

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΟΡΦΕΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ Ε/Κ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ Ε.Ε.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος της εργασίας
Μεθοδολογία
Δομή της εργασίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

- 1.1 Καθορισμός βασικών εννοιών
 - 1.1.1 Βασικές κατηγορίες ιδιωτικοποίησης και εργαλεία για την εφαρμογή της.
 - 1.1.2 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της ιδιωτικοποίησης
- 1.2 Ανάλυση τρόπων ιδιωτικοποίησης
 - 1.2.1 Lease contracts
 - 1.2.2 Συμφωνίες BOT/BOO/BOOT
 - 1.2.3 Εξ' ολοκλήρου πώληση των περιουσιακών στοιχείων του λιμένα
 - 1.2.4 Κοινοπραξίες (joint ventures)
 - 1.2.5 Πώληση μετοχών στον ιδιωτικό τομέα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

- 2.1 Γενικά
- 2.2 Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των επενδύσεων στη λιμενική υποδομή
- 2.3 Ιδιωτικές επενδύσεις στη λιμενική υποδομή
- 2.4 Οι δημόσιες επενδύσεις στη λιμενική υποδομή

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΤΥΠΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΑΣΕΙ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ

- 3.1 Γενικά
 - 3.1.1 Public Service Port
 - 3.1.2 Tool Port
 - 3.1.3 Landlord Port
 - 3.1.4 Private Service Port ή Fully Privatised Port
- 3.2 Οι Λιμενικές υπηρεσίες στα πλαίσια των τεσσάρων μοντέλων
- 3.3 Η δημόσια Λιμενική Αρχή ως ρυθμιστικός παράγοντας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ 15 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ CONTAINER

- 4.1 Γενικά
- 4.2 Περιγραφή ιδιοκτησιακού καθεστώτος
 - 4.2.1 Port of Southampton
 - 4.2.2 Port of Felixstowe
 - 4.2.3 Port of Antwerp
 - 4.2.4 Port of Barcelona

- 4.2.5 Port of Valencia
- 4.2.6 Port of Algeciras
- 4.2.7 Le Havre
- 4.2.8 Port of Marsaxlokk
- 4.2.9 Port of La Spezia
- 4.2.10 Port of Genoa
- 4.2.11 Port of Gioia Tauro
- 4.2.12 Bremen - Bremerhaven
- 4.2.13 Port of Hamburg
- 4.2.14 Port of Rotterdam
- 4.2.15 Port of Piraeus
- 4.3 Η έννοια της παραγωγικότητας
- 4.4 Ερμηνεία δεικτών
 - 4.4.1 Συνολική ετήσια διακίνηση TEU – Total area m²
 - 4.4.2 Συνολική ετήσια διακίνηση TEU / Storage TEU
 - 4.4.3 Συνολική ετήσια διακίνηση TEU / Αριθμό Γερανογεφυρών
 - 4.4.4 Συνολική ετήσια διακίνηση TEU / Μήκος κρηπιδωμάτων
 - 4.4.5 Συνολική ετήσια διακίνηση TEU / χρόνος που το λιμάνι είναι ανοικτό
- 4.5 Παραγωγικότητα και μεταφορικό σύστημα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ:ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΑΝΑ ΔΕΙΚΤΗ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

- 5.1 Γενικά
- 5.2 Ετήσια διακίνηση TEU - 2002
- 5.3 Σύγκριση δείκτη Συνολικής Διακίνησης / Συνολική Έκταση
- 5.4 Σύγκριση δείκτη Συνολικής Διακίνησης / Μέγιστο Αριθμό Στοιβαχθέντων
- 5.5 Σύγκριση βάσει Συνολικής Διακίνησης / Αριθμό Γερανογεφυρών
- 5.6 Σύγκριση βάσει Συνολικής Διακίνησης / Χρόνο Λειτουργίας
- 5.7 Σύγκριση βάσει Συνολικής Διακίνησης / Μήκος Κρηπιδωμάτων
- 5.8 Συνολική Σύγκριση Λιμανιών και Ιδιοκτησιακών Μοντέλων

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος της εργασίας

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι να αποκρυσταλλώσει τις μορφές ιδιοκτησιακού καθεστώτος που κυριαρχούν στα 15 μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Ευρώπης και να διερευνήσει εάν το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς σχετίζεται με το επίπεδο παραγωγικότητας που παρουσιάζουν.

Μεθοδολογία

Η μεθοδολογία στην οποία στηρίζεται η εργασία, βασίζεται πρώτον στην αποκρυστάλλωση των διαφόρων μορφών ιδιοκτησιακού καθεστώτος που απαντώνται στη διεθνή επιστημονική βιβλιογραφία. Δεύτερον, στην προσπάθεια κατηγοριοποίησης των 15 μεγαλύτερων σε κίνηση εμπορευματοκιβωτίων λιμένων της ΕΕ, στις μορφές εκείνες που προέκυψαν. Επελέγησαν τα 15 μεγαλύτερα βάσει κίνησης φορτίου κατά το έτος 2002. Τα στοιχεία για την κατηγοριοποίηση θα συλλεχθούν από τα αντίστοιχα sites των λιμανιών. Τέλος, εξήχθησαν δείκτες παραγωγικότητας για το καθένα από αυτά, κάνοντας σύγκριση μεταξύ τους αλλά και βάσει του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους.

Τα στοιχεία για την εξαγωγή των δεικτών συλλέχθηκαν από το Containerization International Yearbook, σε έκδοση του 2004. Κατά την προσπάθεια συλλογής των στοιχείων, προέκυψαν ορισμένα προβλήματα που δεν επέτρεψαν στην ερευνά μας να

προχωρήσει σε μεγαλύτερο βάθος, ούτως ώστε να καταλήξουμε σε πιο συγκεκριμένα αποτελέσματα. Δυστυχώς, δεν μπορέσαμε να συλλέξουμε στοιχεία για την κίνηση του φορτίου ανά τερματικό ξεχωριστά, σε ενδολιμενικό επίπεδο. Άρα, η παραγωγικότητα των λιμανιών μετρήθηκε επί της συνολικής κίνησης. Επιπροσθέτως, οι δείκτες ένδειξης παραγωγικότητας που επιλέξαμε να εξάγουμε, είναι κυρίως εδάφους και εξοπλισμού καθότι δεν υπήρχαν στοιχεία για τον αριθμό των εργαζομένων ανά λιμάνι. Τέλος, επιλέχθηκαν δείκτες για τους οποίους υπάρχουν στοιχεία για όλα τα λιμάνια του δείγματος μας, ώστε να μην υπάρξουν κενά.

Δομή της Εργασίας

Η δομή της εργασίας αποτελείται από πέντε κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η έννοια της ιδιωτικοποίησης, πώς αυτή εφαρμόζεται στους λιμένες καθώς και ο διαχωρισμός της από άλλες έννοιες που αφορούν στην αναμόρφωση της οργανωσιακής δομής του λιμένα. (port reform).

Στο δεύτερο κεφάλαιο, γίνεται μία ανασκόπηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που παρουσιάζουν οι επενδύσεις στη λιμενική υποδομή. Εξετάζεται κατά πόσο οι επενδύσεις αυτές είναι ελκυστικές για τον ιδιώτη.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι τύποι λιμένων βάσει ιδιοκτησιακού καθεστώτος που απαντώνται στη διεθνή βιβλιογραφία.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται το ιδιοκτησιακό καθεστώς των 15 μεγαλύτερων σε κίνηση Ε/Κ της Ευρώπης και το καθένα από αυτά κατατάσσεται στην αντίστοιχη κατηγορία, σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία που συλλέξαμε μέσω διαδικτύου. Επιπλέον, γίνεται μία αναφορά στην έννοια της λιμενικής παραγωγικότητας και εξηγούνται οι λόγοι για τους οποίους επιλέξαμε τους συγκεκριμένους δείκτες.

Στη συνέχεια, στο πέμπτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η σύγκριση μεταξύ των λιμένων ανά δείκτη παραγωγικότητας και εξετάζεται ποια λιμάνια είναι εκείνα που εμφανίζουν το παραγωγικότερο αποτέλεσμα, σε συνάρτηση με το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς.

Τέλος, ακολουθούν τα συμπεράσματα στα οποία καταλήξαμε, καθώς και μερικές προτάσεις για έρευνα σε μεγαλύτερο βάθος στο συγκεκριμένο ζήτημα, οι οποίες πιθανότατα θα υιοθετηθούν από μελλοντικούς μελετητές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

1.1 Καθορισμός βασικών εννοιών

Πριν από την ανάλυση των διαφόρων μορφών ιδιοκτησιακών καθεστώτων στη διεθνή βιβλιογραφία κρίνεται σκόπιμη η αποσαφήνιση ορισμένων βασικών εννοιών. Ο όρος ιδιωτικοποίηση είναι εκείνος που θα πρέπει να ερμηνευθεί επαρκώς έτσι ώστε να προσαρμοστεί ως έννοια στα δεδομένα της λιμενικής επιχείρησης.

Πολλοί ορισμοί έχουν κατά καιρούς προταθεί προκειμένου να καταστεί όσο το δυνατόν πιο κατανοητή η έννοια της ιδιωτικοποίησης. Χάριν παραδείγματος, αναφέρονται μερικοί από αυτούς:¹

1. Ιδιωτικοποίηση συνιστά η μείωση του ρόλου του δημόσιου τομέα ή αντιστρόφως, η ενίσχυση του ρόλου του ιδιωτικού τομέα σε μία δραστηριότητα ή στην ιδιοκτησία του κεφαλαίου.
2. Ιδιωτικοποίηση συνιστά το αντίθετο της κρατικοποίησης. Σκοπός της κρατικοποίησης είναι η ανάληψη από πλευράς κυβέρνησης μίας ιδιωτικής επιχείρησης. Αντίστοιχα, ως ιδιωτικοποίηση ορίζεται η μεταφορά κρατικών υπηρεσιών από τον κρατικό στον ιδιωτικό τομέα.
3. Τέλος, ως ιδιωτικοποίηση ορίζεται η μεταφορά της παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Γίνεται φανερό ότι αυτή η τελευταία προσέγγιση επιβάλλεται περισσότερο από το νόμο της

¹ UNCTAD (1998) *Guidelines for Port Authorities and governments on the Privatization of Port Facilities*, σελ. 1

προσφοράς και της ζήτησης που διέπει την αγορά, παρά από την ανάγκη για νομοθετική ρύθμιση.

Μέσα από τη ποικιλία αυτή των ορισμών που ενδεχομένως διαφέρουν στη φύση, το σκοπό καθώς επίσης και στο εύρος των περιπτώσεων που καλύπτουν, προκύπτει η ανάγκη να δοθεί ένας ορισμός, ο οποίος να ανακλά επακριβώς την έννοια της ιδιωτικοποίησης και ταυτόχρονα να ενσωματώνει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της λιμενικής επιχείρησης. Έχοντας υπόψη τα παραπάνω μπορούμε να καταλήξουμε ότι για την περίπτωση των λιμένων: **Ιδιωτικοποίηση είναι η μεταφορά της κυριότητας του κεφαλαίου από τον κρατικό στον ιδιωτικό τομέα ή η χρηματοδότηση επενδύσεων στις λιμενικές εγκαταστάσεις, το λιμενικό εξοπλισμό και τα λιμενικά συστήματα με κεφάλαια που προέρχονται από τον ιδιωτικό τομέα.**²

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να γίνει μία διάκριση ανάμεσα στην ιδιωτικοποίηση και σε όρους όπως εταιρικοποίηση (corporatization), εμπορικοποίηση (commercialization), μετεξέλιξη (devolution) και απελευθέρωση τη αγοράς (deregulation).³ Πρόκειται για διατυπώσεις οι οποίες αρκετές φορές συγχέονται με την ιδιωτικοποίηση ενώ στην πραγματικότητα δεν έχουν να κάνουν ούτε με αποκρατικοποίηση ούτε με ιδιωτικής πρωτοβουλίας χρηματοδότηση επενδύσεων.

² Haarymeyer David, Yorke Peter, (1993), *Port Privatization: An International Perspective*, The Reason Foundation, p.2

³ Everett Sophia, (2003), Corporatization: a legislative framework for port inefficiencies, *Maritime Policy and Management* vol. 30, No 3, p. 211–219
World Bank (2000) *Alternative Port Management Structures and Ownership Models*, Module 3, www.worldbank.org p. 38

Η έννοια της εταιρικοποίησης (corporatization) είναι η απόδοση νομικού status ιδιωτικής επιχείρησης σε έναν δημόσιο οργανισμό, ενώ το κράτος παραμένει βασικός μέτοχος. Με αυτόν τον τρόπο υποδομή και ανωδομή της λιμενικής επιχείρησης παραχωρούνται στη νεοσυσταθείσα εταιρεία ή οργανισμό παραμένοντας όμως στο δημόσιο τομέα.⁴

Σύμφωνα με τις Sophia Everett και Tabatha Pettitt,⁵ η συγκεκριμένη πρακτική επεβλήθη λόγω των αλλαγών στη παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο και θεωρήθηκε μέσο ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας των λιμένων. Από την άλλη πλευρά, ο ρόλος του κράτους δεν μπορούσε να παραγκωνιστεί ολοκληρωτικά. Η εμπειρία της οικονομικής κρίσης του '30 έδειξε ότι οι οικονομίες δεν αυτοδιορθώνονται. Ο ρόλος του κράτους είναι η πρόληψη τέτοιων ειδικών καταστάσεων οι οποίες οδηγούν σε ανεργία και μειωμένη παραγωγικότητα. Ο όρος commercialization δεν έχει επαρκώς επεξηγηθεί από τους εμπνευστές του αλλά σε γενικές γραμμές προϋποθέτει μία μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση στις απαιτήσεις των χρηστών της λιμενικής επιχείρησης, η οποία θα λαμβάνεται υπ' όψη στις αποφάσεις της επιχείρησης για την αποδοτικότερη λειτουργία αυτής.⁶ Με άλλα λόγια, πρόκειται περισσότερο για ένα ρεύμα επιρροής που σκοπό έχει την εισαγωγή ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων στην λειτουργία του λιμανιού.

⁴ Everett Sophia, (2003), Corporatization: a legislative framework for port inefficiencies, *Maritime Policy and Management* vol. 30, No 3, p. 211–219

⁵ Everett Sophia, Pettitt Tabitha, (2006), Effective corporatization of ports is a function of effective legislation: legal issues in the existing paradigm, *Maritime Policy and Management* vol. 33, No 3, p. 219–232

⁶ UNCTAD (1995) *Comparative Analysis of Deregulation, Commercialization and Privatization of Ports*

Αναφορά γίνεται επίσης και στον όρο απελευθέρωση (deregulation) που αφορά στην ελαστικοποίηση ή και πλήρη κατάργηση νομοθετικών ρυθμίσεων που επιβάλλει το κράτος μέσω της Λιμενικής Αρχής για την προώθηση της επάρκειας και ασφάλειας στις μεταφορικές υπηρεσίες. Τέλος, συχνά απαντάται και ο όρος μετεξέλιξη (devolution) ο οποίος υποδηλώνει την ολοένα αυξανόμενη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παραγωγή του λιμενικού προϊόντος, χωρίς την ύπαρξη ιδιωτικών επενδύσεων. Επομένως, ο όρος αυτός ουσιαστικά υποδηλώνει τη σταδιακή συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη εκμετάλλευση του λιμανιού.

Όλη η ανωτέρω ορολογία (με εξαίρεση την περίπτωση της deregulation) συχνά συγχέεται με την διαδικασία ιδιωτικοποίησης ή παρουσιάζεται ως μία προχωρημένη μορφή αυτής. Παρ' όλα αυτά και όπως έχει ήδη αναφερθεί πιο πάνω, δεν υφίσταται ιδιωτικοποίηση χωρίς την εφαρμογή επενδύσεων με ιδιωτικά κεφάλαια. Επομένως, όλες αυτές οι μεθοδολογίες έχουν ως σκοπό να επιφέρουν ένα μεγαλύτερο βαθμό ελευθερίας στην ιδιωτική πρωτοβουλία.

Στην επόμενη παράγραφο θα γίνει μία σύντομη αναφορά στα νομικά εργαλεία που χρησιμοποιούνται για τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης καθώς επίσης και σε τέσσερις βασικές κατηγορίες που διακρίνονται στη βιβλιογραφία.

1.1.1 Βασικές κατηγορίες ιδιωτικοποίησης και τρόποι εφαρμογής της.⁷

⁷ UNCTAD (1998) *Guidelines for Port Authorities and governments on the Privatization of Port Facilities*, p. 2

Ανάλογα με τις ανάγκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της επιχείρησης υπάρχουν τέσσερις θεμελιώδεις μορφές ιδιωτικοποίησης, οι οποίες καθορίζουν και τα νομικά εργαλεία που θα επιστρατευθούν για την εφαρμογή της. Οι μορφές αυτές παρατίθενται και στην αγγλική τους ορολογία.

Πρώτιστα, διακρίνεται η λεγόμενη **comprehensive privatization** ή περιφραστικά, ιδιωτικοποίηση κατά την οποία μία διαχειρίστρια εταιρεία αναλαμβάνει όλη τη θαλάσσια περιφέρειας του λιμανιού καθώς επίσης και όλων των εγκαταστάσεων στην ξηρά, μαζί με την έκταση που αυτό καλύπτει. Θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς ότι σε αυτή την περίπτωση η διαχειρίστρια εταιρεία, αν και δεν απολαμβάνει πλήρους κυριότητας των εγκαταστάσεων, λειτουργεί σαν να τις έχει αγοράσει. Με άλλα λόγια, ισοδυναμεί με σχέδιο πώλησης ολόκληρης της λιμενικής περιφέρειας.

Δευτερευόντως, υπάρχει η λεγόμενη **partial privatization** ή μερική ιδιωτικοποίηση. Με αυτή την επιλογή μόνο ένα μέρος του κεφαλαίου και των δραστηριοτήτων του λιμανιού μεταφέρεται στον ιδιωτικό τομέα. Επί παραδείγματι, η πώληση προβλήτας, η παραχώρηση του λιμενικού προϊόντος στον ιδιωτικό τομέα αλλά και συμπληρωματικές ναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως η ρυμούλκηση και η πλοήγηση. Επιπροσθέτως, η παραχώρηση άδειας σε μία ιδιωτική εταιρεία να χτίσει και να λειτουργήσει ένα καινούριο terminal στο λιμάνι, με την έγκριση της λιμενικής αρχής.

Τρίτον, απαντάται η **full privatization** ή πλήρης ιδιωτικοποίηση. Με την μορφή αυτή ιδιωτικοποίησης η απόλυτη κυριότητα μίας εγκατάστασης που θα μπορούσε για παράδειγμα να είναι χώρος αποθήκευσης, ανήκει εξ ολοκλήρου σε ιδιώτη.

Τέλος, στη λεγόμενη **part privatization** συμβαίνει το αντίθετο. Με άλλα λόγια, ένα μέρος του ίδιου φορέα παροχής υπηρεσιών ανήκει στο δημόσιο τομέα και ένα άλλο μέρος στον ιδιωτικό. Θα μπορούσε να χαρακτηριστεί τμηματική ιδιωτικοποίηση. Με αυτόν τον τρόπο, δημόσια και ιδιωτική πλευρά καταλήγουν σε συμφωνία κοινοπραξίας.

Όπως γίνεται κατανοητό, η ύπαρξη των τεσσάρων αυτών τύπων δεν αποκλείει ένα συνδυασμό από περισσότερους εκ του ενός. Η πρώτη περίπτωση μπορεί να συνυπάρξει τόσο με την πλήρη (full) όσο και με τμηματική (part privatization). Επιπροσθέτως και ανάλογα με την πρόθεση του δημοσίου να διατηρήσει την κυριότητα, μπορεί να υπάρξει μερική ιδιωτικοποίηση (partial privatization) τόσο σε συνδυασμό με την πλήρη όσο και σε συνδυασμό με την τμηματική.

Η πραγματοποίηση αυτών των αλλαγών μπορεί να γίνει με την χορήγηση αδειών και παραχωρήσεων (licences and concessions) από την λιμενική αρχή, με συμβόλαια εκμίσθωσης (leasehold contracts), με συμφωνίες όπου ο ανάδοχος ιδιώτης αναλαμβάνει να κατασκευάσει παραδείγματος χάριν ένα τερματικό, να το λειτουργήσει για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα και αργότερα να το παραδώσει στον ενδιαφερόμενο (Build – Operate – Transfer, στο εξής BOT), με συμφωνίες όπου ο ανάδοχος αναλαμβάνει την κατασκευή, έχει την κατοχή και την λειτουργία (Build – Own – Operate, στο εξής BOO) και τέλος, με συμφωνίες όπου ο ανάδοχος αναλαμβάνει την κατασκευή και λειτουργία του terminal, έχει την κατοχή και δεσμεύεται να το παραδώσει στον ενδιαφερόμενο μετά τη λήξη της συμφωνίας (Build – Own – Operate

and Transfer, στο εξής BOOT).⁸ Εκτενέστερη αναφορά στα παραπάνω θα γίνει σε επόμενο κεφάλαιο.

1.1.2 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της ιδιωτικοποίησης

Όλη αυτή η προσπάθεια αποκρατικοποίησης των λιμένων που παρατηρείται τις τελευταίες δεκαετίες τόσο σε θεωρητικό όσο και σε πρακτικό επίπεδο στοχεύει στην κάλυψη κάποιων σημαντικών κοινωνικών, πολιτικών και οικονομικών αναγκών. Οι κυβερνήσεις των κρατών λαμβάνουν τέτοιες αποφάσεις με σκοπό την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων, η οποία δε διαφαίνεται πλέον δυνατή όσο η λιμενική επιχείρηση παραμένει αποκλειστικά σε κυβερνητικά χέρια.

Σε γενικές γραμμές, οι προσπάθειες για ιδιωτικοποίηση πρώτον, στοχεύουν στη βελτίωση της διαχειριστικής ικανότητας στη λιμενική επιχείρηση. Δεύτερον, στη μείωση του οικονομικού βάρους για το δημόσιο τομέα με την χρησιμοποίηση πόρων από ιδιωτικά κεφάλαια. Τέλος, στην βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων από το λιμάνι υπηρεσιών στους χρήστες, με παράλληλη μείωση της τιμής που θα πρέπει οι τελευταίοι να καταβάλλουν γι αυτές.⁹

Επιπροσθέτως, έμμεσοι στόχοι των κυβερνήσεων είναι η αναδιανομή του πλούτου υπέρ των λιγότερο ευνοημένων ομάδων του πληθυσμού και η προσέλκυση περισσότερων χρηστών για το λιμάνι πράγμα που μεταφράζεται σε αύξηση του

⁸ Beech Sue (2004) *Private Sector Participation in International Ports : Current procurement trends*, www.infrastructurejournal.com p.69-72

⁹ Sherman R.B. (1995) *Privatization and its Implications for U.S. Public Seaport Agencies*, American Association of Port Authorities, p.1

εμπορίου και κατά συνέπεια αύξηση του ΑΕΠ.¹⁰ Η επιδίωξη συμμετοχής και του ιδιωτικού τομέα σε οικονομικά, εμπορικά και άλλα ρίσκα που μπορεί να προκύψουν αποτελεί ακόμα ένα κίνητρο, καθώς και η τόνωση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και των επενδύσεων στην οικονομία της χώρας. Τέλος, κρίνεται απαραίτητη εισαγωγή νέας τεχνολογίας και νέων συστημάτων management στην λιμενική επιχείρηση έτσι ώστε να καταστεί πιο αποδοτική.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμη μία αναφορά στο ρόλο που παίζουν οι δύο βασικοί παράγοντες μέσα στη λιμενική επιχείρηση: Η Λιμενική Αρχή και ο διαχειριστής του τερματικού (port operator). Η Λιμενική Αρχή μπορεί να ελέγχει την κατασκευή και υποδομής και ανωδομής του λιμανιού, τον εξοπλισμό και την εμπορική λειτουργία. Υπάρχει δηλαδή η δυνατότητα όλο το λιμενικό σύστημα να συγκεντρώνεται σε ένα φορέα, όπου η Λιμενική αρχή παίζει το ρόλο τόσο της ρυθμιστικής αρχής όσο και το ρόλο του εμπορικού διαχειριστή. Σε άλλες περιπτώσεις το κομμάτι της λειτουργίας του τερματικού το αναλαμβάνει μία ιδιωτική εταιρεία διαχείρισης, με τη Λιμενική Αρχή να καθορίζει τη ρυθμιστική λειτουργία και την κατασκευή της υποδομής.¹¹

Στον παρακάτω πίνακα αναφέρονται αναλυτικότερα ποιοι και με ποιο τρόπο ωφελούνται από την διαδικασία ιδιωτικοποίησης ενός οποιουδήποτε λιμένα:

¹⁰ Ra'anan Zvi, (1991), *Port Administration: Should Pubic Ports be Privatized?* World Bank, p.15

¹¹ Παρδάλη Αγγελική, (1997), *Οικονομική και Πολιτική Λιμένων*, εκδόσεις Interbooks, σελ.53

Πίνακας 1.1: Πλεονεκτήματα ιδιωτικοποίησης

<i>Φορείς που ωφελούνται</i>	<i>Πλεονεκτήματα</i>
<i>Λιμενική αρχή</i>	Ευχέρεια στον καθορισμό και επίτευξη οικονομικών και τιμολογιακών στόχων, μεγαλύτερη λογιστική διαφάνεια, καλύτερη τιμολογιακή πολιτική, μεγαλύτερη υπευθυνότητα ως προς τους χρήστες, την ποιότητα των υπηρεσιών και ως προς τις επενδύσεις
<i>Terminal Operator</i>	Εισαγωγή ανώτερων διοικητικών συστημάτων και τεχνογνωσίας, καλύτερος επιμερισμός εργασιών, δυνατότητα υπεργολαβίας εργασιών από τρίτα μέρη, λογιστική διαφάνεια και ανταγωνιστικές τιμές
<i>Χρήστες</i>	Πρόσβαση σε υπηρεσίες με αναβαθμισμένη ποιότητα, άμεση ανταπόκριση στις απαιτήσεις των χρηστών, ανταγωνιστικές τιμές
<i>Εθνική Οικονομία</i>	Μεγαλύτερη δυνατότητα προσαρμογής στις αλλαγές της αγοράς και της ζήτησης, μεγαλύτερη δυνατότητα προσαρμογής στις αλλαγές στην τεχνολογία της θαλάσσιας μεταφοράς και στις μεταφορτώσεις
<i>Κράτος</i>	Μείωση του χρηματοδοτικού και διοικητικού φορτίου, μείωση της φοροδιαφυγής από πλευράς κρατικών λιμενικών αρχών

Πηγή: UNCTAD (1998) Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities”

Πέραν των προαναφερθέντων, η μελέτη επιτάσσει και την αναφορά ενδεχόμενων μειονεκτημάτων που μπορούν να επισκιάσουν την επίτευξη των πιο πάνω στόχων.

Πρώτον, υπάρχει αυξημένος κίνδυνος παραγκώνισης των κρατικών λειτουργιών στο λιμάνι ή ακόμα και η παραβίαση θεμελιωδών νομοθετικών ρυθμίσεων που αφορούν στην ασφάλεια κατά την παραγωγή του λιμενικού προϊόντος, προκειμένου να εξασφαλιστεί η μεγιστοποίηση του κέρδους και η μείωση του κόστους. Για τους ίδιους κερδοσκοπικούς σκοπούς, ενδέχεται να εγκαταλειφθούν εγκαταστάσεις και λειτουργίες του λιμανιού από τον ιδιώτη διαχειριστή, οι οποίες δεν αποφέρουν τα επιθυμητά κέρδη ή επιβαρύνουν σημαντικά το κόστος.

Δεύτερον, είναι πιθανή η μεταστροφή ενός δημοσίου μονοπωλίου σε ιδιωτικό μονοπώλιο από τη στιγμή που τέτοιες επενδύσεις επιφέρουν μεγάλο αρχικό κόστος εγκατάστασης (Sunk Cost), η αγορά δεν είναι ανοιχτή στην ιδιωτική πρωτοβουλία άρα υπάρχει έλλειψη ανταγωνισμού. Επιπλέον, οικονομίες κλίμακας εμφανίζονται μόνο στα μεγάλα λιμάνια που λειτουργούν με σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις, γεγονός που επίσης ενισχύει τη μονοπωλιακή δύναμη λιμανιών και τερματικών.

Τρίτον, η διάκριση των ευθυνών ανάμεσα σε ιδιωτικό και δημόσιο τομέα σε μία λιμενική επιχείρηση δύναται να ορθώσει εμπόδια στο συντονισμό των επενδύσεων σε συμπληρωματικά μέρη της μεταφορικής αλυσίδας (πχ στη σιδηροδρομική σύνδεση του ιδιωτικού τερματικού με την ενδοχώρα, όπου τόσο ο ιδιωτικός όσο και ο κρατικός τομέας έχει επενδυτική ευθύνη).

Τέλος, ελλοχεύει ο κίνδυνος δημιουργίας αποκλειστικών terminal¹² όπου ο operator δίνει προτεραιότητα στα συμφέροντα της αναδόχου εταιρείας μεροληπτώντας εις βάρος των υπόλοιπων χρηστών.

Συμπερασματικά, δημόσιος και ιδιωτικός τομέας θα πρέπει να συγκλίνουν έτσι ώστε να μεγιστοποιείται το κοινωνικό όφελος από τη λειτουργία του λιμανιού αλλά και να προκύπτουν κέρδη για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την εκμετάλλευσή του. Ο πρώτος στόχος αφορά στη ρυθμιστική λειτουργία που κατέχει η δημόσια Λιμενική Αρχή και ο δεύτερος στόχος αφορά στην προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων.

Στην επόμενη παράγραφο, θα αναλυθούν ξεχωριστά οι προαναφερθέντες τύποι ιδιωτικοποίησης και τα νομικά μέσα που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή τους.

1.2 Παρουσίαση τρόπων ιδιωτικοποίησης¹³

Η παράγραφος αυτή αναλύει τους τρόπους με τους οποίους ενεργοποιείται η διαδικασία ιδιωτικοποίησης παρουσιάζοντας τα βασικά χαρακτηριστικά τους. Με τη σειρά θα αναλυθούν: συμφωνίες leasing, συμφωνίες **BOT/ BOO/BOOT**, απευθείας πώληση των περιουσιακών στοιχείων του λιμένα, συμφωνίες κοινοπραξίας και είσοδος στη χρηματιστηριακή αγορά.

1.2.1 Lease contracts¹⁴

¹² Τερματικά εκχωρημένα σε ναυτιλιακές εταιρείες για την αποκλειστική τους χρήση από αυτές.

¹³ UNCTAD (1998) *Guidelines for Port Authorities and governments on the Privatization of Port Facilities*, p. 9-10

Αυτή η κατηγορία συνιστά συμβόλαια τα οποία παραχωρούν επί ενοικίω την εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων του λιμένα (εδαφική έκταση, εξοπλισμό, ή και τα δύο) στο μισθωτή για προσυμφωνημένο χρονικό διάστημα. Η χρηματική συνεισφορά του μισθωτή καθορίζει και το βαθμό της ιδιωτικοποίησης. Επί παραδείγματι, σε ένα τερματικό διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να υπάρξουν οι εξής επιλογές για την κατάρτιση ενός συμβολαίου μίσθωσης:

- Συμφωνία προς εκμετάλλευση του αιγιαλού και της προκυμαίας με την αξιοποιήτη εδαφική έκταση πίσω από την προκυμαία
- Συμφωνία προς εκμετάλλευση της προκυμαίας με αξιοποιημένη την έκταση πίσω από την προκυμαία
- Συμφωνία προς εκμετάλλευση της προκυμαίας, με την αξιοποιημένη έκταση του τερματικού πίσω από την προκυμαία καθώς και τον εξοπλισμό χειρισμού του φορτίου
- Συμφωνία για την εκμετάλλευση πλήρους εξοπλισμένου τερματικού, συμπεριλαμβανομένων των κτιρίων στην πύλη, τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης, στοιβασίας και συντήρησης και των γραφείων.

Όπως γίνεται φανερό, το επίπεδο του ιδιωτικού επενδυμένου κεφαλαίου σε αυτές τις τέσσερις περιπτώσεις διαφέρει σημαντικά. Στην πρώτη περίπτωση, ο βαθμός του επενδυμένου κεφαλαίου που απαιτείται από τον μισθωτή είναι μεγάλος. Αντίθετα στην τελευταία περίπτωση, η απαίτηση επενδυμένου κεφαλαίου είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη. Σε αυτήν ακριβώς την περίπτωση, το μειονέκτημα είναι ότι ο διαχειριστής

¹⁴ Beech Sue, (2004) *Private Sector Participation in International Ports : Current procurement trends*, www.infrastructurejournal.com p. 69-72

έχει εξασθενημένο κίνητρο να εκμεταλλευτεί ένα τερματικό στο οποίο δεν έχει επενδύσει αρκετά, παρ' ότι έχει το μονοπώλιο. Τέτοια εξέλιξη είναι πιθανή σε περιπτώσεις λιμανιών αναπτυσσόμενων χωρών όπου υπάρχει ένα container τερματικό. Λύση μπορεί να δοθεί εφόσον η Λιμενική Αρχή επινοικιάσει ανεκμετάλλευτες από τον μισθωτή εγκαταστάσεις και λειτουργίες σε τρίτα μέρη, έτσι ώστε να αξιοποιηθούν πλήρως οι λιμενικές λειτουργίες. Η περίοδος μίσθωσης κυμαίνεται από 10 έως 15 χρόνια για την τέταρτη περίπτωση, ενώ εκεί όπου απαιτείται από τον μισθωτή επένδυση σε ανωδομή και εξοπλισμό (περιπτώσεις 1,2 και 3) η περίοδος μίσθωσης μπορεί να φτάσει ως και τα 25 χρόνια αρκετά μακροχρόνια ώστε να εξασφαλίσει ο μισθωτής την έγκαιρη απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου του, αλλά όχι υπερβολικά μεγάλη ώστε να αποκλείεται η δυνατότητα ανανέωσης του συμβολαίου.

Το συμφωνηθέν μίσθωμα μεταξύ μισθωτή και εκμισθωτή μπορεί να πάρει τρεις μορφές:¹⁵

1. τη μορφή σταθερούς αμοιβής (flat rate) όπου η εκμετάλλευση του περιουσιακού στοιχείου αποζημιώνεται βάσει ενός αμετάβλητου ποσού για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Έτσι, το κίνητρο για μέγιστη αποδοτικότητα των εγκαταστάσεων ενισχύεται.
2. τη μορφή minimum - maximum rate, όπου μισθωτής και εκμισθωτής συμφωνούν στην καταβολή ενός κυμαινόμενου μισθώματος, ανάλογου της αποδοτικότητας του συγκεκριμένου περιουσιακού στοιχείου του τερματικού.

¹⁵ UNCTAD (1998) *Guidelines for Port Authorities and governments on the Privatization of Port Facilities*, p. 9

3. τη μορφή shared revenue όπου ο μισθωτής καταβάλλει μεν στον εκμισθωτή ένα ετήσιο μίσθωμα, μοιράζονται δε τα οφέλη από την πρόσθετη δραστηριότητα φορτίου, όταν αυτή ξεπερνά ένα προσυμφωνηθέν κατώτατο όριο.

Με τα συμβόλαια lease ο εκμισθωτής τίθεται υπεύθυνος για τη χρηματοδότηση και κατοχή των εγκαταστάσεων (συχνά από κοινού με τον εκμισθωτή), τη χρηματοδότηση και κατοχή του εξοπλισμού (σπανιότερα από κοινού με τον εκμισθωτή), χρηματοδότηση αντικατάστασης εξοπλισμού και τρεχουσών λειτουργιών, τη συντήρηση υποδομής και εξοπλισμού (αν και το πρώτο μπορεί να είναι εμπιστευμένο στον εκμισθωτή), την πρόσληψη και αξιολόγηση του εργατικού δυναμικού καθώς και για τις συναλλαγές με τρίτους.

Εν κατακλείδι, τα περισσότερα κόστη λειτουργίας του τερματικού εναπόκεινται στον εκμισθωτή – operator ενώ το λιμάνι λειτουργεί ως landlord που παρέχει τη βασική υποδομή και ενίοτε, τον βασικό εξοπλισμό ανάλογα με το είδος της συμφωνίας.

1.2.2 Συμφωνίες BOT/BOO/BOOT ¹⁶

Τα δικαιώματα εκμετάλλευσης που παραχωρούνται με τους BOT, BOO και BOOT διακανονισμούς έχουν μακροχρόνια διάρκεια και είναι ανάλογα του κόστους επένδυσης και του χρόνου που απαιτείται για απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου.

¹⁶ UNCTAD (1998) *Guidelines for Port Authorities and governments on the Privatization of Port Facilities*, p.11

Τα δικαιώματα εκμετάλλευσης δεν περιορίζονται στην παροχή του εξοπλισμού αλλά επεκτείνονται πλέον και στην κατασκευή αποβαθρών , αναμόρφωση του εδάφους, λιθόστρωση, ανέγερση κτιριακών συγκροτημάτων και γραφείων και την εγκατάσταση εξοπλισμού διαχείρισης ship-to-shore. Η χρηματική εξόφληση μπορεί να γίνεται σε όρους fixed ή βάσει revenue sharing, όπως και στην περίπτωση των leases.

Στην περίπτωση των Build-Operate-Transfer διακανονισμών, το συμβαλλόμενο μέρος που δέχεται την παραχώρηση των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης αναγνωρίζει ότι δεν έχει σε καμία περίπτωση τη κατοχή των ευκολιών του λιμανιού αλλά του έχει δοθεί το δικαίωμα κατασκευής και λειτουργίας των εγκαταστάσεων αυτών για συγκεκριμένη χρονική περίοδο μετά την πάροδο της οποίας, επαναφέρονται στον αρχικό κάτοχο.

Στην περίπτωση των Build-Own-Operate, ο μισθωτής απολαμβάνει δύο βασικά πλεονεκτήματα: Πρώτον, μεταβιβάζεται η κατοχή των λιμενικών ευκολιών που θα κατασκευάσει και δεύτερον, δεν υπάρχει συγκεκριμένη χρονική περίοδος για την άσκηση των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης, γεγονός που σημαίνει ότι η ευκολίες δεν μεταφέρονται στον αρχικό κάτοχο.

Τέλος, οι διακανονισμοί Build-Own-Operate-Transfer προβλέπουν την επαναφορά της κατοχής και λειτουργίας των εγκαταστάσεων στον αρχικό κάτοχο, με την παράλληλη δυνατότητα καταβολής αμοιβαίως συμφωνηθείσας αποζημίωσης επί της τρέχουσας αξίας του ενεργητικού στο αποχωρούν συμβαλλόμενο μέρος. Αυτό συμβαίνει διότι η επαναφορά των λιμενικών λειτουργιών στον αρχικό κάτοχο συνιστά

ένα είδος εκποίησης εφόσον η κυριότητα των ευκολιών είχε προηγουμένως παραχωρηθεί στον μισθωτή.

Δυσκολίες που ενδέχεται να προκύψουν και από τα τρία είδη των διακανονισμών αυτών αφορούν πρώτον, στην πιθανότητα να χάσει το ενδιαφέρον για τη λειτουργία της λιμενικής επιχείρησης ο επενδυτής, σε περίπτωση που η επιχείρηση παρουσιάσει έλλειμμα και δεύτερον, στον κίνδυνο μείωσης των δαπανών συντήρησης και των επενδύσεων λίγο πριν τη λήξη της χρονικής διάρκειας του διακανονισμού με αποτέλεσμα ο εκμεταλλευόμενος να αφήσει πίσω του μία δυσλειτουργική επιχείρηση.

1.2.3 Εξ' ολοκλήρου πώληση των περιουσιακών στοιχείων του λιμένα ¹⁷

Αυτή η μέθοδος ιδιωτικοποίησης μπορεί να ποικίλλει σε περιεχόμενο και εμφανίζεται εξαιρετικά σπάνια. Συνήθως η πώληση γίνεται μέσω διαγωνισμών κατά τους οποίους οι ενδιαφερόμενοι (εταιρείες, κοινοπραξίες, consortia) υποβάλλουν ανταγωνιστικές προσφορές. Άλλος τρόπος είναι η πώληση με διαπραγμάτευση σε έναν υποψήφιο αγοραστή. Σε αυτήν την περίπτωση, ελλοχεύει ο κίνδυνος κριτικής εάν η συμφωνημένη τιμή πώλησης βρίσκεται κάτω της αγοραστικής αξίας.

1.2.4 Κοινοπραξίες (joint ventures) ¹⁸

¹⁷ Thomas B.J., (1994), *The Privatization of United Kingdom Seaports, Maritime Policy and Management*, vol.21, no.2 σελ. 135-148

¹⁸ UNCTAD (1998) *Guidelines for Port Authorities and governments on the Privatization of Port Facilities*, p.12

Beech Sue, (2004) *Private Sector Participation in International Ports : Current procurement trends*, www.infrastructurejournal.com p. 69-72

Η Κοινοπραξία περιλαμβάνει τη σύσταση ενός αυτόνομου οργανισμού με τη δημιουργία δύο ή και περισσότερων οργανισμών, άλλοι δημόσιου και άλλοι ιδιωτικού χαρακτήρα. Με αυτόν τον τρόπο, γίνεται δυνατή η διεύρυνση των επενδύσεων ιδιωτικού τομέα στο δημόσιο λιμάνι, ο καταμερισμός των ευθυνών ανάμεσα στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα και η από κοινού ανάληψη και αντιμετώπιση μελλοντικών κινδύνων .

1.2.5 Πώληση μετοχών στον ιδιωτικό τομέα ¹⁹

Η μέθοδος αυτή περιλαμβάνει την πώληση του συνόλου των μετοχών ή μέρος αυτών στον ιδιωτικό τομέα. Το αποτέλεσμα είναι η εισαγωγή της λιμενικής επιχείρησης στο χρηματιστήριο και πλέον, η ελεύθερη και ανοιχτή αγοραπωλησία των μετοχών είναι γεγονός. Συμβαίνει επίσης, το κράτος να αποφασίσει την πώληση μετοχών στο κοινό με τη μορφή πακέτου, αν και η τάση είναι να δίνεται προτεραιότητα στις αιτήσεις των εργαζομένων για συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο, καθώς και σε κάποιους θεσμικούς επενδυτές.

Η διάθεση των μετοχών εξασφαλίζει την υψηλότερη δυνατή τιμή για τα στοιχεία ενεργητικού της επιχείρησης, παρόλα αυτά η ελεύθερη διάθεση των μετοχών στο χρηματιστήριο εγκυμονεί κινδύνους, όπως η απόκτηση μετοχών από ανταγωνίστριες επιχειρήσεις ή εταιρειών ξένων συμφερόντων που ήδη ελέγχουν ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς, οδηγώντας σε μονοπωλιακές καταστάσεις.

¹⁹ Beaudelaire, J.G., (1988), *Privatization of Port activities within the Context of Port Public Responsibilities*, www.iaph.com, p. 28-35

Κάνοντας μία σύνοψη των παραπάνω θα μπορούσαμε να καταρτίσουμε τον πίνακα που ακολουθεί , τονίζοντας με αυτόν τον τρόπο τα σημαντικότερα σημεία της κατανομής των ευθυνών κατοχής, λειτουργίας και χρηματοδότησης επενδύσεων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Πίνακας 1.2:Επιλογές μεθόδων ιδιωτικοποίησης ανάλογα με το βαθμό συμμετοχής του κράτους

<i>Τύπος</i>	<i>Κοριότητα</i>	<i>Χρηματοδότηση</i>	<i>Λειτουργία</i>
<i>Συμβόλαια Management</i>	Δημόσια	Δημόσια	Ιδιωτική
<i>Συμβόλαια Lease</i>	Δημόσια	Δημόσια/Ιδιωτική	Ιδιωτική
<i>Συμφωνίες παραχώρησης</i>	Δημόσια	Ιδιωτική	Ιδιωτική
<i>Κοινοπραξίες</i>	Δημόσια/Ιδιωτική	Δημόσια/Ιδιωτική	Δημόσια/Ιδιωτική
<i>BOT, BOO, BOOT</i>	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική

Πηγή: UNCTAD (1998) Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ:

ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

2.1 Γενικά

Η υποδομή ενός container τερματικού μπορεί να χωριστεί σε τρεις κατηγορίες (τη μεταφορική υποδομή πχ. Σιδηροδρομική σύνδεση, την παράκτια υποδομή και τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις) και αποτελεί κατά μία έννοια δημόσιο αγαθό, λόγω του ότι η διάθεση της στο κοινό ή καλύτερα, στους χρήστες δεν περιορίζεται.²⁰ Η αγορά που αφορά τη λιμενική υποδομή κάθε άλλο παρά σε συνθήκες τέλειου ανταγωνισμού λειτουργεί λόγω της ιδιομορφίας της, γεγονός που ευνόησε στο παρελθόν την κρατική παρέμβαση προς διόρθωση των ατελειών που προκύπτουν και προς επίτευξη της κοινωνικής ευημερίας και ανακατανομής του πλούτου.

Παρ' όλα αυτά, οι εμπειρίες του παρελθόντος έδειξαν ότι η αμιγώς κρατική χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών δεν αποτέλεσε πανάκεια ιδιαίτερα σε περιπτώσεις οικονομιών που παρουσίαζαν υψηλό δημόσιο έλλειμμα. Σε περιπτώσεις όπου παρουσιάστηκαν προβληματικές εκτιμήσεις κόστους και αλόγιστη σπατάλη δημοσίου χρήματος, έγινε αντιληπτό ότι η αποτελεσματική λειτουργία των τερματικών απαιτεί και την επένδυση ιδιωτικού κεφαλαίου στην υποδομή, χωρίς όμως να δημιουργούνται αυταπάτες για άμεση διόρθωση των ατελειών της αγοράς.

20 Wiegmans B.W., Ubbels B., Rietveld P., Nijkamp P., (2002) Investments in Container Terminals: Public Private Partnerships in Europe, *International Journal of Maritime Economics*, 4, p 1-20

Σύμφωνα με τους Wiegmans, Ubbels, Rietveld και Nijkamp, μία πρόχειρη και γενική κατηγοριοποίηση των επενδύσεων σε ένα τερματικό θα διαμορφωνόταν ως εξής:

- Επενδύσεις σε υποδομή (infrastructure), δηλαδή σε σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο καθώς και σε θαλάσσιες εγκαταστάσεις
- Επενδύσεις στην ανωδομή (superstructure) του τερματικού που αφορούν συγκεκριμένα και απαραίτητα έργα για τη λειτουργία του όπως η προκυμαία και οι εγκαταστάσεις των γερανών.
- Επενδύσεις στην υπερδομή (suprastructure) του τερματικού παραδείγματος χάριν η κατασκευή κτιρίων, πεζοδρομίων, ο φωτισμός κτλ
- Επενδύσεις στα πληροφοριακά συστήματα του τερματικού για την ανταλλαγή πληροφοριών όπως πχ είναι το σύστημα EDI

2.2 Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των επενδύσεων στη λιμενική υποδομή

Οι επενδύσεις στην υποδομή των τερματικών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά από τα οποία εξαρτάται η προσέλκυση του ιδιωτικού κεφαλαίου.²¹

Πρώτον, η προσδοκώμενη διάρκεια της οικονομικής ζωής της επένδυσης είναι μεγάλη. Μπορεί να ποικίλλει από 20 έτη έως και παραπάνω από εκατονταετία ενώ αναλόγως χρονοβόρα είναι και η διάρκεια της απόσβεσης του κεφαλαίου που

²¹ Wiegmans B.W., Ubbels B., Rietveld P., Nijkamp P., (2002) Investments in Container Terminals: Public Private Partnerships in Europe, *International Journal of Maritime Economics*, 4, p 1-20

δαπανήθηκε για τη συγκεκριμένη επένδυση. Δεύτερον, κατά τη διάρκεια της κατασκευής απαιτείται πολύ μεγάλο ποσό επενδυτικού κεφαλαίου. Αυτό σημαίνει ότι στις περισσότερες περιπτώσεις ο επενδυτής αποκτά δάνεια με υψηλό επιτόκιο που επιβαρύνουν σημαντικά το σταθερό κόστος. Στη περίπτωση του δανεισμού, ο κρατικός τομέας έχει τη δυνατότητα να αποσπάσει δάνεια με ευνοϊκότερους όρους επιτοκίων από ότι ο ιδιωτικός τομέας.

Επιπροσθέτως, ο χρόνος αναμονής πριν την κατασκευαστική περίοδο ενδέχεται να είναι μακροχρόνια λόγω των χρονοβόρων διαδικασιών που απαιτούνται για τη λήψη των αποφάσεων, λόγω δυναμικών αντιδράσεων και διαμαρτυριών από ομάδες συμφερόντων της τοπικής κοινωνίας καθώς και λόγω απρόβλεπτων περιστατικών. Όλα αυτά τα εμπόδια μπορούν να οδηγήσουν σε μετατροπές στα αρχικά σχέδια μελέτης και κατασκευής, με αποτέλεσμα την περαιτέρω επιβάρυνση του αρχικού κόστους.

Ένα τέταρτο χαρακτηριστικό αποτελεί το αμετάκλητο της φύσης της επένδυσης από τη στιγμή που ξεκινά το σχέδιο. Σε περίπτωση που η κατασκευή διακοπεί για τον οποιονδήποτε λόγο, αυτό συνεπάγεται την απώλεια τεράστιου επενδυμένου κεφαλαίου διότι η συγκεκριμένη υποδομή δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για άλλο σκοπό. Εύκολα γίνεται αντιληπτό ότι το εν λόγω χαρακτηριστικό συνιστά ανασταλτικό παράγοντα στην προσέλκυση ιδιωτικού κεφαλαίου.

Η μακροχρόνια περίοδος κατασκευής συνιστά ένα ακόμη χαρακτηριστικό. Ανάλογα με τη το μέγεθος του επενδυτικού σχεδίου η κατασκευαστική περίοδος μπορεί

να διαρκέσει από δύο έως επτά χρόνια κατά τη διάρκεια των οποίων τα έσοδα είναι μηδαμινά αλλά τα κόστη τρέχουν.

Τέλος, αξίζει να αναφερθούν δύο ακόμη χαρακτηριστικά. Πρώτον, η μοναδικότητα κάθε επενδυτικού σχεδίου η οποία συνεπάγεται ενδεχομένως λανθασμένων εκτιμήσεων κόστους καθώς δεν υπάρχει προηγούμενη κατασκευαστική εμπειρία και οι δυνατότητες σύγκρισης με άλλα παρόμοια επενδυτικά σχέδια δεν είναι δυνατή. Δεύτερον, παρατηρείται ένα χαμηλό επίπεδο λειτουργικού κόστους της επένδυσης (με εξαίρεση τα εργατικά και τα έξοδα συντήρησης) σε αντίθεση με το κόστος κατασκευής που είναι πάρα πολύ υψηλό. Το γεγονός αυτό εμποδίζει την επίτευξη κερδών μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα.

2.3 Ιδιωτικές επενδύσεις στη λιμενική υποδομή

Η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου μέσω της διαδικασίας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων οδήγησε στην κατασκευή μεγαλύτερων containerships ενώ η δομή της αγοράς οδήγησε στη δημιουργία συμμαχιών μεταξύ των μεγαλύτερων liner ναυτιλιακών εταιρειών.²² Με την εξέλιξη αυτή, η τοποθεσία στην οποία βρίσκεται το λιμάνι έπαψε να έχει τη δεσπόζουσα σημασία που είχε παλαιότερα και το βάρος για τους μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων μεταφέρθηκε στη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών από τα τερματικά, καθώς επίσης και στη δυνατότητα σύνδεσης αυτών με τα χερσαία μέσα μεταφοράς, οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Αυτό σημαίνει ότι το φαινόμενο των αποκλειστικών τερματικών (dedicated terminals) γίνεται πιο συχνό με

²² Βλάχος Γ.Π. (1999) *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Τόμος Α'*, εκδόσεις J&J, σελ. 460

τις ναυτιλιακές εταιρείες να μην περιορίζονται πλέον στην κατοχή και λειτουργία τερματικών μόνο αλλά να προχωρούν και στη χρηματοδότηση επενδύσεων για τη σύνδεση του τερματικού με σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο.²³

Οι τάσεις δείχνουν ότι ολοένα και περισσότερο ο ιδιωτικός τομέας εισχωρεί στη λιμενική επιχείρηση παρά τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Τα λιμάνια μετατρέπονται πλέον σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και παρουσιάζουν έντονο ανταγωνισμό, υψηλή παραγωγικότητα και χαμηλότερο κόστος, τουλάχιστον σε εργασία, αφού τα περισσότερα αποτελούν παραγωγικές μονάδες εντάσεως κεφαλαίου.

Μέχρι στιγμής όμως, οι ιδιωτικές χρηματοδοτήσεις σε λιμενικές υποδομές περιορίζονται κυρίως στα τερματικά που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια ενώ η δομή και λειτουργία των λιμανιών καθώς και η πολιτικές παρεμβάσεις δεν έχουν αλλάξει σημαντικά. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, παρατηρείται και μία διαφοροποίηση στις χρεώσεις των χρηστών των λιμανιών γεγονός που ανακλά μία ασυμφωνία ανάμεσα σε κάτοχο και operator. Η πραγματικότητα αυτή αποτέλεσε αντικείμενο μελέτης για την Commission η οποία τόνισε την ανάγκη ύπαρξης διαφάνειας στις διαδικασίες χρηματοδότησης των υποδομών και τιμολόγησης των υπηρεσιών με την εκπόνηση της Πράσινης Βίβλου για τα θαλάσσια λιμάνια και τις ναυτιλιακές

²³ Wiegmans B.W., Ubbels B., Rietveld P., Nijkamp P., (2002), Investments in Container Terminals: Public Private Partnerships in Europe, *International Journal of Maritime Economics*, 4, σελ 1-20

υποδομές.²⁴ Οι πολιτικές που προτείνονται στην Πράσινη Βίβλο στοχεύουν στην αποφυγή στρέβλωσης του υγιούς ανταγωνισμού στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν αποσκοπεί στο να υπαγορεύσει το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμένων, ωστόσο ο ανταγωνισμός μεταξύ των ιδιωτικών και δημοσίων φορέων εκμετάλλευσης δεν πρέπει να στρεβλώνεται από χρηματοοικονομικές ροές δημόσιας προέλευσης, με τις οποίες ο δημόσιος φορέας δύναται να μειώσει το κόστος του. Σύμφωνα με την Επιτροπή, «λόγω της πολυπλοκότητας των θεσμικών και των χρηματοοικονομικών καθεστώτων για τους λιμένες, τη λιμενική διαχείριση και τις ναυτιλιακή υποδομή στην Κοινότητα, συχνά δε είναι σαφείς οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ του δημοσίου τομέα, των λιμένων και των λοιπών επιχειρήσεων που εργάζονται στο πλαίσιο τους».²⁵

Γίνεται έντονα φανερό τα τελευταία χρόνια ότι η ιδιωτική ανάμειξη στη χρηματοδότηση container τερματικών είναι μεγαλύτερη σε σχέση με άλλες επενδύσεις στη μεταφορική αλυσίδα. Αυτό συμβαίνει κυρίως για τέσσερις λόγους: Πρώτον, η λειτουργία των τερματικών φαντάζει πολύπλοκη για τους δήμους και τις τοπικές αρχές, δεύτερον τα διαχειριζόμενα από ιδιώτες τερματικά είναι αποτελεσματικότερα γιατί λειτουργούν βάσει μεγιστοποίησης του κέρδους, τρίτον αυξάνεται η κλίμακα μεγέθους των τερματικών, καθώς και οι υπηρεσίες που αυτά παρέχουν λόγω διαρθρωτικών

²⁴ European Commission, (1997), *Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure*, Brussels COM(1997)678

²⁵ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2001), *Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο και Συμβούλιο για τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες*, Βρυξέλλες, COM(2001)35 τελικό

αλλαγών στη δομή του εμπορίου και τέλος, έχει καταστεί πλέον κοινή συνείδηση ότι η λειτουργία ενός τερματικού δεν αποτελεί βασικό επιχειρηματικό πυρήνα του κράτους.²⁶

Σύμφωνα με έρευνα βάσει ερωτηματολογίου που διεξήγε η IAPH (International Association of Ports and Harbours)²⁷ σχετικά με την αναλογία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στα 100 μεγαλύτερα λιμάνια παγκοσμίως προέκυψαν πολύ ενδιαφέροντα στοιχεία τα οποία παρουσιάζονται στην περίληψη του Alfred J. Baird “Privatization Trends at the World’s 100 Top Container ports”.

Σύμφωνα με την έρευνα αυτή, η μελέτη του ιδιοκτησιακού καθεστώτος σε ένα τερματικό «σπάει» σε τρία βασικά κομμάτια: την οργανωσιακή δομή (port organization), τα περιουσιακά στοιχεία του τερματικού (port assets) και τη λειτουργία (port operation).²⁸

Η ανταπόκριση από τα λιμάνια στην έρευνα ήταν μεγάλη και οι απαντήσεις που δόθηκαν προέρχονται από σχεδόν το σύνολο των λιμένων, με ελάχιστες εξαιρέσεις λόγω ασαφών ή ανεπαρκών απαντήσεων στα ερωτηματολόγια. Σε ό,τι αφορά λοιπόν την οργανωσιακή δομή, το 92% των container τερματικών που ανταποκρίθηκαν αποτελούν δημόσιους οργανισμούς. Από αυτό το ποσοστό, το 71% πρόκειται για δημόσιες, δημοτικές επιχειρήσεις ή συνεταιρισμούς και το υπόλοιπο 21% αποτελείται

²⁶ Wiegmans B.W., Ubbels B., Rietveld P., Nijkamp P., (2002), Investments in Container Terminals: Public Private Partnerships in Europe, *International Journal of Maritime Economics*, 4, p 1-20

²⁷ www.iaph.com

²⁸ Baird A.J., (2002) Privatization trends at the world’s top-100 container ports, *Maritime Policy and Management*, vol. 29, no. 3, p. 271-284

από δημόσια λιμάνια που διοικούνται από την κεντρική κυβέρνηση. Μόλις το 7% αποτελούν ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Σε ό,τι αφορά τη δεύτερη κατηγορία, τα περιουσιακά στοιχεία των τερματικών, σχεδόν το 90% της εδαφικής έκτασης των τερματικών ανήκει στο δημόσιο τομέα (στη λιμενική αρχή ή σε κάποιο άλλο δημόσιο φορέα) ενώ μόλις το 4% ανήκει στον ιδιωτικό τομέα. Όσο για τους γεραμούς, τα ποσοστά κυριότητας από το δημόσιο και ιδιωτικό τομέα κυμαίνονται στα 65% και 22%, αντίστοιχα.

Τέλος, όσον αφορά στη λειτουργία των λιμένων η έρευνα διακρίνει τρεις βασικές κατηγορίες: τις υπηρεσίες ναυσιπλοΐας, τις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και τις υπηρεσίες πρόσθετης αξίας (value added services).

Στην πρώτη κατηγορία, η αναλογία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα κυμαίνεται ως εξής: η δημόσια λιμενική αρχή παρέχει υπηρεσίες ναυσιπλοΐας στο 56% των περιπτώσεων, το λιμεναρχείο στο 54% των περιπτώσεων, dredging στο 26%, υπηρεσίες πλοήγησης στο 42% και υπηρεσίες ρυμούλκησης στο 40% των περιπτώσεων.

Αντίστοιχα, ο ιδιωτικός τομέας παρέχει ανάλογες υπηρεσίες μόνο στο 12%, 6%, 26%, 28% και 31% των περιπτώσεων.

Στις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, τα πράγματα είναι διαφορετικά. Παρατηρείται αυξανόμενη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα. Από τα τερματικά που

ανταποκρίθηκαν στην έρευνα, στο 36% αυτών η φορτοεκφόρτωση γίνεται από ιδιωτικές εταιρείες ενώ στο 34% η εν λόγω υπηρεσία παρέχεται από τη λιμενική αρχή.

Στην τρίτη κατηγορία των υπηρεσιών πρόσθετης αξίας, ο δημόσιος τομέας έχει πάλι τον κύριο λόγο στην παροχή αποθηκευτικού χώρου (63% έναντι 40% του ιδιωτικού) και στην παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης (62% έναντι 23% του ιδιωτικού) ενώ οι ιδιωτικές εταιρείες δραστηριοποιούνται περισσότερο σε τομείς όπως η πρακτόρευση (39%) και η χερσαία μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων (39%).

Όλα τα ανωτέρω καταδεικνύουν ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία παραμένει διστακτική σε ό,τι αφορά τη λιμενική επιχείρηση η οποία επιμένει κυρίως να δραστηριοποιείται σε τομείς περισσότερο κερδοφόρους και λιγότερο επιζήμιους για τον ιδιώτη πχ πρακτόρευση, ρυμούλκηση και άλλες υπηρεσίες. Τα κίνητρα είναι σημαντικά αλλά προφανώς η μοναδικότητα τέτοιων επενδύσεων καθώς και η μακροχρόνια διαδικασία απόσβεσής τους αποθαρρύνουν τους επενδυτές.

2.4 Οι δημόσιες επενδύσεις στη λιμενική υποδομή

Στην προηγούμενη ενότητα αναλύθηκαν οι λόγοι για τους οποίους ένα τερματικό δύναται να προσελκύσει ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια ενώ ταυτόχρονα παρουσιάστηκαν και στατιστικά στοιχεία εξαγόμενα από έρευνα ερωτηματολογίου της ΙΑΡΗ για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην οργάνωση, διοίκηση, κυριότητα εξοπλισμού και λειτουργία των 100 μεγαλύτερων τερματικών στον κόσμο. Από τα παραπάνω, εξήχθη το συμπέρασμα ότι η πρωτοβουλία για ιδιωτικές επενδύσεις σε

container τερματικά βρίσκεται στα σπάργανα καθότι η λιμενική βιομηχανία διανύει παγκοσμίως μία μεταβατική περίοδο, οφειλόμενη κυρίως στις διαρθρωτικές αλλαγές που υφίσταται το διεθνές εμπόριο.

Ο ρόλος του δημόσιου τομέα εξακολουθεί να είναι σημαντικός λόγω της ιδιομορφίας που παρουσιάζουν οι επενδύσεις σε λιμενική υποδομή. Στην ενότητα αυτή θα εξετασθούν οι λόγοι εκείνοι οι οποίοι εξακολουθούν να δικαιολογούν την αναγκαιότητα της συμμετοχής του δημόσιου τομέα στα λιμάνια καθώς και ο αντίλογος που διαφαίνεται στη θεωρία..

Σύμφωνα με τους TE Notteboom και W Winkelmans, πιστεύεται ότι τα δημόσια λιμάνια έχουν περιορισμένα περιθώρια αντίδρασης στις μεταβολές της προσφοράς και της ζήτησης σε σχέση με τα ιδιωτικά. Η πραγματικότητα όμως είναι πολύ πιο πολύπλοκη. Σε ό,τι αφορά το ρόλο του δημοσίου τομέα στη λιμενική επιχείρηση, διακρίνουν δύο managerial προσεγγίσεις : την τεχνοκρατική (**technocratic management**) και την πολιτική (**political management**).²⁹ Η τεχνοκρατική προσέγγιση εστιάζει στην αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα της επιχείρησης σε ό,τι αφορά την παραγωγή και διανομή των παραγόμενων αγαθών και υπηρεσιών. Η πολιτική προσέγγιση δίνει προτεραιότητα στην **ίση** και **νόμιμη** κατανομή κόστους και οφέλους, επαφίεται δηλαδή στην αρχή της διανεμητικής ισότητας. Η διαφορά ανάμεσα στα δύο διοικητικά αυτά ρεύματα γίνεται φανερή στην οργανωσιακή δομή που ακολουθεί η επιχείρηση, στους στρατηγικούς στόχους που θέτει (πχ. Μεγιστοποίηση των κερδών έναντι κοινωνικής ευημερίας και άριστης κατανομής των πόρων) και τέλος,

²⁹ Notteboom T.E., Winkelmans W., (2001) Reassessing Public Sector Involvement in European Seaports, *International Journal of Maritime Economics*, 3 ,p 242-259

στην διοίκηση προσωπικού. (επιλογή επαγγελματικά καταρτισμένων στελεχών έναντι στελεχών με ελάχιστη εμπειρία στον κλάδο)

Ένα άλλο σημείο έντονης αντιπαράθεσης σύμφωνα με τους Notteboom και Winkelmanns είναι το κατά πόσο η αποθάρρυνση της εισαγωγής ιδιωτικού κεφαλαίου καθιστά το λιμάνι λιγότερο αποτελεσματικό και/ή κατά πόσο η πρακτική αποθάρρυνσης της εισόδου ιδιωτών στην αγορά επιτρέπει τη δημιουργία τοπικών μονοπωλίων³⁰ Απόλυτη απάντηση δεν υπάρχει σύμφωνα με τους συγγραφείς. Κι αυτό γιατί είναι πολλοί οι παράγοντες που παίζουν ρόλο.

Πρώτον, η αποτελεσματικότητα ενός λιμανιού εξαρτάται σημαντικά από την ύπαρξη εξωτερικού ανταγωνισμού από άλλα λιμάνια μέσα σε ένα ευρύτερο λιμενικό σύστημα. Οι μεταφορείς που αντιμετωπίζουν αναποτελεσματικά ή και ακριβά τερματικά μπορούν να απευθυνθούν σε άλλο λιμάνι αν και οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν μεγάλη διαπραγματευτική ισχύ και το πιθανότερο είναι να ασκήσουν πίεση για τη δημιουργία αποκλειστικού τερματικού ή να απαιτήσουν την κατασκευή φορτοεκφορτωτικού εξοπλισμού από την ίδια την εταιρεία.

Επιπλέον, η δυνατότητα διατήρησης του ενδολιμενικού (intra-port) ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων που ασχολούνται με τη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων συντελεί θετικά στην προαγωγή της αποτελεσματικότητας του λιμανιού. Η παραπάνω υπόθεση εξαρτάται από την ύπαρξη ή μη εμποδίων που αποθαρρύνουν την είσοδο νέων παικτών στην αγορά διαχείρισης

³⁰ Notteboom T.E., Winkelmanns W., (2001), Reassessing Public Sector Involvement in European Seaports, *International Journal of Maritime Economics*, 3, p 242-259

εμπορευματοκιβωτίων. Μία αγορά είναι ανοιχτή σε νέους επενδυτές όταν $p = mc$ ή όταν $p > mc$. Στην τελευταία περίπτωση, η είσοδος στην αγορά γίνεται για σύντομο χρονικό διάστημα και για κερδοσκοπικούς σκοπούς. Στην περίπτωση των container τερματικών όμως, το αρχικό κόστος επένδυσης είναι τόσο μεγάλο που τα «hit and run» κρούσματα σπανίζουν.³¹

Η δημιουργία φυσικών μονοπωλίων είναι ένα άλλο ζήτημα που απασχολεί τη διεθνή βιβλιογραφία, σε ό,τι αφορά τα λιμάνια. Παρ' όλα αυτά, διαφαίνεται μία προτίμηση στα δημόσια μονοπώλια από ότι στα ιδιωτικά, διότι οι μηχανισμοί ρύθμισης της τιμής για τη μείωση του μονοπωλιακού πλεονάσματος εφαρμόζεται ευκολότερα στην πρώτη περίπτωση.³²

Ένα τελευταίο σημείο που μένει να αναφερθεί σε σχέση με τη συμμετοχή του δημόσιου τομέα στα container λιμάνια είναι η έννοια του δημοσίου αγαθού. Ο Alfred J. Baird ισχυρίζεται ότι τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποστηρίζουν ότι παράγουν δημόσιες υπηρεσίες και αγαθά και έτσι δικαιολογούν τη χρηματοδότηση επενδύσεων στις υποδομές τους με δημόσιους και κοινοτικούς πόρους.³³ Η άποψη αυτή χωλαίνει σημαντικά κατά την άποψη του συγγραφέα, ο οποίος υποστηρίζει ότι λιμενικές υπηρεσίες δε συνάδουν με τον χαρακτηρισμό ως δημόσια αγαθά διότι δεν αποτελούν υπηρεσίες στις οποίες ο καθένας έχει απεριόριστο και αναφαίρετο δικαίωμα στην κατανάλωσή τους, ακόμη και αυτός που αρνείται να πληρώσει.

³¹ Notteboom T., (2002), Consolidation and contestability in the European container handling industry *Maritime Policy and Management*, vol 29, no. 3, p 257-269

³² Notteboom T.E., Winkelmanns W., (2001), Reassessing Public Sector Involvement in European Seaports, *International Journal of Maritime Economics*, 3, p 242-259

³³ Baird A.J., (2004) Public goods and the public financing of major European seaports, *Maritime Policy and Management*, vol.31, No. 4, p. 375-391

Τέλος, τα μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων τονίζουν τη σημασία της λειτουργίας τους για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας τους καθώς και για την τόνωση της απασχόλησης στην ευρύτερη περιοχή όπου λειτουργούν, σε μία προσπάθεια να αποσπάσουν κρατικές επιδοτήσεις. Σύμφωνα με το συγγραφέα, τα λιμάνια αυτά εξυπηρετούν μία ευρύτερη γεωγραφική περιοχή και δε λειτουργούν αποκλειστικά ως παράγοντες αύξησης της οικονομικής ευημερίας της χώρας όπου ανήκουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΑΣΕΙ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ

3.1 Γενικά

Το παρόν κεφάλαιο στοχεύει στην ανάλυση των τεσσάρων βασικών κατηγοριών λιμένων οι οποίες έχουν προκύψει με την πάροδο του χρόνου και αναλύονται συχνά στη βιβλιογραφία. Αναφέρονται απευθείας με την αγγλική ορολογία για την αποφυγή ατυχούς ερμηνείας: Public Service Port, Private Service Port, Tool Port και Landlord Port. Οι τέσσερις αυτές μορφές προέκυψαν συναρτήσει πολλών παραγόντων ανάμεσα σε αυτούς, η κοινωνική και οικονομική δομή κάθε χώρας, οι ιστορικές εξελίξεις, η τοποθεσία του λιμένα και το είδος του φορτίου που κάθε λιμάνι διαχειρίζεται.³⁴

Ουσιαστικά, η κατηγοριοποίηση αυτή αφορά σε μία ισορροπία ανάμεσα στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα σε ό,τι αφορά την κυριότητα της υποδομής και του εξοπλισμού καθώς και την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών. Η ισορροπία αυτή ποικίλλει έντονα στα container τερματικά, όπως θα διαπιστωθεί σε επόμενο κεφάλαιο.

3.1.1 Public Service Port

Αυτό το μοντέλο εστιάζει κατά κόρον στην πραγματοποίηση κρατικών συμφερόντων και παρουσιάζει έντονα δημόσιο χαρακτήρα. Ουσιαστικά, στην περίπτωση του Public Service port, η δημόσια λιμενική αρχή παρέχει όλες τις

³⁴ World Bank (2000) *Alternative Port Management Structures and Ownership Models*, Module 3, www.worldbank.org, p. 16

υπηρεσίες και είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία ολόκληρου του λιμενικού συστήματος.

³⁵ Η λιμενική αρχή είναι κάτοχος, συντηρεί και λειτουργεί κάθε περιουσιακό στοιχείο του λιμένα (κινητό και ακίνητο) ενώ η διαχείριση του φορτίου διεξάγεται από προσωπικό που προσλαμβάνεται απευθείας από τη λιμενική αρχή. Το λιμάνι (στο σύνολό του ή και μέρος αυτού) υπάγεται συνήθως στο Υπουργείο Μεταφορών και ο Γενικός Διευθυντής ορίζεται από και λογοδοτεί απευθείας στον Υπουργό.

Σε πολλές περιπτώσεις και ιδιαίτερα σε αναπτυσσόμενες χώρες, η διαχείριση του φορτίου διεξάγεται από ξεχωριστές δημόσιες εταιρείες, οι οποίες συστήνονται αποκλειστικά για αυτό το σκοπό. Παρ' όλα αυτά, η ύπαρξη περισσότερων εκ του ενός αυτόνομων δημόσιων οργανισμών μέσα σε ένα λιμάνι, οι οποίοι λογοδοτούν ταυτόχρονα στο Υπουργείο, ενδέχεται να προκαλέσει σύγκρουση στόχων και συμφερόντων. Για την αποφυγή τέτοιων καταστάσεων πολλές χώρες, ανάμεσά τους η Μομπάσα, Κένυα και Γκάνα, επιχειρούν τη συγχώνευση όλων των αυτόνομων φορέων που παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες σε έναν.

Σύμφωνα με αρκετούς συγγραφείς πάντως, η μεγαλύτερη συμβολή του δημόσιου τομέα σε ένα λιμάνι εκτός από την παροχή χρηματοδότησης για τη βασική λιμενική υποδομή, έγκεινται στην προώθηση της ενσωμάτωσης των λιμένων στα ευρύτερα χερσαία μεταφορικά δίκτυα, στην εξασφάλιση ασφαλών συνθηκών τόσο κατά τη φορτοεκφορτωτική λειτουργία όσο και κατά τη ναυσιπλοΐα, στη θέσπιση κανόνων για την προστασία του περιβάλλοντος και παρακολούθηση της εφαρμογής τους και

³⁵ Trujillo Lourdes., Nombela Gustavo., (1999) *Privatization and Regulation of the Seaport Industry*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, p. 12

τέλος, στη συμβολή για την προώθηση του διεθνούς εμπορίου με τα λιμάνια να λειτουργούν ως «δημιουργικοί συνέταιροι» στη διαδικασία.³⁶

3.1.2 Tool Port

Στο μοντέλο tool port, η λιμενική αρχή έχει την κυριότητα και την ευθύνη περαιτέρω ανάπτυξης και συντήρησης της λιμενικής υποδομής και ανωδομής, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού. Εδώ όμως την εμπορική λειτουργία χειρισμού του φορτίου αναλαμβάνουν ιδιωτικές εταιρείες μέσω συμβολαίων με τα οποία η λιμενική αρχή παραχωρεί αυτή τη δυνατότητα. Οι κατηγορίες αυτών των συμβολαίων αναλύθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Το βασικό μειονέκτημα αυτού του μοντέλου είναι ο διαχωρισμός των λειτουργικών ευθυνών. Η λιμενική αρχή είναι υπεύθυνη για τον φορτοεκφορτωτικό εξοπλισμό αλλά ο ιδιωτικός φορέας διεξάγει τη λειτουργία για λογαριασμό του χρήστη. Για να μην υπάρχουν λοιπόν διαφωνίες με την εταιρεία, η λιμενική αρχή συχνά επιτρέπει στον ιδιώτη να επενδύσει με τον δικό του εξοπλισμό. Μόνο που έτσι, το λιμάνι αλλάζει κατηγορία και πλέον χαρακτηρίζεται ως landlord, κατηγορία που θα αναλυθεί στην επόμενη παράγραφο.

Το μοντέλο tool port εμφανίζει πολλές ομοιότητες με το δημόσιο ως προς τον προσανατολισμό του και τη χρηματοδότηση των επενδύσεων σε υποδομή και σε ανωδομή. Αυτό σημαίνει ένα πράγμα για τις ιδιωτικές εταιρείες που αναλαμβάνουν τη

³⁶ Juhel M.H. (2001) Globalization, Privatization and Restructuring of Ports, *International Journal of Maritime Economics*, 3, p. 139-174

διαχείριση του φορτίου: μηδενικό σταθερό κόστος. Το γεγονός αυτό έχει διττή σημασία για όποιον ενδιαφέρεται να μπει στην αγορά σε συνθήκες tool port. Από τη μία πλευρά, όσο δεν απαιτείται επενδυτικό κεφάλαιο ενισχύεται η πρωτοβουλία του ιδιώτη για είσοδο στην αγορά με το σκεπτικό της γρήγορης και εύκολης κερδοφορίας. Από την άλλη πλευρά όμως, αποκλείεται η δυνατότητα δημιουργίας ιδιωτικών εταιρειών με μεγάλο κεφάλαιο, ώστε να δραστηριοποιηθούν διεθνώς και με ανταγωνιστικούς όρους³⁷

3.1.3 Landlord Port

Το μοντέλο landlord χαρακτηρίζεται από τον μεικτό προσανατολισμό του, δημόσιο και ιδιωτικό. Όπως υπαινίσσεται και η επιλογή του ονόματος, η λιμενική αρχή λειτουργεί ως ιδιοκτήτης της γης και ως ρυθμιστικός παράγοντας, ενώ το operation διεξάγεται από ιδιωτικούς φορείς. Η λιμενική υποδομή εκχωρείται (συνήθως με συμβόλαια leasing) σε ιδιωτικές διαχειρίστριες εταιρείες, οι οποίες αργότερα επενδύουν στην ανωδομή, συμπεριλαμβανομένων και των κτιριακών εγκαταστάσεων. Επιπλέον, εγκαθιστούν τον δικό τους εξοπλισμό, όπως γερανούς, μάντες, transtainers. Η εργασία στην αποβάθρα παρέχεται από τους ιδιωτικούς operators αλλά υπάρχει η δυνατότητα ένα μέρος του εργατικού δυναμικού να προσλαμβάνεται μέσω ενός ευρύτερου συστήματος πρόσληψης, που καλύπτει όλο το φάσμα των εργασιών του λιμένα.

³⁷ World Bank (2000) *Alternative Port Management Structures and Ownership Models*, Module 3, www.worldbank.org, p.18

3.1.4 Private Service Port ή Fully Privatised Port

Τα πλήρως ιδιωτικοποιημένα λιμάνια είναι αρκετά σπάνια και απαντώνται μόνο στο Ηνωμένο βασίλειο (Felixstowe, Southampton) και στη Νέα Ζηλανδία. Συνίσταται στην πλήρη κατοχή και λειτουργία από τον ιδιωτικό τομέα του εδάφους, της υποδομής και ανωδομής, του εξοπλισμού και την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών.³⁸ Η πλήρης ιδιωτικοποίηση αποτελεί για πολλούς συγγραφείς ακραία μέθοδο αναμόρφωσης της δομής και του ιδιοκτησιακού καθεστώτος ενός λιμανιού διότι χάνονται τα ρυθμιστικά πλεονεκτήματα που παρέχει ο δημόσιος τομέας ενώ ταυτόχρονα, ο στόχος της λιμενικής επιχείρησης απομακρύνεται υπερβολικά από την επίτευξη κοινωνικής ευημερίας και επικεντρώνεται αποκλειστικά στη μεγιστοποίηση του κέρδους.

Σύμφωνα με τον M.H. Juhel, ένα πλήρως ιδιωτικοποιημένο λιμάνι θα δικαιολογούσε την ύπαρξή του πρώτον, στην ύπαρξη ανάγκης για εμπορική ολοκλήρωση στην κίνηση μοναδοποιημένου φορτίου (όπως δηλαδή στην περίπτωση της κίνησης container) και δεύτερον, στην ύπαρξη ανάγκης για βιομηχανική ολοκλήρωση μεταξύ επεξεργασίας και μεταφοράς, παραδείγματος χάριν, στην περίπτωση των χύδην πρώτων υλών.³⁹

Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει όλα όσα αναφέρθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους:

³⁸ World Bank, (2000), *Managing Private Participation in Transportation*, www.worldbank.org, p. 5

³⁹ Juhel M. (2001) Globalization, Privatization and Restructuring of Ports, *International journal of Maritime Economics*, 3, p. 139-174

Πίνακας 3.1: Βασικά μοντέλα Λιμενικού Ιδιοκτησιακού καθεστώτος 1

<i>Τύπος</i>	<i>Υποδομή</i>	<i>Ανωδομή</i>	<i>Εργασία</i>	<i>Άλλες λειτουργίες</i>
<i>Public Service Port</i>	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Κυρίως Δημόσια
<i>Tool Port</i>	Δημόσια	Δημόσια	Ιδιωτική	Δημόσια/Ιδιωτική
<i>Landlord Port</i>	Δημόσια	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Δημόσια/Ιδιωτική
<i>Private Service Port</i>	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Κυρίως Ιδιωτική

Πηγή: World Bank , (2000) Alternative Port Management Structures and Ownership Models

3.2 Οι Λιμενικές υπηρεσίες στα πλαίσια των τεσσάρων μοντέλων

Η μελέτη της Παγκόσμιας Τράπεζας πήγε ακόμη πιο πέρα και εξέτασε το ιδιοκτησιακό καθεστώς των φορέων που παρέχουν τις λιμενικές λειτουργίες, ανάλογα με το ιδιοκτησιακό μοντέλο στο οποίο ανήκει το λιμάνι. Έτσι, ο πίνακας με τις κυριότερες υπηρεσίες που παρέχονται σε ένα λιμάνι και το ιδιοκτησιακό καθεστώς των φορέων που τις παρέχουν διαμορφώνεται ως εξής:

Πίνακας 3.2: Κυριότερες Λιμενικές υπηρεσίες και ιδιοκτησιακό καθεστώς

Τύπος	Λιμενική Διοίκηση	Ναυτική Διοίκηση	Θαλάσσια υποδομή	Λιμενική Υποδομή	Εξοπλισμός	Κτίρια	Διαχείριση Φορτίου	Πλοήγηση	Ρυμούλκηση	Πρόσδεση	Βυθοκόρηση	Άλλες λειτουργίες
Public service Port	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσιος	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσιες
								Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτικές
Private sector Port	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτικός	Ιδιωτικά	Ιδιωτική	Δημόσια	Ιδιωτική	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσιες
								Ιδιωτική			Ιδιωτική	Ιδιωτικές
Tool Port	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσιος	Δημόσια	Ιδιωτική	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσιες
								Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτικές
Landlord Port	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Ιδιωτικός	Ιδιωτικά	Ιδιωτική	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσιες
								Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτικές

Πηγή: World Bank, (2000) Alternative Port Management Structures and Ownership Models

Στα σκιασμένα μπλε κελιά φαίνεται η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα ανά υπηρεσία. Σε κάποιες περιπτώσεις, υπάρχει η δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε ιδιωτικό και δημόσιο καθεστώς, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση των πλοηγών. Οι φορείς που παρέχουν τις υπηρεσίες πλοήγησης συνήθως είναι οι πρώτοι που απαιτούν να ιδιωτικοποιηθούν. Ο βασικός κίνδυνος που ελλοχεύει σε αυτήν την περίπτωση είναι η δημιουργία ιδιωτικού μονοπωλίου, ειδικά όταν οι πλοηγοί συστήνουν ιδιωτικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε ευρύ τοπικό ή και εθνικό επίπεδο.

Σε αυτό το σημείο, πρέπει να τονιστεί ότι το λιμενικό προϊόν αφορά αποκλειστικά στην διαχείριση του φορτίου, όπως η φορτοεκφόρτωση, η αποθήκευση και η στοιβασία. Οι λοιπές υπηρεσίες που παρέχονται στα πλοία (πλοήγηση, ρυμούλκηση, πρόσδεση) αποτελούν **συμπληρωματικές λιμενικές υπηρεσίες**. Επειδή η παροχή αυτών των υπηρεσιών μπορεί να γίνει από ανεξάρτητους από τη Λιμενική αρχή φορείς ευκολότερα, συνήθως είναι και οι πρώτες που ιδιωτικοποιούνται.

Λόγω του ιδιαίτερου ρόλου που παίζουν οι πλοηγοί σε ένα λιμάνι, θεωρείται προτιμότερο να παραμένουν υπό την εποπτεία της λιμενικής αρχής.⁴⁰ Το παράδειγμα της ιδιωτικοποίησης των πλοηγών στην Ολλανδία είναι χαρακτηριστικό. Οι πλοηγοί στα ολλανδικά λιμάνια συνέστησαν τοπικά νομικά πρόσωπα παροχής τέτοιων υπηρεσιών (Regional Pilots Corporations), τα οποία ελέγχονται από την εταιρεία Pilotage Service of the Netherlands LTD, δημιουργώντας έτσι ένα ιδιωτικό μονοπώλιο πανεθνικού βελγικού. Το συγκεκριμένο παράδειγμα ιδιωτικοποίησης αποτέλεσε στόχο έντονης κριτικής, με τις ελεγκτικές υπηρεσίες της ολλανδικής κυβέρνησης να τονίζουν ότι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας δεν ωφέλησε τις ναυτιλιακές εταιρείες, αλλά τους πλοηγούς διότι αύξησε σημαντικά τα έσοδά τους.

Υπηρεσίες που έχουν να κάνουν με παροχή βοήθειας στη ναυσιπλοΐα, με θέματα ασφάλειας στη διέλευση, προσόρμιση και απόπλου των πλοίων και σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας είναι δύσκολο να ιδιωτικοποιηθούν διότι τα κόστη για την παροχή αυτών των υπηρεσιών περιλαμβάνονται στα γενικότερα λιμενικά τέλη.

⁴⁰ World Bank (2000) *Alternative Port Management Structures and Ownership Models*, Module 3, www.worldbank.org, p.72

Τέλος, διαπιστώνεται η αμυδρή διαφορά ανάμεσα στα μοντέλα tool και public service port. Στη πρώτη περίπτωση, η διαχείριση του φορτίου γίνεται από τον ιδιωτικό τομέα, χωρίς ο τελευταίος να έχει την κυριότητα του εξοπλισμού. Στο μοντέλο landlord, η κυριότητα του εξοπλισμού και των κτιριακών εγκαταστάσεων μεταφέρεται στον ιδιωτικό τομέα, σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στο μοντέλο tool.

3.3 Η δημόσια Λιμενική Αρχή ως ρυθμιστικός παράγοντας.

Ο A.J. Baird επιχειρεί μία διαφορετική προσέγγιση ως προς τα στοιχεία εκείνα που μπορούν να ιδιωτικοποιηθούν μέσα σε μία λιμενική επιχείρηση. Διακρίνει έτσι, τρεις βασικές κατηγορίες: τη ρυθμιστική λειτουργία, την κυριότητα του εδάφους και την εμπορική λειτουργία (operation). Ο συγγραφέας υποστηρίζει ότι αυτοί οι τομείς μπορούν να ιδιωτικοποιηθούν ανεξάρτητα ή και στο σύνολο, δημιουργώντας έτσι τέσσερις βασικούς τύπους ιδιοκτησιακού καθεστώτος, όπως ακριβώς και στην προηγούμενη ενότητα. Η διαφορά έγκειται στο ότι ο Baird ενσωματώνει τη ρυθμιστική λειτουργία (regulatory activity) στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Η ρυθμιστική λειτουργία ασκείται αποκλειστικά από τη λιμενική αρχή και συνίσταται στα εξής:⁴¹

- Στην εξασφάλιση ασφαλούς προσέγγισης των πλοίων με τη συντήρηση των σχετικών υποδομών, καθώς και στην εξασφάλιση πληρωμής, από πλευράς των χρηστών, των σχετικών τελών.
- Στην παροχή υπηρεσιών πλοήγησης και στην εποπτεία για την ασφαλή κίνηση των πλοίων (Vessel Traffic Management)

⁴¹ Baird A.J. (1999) *Privatization Defined; Is it the Universal Panacea?*, Napier University www.worldbank.com/transport/ports, σελ. 3

- Στη θέσπιση κανόνων για την αποφυγή ατυχημάτων στο χώρο δικαιοδοσίας και για αποφυγή ρύπανσης.
- Στη χορήγηση αδειών για την κατασκευή έργων μέσα στο χώρο δικαιοδοσίας της.
- Στην ίση και δίκαιη μεταχείριση όλων των χρηστών του λιμένα, προστατεύοντας τα συμφέροντά τους με την αποθάρρυνση δημιουργίας μονοπωλίων και τον έλεγχο των φυσικών μονοπωλίων.
- Στην παρακολούθηση της απόδοσης του λιμένα, στο συντονισμό της λήψης των αποφάσεων μεταξύ τοπικών και κυβερνητικών οργανισμών και στο μελλοντικό σχεδιασμό.

Οι αρμοδιότητες του φορέα που έχει την κυριότητα της έκτασης του λιμένα, σύμφωνα πάντα με τον συγγραφέα, συνοψίζονται ως εξής: ⁴²

Ο κάτοχος του εδάφους έχει την ευθύνη:

- Της διαχείρισης και ανάπτυξης της λιμενικής έκτασης
- Του σχεδιασμού και της εφαρμογής αναπτυξιακών στρατηγικών στο λιμάνι
- Της εποπτείας των κατασκευαστικών έργων
- Της παροχής υποδομής όπως κανάλια, πλεύσιμα τμημάτων ποταμού, κυματοθραύστες κτλ

⁴² Baird A.J. (1999) *Privatization Defined; Is it the Universal Panacea?*, Napier University www.worldbank.com/transport/ports, σελ. 3

- Της παροχής υποδομής στο λιμάνι όπως προκυμαίες, αποβάθρες, προβλήτες και άλλα
- Την παροχή σύνδεσης του λιμένα με το οδικό δίκτυο.

Τέλος, ο operator είναι υπεύθυνος για τη μεταφορά προσώπων και αγαθών από τη στεριά στη θάλασσα και αντίστροφα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Με άλλα λόγια, ο operator έχει την ευθύνη για την παροχή και άλλων υπηρεσιών πρόσθετης αξίας για τον χρήστη, όπως η αποθήκευση και η συσκευασία των εμπορευμάτων.

Έχοντας υπ' όψη όλα τα παραπάνω, διαμορφώνονται επίσης τέσσερα βασικά μοντέλα λιμένων, τα οποία παρουσιάζουν ομοιότητες αλλά και κάποιες διαφορές σε σχέση με την προηγούμενη κατηγοριοποίηση.

Ο πίνακας διαμορφώνεται ως εξής και θα επεξηγηθεί αμέσως παρακάτω:

Πίνακας 3.3: Βασικά Μοντέλα Λιμενικού ιδιοκτησιακού Καθεστώτος 2

<i>Μοντέλα</i>	<i>Ρυθμιστική Λειτουργία</i>	<i>Κοιρότητα Εδάφους</i>	<i>Εμπορική λειτουργία (operation)</i>
<i>Δημόσιο</i>	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια
<i>Ιδιωτικό/I</i>	Δημόσια	Δημόσια	Ιδιωτική
<i>Ιδιωτικό/II</i>	Δημόσια	Ιδιωτική	Ιδιωτική
<i>Ιδιωτικό/III</i>	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική

Πηγή: Baird, (1999) Privatization Defined; Is it the Universal Panacea?

Όπως φαίνεται στον πίνακα 5, τα τέσσερα βασικά μοντέλα παίρνουν την ονομασία τους από τον αριθμό των στοιχείων που περνούν τη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης. Εκτός από το καθαρά δημόσιο λιμάνι (ή αλλιώς public service port) διακρίνεται το μοντέλο ΙΔΙΩΤΙΚΟ/Ι με μόνο το operation να μεταφέρεται στον ιδιωτικό τομέα, το ΙΔΙΩΤΙΚΟ/ΙΙ με την κυριότητα του εδάφους και την εμπορική λειτουργία να μεταφέρεται στον ιδιωτικό τομέα και τέλος, το ΙΔΙΩΤΙΚΟ/ΙΙΙ όπου και τα τρία στοιχεία έχουν πλέον περάσει στον ιδιωτικό τομέα.

Θα μπορούσε κανείς να υποθέσει ότι το μοντέλο ΙΔΙΩΤΙΚΟ/Ι προσομοιάζει ουσιαστικά με το μοντέλο tool port και το ΙΔΙΩΤΙΚΟ/ΙΙ με το μοντέλο landlord, με την επιφύλαξη ότι δεν γίνεται σαφής διαχωρισμός μεταξύ βασικής υποδομής του λιμένα και εξοπλισμού ανωδομής. Είναι γνωστό ότι στα πλαίσια του ενδολιμενικού ανταγωνισμού, οι ιδιωτικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο του operation σε ένα τερματικό και επενδύουν στον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες σε διαφορετικό τερματικό που εκμισθώνουν τον εξοπλισμό από τη λιμενική αρχή. Παράλληλα, οι συνθήκες είναι προσφορότερες στην πρώτη περίπτωση για δημιουργία μονοπωλίου.

Τέλος, ο συγγραφέας έθεσε στο προσκήνιο το ρόλο της δημόσιας λιμενικής αρχής ως ρυθμιστικού φορέα, διαχωρίζοντας τη θέσπιση κανόνων και την εφαρμογή τους από οποιαδήποτε εμπορική λειτουργία στο λιμάνι, ιδιαίτερα σε θέματα ασφαλείας, υγείας, πρόληψης θαλάσσιων και εργατικών ατυχημάτων και περιβαλλοντικής προστασίας.

Διατηρώντας την ορολογία των τεσσάρων μοντέλων που αναλύθηκαν στο παρόν κεφάλαιο, θα επιχειρήσουμε στη συνέχεια την παρουσίαση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των 15 μεγαλύτερων σε κίνηση τερματικών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και την κατάταξή τους. Η επιλογή έγινε βάσει στοιχείων από το Containerization International Yearbook 2004.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:

**«ΜΟΡΦΕΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΤΗΣ ΕΕ»**



**ΕΚΠΟΝΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ
ΜΑΡΙΝΑΚΗ ΜΑΡΙΑ ΑΜ:ΜΝ/03030**

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ:
ΠΑΡΔΑΛΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ**

Πειραιάς 2006

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ 15

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ CONTAINER

4.1 Γενικά

Στο πρώτο μέρος της εργασίας μας, παρουσιάστηκαν, οι διάφορες μορφές ιδιοκτησιακού καθεστώτος που εμφανίζονται στα λιμάνια - τερματικούς σταθμούς διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (που μας ενδιαφέρει στην παρούσα εργασία).

Αυτό που θα επιχειρηθεί στην συνέχεια να μελετηθεί, είναι κατά πόσο σχετίζεται η μορφή της ιδιοκτησίας ενός λιμένα, με το επίπεδο της παραγωγικότητας που αυτό επιτυγχάνει. Προκειμένου, λοιπόν να επιτευχθεί ο συγκεκριμένος σκοπός, θα κινηθούμε με την μεθοδολογία που περιγράφουμε στην συνέχεια.

Στο πρώτο στάδιο, παρουσιάζονται τα 15 πρώτα λιμάνια διαχείρισης container στην Ευρώπη, όπως αυτά κατατάσσονται βάσει του Containerization Year Book⁴³. Για το κάθε ένα από αυτά, γίνεται περιγραφή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος⁴⁴ και βάσει αυτού κατατάσσουμε το κάθε λιμάνι σε μια από τις 4 κατηγορίες ιδιοκτησιακού καθεστώτος που έχουμε αναλύσει.

Στην συνέχεια, με βάση τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία, που παρέχει το κάθε λιμάνι, θα προσπαθήσουμε να εξάγουμε δείκτες παραγωγικότητας, όπως αυτοί

⁴³ Πρέπει να σημειωθεί, ότι η έκδοση η οποία ήταν διαθέσιμη από την βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου Πειραιώς είναι του 2002 και άρα τα στοιχεία τα οποία παραθέτουμε και χρησιμοποιούμε είναι του ίδιου έτους.

⁴⁴ Τα συγκεκριμένα στοιχεία προέρχονται από τα αντίστοιχα site του κάθε λιμανιού

παρουσιάζονται στην διεθνή βιβλιογραφία. Ακολούθως θέλοντας να συγκρίνουμε την παραγωγικότητα με βάση την κάθε μορφή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος, θα εξάγουμε αντίστοιχους δείκτες, συνολικά για όλα τα λιμάνια τα οποία που ανήκουν στην ίδια κατηγορία. Έτσι, πλέον των δεικτών ανά λιμάνι, θα παραθέσουμε δείκτες ανά μορφή ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

4.2 Περιγραφή ιδιοκτησιακού καθεστώτος⁴⁵

Στην ενότητα που ακολουθεί, εξετάζεται το ιδιοκτησιακό καθεστώς των 15 μεγαλύτερων λιμανιών διακίνησης container στην Ευρώπη. Είναι αρκετά σημαντικό να σημειωθεί, πως όλα τα στοιχεία που παρατίθενται για κάθε ένα από αυτά τα λιμάνια, προέρχονται από τα site των λιμανιών στο διαδίκτυο,⁴⁶ δημιουργώντας σε κάποιο βαθμό πρόβλημα στην προσπάθεια ένταξης κάθε λιμανιού στην αντίστοιχη κατηγορία ιδιοκτησιακού καθεστώτος που έχουμε περιγράψει σε προηγούμενο κεφάλαιο⁴⁷.

4.2.1 Port of Southampton⁴⁸

⁴⁵ Πλέον του ξεχωριστού site για κάθε λιμάνι, όπως αναφέρεται σε κάθε παράγραφο βλέπε και www.worldbank.com

⁴⁶ Στην αρχή της καινούργιας παραγράφου, του κάθε λιμανιού, στην υποσημείωση αναφέρεται και η αντίστοιχη διεύθυνση.

⁴⁷ Με βάση τα στοιχεία αυτά, καθίσταται αρκετά δύσκολος ο χαρακτηρισμός κάποιου λιμανιού σε μια από τις 4 βασικές κατηγορίες. Κάτι τέτοιο ήταν πιο έντονο, ιδιαίτερα για τα λιμάνια που ανήκουν στις 2 ενδιάμεσες κατηγορίες (Landlord – Tool port) και που πολλές φορές είναι δύσκολη η διάκριση, αναγνώσκοντας κάποια βασικά στοιχεία της δομής ενός λιμανιού.

⁴⁸ www.abports.co.uk

Το λιμάνι όπως και ο μεγαλύτερος αριθμός εμπορικών λιμανιών στην Μεγάλη Βρετανία, είναι ιδιωτικοποιημένα. Το συγκεκριμένο ανήκει σε ένα από τα κορυφαία group που κατέχουν και λειτουργούν βρετανικά λιμάνια. Υπό την **ABP** (Associated British Ports), στην οποία ανήκει το Southampton, κατέχει 21 λιμάνια⁴⁹ όπου διαχειρίζεται το ένα τέταρτο περίπου του δια θαλάσσης εμπορίου της χώρας.

Η ABP στοχεύει, όπως άλλωστε και οποιοσδήποτε ιδιοκτήτης ενός λιμανιού, στην παροχή υψηλών υπηρεσιών προς τους χρήστες του λειτουργώντας βάσει ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων.

Ειδικά για τον τερματικό σταθμό διαχείρισης E/K το 49% ανήκει στην ABP και το υπόλοιπο 51% στην P&O ports. Στην συγκεκριμένη εταιρική μορφή, υπάρχει τμήμα «ιδιοκτησίας», το οποίο είναι υπεύθυνο για ότι έχει να κάνει σχέση με την γη και για τις εκχωρήσεις μισθώσεων σε επιχειρήσεις για την προσφορά διαφόρων υπηρεσιών. Επίσης υπάρχει τμήμα για την προσφορά added value υπηρεσιών στους πελάτες καθώς και τμήμα που ασχολείται με μελέτες και προγράμματα σχετικά με το περιβάλλον.

Εδώ η Λιμενική Αρχή είναι ιδιωτική, αφού μιλάμε για πλήρως ιδιωτικοποιημένο λιμάνι. Ο μοναδικός τερματικός σταθμός διαχείρισης E/K είναι ο Southampton Container Terminal, operator του οποίου είναι η Southampton Container Terminals Ltd

Είναι προφανές ότι το συγκεκριμένο λιμάνι ανήκει στην κατηγορία των **ιδιωτικών** λιμανιών.

⁴⁹ Ayr, Barrow, Barry, Cardiff, Fleetwood, Garston, Goole, Grimsby, Hull, Immingham, Ipswich, King's Lynn, Lowestoft, Newport, Plymouth, Port Talbot, Silloth, Southampton, Swansea, Teignmouth και Troon

4.2.2 Port of Felixstowe⁵⁰

Το λιμάνι του Felixstowe, βρίσκεται υπό την ιδιοκτησία της **Hutchison Ports (UK) Limited (HPUK)**, η οποία με την σειρά της ανήκει στην **HPH**, ένα γκρουπ το οποίο διαχειρίζεται και κατέχει παγκοσμίως 43 λιμάνια και που το 2005 διαχειρίστηκε 51 εκατομμύρια TEU. Το συγκεκριμένο λιμάνι, όπως και το λιμάνι του Southampton, είναι ένα πλήρως **ιδιωτικοποιημένο** λιμάνι, στο οποίο όλες οι υπηρεσίες αλλά και το έδαφος ανήκουν στον ιδιωτικό τομέα, η Λιμενική Αρχή είναι και αυτή ιδιωτικής μορφής, ενώ υπάρχουν δυο τερματικοί σταθμοί διαχείρισης E/K, το Landguard Terminal και το Trinity Container Terminal.

4.2.3 Port of Antwerp⁵¹

Στο λιμάνι της Αμβέρσας, όπως φαίνεται, από το οργανόγραμμά του, συμμετέχει τόσο ο δημόσιος όσο και ο ιδιωτικός τομέας.



Στην Λιμενική Αρχή η οποία είναι δημοτικού χαρακτήρα, ανήκουν οι προβλήτες και η γή, πάνω στις οποίες παρέχει τις υπηρεσίες του ο ιδιωτικός τομέας. Επιπλέον στην Λιμενική Αρχή ανήκει και ο εξοπλισμός. Για την Αμβέρσα αξίζει να

⁵⁰ www.portoffelixstowe.co.uk/

⁵¹ www.portofantwerp.be/

σημειωθεί, ότι υπάρχει διαφορετική αρχή η οποία διαχειρίζεται την δεξιά και την αριστερή όχθη του ποταμού.

Στην Λιμενική Αρχή ανήκει το εργατικό δυναμικό, περίπου 1900 άτομα, η οποία διαχειρίζεται τις αποβάθρες, τις θέσεις παραβολής. Είναι υπεύθυνη για τον σχεδιασμό, την επέκταση, την βελτίωση και την συντήρηση της υποδομής, ενώ παράλληλα, διαχειρίζεται και δικό της εξοπλισμό, όπως αποθήκες, γεραμούς, ρυμουλκά. Επίσης νοικιάζει έδαφος, είναι υπεύθυνη για την ηλεκτροδότηση καθώς και για την έκδοση διαφόρων πιστοποιητικών.

Ο ιδιωτικός τομέας, μέσω των διαφόρων εταιρειών, κάνει τις απαραίτητες επενδύσεις στην ανωδομή και στον εξοπλισμό διαχείρισης, για τις εγκαταστάσεις τις οποίες νοικιάζει από την Λιμενική Αρχή. Επίσης είναι υπεύθυνος για την παροχή υπηρεσιών logistics και μεταφοράς προς τους χρήστες του λιμανιού, ενώ είναι υπεύθυνος μέσω ιδιωτικών ενώσεων για τον χειρισμό των φορτίων, της στοιβασίας, το δέσιμο και τα λύσιμο των φορτίων στα πλοία, την αποθήκευση και την διανομή των εμπορευμάτων.

Στο λιμάνι υπάρχουν οι ακόλουθοι τερματικοί σταθμοί διαχείρισης E/K,

§ Delwaide Dock, με διαχειρίστρια την Hesse-Noord Natie NV

§ Europaterminal με διαχειρίστρια την Hesse-Noord Natie NV

§ Noordzeeterminal με διαχειρίστρια την Schelde Container

Terminal Noord

- § P&O 6th Harbour Dock Berths 242-314 με διαχειρίστρια την P&O Ports Antwerp NV
- § P&O Churchill Dock Berths με διαχειρίστρια την P&O Ports Antwerp NV
- § P&O Delwaide Dock Berths με διαχειρίστρια την P&O Ports Antwerp NV

Από την παραπάνω περιγραφή μπορούμε να θεωρήσουμε το λιμάνι της Αμβέρσας σαν ένα **Landlord Port**, καθώς ο χειρισμός φορτίου γίνεται από τον ιδιωτικό τομέα, ενώ το μεγαλύτερο μέρος της ανωδομής (όπως οι αποθήκες και οι γερανοί) και όλη η υποδομή ανήκει στον δημόσιο.

4.2.4 Port of Barcelona⁵²

Το λιμάνι της Βαρκελώνης, αποτελεί ένα ακόμα λιμάνι τύπου **Landlord**. Σε αυτό η Λιμενική Αρχή η οποία είναι αυτόνομη, εκχωρεί μέρος της δημόσιας περιουσίας, που της έχει εκχωρήσει το κράτος σε ιδιώτες για την παροχή διαφόρων υπηρεσιών. Οι πιο σημαντικές από αυτές είναι η ρυμούλκηση, η πλοήγηση και το δέσιμο – λύσιμο στις αποβάθρες. Συγκεκριμένα η εταιρεία Estibarna, είναι η manager εταιρεία των παρεχόμενων υπηρεσιών στις αποβάθρες.

⁵²www.apb.es

Ιδιαίτερη μνεία χρήζει το γεγονός, ότι βάσει του “Master Plan” του λιμανιού, το οι επενδύσεις μέχρι το 2011, έχουν προϋπολογιστεί να φτάσουν τα 1773 εκατ. ευρώ. Το 30% αυτών, περίπου δηλαδή τα 531 εκατ. ευρώ, θα δοθούν από ιδιωτικούς φορείς για την ανωδομή, τις υπηρεσίες και τον εξοπλισμό χειρισμού φορτίου, ενώ το υπόλοιπο 70%, περί τα 1241 εκατ. ευρώ δηλαδή, θα διατεθούν για επενδύσεις στην υποδομή. Και εδώ όμως θα έχει συμμετοχή ο ιδιωτικός τομέας, καθώς 195 εκατ. ευρώ θα προέλθουν από ιδιωτικές εταιρείες.

Οι τερματικοί σταθμοί διαχείρισης Ε/Κ, του λιμανιού, με τους αντίστοιχους διαχειριστές είναι οι ακόλουθοι:

- § Estridora de Ponent με διαχειρίστρια, την Estridora de Ponent SA
- § Muelle Principe de Espana με διαχειρίστρια, την Terminal Catalunya SA
- § TCB Terminal με διαχειρίστρια, την Terminal de Contenidors de Barcelona SA
- § Terminal Port – Nou με διαχειρίστρια, την Terminal Port - Nou SA

4.2.5 Port of Valencia⁵³

Το λιμάνι της Βαλένθια, είναι ένα **Tool** λιμάνι. Ο κύριος ρόλος της Λιμενικής Αρχής, που είναι δημόσια, είναι η διαχείριση της δημόσιας περιουσίας, επιτελώντας

⁵³www.valencianport.com

διάφορες λειτουργίες. Τέτοιες είναι, η υιοθέτηση και επίτευξη μελλοντικών στόχων, ο σχεδιασμός της χρήσης των χώρων που παρέχονται υπηρεσίες, ο σχεδιασμός και η κατασκευή διαφόρων έργων, η παροχή των κυριότερων λιμενικών υπηρεσιών, η εκχώρηση αδειών σε ιδιώτες για την παροχή των υπόλοιπων υπηρεσιών και η ασφάλεια του λιμανιού.

Αυτά που ανήκουν στον δημόσιο τομέα είναι η γη, η εργασία και οι μόνιμες εγκαταστάσεις που συνδέονται με την παραγωγή του λιμενικού προϊόντος. Οι εκχωρήσεις της Λιμενικής Αρχής προς τους ιδιώτες αφορούν κυρίως δραστηριότητες που δεν εμπεριέχουν ή απαιτούν οποιαδήποτε εγκατάσταση. Ο ιδιωτικός τομέας δηλαδή εμπλέκεται στην παροχή κάποιων υπηρεσιών και όχι στην χρήση και κατοχή των εγκαταστάσεων.

Τέλος στο λιμάνι υπάρχουν οι ακόλουθοι τερματικοί σταθμοί:

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

4.2.6 Port of Algeciras⁵⁴

Το λιμάνι της Algeciras, (το οποίο πρέπει να σημειώσουμε ότι ήταν ένα από τα λιμάνια που μας δυσκόλεψαν πολύ στον χαρακτηρισμό τους, καθώς δεν παρείχε επαρκή στοιχεία στο διαδίκτυο) μπορούμε να χαρακτηρίσουμε σαν ένα **Landlord** λιμάνι, ενώ η

⁵⁴www.apba.es

Λιμενική Αρχή του είναι αυτόνομη. Σε αυτό υπάρχουν 1 κύριος τερματικός σταθμός εξυπηρέτησης και διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (ο APM Terminal, με διαχειρίστρια την APM Terminals) και ένας δευτερεύων, ο οποίος εξυπηρετεί κυρίως ro-ro πλοία και επιβατηγά.

Κριτήριο για τον χαρακτηρισμό του λιμανιού σαν landlord, αποτελεί το γεγονός ότι στον κυριότερο τερματικό σταθμό συμμετέχει ο ιδιωτικός τομέας, αφού σε αυτόν ανήκει τουλάχιστον ο εξοπλισμός και η ανωδομή του λιμανιού, άσχετα εάν στον δεύτερο συμμετέχει αποκλειστικά το κράτος.

4.2.7 Le Havre⁵⁵

Όπως και η Βαλένθια, έτσι και το γαλλικό λιμάνι της Χάβρης, είναι ένα **Tool** λιμάνι. Σύμφωνα με τον γαλλικό κώδικα θαλάσσιων λιμανιών, η Λιμενική Αρχή – Port Autonome – είναι οικονομικά ανεξάρτητη οντότητα και υπεύθυνη για την αναβάθμιση, ανανέωση και ανακατασκευή των εγκαταστάσεων όπως και για την λειτουργία, την συντήρηση και αστυνόμευση όλου του λιμανιού και της περιουσίας που ανήκει σε αυτό.

Οι τερματικοί σταθμοί του λιμανιού είναι:

§ Terminal de l'Atlantique με διαχειρίστρια την Compagnie Nouvelle de Manutentions Portuaire

§ Terminal de l'Océan με διαχειρίστρια την Societe d' Equipement du Terminal de Normandie SA

⁵⁵www.havre-port.net

§ Terminal de Normandie με διαχειρίστρια την Societe d' Equipement du Terminal de Normandie SA

§ Terminal Europe - Ameriques με διαχειρίστρια την Generale de Manutention Portuaire

Σαν ένα tool λιμάνι, τα έσοδα προέρχονται όχι μόνο μέσω από τις προσεγγίσεις των πλοίων και τα τέλη που αυτά καταβάλλουν υποχρεωτικά, αλλά και μέσω των εκμισθώσεων του εξοπλισμού χειρισμού φορτίων αλλά και επισκευής πλοίων.

4.2.8 Port of Marsaxlokk⁵⁶

Και αυτό το λιμάνι αποτελεί ένα **Tool** λιμάνι. Η Λιμενική Αρχή που είναι αυτόνομη, ονομάζεται Port Directorate και είναι η Λιμενική Αρχή για όλα τα λιμάνια της χώρας, έχει στην κατοχή της όλη την υποδομή και ανωδομή. Ο ρόλος της είναι αυτός του μάνατζερ και της ρυθμιστικής αρχής. Είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη του λιμανιού την παροχή του εδάφους και του εξοπλισμού, την ασφάλεια, την διασφάλιση της ομαλής του λειτουργίας, την προσφορά λιμενικής εργασίας, την παροχή υπηρεσιών πλοήγησης, εφοδιασμού πλοίων και πυροπροστασίας.

Με ειδικές όμως άδειες, όπως προβλέπεται από αντίστοιχο νομικό κείμενο (“Malta Freeports Act”, Chapter 334, Law of Malta), η Λιμενική Αρχή έχει την δυνατότητα να εκχωρούν υπηρεσίες και εξοπλισμό σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, οι οποίες

⁵⁶www.mma.gov.mt/ports_marsaxlokk.htm

με την σειρά τους μπορούν να προσφέρουν μια σειρά από υπηρεσίες όπως αποθήκευση, στοιβασία, πακετάρισμα φορτίων και εμπορευμάτων, υπηρεσίες επί της αποβάθρας, υπηρεσίες χειρισμού του φορτίου. Στο λιμάνι υπάρχουν 2 τερματικοί σταθμοί, το Terminal One και Terminal Two, όπου διαχειρίστρια είναι η Marsaxlokk Freeport Terminals Ltd

Επομένως από τα παραπάνω, μπορούμε να υιοθετήσουμε το επιχείρημα ότι το συγκεκριμένο λιμάνι, ανήκει στην κατηγορία των Tool.

4.2.9 Port of La Spezia⁵⁷

Το λιμάνι της La Spezia, το πρώτο από τα 3 συνολικά ιταλικά λιμάνια που θα εξετάσουμε, αποτελεί ένα παράδειγμα **Landlord** λιμανιού. Σε γενικές γραμμές ισχύει ότι έχουμε περιγράψει και στα προηγούμενα λιμάνια αυτής της κατηγορίας.

Η Λιμενική Αρχή είναι υπεύθυνη για την διεύθυνση, τον προγραμματισμό, τον έλεγχο, τον συντονισμό και την προβολή του λιμανιού. Η Λιμενική Αρχή που είναι δημόσιου χαρακτήρα, δίνει σε ιδιωτικές εταιρείες την δυνατότητα να προσφέρουν διάφορες υπηρεσίες σε πλοία και φορτία, ελέγχοντας όμως το επίπεδο αυτών των υπηρεσιών. Στο λιμάνι υπάρχουν δύο τερματικοί σταθμοί, ο La Spezia Container Terminal με διαχειρίστρια την La Spezia Container Terminal SpA και ο Terminal del Golfo με διαχειρίστρια την Terminal del Golfo SpA

⁵⁷ www.portolaspezia.it/ & www.contshipitalia.com

Οι παρεχόμενες όμως υπηρεσίες προς τα πλοία, αλλά και προς τα φορτία, παρέχεται από ιδιωτικούς φορείς. Στο συγκεκριμένο λιμάνι οι υπηρεσίες αυτές δίνονται από έναν μεγάλο όμιλο προσφοράς λιμενικών υπηρεσιών, την Contship Italy, η οποία ελέγχει περίπου το 66% του λιμανιού με αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών προς πλοία και φορτία.

Αξίζει εδώ ιδιαίτερης αναφοράς, μιας μικρή περιγραφή της εταιρείας Contship την οποία θα την συναντήσουμε σε ένα ακόμα ιταλικό λιμάνι, αυτό του Gioia Tauro. Η Contship είναι μία holding company, η οποία με την σειρά της ανήκει κατά 66.6% στην Eurokai Group of Hamburg και κατά 33.4% στην Eurogate of Bremen, εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στην διαχείριση πλοίων και εμπορευματοκιβωτίων σε διάφορα λιμάνια, στα οποία συμμετέχουν και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς.

4.2.10 Port of Genoa⁵⁸

Όπως και η Λιμενική Αρχή της La Spezia, έτσι και η Λιμενική Αρχή του λιμανιού της Genoa ιδρύθηκε από τον ίδιο νόμο⁵⁹. Το λιμάνι ανήκει στην κατηγορία των **Tool** λιμανιών. Ο δημόσιος τομέας, μέσω την ανεξάρτητης Λιμενικής Αρχής, είναι υπεύθυνος για την διαχείριση του εδάφους, του εξοπλισμού, τον προγραμματισμό, την συντήρηση και τον έλεγχο του λιμανιού, ενώ στον ιδιωτικό τομέα παρέχεται η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών προς τα πλοία χωρίς όμως να τους ανήκει κάτι από την περιουσία του λιμανιού.

⁵⁸ www.porto.ge.it

⁵⁹ Βλέπε νόμο 28-1-1994 n. 84 ("Reorganization of the legislation in the subject of port") article 6 (Port Authority), paragraph 1

Στο λιμάνι υπάρχουν 3 τερματικοί σταθμοί, όπως παρουσιάζονται στην συνέχεια με τις αντίστοιχες εταιρείες διαχείρισης:

- § Messina Terminal με διαχειρίστρια την Ignazio Messina & C SpA
- § Southern European Container Hub με διαχειρίστρια την Terminal Contenitori Porto di Genova SpA
- § Voltri Terminal με διαχειρίστρια την Voltri Terminal Europa SpA

4.2.11 Port of Gioia Tauro⁶⁰

Όπως προαναφέραμε στην περιγραφή της La Spezia, το λιμάνι του Gioia Tauro είναι ένα λιμάνι στο οποίο δραστηριοποιείται επίσης η εταιρεία Contship. Η συγκεκριμένη εταιρεία συμμετέχει κατά 50% στην εταιρεία υπηρεσιών ρυμούλκησης του λιμανιού και όπως και στην La Spezia, είναι η διαχειρίστρια του τερματικού σταθμού διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Η Λιμενική Αρχή η οποία ιδρύθηκε το 1994 έχει την εποπτεία του λιμανιού (και είναι αυτόνομη), αλλά ο ιδιωτικός τομέας, μέσω της Contship Italia, συμμετέχει και στα επενδυτικά προγράμματα του λιμανιού. Αναφερόμαστε λοιπόν και στην περίπτωση του Gioia Tauro σε ένα **Landlord** λιμάνι, με έντονη τη παρουσία του ιδιωτικού τομέα, το οποίο διαθέτει μόνο ένα τερματικό σταθμό, τον Medcenter Container Terminal, με διαχειρίστρια την APM Terminals.

Αξίζει εδώ να αναφέρουμε, ότι το συγκεκριμένο λιμάνι είναι καινούργιο σχετικά, μιας και άρχισε να λειτουργεί το 1995. Έχει καταφέρει λόγω της καλής του

⁶⁰ www.portodigioiatauro.it & www.contshipitalia.com

γεωγραφικής θέσης, αλλά και λόγω της πολύς καλής σύνδεσης με το οδικό δίκτυο, να εξυπηρετεί μεγάλο αριθμό πλοίων μεταφοράς Ε/Κ και ιδιαίτερα πλοία μεγάλων διαστάσεων αλλά και μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων.

4.2.12 Bremen - Bremerhaven⁶¹

Το λιμάνι Bremen – Bremerhaven, είναι το ένα από τα δύο γερμανικά λιμάνια που θα εξετάσουμε. Εδώ η Λιμενική Αρχή είναι εκπρόσωπος της Χανσεατικής Ένωσης της πόλης της Βρέμης. Το λιμάνι αυτό μπορούμε να το κατατάξουμε στην κατηγορία των **Landlord** λιμανιών.

Η Λιμενική Αρχή, σαν εκπρόσωπος του δήμου, είναι η διαχειρίστρια της δημοτικής περιουσίας και στα πλαίσια των καθηκόντων της, περιλαμβάνεται το management, ο σχεδιασμός και η συντήρηση της. Το ενδιαφέρον, είναι κυρίως στραμμένο στο έδαφος του λιμανιού, ενώ παράλληλα είναι υπεύθυνη για την πυρασφάλεια, τις τηλεπικοινωνίες, την παροχή νερού και ηλεκτρικής ενέργειας στα πλοία. Αντίθετα η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα εντοπίζεται στις υπηρεσίες χειρισμού του φορτίου αλλά και της ανωδομής του λιμανιού.

Αξίζει εδώ να σημειώσουμε, ότι σε Bremen - Bremerhaven υπάρχουν 2 ξεχωριστές εταιρείες, η Bremenports Consulting GmbH και η Bremenports Dredging GmbH, που όπως φανερώνει και ο τίτλος τους έχουν διαφορετικές αρμοδιότητες, ενώ όπως θα δούμε αμέσως μετά στο Αμβούργο, από εδώ έχει ξεκινήσει η δημιουργία ενός

⁶¹ www.bremenports.de

από τους μεγαλύτερους ιδιωτικούς ομίλους διαχειριστών container τερματικών, ο Eurogate group. Στην συνέχεια παρατίθενται οι τερματικοί σταθμοί του λιμανιού:

§ BLG Container Terminal με διαχειρίστρια την BLG Project Logistics GmbH&CO

§ Eurogate Container Terminal με διαχειρίστρια την Eurogate Container Terminal Bremerhaven GmbH

§ North Sea Terminal με διαχειρίστρια την North Sea Terminal Bremerhaven GmbH&CO

4.2.13 Port of Hamburg⁶²

Το δεύτερο γερμανικό λιμάνι που μας απασχολεί σε αυτήν την εργασία είναι το λιμάνι του Αμβούργου και το οποίο θα το κατατάξουμε στην κατηγορία των **Landlord** λιμανιών. Ο ρόλος του δημόσιου τομέα περιορίζεται μόνο στην υποδομή του λιμανιού στην συντήρηση και στην ανάπτυξη αυτής. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα είναι έντονη, παρότι η Λιμενική Αρχή είναι δημοτικού χαρακτήρα, όπου πάνω από 200 επιχειρήσεις συμβάλλουν στην ομαλή λειτουργία του λιμανιού, στους οποίους ανήκει εξοπλισμός αλλά και κτίρια αυτού.

Στο λιμάνι όπως φαίνεται και στην συνέχεια υπάρχει σημαντικός αριθμός τερματικών σταθμών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Αυτοί είναι:

⁶²www.hafen-hamburg.de

- § Burchardkai Terminal με διαχειρίστρια την Hamburger Hafen und Lagerhaus AG
- § Buss Hansa Terminal με διαχειρίστρια την Buss Hansa Terminal GmbH
- § Container Terminal Altenwerder με διαχειρίστρια την HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH
- § Eurogate Container Terminal με διαχειρίστρια την Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH
- § Tollerort Container Terminal με διαχειρίστρια την Tollerort Container Terminal GmbH
- § Unikai Container Terminal με διαχειρίστρια την Unikai Hafenbetrieb GmbH

Στην περιγραφή των λιμανιών La Spezia και Gioia Tauro, αναφερθήκαμε στην εταιρεία Contship της οποίας μέτοχος είναι η εταιρεία Eurokai Hamburg. Η τελευταία ξεκινώντας από το Αμβούργο μαζί με την BLG Logistics Group του Bremen δημιούργησαν τον όμιλο Eurogate, ο οποίος αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους παγκοσμίως διαχειριστές container τερματικών. Αυτό το γεγονός καταδεικνύει την πολύ μεγάλη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στα λιμάνια τερματικούς σταθμούς διαχείρισης Ε/Κ, δικαιολογώντας άλλωστε και τον χαρακτηρισμό των λιμανιών ως Landlord.

4.2.14 Port of Rotterdam⁶³

⁶³ www.portofrotterdam.com

Το μεγαλύτερο λιμάνι διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Ευρώπης, αλλά και ένα από τα μεγαλύτερα παγκοσμίως, αποτελεί επίσης ένα δείγμα **Landlord** λιμανιού. Η Λιμενική Αρχή η οποία έχει δημοτικό χαρακτήρα, είναι υπεύθυνη για την υποδομή, την συντήρηση, την βελτίωση αυτής και την προβολή του λιμανιού. Επίσης είναι υπεύθυνη για την ασφάλεια στο λιμάνι, την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και για το προσωπικό το οποίο της προσλαμβάνει και διοικεί.

Το Rotterdam, είναι από όλα τα εξεταζόμενα λιμάνια, αυτό με τον μεγαλύτερο αριθμό τερματικών σταθμών. Συνολικά υπάρχουν 10 τερματικά όπου διαχειρίζονται Ε/Κ. Αυτά είναι:

- § APM Terminal με διαχειρίστρια την APM Terminal
- § Barge Terminal με διαχειρίστρια την Europe Container Terminals BV
- § Britannie Terminal με διαχειρίστρια την Hoogewerff de Rijkse Seaport BV
- § ECT Delta Terminal με διαχειρίστρια την Europe Container Terminals BV
- § ECT Home Terminal με διαχειρίστρια την Europe Container Terminals BV
- § Handico Terminal με διαχειρίστρια την Handico Terminals BV
- § Hanno Terminal με διαχειρίστρια την Hanno Rotterdam BV
- § HT Holland Terminal με διαχειρίστρια την HT Holland Terminals BV
- § Waalhaven Pier 7 με διαχειρίστρια την Uniport Multipurpose Terminals BV
- § Waalhaven Terminal με διαχειρίστρια την Waalhaven Terminal BV

Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στο λιμάνι, εντοπίζεται στην παροχή υπηρεσιών προς πλοία και φορτία καθώς και στην ανωδομή του λιμανιού. Αντίθετα δεν

συμμετέχει καθόλου σε επενδύσεις σχετικές με την υποδομή. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός, ότι η χρηματοδότηση για έργα επέκτασης στο λιμάνι μέχρι το 2008, προέρχεται από τον δημόσιο τομέα.

4.2.15 Port of Piraeus⁶⁴

Κλείνουμε την περιγραφή των 15 μεγαλύτερων ευρωπαϊκών λιμανιών διαχείρισης Ε/Κ, με το λιμάνι του Πειραιά. Το ελληνικό λιμάνι, είναι το μοναδικό από το σύνολο των λιμανιών που περιγράψαμε, το οποίο μπορούμε να το χαρακτηρίσουμε ως **δημόσιο** λιμάνι. Αν και το 1999 το λιμάνι μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία και η μετοχή της διαπραγματεύεται στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, το μεγαλύτερο ποσοστό του ανήκει στο κράτος. Στο λιμάνι το οποίο διαθέτει έναν σταθμό διαχείρισης Ε/Κ, αυτόν του Ικονίου, ανήκει η υποδομή και η ανωδομή του λιμανιού, όπως και ο εξοπλισμός διαχείρισης φορτίου. Στο ιδιωτικό τομέα είναι παραχωρημένες συγκεκριμένες υπηρεσίες, όπως για παράδειγμα η ρυμούλκηση.

Κλείνοντας την συνοπτική παρουσίαση των μοντέλων ιδιοκτησίας των παραπάνω λιμανιών, παραθέτουμε στην συνέχεια έναν πίνακα ο οποίος απεικονίζει την κατηγοριοποίηση των λιμανιών συγκεντρωτικά, την διακίνηση Ε/Κ το 2002, τον χαρακτήρα της λιμενικής αρχής, τους τερματικούς σταθμούς καθώς και τους διαχειριστές αυτών..

⁶⁴www.olp.gr

Πίνακας 4.1 Κατηγοριοποίηση των 15 μεγαλύτερων Ευρωπαϊκών λιμανιών

Λιμάνι	Διακίνηση TEU	Μορφή	Λιμενική Αρχή	Τερματικοί σταθμοί	Operator τερματικού
<i>Southampton</i>	1.275.322	Private	Ιδιωτική	Southampton Container Terminal	Southampton Container Terminals Ltd
<i>Felixstowe</i>	2.750.000	Private	Ιδιωτική	Landguard Terminal Trinity Container Terminal	
<i>Antwerp</i>	4.777.387	Landlord	Δημοτική	Delwaide Dock Europaterminal Noordzeeterminal P&O 6th Harbour Dock Berths 242-314 P&O Churchill Dock Berths P&O Delwaide Dock Berths	Hesse-Noord Natie NV Hesse-Noord Natie NV Schelde Container Terminal Noord P&O Ports Antwerp NV P&O Ports Antwerp NV P&O Ports Antwerp NV
<i>Barcelona</i>	1.461.232	Landlord	Αυτόνομη	Estridora de Ponent Muelle Principe de Espana TCB Terminal Terminal Port - Nou	Estridora de Ponent SA Terminal Catalunya SA Terminal de Contenidors de Barcelona SA Terminal Port - Nou SA
<i>Valencia</i>	1.821.005	Tool	Κρατική	Multipurpose Terminal Terminales de Turia Valencia Container Terminal	TCV - Terport-Combiterminal-Cesa Terminales de Turia - Terpoval SA Maritima Valenciana SA
<i>Algeciras</i>	2.234.248	Landlord	Αυτόνομη	APM Terminal	APM Terminals
<i>Le Havre</i>	1.720.459	Tool	Αυτόνομη	Terminal de l'Atlantique Terminal de l'Ocean Terminal de Normandie Terminal Europe - Ameriques	CompagnieNouvelle de Manutentions Portuaire Societe d' Equipement du Terminal de Normandie SA Societe d' Equipement du Terminal de Normandie SA Generale de Manutention Portuaire
<i>Marsaxlokk</i>	1.244.232	Tool	Αυτόνομη	Terminal One Terminal Two	Marsaxlokk Freeport Terminals Ltd Marsaxlokk Freeport Terminals Ltd
<i>La Spezia</i>	975.005	Landlord	Κρατική	La Spezia Container Terminal	La Spezia Container Terminal SpA

				Terminal del Golfo	Terminal del Golfo SpA
Genoa	1.531.254	Tool	Αυτόνομη	Messina Terminal Southern European Container Hub Voltri Terminal	Ignazio Messina & C SpA Terminal Contenitori Porto di Genova SpA Voltri Terminal Europa SpA
Gioia Tauro	2.954.571	Landlord	Αυτόνομη	Medcenter Container Terminal	APM Terminals
Bremen – Bremerhaven	3.031.587	Landlord	Δημοτική	BLG Container Terminal Eurogate Container Terminal North Sea Terminal	BLG Project Logistics GmbH&CO Eurogate Container Terminal Bremerhaven GmbH North Sea Terminal Brenerhaven GmbH&CO
Hamburg	5.373.999	Landlord	Δημοτική	Burchardkai Terminal Buss Hansa Terminal Container Terminal Altenwerder Eurogate Container Terminal Tollerort Container Terminal Unikai Container Terminal	Hamburger Hafen und Lagerhaus AG Buss Hansa Terminal GmbH HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH Tollerort Container Terminal GmbH Unikai Hafенbetrieb GmbH
Rotterdam	6.515.449	Landlord	Δημοτική	APM Terminal Barge Terminal Britannie Terminal ECT Delta Terminal ECT Home Terminal Handico Terminal Hanno Terminal HT Holland Terminal Waalhaven Pier 7 Waalhaven Terminal	APM Terminal Europe Container Terminals BV Hoogewerff de Rijke Seaport BV Europe Container Terminals BV Europe Container Terminals BV Handico Terminals BV Hanno Rotterdam BV HT Holland Terminals BV Uniport Multipurpose Terminals BV Waalhaven Terminal BV
Piraeus	1.404.939	Public	Αυτόνομη	Venzelos Container Terminal	

Πηγή: Τα αντίστοιχα site του κάθε λιμανιού

Από τον πίνακα προκύπτει ότι:

- 2 λιμάνια είναι ιδιωτικά ή το 13.33 % επί του συνόλου
- 1 λιμάνι είναι δημόσιο ή το 6.67% επί του συνόλου
- 4 είναι Tool ή το 26.67% επί του συνόλου
- 8 είναι Landlord ή το 53.33% επί του συνόλου

Κυριαρχεί λοιπόν η μορφή των landlord λιμανιών σε σχέση με τις υπόλοιπες τρεις μορφές. Ένα συμπέρασμα στο οποίο μπορούμε να καταλήξουμε, είναι ότι ο αποκλειστικά δημόσιος χαρακτήρας των λιμανιών έχει σχεδόν εγκαταλειφθεί στις μέρες μας. Τα λιμάνια στρέφονται σε μορφές πια όπου ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει σημαντικά στην λειτουργία ενός λιμανιού. Το αξιοσημείωτο είναι,⁶⁵ ότι η πλειοψηφία των λιμανιών πια θέλει τον ιδιώτη ενεργό μέλος του λιμανιού με πολύ μεγάλη συμμετοχή ακόμα και στα επενδυτικά προγράμματα της υποδομής. Τα landlord λιμάνια είναι διπλάσια από τα Tool (8 έναντι 4) και τα ιδιωτικά έναντι των δημόσιων επίσης (2 έναντι 1). Προφανώς επικρατεί μία τάση στην λιμενική κοινότητα, η οποία θέλει τη διαρκή ενίσχυση του ρόλου του ιδιωτικού τομέα στα λιμάνια.

Άρα αυτό που αναμένει κάποιος να δει, αν εξετάσει την παραγωγικότητα αυτών των λιμανιών, είναι ότι τα λιμάνια με πιο έντονη την παρουσία του ιδιωτικού τομέα, δηλαδή τύπου landlord και private, θα εμφανίζουν υψηλότερη παραγωγικότητα, από εκείνα όπου ο ιδιώτης συμμετέχει λιγότερο. Αυτό ίσως άλλωστε, μπορεί να αποτελεί και το επιχειρήμα, που δικαιολογεί την στροφή των λιμανιών προς ιδιωτικά μοντέλα εκμετάλλευσης.

⁶⁵ Με την επιφύλαξη ότι έχει γίνει υποκειμενική ταξινόμηση των λιμένων.

Πριν προχωρήσουμε όμως στην μέτρηση της παραγωγικότητας ανά λιμάνι και ανά κατηγορία ιδιοκτησιακής μορφής, κρίνεται σκόπιμη η αναφορά στην έννοια της παραγωγικότητας των τερματικών σταθμών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, προκειμένου να έχουμε μια ξεκάθαρη άποψη για το μέγεθος το οποίο θέλουμε να μετρήσουμε.

4.3 Η έννοια της παραγωγικότητας⁶⁶

Αν και ο λιμενικός ανταγωνισμός, υφίσταται από την αρχή της εμφάνισης σχεδόν των εμπορικών λιμένων, εντούτοις η εισαγωγή του containerization στις μεταφορές εμπορευμάτων, τον έχει καταστήσει ακόμα πιο έντονο. Η χρήση του εμπορευματοκιβωτίου, μέσα στο οποίο στοιβάζονται διάφορα εμπορεύματα, καθιστά πιο εύκολο, όχι μόνο τον χειρισμό του φορτίου, για τον λόγο δηλαδή για τον οποίο υιοθετήθηκε η χρήση του, αλλά και την σύγκριση του όγκου φορτίου που διαχειρίζεται ένα λιμάνι. Με την χρήση του E/K, εύκολα μπορεί να μετρηθεί ο αριθμός κουτιών που διαχειρίστηκε, κάτι που δεν μπορούσε να συμβεί, όταν έπρεπε να μετρηθούν εμπορεύματα σε διαφορετικές συσκευασίες με διαφορετικά χαρακτηριστικά και ιδιότητες.

⁶⁶ Παρδάλη Αγγελική (1997) *Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων*, εκδόσεις Interbooks, σελ.186
Dowd T.J., Leschine T.M., (1989) *Container Terminal Productivity: A perspective*, Institute for Marine Studies, University of Washington.
UNCTAD (2004) *Review of Maritime Transport 2004*, New York and Geneva

Επομένως, εάν θελήσουμε να συγκρίνουμε λιμάνια που χειρίζονται Ε/Κ, θα χρησιμοποιήσουμε σαν μέτρο και ως βάση υπολογισμού, τα container, τα πλοία που μεταφέρουν αυτά, τον εξοπλισμό του λιμανιού που τα διαχειρίζεται, τα χερσαία μέσα που τα μεταφέρουν, ακόμα και τον αριθμό των εργατών αν είναι δυνατόν, που συμμετέχουν στον χειρισμό των Ε/Κ μέσα στο λιμάνι.

Ένα από τα κυριότερα εργαλεία το οποίο βρίσκεται στα χέρια των διαφόρων ενδιαφερόμενων για λιμενικές υπηρεσίες και όχι μόνο, στην προσπάθεια σύγκρισης του «πόσο καλά πάει ένα λιμάνι σε σχέση με κάποιο άλλο» είναι η **ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ**.

Τι εννοούμε όμως με τον όρο ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ; Με τον όρο αυτόν εννοούμε⁶⁷ « Την σχέση ανάμεσα στο αποτέλεσμα (output) και στα μέσα που χρησιμοποιήθηκαν (κεφάλαιο, εργασία και έδαφος) για την επίτευξή του. Όταν λοιπόν αναφερόμαστε σε αύξηση της παραγωγικότητας πρέπει ή με τα ίδια μέσα, να αποκομίζουμε περισσότερα, καλύτερα και φθηνότερα προϊόντα ή με λιγότερα μέσα και θυσίες να έχουμε τουλάχιστον το ίδιο αποτέλεσμα»

Από τον παραπάνω ορισμό είναι προφανές ότι η παραγωγικότητα, μετράται υπό το πρίσμα 3 μεγεθών:

- § Παραγωγικότητα εδάφους
- § Παραγωγικότητα κεφαλαίου
- § Παραγωγικότητα εργασίας

⁶⁷ Παρδάλη Αγγελική (1997) *Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων*, εκδόσεις Interbooks, σελ.186

Έτσι σε έναν λιμένα διαχείρισης Ε/Κ, οι δείκτες που χρησιμοποιούνται κατατάσσονται σε μια από τις παραπάνω κατηγορίες. Βέβαια για να προκύψουν οι συγκεκριμένοι δείκτες απαιτούνται και τα ανάλογα στατιστικά στοιχεία⁶⁸.

Στην διεθνή βιβλιογραφία συναντά κανείς διάφορους δείκτες μέτρησης της λιμενικής παραγωγικότητας. Εμείς με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία που είχαμε στην διάθεσή μας θα υπολογίσουμε για το κάθε εξεταζόμενο λιμάνι τους ακόλουθους δείκτες:

1. Συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ως προς την έκταση του τερματικού σταθμού
2. Συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ως προς τον μέγιστο αριθμό TEU που μπορούν να στοιβαχθούν στον τερματικό σταθμό
3. Συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ως προς τον αριθμό των γερανογεφυρών
4. Συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ως προς τον χρόνο που το λιμάνι παραμένει ανοικτό
5. Συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ως προς το μήκος των κρηπιδωμάτων

Ασφαλώς όταν κάποιος, θέλει να μετρήσει την λιμενική παραγωγικότητα, έχει υπόψη του και πολύ σωστά άλλωστε, διάφορους δείκτες, οι οποίοι βοηθούν στην επίτευξη αυτού του στόχου. Κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, έγινε προσπάθεια να υπολογιστούν και άλλοι δείκτες, πέραν αυτών που παρατίθενται.

⁶⁸ Δυστυχώς για την παρούσα εργασία δεν κατέστη δυνατόν να βρούμε στοιχεία από τα οποία να μπορούν να προκύψουν όλοι οι δείκτες που θα αναφέρουμε στην συνέχεια, καθώς τα περισσότερα λιμάνια, δεν δίνουν προς τον απλό ενδιαφερόμενο τέτοιου είδους στοιχεία.

Ένας πολύ αξιόπιστος δείκτης, θα ήταν αυτός που θα διαιρούσαμε την διακίνηση των Ε/Κ, με τον αριθμό των θέσεων παραβολής ή την έκταση και όχι το μήκος των αποβάθρων. Δεν υπήρχαν όμως διαθέσιμα τέτοιου είδους στοιχεία. Επίσης δεν υπήρχαν στοιχεία για την διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων ανά τερματικό σταθμό. Όπως παρουσιάστηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, πολλά λιμάνια έχουν πάνω από έναν τερματικό σταθμό διαχείρισης Ε/Κ, όπου ο κάθε ένας μπορεί και να έχει διαφορετικό ιδιοκτησιακό μοντέλο.

Επίσης θα ήταν ενδιαφέρον να εξαχθούν δείκτες βάση του βυθίσματος, καθώς ανάλογα με το βύθισμα δεν μπορούν να προσεγγίζουν όλων των μεγεθών τα πλοία. Αν και για τα λιμάνια που εξετάζουμε, το μέγιστο βύθισμα, είναι παρόμοιο, υπάρχουν αποκλίσεις ανά τερματικό. Καθώς όμως δεν έχουμε διακίνηση ανά τερματικό, υιοθετούμε την παραδοχή ότι σε όλα τα λιμάνια μπορούν να προσεγγίσουν ίδιου μεγέθους πλοία ακόμα και mega-containerships. Αναγκαστικά επομένως οι δείκτες που χρησιμοποιήθηκαν αναφέρονται σε όλο το λιμάνι ή στο σύνολο των τερματικών σταθμών⁶⁹.

Ας δούμε στην συνέχεια πώς μπορούμε να ερμηνεύσουμε τους δείκτες αυτούς.

4.4 Ερμηνεία δεικτών

⁶⁹ Παρότι ένας τερματικός σταθμός στο ίδιο λιμάνι μπορεί να έχει διαφορετικό ιδιοκτησιακό μοντέλο από ένα άλλο, εμείς το συγκεκριμένο λιμάνι, το κατατάξαμε σε κάποια κατηγορία βάσει των κυρίαρχων στοιχείων που το χαρακτηρίζει

Όπως φαίνεται από την παρουσίαση των δεικτών, ο αριθμητής του κλάσματος είναι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων TEU. Ο αριθμός αυτός, για κάθε λιμάνι ξεχωριστά, αποτελεί το μέγεθος της παραγωγής που έχει πετύχει το κάθε ένα σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Δεν αποτελεί δείκτη της παραγωγικότητας. Αποτελεί όμως τον δείκτη θα λέγαμε του επιπέδου της λιμενικής παραγωγής, αλλά και το βασικό στοιχείο, την αφετηρία από την οποία ξεκινάμε να υπολογίσουμε του δείκτες της παραγωγικότητας.

4.4.1 Συνολική ετήσια διακίνηση TEU / Total area m²

Ο πρώτος δείκτης που θα χρησιμοποιήσουμε, για την μέτρηση της παραγωγικότητας στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια, είναι το πηλίκο της διαίρεσης των συνολικά διαχειριζόμενων TEU ετησίως, ως προς την έκταση του τερματικού σταθμού. Σαν απόλυτο νούμερο, ο δείκτης αυτό δεν έχει ιδιαίτερη αξία. Για παράδειγμα, αν σε ένα λιμάνι η τιμή του είναι 1,41, δηλαδή 1,41 container ανά τετραγωνικό μέτρο, δεν μπορούμε να καταλάβουμε κάτι. Εάν όμως το συγκρίνουμε με την τιμή κάποιου άλλου λιμανιού, για το οποίο αυτή είναι 1,75, τότε μπορούμε να ισχυριστούμε, ότι στο δεύτερο λιμάνι, ο παραγωγικός συντελεστής έδαφος, χρησιμοποιείται καλύτερα σε σχέση με το πρώτο. Επομένως όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή του δείκτη, τόσο μεγαλύτερη παραγωγικότητα του εδάφους επιτυγχάνεται.

4.4.2 Συνολική ετήσια διακίνηση TEU / Storage TEU (μέγιστος αριθμός TEU που μπορούν να στοιβακτούν ταυτόχρονα στο λιμάνι)

Ο συγκεκριμένος δείκτης είναι παρόμοιος με τον προηγούμενο. Προκύπτει από το πηλίκο της διαίρεσης της συνολικής ετήσιας κίνησης TEU προς τον μέγιστο αριθμό container TEU, που μπορούν ταυτόχρονα να στοιβακτούν στον τερματικό σταθμό. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης, τόσο περισσότερο χρησιμοποιήθηκε ο καθορισμένος χώρος του λιμανιού για την στοιβασία. Μεγαλύτερη τιμή του δείκτη σημαίνει και μεγαλύτερη παραγωγικότητα, αφού υποθετικά η κάθε θέση TEU χρησιμοποιήθηκε περισσότερες φορές και επομένως έγινε πιο εντατική χρήση του χώρου.

4.4.3 Συνολική ετήσια διακίνηση TEU / αριθμό γερανογεφυρών

Ο τέταρτος δείκτης, αναφέρεται στην παραγωγικότητα του κεφαλαίου. Με αυτόν εξετάζουμε την παραγωγικότητα κάθε διαθέσιμης γερανογέφυρας του λιμανιού. Μας δείχνει δηλαδή, κατά μέσο όρο, μια γερανογέφυρα πόσα εμπορευματοκιβώτια χειρίστηκε μέσα σε έναν χρόνο. Μεγαλύτερη τιμή σημαίνει και μεγαλύτερη παραγωγικότητα ανά γερανογέφυρα.

Οπωσδήποτε, μειονέκτημα αποτελεί το γεγονός ότι αθροίζουμε γερανογέφυρες με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά. Κάθε μια για παράδειγμα έχει διαφορετική ανυψωτική ικανότητα. Έτσι είναι προφανές ότι τα πιο βαριά container θα τα χειρίζονται οι γερανογέφυρες με την μεγαλύτερη ανυψωτική ικανότητα. Δυστυχώς όμως δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με την μέγιστη ικανότητα ανά γερανογέφυρα και

ακόμα πιο σημαντικά, δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με την κατανομή του βάρους των εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίστηκε το λιμάνι μέσα σε ένα χρόνο. Αν γνωρίζαμε ότι έστω το 60% των διακινούμενων container είχαν βάρος πάνω από 11 τόνους, τότε θα ξέραμε ότι οι γερανογέφυρες με ανυψωτική ικανότητα μέχρι 10 τόνους θα διαχειρίστηκαν μόνο το 40% και επομένως θα άλλαζε η τιμή του συγκεκριμένου δείκτη.

Ακόμα, δεν γνωρίζουμε στοιχεία σχετικά με τους νεκρούς χρόνους, πόσες ώρες την ημέρα δεν λειτουργεί μια γερανογέφυρα ή πόσες μέρες τον χρόνο δεν λειτουργεί λόγω αναγκών συντήρησης ή επισκευής. Η έλλειψη τέτοιων στοιχείων ασφαλώς και αποτελεί μειονέκτημα στην ανάλυσή μας. Έτσι υιοθετούμε την παραδοχή ότι εξετάζουμε κατά μέσο όρο πόσα TEU ετησίως διαχειρίστηκε κάθε μια γερανογέφυρα.

4.4.4 Συνολική ετήσια διακίνηση TEU / μήκος των κρηπιδωμάτων

Ο συγκεκριμένος δείκτης, μπορεί να ενταχθεί στην κατηγορία των δεικτών παραγωγικότητας ως προς τον συντελεστή παραγωγής έδαφος. Όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή του δείκτη τόσο μεγαλύτερη παραγωγικότητα, ανά μέτρο κρηπιδώματος, επιτυγχάνει το κάθε λιμάνι.

Βέβαια, πιο αντιπροσωπευτικός δείκτης παραγωγικότητας εδάφους, παρόμοιος με τον συγκεκριμένο, θα αποτελούσε αν διαιρούσαμε την διακίνηση των E/K με τον αριθμό των θέσεων παραβολής ή με την έκταση των θέσεων παραβολής, πόσα δηλαδή

TEU μπορούν να στοιβαχτούν στην αποβάθρα. Δυστυχώς όμως τέτοιας φύσεως αριθμητικά στοιχεία, δεν υπάρχουν διαθέσιμα⁷⁰

4.4.5 Συνολική ετήσια διακίνηση TEU / χρόνος που το λιμάνι είναι ανοικτό

Ο τελευταίος δείκτης που θα εξετάσουμε είναι αυτός της συνολικής ετήσιας διακίνησης TEU προς τον χρόνο που παραμένει το λιμάνι ανοικτό. Κάποια λιμάνια, λόγω διαφόρων κοινωνικο – οικονομικών συνθηκών που επικρατούν σε διάφορες χώρες, δεν παραμένουν ανοικτά 24 ώρες την ημέρα και 365 μέρες τον χρόνο.

Αυτό που εξετάζουμε εδώ είναι πόσα TEU διαχειρίζεται κάθε τερματικός σταθμός ανά ώρα ή ημέρα. Είναι προφανές ότι για τα λιμάνια που δουλεύουν όλο τον χρόνο συνεχώς, η τιμή που θα πάρει ο δείκτης εξαρτάται αποκλειστικά από το μέγεθος των κινούμενων container και τα λιμάνια με την μεγαλύτερη κίνηση θα έχουν και μεγαλύτερη τιμή. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο με τα λιμάνια που δεν λειτουργούν συνέχεια. Προφανώς ένα λιμάνι που δεν δουλεύει συνέχεια και έχει μεγαλύτερη τιμή η έστω παραπλήσια, σε σχέση με ένα άλλο που δουλεύει συνεχώς, παρουσιάζει μεγαλύτερη παραγωγικότητα.

Ύστερα από την ερμηνεία των δεικτών και πριν προχωρήσουμε στον υπολογισμό τους, κρίνεται σκόπιμη μια πολύ περιληπτική αναφορά στην παραγωγικότητα ενός τερματικού σταθμού από την σκοπιά των πλεονεκτημάτων, μειονεκτημάτων αλλά και των χαρακτηριστικών που αυτή έχει.

⁷⁰ Κάτι που ασφαλώς, δυσκολεύει την ανάλυσή μας

4.5 Παραγωγικότητα και μεταφορικό σύστημα

Ένας πολύ διαδεδομένος όρος, στον τομέα των μεταφορών τα τελευταία χρόνια είναι αυτός του **Containerization**. Με τον συγκεκριμένο όρο αναφερόμαστε στην κίνηση φορτίου με εμπορευματοκιβώτια, όπου συμμετέχουν τόσο χερσαία όσο και θαλάσσια μέσα μεταφοράς (και πιο σπάνια εναέρια μέσα). Σε ένα τέτοιο σύστημα σημαντική θέση κατέχει ο τερματικός σταθμός διαχείρισης Ε/Κ, ο οποίος παρέχει υπηρεσίες προς τα θαλάσσια, τα χερσαία μέσα αλλά και προς τα ίδια τα container και αποτελεί τον φυσικό σύνδεσμο μεταξύ των θαλασσίων και των υπόλοιπων μέσων μεταφοράς.

Σε ένα τέτοιο λιμάνι συμμετέχουν διάφορα μέλη με διαφορετικούς σκοπούς και δραστηριότητες:

- § Οι μεταφορείς
- § Ο operator του λιμανιού
- § Οι στοιβαδότες
- § Οι εργάτες
- § Η Λιμενική Αρχή
- § Οι φορτωτές
- § Οι κυβερνητικοί οργανισμοί κλπ

Είναι αυτονόητο ότι σε ένα τέτοιο δυναμικό σύστημα, ο κάθε συμμετέχων επηρεάζει την παραγωγικότητα που έχει ο τερματικός σταθμός ή ακόμα και ολόκληρο

το σύστημα διαχείρισης, αφού το λιμάνι αποτελεί κρίκο της μεταφορικής υπηρεσίας. Είναι πολύ πιθανό ο κάθε συμμετέχων να δρα ανεξάρτητα και αυτόβουλα, σύμφωνα με τα δικά του συμφέροντα, τα οποία επιδρούν αρνητικά στο όλο σύστημα. Ένας τρόπος, βέβαια που έχει αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου είναι η παροχή των υπηρεσιών ενός διαμεταφορέα, ο οποίος συμμετέχει και ελέγχει όλα ή σχεδόν όλα τα στάδια της μεταφοράς.

Δημιουργείται όμως ένα εύλογο ερώτημα, «Αν το τερματικό φτάσει να λειτουργεί στο μέγιστο της παραγωγικότητάς του, τότε αυτόματα δεν βελτιώνεται και η παραγωγικότητα του συνολικού μεταφορικού συστήματος;»

Σύμφωνα με διάφορες μελέτες⁷¹, η μεγιστοποίηση της παραγωγικότητας ενός λιμανιού, δεν έχει τόσο ορατά αποτελέσματα. Αυτή η μεγιστοποίηση μπορεί απλώς να μετατοπίσει ένα υπάρχον πρόβλημα, της συμφόρησης για παράδειγμα, σε κάποιο άλλο στάδιο της μεταφορικής αλυσίδας. Έτσι εάν βελτιωθεί ο χρόνος διαμετακόμισης από το πλοίο προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς, στο μισό, η θετική επίδραση του, θα εξαρτηθεί από την δυνατότητα του οδικού δικτύου να απορροφήσει τον αυξημένο όγκο φορτίου.

Είναι εξίσου σημαντικό, να επισημάνουμε, πως η έννοια της παραγωγικότητας, μέσα στο ίδιο τερματικό και η βελτίωση αυτής, αποκτά διαφορετικό νόημα, ανάλογα με τον κάθε συμμετέχοντα στην λιμενική παραγωγή. Για τον operator του λιμανιού, η βελτίωση της παραγωγικότητας, μπορεί να απεικονίζεται, στην μείωση ή

⁷¹ Dowd T.J., Leschine T.M., (1989) *Container Terminal Productivity: A perspective*, Institute for Marine Studies, University of Washington.

σταθεροποίηση του κόστους χειρισμού των Ε/Κ. Για την λιμενική αρχή όμως μπορεί να είναι η αύξηση της ετήσιας διακίνησης Ε/Κ, ενώ για τους εργάτες η αύξηση του συνολικού φορτίου που χειρίστηκαν. Οποσδήποτε, τέτοιοι στόχοι έχουν λογική και είναι επιθυμητή η επίτευξή τους, δεν παύει όμως πολλές φορές να είναι και αντικρουόμενοι μεταξύ τους.

Πέραν όμως από τέτοιου είδους δυσχέρειες υπάρχουν κάποιοι παράγοντες που εμποδίζουν την αύξηση της παραγωγικότητας ενός λιμανιού. Συνοπτική περιγραφή αυτών γίνεται στην συνέχεια.

Περιορισμοί

Οι περιορισμοί στην παραγωγικότητα ενός τερματικού σταθμού διαχείρισης Ε/Κ, μπορεί να επιβληθούν εξαιτίας των ακόλουθων παραγόντων:

- § Φυσικών
- § Θεσμικών
- § Συνδυασμό και των δύο

Στους **φυσικούς** περιλαμβάνονται, η έκταση, το σχήμα, η διαμόρφωση του λιμένα, ο αριθμός και ο τύπος του διαθέσιμου εξοπλισμού, ο τύπος και τα χαρακτηριστικά των πλοίων που προσεγγίζουν στο λιμάνι. Είναι λογικό για παράδειγμα ο operator του λιμανιού να δουλεύει πιο παραγωγικά με έναν τύπο πλοίου που προσεγγίζει συχνά το λιμάνι του, σε σχέση με ένα που προσεγγίζει το λιμάνι για πρώτη φορά. Η έλλειψη γερανογεφυρών, η ανεπάρκεια σε αριθμούς αποβαθρών, η δυσκολία πρόσβασης των

χερσαίων μέσων μεταφοράς αποτελούν φυσικούς περιορισμούς στην βελτίωση της παραγωγικότητας ενός λιμένα.

Οι **θεσμικοί** παράγοντες, είναι ίσως πιο δύσκολο να καθοριστούν. Εδώ περιλαμβάνονται περιορισμοί που προέρχονται από τα εργατικά σωματεία, από τους υιοθετημένους ή επιβαλλόμενους κανόνες ασφαλείας, του τελωνειακούς κανονισμούς κλπ, οι οποίοι μπορεί να επιβληθούν στον διαχειριστή του λιμανιού. Λόγου χάριν, εάν το εργατικό σωματείο απαιτεί όλοι οι εργάτες ταυτόχρονα να έχουν διάλειμμα φαγητού, αντί να πηγαίνει ο καθένας μόνος του, οι εργασίες θα διακόπτονται μέσα στο ωράριο εργασίας.

Οπωσδήποτε η λύση αυτών των προβλημάτων, μπορεί να επιτευχθεί με τρόπους όμως που απαιτούν την καταβολή κάποιου κόστους. Αν για την αύξηση της παραγωγικότητας απαιτείται η αγορά επιπλέον εξοπλισμού, θα πρέπει να εξεταστεί αν το όφελος που θα προκύψει από την απόκτηση αυτού, θα καλύψει το κόστος που απαιτήθηκε για την απόκτησή του.

Οπωσδήποτε υπάρχουν και κάποιοι **εξωγενείς παράγοντες** οι οποίοι με μη συστηματικό τρόπο επιδρούν στην παραγωγικότητα ενός λιμανιού και βέβαια δεν είναι δυνατόν να υπολογιστούν. Για παράδειγμα το Σεπτέμβριο του 2003 ο τυφώνας Maemi χτύπησε το Pusan, ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης Ε/Κ, θέτοντας εκτός λειτουργίας 12 από τις 52 γερανογέφυρες. Είναι προφανές πως τέτοιοι παράγοντες,

όταν εμφανιστούν επιδρούν αρνητικά στην παραγωγικότητα, αλλά στην παρούσα εργασία δεν θα μας απασχολήσουν⁷².

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

⁷² UNCTAD (2004) *Review of Maritime Transport 2004*, New York and Geneva

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ:ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΑΝΑ ΔΕΙΚΤΗ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

5.1 Γενικά

Στη συνέχεια της εργασίας μας, θα προσπαθήσουμε να συγκρίνουμε τα λιμάνια μεταξύ τους ξεχωριστά βάσει κάθε δείκτη, του οποίου την ερμηνεία εξηγήσαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Γνωρίζουμε μέχρι στιγμής σε ποια μορφή ιδιοκτησίας ανήκει το κάθε ένα από τα λιμάνια που μελετάμε, όπως επίσης ποια είναι η κίνηση φορτίου τους μια δεδομένη χρονική περίοδο, αυτή του 2002.

Έχει ενδιαφέρον επομένως να δούμε, πως κατατάσσονται τα λιμάνια ανά δείκτη. Εδώ πια δεν μας ενδιαφέρει τόσο το λιμάνι αυτό καθεαυτό, αλλά σε ποιο μοντέλο ανήκει. Για τον λόγο αυτό στα διαγράμματα που θα ακολουθήσουν, τα λιμάνια που ανήκουν στην ίδια κατηγορία, έχουν το ίδιο χρώμα, για να είναι πιο εύκολη η εξαγωγή συμπερασμάτων.

Επίσης, για κάθε δείκτη, προκειμένου να έχουμε ένα μέτρο σύγκρισης, έχει υπολογιστεί η μέση τιμή αυτού, έτσι ώστε να γνωρίζουμε ποια λιμάνια είναι πάνω από τον μέσο όρο και ποια όχι.

5.2 Ετήσια διακίνηση TEU - 2002⁷³

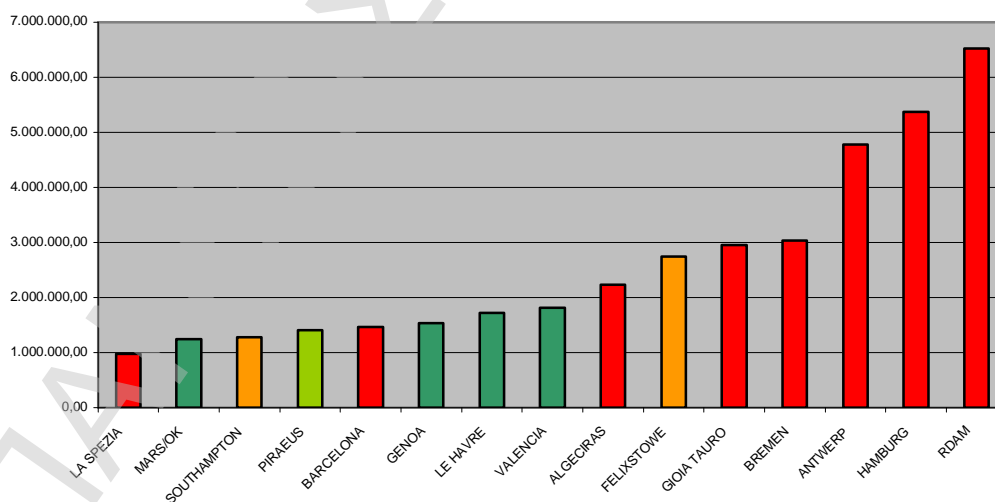
Ξεκινάμε, παρουσιάζοντας την ετήσια διακίνηση των λιμανιών το 2002. Όπως έχουμε αναφέρει τα λιμάνια που εξετάζουμε στην παρούσα εργασία, είναι τα 15 μεγαλύτερα σε διακίνηση TEU, βάση του Containerization. Στον πίνακα 36 και στο διάγραμμα 5.1 που ακολουθεί, παρουσιάζεται η κατάταξη των λιμανιών βάσει της διακίνησής τους το 2002

Πίνακας 5.1 Διακίνηση TEU - 2002

	<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>TEU</i>		<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>TEU</i>
1	RDAM	6.515.449,00	9	LE HAVRE	1.720.459,00
2	HAMBURG	5.373.999,00	10	GENOA	1.531.254,00
3	ANTWERP	4.777.387,00	11	BARCELONA	1.461.232,00
4	BREMEN	3.031.587,00	12	PIRAEUS	1.404.939,00
5	GIOIA TAURO	2.954.571,00	13	SOUTHAMPTON	1.275.322,00
6	FELIXSTOWE	2.750.000,00	14	MARS/OK	1.244.232,00
7	ALGECIRAS	2.234.248,00	15	LA SPEZIA	975.005,00
8	VALENCIA	1.821.005,00			

Πηγή: "Containerization Yearbook" 2004,σελ.8

Διάγραμμα 5.1 . Διακίνηση TEU ανά λιμάνι 2002



⁷³ Πηγή: "Containerization Yearbook" 2004, σελ.8

Όπως φαίνονται από τα παραπάνω στοιχεία, τα 5 πρώτα λιμάνια σε διακίνηση, ανήκουν στην κατηγορία των **Landlord** λιμανιών. Αυτά είναι, το Ρότερνταμ, το Αμβούργο, η Αμβέρσα, το Bremen – Bremerhaven και το Gioia Tauro. Το πρώτο Tool λιμάνι στην λίστα είναι της Βαλένθιας, το οποίο βρίσκεται στην 8^η θέση. Από τα στοιχεία αυτά είναι προφανές ότι τα landlord λιμάνια κυριαρχούν στις πρώτες θέσεις της λίστας, ενώ τα λιμάνια που έχουν πιο έντονη παρουσιά του δημόσιου τομέα (Tool συν Public) βρίσκονται στην μέση της λίστας. Ο Πειραιάς, το μόνο λιμάνι δημόσιου χαρακτήρα, βρίσκεται στην 12^η θέση, ενώ από τα 2 ιδιωτικά, το Southampton είναι 13^ο και το Felixstowe 6^ο. Τα πλήρως ιδιωτικοποιημένα λιμάνια βρίσκονται στα δύο άκρα σχεδόν του πίνακα, τα λιμάνια landlord κυριαρχούν στις πρώτες θέσεις, αν και το 15^ο λιμάνι είναι επίσης landlord. Αντίθετα τα περισσότερο δημόσιου χαρακτήρα λιμάνια βρίσκονται στην μέση της σχετικής λίστας.

5.3 Σύγκριση δείκτη Συνολικής Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων / Συνολική Έκταση

Ο πίνακας 5.2, μας δείχνει την ταξινόμηση των λιμανιών βάσει έκτασης. Όπως παρατηρούμε στην πρώτη θέση βρίσκεται το λιμάνι της Αμβέρσας, με το λιμάνι του Ρότερνταμ να ακολουθεί με ελάχιστη διαφορά.. Στην πέμπτη θέση βρίσκεται το πρώτο Tool λιμάνι και είναι η Χάβρη, όπως και στην προτελευταία βρίσκεται το Marsaxlokk. Έχοντας ως κριτήριο την μέση έκταση των 15 λιμανιών, η οποία είναι 1.812.000 τμ, περίπου, μόνο το λιμάνι της Χάβρης, από τα Tool λιμάνια βρίσκεται πάνω από αυτόν. Ο Πειραιάς σαν το μόνο δημόσιο, βρίσκεται στην 10^η θέση. Αντίθετα το Felixstowe –

ιδιωτικοποιημένο λιμάνι, βρίσκεται στην 6^η θέση και πάνω από τον μέσο όρο. Αντίθετα το Σαουθάμπτον, βρίσκεται κάτω από τον Πειραιά.

Πίνακας 5.2 Ταξινόμηση λιμανιών βάσει έκτασης

	<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>Έκταση τμ</i>		<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>Έκταση τμ</i>
1	ANTWERP	4.868.070,00	8	GENOA	1.099.877,00
2	RDAM	4.834.000,00	9	VALENCIA	1.010.500,00
3	HAMBURG	4.067.000,00	10	PIRAEUS	900.000,00
4	BREMEN	2.265.000,00	11	SOUTHAMPTON	765.000,00
5	LE HAVRE	1.980.000,00	12	BARCELONA	750.000,00
6	FELIXSTOWE	1.948.000,00	13	ALGECIRAS	536.000,00
	AVERAGE	1.812.006,20	14	MARS/OK	474.646,00
7	GIOIA TAURO	1.300.000,00	15	LA SPEZIA	382.000,00

Η παραπάνω εικόνα διαφοροποιείται, όταν εξετάσουμε τον δείκτη ΣΔΕ / ΕΚΤ. Στην δεύτερη θέση βρίσκεται το λιμάνι του Marsaxlokk – Tool, ενώ στην προτελευταία θέση βρίσκεται το λιμάνι της Αμβέρσας, το οποίο είναι το μεγαλύτερο λιμάνι σε έκταση. Η Χάβρη το μόνο λιμάνι από τα Tool, που σε έκταση ήταν πάνω από τον μο, βάσει του συγκεκριμένου δείκτη, βρίσκεται στην τελευταία.

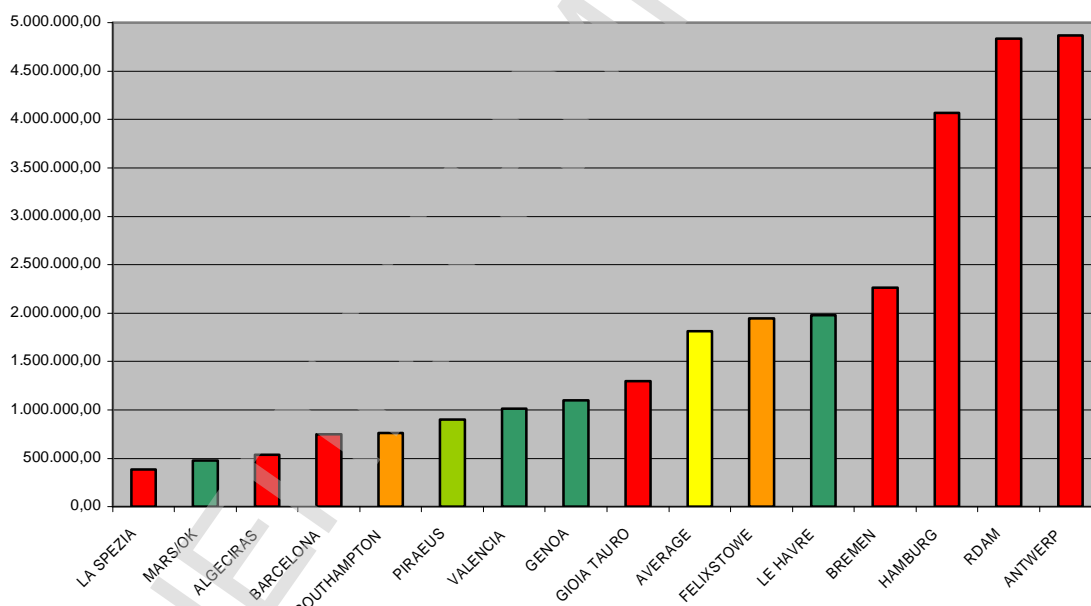
Το εξαιρετικά ενδιαφέρον στοιχείο, από την σύγκριση των πινάκων 5.2-5.3, είναι ότι τα λιμάνια που είναι πάνω από τον μο του δείκτη, από μέγεθος έκτασης είναι κάτω από τον μο. Στις 5 πρώτες θέσεις βέβαια βρίσκεται μόνο το Marsaxlokk από τα Tool λιμάνια, ενώ ο Πειραιάς βρίσκεται μεταξύ των δυο ιδιωτικών. Τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια σε έκταση, η Αμβέρσα όπως αναφέραμε, αλλά και το Ρότερνταμ, βρίσκονται κάτω από την μέση τιμή του δείκτη.

Ιδιαίτερα από το διάγραμμα 3, είναι εμφανές ότι τα landlord λιμάνια, είναι συγκεντρωμένα τα στις πρώτες και στις τελευταίες θέσεις του πίνακα, ενώ αντίθετα στις ενδιάμεσες θέσεις βρίσκονται 2 Tool λιμάνια, το δημόσιο και τα 2 ιδιωτικά.

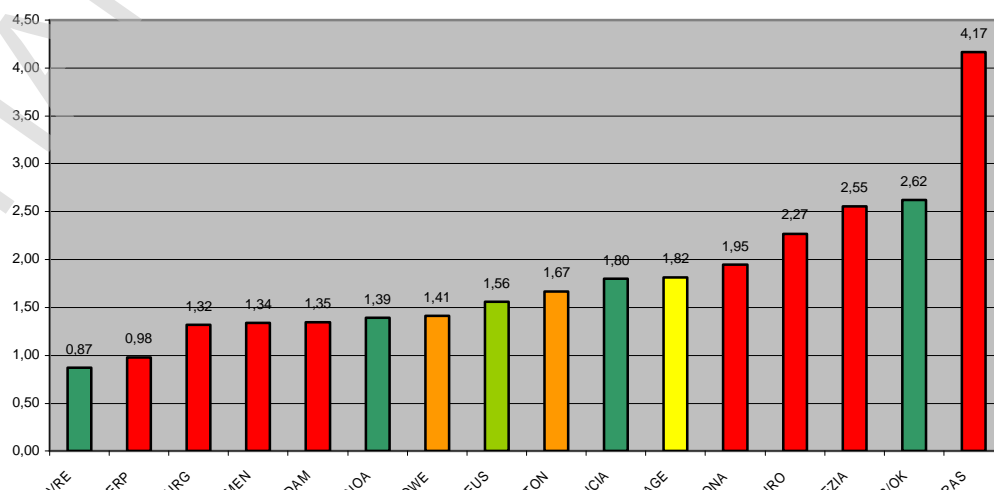
Πίνακας 5.3 Ταξινόμηση λιμανιών βάσει δείκτη

	<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>ΣΔΕ/ΕΤΣ</i>		<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>ΣΔΕ/ΕΤΣ</i>
1	ALGECIRAS	4,17	8	PIRAEUS	1,56
2	MARS/OK	2,62	9	FELIXSTOWE	1,41
3	LA SPEZIA	2,55	10	GENOA	1,39
4	GIOIA TAURO	2,27	11	RDAM	1,35
5	BARCELONA	1,95	12	BREMEN	1,34
	AVERAGE	1,82	13	HAMBURG	1,32
6	VALENCIA	1,80	14	ANTWERP	0,98
7	SOUTHAMPTON	1,67	15	LE HAVRE	0,87

Διάγραμμα 5.2 Έκταση λιμανιών 2002



Διάγραμμα 5.3 Σύγκριση λιμανιών βάσει δείκτη ΣΔΕ/ΕΤΣ



5.4 Σύγκριση δείκτη Συνολική Διακίνηση Εμπορευματοκιβωτίων / Μέγιστο Αριθμό Στοιβαθθέντων

Στην πρώτη θέση του πίνακα 5.4 με τον μέγιστο αριθμό στοιβασίας Ε/Κ, βρίσκεται το λιμάνι της Αμβέρσας, ενώ στην τρίτη το ιδιωτικό λιμάνι του Felixstowe. Συνολικά οι 5 πρώτες θέσεις καταλαμβάνονται από 4 λιμάνια landlord και 1 ιδιωτικό. Όλα τα Top1 λιμάνια και το μοναδικό δημόσιο, βρίσκονται κάτω από τον μ.ο, ενώ στην τελευταία θέση, αν εξαιρέσουμε την Βαρκελώνη, για την οποία δεν έχουμε στοιχεία, βρίσκεται το Marsaxlokk.

Πίνακας 5.4 Ταξινόμηση λιμανιών βάσει μέγιστου αριθμού στοιβασίας TEU

	<i>AIMANI</i>	<i>Στοιβασία TEU</i>		<i>AIMANI</i>	<i>Στοιβασία TEU</i>
1	ANTWERP	159.237,00	8	LE HAVRE	45.000,00
2	HAMBURG	127.884,00	9	PIRAEUS	30.500,00
3	FELIXSTOWE	66.968,00	10	SOUTHAMPTON	25.000,00
4	RDAM	59.197,00	11	GENOA	24.551,00
5	GIOIA TAURO	55.038,00	12	LA SPEZIA	20.500,00
	AVERAGE	52.664,79	13	ALGECIRAS	12.718,00
6	VALENCIA	50.000,00	14	MARS/OK	10.834,00
7	BREMEN	49.880,00	15	BARCELONA	0,00

Όπως όμως και στον προηγούμενο δείκτη, έτσι και εδώ, το λιμάνι της Αμβέρσας, ενώ είναι πρώτο βάσει απόλυτου αριθμού, βάσει δείκτη καταλαμβάνει την τελευταία θέση. Το ακριβώς αντίθετο, γίνεται με το Marsaxlokk που από τελευταίο στον πίνακα 5.4, βρίσκεται στην δεύτερη θέση στον πίνακα 40, αλλά και την Algeciras η οποία έχει την μεγαλύτερη τιμή του δείκτη.

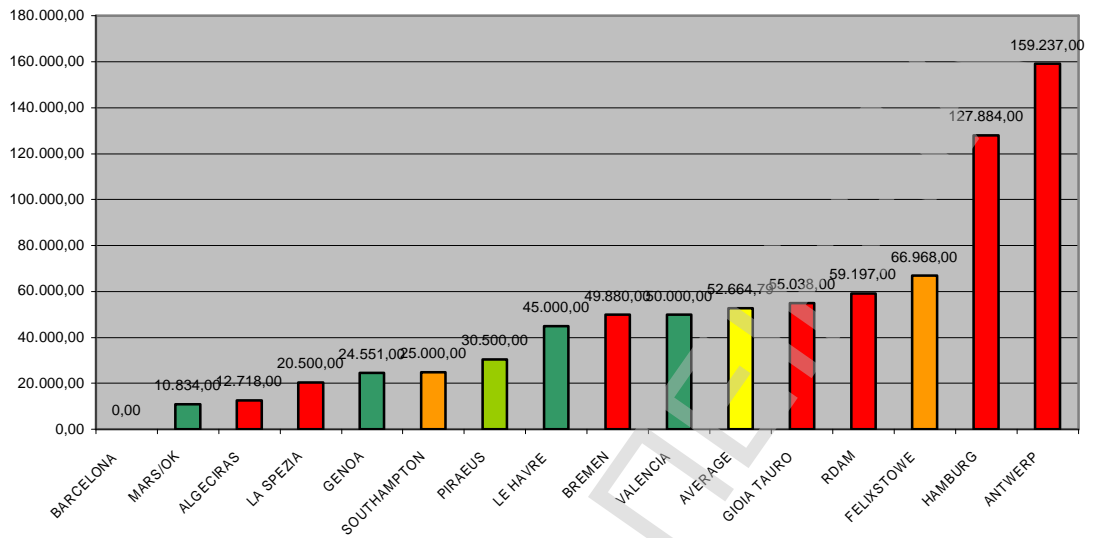
Πίνακας 5.5 Ταξινόμηση λιμανιών βάσει δείκτη

	<i>AIMANI</i>	<i>ΣΔΕ / ΜΑΣ</i>		<i>AIMANI</i>	<i>ΣΔΕ / ΜΑΣ</i>
1	ALGECIRAS	175,68	8	LA SPEZIA	47,56
2	MARS/OK	114,85	9	PIRAEUS	46,06
3	RDAM	110,06	10	HAMBURG	42,02

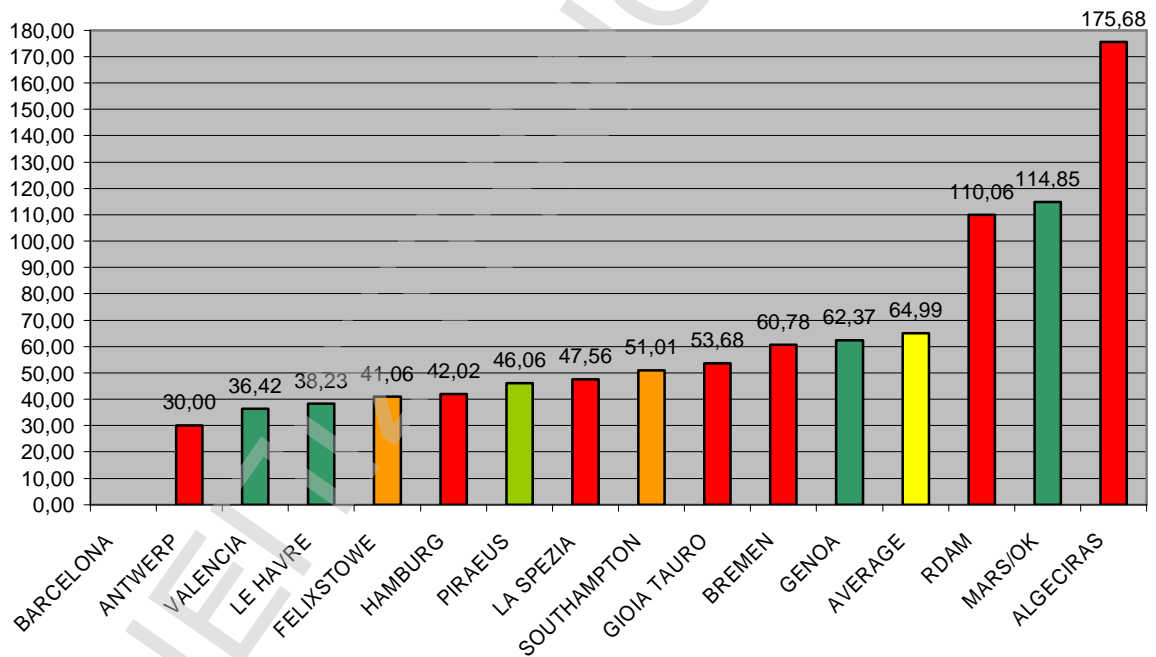
	AVERAGE	64,99	11 FELIXSTOWE	41,06
4	GENOA	62,37	12 LE HAVRE	38,23
5	BREMEN	60,78	13 VALENCIA	36,42
6	GIOIA TAURO	53,68	14 ANTWERP	30,00
7	SOUTHAMPTON	51,01	15 BARCELONA	0,00

Συγκρίνοντας τους δύο πίνακες ή τα διαγράμματα, παρατηρούμε, ότι ενώ στον αριθμό στοιβασίας, όπως είπαμε προηγούνται λιμάνια landlord και ιδιωτικά, στην περίπτωση του δείκτη μεγίστου αριθμού στοιβασίας, δύο Tool λιμάνια, Marsaxlokk και Genoa, βρίσκονται στις 5 πρώτες θέσεις, 2^η και 4^η αντίστοιχα. Τα ιδιωτικά λιμάνια και στις δύο περιπτώσεις έχουν μεγάλη διαφορά μεταξύ τους. Στον πίνακα 5.4, το Felixstowe είναι 3^ο και το Southampton 10^ο, ενώ στον πίνακα 40 το Southampton είναι 7^ο και το Felixstowe 11^ο. Και στις 2 περιπτώσεις το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται, ανάμεσα στα 2 ιδιωτικά λιμάνια παραμένοντας στην 9^η θέση, πιο κάτω βέβαια από τον μο. Εδώ σε αντίθεση με τον προηγούμενο δείκτη, τα ιδιωτικά λιμάνια, έχουν πιο ομοιόμορφη ταξινόμηση, αφού βρίσκονται και στις τρεις πεντάδες..

Διάγραμμα 5.4 Μέγιστος Αριθμός Στοιβασίας ανά λιμάνι



Διάγραμμα 5.5 Σύγκριση λιμανιών βάσει δείκτη μεγίστου αριθμού στοιβαχθέντων



5.5 Σύγκριση βάσει Συνολική Διακίνηση Εμπορευματοκιβωτίων / Αριθμό Γερανογεφυρών

Εξετάζοντας τον δείκτη ΣΔΕ / ΑΓΕΡ, βλέπουμε ότι η θέση που παίρνουν τα λιμάνια είναι διαφορετική σε σχέση με τους προηγούμενους δείκτες.

Πίνακας 5.6 Ταξινόμηση λιμανιών βάσει αριθμού γερανών

<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>Γερανοί</i>	<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>Γερανοί</i>
1 RDAM	208,00	8 MARS/OK	47,00
2 FELIXSTOWE	103,00	9 BARCELONA	33,00
3 HAMBURG	98,00	10 BREMEN	33,00
4 VALENCIA	68,00	11 LA SPEZIA	28,00
5 ALGECIRAS	63,00	12 LE HAVRE	28,00
6 GENOA	59,00	13 GIOIA TAURO	21,00
AVERAGE	57,60	14 PIRAEUS	14,00
7 ANTWERP	50,00	15 SOUTHAMPTON	11,00

Στην πρώτη θέση, των διαθέσιμων γερανών, βρίσκεται βέβαια πάλι, όπως και σε όλες τις προηγούμενες περιπτώσεις, ένα landlord λιμάνι, αυτό του Ρότερνταμ, όπως άλλωστε και βάσει του δείκτη, το οποίο είναι το λιμάνι του Gioia Tauro.

Πίνακας 5.7 Ταξινόμηση λιμανιών βάσει δείκτη

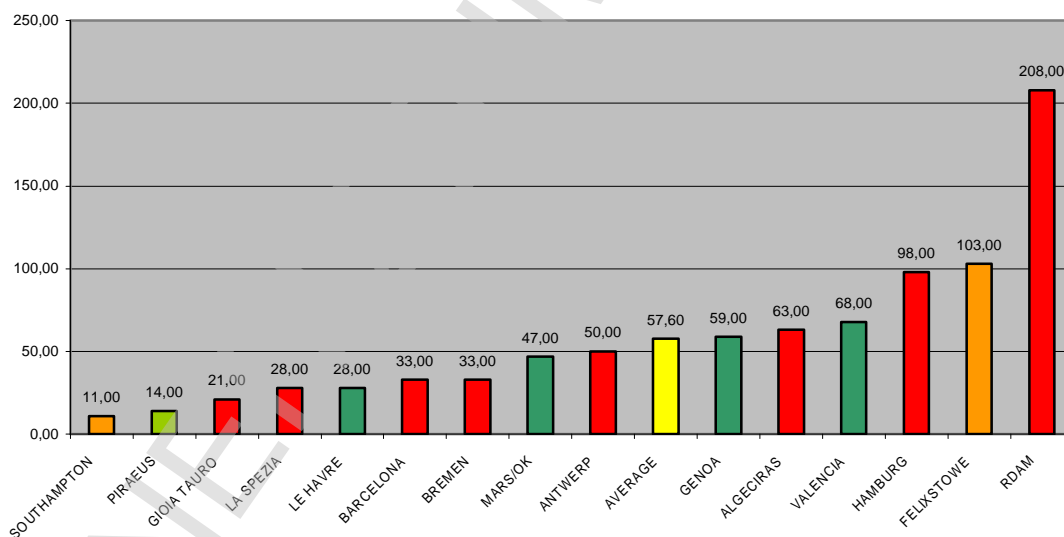
<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>ΣΔΕ / ΑΓΕΡ</i>	<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>ΣΔΕ / ΑΓΕΡ</i>
1 GIOIA TAURO	140.693,86	8 BARCELONA	44.279,76
2 SOUTHAMPTON	115.938,36	9 ALGECIRAS	35.464,25
3 PIRAEUS	100.352,79	10 LA SPEZIA	34.821,61
4 ANTWERP	95.547,74	11 RDAM	31.324,27
5 BREMEN	91.866,27	12 VALENCIA	26.779,49
6 LE HAVRE	61.444,96	13 FELIXSTOWE	26.699,03
AVERAGE	60.831,71	14 MARS/OK	26.473,02
7 HAMBURG	54.836,72	15 GENOA	25.953,46

Όμως και αυτό είναι πιο έντονο στον πίνακα 5.7 και στο διάγραμμα 5.7, στις πρώτες θέσεις βρίσκονται 3 λιμάνια διαφορετικού μοντέλου. Στην πρώτη θέση βρίσκεται το landlord λιμάνι του Gioia Tauro, στην δεύτερη το ιδιωτικό λιμάνι του Southampton και στην τρίτη το δημόσιο λιμάνι του Πειραιά. Κάτι τέτοιο δεν το έχουμε συναντήσει στην μέχρι τώρα ανάλυσή μας. Επίσης στις 3 τελευταίες θέσεις βρίσκονται

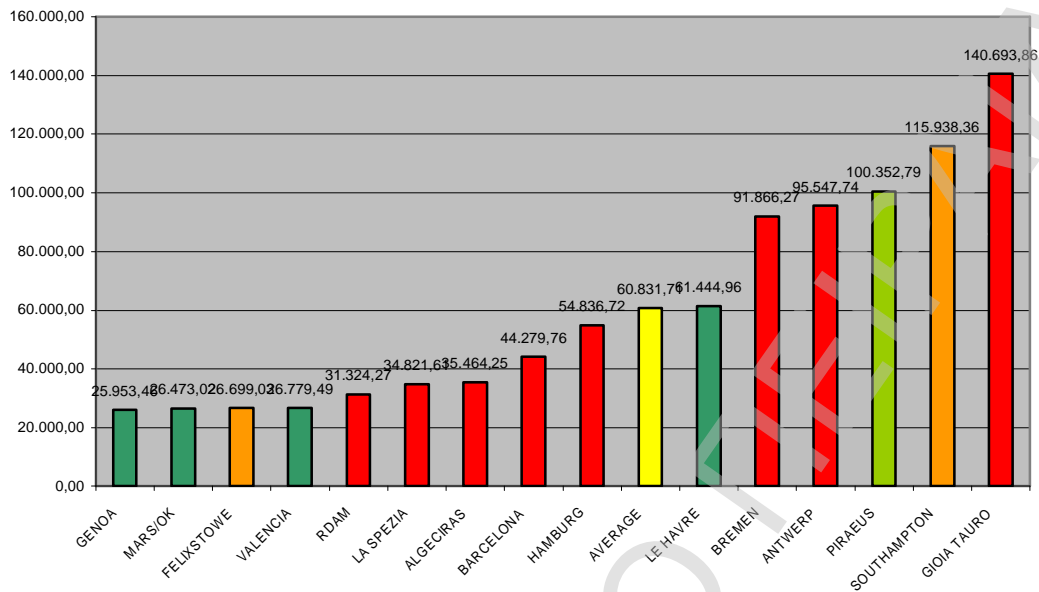
2 Tool λιμάνια, η Genoa και το Marsaxlokk και ένα ιδιωτικό, το Felixstowe. Αξιοσημείωτο επίσης ότι δεν υπάρχουν στις μεσαίες θέσεις Tool λιμάνια, πλην της Χάβρης που βρίσκεται στην 6^η θέση.

Εξετάζοντας τον μο του δείτη, βλέπουμε ότι αυτός βρίσκεται μεταξύ 6^{ης} και 7^{ης} θέσης, σε αντίθεση με τους δυο άλλους δύο δείκτες που έχουμε εξετάσει μέχρι τώρα. Στον δείκτη ΣΔΕ / ΜΑΣ, η μέση τιμή βρίσκεται μεταξύ 3^{ης} – 4^{ης} θέσης, ενώ στον δείκτη ΣΔΕ / ΕΤΣ μεταξύ 5^{ης} – 6^{ης}. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι μεταξύ 9^{ης} και 15^{ης} θέσης η διαφορά είναι 1,36 φορές περίπου. Δηλαδή για την Αλγεθίρα που είναι 9^η η τιμή του δείκτη είναι 1,36 φορές μεγαλύτερη από την τιμή που έχει το τελευταίο λιμάνι της Genoa.

Διάγραμμα 5.6 Γερανοί ανά λιμάνι



Διάγραμμα 5.7 Σύγκριση λιμανιών βάσει δείκτη αριθμού γερανογεφυρών



5.6 Σύγκριση βάσει Συνολικής Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων / Χρόνο

Λειτουργίας

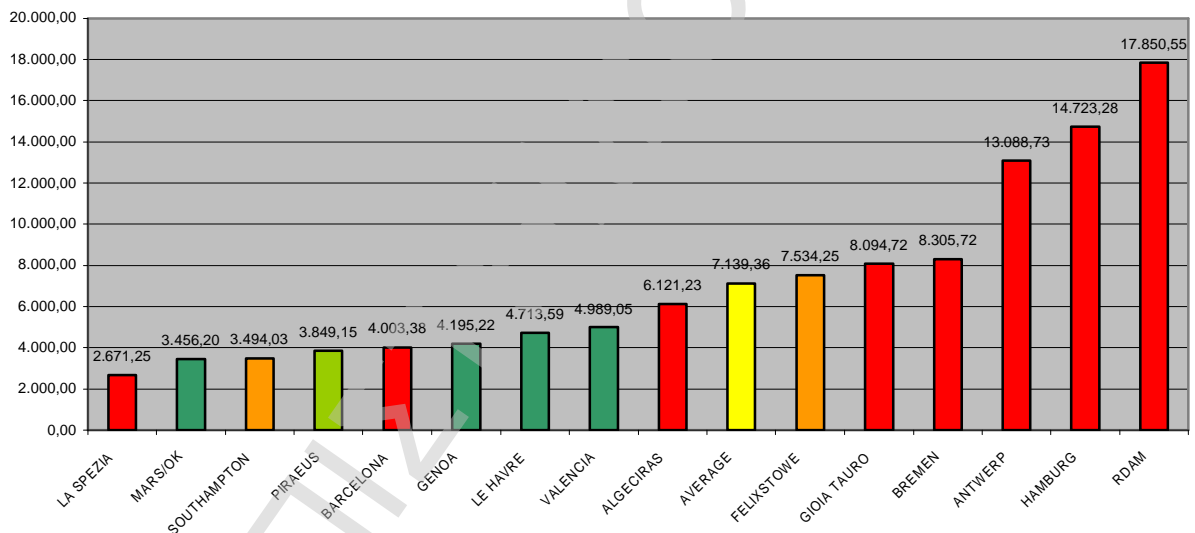
Ασφαλώς η εξέταση του δείκτη ΣΔΕ / ΧΛ, δεν μπορεί να μας οδηγήσει σε διαφορετικά συμπεράσματα, σε σχέση με αυτά που μπορούμε να κάνουμε εξετάζοντας απλώς την διακίνηση TEU. Αυτό συμβαίνει γιατί ο διαιρέτης του δείκτη είναι ο ίδιος σε κάθε λιμάνι, πλην του Marsaxlokk. Τελικά όμως η διαφορά που προκύπτει δεν αλλάζει την κατάταξη των λιμανιών.

Ουσιαστικά ο δείκτης μας δείχνει όπως έχουμε πει την ημερήσια διακίνηση TEU ανά λιμάνι, με κριτήριο μόνο τις ημέρες που τα λιμάνια λειτουργούν. Στις 5 πρώτες θέσεις βρίσκονται landlord λιμάνια, ενώ τα Tool λιμάνια βρίσκονται κάτω από την μέση τιμή, ενώ όπως και σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις που εξετάσαμε το δημόσιο λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται ανάμεσα στις τιμές των δύο ιδιωτικών λιμανιών

Πίνακας 5.8 Ταξινόμηση λιμανιών βάσει δείκτη

	<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>ΣΔΕ / ΧΑ</i>		<i>ΛΙΜΑΝΙ</i>	<i>ΣΔΕ / ΧΑ</i>
1	RDAM	17.850,55	8	VALENCIA	4.989,05
2	HAMBURG	14.723,28	9	LE HAVRE	4.713,59
3	ANTWERP	13.088,73	10	GENOA	4.195,22
4	BREMEN	8.305,72	11	BARCELONA	4.003,38
5	GIOIA TAURO	8.094,72	12	PIRAEUS	3.849,15
6	FELIXSTOWE	7.534,25	13	SOUTHAMPTON	3.494,03
	AVERAGE	7.139,36	14	MARS/OK	3.456,20
7	ALGECIRAS	6.121,23	15	LA SPEZIA	2.671,25

Διάγραμμα 5.8 Σύγκριση λιμανιών βάσει δείκτη χρόνου λειτουργίας



5.7 Σύγκριση βάσει Συνολικής Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων / Μήκος Κρηπιδωμάτων

Ο δείκτης που εξετάζει την παραγωγικότητα ανά μέτρο κρηπιδώματος, είναι ένας από τους δείκτες που χρηλίζουν ιδιαίτερης προσοχής. Ανά συνολικό μήκος κρηπιδώματος, στις 3 πρώτες θέσεις βρίσκονται landlord λιμάνια (Rotterdam – Antwerp – Hamburg) και στην 4^η θέση η Χάβρη που αποτελεί το πρώτο Tool λιμάνι στην κατάταξη. Και τα 4 τέσσερα αυτά λιμάνια βρίσκονται πάνω από τον μο ενώ ακολουθεί το Bremen-Bremerhafen στην 5^η θέση. Ακολουθεί η Βαλένθια που είναι Tool στην 6^η θέση και ο Πειραιάς στην 7^η, το μοναδικό δημόσιο λιμάνι. Τα δύο ιδιωτικά λιμάνια βρίσκονται στην 10^η και 14^η θέση αντίστοιχα. Βλέπουμε λοιπόν ότι δεν υπάρχει ξεκάθαρη θέση για το κάθε είδους λιμάνι.

Πίνακας 5.9 Ταξινόμηση λιμανιών βάσει μήκους κρηπιδωμάτων

A/A	Λιμάνι	Μήκος	A/A	Λιμάνι	Μήκος
1	Rotterdam	10.520	8	Gioia Tauro	3.011
2	Antwerp	9.414	9	Genoa	2.941
3	Hamburg	8.223	10	Felixstowe	2.523
4	Le Havre	6.075	11	Barcelona	2.360
	Average	4.175	12	Marsaxlokk	2.258
5	Bremen/Bremerhaven	4.040	13	Algeciras	1.494
6	Valencia	4.019	14	Southampton	1.350
7	Piraeus	3.100	15	La Spezia	1.297

Αυτό όμως συμβαίνει στην περίπτωση του δείκτη. Από την 1^η έως την 9^η θέση βρίσκονται λιμάνια landlord και τα δύο ιδιωτικά. Το πρώτο Tool λιμάνι, είναι το Marsaxlokk το οποίο βρίσκεται στην 10^η θέση. Το μοναδικό landlord λιμάνι που βρίσκεται κάτω από την 10^η θέση είναι η Αμβέρσα – 12^η. Η παραγωγικότητα δηλαδή

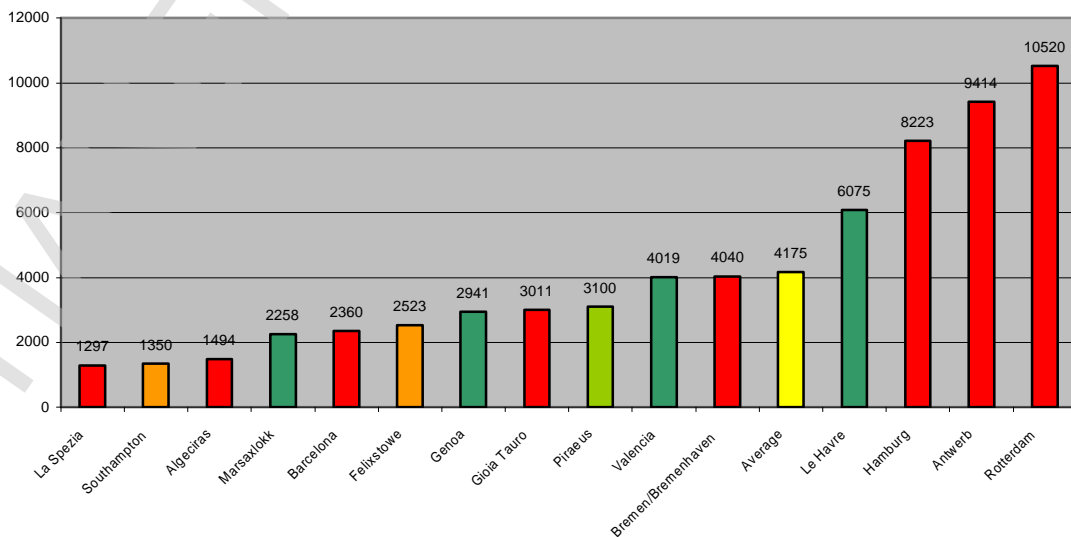
ανά μέτρο κρηπιδώματος είναι εμφανώς μεγαλύτερη στα landlord και ιδιωτικά λιμάνια, σε σχέση με τα Tool και το δημόσιο.

Ασφαλώς πιο αντιπροσωπευτικό δείγμα για την υψηλότερη παραγωγικότητα, θα αποτελούσε η ύπαρξη στοιχείων ανά τερματικό σταθμό ή ανά θέσεων παραβολής. Τέτοια στοιχεία όμως δεν ήταν διαθέσιμα, οπότε αναγκαστικά χρησιμοποιήθηκε αυτός ο δείκτης. Παρόλαυτα και από αυτόν βγαίνει το συμπέρασμα, ότι η παραγωγικότητα του εδάφους στα landlord και ιδιωτικά λιμάνια και ειδικότερα ανά μέτρο κρηπιδώματος, φαίνεται ότι είναι μεγαλύτερη σε σχέση με τα Tool και το δημόσιο.

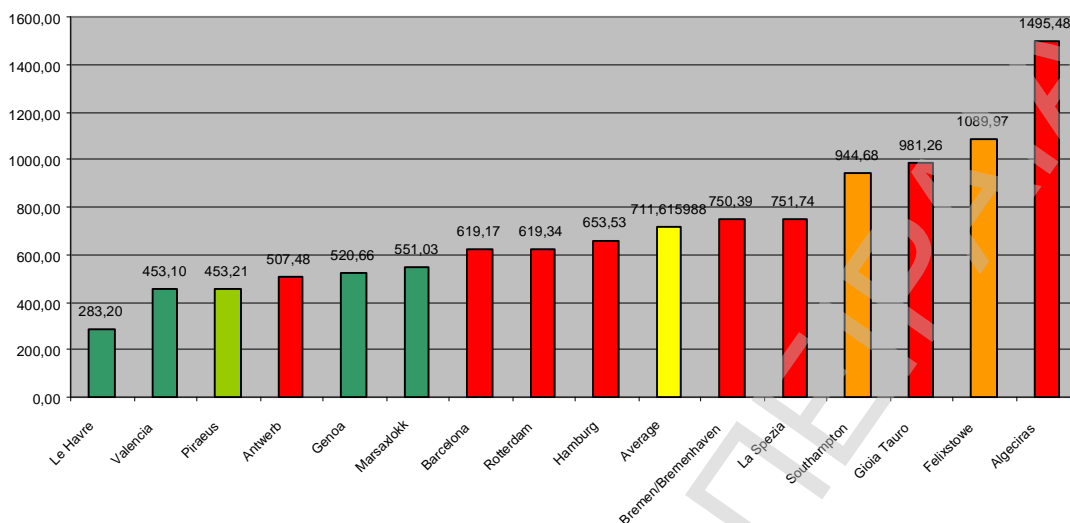
Πίνακας 5.10 Ταξινόμηση λιμανιών βάσει δείκτη

A/A	Λιμάνι	ΣΔΕ/ΜΚ	A/A	Λιμάνι	ΣΔΕ/ΜΚ
1	Algeciras	1495,48	8	Rotterdam	619,33
2	Felixstowe	1089,97	9	Barcelona	619,16
3	Gioia Tauro	981,25	10	Marsaxlokk	551,03
4	Southampton	944,68	11	Genoa	520,65
5	La Spezia	751,73	12	Antwerp	507,47
6	Bremen/Bremerhaven	750,39	13	Piraeus	453,20
	Average	711,61	14	Valencia	453,09
7	Hamburg	653,53	15	Le Havre	283,20

Διάγραμμα 5.9 Μήκος κρηπιδωμάτων ανά λιμάνι



Διάγραμμα 5.10 Σύγκριση λιμανιών βάσει δείκτη μήκους κρηπιδωμάτων



5.8 Συνολική σύγκριση λιμανιών και ιδιοκτησιακών μοντέλων

Μέχρι στιγμής, παρουσιάστηκαν διάφοροι δείκτες παραγωγικότητας και έγινε σύγκριση για κάθε ιδιοκτησιακό μοντέλο. Θέλουμε όμως στην συνέχεια, να εξετάσουμε κατά πόσο συνδέεται η παραγωγικότητα των λιμανιών με το ιδιοκτησιακό καθεστώς που αυτό εφαρμόζει.

Για να το πετύχουμε αυτό, παραθέτουμε στην συνέχεια 2 πίνακες. Ο πρώτος, πίνακας 5.10, δείχνει για κάθε δείκτη τι μορφή ιδιοκτησιακού καθεστώτος είχαν τα 3 πρώτα λιμάνια. Ο δείκτης 5.11, απεικονίζει το αντίστροφο, για κάθε δείκτη τι μορφή ιδιοκτησιακού καθεστώτος είχαν τα 3 τελευταία λιμάνια.

Πίνακας 5.11 Ιδιοκτησιακή μορφή στις 3 πρώτες θέσεις ανά δείκτη

Δείκτης	1η θέση	2η θέση	3η θέση
<i>Διακίνηση / Εκ.Τερ. Σταθ.</i>	Landlord	Tool	Landlord
<i>Διακίνηση / Μεγ.Αρ.Στοιβ.</i>	Landlord	Tool	Landlord
<i>Διακίνηση / Αρ.Γερ.</i>	Landlord	Private	Public
<i>Διακίνηση / Χρ.Λειτ.</i>	Landlord	Landlord	Landlord
<i>Διακίνηση / Μηκ.Κρηπ.</i>	Landlord	Landlord	Landlord

Στον πίνακα 5.10, παρατηρούμε την κυριαρχία των landlord λιμανιών, στις τρεις πρώτες θέσεις των 5 δεικτών. 11 από τις 15 θέσεις υπάρχουν λιμάνια τέτοιας μορφής, ποσοστό δηλαδή 73,3%. Μόλις 2 φορές υπάρχουν λιμάνια Tool. Και στις 2 περιπτώσεις είναι στην δεύτερη θέση και όχι στην πρώτη. Η πρώτη θέση καταλαμβάνεται αποκλειστικά από τα landlord λιμάνια. Από μια φορά εμφανίζονται τα ιδιωτικά και το δημόσιο λιμάνι, το πρώτο σε δεύτερη θέση και το δεύτερο σε τρίτη. Τα Tool λιμάνια εμφανίζονται λοιπόν 13,3%, τα ιδιωτικά και το δημόσιο 6,67% το κάθε ένα.

Πίνακας 5.12 Ιδιοκτησιακή μορφή στις 3 τελευταίες θέσεις ανά δείκτη

Δείκτης	13η θέση	14η θέση	15η θέση
<i>Διακίνηση / Εκ.Τερ. Σταθ.</i>	Landlord	Landlord	Tool
<i>Διακίνηση / Μεγ.Αρ.Στοιβ.</i>	Tool	Tool	Landlord
<i>Διακίνηση / Αρ.Γερ.</i>	Private	Tool	Tool
<i>Διακίνηση / Χρ.Λειτ.</i>	Private	Tool	Landlord
<i>Διακίνηση / Μηκ.Κρηπ.</i>	Public	Tool	Tool

Ο πίνακας 5.11 μας δείχνει μια διαφορετική εικόνα. 8 από τις 15 θέσεις καταλαμβάνονται από tool λιμάνια, ποσοστό δηλαδή 53,3%. Τα tool λιμάνια αν και μισά σε αριθμό σε σχέση με τα landlord, καταλαμβάνουν αρκετές φορές τις τελευταίες θέσεις. Αντίθετα τα landlord, εμφανίζονται μόνο 4 φορές, σε ποσοστό δηλαδή 26,7%. Το δημόσιο λιμάνι εμφανίζεται μια φορά, καταλαμβάνοντας την 13^η θέση, ποσοστό 6,67%, ενώ τα ιδιωτικά 2 φορές, καταλαμβάνοντας την 13^η θέση, σε ποσοστό 13,3%.

Τα landlord λιμάνια, επομένως εμφανίζουν υψηλότερη παραγωγικότητα από τα tool; Η πιο έντονη παρουσία του ιδιωτικού τομέα στην λιμενική παραγωγή, οδηγεί σε αύξηση της παραγωγικότητας;

Και όμως παρότι μόνο ένα δημόσιο λιμάνι εξετάζουμε και 2 ιδιωτικά, όσες φορές εμφανίζεται το δημόσιο στις πρώτες θέσεις τόσες εμφανίζονται και τα ιδιωτικά, δηλαδή μία. Αντίθετα στις τελευταίες θέσεις 2 φορές εμφανίζονται ιδιωτικά και μια το δημόσιο.

Στον πίνακα 5.13 παρουσιάζεται μία συνολική σύγκριση για κάθε ιδιοκτησιακό μοντέλο ξεχωριστά.

5.13 Σύγκριση μεταξύ των τεσσάρων ιδιοκτησιακών μοντέλων

<i>Δείκτης</i>	<i>Public</i>	<i>Tool</i>	<i>Landlord</i>	<i>Private</i>
<i>Δείκτης Συνολικής Διακίνησης/Συνολική Έκταση</i>	1,56	1,38	1,43	1,48
<i>Δείκτης Συνολικής Διακίνησης/Μέγιστο αριθμό Στοιβαχθέντων</i>	46,06	48,44	62,87	43,76
<i>Δείκτης Συνολικής Διακίνησης/ Αριθμό γερανών</i>	100352,80	31272,03	51167,56	35309,84
<i>Δείκτης Συνολικής Διακίνησης/Συνολικό Μήκος Κρηπιδωμάτων</i>	453,20	413,06	677,01	1039,32

Από τον πίνακα γίνεται φανερό ότι το δημόσιο μοντέλο κυριαρχεί στην παραγωγικότητα των γερανών με παραγωγικότητα σχεδόν διπλάσια από αυτή που εμφανίζει το μοντέλο landlord. Ακολουθεί η μορφή του ιδιωτικού λιμένα και τελευταίο έρχεται το μοντέλο tool με μικρή διαφορά, περίπου 10%, από το ιδιωτικό. Όσον αφορά στην αξιοποίηση της συνολικής έκτασης των λιμένων, τα πράγματα είναι παρόμοια. Το δημόσιο μοντέλο έρχεται πρώτο (1,56 teu ανά τετραγωνικό μέτρο) φανερόνοντας μία πιο εντατική εκμετάλλευση του εδάφους. Ακολουθούν οι μορφές private, landlord και tool. Η μορφή landlord έρχεται πρώτη στο δείκτη σε ό,τι αφορά τον δείκτη στοιβασίας. Ενώ οι υπόλοιπες τρεις μορφές ιδιοκτησιακού καθεστώτος εμφανίζουν ελάχιστες διαφορές που δεν ξεπερνούν το 5% μεταξύ τους, η μορφή landlord κυριαρχεί με 62,87 teu ανά θέση στοιβασίας έναντι 48,44 teu για τη μορφή tool. Τέλος, την πρωτιά παίρνει το μοντέλο του ιδιωτικού λιμένα στο δείκτη παραγωγικότητας ανά μέτρο κρηπιδώματος με 1039,32 teu. Αυτό που παρατηρούμε είναι ότι όλα τα μοντέλα κατέχουν την πρώτη

θέση στον πίνακα σε τουλάχιστον ένα δείκτη, με εξαίρεση το μοντέλο tool το οποίο έχει την χαμηλότερη παραγωγικότητα συνολικά.

Ο τελευταίος πίνακας μας διαφωτίζει σχετικά με την παραγωγικότητα κάθε λιμανιού ξεχωριστά, χωρίς να λαμβάνουμε υπ' όψη το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς. Σκοπός του πίνακα 5.14 είναι να καταδείξει κατά πόσο μπορεί να δημιουργηθεί πρόβλημα ανάμεσα στις διαφορετικές λειτουργίες κατά το χειρισμό του φορτίου (πχ από το στάδιο της εκφόρτωσης του Ε/Κ μέχρι το χώρο στοιβασίας). Επίσης, μας παρουσιάζει μία συγκεντρωτική εικόνα της παραγωγικότητας των λιμένων υπό εξέταση.

5.14 Συγκεντρωτική παρουσίαση δεικτών για κάθε λιμάνι ξεχωριστά

Λιμάνι	Δείκτης Συν.Διακίνησης/Συν. Έκταση	Δείκτης Συν.Διακίνησης/Μέγιστο Αριθμό Στοιβαχθέντων TEU	Δείκτης Συν.Διακίνησης/Αριθμό Γερανογεφυρών	Δείκτης Συν.Διακίνησης/Συν.Μήκος Κρηπιδωμάτων
Rot/dam	1,35	110,06	31.324,27	619,33
Antwerp	0,98	30,00	95.547,74	507,47
Hamburg	1,32	42,02	54.836,72	653,53
Bremen	1,43	60,78	91.866,27	750,39
Le Havre	0,87	38,23	61.444,96	283,20
Gioia Tauro	2,27	53,68	140.693,86	981,25
La Spezia	2,55	47,56	34.821,61	751,73
Genoa	1,39	62,37	25.953,46	520,65
Algeciras	4,17	175,68	35.464,25	1.495,48
Barcelona	1,95	0,00	44.279,76	619,16
Valencia	1,80	36,42	26.779,49	453,09
Piraeus	1,56	46,06	100.352,79	453,20
Marsaxlokk	2,62	114,85	26.473,02	551,03
Felixtowe	1,41	41,06	26.699,03	1.089,97
Southampton	1,67	51,01	115.938,36	944,68

Επί παραδείγματι, στον παραπάνω πίνακα μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι λιμάνια όπως η Αμβέρσα, ο Πειραιάς, το Gioia Tauro και το Southampton ενώ παρουσιάζουν υψηλό δείκτη κίνησης φορτίου ανά γερανό, εμφανίζουν παράλληλα

χαμηλό δείκτη στοιβασίας. Αυτό σημαίνει ότι σε περίπτωση αδυναμίας να διοχετευτεί το φορτίο στο χερσαίο δίκτυο (κατάληψη οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου από απεργούς για παράδειγμα), και με τις γερανογέφυρες να εξυπηρετούν τα πλοία κανονικά, τα λιμάνια αυτά θα εμφανίσουν σοβαρό πρόβλημα αποθηκευτικού χώρου. Ακόμη, το λιμάνι της Algeciras ενώ έρχεται έβδομο σε κίνηση φορτίου παρουσιάζει υψηλή παραγωγικότητα εδάφους, την υψηλότερη από τα 15 λιμάνια. Αυτό σημαίνει ότι οι επενδύσεις στη βασική υποδομή είναι περιορισμένες και γίνεται εντατική εκμετάλλευση του χώρου. Δεν συμβαίνει το ίδιο με λιμάνια όπως το Rotterdam και το Αμβούργο που έρχονται πρώτο και δεύτερο αντίστοιχα, σε κίνηση.

Επιπροσθέτως, ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα λιμάνια Felixtowe και Algeciras τα οποία παρουσιάζουν την υψηλότερη παραγωγικότητα σε τευ ανά μέτρο κρηπιδώματος (το Algeciras κατά 27% περισσότερο από το Felixtowe) αλλά διαφέρουν κατά κόρον σε ό,τι αφορά την παραγωγικότητα ανά τετραγωνικό μέτρο έκτασης. Το Algeciras με 4,17 τευ/m² αντίθετα με το Felixtowe που χειρίζεται 1,41 τευ/m²! Η παρατήρηση αυτή καταδεικνύει τη ρευστότητα που επικρατεί κατά τη μέτρηση της παραγωγικότητας και φανερώνει ότι ένα λιμάνι μπορεί να έχει διαμετρικά αντίθετες επιδόσεις σε παραγωγικούς δείκτες της ίδιας κατηγορίας, στην συγκεκριμένη περίπτωση του συντελεστή εδάφους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Φτάνοντας στο τέλος της εργασίας μας, καταλήγουμε σε ορισμένα γενικά συμπεράσματα. Πρώτον, διαπιστώνουμε ότι οι τύποι λιμένων βάσει του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους είναι τέσσερις. Ξεκινώντας από ένα καθαρά δημόσιο λιμάνι, το επόμενο στάδιο είναι η μορφή tool όπου μόνο η εμπορική δραστηριότητα εκχωρείται στο ιδιωτικό τομέα, στη συνέχεια ο τύπος landlord όπου ο ιδιωτικός τομέας επενδύει και σε εξοπλισμό και τέλος, το πλήρως ιδιωτικοποιημένο λιμάνι.

Επίσης, διαπιστώθηκε ότι στα 15 μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια ο τύπος ιδιοκτησιακού καθεστώτος που επικρατεί είναι ο τύπος landlord. (8 λιμάνια), ακολουθούν τέσσερα tool λιμάνια ενώ μόλις δύο ιδιωτικά και ένα δημόσιο. Διαφαίνεται ότι οι λιμενικές επιχειρήσεις αποζητούν τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και στη λιμενική ανωδομή, πέρα από τη διαχείριση του φορτίου. Οι λόγοι για τους οποίους συμβαίνει αυτό αφορούν στην αύξηση του διεθνούς εμπορίου αλλά και στις διαρθρωτικές αλλαγές που το τελευταίο υφίσταται (δημιουργία ναυτιλιακών διασκέψεων με αυξημένες απαιτήσεις από τις λιμενικές επιχειρήσεις, ολοκλήρωση του μεταφορικού συστήματος). Τέλος, η ανάγκη για ελάφρυνση των κρατικών προϋπολογισμών αποτελεί μία λογική που εξηγεί την εκχώρηση αρμοδιοτήτων στον ιδιωτικό τομέα.

Βέβαια, όπως τονίζεται και στη διεθνή βιβλιογραφία, η μεταβολή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των λιμένων διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων βρίσκεται σε μία δυναμική και μεταβατική κατάσταση. Δεν αποκλείεται στο μέλλον να

προκύψουν και άλλες μορφές ανάλογα με τις ιδιαίτερες οικονομικές και πολιτικές συνθήκες που επικρατούν σε κάθε χώρα. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τα λιμάνια των αναπτυσσόμενων κρατών κάνουν τα πρώτα τους δειλά βήματα προς πιο ιδιωτικοποιημένες μορφές, τα τελευταία 10 χρόνια. Θα ήταν επομένως ενδιαφέρον για τους μελλοντικούς μελετητές να παρακολουθούν τις εξελίξεις, μια και το ζήτημα σίγουρα δεν θα εξαντληθεί εδώ.

Όσον αφορά στην παραγωγικότητα των λιμένων, ο τύπος landlord κυριαρχεί, καθώς τα λιμάνια που ανήκουν σε αυτόν τον τύπο καταλαμβάνουν τις πρώτες θέσεις σε όλους τους δείκτες παραγωγικότητας που εξήχθησαν. Παρ' όλα αυτά, χαμηλή παραγωγικότητα παρουσιάζουν τα too1 λιμάνια. Σχεδόν σε όλους τους δείκτες παραγωγικότητας που εξήχθησαν βρίσκονται κάτω από το μέσο όρο. Στη συγκριτική ανάλυση ανά μοντέλο που εκπονήθηκε στον πίνακα 5.13 στο κεφάλαιο πέντε, φάνηκε ότι το δημόσιο λιμάνι εμφανίζει υψηλή παραγωγικότητα σε γεραμούς και στην εκμετάλλευση της συνολικής έκτασης. Το γεγονός αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το ιδιοκτησιακό καθεστώς δεν παίζει κρίσιμο ρόλο στην επίτευξη υψηλής παραγωγικότητας, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπ' όψη ότι προέκυψαν αρκετά λιμάνια landlord με δείκτες παραγωγικότητας κάτω του μέσου όρου. (πχ η Αμβέρσα κατατάσσεται τελευταία στην κλίμακα παραγωγικότητας ανά θέση στοιβασίας και προτελευταία στην αξιοποίηση της συνολικής της έκτασης, αν και πρόκειται για λιμάνι landlord)

Η εργασία αυτή δεν καταρτίστηκε χωρίς εμπόδια στη μεθοδολογία της, τα οποία αναφέρονται στο εισαγωγικό σημείωμα. Το γεγονός ότι δεν υπήρξαν στοιχεία για την

εργασία καθώς και για την κίνηση φορτίου ανά τερματικό ξεχωριστά, δυσκόλεψε την ανάλυση και κατ' επέκταση την εξαγωγή πιο συγκεκριμένων αποτελεσμάτων. Εφόσον τα στοιχεία αυτά γίνουν μελλοντικά διαθέσιμα, τότε δίνεται το έναυσμα και σε άλλους μελετητές να ασχοληθούν και να παρουσιάσουν περισσότερα αποτελέσματα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Βιβλιογραφικές πηγές:

Haarymeyer David, Yorke Peter, (1993) **Port Privatization: An International Perspective**, The Reason Foundation

Everrett Sophia, Pettitt Tabitha (2006) Effective corporatization of ports is a function of effective legislation: legal issues in the existing paradigm. **Maritime Policy and Management**, vol.33, no. 3, p.219–232

UNCTAD (1998) **Guidelines for Port Authorities and governments on the Privatization of Port Facilities**

UNCTAD (1995) **Comparative Analysis of Deregulation, Commercialization and Privatization of Ports**

UNCTAD (2004) **Review of Maritime Transport 2004**, New York and Geneva

Sherman R.B. (1995) **Privatization and its implications for US public seaport agencies**, American Association of Port Authorities

Beech Sue (2004) **Private Sector Participation in International Ports : Current procurement trends** (www.infrastructurejournal.com)

Wiegmans B.W., Ubbels B., Rietveld P., Nijkamp P. (2002) Investments in Container Terminals: Public Private Partnerships in Europe, **International Journal of Maritime Economics**, 4, p.1-20

European Commission, (1997), **Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure**, Brussels COM(1997)678

Baird Alfred J. (2002) Privatization trends at the world's top-100 container Ports, **Maritime Policy and Management**, vol. 29, No.3, p. 271-284

Notteboom TE, Winkelmanns W. (2001) Reassessing Public Sector Involvement in European Seaports, **International Journal of Maritime Economics**,3 ,p. 242-259

Notteboom TE. (2002) Consolidation and contestability in the European container handling industry, **Maritime Policy and Management**., vol. 29, No. 3, p.257-269

Baird Alfred J. (2004) Public goods and the public financing of major European seaports, **Maritime Policy and Management**, vol.31 No. 4, p. 375-391

World Bank (2000) **Alternative Port Management Structures and Ownership Models**, Port reform Toolkit, Mod.3, (www.worldbank.org)

Trujillo Lourdes, Nombela Gustavo (1999) **Privatization and Regulation of the Seaport Industry**, Universidad de las Palmas de Gran Canaria (www.worldbank.org/publicpolicy/journals)

Juhel Marc.H., (2001) Globalization, Privatization and Restructuring of Ports, **International Journal of Maritime Economics**,3, p.139-174

Baird Alfred J. (1999) **Privatization Defined; Is it the Universal Panacea?**, (www.worldbank.com/transport/ports)

Thomas B.J., (1994), The Privatization of United Kingdom Seaports, **Maritime Policy and Management**, vol.21, no.2

Ra'anana Zvi, (1991), **Port Administration: Should Public Ports be Privatized?** World Bank (www.worldbank.com/transport/ports)

Dowd T.J., Leschine T.M. (1989) **Container Terminal Productivity: A perspective**, Institute for Marine Studies, University of Washington.

Beaudelaire, J.G., (1988), **Privatization of Port activities within the Context of Port Public Responsibilities**, (www.iaph.com) , p. 28-35

Containerization International Yearbook (2004)

Παρδάλη Αγγελική (1997) **Οικονομική και Πολιτική Λιμένων**, εκδόσεις Interbooks

Βλάχος Γεώργιος (1999) **Βασικές Αρχές της ναυτιλιακής Επιστήμης Τόμος Α'**,
εκδόσεις J & J

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο και Συμβούλιο για τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες, (2001) Βρυξέλλες, COM(2001)35 τελικό

Internet Sites

www.abports.co.uk

www.apb.es

www.apba.es

www.bremenports.de

www.contshipitalia.com

www.europa.eu.it

www.hafen-hamburg.de

www.havre-port.net

www.infrastructurejournal.com

www.mma.gov.mt/ports_marsaxlokk.htm

www.olp.gr

www.porto.ge.it

www.portodigioiatauro.it

www.portofantwerp.be/

www.portoffelixstowe.co.uk/

www.portofrotterdam.com

www.portolaspezia.it www.contshipitalia.com

www.unctad.org

www.valencianport.com

www.worldbank.org