήσεις ενσωματώθηκαν σε ένα συμπλήρωμα της Σύμβασης του 2002, που υπογράφηκε από την Ελληνική Δημοκρατία και την Αρχ Authority του Λιμένος Πειραιώς στις 18 Νοεμβρίου 2008. Η αναθεωρημένη Σύμβαση του 2002, όπως τροποποιήθηκε από το Παράρτημα του 2008, επικυρώθηκε στη συνέχεια σύμφωνα με τα Άρθρα 1 και 3 του Νόμου 3654/2008 (ΦΕΚ Α' 57/3.4.2008).

Στις 25 Νοεμβρίου 2008, η Λιμενική Αρχή Πειραιά υπέγραψε συμφωνία παραχώρησης με την "Πειραιώς Container Terminal S.A." (ΣΕΠ) ως παραχωρησιούχο, με την COSCO Pacific Limited να ενεργεί ως εγγυητής. Αυτή η Σύμβαση ΣΕΠ του 2008 επικυρώθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 1 του Νόμου 3755/2009 (ΦΕΚ Α 52/303.2009). Αργότερα, η ΟΛΠ και η ΣΕΠ συμφώνησαν να τροποποιήσουν τη Σύμβαση ΣΕΠ του 2008, η οποία επίσης επικυρώθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 327 του Νόμου 4072/2012 (ΦΕΚ Α' 86/11.4.2012). Στις 30 Αυγούστου 2013, η ΟΛΠ και η ΣΕΠ επίλυσαν ορισμένες διαφορές, με τη Συμφωνία SEP να αναστέλλει τα εγγραμμένα τέλη παραχώρησης που είχαν συμφωνηθεί στη Συμφωνία ΣΕΠ του 2008 και να επιτρέπει την επέκταση των δραστηριοτήτων της ΟΛΠ στο Λιμάνι του Πειραιά.

Το 2013 και το 2014, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διεξήγαγε μια ανεπίσημη έρευνα για να αξιολογήσει τη συμμόρφωση της Συμφωνίας ΣΕΠ με την νομοθεσία της ΕΕ. Ένα σχέδιο σύμβασης που σχετίζεται με τη Ρύθμιση ΣΕΠ έλαβε έγκριση από (i) την Απόφαση αριθ. 3377/2014 της 6ης Τμήματος του Ελεγκτικού Συνεδρίου και (ii) την Γενική Συνέλευση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στις 25 Νοεμβρίου 2014. Την ίδια μέρα, η ΟΛΠ και η ΣΕΠ κατέληξαν σε μια άλλη τροποποίηση της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008, η οποία κυρώθηκε δυνάμει του Άρθρου 18 του Νόμου 4315/2014 (ΦΕΚ Α' 269/24 Δεκεμβρίου 2014) με ισχύ από τις 24 Δεκεμβρίου 2014. Το αντικείμενο της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008, όπως τροποποιήθηκε από την Τροποποίηση ΣΕΠ του 2011 και την Τροποποίηση ΣΕΠ του 2014, αφορά στην υποπαραχώρηση στη ΣΕΠ των προβλητών Π και ΠΙ του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του Λιμένα Πειραιά (στο Ικόνιο) για αρχικό διάστημα τριάντα ετών με δύο εν δυνάμει πενταετείς παρατάσεις.

Σύμφωνα με τον Νόμο 3986/2011 της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΦΕΚ Α' 152/1.7.2011), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (ΤΑΙΠΠΕΑ) απέκτησε πλειοψηφικό μερίδιο συμμετοχής στον ΟΛΠ, που αντιστοιχεί σε συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιό του κατά ποσοστό 74,14%. Δυνάμει απόφασης που ελήφθη στις 5 Μαρτίου 2014, το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΙΠΠΕΔ αποφάσισε και ενέκρινε την προτεινόμενη πώληση μετοχών

του ΟΛΠ (που αντιστοιχούν συνολικώς σε ποσοστό 67% του υφιστάμενου μετοχικού, κεφαλαίου του ΟΛΠ) μέσω διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας, διαρθρωμένης σε δύο φάσεις. Στο πλαίσιο της Διαδικασίας Αξιοποίησης και βάσει των διαδικαστικών απαιτήσεων που διέπουν την επιλογή του μελλοντικού μετόχου πλειοψηφίας του ΟΛΠ, το ΤΑΙΠΕΔ όρισε την Cosco (Hong Kong) Group Limited προτιμώμενο επενδυτή. Μετά την ικανοποιητική ολοκλήρωση του ελέγχου της προσυμβατικής νομιμότητας της Διαδικασίας Αξιοποίησης από το Ελεγκτικό Συνέδριο, το Ελεγκτικό Συνέδριο εξέδωσε απόφαση, με την οποία αποφάνθηκε υπέρ της νομιμότητας και επέτρεψε στο ΤΑΙΠΕΔ τη σύναψη σύμβασης αγοραπωλησίας μετοχών (ΣΑΜ) για την πώληση - αγορά συνολικώς 16.750.000 μετοχών εκδόσεως του ΟΛΠ, προκειμένου αυτές να μεταβιβαστούν σε δύο δόσεις στον Προτιμώμενο Επενδυτή ή σε θυγατρική του Προτιμώμενου Επενδυτή, καθώς και της Συμφωνίας Μετόχων (όπως ορίζεται στη ΣΑΜ).

Το Ελληνικό Δημόσιο και ο ΟΛΠ συμμετείχαν σε διαπραγματεύσεις που περιλάμβαναν διαβουλεύσεις σε επίπεδο προπαρασκευαστικής μικτής επιτροπής, με εκπροσώπους από τον ΟΛΠ, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και το Υπουργείο Οικονομικών. Αυτές οι συζητήσεις, μαζί με τις επακόλουθες επαναδιαπραγματεύσεις, οδήγησαν στην επιτυχή ολοκλήρωση και σύναψη της τελικής Συμφωνίας Παραχώρησης.

*Κατά τη σύναψη της τελικής Σύμβασης Παραχώρησης, ο ΟΛΠ και το Ελληνικό Δημόσιο « αναγνωρίζουν και αποδέχονται τον θεμελιώδη στόχο του Ελληνικού Δημοσίου αναφορικά με την ανάπτυξη και λειτουργία του Λιμένα Πειραιά. Ο ΟΛΠ αναγνωρίζει και αποδέχεται ότι οι Προγραμματικοί Στόχοι εμπεριέχουν τους βασικούς στόχους πολιτικής, που εκφράζουν τις εύλογες προσδοκίες του Ελληνικού Δημοσίου για την υγιή ανάπτυξη του Λιμένα Πειραιά και την ικανότητα των κοινοτήτων που εξυπηρετούνται από αυτόν να ευημερήσουν, επωφελοόμενες από τη διαθεσιμότητα, την προβλεψιμότητα, την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα των λειτουργιών του. Το Ελληνικό Δημόσιο αναγνωρίζει το δικαίωμα του ΟΛΠ να λειτουργεί κατά τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων του ως εμπορική κερδοσκοπική εταιρεία, με την επιφύλαξη των όρων που παρατίθενται πληρέστερα στην παρούσα Σύμβαση».*²²

2.2. Η ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ / Η ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

²² Βλ. Ν. 4404/2016.

Η Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού αφού ερεύνησε τα σχετικά νομικά ζητήματα, τα οποία, ενδεχομένως, μπορούσαν να ανακύψουν από την συγκεκριμένη εξαγορά - συγκέντρωση, κατά την έννοια του Δικαίου του ανταγωνισμού, την ενέκρινε. Σύμφωνα με την Ανακοίνωση στην επίσημη ιστοσελίδα της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού, η Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού, με την απόφαση 627/2016, αποφάσισε την 22-6-2016, την έγκριση αυτής της συγκέντρωσης επιχειρήσεων με την ανάληψη υποχρεώσεων σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 4 και 8 ν. 3959/2011.

Ειδικότερα, η Ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αποφάσισε «.. την έγκριση υπό τους κάτωθι όρους και προϋποθέσεις της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης που αφορά στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρίας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΟΛΠ Α.Ε.» από την εταιρία με την επωνυμία «COSCO (HONG KONG) GROUP LIMITED υπό τους κάτωθι όρους, σύμφωνα με το Ν. 3959/2011, στη βάση των ακόλουθων δεσμεύσεων που ανέλαβε η εταιρία COSCO έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, οι οποίες και έγιναν αποδεκτές από την Επιτροπή : 1. Να άρει η COSCO HK τους όρους αποκλειστικότητας και να απέχει στο μέλλον από τη σύναψη ή επιβολή όρων αποκλειστικότητας στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων.2. Να διατηρήσει τα σήμερα ισχύοντα τιμολόγια της ΟΛΠ Α.Ε. για υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων που θα παρασχεθούν στον προβλήτα Ι από την ΟΛΠ Α.Ε. μέχρι την 31.12.2017, με δυνατότητα αναγγελίας τυχόν αυξήσεων και προ του 2^{ου} εξαμήνου 2017. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, αφού συνεκτίμησε τις συνθήκες, αλλά και τις προοπτικές εξέλιξης της σχετικής αγοράς, τις βελτιώσεις αποτελεσματικότητας, καθώς και τις αναληφθείσες δεσμεύσεις, κατέληξε ότι η συγκέντρωση δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες, ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές, στις οποίες αφορά.».

Σήμερα η επένδυση της COSCO έχει την παρακάτω μετοχική κατάσταση :

Η εταιρία Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε.» («ΣΕΠ») έχει ως μοναδική μέτοχο την COSCO Shipping Ports Limited (πρώην COSCO Pacific Limited), η οποία είναι

μεν εισηγμένη στο Χρηματιστήριο του Χονγκ Κονγκ, αλλά ο Όμιλος COSCO ελέγχει την απόλυτη πλειοψηφία των μετοχών της.

Η εταιρία Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (ΟΛΠ) ελέγχεται από την COSCO (Hong Kong) Group Limited, η οποία κατέχει σήμερα το 67% των μετοχών της. Η COSCO (Hong Kong) Group Limited δεν είναι εισηγμένη, ανήκει όμως κατά 100% στον Όμιλο COSCO.

Επίσης οι ελέγχουσες την ΣΕΠ ΑΕ και ΟΛΠ ΑΕ μητρικές εταιρίες COSCO Shipping Ports Limited (πρώην COSCO Pacific Limited και COSCO (Hong Kong) Group Limited) με την σειρά τους ελέγχονται πλήρως από βασική μητρική εταιρία του ομίλου COSCO και συγκεκριμένα από την εταιρεία China COSCO Shipping Corporation Limited.

Ειδικότερα, η Ο.Λ.Π. Α.Ε., σήμερα, έχει την εξής μετοχική σύνθεση :

COSCO (Hong Kong) Group Limited, η οποία κατέχει το 67% των μετοχών (16.750.000 μετοχές),

ΤΑΙΠΕΔ (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου, το οποίο κατέχει το 7,14 % των μετοχών (1.784.440 μετοχές),

Επενδυτικό Κοινό, το οποίο, συνολικά, κατέχει το 25,86 % των μετοχών (6.375.000 μετοχές),

σε σύνολο του 100% των μετοχών (25.000.000 μετοχές).

2.3. ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 32/2023 (MASTER PLAN)

Σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ Α 32 / 25-1-2023) « Έγκριση Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) λιμένα Πειραιά.»²³ προβλέπονται, μεταξύ άλλων και τα εξής, σε σχέση με τα έργα, τα οποία μπορεί και πρέπει να εκτελέσει η COSCO (ως προς τις λεγόμενες Υποχρεωτικές Επενδύσεις, σύμφωνα με το Ν. 4404/2016) ασκώντας την διοίκηση της Ο.Λ.Π. Α.Ε. :

1. ΤΑ ΠΡΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΕΡΓΑ

Τα έργα που έχει υποχρέωση να εκτελέσει η COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά τα προσεχή έτη, στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης, ουσιαστικά οριοθετούν και την προοπτική ανάπτυξής του. Αξίζει, κατά συνέπεια, να παρατεθεί, αναλυτικά, το κύριο μέρος του σχετικού άρθρου 8 του Π.Δ. 32/2023.

Άρθρο 8

Πρόγραμμα έργων και κυκλοφοριακή οργάνωση Λιμένα

Για την εξυπηρέτηση της επιβατικής, εμπορικής, ναυτιλιακής, τουριστικής και βιομηχανικής κίνησης, της επισκευής και του δεξαμενισμού πλοίων, καθώς και της εν γένει λειτουργικότητας και ασφάλειας του λιμένα Πειραιά, εγκρίνεται πρόγραμμα λιμενικών έργων, κτιριακών έργων, έργων υποδομής και έργων πολιτιστικού χαρακτήρα, κατά ζώνες, καθώς και η κυκλοφοριακή οργάνωση του λιμένα, ως ακολούθως: 1. Ζώνη I - Επιβατικός λιμένας:

Στον επιβατικό λιμένα και στον συνεχόμενο προς αυτόν θαλάσσιο χώρο και πυθμένα, επιτρέπεται η υλοποίηση των ακόλουθων έργων:

α. **Επέκταση Επιβατικού Λιμένα:** αφορά λιμενικό έργο επέκτασης του Επιβατικού Λιμένα στη νότια πλευρά του, με προσχώσεις εμβαδού περίπου 135 στρεμμάτων σε θαλάσσια περιοχή όμορη του προβλήτα Θεμιστοκλέους, με σκοπό τη δημιουργία θέσεων πρόσδεσης πλοίων που θα εξυπηρετούν, κυρίως, τους επιβάτες που ταξιδεύουν από και προς το λιμάνι του Πειραιά. Περιλαμβάνει επιπλέον δύο έργα αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και συγκεκριμένα το έργο της ανάδειξης του Κονώνειου τείχους και το έργο ανάδειξης του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή.

²³ Βλ. τα σχετικά άρθρα 8,9 και 10 του Π.Δ. 32/2023.

β. Κατασκευή Τερματικού Σταθμού Κρουαζιέρας: Αυτό το έργο περιλαμβάνει ένα κτίριο που καλύπτει περίπου 22.000 τετραγωνικά μέτρα, προοριζόμενο να τοποθετηθεί στην επέκταση του Επιβατικού Λιμένα, κυρίως με στόχο την εξυπηρέτηση επιβατών που ταξιδεύουν προς και από το Λιμάνι του Πειραιά.

γ. Ανάπτυξη Πεντάστερου Ξενοδοχείου στο Πόρτο Λεόνε: Αυτό το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή ενός κτιρίου με εμβαδόν περίπου 8,000 τετραγωνικών μέτρων, που προγραμματίζεται να βρίσκεται ανατολικά των εγκαταστάσεων του Κανέλλου σε έκταση προς νότο, εξασφαλίζοντας επαρκή απόσταση από το Κωνωνιακό τείχος.

δ. Μετατροπή του Πενταγώνου Αποθήκης σε Τερματικό Σταθμό Επιβατών Κρουαζιέρας: Αυτό το έργο επικεντρώνεται στην προσαρμογή και ανακαίνιση της υπάρχουσας πενταγωνικής αποθήκης που ανήκει στην Αρχή Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ), η οποία βρίσκεται στο βόρειο άκρο του κτηρίου "Παγόδα" στην παραλία Μιαούλη, με στόχο την εξυπηρέτηση κυρίως των επιβατών που ταξιδεύουν προς και από το Λιμάνι του Πειραιά.

ε. Ανακαίνιση του Κτιρίου Pagoda σε Ξενοδοχείο Πέντε Αστέρων και Κέντρο Συνεδρίων: Αυτό το αρχιτεκτονικό έργο περιλαμβάνει την αναμόρφωση και ανακατασκευή του εκθεσιακού κέντρου OLP—του κτιρίου "Pagoda"—σε ένα ξενοδοχείο πέντε αστέρων με επιπλέον εγκαταστάσεις συνεδρίων. Το σχέδιο περιλαμβάνει τη συνολική αναβάθμιση του κτηρίου, την αποκατάσταση του ιστορικού του χαρακτήρα και την ανάπτυξη της γύρω περιοχής.

στ. Μετατροπή Αποθηκών σε Ξενοδοχεία Τεσσάρων και Πέντε Αστεριών: Αυτό το κατασκευαστικό έργο περιλαμβάνει την ανακαίνιση και ανακατασκευή δύο πρώην βιομηχανικών αποθηκών που βρίσκονται στην περιοχή του επιβατικού λιμανιού κατά μήκος της ακτής της Εκατοντίας, καλύπτοντας επιφάνειες περίπου 8,800 τετραγωνικών μέτρων και 15,000 τετραγωνικών μέτρων, αντίστοιχα.

γ. Ανακαίνιση της Πέτρινης Αποθήκης στην Ακτή Βασιλειάδη σε Μουσείο: Αυτό το έργο περιλαμβάνει την ανακαίνιση και ανακατασκευή του υπάρχοντος κτηρίου, το οποίο εκτείνεται σε περίπου 3.500 τετραγωνικά μέτρα, και βρίσκεται δίπλα στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

η. Εκβάθυνση του Κεντρικού Λιμένα: Αυτό το λιμενικό έργο επικεντρώνεται στην απομάκρυνση των υπερβολικών λεπτών υλικών που έχουν συσσωρευτεί στον πυθμένα του κεντρικού Λιμένα του Πειραιά για να εξασφαλιστεί η ασφαλής ναυσιπλοΐα και η πρόσδεση των πλοίων. Η εργασία θα

αποκαταστήσει τα λειτουργικά βάθη και θα περιλαμβάνει απαραίτητα μέτρα για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά τη διάρκεια της εκβάθυνσης, της μεταφοράς και της διάθεσης των εκβαθυσμένων υλικών.

ι. Οικολογικά Λεωφορεία (Eco buses): Αυτή η πρωτοβουλία περιλαμβάνει την κατασκευή υποδομών για την υποστήριξη της λειτουργίας ηλεκτρικών λεωφορείων, με στόχο την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών των επιβατών και του κοινού γύρω από το κύριο λιμάνι φέρι και κρουαζιέρας.

2. Ζώνη II - Εμπορικό Λιμάνι:

Στο εμπορικό λιμάνι και στην παρακείμενη θαλάσσια περιοχή και βυθό, επιτρέπονται τα εξής έργα:

α. Επισκευή Δαπέδων, Σιδηροτροχιών και Γερανών Στοιβαξής (Γερανοί RMG) στο Μώλο I του Τερματικού Σταθμού Κοντέινερ: Αυτό το έργο περιλαμβάνει εργασίες στο λιμάνι που επικεντρώνονται στην επισκευή των σιδηροτροχιών στις περιοχές στοιβαξής κοντέινερ και στα τμήματα των δαπέδων κυκλοφορίας στο Μώλο I του Τερματικού Σταθμού Κοντέινερ του Λιμένος Πειραιώς για να διασφαλιστεί η μέγιστη λειτουργική ικανότητα.

β. Υπόγεια Οδική Σύνδεση για τον Σταθμό Μεταφοράς Αυτοκινήτων στον Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ: Αυτό το έργο αφορά την κατασκευή υποδομών για την υπόγεια διασύνδεση του σταθμού μεταφοράς αυτοκινήτων στον πρώην χώρο ΟΔΔΥ, με στόχο τη διευκόλυνση της κίνησης οχημάτων και φορτηγών που μεταφέρουν κοντέινερ μεταξύ πλοίων και της αποθηκευτικής τους περιοχής. (former ΟΔΔΥ).

γ. Κατασκευή Νέας Προβλήτας Πετρελαιοειδών: Αυτό το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή μιας προβλήτας, πλήρως εξοπλισμένης με την απαραίτητη υποδομή και ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, για να διευκολυνθεί η φόρτωση και εκφόρτωση πλοίων μεταφοράς πετρελαιοειδών προϊόντων. Θα βρίσκεται στο νότιο μέτωπο του Πύργου III του Τερματικού Σταθμού Κοντέινερ, καλύπτοντας συνολική έκταση 12.802 τετραγωνικών μέτρων.

δ. Επέκταση του Σταθμού Διαχείρισης Αυτοκινήτων (Λιμάνι Ηρακλείου): Αυτό το έργο περιλαμβάνει την επέκταση του Πύργου I (Μόλος ΔΕΗ) στο Λιμάνι του Ηρακλείου μέσω ανακτήσεων εδάφους περίπου 36 στρεμμάτων στη βόρεια πλευρά του. Αυτή η περιοχή θα μετατραπεί από εγκατάσταση επισκευής πλοίων σε χώρο φόρτωσης, εκφόρτωσης, διαχείρισης και χειρισμού οχημάτων.

ε. **Νέες Αποθήκες στην Πρώην Περιοχή ΟΔΔΥ:** Αυτό το κατασκευαστικό έργο στοχεύει στην ανάπτυξη ενός συγκροτήματος σύγχρονων αποθηκών για να αντικαταστήσει τις υπάρχουσες δομές. Παράλληλα με το έργο υπόγειας οδικής σύνδεσης για τον σταθμό διαχείρισης αυτοκινήτων στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ, αυτή η ανάπτυξη αναμένεται να καλύψει σημαντικά τις ανάγκες για προσωρινή αποθήκευση και μετεγκατάσταση φορτίου.

στ. **Πενταώροφο Κτίριο Στάθμευσης στο Λιμάνι του Ηρακλείου:** Αυτό το κατασκευαστικό έργο προγραμματίζεται για την υπάρχουσα ενότητα του Πύργου Ι (πύργος ΔΕΗ) στο Λιμάνι του Ηρακλείου, με σκοπό την αύξηση της χωρητικότητας και την εκπλήρωση των λειτουργικών απαιτήσεων για προσωρινή αποθήκευση οχημάτων.

3. Ζώνη ΙΙΙ - Ναυπηγεία - Ζώνη Ναυπηγικής και Επισκευής και Λιμάνι Φεριμιτότ:

Στη ζώνη ναυπηγικής και επισκευής και στην παρακείμενη θαλάσσια περιοχή και βυθό, επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων που αποσκοπούν στη βελτίωση των υποδομών της ζώνης ναυπηγικής και επισκευής, συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών, το οποίο περιλαμβάνει ιδίως ανακατασκευή κρηπιδωμάτων, εγκατάσταση ραγών κύλισης γερανών τύπου Jib Cranes και ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις ύδρευσης, υδροδότησης πλοίων, πυρασφάλειας και ρευματοδότησης εργαλείων συνεργείων και πλοίων υπό επισκευή, με σκοπό την ανάπτυξη της επιχειρησιακής δραστηριότητας ναυπηγοεπισκευής πλοίων.

2. ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος κατά την εκτέλεση των παραπάνω έργων στο Λιμάνι του Πειραιά είναι καίριας σημασίας, ιδίως, στη σύγχρονη εποχή της μετάβασης στην Πράσινη Οικονομία και στην γενικότερη ανάγκη προστασίας της Γης από το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Τα μέτρα αυτά προβλέπονται στο άρθρο 9 του Π.Δ. 32/2023.

Άρθρο 9

Όροι, Περιορισμοί και Κατευθυντήριες Γραμμές για την Προστασία του Περιβάλλοντος και το Σύστημα Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης

Το Πρόγραμμα Ανάπτυξης και η Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) για το Λιμάνι του Πειραιά έχουν λάβει περιβαλλοντική έγκριση, υπό τους ακόλουθους όρους, περιορισμούς και

κατευθυντήριες γραμμές που πρέπει να τηρηθούν κατά την εξειδίκευση και εκτέλεση του προγράμματος:

A. Όροι, Περιορισμοί και Κατευθυντήριες Γραμμές για την Προστασία και Διαχείριση του Περιβάλλοντος

Κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού και της εκτέλεσης κατασκευαστικών έργων, καθώς και κατά την ανακαίνιση ή μετατροπή υφιστάμενων δομών, πρέπει να υιοθετούνται οι αρχές της βιώσιμης ή πράσινης κατασκευής. Αυτό περιλαμβάνει την εφαρμογή συστημάτων «πράσινης δόμησης» (π.χ., LEED, ELGBC ή DGNB) όπου είναι εφικτό, και την ενσωμάτωση τουλάχιστον των ακόλουθων διατάξεων:

- 1.1. **Εξοικονόμηση Ενέργειας:** Μέτρα που στοχεύουν στη διατήρηση της ενέργειας.
- 1.2. **Ορθολογική Χρήση του Νερού:** Αποτελεσματική διαχείριση των υδάτινων πόρων.
- 1.3. **Αρχιτεκτονικός Σχεδιασμός και Περιβαλλοντική Συμβατότητα:** Επιλογή υλικών και μεθόδων κατασκευής που ευθυγραμμίζονται με τα περιβαλλοντικά πρότυπα.

2. Τα έργα και οι υποδομές που δίνουν προτεραιότητα στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του λιμανιού (π.χ., προώθηση και εφαρμογή ΣΕΠ, έργα υγροποιημένου φυσικού αερίου, έργα συντήρησης και αναβάθμισης, πολιτιστικές πρωτοβουλίες κ.λπ.) θα πρέπει να ενθαρρύνονται.

3. Η διαχείριση και η διάθεση των αποβλήτων που παράγονται ή συλλέγονται από δραστηριότητες σε θαλάσσιες και χερσαίες ζώνες πρέπει να συμμορφώνονται με όλες τις σχετικές νομοθετικές απαιτήσεις.

4. Τα εκσκαφέντα υλικά από τον πυθμένα της θάλασσας κατά την εφαρμογή του σχεδίου πρέπει να αξιολογηθούν κατάλληλα για τα χαρακτηριστικά τους.

5. Η εκτέλεση του Αναπτυξιακού Προγράμματος για το Λιμάνι του Πειραιά απαιτεί την εκπόνηση μιας ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης κατά τη φάση περιβαλλοντικής αδειοδότησης των έργων. Αυτό ισχύει είτε κατά την αναθεώρηση ήδη εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων είτε κατά την έγκριση νέων. Η υλοποίηση των έργων του

προγράμματος—είτε αδειοδοτημένων είτε μη—δεν μπορεί να ξεκινήσει μέχρι να ετοιμαστεί, ολοκληρωθεί και εγκριθεί από την αρμόδια αρχή η κυκλοφοριακή μελέτη στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

6. Πρέπει να διασφαλιστούν επαρκείς χώροι στάθμευσης.

7. Ο σχεδιασμός και η οργάνωση των κατασκευαστικών έργων πρέπει να στοχεύουν στη μείωση των διαταραχών τόσο στις χερσαίες όσο και στις θαλάσσιες μεταφορές. Αντίστοιχα, οι σχεδιασμοί έργων θα πρέπει να ενσωματώνουν τεχνικές και επιλογές διάταξης που αποφεύγουν τις αρνητικές επιπτώσεις στις παρακείμενες ακτές και ελαχιστοποιούν τον παραγόμενο θόρυβο, τις δονήσεις, τις εκπομπές σκόνης και άλλων ατμοσφαιρικών ρύπων, καθώς και την παραγωγή αποβλήτων. Απαραίτητες υποστηρικτικές μελέτες, όπως η μεταφορά, η παράκτια μηχανική, η εκπομπή και η μείωση θορύβου, οι ατμοσφαιρικοί ρύποι, η διαχείριση υγρών αποβλήτων και η οργάνωση εργοταξίων, πρέπει να ετοιμάζονται όπου απαιτείται.

8. Για να μειωθεί το βάρος στο τοπικό οδικό δίκτυο από τις κατασκευαστικές δραστηριότητες, θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα στη μεταφορά υλικών δια θαλάσσης όποτε είναι εφικτό. Για τις χερσαίες μεταφορές, ιδιαίτερα σε σχέση με το έργο επέκτασης του νότιου λιμανιού που στοχεύει στη δημιουργία ενός κέντρου κρουαζιέρας, η χερσαία ζώνη του λιμανιού θα πρέπει να έχει προτεραιότητα κατά τις περιόδους χαμηλής επιβατικής κίνησης.

9. Ο προγραμματισμός της υλοποίησης των κατασκευαστικών εργασιών πρέπει να βελτιστοποιηθεί και να τεκμηριωθεί.

10. Η κατεδάφιση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων θα πρέπει να σχεδιάζεται και να εκτελείται με στόχο την ελαχιστοποίηση των εκπομπών σκόνης, την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης υλικών στον τόπο και τη διασφάλιση της σωστής διαχείρισης αποβλήτων σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς.

11. Πρέπει να διεξαχθεί μια μελέτη πρασίνου για να βελτιστοποιηθεί η διάταξη των πράσινων χώρων σε όλη την χερσαία ζώνη του λιμανιού. Αυτή η μελέτη θα πρέπει να

εξετάσει τα υπάρχοντα και προγραμματισμένα έργα, ιδιαίτερα τη σύνδεση των αρχαιολογικών χώρων και μνημείων μεταξύ τους και με την αστική περιοχή του Πειραιά.

12. Οι λειτουργίες του λιμανιού θα πρέπει να οργανώνονται αποτελεσματικά.

13. Φιλικές προς το περιβάλλον μέθοδοι για την κυκλοφορία επιβατών και τη δημόσια κίνηση εντός της χερσαίας ζώνης του λιμανιού, όπως η χρήση οικολογικών λεωφορείων, θα πρέπει να προωθούνται κατά τη διάρκεια των λειτουργιών του λιμανιού.

14. Οι εμπορικές δραστηριότητες του λιμανιού (φόρτωση και εκφόρτωση πλοίων, βαρέων οχημάτων, αποθήκευση αγαθών, κ.λπ.) θα πρέπει να διεξάγονται χρησιμοποιώντας σύγχρονες μεθόδους που ελαχιστοποιούν τον θόρυβο, τη σκόνη και τη συνολική ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ αποτρέπουν τη θαλάσσια περιβαλλοντική ρύπανση.

15. Σύμφωνα με τους κλιματικούς στόχους της χώρας, η αξιοποίηση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας θα πρέπει να επιδιωχθεί σε όλες τις προαναφερόμενες ζώνες του Λιμένα Πειραιά, εφόσον είναι εφικτή και βιώσιμη.

B. Σύστημα Παρακολούθησης για Σημαντικές Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις
Θα εγκατασταθεί ένα σύστημα για την παρακολούθηση σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκύπτουν από την εφαρμογή του σχεδίου.

1. Οι σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή του Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά θα παρακολουθούνται μέσω της καθιέρωσης ενός Προγράμματος Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης.
2. Αυτό το Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης αναπτύσσεται με βάση το υπάρχον πρόγραμμα παρακολούθησης που λειτουργεί επί του παρόντος η ΟΛΠ ΑΕ.
3. Το Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης θα επικεντρωθεί στους ακόλουθους περιβαλλοντικούς τομείς: α) το θαλάσσιο περιβάλλον, β) το ατμοσφαιρικό περιβάλλον, γ) τον θόρυβο και τις δονήσεις, και δ) τη διαχείριση αποβλήτων.

4. Όσον αφορά τους περιβαλλοντικούς παράγοντες που πρέπει να παρακολουθούνται, ισχύουν οι εξής οδηγίες:

4.1. Η συλλογή και επεξεργασία δεδομένων για την παρακολούθηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων θα πρέπει να πραγματοποιείται σε ετήσια βάση.

4.2. Η διαδικασία παρακολούθησης θα διεξαχθεί υπό την επίβλεψη της ΟΛΠ Α.Ε.

4.3. Τα αποτελέσματα της παρακολούθησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και οι αξιολογήσεις τους θα καταγράφονται σε ετήσια έκθεση, η οποία θα περιλαμβάνει συστάσεις για τυχόν απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες...

3. ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ

Εξίσου, σημαντικά, ειδικά, για την διατήρηση της Ιστορίας του πρώτου Λιμένα της Ελλάδος είναι τα μέτρα για την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς. Τα μέτρα αυτά προβλέπονται, αναλυτικά, στο άρθρο 10 του Π.Δ. 32/2023.

Άρθρο 10

Όροι για την Προστασία και Προώθηση της Πολιτιστικής Κληρονομιάς

A. Γενικοί Όροι

1. Για οποιεσδήποτε ενέργειες, παρεμβάσεις ή αλλαγές στη χρήση εντός καθορισμένων χερσαίων και υποθαλάσσιων αρχαιολογικών χώρων, απαιτείται προηγούμενη έγκριση από το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΥΠΠΟΑ).

2. Όλες οι ανασκαφικές δραστηριότητες εντός των ορίων δηλωμένων αρχαιολογικών χώρων πρέπει να διεξάγονται υπό την εποπτεία εκπροσώπων της αρμόδιας περιφερειακής υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού.

3. Όλα τα προτεινόμενα έργα σε θαλάσσιες περιοχές και ζώνες παραλίας, ειδικά αυτά που περιλαμβάνουν ανασκαφές, εκβάθυνση ή την απομάκρυνση οποιουδήποτε παλαιού

δομικού υλικού, ανεξαρτήτως κλίμακας, βάθους ή έκτασης, πρέπει να επιβλέπονται από εκπροσώπους της Υπηρεσίας Υποβρύχιων Αρχαιοτήτων. Η γραπτή ειδοποίηση πρέπει να παρέχεται τουλάχιστον 30 εργάσιμες ημέρες πριν από την έναρξη αυτών των δραστηριοτήτων.

4. Ένα Μνημόνιο Συνεργασίας και Κατανόησης θα συνταχθεί για την παρακολούθηση και εκτέλεση τόσο των χερσαίων όσο και των υποβρύχιων αρχαιολογικών εργασιών, καθώς και για την προστασία, προώθηση, αποκατάσταση και συντήρηση των αρχαιολογικών ευρημάτων και μνημείων που σχετίζονται με το έργο, όπως ορίζεται από τον Νόμο 4072/2012 (Α' 86), προσαρμοσμένο στα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του έργου.

5. Εάν ανακαλυφθούν αρχαιότητες, είτε χερσαίες είτε υποβρύχιες, όλες οι εργασίες πρέπει να σταματήσουν αμέσως και θα διεξαχθεί αρχαιολογική έρευνα σύμφωνα με το Άρθρο 37 του Νόμου 4858/2021, με τίτλο "Κύρωση του Κώδικα Νομοθεσίας για την Προστασία των Αρχαιοτήτων και Γενικά της Πολιτιστικής Κληρονομιάς" (Α' 220). Τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας θα καθορίσουν την μελλοντική πορεία του έργου.

6. Το κόστος για την απαιτούμενη αρχαιολογική έρευνα—συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών για εξειδικευμένο προσωπικό, των απαραίτητων υλικών και εργαλείων, του σχεδιασμού και της φωτογραφικής τεκμηρίωσης των αρχιτεκτονικών καταλοίπων, καθώς και του καθαρισμού, της συντήρησης, της καταγραφής, του σχεδιασμού, της φωτογραφίας και της αποθήκευσης των κινητών ευρημάτων—θα καλυφθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Αρθρου 37 του Νόμου 4858/2021.

7. Μεμονωμένες μελέτες που σχετίζονται με έργα εντός δηλωμένων αρχαιολογικών χώρων και εκείνα στο Επιβατικό Λιμάνι του Πειραιά που αφορούν υπάρχοντα σύγχρονα μνημεία, καθώς και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις σε αυτά τα έργα, πρέπει να υποβάλλονται προς έγκριση στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού.

8. Εάν απαιτούνται οποιεσδήποτε τροποποιήσεις ή προσθήκες στη σχετική Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, αυτές πρέπει να υποβληθούν στις

αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού. Η έγκριση θα χορηγηθεί μετά από διαβούλευση με το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο.

B. Ειδικό Όροι

Επέκταση του Επιβατικού Λιμένα:

α. Κατά την εκτέλεση του έργου "Επέκταση του Επιβατικού Λιμένα Πειραιά - Νότια Πλευρά," πρέπει να τηρηθούν οι αποφάσεις του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού σχετικά με την έγκριση της αντίστοιχης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΥΠΑΙΘ-ΠΑ-ΓΓΠ/ΓΔΑΠΚ/ΔΠΚΑ/ΤΑΧ/120342/34823/6956/5486/12.2.2013) και η προκαταρκτική μελέτη για την ανάδειξη του Τείχους του Κωνωνείου και του μνημείου του τάφου του Θεμιστοκλή (ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΑΑΜ/ΤΜΑΜ/438189/45023/1301/492/12.10.2018).

Σύγχρονη Αρχαιολογική Εργασία:

β. Η ανασκαφή του Κωνωνείου Τείχους και του τάφου του Θεμιστοκλή συντονίζεται με τις κατασκευαστικές δραστηριότητες του λιμανιού κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένων των απαραίτητων ανασκαφικών εργασιών.

γ. Η τελική μελέτη για την αναβάθμιση του Κωνωνίου Τείχους και του μνημείου του Θεμιστοκλή πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις διατάξεις που περιγράφονται στην προηγουμένως εγκεκριμένη προκαταρκτική μελέτη που αναφέρεται στο στοιχείο α.

δ. Όλες οι εκσκαφές, οι επαναπληρώσεις και η απόρριψη των εκσκαφέντων υλικών στις θαλάσσιες και χερσαίες περιοχές της νότιας επέκτασης κρουαζιέρας θα διεξάγονται υπό συνεχή εποπτεία και σύμφωνα με τις οδηγίες των αρμόδιων Τμημάτων Αρχαιοτήτων (Τμήμα Αρχαιοτήτων Πειραιώς και Νήσων και Τμήμα Υποβρύχιων Αρχαιοτήτων), για την προστασία των κοντινών αρχαίων μνημείων, δηλαδή του Κωνωνείου Τείχους και του Τάφου του Θεμιστοκλή.

2. Κατασκευή Τερματικού Σταθμού Κρουαζιερόπλοιων:

α. Για την προστασία των υποβρύχιων αρχαιοτήτων, οι διαστάσεις των νέων κατασκευών στο Επιβατικό Λιμάνι Κρουαζιέρας στην νότια λιμενική περιοχή περιορίζονται σε ό,τι είναι απολύτως απαραίτητο για την κάλυψη των αναγκών των κρουαζιέρων. (arrival, departure, and related services). Συγκεκριμένα, η συνολική κατασκευασμένη επιφάνεια του τερματικού σταθμού δεν θα υπερβαίνει τα 22,0 τ.μ., με τον επιβατικό σταθμό να επιτρέπεται να καλύπτει έως και 17,0 τ.μ. και τα καταστήματα αφορολόγητων ειδών έως και 5.000 τ.μ.

β. Η τοποθέτηση και ο συνολικός σχεδιασμός αυτών των εγκαταστάσεων πρέπει να διασφαλίζουν την ορατότητα του χώρου της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας και του μνημείου του τάφου του Θεμιστοκλή.

γ. Είναι απαραίτητο να κατατμηθούν οι όγκοι του Τερματικού Σταθμού Κρουαζιέρας στην νότια λιμενική περιοχή και, όπου είναι δυνατόν, να ελαχιστοποιηθεί το ύψος του για να προστατευτεί και να προωθηθεί το Κονώνειο Τείχος και το μνημείο του τάφου του Θεμιστοκλή. Το σχετικό σχέδιο θα υποβληθεί στο Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού για έγκριση, κατόπιν της σύστασης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου.

3. Διατήρηση και Αναβάθμιση Αποθηκών σε Ξενοδοχεία στην Ακτή της Εκατομυλούς: Οι δύο υπάρχουσες αποθηκευτικές δομές στην Κεντρική Περιοχή Λιμενικών Μεταφορών θα διατηρηθούν για να προστατευτεί ο γειτονικός αρχαιολογικός χώρος της Πύλης της Εκατομυλούς.

4. Μετατροπή του Κτιρίου Παγόδας σε Ξενοδοχείο και Κέντρο Συνεδρίων: Οποιοσδήποτε παρεμβάσεις στο επιβατικό τερματικό του ΟΛΠ δεν πρέπει να αλλοιώνουν τα μορφολογικά στοιχεία ή το στυλ του. Επιπλέον, οποιοσδήποτε αλλαγές που γίνονται στο εσωτερικό πρέπει να είναι αναστρέψιμες.

5. Μετατροπή της Πέτρινης Αποθήκης σε Μουσείο στην Ακτή Βασιλειάδη: Η τελική αρχιτεκτονική μελέτη για την ανακατασκευή της Πέτρινης Αποθήκης και την διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου θα υποβληθεί προς έγκριση στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, λαμβάνοντας υπόψη την εγγύτητά της με τον

αρχαιολογικό χώρο της Πύλης Χαϊτονίας, σύμφωνα με τις διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 9 του προοιμίου αυτού του διατάγματος.

6. Σχεδιασμός και Προετοιμασία του Ξενοδοχειακού Έργου στο Πόρτο Λεόνε: Οι λεπτομέρειες σχετικά με αυτό το έργο πρέπει να ευθυγραμμίζονται με τις κατευθυντήριες γραμμές διατήρησης που αναφέρονται στα παραπάνω σημεία.

7. Λειτουργία Εφοδιασμού Πλοίων με LNG: Τα σημεία διέλευσης αερίου (LNG) πρέπει να μετακινηθούν σε επαρκή απόσταση από τις γειτονικές αρχαιότητες. (Κωνώνιο Τείχος και του Τάφος του Θεμιστοκλή)

8. Υπόγεια Οδική Σύνδεση του Σταθμού Μεταφοράς Αυτοκινήτων με τον Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ - Νέο Αποθήκη στην Πρώην Περιοχή ΟΔΔΥ: Όλες οι σχετικές ανασκαφικές εργασίες θα διεξαχθούν υπό την επίβλεψη της Εφορίας Αρχαιοτήτων Πειραιώς και Νήσων. Πρέπει να ειδοποιηθούν γραπτώς τουλάχιστον 15 ημέρες πριν από την προγραμματισμένη έναρξη των εργασιών.

9. Δημόσια Πρόσβαση και Επικοινωνία με τα Μνημεία: Για την ενίσχυση της δημόσιας πρόσβασης και της συνδεσιμότητας με το Τείχος των Κωνών και το μνημείο του τάφου του Θεμιστοκλή, θα εφαρμοστούν συγκεκριμένα μέτρα.

10. Στόχοι της Πολιτιστικής Ακτής (Άρθρο 12, Παράγραφος 4, Υποπαράγραφος ε, Υποϋποπαράγραφος gg του Νόμου 4277/2014, Α'156):

α. Η ίδρυση ενός δημόσιου μουσείου αφιερωμένου σε υποβρύχια αρχαία αντικείμενα θα προωθηθεί εντός του υπάρχοντος κτηρίου σιλό στην περιοχή του επιβατικού λιμανιού, σύμφωνα με τη μελέτη ανασχεδιασμού που έχει εγκριθεί από το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΥΠΠΟΑ) για αυτό το κτήριο και την περιβάλλουσα περιοχή του, συμπεριλαμβανομένης της οργάνωσης μιας μόνιμης έκθεσης βάσει της σχετικής μουσειολογικής μελέτης που έχει εγκριθεί από το ΥΠΠΟΑ.

β. Αυτή η πρωτοβουλία εντάσσεται στα όρια της Πολιτιστικής Ακτής, πέρα από τον αρχαιολογικό χώρο της Πύλης Εκατομπέδου και του Κωνωνιανού Τείχους, και περιλαμβάνει τις Δεξαμενές Βασιλειάδη, τον ιμάντα μεταφοράς και την Πέτρινη Αποθήκη.

γ. Για να ενσωματωθεί ο αρχαιολογικός χώρος της Ελληνορωμαϊκής Πύλης με άλλες περιοχές της Πολιτιστικής Ακτής και να συνδεθεί ο περιβάλλον αστικός ιστός με την Πολιτιστική Ακτή, θα ετοιμαστεί μια μελέτη και θα υποβληθεί προς έγκριση στο Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού.

Κάθε παρέμβαση στα μόνιμα κατασκευασμένα ντόκ του Λιμένα Πειραιώς πρέπει να εγκρίνεται από το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού σύμφωνα με το Άρθρο 6, Παράγραφος 10 του Νόμου 4858/2021.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΤΗΣ COSCO²⁴



Θα πρέπει να γίνει, αναλυτική, αναφορά, κατ' αρχήν ως προς το γενικό πλαίσιο οικονομικής δραστηριότητας (3.1.) και στη συνέχεια ως προς ειδικούς τομείς οικονομικής δραστηριότητας (3.2.) της Ο.Λ.Π. Α.Ε.²⁵

Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα οικονομικά στοιχεία της Ο.Λ.Π. Α.Ε., όπως αυτά αποτυπώνονται στην επίσημη Εισήγηση της Διοίκησης προς την τελευταία, Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων της Ο.Λ.Π. Α.Ε. η εικόνα διαμορφώνεται ως εξής :

²⁴ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. (ΕΞΑΜΗΝΙΑΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΑΠΟ 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ ΕΩΣ 30 ΙΟΥΝΙΟΥ 2024) ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 5 ΤΟΥ Ν. 3556/2007

²⁵ (Παρουσίαση της Ο.Λ.Π. ΑΕ - Απρίλιος 2024)

<https://www.olp.gr/el/plirofories-ependyton/parousiaseis-o-l-p-ae>

Κατάσταση συνολικού εισοδήματος - Κύκλος εργασιών

Τα συνολικά έσοδα του α΄ εξαμήνου ανήλθαν σε € 107,1 εκατ., όπου σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2023 (€ 102,4 εκατ.), αυξήθηκαν κατά € 4,7 εκατ. ή ποσοστό 4,6%. Η μεταβολή αυτή, οφείλεται κυρίως στην σημαντική αύξηση των εσόδων από τον τομέα διακίνησης αυτοκινήτων, των εσόδων του τομέα της κρουαζιέρας, καθώς και του τομέα εμπορευματοκιβωτίων κατά 59,9 %, 13,2% και 4,0% ή κατά € 6,2 εκατ., € 1,2 εκατ. και € 0,9 εκατ. περίπου, αντίστοιχα. Η αύξηση αυτή αντισταθμίστηκε από τη μείωση των εσόδων από την παραχώρηση των Προβλητών II και III κατά € 3,8 εκατ. ή 9,3%.

3.1. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ



Piraeus Port Authority

FY 2023 RESULTS
CONFERENCE CALL
2-APRIL, 2024

1

Οι παρακάτω αναλυτικοί Πίνακες αποτυπώνουν μια ενδιάμεση συνοπτική κατάσταση του συνολικού εισοδήματος και της χρηματοοικονομικής θέσης του ΟΛΠ (Α' Εξαμήνου 2024)

ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ Α' ΕΞΑΜΗΝΟΥ 2024

	Σημ.	1.1-30.6.2024	1.1-30.6.2023
Έσοδα	23	107.059.249,97	102.419.625,67
Κόστος πωλήσεων	24	(44.842.251,65)	(43.255.409,59)
Μικτό κέρδος		62.216.998,32	59.164.216,08
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	24	(14.651.202,83)	(9.835.385,01)
Καθαρό κέρδος / (ζημία) απομείωσης χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων	10	680.392,93	(402.357,47)
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	25	(384.944,86)	(1.074.082,45)
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	25	3.776.890,34	3.142.193,17
Χρηματοοικονομικά έσοδα	26	2.696.893,67	494.862,63
Χρηματοοικονομικά έξοδα	26	(1.338.122,97)	(2.111.444,42)
Κέρδη προ φόρων		52.996.904,60	49.378.002,53
Φόρος εισοδήματος	8	(12.549.103,28)	(10.632.941,01)
Καθαρά Κέρδη μετά από φόρους		40.447.801,32	38.745.061,52
Καθαρά λοιπά συνολικά εισοδήματα που δεν θα ταξινομηθούν στα αποτελέσματα σε μεταγενέστερες περιόδους (Κέρδη)/ ζημίες από επαναμέτρηση προγραμμάτων καθορισμένων παροχών		-	-
Φόρος εισοδήματος		-	-
Λοιπά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους		-	-
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους		40.447.801,32	38.745.061,52
Κέρδη ανά μετοχή (βασικά και απομειωμένα)	29	1,6179	1,5498
Μέσος Σταθμικός Αριθμός Μετοχών (Βασικός & Απομειωμένος)	29	25.000.000	25.000.000

Ενδιάμεση συνοπτική κατάσταση χρηματοοικονομικής θέσης Α 'εξαμήνου 2024

	Σημ.	30.06.2024	31.12.2023
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Ιδιοχρησιμοποιούμενα ενσώματα πάγια στοιχεία	4	331.000.900,69	314.968.985,50
Δικαίωμα χρήσης περιουσιακών στοιχείων	5	54.512.763,30	55.348.657,29
Επενδυτικά ακίνητα		734.338,38	734.338,38
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	6	2.020.149,71	2.032.353,65
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	7	10.070.336,27	10.110.163,47
Αναβαλλόμενα χρηματοοικονομικά έξοδα	18	246.666,67	246.666,67
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	8	2.636.296,33	2.899.844,67
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		401.221.451,35	386.341.009,63
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Αποθέματα	9	3.627.413,39	4.019.170,89
Εμπορικές και λοιπές απαιτήσεις	10	28.958.946,79	17.476.196,06
Έξοδα επομένων χρήσεων	11	1.151.963,90	1.022.845,76
Χρηματικά διαθέσιμα	12	209.071.723,10	202.475.751,52
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού		242.810.047,18	224.993.964,23
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		644.031.498,53	611.334.973,86
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Ιδία Κεφάλαια			
Μετοχικό κεφάλαιο	13	50.000.000,00	50.000.000,00
Αποθεματικά	14	84.953.696,20	84.953.696,20
Κέρδη εις νέον		260.565.073,09	220.117.271,77
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων		395.518.769,29	355.070.967,97
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις			
Μακροπρόθεσμα δάνεια	18	23.499.999,99	26.499.999,99
Υποχρεώσεις μίσθωσης	5	59.508.668,73	61.777.936,29
Επιχορηγήσεις	15	36.111.451,22	36.543.813,68
Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού	16	12.675.758,96	12.462.102,96
Προβλέψεις	17	14.623.780,84	14.762.336,47
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	28	1.054.486,94	1.054.486,94
Έσοδα επομένων χρήσεων	21	26.560.809,04	26.560.809,04
Σύνολο Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων		174.034.955,72	179.661.485,37
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις			
Προμηθευτές		16.285.752,41	10.665.566,19
Βραχυπρόθεσμο μέρος μακροπροθέσμων δανείων	18	6.000.000,00	6.000.000,00
Υποχρεώσεις μίσθωσης	5	1.435.754,29	1.382.404,39
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι		25.426.424,84	21.969.223,28
Δεδουλευμένες και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	20	20.774.550,91	31.588.389,51
Έσοδα επομένων χρήσεων	21	4.555.291,07	4.996.937,15
Σύνολο Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων		74.477.773,52	76.602.520,52
Σύνολο Υποχρεώσεων		248.512.729,24	256.264.005,89
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		644.031.498,53	611.334.973,86

Έσοδα του ΟΛΠ από 30/06/2023 – 30/06/2024

Τα έσοδα αναλύονται ως εξής:

	1.1 - 30.06.2024	1.1 - 30.06.2023
Έσοδα από:		
Φορτοεκφορτώσεις	21.478.096,31	20.454.111,50
Αποθήκευση	12.678.866,74	5.923.664,46
Υδροδότηση	1.116.836,44	977.924,60
Δεξαμενισμός	4.428.636,86	5.320.793,33
Κρουαζιέρα κύρια δραστηριότητα	6.619.666,16	5.805.645,29
Ακτοπλοία κύρια δραστηριότητα	3.984.959,87	3.726.070,44
Περιβαλλοντικές ευκολίες	2.376.383,09	2.091.360,23
Προσόρμιση	6.138.686,53	5.808.896,02
Υπηρεσίες Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης	4.209.400,81	3.569.029,80
Διάφορες υπηρεσίες λιμενικών εξυπηρετήσεων	6.234.436,81	7.105.056,40
Έσοδα παραχώρησης υπηρεσίας συλλογής & μεταφοράς υγρών καταλοίπων	141.661,50	146.583,05
Σύνολο	69.407.631,12	60.929.135,12
Έσοδα από Σταθερό και Μεταβλητό Αντάλλαγμα:		
Παραχώρησης προβλητών II + III	36.940.056,47	40.784.282,57
Λοιπά έσοδα από σύμβαση παραχώρησης προβλητών II + III	711.562,38	706.207,98
Σύνολο	37.651.618,85	41.490.490,55
	107.059.249,97	102.419.625,67

Η αύξηση στα έσοδα της περιόδου σε σύγκριση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο, οφείλεται κυρίως στην αύξηση των εσόδων από αποθήκευση κατά ποσό € 6.755.202,28, των εσόδων από φορτοεκφορτώσεις κατά το ποσό των € 1.023.984,81, καθώς και των εσόδων της κρουαζιέρας κύρια δραστηριότητα κατά ποσό € 814.020,87. Η αύξηση αυτή αντισταθμίστηκε μερικώς από την μείωση των εσόδων από διάφορες υπηρεσίες λιμενικών εξυπηρετήσεων κατά ποσό € 870.619,59. Επισημαίνεται ότι τα συνολικά έσοδα από την ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα δεν παρουσίασαν στον σύνολό τους (Δεξαμενισμός και Υπηρεσίες Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης) σημαντικές διακυμάνσεις σε σχέση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο. Η αύξηση των εσόδων από αποθήκευση, προέρχεται κυρίως από τον τομέα δραστηριότητας των αυτοκινήτων, όπου παρά την μείωση των φορτίων, τόσο των εγχώριων (30.06.2024: 79.401 οχήματα, 30.06.2023: 82.269 οχήματα) όσο και των φορτίων μεταφόρτωσης (30.06.2024: 45.297 οχήματα, 30.06.2023: 92.286 οχήματα), η δυσλειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας (σε εγχώριο και σε διεθνές επίπεδο), επέφερε σημαντική αύξηση

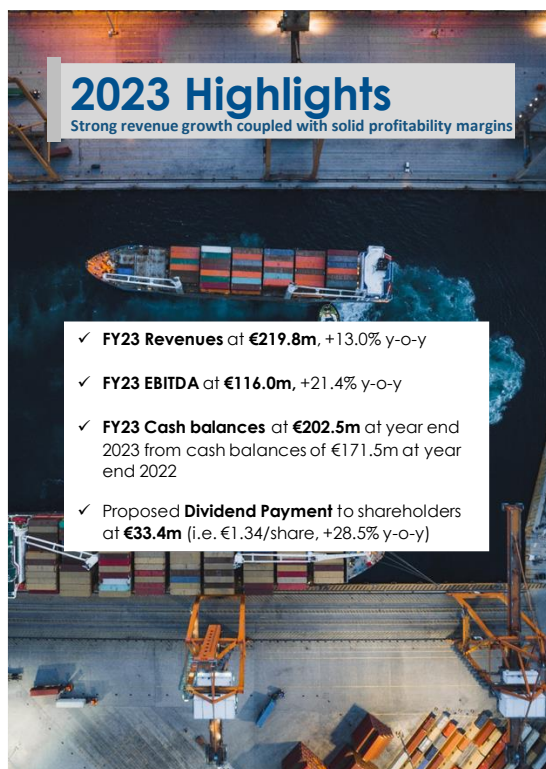
του χρόνου παραμονής των φορτίων στις προβλήτες της Εταιρείας. Η έκτακτη αυτή κατάσταση ενίσχυσε σημαντικά τα έσοδα υπηρεσιών αποθήκευσης που ανήλθαν περίπου σε € 10,1 εκατ. Στο πρώτο εξάμηνο του 2024 (30.06.2023: € 3,2 εκατ.) υπερκαλύπτοντας την απώλεια από τη μείωση των άλλων εσόδων, και κυρίως των μειωμένων επιπέδων διακίνησης, οδηγώντας στη συνολική αύξηση των εσόδων του τομέα και γενικότερα των εσόδων από αποθήκευση της Εταιρείας.

Η αύξηση των εσόδων από φορτοεκφορτώσεις προέρχεται κυρίως από τις δραστηριότητες του Σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Η διακίνηση στο Σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, Προβλήτα Ι κατά το πρώτο εξάμηνο του 2024 έφτασε τα 253.552 TEUs, σημειώνοντας μείωση 7,9% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2023 (275.214 TEUs). Ειδικότερα, μείωση του φορτίου μεταφόρτωσης καταγράφηκε από 199.621 TEUs σε 146.714 TEUs (-26,5%). Ωστόσο, το εγχώριο φορτίο (εισαγωγές και εξαγωγές) αυξήθηκε σημαντικά κατά 41,3% (από 75.593 TEUs το 2023 σε 106.837 TEUs το 2024). Αυτή η τάση των εγχώριων φορτίων επηρεάζεται θετικά από την αναπτυξιακή πορεία της ελληνικής οικονομίας και είναι ο κύριος λόγος πίσω από τις βελτιωμένες αποδόσεις της επιχειρηματικής μονάδας τουτερματικού Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, και των εσόδων φορτοεκφόρτωσης αντίστοιχα, καθώς αποτελεί σημαντικά πιο επικερδή δραστηριότητα για την Εταιρεία.

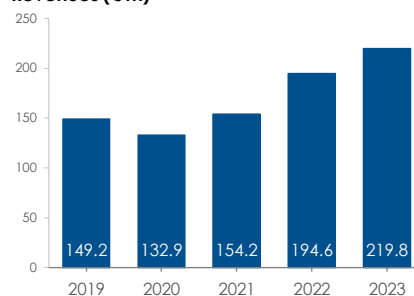
Οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων το πρώτο εξάμηνο του 2024 ανήλθαν σε 288 έναντι 272 το ίδιο διάστημα του 2023, σημειώνοντας αύξηση 5,9%. Ο συνολικός αριθμός επιβατών σημείωσε αύξηση 11,2% (549.442 επιβάτες) σε σύγκριση με το 2023 (494.164 επιβάτες). Ειδικότερα, σε σύγκριση με το πρώτο εξάμηνο του 2023 σημειώθηκε αύξηση 15,8% (315.061 επιβάτες έναντι 272.148 επιβατών) στους επιβάτες από-επιβίβασης (homeport) και 5,6% (234.381 επιβάτες έναντι 222.016 επιβατών) στους διερχόμενους επιβάτες (transit).

Η σημαντική μείωση των εσόδων από την Παραχώρηση προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ οφείλεται κυρίως στην μείωση του μεταβλητού ανταλλάγματος, το οποίο ανήλθε στο ποσό των € 29.805.500,94 (30.06.2023: € 33.931.650,65). Επιπλέον, επισημαίνεται ότι δεν υφίσταται εποχικότητα στις δραστηριότητες της Εταιρείας.

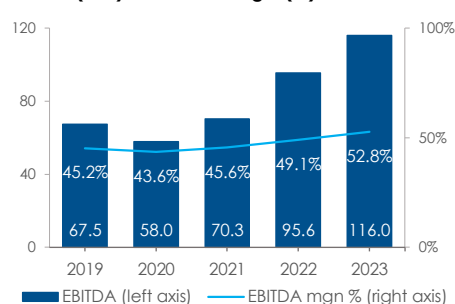
Οι παρακάτω συγκεντρωτικοί Πίνακες είναι χαρακτηριστικοί, τόσο ως προς τα συνολικά, θετικά, οικονομικά αποτελέσματα της Ο.Λ.Π. Α.Ε. υπό την διοίκηση της COSCO, όσο και ως προς τα ειδικότερα στοιχεία (λχ. τα έσοδα, την ταμειακή ρευστότητα) :



Revenues (€ m)

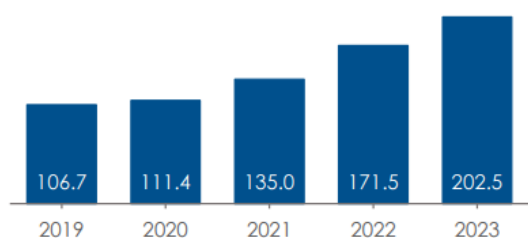


EBITDA (€ m) and EBITDA mgn. (%)

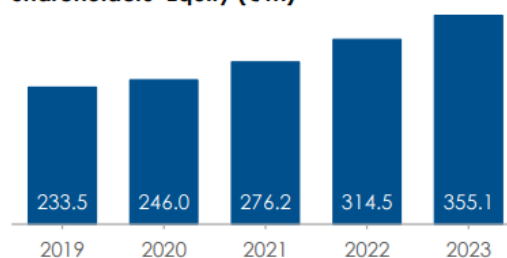


Balance sheet Highlights

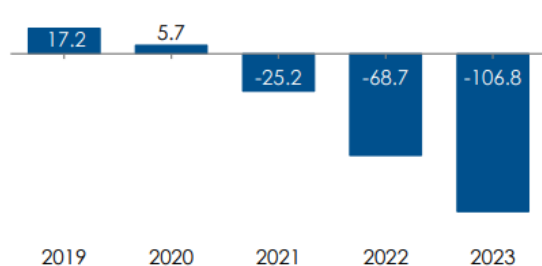
Cash and Cash Equivalent (€ m)



Shareholders' Equity (€ m)



Net debt (€ m)



Amounts in € m	2019	2020	2021	2022	2023
Long-term Borrowings	50.5	44.5	38.5	32.5	26.5
Long-term Leases*	66.3	65.3	64.1	62.9	61.8
Short-term Portion of Long-term Borrowings	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
Short-term Leases	1.1	1.2	1.3	1.4	1.4
Cash and Cash Equivalents	106.7	111.4	135.0	171.5	202.5
Total net debt (including leases)	17.2	5.7	-25.0	-68.7	-106.8

*PPA leases due to the adoption of IFRS 16 recognized lease liabilities and right-of-use assets. These liabilities were measured at the present value of the remaining lease payments, discounted using the leases' incremental borrowing rate as of 1 January 2019

5

Έξοδα του ΟΛΠ από 30/06/2023 – 30/06/2024

Οι λογαριασμοί εξόδων έχουν μερισθεί στο κόστος πωλήσεων και στην λειτουργία διοίκησης και αναλύονται ως εξής:

	1.1 - 30.06.2024	1.1 - 30.06.2023
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού (Σημ. 28)	34.184.785,01	31.048.777,67
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	1.612.700,19	1.697.407,94
Παροχές τρίτων	6.496.386,10	7.523.601,58
Αποσβέσεις (Σημ. 27)	9.673.059,12	9.331.338,03
Φόροι - τέλη	496.725,11	472.241,16
Διάφορα έξοδα	3.545.034,37	2.809.337,84
Αναλώσεις υλικών (Σημ. 9)	1.447.310,74	1.205.419,12
Προβλέψεις για επίδικες νομικές υποθέσεις (Σημ. 17)	(91.811,07)	(2.941.992,42)
Αντάλλαγμα Παραχώρησης Ελληνικού Δημοσίου (Σημ. 20)	2.129.264,91	1.944.663,68
Σύνολο	59.493.454,48	53.090.794,60

Αμοιβές και έξοδα προσωπικού: Η σημαντική αύξηση στις αμοιβές και έξοδα προσωπικού κατά τη τρέχουσα περίοδο οφείλεται τόσο στην αύξηση του εργατικού δυναμικού της Εταιρείας σε σύγκριση με την αντίστοιχη περσινή χρήση (30.06.2024: 1.075 άτομα προσωπικό, 30.06.2023: 1.011 άτομα προσωπικό), όσο και στην εφαρμογή της νέας Συλλογικής Σύμβασης των υπαλλήλων η οποία ίσχυσε από την 1/8/2023 και προέβλεπε αυξήσεις και πρόσθετες παροχές στις αμοιβές τους. Επίσης, μικρή αύξηση σημειώθηκε και στην πρόβλεψη για αποζημίωση προσωπικού.

Παροχές τρίτων: Η σημαντική μείωση στις παροχές τρίτων οφείλεται κυρίως στην μείωση του κόστους ηλεκτρικού ρεύματος κατά το ποσό των € 1,0 εκατ. περίπου.

Διάφορα έξοδα: Η αύξηση στα διάφορα έξοδα οφείλεται κυρίως στην αύξηση των εξόδων προβολής και διαφήμισης κατά το ποσό των € 0,3 εκατ. περίπου και των εξόδων διαφύλαξης κατά το ποσό των € 0,3 εκατ. περίπου.

Τα παραπάνω έξοδα κατανέμονται ως εξής:

	1.1 - 30.06.2024	1.1 - 30.06.2023
Κόστος πωληθέντων	44.842.251,65	43.255.409,59
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	14.651.202,83	9.835.385,01
Σύνολο	59.493.454,48	53.090.794,60

Έξοδα επόμενων χρήσεων

Στα έξοδα επομένων χρήσεων της τρέχουσας περιόδου περιλαμβάνεται κυρίως η προπληρωμή προμήθειας για εγγύηση των υφιστάμενων δανείων ποσού € 1.047.763,48 (31.12.2023: € 692.894,54).

P&L

(€ m)	2023	2022
Revenue	219.8	194.6
Cost of Sales	-88.2	-83.5
Gross profit	131.6	111.0
Administrative expenses	-26.1	-22.1
Net impairment losses on financial assets	-1.3	-0.4
Other operating expenses	-12.6	-16.8
Other operating income	5.6	5.5
Financial income	2.0	0.1
Financial expenses	-3.1	-2.6
Profit before Tax	96.2	74.7
Income taxes	-29.4	-21.8
Net profit after taxes	66.8	52.9

Expenses

(€ m)	2023	2022
Payroll and employee related costs	65.5	58.0
Third party fees	3.9	4.6
Third party services	14.9	14.9
Depreciation and Amortization	18.7	18.3
Taxes and duties	1.0	0.9
General expenses	7.0	4.8
Cost of sales of inventory and consumables	2.2	2.4
Provision for pending lawsuits	-3.3	-1.8
Concession agreement fee (variable amount)*	4.4	3.5
Total	114.3	105.6

*From the adoption of IFRS 16, this liability refers to the variable amount and excludes the minimum annual fee regarding the current period of € 3,500,000. The company's contractual obligation to pay to the Greek State as at 31 December 2023 amounted to € 7,888,141.62 (31. 12.2022: € 7,002,213.43) and was calculated as a percentage of 3.5% on the total revenue of the current year excluding financial income.

Balance Sheet

(€ m)	2023	2022
Fixed Assets	315.0	304.4
Right-of-use assets	55.3	57.3
Other non-current assets	16.0	16.5
Inventories	4.0	3.5
Trade and other Receivables	18.5	20.1
Restricted Cash	-	-
Cash and Cash Equivalents	202.5	171.5
Total Assets	611.3	573.4

(€ m)	2023	2022
Long-term debt	26.5	32.5
Lease liabilities	61.8	62.9
Other non-current liabilities	91.4	95.5
Trade accounts payable	10.7	10.4
Short-term of long term debt	6.0	6.0
Short-term leases	1.4	1.4
Income tax	22.0	12.8
Accrued and other current liabilities	36.6	37.4
Total liabilities	256.3	258.9
Shareholders equity	355.1	314.5
Liabilities and Shareholders Equity	611.3	573.4

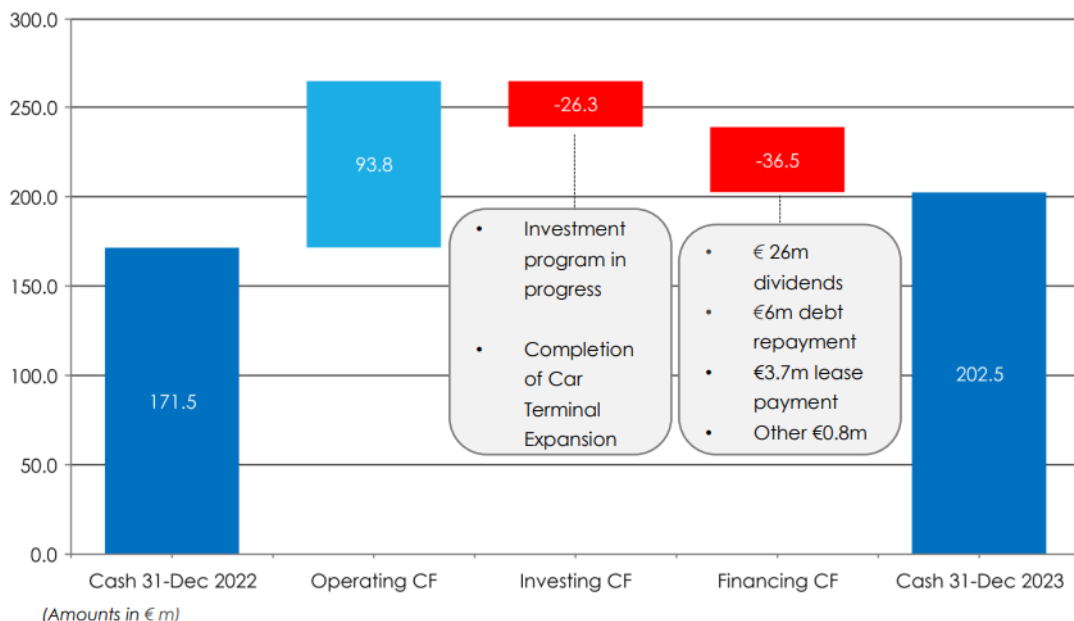
Χρηματικά διαθέσιμα

Το κονδύλι αναλύεται ως εξής:

	30.06.2024	31.12.2023
Ταμείο	22.012,33	29.531,24
Λογαριασμοί καταθέσεων όψεως	59.049.710,77	102.446.220,28
Λογαριασμοί προθεσμιακών καταθέσεων	150.000.000,00	100.000.000,00
Σύνολο	209.071.723,10	202.475.751,52

Η Εταιρεία εκμεταλλεζόμενη την ισχυρή ρευστότητά της και τις ευνοϊκές επιτοκιακές συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί, προχώρησε στην σύναψη προθεσμιακών καταθέσεων με πιστωτικά ιδρύματα τόσο του εσωτερικού, όσο και του εξωτερικού, συνολικής αξίας ποσού € 150 εκατ. με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους για αυτήν εντός της περιόδου αναφοράς. Η χρονική ωρίμανση του συνόλου αυτών των προθεσμιακών καταθέσεων ανέρχεται σε περιόδους από 1 μήνα έως 12 μήνες με σταθερά επιτόκια ετήσιας απόδοσης που κυμαίνονται από 3,35% έως 3,85%. Η Εταιρεία διατηρεί το δικαίωμα να προχωρήσει στην άμεση ρευστοποίησή τους, σύμφωνα με τις ανάγκες της, χωρίς να επηρεάζεται το αρχικό κεφάλαιο αυτών. Οι καταθέσεις σε τράπεζες τοκίζονται με κυμαινόμενα επιτόκια που βασίζονται στα μηνιαία επιτόκια τραπεζών. Τα έσοδα τόκων από καταθέσεις όψεως και προθεσμίας σε τράπεζες λογιστικοποιήθηκαν με την μέθοδο του δεδουλευμένου εσόδου και ανήλθαν για την Εταιρεία κατά την 30 Η Ιουνίου 2024 σε € 2.665.858,60 (30.06.2023: € 450.086,11) και περιλαμβάνονται στα χρηματοοικονομικά έσοδα στη κατάσταση συνολικού εισοδήματος.

Cash Flow



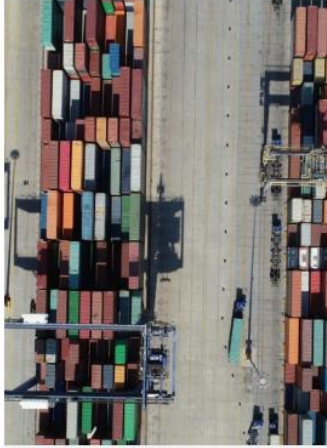
Volumes Growth

	2023	2022	Chg. %
Cruise (passengers)	1,484,788	880,416	68.6%
Coastal Shipping (passengers)	16,158,776	14,976,394	7.9%
Vehicle Traffic (units)	2,878,422	2,772,525	3.8%
Car Terminal (units)	317,301	350,970	-9.6%
Ship Repair Activity (vessels)	270	280	-3.6%
Docks (vessels)	154	133	15.8%
Container Terminal: Pier 1 (TEUS)	514,382	648,889	-20.7%
Concession Arrangement: Pier 2&3 (TEUS)	4,586,535	4,352,059	5.4%
Container Terminals (Pier 1,2&3 , TEUS)	5,100,917	5,000,948	2.0%

Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων (Container Terminal)

Η διακίνηση στο Σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, Προβλήτα Ι κατά το πρώτο εξάμηνο του 2024 έφτασε τα 253.552 TEUs, σημειώνοντας μείωση 7,9% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2023 (275.214 TEUs). Ειδικότερα, μείωση του φορτίου μεταφόρτωσης καταγράφηκε από 199.621 TEUs σε 146.714 TEUs (-26,5%). Ωστόσο, το εγχώριο φορτίο (εισαγωγές και εξαγωγές) αυξήθηκε σημαντικά κατά 41,3% (από 75.593 TEUs το 2023 σε 106.837 TEUs το 2024). Αυτή η τάση των εγχώριων φορτίων επηρεάζεται θετικά από την αναπτυξιακή πορεία της ελληνικής οικονομίας, και είναι ο κύριος λόγος πίσω από τις βελτιωμένες αποδόσεις της επιχειρηματικής μονάδας του τερματικού Σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, καθώς αποτελεί σημαντικά πιο επικερδή δραστηριότητα για την Εταιρεία.

Cargo Handling Activities



Concession Arrangement

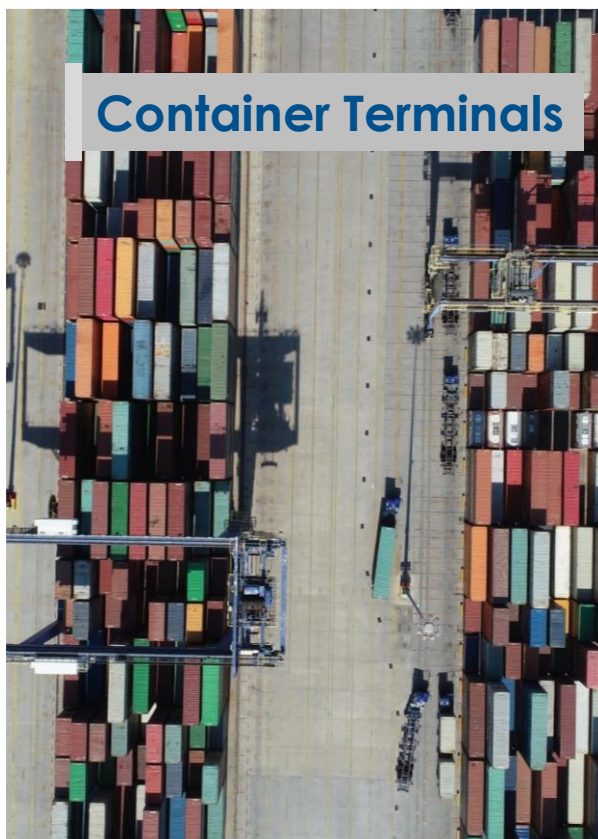


Container Terminal: Pier 1



Car Terminal

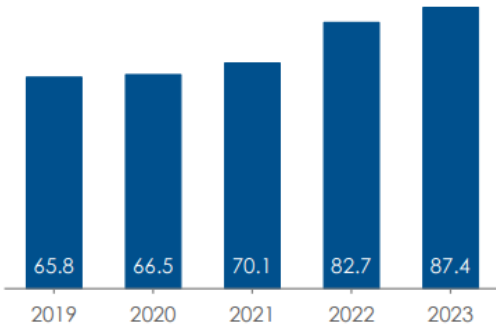
Οι παρακάτω αναλυτικοί Πίνακες αποτυπώνουν την θετική οικονομική απόδοση, χωριστά, της Ο.Λ.Π. Α.Ε. υπό την διοίκηση της COSCO, ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας, δηλ. για : τη Σύμβαση Παραχώρησης με τη Σ.Ε.Π. (PCT), τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων / Προβλήτα Ι, το Σταθμό Αυτοκινήτων, την Κρουαζιέρα, την Ακτοπολιά, την Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη.



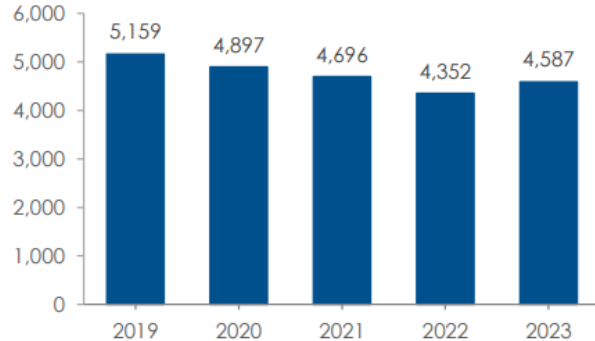
- ✓ Top 5 largest container ports in Europe (in terms of throughput)
- ✓ Hub for transshipment in the Mediterranean and Black Sea
- ✓ One of the fastest growing terminals globally
- ✓ Ideal gateway to the East Mediterranean
- ✓ Serves the largest shipping companies and has robust infrastructure capable of serving the largest container carriers
- ✓ Provides rail connection to central Europe and the Balkans
- ✓ 24x7 operation
- ✓ Offers a full array of port facilities
- ✓ Pier 2 & 3 under concession by P.C.T.
- ✓ Pier 1 is operated by PPA S.A.

Concession Arrangement: Pier 2&3

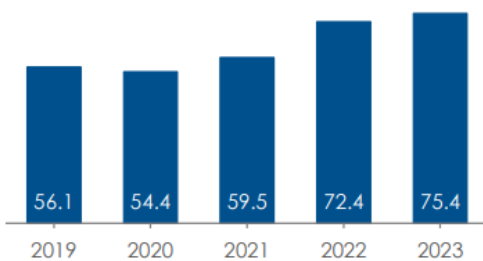
Revenues (€ m)



Traffic in TEUs ('000)



EBITDA (€ m)



- ✓ The total operational capacity of Pier 2 & 3 stands approx. at 6.2m TEUs
- ✓ **FY23 Revenues** reached **€87.4m** in 2023, +5.6% y-o-y
- ✓ **FY23 EBITDA** at **€75.4m**, +4.2% y-o-y, 86.3% mgn.

11

Container Terminal: Pier 1

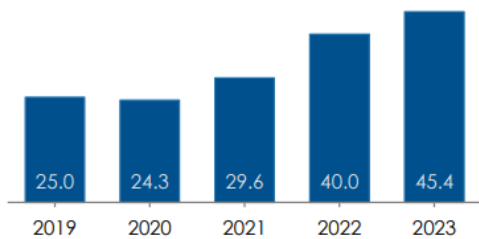


- ✓ Pier 1 has an annual capacity of up to 1.3m TEUs a year
- ✓ Total Pier Length: 1.150m, Max depth: 18m
- ✓ Total storage area: 72.400 m²
- ✓ Pier 1 can serve up to the biggest container vessels
- ✓ TEU throughput dropped by 20.7% in 2023 vs. 2022
- ✓ Local cargo accounted for 33.5% of total cargo served (from 23.1% in 2022)
- ✓ 2023 Revenues increased by 13.4% y-o-y at €45.4m driven by increased local cargo of 14.7% as well as the provision of value-added services in the context of Chinese-cars in containers project
- ✓ 2023 EBITDA reached €7.5m (+94.2% y-o-y, 16.5% mgn.) due to higher local cargo throughput

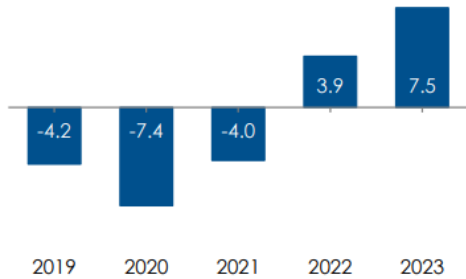
12

Container Terminal: Pier 1

Revenues (€ m)

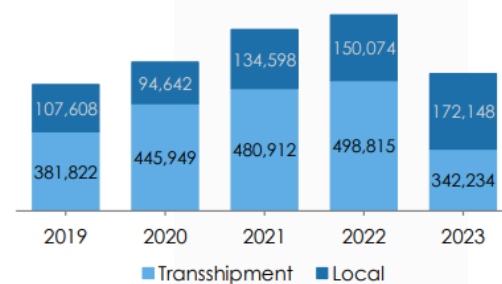


EBITDA (€ m)



	Volumes in TEUs		
	2023	2022	%
Local	172,148	150,074	14.7%
T/S	342,234	498,815	-31.4%
Total	514,382	648,889	-20.7%

TEU Traffic (units)



Σταθμός διακίνησης Αυτοκινήτων (Car Terminal)

Το πρώτο εξάμηνο του 2024, ο όγκος διακίνησης αυτοκινήτων μειώθηκε από τα επίπεδα του 2023 κατά 28,6% (124.698 έναντι 174.555 το 2023), καθώς το φορτίο μεταφόρτωσης μειώθηκε σε 45.297 μονάδες από 92.286 (-50,9%). Το εγχώριο φορτίο σε σύγκριση με το 2023, μειώθηκε στις 79.401 μονάδες από 82.269 (-3,5%). Ο κύριος λόγος για τους μειωμένους όγκους είναι η συμφόρηση του τερματικού σταθμού αυτοκινήτων που δημιουργήθηκε από τις μεγαλύτερες από το συνηθισμένο περιόδους αποθήκευσης φορτίου στις προβλήτες του λιμανιού. Η έκτακτη αυτή κατάσταση, που οφείλεται λόγω κυρίως στη δυσλειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο, προσέφερε σημαντικά αυξημένα τέλη υπηρεσιών αποθήκευσης που ανήλθαν περίπου σε € 10,1 εκατ. στο πρώτο εξάμηνο του 2024 (30.06.2023: € 3,2 εκατ.) υπερκαλύπτοντας την απώλεια από τη μείωση των άλλων εσόδων, και κυρίως των μειωμένων επιπέδων διακίνησης, οδηγώντας στη συνολική αύξηση των εσόδων του τομέα.

Οι παρακάτω αναλυτικοί Πίνακες αποτυπώνουν την θετική οικονομική απόδοση του Σταθμός διακίνηση οχημάτων (Car Terminal).



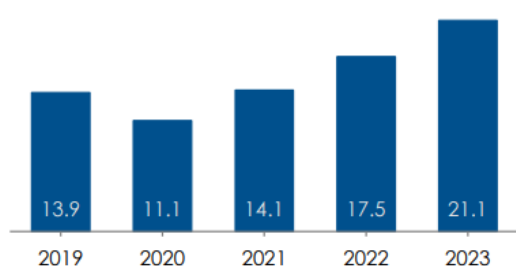
Car Terminal

- ✓ Multiple Hub Car terminal in Eastern Europe
 - ✓ Act as transshipment hub for the Balkans and Black Sea countries
 - ✓ Currently operates 1 terminal of approximately 145,000 m²
 - ✓ Storage capacity of 11,800 cars
 - ✓ Offers a full array of port facilities
 - ✓ Close to zero damage record
- ✓ **2023 Revenues at €21.1m** (+20.7% y-o-y), supported by local cargo increase of 31.4% y-o-y
 - ✓ **2023 EBITDA at €11.6m** (+33.9% y-o-y, 54.9% mgn.)

14

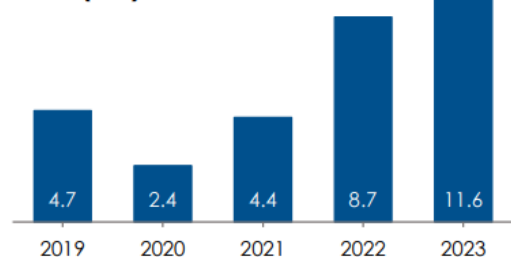
Car Terminal

Revenues (€ m)

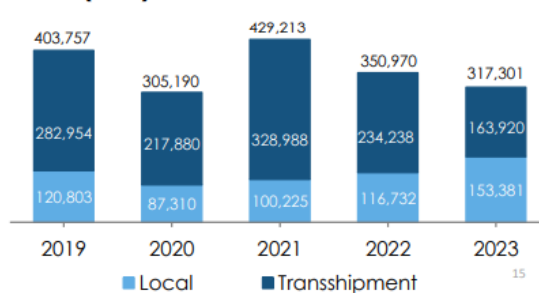


	Volumes		
	2023	2022	%
Local	153,381	116,732	31.4%
T/S	163,920	234,238	-30.0%
Total	317,301	350,970	-9.6%

EBITDA (€ m)



Traffic (units)



15

Passenger Traffic Activities



Cruise Sector

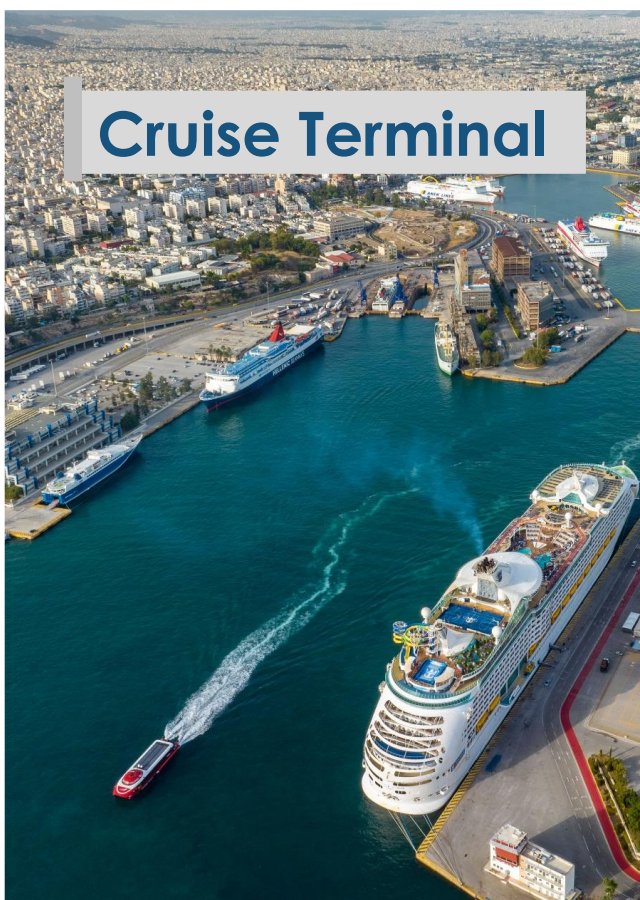


Ferry Terminal

Κρουαζιέρα (Cruise Terminal)

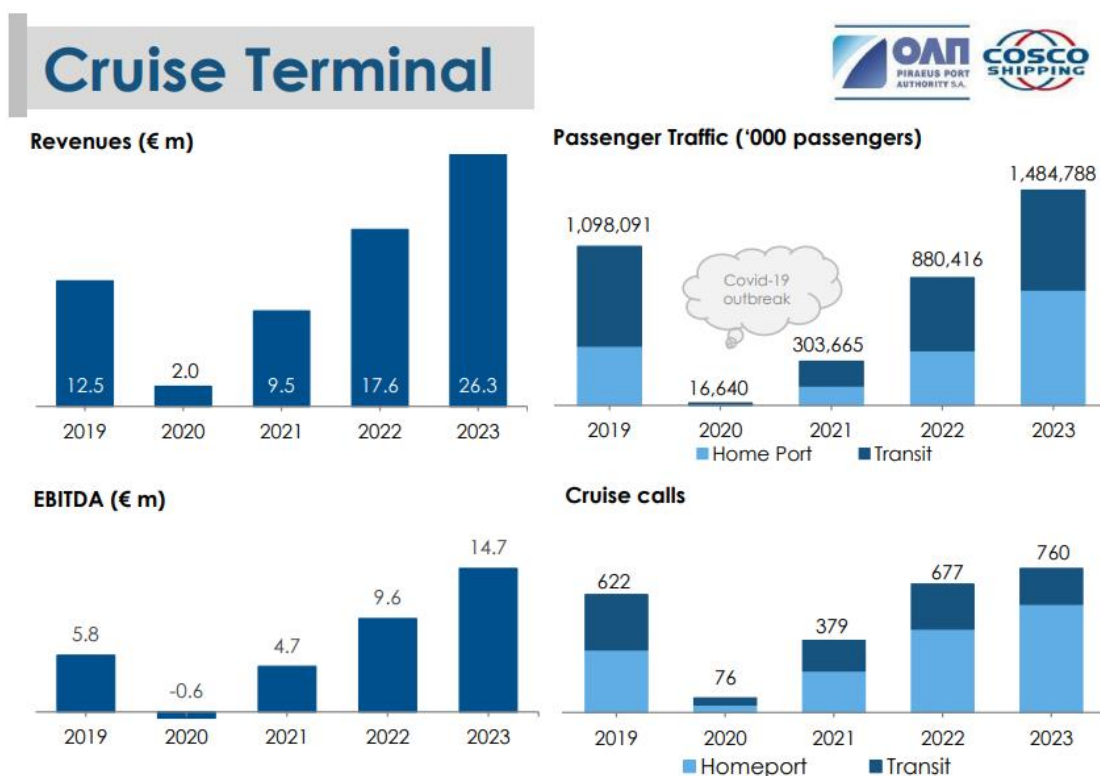
Οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων το πρώτο εξάμηνο του 2024 ανήλθαν σε 288 έναντι 272 το ίδιο διάστημα του 2023, σημειώνοντας αύξηση 5,9%. Ο συνολικός αριθμός επιβατών σημείωσε αύξηση 11,2% (549.442 επιβάτες) σε σύγκριση με το 2023 (494.164 επιβάτες). Ειδικότερα, σε σύγκριση με το πρώτο εξάμηνο του 2023 σημειώθηκε αύξηση 15,8% (315.061 επιβάτες έναντι 272.148 επιβατών) στους επιβάτες από-επιβίβασης (homeport) και 5,6% (234.381 επιβάτες έναντι 222.016 επιβάτες) στους διερχόμενους επιβάτες (transit).

Οι παρακάτω αναλυτικοί Πίνακες αποτυπώνουν την θετική οικονομική απόδοση του Σταθμός κρουαζιέρας (Cruise Terminal).



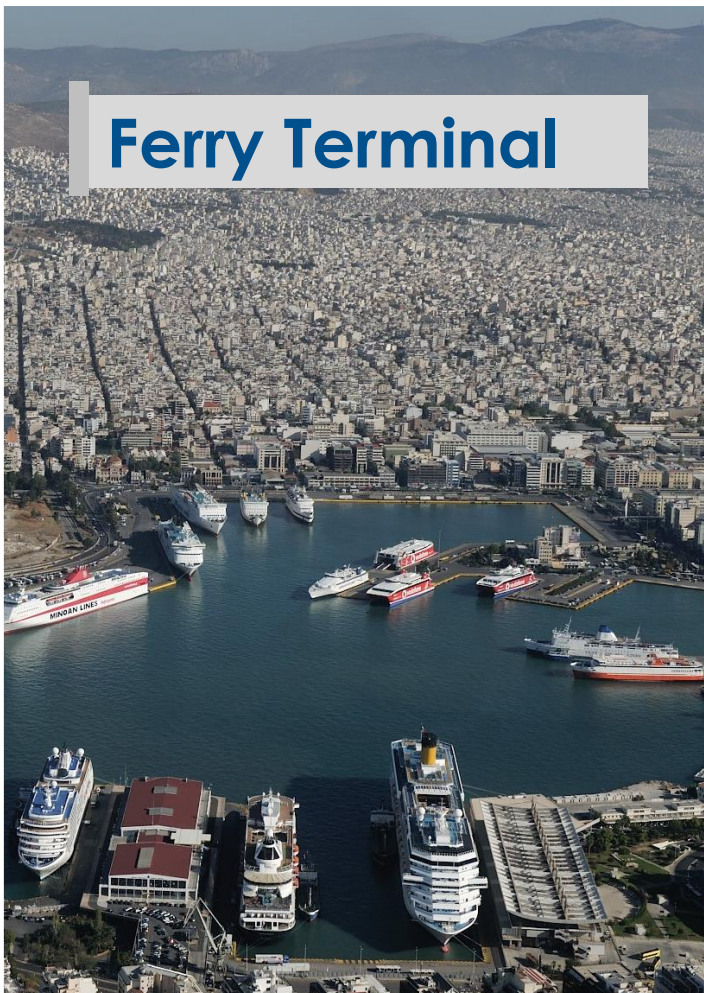
- ✓ Close proximity to tourist destinations in the Aegean Sea
- ✓ Operates (24x7) 3 passenger stations (15,000 m²) with 20 x-ray machines and offers free shuttle bus service around the cruise port
- ✓ 9-11 simultaneous berthing places including 2-3 berths for new generation vessels
- ✓ Offers a full array of port facilities
- ✓ In 2023, the port served **c.1.5m passengers**, +68.6% y-o-y, with **760 cruise call**, +12.3% y-o-y
- ✓ Increase of 29.5% y-o-y in homeport calls in 2023 (vs. 2022)
- ✓ **2023 Revenues** at **€26.3m** (+49.4% y-o-y)
- ✓ **2023 EBITDA** at **€14.7m** (+53.9% y-o-y, 56.0% mgn.)
- ✓ Pre-bookings for 2024 > 850 cruise calls

17



Αύξηση 8,3% σημειώθηκε στους επιβάτες ακτοπλοΐας από 6.669.053 το πρώτο εξάμηνο του 2023 σε 7.223.263 την ίδια περίοδο του 2024. Η κίνηση οχημάτων αυξήθηκε σε 1.403.133, σημειώνοντας αύξηση 8,2% σε σύγκριση με το 2023 (1.296.617). Αύξηση 1,6% κατέγραψαν και οι αφίξεις πλοίων, φτάνοντας τις 6.366, σε σύγκριση με το 2023 (6.268 αφίξεις).

Οι παρακάτω αναλυτικοί Πίνακες αποτυπώνουν την θετική οικονομική απόδοση του Σταθμός Ακτοπλοΐας (Ferry Terminal).

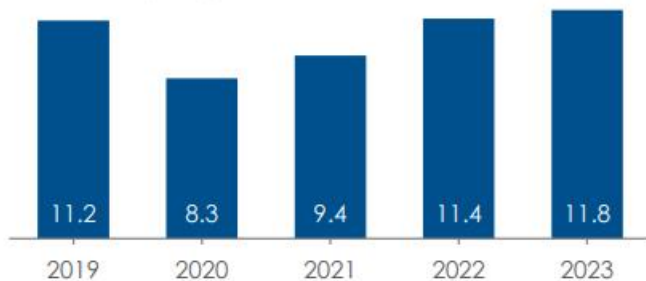


- ✓ The largest passenger port in Europe
 - ✓ Provides access to key tourist destinations in Athens within 30 minutes
 - ✓ Operates multiple daily coastal connections to most of the Aegean islands
 - ✓ Offers free shuttle bus service around the coastal port
 - ✓ Offers a full array of port facilities
- ✓ **2023 Ferry Revenues** at €11.8m, +3.6% y-o-y
- ✓ **2023 EBITDA** at €6.0m, (+6.5% y-o-y, 51.3% mgn.)

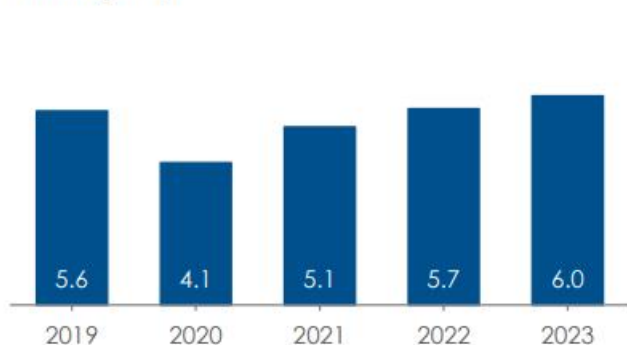
Ferry Terminal



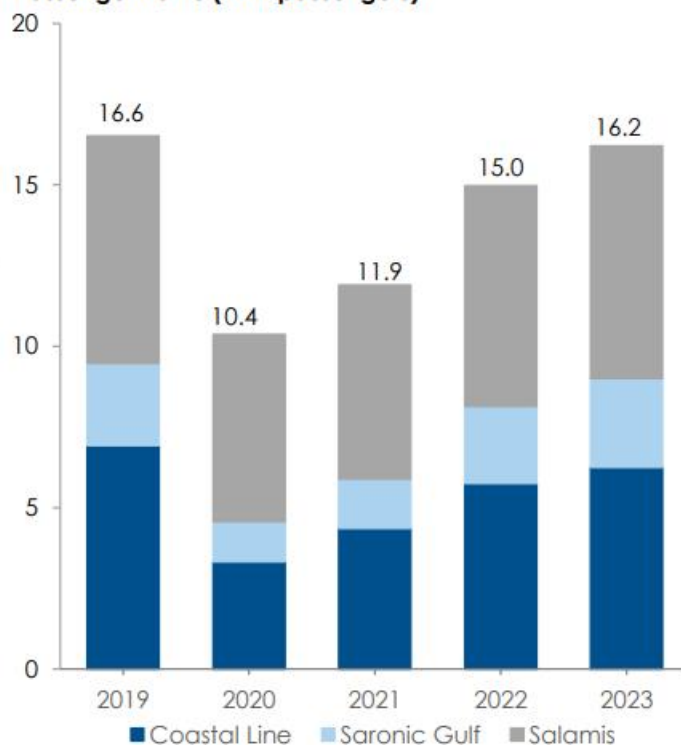
Revenues (€ m)



EBITDA (€ m)



Passenger traffic (in m passengers)



Ναυπηγοεπισκευή (Ship Repair Zone)

Ο αριθμός των επισκευασμένων πλοίων στις αποβάθρες του ΟΛΠ έφτασε τα 76 πλοία έναντι 85 το 2023 (-10,6%). Επιπρόσθετα, το διάστημα παραμονής των πλοίων στις δεξαμενές σημείωσε μείωση 10,7% (731 ημέρες) σε σύγκριση με το 2023 (819 ημέρες). Τα υπό επισκευή πλοία στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη κατέγραψαν αύξηση 10,2% (130 πλοία) σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2023 (118 πλοία), υποστηριζόμενα κυρίως από τη χρήση ολόκληρης της προβλήτας Ηρακλέους V για ελλιμενισμό επισκευασμένων πλοίων, παρά το γεγονός ότι τα έργα αναβάθμισης στο Πέραμα μείωσαν τη διαθεσιμότητα θέσεων επισκευής σε όλη τη Ζώνη.

Οι παρακάτω αναλυτικοί Πίνακες αποτυπώνουν την θετική οικονομική απόδοση της Ναυπηγοεπισκευή (Ship Repair Zone)



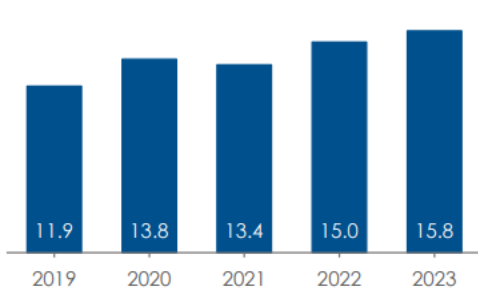
Ship Repair Zone

- ✓ PPA S.A. manages five dry-docks, including three floating docks and two graving dry-docks all fully equipped with cranes
- ✓ The floating docks located in Perama Ship Repair Yard
 - **Floating Dock Piraeus III:** lifting capacity of 22,000tons, overall length of 240m, internal breadth of 35m
 - **Floating Dock Piraeus II:** lifting capacity of 4,000tons, overall length of 113m, internal breadth of 18m
 - **Floating Dock Piraeus I:** lifting capacity of 15,000tons, overall length of 202m, internal breadth of 31m
- ✓ The graving docks are located in Vasiladi Coast in Drapetsona
 - **Large Graving Dry-Dock** with overall length of 140m, internal breadth of 18.5m
 - **Small Graving Dry-Dock** with overall length of 85m, internal breadth of 12.5m
- ✓ **2023 Ship repair revenues** stood at **€15.8m**, +5.4% y-o-y
- ✓ **2023 EBITDA** at **€3.2m**, (+6.3% y-o-y, 37.5% mgn.)

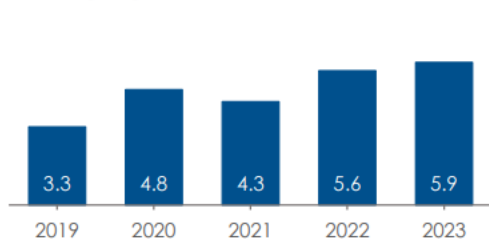
21

Ship Repair Zone

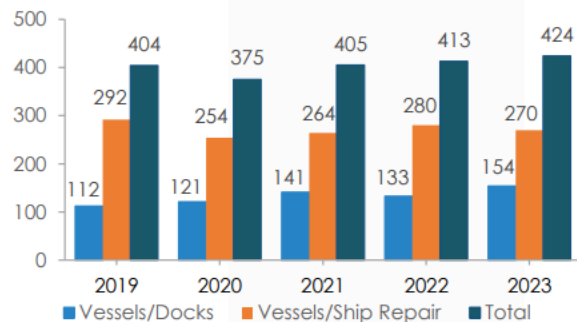
Revenues (€ m)



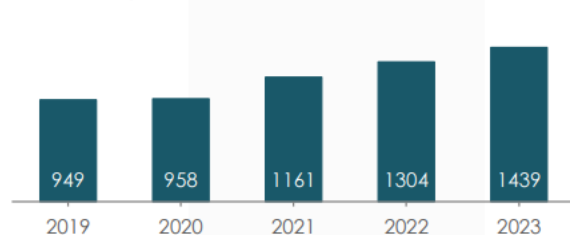
EBITDA (€ m)



Ship repair & Docks – vessels



Docks Working days



Το προβλεπόμενο επενδυτικό πλάνο παρουσιάζεται, συνοπτικά, κατωτέρω :

Investment Plan

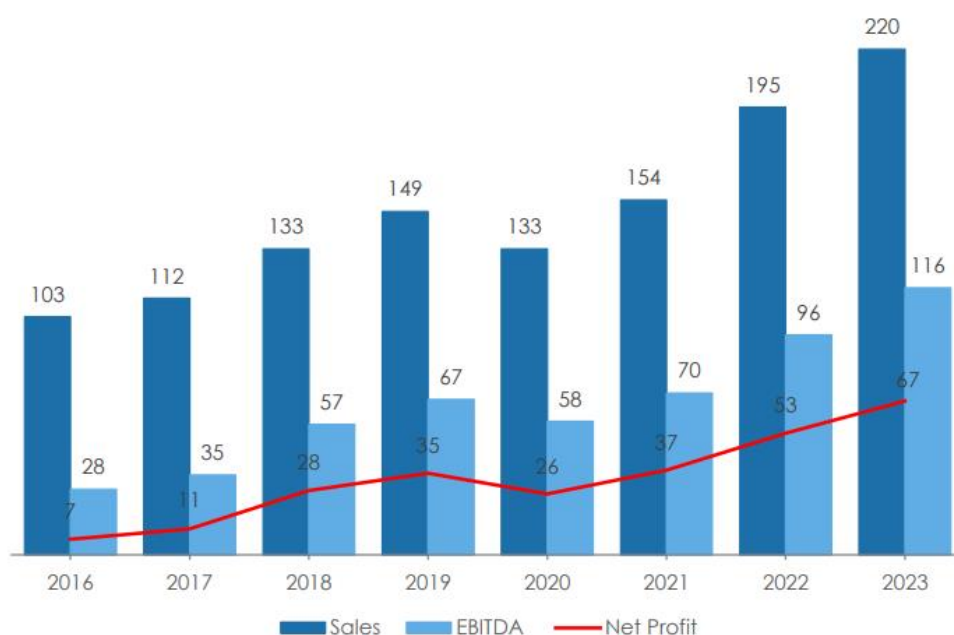


Mandatory Enhancement	Item Name	Concession Agreement Reference Amount	Construction Contract Amount	Accumulated Investment Amount until Dec 31 2023 (including prepayments)
ME01	Passenger Terminal Expansion (South Zone - Phase A)	136.3	103.0	40.8
ME02	Repair of pavements, rails and RMG cranes of Pier I Container Terminal	8.0	6.8	7.1
ME03	Conversion of Pentagonal Warehouse to Passengers Terminal	1.5	0.0	0.0
ME04	Underground Tunnel for the connection of G2 Car Terminal to the ex-ODDY area.	5.0	6.4	3.3
ME05	Upgrade and maintenance of Port Infrastructure	15.0	0.9	1.1
ME06	Supply of Equipment	25.0	28.1	19.8
ME07	Dredging of Central Port	8.0	6.1	0.2
ME08	Studies	5.0	9.6	3.0
ME09	Construction of New Oil Terminal	15.0	19.5	20.8
ME10	Expansion of Ro-Ro (Car) Terminal - Hrakleous Pier	20.0	19.8	20.8
ME11	Improvement of Infrastructure of Ship Repair Zone (Including floating docks)	55.0	50.4	38.6
Total amount without VAT (in € m)		293.8	250.5	155.5

26

Η διαχρονική (από το 2016) παρουσίαση των, θετικών, οικονομικών δεδομένων της Ο.Λ.Π. Α.Ε. είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για την εξαγωγή τεκμηριωμένων συμπερασμάτων :

Revenues/EBITDA/Net Profit



Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης («ΕΔΜΑ») – Χρηματοοικονομικοί δείκτες

Χρηματοοικονομικοί δείκτες, που δείχνουν την οικονομική κατάσταση της Εταιρείας παραθέτονται στον κάτωθι πίνακα:

Αριθμοδείκτες οικονομικής διάρθρωσης	30.06.2024	31.12.2023
1. Κυκλοφορούν ενεργητικό	242.810.047,18	224.993.964,23
Σύνολο ενεργητικού	644.031.498,53	611.334.973,86
	37,70%	36,80%
2. Ίδια κεφάλαια	395.518.769,29	355.070.967,97
Σύνολο υποχρεώσεων	248.512.729,24	256.264.005,89
	159,15%	138,56%
3. Ίδια κεφάλαια	395.518.769,29	355.070.967,97
Μη κυκλοφορούν ενεργητικό	401.221.451,35	386.341.009,63
	98,58%	91,91%
4. Κυκλοφορούν ενεργητικό	242.810.047,18	224.993.964,23
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	74.477.773,52	76.602.520,52
	326,02%	293,72%
5. Συνολικός Δανεισμός	90.444.423,01	95.660.340,67
Ίδια κεφάλαια	395.518.769,29	355.070.967,97
	22,87%	26,94%

Αριθμοδείκτες αποδόσεως και αποδοτικότητας	30.06.2024	30.06.2023
6. Κέρδη προ φόρων	52.996.904,60	49.378.002,53
Έσοδα	107.059.249,97	102.419.625,67
	49,50%	48,21%
7. Κέρδη προ φόρων	52.996.904,60	49.378.002,53
Ίδια κεφάλαια	395.518.769,29	353.240.577,68
	13,40%	13,98%
8. Μικτά αποτελέσματα	62.216.998,32	59.164.216,08
Έσοδα	107.059.249,97	102.419.625,67
	58,11%	57,77%
9. Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA)	61.311.193,02	60.325.922,35
Έσοδα	107.059.249,97	102.419.625,67
	57,27%	58,90%

Ο νέος πρεσβευτής, μάλιστα, της Κίνας στην Ελλάδα Σιάο Τζουντσένγκ σε πρόσφατο άρθρο του ²⁶ ανέφερε σχετικά με τον πράσινο και ψηφιακό μετασχηματισμό του Λιμανιού του Πειραιά, μεταξύ άλλων, τα εξής :

«...Τα τελευταία χρόνια ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς επικεντρώνεται στην πράσινη, ψηφιακή και έξυπνη ανάπτυξη χαμηλών εκπομπών CO₂, αναπτύσσει ένα υγιές, φιλικό προς το περιβάλλον και βιώσιμο μοντέλο λειτουργίας και εφαρμόζει ψηφιακές λύσεις για εξοικονόμηση ενέργειας, μείωση των εκπομπών και βελτίωση της ασφάλειας και της απόδοσης των λιμενικών λειτουργιών, συμβάλλοντας στον πράσινο και ψηφιακό μετασχηματισμό της Ελλάδας.

...Με τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος ποιοτικής, περιβαλλοντικής και ενεργειακής διαχείρισης, βασισμένου σε διεθνή πρότυπα, ο ΟΛΠ λαμβάνει ενεργά μέτρα για την πρόληψη και ελάττωση του αντικτύπου στο περιβάλλον μέσα από αυστηρό έλεγχο της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπομπών, επενδύσεις σε φωτοβολταϊκά, σχεδιασμό έργων ηλεκτροδότησης από ξηρά και ανεφοδιασμό με LNG.... Σε σύγκριση με το 2022, η συνολική

²⁶ Βλ. Άρθρο στην Εφημερίδα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ της 14-8-2024 : « Το μέλλον του λιμανιού του Πειραιά βρίσκεται στην πράσινη, ψηφιακή και έξυπνη ανάπτυξη».

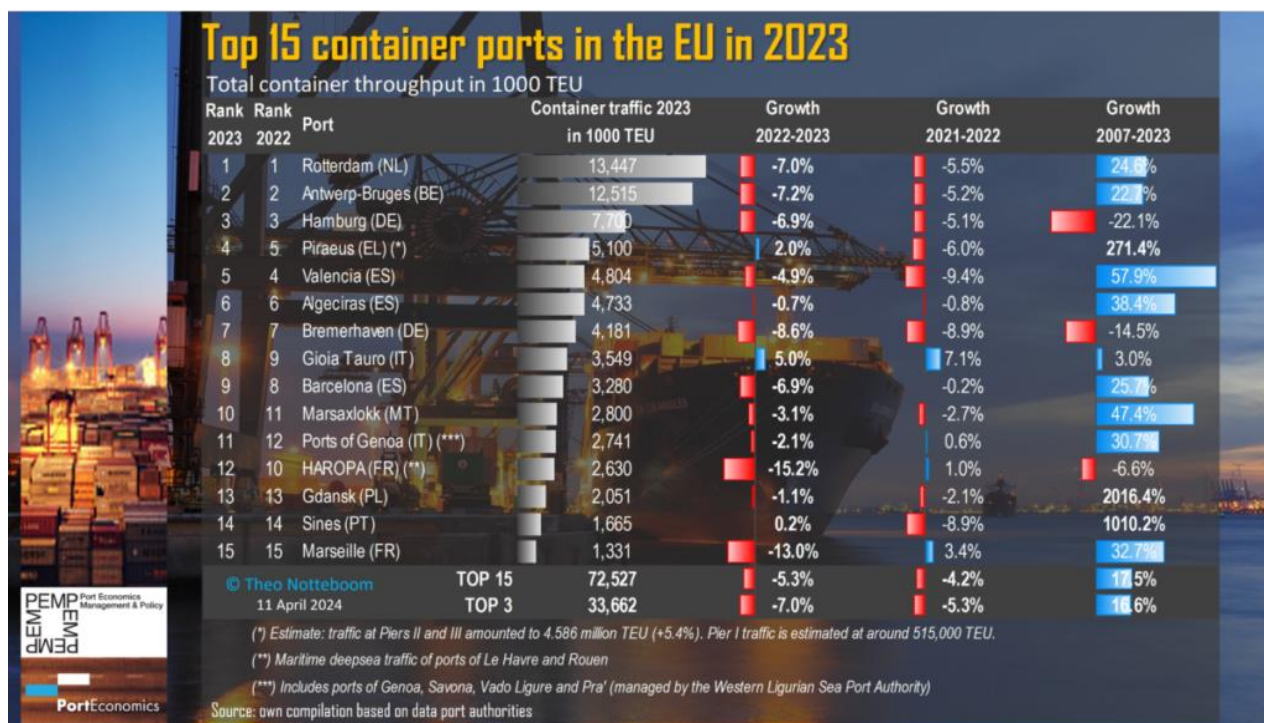
κατανάλωση το 2023 μειώθηκε κατά 7%, στις 28.223 MWh, με τις εκπομπές να μειώνονται 9,75%. ...Το 2016 το λιμάνι του Πειραιά επένδυσε στην κατασκευή μιας προηγμένης φωτοβολταϊκής μονάδας 430 kWh στον τερματικό Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων, η οποία είναι συνδεδεμένη και τροφοδοτεί το τοπικό δίκτυο μέσης τάσης.....

Η ηλεκτροδότηση από ξηρά δίνει νέα ώθηση για τη δημιουργία ενός πράσινου λιμανιού. Με δική του πρωτοβουλία ο ΟΛΠ επικοινωνήσε με τους αρμόδιους φορείς, Αρχές και υπηρεσίες για την ανάπτυξη ενός έργου παραγωγής ενέργειας στην ξηρά και την εκπόνηση μελετών για την ηλεκτροδότηση του σταθμού κρουαζιερόπλοιων. Μέχρι σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι τεχνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές μελέτες για 5 αγκυροβόλια επιβατηγών πλοίων, ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται μελέτες για 4 αγκυροβόλια κρουαζιερόπλοιων....

Ο πράσινος και ψηφιακός μετασχηματισμός του Πειραιά αντανακλά την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας και αποτελεί λαμπρό παράδειγμα της σινοελληνικής συνεργασίας στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας «Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος», με τις εξαιρετικές επιδόσεις του να αναγνωρίζονται σε Ελλάδα και Ευρώπη...».

3.2. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΙΔΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Στον τομέα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (contenair) η ανοδική δυναμική του Πειραιά (και για τις 3 προβλήτες διακίνησης containers) αποτυπώνεται και στον πρόσφατο παρακάτω Πίνακα, ο οποίος αφορά τα πρώτα 15 Λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2023, όπου ο Πειραιάς με θετικό πρόσημο 2% πέρασε από τη 5^η στην 4^η θέση κατάταξης.



Σύμφωνα, μάλιστα, με το PortEconomics.eu, το λιμάνι του Πειραιά κατέλαβε την 4η θέση -από την 5η θέση το 2022- ανάμεσα στα 15 κορυφαία λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη, από τα οποία συνολικά διακινήθηκαν 72,5 εκατ. TEUs, το 2023. « Αξίζει να σημειωθεί ότι τα λιμάνια Piraeus Port Authority-PPA/OLP-COSCO Shipping, του Gioia Tauro (Ιταλία), και του Sines (Πορτογαλία) αποτέλεσαν τα τρία μοναδικά λιμάνια στα οποία παρατηρήθηκε αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων το 2023 σε σχέση με το 2022. Ο Πειραιάς μάλιστα βρέθηκε ανάμεσα στους τρεις λιμένες -μαζί με του Gdansk (Πολωνία) και του Sines- που κατέγραψαν τη μεγαλύτερη αύξηση διακίνησης κατά την περίοδο 2007-2023. Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος επισημαίνει πως τα ελληνικά λιμάνια διατηρούν σταθερά τη θέση τους ανάμεσα στα σημαντικότερα λιμάνια της Ευρώπης, με τον Πειραιά να πρωτοστατεί. Η δυναμική πορεία του λιμανιού του Πειραιά μπορεί και συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη των ευρύτερου ναυτιλιακού κλάστος της χώρας.»²⁷

Στον **τομέα της κρουαζιέρας** η ΟΛΠ Α.Ε. πετυχαίνει διαρκώς υψηλές επιδόσεις με τον Πειραιά πλέον να αποτελεί σημαντικό λιμάνι βάσης (Homeport).

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ο.Λ.Π. Α.Ε. το 2023 σημειώθηκε 68,6 % αύξηση στο σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας σε σχέση με το έτος 2022 και συνολικά εξυπηρετήθηκαν περίπου 1.500.000 επιβάτες και 760 κρουαζιερόπλοια. Από τα 760 κρουαζιερόπλοια που εξυπηρετήθηκαν στον Πειραιά το 2023 το 75% έκαναν homeporting, δηλαδή εκκίνησαν την κρουαζιέρα από το λιμάνι του Πειραιά. Συνεπώς οι επιβάτες homeporting ήταν 800.000 αυξημένοι κατά 110% σε σχέση με το 2022. Επίσης, για το έτος 2024, σύμφωνα με τον προγραμματισμό, αναμένονται πάνω από 850 κρουαζιερόπλοια, από τα οποία το 70% θα είναι homeporting.

Στον τομέα της κρουαζιέρας τα υπόλοιπα Ελληνικά Λιμάνια ακολουθούν ως εξής : η Σαντορίνη με 1.298.968, η Μύκονος με 1.192.822 και τέλος, η Κέρκυρα, η Ρόδος, το Κατάκολο και το Ηράκλειο.

Επίσης, ο παρακάτω επίσημος Πίνακας αποτυπώνει την θέση του Πειραιά ως προς τα Μεσογειακά Λιμάνια, στην τελική κατάταξη για το έτος 2022.

²⁷ <https://www.mononews.gr/22/08/2024> .

Cruise Calls (2022) for the Med		
Ranking	Port	Total
1	Barcelona	805
2	Civitavecchia (Rome)	783
3	Balearic Islands	716
4	Piraeus	677
5	Tenerife ports	627

Total Cruise Passengers (2022) for the Med		
Ranking	Port	Total
1	Barcelona	2,3 M
2	Civitavecchia (Rome)	2,1 M
3	Balearic Islands	1,7 M
4	Genoa, Savona	1,5 M
5	Marseille	1,4 M
6	Naples, Salerno	1,2 M
7	Piraeus	880 K

Homeport Cruise Passengers (2022) for the Med		
Ranking	Port	Total
1	Barcelona	1,3 M
2	Civitavecchia (Rome)	1 M
3	Genoa, Savona	693 K
4	Balearic Islands	659 K
5	Marseille	382 K
6	Piraeus	378 K

Transit Cruise Passengers (2022) for the Med		
Ranking	Port	Total
1	Civitavecchia (Rome)	1,1 M
2	Marseille	1,09 M
3	Naples, Salerno	1,08 M
4	Balearic Islands	1,068 M
5	Barcelona	1,028 M
6	Genoa, Savona	878 K
7	Tenerife Ports	576 K
8	La Spezia, Marina Di Carrara	546 K
9	Kusadasi, Bodrum	521 K
10	Piraeus	501 K

Γενική Εικόνα Εσόδων του Λιμανιού του Πειραιά

1. Οικονομική Απόδοση

Η ΟΛΠ Α.Ε. ανέφερε σημαντικά έσοδα και κέρδη, συμβάλλοντας περίπου 1,56% στο ΑΕΠ της χώρας, με αξιοσημείωτη αύξηση στην απόδοση μερισμάτων. Αυτή η ισχυρή απόδοση αντικατοπτρίζεται σε όλες τις ατομικές δραστηριότητες του λιμανιού, συμπεριλαμβανομένων των κρουαζιέρων, των υπηρεσιών φέρι, των τερματικών κοντέινερ και αυτοκινήτων, και της ναυπηγικής και επισκευής πλοίων.

2. Ανθεκτικότητα εν μέσω προκλήσεων

Παρά τις διεθνείς προκλήσεις, συμπεριλαμβανομένης της εκτροπής των ναυτιλιακών δρομολογίων γύρω από τη Διώρυγα του Σουέζ λόγω των ενεργειών των Χούθις στη Ερυθρά Θάλασσα, η OLP S.A. παραμένει σε ανοδική πορεία. Η εταιρεία αναμένει ότι οι διαταραχές στην αλυσίδα εφοδιασμού που προκαλούνται από αυτές τις παρεκκλίσεις θα μετριαστούν από την προληπτική και μακροπρόθεσμη στρατηγική της προσέγγιση, η οποία αποδείχθηκε αποτελεσματική κατά τη διάρκεια της πανδημίας και της επακόλουθης ανάκαμψης που απέφερε ρεκόρ αποτελεσμάτων.

3. Μέτρα Ενίσχυσης Εσόδων

Η ΟΛΠ Α.Ε. έχει εφαρμόσει αντισταθμιστικά μέτρα για την ενίσχυση των ροών εσόδων της, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης ηλεκτρικών οχημάτων που εισάγονται από την Κίνα για επανεξαγωγή στην Ευρώπη, της υπεκμίσθωσης των θέσεων II και III στην ΣΕΠ Α.Ε., και της αύξησης των εσόδων από τον κρουαζιερό τουρισμό, που συμβάλλει σημαντικά στον ρεκόρ κύκλο εργασιών της Οργάνωσης.

4. Ανάπτυξη στον Τομέα των Κρουαζιέρων

Η βιομηχανία των κρουαζιερόπλοιων παρουσίασε αξιοσημείωτη ανάπτυξη το 2023, με τη συνολική επιβατική κίνηση να ανέρχεται σε 1,484,788, αύξηση 68,6% από 880,416 το

2022. Επιπλέον, οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων αυξήθηκαν κατά 12,4%, φτάνοντας συνολικά τις 761 σε σύγκριση με τις 677 το προηγούμενο έτος. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι αριθμοί των επιβατών από το λιμάνι βάσης εκτοξεύθηκαν κατά 110,4% (από 378.899 σε 797.234), με 571 πλοία βάσης από συνολικά 760.

5. Στρατηγική Επιρροή

Αυτή η ανάπτυξη είναι αποτέλεσμα στρατηγικών αποφάσεων που λήφθηκαν από την εταιρεία, ευθυγραμμισμένων με τους στόχους της να προσελκύσει υψηλού επιπέδου τουριστικές ροές και να ενισχύσει τη συνεισφορά του λιμανιού στην εθνική οικονομία.

6. Τομέας Διαχείρισης Οχημάτων

Στον τομέα διαχείρισης οχημάτων, υπήρξε μια απροσδόκητα υψηλή ζήτηση για αυτοκίνητα που παράγονται εγχωρίως. Τα εισαγόμενα οχήματα επίσης παρουσίασαν σημαντική αύξηση 31,4%, ανεβαίνοντας από 116.732 σε 153.381 μονάδες. Ωστόσο, οι φορτώσεις μεταφόρτωσης μειώθηκαν κατά 30,0%, πέφτοντας από 234,238 σε 163,920 μονάδες.

7. Ανάπτυξη Εσωτερικής Ναυτιλίας

Το 2023, ο ναυτιλιακός τομέας κατέγραψε αυξήσεις στις ροές επιβατών και οχημάτων, υποστηριζόμενες από την βελτιωμένη τουριστική κίνηση. Η επιβατική κίνηση στις εσωτερικές διαδρομές αυξήθηκε κατά 7,9%, με 16.158.776 επιβάτες σε σύγκριση με 14.976.394 το 2022. Η κυκλοφορία των οχημάτων αυξήθηκε επίσης κατά 3,8%, φτάνοντας τα 2.878.422 το 2023 σε σύγκριση με τα 2.772.525 το 2022.

8. Τάσεις στον Τομέα Επισκευής Πλοίων

Στον τομέα επισκευής πλοίων, η χρήση των ναυπηγείων αυξήθηκε κατά 15,8% (από 133 το 2022 σε 154 το 2023), αν και ο αριθμός των πλοίων στη Ζώνη Ναυπήγησης και Επισκευής

μειώθηκε κατά 3,6%. (from 280 in 2022 to 270 in 2023). Παρά το γεγονός ότι επισκευάστηκαν λιγότερα πλοία, τα έσοδα αυξήθηκαν λόγω της μεγαλύτερης διάρκειας παραμονής των πλοίων στη Ζώνη.

9. Απόδοση Τερματικών Εμπορευματοκιβωτίων

Τα τρία τερματικά εμπορευματοκιβωτίων πέτυχαν συνολική διακίνηση 5.100.920 TEUs, που αντιπροσωπεύει αύξηση 2%, επιβεβαιώνοντας τη θέση του Λιμανιού του Πειραιά ως το τέταρτο πιο πολυσύχναστο λιμάνι στην Ευρώπη.

10. Δέσμευση για Βιωσιμότητα

Η ΟΛΠ Α.Ε. υποστηρίζει και προωθεί ενεργά τις επενδύσεις σε πράσινες τεχνολογίες και περιβαλλοντικά βιώσιμες πρακτικές μέσω της συμμετοχής της σε συγχρηματοδοτούμενα έργα, ευθυγραμμιζόμενη με την ευρωπαϊκή πρωτοβουλία "Fit for 55" και στοχεύοντας στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και στην ενίσχυση της κοινωνικής ευημερίας.

11. Σημαντικά Έργα

Μεταξύ αυτών των πρωτοβουλιών είναι η πρόσφατη ολοκλήρωση του έργου EALING το 2023, το οποίο περιλάμβανε την προετοιμασία τελικών τεχνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών μελετών για πέντε θέσεις ηλεκτροδότησης φεριμπότ στους Ποσειδώνος, Άγιο Διονύσιο, Χιτώνια και Περικλέους, με συνολική χωρητικότητα 13,5 MVA. Τον Φεβρουάριο του 2024, η ΟΛΠ Α.Ε. ολοκλήρωσε επίσης το έργο CIPORT, το οποίο συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και επικεντρώνεται σε μελέτες για τέσσερα σημεία παροχής ηλεκτρικής ενέργειας για πλοία κρουαζιέρας στην ακτή του Θεμιστοκλή, καθώς και σε περιβαλλοντικές, συγκοινωνιακές και κοινωνικοοικονομικές μελέτες που στοχεύουν στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος και στη βελτιστοποίηση των λειτουργιών του λιμανιού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΟΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Θεωρούμε ότι πρέπει να γίνει, κατ' αρχήν ανάλυση P.E.S.T.L.E. (4.1.) και S.W.O.T. (4.2), στη συνέχεια, παράθεση της στρατηγικής και του οράματος της COSCO / Ο.Λ.Π. Α.Ε. (4.3), έπειτα, ανάλυση των πρόσφατων οικονομικών αποτελεσμάτων της Ο.Λ.Π. Α.Ε. (4.4.) και τέλος παράθεση της επεξεργασίας των απαντήσεων από ένα ειδικό Ερωτηματολόγιο το οποίο απεστάλη σε χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών της COSCO / Ο.Λ.Π. Α.Ε. (4.5.).

Όπως δήλωσε ο πρώην Πρόεδρος της Ο.Λ.Π. Α.Ε.²⁸: «*Το λιμάνι του Πειραιά οφείλει να είναι μεγάλο και ανταγωνιστικό. Οι λιμενικές πολιτικές στον χώρο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και του τουρισμού μέσα στα νέα διεθνή και περιφερειακά πλαίσια οφείλουν πέρα από την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας να συμβάλουν στην κοινωνική συνοχή και τη βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη της Χώρας. Στον χώρο της κρουαζιέρας οφείλει να γίνει ο ΟΛΠ το σημαντικότερο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου. Στον χώρο της ακτοπλοΐας οφείλει να γίνει ένα λιμάνι σύγχρονης εξυπηρέτησης για τους επιβάτες, τους τουρίστες και τις ακτοπλοϊκές εταιρίες. Στον χώρο των εμπορευματοκιβωτίων οφείλει να ξαναλειτουργήσει στο νέο χώρο του ανταγωνιστικά. Όλες του οι χρήσεις, με κοινωνικό πρόσωπο, οφείλουν να γίνουν κερδοφόρες και παροχής υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.*

Στο λιμάνι πρέπει να ακουμπήσουν, ο ναυτιλιακός και εμπορικός κόσμος των επιχειρήσεων, οι πολίτες, οι χρήστες, οι κάτοικοι της πόλης. Όλα τα νέα μεγάλα έργα θα συζητηθούν με την Αυτοδιοίκηση και τους Φορείς, ώστε συνδυαστικά και με τα λοιπά έργα ανάπλασης του Πειραιά, να οδηγηθούμε στον Πειραιά και το Λιμάνι του 21ου αιώνα.»

Για να διερευνηθούν οι μελλοντικές προοπτικές της επένδυσης της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά, θεωρούμε, χρήσιμες, τόσο, την ανάλυση P.E.S.T.L.E., όσο και την ανάλυση S.W.O.T. :

²⁸ Δηλώσεις του Yu Zenggang, Προέδρου του Δ/Σ ΟΛΠ ΑΕ την 14/07/2020.

4.1. ΑΝΑΛΥΣΗ P.E.S.T.L.E.

Η **ανάλυση P.E.S.T.L.E.** είναι η συντομογραφία των λέξεων Political, Economic, Social, Technological, Legal, and Environmental (πολιτική, οικονομική, κοινωνική, τεχνολογική, νομική και περιβαλλοντική) και παρέχει μια ολοκληρωμένη επισκόπηση των εξωτερικών μακροπεριβαλλοντικών παραγόντων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν μια επιχείρηση.

Κάθε ένας από αυτούς τους παράγοντες διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη διαμόρφωση του πλαισίου λειτουργίας και των στρατηγικών αποφάσεων μιας επιχείρησης.



Με τη συστηματική εξέταση αυτών των παραγόντων, οι επιχειρήσεις μπορούν να προβλέψουν καλύτερα τις πιθανές προκλήσεις, ευκαιρίες και απειλές αλλά και να σχεδιάσουν αποτελεσματικές στρατηγικές για την αντιμετώπισή τους, ενισχύοντας τη συνολική ανθεκτικότητα και ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης.

PESTLE Analysis

P	E	S	T	L	E
POLITICAL	ECONOMICAL	SOCIAL	TECHNOLOGICAL	LEGAL	ENVIRONMENTAL
Example: <ul style="list-style-type: none">• Current tax policy• Brexit• Trade policies• Political stability• Government policy	Example: <ul style="list-style-type: none">• Inflation rate• Exchange rates• Economic growth• Interest rates• Disposable income• Unemployment rate	Example: <ul style="list-style-type: none">• Lifestyle attitudes• Cultural barriers• Population growth• Population age• Health consciousness• Target demographics	Example: <ul style="list-style-type: none">• Level of innovation• Automation• Technological awareness• Cybersecurity• Technological change• Internet availability/speed	Example: <ul style="list-style-type: none">• Employment laws• Discrimination laws• Health and safety• Copyright protection• Consumer safety	Example: <ul style="list-style-type: none">• Weather• Climate change• Environmental policies• NGO pressure• Recycling• Pollution• Sustainability

Ανάλυση P.E.S.T.L.E. του Λιμανιού του Πειραιά και της COSCO

Πολιτική (P)

1) Κυβερνητικές πολιτικές

Οι πολιτικές της ελληνικής κυβέρνησης σχετικά με τις ξένες επενδύσεις, τη φορολογία και την ανάπτυξη των υποδομών επηρεάζουν σημαντικά τη λειτουργία του λιμανιού. Οι ευνοϊκές πολιτικές μπορούν να προσελκύσουν περισσότερες επενδύσεις και να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα, ενώ οι περιοριστικές πολιτικές μπορούν να δημιουργήσουν προκλήσεις.

2) Κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η συμμόρφωση με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με το εμπόριο, τον ανταγωνισμό και τα περιβαλλοντικά πρότυπα είναι υποχρεωτική. Οι κανονισμοί αυτοί διασφαλίζουν τον θεμιτό ανταγωνισμό, αλλά μπορούν επίσης να επιβάλλουν λειτουργικούς περιορισμούς και να απαιτούν συνεχή προσαρμογή στις ρυθμιστικές αλλαγές.

3) Γεωπολιτικές εντάσεις

Οι γεωπολιτικές εντάσεις, ιδίως όσον αφορά τις ΗΠΑ, την Κίνα και την Ευρωπαϊκή Ένωση, μπορούν να επηρεάσουν τις δραστηριότητες της COSCO. Διπλωματικές πιέσεις ή κυρώσεις μπορούν να οδηγήσουν σε αυξημένο έλεγχο και λειτουργικούς περιορισμούς, επηρεάζοντας τις στρατηγικές αποφάσεις.

4) Τοπικό πολιτικό κλίμα

Η σταθερότητα του τοπικού πολιτικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα είναι καθοριστικής σημασίας. Οι πολιτικές αλλαγές ή η αντίθεση του κοινού στην ξένη ιδιοκτησία μπορεί να επηρεάσει τα μακροπρόθεσμα επενδυτικά σχέδια της COSCO και τη σταθερότητα της λειτουργίας της.

Οικονομική (Ε)

1) Δυναμική του παγκόσμιου εμπορίου

Η επιτυχία του λιμανιού συνδέεται στενά με τον όγκο του παγκόσμιου εμπορίου. Η οικονομική ανάπτυξη στις μεγάλες οικονομίες, οι εμπορικές συμφωνίες και οι αλλαγές στις εμπορικές διαδρομές επηρεάζουν άμεσα τον όγκο των φορτίων. Η οικονομική ύφεση μπορεί να μειώσει τις εμπορικές δραστηριότητες και τα έσοδα.

2) Επενδύσεις και ανάπτυξη υποδομών

Η συνεχής επένδυση στον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών και στην υιοθέτηση νέων τεχνολογιών είναι απαραίτητη. Οι επενδύσεις της COSCO έχουν βελτιώσει σημαντικά τη χωρητικότητα και την αποτελεσματικότητα του λιμανιού, αλλά η συνεχής οικονομική ανάπτυξη είναι απαραίτητη για τη στήριξη των συνεχιζόμενων έργων.

3) Κόστος λειτουργίας

Το κόστος εργασίας, ενέργειας και συντήρησης επηρεάζει την κερδοφορία του λιμανιού. Η αποτελεσματική διαχείριση του κόστους αυτού μέσω της λειτουργικής αποδοτικότητας και

της τεχνολογικής προόδου είναι καθοριστικής σημασίας για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας.

4) Οικονομική σταθερότητα στην Ελλάδα

Η οικονομική υγεία της Ελλάδας επηρεάζει τις λειτουργίες του λιμανιού. Οι οικονομικές προκλήσεις, όπως οι κρίσεις χρέους, μπορούν να επηρεάσουν την τοπική ζήτηση και τις εργασιακές σχέσεις, επηρεάζοντας τη συνολική απόδοση και την ελκυστικότητα των επενδύσεων .

Κοινωνική (S)

1) Εργατικό δυναμικό και εργασιακές σχέσεις

Οι θετικές εργασιακές σχέσεις είναι απαραίτητες για την ομαλή λειτουργία. Οι απεργίες ή οι εργατικές διαμάχες μπορούν να διαταράξουν τις λιμενικές δραστηριότητες, επομένως η αποτελεσματική επικοινωνία και η διαπραγμάτευση με τα συνδικάτα είναι ζωτικής σημασίας για τη σταθερότητα.

2) Δημόσια άποψη και υποστήριξη

Η δημόσια αντίληψη για τις ξένες επενδύσεις, ιδίως από την Κίνα, μπορεί να επηρεάσει την κοινωνική και πολιτική υποστήριξη. Η συνεργασία με τις τοπικές κοινότητες και η επίδειξη εταιρικής κοινωνικής ευθύνης μπορούν να ενισχύσουν τη δημόσια υποστήριξη και να μειώσουν τις εντάσεις.

3) Πολιτισμικές διαφορές

Οι πολιτισμικές διαφορές μεταξύ της κινεζικής διοίκησης και του τοπικού ελληνικού εργατικού δυναμικού μπορεί να οδηγήσουν σε παρεξηγήσεις ή συγκρούσεις. Η διαπολιτισμική εκπαίδευση και οι πρακτικές άσκησης μιας διοίκησης χωρίς διακρίσεις μπορούν να συμβάλουν στην προώθηση ενός περιβάλλοντος συνοχής στην εργασία.

4) Επιπτώσεις στις τοπικές κοινότητες

Οι δραστηριότητες του λιμανιού έχουν σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας θέσεων εργασίας και της οικονομικής ανάπτυξης στις τοπικές κοινότητες. Η διασφάλιση ότι τα οφέλη γίνονται αντιληπτά σε τοπικό επίπεδο μπορεί να δημιουργήσει ισχυρότερες κοινοτικές σχέσεις και μεγαλύτερη στήριξη.

Τεχνολογική (T)

1) Τεχνολογικές εξελίξεις

Η εφαρμογή πρωτοποριακών τεχνολογιών, όπως η αυτοματοποίηση, η τεχνητή νοημοσύνη, μπορεί να ενισχύσει τη λειτουργική αποδοτικότητα, να μειώσει το κόστος και να βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών. Η πρωτοπορία στις τεχνολογικές εξελίξεις είναι ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα.

2) Ψηφιοποίηση και κυβερνοασφάλεια

Καθώς το λιμάνι γίνεται πιο ψηφιοποιημένο, τα ισχυρά μέτρα κυβερνοασφάλειας είναι απαραίτητα για την προστασία από τις απειλές στον κυβερνοχώρο. Η διασφάλιση της ασφάλειας των δεδομένων και της επιχειρησιακής ανθεκτικότητας είναι εξαιρετικά σημαντική για τη διατήρηση της ομαλής λειτουργίας.

3) Βιώσιμες τεχνολογίες

Η επένδυση σε βιώσιμες τεχνολογίες, όπως οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και οι φιλικές προς το περιβάλλον λύσεις logistics, συμβαδίζει με τις παγκόσμιες τάσεις βιωσιμότητας και τις κανονιστικές απαιτήσεις, ενισχύοντας τη φήμη και την ελκυστικότητα του λιμανιού.

4) Έρευνα και ανάπτυξη

Οι συνεχείς προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης είναι απαραίτητες για την προώθηση της καινοτομίας και τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας. Οι συνεργασίες με τεχνολογικές εταιρείες, ακαδημαϊκά ιδρύματα και βιομηχανικούς συνεργάτες μπορούν να προωθήσουν τη συνεχή βελτίωση του λιμανιού.

Περιβαλλοντική (Ε)

1) Περιβαλλοντικοί κανονισμοί

Η συμμόρφωση με τους αυστηρούς περιβαλλοντικούς κανονισμούς είναι απαραίτητη. Οι κανονισμοί αυτοί επιβάλλουν την εφαρμογή βιώσιμων πρακτικών και τεχνολογιών, απαιτώντας συνεχείς επενδύσεις και προσαρμογή στα νέα πρότυπα.

2) Βιώσιμες πρακτικές

Η εφαρμογή βιώσιμων πρακτικών, όπως η μείωση των εκπομπών και των αποβλήτων, αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Οι πρακτικές αυτές όχι μόνο πληρούν τους κανονισμούς, αλλά και προσελκύουν πελάτες με οικολογική συνείδηση και βελτιώνουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του λιμανιού.

3) Επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής

Η κλιματική αλλαγή ενέχει κινδύνους, όπως η άνοδος της στάθμης της θάλασσας και τα ακραία καιρικά φαινόμενα, τα οποία μπορούν να διαταράξουν τις λιμενικές λειτουργίες και υποδομές. Η επένδυση σε ανθεκτικές υποδομές και μέτρα προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή είναι πολύ σημαντική.

4) Περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες

Η συμμετοχή σε περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες και πιστοποιήσεις μπορεί να ενισχύσει τη φήμη και τη λειτουργική βιωσιμότητα του λιμανιού. Αυτό περιλαμβάνει προγράμματα που επικεντρώνονται στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και την προώθηση της βιοποικιλότητας

Νομική (L)

1) Ρυθμιστική συμμόρφωση

Η διασφάλιση της συμμόρφωσης με τους τοπικούς, εθνικούς και διεθνείς νόμους και κανονισμούς είναι υψίστης σημασίας. Αυτό περιλαμβάνει τους εμπορικούς νόμους, την εργατική νομοθεσία, τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς και τα πρότυπα ασφαλείας. Η μη συμμόρφωση μπορεί να οδηγήσει σε πρόστιμα, νομικές ενέργειες και καταστροφή της φήμης.

2) Εμπορική πολιτική και συμφωνίες

Οι αλλαγές στις εμπορικές πολιτικές και στις συμφωνίες μπορούν να επηρεάσουν τις λειτουργίες του λιμανιού. Η ενημέρωση και η προσαρμοστικότητα στις αλλαγές πολιτικής είναι απαραίτητη για τη διατήρηση της ομαλής λειτουργίας και την αξιοποίηση των νέων ευκαιριών του εμπορίου.

3) Πνευματική ιδιοκτησία

Η προστασία της πνευματικής ιδιοκτησίας που σχετίζεται με τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις επιχειρησιακές διαδικασίες είναι σημαντική. Η διασφάλιση της νομικής προστασίας των καινοτομιών μπορεί να αποτρέψει την κακόβουλη χρήση και να διατηρήσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

4) Κανονισμοί υγείας και ασφάλειας

Η τήρηση των κανονισμών υγείας και ασφάλειας διασφαλίζει την ευημερία του εργατικού δυναμικού και τη λειτουργική ασφάλεια. Η συνεχής εκπαίδευση και η τήρηση των προτύπων ασφαλείας είναι απαραίτητη για την πρόληψη ατυχημάτων και νομικών ευθυνών.²⁹

²⁹ (Τι είναι η ανάλυση PESTEL;)

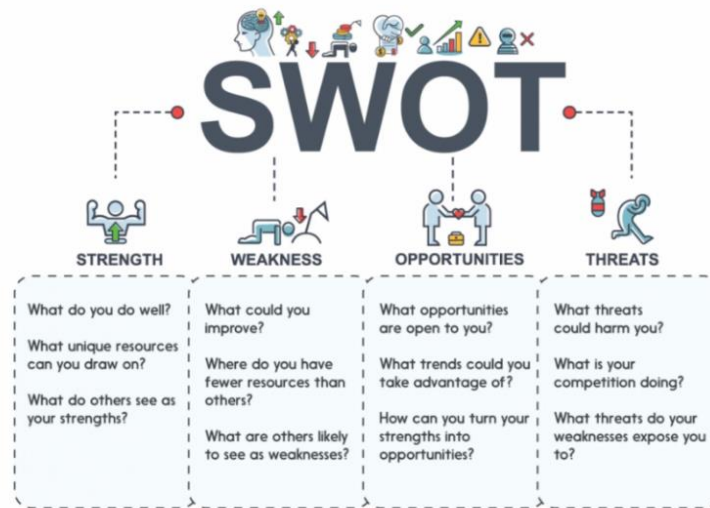
<https://blog.oxfordcollegeofmarketing.com/2016/06/30/pestel-analysis/>

PESTLE Analysis			
Ανάλυση PESTLE του λιμανιού του Πειραιά και της COSCO			
P	Political	E	Economic
1	Κυβερνητικές πολιτικές	1	Δυναμική του παγκόσμιου εμπορίου
2	Κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης	2	Επενδύσεις και ανάπτυξη υποδομών
3	Γεωπολιτικές εντάσεις	3	Κόστος λειτουργίας
4	Τοπικό πολιτικό κλίμα	4	Οικονομική σταθερότητα στην Ελλάδα
5		5	
6		6	
7		7	
S	Social	T	Technological
1	Εργατικό δυναμικό και εργασιακές σχέσεις	1	Τεχνολογικές εξελίξεις
2	Δημόσια άποψη και υποστήριξη	2	Ψηφιοποίηση και κυβερνοασφάλεια
3	Πολιτισμικές διαφορές	3	Βιώσιμες τεχνολογίες
4	Επιπτώσεις στις τοπικές κοινότητες	4	Έρευνα και ανάπτυξη
5		5	
6		6	
7		7	
L	Legal	E	Environmental
1	Ρυθμιστική συμμόρφωση	1	Περιβαλλοντικοί κανονισμοί
2	Εμπορική πολιτική και συμφωνίες	2	Βιώσιμες πρακτικές
3	Πνευματική ιδιοκτησία	3	Επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής
4	Κανονισμοί υγείας και ασφάλειας	4	Περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες

4.2. ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T.

Η **ανάλυση S.W.O.T.** είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού και εξετάζει τα Ισχυρά (Strengths) και Αδύναμα σημεία (Weaknesses) μιας επιχείρησης, τις Ευκαιρίες (Opportunities) και Απειλές (Threats) από το περιβάλλον που δραστηριοποιείται.³⁰

Η Ανάλυση SWOT χωρίζεται σε δύο βασικά μέρη. Στην ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης που είναι τα Δυνατά (Strengths) και Αδύναμα (Weaknesses) σημεία, και στην ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης που είναι οι Ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats).



	Βοηθητικά για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης	Επιβλαβή προς την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης
Εσωτερικό Περιβάλλον	Strengths (Δυνάμεις) Εσωτερικές ικανότητες που μπορούν να βοηθήσουν την επιχείρηση να επιτευχθούν οι στόχοι της	Weaknesses (Αδυναμίες) Εσωτερικά στοιχεία που μπορούν να επηρεάσουν την ικανότητα της εταιρείας να επιτύχει τους στόχους της
Εξωτερικό Περιβάλλον	Opportunities (Ευκαιρίες) Πιθανά πεδία ενδιαφέροντος στα οποία η επιχείρηση μπορεί να επιτύχει κερδοφορία	Threats (Απειλές) Προκλήσεις που τίθενται από δυσμενείς τάσεις ή εξελίξεις και μπορούν να οδηγήσουν σε μείωση των πωλήσεων και των κερδών

³⁰ (Τι είναι η ανάλυση S.W.O.T;)

Ανάλυση S.W.O.T. του Λιμανιού του Πειραιά και της COSCO

Δυνατά σημεία (S)

1) Στρατηγική τοποθεσία

Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται σε ένα κομβικό σημείο των παγκόσμιων θαλάσσιων οδών που συνδέουν την Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική. Αυτή η στρατηγική θέση του επιτρέπει να λειτουργεί ως μια σημαντική πύλη για το εμπόριο μεταξύ αυτών των ηπείρων, προσφέροντας σημαντικά υλικοτεχνικά πλεονεκτήματα και μειώνοντας τους χρόνους διαμετακόμισης για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Επιπλέον, η κοντινή απόσταση από τη διώρυγα του Σουέζ ενισχύει περαιτέρω τη σπουδαιότητά του ως μεταφορικού κόμβου.

2) Επενδύσεις και διαχείριση της COSCO

Η COSCO έχει επενδύσει σημαντικά στην αναβάθμιση των υποδομών και των επιχειρησιακών δυνατοτήτων του λιμένα. Αυτό περιλαμβάνει την εγκατάσταση υπερσύγχρονου εξοπλισμού χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων, την επέκταση των τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και την ενίσχυση των συστημάτων πληροφορικής για καλύτερη διαχείριση. Το παγκόσμιο δίκτυο και η εμπειρία της COSCO στη διαχείριση λιμένων έχουν επίσης εισαγάγει βέλτιστες πρακτικές, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της παραγωγικότητας.

3) Σύγχρονες υποδομές

Το λιμάνι διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων θέσεων ελλιμενισμού μεγάλου βάθους ικανών να φιλοξενήσουν τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αλλά και τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια, προηγμένα συστήματα χειρισμού φορτίων και εκτεταμένους αποθηκευτικούς χώρους. Η υποδομή αυτή υποστηρίζει λειτουργίες υψηλού όγκου και ταχείας ανακύκλωσης, καθιστώντας τον Πειραιά ένα από τα πιο αποδοτικά λιμάνια της περιοχής.

4) Οικονομικός αντίκτυπος

Το λιμάνι αποτελεί σημαντικό οικονομικό μοχλό για την Ελλάδα, συμβάλλοντας σημαντικά στο ΑΕΠ και στην απασχόληση. Υποστηρίζει διάφορες βοηθητικές βιομηχανίες, όπως η εφοδιαστική, οι μεταφορές και η επισκευή πλοίων. Η αυξημένη εμπορική δραστηριότητα έχει πολλαπλό αποτέλεσμα στην τοπική οικονομία, ενισχύοντας την επιχειρηματική ανάπτυξη και εξέλιξη της τοπικής οικονομίας.

5) Έργα επέκτασης

Τα συνεχή έργα επέκτασης, όπως τα νέα κέντρα logistics, οι σιδηροδρομικές γραμμές και η εμβάθυνση των προβλητών, προετοιμάζουν το λιμάνι για τη μελλοντική του ανάπτυξη. Τα έργα αυτά αποσκοπούν στην αύξηση της χωρητικότητας, τη βελτίωση της συνδεσιμότητας και στην υποδοχή μεγαλύτερων πλοίων, τα οποία θα ενισχύσουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του λιμανιού.

6) Το παγκόσμιο δίκτυο της COSCO

Η συμμετοχή στο εκτεταμένο παγκόσμιο δίκτυο της COSCO επιτρέπει στον Πειραιά να αξιοποιήσει καθιερωμένες εμπορικές διαδρομές και συνεργασίες. Αυτή η συνδεσιμότητα διευκολύνει τις ομαλότερες και πιο αποτελεσματικές εμπορικές συναλλαγές, προσελκύοντας περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες και αυξάνοντας τον όγκο των φορτίων.

Αδυναμίες (W)

1) Πολιτικές και κανονιστικές προκλήσεις

Οι λειτουργίες του λιμανιού υπόκεινται στις πολιτικές της ελληνικής κυβέρνησης και στους κανονισμούς της ΕΕ, οι οποίοι μπορεί να είναι απρόβλεπτοι και περιοριστικοί. Αλλαγές στο πολιτικό κλίμα ή στα ρυθμιστικά πλαίσια θα μπορούσαν να επιβάλουν πρόσθετους περιορισμούς στη διοίκηση της COSCO, επηρεάζοντας ενδεχομένως τις λειτουργίες και την κερδοφορία.

2) Εξάρτηση από τον όγκο του εξωτερικού εμπορίου

Η επιτυχία του λιμανιού εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον παγκόσμιο όγκο εμπορίου, ο οποίος υπόκειται σε οικονομικούς κύκλους και γεωπολιτικά γεγονότα. Μια ύφεση της παγκόσμιας οικονομίας ή αλλαγές στις εμπορικές συνθήξεις θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μείωση του όγκου των εμπορευματικών φορτίων, επηρεάζοντας τα έσοδα και τη λειτουργική αποδοτικότητα του λιμανιού.

3) Εργασιακές σχέσεις

Το λιμάνι έχει βιώσει εργατικές διαμάχες και απεργίες, οι οποίες μπορεί να διαταράξουν τις λειτουργίες και να οδηγήσουν σε καθυστερήσεις. Η διατήρηση καλών εργασιακών σχέσεων είναι καθοριστικής σημασίας για την ομαλή λειτουργία, αλλά η διαχείριση των εργασιακών απαιτήσεων με ταυτόχρονη εξισορρόπηση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας παραμένει μια πρόκληση.

4) Περιβαλλοντικές ανησυχίες

Οι συνεχώς αυξανόμενοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί απαιτούν από το λιμάνι να επενδύσει σε βιώσιμες πρακτικές και τεχνολογίες. Η τήρηση αυτών των κανονισμών μπορεί να είναι κοστοβόρα και απαιτεί συνεχή προσαρμογή στα νέα πρότυπα, επηρεάζοντας τους επιχειρησιακούς προϋπολογισμούς.

5) Συντήρηση υποδομών

Η συντήρηση και η αναβάθμιση των υποδομών του λιμανιού αποτελεί συνεχή ανάγκη για τη διασφάλιση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας. Αυτό απαιτεί σημαντικές επενδύσεις και αποτελεσματική διαχείριση για την αποφυγή διαταραχών και τη διασφάλιση ότι οι εγκαταστάσεις παραμένουν σε καλή κατάσταση.

Ευκαιρίες (Ο)

1) Πρωτοβουλία Belt and Road (BRI)

Η συμμετοχή της COSCO στην κινεζική πρωτοβουλία Belt and Road Initiative παρέχει μια στρατηγική ευκαιρία για την ενίσχυση της συνδεσιμότητας και των εμπορικών οδών του Πειραιά. Η πρωτοβουλία αυτή μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένο όγκο φορτίων, νέες εμπορικές συνεργασίες και σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές και στην τεχνολογία.

2) Ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου

Η έξαρση του ηλεκτρονικού εμπορίου αποτελεί μοναδική ευκαιρία για το λιμάνι να αποτελέσει σημαντικό κέντρο logistics για τους online εμπόρους λιανικής πώλησης. Οι αποτελεσματικές και γρήγορες λύσεις μεταφοράς έχουν μεγάλη ζήτηση και ο Πειραιάς μπορεί να επωφεληθεί από αυτή την τάση ενισχύοντας τις δυνατότητες logistics που διαθέτει.

3) Τεχνολογικές εξελίξεις

Η επένδυση σε τεχνολογίες τελευταίας τεχνολογίας, όπως η αυτοματοποίηση, η τεχνητή νοημοσύνη και η ψηφιοποίηση, μπορεί να βελτιώσει περαιτέρω τη λειτουργική αποδοτικότητα. Αυτές οι εξελίξεις μπορούν να βελτιώσουν τις λειτουργίες, να μειώσουν το κόστος και να ενισχύσουν την ανταγωνιστική θέση του λιμανιού στην παγκόσμια αγορά.

4) Νέες εμπορικές συμφωνίες

Οι αναδυόμενες εμπορικές συμφωνίες μεταξύ της ΕΕ και άλλων περιοχών μπορούν να ανοίξουν νέες αγορές και να αυξήσουν τον όγκο των φορτίων. Η διαφοροποίηση του εμπορικού χαρτοφυλακίου του λιμανιού μπορεί να μειώσει την εξάρτηση από οποιαδήποτε μεμονωμένη αγορά και να ενισχύσει την ανθεκτικότητα στις οικονομικές μεταβολές.

5) Πράσινες πρωτοβουλίες ναυτιλίας

Η παγκόσμια τάση προς βιώσιμες ναυτιλιακές πρακτικές αποτελεί ευκαιρία για το λιμάνι να προσελκύσει ναυτιλιακές εταιρείες με περιβαλλοντική συνείδηση. Η επένδυση σε

πράσινες τεχνολογίες και υποδομές μπορεί να τοποθετήσει το λιμάνι του Πειραιά ως ηγέτη στις βιώσιμες λιμενικές λειτουργίες.

6) Ανάπτυξη διατροφικών μεταφορών

Η ενίσχυση των διατροφικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής και οδικής διασύνδεσης, μπορεί να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και την ελκυστικότητα του λιμανιού. Η καλύτερη συνδεσιμότητα διευκολύνει την ομαλή διακίνηση των φορτίων, μειώνοντας τους περιόδους και τα κόστη διαμετακόμισης.

Απειλές (T)

1) Παγκόσμιες εμπορικές εντάσεις

Οι εμπορικοί πόλεμοι και οι πολιτικές προστατευτισμού, ιδίως μεταξύ μεγάλων οικονομιών όπως οι ΗΠΑ και η Κίνα, μπορούν να διαταράξουν τις παγκόσμιες εμπορικές ροές. Τέτοιες διαταραχές μπορούν να οδηγήσουν σε μείωση του όγκου των φορτίων και να επηρεάσουν τις λειτουργίες και τα έσοδα του λιμανιού.

2) Ανταγωνισμός από άλλα λιμάνια

Ανάλυση: Το λιμάνι του Πειραιά αντιμετωπίζει ισχυρό ανταγωνισμό από άλλα μεσογειακά και ευρωπαϊκά λιμάνια. Οι βελτιώσεις στις υποδομές και τις υπηρεσίες σε ανταγωνιστικά λιμάνια μπορούν να οδηγήσουν σε εκτροπή της εμπορευματικής κίνησης από τον Πειραιά, επηρεάζοντας το μερίδιο αγοράς του λιμανιού.

3) Οικονομική αστάθεια

Ανάλυση: Η οικονομική αστάθεια στην Ελλάδα ή σε βασικούς εμπορικούς συνεργάτες μπορεί να επηρεάσει τον όγκο του εμπορίου. Η οικονομική ύφεση μπορεί να μειώσει τις εισαγωγικές και εξαγωγικές δραστηριότητες, επηρεάζοντας τα έσοδα και τη συνολική απόδοση του λιμένα.

4) Πανδημίες και υγειονομικές κρίσεις

Κρίσεις υγείας όπως η πανδημία COVID-19 μπορούν να διαταράξουν σοβαρά τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού. Τέτοιες διαταραχές μπορούν να οδηγήσουν σε μειωμένο όγκο μεταφορών, λειτουργικές προκλήσεις και οικονομικές απώλειες για το λιμάνι.

5) Γεωπολιτικές εντάσεις

Η γεωπολιτική δυναμική, όπως τα στρατηγικά συμφέροντα των ΗΠΑ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Ελλάδα και την Ευρώπη, μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένο έλεγχο και ρυθμιστικές πιέσεις στις δραστηριότητες της COSCO. Αυτές οι εντάσεις μπορεί να οδηγήσουν σε αλλαγές πολιτικής ή περιορισμούς που επηρεάζουν την ανάπτυξη και τη λειτουργική ελευθερία του λιμανιού.

6) Περιβαλλοντικοί κανονισμοί

Οι αυστηροί περιβαλλοντικοί κανονισμοί απαιτούν συνεχείς επενδύσεις για τη συμμόρφωση και τις βιώσιμες πρακτικές. Η μη τήρηση αυτών των κανόνων μπορεί να οδηγήσει σε πρόστιμα, λειτουργικούς περιορισμούς και ζημία στη φήμη του λιμανιού.

7) Απειλές κυβερνοασφάλειας

Καθώς το λιμάνι ψηφιοποιείται όλο και περισσότερο, είναι όλο και πιο ευάλωτο σε επιθέσεις στον κυβερνοχώρο (Όπως και συνέβει τον Ιούλιο του 2018 στα γραφεία της Cosco στην Αμερική) . Τέτοιες επιθέσεις μπορούν να διαταράξουν τις λειτουργίες, να θέσουν σε κίνδυνο ευαίσθητα δεδομένα και να οδηγήσουν σε σημαντικές οικονομικές απώλειες.

8) Διαταραχές της αλυσίδας εφοδιασμού

Φυσικές καταστροφές, πολιτικές αναταραχές ή άλλες διαταραχές στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα μπορούν να επηρεάσουν τη ροή των εμπορευμάτων μέσω του λιμανιού. Οι διαταραχές αυτές μπορεί να οδηγήσουν σε καθυστερήσεις, αυξημένο κόστος και μειωμένο όγκο φορτίου.

SWOT Analysis			
Ανάλυση SWOT του λιμανιού του Πειραιά και της COSCO			
S Strength		W Weaknesses	
1	Στρατηγική τοποθεσία	1	Πολιτικές και κανονιστικές προκλήσεις
2	Επενδύσεις και διαχείριση της COSCO	2	Εξάρτηση από τον όγκο του εξωτερικού εμπορίου
3	Σύγχρονες υποδομές	3	Εργασιακές σχέσεις
4	Οικονομικός αντίκτυπος	4	Περιβαλλοντικές ανησυχίες
5	Έργα επέκτασης	5	Συντήρηση υποδομών
6	Το παγκόσμιο δίκτυο της COSCO	6	
7		7	
8		8	
O Opportunities		T Threats	
1	Πρωτοβουλία Belt and Road (BRI)	1	Παγκόσμιες εμπορικές εντάσεις
2	Ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου	2	Ανταγωνισμός από άλλα λιμάνια
3	Τεχνολογικές εξελίξεις	3	Οικονομική αστάθεια
4	Νέες εμπορικές συμφωνίες	4	Πανδημίες και υγειονομικές κρίσεις
5	Πράσινες πρωτοβουλίες ναυτιλίας	5	Γεωπολιτικές εντάσεις
6	Ανάπτυξη διατροφικών μεταφορών	6	Περιβαλλοντικοί κανονισμοί
7		7	Απειλές κυβερνοασφάλειας
8		8	Διαταραχές της αλυσίδας εφοδιασμού

4.3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ - ΟΡΑΜΑ ΤΗΣ Ο.Λ.Π. Α.Ε³¹

Ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα στη Μεσόγειο, λειτουργεί ως βασική κινητήρια δύναμη για το διεθνές εμπόριο και συμβάλλει σημαντικά τόσο στην τοπική όσο και στην εθνική οικονομία.

Ιδρύθηκε το 1924, όταν ξεκίνησαν μεγάλα αναπτυξιακά έργα, το λιμάνι έχει εξελιχθεί για να περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων εμπορικών λειτουργιών, υπηρεσιών επιβατών, συντήρησης πλοίων και ανάπτυξης και αξιοποίησης των γύρω περιοχών.

Το Λιμάνι του Πειραιά παίζει καθοριστικό ρόλο στη σύνδεση των νησιών της Ελλάδας με την ηπειρωτική χώρα, λειτουργώντας ως διεθνές κέντρο κρουαζιέρας και κόμβος μεταφόρτωσης για την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Φιλοξενεί πλοία διαφόρων τύπων και μεγεθών, καθιστώντας το έναν ζωτικό κόμβο στη ναυτιλιακή εφοδιαστική.

Αυτή τη στιγμή, η ΟΛΠ Α.Ε. απασχολεί πάνω από 1.000 άτομα και εξυπηρετεί περισσότερα από 24.000 πλοία κάθε χρόνο. Η εταιρεία συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη τόσο της τοπικής όσο και της εθνικής οικονομίας, ενώ συνεχώς βελτιώνει τις υποδομές και τις υπηρεσίες της. Ο ΟΛΠ στοχεύει να εξελιχθεί σε μια σύγχρονη και δυναμική οντότητα που παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, ικανοποιεί τις προσδοκίες των επενδυτών, εξασφαλίζει σταθερή απασχόληση και διευκολύνει τις αποτελεσματικές εμπορικές συναλλαγές προς όφελος της εθνικής οικονομίας και των καταναλωτών.

Πειραιάς - κόμβος διεθνών μεταφορών

Το Λιμάνι του Πειραιά διαθέτει μοναδικά πλεονεκτήματα που προέρχονται από τη στρατηγική του θέση και την ανεπτυγμένη υποδομή του.

Ως το φυσικό λιμάνι της Αθήνας, που βρίσκεται μόλις 10 χιλιόμετρα μακριά, λειτουργεί ως το κύριο σημείο εισόδου για εισαγωγές και εξαγωγές στην Ελλάδα. Με ελάχιστη απόκλιση από τις κύριες θαλάσσιες εμπορικές διαδρομές, ο Πειραιάς κατέχει μια κρίσιμη γεωγραφική θέση ως το μοναδικό ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο που διαθέτει την απαραίτητη υποδομή για το διαμετακομιστικό εμπόριο.

³¹ (Στρατηγική - Όραμα ΟΛΠ) <https://www.olp.gr/el/o-organismos/stratigiki-orama>

Συγκριτικά πλεονεκτήματα του Πειραιά

Η ευνοϊκή γεωγραφική του θέση βρίσκεται στο σταυροδρόμι της Ασίας, της Αφρικής και της Ευρώπης, συμπληρωμένη από κατάλληλες εγκαταστάσεις και φυσικά βάθη κατάλληλα για την υποδοχή των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων.

Το λιμάνι λειτουργεί υπό καθεστώς Ζώνης Ελεύθερου Εμπορίου Τύπου II και διαθέτει τερματικούς σταθμούς κοντέινερ και αυτοκινήτων που λειτουργούν όλο το 24ωρο, κάθε μέρα του χρόνου. Προσφέρει μια κλιμακωτή τιμολογιακή δομή με εκπτώσεις για αυξημένους όγκους μεταφορτωμένων κοντέινερ και οχημάτων, καθώς και ανταγωνιστικά τέλη αποθήκευσης φορτίου. Ο Πειραιάς διαθέτει επίσης εκτεταμένες υπηρεσίες τροφοδοσίας που τον συνδέουν με τα περισσότερα μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου, παράλληλα με την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης που απλοποιεί τις λειτουργίες του λιμανιού. Επιπλέον, οι συνθήκες λειτουργίας συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και κανονισμούς, εξασφαλίζοντας ένα ασφαλές και αποδοτικό περιβάλλον για θαλάσσιες δραστηριότητες.

Σύγκριση μεγάλων Λιμανιών στη Μεσόγειο με το Λιμάνι του Πειραιά

Βασικές μετρήσεις για ανάλυση

Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων: Μετράται σε ισοδύναμες μονάδες είκοσι ποδών (TEUs). Συνολικός όγκος φορτίου: Συνολικό βάρος του διακινούμενου φορτίου. Κίνηση επιβατών: Αριθμός επιβατών που διέρχονται από το λιμάνι. Οικονομικές επιδόσεις: Δείκτες εσόδων και κερδοφορίας.

Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (TEUs)

Λιμάνι του Πειραιά: TEUs (2022): 5,4 εκατομμύρια TEUs (2022).

Λιμάνι Βαρκελώνης: 3,5 εκατομμύρια TEUs (2022)

Λιμένας Βαλένθια: 5,6 εκατομμύρια TEUs (2022)

Λιμάνι της Γένοβας: 2,6 εκατομμύρια TEUs (2022)

Συνολικός όγκος φορτίου

Λιμάνι του Πειραιά: (2022): 68 εκατομμύρια τόνοι (2022)

Λιμάνι Βαρκελώνης: 65 εκατ. τόνοι (2022)

Λιμένας Βαλένθια: 85 εκατ. τόνοι (2022)

Λιμάνι της Γένοβας: 50 εκατ. τόνοι (2022)

Επιβατική κίνηση

Λιμένας Πειραιά: 20 εκατομμύρια επιβάτες (2022)

Λιμένας Βαρκελώνης: 4,6 εκατομμύρια επιβάτες (2022)

Λιμένας Βαλένθια: 1,1 εκατ. επιβάτες (2022)

Λιμάνι της Γένοβας: 4,5 εκατομμύρια επιβάτες (2022)

Οικονομικές επιδόσεις

Λιμένας Πειραιά: 170 εκατ. ευρώ έσοδα (2022)

Λιμάνι Βαρκελώνης: 160 εκατ. ευρώ έσοδα (2022)

Λιμένας Βαλένθια: 180 εκατ. ευρώ έσοδα (2022)

Λιμάνι της Γένοβας: 130 εκατ. ευρώ έσοδα (2022)

Συγκριτική ανάλυση

1. Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων

Το λιμάνι του Πειραιά είναι ανταγωνιστικό όσον αφορά τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, ακολουθώντας στενά τη Βαλένθια. Ο Πειραιάς έχει καθιερωθεί ως σημαντικός κόμβος λόγω της στρατηγικής του θέσης και των επενδύσεων της COSCO Shipping.

2. Συνολικός όγκος φορτίου

Η Βαλένθια προηγείται σε συνολικό όγκο φορτίου, αντανακλώντας την εκτεταμένη υποδομή και χωρητικότητά της. Ο Πειραιάς, ωστόσο, εξακολουθεί να διατηρεί ισχυρή θέση, σημαντικά μπροστά από τη Βαρκελώνη και τη Γένοβα.

3. Επιβατική κίνηση

Ο Πειραιάς κυριαρχεί στην επιβατική κίνηση, κυρίως λόγω του ρόλου του ως πύλη εισόδου στα ελληνικά νησιά και σημαντικό λιμάνι κρουαζιέρας. Αυτή η πτυχή αποτελεί σαφές πλεονέκτημα έναντι των αντίστοιχων μεσογειακών προορισμών του, οι οποίοι δεν διαχειρίζονται τόσο μεγάλη επιβατική κίνηση.

4. Οικονομικές επιδόσεις

Ο Πειραιάς και οι ανταγωνιστές του παρουσιάζουν παρόμοια στοιχεία εσόδων, με τη Βαλένθια να προηγείται ελαφρώς. Τα στοιχεία των εσόδων συσχετίζονται με τον όγκο των φορτίων τους και τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, υποδεικνύοντας αποτελεσματικές λειτουργίες και ουσιαστικές λιμενικές δραστηριότητες.

Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του Πειραιά

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα του λιμανιού του Πειραιά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του είναι η εγγύτητα στη διώρυγα του Σουέζ και σε σημαντικές εμπορικές οδούς, η επενδύσεις της COSCO με σημαντικές βελτιώσεις και επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων, αλλά και η επιβατική κίνηση. Το λιμάνι του Πειραιά είναι στην πρώτη θέση στη μεσογειακή επιβατική κίνηση. Κάποιες αδυναμίες είναι η επιβάρυνση των υποδομών όπως η υψηλή κίνηση μπορεί να οδηγήσει σε συμφόρηση και να απαιτήσει συνεχείς επενδύσεις. Ο ανταγωνισμός από άλλα λιμάνια της Μεσογείου με συνεχείς επεκτάσεις ασκούν συνεχή πίεση στο λιμάνι. Ευκαιρίες όπως τα έργα επέκτασης για τη διαχείριση περισσότερων φορτίων και τη βελτίωση των εγκαταστάσεων αλλά και επίσης η ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά ως κόμβος logistics για τη Ευρώπη.

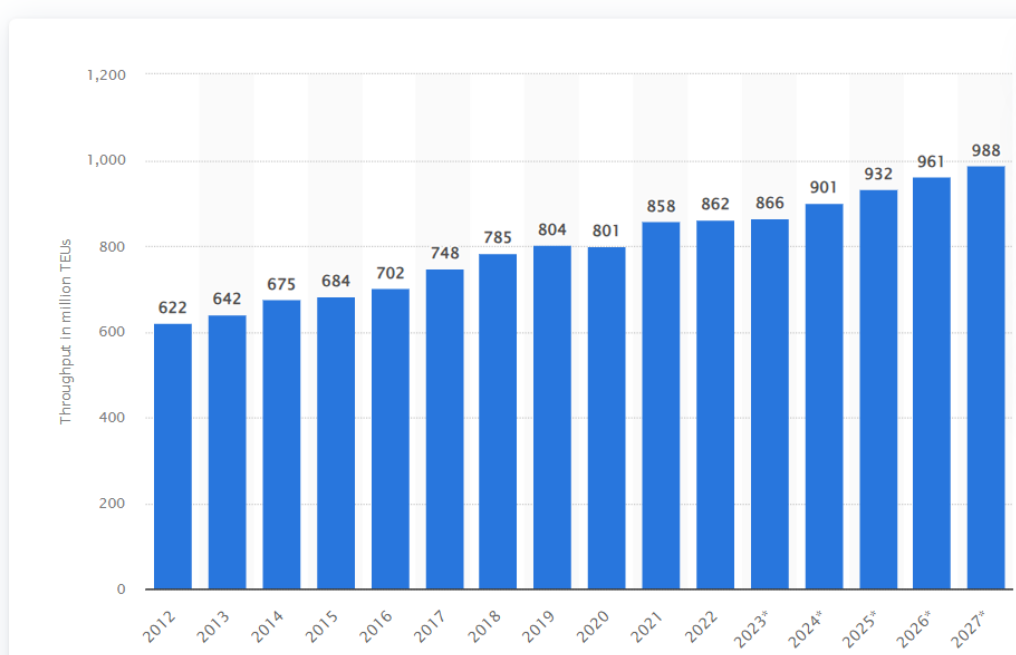
Υπάρχουν, βέβαια και μειονεκτήματα, όπως οι οικονομικές διακυμάνσεις, για παράδειγμα, η ευαισθησία στις παγκόσμιες οικονομικές αλλαγές και στις εμπορικές πολιτικές. Επίσης, ιδιαίτερα, σημαντικοί είναι οι γεωπολιτικοί κίνδυνοι και η περιφερειακή αστάθεια οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν τις δραστηριότητες και την ανάπτυξη του Λιμανιού.

Επομένως, το Λιμάνι του Πειραιά αποτελεί σημαντικό παράγοντα στην περιοχή της Μεσογείου, υπερέχοντας στην επιβατική κίνηση και διατηρώντας ισχυρά μεγέθη στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και στον συνολικό όγκο φορτίου. Ενώ αντιμετωπίζει έντονο ανταγωνισμό από τη Βαλένθια, τη Βαρκελώνη και τη Γένοβα, οι στρατηγικές επενδύσεις και τα γεωγραφικά πλεονεκτήματα τοποθετούν το λιμάνι του Πειραιά σε καλή θέση για συνεχή

ανάπτυξη και εξέλιξη. Οι συνεχείς επενδύσεις σε υποδομές και η αξιοποίηση της στρατηγικής του θέσης θα αποτελέσουν το κλειδί για τη διατήρηση και την ενίσχυση του ανταγωνιστικού του πλεονεκτήματος.

Παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων σε λιμένες εμπορευματοκιβωτίων 2012-2027.

(in million TEUs)



(Δημοσιεύθηκε από Statista Research Department, Ιουν 5, 2024)

Το 2022, η παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων έφθασε περίπου τα 866 εκατομμύρια μονάδες ισοδύναμων είκοσι ποδιών (TEUs). Αυτό αντιπροσώπευε μια μικρή αύξηση κατά περίπου τέσσερα εκατομμύρια TEUs σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

Η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων στο πλαίσιο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Η παγκόσμια οικονομία γίνεται κάθε χρόνο όλο και πιο διασυνδεδεμένη, οδηγώντας στην ιλιγγιώδη ζήτηση για μεταφορά αγαθών σε διάφορες περιοχές και αλυσίδες αξίας. Από την ανάπτυξή της στα μέσα του 20ου αιώνα, η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων επέτρεψε μια τυποποιημένη μέθοδο μεταφοράς εμπορευμάτων που κατέστησε ασφαλή και αποτελεσματική

τη μεταφορά αγαθών στο εξωτερικό. Για τη διευκόλυνση αυτής της διαδικασίας, τα βιομηχανικά έθνη ανέπτυξαν λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων σε όλες τις περιοχές με εξαγωγικό προσανατολισμό. Το 2021, το μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως με βάση τη διακίνηση ήταν η Σαγκάη. Το ίδιο έτος, τα περισσότερα από τα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως βρίσκονταν γύρω από την Ασία.

Επίδραση του COVID-19 στην παγκόσμια ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων

Η επιδημία του κοροναϊού (COVID-19) προκάλεσε βαθύ σοκ στην παγκόσμια οικονομία. Καθώς πολλές χώρες επέβαλαν λουκέτα, η βιομηχανική παραγωγή επιβραδύνθηκε, προκαλώντας σημαντικές ακυρώσεις στις διαδρομές της εφοδιαστικής αλυσίδας και επηρεάζοντας και τη θαλάσσια εφοδιαστική. Οι συμφορήσεις στα λιμάνια έγιναν κοινός τόπος και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έφταναν στους προορισμούς τους με σημαντικές καθυστερήσεις. Ως αποτέλεσμα, τον Φεβρουάριο του 2022, περίπου το 11,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δεν χρησιμοποιήθηκε.

Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας σε λιμάνια της Μεσογείου από το 2019 έως το 2023.

Characteristic	2019	2020	2021	2022	2023
Barcelona	3,138	199	520	2,329	3,569
Marseille	1,866	124	352	1,475	2,600
Genoa, Savona	2,019	207	591	1,572	2,560
Balearic Islands	2,658	157	345	1,727	2,519
Naples, Salerno, Castellammare di Stabia	1,454	28	263	1,261	1,744
Piraeus ¹	1,098	17	304	633	1,485
Tenerife ports	1,067	345	304	760	1,105

(Δημοσιεύθηκε από Statista Research Department, Μάιος 22, 2024)

Ο συνολικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στα λιμάνια της Μεσογείου αυξήθηκε σημαντικά το 2023 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ανακάμπτοντας από τις επιπτώσεις της πανδημίας Covid-19. Συνολικά, το λιμάνι της Βαρκελώνης στην Ισπανία κατέγραψε τον υψηλότερο όγκο επιβατών κρουαζιέρας μεταξύ των επιλεγμένων λιμένων το 2023, με περίπου 3,6 εκατομμύρια επιβάτες. Το ίδιο έτος, το λιμάνι της Μασσαλίας στη Γαλλία κατέγραψε τον δεύτερο υψηλότερο όγκο, με περίπου 2,6 εκατομμύρια ταξιδιώτες

κρουαζιέρας. Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στην έκτη θέση με σχεδόν 1,5 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας για το 2023.

Πολιτική για την Ποιότητα, το Περιβάλλον & την Ενέργεια

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε (ΟΛΠ Α.Ε.) δεσμεύεται να παρέχει υπηρεσίες λιμένα υψηλής ποιότητας και αποδοτικότητας, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ασφάλεια και προωθώντας τη βιώσιμη ανάπτυξη που ωφελεί τόσο την τοπική όσο και την εθνική οικονομία.

Αποτελεί έναν ζωτικό σύνδεσμο μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας και στοχεύει να γίνει το κορυφαίο κέντρο μεταφόρτωσης, logistics, κρουαζιέρων, κοντέινερ, οχημάτων και επισκευής πλοίων στην Ανατολική Μεσόγειο μέσω των συνεχών επενδυτικών πρωτοβουλιών της.

Η ΟΛΠ Α.Ε. έχει καθιερώσει ένα Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας, Περιβάλλοντος & Ενέργειας που ευθυγραμμίζεται με τα πρότυπα ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 και ISO 50001:2018.

Όπως δήλωσε ο πρώην Πρόεδρος της Ο.Λ.Π. Α.Ε. : *« Αποτελεί δέσμευση για εμάς: η ικανοποίηση των αναγκών και των προσδοκιών των πελατών μας, η αποτροπή ρύπανσης και ο περιορισμός οποιαδήποτε αρνητικής επίπτωσης στο περιβάλλον από τις δραστηριότητές μας, η συνεχή βελτίωση της ενεργειακής επίδοσής μας, η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών που σχετίζονται με τις δραστηριότητές μας, η μείωση του περιβαλλοντικού και ενεργειακού αποτυπώματός μας, η ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών μορφών ενέργειας και διερεύνηση ανάπτυξης νέων υποδομών ο σχεδιασμός νέων διεργασιών και διαδικασιών, εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων και ανανέωση και αναβάθμιση του εξοπλισμού μας λαμβάνοντας υπόψη ευκαιρίες βελτίωσης της ενεργειακής επίδοσης, υιοθέτηση ποιοτικών, περιβαλλοντικών και ενεργειακής απόδοσης κριτηρίων για την προμήθεια προϊόντων και υπηρεσιών που δύναται να επηρεάζουν την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών και την περιβαλλοντική και ενεργειακή επίδοσή μας, η διάθεση των αναγκαίων πόρων και πληροφοριών για την επίτευξη των στόχων ποιότητας, περιβάλλοντος και ενέργειας, η συμμόρφωση με όλες τις κανονιστικές και μη απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή σε εμάς, συμπεριλαμβάνοντας και αυτές για την περιβαλλοντική και ενεργειακή διαχείριση, η ευαισθητοποίηση του προσωπικού και των άλλων ενδιαφερόμενων μερών αναφορικά με την*

περιβαλλοντική και ενεργειακή μας επίδοση, η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας, Περιβάλλοντος & Ενέργειας που εφαρμόζεται. Προτεραιότητά μας είναι η συνεχή βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών, παράλληλα με τη βελτίωση της περιβαλλοντικής & ενεργειακής επίδοσης. Για το λόγο αυτό, θέτουμε ποιοτικούς, περιβαλλοντικούς και ενεργειακούς στόχους τους οποίους συνεχώς παρακολουθούμε και ανασκοπούμε. Η επίδοση και η επίτευξη των στόχων μας επικοινωνούνται εξωτερικά προς όλους τους ενδιαφερόμενους και εντός της εταιρείας προς ενημέρωση όλου του προσωπικού. Καλούμε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συμμετέχουν στις προσπάθειές μας.»³²

Προστασία περιβάλλοντος - Πράσινο Λιμάνι³³

Δεδομένου ότι τα λιμάνια αποτελούν τον κύριο άξονα του εμπορίου, είναι απαραίτητο να υιοθετήσουν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, με έντονη έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος, η οποία είναι πλέον άρρηκτα συνδεδεμένη με τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη όλων των δραστηριοτήτων. Το Λιμάνι του Πειραιά, λόγω του σημαντικού του ρόλου στη Μεσόγειο και της στρατηγικής του θέσης στην Ευρώπη, εξελίσσεται συνεχώς σύμφωνα με τις αρχές της βιωσιμότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ) έχει διαμορφώσει και εκτελέσει μια ολοκληρωμένη περιβαλλοντική πολιτική σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία, καθώς και με διεθνείς κανονισμούς, και έχει καθιερώσει ένα πλαίσιο για την αξιολόγηση της περιβαλλοντικής επίδρασης των δραστηριοτήτων της. Στοχεύει στην ενίσχυση των οργανωτικών και διαχειριστικών του ικανοτήτων μέσω των ακόλουθων πρωτοβουλιών:

Περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες του ΟΛΠ

1. "EcoPorts Port" Status - Σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης PERS

Ο ΟΛΠ είναι μέλος του ευρωπαϊκού δικτύου "EcoPorts", μιας ομάδας λιμανιών που έχουν αφοσιωθεί σε υψηλά περιβαλλοντικά πρότυπα.

³² Δηλώσεις του Yu Zenggang, Προέδρου του Δ/Σ ΟΛΠ ΑΕ την 14/07/2020, <https://www.olp.gr/el/poioitikos-elegxos/politiki-poiotitas-perivallontos>

³³ (Προστασία περιβάλλοντος-Πράσινο λιμάνι)

<https://www.olp.gr/el/prostasia-perivallontos/prostasia-perivallontos-prasino-limani>

Από το 2004 έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με το Σύστημα Περιβαλλοντικού Ελέγχου Λιμένων (PERS), ένα σύστημα που σχεδιάστηκε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO) για να εξασφαλίσει αποτελεσματική περιβαλλοντική διαχείριση προσαρμοσμένη στις λιμενικές δραστηριότητες. Η πιστοποίηση, η οποία διατηρείται σε πολλαπλούς κύκλους, αντανακλά τη δέσμευση του λιμανιού στη βιωσιμότητα και την τήρηση διεθνών προτύπων όπως το ISO 14001.

2. Αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης

Ο ΟΛΠ εφαρμόζει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης λόγω θαλάσσιας ρύπανσης σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις όπως η MARPOL 73/78 και η OPRC, καθώς και την εθνική νομοθεσία.

Το σχέδιο αυτό έχει σχεδιαστεί για την αντιμετώπιση τυχαίας ρύπανσης, όπως πετρελαιοκηλίδες, εξασφαλίζοντας άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

3. Σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων

Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή οδηγία 2000/59 και τη MARPOL 73/78, ο ΟΛΠ έχει καταρτίσει σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων για τη μείωση των παράνομων απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα. Το σχέδιο ορίζει ότι όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, που χρησιμοποιούν το λιμάνι έχουν πρόσβαση σε κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων που αποτρέπουν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις και δέχονται διάφορους τύπους αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων πετρελαϊκών αποβλήτων, επικίνδυνων ουσιών, λυμάτων και στερεών αποβλήτων.

Ο ΟΛΠ διαθέτει ειδικό Τμήμα Περιβαλλοντικών Εγκαταστάσεων που επιβλέπει τις εργασίες διαχείρισης αποβλήτων, προσφέροντας υπηρεσίες όπως η διάθεση λυμάτων απευθείας στη Μονάδα Βιολογικού Καθαρισμού της Αθήνας, ενισχύοντας την αποτελεσματικότητα και μειώνοντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

4. Παρακολούθηση ποιότητας περιβάλλοντος

Ο ΟΛΠ συνεργάζεται με το Πανεπιστήμιο του Πειραιά και το Πανεπιστήμιο του Κάρντιφ για την παρακολούθηση της ποιότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.³⁴

³⁴ (Πολιτική Ποιότητας, Περιβάλλοντος & Ενέργειας)

Δείγματα νερού και ιζήματος συλλέγονται ανά διετία από όλο το λιμάνι για την ανάλυση μικροβιολογικών, φυσικών και χημικών παραγόντων, βοηθώντας στον εντοπισμό περιβαλλοντικών ζητημάτων και καθοδηγώντας σε διορθωτικές ενέργειες.

Διεξήχθη επίσης ειδική μελέτη για τη διαχείριση των υλικών εκβάθυνσης κατά τη διάρκεια του έργου εκβάθυνσης του κεντρικού λιμένα.

Ακουστική παρακολούθηση του περιβάλλοντος.

Εφαρμόζεται πρόγραμμα παρακολούθησης της ηχητικής ρύπανσης του περιβάλλοντος για τη μέτρηση των επιπέδων θορύβου σε όλο το λιμάνι.

Με βάση τα αποτελέσματα, ο ΟΛΠ έχει εφαρμόσει διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της εγκατάστασης ηχοπετασμάτων κοντά σε ένα σχολείο στο Πέραμα και της προγραμματισμένης δενδροφύτευσης για τη βελτίωση της αισθητικής και της απορρόφησης του ήχου.

Παρακολούθηση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα.

Αναγνωρίζοντας τη σημασία της αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κλιματικής αλλαγής, ο ΟΛΠ ξεκίνησε ένα πιλοτικό πρόγραμμα παρακολούθησης της ποιότητας του αέρα που σχετίζεται με τις λιμενικές δραστηριότητες. Σε συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, εγκαταστάθηκε σταθμός παρακολούθησης αερίων ρύπων για τη συνεχή καταγραφή των επιπέδων ρύπων, συμβάλλοντας στον εντοπισμό των πηγών ρύπανσης και στην εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Φυτοτεχνικός εξωραϊσμός.

Με το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών εκπονήθηκε Μελέτη Φυτοτεχνικής Διαμόρφωσης για την αναβάθμιση της χερσαίας ζώνης του λιμανιού. Η μελέτη επικεντρώνεται στη βελτίωση της αισθητικής, των μικροκλιματικών συνθηκών και της διατήρησης του πρασίνου με τη φύτευση ειδών συμβατών με το τοπικό κλίμα, συμβάλλοντας στην περιβαλλοντική ποιότητα και την ποιότητα ζωής της περιοχής.

Διαχείριση ενέργειας.

Ο ΟΛΠ προωθεί πρακτικές εξοικονόμησης ενέργειας μεταξύ των εργαζομένων και εφαρμόζει μέτρα για τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας. Οι δράσεις περιλαμβάνουν την

<https://www.olp.gr/el/poioitikos-elegxos/politiki-poiotitas-perivallontos>

αγορά ενεργειακά αποδοτικών συσκευών, τη συντήρηση των συστημάτων θέρμανσης και ψύξης, την αντικατάσταση των συμβατικών λαμπτήρων με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας και την κατασκευή πράσινης στέγης στο νέο κτίριο γραφείων για τη μείωση των ενεργειακών απαιτήσεων και τη βελτίωση της αισθητικής.

Διαχείριση αποβλήτων.

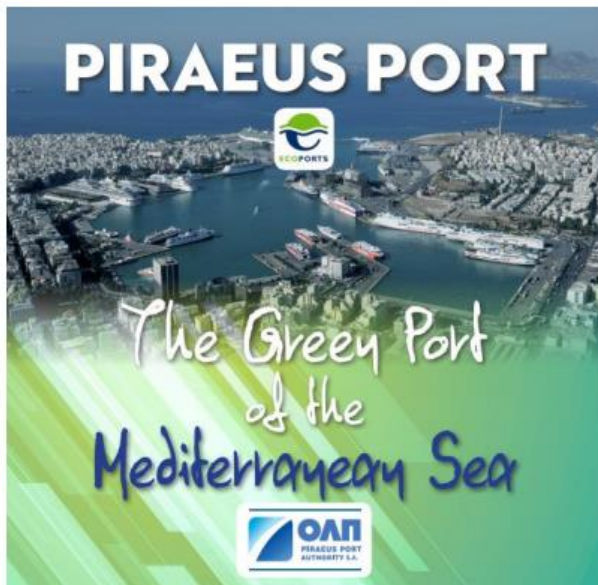
Ο ΟΛΠ έχει καθιερώσει ένα σύστημα διαχείρισης αποβλήτων για τις εγκαταστάσεις του, εστιάζοντας στον διαχωρισμό και την ανακύκλωση των αποβλήτων. Τα ρεύματα αποβλήτων περιλαμβάνουν απόβλητα γραφείου (χαρτί, γυαλί, μπαταρίες, ΑΗΗΕ), απόβλητα συνεργείου (λιπαντικά έλαια, ελαστικά οχημάτων, παλιοσίδερα) και λειτουργικά απόβλητα δεξαμενών. Το σύστημα υποστηρίζεται από αδειοδοτημένες εταιρείες διαχείρισης αποβλήτων, διασφαλίζοντας τη σωστή διάθεση, την καθαριότητα των σημείων συλλογής και τη συνεχή εκπαίδευση των εργαζομένων και των χρηστών του λιμένα.

Γενικός στόχος.

Οι πρωτοβουλίες του ΟΛΠ για την παρακολούθηση και τη διαχείριση της ποιότητας του περιβάλλοντος έχουν σχεδιαστεί για να διασφαλίζουν βιώσιμες λειτουργίες, να βελτιώνουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και να βελτιώνουν την ποιότητα ζωής στις γύρω περιοχές. Οι προσπάθειες αυτές ευθυγραμμίζονται με τα ευρωπαϊκά και διεθνή περιβαλλοντικά πρότυπα, αποδεικνύοντας τη δέσμευση του ΟΛΠ για περιβαλλοντική διαχείριση. Επομένως, ο ΟΛΠ προσπαθεί να ενσωματώσει την προστασία του περιβάλλοντος στο λειτουργικό του μοντέλο, στοχεύοντας στη συνεχή βελτίωση της βιωσιμότητας και της εξοικονόμησης πόρων. Η προσέγγιση αυτή διασφαλίζει ότι ο λιμένας όχι μόνο συμμορφώνεται με τους ισχύοντες περιβαλλοντικούς κανονισμούς, αλλά και ότι ηγείται της βιώσιμης ανάπτυξης στην περιοχή της Μεσογείου.

Οι μελλοντικοί σχεδιασμοί της Ο.Λ.Π. Α.Ε., σχετικά με το Πράσινο Λιμάνι και την Ψηφιοποίηση, αποτυπώνονται στους παρακάτω δύο (2) Πίνακες :

Sustainable Development Strategy



- ✓ Piraeus Port Authority implements an Environmental Policy, considering the European and International standards
- ✓ A specific mechanism has been designed for the evaluation of the environmental performance of all port activities
- ✓ The port is committed to the principles of the **ESPO Green Guide** and set goals and targets for improving its performance
- ✓ The company participates in the **ATHEX ESG Index** of the Athens Stock Exchange

Infrastructure Digitalization

✓ Smart Port Project:



- Promotes Digital Port
- Improves the digitalization level of port
- Drives the sustained and high-quality development



Datacenter Equipment Expansion Project



Air Quality Monitoring Programme

Ο Πειραιάς ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Όπως, μάλιστα, αναγνωρίζεται, διεθνώς ³⁵: « Στην έβδομη θέση μεταξύ των μεγαλύτερων ναυτιλιακών κέντρων του πλανήτη φιγουράρει η Αθήνα/Πειραιάς σύμφωνα με την ετήσια έκθεση 2024 *Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index (ISCDI)*.

Cosco: Πώς εξελίχθηκε η διακίνηση containers τον Ιούλιο στο λιμάνι του Πειραιά - Το πλήγμα από την κρίση στην Ερυθρά

Πρόκειται για τη υψηλότερη θέση που καταλαμβάνει η ελληνική πρωτεύουσα και το λιμάνι της ο Πειραιάς, από το 2014. Η Ελλάδα φιγουράρει στις πρώτες θέσεις των διεθνών ναυτιλιακών κέντρων, μαζί με υπερδυνάμεις της παγκόσμιας οικονομίας και ναυτιλίας, όπως η Σιγκαπούρη, το Λονδίνο, τα κινεζικά λιμάνια όπως της Σανγκάης, το Χόνγκ Κονγκ το Ρότερνταμ της Ολλανδίας, το Ντουμπάι, φτάνοντας στην 7η θέση της σχετικής κατάταξης, από όγδοη πέρυσι συνεχίζοντας ένα ανοδικό σερί καθώς το 2019 βρίσκονταν στη δέκατη θέση.

Η έκθεση συντάχθηκε από την *Xinhua China Economic Information Service* και το *Baltic Exchange* και αξιολόγησε 43 πόλεις-λιμάνια και ναυτιλιακά κέντρα...».

Ως αποτέλεσμα, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά δικαίως κερδίζει αναγνώριση ως μία από τις πιο βιώσιμες εταιρείες στην Ελλάδα, βελτιώνοντας συνεχώς τη θέση της στον παγκόσμιο λιμενικό τομέα σε όλες τις διαστάσεις.

4.4. ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Την 4 Ιουλίου 2024 η ΟΛΠ Α.Ε. ανακοίνωσε ότι πραγματοποιήθηκε η Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων της, κατά την οποία, μεταξύ άλλων, εγκρίθηκαν και οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, καθώς και η διανομή μερίσματος υπέρ των μετόχων της Εταιρείας για την εταιρική χρήση 2023 (από 01.01.2023 έως 31.12.2023). Το ποσό του μερίσματος, κατόπιν σχετικής πρότασης του Δ.Σ., ανήλθε σε μεικτό ποσό ύψους 1,34 ευρώ ανά μετοχή, αυξημένο κατά 29 % σε σχέση με το έτος 2022.

³⁵ Βλ. (Οικονομικός Ταχυδρόμος) <https://www.ot.gr/22/08/2024>.

Συγκριτικός Πίνακας μερισμάτων σε σχέση με τη συμμετοχή του Ελληνικού δημοσίου

ΧΡΗΣΗ	ΜΕΡΙΣΜΑ	ΜΕΤΟΧΕΣ (%)	ΜΕΡΙΣΜΑ (ΠΟΣΟ)
2011	0.01	74.14%	185,350
2012	0.05	74.14%	926,750
2013	0.12	74.14%	2,224,200
2014	0.10	74.14%	1,834,965
2015	0.11	74.14%	2,064,799
2016	0.09	23.14%	516,022
2017	0.17	23.14%	990,392
2018	0.42	23.14%	2,452,840
2019	0.54	23.14%	3,116,958
2020	0.40	23.14%	2,314,000
2021	0.63	7,14%	1,120,628
2022	1.04	7.14%	1,855,818
2023	1.34	7.14%	2,391,150

Από την απλή ανάγνωση του παραπάνω Πίνακα προκύπτει ότι υπάρχει μεγάλη αυξητική πορεία στο μέρισμα και επομένως στα έσοδα του Ελληνικού δημοσίου, μετά την πλήρη ιδιωτικοποίηση τον 8/2016. Ειδικότερα, ενώ το ποσοστό συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο της Ο.Λ.Π. Α.Ε. μειώθηκε (από το 74,14 % το 2015, στο 23,14 % το 2016 και εν συνεχεία στο 7,14 %, στο 2023) το μέρισμα αυξήθηκε, αντίστοιχα, πολλαπλάσια (από 0,11 το 2015 στο σημερινό 1,34 το 2023). Αντίστοιχη αύξηση μερίσματος και εσόδων προκύπτει και για κάθε άλλο μέτοχο-επενδυτή.

Σημειώνονται, επίσης, τα σημαντικότερα μεγέθη της ετήσιας οικονομικής έκθεσης για το έτος 2023: Τα συνολικά έσοδα της χρήσης ανήλθαν σε € 219,8 εκατ., παρουσιάζοντας αύξηση ποσού €25,2 εκατ. ή ποσοστό 12,9%, σε σχέση με την αντίστοιχη χρήση του 2022 (€ 194,6 εκατ.). Τα κέρδη προ φόρων ανήλθαν σε €96,2 εκατ. έναντι €74,7 εκατ. της χρήσης 2022, σημειώνοντας αύξηση 28,8%, ενώ τα κέρδη μετά από φόρους ανήλθαν σε €66,8 εκατ., αυξημένα κατά 26,3% σε σχέση με τα €52,9 εκατ. της χρήσης του 2022. Τα παραπάνω ποσά αποτελούν, εκ νέου, τις υψηλότερες επιδόσεις στην ιστορία της ΟΛΠ Α.Ε., αναφορικά με τα έσοδα αλλά και την κερδοφορία ενώ τονίζεται ότι η Εταιρεία βελτιώνει τις ιστορικές της επιδόσεις για τρίτη συνεχόμενη χρονιά.

Τελευταία οικονομικά αποτελέσματα της Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Την 27-9- 2024, η Ο.Λ.Π. Α.Ε., σύμφωνα με επίσημη Ανακοίνωσή της, το πρώτο εξάμηνο του 2024, παρουσίασε νέα αύξηση εσόδων και κερδών πετυχαίνοντας για ακόμη μια φορά τις καλύτερες ιστορικά επιδόσεις για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Ειδικότερα τα συνολικά έσοδα του α' εξαμήνου ανήλθαν σε € 107,1 εκατ., όπου σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2023 (€ 102,4 εκατ.), αυξήθηκαν κατά € 4,7 εκατ. ή ποσοστό 4,6 %. Η μεταβολή αυτή, οφείλεται κυρίως στη σημαντική αύξηση των εσόδων του τομέα διακίνησης αυτοκινήτων κατά 59,9%, του τομέα κρουαζιέρας κατά 13,2%, καθώς και του τομέα εμπορευματοκιβωτίων (Προβλήτας Ι) κατά 4,0% ή κατά € 6,2 εκατ., € 1,2 εκατ. και € 0,9 εκατ. περίπου, αντίστοιχα.

Επίσης, σημειώθηκε αύξηση κατά 7,3 % στα κέρδη προ φόρων, τα οποία ανήλθαν σε € 53,0 εκατ. έναντι €49,4 εκατ. της αντίστοιχης περιόδου του 2023, και στα κέρδη μετά από φόρους που ανήλθαν σε €40,4 εκατ. έναντι €38,7 εκατ., παρουσιάζοντας θετική μεταβολή 4,4 % σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2023.

Ο νέος Πρόεδρος της ΟΛΠ Α.Ε. κ. Lin Ji, δήλωσε, χαρακτηριστικά, ότι : *«Η αστάθεια και οι ιδιαίτερες γεωπολιτικές συνθήκες στη Μέση Ανατολή συνεχίζουν να υπάρχουν. Η εταιρεία μας και το λιμάνι του Πειραιά, όπως όλα δείχνουν, κατάφερε όχι μόνο να μην επηρεαστεί από την κατάσταση αυτή, αλλά να συνεχίσει τη συνολική της δραστηριότητα με ανοδικές επιδόσεις και αποτελέσματα, όπως ακριβώς πραγματοποιεί συνεχώς εδώ και καιρό. Αυτό καταδεικνύει απόλυτα την ορθότητα του σχεδιασμού, αλλά και της συστηματικής*

εργασίας, τα οποία έχουν εξασφαλίσει όλα τα απαραίτητα στοιχεία για την αξιοπιστία και κυρίως την ανθεκτικότητα στο Λιμάνι του Πειραιά».

4.5. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΕΙΔΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ COSCO ³⁶

Διπλωματική Εργασία Π.Μ.Σ στο Πανεπιστήμιο Πειραιά "Η επένδυση της COSCO στον Πειραιά και οι προοπτικές της"

Το εν λόγω ερωτηματολόγιο συντάχθηκε στο πλαίσιο εκπόνησης διπλωματικής εργασίας με θέμα:
«Η επένδυση της COSCO στον Πειραιά και οι προοπτικές της».

Η συμβολή σας σε αυτό το στάδιο της ερευνητικής διαδικασίας είναι καθοριστική και απαραίτητη καθώς με την εμπειριστατωμένη άποψη, τις γνώσεις και την εμπειρία σας, θα συμβάλετε σημαντικά στην ολοκλήρωση της έρευνας.

Τα δεδομένα που θα συλλεχθούν, είναι αυστηρά εμπιστευτικά, ανώνυμα και θα επεξεργαστούν αποκλειστικά και μόνο για το σκοπό της έρευνας.

Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων για την πολύτιμη συνεργασία σας καθώς και για το χρόνο που θα διαθέσετε για να απαντήσετε το ερωτηματολόγιο.

Είμαι στη διάθεση σας για οποιαδήποτε επιπλέον πληροφορία ή διευκρίνιση.

Νικόλαος - Θεοφάνης Κωνσταντινίδης.

Email: nkonsta99@gmail.com

³⁶ Βλ. ΠΙΝΑΚΑ 2 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ με διαγράμματα σε κάθε ερώτηση από τις 26,

Πού στάλθηκε το ερωτηματολόγιο

Το ερωτηματολόγιο εστάλη μέσω email στις 11 Ιουνίου 2024 στα μέλη των Ενώσεων χρηστών των Λιμενικών Υπηρεσιών στο Λιμάνι του Πειραιά.

Στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, στον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ), στην Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά. Με τα δεδομένα που συλλέχθηκαν να είναι ανώνυμα.

Παρατηρούμε ότι το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 113 άτομα, κατά το χρονικό διάστημα 11/6/2024 έως 03/9/2024.

Παρακάτω βλέπουμε το email

Ερωτηματολόγιο στο πλαίσιο της διπλωματικής εργασίας Π.Μ.Σ στο Πανεπιστήμιο Πειραιά "Η επένδυση της COSCO στον Πειραιά και οι προοπτικές της". Inbox x

Nikolaos Konstantinidis <nkonsta99@gmail.com>
to info, nee@nee.gr, studies, info@senavi-repairs.gr

Tue, 11 Jun, 12:05 ☆ ☺ ↶ ⋮

Κυρίες και Κύριοι,

Ονομάζομαι Νικόλαος - Θεοφάνης Κωνσταντινίδης και είμαι μεταπτυχιακός φοιτητής στο Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου Πειραιά, στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική». Βρίσκομαι στο στάδιο εκπόνησης μίας διπλωματικής εργασίας με επιβλέποντα τον Καθηγητή κ. Ιωάννη Πολλάλη, Πρόεδρο του Τμήματος, με θέμα «Η επένδυση της COSCO στον Πειραιά και οι προοπτικές της». Στο πλαίσιο αυτής της επιστημονικής έρευνας συντάχθηκε ένα ερωτηματολόγιο με σκοπό, ουσιαστικά, την επεξεργασία της αξιολόγησης των λιμενικών υπηρεσιών της ΟΛΠ ΑΕ-COSCO, ανώνυμα, από τους χρήστες του Λιμένα Πειραιά.

Παρακαλώ, κατά συνέπεια, εάν το επιθυμείτε, να αποστείλετε το συνημμένο ερωτηματολόγιο προς τα αξιότιμα μέλη σας, προς ενημέρωσή τους και πιθανή συμπλήρωσή του.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Με εκτίμηση,

Νικόλαος - Θεοφάνης Κωνσταντινίδης.

To link για το ερωτηματολόγιο είναι: <https://forms.gle/H9K6uW7LCfUv4aE98>



Διπλωματική Εργασία Π.Μ.Σ στο Πανεπιστήμιο

from: **Nikolaos Konstantinidis** <nkonsta99@gmail.com>
to: info@shortsea.gr,
"nee@nee.gr" <nee@nee.gr>,
studies@pcci.gr,
"info@senavi-repairs.gr" <info@senavi-repairs.gr>
date: 11 Jun 2024, 12:05
subject: Ερωτηματολόγιο στο πλαίσιο της διπλωματικής εργασίας Π.Μ.Σ στο Πανεπιστήμιο Πειραιά "Η επένδυση της COSCO στον Πειραιά και οι προοπτικές της".
mailed-by: gmail.com

α. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Συνολικά τέθηκαν 26 ερωτήσεις, μέσω emails, προς χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών στο Λιμάνι του Πειραιά.

Παρατηρούμε ότι το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 113 άτομα εκ των οποίων 64 ήταν άντρες με ποσοστό (56.6%) και 49 γυναίκες με ποσοστό (43.4%) Η μεγαλύτερη ηλικιακή ομάδα ήταν μεταξύ 36 με 50 έτη, με ποσοστό (46,9%), ακολουθούμενη από την ηλικιακή ομάδα των 26 με 35 έτη, με ποσοστό (27,4%) και 51 με 70 με ποσοστό (18.6%). Στην ερώτηση “*ποιο είναι το επίπεδο εκπαίδευσης σας*” οι δύο κυριότερες ομάδες είχαν ανώτερη εκπαίδευση με ποσοστό (61,9%), ενώ ήταν κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου ποσοστό (28,8%).

Στην ερώτηση “*εάν η εργασία σας σχετίζεται με το λιμάνι του Πειραιά*” 102 απάντησαν ότι σχετίζεται, με ποσοστό (90,3%). Στην ερώτηση “*σε πιο λιμενικό τομέα εργάζεστε*” υπήρχε έστω και ένας που απάντησε από κάθε τμήμα, αλλά με το μεγαλύτερο ποσοστό να είναι από τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (48,7%), ενώ με ποσοστό (19,5%) να απάντησαν “*σε άλλες υπηρεσίες*” που αυτό μπορεί να σημαίνει ότι εργάζονται σε τμήματα όπως λχ. το νομικό τμήμα, το οικονομικό τμήμα ή και το τμήμα μάρκετινγκ. Έπειτα με ποσοστά κάτω του 10% υπήρχαν απαντήσεις από διάφορους λιμενικούς τομείς, όπως ότι εργάζονται στον τουρισμό (8%) και στην κρουαζιέρα (4,4%), αλλού (3,5%), στις υπηρεσίες εφοδιασμού (1,8%), στην ναυπηγοεπισκευή (1,8%), στην μεταφορά αυτοκινήτων (0,9%), στην ακτοπλοΐα (0,9%), σε εκπαιδευτικά ιδρύματα (0,9%), και μια επιπλέον απάντηση ήταν “*shipowners*” (0,9%).

Από τις 113 απαντήσεις, 111 απάντησαν ότι κάνουν χρήση των υπηρεσιών του λιμανιού του Πειραιά (98,2%). Ποσοστό (61,9%) απάντησε ότι ήταν “*πάρα πολύ*” ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες που προσφέρονται στο λιμάνι, (31%) απάντησε “*πολύ*” και μόλις (7,1%) απάντησε “*λίγο*”. Σημειώνεται ότι κανένας δεν απάντησε την επιλογή “*πολύ λίγο*” η “*καθόλου*”.

Στην ερώτηση “*ποια υπηρεσία χρησιμοποιείτε περισσότερο*” 52 άτομα με ποσοστό (46%) απάντησαν την “*ακτοπλοΐα*” και 48 άτομα με ποσοστό (42,8%) απάντησαν “*σταθμός εμπορευματοκιβωτίων(Container Terminal)*”. Αυτά τα πόσα συμβαδίζουν και συσχετίζονται με την ερώτηση 5 σε “*ποιο λιμενικό τομέα εργάζεται*” με το (48%) να εργάζονται στη

μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Η κρουαζιέρα με (9,7%) έρχεται στην τρίτη θέση με την ναυπήγηση και τα *“transit calls”* να έχουν μία απάντηση το καθένα.

106 με ποσοστό (93,8%) απάντησαν ότι είναι ευχαριστημένοι από τις υποδομές του λιμανιού του Πειραιά και μόλις 6 άτομα (5,3%) απάντησαν ότι δεν είναι ευχαριστημένοι. Στην ερώτηση 9. *“είναι η εφαρμοσμένη τιμολογιακή πολιτική δίκαιη κατά τη γνώμη σας”* (87,6%) απάντησε ότι *“ναι είναι δίκαια”* και (12,4%) απάντησαν ότι *“όχι δεν είναι δίκαια”*.

61 άτομα με ποσοστό (54%) απάντησαν ότι έχουν κάνει χρήση των υπηρεσιών εμπορευματοκιβωτίων και 59 άτομα ότι είναι ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες εμπορευματοκιβωτίων, με ποσοστό (52,2%), ενώ μόλις τέσσερα άτομα απάντησαν *“όχι”*. Επιπλέον στην ερώτηση αν *“η τιμολογιακή χρέωση της υπηρεσίας ήταν ικανοποιητική”* (54,9%) δήλωσαν ότι *“ναι ότι ήταν ικανοποιητική”* με μία απάντηση να απαντάει αρνητικά, ενώ όπως και στην προηγούμενη ερώτηση 50 άτομα δήλωσαν ότι δεν έχουν κάνει χρήση της υπηρεσίας ποσοστό (44,2%) που είναι λογικό γιατί οι ερωτήσεις συσχετίζονται.

Στην ερώτηση αν *“είσαστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες ακτοπλοΐας”* το (91,2%) δήλωσε ότι είναι ικανοποιημένοι με το (2,7%) να μην είναι ικανοποιημένοι. Στην ίδια ερώτηση αλλά για τις υπηρεσίες κρουαζιέρας απάντησαν ότι *“ναι είναι ικανοποιημένοι”* 75 άτομα ποσοστό (66,4%) , ενώ οι υπόλοιποι (33,6%) δήλωσαν ότι δεν είχαν χρησιμοποιήσει την υπηρεσία.

Στην ερώτηση αν *“είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες ναυπήγησης”* οι απαντήσεις ήταν ως εξής : το (61,9%) απάντησε ότι *“δεν έχω χρησιμοποιήσει την υπηρεσία”* και (37,2%) ότι ήταν ικανοποιημένοι, με μόλις μία απάντηση αρνητική. Στην ίδια ερώτηση αλλά για τον σταθμό διακίνησης οχημάτων παρατηρούμε παρόμοια ποσοστά με το (66,4%) να δηλώνουν ότι δεν έχουν χρησιμοποιήσει την υπηρεσία, το (32,7%) να δηλώνουν ευχαριστημένοι, με μία απάντηση αρνητική.

Στην ερώτηση 18. *“Πιστεύετε ότι πρέπει να γίνουν περισσότερες επενδύσεις στο Λιμάνι του Πειραιά;”* 70 άτομα ποσοστό (61,9%) απάντησαν *“όχι”* και 43 άτομα ποσοστό (38,1%) απάντησαν *“ναι”*.

Ακολούθησε η ερώτηση 19. *“Κατά τη γνώμη σας τι χρειάζεται για την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στο λιμάνι του Πειραιά;”* με το (46,9%) να απαντάει *“δεν χρειάζεται*

κάτι περισσότερο". Η μεγαλύτερη πλειοψηφία από τις απαντήσεις που ισχυρίζονται ότι χρειάζεται κάτι το λιμάνι επέλεξαν την απάντηση "χρειάζεται πρόσληψη περισσότερων εργαζομένων" με ποσοστό (31%), έπειτα με ποσοστά (5,3%) ήταν οι ερωτήσεις "χρειάζεται περισσότεροι χώροι στάθμευσης" και "χρειάζεται καλύτερη συντήρηση υποδομών" με τις υπόλοιπες απαντήσεις να έχουν ποσοστό κάτω του 5%.

Στην ερώτηση 20. αν "Υπήρξε κάποιο πρόβλημα που αντιμετωπίσατε στο Λιμάνι του Πειραιά;" (69%) απάντησε "όχι", και (31%) απάντησε "ναι" με ένα σχόλιο να είναι η "Συμφόρηση κατά την φόρτωση πλοίων ακτοπλοΐας".

Έπειτα ακολούθησε η σχετιζόμενη ερώτηση "Σε τυχόν προβλήματα που προέκυψαν, είσαστε ικανοποιημένοι με τον τρόπο διαχείρισης του λιμανιού;" με (50,4%) να απαντάει "Ναι - Δόθηκαν λύσεις.", επιπλέον (6,2%) απάντησαν "Δόθηκαν εν μέρει λύσεις.", ενώ μόλις δύο άτομα δηλαδή το (1,8%) απάντησε "όχι δεν δόθηκαν λύσεις" και το υπόλοιπο (41,6%) απάντησε ότι "δεν προέκυψαν προβλήματα".

Η ερώτηση 22 αφορούσε το μετοχικό κεφάλαιο και το ποσοστό ιδιοκτησίας με την εξής ερώτηση "Με δεδομένο ότι σήμερα το ιδιοκτησιακό καθεστώς με βάση το μετοχικό κεφάλαιο είναι 7,14% Ελληνικό δημόσιο – (ΤΑΙΠΕΔ), 67% ιδιωτικό (COSCO), 25,86% ιδιωτικό (επενδυτικό κοινό). Ποια πιστεύετε ότι είναι ιδανική αναλογία για τη διαχείριση και ιδιοκτησία του λιμανιού του Πειραιά;" το (64,6%) απάντησε "50% Δημόσιο 50% Ιδιωτικό", στη δεύτερη θέση με (19,5%) ήταν "75% Δημόσιο 25% Ιδιωτικό" με (10,6%) ήταν στην 3η θέση "25% Δημόσιο 75% Ιδιωτικό" με μόλις 4 απαντήσεις για "100% Δημόσιο" και 2 "100% Ιδιωτικό".

Το (85,8%) των χρηστών δήλωσε ότι υπήρχε διαφορά θετική μετά την ιδιωτικοποίηση του 2016, το (11,5 %) δήλωσε ότι δεν πρόσεξε καμία μεγάλη διαφορά και το (2,7%) δήλωσε ότι υπάρχει διαφορά αλλά αρνητική.

Επίσης το (56,6%) των χρηστών δήλωσε ότι σε σύγκριση με άλλα Λιμάνια παρόμοιου μεγέθους, το Λιμάνι του Πειραιά "είναι καλύτερο" (32,7%) δήλωσε ότι "είναι ισάξιο", ενώ, μόνο μία απάντηση δήλωσε ότι "είναι χειρότερο" και το άλλο (9,7%) ότι "δεν είχε εμπειρία με άλλα Λιμάνια παρόμοιου με μεγέθους".

Οι δύο τελευταίες ερωτήσεις αφορούσαν αν η επένδυση της COSCO ήταν επιτυχημένη και αν ήταν θετική ή αρνητική για την Ελλάδα. Με την προτελευταία ερώτηση να είναι "*Πιστεύετε ότι επένδυση της COSCO το Λιμάνι του Πειραιά είναι επιτυχημένη;*", το (94,7%) των ερωτηθέντων απάντησε ότι ναι "*ήταν επιτυχημένη*" η επένδυση της COSCO και μόνο το (5,3%) απάντησε ότι δεν "*ήταν επιτυχημένη*".

Η τελευταία ερώτηση με αρ. 26 ήταν εάν "*Η επένδυση της COSCO τελικά ήταν θετική ή αρνητική για την Ελλάδα;*". Συνολικά το (90,3%) απάντησε ότι "*ήταν θετική η επένδυση της COSCO για την Ελλάδα*" που φαίνεται να συσχετίζεται και με την προηγούμενη ερώτηση, με το (5,3%) να απαντάει "*ούτε θετική ούτε αρνητική*", με (3,5%) να απαντάει ότι "*ήταν αρνητική για την Ελλάδα*", και τέλος να υπάρχει μία απάντηση, ένα σχόλιο ότι έχει "*τόσο θετικά στοιχεία όσο και αρνητικά*" η επένδυση της COSCO στην Ελλάδα.

β. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Από το ερωτηματολόγιο προκύπτει ότι κατά τη γνώμη των χρηστών του Λιμένα Πειραιά που απάντησαν, σ' αυτό, η επένδυση της COSCO είναι σε γενικές γραμμές επιτυχημένη.

Πρόκειται για ένα δείγμα σχεδόν 50% άντρες και 50% γυναίκες, από όλες τις ηλικιακές ομάδες και από όλα τα μορφωτικά επίπεδα. 102 από τα άτομα να απάντησαν, δήλωσαν ότι η εργασία τους σχετίζεται με το λιμάνι του Πειραιά.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί, επίσης, ότι εμφανίζεται ποικιλία απόψεων σε αυτό το ερωτηματολόγιο. Ειδικότερα, υπάρχει, τουλάχιστον, ένα άτομο από όλους τους λιμενικούς τομείς του λιμανιού του Πειραιά, με το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων να είναι από την διακίνηση - μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

Από το ερωτηματολόγιο παρατηρούμε, επίσης, ότι οι υπηρεσίες που προσφέρονται στο λιμάνι του Πειραιά είναι ικανοποιητικές όπως και η μονάδα χρέωσης αυτών των υπηρεσιών. Επίσης, κατά τη γνώμη των χρηστών του Λιμένα Πειραιά που απάντησαν, σ' αυτό, οι υποδομές του λιμανιού του Πειραιά είναι επαρκείς, αλλά ίσως να χρειάζονται περισσότερες προσλήψεις εργαζομένων για την κάλυψη αναγκών.

Παρατηρούμε, επιπλέον, ότι στα περισσότερα προβλήματα που προέκυψαν στο λιμάνι του Πειραιά βρέθηκαν λύσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πλειοψηφία απάντησε ότι δεν προέκυψαν προβλήματα.

Υπάρχει μία προτίμηση από τους χρήστες στο ότι το μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ ΑΕ πρέπει να είναι 50% ιδιωτικό 50% δημόσιο. Μία προτίμηση, όμως, που πιθανόν βασίζεται περισσότερο στο συναίσθημα, διότι στην επόμενη ερώτηση το 85% όσων απάντησαν παρατήρησε θετική διαφορά μετά την πλήρη ιδιωτικοποίηση του 2016.

Συνολικά, κατά την γνώμη των ερωτηθέντων, το Λιμάνι του Πειραιά είναι καλύτερο η ισάξιο με άλλα Λιμάνια παρόμοιου μεγέθους.

Το πλέον σημαντικό αποτέλεσμα αυτού του ερωτηματολογίου είναι οι δύο τελευταίες ερωτήσεις, απ' όπου προκύπτει ότι η επένδυση της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά ήταν επιτυχημένη. Αυτό αποδεικνύεται, τόσο, από το ερωτηματολόγιο με ποσοστό (94,7%) των χρηστών, αλλά και από τα προαναφερθέντα οικονομικά στοιχεία της COSCO. Τέλος με την τελευταία ερώτηση φαίνεται ότι η επένδυση της COSCO στην Ελλάδα έχει θετικό πρόσημο για τη Χώρα με τα θετικά στοιχεία να υπερτερούν τον αρνητικών.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ



Από την παραπάνω, αναλυτική, παράθεση των οικονομικών, ιδίως, δεδομένων, προκύπτει, πιστεύουμε, αβίαστα το συμπέρασμα ότι η επένδυση της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά είναι επιτυχής.

Όπως, μάλιστα, σημείωσε, στην τελευταία Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων εταιρείας ο νέος Πρόεδρος της ΟΛΠ Α.Ε. κ. LIN Ji : *«Τα ανοδικά και βελτιωμένα οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας μας και μάλιστα για τρίτη συνεχόμενη χρονιά, καταδεικνύουν ότι η στρατηγική ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του λιμένος, αλλά και οι σημαντικές αποφάσεις για τον τρόπο λειτουργίας του, βρίσκονται απόλυτα στη σωστή κατεύθυνση και εξασφαλίζουν τις απαραίτητες συνθήκες για την καθιέρωση του Πειραιά ως ένα από τα κορυφαία λιμάνια της*

Μεσογείου και της Ευρώπης. Στο μεγαλύτερο Ελληνικό λιμάνι παρέχονται σταθερά υψηλού επιπέδου ολοκληρωμένες λιμενικές υπηρεσίες με αποτέλεσμα να είναι ισχυρά αξιόπιστο και ανταγωνιστικό. Σε συνδυασμό με την έμφαση για την ανάπτυξή του με όρους βιωσιμότητας, με μέριμνα για το περιβάλλον και συστηματική ανταπόδοση στην κοινωνία και στις επόμενες γενιές, θέτουμε γερές βάσεις για ένα ανθεκτικό λιμάνι που δημιουργεί οφέλη και κυρίως αξία για όλους, στο παρόν και στο μέλλον».

Πρέπει να σημειωθεί, πάντως, ότι, αν και σήμερα διαπιστώνεται πως « το Λιμάνι του Πειραιά ξεπέρασε ως παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο το Λιμάνι του Αμβούργου»³⁷, εν τούτοις, παραμένουν πολλοί αστάθμητοι παράγοντες, οι οποίοι θα καθορίσουν, σε τελική ανάλυση, την επιτυχία ή την αποτυχία της επένδυσης της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά, στο μέλλον.

Ειδικότερα, οι γεωπολιτικές εξελίξεις (λχ. οι πόλεμοι σε Ουκρανία και Μέση Ανατολή, ο εντεινόμενος ανταγωνισμός των ΗΠΑ με την Κίνα³⁸, η στάση της Ε.Ε. έναντι της αυξανόμενης επιρροής της Κίνας στην Ευρώπη, αλλά και η γενικότερη διεθνής συνεργασία με την Κίνα, ο μελλοντικός, ανταγωνιστικός δρόμος της Ινδίας προς την Ευρώπη / IMEC ³⁹) θα επηρεάσουν, σίγουρα, καθοριστικά, το επενδυτικό περιβάλλον της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά.

Επομένως, παρά την διαφανιζόμενη, συνεχή, ανοδική κερδοφορία της επένδυσης της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά, μόνο, στο προσεχές μέλλον θα αποδειχθεί με ασφάλεια, εάν, τελικά, η στρατηγική θέση του πρώτου Λιμανιού της Ελλάδας, σε συνδυασμό με το εκτεταμένο δίκτυο της COSCO και την Κινέζικη στρατηγική της Belt and Road Initiative, θα υπερισχύσουν των σημαντικών επιχειρηματικών κινδύνων, οι οποίοι ενυπάρχουν με την συνεχιζόμενη (και εν πολλοίς απρόβλεπτη) γεωπολιτική αστάθεια στην περιοχή της Μεσογείου, στην Ευρώπη, αλλά και γενικότερα στην Υδρόγειο.

³⁷ Βλ. σχετικό άρθρο του Η. Μπέλλου στην Εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ της 26-8-2024.

³⁸ *Beat China. Targeted Decoupling and the Economic Long War*. Report by the Office of Senator Tom Cotton, February 2021.

³⁹ Βλ. σχετικό άρθρο στην Εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ της 5-10-2024.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. (ΕΞΑΜΗΝΙΑΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΑΠΟ 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ ΕΩΣ 30 ΙΟΥΝΙΟΥ 2024) ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 5 ΤΟΥ Ν. 3556/2007

(Παρουσίαση της Ο.Λ.Π. ΑΕ - Απρίλιος 2024)

<https://www.olp.gr/el/plirofories-ependyton/parousiaseis-o-l-p-ae>

(Μελέτη των Θ. Καρλή και του καθηγητή Δ. Πολέμη) : « *The Belt and Road initiative. A geopolitical analysis* », IAME 2019 Conference, Athens Greece (Paper ID81).

(Μελέτη των Θ. Καρλή και του καθηγητή Δ. Πολέμη) : « *Chinese outward FDI in the terminal concession of the port of Piraeus* », Case Studies on Transport Policy, ELSEVIER, 2018.

(Διαφάνειες Καθηγητή κ. Π. Παντελίδη από το μεταπτυχιακό μάθημα Διεθνείς Επενδύσεις).

(Report by the Office of Senator Tom Cotton, February 2021.) «*Beat China. Targeted Decoupling and the Economic Long War.*»

(Πειραιάς Κέντρο Ναυτιλίας και Πολιτισμού. Εκδόσεις Εφεσος 2000 Γ. Σταινχάουερ σ. 10,14, 328-329.)

(Άρθρο στην Εφημερίδα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ της 1-4-2016) : «*Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού της Κίνας: Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος και η Ελλάδα*».

(Άρθρο Δρ. Π. Καρπαθιωτάκη, αναδημοσίευση από τη ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ).

(Δηλώσεις του Yu Zenggang, Προέδρου του Δ/Σ ΟΛΠ ΑΕ την 14/07/2020)

<https://www.olp.gr/el/poiotikos-elegchos/politiki-poiotitas-perivallontos>

(Άρθρο του Η. Μπέλλου στην Εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ της 26-8-2024.)

(Τι είναι η ανάλυση S.W.O.T;)

<https://businessrev.gr/2018/01/12/%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B7-s-w-o-t/>

(S.W.O.T εικόνα)

<https://dike.gr/ergaleia-analysis/situationalanalysis>

(Τι είναι η ανάλυση PESTEL;)

<https://blog.oxfordcollegeofmarketing.com/2016/06/30/pestel-analysis/>

Enterprise Greece invest & trade, (Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΗΜΕΡΑ)

<https://www.enterprisegreece.gov.gr/h-ellada-shmera>

Enterprise Greece invest & trade, (ΞΕΝΕΣ ΑΜΕΣΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ)

https://www.enterprisegreece.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1858&Itemid=641&lang=el

Enterprise Greece invest & trade, (ΕΞΑΓΩΓΕΣ)

https://www.enterprisegreece.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1860&Itemid=643&lang=el

Enterprise Greece invest & trade, (ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ)

https://www.enterprisegreece.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1863&Itemid=645&lang=el

Enterprise Greece invest & trade, (ΥΛΙΚΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ)

https://www.enterprisegreece.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1862&Itemid=644&lang=el

Enterprise Greece invest & trade, (ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)

https://www.enterprisegreece.gov.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1864:%CF%80%CF%81%CF%8C%CF%83%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CF%83%CE%B5-

<https://www.enterprisegreece.gov.gr/ependyste-sthn-ellada/kladoi-aixmhs/%CE%B5%CF%86%CE%BF%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B7-%CE%B1%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B1>

Enterprise Greece invest & trade, (ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΑ)

<https://www.enterprisegreece.gov.gr/ependyste-sthn-ellada/kladoi-aixmhs/%CE%B5%CF%86%CE%BF%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B7-%CE%B1%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B1>

(Shipping ports in China - statistics & facts)

<https://www.statista.com/topics/9943/shipping-ports-in-china/#editorsPicks>

(CSP Corporate profile strategy)

<https://ports.coscoshipping.com/en/AboutCSP/CorporateProfile/Strategy/>

(H COSCO SHIPPING Lines (Greece) S.A)

<https://world.lines.coscoshipping.com/greece/en/aboutus/coscoingreece/1/6>

(ΟΛΠ Α.Ε.: Ολοκληρώθηκε η Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων - Εγκρίθηκε το υψηλότερο ιστορικά μέρισμα 1,34 ευρώ (μεικτό) ανά μετοχή)

<https://www.olp.gr/el/nea/anakoinoseis-deltia-typou/item/14093-1-34>

(Δομή του ΟΛΠ - Οργανόγραμμα)

<https://www.olp.gr/el/o-organismos/domi>

(Η μετοχή του Ο.Α.Π.)

<https://www.olp.gr/el/pliροφοries-ependyton/pliροφοries-ependyton/item/12294-i-metohi-toy-olp>

(Στρατηγική - Όραμα ΟΛΠ)

<https://www.olp.gr/el/o-organismos/stratigiki-orama>

(Container throughput at ports worldwide from 2012 to 2021, with a forecast through 2027)

<https://www.statista.com/statistics/913398/container-throughput-worldwide/>

(Number of cruise passengers at selected Mediterranean ports from 2019 to 2023)

<https://www.statista.com/statistics/386715/leading-mediterranean-cruise-ports-passenger-numbers/>

(Πολιτική Ποιότητας, Περιβάλλοντος & Ενέργειας)

<https://www.olp.gr/el/poiotikos-elegchos/politiki-poiotitas-perivallontos>

(Προστασία περιβάλλοντος-Πράσινο λιμάνι)

<https://www.olp.gr/el/prostasia-perivallontos/prostasia-perivallontos-prasino-limani>

(Ελληνική Ναυτιλία: Συνεισφέρει το 7,9% του ΑΕΠ - 14 δισ. ευρώ ετησίως στην ελληνική οικονομία)

<https://www.businessnews.gr/oikonomia/item/273995-elliniki-naftilia-syneisferei-to-7-9-tou-aep-14-dis-evro-etisios-stin-elliniki-oikonomia>

(Στο 1,56% η εκτιμώμενη συνεισφορά της ΟΛΠ Α.Ε στο ΑΕΠ)

<https://www.reporter.gr/Eidhseis/Naytilia/578589-Sto-1,56-h-ektimwmenh-syneisfora-ths-OLP-A-E-sto-AEP>

(ΟΛΠ Α.Ε.: Επενδύσεις σε όλους τους τομείς για την επίτευξη νέων ρεκόρ)

<https://www.liberal.gr/epiheiriseis/olp-ae-ependyseis-se-oloys-toys-tomeis-gia-tin-epiteyxi-neon-rekor>

(Οικονομικός Ταχυδρόμος) <https://www.ot.gr/> 22/08/2024.

(What Is Variance in Statistics? Definition, Formula, and Example)

<https://www.investopedia.com/terms/v/variance.asp>

(Covariance: Definition, Formula, Types, and Examples)

<https://www.investopedia.com/terms/c/covariance.asp>

(What does Cronbach's alpha mean?)

<https://stats.oarc.ucla.edu/spss/faq/what-does-cronbachs-alpha-mean/>

(Correlation: What It Means in Finance and the Formula for Calculating It)

<https://www.investopedia.com/terms/c/correlation.asp>

(Spearman's Rank-Order Correlation)

<https://statistics.laerd.com/statistical-guides/spearman-rank-order-correlation-statistical-guide.php>

(Regression: Definition, Analysis, Calculation, and Example)

<https://www.investopedia.com/terms/r/regression.asp>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Διπλωματική Εργασία Π.Μ.Σ στο Πανεπιστήμιο Πειραιά "Η επένδυση της COSCO στον Πειραιά και οι προοπτικές της"

Το εν λόγω ερωτηματολόγιο συντάχθηκε στο πλαίσιο εκπόνησης διπλωματικής εργασίας με θέμα:
«Η επένδυση της COSCO στον Πειραιά και οι προοπτικές της».

Η συμβολή σας σε αυτό το στάδιο της ερευνητικής διαδικασίας είναι καθοριστική και απαραίτητη καθώς με την εμπειστατωμένη άποψη, τις γνώσεις και την εμπειρία σας, θα συμβάλετε σημαντικά στην ολοκλήρωση της έρευνας.

Τα δεδομένα που θα συλλεχθούν, είναι αυστηρά εμπιστευτικά, ανώνυμα και θα επεξεργαστούν αποκλειστικά και μόνο για το σκοπό της έρευνας.

Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων για την πολύτιμη συνεργασία σας καθώς και για το χρόνο που θα διαθέσετε για να απαντήσετε το ερωτηματολόγιο.

Είμαι στη διάθεση σας για οποιαδήποτε επιπλέον πληροφορία ή διευκρίνιση.

Νικόλαος - Θεοφάνης Κωνσταντινίδης.

Email: nkonsta99@gmail.com

Πού στάλθηκε το ερωτηματολόγιο

Το ερωτηματολόγιο εστάλη μέσω email στις 11 Ιουνίου 2024 στα μέλη των Ενώσεων χρηστών των Λιμενικών Υπηρεσιών στο Λιμάνι του Πειραιά.

Στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, στον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ), στην Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά. Με τα δεδομένα που συλλέχθηκαν να είναι ανώνυμα.

Παρατηρούμε ότι το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 113 άτομα, κατά το χρονικό διάστημα 11/6/2024 έως 03/9/2024.

Παρακάτω βλέπουμε το email και τα διαγράμματα για κάθε ερώτηση

Ερωτηματολόγιο στο πλαίσιο της διπλωματικής εργασίας Π.Μ.Σ στο Πανεπιστήμιο Πειραιά "Η επένδυση της COSCO στον Πειραιά και οι προοπτικές της". Inbox x

Nikolaos Konstantinidis <nkonsta99@gmail.com>
to info, nee@nee.gr, studies, info@senavi-repairs.gr

Tue, 11 Jun, 12:05 ☆ 😊 ↶ ⋮

Κυρίες και Κύριοι,

Ονομάζομαι Νικόλαος - Θεοφάνης Κωνσταντινίδης και είμαι μεταπτυχιακός φοιτητής στο Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου Πειραιά, στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών « Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική ». Βρίσκομαι στο στάδιο εκπόνησεως μίας διπλωματικής εργασίας με επιβλέποντα τον Καθηγητή κ. Ιωάννη Πολλάλη, Πρόεδρο του Τμήματος, με θέμα « Η επένδυση της COSCO στον Πειραιά και οι προοπτικές της ». Στο πλαίσιο αυτής της επιστημονικής έρευνας συντάχθηκε ένα ερωτηματολόγιο με σκοπό, ουσιαστικά, την επεξεργασία της αξιολόγησης των λιμενικών υπηρεσιών της ΟΛΠ ΑΕ-COSCO, ανώνυμα, από τους χρήστες του Λιμένα Πειραιά.

Παρακαλώ, κατά συνέπεια, εάν το επιθυμείτε, να αποστείλετε το συνημμένο ερωτηματολόγιο προς τα αξιότιμα μέλη σας, προς ενημέρωσή τους και πιθανή συμπλήρωσή του.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Με εκτίμηση,

Νικόλαος - Θεοφάνης Κωνσταντινίδης.

Το link για το ερωτηματολόγιο είναι: <https://forms.gle/H9K6uW7LCfUv4aE98>



Διπλωματική Εργασία Π.Μ.Σ στο Πανεπιστήμιο

from: **Nikolaos Konstantinidis** <nkonsta99@gmail.com>

to: info@shortsea.gr,
"nee@nee.gr" <nee@nee.gr>,
studies@pcci.gr,
"info@senavi-repairs.gr" <info@senavi-repairs.gr>

date: 11 Jun 2024, 12:05

subject: Ερωτηματολόγιο στο πλαίσιο της διπλωματικής εργασίας Π.Μ.Σ στο Πανεπιστήμιο Πειραιά "Η επένδυση της COSCO στον Πειραιά και οι προοπτικές της".

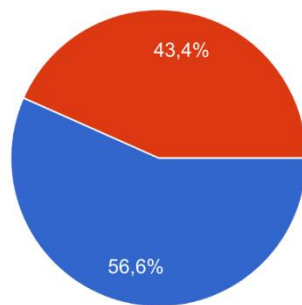
mailed-by: gmail.com

1. Ποιο είναι το φύλο σας; *

- Άνδρας
- Γυναίκα
- Δεν θα ήθελα να απαντήσω

1. Ποιο είναι το φύλο σας;

113 απαντήσεις



- Άνδρας
- Γυναίκα
- Δεν θα ήθελα να απαντήσω

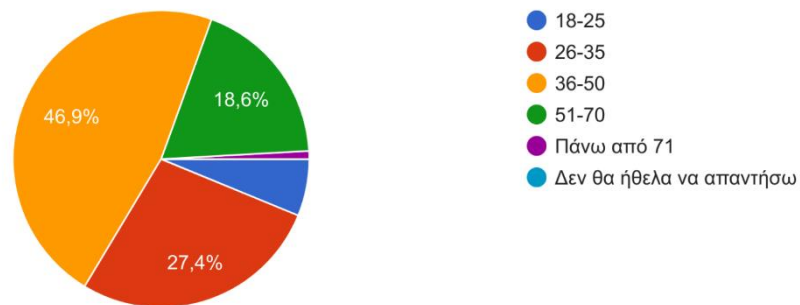
Απάντησαν: 64. Άνδρας (56,6%)

Απάντησαν: 49. Γυναίκα (43,4%)

2. Σε ποια ηλικιακή κατηγορία ανήκετε; *

- 18-25
- 26-35
- 36-50
- 51-70
- Πάνω από 71
- Δεν θα ήθελα να απαντήσω

2. Σε ποια ηλικιακή κατηγορία ανήκετε;
113 απαντήσεις



Απάντησαν: 53. 36-50 (46,9%)

Απάντησαν: 31. 26-35 (27,4%)

Απάντησαν: 21. 51-70 (18,6%)

Απάντησαν: 7. 18-25 (6,2%)

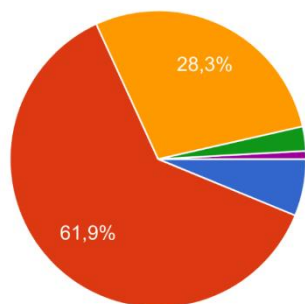
Απάντησαν: 1. Πάνω από 71 (0,9%)

3. Ποιο είναι το επίπεδο εκπαίδευσής σας; *

- Βασική εκπαίδευση
- Ανώτερη εκπαίδευση
- Κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου
- Κάτοχος PhD (Διδακτορικού)
- Δεν θα ήθελα να απαντήσω
- Άλλο...

3. Ποιο είναι το επίπεδο εκπαίδευσής σας;

113 απαντήσεις



- Βασική εκπαίδευση
- Ανώτερη εκπαίδευση
- Κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου
- Κάτοχος PhD (Διδακτορικού)
- Δεν θα ήθελα να απαντήσω

Απάντησαν: 70. Ανώτερη εκπαίδευση (61,9%)

Απάντησαν: 32. Κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου (28,3%)

Απάντησαν: 7. Βασική εκπαίδευση (6.2%)

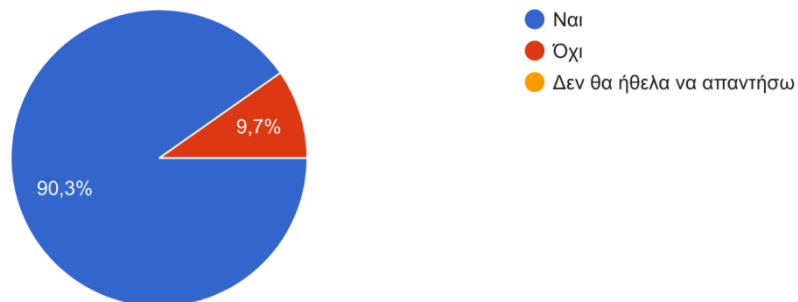
Απάντησαν: 3. Κάτοχος PhD (Διδακτορικού) (2.7%)

Απάντησαν: 1. Δεν θα ήθελα να απαντήσω (0.9%)

4. Η εργασία σας σχετίζεται με το λιμάνι του Πειραιά ; (π.χ. κάποιο είδους συνεργασία με τον ΟΛΠ;) *

- Ναι
- Όχι
- Δεν θα ήθελα να απαντήσω
- Άλλο...

4. Η εργασία σας σχετίζεται με το λιμάνι του Πειραιά ; (π.χ. κάποιο είδους συνεργασία με τον ΟΛΠ;)
113 απαντήσεις



Απάντησαν: 102. Ναι (90,3%)

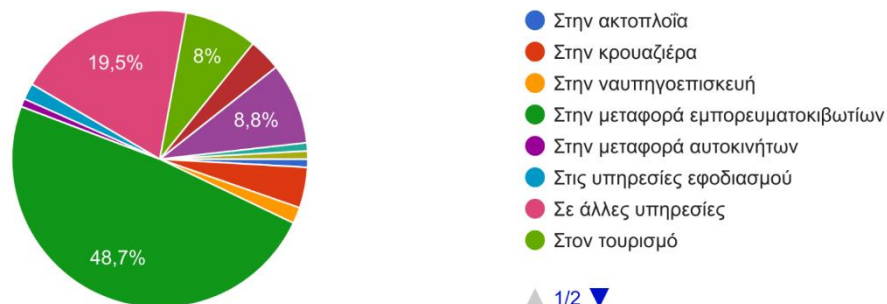
Απάντησαν: 11. Όχι (9,7%)

5. Σε ποιο λιμενικό τομέα εργάζεσθε; *

- Στην ακτοπλοΐα
- Στην κρουαζιέρα
- Στην ναυπηγοεπισκευή
- Στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων
- Στην μεταφορά αυτοκινήτων
- Στις υπηρεσίες εφοδιασμού
- Σε άλλες υπηρεσίες
- Στον τουρισμό
- Αλλού
- Δεν θα ήθελα να απαντήσω
- Δεν εργάζομαι στο λιμενικό τομέα
- Άλλο...

5. Σε ποιο λιμενικό τομέα εργάζεσθε;

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 55. Στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (48,7%)

Απάντησαν: 22. Σε άλλες υπηρεσίες (19,5%)

Απάντησαν: 10. Δεν εργάζομαι στο λιμενικό τομέα (8,8%)

Απάντησαν: 9. Στον τουρισμό (8%)

Απάντησαν: 5. Στην κρουαζιέρα (4,4%)

Απάντησαν: 4. Αλλού (3,5%)

Απάντησαν: 2. Στις υπηρεσίες εφοδιασμού (1,8%)

Απάντησαν: 2. Στην ναυπηγοεπισκευή (1,8%)

Απάντησαν: 1. Στην μεταφορά αυτοκινήτων (0,9%)

Απάντησαν: 1. Στην ακτοπλοΐα (0,9%)

Απάντησαν: 1. Σε εκπαιδευτικά ιδρύματα (0,9%)

Απάντησαν: 1. Shipowners (0,9%)

Απάντησαν: 0. Δεν θα ήθελα να απαντήσω (0%)



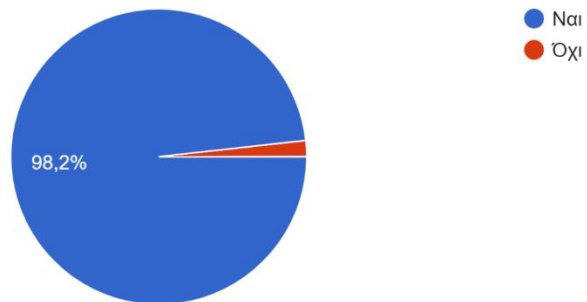
6. Κάνετε χρήση των υπηρεσιών λιμανιού του Πειραιά; *

Ναι

Όχι

6. Κάνετε χρήση των υπηρεσιών λιμανιού του Πειραιά;

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 111. Ναι (98,2%)

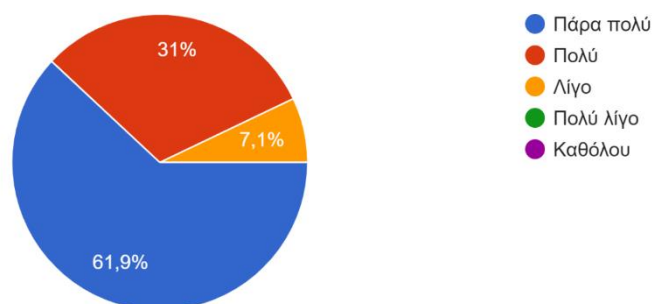
Απάντησαν: 2. Όχι (1,8%)

7. Είσατε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες που προσφέρονται στο λιμάνι; *

- Πάρα πολύ
- Πολύ
- Λίγο
- Πολύ λίγο
- Καθόλου

7. Είσατε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες που προσφέρονται στο λιμάνι;

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 70. Πάρα πολύ (61,9%)

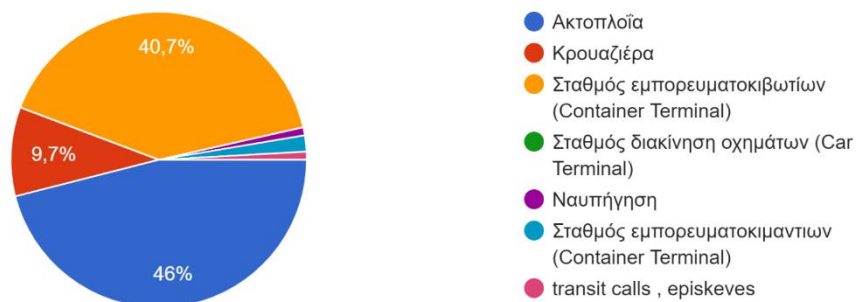
Απάντησαν: 35. Πολύ (31%)

Απάντησαν: 8. Λίγο (7,1%)

8. Ποια υπηρεσία χρησιμοποιείτε περισσότερο; *

- Ακτοπλοΐα
- Κρουαζιέρα
- Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων (Container Terminal)
- Σταθμός διακίνηση οχημάτων (Car Terminal)
- Ναυπήγηση
- Άλλο...

8. Ποια υπηρεσία χρησιμοποιείτε περισσότερο;
113 απαντήσεις



Απάντησαν: 52. Ακτοπλοΐα (46%)

Απάντησαν: 48. Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων(Container Terminal) (42,8%)

Απάντησαν: 11. Κρουαζιέρα (9,7%)

Απάντησαν: 1. Ναυπήγηση (0,9%)

Απάντησαν:1. Transit calls , Επισκευές (0,9%)

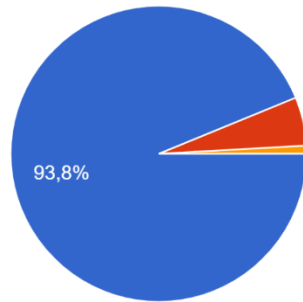


9. Είσατε ικανοποιημένοι από τις υποδομές του λιμανιού του Πειραιά; *

- Ναι
- Όχι
- Άλλο...

9. Είσατε ικανοποιημένοι από τις υποδομές του λιμανιού του Πειραιά;

113 απαντήσεις



- Ναι
- Όχι
- Δεν τον χρησιμοποιώ και έτσι δεν ξέρω τίποτα για αυτό

Απάντησαν: 106. Ναι (93,8%)

Απάντησαν: 6. Όχι (5,3%)

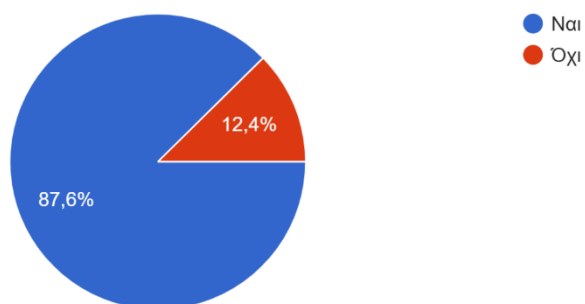
Απάντησαν: 1. Δεν τον χρησιμοποιώ (0,9%)

10. Είναι η εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική δίκαια κατά την γνώμη σας; *

- Ναι
- Όχι
- Άλλο...

10. Είναι η εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική δίκαια κατά την γνώμη σας;

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 99. Ναι (87.6%)

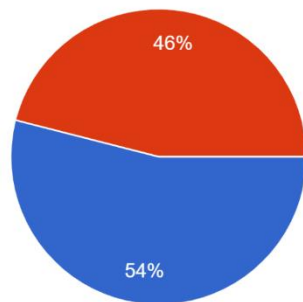
Απάντησαν: 14. Όχι (12,4%)

11. Έχετε κάνει χρήση των υπηρεσιών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων; *

- Ναι έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες.
- Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες.
- Άλλο...

11. Έχετε κάνει χρήση των υπηρεσιών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων;

113 απαντήσεις



- Ναι έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες.
- Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες.

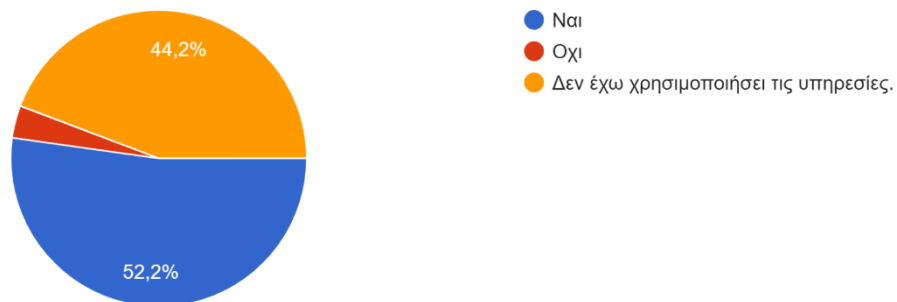
Απάντησαν: 61. Ναι έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες. (54%)

Απάντησαν: 52. Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες. (46%)

12. Είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού; *

- Ναι
- Όχι
- Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες.

12. Είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού;
113 απαντήσεις



Απάντησαν: 59. Ναι (52,2%)

Απάντησαν: 50. Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες. (44,2%)

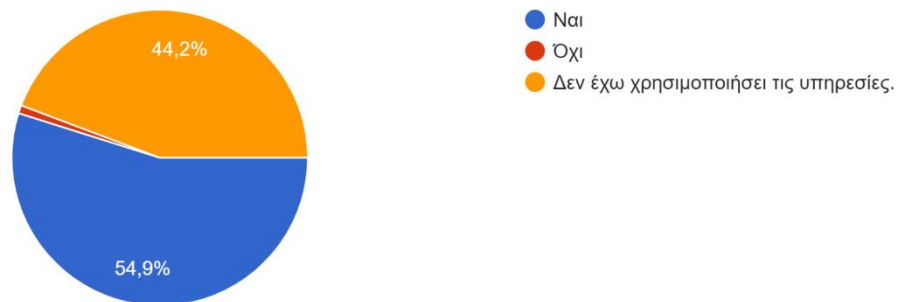
Απάντησαν: 4. Όχι (3,5%)

⋮

13. Η τιμολογιακή χρέωση της υπηρεσίας αυτής ήταν ικανοποιητική; *

- Ναι
- Όχι
- Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες.

13. Η τιμολογιακή χρέωση της υπηρεσίας αυτής ήταν ικανοποιητική;
113 απαντήσεις



Απάντησαν: 62. Ναι (54,9%)

Απάντησαν: 50. Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες. (44,2%)

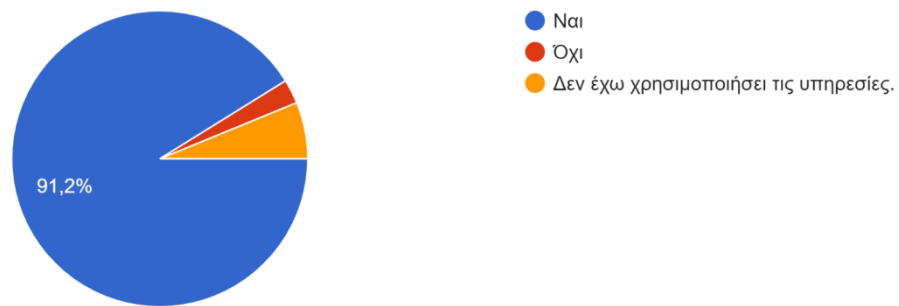
Απάντησαν: 1. Όχι (0,9%)

14. Είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες ακτοπλοΐας; *

- Ναι
- Όχι
- Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες.

14. Είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες ακτοπλοΐας;

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 103. Ναι (91,2%)

Απάντησαν: 7. Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες. (6,2%)

Απάντησαν: 3. Όχι (2,7%)

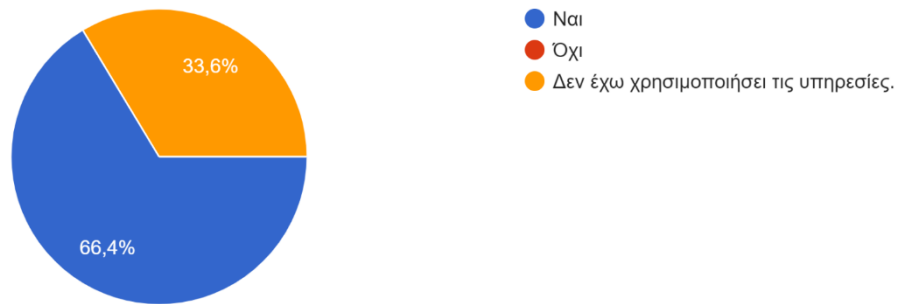
⋮

15. Είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες κρουαζιέρας; *

- Ναι
- Όχι
- Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες.

15. Είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες κρουαζιέρας;

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 75. Ναι (66,4%)

Απάντησαν: 38. Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες. (33,6%)

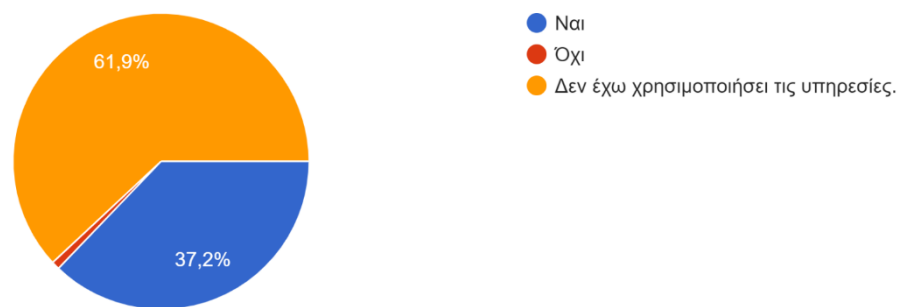
Απάντησαν: 0. Όχι (0%)

16. Είσατε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες ναυπήγησης; *

- Ναι
- Όχι
- Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες.

16. Είσατε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες ναυπήγησης;

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 70. Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες. (61,9%)

Απάντησαν: 42. Ναι (37,2%)

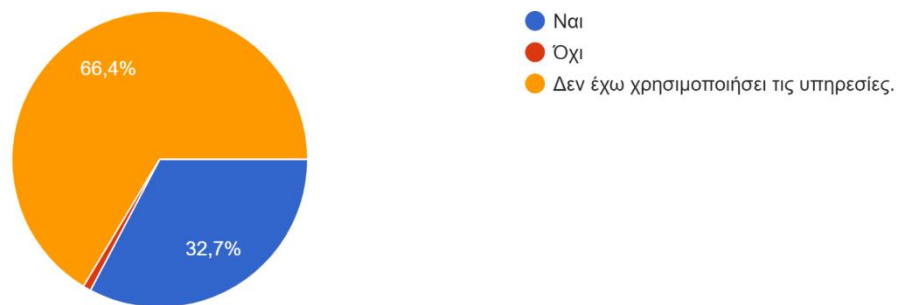
Απάντησαν: 1. Όχι (0,9%)



17. Είσαστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες του σταθμού διακίνησης οχημάτων; *

- Ναι
- Όχι
- Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες.

17. Είσαστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες του σταθμού διακίνησης οχημάτων;
113 απαντήσεις



Απάντησαν: 75. Δεν έχω χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες. (66,4%)

Απάντησαν: 37. Ναι (32,7%)

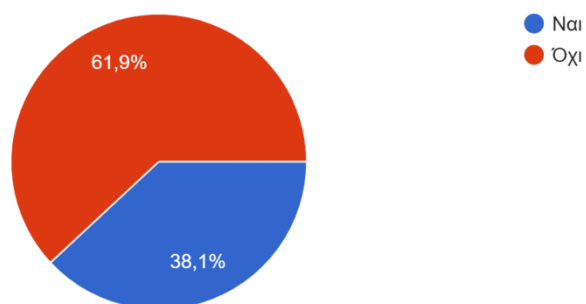
Απάντησαν: 1. Όχι (0,9%)

18. Πιστεύετε ότι πρέπει να γίνουν περισσότερες επενδύσεις στο Λιμάνι του Πειραιά; *

- Ναι
- Όχι
- Άλλο...

18. Πιστεύετε ότι πρέπει να γίνουν περισσότερες επενδύσεις στο Λιμάνι του Πειραιά;

113 απαντήσεις



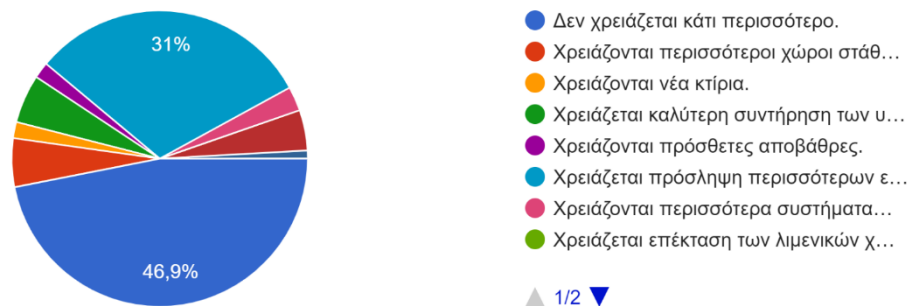
Απάντησαν: 70. Όχι (61,9%)

Απάντησαν: 43. Ναι (38,1%)

19. Κατά τη γνώμη σας τι χρειάζεται για την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στο λιμάνι του Πειραιά; *

- Δεν χρειάζεται κάτι περισσότερο.
- Χρειάζονται περισσότεροι χώροι στάθμευσης.
- Χρειάζονται νέα κτίρια.
- Χρειάζεται καλύτερη συντήρηση των υποδομών.
- Χρειάζονται πρόσθετες αποβάθρες.
- Χρειάζεται πρόσληψη περισσότερων εργαζομένων.
- Χρειάζονται περισσότερα συστήματα ασφαλείας.
- Χρειάζεται επέκταση των λιμενικών χώρων.
- Χρειάζεται καλύτερο management (λ.χ. σε δρομολόγια των πλοίων, στις υπηρεσίες)
- Άλλο...

19. Κατά τη γνώμη σας τι χρειάζεται για την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στο λιμάνι του Πειραιά;
113 απαντήσεις



Απάντησαν: 53. Δεν χρειάζεται κάτι περισσότερο. (46,9%)

Απάντησαν: 35. Χρειάζεται πρόσληψη περισσότερων εργαζομένων. (31%)

Απάντησαν: 6. Χρειάζονται περισσότεροι χώροι στάθμευσης. (5,3%)

Απάντησαν: 6. Χρειάζεται καλύτερη συντήρηση των υποδομών. (5,3%)

Απάντησαν: 5. Χρειάζεται καλύτερο management (λ.χ.σε δρομολόγια των πλοίων, στις υπηρεσίες) (4,4%)

Απάντησαν: 3. Χρειάζονται περισσότερα συστήματα ασφαλείας. (2,7%)

Απάντησαν: 2. Χρειάζονται νέα κτίρια. (1,8%)

Απάντησαν:2. Χρειάζονται πρόσθετες αποβάθρες (1,8%)

Απάντησαν:1. Ίσως όλα τα παραπάνω (0,9%)

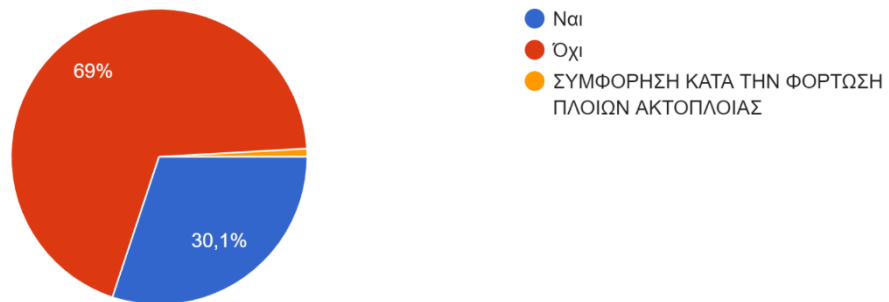
⋮

20. Υπήρξε κάποιο πρόβλημα που αντιμετωπίσατε στο Λιμάνι του Πειραιά; *

- Ναι
- Όχι
- Άλλο...

20. Υπήρξε κάποιο πρόβλημα που αντιμετωπίσατε στο Λιμάνι του Πειραιά;

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 78. Όχι (69%)

Απάντησαν: 34. Ναι (30,1%)

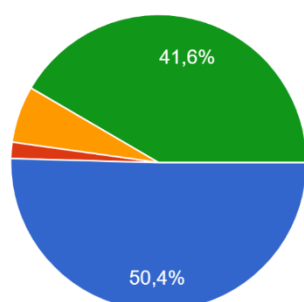
Απάντησαν: 1. Συμμόρφηση κατά την φόρτωση πλοίων ακτοπλοΐας (0,9%)

21. Σε τυχόν προβλήματα που προέκυψαν, είσαστε ικανοποιημένοι με τον τρόπο διαχείρισης του λιμανιού; *

- Ναι - Δόθηκαν λύσεις.
- Όχι - Δεν Δόθηκαν λύσεις.
- Δόθηκαν εν μέρει λύσεις
- Δεν προέκυψαν προβλήματα.
- Άλλο...

21. Σε τυχόν προβλήματα που προέκυψαν, είσαστε ικανοποιημένοι με τον τρόπο διαχείρισης του λιμανιού;

113 απαντήσεις



- Ναι - Δόθηκαν λύσεις.
- Όχι - Δεν Δόθηκαν λύσεις.
- Δόθηκαν εν μέρει λύσεις
- Δεν προέκυψαν προβλήματα.

Απάντησαν: 57. Ναι - Δόθηκαν λύσεις. (50,4%)

Απάντησαν: 47. Δεν προέκυψαν προβλήματα. (41,6%)

Απάντησαν: 7. Δόθηκαν εν μέρει λύσεις. (6,2%)

Απάντησαν: 2. Όχι - Δεν Δόθηκαν λύσεις. (1,8%)

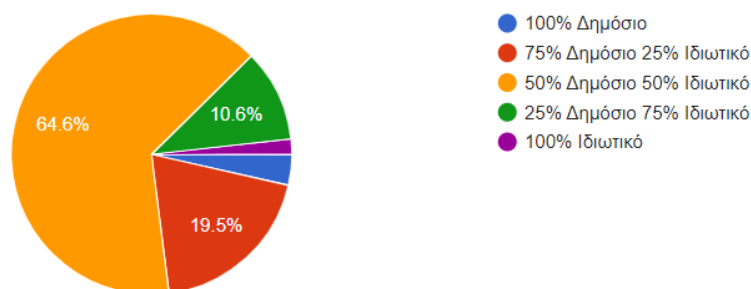
22. Με δεδομένο ότι σήμερα το ιδιοκτησιακό καθεστώς με βάση το μετοχικό κεφάλαιο είναι 7,14% Ελληνικό δημόσιο - (ΤΑΙΠΕΔ), 67% ιδιωτικό (COSCO), 25,86% ιδιωτικό (επενδυτικό κοινό). Ποια πιστεύετε ότι είναι ιδανική αναλογία για τη διαχείριση και ιδιοκτησία του λιμανιού του Πειραιά; *

- 100% Δημόσιο
- 75% Δημόσιο 25% Ιδιωτικό
- 50% Δημόσιο 50% Ιδιωτικό
- 25% Δημόσιο 75% Ιδιωτικό
- 100% Ιδιωτικό
- Other...

22. Με δεδομένο ότι σήμερα το ιδιοκτησιακό καθεστώς με βάση το μετοχικό κεφάλαιο είναι 7,14% Ελληνικό δημόσιο - (ΤΑΙΠΕΔ), 67% ιδιωτικό (COSCO), 25,86% ιδιωτικό (επενδυτικό κοινό). Ποια πιστεύετε ότι είναι ιδανική αναλογία για τη διαχείριση και ιδιοκτησία του λιμανιού του Πειραιά;

 Copy

113 responses



Απάντησαν: 73. 50% Δημόσιο 50% Ιδιωτικό (64,6%)

Απάντησαν: 22. 75% Δημόσιο 25% Ιδιωτικό (19,5%)

Απάντησαν: 12. 25% Δημόσιο 75% Ιδιωτικό (10,6%)

Απάντησαν: 4. 100% Δημόσιο (3,5%)

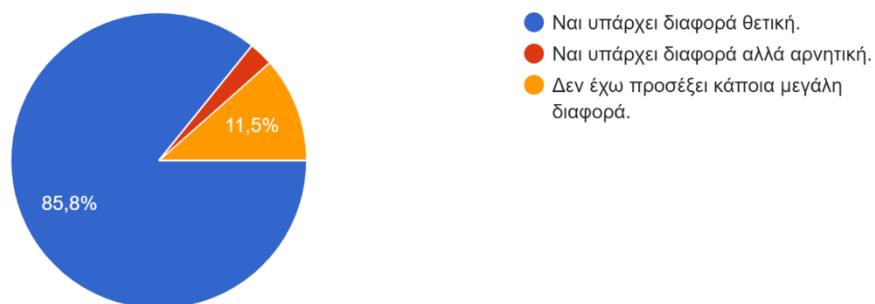
Απάντησαν: 2. 100% Ιδιωτικό (1,8%)

23. Υπάρχει μεγάλη διαφορά στην απόδοση των υπηρεσιών μετά από την πλήρη ιδιωτικοποίηση τον Αύγουστο του 2016; *

- Ναι υπάρχει διαφορά θετική.
- Ναι υπάρχει διαφορά αλλά αρνητική.
- Δεν έχω προσέξει κάποια μεγάλη διαφορά.
- Άλλο...

23. Υπάρχει μεγάλη διαφορά στην απόδοση των υπηρεσιών μετά από την πλήρη ιδιωτικοποίηση τον Αύγουστο του 2016;

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 97. Ναι υπάρχει διαφορά θετική. (85,8%)

Απάντησαν: 13. Δεν έχω προσέξει κάποια μεγάλη διαφορά. (11,5%)

Απάντησαν: 3. Ναι υπάρχει διαφορά αλλά αρνητική. (2,7%)

24. Κατά την εμπειρία σας. Σε σύγκριση με άλλα λιμάνια παρόμοιου μεγέθους, το Λιμάνι του Πειραιά είναι:

- Καλύτερο
- Ισάξιο
- Χειρότερο
- Δεν έχω εμπειρία από άλλα λιμάνια παρόμοιου μεγέθους για να κάνω αυτή τη σύγκριση.
- Άλλο...

24. Κατά την εμπειρία σας. Σε σύγκριση με άλλα λιμάνια παρόμοιου μεγέθους, το Λιμάνι του Πειραιά είναι:

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 64. Καλύτερο. (56,6%)

Απάντησαν: 37. Ισάξιο. (32,7%)

Απάντησαν: 11. Δεν έχω εμπειρία από άλλα λιμάνια παρόμοιου μεγέθους για να κάνω αυτή τη σύγκριση. (9,7%)

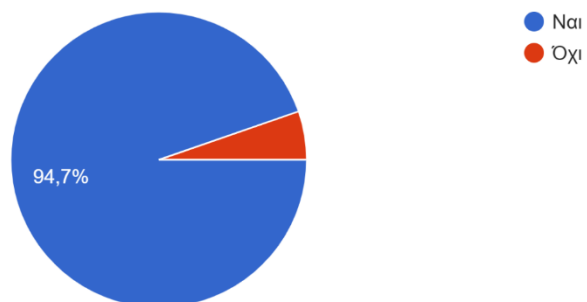
Απάντησαν: 1. Χειρότερο. (0,9%)

25. Πιστεύετε ότι επένδυση της Cosco το Λιμάνι του Πειραιά είναι επιτυχημένη. *

- Ναι
- Όχι
- Άλλο...

25. Πιστεύετε ότι επένδυση της Cosco το Λιμάνι του Πειραιά είναι επιτυχημένη.

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 107. Ναι (94,7%)

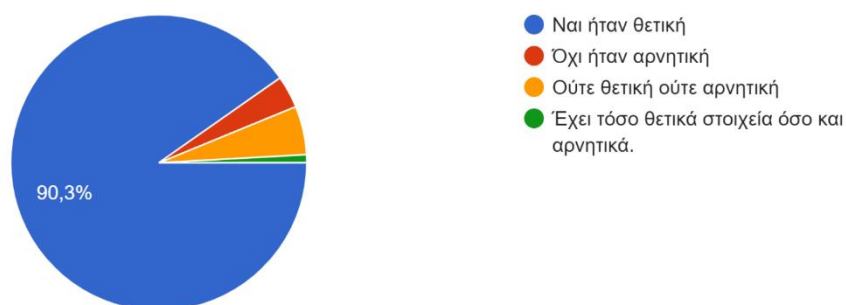
Απάντησαν: 6. Όχι (5,3%)

26. Η επένδυση της Cosco τελικά ήταν θετική ή αρνητική για την Ελλάδα; *

- Ναι ήταν θετική
- Όχι ήταν αρνητική
- Ούτε θετική ούτε αρνητική
- Άλλο...

26. Η επένδυση της Cosco τελικά ήταν θετική ή αρνητική για την Ελλάδα;

113 απαντήσεις



Απάντησαν: 102. Ναι ήταν θετική (90,3%)

Απάντησαν: 6. Ούτε θετική ούτε αρνητική (5,3%)

Απάντησαν: 4. Όχι ήταν αρνητική (3,5%)

Απάντησαν: 1. Έχει τόσο θετικά στοιχεία όσο και αρνητικά (0,9%)

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Το ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε με χρήση της πλατφόρμας Google Forms.

Συνολικά τέθηκαν 26 ερωτήσεις, μέσω emails, προς χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών στο Λιμάνι του Πειραιά.

Παρατηρούμε ότι το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 113 άτομα εκ των οποίων 64 ήταν άντρες με ποσοστό (56.6%) και 49 γυναίκες με ποσοστό (43.4%) Η μεγαλύτερη ηλικιακή ομάδα ήταν μεταξύ 36 με 50 έτη, με ποσοστό (46,9%), ακολουθούμενη από την ηλικιακή ομάδα των 26 με 35 έτη, με ποσοστό (27,4%) και 51 με 70 με ποσοστό (18.6%). Στην ερώτηση “*ποιο είναι το επίπεδο εκπαίδευσης σας*” οι δύο κυριότερες ομάδες είχαν ανώτερη εκπαίδευση με ποσοστό (61,9%), ενώ ήταν κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου ποσοστό (28,8%).

Στην ερώτηση “*εάν η εργασία σας σχετίζεται με το λιμάνι του Πειραιά*” 102 απάντησαν ότι σχετίζεται, με ποσοστό (90,3%). Στην ερώτηση “*σε πιο λιμενικό τομέα εργάζεστε*” υπήρχε έστω και ένας που απάντησε από κάθε τμήμα, αλλά με το μεγαλύτερο ποσοστό να είναι από τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (48,7%), ενώ με ποσοστό (19,5%) να απάντησαν “*σε άλλες υπηρεσίες*” που αυτό μπορεί να σημαίνει ότι εργάζονται σε τμήματα όπως λχ. το νομικό τμήμα, το οικονομικό τμήμα ή και το τμήμα μάρκετινγκ. Έπειτα με ποσοστά κάτω του 10% υπήρχαν απαντήσεις από διάφορους λιμενικούς τομείς, όπως ότι εργάζονται στον τουρισμό (8%) και στην κρουαζιέρα (4,4%), αλλού (3,5%), στις υπηρεσίες εφοδιασμού (1,8%), στην ναυπηγοεπισκευή (1,8%), στην μεταφορά αυτοκινήτων (0,9%), στην ακτοπλοΐα (0,9%), σε εκπαιδευτικά ιδρύματα (0,9%), και μια επιπλέον απάντηση ήταν “*shipowners*” (0,9%).

Από τις 113 απαντήσεις, 111 απάντησαν ότι κάνουν χρήση των υπηρεσιών του λιμανιού του Πειραιά (98,2%). Ποσοστό (61,9%) απάντησε ότι ήταν “*πάρα πολύ*” ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες που προσφέρονται στο λιμάνι, (31%) απάντησε “*πολύ*” και μόλις (7,1%) απάντησε “*λίγο*”. Σημειώνεται ότι κανένας δεν απάντησε την επιλογή “*πολύ λίγο*” η “*καθόλου*”.

Στην ερώτηση “*ποια υπηρεσία χρησιμοποιείτε περισσότερο*” 52 άτομα με ποσοστό (46%) απάντησαν την “*ακτοπλοΐα*” και 48 άτομα με ποσοστό (42,8%) απάντησαν “*σταθμός εμπορευματοκιβωτίων(Container Terminal)*”. Αυτά τα πόσα συμβαδίζουν και συσχετίζονται με την ερώτηση 5 σε “*ποιο λιμενικό τομέα εργάζεται*” με το (48%) να εργάζονται στη μεταφορά

εμπορευματοκιβωτίων. Η κρουαζιέρα με (9,7%) έρχεται στην τρίτη θέση με την ναυπήγηση και τα *“transit calls”* να έχουν μία απάντηση το καθένα.

106 με ποσοστό (93,8%) απάντησαν ότι είναι ευχαριστημένοι από τις υποδομές του λιμανιού του Πειραιά και μόλις 6 άτομα (5,3%) απάντησαν ότι δεν είναι ευχαριστημένοι. Στην ερώτηση 9. *“είναι η εφαρμοσμένη τιμολογιακή πολιτική δίκαιη κατά τη γνώμη σας”* (87,6%) απάντησε ότι *“ναι είναι δίκαια”* και (12,4%) απάντησαν ότι *“όχι δεν είναι δίκαια”*.

61 άτομα με ποσοστό (54%) απάντησαν ότι έχουν κάνει χρήση των υπηρεσιών εμπορευματοκιβωτίων και 59 άτομα ότι είναι ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες εμπορευματοκιβωτίων, με ποσοστό (52,2%), ενώ μόλις τέσσερα άτομα απάντησαν *“όχι”*. Επιπλέον στην ερώτηση αν *“η τιμολογιακή χρέωση της υπηρεσίας ήταν ικανοποιητική”* (54,9%) δήλωσαν ότι *“ναι ότι ήταν ικανοποιητική”* με μία απάντηση να απαντάει αρνητικά, ενώ όπως και στην προηγούμενη ερώτηση 50 άτομα δήλωσαν ότι δεν έχουν κάνει χρήση της υπηρεσίας ποσοστό (44,2%) που είναι λογικό γιατί οι ερωτήσεις συσχετίζονται.

Στην ερώτηση αν *“είσαστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες ακτοπλοΐας”* το (91,2%) δήλωσε ότι είναι ικανοποιημένοι με το (2,7%) να μην είναι ικανοποιημένοι. Στην ίδια ερώτηση αλλά για τις υπηρεσίες κρουαζιέρας απάντησαν ότι *“ναι είναι ικανοποιημένοι”* 75 άτομα ποσοστό (66,4%) , ενώ οι υπόλοιποι (33,6%) δήλωσαν ότι δεν είχαν χρησιμοποιήσει την υπηρεσία.

Στην ερώτηση αν *“είστε ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες ναυπήγησης”* οι απαντήσεις ήταν ως εξής : το (61,9%) απάντησε ότι *“δεν έχω χρησιμοποιήσει την υπηρεσία”* και (37,2%) ότι ήταν ικανοποιημένοι, με μόλις μία απάντηση αρνητική. Στην ίδια ερώτηση αλλά για τον σταθμό διακίνησης οχημάτων παρατηρούμε παρόμοια ποσοστά με το (66,4%) να δηλώνουν ότι δεν έχουν χρησιμοποιήσει την υπηρεσία, το (32,7%) να δηλώνουν ευχαριστημένοι, με μία απάντηση αρνητική.

Στην ερώτηση 18. *“Πιστεύετε ότι πρέπει να γίνουν περισσότερες επενδύσεις στο Λιμάνι του Πειραιά;”* 70 άτομα ποσοστό (61,9%) απάντησαν *“όχι”* και 43 άτομα ποσοστό (38,1%) απάντησαν *“ναι”*.

Ακολούθησε η ερώτηση 19. *“Κατά τη γνώμη σας τι χρειάζεται για την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στο λιμάνι του Πειραιά;”* με το (46,9%) να απαντάει *“δεν χρειάζεται”*

κάτι περισσότερο". Η μεγαλύτερη πλειοψηφία από τις απαντήσεις που ισχυρίζονται ότι χρειάζεται κάτι το λιμάνι επέλεξαν την απάντηση "χρειάζεται πρόσληψη περισσότερων εργαζομένων" με ποσοστό (31%), έπειτα με ποσοστά (5,3%) ήταν οι ερωτήσεις "χρειάζεται περισσότεροι χώροι στάθμευσης" και "χρειάζεται καλύτερη συντήρηση υποδομών" με τις υπόλοιπες απαντήσεις να έχουν ποσοστό κάτω του 5%.

Στην ερώτηση 20. αν "Υπήρξε κάποιο πρόβλημα που αντιμετωπίσατε στο Λιμάνι του Πειραιά;" (69%) απάντησε "όχι", και (31%) απάντησε "ναι" με ένα σχόλιο να είναι η "Συμφόρηση κατά την φόρτωση πλοίων ακτοπλοΐας".

Έπειτα ακολούθησε η σχετιζόμενη ερώτηση "Σε τυχόν προβλήματα που προέκυψαν, είσατε ικανοποιημένοι με τον τρόπο διαχείρισης του λιμανιού;" με (50,4%) να απαντάει "Ναι - Δόθηκαν λύσεις.", επιπλέον (6,2%) απάντησαν "Δόθηκαν εν μέρει λύσεις.", ενώ μόλις δύο άτομα δηλαδή το (1,8%) απάντησε "όχι δεν δόθηκαν λύσεις" και το υπόλοιπο (41,6%) απάντησε ότι "δεν προέκυψαν προβλήματα".

Η ερώτηση 22 αφορούσε το μετοχικό κεφάλαιο και το ποσοστό ιδιοκτησίας με την εξής ερώτηση "Με δεδομένο ότι σήμερα το ιδιοκτησιακό καθεστώς με βάση το μετοχικό κεφάλαιο είναι 7,14% Ελληνικό δημόσιο – (ΤΑΙΠΕΔ), 67% ιδιωτικό (COSCO), 25,86% ιδιωτικό (επενδυτικό κοινό). Ποια πιστεύετε ότι είναι ιδανική αναλογία για τη διαχείριση και ιδιοκτησία του λιμανιού του Πειραιά;" το (64.6%) απάντησε "50% Δημόσιο 50% Ιδιωτικό", στη δεύτερη θέση με (19,5%) ήταν "75% Δημόσιο 25% Ιδιωτικό" με (10,6%) ήταν στην 3η θέση "25% Δημόσιο 75% Ιδιωτικό" με μόλις 4 απαντήσεις για "100% Δημόσιο" και 2 "100% Ιδιωτικό".

Το (85,8%) των χρηστών δήλωσε ότι υπήρχε διαφορά θετική μετά την ιδιωτικοποίηση του 2016, το (11,5 %) δήλωσε ότι δεν πρόσεξε καμία μεγάλη διαφορά και το (2,7%) δήλωσε ότι υπάρχει διαφορά αλλά αρνητική.

Επίσης το (56,6%) των χρηστών δήλωσε ότι σε σύγκριση με άλλα Λιμάνια παρόμοιου μεγέθους, το Λιμάνι του Πειραιά "είναι καλύτερο" (32,7%) δήλωσε ότι "είναι ισάξιο", ενώ μόνο μία απάντηση δήλωσε ότι "είναι χειρότερο" και το άλλο (9,7%) ότι "δεν είχε εμπειρία με άλλα Λιμάνια παρόμοιου με μεγέθους".

Οι δύο τελευταίες ερωτήσεις αφορούσαν αν η επένδυση της Cosco ήταν επιτυχημένη και αν ήταν θετική ή αρνητική για την Ελλάδα. Με την προτελευταία ερώτηση να είναι

"Πιστεύετε ότι επένδυση της Cosco το Λιμάνι του Πειραιά είναι επιτυχημένη;", το (94,7%) των ερωτηθέντων απάντησε ότι ναι "ήταν επιτυχημένη" η επένδυση της Cosco και μόνο το (5,3%) απάντησε ότι δεν "ήταν επιτυχημένη".

Η τελευταία ερώτηση με αρ. 26 ήταν εάν "Η επένδυση της Cosco τελικά ήταν θετική ή αρνητική για την Ελλάδα;". Συνολικά το (90,3%) απάντησε ότι "ήταν θετική η επένδυση της Cosco για την Ελλάδα" που φαίνεται να συσχετίζεται και με την προηγούμενη ερώτηση, με το (5,3%) να απαντάει "ούτε θετική ούτε αρνητική", με (3,5%) να απαντάει ότι "ήταν αρνητική για την Ελλάδα", και τέλος να υπάρχει μία απάντηση, ένα σχόλιο ότι έχει "τόσο θετικά στοιχεία όσο και αρνητικά" η επένδυση της Cosco στην Ελλάδα.

Στατιστική ανάλυση ερωτηματολογίου

Γιατί την ανάλυση χρησιμοποιήθηκε το πρόγραμμα Microsoft Excel και το Google Sheets.

Έγινε επεξεργασία το δεδομένων του ερωτηματολογίου κατάλληλη διαμόρφωση της βάσης δεδομένων με εισαγωγή και κωδικοποίηση των μεταβλητών ώστε οι απαντήσεις να μετατραπούν σε αριθμητικά δεδομένα για να μπορέσει να γίνει επεξεργασία τους. Για παράδειγμα από “Ναι” και “Όχι” σε 1 και 0. Οι κωδικοποίηση έγινε έτσι ώστε οι ερωτήσεις και οι απαντήσεις ευθυγραμμίζονται προς την ίδια κατεύθυνση. Για παράδειγμα μια θετική απάντηση να έχει υψηλότερο αριθμό και μια αρνητική απάντηση χαμηλότερο.

Υπολογίστηκε η Διακύμανση σ^2 (Variance) και η Συνδιακύμανση (Covariance)

Έπειτα έγιναν κατάλληλοι έλεγχοι αξιοπιστίας (Cronbach's alpha) του ερωτηματολογίου σε συγκεκριμένες ερωτήσεις όπως και έλεγχοι προϋποθέσεων των δεδομένων.

Στατιστικοί έλεγχοι σχέσεων - συσχετίσεων μεταξύ ερωτήσεων με τη χρήση Συσχέτισης r (Correlation) ,με Συσχέτιση (Spearman's Correlation, και chi-square tests).

Τέλος διεξάχθηκαν πολυμεταβλητές αναλύσεις όπως παλινδρόμηση (linear regression και logistic regression).

(Το ερωτηματολόγιο πριν την επεξεργασία)

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1. Ποιο είναι το φύλο σας	2. Σε ποια ηλικιακή κατηγορία	3. Ποιο είναι το επίπεδο	4. Η εργασία σας σχετίζεται	5. Σε ποιο λιμενικό τομέα	6. Κάνετε χρήση του υπη	7. Είσαατε ικανοποιημέν	8. Ποια υπηρεσία χρησιμο	9. Είσαατε ικανοποιημέν	10. Είναι η εφαρμοζ
Γυναίκα	26-35	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Ναι	Αλλού	Ναι	Πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Όχι
Ανδρας	51-70	Κάτοχος PhD (Διδάκτορι	Ναι	Σε άλλες υπηρεσίες	Ναι	Πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Ναι
Ανδρας	18-25	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Όχι	Δεν εργάζομαι στο λιμενι	Ναι	Πάρα πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Ναι
Γυναίκα	26-35	Ανώτερη εκπαίδευση	Όχι	Σε άλλες υπηρεσίες	Ναι	Πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Ναι
Ανδρας	26-35	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Όχι	Δεν εργάζομαι στο λιμενι	Ναι	Λίγο	Ακτοπλοία	Ναι	Όχι
Γυναίκα	18-25	Ανώτερη εκπαίδευση	Όχι	Δεν εργάζομαι στο λιμενι	Όχι	Λίγο	Ακτοπλοία	Δεν τον χρησιμοποιώ και	Όχι
Ανδρας	26-35	Ανώτερη εκπαίδευση	Όχι	Δεν εργάζομαι στο λιμενι	Ναι	Λίγο	Ακτοπλοία	Όχι	Όχι
Ανδρας	26-35	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Όχι	Δεν εργάζομαι στο λιμενι	Ναι	Πάρα πολύ	Ακτοπλοία	Όχι	Όχι
Γυναίκα	18-25	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Όχι	Δεν εργάζομαι στο λιμενι	Ναι	Πολύ	Ακτοπλοία	Όχι	Όχι
Ανδρας	36-50	Δεν θα ήθελα να απαντή	Ναι	shipowners	Ναι	Λίγο	transit calls , episkeves	Όχι	Όχι
Ανδρας	26-35	Ανώτερη εκπαίδευση	Όχι	Δεν εργάζομαι στο λιμενι	Όχι	Λίγο	Ακτοπλοία	Όχι	Όχι
Γυναίκα	51-70	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Ναι	Στον τουρισμό	Ναι	Πάρα πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Ναι
Γυναίκα	36-50	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Ναι	Στις υπηρεσίες εφοδιασμι	Ναι	Λίγο	Ακτοπλοία	Όχι	Όχι
Γυναίκα	36-50	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Ναι	Σε εκπαιδευτικά ιδρύματ	Ναι	Πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Όχι
Γυναίκα	51-70	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Ναι	Στον τουρισμό	Ναι	Πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Ναι
Γυναίκα	36-50	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Ναι	Σε άλλες υπηρεσίες	Ναι	Πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Ναι
Γυναίκα	51-70	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Όχι	Δεν εργάζομαι στο λιμενι	Ναι	Πάρα πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Ναι
Ανδρας	51-70	Ανώτερη εκπαίδευση	Ναι	Σε άλλες υπηρεσίες	Ναι	Πάρα πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Ναι
Ανδρας	26-35	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Ναι	Στην μεταφορά εμπορευμ	Ναι	Πάρα πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Ναι
Ανδρας	36-50	Ανώτερη εκπαίδευση	Ναι	Στην μεταφορά αυτοκινήτ	Ναι	Πάρα πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Ναι
Ανδρας	36-50	Ανώτερη εκπαίδευση	Ναι	Στην μεταφορά εμπορευμ	Ναι	Πολύ	Σταθμός εμπορευματοκιμ	Ναι	Ναι
Ανδρας	36-50	Ανώτερη εκπαίδευση	Ναι	Στην κρουαζιέρα	Ναι	Πάρα πολύ	Κρουαζιέρα	Ναι	Ναι
Γυναίκα	51-70	Κάτοχος μεταπτυχιακού	Ναι	Σε άλλες υπηρεσίες	Ναι	Πολύ	Ακτοπλοία	Ναι	Ναι
Ανδρας	36-50	Ανώτερη εκπαίδευση	Ναι	Στην μεταφορά εμπορευμ	Ναι	Πολύ	Σταθμός εμπορευματοκιμ	Ναι	Ναι

(Το ερωτηματολόγιο μετά την επεξεργασία)

B	C	D	E	F	H	I	J	K	L	
1. Ποιο είναι το φύλο σ	2. Σε ποια ηλικιακή κα	3. Ποιο είναι το επίπεδο	4. Η εργασία σας σχετ	5. Σε ποιο λιμενικό τομ	6. Κάνετε χρήση των υ	7. Είσαστε ικανοποιημ	8. Ποια υπηρεσία χρησ	9. Είσαστε ικανοποιημ	10. Είναι η εφαρμοζόμ	11. Έχετε κάνει χρι
1	2	3	1	8	1	2	2	1	0	
2	4	4	1	2	1	2	2	1	1	
2	1	3	0	0	1	1	2	1	1	
1	2	2	0	2	1	2	2	1	1	
2	2	3	0	0	1	3	2	1	0	
1	1	2	0	0	0	3	2	0	0	
2	2	2	0	0	1	3	2	0	0	
2	2	3	0	0	1	1	2	0	0	
1	1	3	0	0	1	2	2	0	0	
2	3	0	1	10	1	3	5	0	0	
2	2	2	0	0	0	3	2	0	0	
1	4	3	1	3	1	1	2	1	1	
1	3	3	1	6	1	3	2	0	0	
1	3	3	1	11	1	2	2	1	0	
1	4	3	1	3	1	2	2	1	1	
1	3	3	1	2	1	2	2	1	1	
1	4	3	0	0	1	1	2	1	1	
2	4	2	1	2	1	1	2	1	1	
2	2	3	1	1	1	1	2	1	1	
2	2	3	1	1	1	1	2	1	1	
2	3	2	1	7	1	1	2	1	1	
2	3	2	1	1	1	2	1	1	1	
2	3	2	1	4	1	1	3	1	1	
1	4	3	1	2	1	2	2	1	1	
2	3	2	1	1	1	2	1	1	1	
2	3	2	1	2	1	1	2	1	1	
1	3	2	1	2	1	2	2	1	1	
2	4	2	1	1	1	2	1	1	1	

Διακύμανση σ^2 (Variance)

Η διακύμανση μετράει πόσο διασκορπίζονται τα σημεία δεδομένων από το μέσο όρο (μέσος όρος). Δείχνει πόσο ποικίλα ή συνεπή είναι τα δεδομένα.¹

$$\text{Ο τύπος είναι } \sigma^2 = (\sum \chi_i - \text{meanX})^2/n$$

Υψηλή διακύμανση: Τα σημεία των δεδομένων είναι περισσότερο διασκορπισμένα, υποδεικνύοντας μεγαλύτερη μεταβλητότητα.

Χαμηλή διακύμανση: Τα σημεία δεδομένων είναι πιο κοντά στο μέσο όρο, υποδεικνύοντας μεγαλύτερη συνέπεια.

Η Διακύμανση (Variance) για τις ερωτήσεις 25 με 26 και 11 με 12

Variance 25 - 26	2.257342	Variance 11 - 12	0.249040645
------------------	----------	------------------	-------------

¹ (What Is Variance in Statistics? Definition, Formula, and Example)
<https://www.investopedia.com/terms/v/variance.asp>

Variance = 0,249 Τα σημεία των δεδομένων είναι κοντά στο μέσο όρο, παρουσιάζοντας μικρή μεταβλητότητα (μεγαλύτερη συνοχή).

Variance = 2,257 Τα σημεία των δεδομένων είναι περισσότερο διασκορπισμένα, παρουσιάζοντας μεγαλύτερη μεταβλητότητα (λιγότερη συνέπεια).

Συνδιακύμανση (Covariance)

Ο τύπος είναι $Cov(X,Y) = \Sigma(X_i - \text{mean}X) \cdot (Y_i - \text{mean}Y) / n$

X_i, Y_i είναι μεμονωμένα σημεία δεδομένων, $\text{mean}X$ και $\text{mean} Y$ είναι οι μέσοι όροι των X, Y και n είναι ο αριθμός των δεδομένων.

Η συνδιακύμανση μετρά το πώς δύο μεταβλητές μεταβάλλονται μαζί. Δείχνει αν οι αυξήσεις σε μια μεταβλητή συνδέονται με αυξήσεις ή μειώσεις σε μια άλλη.

Θετική συνδιακύμανση: Εάν μια μεταβλητή αυξάνεται, η άλλη τείνει να αυξάνεται επίσης.

Αρνητική συνδιακύμανση: Εάν μια μεταβλητή αυξάνεται, η άλλη τείνει να μειώνεται.

Μηδενική συνδιακύμανση: Δεν υπάρχει γραμμική σχέση μεταξύ των μεταβλητών.

Παράδειγμα:

Συνδιακύμανση = 5 Θετική σχέση (όπως X αυξάνεται, Y τείνει να αυξηθεί).

Συνδιακύμανση = -2 Αρνητική σχέση (καθώς X αυξάνεται, Y τείνει να μειωθεί).

Η συνδιακύμανση (Covariance) για τις ερωτήσεις 25 με 26 και 11 με 12

Covariance 25 - 26	0.071657922
Covariance 11 - 12	0.240269402

Πιο αναλυτικά με χρήση της ανάλυσης δεδομένων του Excel για τις ερωτήσεις 25 με 26 και 11 με 12

	Στήλη 1	Στήλη 2
Στήλη 1	0.050278	
Στήλη 2	0.071658	0.251703

	Στήλη 1	Στήλη 2
Στήλη 1	0.248414	
Στήλη 2	0.240269	0.249511

Συνδιακύμανση (Covariance) = 0,240 Μέτρια θετική συσχέτιση, που σημαίνει ότι οι μεταβλητές τείνουν να κινούνται μαζί, αλλά όχι έντονα.

Συνδιακύμανση (Covariance) = 0,071 Ασθενής θετική συσχέτιση, που σημαίνει ότι ενώ οι μεταβλητές τείνουν να κινούνται μαζί, η συσχέτιση είναι πολύ μικρή.²

Η συνδιακύμανση από μερικές ερωτήσεις ενδεικτικά κείνεται από το 0.48 έως 0.015

Covariance
0,488918474
0,189991385
0,240269402
0,235648837
0,038765761
0,062416791
0,033283734
0,223275119
0,015976192

Συνδιακύμανση = 0,488

Θετική συνδιακύμανση καθώς αυξάνεται η μία μεταβλητή, η άλλη τείνει να αυξάνεται επίσης. Το 0,488 είναι μια μέτρια θετική τιμή, που σημαίνει ότι υπάρχει κάποιος βαθμός θετικής συσχέτισης μεταξύ των δύο μεταβλητών.

Συνδιακύμανση = 0,015 σημαίνει ότι οι δύο μεταβλητές συνδέονται ελαφρώς θετικά, αλλά η σχέση είναι πολύ ασθενής.

² (Covariance: Definition, Formula, Types, and Examples)
<https://www.investopedia.com/terms/c/covariance.asp>

Ανάλυση διακύμανσης δύο παραγόντων χωρίς αλληλεπίδραση και Cronbach's Alpha

Το Cronbach's Alpha είναι ένα μέτρο αξιοπιστίας για ένα σύνολο στοιχείων (π.χ. ερωτήσεις έρευνας ή στοιχεία τεστ) που προορίζονται να μετρήσουν την ίδια υποκείμενη έννοια. Βοηθά στην αξιολόγηση του πόσο καλά τα στοιχεία μιας κλίμακας συσχετίζονται μεταξύ τους, υποδεικνύοντας κατά πόσον μετρούν με συνέπεια το ίδιο πράγμα.³

Χρησιμοποιείται

Για τον έλεγχο της αξιοπιστίας μιας κλίμακας ή ενός τεστ.

Για να διαπιστωθεί εάν τα στοιχεία (ερωτήσεις) σε μια έρευνα μετρούν την ίδια έννοια και είναι εσωτερικά συνεπή.

Χρησιμοποιείται συνήθως σε έρευνες, ερωτηματολόγια, τεστ και ψυχολογικές αξιολογήσεις.

Πώς ερμηνεύεται;

Η τιμή του Cronbach's Alpha κυμαίνεται από 0 έως 1, όπου:

$\alpha \geq 0.9$: Εξαιρετική αξιοπιστία.

$0.8 \leq \alpha < 0.9$: Καλή αξιοπιστία.

$0.7 \leq \alpha < 0.8$: Αποδεκτή αξιοπιστία.

$0.6 \leq \alpha < 0.7$: Αμφισβητήσιμη αξιοπιστία.

$0.5 \leq \alpha < 0.6$: Κακή αξιοπιστία.

$\alpha < 0.5$: Μη αποδεκτή αξιοπιστία.

Οι υψηλότερες τιμές (πιο κοντά στο 1) σημαίνουν καλύτερη εσωτερική συνοχή (τα στοιχεία είναι στενά συνδεδεμένα). Οι χαμηλότερες τιμές (πιο κοντά στο 0) υποδηλώνουν ότι τα στοιχεία δεν σχετίζονται καλά μεταξύ τους.)

³ (What does Cronbach's alpha mean?)

<https://stats.oarc.ucla.edu/spss/faq/what-does-cronbachs-alpha-mean/>

Ανάλυση διακύμανσης δύο παραγόντων χωρίς αλληλεπίδραση και Cronbach's Alpha για την ερώτηση 11 με 12

D130		=1-(D126/D124)									
	A	B	C	D	E	F	G	H	I		
100	Γραμμή 97	2	2	1	0						
101	Γραμμή 98	2	2	1	0						
102	Γραμμή 99	2	2	1	0						
103	Γραμμή 100	2	2	1	0						
104	Γραμμή 101	2	2	1	0						
105	Γραμμή 102	2	2	1	0						
106	Γραμμή 103	2	2	1	0						
107	Γραμμή 104	2	2	1	0						
108	Γραμμή 105	2	2	1	0						
109	Γραμμή 106	2	2	1	0						
110	Γραμμή 107	2	2	1	0						
111	Γραμμή 108	2	2	1	0						
112	Γραμμή 109	2	2	1	0						
113	Γραμμή 110	2	2	1	0						
114	Γραμμή 111	2	2	1	0						
115	Γραμμή 112	2	2	1	0						
116	Γραμμή 113	2	2	1	0						
117	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	Πλήθος	Άθροισμα	Μέσος όρος	Διακύμανση						
118	Στήλη 1	113	61	0.539823009	0.250632111						
119	Στήλη 2	113	59	0.522123894	0.251738306						
120											
121											
122	ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ										
123	Προέλευση διακύμανσης	SS	βαθμοί ελευθερίας	MS	F	τιμή-P	κριτήριο F				
124	Γραμμές	55.28318584	112	0.493599874	56.27927928	2.69E-67	1.366389				
125	Στήλες	0.017699115	1	0.017699115	2.018018018	0.15822	3.925834				
126	Σφάλμα	0.982300885	112	0.008770544							
127											
128	Σύνολο	56.28318584	225								
129											
130			Cronbach's Alpha	0.982231471							
131											
132											

Το (Cronbach's Alpha = 0.982) Η ερώτηση 11 με 12 είναι εξαιρετικά αξιόπιστη και συσχετίζονται.

D130		=1-(D126/D124)									
	A	B	C	D	E	F	G	H	I		
100	Γραμμή 97	2	5	2.5	4.5						
101	Γραμμή 98	2	5	2.5	4.5						
102	Γραμμή 99	2	5	2.5	4.5						
103	Γραμμή 100	2	5	2.5	4.5						
104	Γραμμή 101	2	5	2.5	4.5						
105	Γραμμή 102	2	5	2.5	4.5						
106	Γραμμή 103	2	5	2.5	4.5						
107	Γραμμή 104	2	5	2.5	4.5						
108	Γραμμή 105	2	5	2.5	4.5						
109	Γραμμή 106	2	5	2.5	4.5						
110	Γραμμή 107	2	5	2.5	4.5						
111	Γραμμή 108	2	5	2.5	4.5						
112	Γραμμή 109	2	5	2.5	4.5						
113	Γραμμή 110	2	5	2.5	4.5						
114	Γραμμή 111	2	5	2.5	4.5						
115	Γραμμή 112	2	5	2.5	4.5						
116	Γραμμή 113	2	5	2.5	4.5						
117	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	Πλήθος	Άθροισμα	Μέσος όρος	Διακύμανση						
118	Στήλη 1	113	107	0.94690265	0.050726928						
119	Στήλη 2	113	435	3.84955752	0.253950695						
120											
121											
122	ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ										
123	Προέλευση διακύμανσης	SS	βαθμοί ελευθερίας	MS	F	τιμή-P	κριτήριο F				
124	Γραμμές	25.15929	112	0.22463654	2.806515301	4.79E-08	1.36638922				
125	Στήλες	476.0354	1	476.035398	5947.387957	6.6E-99	3.92583427				
126	Σφάλμα	8.964602	112	0.08004109							
127											
128	Σύνολο	510.1593	225								
129											
130			Cronbach's Alpha 25-26	0.64368625							
131											
132											

Το (Cronbach's Alpha = 0.643) Η ερώτηση 25 με 26 εμπίπτει «μέτριας» αξιοπιστίας.

Αυτό δείχνει ότι τα στοιχεία είναι κάπως συμβατά στη διαδικασία μέτρησης της ίδιας έννοιας, αλλά η εσωτερική συνοχή δεν είναι ισχυρή.

Η Συσχέτιση r (Correlation)

Ο τύπος είναι ($r = \text{Cov}(X, Y) / \sigma_X * \sigma_Y$)

Όπου: $\text{Cov}(X, Y)$ είναι η συνδιακύμανση των X και Y και σ_X και σ_Y είναι οι τυπικές αποκλίσεις των X και Y .

Η συσχέτιση μετρά τη δύναμη και την κατεύθυνση της σχέσης μεταξύ δύο μεταβλητών. Υποδεικνύει πόσο στενά κινούνται δύο μεταβλητές μεταξύ τους, αλλά σε αντίθεση με τη συνδιακύμανση, είναι τυποποιημένη, καθιστώντας ευκολότερη την ερμηνεία της.⁴

Κυμαίνεται από -1 έως 1:

+1: Τέλεια θετική σχέση (καθώς αυξάνεται η μία μεταβλητή, αυξάνεται και η άλλη).

-1: Τέλεια αρνητική σχέση (καθώς αυξάνεται η μία μεταβλητή, μειώνεται η άλλη).

0: Καμία σχέση.

Παραδείγματα

Συσχέτιση = 0,9: Ισχυρή θετική σχέση.

Συσχέτιση = -0,4: Μέτρια αρνητική σχέση.

Συσχέτιση = 0: Καμία σχέση.

⁴ (Correlation: What It Means in Finance and the Formula for Calculating It)
<https://www.investopedia.com/terms/c/correlation.asp>

Η συσχέτιση r για τις ερωτήσεις 25 με 26 και 11 με 12

Correlation r 25-26	0.63698711	Correlation r 11-12	0.965085699
---------------------	------------	---------------------	-------------

Πιο αναλυτικά με χρήση της ανάλυσης δεδομένων του Excel για τις ερωτήσεις 25 με 26 και 11 με 12

	Στήλη 1	Στήλη 2
Στήλη 1	1	
Στήλη 2	0.636987	1

	Στήλη 1	Στήλη 2
Στήλη 1	1	
Στήλη 2	0.965086	1

Coreel r = 0.965

Αρά υπάρχει πολύ ισχυρή θετική συσχέτιση μεταξύ ερώτησης 11 και 12, υποδεικνύοντας ότι οι μεταβλητές κινούνται σχεδόν τέλεια μαζί.

Coreel r = 0.636

Αρά υπάρχει ισχυρή θετική συσχέτιση, αλλά με κάποια μεταβλητότητα μεταξύ της ερώτησης 25 και 26.

Η Συσχέτιση (Spearman's Correlation) r_s

Ο συντελεστής συσχέτισης Spearman (Spearman's rank correlation coefficient) είναι ένα μη παραμετρικό μέτρο της ισχύος και της κατεύθυνσης της μονοτονικής σχέσης μεταξύ δύο μεταβλητών. Αξιολογεί πόσο καλά μπορεί να περιγραφεί η σχέση μεταξύ δύο μεταβλητών με τη χρήση μιας σειράς κατάταξης (όχι απαραίτητα γραμμικής όπως η συσχέτιση Pearson).⁵

Χρησιμοποιείται όταν τα δεδομένα είναι ταξινομημένα, όχι κανονικά κατανομημένα ή όταν η σχέση μεταξύ των μεταβλητών είναι μη γραμμική αλλά μονοτονική.

Είναι χρήσιμη για μεταβλητές που δεν πληρούν τις υποθέσεις της συσχέτισης Pearson (όπως η κανονικότητα ή η γραμμικότητα).

⁵ (Spearman's Rank-Order Correlation)

<https://statistics.laerd.com/statistical-guides/spearmans-rank-order-correlation-statistical-guide.php>

Πώς λειτουργεί:

Η μονοτονική σχέση είναι μια σχέση όπου οι μεταβλητές κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση, αλλά όχι απαραίτητα με σταθερό ρυθμό (είτε αυξάνονται είτε μειώνονται σταθερά).

Μετατρέπει τα δεδομένα σε τάξεις και υπολογίζει τη συσχέτιση με βάση τις τάξεις και όχι τις πραγματικές τιμές.

Ερμηνεία: Από -1 έως 1

Αν είναι +1: (καθώς αυξάνεται η μία μεταβλητή, αυξάνεται και η άλλη).

-1: Τέλεια μονότονη αρνητική σχέση (καθώς αυξάνεται η μία μεταβλητή, μειώνεται η άλλη).

0: Καμία μονοτονική σχέση.

Η συσχέτιση Spearman είναι ιδανική για δεδομένα με ιεράρχηση ή όταν η σχέση μεταξύ των μεταβλητών είναι μη γραμμική αλλά είναι μονοτονική.

Spearman's Correlation r_s για την ερώτηση 11 με 12

Ο τύπος ο τύπος που χρησιμοποιήθηκε στο Excel

`=CORREL(RANK.AVG(L2:L114,L2:L114),RANK.AVG(M2:M114,M2:M114))`

Coreel rho = 0.965

n =	113
rho 11 - 12	0.965085699
t-stat	38.81816015
p-value	2.05499E-66

Αρά υπάρχει πολύ ισχυρή θετική συσχέτιση μεταξύ ερώτησης 11 και 12, υποδεικνύοντας ότι οι μεταβλητές κινούνται σχεδόν τέλεια μαζί.

Spearman's Correlation r_s για την ερώτηση 25 με 26

n =	113
25- 26 rho	0.720093446
t-stat	10.93371611
p-value	2.51059E-19

Coreel rho = 0.720

Αρά υπάρχει ισχυρή θετική συσχέτιση, αλλά με κάποια μεταβλητότητα μεταξύ της ερώτησης 25 και 26.

Παλινδρόμηση R^2 (Linear Regression)

Η γραμμική παλινδρόμηση είναι μια στατιστική μέθοδος που χρησιμοποιείται για τη μοντελοποίηση της σχέσης μεταξύ μιας εξαρτημένης μεταβλητής (αποτέλεσμα) και μιας ή περισσότερων ανεξάρτητων μεταβλητών (προγνωστικοί παράγοντες). Εκτιμά τον τρόπο με τον οποίο οι αλλαγές στις ανεξάρτητες μεταβλητές επηρεάζουν την εξαρτημένη μεταβλητή με την προσαρμογή μιας γραμμικής εξίσωσης στα παρατηρούμενα δεδομένα.⁶

Γιατί χρησιμοποιείται;

Για την πρόβλεψη της τιμής μιας εξαρτημένης μεταβλητής με βάση τις τιμές μιας ή περισσότερων ανεξάρτητων μεταβλητών. Για την κατανόηση της σχέσης και της ισχύος της επίδρασης των ανεξάρτητων μεταβλητών στην εξαρτημένη μεταβλητή. Χρησιμοποιείται συνήθως σε τομείς όπως η οικονομία, τα χρηματοοικονομικά, η ψυχολογία και οι κοινωνικές επιστήμες. y = εξαρτημένη μεταβλητή και x = ανεξάρτητη μεταβλητή.

Συντελεστές (τιμές b): Δείχνουν την ισχύ και την κατεύθυνση της σχέσης μεταξύ κάθε ανεξάρτητης μεταβλητής και της εξαρτημένης μεταβλητής. Αν Θετικός συντελεστής τότε καθώς αυξάνεται η ανεξάρτητη μεταβλητή, αυξάνεται και η εξαρτημένη μεταβλητή. Αν αρνητικός συντελεστής τότε καθώς αυξάνεται η ανεξάρτητη μεταβλητή, η εξαρτημένη μεταβλητή μειώνεται.

R τετράγωνο (R^2): Μετρά πόσο καλά οι ανεξάρτητες μεταβλητές εξηγούν τη διακύμανση της εξαρτημένης μεταβλητής.

$R^2 = 1$: Τέλεια προσαρμογή (όλη η διακύμανση της)

$R^2 = 0$ δεν έχει προσαρμογή

⁶ (Regression: Definition, Analysis, Calculation, and Example)

<https://www.investopedia.com/terms/r/regression.asp>

p - τιμές: Έλεγχος της σημαντικότητας των ανεξάρτητων μεταβλητών. Μια χαμηλή p-τιμή (συνήθως $< 0,05$) υποδηλώνει ότι ο παράγοντας πρόβλεψης είναι σημαντικός και έχει αντίκτυπο στην Y.

Τι σημαίνουν οι αριθμοί:

Υψηλότεροι συντελεστές: Μεγαλύτερη επίδραση της εν λόγω μεταβλητής στην εξαρτημένη μεταβλητή. R^2 πιο κοντά στο 1: Το μοντέλο ταιριάζει καλά στα δεδομένα και εξηγεί μεγάλο μέρος της διακύμανσης. Χαμηλές τιμές p-values: Ο προγνωστικός παράγοντας είναι στατιστικά σημαντικός και επηρεάζει το αποτέλεσμα.

Τέλος, η γραμμική παλινδρόμηση χρησιμοποιείται για την πρόβλεψη αποτελεσμάτων και την κατανόηση της σχέσης μεταξύ μεταβλητών. Οι συντελεστές παλινδρόμησης R^2 , και οι τιμές p-values δείχνουν πόσο ισχυρές και σημαντικές είναι αυτές οι σχέσεις.

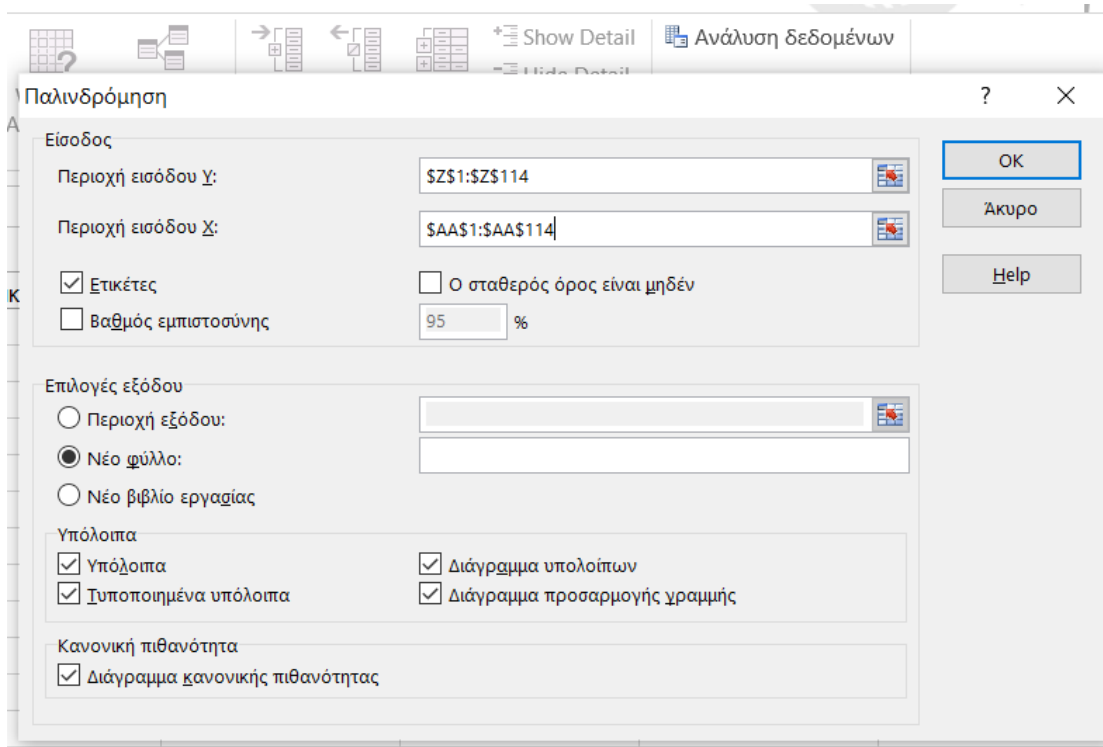
Παλινδρόμηση R για μερικές επιλεγμένες ερωτήσεις ενδεικτικά κυμαίνεται από **R = 0.931** έως **R = 0.083**

R
0,405752578
0,10931342
0,34380632
0,025170108
0,321590534
0,34380632
0,931390407
0,829844253
0,23079075
0,045148137
0,126525309
0,111026519
0,167076167
0,083410266

R = 0,931 Υποδηλώνει ισχυρή θετική σχέση, όπου η ανεξάρτητη μεταβλητή έχει σημαντική επίδραση στο αποτέλεσμα.

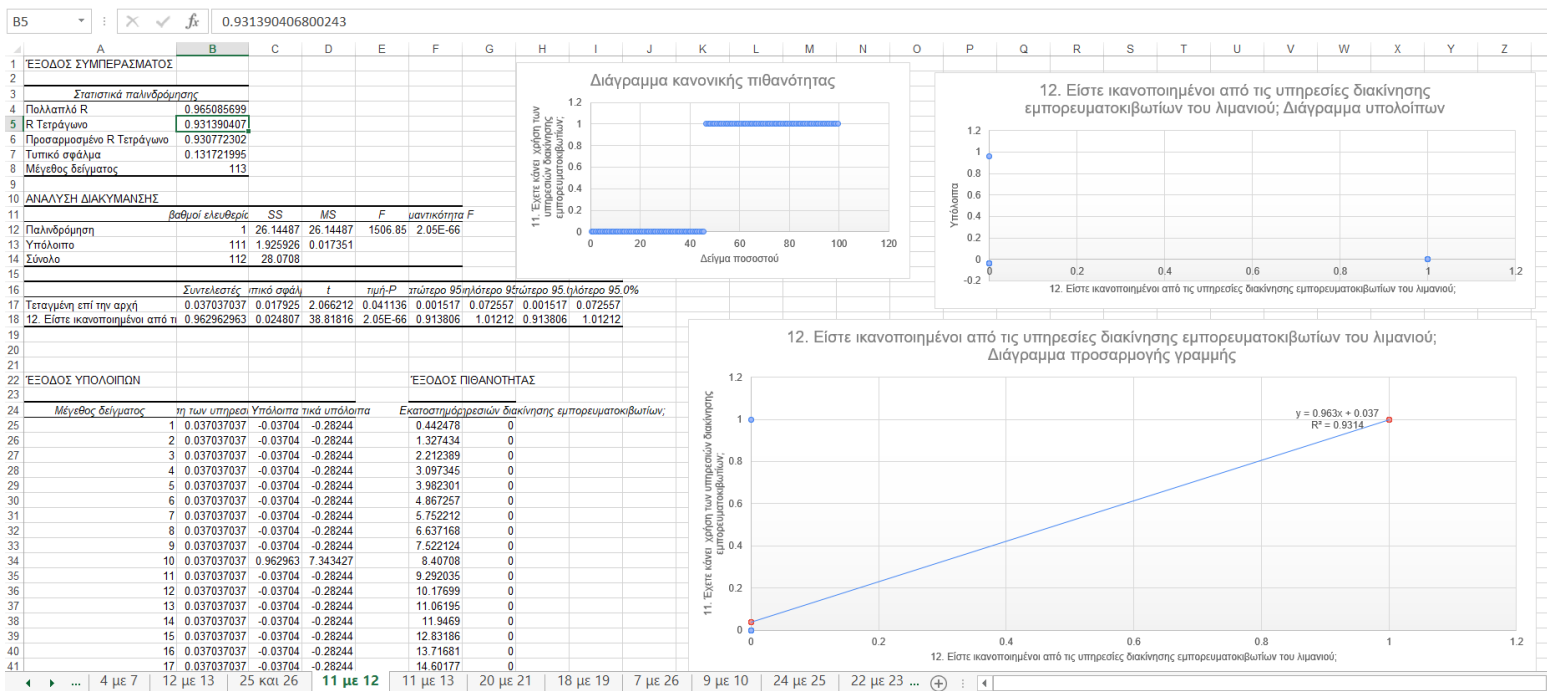
R= 0,083 Δείχνει μια ασθενή θετική σχέση, όπου η ανεξάρτητη μεταβλητή έχει μόνο μικρή επιρροή στο αποτέλεσμα.

Πιο αναλυτικά με τη χρήση ανάλυσης δεδομένων στο Excel

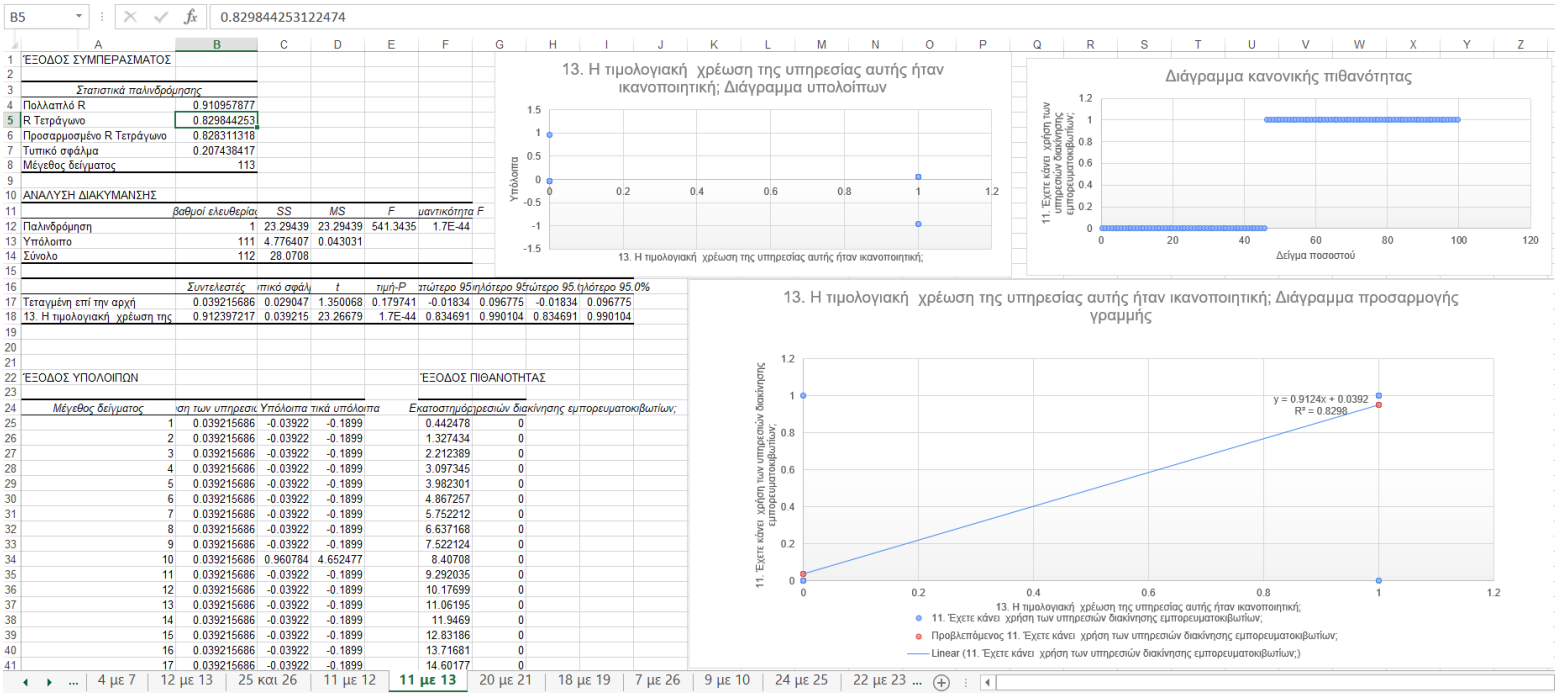


Παλινδρόμηση Ενδεικτικά για τις ερωτήσεις:

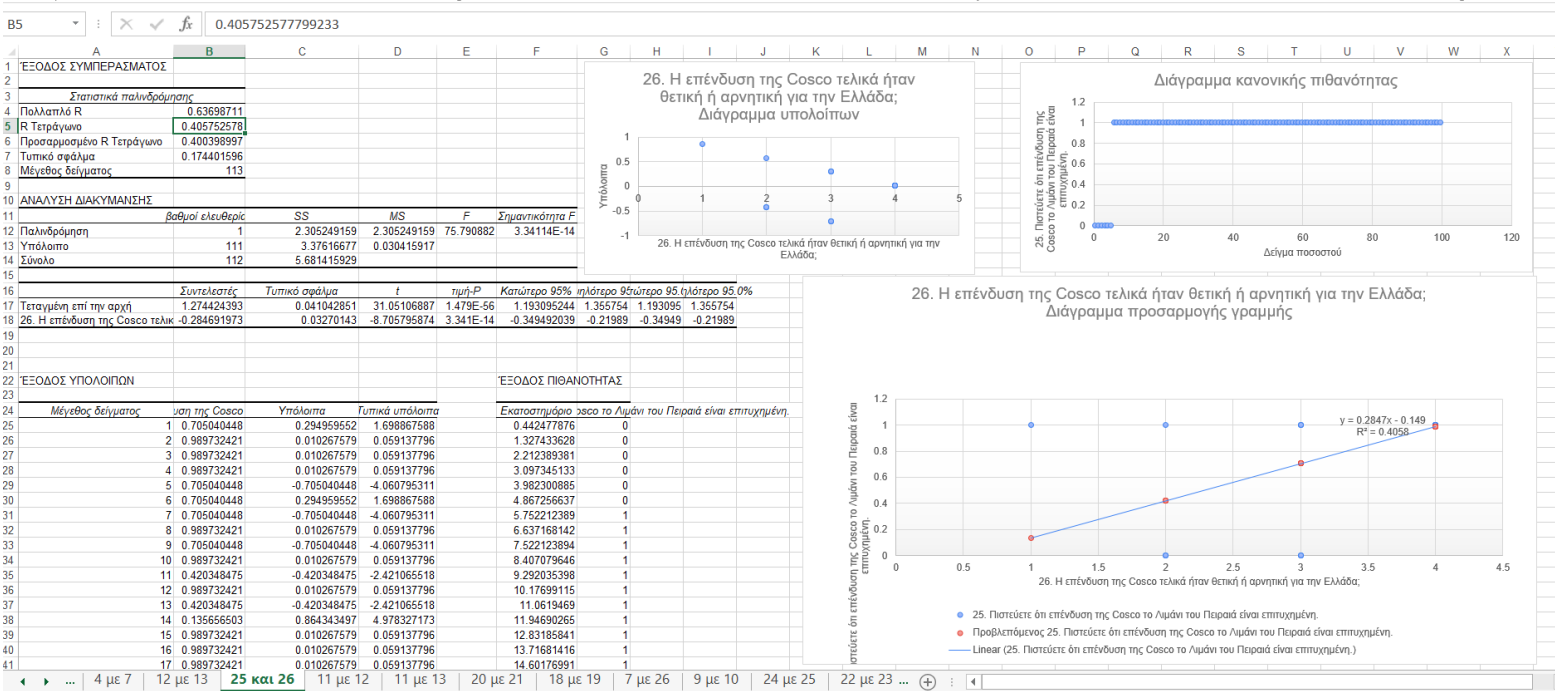
Παλινδρόμηση για τις ερωτήσεις 11 με 12 (R = 0.931)



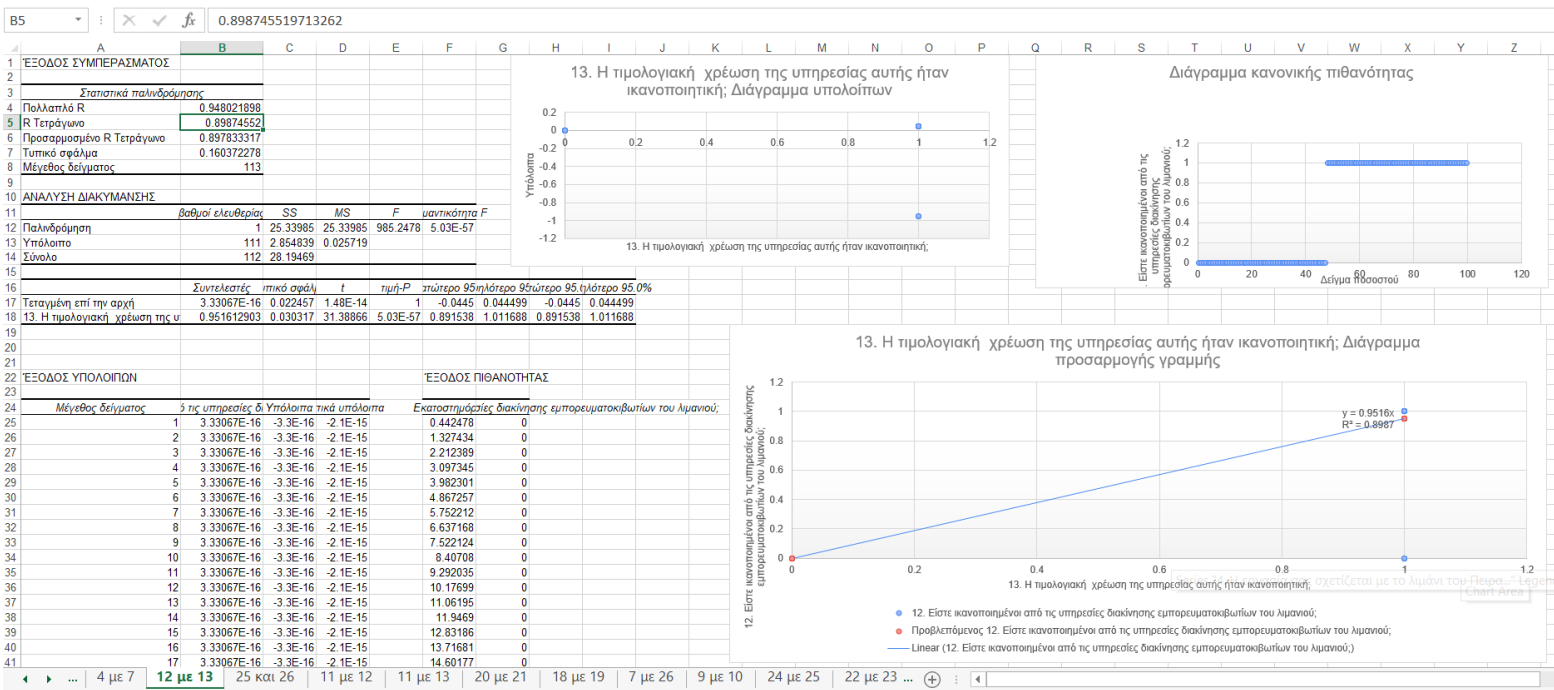
Παλινδρόμηση για τις ερωτήσεις 11 με 13 (R = 0.829)



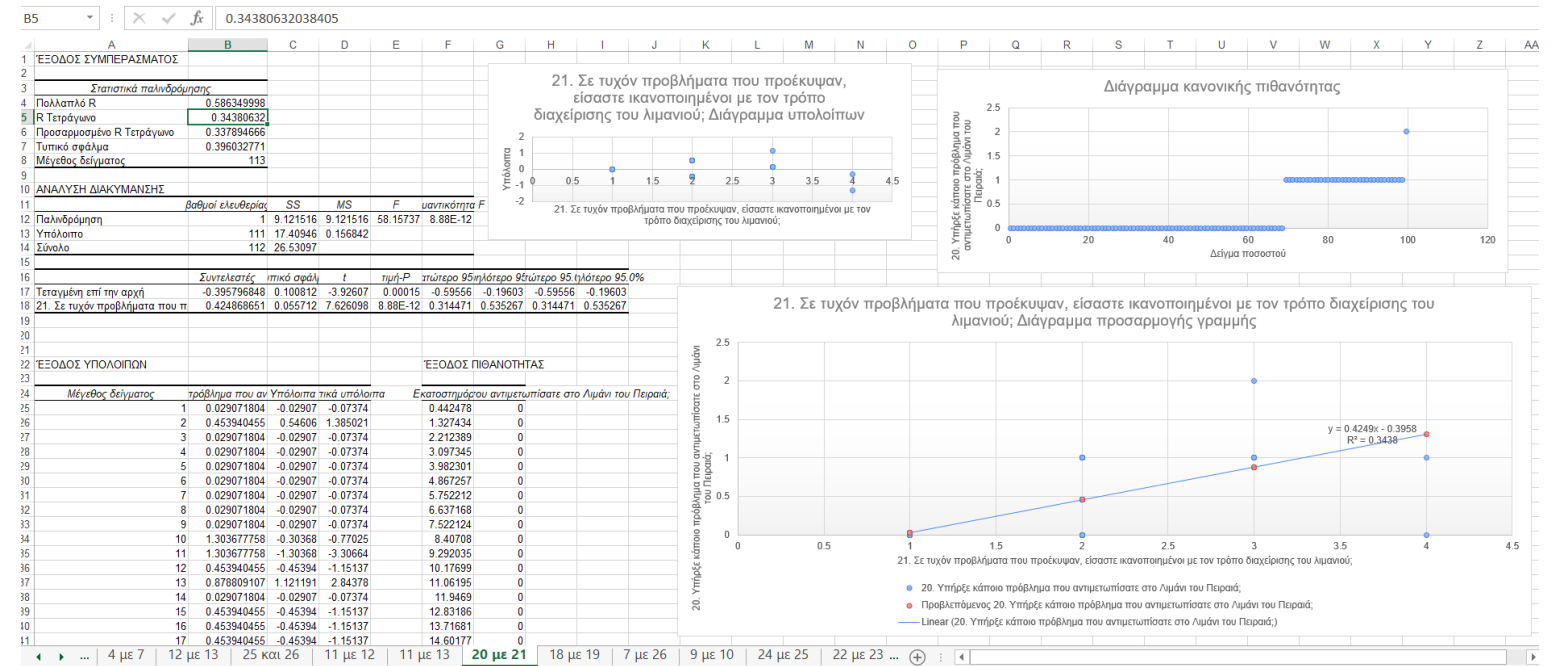
Παλινδρόμηση για τις ερωτήσεις 25 με 26 (R = 0.405)



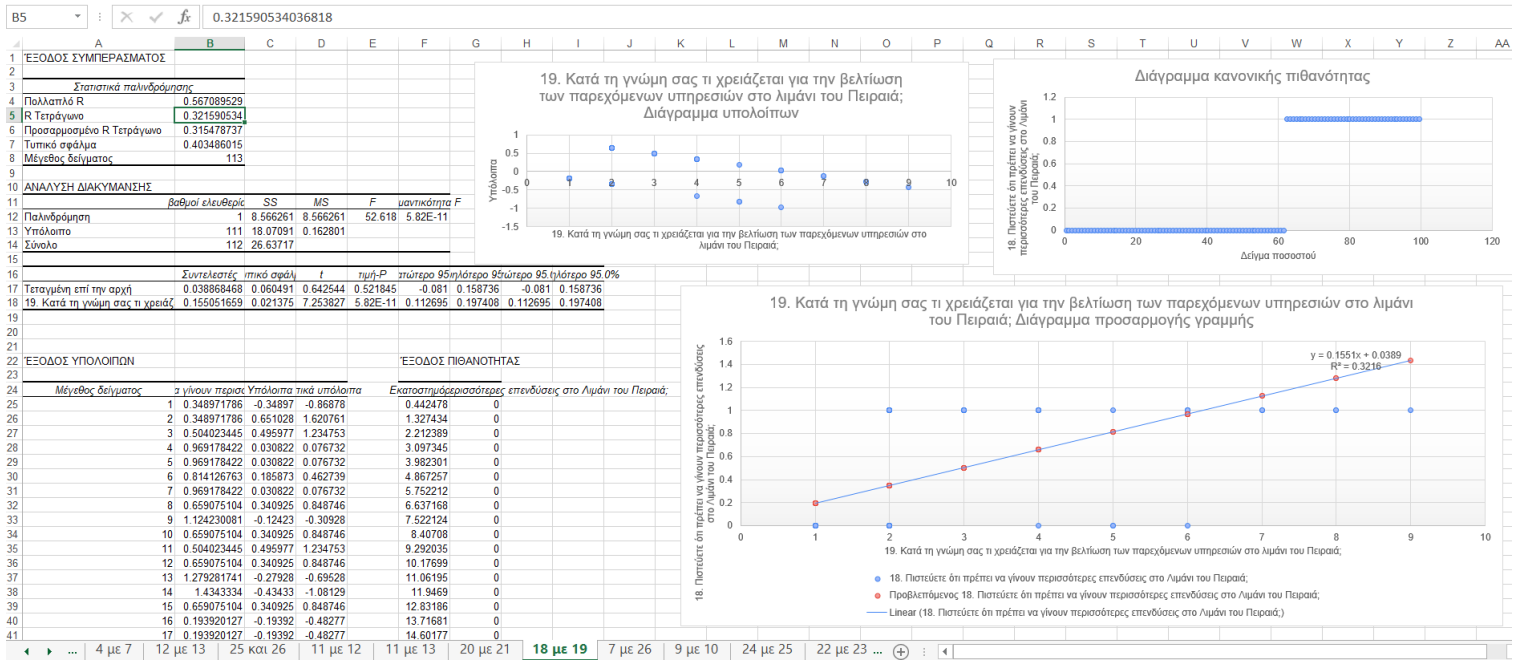
Παλινδρόμηση για τις ερωτήσεις 12 με 13 (R = 0.898)



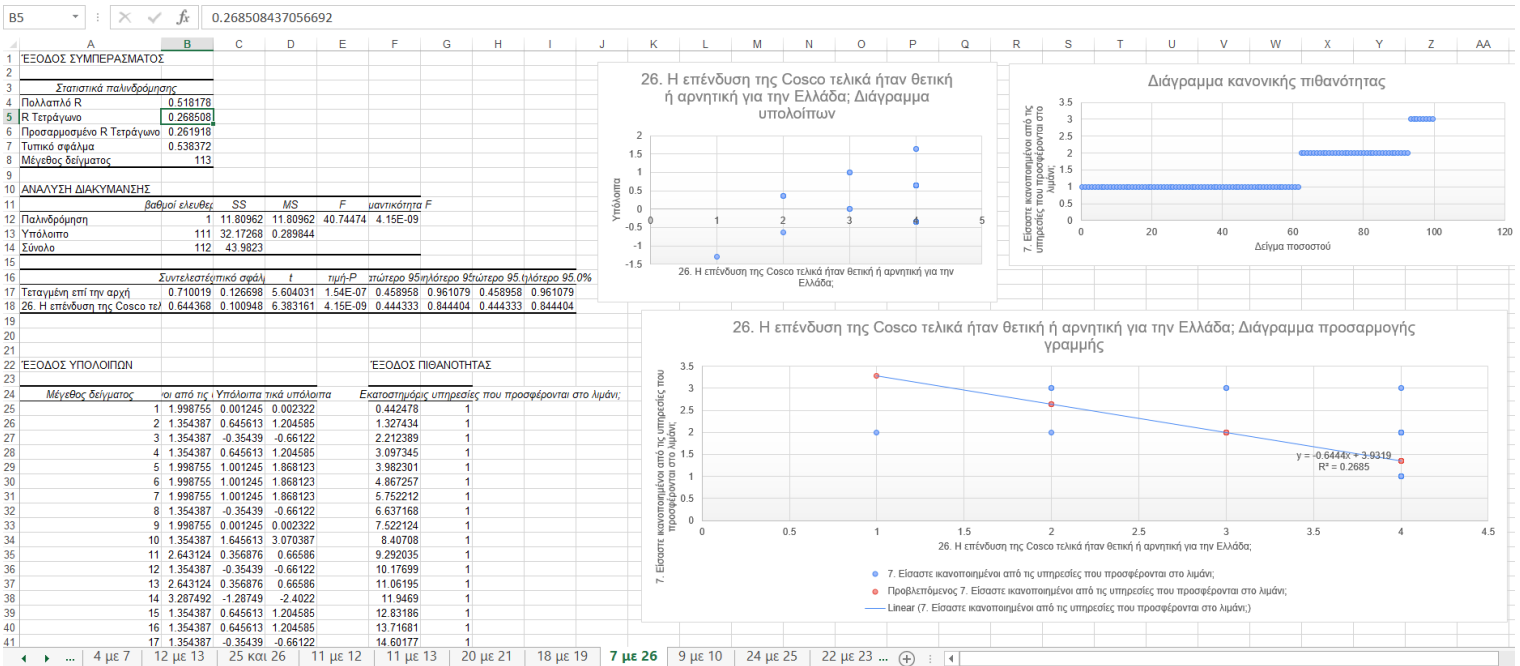
Παλινδρόμηση για τις ερωτήσεις 20 με 21 (R = 0.343)



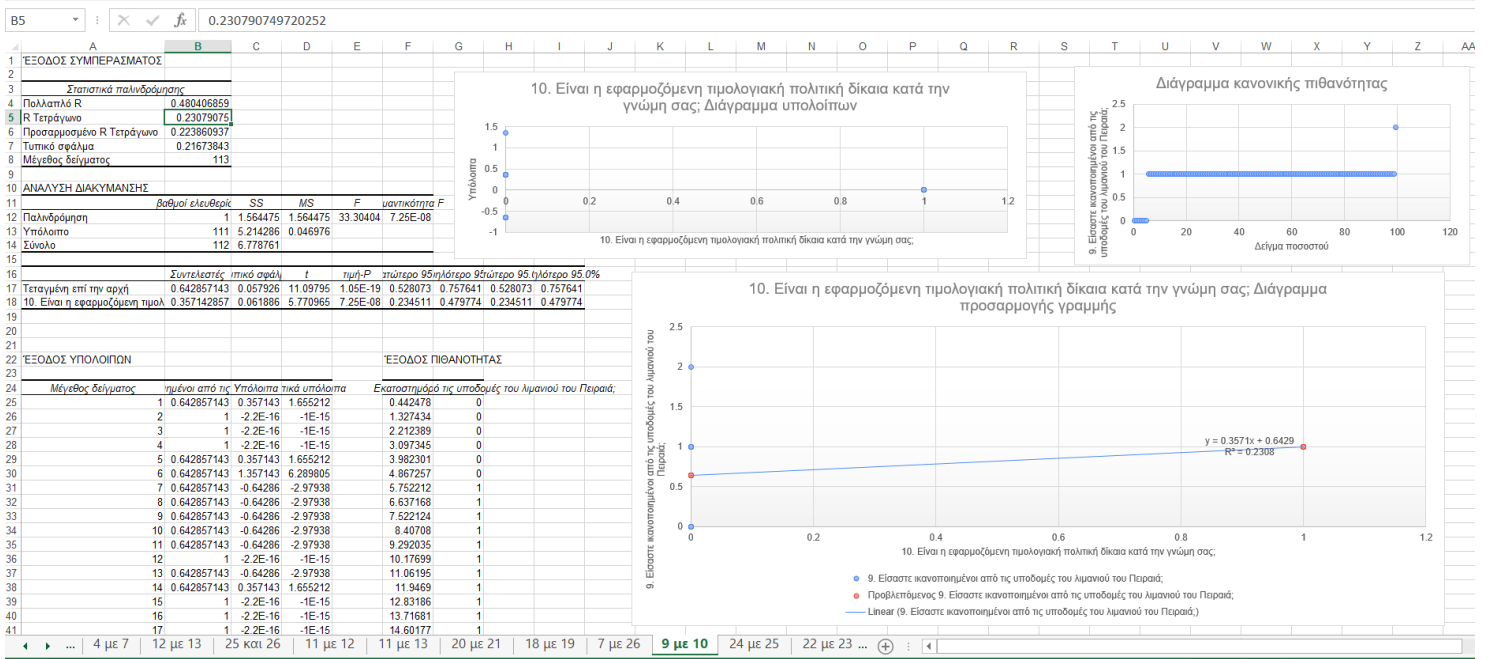
Παλινδρόμηση για τις ερωτήσεις 18 με 19 (R = 0.321)



Παλινδρόμηση για τις ερωτήσεις 7 με 26 (R = 0.268)



Παλινδρόμηση για τις ερωτήσεις 9 με 10 (R = 0.230)



Συμπεράσματα στατιστικής ανάλυσης ερωτηματολογίου

Όπως βλέπουμε από την στατιστική ανάλυση του ερωτηματολογίου παρατηρούνται συσχετίσεις σε πολλές από τις ερωτήσεις κάτι που είναι θετικό για αυτή την έρευνα.

Αυτό σημαίνει ότι μια ερώτηση επηρεάζει την άλλη. Για παράδειγμα στην ερώτηση 25 και 26 που καταλήξαμε ότι η επένδυση της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά ήταν και επιτυχημένη ως επένδυση αλλά και θετική για την Ελλάδα. Αυτό υποδεικνύει ότι αν η επένδυση της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά πάει καλά είναι θα είναι καλό και γενικότερα για την Ελλάδα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Από το ερωτηματολόγιο προκύπτει ότι κατά τη γνώμη των χρηστών του Λιμένα Πειραιά που απάντησαν, σ' αυτό, η επένδυση της COSCO είναι σε γενικές γραμμές επιτυχημένη.

Πρόκειται για ένα δείγμα σχεδόν 50% άντρες και 50% γυναίκες, από όλες τις ηλικιακές ομάδες και από όλα τα μορφωτικά επίπεδα. 102 από τα άτομα να απάντησαν, δήλωσαν ότι η εργασία τους σχετίζεται με το λιμάνι του Πειραιά.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί, επίσης, ότι εμφανίζεται ποικιλία απόψεων σε αυτό το ερωτηματολόγιο. Ειδικότερα, υπάρχει, τουλάχιστον, ένα άτομο από όλους τους λιμενικούς τομείς του λιμανιού του Πειραιά, με το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων να είναι από την διακίνηση - μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

Από το ερωτηματολόγιο παρατηρούμε, επίσης, ότι οι υπηρεσίες που προσφέρονται στο λιμάνι του Πειραιά είναι ικανοποιητικές όπως και η μονάδα χρέωσης αυτών των υπηρεσιών. Επίσης, κατά τη γνώμη των χρηστών του Λιμένα Πειραιά που απάντησαν, σ' αυτό, οι υποδομές του λιμανιού του Πειραιά είναι επαρκείς, αλλά ίσως να χρειάζονται περισσότερες προσλήψεις εργαζομένων για την κάλυψη αναγκών.

Παρατηρούμε, επιπλέον, ότι στα περισσότερα προβλήματα που προέκυψαν στο λιμάνι του Πειραιά βρέθηκαν λύσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πλειοψηφία απάντησε ότι δεν προέκυψαν προβλήματα.

Υπάρχει μία προτίμηση από τους χρήστες στο ότι το μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ ΑΕ πρέπει να είναι 50% ιδιωτικό 50% δημόσιο. Μία προτίμηση, όμως, που πιθανόν βασίζεται περισσότερο στο συναίσθημα, διότι στην επόμενη ερώτηση το 85% όσων απάντησαν παρατήρησε θετική διαφορά μετά την πλήρη ιδιωτικοποίηση του 2016.

Συνολικά, κατά την γνώμη των ερωτηθέντων, το Λιμάνι του Πειραιά είναι καλύτερο η ισάξιο με άλλα Λιμάνια παρόμοιου μεγέθους.

Το πλέον σημαντικό αποτέλεσμα αυτού του ερωτηματολογίου είναι οι δύο τελευταίες ερωτήσεις, απ' όπου προκύπτει ότι η επένδυση της COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά ήταν επιτυχημένη. Αυτό αποδεικνύεται, τόσο, από το ερωτηματολόγιο με ποσοστό (94,7%) των χρηστών, αλλά και από τα προαναφερθέντα οικονομικά στοιχεία της COSCO. Τέλος με την τελευταία ερώτηση φαίνεται ότι η επένδυση της COSCO στην Ελλάδα έχει θετικό πρόσημο για τη Χώρα με τα θετικά στοιχεία να υπερτερούν τον αρνητικών.