



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ**

Διπλωματική Εργασία

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Νικόλαος Γαρδίκης

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια:

Μποϊλέ Μαρία-Πούλια

Πειραιάς

Μάρτιος 2026

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

ΜΕΛΟΣ Α΄: ΜΠΟΪΛΕ ΜΑΡΙΑ (Επιβλέπουσα Καθηγήτρια)

ΜΕΛΟΣ Β΄: ΓΑΛΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΜΕΛΟΣ Γ΄: ΛΑΓΟΥΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Η έγκριση της Διπλωματική Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.»



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Περίληψη

Η παρούσα εργασία εξετάζει την οικονομική ανθεκτικότητα και τη διαχείριση των ελληνικών λιμένων, με κύρια μελέτη περίπτωσης το λιμάνι του Πειραιά, κατά την περίοδο 2020–Α΄ τριμήνου 2025. Η διεθνής ναυτιλία επηρεάστηκε έντονα από την πανδημία COVID-19, τον πόλεμο στην Ουκρανία, τις συγκρούσεις στη Μέση Ανατολή, την αστάθεια στην Ερυθρά Θάλασσα και τα προβλήματα στη Διώρυγα του Παναμά, δημιουργώντας σημαντικές προκλήσεις στις εμπορευματικές ροές και στο λειτουργικό κόστος των λιμένων.

Η έρευνα βασίστηκε σε ανάλυση χρονοσειρών οικονομικών δεδομένων, διεθνών δεικτών συνδεσιμότητας και ανταγωνιστικότητας, καθώς και σε επίσημες εκθέσεις του ΟΛΠ και διεθνών οργανισμών. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι ο Πειραιάς διατήρησε υψηλό επίπεδο σταθερότητας και ανταγωνιστικότητας, χάρη στη γεωστρατηγική του θέση, τη διαφοροποίηση εσόδων, την ισχυρή συνδεσιμότητα και τις επενδύσεις της COSCO και του εγκεκριμένου Master Plan.

Παρά τις συνεχιζόμενες γεωπολιτικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις, η τεχνολογική αναβάθμιση και οι πράσινες επενδύσεις ενισχύουν τις προοπτικές βιώσιμης ανάπτυξης. Συμπερασματικά, ο Πειραιάς αναδεικνύεται ως ένας ιδιαίτερα ανθεκτικός και στρατηγικής σημασίας λιμενικός κόμβος της Ανατολικής Μεσογείου.

Λέξεις-κλειδιά:

Λιμένας Πειραιά, οικονομική ανθεκτικότητα, λιμενική διαχείριση, ναυτιλία, γεωστρατηγική θέση, συνδεσιμότητα λιμένων, COSCO, πράσινες επενδύσεις, εφοδιαστική αλυσίδα, Ανατολική Μεσόγειος.

Abstract

This study examines the management and economic resilience of Greek ports, focusing on the Port of Piraeus during the period from 2020 to the first quarter of 2025. Global shipping was significantly affected by the COVID-19 pandemic, the war in Ukraine, conflicts in the



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Middle East, vessel rerouting due to instability in the Red Sea, and disruptions caused by drought conditions in the Panama Canal. These developments created major challenges for ports, including fluctuations in cargo flows, increased operational costs, and stricter environmental and regulatory requirements.

The research methodology is based on time-series analysis of economic data, the examination of international connectivity and competitiveness indicators, and the evaluation of official reports issued by Piraeus Port Authority and international organizations. The findings indicate that the Port of Piraeus demonstrated remarkable stability and competitiveness despite successive crises. Its geostrategic location, diversified revenue structure, strong connectivity, and investments implemented by COSCO under the Belt and Road Initiative, together with the approved Master Plan, contributed significantly to maintaining and strengthening its economic performance.

Although geopolitical risks and environmental obligations remain critical challenges, technological modernization and green investments enhance the port's long-term sustainability prospects. Overall, the Port of Piraeus emerges as one of the most resilient and strategically important maritime hubs in the Eastern Mediterranean.

Keywords:

Port of Piraeus, economic resilience, port management, shipping, geostrategic location, port connectivity, COSCO, green investments, supply chain, Eastern Mediterranean.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη	iv
Abstract	iv
Πίνακας Περιεχομένων.....	vi
Συντμήσεις	vii
Εισαγωγή.....	1
Κεφάλαιο 1 - Μεθοδολογική προσέγγιση	5
1.1 Οι πιέσεις που δέχθηκαν τα λιμάνια της Ελλάδας.....	5
1.2 Ανθεκτικότητα.....	6
1.3 Η οικονομική ανθεκτικότητα ενός λιμανιού	7
1.4 Επικεντρώνουμε τη μελέτη στο λιμάνι του Πειραιά	9
1.5 Τα στοιχεία που θα επεξεργαστούμε - Μεθοδολογία - Επιστημονική βιβλιογραφία	13
1.6 Διάρθρωση	15
1.7 Περιορισμοί και Υποθέσεις της Έρευνας	18
Κεφάλαιο 2 - Επιπτώσεις των γεωπολιτικών εξελίξεων στη ναυτιλία.....	20
2.1 Η Ναυτιλία το 2023 μετά την πανδημία	20
2.2 Η κρίση στο Σουέζ και οι μεταβολές στο ναυτιλιακό δίκτυο	25
2.3 Ο Πειραιάς στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας “ Belt and Road Initiative”	28
Κεφάλαιο 3 - Τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης	32
3.1 Εξελίξεις στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης το 2023-2024	33
3.2 Η κατάταξη του Πειραιά - Δείκτης ISCDI.....	38
3.3 Ανάπτυξη σε όλους τους δείκτες.....	40
3.4 Στρατηγική κι επενδύσεις - Συνδεσιμότητα Πειραιά	47
3.5 Συνδεσιμότητα - Διαμετακόμιση των άλλων Ελληνικών λιμένων	53
3.6 Ο ΟΛΠ Α.Ε. το κρίσιμο 2024	55
Κεφάλαιο 4 - Περιβάλλον και Τεχνολογία.....	59
4.1 Προκλήσεις για το Λιμάνι του Πειραιά	60
4.2 Οι «πράσινες» επενδύσεις.....	61
4.3 Τεχνολογική αναβάθμιση.....	63
Κεφάλαιο 5 – Ανάλυση SWOT	68
Συμπεράσματα.....	71
Βιβλιογραφικές αναφορές.....	74



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Συντμήσεις

BRI	Η πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI), παλαιότερα γνωστή ως One Belt, One Road (OBOR)
EBITDA	Κέρδη προ Τόκων, Φόρων & Αποσβέσεων
ESPO	European Sea Ports Organization / Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων
EU ETS	Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών της ΕΕ
FuelEU Maritime	Κανονισμός χρήσης καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο
ISCDI	Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index
LSCI	Liner Shipping Connectivity Index
Lloyd’s Register	Βρετανικός Νηογνώμονας
OLAF	European Anti-Fraud Office (Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης Απάτης)
OPS	Onshore Power Supply
PERS	Port Environmental Review System
SDM	Ecoport Self Diagnosis Method
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
UNCTAD	Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη
ΑΠΑ	Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΛΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΕΝΕΔΕΠ	Ένωση Εργαζομένων Διακίνησης Εμπ/τίων στις προβλήτες του Πειραιά
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Βορειοατλαντική Συμμαχία)
ΠΟΥ	Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας
ΧΑΜΑΣ	Εθνικιστική - ισλαμιστική οργάνωση και πολιτικό κόμμα στο Κράτος της Παλαιστίνης



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Εισαγωγή

Η έντονη γεωπολιτική αστάθεια που παρατηρείται την τελευταία 5ετία μαζί με επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής επιδρούν σημαντικά στη λειτουργία του ναυτιλιακού κλάδου. Δεδομένου ότι έως και το 90% του διεθνούς εμπορίου διακινείται μέσω ωκεανών, η πίεση και οι αλλαγές συνολικά στον κλάδο της ναυτιλίας επηρεάζουν άμεσα και ταυτόχρονα την παγκόσμια οικονομία. Ο πρώτος έμμεσος και άμεσος αποδέκτης κάθε αλλαγής ή οποιουδήποτε «κλυδωνισμού» στην ναυτιλία είναι οι λιμένες. Καλούνται να προσαρμοστούν στις διαρκώς μεταβαλλόμενες οικονομικές, περιβαλλοντικές και γεωπολιτικές συνθήκες. Τα λιμάνια βρίσκονται μπροστά στην έντονη διακύμανση των τιμών από την αυξομείωση του κόστους μεταφοράς, της αλλαγής των «δρόμων» μεταφοράς, του λειτουργικού κόστους που αυξάνουν οι πόλεμοι, των νέων περιορισμών κι ελέγχων που βάζουν οι διεθνείς κυρώσεις, οι οποίοι έρχονται να προστεθούν στους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Έκθεση του ΟΗΕ συμπεραίνει ότι ο διεθνής ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών εντείνεται κι «ανακατεύεται» καθώς κυρώσεις, δασμοί και εμπόλεμες θαλάσσιες ζώνες αλλάζουν διαρκώς τις ρότες των πλοίων και τα συμβόλαια¹. Η ταχύτητα των μεταβολών των δεδομένων και των νέων αναγκών που δημιουργούνται καθιστούν αυτή την προσαρμογή πρόκληση για τους διαχειριστές λιμένων².

Τα τελευταία χρόνια, η παγκόσμια ναυτιλία και οι λιμενικές υποδομές κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν πρωτοφανείς προκλήσεις. Η πανδημία COVID-19 προκάλεσε σοβαρές διαταραχές στις εφοδιαστικές αλυσίδες, μείωση της επιβατικής κίνησης και ανάγκη για άμεση προσαρμογή σε νέα υγειονομικά και λειτουργικά πρότυπα. Παράλληλα, η ρωσο-ουκρανική σύρραξη ανέδειξε νέες γεωπολιτικές και ενεργειακές προκλήσεις, επηρεάζοντας τις εμπορικές ροές, τις τιμές των καυσίμων και τη στρατηγική σημασία των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου³.

1 ¹ Maritimefairtrade / Associate Editor / 3 Μαρτίου 2025 / «The Impact of Geopolitical Conflicts on Global Shipping Routes»

2 ² Worldports / [Κάρλος Νιέβες](#) / 24 Σεπτεμβρίου 2025 / «Έκθεση του ΟΗΕ αναφέρει ότι η αβεβαιότητα στην εμπορική πολιτική, οι γεωπολιτικές εντάσεις και η διαταραχή στις θαλάσσιες μεταφορές απειλούν το εμπόριο και την ανάπτυξη»

3 ³ UNCTAD / 28 Ιούνη 2022 / «Maritime Trade Disrupted: The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics»



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Η διαχείριση ειδικά του λιμανιού του Πειραιά υποβάλλεται σε δοκιμασίες όπως οι πόλεμοι, οι κυρώσεις και γενικότερα οι γεωπολιτικές εξελίξεις από το 2022 ως το 1ο τρίμηνο του 2025. Η παρούσα μελέτη εξετάζει τη διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης Ελλάδας, ειδικά μετά την πανδημία, τον πόλεμο στην Ουκρανία και τη Μέση Ανατολή καθώς οι γεωπολιτικές εξελίξεις φαίνεται να επηρεάζουν την πορεία των επιχειρήσεων αυτών σε όλους τους τομείς. Ο διαμετακομιστικός ρόλος του λιμανιού του Πειραιά αλλά και η σημασία του στην είσοδο και έξοδο των προϊόντων προς κι από τη χώρα είναι καθοριστικός για τη συνολικότερη οικονομία. Ταυτόχρονα η έκθεση στο διεθνές εμπόριο του λιμενικού cluster παράλληλα με το ρόλο του ναυτιλιακού κέντρου του Πειραιά τον καθιστά ευάλωτο σε «πιέσεις».

Η κυριότερη «ρίζα» τέτοιων «πιέσεων» αυτή την περίοδο που εξετάζουμε είναι η αντιπαράθεση Κίνας - ΗΠΑ. Σύμφωνα με τον Noorali η παγκόσμια γεωπολιτική τάξη του εικοστού πρώτου αιώνα θα κυριαρχείται από τη χώρα που είναι η κυρίαρχη θαλάσσια δύναμη και η Κίνα βρίσκεται επί του παρόντος σε θέση να αναλάβει αυτόν τον ρόλο⁴, παίρνοντάς τον από τις ΗΠΑ. Η οικονομική σύγκρουση μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας για τον έλεγχο των δρόμων μεταφοράς ενέργειας και πηγών, για τους διεθνείς εμπορικούς δρόμους και τα στρατηγικής σημασίας σημεία του πλανήτη κλιμακώνεται.

Όταν ξεκινούσε η ιδέα γι' αυτή τη διπλωματική εργασία - το 2022 - μία πολεμική ανάφλεξη φαινόταν να επηρεάζει τη ναυτιλία και τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Η Ρωσική εισβολή στην Ουκρανία και η επακόλουθη επιβολή κυρώσεων από την ΕΕ και τα κράτη-μέλη του ΝΑΤΟ.

Τον Οκτώβρη του 2023 στην Παλαιστίνη εκδηλώνεται η επίθεση της οργάνωσης ΧΑΜΑΣ στα στρατόπεδα του ισραηλινού στρατού και τα κιμπούτς που βρίσκονταν έξω από το τείχος, που είναι κλεισμένη η Λωρίδα της Γάζας. Σε δύο χρόνια στον πόλεμο αυτό, έχουν εμπλακεί πολεμικά εκτός από το Ισραήλ και όλα τα Παλαιστινιακά εδάφη της Λωρίδας της Γάζας και της Δυτικής Όχθης, η Υεμένη, ο Λίβανος, το Ιράν, το Ιράκ, η Συρία, οι ΗΠΑ,

⁴ Noorali H, Flint C, Ahmadi SA / 2022 / «Port power: Towards a new geopolitical world order» / *Journal of Transport Geography*



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

το Ηνωμένο Βασίλειο κ.α. Απέναντι στην Υεμένη και το Λίβανο περιπολούν πολεμικά πλοία της ΕΕ, των ΗΠΑ και του ΝΑΤΟ⁵. Μέχρι το Σεπτέμβρη του 2025 το Ισραήλ είχε συνολικά βομβαρδίσει, εκτός των παλαιστινιακών εδαφών, άλλες 5 χώρες, τον Λίβανο, τη Συρία, την Υεμένη, το Ιράν και το Κατάρ. Σ’ όλα αυτά προστίθενται κι επιθέσεις του Ισραηλινού στρατού σε πλοία ανεξαρτήτου σημαίας σε όλη την Ανατολική και Κεντρική Μεσόγειο, αν θεωρηθούν πιθανή απειλή για το κράτος του Ισραήλ. Άλλη μια θαλάσσια ζώνη είναι ντε φάκτο εμπόλεμη περιοχή, από τα στενά του Ορμούζ ως την Ερυθρά Θάλασσα κι από την Λατάκια ως το Πόρτ Σάιτ⁶.

Η Ελλάδα, στο πλαίσιο των αποφάσεων της ΕΕ και του ΝΑΤΟ, παρείχε στρατιωτική υποστήριξη προς την Ουκρανία και συμμετείχε σε διεθνείς αποστολές στην περιοχή.

Ένα από τα σημαντικότερα λιμενικά συμπλέγματα στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα με κυρίαρχο ρόλο στο διαμετακομιστικό εμπόριο είναι ο Πειραιάς. Οι εμπόλεμες ζώνες, οι διεθνείς κυρώσεις εναντίον της Ρωσίας, οι Ευρω-ενωσιακοί «πράσινοι κανονισμοί» και οι δασμοί που μπαίνουν από την ΕΕ κυρίως στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα που κατασκευάζονται στην Κίνα ενδέχεται να επηρεάσουν τη λειτουργία του λιμένα Πειραιά μέσω μεταβολών στις εμπορικές ροές⁷. Στο πλαίσιο αυτό προστίθενται επίσης και η νέα δασμολογική κι εξωτερική πολιτική των ΗΠΑ⁸, την οποία ωστόσο δεν θα εξετάσουμε αναλυτικά καθώς τοποθετείται χρονικά μετά από το 1ο τρίμηνο του 2025 που είναι και το τελικό χρονικό όριο της μελέτης.

Έτος	Γεγονός
Δεκ. 2019	Πρώτα κρούσματα COVID-19
Μάρ. 2020	Ο ΠΟΥ ανακηρύσσει την πανδημία, καθολικά lockdowns
2020–2021	Παγκόσμιοι περιορισμοί μετακινήσεων

⁵ House of Commons Library Specialists /2025 / *UK and International Response to Houthis in the Red Sea 2024/25- Research Briefing*

4 ⁶ Victoria Sainz / March 27, 2025 / «The Red Sea Shipping Crisis (2024–2025): Houthi Attacks and Global Trade Disruption»

⁷ Atlanticcouncil -[Βαλμπόνα Ζενέλι](#) / 10 Νοεμβρίου 2025 / Πώς αντιμετωπίζει η Ευρώπη την Κίνα στο εμπόριο, την τεχνολογία και την ασφάλεια

5 ⁸ [Chad P. Bown](#) (PIIE) / September 25, 2025 / US-China Trade War Tariffs: An Up-to-Date Chart



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

2021–2022	Εμβολιασμοί και σταδιακή άρση μέτρων
Φεβ. 2022	Ρωσική εισβολή στην Ουκρανία. Η Ελλάδα στον εξοπλισμό της Ουκρανίας, στις κυρώσεις κατά Ρωσίας και Κίνας
2022–2023	Οι μεγάλες ναυτιλιακές εγκαταλείπουν τη ρωσική αγορά. Νέες γραμμές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων νεοσύστατων ρωσικών εταιρειών
Φεβ. 2023	Επιστροφή στην κανονικότητα μετά την πανδημία
Οκτ. 2023	Επίθεση της Χαμάς σε στρατόπεδα και κιμπούτς του Ισραήλ
Νοέ. 2023	Οι Χούτι επιτίθενται σε πλοία στο στενό Bab al-Mandab
2023–2024	Ισραηλινοί βομβαρδισμοί σε Λίβανο, Συρία, Υεμένη, Ιράν και Κατάρ. Η Ελλάδα με πολεμικά πλοία σε Ερυθρά Θάλασσα, Λιβύη και Λίβανο
Φεβ. 2024	Η στάθμη της Διώρυγας του Παναμά φτάνει σε ιστορικό χαμηλό
2024	Επιβολή κυρώσεων από την ΕΕ προς τη Ρωσία και συγκεκριμένες κινεζικές επιχειρήσεις, με συμμετοχή της Ελλάδας ως κράτους-μέλους
Ιαν. 2025	Το Υπουργείο Άμυνας των ΗΠΑ ενέταξε την COSCO Shipping σε κατάλογο επιχειρήσεων στρατηγικού ενδιαφέροντος
Q1 2025	Οι νέες δασμολογικές και εξωτερικές πολιτικές των ΗΠΑ (δεν εξετάζονται)

Πίνακας 1: Χρονολόγιο βασικών πολιτικών και οικονομικών γεγονότων που επηρέασαν τη ναυτιλία και το λιμάνι του Πειραιά (2019 - Α Τρίμηνο 2025). Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΠΟΥ, UNCTAD, ΕΕ, ΗΠΑ

Στον **Πίνακα 1** και στο **Σχήμα 1** αποτυπώνονται χρονολογικά τα γεγονότα που ενδέχεται να επηρέασαν τα έσοδα του λιμανιού του Πειραιά. Κάποια γεγονότα θα αναφερθούν αναλυτικότερα και στο Κεφάλαιο 2. Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα εργασία εξετάζει τη διαχείριση των ελληνικών λιμένων – με έμφαση στον Πειραιά – υπό το πρίσμα των νέων συνθηκών που διαμορφώνονται στη ναυτιλία. Στόχος είναι να αναλυθούν οι επιπτώσεις των πρόσφατων κρίσεων, να αξιολογηθούν οι στρατηγικές προσαρμογής και να διατυπωθούν προτάσεις για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας και της βιωσιμότητας των λιμενικών υποδομών της χώρας και ειδικά του Πειραιά.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

1.2 Ανθεκτικότητα

Η ανθεκτικότητα περιγράφεται ως η ικανότητα ενός ατόμου, κοινωνίας ή θεσμού να επιβιώνει, να προσαρμόζεται και να μεγεθύνεται σε μεγάλης έντασης κρίσεις και χρόνιες πιέσεις. Η διαδικασία της ανθεκτικότητας απαιτεί πολύπλευρες και διεπιστημονικές στρατηγικές και κατανόηση της πολυεπίπεδης και διασυνδεδεμένης φύσης βασικών προκλήσεων. Προέρχεται από τη λέξη «resilire» που σημαίνει επαναφορά σε πρότερη κατάσταση, ελαστικότητα, αναπήδηση. Ήδη από το 1973, ο Holling παρουσίασε τον ορισμό της ανθεκτικότητας ως «την ικανότητα ανάκαμψης από άγρια σοκ ή απροσδόκητα»⁹. Το Nevin Economic Research Institute δίνει τον παρακάτω γενικό ορισμό για την ανθεκτικότητα στην οικονομία:

«Η οικονομική ανθεκτικότητα είναι ένας από τους τέσσερις αμοιβαία ενισχυόμενους πυλώνες που στηρίζουν το πλαίσιο του Νέου Οικονομικού Μοντέλου. Σε έναν αβέβαιο κόσμο χρειαζόμαστε οι οικονομίες και οι κοινωνίες μας να είναι σε θέση να ευδοκιμούν και να ακμάζουν ακόμη και όταν βρίσκονται κάτω από εξωτερικό ή εσωτερικό στρες.

Οι άλλοι πυλώνες είναι:

- 1. Παραγωγικότητα, καινοτομία και ανάπτυξη.*
- 2. Συμμετοχή και καλές ή καλύτερες δουλειές.*
- 3. Οικονομική ασφάλεια και ευημερία.*

Πρέπει να κατανοήσουμε τους πυλώνες ως συμπληρωματικούς και εξαρτώμενους ο ένας από τον άλλον. Η οικονομική ανθεκτικότητα αποτελεί ουσιαστικό θεμέλιο για μια βιώσιμη οικονομία υψηλής παραγωγικότητας.»¹⁰

Η Fourth Economy¹¹ ορίζει την οικονομική ανθεκτικότητα ως την ικανότητα της κοινωνίας, των θεσμών, επιχειρήσεων και του συστήματος μιας πόλης ή περιφέρειας να χτίζει ή να διατηρεί την ανταγωνιστικότητα μειώνοντας την ευπάθεια σε έντονες κρίσεις και σοκ. Η οικονομική ανθεκτικότητα δεν αναφέρεται μόνο στην δυνατότητα «επιβίωσης», δηλαδή

⁹ Holling CS / 1973 / «Resilience and Stability of Ecological Systems» / *Annual Review of Ecology and Systematics*

¹⁰ Tom McDonnell / 29-01/2025 / RESILIENCE AND STABILITY OF ECOLOGICAL SYSTEMS / Nevin Economic Research Institute

¹¹ Ruthann Richards | Dec 15, 2022 | Defining Resilience



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

των αντανakλαστικών που πρέπει να έχει μια περιφερειακή ή αστική οικονομία, αλλά και στο κατά πόσο μπορεί η οικονομία αυτή, να συνεχίσει τη λειτουργία της με ρυθμούς αναπτυξιακούς.

1.3 Η οικονομική ανθεκτικότητα ενός λιμανιού

Η οικονομική ανθεκτικότητα ενός λιμανιού - δηλαδή η ικανότητα ενός λιμένα να απορροφά, να προσαρμόζεται και να ανακάμπτει από διαταραχές που επηρεάζουν την οικονομική του λειτουργία, ανεξαρτήτως της φύσης τους (π.χ. αλλαγές στο διεθνές εμπόριο και τις ναυτιλιακές ροές, μεταβολές στη νομοθεσία - ρυθμιστικά πλαίσια, τεχνολογικές αλλαγές, φυσικές καταστροφές, γεωπολιτικές εξελίξεις, κλπ) επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες. Οι βασικότεροι είναι:

1. Διαφοροποίηση Εσόδων: Λιμάνια που εξυπηρετούν διάφορα είδη φορτίων (π.χ. εμπορευματοκιβώτια, χύδην φορτία, υγρά φορτία) ή παρέχουν ποικιλία υπηρεσιών (logistics, αποθήκευση, κρουαζιέρες) έχουν μεγαλύτερη ανθεκτικότητα. Μείωση εξάρτησης από έναν μόνο πελάτη ή τύπο δραστηριότητας¹².
2. Γεωστρατηγική Θέση: Η θέση σε σημαντικές θαλάσσιες οδούς (π.χ. Διώρυγα του Σουέζ, στενό Βοσπόρου) ενισχύει τη ζήτηση ανεξαρτήτως κρίσεων. Εγγύτητα σε μεγάλες αγορές ή βιομηχανικές ζώνες προσθέτει στρατηγική αξία.
3. Επενδύσεις σε Υποδομές & Τεχνολογία: Σύγχρονες λιμενικές υποδομές και αυτοματοποίηση βελτιώνουν την απόδοση και μειώνουν τα κόστη. Ψηφιακές λύσεις (π.χ. Port Community Systems) επιταχύνουν τη ροή φορτίου¹³.
4. Διοίκηση & Διακυβέρνηση: Ευέλικτη και αποδοτική διοίκηση μπορεί να ανταποκριθεί ταχύτερα σε κρίσεις. Δημόσιο ή ιδιωτικό μοντέλο διαχείρισης επηρεάζει την ικανότητα για επενδύσεις και λήψη αποφάσεων.
5. Σχέσεις με Stakeholders: Καλή συνεργασία με μεταφορείς, ναυτιλιακές, τοπική κοινωνία και κυβερνητικούς φορείς προσφέρει σταθερότητα και στήριξη σε δύσκολες περιόδους.

¹² Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dr. Theo Notteboom and Dr. Athanasios Pallis / 2022 / Port Economics, Management and Policy / Chapter 10.4 – Port Resilience /

¹³ RICHARD MARTIN HUMPHREYS / JUNE 04, 2024 / “How resilient ports can mitigate global supply chain disruptions”



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

6. Περιβαλλοντική και Κλιματική Ανθεκτικότητα: Λιμάνια που επενδύουν σε πράσινες τεχνολογίες προσελκύουν πελάτες που ενδιαφέρονται για ESG. Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή (π.χ. άνοδος της στάθμης της θάλασσας) είναι κρίσιμη για βιωσιμότητα.
7. Οικονομική Σταθερότητα και Ρευστότητα; Επαρκή ταμειακά διαθέσιμα και πρόσβαση σε χρηματοδότηση βοηθούν στην απορρόφηση κραδασμών (π.χ. πτώση της ζήτησης, αυξήσεις καυσίμων)¹⁴.



Σχήμα 2: Παράγοντες οικονομικής ανθεκτικότητας λιμένων. Πηγή: Rodrigue

Στο Σχήμα 2 αποτυπώνονται οι βασικοί παράγοντες κινδύνου και οι προκλήσεις για την οικονομική ανθεκτικότητα¹⁵ των λιμένων ¹⁶σύμφωνα με τον Jean-Paul Rodrigue από το Texas A&M University at Galveston, που τους αναδημοσιεύει η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD). Το σχήμα αυτό αποτελεί τη βάση για τη SWOT ανάλυση στην οποία θα καταλήξουμε στα συμπεράσματα.

Θα εξετάσουμε και τους 7 παραπάνω παράγοντες δίνοντας έμφαση στην διαφοροποίηση εσόδων (1ος παράγοντας) από διαφορετικούς τομείς φορτίων και υπηρεσιών που παρέχονται. Στους άλλους 6 θα κάνουμε μια αναφορά αντλώντας στοιχεία από τις ετήσιες

¹⁴ UNCTAD / United Nations Resilient Maritime Logistics / 3.6 Port risk factors and challenges to resilience

¹⁵ Jean-Paul Rodrigue / 2022 / Building Capacity to Manage Risks and Enhance Resilience: A Guidebook for Ports / Texas A&M University at Galveston / UNCTAD/TCS/DTL/INF/2022/3

¹⁶ Jean-Paul Rodrigue / 2022 / Building Capacity to Manage Risks and Enhance Resilience: A Guidebook for Ports / Texas A&M University at Galveston / UNCTAD/TCS/DTL/INF/2022/3



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

οικονομικές εκθέσεις της διαχειρίστριας εταιρίας του συμπλέγματος του λιμανιού του Πειραιά.

Ο Τσουλφάς στη διατριβή του το 2025 συμπεραίνει ότι η ανθεκτικότητα των λιμένων έχει αλλάξει πολύ τα τελευταία 10 χρόνια και έχει γίνει μια πολύπλευρη προσέγγιση που συνδυάζει την τεχνολογική καινοτομία, την οργανωτική προσαρμοστικότητα και τις συστημικές αλληλεξαρτήσεις. Αυτή η μετατόπιση αντικατοπτρίζει την αυξανόμενη αναγνώριση της πολυπλοκότητας και της διασύνδεσης των σύγχρονων λιμενικών συστημάτων και του «βασικού» ρόλου τους στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού¹⁷.

Κατά συνέπεια, το να απαντήσουμε στο βασικό ερώτημα, σημαίνει ότι θα μελετήσουμε την ικανότητα διατήρησης ή κι αναβάθμισης της οικονομικής δραστηριότητας, των οικονομικών δεικτών.

Θα χρειαστεί να συγκεντρώσουμε ότι διαθέσιμα οικονομικά στοιχεία υπάρχουν, όπως για παράδειγμα τα έσοδα που πετυχαίνει το λιμάνι του Πειραιά σε ετήσια βάση συνολικά και κατά τομέα υπηρεσιών. Τα στοιχεία αυτά θα τα συγκρίνουμε μεταξύ τους χρονολογικά. Γνωρίζοντας τα σημαντικότερα γεγονότα που «σημάδεψαν» τη ναυτιλία και το παγκόσμιο εμπόριο σε κάθε χρονιά μπορούμε να τα αντιπαραβάλουμε στις οικονομικές επιδόσεις του λιμανιού του Πειραιά. Με αυτή τη μέθοδο θα έχουμε μια σαφή πρώτη εικόνα σε κάθε έτος από το 2020 ως το 2025 (και κυρίως τα τρία τελευταία χρόνια 2022 ως 2025) πως επηρέασαν οικονομικά τον Πειραιά αυτά τα γεγονότα.

1.4 Επικεντρώνουμε τη μελέτη στο λιμάνι του Πειραιά

Ο διαμετακομιστικός ρόλος του λιμανιού του Πειραιά αλλά και η σημασία του στην είσοδο και έξοδο των προϊόντων προς κι από τη χώρα είναι καθοριστικός για τη συνολικότερη οικονομία. Το ίδιο ισχύει και για υπόλοιπα λιμάνια της Ελλάδας, παρά το μικρότερο οικονομικό μέγεθός τους. Ωστόσο τα οικονομικά στοιχεία που παρουσιάζουν τα άλλα λιμάνια της χώρας, πλην του Πειραιά ίσως και της Θεσσαλονίκης, όπως και οι τομείς των υπηρεσιών που παρέχουν δεν θα μας βοηθήσουν να βγάλουμε ασφαλή συμπεράσματα για

6 ¹⁷ Γιάννης Τ. Τσουλφάς / 28 Ιούλη 2025 / «Port resilience: a systematic literature review»



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

το πως τα επηρεάζουν οι διεθνείς εξελίξεις. Τα υπόλοιπα λιμάνια είναι κατά κύριο λόγο εξειδικευμένων υπηρεσιών και προϊόντων, ενώ επηρεάζονται κι επηρεάζουν - ως ένα βαθμό - με τον καταμερισμό τους ανάλογα τον κλάδο της οικονομίας που εξυπηρετούν. Σε αντίθεση μ’ εκείνα, ο Πειραιάς υπό τη διαχείριση της κινεζικής πολυεθνικής εταιρείας COSCO shipping βρίσκεται στο κέντρο της οικονομίας με συνέπεια μεταβολές στην λειτουργία, τα οικονομικά του μεγέθη και την παροχή υπηρεσιών του να μπορούν να επηρεάσουν θετικά ή αρνητικά σχεδόν το σύνολο των επιχειρήσεων και στους τρεις κλάδους της οικονομίας, πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή.

Συνολικά το ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά¹⁸, ένα από τα σημαντικότερα του κόσμου της ναυτιλίας, έχει μια αλληλεπίδραση με το σύμπλεγμα (cluster) του λιμανιού ανεξάρτητα αν μια εταιρία του χώρου το χρησιμοποιεί απ’ ευθείας στα επιχειρηματικά της σχέδια ή όχι. Όταν μιλάμε για «ναυτιλιακό κέντρο» εννοούμε την ποντοπόρο και επιβατηγό ναυτιλία μαζί με άλλα τμήματα της ναυτιλίας όπως η κρουαζιέρα και η ναυτιλία κοντινών αποστάσεων, καθώς και πολλές άλλες δραστηριότητες που στηρίζουν τη ναυτιλία με υπηρεσίες και αγαθά, όπως η λειτουργία λιμένων, η ναυπήγηση και η επισκευή πλοίων και σκαφών, η κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού, η τραπεζική, η ασφάλιση, νομικές και λογιστικές υπηρεσίες. Όλο αυτό το πλέγμα δραστηριοτήτων συνθέτει αυτό που ονομάζουμε ναυτιλιακό κέντρο Πειραιά.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας, το οποίο εκτείνεται σε ακτογραμμή μήκους άνω των είκοσι τεσσάρων χιλιομέτρων και επεκτείνεται σε συνολική έκταση άνω των πέντε εκατομμυρίων τετραγωνικών μέτρων. Η γεωγραφική θέση του λιμανιού του Πειραιά το καθιστά ζωτικό μεταφορικό, εμπορικό και εφοδιαστικό, τουριστικό και επικοινωνιακό κόμβο που συνδέει τα ελληνικά νησιά με την ηπειρωτική χώρα, καθώς και διεθνές κέντρο θαλάσσιου τουρισμού και μεταφοράς αγαθών. Η θέση του λιμανιού ευνοεί τη λειτουργία του τόσο ως εμπορικής και τουριστικής πύλης της χώρας όσο και ως κόμβου διαμετακομιστικού εμπορίου για τις χώρες των Βαλκανίων και της Μαύρης Θάλασσας. Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλάσσιων οδών που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη και λόγω της γεωγραφικής του θέσης (νότια

¹⁸ George K. Vaggelas , Athanasios A. Pallis - SPOUDAI Journal of Economics and Business / 2019 / Configuration and Prospects of the Piraeus Shipping Cluster / Vol.69, Issue 1-2, pp. 3-17



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

του 38ου παραλλήλου) επιτρέπει στα μεγάλα πλοία να έχουν πρόσβαση χωρίς σημαντική απόκλιση από τις εμπορικές οδούς της Άπω Ανατολής. Φιλοξενεί μια πολύπλοκη και μοναδική ποικιλία λιμενικών δραστηριοτήτων, μεταξύ των οποίων είναι η κρουαζιέρα, η ακτοπλοΐα, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων και άλλων τύπων φορτίων, οι επισκευές πλοίων, καθώς και τη Ζώνη Ελεύθερων Τελωνειακών Ελέγχων, που λειτουργούν βάσει της ισχύουσας φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας στην περιοχή που ορίζεται σήμερα ως Ελεύθερη Ζώνη Πειραιώς.¹⁹

Στον παρακάτω Πίνακα 2 αποτυπώνονται τα εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού στους ελληνικούς λιμένες σε μετρικούς τόνους. Η επιλογή των ίδιων τριμήνων από το 2020 ως το 2024 μας δίνει μια συγκρίσιμη τάξη μεγέθους ώστε να σχηματίσουμε σαφή γνώμη για τη οικονομική σημασία κι επίδραση του κάθε λιμανιού συνολικά στην οικονομία. Επίσης σημαντικό είναι να λάβουμε υπόψη και το γεγονός ότι μόνο ο Πειραιάς σαν σύμπλεγμα είναι σε θέση να εξυπηρετήσει (εκφόρτωση, φόρτωση κι αποθήκευση) κάθε είδους εμπορεύματος. Σε αντίθεση μ’ αυτό τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας εξειδικεύονται σε εμπορεύματα, ένα ή περισσότερα καθώς και σε συνδέσεις. Ταυτόχρονα πολλά λιμάνια είναι αποκλειστικά επιβατικής κίνησης. Για τον λόγο αυτό η ενασχόλησή μας με τα άλλα λιμάνια πλην Πειραιά και Θεσσαλονίκης περιορίζεται στην απλή αναφορά κάποιων στοιχείων, που ωστόσο αποτυπώνουν την αλληλεξάρτησή τους, με διαφοροποιήσεις, από τον Πειραιά. Η χρησιμότητα του Πίνακα 2 έγκειται στην αποτύπωση της διακύμανσης του συνόλου των εμπορευμάτων σε μετρικούς τόνους ανά λιμάνι στα 5 πρώτα τρίμηνα από το 2020 ως το 2024. Τους αντίστοιχους πίνακες για το 2014 χρησιμοποιεί και η Γιατζή 2016²⁰

Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού στους ελληνικούς λιμένες κατά λιμένα					
	Α Τρίμ. '24	Α Τρίμ. '23	Α Τρίμ. '22	Α Τρίμ. '21	Α Τρίμ. '20

¹⁹ ΟΛΠ Α.Ε. / 2023 / «ΕΤΗΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ Για την Οικονομική Χρήση από 1ης Ιανουαρίου έως 31ης Δεκεμβρίου 2022», σελ.4

²⁰ Γιατζή Θεοδώρα / 2016 / “ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ” - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ 2016



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Πειραιάς	4273766	4797247	4179870	5011320	6135484
Άγιοι Θεόδωροι	3314475	3424551	2680424	3527105	2822349
Αλεξανδρούπολις	6460	18083	6900	5243	2069
Αλιβέριο	96784	66941	71784	59803	135694
Αμαλιάπολη Μαγνησίας	157499	125438	143025	145134	106431
Αμφιλοχία	7118	9635	10980	0	0
Αντίκυρα	277541	247176	135712	239789	346028
Αργοστόλι	0	0	1541		
Βόλος	149567	141267	163104	185759	160800
Δόμβραινα Βοιωτίας	106443	164244	45374	65258	66269
Δρέπανο Ρίου	51885	45185	88296	27500	53638
Ελευσίνα	939844	781958	624167	597627	1156822
Ηγουμενίτσα	361762	397750	389095	315890	317255
Ηράκλειο	3841	5515	4201	2603	5775
Θάσος	0	0	0	0	0
Θεσσαλονίκη	2139611	1651192	2076501	1973359	2284784
Ιεράπετρα Λασιθίου	35944	59834	56360	60423	77372
Ισθμια	138903	98695	119002	142400	111558
Ιτέα	0	0	0	0	0
Καβάλα	156927	124698	149743	153043	147710
Κιάτο	6.732	18205	16.108	11161	24462
Κόρινθος	32959	19608	12997	28549	22949
Λάρυμνα	0	0	24816	0	0
Λαύριο	177444	157840	140153	168191	220121
Μέγαρα	3034681	2747994	2408822	2645495	3541425
Μεσολόγγι	12009	9161	5516	0	0
Μήλος (Αδάμας)	3000	0	2940	0	2700
Μυτιλήνη	1466	5610	0	0	0
Ναύπλιο	4517	1750	4100	9268	10431
Νέα Μουδανιά Χαλκιδικής	25254	26629	38576	22482	24841
Νίσυρος	0	0	0	0	0
Πάτρα	484759	511913	535121	503265	498166
Πλατυγιάλι Αιτωλο/νίας	49386	65778	38922	44679	49457
Πόρτο Λάγος	0	0	0	0	0
Πρέβεζα	44336	52368	33123	29794	28904
Ρέθυμνο	74363	42014	49036	64.692	42897



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Ρόδος	4553	0	0	0	0
Σητεία	0	0	0	0	0
Σούδα	9904	23492	14317	24473	14716
Σταυρός Χαλκιδικής	0	0	394	0	1969
Στρατώνιο Χαλκιδικής	0	0	0	0	0
Στυλίδα	115857	92754	34914	30597	39730
Χαλκίδα	17224	142687	175552	173453	200178
Λοιπά		1391	2712	15034	10465

Πίνακας 2: Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού στους ελληνικούς λιμένες, κατά λιμένα, σε τόνους. Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ²¹

1.5 Τα στοιχεία που θα επεξεργαστούμε - Μεθοδολογία - Επιστημονική βιβλιογραφία

Η πλειοψηφία των επιστημονικών εργασιών φαίνεται ότι εστιάζουν περισσότερο στη σύγκριση των ελληνικών λιμένων με αυτών του εξωτερικού, με κύριο άξονα τους την ανάδειξη, σε ποιοτικό επίπεδο, των πρακτικών εκείνων που θα βελτιώσουν τις συνθήκες εξυπηρέτησης, οι οποίες με τη σειρά τους θα αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα. Στις περιπτώσεις όπου γίνεται μελέτη σε συγκεκριμένο λιμένα, κυρίως του Πειραιά, τα αποτελέσματα αφορούν στις γενικές εφαρμογές που προτείνονται.

Ως χρήσιμο παράδειγμα, η Σκλίδα (2009)²² παρουσίασε τους εμπορικούς λιμένες της Ελλάδας, εστιάζοντας σε αυτούς του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Επισήμανε τη σημασία της ναυτιλίας και ειδικότερα των εμπορικών λιμένων για την ανάπτυξη των περιοχών τους. Στη συνέχεια ανέφερε τις συνθήκες και τις τάσεις που επικρατούν στη διαχείριση των λιμένων και συνέχισε με μία εκτενή περιγραφή των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, τόσο σε επίπεδο ιστορικών δεδομένων και γενικών πληροφοριών, όσο και σε επίπεδο διαχείρισης και οικονομικών στοιχείων. Έπειτα από μία σύντομη παρουσίαση και των υπόλοιπων εμπορικών λιμένων της Ελλάδας, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κρατικός παράγοντας και οι παθογένειες στην Ελλάδα είναι έντονες. Για αυτόν τον λόγο χρειάζεται να γίνουν οι κατάλληλες κινήσεις για την ανάπτυξη των λιμένων, καθώς οι δυνατότητες είναι πολύ μεγάλες, κυρίως λόγω της γεωγραφικής τους θέσης.

²¹ ΕΛΣΤΑΤ / 2024 / Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού στους ελληνικούς λιμένες κατά λιμένα σε τόνους

²² Σκλίδα Σωτηρία / 2009 / “ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Ο Κρανιώτης (2017)²³ περιέλαβε στη μεθοδολογία του την αξιολόγηση του θαλάσσιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων στο σύνολό τους, τόσο τα κενά εμπορευματοκιβώτια, όσο και τα μεταφορτωθέντα. Αν και στη στατιστική ανάλυση τα αμιγώς μεταφορτωτικά λιμάνια απουσιάζουν εξαιτίας του γεγονότος ότι το μεταφορτωτικό εμπόριο δεν συμμετέχει άμεσα στο ΑΕΠ των Περιφερειών, εντούτοις δεν μπορούσε να αφαιρεθεί, καθώς επηρεάζει εμμέσως άλλους τομείς όπως τις θέσεις εργασίας, τις ανάγκες για στοιβασία, βυθοκόρηση κ.τ.λ. Επιπλέον η ανάλυση βασίστηκε στις ιδιαιτερότητες που χαρακτηρίζουν τα ευρωπαϊκά λιμάνια και τις ευρωπαϊκές περιφέρειες, καθώς επίσης και τις συνέπειες που απορρέουν από την σχέση αυτή.

Ο Χριστάκης (2025)²⁴ ακολούθησε μια διαφορετική πορεία επί του θέματος. Προσδιόρισε συγκεκριμένες τιμές που αφορούν στην απόδοση ενός τερματικού σταθμού, όπως το δυναμικό και η παραγωγικότητα του. Αυτό το εφάρμοσε για καθέναν από τους λιμένες της Ελλάδας όπου υπάρχει συστηματική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και όπου υπάρχουν επαρκή δεδομένα, με στόχο τη δημιουργία ενός σημείου αναφοράς, το οποίο παρείχε την πληροφορία για το επίπεδο των λιμένων. Στις περιπτώσεις όπου υπήρχαν περιθώρια βελτίωσης δόθηκαν εξειδικευμένες προτάσεις για περαιτέρω ανάπτυξη.

Στην παρούσα εργασία αφού είδαμε το διεθνές πλαίσιο της συγκεκριμένης πενταετίας, θα μελετήσουμε τον Πειραιά σαν επίκεντρο της ανάλυσης. Πρώτο βήμα είναι να παραθέσουμε στοιχεία για το ιδιοκτησιακό καθεστώς καθώς αυτό εντάσσεται στις Άμεσες Ξένες Επενδύσεις της Ελλάδας, από την Κίνα. Κατά συνέπεια έχει έντονη αλληλεπίδραση με τις γεωπολιτικές εξελίξεις που αναφέραμε εισαγωγικά. Θα αξιοποιήσουμε στοιχεία από το master plan της εταιρίας. Σε δεύτερη φάση θα συγκρίνουμε και θα αναλύσουμε τα οικονομικά στοιχεία που θα αντλήσουμε από τις επίσημες οικονομικές εκθέσεις του ΟΛΠ

²³ Κρανιώτης Στέφανος / 2017 / “ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ”

²⁴ Ελπιδοφόρος Χρηστάκης / 2025 / “ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ”



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

ώστε να τις αντιπαραβάλλουμε χρονικά στα παγκόσμια γεγονότα που πιθανά τα επηρεάζουν. Την ίδια μέθοδο θα αξιοποιήσουμε και για τη συνδεσιμότητα του λιμανιού καθώς οι ίδιοι παράγοντες την επηρεάζουν έντονα κι εκείνη με τη σειρά της τα οικονομικά στοιχεία, αξιοποιώντας σαν πηγή τις ετήσιες εκθέσεις του ISCDI (Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development) . Στο τρίτο βήμα θα εντοπίσουμε και θα παραθέσουμε τις τεχνολογικές και περιβαλλοντικές προσαρμογές, οι οποίες συμβάλλουν καθοριστικά στις οικονομικές επιδόσεις και άρα και στην ανθεκτικότητα του λιμανιού. Τελικά με βάση τα προηγούμενα βήματα θα καταλήξουμε σε συμπεράσματα εντοπίζοντας τα δυνατά κι αδύναμα σημεία της διαχείρισης του λιμένα στη συγκεκριμένη χρονική περίοδο για τον εντοπισμό εσωτερικών και εξωτερικών παραγόντων που είναι ευνοϊκοί και δυσμενείς για την επίτευξη των στόχων. Θα χρησιμοποιήσουμε τον δείκτη ISCDI που αποτυπώνει την κατάταξη των λιμανιών με βάση την έκθεση του Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index 2024. Επίσης θα χρησιμοποιήσουμε το δείκτη LSCI που αποτυπώνει την συνδεσιμότητα των λιμανιών. Τέλος θα αξιοποιήσουμε σειρά δημοσιευμάτων για να εντοπίσουμε κυρίως γεγονότα κι εξελίξεις που παίζουν σημαντικό ρόλο στην ανθεκτικότητα του Πειραιά.

1.6 Διάρθρωση

Ήδη στην Εισαγωγή είδαμε τις γεωπολιτικές εξελίξεις που επηρέασαν τη Ναυτιλία και το λιμάνι του Πειραιά ώστε να γνωρίζουμε για ποια γεγονότα μιλάμε και σε ποια χρονική στιγμή ξεκίνησαν και συνεχίζουν να εξελίσσονται. Η εργασία αναπτύσσεται σε 5 κεφάλαια. Στο 1ο Κεφάλαιο αναλύθηκε σε έξι ενότητες το βασικό ερώτημα, ο ορισμός της οικονομικής ανθεκτικότητας, η μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί, και η διάρθρωση της εργασίας.

Στο Κεφάλαιο 2 γίνεται μια πρόσθετη (στην Εισαγωγή) περιγραφή των διεθνών εξελίξεων που επηρεάζουν συνολικά την ναυτιλία και κατ' επέκταση τα λιμάνια, χρονικά από το «άνοιγμα» των Lockdown (2022) ως την αλλαγή ηγεσίας στις ΗΠΑ (Φεβρουάριος 2025), η οποία σηματοδοτεί νέα δεδομένα στο παγκόσμιο εμπόριο με όχημα τους δασμούς των ΗΠΑ και τις αλλαγές στην εξωτερική πολική τους.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Το Κεφάλαιο 3 ξεκινάει με την παρουσίαση της κατάταξης των λιμανιών με βάση την έκθεση του Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index και συνεχίζει με την παρουσίαση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος του Πειραιά, του Master Plan και των επενδύσεων της COSCO (διαχειρίστριας εταιρίας), των οικονομικών επιδόσεων, της στρατηγικής και των σχεδίων. Με βάση αυτά θα σχηματίσουμε μια εικόνα για το πως ανταποκρίνεται η εταιρία στους παράγοντες που αναφέραμε στο Κεφάλαιο 1.3, οι οποίοι επηρεάζουν την οικονομική ανθεκτικότητά της.

Βασική πηγή απ’ όπου αντλούμε στοιχεία αξιολόγησης της οικονομικής ανθεκτικότητας του λιμανιού του Πειραιά είναι οι οικονομικές εκθέσεις. Σε αυτές αποτυπώνονται χρονικά οι οικονομικές επιδόσεις συνολικά και ανά τομέα υπηρεσιών και ειδικά τα έσοδα. Θα ξεχωρίσουμε τα έσοδα ανά τομέα υπηρεσιών στον Πειραιά και θα τα συγκρίνουμε μεταξύ τους τα 5 τελευταία χρόνια. Θα προσπαθήσουμε να εντοπίσουμε διακυμάνσεις που αποδίδονται στις διεθνείς εξελίξεις. Τους δείκτες εσόδων θα εξετάσουμε και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αν και πιο επιγραμματικά, καθώς δεν παίζει τόσο καθοριστικό ρόλο στην οικονομία της χώρας. Ούτε η έκθεση της Θεσσαλονίκης σε ρίσκα που έχουν να κάνουν με τις διεθνείς εξελίξεις είναι τόσο μεγάλη όσο του Πειραιά. Αν και τα μεγέθη και η συμβολή στη ναυτιλία που έχουν τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας ξεχωριστά είναι μικρή, ωστόσο στο σύνολό τους αποτελούν τελικά μέρος της «γαλάζιας ανάπτυξης» που επηρεάζεται κι επηρεάζει το πρώτο λιμάνι της χώρας.

Στο ίδιο κεφάλαιο (Κεφάλαιο 3) θα παραθέσουμε στοιχεία όπως η συνδεσιμότητα και οι συνεργασίες, οι αλλαγές στις ετήσιες διεθνείς λίστες κατάταξης ανάλογα με την κίνηση πλοίων, εμπορευματοκιβωτίων. Οι διεθνείς δείκτες που θα χρησιμοποιήσουμε είναι ο LSCI που αποτυπώνει τη συνδεσιμότητα των λιμανιών και ο δείκτης ISCDI που βασίζεται στην ολοκληρωμένη αξιολόγηση των λιμανιών. Σημαντικό στοιχείο επίσης αποτελεί η χωρητικότητα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων που προσεγγίζουν κάθε χρονιά το λιμάνι, καθώς είναι μεγάλος ο μεσογειακός ανταγωνισμός μεταξύ των μεγάλων λιμανιών για την προσέλκυση των γραμμών γιγαντιαίων container-ship. Άλλωστε είναι και τα πρώτα, συνήθως που επηρεάζονται από τις όποιες αλλαγές στα «περάσματα» (Σουέζ, Κινεζική



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Θάλασσα, Παναμάς, Γιβραλτάρ, Καλής Ελπίδας, Αρκτική κ.α)²⁵. Θα δούμε τη διακύμανση των εσόδων στις προβλήτες εμπορευματοκιβωτίων, αυτοκινήτων, ακτοπλοΐας, κρουαζιέρας όπως και στη ναυπηγο-επισκευή.

Στο επόμενο Κεφάλαιο (Κεφάλαιο 4) θα αναφερθούμε στις περιβαλλοντικές και τεχνολογικές προκλήσεις καθώς και τις προσαρμογές και τα σχέδια στους τομείς αυτούς του λιμανιού του Πειραιά καθώς αποτελούν επίσης σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν την οικονομική ανθεκτικότητα ενός λιμανιού, εν προκειμένω του Πειραιά. Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί και στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και οι επενδυτικές - αναπτυξιακές προκλήσεις στη τεχνολογία εκτιμάμε ότι συμβάλλουν καθοριστικά στην ανθεκτικότητα της διαχείρισης των λιμανιών της χώρας και ειδικά του Πειραιά ως πρότυπο για τους υπόλοιπους. Οι περιβαλλοντικές και τεχνολογικές προσαρμογές που θα εξετάσουμε, αν και αυξάνουν τα έξοδα πρόσκαιρα, σε βάθος χρόνου βελτιώνουν την παροχή υπηρεσιών, τις επιδόσεις και τελικά τα έσοδα της διαχειρίστριας εταιρίας. Μάλιστα τα χρηματοδοτικά εργαλεία, τα κίνητρα όπως και τα πρόστιμα παίζουν καθοριστικό ρόλο στη στρατηγική της εταιρίας. Στο Κεφάλαιο 5 θα παραθέσουμε τη SWOT ανάλυση με τα δυνατά κι αδύναμα σημεία του Πειραιά, τις ευκαιρίες και τους κινδύνους που υπάρχουν.

Τελικά θα καταλήξουμε σε συμπεράσματα. Στον Πίνακα 3 που ακολουθεί αποτυπώνεται η διάρθρωση της μελέτης περιληπτικά.

Εισαγωγή	Γεωπολιτικό Πλαίσιο & Χρονολόγηση Γεγονότων (2019- T1 2025)
Κεφάλαιο 1	Θεμελίωση Έρευνας •Κεντρικό Ερώτημα •Ορισμός Ανθεκτικότητας •Μεθοδολογία & Διάρθρωση
Κεφάλαιο 2	Διεθνές Περιβάλλον • Άρση Lockdowns (2022) • Πόλεμος Ουκρανίας – Κυρώσεις • Σύγκρουση Μέσης Ανατολής

²⁵ David Glass / September 4, 2024 / Greece Correspondent / / Seatrade Maritime News



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

	<ul style="list-style-type: none">• Νέα Αμερικανική Πολιτική (2025)
Κεφάλαιο 3	Ανάλυση Πειραιά <ul style="list-style-type: none">• Παγκόσμια Κατάταξη & Ιδιοκτησία COSCO• Οικονομικές Επιδόσεις & Ανάλυση Εσόδων• Συνδεσιμότητα & Δείκτες (LSCI, ISCDI)• Συγκριτική Αναφορά (Θεσσαλονίκη & άλλα)
Κεφάλαιο 4	Μελλοντικές Προκλήσεις <ul style="list-style-type: none">• Περιβαλλοντικοί Κανονισμοί• Τεχνολογικές Επενδύσεις
Συμπεράσματα	Σύνοψη Ευρημάτων <ul style="list-style-type: none">• Απάντηση στο Κεντρικό Ερώτημα: Επίδραση & Ανθεκτικότητα του Λιμανιού Πειραιά

Πίνακας 3: Περιληπτική διάρθρωση της έρευνας. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα

1.7 Περιορισμοί και Υποθέσεις της Έρευνας

Η παρούσα έρευνα βασίζεται σε ανάλυση οικονομικών στοιχείων, διεθνών δεικτών και δευτερογενών πηγών που αφορούν τη διαχείριση και την ανθεκτικότητα των ελληνικών λιμένων, με επίκεντρο το λιμάνι του Πειραιά. Ωστόσο, όπως σε κάθε μελέτη που εξετάζει ένα δυναμικό και ταχέως μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον, υπάρχουν ορισμένοι περιορισμοί και βασικές υποθέσεις που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ερμηνεία των αποτελεσμάτων.

Περιορισμοί της Έρευνας:

1. Χρονικός περιορισμός δεδομένων: Η ανάλυση καλύπτει την περίοδο 2020–Α΄ Τρίμηνο 2025. Εξελίξεις που έλαβαν χώρα μετά το πέρας της περιόδου αυτής — όπως νέες γεωπολιτικές εντάσεις, αλλαγές στις πολιτικές ΗΠΑ–Κίνας ή επιπλέον περιβαλλοντικοί κανονισμοί— δεν έχουν ενσωματωθεί.
2. Διαθεσιμότητα και πληρότητα δημοσιευμένων στοιχείων: Τα οικονομικά δεδομένα προέρχονται κυρίως από τις επίσημες οικονομικές εκθέσεις του ΟΛΠ και του ΟΛΘ. Για ορισμένες υποκατηγορίες υπηρεσιών, τα διαθέσιμα στοιχεία είναι συγκεντρωτικά και δεν επιτρέπουν βαθύτερη μικροοικονομική αποδόμηση.
3. Περιορισμένη πρόσβαση σε πρωτογενή λειτουργικά δεδομένα: Η μελέτη δεν περιλαμβάνει επιχειρησιακά δεδομένα σε επίπεδο ναυτιλιακών γραμμών (π.χ.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

- κόστος, συμφωνίες, πραγματικές ροές μεταφόρτωσης), τα οποία θεωρούνται εμπορικά ευαίσθητα και δεν δημοσιοποιούνται.
4. Ετερογένεια ελληνικών λιμένων: Τα περισσότερα ελληνικά λιμάνια είναι εξειδικευμένα (χύδην φορτίο, ακτοπλοΐα κ.λπ.). Αυτό περιορίζει τη δυνατότητα πλήρους σύγκρισης με τον Πειραιά, ο οποίος λειτουργεί ως λιμενικό cluster πολλαπλών δραστηριοτήτων.
 5. Εξωτερικοί αστάθμητοι παράγοντες: Γεγονότα όπως πόλεμοι, διεθνείς κυρώσεις, φυσικά φαινόμενα (ξηρασία Παναμά, αλλαγή δρομολογίων), ή παγκόσμιες κρίσεις ενδέχεται να επηρεάζουν τα οικονομικά αποτελέσματα με τρόπους που δεν είναι πάντα ποσοτικά αποτυπώσιμοι.

Υποθέσεις Εργασίας

1. Σταθερότητα του θεσμικού πλαισίου: Η έρευνα λαμβάνει ως δεδομένο ότι το θεσμικό πλαίσιο που ίσχυε για τη λειτουργία του λιμένα Πειραιά την περίοδο 2020–2024 παραμένει σταθερό και δεν μεταβάλλεται ριζικά εντός της περιόδου ανάλυσης.
2. Ακρίβεια και αξιοπιστία δημοσιευμένων στοιχείων: Θεωρείται ότι τα δεδομένα των οικονομικών εκθέσεων, καθώς και οι διεθνείς δείκτες (ISCDI, LSCI, UNCTAD), είναι αξιόπιστα και βασίζονται σε ομοιόμορφες μεθοδολογίες.
3. Εξωγενής επίδραση γεωπολιτικών γεγονότων: Αποτελεί υπόθεση ότι οι σημαντικές μεταβολές σε ροές εμπορευμάτων και δρομολογίων προκύπτουν πρωτίστως από εξωγενείς παράγοντες (πόλεμοι, κυρώσεις, αλλαγές εμπορικών οδών) και όχι από ενδογενή προβλήματα λειτουργίας του λιμένα.
4. Ομαλή εξέλιξη επενδυτικών έργων: Υποτίθεται ότι τα έργα του Master Plan υλοποιούνται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο σχεδιασμό, χωρίς καθυστερήσεις που θα αλλοίωσαν την οικονομική εικόνα του λιμένα.

Επίδραση των Περιορισμών στην Ερμηνεία Αποτελεσμάτων

Οι παραπάνω περιορισμοί σημαίνουν ότι τα συμπεράσματα της έρευνας αποτυπώνουν με ακρίβεια την κατάσταση του λιμένα του Πειραιά εντός της εξεταζόμενης περιόδου, αλλά δεν μπορούν να προβλέψουν με βεβαιότητα την μελλοντική του πορεία σε ένα περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από υψηλή γεωπολιτική και οικονομική αβεβαιότητα. Παρά ταύτα, οι τάσεις που εντοπίστηκαν στα οικονομικά στοιχεία και στη συνδεσιμότητα του λιμένα



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

παρέχουν ισχυρές ενδείξεις σχετικά με την ανθεκτικότητα και τη στρατηγική του θέσης στην Ανατολική Μεσόγειο.

Κεφάλαιο 2 - Επιπτώσεις των γεωπολιτικών εξελίξεων στη ναυτιλία

Το διεθνές περιβάλλον την περίοδο 2020–2025 χαρακτηρίζεται από υψηλή γεωπολιτική και οικονομική αβεβαιότητα, η οποία επηρέασε άμεσα τη ναυτιλία και, κατά συνέπεια, τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζονται οι βασικές εξελίξεις που διαμόρφωσαν το επιχειρησιακό πλαίσιο λειτουργίας των ελληνικών λιμένων, με έμφαση στον Πειραιά. Η ανάλυση εστιάζει όχι στις πολιτικές διαστάσεις των γεγονότων, αλλά στις επιπτώσεις τους στις θαλάσσιες μεταφορές, στις ροές εμπορευμάτων και στη δομή του ναυτιλιακού δικτύου.

2.1 Η Ναυτιλία το 2023 μετά την πανδημία

Η περίοδος 2020–2022 σηματοδοτήθηκε από σημαντικές διαταραχές στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες λόγω της πανδημίας COVID-19. Τα περιοριστικά μέτρα, οι καθυστερήσεις στα λιμάνια και η έλλειψη προσωπικού επηρέασαν την αξιοπιστία των ναυτιλιακών υπηρεσιών και μείωσαν τον όγκο του θαλάσσιου εμπορίου. Οι επιπτώσεις αυτές ήταν εμφανείς και στην Ελλάδα, όπου καταγράφηκαν μεταβολές στον όγκο των εμπορευματοκιβωτίων και στην ταχύτητα εξυπηρέτησης πλοίων.

Κατά τη διάρκεια του 2022 παρατηρήθηκε σταδιακή επαναφορά της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε προ πανδημίας επίπεδα. Η ομαλοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών συνοδεύτηκε από ανάκαμψη της "γαλάζιας οικονομίας", η οποία έχει υψηλή συμμετοχή στην ελληνική απασχόληση και στο ΑΕΠ. Η επιστροφή της εμπορευματικής ροής σε σταθερά επίπεδα δημιούργησε ένα προσωρινά ευνοϊκό περιβάλλον, το οποίο όμως ανατράπηκε σύντομα από νέες γεωπολιτικές εξελίξεις.

Η ναυτιλία εισήλθε το 2023 σε μια νέα φάση, όπου οι κρίσεις δεν προέρχονταν πλέον από υγειονομικούς παράγοντες αλλά από περιφερειακές συγκρούσεις, ανακατατάξεις στα εμπορικά δίκτυα και φυσικά φαινόμενα που επηρέασαν κρίσιμες υποδομές. Το γεγονός αυτό υποχρέωσε τα λιμάνια να προσαρμοστούν εκ νέου σε ένα ασταθές διεθνές περιβάλλον.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Αναλυτικότερα, στην ναυτιλία παρατηρούνται μια σειρά από επιπτώσεις:

- Σοβαρές διακοπές στις εφοδιαστικές αλυσίδες παγκοσμίως. Πολλά λιμάνια, μεταξύ των οποίων και αυτά της Ελλάδας, υπέστησαν καθυστερήσεις λόγω του περιορισμένου προσωπικού, των περιοριστικών μέτρων και της διακοπής ή καθυστέρησης των μεταφορών²⁶.
- Η παγκόσμια οικονομία βίωσε απότομη ύφεση, με αποτέλεσμα τη μείωση της ζήτησης για αγαθά και εμπορεύματα, γεγονός που επηρέασε άμεσα τις λιμενικές δραστηριότητες. Αρκετά ελληνικά λιμάνια, όπως του Πειραιά, είδαν μείωση του αριθμού των εισερχόμενων και εξερχόμενων εμπορευματοκιβωτίων το πρώτο διάστημα της πανδημίας²⁷.
- Η πανδημία έφερε επίσης προβλήματα στην επάνδρωση των πλοίων και των λιμανιών λόγω περιορισμένων μετακινήσεων και αυστηρών περιοριστικών μέτρων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των διαθέσιμων πόρων και την επιβράδυνση της εξυπηρέτησης των πλοίων και των εμπορευμάτων²⁸.
- Αλλαγές στις διεθνείς ναυτιλιακές διαδρομές και στη μετακίνηση φορτίων. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αναγκάστηκαν να αναδιαρθρώσουν τις γραμμές τους ή και να αναστείλουν κάποιες δρομολογήσεις, ενώ οι καθυστερήσεις στην παράδοση εμπορευμάτων έγιναν συχνό φαινόμενο²⁹.

Βγαίνοντας ο πλανήτης από την πανδημία, στα τέλη του 2022, η σταδιακή ομαλοποίηση της ναυτιλίας, που εξελισσόταν όλο το 2022, επιταχύνθηκε. Συνολικά η «Γαλάζια Οικονομία» επιτάχυνε τους ρυθμούς της με αλματώδη βήματα για να μπει σε μια νέα φάση, αυτή τη φορά, νέων γεωπολιτικών κλυδωνισμών το 2022.

7 ²⁶ UNCTAD / 23 Μάρτη 2021 / “COVID-19 and maritime transport: Impact and responses” / UNCTAD/DTL/TLB/2021/1

8 ²⁷ [Arda Toygar](#), [Umut Yildirim](#) & [Senem Nart/ 09 November 2023](#) / Understanding the impact of global challenges on container shipping: a qualitative study in the COVID-19 era

9 ²⁸ HSBA/ April 2022 / “The Perfect Storm: The Impact of COVID-19 on Shipping, Seafarers and Maritime Labour Markets”

²⁹ Shiyuan Zheng, Changmin Jiang / 19 March 2024 / “Navigating the Waves: The Global Pandemic’s Impact on Container Shipping and Freight Rates Across Different Policy Scenarios”



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Η λεγόμενη «γαλάζια οικονομία» επηρεάζεται κι επηρεάζει το λιμάνι. Ταυτόχρονα η συμβολή της «γαλάζιας οικονομίας» στη συνολική οικονομία της χώρας είναι καθοριστική. Σύμφωνα με στοιχεία του 2021, οι κλάδοι που εντάσσονται στη «γαλάζια οικονομία» απασχολούν περίπου 446.000 εργαζομένους (11,4% του εργατικού δυναμικού σε επίπεδο χώρας) και παράγουν περίπου 6,5 δισ. ευρώ σε ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (4,1% της συνολικής ΑΠΑ). Μεταξύ των κλάδων που περιλαμβάνονται στη «γαλάζια οικονομία», τη μεγαλύτερη συμβολή στην απασχόληση έχει ο παράκτιος τουρισμός, καθώς το 2021 απασχολούσε το 83% των εργαζομένων στη «γαλάζια οικονομία»³⁰. Ταυτόχρονα σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του IOBE (2023), η συνολική επίδραση της ναυτιλίας στο ελληνικό ΑΕΠ εκτιμήθηκε σε 7,9% (μέσος όρος περιόδου 2018-2021). Η συνολική επίδραση της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της Ελλάδας εκτιμήθηκε στα €14,1 δισ. ετησίως (μέσος όρος περιόδου 2018-2021) που αντιστοιχεί 27,9% του ΑΕΠ.»³¹.

Το γεγονός ότι η ναυτιλία υπόκειται όλο και περισσότερο σε αυξανόμενη αστάθεια κι αβεβαιότητα από τους κινδύνους πολέμων και γεωπολιτικών γεγονότων, τις συνέπειες της κλιματικής αλλαγής, καθώς και συνεχιζόμενους κινδύνους που προκύπτουν από την τάση για μεγαλύτερα πλοία, σημαίνει ότι χρειάζονται σημαντικές και συνεχείς προσπάθειες για προσαρμογή.

Η ταχύτητα και η έκταση της αλλαγής του προφίλ του κινδύνου που αντιμετωπίζει ο κλάδος (της Ναυτιλίας) είναι πρωτοφανείς στη σύγχρονη εποχή. Συγκρούσεις όπως αυτή στη Γάζα και στην Ουκρανία αναδιαμορφώνουν τη παγκόσμια ναυτιλία, επηρεάζοντας την ασφάλεια των πληρωμάτων και των πλοίων, τις αλυσίδες εφοδιασμού και τις υποδομές, ακόμη και το περιβάλλον³². Ο ναυτιλιακός κόσμος είδε ένα δεύτερο έτος πολέμου στην Ουκρανία το 2023. Τον Αύγουστο, το μοναδικό κοντέινερ που παγιδεύτηκε στην Οδησό, μετά το

³⁰ Γιάννης Στουρνάρας / Οκτώβριος 2024 / “Η σημασία της ανάπτυξης της Γαλάζιας Οικονομίας στην Ελλάδα” / Οικονομικός Ταχυδρόμος

³¹ IOBE / 18 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2023 / «Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Προοπτικές και Προκλήσεις»

³² Rahul Khanna / 27 Μαΐου 2024 / “Οι απώλειες στη ναυτιλία σημείωσαν ιστορικά χαμηλό επίπεδο παρά τους αυξανόμενους κινδύνους που αντιμετωπίζει ο τομέας συνολικά” / Allianz

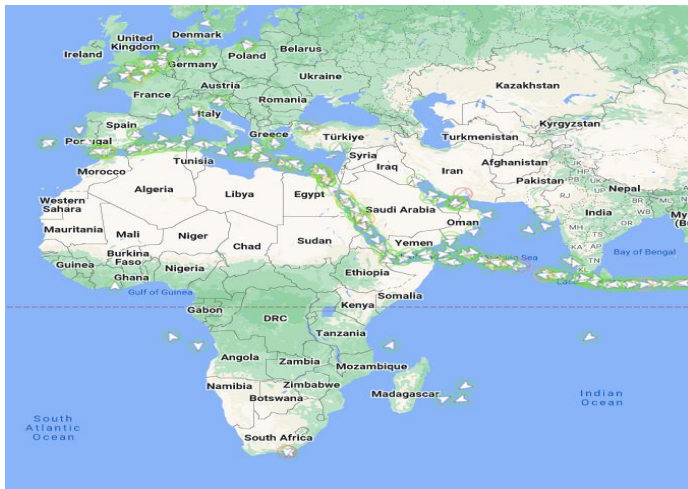


“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

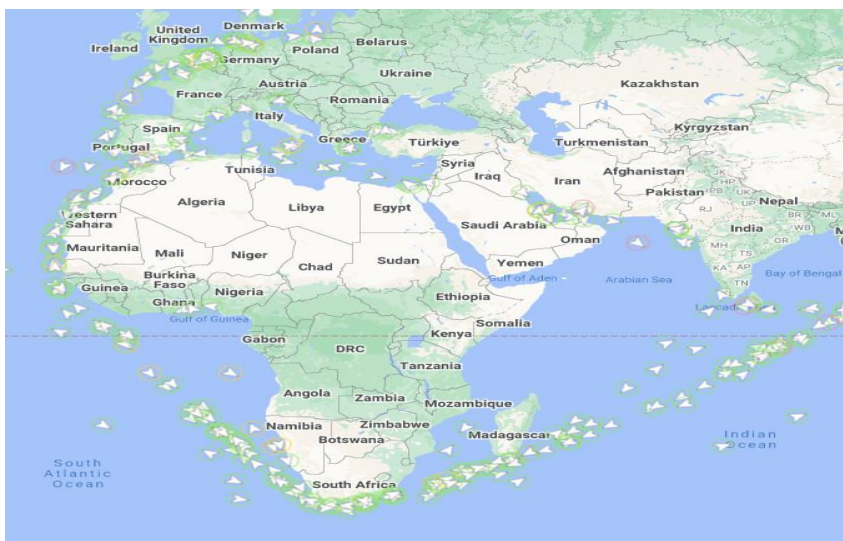
ξέσπασμα του πολέμου με τη Ρωσία, ήταν το 9.403 teu JOSEPH SCHULTE. Τελικά απελευθερώθηκε, αφού πέρασε σχεδόν 18 μήνες εγκλωβισμένο στο λιμάνι. Η Ρωσία οργάνωσε τις δικές της γραμμές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με έναν αριθμό νεοσύστατων εταιρειών που κάλυψαν ένα κενό που δημιούργησαν οι κυρώσεις.³³

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, μια άλλη σύγκρουση, αυτή τη φορά στην Μέση Ανατολή δημιούργησε νέες απειλές για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ξυρού και υγρού φορτίου³⁴ (Εικόνες 1 & 2).



Εικόνα 1: Η κίνηση των πλοίων 14.500+ teu που εξυπηρετούν το εμπόριο Ασίας - Ευρώπης στις 2 Σεπτεμβρίου 2023. Πηγή: Lloyd's List Intelligence - Seasearcher

Τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο, ξεκίνησαν επιθέσεις σε πλοία που συνδέονται με το



Ισραήλ στο στενό Bab Al-Mandab, από τους φιλοπαλαιστίνιους αντάρτες Χούτι, που αργότερα επεκτάθηκε σε όλα τα πλοία που είχαν

³³ Xinhua-Baltic / 2024 / ISCDI Report 2024, p.36

³⁴ Chambers, S. /2025 / ”More tankers and dry bulk carriers turn away from the Red Sea”

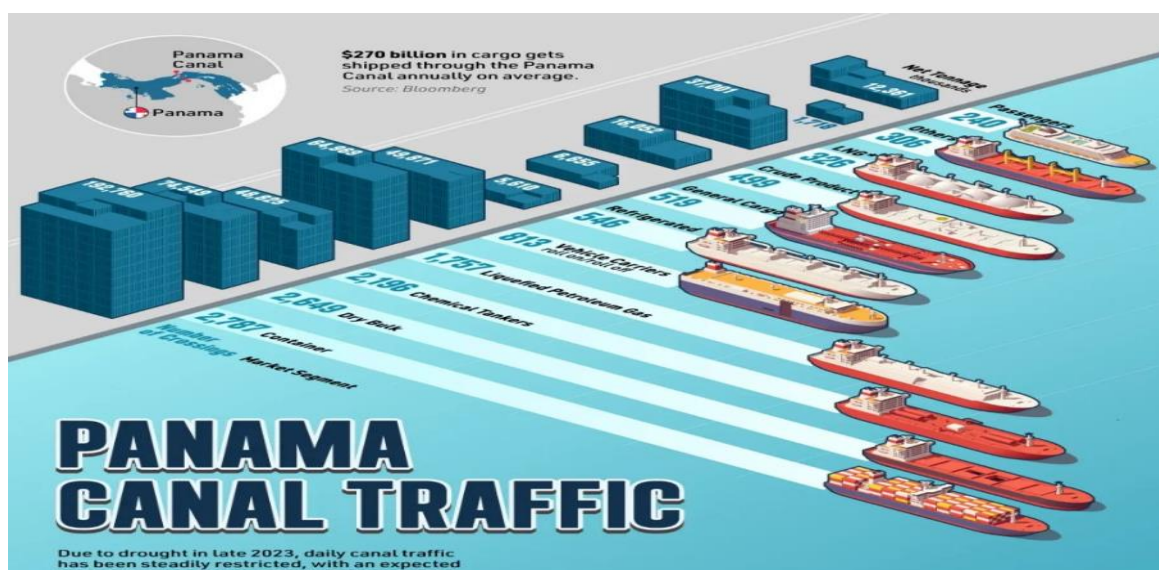


“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Εικόνα 1: Η κίνηση των πλοίων 14.500+ τευ που εξυπηρετούν το εμπόριο Ασίας - Ευρώπης στις 2 Σεπτεμβρίου 2024. Πηγή: Lloyd's List Intelligence

προορισμό το Ισραήλ, ανεξάρτητα από την εθνικότητα τους. Η περιοχή μετατράπηκε de facto σε εμπόλεμη ζώνη. Το γεγονός αυτό ώθησε τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες να επαναδρομολογήσουν τα πλοία τους μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας.³⁵ Χαρακτηριστικά αποτυπώνονται οι επανδρομολογήσεις των μεγάλων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (14500+TEU) στις εικόνες 1 και 2 των Lloyd's List. Η διαφορά της κίνησης των συγκεκριμένων πλοίων μεταξύ 2 Σεπτεμβρίου 2023 και 2 Σεπτεμβρίου 2024 είναι εμφανής.



Εικόνα 2: Το κανάλι του Παναμά σε αριθμούς από 10-2022 ως 09-2023. Μείωση αυτών 40-50% τον 02-2024. Πηγή: Panama Canal Authority

Σε μία παράλληλη εξέλιξη που φάνηκε να επηρεάζει και την Ανατολική Μεσόγειο, κατ' επέκταση και τον Πειραιά, η Λατινική Αμερική επλήγη από μια καταστροφική ξηρασία που σχετίζεται με το καιρικό φαινόμενο Ελ Νίνιο. Η στάθμη της Διώρυγας, που τροφοδοτείται με γλυκό νερό από ποτάμια και λίμνες, έπεσε, τον Φεβρουάριο του 2024, σε ιστορικά χαμηλά αφού οι βροχοπτώσεις μειώθηκαν στο 40% (Εικόνα 3). Αναλυτικότερα ο αριθμός των ημερήσιων διελεύσεων πλοίων έπρεπε να μειωθεί σχεδόν στο 50%. Ως αποτέλεσμα, ορισμένες εταιρίες αποφάσισαν να επαναδρομολογήσουν τα πλοία τους μέσω του Σουέζ, (πριν τα προβλήματα στην Ερυθρά Θάλασσα, τον Νοέμβρη του 2023).

³⁵ Xinhua-Baltic / 2024 / ISCDI Report 2024, p.36



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Επαναδρομολογήσεις έγιναν και μέσω του Στενού του Μαγγελάνου και του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Άλλοι ναυτιλιακοί μεταφορείς επέλεξαν τους σιδηρόδρομους του Παναμά. Σαν αποτέλεσμα αυξήθηκε η ζήτηση για επιπλέον χωρητικότητα και ενισχύθηκαν οι ναύλοι³⁶.

2.2 Η κρίση στο Σουέζ και οι μεταβολές στο ναυτιλιακό δίκτυο

Ενώ το 2023 χαρακτηρίστηκε από έντονη έως μέτρια μείωση της κυκλοφορίας στα περισσότερα λιμάνια, το πρώτο εξάμηνο του 2024 έφερε διψήφια ανάπτυξη σε 7 από τα 15 κορυφαία λιμάνια³⁷.

Από τα τέλη του 2023, η θαλάσσια περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας και των στενών του Bab al-Mandab αντιμετώπισε σοβαρές προκλήσεις ασφάλειας, οι οποίες οδήγησαν πολλές ναυτιλιακές εταιρείες να αλλάξουν τις καθιερωμένες διαδρομές τους. Οι επιθέσεις σε εμπορικά πλοία και ο χαρακτηρισμός της περιοχής ως επιχειρησιακά υψηλού κινδύνου είχαν ως αποτέλεσμα:

- σημαντική μείωση των διελεύσεων από τη Διώρυγα του Σουέζ,
- αύξηση των δρομολογίων μέσω Ακρωτηρίου Καλής Ελπίδας,
- επιμήκυνση χρόνου διαμετακόμισης και αύξηση κόστους καυσίμων,
- αναδιάταξη των γραμμών Ασίας–Ευρώπης.

Οι αλλαγές αυτές επηρέασαν άμεσα τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου, μεταξύ των οποίων και τον Πειραιά. Η περιοχή μετατράπηκε σε λιγότερο προσεγγίσιμο κόμβο για πλοία υπερμεγέθους χωρητικότητας, γεγονός που προκάλεσε μείωση της μεταφορτωτικής κίνησης. Παράλληλα, λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου (π.χ. Βαλένθια, Γίοια Τάουρο) παρουσίασαν αύξηση φορτίων λόγω της μετατόπισης του κέντρου βαρύτητας των δρομολογίων³⁸.

³⁶ Xinhua-Baltic/ 2024 /ISCDI Report 2024, p.36

9.1.1 ³⁷ Barleta, Eliana, Saade Hazin, Miryam, Sánchez, Ricardo / 15 Μάη 2025 / «Port report 2023–2024: mixed signals in trade and ports and new disruptions to international container shipping logistics»

10 ³⁸ Polos Zsofia / 27 Νοέμβριου 2024 / «EU Port Rankings 2024: Growth trends reshape top 15 list



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Τα τρία κορυφαία λιμάνια της ΕΕ κατέγραψαν όλες μέτριες αλλαγές κίνησης το πρώτο εξάμηνο του 2024. Το βελγικό λιμάνι της Αμβέρσας-Μπριζ παρουσιάζει την καλύτερη απόδοση μεταξύ των 3 κορυφαίων με 4,1% ετήσια αύξηση, σχεδόν διπλάσια από την ανάπτυξη του Ρότερνταμ. Ο όγκος του Αμβούργου έμεινε στάσιμος. Το Bremerhaven είδε μια πολύ υγιή ανάπτυξη της κυκλοφορίας. Επίσης, η HAROPA τα πήγε ιδιαίτερα καλά σε σύγκριση με άλλα λιμάνια στη βόρεια περιοχή μετά από μια πτώση της TEU το 2023.

Στρέφοντας προς τη Βαλτική, το λιμάνι του Γκντανσκ σημείωσε διψήφια ανάπτυξη παρά τις συνεχιζόμενες εργασίες επέκτασης τερματικού σταθμού στο Baltic Hub³⁹.

Οι τρέχουσες τάσεις επισκεψιμότητας συνεχίστηκαν για το υπόλοιπο του 2024. Τα λιμάνια της Μπενελούξ του Ρότερνταμ και της Αμβέρσας-Μπριζ θα παραμένουν τα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην ΕΕ με διαφορά. Η Βαλένθια αναμένεται να ξεπεράσει τον Πειραιά και να γίνει το τέταρτο μεγαλύτερο λιμάνι της ΕΕ το 2024 σε σεβαστή απόσταση από το Αμβούργο. Επίσης, οι Algeciras και Bremerhaven ενδέχεται να προσπεράσουν τον Πειραιά, ωθώντας το ελληνικό λιμάνι στη θέση 7, ακολουθούμενο από τη Βαρκελώνη. Η γαλλική HAROPA αναμένεται να κερδίσει δύο θέσεις για να φτάσει στη δέκατη θέση της κατάταξης.⁴⁰ Όλες οι μεταβολές κυκλοφορίας των σημαντικότερων ευρωπαϊκών λιμένων για το 2023 και το πρώτο εξάμηνο του 2024 αποτυπώνονται στον παρακάτω πίνακα (4) συγκεντρωτικά:

³⁹ Polos Zsofia / 27 Νοέμβριου 2024 / «EU Port Rankings 2024: Growth trends reshape top 15 list»

⁴⁰ Theo Notteboom / 4 Σεπτεμβρίου 2024 / “The top 15 EU container ports are strongly recovering in the period from January to September 2024 after a challenging 2023“ / porteconomics.eu



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Λιμάνι	Μεταβολή Κυκλοφορ	Σχόλιο
Πειραιάς	Μεγάλη μείωση	Απώλειες λόγω κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα και μειωμένες διελεύσεις από Σουέζ
Βαλένθια	Ισχυρή ανάπτυξη	Αναμένεται να ξεπεράσει τον Πειραιά και να γίνει 4ο μεγαλύτερο λιμάνι ΕΕ
Algeciras	Μικρή ανάπτυξη	Δεν επωφελήθηκε πλήρως από ευνοϊκές συνθήκες αγοράς
Gioia Tauro	Επιτάχυνση ανάπτυξης	Ισχυρή αύξηση πρώτου εξαμήνου 2024
Αμβέρσα-Μπριζ	Αύξηση 4.1%	Καλύτερη απόδοση μεταξύ των κορυφαίων λιμανιών ΕΕ
Ρότερνταμ	Μέτρια αύξηση	Σχεδόν η μισή ανάπτυξη σε σχέση με Αμβέρσα
Αμβούργο	Στάσιμος όγκος	Καμία σημαντική μεταβολή
Bremerhaven	Υγιής ανάπτυξη	Σημαντική αύξηση κυκλοφορίας
HAROPA	Ανάκαμψη	Καλή απόδοση μετά από πτώση TEU το 2023
Γκντανσκ	Διψήφια ανάπτυξη	Αύξηση παρά τις εργασίες επέκτασης στο Baltic Hub

Πίνακας 4: Σύνοψη επιπτώσεων της κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα σε συγκεκριμένα λιμάνια. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει Xinhua-Baltic, Polos Zsofia, Theo Notteboom

2.3 Σχέσεις ΗΠΑ–Κίνας και επιπτώσεις στην COSCO

Στις αρχές του 2025 εντάθηκαν οι εμπορικές και τεχνολογικές εντάσεις μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας. Η απόφαση του Υπουργείου Άμυνας των ΗΠΑ να εντάξει την COSCO Shipping σε λίστα εταιρειών με πιθανές διασυνδέσεις με τον κινεζικό στρατό δημιούργησε προβληματισμό στην παγκόσμια αγορά, χωρίς ωστόσο άμεσες νομικές συνέπειες για τον εμπορικό τομέα. Παρά το γεγονός ότι η συγκεκριμένη ενέργεια δεν συνοδεύτηκε από κυρώσεις, εκτιμάται ότι ενδέχεται να επηρεάσει μελλοντικά τη συνεργασία ορισμένων δυτικών εισαγωγέων ή παρόχων υπηρεσιών logistics.

Για τον Πειραιά, ο οποίος λειτουργεί υπό διαχείριση της COSCO, ο κίνδυνος αυτός αξιολογείται κυρίως ως στρατηγικής φύσεως και όχι ως άμεση επιχειρησιακή απειλή. Ωστόσο, η εξέλιξη αυτή προστίθεται σε ένα ήδη ασταθές περιβάλλον, εντός του οποίου οι διεθνείς πολιτικές αποφάσεις δύνανται να επηρεάσουν την εικόνα, τις συνεργασίες και τις επενδύσεις λιμένων που διαχειρίζονται κινεζικοί όμιλοι.

Πιο συγκεκριμένα το Υπουργείο Άμυνας των ΗΠΑ στις αρχές Γενάρη 2025⁴¹ πρόσθεσε την COSCO Shipping σε μια λίστα εταιρειών που έχουν διασυνδέσεις και συνεργάζονται με τον

⁴¹ Jonathan Saul, Yannis Souliotis and Renee Maltezou / January 10 2025 / “Greece examines impact of US blacklisting of Piraeus port owner COSCO“ / REUTERS



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

κινεζικό στρατό. Το ίδιο συνέβει για εταιρίες τεχνολογίας Tencent Holdings και Ampere Technology⁴².



Σχήμα 3: Χρονολόγιο βασικών διεθνών γεγονότων κι αντιδράσεων των ελληνικών αρχών. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα

Τέλος την περίοδο που ολοκληρώνεται η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία η νέα προεδρία των ΗΠΑ έχει θεσμοθετήσει δασμούς στην εισαγωγή κινεζικών προϊόντων έχουν ακολουθήσει αντίμετρα από Κίνα και άλλους και αναμένονται εξελίξεις που αναμφισβήτητα θα επηρεάσουν το παγκόσμιο εμπόριο, τη ναυτιλία και τα λιμάνια.

2.3 Ο Πειραιάς στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας “ Belt and Road Initiative”

Ο Πειραιάς εντάσσεται στον ευρύτερο σχεδιασμό της Κίνας για τη θαλάσσια διάσταση της πρωτοβουλίας “ Belt and Road Initiative”. Η στρατηγική αυτή επιδιώκει την ενίσχυση των εμπορικών ροών Ευρώπης–Ασίας μέσω επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές. Η συμμετοχή του Πειραιά σε αυτό το δίκτυο έχει ως αποτέλεσμα:

- την αύξηση της διασυνδεσιμότητας με ασιατικούς και ευρωπαϊκούς προορισμούς,
- τη βελτίωση υποδομών και υπηρεσιών,
- τη σταδιακή ενίσχυση του ρόλου του ως κόμβου μεταφόρτωσης.

⁴² [Oguzhan Cetindag /January 14, 2025](#) / «U.S. Blacklists COSCO Shipping Over Alleged Military Ties, Straining Greece-China Relations»



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”



Εικόνα 3: Τα λιμάνια που έχουν επενδύσει κινεζικές εταιρίες κατά μήκος του «δρόμου του μεταξίου». Στην ευρωπαϊκή απόληψη βρίσκεται το λιμάνι του Πειραιά. Πηγή: VOA, 13-09-2021 - John Xie

Παράλληλα, η αυξανόμενη γεωπολιτική ευαισθησία γύρω από την πρωτοβουλία OBOR υπογραμμίζει την ανάγκη για συνεχή προσαρμογή της στρατηγικής του λιμένα, ώστε να διατηρεί ισορροπία μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και διεθνών συσχετισμών.

Από το 2017 φορτώθηκαν από το λιμάνι του Πειραιά 300 αμαξοστοιχίες κινεζικών εμπορευμάτων, ενώ το 2018 ξεπέρασαν τις 500. Ο δρόμος Σουέζ-Πειραιάς είναι αντικειμενικά πιο σύντομος από το δρόμο Σουέζ-Γιβραλτάρ.

Η ανοδική πορεία του λιμανιού του Πειραιά και οι επενδύσεις συνεχίστηκαν παρά τις αναταραχές στη γεωπολιτική σκακιέρα. Ο Ουλμάκκι συγκρίνει την κεντρική θέση των λιμένων για να αξιολογήσει τις επιρροές που είχε η Πρωτοβουλία «Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος» στις ροές εμπορευματοκιβωτίων από την έναρξή της έως το 2019 (πριν από την πανδημία Covid-19). Τα κύρια αποτελέσματα υπογραμμίζουν ότι κατά τη φάση έναρξής της, η BRI δεν είχε διακριτές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό των λιμένων.⁴³

⁴³ [Ouail Oulmakki](#), [Jean-Paul Rodrigue](#), [Andrey Hernandez Meza](#) & [Jérôme Verny](#) / 13 November 2023 / «The implications of Chinese investments on Mediterranean trade and maritime hubs»



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Το 2021 εγκρίνεται και δημοσιεύεται το master plan του λιμένα Πειραιά, με τη δημοσίευση του σχετικού ΦΕΚ (32/Δ/25-01-2023)⁴⁴.

Όπως αναφέρεται σε αυτό:

«...εγκρίνεται το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα Πειραιά, με τον καθορισμό των μέγιστων επιτρεπόμενων ορίων της ζώνης λιμένα, των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στη χερσαία ζώνη του λιμένα, των επιτρεπόμενων προσχώσεων και των γενικών χαρακτηριστικών των προγραμματιζόμενων έργων καθώς και της κυκλοφοριακής οργάνωσης του λιμένα, όπως οι ρυθμίσεις αυτές προσδιορίζονται αναλυτικά στα επόμενα άρθρα του παρόντος και απεικονίζονται στο πρωτότυπο διάγραμμα σε κλίμακα 1: 5.000 που συνοδεύει την 97/21.7.2022 γνωμοδότηση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) και του οποίου αντίτυπο σε φωτοσμίκρυνση δημοσιεύεται με το διάταγμα αυτό».

Το ΠΔ χωρίζεται σε τρία μέρη:

1. Στο πρώτο περιλαμβάνεται η χωρική οργάνωση και το αναπτυξιακό πρόγραμμα του λιμένα Πειραιά,
2. Στο δεύτερο οι κατευθύνσεις και τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και
3. στο υπόμνημα, συμπεριλαμβάνεται το τοπογραφικό διάγραμμα με τους όρους δόμησης και οι χρήσεις γης των ζωνών του λιμένα.

Βάσει της αρχικής σύμβασης παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ και ελληνικού δημοσίου, ο ΟΛΠ υποχρεούταν να πραγματοποιήσει υποχρεωτικές επενδύσεις, με συνολικό κόστος αναφοράς 293,8 εκατ. ευρώ, που αναλυτικά αφορούν στα ακόλουθα:

- Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α),
- Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας Προβλήτα Ι ΣΕΜΠΟ,
- Μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας,

⁴⁴ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως / 25-01-2023 / Αριθμός Φύλλου 32



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

- Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ,
- Βελτίωση και Συντήρηση Υποδομών Λιμένα,
- Προμήθεια Εξοπλισμού,
- Βυθοκόρηση Κεντρικού Λιμένα,
- Κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών,
- Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους),
- Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης.

Τα σημαντικότερα γεγονότα στο 2024 για τον ΟΛΠ Α.Ε. ήταν:

- Το λιμάνι του Πειραιά κατέλαβε την 8η θέση διεθνώς στον Δείκτη Ναυτιλιακών Κέντρων Xinhua-Baltic.
- Ολοκλήρωση έργου επέκτασης Τερματικού Σταθμού Αυτοκινήτων κατά 40.000 τ.μ., επένδυση ύψους €20.000.000.
- Υπογραφή νέας Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας μεταξύ Ο.Λ. Πειραιά Α.Ε. και Σωματείου Εργατών.
- Υπογραφή νέας Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας μεταξύ Ο.Λ. Πειραιά Α.Ε. και Σωματείων Ο.Μ.Υ.Α.Ε.
- Συμπλήρωση 20 ετών από την εισαγωγή της Ο.Λ. Πειραιά Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.
- Έγκριση του Master Plan του λιμένα Πειραιά.
- Ολοκλήρωση τεχνικών μελετών για τη δημιουργία πέντε θέσεων ηλεκτροδότησης πλοίων.
- Προμήθεια δύο νέων ναυπηγικών γερανών ανυψωτικής ικανότητας 40 τόνων συνολικού κόστους €8.000.000 για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος.
- Μνημόνιο Συνεργασίας Ο.Λ. Πειραιά Α.Ε. με το Guangzhou Port Group.
- Το λιμάνι του Πειραιά βραβεύτηκε ως “Ferry Shipping Port of the year 2024” στο πλαίσιο του European Ferry Shipping Summit.
- Επανεναρξη του έργου επέκτασης της προβλήτας κρουαζιέρας στο νότιο τμήμα του λιμένα Πειραιά, έπειτα από έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EU Funding) και της Περιφέρειας Αττικής.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

- Σύμβαση μεταξύ Ο.Λ. Πειραιά Α.Ε. και Σ.Ε.Π. Α.Ε. για την παροχή υπηρεσιών με σκοπό τη βελτίωση της συνολικής αποδοτικότητας στους δύο τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων.
- Αλλαγή σύνθεσης Διοικητικού Συμβουλίου και ορισμός νέου Προέδρου και νέου Διευθύνοντος Συμβούλου.



Εικόνα 4: Το Master Plan του Πειραιά. Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ - ΦΕΚ32/Δ'/25.01.2023

Τα σημαντικότερα γεγονότα στο 2024 για τον ΣΕΠ Α.Ε. ήταν:

- Δοκιμαστική εφαρμογή του Portchain Connect με στόχο την ψηφιοποίηση της διαδικασίας διαχείρισης ελλιμενισμού.
- Βράβευση της Σ.Ε.Π. Α.Ε. στα βραβεία True Leaders 2023 που διοργανώνει η ICAP CRIF.
- Ορισμός νέου Διευθύνοντος Συμβούλου.
- Συμμετοχή της Σ.Ε.Π. Α.Ε. στην υπηρεσία “Talent Athena” που αφορά μεταφορές «από πόρτα σε πόρτα» μέσω ψηφιακής πλατφόρμας.
- Διάκριση της Σ.Ε.Π. Α.Ε. ως Greek Business Champion στο πλαίσιο του θεσμού «Πρωταγωνιστές της Ελληνικής Οικονομίας 2024».
- Απονομή υποτροφιών σπουδών σε τέσσερις πρωτοετείς φοιτητές.

Κεφάλαιο 3 - Τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης

Στο βασικότερο κεφάλαιο της εργασίας θα εξετάσουμε μέσα από τα οικονομικά στοιχεία που δημοσιεύουν οι δύο εταιρίες που διαχειρίζονται τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης τις επιδόσεις τους ανά τομέα υπηρεσιών στο διάστημα αυτών των 5 ετών.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Τώρα που γνωρίζουμε τι διεθνή γεγονότα είχαμε σ’ αυτό το διάστημα θα συγκρίνουμε τις επιδόσεις κάθε τομέα του λιμανιού στο βάθος του χρόνου. Θα δούμε τις διεθνείς κατατάξεις τους, τη στρατηγική που ακολούθησαν και την πορεία της συνδεσιμότητάς τους. Ξεχωρίζουμε τα οικονομικά στοιχεία που διαθέτουμε για το 2024 καθώς αποτελεί τη χρονιά με την εντονότερη κλιμάκωση των πολέμων μέχρι τις αρχές του 2025.

3.1 Εξελίξεις στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης το 2023-2024

Στο πεδίο των αποκρατικοποιήσεων η περίοδος 2023-2024⁴⁵ χαρακτηρίζεται από την ολοκλήρωση διαγωνισμών πώλησης πλειοψηφικού πακέτου μετοχών σε Οργανισμούς Λιμένων αλλά και από την έναρξη νέων διαγωνισμών αξιοποίησης για περιφερειακούς λιμένες ακολουθώντας και πάλι το ίδιο μοντέλο πώλησης μετοχών. Μια σειρά από στοιχεία, κυρίως τα έσοδα, δείχνουν ότι τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης συνεχίζουν να αναπτύσσονται και να αυξάνουν τα κέρδη τους παρά τις διεθνείς εξελίξεις των 5 τελευταίων ετών που εξετάζουμε. Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης εστιάζουμε αναλυτικά - σε αντίθεση με τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας - δεδομένου ότι αποτελεί cluster λιμενικών υπηρεσιών, αν και πολύ μικρότερου μεγέθους κι «αποτυπώματος» στο διεθνή και μεσογειακό ανταγωνισμό από τον Πειραιά, το οποίο είναι το βασικό λιμάνι που θα εξετάσουμε.

Για το λιμάνι της **Θεσσαλονίκης**⁴⁶ (ΟΛΘ Α.Ε.) για το οικονομικό έτος 2024 η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων έφθασε τις 566.000 TEUs, αυξημένη σημαντικά κατά 46.000 TEUs (+9%) από έτος σε έτος. Η διακίνηση στον συμβατικό τομέα έφτασε τα 3,2 εκατ. τόνους, υψηλότερη κατά 250.000 τόνους (+9%) σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

Τομέας Υπηρεσιών	2023 Έσοδα	2024 Έσοδα	Μεταβολή (€)	Μεταβολή (%)
Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων	59,75	71,25	+11,5	+19%

⁴⁵ GREPORT – Edition 2024

⁴⁶ Dealnews.gr / 29 Απριλίου 2025 / «Τροχιά ανάπτυξης για τα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης»



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

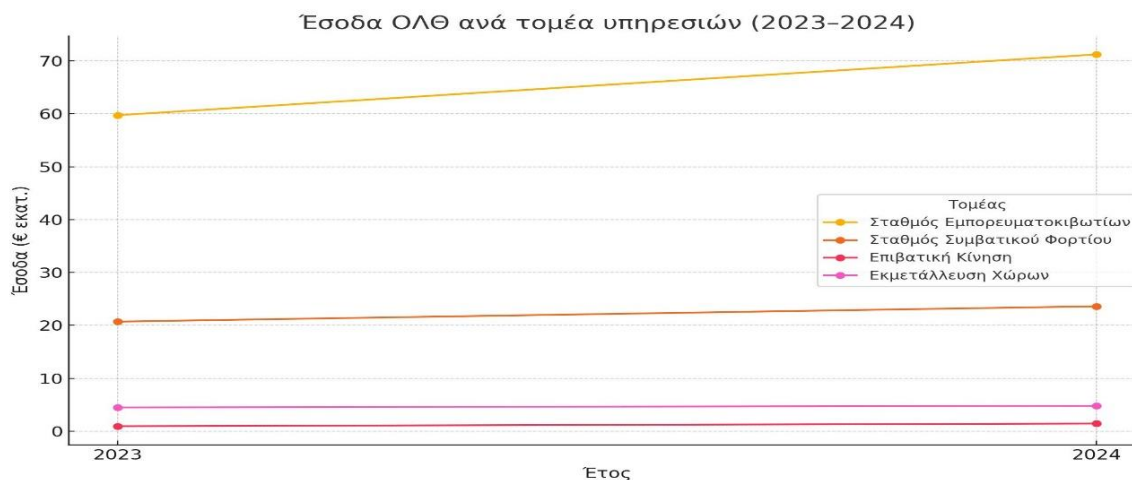
“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Σταθμός Συμβατικού Φορτίου	20,71	23,61	+2,9	+14%
Επιβατική Κίνηση	0,93	1,43	+0,5	+54%
Εκμετάλλευση Χώρων	4,48	4,78	+0,3	+7%
Σύνολο	85,87	100,7	+14,83	+17%

Πίνακας 5: Έσοδα ΟΛΘ ανά τομέα υπηρεσιών σε εκ. Ευρώ 2023-2024. Πηγή ΟΛΘ

Οι αφίξεις κρουαζιέρας έφτασαν σε υψηλό επίπεδο ρεκόρ των 81 πλοίων, έναντι 68 πλοίων το προηγούμενο έτος (+19%), με τους συνολικούς επιβάτες να ανέρχονται σε 125.000, σημειώνοντας αύξηση κατά 64.000 επιβάτες (+105%) σε ετήσια βάση.

Τα έσοδα του ΟΛΘ προσέγγισαν τα 100,7 εκ. ευρώ το 2024, σε σύγκριση με τα 85,9 εκατ. ευρώ της προηγούμενης χρονιάς, αυξημένα σημαντικά κατά 14,8 εκατ. ευρώ (+17%), τροφοδοτούμενα από τα υψηλότερα έσοδα σε όλους τους κύριους τομείς δραστηριότητας της εταιρίας.



Σχήμα 4: Έσοδα, σε εκ. Ευρώ, ΟΛΘ ανά τομέα υπηρεσιών 2023-2024. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΘ

Τα έσοδα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκαν κατά 11,5 εκ. ευρώ (+19%), του σταθμού συμβατικού φορτίου κατά 2,9 εκατ. ευρώ (+14%), τα έσοδα από την επιβατική κίνηση αυξήθηκαν κατά 0,5 εκατ. ευρώ (+54%), ενώ από την εκμετάλλευση χώρων κατά 0,3 εκατ. ευρώ (+7%).

Ποσά σε €	01.07 - 30.09.2024	01.07 - 30.09.2023	% Διαφορά
Έσοδα	67.867.129	62.275.129	9,0%
Μικτά Κέρδη	42.769.681	40.209.027	6,4%



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

EBITDA	41.947.521	39.551.096	6,1%
Κέρδη προ Τόκων, Φόρων	37.226.895	34.860.027	6,8%
Κέρδη προ Φόρων	37.877.187	34.401.818	10,1%
Κέρδη μετά από Φόρους	29.751.577	27.137.779	9,6%

Πίνακας 6: Οικονομικά Αποτελέσματα ΟΛΘ. 3ο Τρίμηνο 2024 vs 3ο Τρίμηνο 2023. Πηγή: ΟΛΘ

Τα μεικτά κέρδη ανήλθαν σε 47,1 εκ. ευρώ, αυξημένα κατά 9,5 εκ. ευρώ (+25%) έναντι του 2023. Τα λειτουργικά κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) ανήλθαν σε 42,6 εκ. ευρώ, έναντι 34,1 εκ. ευρώ το 2023, αντικατοπτρίζοντας αύξηση 8,6 εκ. ευρώ (+25%), ενώ το περιθώριο EBITDA έφτασε στο 42%, αυξημένο κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

Τα κέρδη διαμορφώθηκαν στα 36,3 εκ. ευρώ, έναντι 26,4 εκ. ευρώ το 2023, σημειώνοντας αύξηση 9,9 εκ. ευρώ (+37%), ενώ τα καθαρά κέρδη μετά φόρων βελτιώθηκαν σημαντικά και ανήλθαν σε 28 εκ. ευρώ, έναντι 20 εκ. ευρώ το 2023, σημειώνοντας αύξηση 38% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Ως αποτέλεσμα τα κέρδη ανά μετοχή διαμορφώθηκαν στα 2,78 €/μετοχή.

Έτος	Ενοποιημένα Έσοδα (€ εκατ.)	Μεταβολή (%) σε σχέση με το προηγούμενο έτος
2020	71,7	—
2021	77,9	8,60%
2022	82,2	5,60%
2023	85,9	4,50%
2024	100,7	17,20%

Πίνακας 7: Έσοδα ΟΛΘ ΑΕ, σε εκ. Ευρώ, και μεταβολή 2020 ως 2025. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΘ

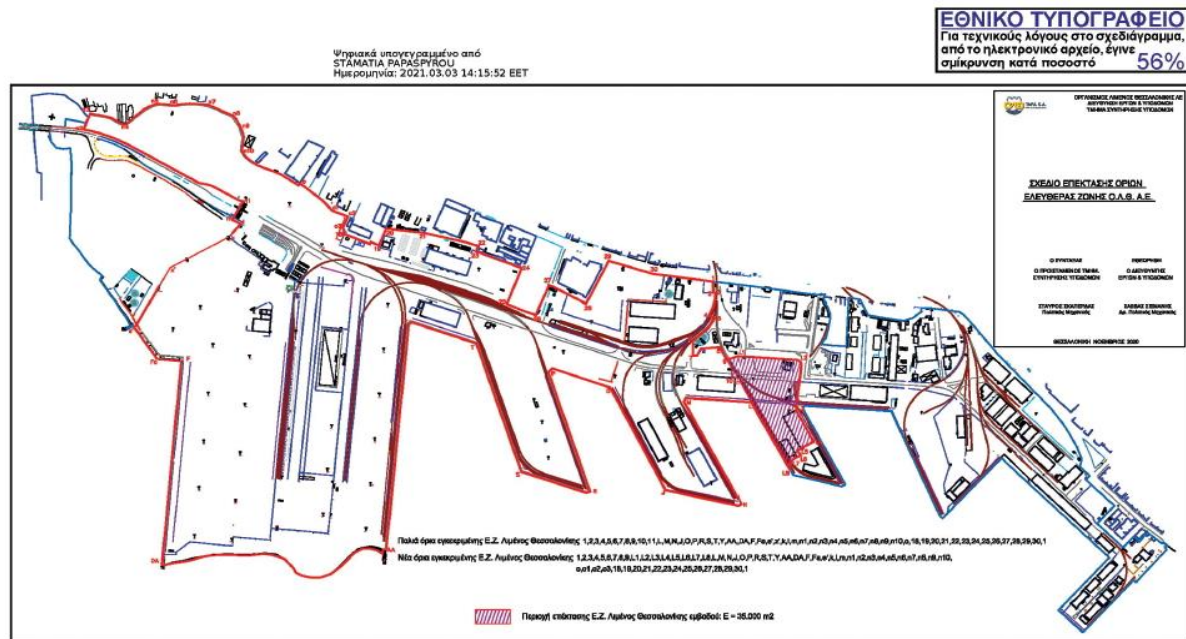
Οι συνολικές κεφαλαιουχικές δαπάνες διαμορφώθηκαν στα 6,3 εκατ. ευρώ. Ο ΟΛΘ διατηρεί ισχυρά επίπεδα χρηματοοικονομικής ρευστότητας λόγω της συνεπούς και της ισχυρής παραγωγής λειτουργικών ταμειακών ροών, φθάνοντας τα 123 εκατ. ευρώ, συνολικά διαθέσιμα και χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων προθεσμιακών καταθέσεων διάρκειας άνω των τριών μηνών, ύψους 76,4 εκατ. ευρώ, αντανακλώντας συνολικά μια αύξηση 28 εκατ. ευρώ σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Τα οικονομικά αποτελέσματα του ΟΛΘ για το 2024 αποτύπωσαν την ενίσχυση σε όλους τους κύριους τομείς της δραστηριότητας του λιμενικού cluster της Θεσσαλονίκης.⁴⁷



Εικόνα 5: Master Plan ΟΛΘ ΑΕ. Πηγή: ΑΑΔΕ 09-03-2021

Σύμφωνα με τον Πρόεδρο του ΔΣ η έγκριση του Master Plan αποτελεί ένα σημαντικό ορόσημο ανάπτυξης της ΟΛΘ Α.Ε, που του επιτρέπει να προχωρήσει στην υλοποίηση των επενδύσεων, όπως η επέκταση της Προβλήτας 6.

Αντίστοιχες επενδύσεις, με διαφοροποιήσεις γίνονται και σε άλλα λιμάνια της χώρας όπως της Ηγουμενίτσας, της Καβάλας, του Ηρακλείου, του Λαυρίου κ.α. Οι επενδύσεις αυτές τα τελευταία 3 χρόνια, αν και δεν αποτελούνε μέρος των δεικτών που επεξεργαζόμαστε για να εξάγουμε τα βασικά μας συμπεράσματα, ωστόσο επιβεβαιώνουν μια αναπτυξιακή κινητικότητα στους εμπορικούς κι επιβατικούς λιμένες της χώρας που αντικειμενικά προσθέτουν νέα δεδομένα, τουλάχιστον στο εσωτερικό θαλάσσιο εμπόριο.

Ενδεικτικά στον Πίνακα 8 απομονώνουμε έξι άλλα λιμάνια της χώρας από τον Πίνακα 2 (Κεφάλαιο 1.4) για να εξετάσουμε χρονικά τα στοιχεία φορτώσεων σε μετρικούς τόνους:

Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού στους ελληνικούς λιμένες κατά λιμένα

⁴⁷ Αθανάσιος Λιάγκος / Μάης 2025 / «Οικονομικά αποτελέσματα 2024: ιστορικό υψηλό σε έσοδα και κερδοφορία για τον Όμιλο»



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

	Q1 2024	Q1 2023	Q1 2022	Q1 2021	Q1 2020
Άγιοι Θεόδωροι	3314475	3424551	2680424	3527105	2822349
Αντίκυρα	277541	247176	135712	239789	346028
Ελευσίνα	939844	781958	624167	597627	1156822
Ηγουμενίτσα	361762	397750	389095	315890	317255
Μέγαρο	3034681	2747994	2408822	2645495	3541425
Πάτρα	484759	511913	535121	503265	498166

Πίνακας 8: Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού σε έξι λιμάνια της χώρας το Q1 κάθε έτους από το 2020 ως το 2024 σε μετρικούς τόνους. Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

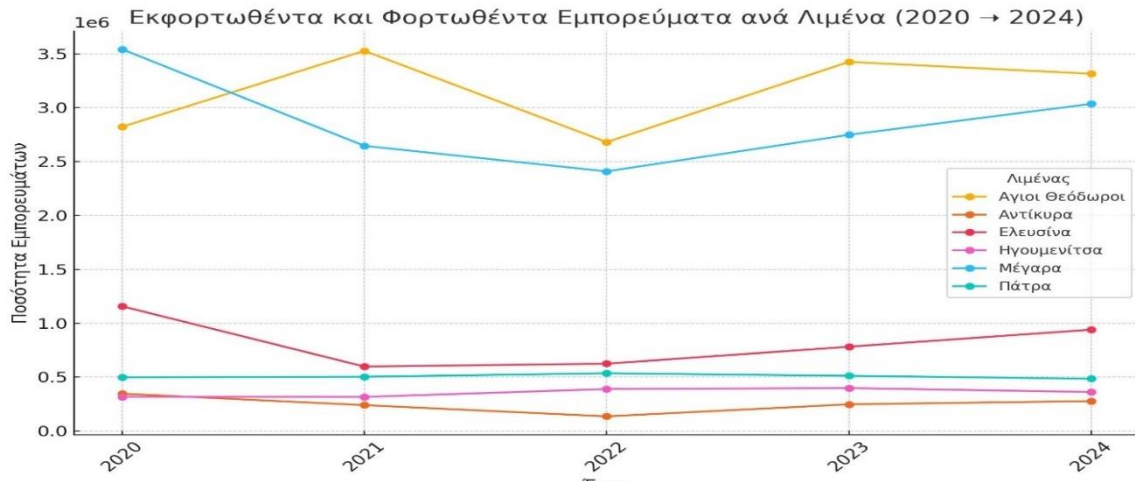
Ξεχωρίζοντας τα έξι πρώτα λιμάνια της χώρας (εκτός Πειραιά και Θεσσαλονίκης), με βάση τα εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα. Θα παρατηρήσουμε στο παρακάτω γράφημα μια πτώση από το 2020 ως το 2022, οπότε και ξεκινάει σταθερή ανοδική πορεία. Φαίνεται ότι τα 6 αυτά λιμάνια (Άγιοι Θεόδωροι, Μέγαρο, Ελευσίνα, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Αντίκυρα) ακολούθησαν μείωση στις φορτώσεις τους εντός της πανδημίας (2020 – 2022) κι από τότε ανακάμπτουν χωρίς να φαίνεται να επηρεάζονται από τις διεθνείς εξελίξεις που εξετάζουμε μεταξύ 2022 και 2025, τουλάχιστον όχι αρνητικά.

Ωστόσο δεν μπορούμε να παραβλέψουμε ότι τα μεγέθη είναι μικρά για να επηρεάζονται έντονα από τις διεθνείς εξελίξεις κι αυτό να αποτυπώνεται στα τρία χρόνια που μας ενδιαφέρουν (2022-2025). Επίσης τα λιμάνια αυτά έχουν υψηλή εξειδίκευση σε τομείς υπηρεσιών και δεν αποτελούν ένα ολοκληρωμένο σύμπλεγμα υπηρεσιών όπως ο Πειραιάς ακόμη και η Θεσσαλονίκη. Γι' αυτό άλλωστε και δεν μπορούμε να αξιοποιήσουμε σαν δείκτες τα έσοδα, όπως κάνουμε για τον Πειραιά, καθώς εκείνα επηρεάζονται και από διεθνείς τιμές στα προϊόντα που φορτώνονται κι εκφορτώνονται, όπως συμβαίνει για παράδειγμα σε Αγίους Θεοδώρους (υγρό φορτίο) και Αντίκυρα (Βωξίτης, Αλουμίνιο). Μάλιστα μια μεγάλη άνοδος που παρατηρείται στους Αγίους Θεοδώρους στη περίοδο της πανδημίας έχει να κάνει με την πολιτική της Motor Oil και τη διακύμανση της τιμής του πετρελαίου και των παραγώγων του. Ενδεχομένως οι τιμές επέτρεψαν στην εταιρία να μπει το λιμάνι της στην κάμψη που προκάλεσαν οι περιορισμοί στις μετακινήσεις ένα χρόνο αργότερα από τα άλλα λιμάνια. Τελικά το μόνο συμπέρασμα που μπορούμε να κρατήσουμε με ασφάλεια είναι η γενική πτώση σε φορτώσεις στην πανδημία και η σταθερή ή μεγάλη ανάκαμψη από το 2022 και μετά.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”



Σχήμα 5: Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού σε έξι λιμάνια της χώρας το Q1 κάθε έτους από το 2020 ως το 2024 σε μετρικούς τόνους. Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

3.2 Η κατάταξη του Πειραιά - Δείκτης ISCDI

Στον Πίνακα 9 βλέπουμε την κατάταξη των λιμανιών με βάση την έκθεση του Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index (ISCDI) 2024.

#	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore
2	Hong Kong	London	London	London	London	London
3	London	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai	Shanghai
4	Shanghai	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong
5	Dubai	Dubai	Dubai	Dubai	Dubai	Dubai
6	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam
7	Hamburg	Hamburg	Hamburg	Hamburg	Hamburg	Athens/ Piraeus
8	NY/ NJ	Athens/ Piraeus	Athens/ Piraeus	NY/ NJ	Athens/ Piraeus	Ningbo Zhoushan
9	Houston	NY/ NJ	NY/ NJ	Athens/ Piraeus	Ningbo Zhoushan	Hamburg
10	Athens/ Piraeus	Tokyo	Ningbo Zhoushan	Ningbo Zhoushan	NY/ NJ	NY/ NJ

Πίνακας 9: Κατάταξη των λιμανιών. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει Xinhua-Baltic ISCDI Report 2024⁴⁸

Ο δείκτης βασίζεται σε μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση τριών βασικών πυλώνων:

1. Λιμενικές Υποδομές & Δραστηριότητα: Αξιολογούνται ποσοτικά στοιχεία που αντικατοπτρίζουν την επιχειρησιακή ικανότητα και αποτελεσματικότητα ενός λιμένα.
2. Ναυτιλιακές Υπηρεσίες & Επαγγελματική Υποστήριξη: Εξετάζεται η παρουσία και

⁴⁸ Xinhua-Baltic / 2024 / ISCDI Report 2024 - Port ranking list, σελ. 14

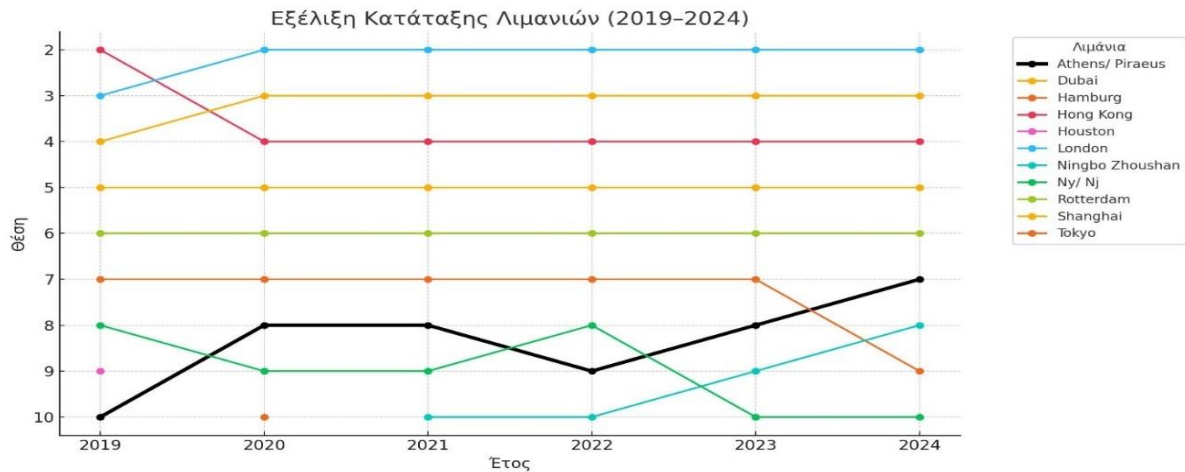


“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

ποιότητα επαγγελματικών υπηρεσιών που υποστηρίζουν τη ναυτιλία.

3. Γενικό Επιχειρηματικό & Ρυθμιστικό Περιβάλλον: Αξιολογούνται παράγοντες που επηρεάζουν τη συνολική ελκυστικότητα και λειτουργικότητα ενός ναυτιλιακού κέντρου.



Σχήμα 6: Κατάταξη των λιμανιών. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει Xinhua-Baltic ISCDI Report 2024

Στην τελευταία έκθεση Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index (ISCDI) 2024, ο Πειραιάς κατέλαβε την 7η θέση παγκοσμίως, ανεβαίνοντας μία θέση σε σχέση με το 2023⁴⁹. Η πορεία του Πειραιά τα τελευταία 5 χρόνια αποτυπώνεται στο παραπάνω γράφημα. Ο δείκτης ISCDI είναι ακόμη ένα στοιχείο που συμβάλει στο συμπέρασμα για την ανθεκτικότητα του λιμανιού. Αυτή η κατάταξη αντικατοπτρίζει τη συνεχή πρόοδο του λιμένα ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου. Μάλιστα είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι στην πρώτη δεκάδα του συγκεκριμένου δείκτη δεν περιλαμβάνονται οι βασικοί ανταγωνιστές του Πειραιά στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου⁵⁰ όπως της Ταγγέρης (Tanger Med – Μαρόκο), το λιμάνι της Βαλένθιας (Ισπανία), το λιμάνι του Αλγεθίρας (Algeciras, Ισπανία) και το λιμάνι της Γένοβας (Ιταλία).

⁴⁹ Gregor Gowans / 27.08.2024 / "Singapore tops global ISCDI port rankings for 11th consecutive year" Trans.INFO

⁵⁰ Pamina Koenig, Sandra Poncet, Mathieu Sanch-Maritan, Claude Duvallat, Yoann Pigné / 2023 / Sold to China: Container traffic in the Port of Piraeus / Paris School of economics



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

3.3 Ανάπτυξη σε όλους τους δείκτες

Κατά το έτος 2023, ο λιμένας του Πειραιά παρουσίασε σταθερή αναπτυξιακή πορεία, παρά τις δυσμενείς διεθνείς οικονομικές και γεωπολιτικές συνθήκες. Η συνολική διακίνηση στους τρεις τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων ανήλθε σε 5.100.920 TEU, καταγράφοντας αύξηση της τάξης του 2% σε σύγκριση με το 2022, γεγονός που καταδεικνύει τη διατήρηση της δυναμικής του λιμένα ως βασικού διαμετακομιστικού κόμβου της Ανατολικής Μεσογείου.

Σε ότι αφορά την κατανομή των προσεγγίσεων μεταξύ των τριών προβλητών εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων που λειτουργούν στον λιμένα Πειραιά, ο Προβλήτας I (που διαχειρίζεται η Ο.Λ. Πειραιώς Α.Ε.) δέχθηκε το 21,1% των προσεγγίσεων το 2023. Ο Προβλήτας II και ο Προβλήτας III που διαχειρίζεται η Σ.Ε.Π. Α.Ε., εξυπηρέτησαν το 46,9% και το 32,0% των προσεγγίσεων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αντίστοιχα.⁵¹

Τα οικονομικά αποτελέσματα της Ο.Λ.Π. Α.Ε. για τη χρήση 2023 επιβεβαιώνουν τη θετική πορεία του λιμένα. Τα συνολικά έσοδα ανήλθαν σε 219,8 εκατ. ευρώ, έναντι 194,6 εκατ. ευρώ το 2022, παρουσιάζοντας αύξηση 12,9% ή 25,2 εκατ. ευρώ σε απόλυτες τιμές. Παράλληλα, τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους διαμορφώθηκαν στα 66,8 εκατ. ευρώ, έναντι 52,9 εκατ. ευρώ το προηγούμενο έτος, σημειώνοντας αύξηση 26,3%.

Στον Πίνακα 10 παρουσιάζονται τα έσοδα του λιμένα Πειραιά, σε εκ. Ευρώ, ανά τομέα δραστηριότητας για την περίοδο 2019–2024, όπως αυτά προκύπτουν από τις ετήσιες οικονομικές εκθέσεις της Ο.Λ.Π. Α.Ε. Από την ανάλυση των στοιχείων προκύπτει ότι ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων συνιστά σταθερά τη βασικότερη πηγή εσόδων του λιμένα, αποτελώντας τη βασική «οικονομική ατμομηχανή» του λιμενικού συμπλέγματος.

Χρονολογία	Εμπορευματοκιβώτια	Αυτοκίνητα	Ακτοπλοΐα	Κρουαζιέρα	Ναυπηγο/επισκευή	Λοιπές Υπηρεσίες	Σύνολα
30/12/19	90788742	13886758	11224296	12503616	11879676	8938964	149222052
30/12/20	90797189	11069491	8274978	2002275	13786557	6971750	132902240
31/12/21	99706285	14126608	9443942	9511906	13374152	8027075	154189968
31/12/22	122746510	17492727	11357484	17620667	14998082	10351868	194567338
31/12/23	132777494	21106279	11761296	26326273	15810316	12040813	219822471

⁵¹ Γιώργος Βαγγέλας, Θάναος Πάλλης 12-2024 / Greport Final Pages

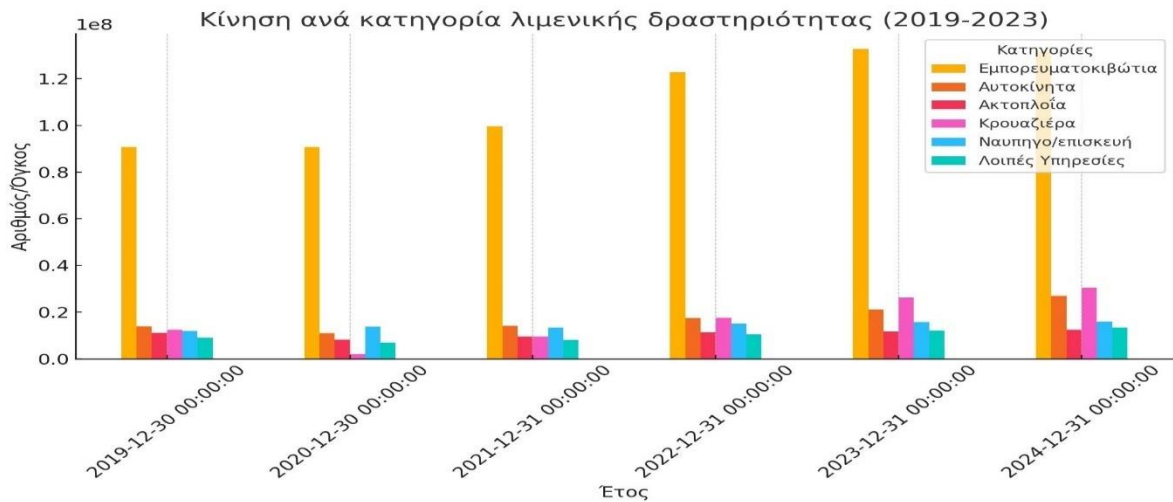


“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

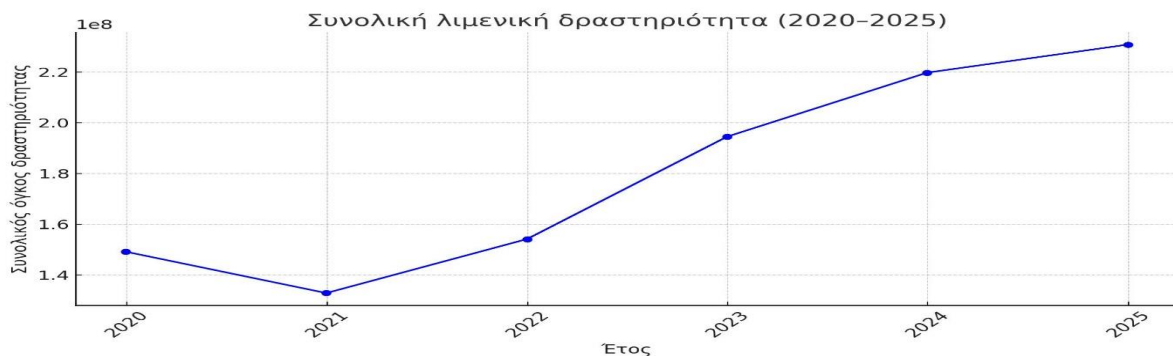
31/12/24	131677884	27059343	12527443	30406373	15901978	13305431	230878455
----------	-----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

Πίνακας 10: Έσοδα λιμανιού Πειραιά σε Ευρώ ανά κλάδο. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα με βάση Ετήσιες Οικονομικές Εκθέσεις της ΟΛΠ ΑΕ.



Σχήμα 6: Έσοδα, σε εκατοντάδες εκ. Ευρώ, από την κίνηση ανά κατηγορία λιμενικής δραστηριότητας 2019-2023. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΠ ΑΕ.

Στο παραπάνω γράφημα (Σχήμα 7) αποτυπώνεται η συμβολή στα έσοδα κάθε τομέα υπηρεσιών που παρέχει το σύμπλεγμα του λιμανιού του Πειραιά ανά έτος. Παρατηρούμε επίσης την αύξηση των εσόδων από τη διακίνηση των αυτοκινήτων κι από την κρουαζιέρα το 2023 και το 2024. Το τελευταίο θα το δούμε παρακάτω και πιο αναλυτικά. Από το επόμενο γράφημα (Σχήμα 8) εντοπίζουμε μια σχεδόν σταθερή ανοδική τάση στο σύνολο των εσόδων παρόλο που υπάρχουν διακυμάνσεις σε κάθε κλάδο. Έτσι από τον Δεκέμβρη του 2019 ως τον Δεκέμβρη του 2020 παρατηρείται μια στασιμότητα. Είναι η περίοδος των καθολικών lockdown. Από τον Δεκέμβρη του 2021 και μετά αρχίζουν να αυξάνονται σχεδόν σταθερά τα συνολικά έσοδα.

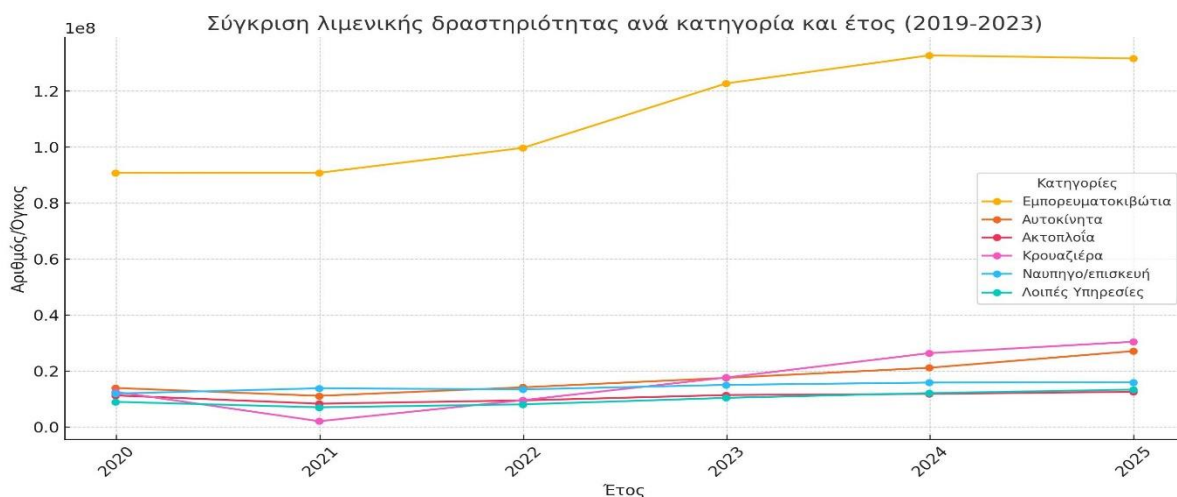


Σχήμα 7: Συνολικά έσοδα ΟΛΠ, σε εκ. Ευρώ 2019-2025 ανά έτος. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΠ ΑΕ



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

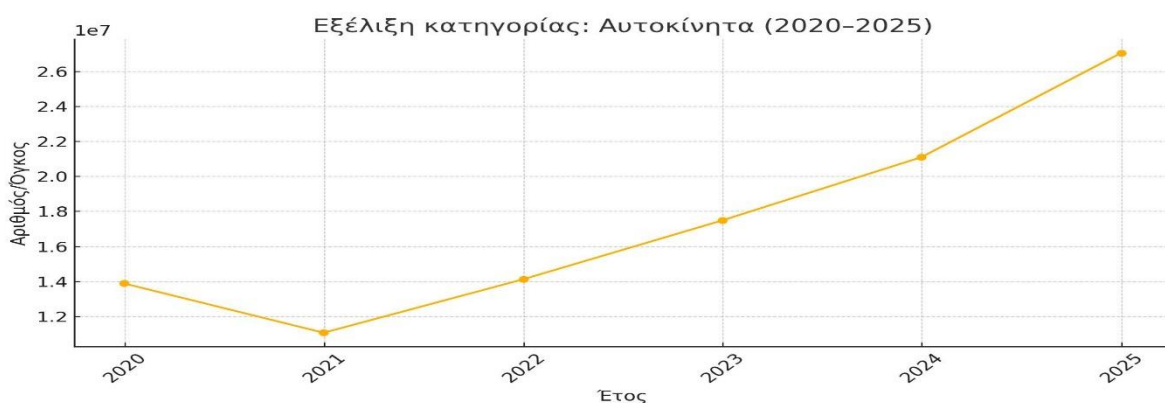
“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”



Σχήμα 9: Συγκριτική αποτύπωση εσόδων σε εκ. Ευρώ ανά κατηγορία λιμενικής δραστηριότητας 2019-2025. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΠ ΑΕ

Αν μάλιστα αποτυπώσουμε σε γράφημα (Σχήμα 9) τα έσοδα ανά έτος σε κάθε τομέα υπηρεσιών χωριστά επιβεβαιώνεται ότι οι μικρές πτώσεις που εντοπίζονται σε κάποιον τομέα μέσα στα πέντε χρόνια τελικά υπερκαλύπτονται από τους άλλους.

Το συμπέρασμα αυτό φαίνεται και στα ξεχωριστά γραφήματα που προκύπτουν από τα έσοδα ανά κατηγορία φορτίων κι υπηρεσιών.



Σχήμα 8: Έσοδα του λιμανιού του Πειραιά σε εκ. Ευρώ από τα αυτοκίνητα (Ro-Ro). Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΠ ΑΕ.

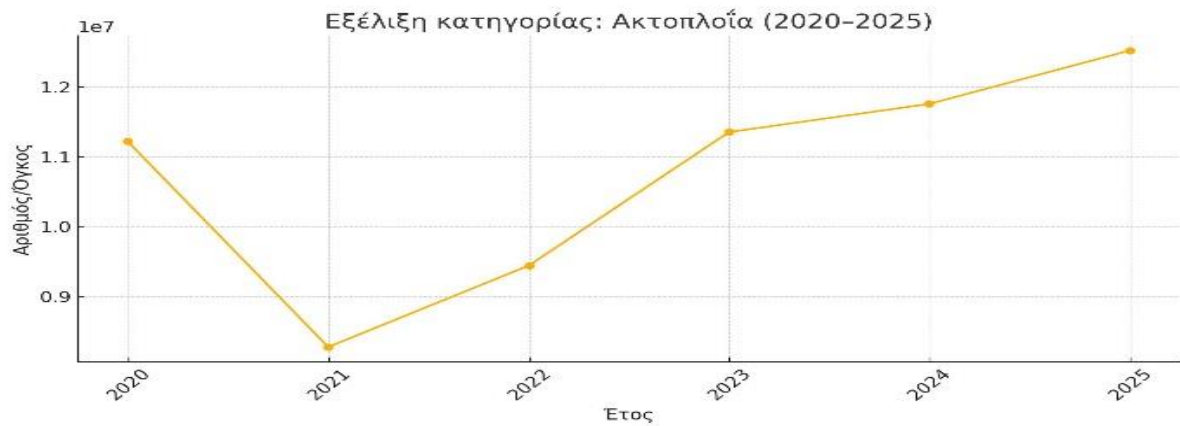
Έτσι στα έσοδα από τα αυτοκίνητα (Ro-Ro) βλέπουμε τη σχεδόν μηδενική κίνηση που έφτασε το 2021 να αυξάνει σταθερά από το Δεκέμβρη του 2021 ως το Δεκέμβρη 2023. Ενώ το 2024 αυξάνεται ακόμη περισσότερο η κίνηση. Προφανώς αυτά τα αποτελέσματα σχετίζονται κατά κύριο λόγο με τα προβλήματα που προκάλεσε η πανδημία στις



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

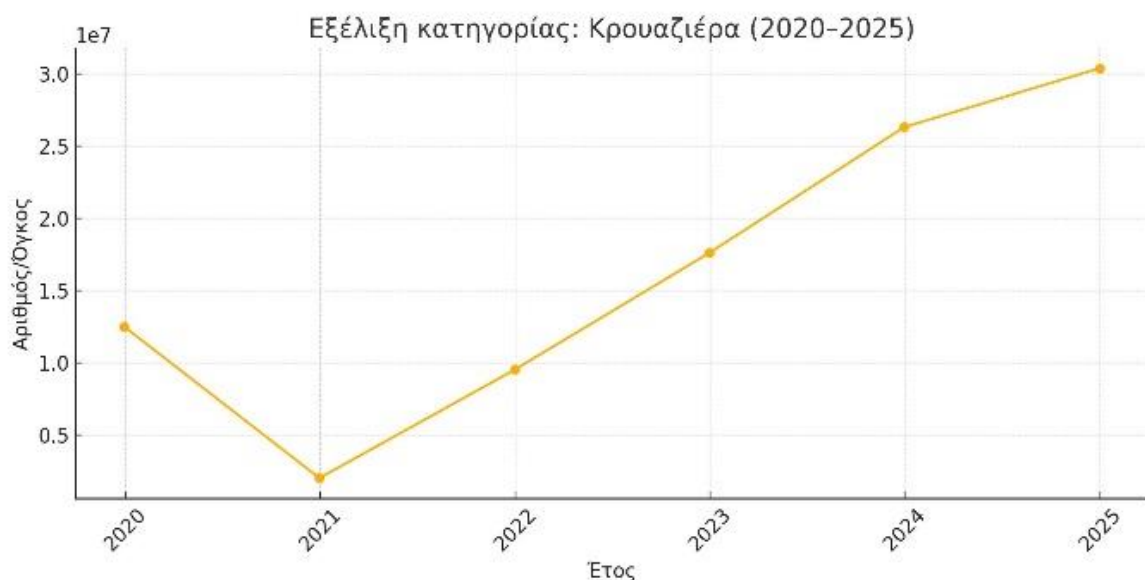
“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

αυτοκινητοβιομηχανίες παγκόσμια (μείωση ακόμη και αναστολή παραγωγής) αλλά και στις παραγγελίες από τις εταιρίες ενοικιάσεων αυτοκινήτων που καθορίζουν με τις παραγγελίες τους την αγορά της χώρας. Επιβεβαιώνεται και η στενή σχέση του τουρισμού με τη διακίνηση στις προβλήτες των Ro-Ro.



Σχήμα 11: Έσοδα του λιμανιού του Πειραιά σε εκ. Ευρώ από την Ακτοπλοΐα. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΠ ΑΕ

Οι επόμενες δύο κατηγορίες, Ακτοπλοΐα (Σχήμα 11) και Κρουαζιέρα (Σχήμα 12), συνδέονται και αυτές άμεσα με τον τουρισμό στη χώρα. Αυτό σημαίνει ότι εύλογα ακολουθούν τη συνεχόμενη ανοδική τάση που παρατηρείται σε αυτόν τον τομέα την οικονομίας της χώρας, ειδικά μετά την κατακόρυφη πτώση τις χρονιές του covid-19.



Σχήμα 9: Έσοδα λιμανιού Πειραιά σε εκ. Ευρώ από την Κρουαζιέρα. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΠ ΑΕ

Με βάση μάλιστα τα σχέδια και τα έργα που αναφέρθηκαν στο Κεφάλαιο 2.3 και που

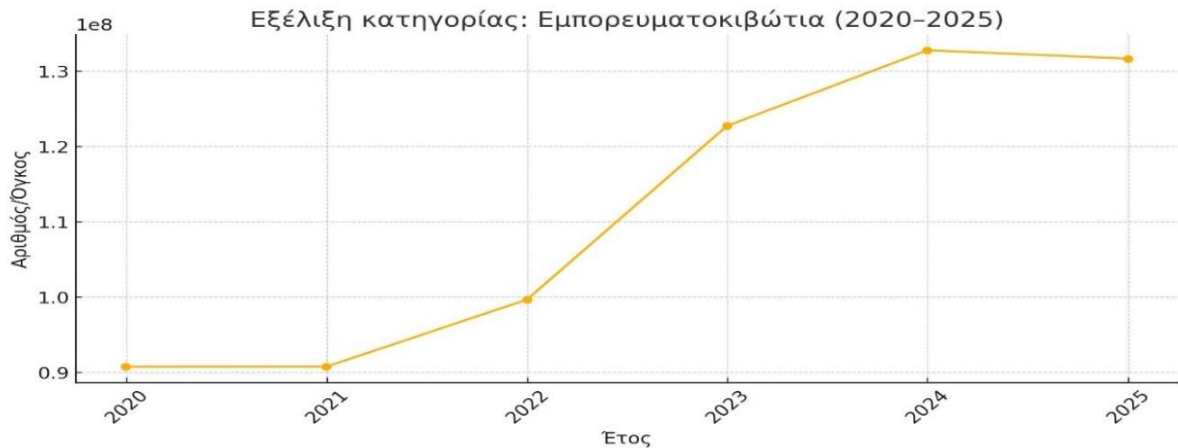


“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

βρίσκονται σε εξέλιξη στον επιβατικό λιμένα του Πειραιά δείχνει ότι η εταιρία εκτιμά ότι ειδικά η κρουαζιέρα αναμένεται να εκτιναχθεί τα επόμενα χρόνια.

Στο παρακάτω γράφημα (Σχήμα 13) αποτυπώνεται η εισροή εσόδων στις τρεις προβλήτες εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) από το 2020 ως το 2025.



Σχήμα 10: Έσοδα λιμανιού Πειραιά σε εκ. Ευρώ από τα εμπορευματοκιβώτια. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΠ ΑΕ.

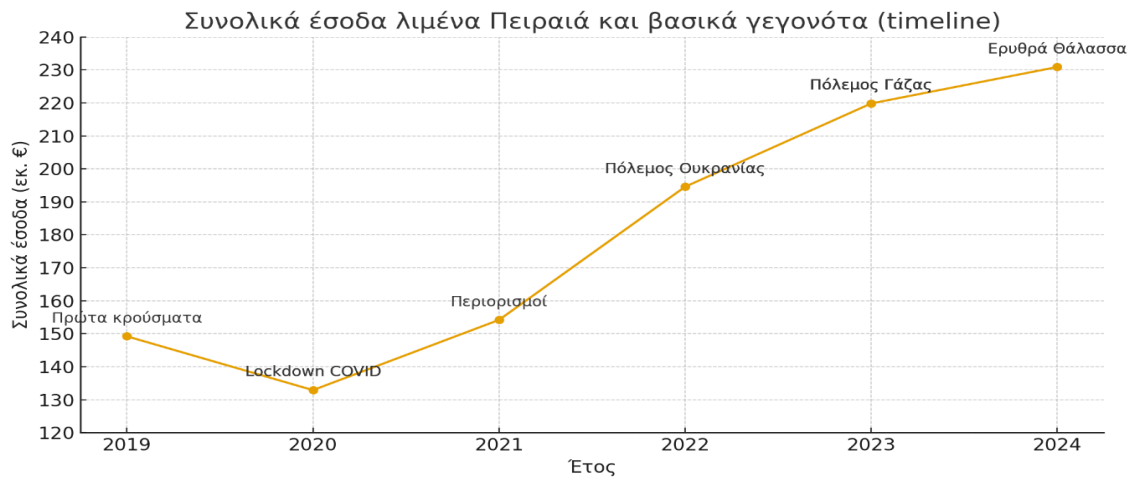
Στο γράφημα (Σχήμα 13) αποτυπώνεται η τάση μείωσης στα έσοδα που προκύπτουν από τα εμπορευματοκιβώτια μετά τον Δεκέμβρη του 2023. Το γεγονός αυτό είναι αποτέλεσμα του πολέμου στη Μέση Ανατολή καθώς τη χρονική αυτή περίοδο κλιμακώθηκαν οι πυραυλικές επιθέσεις από την Υεμένη προς πλοία που διέσχισαν το Κόλπο του Άντεν. Όπως αναφέρθηκε και στο Κεφάλαιο 2.2 τα μεγάλα «πλοία γραμμής» που μπορούσαν να αλλάξουν ρότα το έπραξαν και περιπλέοντας την Αφρική παράκαμψαν τελικά την Ανατολική Μεσόγειο. Ο αντίκτυπος αποτυπώνεται και στο παραπάνω γράφημα (Σχήμα 14) στα έσοδα του Πειραιά. Αναλυτικότερα, το γεγονός ότι συνολικά στη 5ετία τα έσοδα από τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκαν από τα 90.788.742€ το 2019 στα 131.677.884€ το 2025, εμφανίζεται μία τάση μείωσης από τον Δεκέμβρη του 2023 και μετά, οπότε και μειώθηκαν στα 132.777.494€. Στον αντίποδα η διακίνηση αυτοκινήτων, η κρουαζιέρα και η ακτοπλοΐα παρουσιάζουν την μεγαλύτερη άνοδό τους την ίδια χρονική περίοδο.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Το επόμενο γράφημα αποτυπώνει σε μια σύνοψη τη διαχρονική εξέλιξη των συνολικών εσόδων του λιμένα Πειραιά σε συνάρτηση με κρίσιμα διεθνή και γεωπολιτικά γεγονότα της περιόδου 2019–2025.



Σχήμα 11: Η πορεία των συνολικών εσόδων, σε εκ. Ευρώ, του Πειραιά σε συνάρτηση με κρίσιμα διεθνή γεγονότα της περιόδου 2019-2025. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΠ ΑΕ

Παρατηρείται αρχικά σημαντική κάμψη κατά την περίοδο 2020–2021, η οποία συνδέεται άμεσα με την πανδημία COVID-19 και τους παγκόσμιους περιορισμούς στις μεταφορές και το εμπόριο. Η επίδραση αυτή αποτυπώνεται στη μείωση των εσόδων το 2020 σε σύγκριση με το 2019.

Από το 2021 και έπειτα καταγράφεται σαφής ανοδική τάση, η οποία ενισχύεται σημαντικά την περίοδο 2022–2024, παρά τις γεωπολιτικές αναταράξεις που προκάλεσε ο πόλεμος στην Ουκρανία και αργότερα η αστάθεια στη Μέση Ανατολή και την Ερυθρά Θάλασσα. Η ανθεκτικότητα των εσόδων κατά την περίοδο αυτή υποδηλώνει την ισχυρή θέση του λιμένα στον διεθνή διαμετακομιστικό χάρτη και την ικανότητά του να προσαρμόζεται σε μεταβαλλόμενες εξωτερικές συνθήκες.

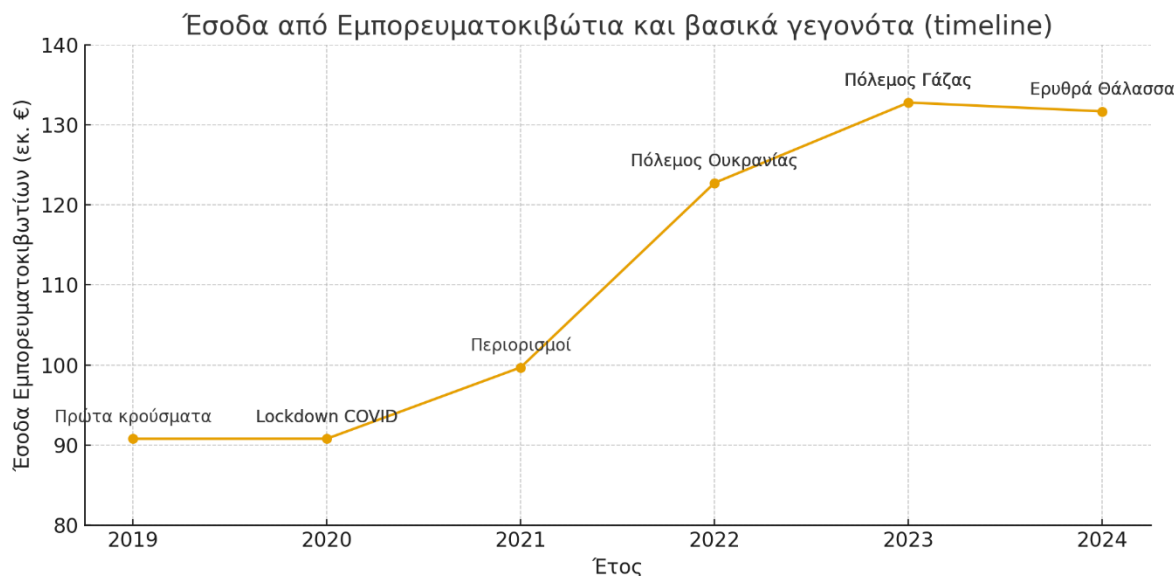
Η μέγιστη τιμή των εσόδων καταγράφεται στο τέλος της εξεταζόμενης περιόδου, γεγονός που επιβεβαιώνει τη σταθερή αναπτυξιακή δυναμική του λιμένα, παρά τη συνεχιζόμενη γεωπολιτική αβεβαιότητα. Συνολικά, το γράφημα καταδεικνύει ότι, αν και τα εξωγενή σοκ επηρέασαν βραχυπρόθεσμα τη λειτουργία του λιμένα, σε μακροχρόνιο επίπεδο η οικονομική του πορεία παραμένει ισχυρά ανοδική.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Ωστόσο αν αποτυπώσουμε τα έσοδα μόνο των ΣΕΜΠΟ (Σχήμα 15) στο χρόνο και τα συσχετίσουμε με τα γεγονότα βλέπουμε τον αντίκτυπο:



Σχήμα 12: Η πορεία των συνολικών εσόδων, σε εκ. Ευρώ, των ΣΕΜΠΟ σε συνάρτηση με κρίσιμα διεθνή γεγονότα της περιόδου 2019-2025. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΠ ΑΕ

Το παραπάνω γράφημα απεικονίζει τη διαχρονική εξέλιξη των εσόδων από τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Πειραιά, σε συνάρτηση με σημαντικά διεθνή γεγονότα της περιόδου 2019–2025. Κατά το 2020 παρατηρείται στασιμότητα στα έσοδα, η οποία συνδέεται άμεσα με την πανδημία COVID-19 και την επιβολή εκτεταμένων περιορισμών στις μετακινήσεις και στο διεθνές εμπόριο.

Από το 2021 και ιδίως την περίοδο 2022–2023 καταγράφεται έντονη ανοδική τάση στα έσοδα των εμπορευματοκιβωτίων, γεγονός που υποδηλώνει την ανάκαμψη της παγκόσμιας ναυτιλιακής δραστηριότητας και την ενίσχυση του ρόλου του λιμένα Πειραιά ως διαμετακομιστικού κόμβου. Η δυναμική αυτή ανακόπτεται μερικώς μετά το τέλος του 2023, οπότε και παρατηρείται μικρή μείωση, η οποία συμπίπτει χρονικά με τον πόλεμο στη Γάζα και τις επιθέσεις σε πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα. Τα γεγονότα αυτά οδήγησαν σε ανακατεύθυνση μέρους της ναυτιλιακής κίνησης και σε αναστάτωση των καθιερωμένων θαλάσσιων διαδρομών, επηρεάζοντας αρνητικά –έστω και συγκρατημένα– τα έσοδα από τα εμπορευματοκιβώτια.

Παρά τη μικρή αυτή υποχώρηση, τα έσοδα από τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων παραμένουν σε επίπεδα σημαντικά υψηλότερα σε σύγκριση με την προ της πανδημίας



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

περίοδο, γεγονός που επιβεβαιώνει τη δομική ισχύ και τη στρατηγική σημασία του συγκεκριμένου τομέα για τον λιμένα Πειραιά.

3.4 Στρατηγική κι επενδύσεις - Συνδεσιμότητα Πειραιά

Ο Πειραιάς έχει αξιοποιήσει τη στρατηγική θέση για να προσελκύσει αυξημένη κίνηση μεταφόρτωσης. Το λιμάνι λειτουργεί ως κεντρικός άξονας κέντρο μεταφόρτωσης για τη Μεσόγειο, που συνδέει τους μεγάλους ναυτιλιακούς δρόμους Ασίας, Ευρώπης και Αφρικής. Η θέση αυτή ενισχύθηκε από συνεργασίες με παγκόσμιες ναυτιλιακές γραμμές και εταιρείες logistics, διασφαλίζοντας σταθερή ροή φορτίου το λιμάνι.

Η συνδεσιμότητα του Πειραιά αυξάνεται τις τελευταίες δεκαετίες. Σύμφωνα με τον δείκτη Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) το 2006 βρισκόταν μόλις στην 47η θέση παγκοσμίως, αλλά έως το 2018 είχε ανέβει στην 29η και το 2019 στην 21η θέση⁵². Η βελτίωση αυτή συνδέεται με την επέκταση των δραστηριοτήτων διαμετακόμισης και την προσέλκυση μεγάλων ναυτιλιακών γραμμών κατά την τελευταία δεκαπενταετία.

Ένα χρήσιμο εργαλείο για τη συνδεσιμότητα των λιμανιών είναι ο δείκτης LSCI⁵³. Ο LSCI μετράει 5 βασικά στοιχεία για κάθε λιμάνι:

- Αριθμός τακτικών γραμμών που συνδέονται με το λιμάνι
- Αριθμός πλοίων που εξυπηρετούν το λιμάνι
- Μέγιστη μεταφορική ικανότητα (σε TEUs) των πλοίων που προσεγγίζουν
- Αριθμός εταιρειών (ναυτιλιακών γραμμών) που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι
- Αριθμός συνδέσεων με άλλα λιμάνια (transshipment + direct)

Ο δείκτης LSCI παρουσιάζεται:

- Ο δείκτης κυμαίνεται από 0 έως 100
- Το 100 αποδίδεται στο λιμάνι με την υψηλότερη συνδεσιμότητα παγκοσμίως εκείνη τη χρονιά (συνήθως η Σαγκάη ή η Σιγκαπούρη)
- Όλοι οι άλλοι λιμένες λαμβάνουν τιμή αναλογικά

⁵² Theseanation.gr / 2019 / «Το άλμα του Πειραιά προς την κορυφή – Τι λέει ο δείκτης Liner Shipping Connectivity Index!»

⁵³ UNCTAD / 2023 / Liner shipping connectivity index, quarterly / Maritime transport



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Υψηλός LSCI σημαίνει:

- Υψηλή ικανότητα διακίνησης εμπορευμάτων
- Ευκολότερη πρόσβαση σε παγκόσμιες αγορές
- Πιο ανταγωνιστικά ναύλα λόγω πολλών διαθέσιμων γραμμών

Ο LSCI εκδίδεται κάθε χρόνο από την UNCTAD (Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη). Στον Πίνακα 11 φαίνεται η εξέλιξη του LSCI του λιμένα Πειραιά την τελευταία πενταετία:

Έτος	Δείκτης LSCI (μονάδες)
2019	90,8
2020	90,8
2021	99,7
2022	122,7
2023	132,8

Πίνακας 11: Ο δείκτης LSCI εκφράζει τη σχετική συνδεσιμότητα του Πειραιά. Πηγή: UNCTAD

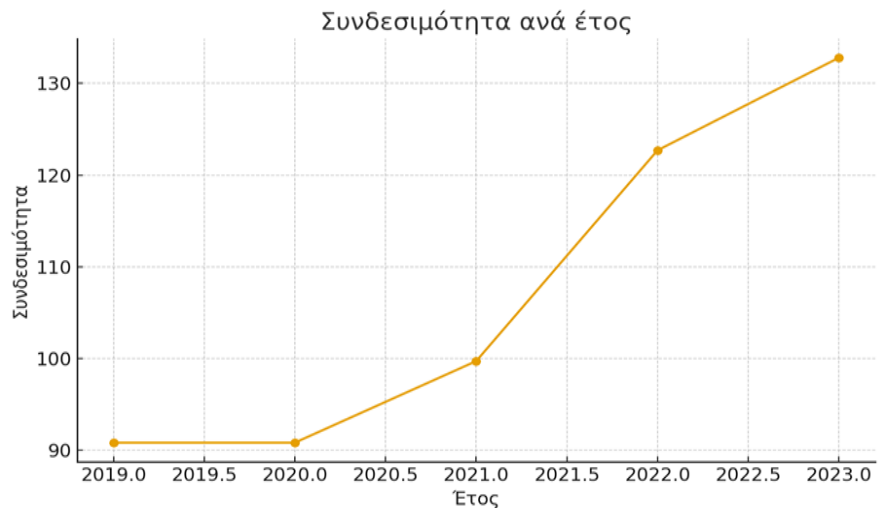
Η επιχειρηματική στρατηγική του λιμανιού φαίνεται να επικεντρώθηκε στην επέκταση του ρόλου του ως κεντρικού κόμβου logistics. Ταυτόχρονα όπως είδαμε στο Κεφάλαιο 3.2, στον Πίνακα 11 και το Σχήμα 6 όπου αναλύθηκε ο δείκτης ISCDI σε μία λίστα 10 λιμανιών ανά τον κόσμο, ο Πειραιάς το 2024 ανέβηκε στην 7η θέση ξεπερνώντας το Αμβούργο! Αυτή η λίστα φαίνεται ότι διαψεύδει τις προβλέψεις του Δρ. Theo Notteboom των porteconomies.eu, που παραθέσαμε στο Κεφάλαιο 2.3, και είχε κάνει το Σεπτέμβρη του ίδιου έτους.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Σήμερα το λιμάνι του Πειραιά έχει εξασφαλίσει συνεργασίες με τις μεγάλες εταιρίες ναυτιλιακών γραμμών αλλά και με «μικρότερες» που επιχειρούν σε λιμάνια της Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσης.



Σχήμα 13: Η συνδεσιμότητα του Πειραιά. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει δείκτη LSCI

Έτσι στα τρία ΣΕΜΠΟ του λιμανιού του Πειραιά δένουν πλοία των ANL, Arkas, CMA CGM, DCL, EMES, Evergreen, FESCO, Hapag-Lloyd, Maersk, MSC, Nordana, OOCL, Protos, Senator Lines, Tarros, Wan Hai, WEC, Yang Ming. Με αυτές τις συνεργασίες ο Πειραιάς έχει εξασφαλίσει ταυτόχρονα και σύνδεση με όλες τις ηπείρους και σχεδόν με όλα τα λιμάνια της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας για τη διαμετακόμιση. Στον Πίνακα 12 φαίνεται η συνεργασία με τις μεγάλες «συμμαχίες» των εμπορευματοκιβωτίων αλλά ταυτόχρονα και με «μικρότερες»⁵⁴, που με μικρότερα πλοία ακόμη και αυτάρκη (δικά τους κρένια) είναι σε θέση να προσεγγίσουν πολύ μεγάλο αριθμό λιμανιών της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

Εταιρεία	Ranking (Alphaliner OKT 24)	Total TEU	Ships	Market Share	HQ
ANL	CMA-CGM group				
CMA-CGM	3	3,788,155	645	12.30%	Γαλλία
DCL					
Arkas/EMES	34	55,902	35		Τουρκία
Evergreen	7	1,706,797	219	5.60%	Ταϊβάν
FESCO	36	49,859	35		Ρωσία
Hapag-Lloyd	5	2,270,903	295	7.40%	Γερμανία
Maersk	2	4,393,353	715	14.30%	Δανία
MSC	1	6,150,265	864	20.00%	Ελβετία
Nordana/Weco			4		Δανία

⁵⁴ Alphaliner / 21 Oct 2024 / “ranking list TOP 100”



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

OOCL	4	3,280,684	508	10,7%	Κίνα
Protos					Καναδάς
Senator Lines					Φινλανδία
Tarros	96	7,147	4		Ιταλία
Wan Hai	11	532,587	124	1.70%	Ταϊβάν
WEC			12		Ισπανία
Yang Ming	10	696,859	94	2.30%	Ταϊβάν

Πίνακας 12: Οι ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν τακτική σύνδεση με Πειραιά. Πηγή: Alphaliner ranking list, 21-10-2024

Με βάση τον Πίνακα 13 βασικός χρήστης του λιμένα είναι η MSC, πλοία της οποίας πραγματοποίησαν το 23,6% των προσεγγίσεων στο λιμάνι του Πειραιά τον Νοέμβριο του 2023. Δεύτερος σημαντικότερος χρήστης είναι η COSCO με 17,3%, εταιρεία που συνδέεται με την εταιρεία διαχείρισης του λιμένα. Σε σχέση με το Νοέμβριο του 2021, η MSC αύξησε σημαντικά τις προσεγγίσεις της, με αποτέλεσμα η COSCO να περάσει στην δεύτερη θέση το 2023 από την πρώτη το 2021.⁵⁵

Εταιρεία	2023	2021
MSC	23,4%	15,5%
COSCO	17,2%	24,5%
EVERGREEN	11,3%	10,5%
HAPAG LLOYD	9,0%	10,5%
CMA-CGM	7,0%	4,5%
TOP-5	68,0%	65,5%

Πίνακας 13: Οι 5 εταιρίες με τις περισσότερες προσεγγίσεις στον Πειραιά τον Νοέμβριο του 2023. Πηγή: Βαγγέλας, Πάλης 12-2024, Greport Final Pages

Το λιμάνι του Πειραιά προσελκύει όλες τις μεγάλες ναυτιλιακές συμμαχίες container. Σύμφωνα με στοιχεία για το 2023, η Ocean Alliance (εταιρείες COSCO/OOCL, Evergreen, CMA CGM) πραγματοποίησε περίπου το 39,1% των προσεγγίσεων containerships στον Πειραιά⁵⁶. Ακολούθησε η συμμαχία 2M (MSC και Maersk) με περίπου 27% των

⁵⁵ Γιώργος Βαγγέλας, Θάνος Πάλλης / 12-2024 / Greport Final Pages

⁵⁶ ΜΗΝΑΣ ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ / 30 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2024 / "GrePort 2024: Πρωταγωνιστούν διεθνώς τα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης" / Newmoney.gr



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

προσεγγίσεων⁵⁷, ενώ η THE Alliance (Harag-Lloyd, ONE, Yang Ming) είχε μερίδιο γύρω στο 12,1%⁵⁸.

Σε επίπεδο μεμονωμένων εταιρειών, οι κυριότερες τακτικές γραμμές που εξυπηρετούν τον Πειραιά είναι:

- MSC (Mediterranean Shipping Company) – η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία τακτικών γραμμών του κόσμου και ο κορυφαίος χρήστης του λιμένα (τα πλοία της πραγματοποίησαν ~23,6% των προσεγγίσεων στον Πειραιά τον Νοέμβριο 2023)⁵⁹.
- COSCO Shipping Lines (μαζί με την θυγατρική OOCL) – δεύτερος σημαντικότερος χρήστης (~17,3% των προσεγγίσεων)⁶⁰, στενά συνδεδεμένη με το λιμάνι καθώς μέσω της COSCO διαχειρίζεται τους προβλήτες II-III.
- Maersk Line – μαζί με την MSC απαρτίζουν τη συμμαχία 2M, συνεισφέροντας σημαντικό όγκο δρομολογίων στο λιμάνι (συνολικά 27% των προσεγγίσεων η 2M)⁶¹.
- CMA CGM – μεγάλη γαλλική εταιρεία, μέλος της Ocean Alliance, συνδέει τον Πειραιά με πλήθος δρομολογίων σε Ασία, Ευρώπη και άλλες αγορές.
- Evergreen Line – ναυτιλιακή εταιρεία της Ταϊβάν, επίσης μέλος της Ocean Alliance, με τακτικές προσεγγίσεις στον Πειραιά στο πλαίσιο των ασιατικών και μεσογειακών γραμμών της.
- Harag-Lloyd, ONE, Yang Ming – οι βασικοί εταίροι της THE Alliance, που αν και με μικρότερο μερίδιο, διατηρούν τακτικά δρομολόγια μέσω Πειραιά (η συμμαχία τους κάλυψε ~12% των προσεγγίσεων το 2023)⁶².

⁵⁷ ΜΗΝΑΣ ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ | 30 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2024 | GrePort 2024: Πρωταγωνιστούν διεθνώς τα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης | Newmoney.gr

⁵⁸ ΜΗΝΑΣ ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ | 30 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2024 | GrePort 2024: Πρωταγωνιστούν διεθνώς τα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης | Newmoney.gr

⁵⁹ Γιώργος Βαγγέλας, Θάνος Πάλλης / 12-2024 / Greport Final Pages

⁶⁰ ΜΗΝΑΣ ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ / 30 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2024 / GrePort 2024: Πρωταγωνιστούν διεθνώς τα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης | Newmoney.gr

⁶¹ ΜΗΝΑΣ ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ / 30 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2024 / GrePort 2024: Πρωταγωνιστούν διεθνώς τα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης | Newmoney.gr

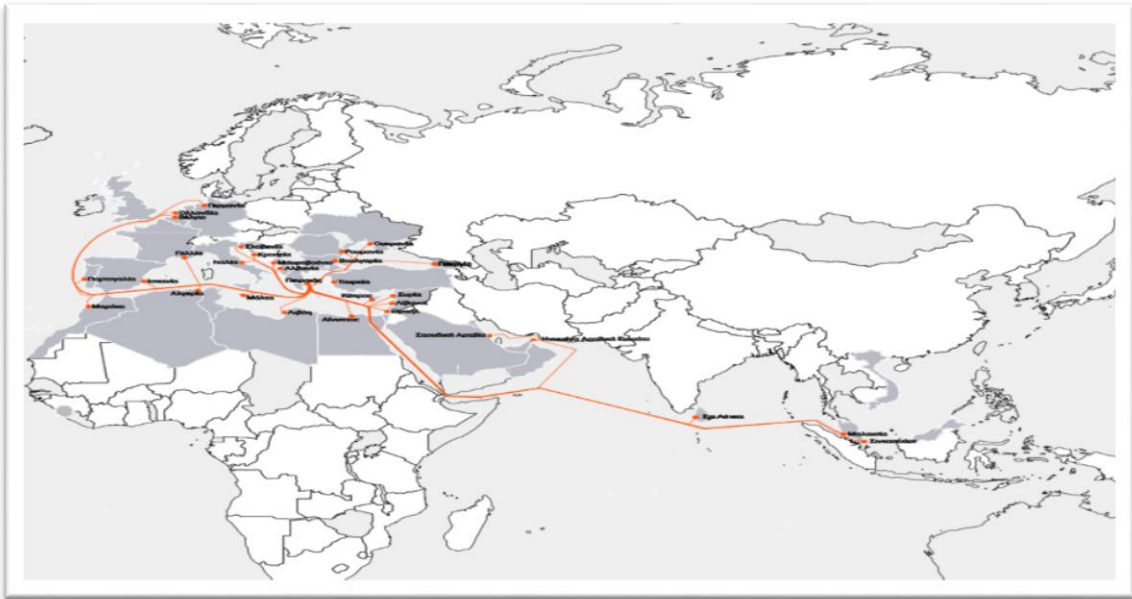
⁶² ΜΗΝΑΣ ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ / 30 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2024 / GrePort 2024: Πρωταγωνιστούν διεθνώς τα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης | Newmoney.gr



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Με βάση τα παραπάνω, είναι εμφανές ότι όλοι οι μεγάλοι liner operators εντάσσουν τον Πειραιά στα δίκτυά τους. Το λιμάνι λειτουργεί ως κομβικό σημείο μεταφόρτωσης (hub) για την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, εξυπηρετώντας δρομολόγια Ασίας–Ευρώπης αλλά και ενδομεσογειακές γραμμές. Η παρουσία των κορυφαίων ναυτιλιακών εταιρειών – από την MSC και την COSCO έως τη Maersk, την CMA CGM και άλλες – εδραιώνει τον Πειραιά ως ένα από τα πιο πολυσύχναστα και καλά διασυνδεδεμένα λιμάνια τακτικών γραμμών παγκοσμίως. Τη διετία 2022-2023, η βελτίωση της συνδεσιμότητας των Ελληνικών λιμένων με τη ναυτιλία τακτικών γραμμών και τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων εξελίχθηκε με ταχύτερους ρυθμούς από εκείνους των λιμένων των γειτονικών χωρών. Εξάιρεση η περίπτωση των λιμένων της Τουρκίας.⁶³ Πρόκειται για μια αντιστροφή της τάσης που είχε εμφανιστεί τη διετία 2020-2021, όταν και η συνδεσιμότητα των Ελληνικών λιμένων υποχώρησε, τόσο σε σύγκριση με τα Ιταλικά λιμάνια όσο και με αυτή των Τουρκικών λιμένων.



Εικόνα 6: Απευθείας συνδέσεις του Πειραιά με άλλες χώρες. Νοέμβριος 2023. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει UNCTAD

Η ανάλυση της εξέλιξης του σχετικού δείκτη LSCI (Liner Shipping Connectivity Index), τον οποίο έχει αναπτύξει η UNCTAD μας δίνει μια πλήρη και διαχρονική εικόνα της συνδεσιμότητας των ελληνικών λιμένων, όπως φαίνεται και από στον πίνακα 14:

⁶³ Γιώργος Βαγγέλας, Θάνος Πάλλης / 12-2024 / Greport Final Pages



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Τουρκία	24,8%	Μάλτα	2,2%	Γεωργία	1,0%
Ιταλία	11,8%	Κροατία	2,2%	Βουλγαρία	1,0%
Αίγυπτος	8,7%	Ολλανδία	2,0%	Μαρόκο	0,6%
Ελλάδα	7,5%	Σαουδική Αραβία	2,0%	Σρι Λάνκα	0,6%
Ισπανία	7,1%	Αλβανία	1,4%	Γερμανία	0,4%
Κύπρος	5,7%	Σλοβενία	1,4%	Η.Α.Ε.	0,4%
Σιγκαπούρη	3,9%	Πορτογαλία	1,2%	Μαλαισία	0,2%
Λιβύη	3,7%	Ρουμανία	1,2%	Μαυροβούνιο	0,2%
Ισραήλ	3,5%	Αλγερία	1,0%	Γαλλία	0,2%
Βέλγιο	3,1%	Λίβανος	1,0%	Συρία	0,2%

Πίνακας 14: Απευθείας συνδέσεις Πειραιά με άλλες χώρες. Δεδομένα Νοεμβρίου 2023. Πηγή: UNCTAD

3.5 Συνδεσιμότητα - Διαμετακόμιση των άλλων Ελληνικών λιμένων

Στο σύνολο της χώρας, η συνδεσιμότητα των Ελληνικών λιμένων με τα ναυτιλιακά δίκτυα τακτικών γραμμών συνεχίζει να βελτιώνεται, αποτέλεσμα των θετικών ως προς τη συνδεσιμότητα εξελίξεων στους δύο μεγαλύτερους λιμένες της χώρας, του Πειραιά, αλλά κυρίως της Θεσσαλονίκης. Ο LSCI της χώρας στα τέλη του 2023 ξεπέρασε για πρώτη φορά τις 200 μονάδες (LSCI, Q4 2023=202,2), μια αύξηση 8,8% σε σύγκριση με την έναρξη της διετίας. Η περαιτέρω αύξηση που σημειώθηκε το πρώτο τρίμηνο του 2024, διαμόρφωσε τον LSCI της Ελλάδας σε επίπεδα 10% υψηλότερα από το αντίστοιχο τρίμηνο του 2022.

Ποσοστιαίες μεταβολές συνδεσιμότητας Ελλάδας και γειτονικών χωρών (LSCI)					
	Τουρκία	Ιταλία	Ελλάδα	Κύπρος	Βουλγαρία
Q4 2023 / Q1 2021	21,3%	6,6%	8,4%	-9,7%	35,0%
Q4 2023 / Q4 2022	7,8%	6,6%	8,8%	8,5%	8,3%
Q1 2024 / Q1 2021	21,3%	6,6%	8,4%	-9,7%	35,0%
Q1 2024 / Q1 2022	16,5%	3,2%	10,0%	4,9%	45,8%
Q1 2024 / Q1 2023	5,1%	1,9%	3,5%	3,8%	14,3%

Πίνακας 15: Ποσοστιαίες μεταβολές συνδεσιμότητας Ελλάδας και γειτονικών χωρών. Δείκτης LSCI. Πηγή: Report Final pages - 12/2024

Όσον αφορά στο λιμένα της Θεσσαλονίκης, οι εξελίξεις της συνδεσιμότητας με τα δίκτυα τακτικών ναυτιλιακών γραμμών ήταν ακόμα πιο δυναμικές. Ο δείκτης LSCI του λιμένα



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Ξεκινά τη διετία 2022-2023 έχοντας καταγράψει το υψηλότερο ιστορικά επίπεδο της τελευταίας δεκαπενταετίας, με τον λιμένα να επιτυγχάνει να βελτιώνει τη συνδεσιμότητα του καθ’ όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου. Το 2021 έκλεισε για τον λιμένα της Θεσσαλονίκης με τον LSCI να διαμορφώνεται 9,9% υψηλότερα από το κλείσιμο του 2022. Το 2023 η αύξηση ήταν ακόμα πιο εντυπωσιακή: ο LSCI το τέταρτο τρίμηνο του 2023 ήταν αυξημένος σε ετήσια βάση κατά 33,6%, και σε ορίζοντα διετίας κατά 43%.

Η θετική πορεία της συνδεσιμότητας του λιμένα Θεσσαλονίκης συνεχίστηκε το πρώτο τρίμηνο του 2024, οπότε και τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία. Ο LSCI διαμορφώθηκε 46,3% υψηλότερα από το αντίστοιχο τρίμηνο του 2022. Στον επόμενο πίνακα (16) φαίνεται η κατανομή ανά χώρα της συνδεσιμότητας της Θεσσαλονίκης.

Τουρκία	36,7%
Ελλάδα	30,6%
Κύπρος	17,3%
Αίγυπτος	5,1%
Μάλτα	4,1%
Βέλγιο	3,1%
Ιταλία	2,0%
Λίβανος	1,0%

Πίνακας 16: Απευθείας συνδέσεις Θεσσαλονίκης με άλλες χώρες. Δεδομένα Νοέμβρη 2023. Πηγή: UNCTAD

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατέγραψε πρόσφατα (Οκτώβριος 2024) ένα νέο ρεκόρ, με την άφιξη του πλοίου με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα εμπορευματοκιβωτίων που έχει εξυπηρετήσει ποτέ. Ο λιμένας εξυπηρέτησε το πλοίο «CMA CGM Jean Gabriel», με την χωρητικότητά των 10.926 TEU να είναι 17% μεγαλύτερη αυτής του πλοίου «APL DETROIT» που είχε καταπλεύσει στο λιμάνι τον Απρίλιο του 2024 και με το οποίο καταγράφηκε το προηγούμενο ρεκόρ. Τα επίπεδα συνδεσιμότητας του λιμένα συνεχίζουν να βελτιώνονται και το τρέχον έτος. Παραμένουν όμως, όπως είναι αναμενόμενο, αρκετά χαμηλότερα από εκείνα του Πειραιά, καθώς τα χαρακτηριστικά των δύο λιμένων διαφέρουν σημαντικά.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

3.6 Ο ΟΛΠ Α.Ε. το κρίσιμο 2024

Σε δημοσίευσή του ο ΟΛΠ ΑΕ παραθέτει μια σειρά από συμπεράσματα που στηρίζονται στα βασικά οικονομικά αποτελέσματα και τις εξελίξεις του 3ου Τριμήνου 2024. Μάλιστα τιτλοφορεί τη δημοσίευση ως «Νέα Ιστορικά Επίπεδα Εσόδων και Κερδοφορίας». Παρατίθεται ένα απόσπασμα:

«31 Οκτωβρίου 2024. Η ΟΛΠ Α.Ε. ανακοινώνει τα οικονομικά αποτελέσματα για το τρίτο τρίμηνο του 2024, με έμφαση στις χρηματοοικονομικές επιδόσεις και τις οικονομικές εξελίξεις που διαμορφώνουν την ανάπτυξή της. Η Εταιρεία συνεχίζει την ανοδική της πορεία, επιτυγχάνοντας ιστορικά υψηλές επιδόσεις που αντικατοπτρίζουν ξεκάθαρα την επιτυχή υλοποίηση των σχεδίων της Διοίκησής της, παρά τις συνεχιζόμενες προκλήσεις που αντιμετωπίζει. Πιο συγκεκριμένα, η αναφερόμενη περίοδος χαρακτηρίζεται από:

- *Σημαντική βελτίωση των εσόδων, τα οποία καταγράφουν νέες ιστορικά υψηλές επιδόσεις*
- *Αποτελεσματική διαχείριση των εξόδων, η μεταβολή των οποίων διατηρείται σε χαμηλότερο επίπεδο από την αύξηση του κύκλου εργασιών*
- *Σημαντική βελτίωση των δεικτών κερδοφορίας και διατήρηση της οικονομικής ευρωστίας και της ισχυρής ρευστότητας της Εταιρείας.⁶⁴»*

Με όσα έχουν συμβεί στην Ερυθρά Θάλασσα κάποιος θα περίμενε πως τα μεγέθη του ΟΛΠ θα μειώνονταν το 2024 (κεφ. 2.3). Πολλές ήταν οι ανησυχίες αμέσως μετά τις πρώτες επιθέσεις των Χούθι και τους χάρτες που είδαν το φως της δημοσιότητας με τις αλλαγές των δρομολογίων.

Ποσά σε €	01.01 - 30.09.2024	01.01 - 30.09.2023	% Διαφορά
Έσοδα	174.926.379	164.694.755	6,2%
Μικτά Κέρδη	104.986.680	99.373.243	5,6%
EBITDA	103.258.714	99.877.018	3,4%
Κέρδη προ Τόκων, Φόρων	88.865.029	85.854.611	3,5%
Κέρδη προ Φόρων	90.874.092	83.779.821	8,5%
Κέρδη μετά από Φόρους	70.199.378	65.882.840	6,6%

Πίνακας 17: Σύγκριση οικονομικών αποτελεσμάτων σε Ευρώ ΟΛΠ, Q3 2024 με Q3 2023. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΠ ΑΕ

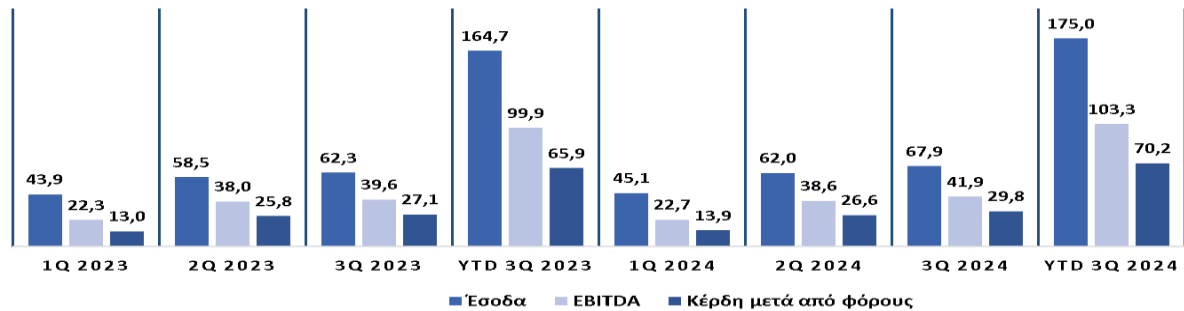
1 ⁶⁴ ΟΛΠ Α.Ε / 2024 / Βασικά Οικονομικά Αποτελέσματα και εξελίξεις 3ου Τριμήνου 2024 - Νέα Ιστορικά Επίπεδα Εσόδων και Κερδοφορίας



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

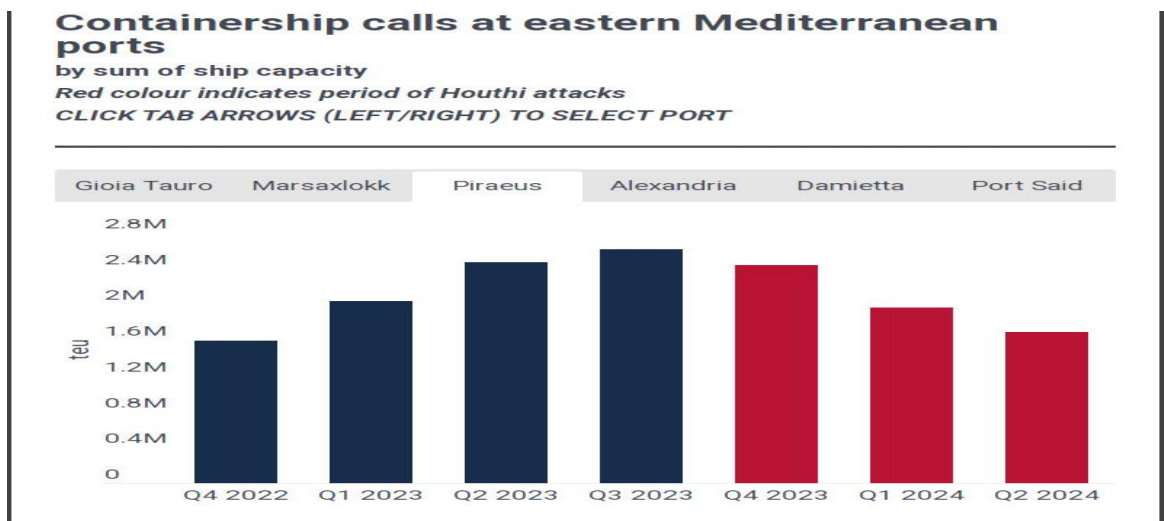
Στα αποτελέσματα αποτυπώνεται (πίνακας 17) μικρότερη κερδοφορία και έσοδα από την παραχώρηση των προβλητών II και III, αλλά - όπως είδαμε και στο κεφάλαιο 3.3 - η πορεία της κρουαζιέρας και η διακίνηση αυτοκινήτων πήγε εξαιρετικά και κάλυψε και με το παραπάνω την απώλεια.



Σχήμα 14: Έσοδα, σε εκ. Ευρώ, ΟΛΠ ΑΕ από Q1 2023 ως yrd Q3 2024. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει ΟΛΠ ΑΕ.

Έτσι τα έσοδα αυξήθηκαν στα 175 εκατ. ευρώ στο εννεάμηνο από 164,7 εκατ. ευρώ και τα καθαρά κέρδη ανήλθαν στα 70,2 εκατ. ευρώ από 65,9 εκατ. Ευρώ (Σχήμα 17).

Η διοίκηση στην ανακοίνωση αναφέρει συνολικό δανεισμό 91 εκατ. ευρώ με ταμείο 191,1 εκατ. Ευρώ. Ωστόσο στο συνολικό δανεισμό μετράει και τις υποχρεώσεις μίσθωσης από το κράτος.



Εικόνα 7: Προσεγγίσεις πλοίων εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά κατά άθροισμα χωρητικότητας TEU. Με κόκκινο η περίοδος επιθέσεων στην Ερυθρά Θάλασσα. Πηγή: Lloyd's List Intelligence



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Συμπερασματικά μέχρι τις 30/09/2024 παρατηρούμε αύξηση διακίνησης έναντι του 2023 που καταγράφηκε στους περισσότερους λειτουργικούς τομείς του ΟΛΠ (Κεφ. 3.3 - Πίνακας 10). Αναλυτικότερα:

- Πρωτοπόρος αυτής της ανάπτυξης είναι ο τομέας της Κρουαζιέρας, παρουσιάζοντας αύξηση τόσο στον αριθμό των κρουαζιερόπλοιων που χρησιμοποιούν ως αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά (homeport/άφιξη και αναχώρηση του πλοίου από το ίδιο λιμάνι) από 455 σε 488 (+7,3%), όσο και των επιβατών homeport κρουαζιέρας κατά περίπου 32,4% (από 626.759 σε 829.587 επιβάτες).
- Στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (Προβλήτας Ι) καταγράφεται αύξηση +3,5% στη συνολική εξυπηρέτηση φορτίων, αντιστρέφοντας τις συνολικές επιδόσεις που είχαν καταγραφεί στο πρώτο εξάμηνο. Η ανοδική αυτή τάση, επηρεάζεται τόσο από την εξαιρετική πορεία του εγχώριου φορτίου σε όλο το πρώτο εννεάμηνο του 2024, το οποίο είναι αυξημένο κατά +35,4% (από 128.059 σε 173.362 TEUs) ακολουθώντας την αναπτυξιακή πορεία της ελληνικής οικονομίας, όσο και από την εντυπωσιακή αύξηση στα φορτία μεταφόρτωσης στο 3^ο τρίμηνο του έτους σε σχέση με το αντίστοιχο τρίτο τρίμηνο της προηγούμενης χρονιάς (+30,0% | από 72.166 σε 93.788 TEUs), περιορίζοντας την συνολική μείωση των φορτίων μεταφόρτωσης στο -11,5% (από 271.787 σε 240.502 TEUs).
- Αξιοσημείωτες αυξήσεις σε όλους τους δείκτες κατέγραψε ο τομέας της Ακτοπλοΐας ακολουθώντας τη θετική τάση της ελληνικής αγοράς και του ελληνικού τουρισμού.⁶⁵

Στην περίπτωση των κυρώσεων έναντι της Ρωσίας που εφαρμόζει και η Ελλάδα, και κατ' επέκταση όλα τα λιμάνια της, φαίνεται να μην επηρεάζουν τα οικονομικά τους στοιχεία. Τουλάχιστον όχι αρνητικά. Ωστόσο και οι εισαγωγές και οι εξαγωγές φαίνεται να μειώνονται. Ενδεικτικές είναι οι ανακοινώσεις στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ για το διμερές εμπόριο μεταξύ Ελλάδας και Ρωσικής Ομοσπονδίας.⁶⁶ Τον Ιούνιο 2024 η αξία των εισαγωγών της Ελλάδας από τη Ρωσία ανήλθε σε 145,8 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας αύξηση 22,4% σε σχέση με τον Ιούνιο 2023 που ήταν 119,1 εκατ. ευρώ. Η αξία των εξαγωγών της Ελλάδας προς τη Ρωσία τον Ιούνιο 2024 ανήλθε σε 7,3 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας μείωση 3,3% σε σχέση με τον Ιούνιο 2023 που ήταν 7,6 εκατ. ευρώ. Την περίοδο Ιανουαρίου-

⁶⁵ ΟΛΠ Α.Ε./2024 / Βασικά Οικονομικά Αποτελέσματα και εξελίξεις 3ου Τριμήνου 2024 - Νέα Ιστορικά Επίπεδα Εσόδων και Κερδοφορίας

⁶⁶ ΕΛΣΤΑΤ: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΜΕΡΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΡΩΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ ΙΟΥΛΙΟΣ 2024



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Ιουνίου 2024 η αξία των εισαγωγών της Ελλάδας από τη Ρωσία ανήλθε σε 668,0 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας μείωση 55,1% σε σχέση με την περίοδο Ιανουαρίου-Ιουνίου 2023 που ήταν 1.488,7 εκατ. ευρώ. Η αξία των εξαγωγών της Ελλάδας προς τη Ρωσία την περίοδο Ιανουαρίου-Ιουνίου 2024 ανήλθε σε 43,7 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας μείωση 12,9% σε σχέση με την περίοδο Ιανουαρίου-Ιουνίου 2023 που ήταν 50,2 εκατ. Ευρώ.

Το έτος 2023, 121 ελληνικές επιχειρήσεις πραγματοποίησαν εισαγωγές από τη Ρωσία και 245 ελληνικές επιχειρήσεις πραγματοποίησαν εξαγωγές προς τη Ρωσία.



Εικόνα 8: Αποτύπωση των 10 μεγαλύτερων λιμανιών της Ευρώπης που δέχονται φορτία πετρελαιοειδών και χημικών προϊόντων από τη Ρωσία, τις πρώτες 100 μέρες της εισβολής στην Ουκρανία. Πηγή: Center of Research on Energy and Clean Air. 14-06-2022. Nick Routley

Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα των Αγίων Θεοδώρων, οι οποίοι συγκαταλέγονται στα 10 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης που δέχθηκαν τις πρώτες 100 μέρες (Εικόνα 9) από την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία 15 δεξαμενόπλοια με φορτία πετρελαιοειδών και χημικών 586 τόνων από τη Ρωσία. Αναλυτικότερα κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2023, η αξία των εισαγωγών της Ελλάδας από τη Ρωσία ανήλθε σε 2.308,9 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 70,2% σε σύγκριση με την περίοδο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2022, όταν ήταν 7.750,1 εκατομμύρια ευρώ.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Η αξία των εξαγωγών της Ελλάδας προς τη Ρωσία κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2023 ανήλθε σε 80,7 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 41,2% σε σύγκριση με την περίοδο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2022, όταν ήταν 137,2 εκατομμύρια ευρώ⁶⁷ (Πίνακας 18).

Γεν -Οκτ	Εισαγωγές €	Μεταβολή	Εξαγωγές €	Μεταβολή	Ισοζύγιο €
2019	3,436,285,043		175,399,695		-3,260,885,348
2020	2,321,142,513	-32.5	132,986,038	-24.2	-2,188,156,475
2021	3,203,320,090	38.0	159,718,132	20.1	-3,043,601,958
2022	7,750,139,396	141.9	137,240,004	-14.1	-7,612,899,392
2023	2,308,916,261	-70.2	80,693,106	-41.2	-2,228,223,155

Πίνακας 18: Εμπορικό ισοζύγιο Ελλάδας - Ρωσίας τα 9μηνα Γενάρη ως Οκτώβρη 2019 ως 2023. Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Βέβαια χρειάζεται να λάβουμε υπόψη μας στα συμπεράσματα ότι τα ρίσκα από τις κυρώσεις δεν έχουν αποφευχθεί πλήρως ή τουλάχιστον όχι μόνιμα. Μάλιστα μαζί με τις κυρώσεις που επεκτείνονται διεξάγονται και έρευνες από τον OLAF. Πολλά προϊόντα που εισέρχονται στην ΕΕ και θα μπορούσαν να μπλοκαριστούν λόγω των κυρώσεων, είτε αλλάζουν δρομολόγια, είτε «αναβαπτίζονται» σε τρίτες χώρες πριν φτάσουν σε Ευρωπαϊκά λιμάνια όπως για παράδειγμα ο Πειραιάς.

Κεφάλαιο 4 - Περιβάλλον και Τεχνολογία

Τα λιμάνια που επενδύουν σε πράσινες τεχνολογίες προσελκύνουν πελάτες που ενδιαφέρονται για ESG. Η προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή είναι κρίσιμη για τη βιωσιμότητα. Το ίδιο ισχύει και για την τεχνολογική αναβάθμιση των υποδομών. Οι σύγχρονες και «πράσινες» λιμενικές υποδομές όπως και η αυτοματοποίηση βελτιώνουν την απόδοση και μειώνουν τα κόστη κι επιταχύνουν τη ροή φορτίου. Ταυτόχρονα δημιουργούν πρόσβαση σε νέα στοχευμένα επενδυτικά κεφάλαια κι ενισχύουν την ασφάλεια. Τελικά οι προσαρμογή σε περιβαλλοντικούς στόχους και οι επενδύσεις στις νέες τεχνολογίες αυξάνουν την οικονομική ανθεκτικότητα του λιμανιού.

⁶⁷ ΕΛΣΤΑΤ / 19 Δεκέμβρη 2023 / GREECE-RUSSIA AND GREECE-UKRAINE BILATERAL TRADE DATA OCTOBER 2023



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

4.1 Προκλήσεις για το Λιμάνι του Πειραιά

Το σύνολο του ναυτιλιακού τομέα επηρεάζεται από τους περιβαλλοντικούς στόχους και κανονισμούς που η Ευρωπαϊκή Ένωση επιβάλλει στα πλοία που κινούνται στην επικράτεια των κρατών μελών της. Κανονισμοί που διεθνοποιούνται και με διεθνείς παρεμβάσεις της ΕΕ και μέσω του ΙΜΟ. Όλα αυτά επηρεάζουν έμμεσα και άμεσα τη λειτουργία, την παροχή υπηρεσιών και τις αναγκαίες προσαρμογές των λιμενικών υπηρεσιών. Ο Πειραιάς, ως ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου, αντιμετωπίζει πολλές περιβαλλοντικές προκλήσεις. Μερικές από αυτές περιλαμβάνουν:

- I. Ρύπανση του αέρα: Η δραστηριότητα των πλοίων, η μεταφορά εμπορευμάτων και οι βιομηχανικές δραστηριότητες γύρω από το λιμάνι οδηγούν σε αυξημένα επίπεδα ρύπανσης στον αέρα, γεγονός που επηρεάζει την ποιότητα ζωής των κατοίκων και την υγεία τους⁶⁸.
- II. Ρύπανση των υδάτων: Απόβλητα πλοίων, χημικές ουσίες και λοιπές ρυπογόνες ουσίες μπορεί να καταλήξουν στη θάλασσα, βλάπτοντας τα θαλάσσια οικοσυστήματα και την αλιεία⁶⁹.
- III. Αλλοίωση οικοσυστημάτων: Η ανάπτυξη υποδομών και η αύξηση της ναυσιπλοΐας μπορεί να προκαλέσουν βλάβες σε παράκτια οικοσυστήματα και στους βιότοπους θαλάσσιων ειδών⁷⁰.
- IV. Διαχείριση αποβλήτων: Η διαχείριση των αποβλήτων που παράγονται από τις δραστηριότητες στο λιμάνι είναι μια μεγάλη πρόκληση, καθώς χρειάζεται να εξασφαλιστεί ότι τα απόβλητα διαχειρίζονται με βιώσιμο τρόπο⁷¹.
- V. Θόρυβος: Οι θόρυβοι από τις ναυτικές δραστηριότητες και τις μεταφορές μπορούν να επηρεάσουν την ευημερία των κατοίκων και την άγρια ζωή⁷².

⁶⁸ Tzannatos, E. / 2010 / “Ship emissions and their externalities for the port of Piraeus.” / WMU Journal of Maritime Affairs, 9(1), 1–20.

⁶⁹ NOUTSOPOULOS / 14.03.2021 / “Assessment of the water quality of the marine environment of Piraeus Port.” / National Technical University of Athens

⁷⁰ Kondylatos, G., et al. / 2018 / “Environmental pressures on coastal ecosystems in the Saronikos Gulf due to port activities.”

⁷¹ European Maritime Safety Agency (EMSA) / 2018 / “Port Reception Facilities and Waste Management in EU ports”

⁷² Moschou and Psylianos / 2017 / “Assessment of environmental noise in port areas: Case study of Piraeus”



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

- VI. Κλιματική αλλαγή: Το λιμάνι του Πειραιά μπορεί να επηρεαστεί από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και άλλα φαινόμενα που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή, επηρεάζοντας υποδομές και λειτουργίες⁷³.
- VII. Ασφάλεια και καταστροφές: Πρέπει να υπάρχουν κατάλληλα μέτρα για την προστασία του λιμανιού από φυσικές καταστροφές και ατυχήματα που μπορεί να προκαλέσουν περιβαλλοντική ζημιά⁷⁴.

Αυτές οι προκλήσεις απαιτούν συνεργασία μεταξύ κυβερνήσεων, τοπικών αρχών, επιχειρήσεων και κοινού για την ανάπτυξη βιώσιμων λύσεων.

4.2 Οι «πράσινες» επενδύσεις

Το λιμάνι του Πειραιά επενδύει δυναμικά σε πράσινες τεχνολογίες και βιώσιμες πρακτικές, με στόχο να μετατραπεί σε πρότυπο λιμένα για την Ευρώπη και τη Μεσόγειο. Οι πιο πρόσφατες εξελίξεις δείχνουν ότι η ΟΛΠ Α.Ε. εφαρμόζει μια ολοκληρωμένη στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης, με έμφαση στην τεχνολογική αναβάθμιση και την περιβαλλοντική υπευθυνότητα⁷⁵. Ο Πειραιάς αποτελεί σήμερα το μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου που συμμετέχει στο ευρωπαϊκό δίκτυο EcoPorts και διαθέτει πιστοποιήσεις κατά το πρότυπο PERS (Port Environmental Review System), ενσωματώνοντας πολιτικές που στοχεύουν στη μείωση εκπομπών, την προστασία της βιοποικιλότητας και την προώθηση της βιώσιμης λειτουργίας του λιμένα. Η ΟΛΠ Α.Ε. ενσωματώνει σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων της το Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το οποίο βασίζεται στα πρότυπα ISO 9001, ISO 14001 και ISO 50001. Μέσω του συστήματος αυτού παρακολουθούνται και ανασκοπούνται στενά οι στόχοι ποιότητας, περιβαλλοντικής επίδοσης και ενεργειακής αποδοτικότητας.

Κύριες πράσινες επενδύσεις και δράσεις:

⁷³ Hellenic Center for Marine Research (HCMR) / 2020 / “Impacts of sea-level rise in Greek coastal cities including Piraeus.”

⁷⁴ Nikolaidis, G. / 2016 / “Environmental risk assessment for oil spills in the Port of Piraeus.”

⁷⁵ Πρώτο Θέμα / 6.2025 / «Πρωτοβουλίες και στρατηγικές επενδύσεις για τη μετατροπή του Πειραιά σε λιμάνι παγκόσμιας κλάσης»



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

- ✓ Φωτοβολταϊκή μονάδα 430 kWh στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων, που τροφοδοτεί το τοπικό δίκτυο και έχει παραγάγει πάνω από 3,95 εκατομμύρια kWh από το 2018 έως το 2023.⁷⁶
- ✓ Ηλεκτροδότηση πλοίων από ξηρά (shore power) και ανεφοδιασμός με LNG, για μείωση των εκπομπών CO₂.
- ✓ Ψηφιακές λύσεις για εξοικονόμηση ενέργειας και βελτίωση της ασφάλειας και της απόδοσης των λιμενικών λειτουργιών.
- ✓ Συμμετοχή στο ευρωπαϊκό δίκτυο EcoPorts και πιστοποίηση κατά το πρότυπο PERS (Port Environmental Review System).
- ✓ Εφαρμογή συστημάτων ISO 9001, ISO 14001 και ISO 50001 για ποιότητα, περιβάλλον και ενέργεια.

Αποτελέσματα:

Μείωση ενεργειακής κατανάλωσης κατά 7% και εκπομπών CO₂ κατά 9,75% το 2023 σε σχέση με το 2022.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στην προσπάθεια να αναπτύξει νέα πεδία κερδοφορίας για τους επιχειρηματικούς ομίλους κατευθύνει κεφάλαια κι επιδοτήσεις στη βελτίωση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας των λιμανιών. Θεσμοθετεί μια σειρά κανονισμών και στρατηγικών που στοχεύουν στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στην προώθηση της «βιώσιμης ανάπτυξης».

Σύμφωνα με την έρευνα των Χατζηνικολάου, Οικονόμου και Βεντίκου⁷⁷ το κόστος υγείας από τα πλοία στο λιμάνι που έχει εκτιμηθεί σε τοπικό επίπεδο δείχνει ότι οι κυρίαρχοι ρύποι είναι τα αιωρούμενα σωματίδια (PM_{2.5} και PM₁₀) και δεν είναι αμελητέο.

⁷⁶ Σιάο Τζουντσένγκ (Πρέσβης Κίνας στην Ελλάδα) - 8/2024 - «Το μέλλον του λιμανιού του Πειραιά βρίσκεται στην πράσινη, ψηφιακή και έξυπνη ανάπτυξη»

⁷⁷ Χατζηνικολάου Στέφανος Δ., Οικονόμου Στυλιανός Δ., Βεντικός Νικόλαος Π / 10-2015 / ” Health externalities of ship air pollution at port – Piraeus port case study”



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Η Κότση⁷⁸ στην έρευνά της το 2022 καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ένα σύστημα OPS (ηλεκτροδότηση από ξηράς) στο λιμάνι είναι σημαντικό για τη μείωση τόσο του κόστους όσο και των εκπομπών CO₂. Με βάση το πιο επιθυμητό σενάριο της έρευνάς της το 90% των κρουαζιερόπλοιων που είναι δεμένα στο λιμάνι, χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις. Με αυτόν τον τρόπο οι μειώσεις κόστους φτάνουν τα 9.803.361,04 €. Επιπλέον, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από περίπου εβδομήντα τόνους ετησίως μειώθηκαν κατά τριάντα χιλιάδες τόνους. Με βάση τα παραπάνω Πειραιάς θα αποφύγει κυρώσεις και θα συμμορφώνεται με τους κανόνες και τη νομοθεσία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην ίδια πρόταση καταλήγει και ο Τουφεξής⁷⁹ το 2025 προσπαθώντας να εντοπίσει τον πιο οικονομικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο για το λιμάνι του Πειραιά. Η χερσαία παροχή ενέργειας τείνει να είναι η καταλληλότερη επιλογή.

Συμπερασματικά η «πράσινη» προσαρμογή του λιμανιού του Πειραιά μπορεί σε πρώτη φάση να φαίνεται σαν μια κοστοβόρα στρατηγική, ωστόσο εξασφαλίζει τέσσερα βασικά στοιχεία που τελικά φέρνουν νέα κέρδη στην επιχείρηση:

- Προσαρμογή κι ανθεκτικότητα υποδομών σε ακραία καιρικά φαινόμενα και άλλα ρίσκα (ρύπανση, τιμές προμηθευτών ενέργειας κ.α).
- Νέο πελατολόγιο
- Πρόσβαση σε κεφάλαια
- Αποφυγή προστίμων

4.3 Τεχνολογική αναβάθμιση

Οι στόχοι, οι περιορισμοί και τα κίνητρα τεχνολογικής αναβάθμισης που προωθεί στις μεταφορές η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι εργαλεία που μπορούν και ήδη αξιοποιούνται από εταιρίες του ναυτιλιακού κλάδου και από τη διαχειρίστρια εταιρία του λιμανιού του Πειραιά.

⁷⁸ Koti Konstantina / 2022 / ” The impact of the CO2 emissions from cruise ships on the port’s air quality and the IMO legislation to reduce them: Case study Port of Piraeus” / Rotterdam

⁷⁹ Τουφεξής Παύλος / 2024-12 / ” The impact of cold ironing in modern ports : the case of Piraeus”



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Ακολουθούν ορισμένα βασικά σημεία που περιγράφουν την τεχνολογική εξέλιξη του λιμανιού του Πειραιά:

1. Αναβάθμιση υποδομών: Από την αρχή της δεκαετίας του 2000, το λιμάνι του Πειραιά έχει υποστεί σημαντικές αναβαθμίσεις και επενδύσεις και σε υποδομές και σε τεχνολογία. Η εγκατάσταση σύγχρονων μηχανημάτων και συστημάτων διαχείρισης έχει βελτιώσει την αποδοτικότητα και την ασφαλή διακίνηση των εμπορευμάτων.
2. Συστήματα αυτοματοποίησης: Η χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων για τη φόρτωση και την εκφόρτωση πλοίων έχει επιταχύνει τις διαδικασίες στο λιμάνι και έχει μειώσει τον χρόνο παραμονής των πλοίων⁸⁰.
3. Ψηφιακές πλατφόρμες: Η εφαρμογή ψηφιακών λύσεων στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας έχει επιτρέψει την παρακολούθηση και τη διαχείριση των φορτίων σε πραγματικό χρόνο, βελτιώνοντας τη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων φορέων⁸¹.
4. Δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις: Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην ανάπτυξη του λιμανιού, όπως η παραχώρηση του Container Terminal στην COSCO, έχει φέρει νέα κεφάλαια και τεχνογνωσία, οδηγώντας σε περισσότερες εξελίξεις και αναβαθμίσεις.
5. Σύνδεση με άλλα μέσα μεταφοράς: Η βελτίωση των συγκοινωνιακών υποδομών γύρω από το λιμάνι, όπως οι σιδηροδρομικές συνδέσεις και οι δρόμοι, έχει συμβάλλει στη διευκόλυνση της πρόσβασης και της διακίνησης εμπορευμάτων⁸².

Συγκεκριμένα η PCT πραγματοποίησε την περίοδο 2023-24 νέες επενδύσεις στον εμπορευματικό σταθμό του Πειραιά ύψους 43 εκατ. ευρώ⁸³. Από αυτά, περισσότερα από

⁸⁰ marinetime / 6-2025 / “PCT Celebrates 15 Years of a Defining Presence in Piraeus”

⁸¹ Ηλίας Μπέλλος - Καθημερινή / 10-2020 / “Η ψηφιακή εφαρμογή της Cosco διχάζει το λιμάνι του Πειραιά”

⁸² in.gr / Ιούνιος 2024 / “PCT: Το σχέδιο για να γίνει ο Πειραιάς «πράσινο» εμπορευματικό λιμάνι”

⁸³ Οικονομικός Ταχυδρόμος / 10-2023 / “PCT: Διαρκής αναβάθμιση του ρόλου του Πειραιά στις εμπορευματικές μεταφορές με συνεχείς επενδύσεις”



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

31 εκατ. ευρώ διατίθεται για την αναβάθμιση υποδομών του ανατολικού Προβλήτα ΙΙ, με σκοπό την αύξηση δυναμικότητας λιμένα και τη βελτίωση ποιότητας στοίβαξης.

Η επένδυση σε νέες κτηριακές εγκαταστάσεις ανέρχεται στα 10 εκατομμύρια ευρώ και περιλαμβάνει τη δημιουργία Υποσταθμού Υψηλής Τάσης καθώς και νεόδμητες κτηριακές εγκαταστάσεις που προβλέπεται να στεγάσουν stakeholders της PCT. Επίσης 2 εκατ. ευρώ αφορούν υποδομές και εξοπλισμό με σκοπό τη μείωση του εργασιακού κινδύνου κατά τη διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης των πλοίων⁸⁴. Θυμίζουμε ότι από το 2009 έχουν δηλωθεί σοβαρά εργατικά ατυχήματα (ένα μάλιστα θανατηφόρο⁸⁵) αποτέλεσμα τις εντατικοποίησης της εργασίας.

Στα σχετικά έργα περιλαμβάνονται η εγκατάσταση θαλάμων σε όλες τις γερανογέφυρες Ship-to-Shore για την αυξημένη προστασία των εργαζομένων από ακραίες καιρικές συνθήκες, η διαχείριση της διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης από ειδικά σχεδιασμένο θάλαμο σε σημείο απομακρυσμένο για τη βελτίωση της ασφάλειας και της άνεσης των χειριστών, η δημιουργία restrain wall για αποφυγή πτώσης μηχανημάτων στη θάλασσα, καθώς και η εγκατάσταση κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης στους εξωτερικούς χώρους για την εποπτεία εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας⁸⁶. Στην ετήσια Έκθεση Βιωσιμότητας της PCT αναφέρονται ρήτρες για «Work-Related Risks» και «Health & Safety Regulations», δηλαδή η εταιρεία δηλώνει δημόσια ότι δίνει έμφαση στον εργασιακό κίνδυνο και την ασφάλεια των εργαζομένων. Παρόλα αυτά, η έκθεση δεν περιγράφει λεπτομερώς.

Στο επενδυτικό σχέδιο περιλαμβάνονται και επιπλέον μηχανολογικοί εξοπλισμοί που αποσκοπούν στην αναβάθμιση λειτουργίας και δυναμικότητας του σταθμού και ανέρχονται στα 10 εκατ. Ευρώ⁸⁷.

⁸⁴ Η Ναυτεμπορική / Οκτώβριος 2023 / "PCT: Νέες επενδύσεις την περίοδο 2023-2024"

⁸⁵ ΕΝΕΔΕΠ /25-10-2021 / Θανατηφόρο εργατικό "ατύχημα".

⁸⁶ PCT / 2023 / Sustainability Report

⁸⁷ Η Ναυτεμπορική / Οκτώβριος 2023 / "PCT: Νέες επενδύσεις την περίοδο 2023-2024"



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Ένα ακόμη στοιχείο που δείχνει την επίπτωση της τεχνολογικής αναβάθμισης κυρίως των ΣΕΜΠΟ του λιμανιού του Πειραιά είναι και η αύξηση της μέσης χωρητικότητας των πλοίων που προσεγγίζουν το λιμάνι. Για τη λεπτομερή ανάλυση των στοιχείων συνδεσιμότητας του λιμένα Πειραιά, συγκεντρώθηκαν δεδομένα (Πίνακας 19) για τις προσεγγίσεις πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά για χρονική περίοδο ενός μήνα.⁸⁸ Συνολικά το Νοέμβριο του 2023 καταγράφηκαν 256 προσεγγίσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 38 περισσότερες σε σχέση με το ίδιο χρονικό διάστημα του 2021. Η μέση χωρητικότητα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων που προσέγγισαν τον Πειραιά το 2023 ανήλθε σε 4.938 TEUs, αυξημένη κατά 4,5% σε σχέση με το 2021 (4.724 TEUs). Ο παρακάτω πίνακας 19 και το γράφημα (Σχήμα 18) παρουσιάζει την κατανομή των προσεγγίσεων που καταγράφηκαν, ανά κατηγορία χωρητικότητας πλοίου (σε TEUs). Σε σύγκριση με την αντίστοιχη ανάλυση του 2021, το ποσοστό των προσεγγίσεων της κατηγορίας πλοίων ULCS, διπλασιάστηκε το 2023 και διαμορφώθηκε στο 8%. Τα πλοία με χωρητικότητα πάνω από 12.500 TEUs αποτελούν το 15% των συνολικών προσεγγίσεων.

Κατηγορία πλοίου	Πλοίο ελάχιστης χωρητικότητας	Πλοίο μέγιστης χωρητικότητας	Μέση χωρητικότητα	% προσεγγίσεων
Feeder	679	2.926	1.472	59%
Panamax	3.424	4.395	4.156	11%
Post Panamax I	4.506	5.668	4.968	7%
Post Panamax II	6.539	8.500	7.450	5%
New Panamax	8.566	12.118	9.763	4%
VLCS	13.092	16.010	15.033	7%
ULCS	18.400	24.188	19.279	8%

Πίνακας 19: Ανάλυση μηνιαίων προσεγγίσεων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανά κατηγορία χωρητικότητας. Πηγή: Greport Final Pages, 12.2024

Ο Πειραιάς συνεχίζει να εξυπηρετεί τα μεγαλύτερα πλοία στον παγκόσμιο στόλο εμπορευματοκιβωτίων. Στις 10 Ιουλίου του 2023 ένα από τα μεγαλύτερα πλοία κοντέινερ (mega container vessels) παγκοσμίως, στο παρθενικό του ταξίδι, υποδέχθηκε το λιμάνι του Πειραιά. Πρόκειται για το OOCL PIRAEUS, ιδιοκτησίας της Orient Overseas Container

⁸⁸ GREPORT FINAL PAGES – 12/2024 http://psadvisory.eu/wp-content/uploads/2024/12/12_2024_Greport_Final_Pages_web.pdf

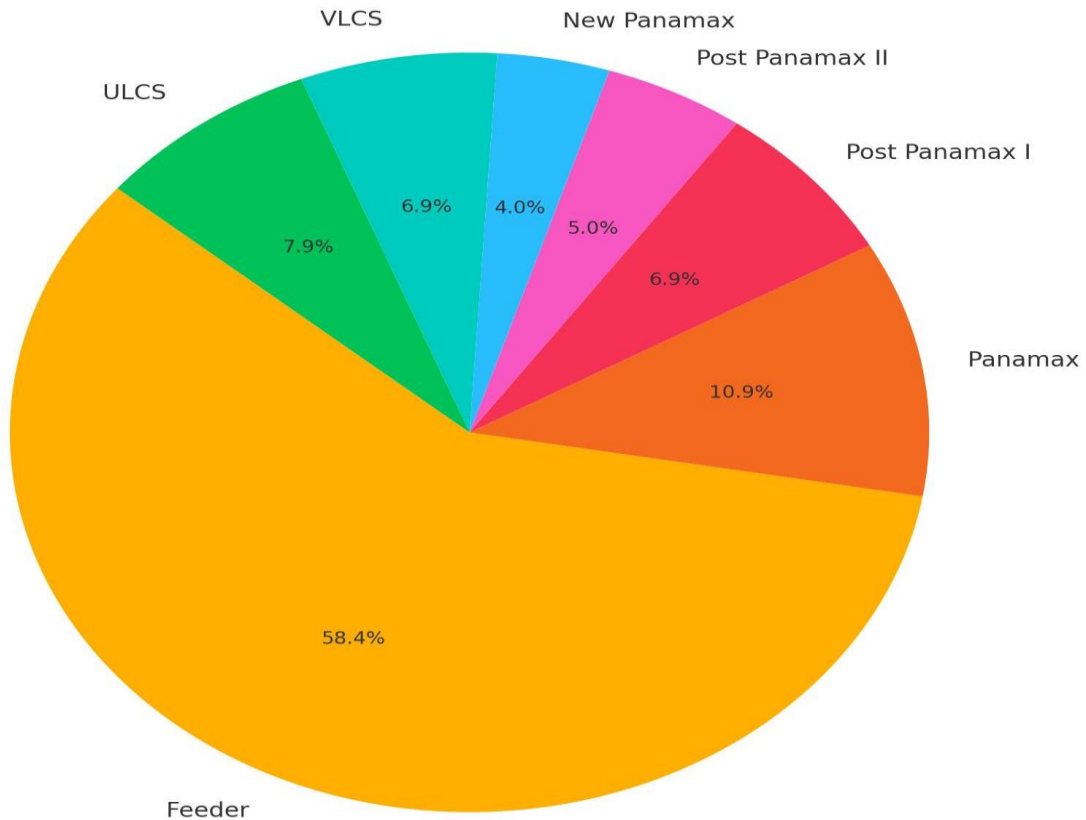


“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Line Europe, θυγατρικής του Ομίλου Cosco Shipping. Έλαβε το όνομά του ως αναγνώριση του σπουδαίου ρόλου που διαδραματίζει ο εμπορευματικός σταθμός Πειραιά ως κόμβος

Κατανομή % προσεγγίσεων πλοίων στον Πειραιά ανά κατηγορία



Σχήμα 15: Αποτύπωση σε γράφημα των μηνιαίων προσεγγίσεων container ships στον Πειραιά ανά κατηγορία χωρητικότητας. Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα βάσει Greports Final Pages, 12.2024

των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών. Με μεταφορική ικανότητα 24.188 TEUs, μήκος 399,9 μ. και πλάτος 61,30 μ., το OOCL PIRAEUS αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα πλοία κοντέινερ στον κόσμο. Το νεόδμητο πλοίο ενσωματώνει προηγμένη τεχνολογία και είναι εξοπλισμένο με τα πιο σύγχρονα ευφυή συστήματα και αναβαθμισμένο – φιλικό στο περιβάλλον – σχεδιασμό, όπως οι γραμμές χαμηλής αντίστασης και η εξοικονόμηση ενέργειας με βολβοειδή πλώρη. Το OOCL PIRAEUS έχει ενταχθεί από τον Ιούνιο του 2023 στη γραμμή LL3 της OOCL προσεγγίζοντας 13 λιμάνια σε μια κυκλική διαδρομή διάρκειας 84 ημερών η οποία ενώνει τη Νοτιοανατολική Ασία με τη Βορειοδυτική Ευρώπη. Είναι το δεύτερο πλοίο, μετά το OOCL SPAIN που είχε προσεγγίσει τον Πειραιά τον Απρίλιο του



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

2023, μιας σειράς mega container πλοίων τα οποία ναυπηγεί στην Κίνα κατά παραγγελία της OOCL η Dalian COSCO KHI Ship Engineering Co. Ltd. (DACKS)⁸⁹.

Τα χαρακτηριστικά των λιμενικών υποδομών αλλά και η περαιτέρω ενσωμάτωση του λιμένα στα παγκόσμια δίκτυα θαλασσιών μεταφορών, δίνουν την δυνατότητα στον Πειραιά να εξυπηρετεί κάθε χρόνο ολοένα και μεγαλύτερα πλοία, ανταποκρινόμενος στις ναυπηγικές εξελίξεις. Βέβαια η τάση εξυπηρέτησης μεγάλων πλοίων έπαυσε να είναι ανοδική από το 2024 καθώς, όπως αναφέρθηκε (στο τέλος του Κεφαλαίου 3.3), πολλές εταιρίες άλλαξαν τη ρότα των γιγαντιαίων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και παράκαμψαν την Ερυθρά και την Ανατολική Μεσόγειο, δρομολογώντας τα γύρω από την Αφρική. Ωστόσο τα γεωπολιτικά γεγονότα που επηρέασαν τις αφίξεις τέτοιων πλοίων για μια περίοδο δεν αναιρούν τις αντικειμενικά υπέρτερες δυνατότητες του λιμανιού σε σχέση με τα ανταγωνιστικά σ' αυτό λιμάνια, οι οποίες θα συνεχίσουν να παίζουν ρόλο στις επιλογές των ναυτιλιακών, όταν αλλάξει ξανά ο γεωπολιτική κατάσταση.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Alphaliner, τα υπερμεγέθη πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «megamax» (MGX) έχουν ξεπεράσει τα μικρότερα πλοία Neo-Sub-Panamax σε παγκόσμια χωρητικότητα. Σήμερα, τα πλοία «MGX» κυριαρχούν στον εμπορικό δρόμο Ασίας – Ευρώπης μέσω Μεσογείου, όπου 179 από τα 186 πλοία βρίσκονται σε υπηρεσία. Συνολικά, αποτελούν 3,88 Mteu της χωρητικότητας slot σε αυτόν τον δρόμο που παρεμβάλεται ο Πειραιάς, περίπου το 54% της συνολικής χωρητικότητας των 7,20 Mteu⁹⁰. Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (PCT) προσφέρει πλέον βάθη 18 μέτρων και γερανούς Super-Post-Panamax ικανούς να χειρίζονται πλοία με πάνω από 24 σειρές, εφάμιλλοι των κορυφαίων ευρωπαϊκών κόμβων.

Κεφάλαιο 5 – Ανάλυση SWOT

Η SWOT ανάλυση προκύπτει από τα ευρήματα των κεφαλαίων 3 και 4 και αποτελεί εργαλείο σύνθεσης εσωτερικών και εξωτερικών παραγόντων που επηρεάζουν την οικονομική ανθεκτικότητα του λιμένα Πειραιά.

⁸⁹ Ναυτεμπορική / Δευτέρα, 10 Ιουλίου 2023 / OOCL PIRAEUS: Στον Πειραιά ένα από τα μεγαλύτερα πλοία κοντέινερ στον κόσμο

10.1.1.1 ⁹⁰ Alphaliner / 22 May – 28 May 2025 / WEEKLY NEWSLETTER 2024-22



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

SWOT ANALYSE - ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

STRENGTHS (ΔΥΝΑΤΑ)

- Η στρατηγική γεωγραφική θέση του λιμανιού.
- Το ναυτιλιακό κέντρο της Αττικής.
- Πρόσβαση σε κεφάλαια.
- Η πληθώρα υπηρεσιών.
- Οι φυσικές δυνατότητες του λιμένα.
- Η φήμη και το κύρος της εταιρίας σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Οι ικανοί εργαζόμενοι.
- Η συνεχής ανάπτυξη και η ποιότητα υποδομών.
- Υψηλά πρότυπα ασφάλειας και περιβαλλοντικής συμμόρφωσης.

WEAKNESSES (ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ)

- Χωρικοί Περιορισμοί.
- Εξάρτηση από Μεγάλα Μεταφορτωτικά Ρεύματα.
- Περιβαλλοντικό Κόστος.
- Χερσαίες κι αεροπορικές συνδέσεις.
- Πιέσεις από το κράτος των ΗΠΑ για «απεξάρτηση» κι «αποσπενδύσεις» από τα κινεζικά κεφάλαια.

OPPORTUNITIES (ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ)

- Ανάπτυξη κρουαζιέρας και τουρισμού – ενίσχυση θέσεων εργασίας και τοπικής οικονομίας.
- Περετέρω βελτίωση logistics και μεταφορών – επενδύσεις σε rail, road και intermodal hubs.
- Πράσινη μετάβαση – shore power, υβριδικά πλοία, μειωμένες εκπομπές CO₂.
- Ψηφιοποίηση διαδικασιών – ηλεκτρονική διαχείριση φορτίων και επιβατών.
- Διεθνείς συνεργασίες – νέα εμπορικά δίκτυα και επενδυτικά κεφάλαια.
- Εντοπισμός κι ανάλυση νέων επενδυτικών σχεδίων στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής.

THREATS (ΑΠΕΙΛΕΣ)

- Γεωπολιτικοί κίνδυνοι – αλλαγές σε Διώρυγα Σουέζ, εμπορικούς δρόμους, πολιτικές εντάσεις.
- Ανταγωνισμός από άλλα λιμάνια της Μεσογείου – π.χ. Ρόδος, Τεργέστη, Βαρκελώνη.
- Περιβαλλοντικοί κανονισμοί – αυστηρότεροι κανόνες για εκπομπές και ρύπανση.
- Οικονομικές κρίσεις – μείωση διεθνούς εμπορίου και τουρισμού.
- Υποδομές υπερφόρτωσης – πιθανή δυσλειτουργία λόγω αύξησης φορτίων χωρίς παράλληλη αναβάθμιση.

Η SWOT ανάλυση του Λιμένας Πειραιά καταδεικνύει ότι ο λιμένας διαθέτει ισχυρά διαρθρωτικά πλεονεκτήματα που ενισχύουν τη θέση του στο διεθνές δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών. Τα βασικά δυνατά σημεία σχετίζονται κυρίως με τη στρατηγική γεωγραφική του θέση στον άξονα Ασίας–Ευρώπης, το εύρος των λιμενικών δραστηριοτήτων και την ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών, στοιχεία που ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα και την ελκυστικότητά του ως διαμετακομιστικού κόμβου. Παράλληλα, σημαντικές ευκαιρίες προκύπτουν από την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας, τη βελτίωση των διατροπικών μεταφορών και των logistics, καθώς και από την ενσωμάτωση τεχνολογικών και περιβαλλοντικών καινοτομιών στις λιμενικές λειτουργίες.

Ωστόσο, η ανάλυση αναδεικνύει και ορισμένες διαρθρωτικές αδυναμίες, όπως οι χωρικοί περιορισμοί και η εξάρτηση από μεγάλες διεθνείς εμπορευματικές ροές, ενώ οι εξωτερικές απειλές συνδέονται κυρίως με τις γεωπολιτικές εξελίξεις, τον αυξανόμενο ανταγωνισμό από άλλα μεσογειακά λιμάνια και την αυστηροποίηση των περιβαλλοντικών κανονισμών. Συνεπώς, η αξιοποίηση των υφιστάμενων πλεονεκτημάτων και των αναδυόμενων ευκαιριών, σε συνδυασμό με την αποτελεσματική διαχείριση των αδυναμιών και των



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

εξωτερικών κινδύνων, αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας και της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του λιμένα.



“Νικόλαος Γαρδικής”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Συμπεράσματα

Η παρούσα έρευνα διερεύνησε την ανθεκτικότητα των ελληνικών λιμένων, με επίκεντρο το λιμάνι του Πειραιά, σε μια περίοδο πολλαπλών και διαδοχικών διεθνών κρίσεων (2020–Α΄ τρίμηνο 2025). Η πανδημία, οι περιφερειακές συγκρούσεις, οι διεθνείς κυρώσεις, οι ανακατατάξεις στα παγκόσμια δίκτυα μεταφοράς και οι μεταβολές στις θαλάσσιες οδούς δημιούργησαν ένα σύνθετο και ασταθές περιβάλλον. Παρά τα εμπόδια αυτά, η ανάλυση έδειξε ότι ο Πειραιάς εμφάνισε σημαντικά στοιχεία οικονομικής, λειτουργικής και στρατηγικής ανθεκτικότητας.

Πρώτον, τα οικονομικά δεδομένα καταδεικνύουν ότι ο Πειραιάς διατήρησε θετική πορεία στους βασικούς τομείς δραστηριότητας, παρά την έντονη διακύμανση του διεθνούς εμπορίου. Η διαφοροποίηση των πηγών εσόδων —εμπορευματοκιβώτια, αυτοκίνητα, κρουαζιέρα, ακτοπλοΐα και ναυπηγοεπισκευή— συνέβαλε στη σταθεροποίηση της συνολικής του απόδοσης. Η παρουσία πολλαπλών επιμέρους αγορών μείωσε την εξάρτηση από έναν μόνο κλάδο και λειτούργησε ως μηχανισμός απορρόφησης εξωτερικών σοκ.

Δεύτερον, ο Πειραιάς επωφελήθηκε από τη γεωστρατηγική του θέση και τον ρόλο του ως κεντρικού κόμβου των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Παρά τις προσωρινές απώλειες που προκλήθηκαν από την κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα και την αναδρομολόγηση μεγάλου αριθμού πλοίων μέσω του Ακρωτηρίου Καλής Ελπίδας, ο Πειραιάς διατήρησε υψηλά επίπεδα συνδεσιμότητας και παρέμεινε σημαντικός κόμβος στο δίκτυο της πρωτοβουλίας «Belt and Road Initiative». Η διαρκής επενδυτική πολιτική της COSCO, σε συνδυασμό με το εγκεκριμένο Master Plan, ενίσχυσε τις υποδομές και τη λειτουργική ικανότητα του λιμένα.

Τρίτον, παρατηρήθηκε σημαντική πρόοδος στους τομείς της τεχνολογικής αναβάθμισης και της περιβαλλοντικής συμμόρφωσης. Οι σχεδιαζόμενες και υλοποιούμενες επενδύσεις σε συστήματα ψηφιοποίησης, αυτοματοποίησης και παροχής ηλεκτροδότησης από τη στεριά (OPS) αποτελούν κρίσιους παράγοντες για τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα του λιμένα, δεδομένων των αυστηρότερων ευρωπαϊκών περιβαλλοντικών κανόνων και της αναμενόμενης αύξησης της ζήτησης για πράσινες υπηρεσίες.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Τέταρτον, η ανάλυση των διεθνών κατατάξεων (ISCDI, LSCI) έδειξε ότι ο Πειραιάς διατηρεί ισχυρή θέση ανάμεσα στα σημαντικότερα ευρωπαϊκά και παγκόσμια λιμάνια. Αν και η κρίση στο Σουέζ επηρέασε προσωρινά τη μεταφορτωτική δραστηριότητα, οι γενικές τάσεις υποδεικνύουν ότι ο λιμένας έχει παραμείνει ανταγωνιστικός σε όρους συνδεσιμότητας και ελκυστικότητας για μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες.

Ωστόσο, η έρευνα ανέδειξε και συγκεκριμένες ευπάθειες. Η υψηλή έκθεση σε γεωπολιτικούς κινδύνους, η εξάρτηση από διεθνείς εμπορικές ροές και η ανάγκη συνεχούς ευθυγράμμισης με αυστηρότερα κανονιστικά πλαίσια συνιστούν κρίσιμες προκλήσεις. Επιπλέον, οι εξελίξεις στις σχέσεις ΗΠΑ–Κίνας δημιουργούν ένα επιπλέον στρώμα αβεβαιότητας, το οποίο μπορεί να επηρεάσει μακροπρόθεσμα τη στρατηγική θέση του λιμένα.

Τελικά με βάση την ανάλυση των εμπειρικών δεδομένων, το βασικό ερευνητικό ερώτημα σχετικά με τον βαθμό οικονομικής ανθεκτικότητας του λιμένα του Πειραιά απέναντι σε διεθνείς γεωπολιτικές και εμπορικές διαταραχές τεκμηριώνεται ότι ο λιμένας παρουσίασε σχετική οικονομική ανθεκτικότητα. Ειδικότερα, ο Πειραιάς παρουσίασε αύξηση των συνολικών εσόδων κατά 47,3% την περίοδο 2019–2023, καθώς τα έσοδα ανήλθαν από €149,2 εκατ. σε €219,8 εκατ., ενώ η διεθνής συνδεσιμότητά του ενισχύθηκε κατά 46,3%, με τον σχετικό δείκτη να αυξάνεται από 90,8 το 2019 σε 132,8 το 2023. Ταυτόχρονα, η διατήρηση της πολυδραστηριότητας του λιμένα, μέσω των εμπορευματικών, επιβατικών, ναυπηγοεπισκευαστικών και λοιπών λιμενικών λειτουργιών, λειτούργησε ως μηχανισμός απορρόφησης των εξωτερικών κραδασμών. Συνεπώς, τα ευρήματα τεκμηριώνουν ότι ο λιμένας του Πειραιά επέδειξε σχετική οικονομική ανθεκτικότητα, καθώς όχι μόνο δεν εμφάνισε συνολική αποδυνάμωση, αλλά αντιθέτως ενίσχυσε βασικούς δείκτες οικονομικής και λειτουργικής επίδοσης μέσα σε ένα περιβάλλον παρατεταμένης διεθνούς αβεβαιότητας. Συνολικά, η ανάλυση καταδεικνύει ότι ο Πειραιάς έχει επιδείξει αξιοσημείωτη ικανότητα προσαρμογής σε περίπλοκες και απρόβλεπτες συνθήκες. Η οικονομική του ανθεκτικότητα στηρίζεται στην επενδυτική σταθερότητα, στη διαφοροποίηση δραστηριοτήτων, στη γεωγραφική του θέση και στην ενσωμάτωση τεχνολογικών και περιβαλλοντικών καινοτομιών. Παρά τις εξωτερικές πιέσεις, το λιμάνι εξακολούθησε να ενισχύει το μερίδιό του και να αναπτύσσεται, στοιχείο που επιβεβαιώνει τον κομβικό του ρόλο στο εθνικό ναυτιλιακό σύστημα και στη διεθνή εφοδιαστική αλυσίδα.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Η μελλοντική πορεία του Πειραιά θα εξαρτηθεί από την ικανότητα διατήρησης της στρατηγικής του ευελιξίας, την ενίσχυση των συνεργασιών του, την ολοκλήρωση των υποδομών που προβλέπονται από το Master Plan και τη διαχείριση των εξωτερικών γεωπολιτικών και θεσμικών προκλήσεων που συνεχίζουν να εξελίσσονται. Υπό αυτές τις προϋποθέσεις, ο Πειραιάς αναμένεται να παραμείνει κρίσιμος κόμβος για την Ανατολική Μεσόγειο και το διεθνές εμπόριο τα επόμενα χρόνια.



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

Βιβλιογραφικές αναφορές



- Alphaliner / 21 Oct 2024 / “ranking list TOP 100”
- Alphaliner / 22 May – 28 May 2025 / WEEKLY NEWSLETTER 2024-22
- Arda Toygar, Umut Yildirim & Senem Nart / 09 November 2023 / “Understanding the impact of global challenges on container shipping: a qualitative study in the COVID-19 era”
- Atlanticcouncil -Βαλμπόνα Ζενέλι / 10 Νοεμβρίου 2025 / Πώς αντιμετωπίζει η Ευρώπη την Κίνα στο εμπόριο, την τεχνολογία και την ασφάλεια
- Barleta, Eliana, Saade Hazin, Miryam, Sánchez, Ricardo / 15 Μάη 2025 / «Port report 2023–2024: mixed signals in trade and ports and new disruptions to international container shipping logistics»
- BBC / 7 February 2014 / “Ukraine crisis: Transcript of leaked Nuland-Pyatt call”
- Chad P. Bown (PIIE) / September 25, 2025 / US-China Trade War Tariffs: An Up-to-Date Chart
- Chambers, S. / 2025 / "More tankers and dry bulk carriers turn away from the Red Sea”
- David Glass / September 4, 2024 / Greece Correspondent / Seatrade Maritime News
- Dealnews.gr / 29 Απριλίου 2025 / «Τροχιά ανάπτυξης για τα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης»
- Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dr. Theo Notteboom and Dr. Athanasios Pallis / 2022 /| Port Economics, Management and Policy / Chapter 10.4 – Port Resilience /
- European Maritime Safety Agency (EMSA) / 2018 / “Port Reception Facilities and Waste Management in EU ports”
- George K. Vaggelas , Athanasios A. Pallis - SPOUDAI Journal of Economics and Business / 2019 / Configuration and Prospects of the Piraeus Shipping Cluster / Vol.69, Issue 1-2, pp. 3-17
- Gregor Gowans / 27-08-2024 / “Singapore tops global ISCDI port rankings for 11th consecutive year” / Trans.INFO
- GREPORT – Edition 2024
- GREPORT FINAL PAGES – 12/2024
- Hellenic Center for Marine Research (HCMR) / 2020 / “Impacts of sea-level rise in Greek coastal cities including Piraeus.”
- Holling CS / 1973 / «Resilience and Stability of Ecological Systems» / Annual Review of Ecology and Systematics



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

- House of Commons Library Specialists / 2025 / UK and International Response to Houthis in the Red Sea 2024/25- Research Briefing
- HSBA / April 2022 / “The Perfect Storm: The Impact of COVID-19 on Shipping, Seafarers and Maritime Labour Markets”
- in.gr / Ιούνιος 2024 / ”PCT: Το σχέδιο για να γίνει ο Πειραιάς «πράσινο» εμπορευματικό λιμάνι”
- Jean-Paul Rodrigue / 2022 / Building Capacity to Manage Risks and Enhance Resilience: A Guidebook for Ports / Texas A&M University at Galveston / UNCTAD/TCS/DTL/INF/2022/3
- Jonathan Saul, Yannis Souliotis and Renee Maltezou / January 10-2025 / ”Greece examines impact of US blacklisting of Piraeus port owner COSCO“ / REUTERS
- Kondylatos, G., et al. / 2018 / “Environmental pressures on coastal ecosystems in the Saronikos Gulf due to port activities.”
- Koti Konstantina / 2022 / "The impact of the CO2 emissions from cruise ships on the port's air quality and the IMO legislation to reduce them: Case study Port of Piraeus" / Rotterdam
- marinetime / 6-2025 / “PCT Celebrates 15 Years of a Defining Presence in Piraeus”
- Maritimefairtrade / 3 Μαρτίου 2025 / «The Impact of Geopolitical Conflicts on Global Shipping Routes»
- Moschou and Psylianos / 2017 / "Assessment of environmental noise in port areas: Case study of Piraeus”
- Nikolaidis, G. / 2016 / “Environmental risk assessment for oil spills in the Port of Piraeus.”
- Noorali H, Flint C, Ahmadi SA / 2022 / «Port power: Towards a new geopolitical world order» / Journal of Transport Geography
- NOUTSOPOULOS / 14.03.2021 / “Assessment of the water quality of the marine environment of Piraeus Port.” / National Technical University of Athens
- Oguzhan Cetindag / January 14, 2025 / «U.S. Blacklists COSCO Shipping Over Alleged Military Ties, Straining Greece-China Relations»
- Ouail Oulmakki, Jean-Paul Rodrigue, Andrey Hernandez Meza & Jérôme Verny / 13 November 2023 / «The implications of Chinese investments on Mediterranean trade and maritime hubs»
- Pamina Koenig, Sandra Poncet, Mathieu Sanch-Maritan, Claude Duvallet, Yoann Pigné / 2023 / Sold to China: Container traffic in the Port of Piraeus / Paris School of economics



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

- PCT / 2023 / Sustainability Report
- Polos Zsofia / 27 Νοέμβριου 2024 / «EU Port Rankings 2024: Growth trends reshape top 15 list»
- Rahul Khanna, / 27 Μαΐου 2024 / ”Οι απώλειες στη ναυτιλία σημείωσαν ιστορικά χαμηλό επίπεδο παρά τους αυξανόμενους κινδύνους που αντιμετωπίζει ο τομέας συνολικά” / Allianz
- RICHARD MARTIN HUMPHREYS / JUNE 04, 2024 / “How resilient ports can mitigate global supply chain disruptions”
- Ruthann Richards | Dec 15, 2022 | Defining Resilience
- Shiyuan Zheng, Changmin Jiang / 19 March 2024 / “Navigating the Waves: The Global Pandemic’s Impact on Container Shipping and Freight Rates Across Different Policy Scenarios”
- TA NEA / - 16-04-2025 / «ΟΛΘ: αυξημένα τα έσοδα το 2024»
- Theo Notteboom / 4 Σεπτεμβρίου 2024 / "The top 15 EU container ports are strongly recovering in the period from January to September 2024 after a challenging 2023" / porteconomics.eu
- Theseanation.gr / 2019 / «Το άλμα του Πειραιά προς την κορυφή – Τι λέει ο δείκτης Liner Shipping Connectivity Index!»
- Tom McDonnell / 29-01/2025 / RESILIENCE AND STABILITY OF ECOLOGICAL SYSTEMS / Nevin Economic Research Institute
- UNCTAD / 2022 / United Nations Resilient Maritime Logistics / 3.6 Port risk factors and challenges to resilience
- UNCTAD / 2023 / Liner shipping connectivity index, quarterly / Maritime transport
- UNCTAD / 23 Μάρτη 2021 / “COVID-19 and maritime transport: Impact and responses” / UNCTAD/DTL/TLB/2021/1
- UNCTAD / 28 Ιούνη 2022 / «Maritime Trade Disrupted: The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics»
- Victoria Sainz / March 27, 2025 / «The Red Sea Shipping Crisis (2024–2025): Houthi Attacks and Global Trade Disruption»
- Xinhua-Baltic / 2024 / ISCDI Report 2024 - Port ranking list, σελ. 14
- Xinhua-Baltic / 2024 / ISCDI Report 2024, p.36
- Αθανάσιος Λιάγκος / Μάης 2025 / «Οικονομικά αποτελέσματα 2024: ιστορικό υψηλό σε έσοδα και κερδοφορία για τον Όμιλο»
- ΓΕΕΘΑ / 16 Μαρτίου 2023 / Υπογραφή «Προγράμματος Αμυντικής Συνεργασίας Ελλάδας – Ισραήλ» για το Έτος 2023



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

- Γιάννης Τ. Τσουλφάς / 28 Ιούλη 2025 / «Port resilience: a systematic literature review»
- Γιάννης Τ. Τσουλφάς / 28 Ιούλη 2025 / «Port resilience: a systematic literature review»
- Γιάννης Στουρνάρας / Οκτώβριος 2024 / “Η σημασία της ανάπτυξης της Γαλάζιας Οικονομίας στην Ελλάδα” / Οικονομικός Ταχυδρόμος
- Γιάννης Τ. Τσουλφάς / 28 Ιούλη 2025 / «Port resilience: a systematic literature review»
- Γιώργος Βαγγέλας, Θάνος Πάλλης / 12-2024 / Greport Final Pages
- Ελπιδοφόρος Χρηστάκης / 2025 / “ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ”
- ΕΛΣΤΑΤ / 19 Δεκέμβρη 2023 / GREECE-RUSSIA AND GREECE-UKRAINE BILATERAL TRADE DATA OCTOBER 2023
- ΕΛΣΤΑΤ / 2024 / Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού στους ελληνικούς λιμένες κατά λιμένα σε τόνους
- ΕΝΕΔΕΠ / 25-10-2021 / Θανατηφόρο εργατικό “ατύχημα”
- Ευρωπαϊκό Συμβούλιο / 19 Φεβρουαρίου 2024 / Ασφάλεια και ελευθερία ναυσιπλοΐας στην Ερυθρά Θάλασσα: Το Συμβούλιο κηρύσσει την έναρξη της EUNAVFOR ASPIDES
- Εφημερίδα της Κυβερνήσεως / 25-01-2023 / Αριθμός Φύλλου 32
- Η Ναυτεμπορική / Οκτώβριος 2023 / “PCT: Νέες επενδύσεις την περίοδο 2023-2024”
- Η Ναυτεμπορική / Δευτέρα, 10 Ιουλίου 2023 / “OOCL PIRAEUS: Στον Πειραιά ένα από τα μεγαλύτερα πλοία κοντέινερ στον κόσμο”
- Ηλίας Μπέλλος / 10-2020 / “Η ψηφιακή εφαρμογή της Cosco διχάζει το λιμάνι του Πειραιά” / Καθημερινή
- IOBE / 18 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2023 / «Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Προοπτικές και Προκλήσεις»
- Κάρλος Νιέβες / 24 Σεπτεμβρίου 2025 / «Έκθεση του ΟΗΕ αναφέρει ότι η αβεβαιότητα στην εμπορική πολιτική, οι γεωπολιτικές εντάσεις και η διαταραχή στις θαλάσσιες μεταφορές απειλούν το εμπόριο και την ανάπτυξη» / Worldports
- Κρανιώτης Στέφανος / 2017 / “ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ”
- ΜΗΝΑΣ ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ / 30 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2024 / “GrePort 2024: Πρωταγωνιστούν διεθνώς τα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης” / Newmoney.gr
- Οικονομικός Ταχυδρόμος / 10-2023 / “PCT: Διαρκής αναβάθμιση του ρόλου του Πειραιά στις εμπορευματικές μεταφορές με συνεχείς επενδύσεις”



“Νικόλαος Γαρδίκης”,

“Η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της υπόλοιπης χώρας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στη ναυτιλία μετά την πανδημία και τον πόλεμο στην Ουκρανία”

- ΟΛΠ Α.Ε / 2024 / Βασικά Οικονομικά Αποτελέσματα και εξελίξεις 3ου Τριμήνου 2024 - Νέα Ιστορικά Επίπεδα Εσόδων και Κερδοφορίας
- ΟΛΠ Α.Ε. / 2023 / «ΕΤΗΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ Για την Οικονομική Χρήση από 1 ης Ιανουαρίου έως 31ης Δεκεμβρίου 2022», σελ.4
- Πρώτο Θέμα / 6.2025 / «Πρωτοβουλίες και στρατηγικές επενδύσεις για τη μετατροπή του Πειραιά σε λιμάνι παγκόσμιας κλάσης»
- Σιάο Τζουντσένγκ (Πρέσβης Κίνας στην Ελλάδα) / 8.2024 / «Το μέλλον του λιμανιού του Πειραιά βρίσκεται στην πράσινη, ψηφιακή και έξυπνη ανάπτυξη»
- Σκλίδα Σωτηρία / 2009 /, “ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ”
- Τουφεξής Παύλος / 2024-12 / "The impact of cold ironing in modern ports: the case of Piraeus"
- ΥΠΕΘΑ / 18 Σεπτεμβρίου 2022 / Μεταφορά 40 TOMA BMP-1 από την Ελλάδα στην Ουκρανία και αντικατάσταση με 40 TOMA MARDER από τη Γερμανία
- Υπουργείο Εσωτερικών / 08 Αυγούστου 2023 / Περιοριστικά μέτρα στο εμπόριο Ε.Ε. - Ρωσικής Ομοσπονδίας/Λευκορωσίας & Ρωσικά αντίμετρα
- Χατζηνικολάου Στέφανος Δ., Οικονόμου Στυλιανός Δ., Βεντικός Νικόλαος Π / 10-2015 / ” Health externalities of ship air pollution at port – Piraeus port case study”