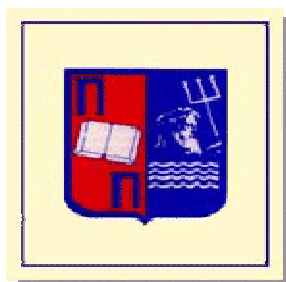


ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΜΕ ΤΑ
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΣΤΑΚΟΥ ΣΤΗΝ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ
ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ**

Σωτήριος Κουντούρης

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2009

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

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Χλωμούδης Κωνσταντίνος (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Παπαδημητρίου Ευστράτιος

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

Επιθυμώ να ευχαριστήσω θερμά:

τον καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιά κ. Κωνσταντίνο Χλωμούδη για την διαρκή συμπαράστασή του στην προσπάθειά μου, τις εύστοχες παρατηρήσεις και βελτιώσεις που μου υπέδειξε, την εξαιρετικά αναγκαία και απολύτως χρήσιμη καθοδήγησή του και την συνολική βοήθεια που μου προσέφερε σε όλα τα στάδια της εργασίας μου. Επίσης να ευχαριστήσω τα μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής και το Πανεπιστήμιο του Πειραιά το οποίο με επέλεξε ως Μεταπτυχιακό Φοιτητή. Τέλος, την οικογένειά μου για την θετική της στάση όλο το αναγκαίο χρονικό διάστημα αλλά και την κατανόηση και την συμπαράστασή της στην όλη μου προσπάθεια.

Σωτήριος Ε. Κουντούρης
Μεταπτυχιακός Φοιτητής
Ναυτιλιακών Σπουδών
Πανεπιστήμιο Πειραιά

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	10
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	13
1.1 Η έννοια της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων	13
1.2 Σύγκριση Ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς	13
1.2.1 Οικονομικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά	13
1.2.2 Διοικητικά χαρακτηριστικά	14
1.3 Γιατί πρέπει να βοηθηθεί η Ν.Μ.Α – Πλεονεκτήματα	17
1.3.1 Περιβαλλοντικά οφέλη	18
1.3.2 Πλεονεκτήματα ασφαλείας	19
1.3.3 Η συμβολή της Ν.Μ.Α στην εθνική οικονομία	20
1.4 Βάσεις για την προώθηση της Ν.Μ.Α	21
1.4.1 Στόχοι για την προώθηση της Ν.Μ.Α από πλευράς Ε.Ε	22
1.4.2 Νομοθετικές δραστηριότητες για την ενίσχυση της Ν.Μ.Α	24
1.4.3 Δράσεις τεχνικής φύσεως για την ενίσχυση της Ν.Μ.Α από την Ε.Ε	25
1.4.4 Δράσεις οργανωτικής φύσεως – επιχειρησιακές δραστηριότητες	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	27
2.1 Η πολιτική του υπουργείου Ναυτιλίας για την ανάπτυξη των λιμένων	27
2.2 Ο ρόλος των λιμένων στην εξέλιξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων	28
2.3 Ανάπτυξη της Ν.Μ.Α μέσω διατάξεων της Ε.Ε που προωθούν την βελτίωση των λιμενικών πρακτικών και υποδομών	29
2.4 Τα λιμάνια σοβαρός παράγοντας στην εξέλιξη και λειτουργία της Ν.Μ.Α	30
2.4.1 Μέτρα αναβάθμισης των λειτουργιών των τερματικών σταθμών για την προώθηση της Ν.Μ.Α	32
2.4.1.1 Δημιουργία έργων υποδομής σχετικών με τις προβλήτες του λιμανιού	32
2.4.1.2 Δημιουργία αποθηκευτικών χώρων	32
2.4.1.3 Φορτοεκφορτωτικός εξοπλισμός	33
2.4.1.4 Πρόσβαση στο λιμάνι	33
2.4.1.5 Αποτελέσματα από τις βελτιώσεις στην λιμενική υποδομή	33
2.4.2 Δράση και διαρθρωτικά μέτρα στους λιμένες ως οικονομική μονάδα	34
2.4.2.1 «Ο Χρήστης πληρώνει»	34
2.4.2.2 Κρατική βοήθεια – επιχορήγηση	35
2.4.2.3 Διοικητική ακαμψία	36
2.4.2.4 Ανάλυση προβλημάτων σε τοπικό επίπεδο - Εκπαιδευτικά προγράμματα	36
2.5 Ανταγωνιστικότητα των λιμένων Ν.Μ.Α	37
2.6 Η επίδραση των λιμένων στην τοπική οικονομία	38
2.7 Η επίδραση του Αστακού στην εθνική οικονομία	38
2.8 Η συμβολή του λιμανιού του Αστακού στην ανάπτυξη της Ν.Μ.Α	39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΛΙΜΑΝΙ ΑΣΤΑΚΟΥ - ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	41
3.1 Ανάπτυξη λιμένος Αστακού	41
3.2 Το λιμάνι του Αστακού (Πλατυγιάλι)	42
3.3 Στόχοι - Μελλοντικές εξελίξεις Αστακού	43
3.3.1 Στόχοι λιμένος Αστακού	43
3.3.2. Ροες φορτίων	44
3.3.3 Μελλοντικές εξελίξεις στο λιμάνι του Αστακού	44
3.4 Χαρακτηριστικά λιμανιών που ευνοούν την λειτουργία της Ν.Μ.Α - Χαρακτηριστικά Αστακού	44
3.4.1 Χαρακτηριστικά λιμένων που ευνοούν την λειτουργία και την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων	44
3.4.2 Χαρακτηριστικά λιμένος Αστακού	46
3.4.3 Ο Αστακός λιμάνι με δυναμικές υπηρεσίες που εφαρμόζονται στην Ν.Μ.Α.	48
3.4.4 Οι υπηρεσίες που παρέχει ο Αστακός συμβαδίζουν με αυτές που απαιτεί η Ν.Μ.Α και χαρακτηρίζονται από	49
3.4.5 Η λιμενική περιοχή και οι εγκαταστάσεις	50
3.4.6 Βασικοί παράγοντες στην επιτυχή λειτουργία των επιχειρησιακών μονάδων	51
3.4.7 Η πλεονεκτική θέση του Αστακού ευνοεί την ανάπτυξη και την δυναμική του	52
3.4.8 Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του λιμένα του Αστακού	53
3.5 Λιμάνι Πειραιά	54
3.5.1 Χαρακτηριστικά λιμένος Πειραιά	55
3.5.2 Πλεονεκτήματα Πειραιά λόγω της στρατηγικής θέσης και των υποδομών	55
3.5.3 Δυναμικά στοιχεία λιμένος Πειραιά	55
3.5.4 Νέες τεχνολογίες στον Πειραιά	56
3.5.5 Επενδυτικό πρόγραμμα Πειραιά 2009-2013 και χρηματοδότησή του	57
3.5.6 Έσοδα λιμένος Πειραιά	58
3.5.7 Οικονομικά στοιχεία Ο.Λ.Π Α.Ε	58
3.6 Αστακός και συμπληρωματικά λιμάνια -Λιμάνι Πάτρας- Λιμάνι Ηγουμενίτσας	59
3.7 Συγκριτικά στοιχεία - Συμπεράσματα	61
3.8 Δυνατότητα συνεργασίας, Συναγωνιστικά λιμάνια	62
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	65
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	68
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ: ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ. ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΤΑΚΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΑ	71
A. Λιμάνι Αστακού	71
1. Container terminal	71
2. General Cargo and Bulk hub	77
3. Car and Ro/Ro terminal	80

4. Ασφάλεια λιμανιού	82
5. Υπηρεσίες logistics απαραίτητες για την N.M.A	82
B. Λιμάνι Πειραιώς	83
1. Container terminal	83
1.1 Εξέλιξη εγχώριας ζήτησης - κινήσεις Ε/Κ	84
1.2 Εξέλιξη μεταφορτώσεων - κινήσεις Ε/Κ	85
2. Car and Ro/Ro terminal	89
3. General Cargo and Bulk hub	90
4. Λιμάνι Πειραιά Συγκεντρωτικά στοιχεία 2008	92
5. Μείωση όγκου κίνησης Ε/Κ σε Πειραιά και Θεσσαλονίκη	93

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΠΙΝΑΚΕΣ

1. Σύγκριση ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς_____	14
2. Επενδυτικό πρόγραμμα – Χρηματοδότηση Πειραιά 2009-2013_____	57
3. Αποδοτικότητα Ο.Λ.Π Α.Ε._____	58
4. Εξέλιξη κίνησης επιβατών και οχημάτων στην Πάτρα 1998-2008_____	63
5. Εξέλιξη κίνησης εσωτερικού επιβατών και οχημάτων Ηγουμενίτσα 1998-2008_	63
6. Αφίξεις πλοίων στο λιμάνι του Αστακού ανά μήνα για το έτος 2008_____	73
7. Διακίνηση Ε/Κ στο λιμάνι του Αστακού ανά μήνα για το έτος 2008_____	74
8. Ποσότητες Ε/Κ που φορτοεκφορτώθηκαν και μεταφορτώθηκαν στον Αστακό ανά μήνα για το έτος 2008_____	75
9. Local –Transit φορτίο Ε/Κ στο λιμάνι του Αστακού_____	76
10. Πλοία και ποσότητες εκφόρτωσης γενικού φορτίου στον Αστακό το 2008_____	78
11. Αριθμός αφίξεων πλοίων γενικού φορτίου και ποσότητες εκφόρτωσης στον Αστακό ανά μήνα για το έτος 2008_____	79
12. Πλοία που αφίχθησαν στον Αστακό προς εκφόρτωση οχημάτων και ποσότητες αυτών για το έτος 2008_____	81
13. Εισαγωγές , εξαγωγές, μεταφορτώσεις Ε/Κ στον Πειραιά για την περίοδο 2005- 2007 και ποσοστό ετήσιας μεταβολής_____	86
14. Διακίνηση Ε/Κ στον Πειραιά για την περίοδο 1971-2005_____	88
15. Αριθμοί εισαγωγών, εξαγωγών και μεταφορτώσεων αυτοκινήτων στον Πειραιά για την περίοδο 2005-2007_____	89
16. Διακίνηση χύδην φορτίων στον Πειραιά 2005-2007_____	91
17. Διακίνηση συμβατικού γενικού φορτίου στον Πειραιά 2005-2007_____	91
18. Κατάπλοι - απόπλοι Πειραιά για το 2008_____	92
19. Ποσότητες όλων των ειδών των φορτίων που φορτώθηκαν ανά μήνα στον Πειραιά για το έτος 2008_____	92
20. Ποσότητες όλων των ειδών των φορτίων που εκφορτώθηκαν ανά μήνα στον Πειραιά για το έτος 2008_____	92

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

1. Κατάπλοι - Απόπλοι στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας 1998-2008_____	64
2. Πίτα αφίξεων πλοίων στον Αστακό ανά μήνα για το έτος 2008_____	73
3. Πίτα διακίνησης Ε/Κ στον Αστακό ανά μήνα για το έτος 2008_____	74
4. Σχεδιάγραμμα Ε/Κ που φορτώθηκαν και εκφορτώθηκαν στον Αστακό και φορτίων που μεταφορτώθηκαν ανά μήνα για το έτος 2008_____	75
5. Σχεδιάγραμμα Local – Transit φορτίου Ε/Κ στο λιμάνι του Αστακού_____	76
6. Σχεδιάγραμμα ποσοτήτων εκφόρτωσης γενικού φορτίου ανά μήνα στον Αστακό για το έτος 2008_____	79
7. Σχεδιάγραμμα οχημάτων που φορτοεκφορτώθηκαν στον Αστακό ανά μήνα για το έτος 2008_____	81
8. Κατανομή μεταφορωτικής και εγχώριας ζήτησης Ε/Κ στον Πειραιά_____	83
9. Εξέλιξη εγχώριας ζήτησης για Ε/Κ στον Πειραιά 2003-2006_____	84
10. Εξέλιξη μεταφορτώσεων Ε/Κ στον Πειραιά 2003-2006_____	85
11. Διαχρονική εξέλιξη κίνησης Ε/Κ σε αντιπροσωπευτικά λιμάνια_____	93

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία προσπαθούμε να αναδείξουμε την σημασία και την συμβολή λιμανιών όπως ο Αστακός στην εξέλιξη και στην δυναμική της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Αναφέρουμε τα χαρακτηριστικά, τα πλεονεκτήματά και την επίδραση της Ν.Μ.Α, αλλά και του Αστακού, στην εθνική οικονομία και στις συνδισμένες μεταφορές. Επίσης εξετάζουμε τις προοπτικές και τις δυνατότητες του Αστακού να ανταγωνιστεί αλλά και να δράσει συναγωνιστικά με τα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια και συμπεραίνουμε πως πληρεί τις προϋποθέσεις να εξελιχθεί σε σημαντικό μεταφορικό και μεταφορτωτικό κέντρο στην περιοχή, έχοντας ως κύρια πλεονεκτήματα την κομβική του θέση στην Α. Μεσόγειο και στην Βαλκανική, τον σύγχρονο εξοπλισμό του και τις εγκαταστάσεις που διαθέτει, αλλά και τις διεργασίες που βρίσκονται σε εξέλιξη για την άμεση σύνδεση του με την υπόλοιπη Ελλάδα.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι ένα είδος θαλάσσιας μεταφοράς που εφαρμόζεται με επιτυχία στην Ευρώπη ειδικά τα τελευταία χρόνια. Τη δεκαετία του 1990 αποτελούσε το μοναδικό είδος μεταφοράς που μπορούσε να ανταγωνιστεί το οδικό δίκτυο. Η Ε.Ε εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων για εμπορικούς, λειτουργικούς και οικονομικούς σκοπούς. Πάνω από το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. και περίπου το 43% του εσωτερικού της εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης.¹ Γι' αυτό δεν θα πρέπει να θεωρηθεί η ναυτιλία μικρών αποστάσεων ως μικρόκοσμος της παραδοσιακής θαλάσσιας μεταφοράς στην ανοικτή θάλασσα.

Σκοπός αυτής της εργασίας είναι να αναλύσουμε τα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και την συμβολή λιμένων όπως ο Αστακός στην ανάπτυξή της (SSS) και στην οικονομία μιας χώρας.

Στο πρώτο μέρος της εργασίας, αρχικά παραθέτουμε τις αναγκαίες πληροφορίες για τον τομέα των μεταφορών που αφορά στην Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, θα εξηγήσουμε για ποιους λόγους θα πρέπει να βοηθηθεί και αν τα λιμάνια αποτελούν παράγοντα σε αυτό και θα επισημάνουμε την επίδραση της εξέλιξης της λιμενικής βιομηχανίας και ιδιαίτερα λιμένων όπως ο Αστακός στην ανάπτυξή της. Ακολουθεί η παρουσίαση των χαρακτηριστικών που αφορούν στο λιμάνι του Αστακού και στα ανταγωνιστικά λιμάνια, για να έχουμε μια πλήρη εικόνα των προσπαθειών που σχετίζονται με τα λιμάνια και την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στην συγκεκριμένη περιοχή.

¹ Barroso Jose Manuel - http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/greenpaper_brochure_el.pdf

Έως προσφάτως η σημασία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είχε υποτιμηθεί παρά το γεγονός ότι ουσιαστικά αποτελεί έναν πολύ σημαντικό τρόπο μεταφοράς. Αναμένεται ότι η ζήτηση για μεταφορά φορτίων στην Ε.Ε. θα αυξηθεί κατά 38% τα επόμενα δέκα χρόνια. Την προηγούμενη δεκαετία, 50% της αύξησης για μεταφορά φορτίων απορροφήθηκε μέσω του οδικού δικτύου. Κατά τη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας, κάτι τέτοιο είναι αδύνατον να συμβεί εξαιτίας του κορεσμού του οδικού δικτύου. Για το λόγο αυτό, πρέπει να υιοθετηθούν καταλλήλως οι εναλλακτικές λύσεις του σιδηροδρόμου και της θαλάσσιας μεταφοράς. Μια αποτυχία σε αυτήν την προσπάθεια, θα οδηγήσει σε αύξηση του μεταφορικού κόστους και περαιτέρω επιβάρυνση στο περιβάλλον. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις παίζουν σημαντικότατο ρόλο όσον αφορά στην επίτευξη αυτού του σκοπού. Τα λιμάνια πρέπει να αντιμετωπίζουν ανταγωνιστικά την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά, αλλά και να βελτιώσουν τις συνδέσεις τους με τα εσωτερικά ποτάμια δίκτυα μεταφοράς όπου αυτό γίνεται δυνατό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων ορίζεται η μετακίνηση φορτίων ή εμπορευμάτων και επιβατών δια θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται εντός της περιοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, που οι ακτές τους συνορεύουν από θάλασσα με τα ευρωπαϊκά σύνορα.

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων περιλαμβάνει την εσωτερική θαλάσσια μεταφορά δηλαδή την ακτοπλοΐα, τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά δηλαδή τις μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, τις μεταφορές μεταξύ κρατών - μελών της Ε.Ε., καθώς επίσης και τις θαλάσσιες - ποτάμιες μεταφορές από και προς τα ποτάμια λιμάνια της ευρωπαϊκής ενδοχώρας.²

1.2. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

1.2.1 Οικονομικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά

Σύμφωνα με σχετικές έρευνες που κατά καιρούς έχουν εκπονηθεί στην αγορά, τα οικονομικά και ποιοτικά κριτήρια επιλογής μέσου μεταφοράς, έχουν ως ακολούθως:

- κόστος της μεταφοράς,
- βαθμός κάλυψης της αγοράς,
- μέσο μήκος απόστασης,
- ταχύτητα,
- διαθεσιμότητα,
- συνέπεια,

² Γουλιέλμος Α. – Σαμπράκος Ε. (2002) «Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων» εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα

- ο ευκαμψία,
- ο ασφάλεια του φορτίου

Στον παρακάτω πίνακα γίνεται σύγκριση των ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς, σύμφωνα με τα οικονομικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά που προαναφέρθηκαν.³

Σύγκριση ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς

	Οδικές	Σιδηροδρομικές	Θαλάσσιες
Κόστος	Μέτριο	Χαμηλό	Χαμηλό
Κάλυψη αγοράς	Από σημείο σε σημείο	Από τερματικό σε τερματικό	Από τερματικό σε τερματικό
Ταχύτητα	Μέτρια	Αργή	Αργή
Διαθεσιμότητα	Υψηλή	Μέτρια	Χαμηλή
Συνέπεια	Υψηλή	Μέτρια	Χαμηλή-μέτρια
Ζημιές και απώλειες	Λίγες	Μέτριες έως Πολλές	Λίγες ως μέτριες
Ευελιξία	Υψηλή	Μέτρια	Χαμηλή

Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η θαλάσσια μεταφορά αν και παρουσιάζει μικρό κόστος μεταφοράς, δεν ανταποκρίνεται στον ίδιο βαθμό σε σχέση με τα ανταγωνιστικά μέσα στις απαιτήσεις της αγοράς για ταχύτητα, ευελιξία και διαθεσιμότητα. Όσον αφορά τη ΝΜΑ μόνο οι απαιτήσεις για ασφάλεια του φορτίου θεωρείται ότι καλύπτεται σε μεγάλο βαθμό, ενώ οι απαιτήσεις σε χρόνο μεταφοράς, ευκαμψία και συχνότητα θεωρείται ότι καλύπτονται σε μικρό βαθμό και η αξιοπιστία σε μέτριο. Αντίθετα, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι πιο ανταγωνιστική σε μεγάλες αποστάσεις.

1.2.2 Διοικητικά χαρακτηριστικά

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο που συνθέτει την ανταγωνιστικότητα της ΝΜΑ είναι οι διοικητικές διαδικασίες που διέπουν την λειτουργία της. Προκειμένου να διερευνηθεί κατά πόσο η διοικητική εργασία επιβαρύνει την ΝΜΑ και θέτει με τον τρόπο αυτό εμπόδια στην ανάπτυξη της, έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς και

³ Peeters C Prof Dr. - Wijnolst Ir. N. Prof. Dr, «Strategies for achieving cohesion in Europe through Short Sea Shipping». Delft University Press - Lloyd's of London Press.

ιδιαίτερα εκείνου των οδικών μεταφορών, πραγματοποιήθηκε σχετική μελέτη από την E.E. με την επωνυμία CODISSART⁴.

Η μελέτη αυτή αναγνώρισε τις ροές των εγγράφων και διαδικασιών σε διάφορους εμπορικούς δρόμους της Ευρώπης. Σε όλες τις περιπτώσεις, τα έγγραφα που απαιτούνταν στις οδικές μεταφορές ήταν λιγότερα από ότι στη ΝΜΑ, όπου ένας σημαντικός αριθμός εγγράφων διακινούνται σε κάθε ταξίδι, για την έκδοση άδειας κατάπλου / απόπλου, την ασφάλεια του πλοίου, την δήλωση και τον εκτελωνισμό του φορτίου κλπ. Ωστόσο, φαίνεται να είναι αναπόφευκτο τα απαιτούμενα έγγραφα και οι διαδικασίες στη ΝΜΑ να είναι ίδιες με τις αντίστοιχες των οδικών μεταφορών. Αυτό αρχικά οφείλεται στις υπάρχουσες διαφορές μεταξύ των μέσων, όπου για παράδειγμα τα πλοία μεταφέρουν πολλαπλά φορτία και αποστολές και συνεπώς απαιτούν διαφορετικά έγγραφα για κάθε μία, σε αντίθεση με τις οδικές μεταφορές όπου τα οχήματα μεταφέρουν μία και μόνο αποστολή. Μερικά από τα έγγραφα έχουν διττή χρησιμότητα για το εμπόριο και για τις αρχές όπως είναι το δηλωτικό (μανιφέστο) ή η φορτωτική, οπότε όλες οι απαιτήσεις σε έγγραφα δεν οφείλονται μόνο στις αρχές. Τα έγγραφα και οι διαδικασίες ενδέχεται να δημιουργούν προβλήματα καθυστερήσεων.

Η μελέτη επίσης κάνει γνωστό ότι οι φόρμες των εγγράφων και οι διαδικασίες που ακολουθούνται, διαφέρουν μεταξύ των κρατών-μελών. Για παράδειγμα, σε μερικά κράτη μέλη τα πλοία δεν επιτρέπεται να εκφορτώσουν τα φορτία αν οι αρχές δεν επιθεωρήσουν το πλοίο ενώ σε άλλα η εκφόρτωση ξεκινά αμέσως.

Παρά ταύτα σύμφωνα πάντα με την ανωτέρω μελέτη, είναι δυνατή η περαιτέρω προτυποποίηση των εγγράφων και διαδικασιών. Με την Ευρωπαϊκή ενοποίηση, ο αριθμός των τελωνείων και των απαιτούμενων εγγράφων, παρουσιάζει σαφή μείωση ενώ σε κάποια λιμάνια δεν υπάρχουν καθόλου. Σε άλλες πάλι περιπτώσεις μπορούμε να διακρίνουμε μερικά κράτη μέλη, να απαιτούν συγκεκριμένα έγγραφα και φόρμες. Σε άλλα πάλι κράτη μέλη, οι διαδικασίες άφιξης και αναχώρησης του πλοίου είναι απλοποιημένες για την ενδοκοινοτική ναυτιλία ενώ η χρήση νέων τεχνολογιών (EDI- Electronic Data Interchange) φάνηκε γενικά να είναι περιορισμένη.

Όσον αφορά το λιμάνι του Αστακού με το οποίο θα ασχοληθούμε στην παρούσα εργασία, αξίζει να τονίσουμε πως οι διοικητικές διαδικασίες που διέπουν την λειτουργία του, το καθιστούν άκρως ανταγωνιστικό έναντι των υπολοίπων στην

⁴ www.europa.eu

ευρύτερη περιοχή. Ως λιμάνι εντός της Ε.Ε δεν έχει αυξημένες απαιτήσεις σχετικά με ιδιαίτερα έγγραφα και πολύπλοκες και χρονοβόρες διαδικασίες κατά την παραμονή των πλοίων στο λιμάνι, την φορτοεκφόρτωσή τους αλλά και τις υπόλοιπες λειτουργίες τους. Ακόμη, η παραλαβή πρώτων υλών και αγαθών από το λιμάνι πραγματοποιείται χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις.

Η ιδιωτική επιχείρηση AKARPORT SA έχει αναλάβει την διοίκηση του λιμένα του Αστακού η οποία έχοντας ως πρωταρχικό της σκοπό την κερδοφορία της, στοχεύει στην εξυπηρέτηση, στην διευκόλυνση και στην ικανοποίηση των χρηστών της και στην γενικότερη ανάπτυξη και συνεχή καλυτέρευση της θέσης του Αστακού στην Μεσόγειο όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η εταιρεία AKARPORT AE ιδρύθηκε το 2000 με σκοπό τη διοίκηση, ανάπτυξη και διαχείριση του εμπορικού ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού και της Βιομηχανικής Ελεύθερης Ζώνης. Ελέγχεται κατά 50% από τον όμιλο ΑΕΓΕΚ και από τη εταιρεία ΣΥΜΕΤ. Τα χαρακτηριστικά των προσφερόμενων υπηρεσιών που πρεσβεύει είναι η υψηλή ποιότητα, το χαμηλό κόστος, η ευελιξία και η πελατοκεντρική νοοτροπία.⁵

Η ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ Αστακού είναι σήμερα η μοναδική στην Ελλάδα βιομηχανική περιοχή που έχει χαρακτηριστεί ως Ελεύθερη Ζώνη και διαθέτει λιμενικές εγκαταστάσεις. Βρίσκεται σε στρατηγική θέση ως προς τις ροές φορτίων στη Μεσόγειο και φιλοδοξεί να γίνει η δυτική εμπορευματική πύλη, προσφέροντας υπηρεσίες 3PL.

Οι επιχειρήσεις που έχουν εγκατασταθεί στη ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ Αστακού τυγχάνουν επενδυτικών κινήτρων από τον αναπτυξιακό νόμο 3299/2004, με επιχορήγηση που φθάνει το εξαιρετικά υψηλό ποσοστό του 55% του κόστους επένδυσης. Τα ανωτέρω συγκριτικά πλεονεκτήματα, αλλά και η οικονομική απόδοση της συνολικής λειτουργίας του λιμένα, ενισχύουν την επιχειρηματολογία για τη σημαντική συνεισφορά του τόσο σε περιφερειακό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Σύμφωνα με όλα αυτά που καταγράφηκαν, η διοικητική διαδικασία στην ΝΜΑ δημιουργεί ένα σημαντικό εμπόδιο στη ΝΜΑ σε σχέση πάντα με την ανταγωνιστικότητα του μέσου ως προς τις οδικές μεταφορές. Παρόλα αυτά είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι η μελέτη απεφάνθη πως δεν υπάρχει απόδειξη ότι τα έγγραφα και οι διαδικασίες στη ΝΜΑ επηρεάζουν την επιλογή μέσου.

⁵ Διαχείριση του Αστακού στην λογική του εμπορευματικού κέντρου – www.supply-chain.gr/articles.php?artic=1619

1.3 ΓΙΑΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΒΟΗΘΗΘΕΙ Η Ν.Μ.Α

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων πλεονεκτεί σε αρκετούς τομείς έναντι των ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων εξαιτίας των παρακάτω χαρακτηριστικών της:⁶

1. Φθηνότερος τρόπος μεταφοράς σε σχέση με την εξολοκλήρου οδική μεταφορά, την σιδηροδρομική αλλά και την εναέρια.
2. Οι ποσότητες φορτίων που μεταφέρονται είναι πολύ μεγαλύτερες σε σχέση με τα ανταγωνιστικά είδη μεταφορών καθώς οι κοίτες των πλοίων έχουν χωρητικότητα που μπορεί να καλύψει την ζήτηση που απαιτείται.
3. Στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων παρατηρείται αυξημένη δυνατότητα για ρύθμιση των δρομολογίων μεταφοράς φορτίου.
4. Μεγάλη χωρητικότητα με ελαστικότητα ζήτησης και προσφοράς.
5. Στα λιμάνια δημιουργούνται υποδομές που έχουν την δυνατότητα να ικανοποιήσουν τον πελάτη τόσο στον τομέα της ασφάλειας, της συλλογής φορτίου, αλλά και των αποθηκευτικών εγκαταστάσεων.
6. Αξιοπιστία κατά την διάρκεια της μεταφορικής διαδικασίας.
7. Είναι η πλέον φιλική προς το περιβάλλον μορφή μεταφοράς.
8. Είναι η πλέον οικονομική στην κατανάλωση καυσίμων.
9. Είναι η πλέον οικονομική στα έξοδα μεταφοράς και συμβάλει στην τελική χαμηλή τιμή των μεταφερόμενων αγαθών.
10. Είναι συμβατή με το συγκοινωνιακό σύστημα της Ε.Ε και τα διευρωπαϊκά δίκτυα.
11. Είναι η πλέον αποτελεσματική από πλευράς επενδύσεων, σε σχέση με τη μεταφορική ικανότητα.
12. Είναι η πλέον κατάλληλη για την εξυπηρέτηση των περιφερειών της Ευρώπης αλλά και της Μαύρης Θάλασσας και της Βαλτικής.

⁶ <http://www.shortsea.gr/pub/pleonektimataGenikotera.asp>

Μελέτες έχουν δείξει πως οι οδικές μεταφορές επιφέρουν 33 φορές μεγαλύτερο κόστος από αυτές της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Από την άλλη μεριά, το εξωτερικό εμπόριο στους κόλπους της Ε.Ε πραγματοποιείται κατά 69% μέσω της Ν.Μ.Α ενώ οι οδικές μεταφορές κατέχουν το 18% του συνολικού εμπορίου.⁷

Εξωτερικό κόστος Ε.Ε από μεταφορές⁸

Ατμοσφαιρική ρύπανση:	1,95%
Θόρυβος:	0,54%
Ατυχήματα:	2,26%
Κυκλοφοριακή συμφόρηση:	0,5%
Αλλαγή κλίματος:	1,79%
Αλλαγή φυσικού τοπίου:	0,23%
Κατάτμηση αστικών περιοχών:	0,08%

Ποσοστό υπευθυνότητας

Οδικές μεταφορές	92%
Αεροπορικές μεταφορές	6%
Υπόλοιπα μέσα	2%

1.3.1 Περιβαλλοντικά οφέλη:

Πολύ σημαντικά είναι τα περιβαλλοντικά οφέλη που δημιουργούνται από την χρησιμοποίηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων έναντι άλλων μέσων μεταφοράς. Με μέτριες ταχύτητες, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί μέσο μεταφοράς με χαμηλή κατανάλωση. Τα τελευταία χρόνια υπάρχει στη ναυτιλία έντονη τάση προς σκάφη υψηλής ταχύτητας. Με το ίδιο κύτος, η αύξηση της ταχύτητας από 12 σε 15 κόμβους προκαλεί συνήθως την αύξηση της κατανάλωσης καυσίμου κατά περίπου 50%. Μερικά οχηματαγωγά έχουν σχεδιαστεί για ταχύτητες άνω των 35 κόμβων. Χωρίς φόρο επί των καυσίμων ή του άνθρακα, δεν υπάρχει έντονο κίνητρο για τη

⁷ Στατιστική υπηρεσία

⁸ Νιτσόπουλος Σ.Χ, Ψαραύτης Χ.Ν (2007) - «Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στην Μεσόγειο»

βελτίωση της απόδοσης καυσίμου στη ναυτιλία καθώς τα καύσιμα των πλοίων δεν φορολογούνται σε κανένα κράτος μέλος.

Με το Πρωτόκολλο του Κιότο τα συμβεβλημένα μέρη συμφώνησαν να καλέσουν το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) να επιδιώξει την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από την καύση θαλάσσιων καυσίμων.⁹ Επίσης υιοθέτησε νέα μέτρα για την μείωση του οξειδίου του θείου και του αζώτου στις εκπομπές των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς σύμφωνα με τα οποία η περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων των πλοίων δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το 4,5% m/m.

Η περιβαλλοντική επιβάρυνση της ναυτιλίας σε οξείδια του αζώτου είναι σε σχέση με τα άλλα μέσα μικρότερη. Χαρακτηριστικά από το σύνολο των εκπομπών το 51% προέρχεται από το οδικό δίκτυο και το 12% από τα άλλα μέσα. Ωστόσο από το σύνολο των εκπομπών σε διοξείδιο του θείου η οδική μεταφορά είναι υπεύθυνη για το 3% και τα υπόλοιπα μέσα για το 2%.¹⁰

1.3.2 Πλεονεκτήματα ασφάλειας:

Ακόμα ένα σημαντικό πλεονέκτημα της Ν.Μ.Α έχει να κάνει με την ασφάλεια που παρέχει κατά την διεξαγωγή της μεταφορικής διαδικασίας τόσο στο φορτίο αλλά ακόμα περισσότερο στον άνθρωπο. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, το 96% των θανατηφόρων ατυχημάτων πραγματοποιούνται στο οδικό σύστημα μεταφοράς δηλαδή 40.000 ανθρώπινες ζωές.¹¹ Στο σιδηροδρομικό δίκτυο είναι 115 τον χρόνο ενώ ο αριθμός των νεκρών στη θαλάσσια μεταφορά υπολογίζεται κατά μέσο όρο σε 140 ετησίως. Έχει επίσης υπολογισθεί ότι ο ρυθμός θανάτων κατά την θαλάσσια μεταφορά είναι 1,4 νεκροί ανά 100εκ. επιβατικά χλμ. Τα αντίστοιχα ποσά για το οδικό δίκτυο και το σιδηρόδρομο είναι 100 και 40 νεκροί.

⁹ www.europa.eu

¹⁰ Βλάχος Γ. Π - Γεωργαντόπουλος Ελ.(2003) – «Ναυτιλιακή Οικονομική» Τζέι&Τζέι Ελλάς

¹¹ Στατιστική Υπηρεσία

1.3.3 Η συμβολή της Ν.Μ.Α στην εθνική οικονομία

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ενωμένη Ευρώπη. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότερο από το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 41% του εσωτερικού της μεταφέρονται δια θαλάσσης. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των χωρών.

Η ναυτιλία συνέβαλλε περισσότερο από κάθε τι άλλο στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της γης μέχρι των σημερινών τους ορίων καθώς επέτρεψε για πρώτη φορά την ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών μεταξύ απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν οι σύγχρονες παγκόσμιες αγορές της οικονομίας των συναλλαγών.

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων μπορεί να συμβάλλει στον περιορισμό της συνεχόμενης αύξησης των οδικών μεταφορών, στην ανακατανομή του ειδικού βάρους των επιμέρους τρόπων μεταφοράς, στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και στην υποβοήθηση της αειφόρου ανάπτυξης της οικονομίας και της ασφάλειας.

Η αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία των λιμένων μίας χώρας αποτελεί βασικό παράγοντα που προσδιορίζει τη διεθνή ανταγωνιστικότητά της και την ελκυστικότητά της σε ξένες επενδύσεις. Η διαχείριση των εμπορευμάτων στους λιμένες και οι υπηρεσίες που προσφέρουν (φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση, στάθμευση οχημάτων, συσκευασία, συναρμολόγηση, κ.α) συντελούν στον προσδιορισμό του κόστους των εμπορευμάτων τόσο στο εγχώριο όσο και στο διεθνές εμπόριο.¹²

¹² <http://www.hrima.gr/article.asp?view=489&ref=478>

1.4 ΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ Ν.Μ.Α

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων μπορεί να βοηθηθεί από την Ε.Ε μέσω των διαφόρων προγραμμάτων που θεσμοθετεί αλλά και από τους ίδιους τους λιμένες με τις επενδύσεις που πραγματοποιούν. Η προώθηση της Ν.Μ.Α μπορεί να αποτρέψει φαινόμενα όπως τα παρακάτω:

- 1.) Κόστη, τα οποία αυξάνονται από την συμφόρηση που πραγματοποιεί τα οδικό μεταφορικό δίκτυο.
- 2.) Αύξηση των επικίνδυνων αέριων μαζών (νέφος), εξαιτίας της συνεχώς αυξανόμενης κίνησης στην ξηρά.
- 3.) Καθυστερήσεις που δημιουργούνται από φυσικά εμπόδια που εμφανίζονται στο οδικό δίκτυο.

Τον Σεπτέμβριο του 2001 η Επιτροπή παρουσίασε τη Λευκή Βίβλο της “Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών”. Στην Βίβλο καθορίζονται ορισμένοι φιλόδοξοι στόχοι για την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα των μεταφορών το 2010. Είναι προφανές ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν να διαδραματίσουν καίριο ρόλο στην επίτευξη των στόχων αυτών. Μπορούν να κάμψουν την κατά 50 % αύξηση των οδικής εμπορευματικής κυκλοφορίας που προβλέπεται στην Βίβλο, μπορούν να βοηθήσουν στην αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ τρόπων μεταφοράς, να παρακάμψουν τα χερσαία σημεία συμφόρησης, ενώ ταυτόχρονα είναι ένας ασφαλής και βιώσιμος τρόπος μεταφοράς. Ήδη σήμερα οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι ένας πολύ επιτυχημένος κλάδος και είναι ο μόνος τρόπος μεταφοράς ο οποίος έχει αποδείξει ότι μπορεί να διατηρηθεί, παρά την αύξηση των οδικών μεταφορών.

Για να χρησιμοποιηθούν όλες οι δυνατότητες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, πρέπει να ενταχθούν πλήρως στις αλυσίδες εφοδιαστικής (logistics) και να προσφέρουν μεταφορές χωρίς διακοπή από πόρτα σε πόρτα. Τη διαχείριση και την εμπορία αυτών των αλυσίδων εφοδιαστικής πρέπει να έχουν ενιαίες εμπορικές οντότητες, οι “ενιαίες θυρίδες” όπως αποκαλούνται. Επίσης, η έννοια του ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς πρέπει να αντικατασταθεί από την έννοια της αλληλοσυμπλήρωσης διότι είναι ζωτικής σημασίας η συνεργασία μεταξύ τρόπων μεταφοράς για τις αλυσίδες όπου υπαισέρχονται περισσότεροι από

ένας τρόπος μεταφοράς. Η πλήρης ένταξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στις διατροπικές αλυσίδες εφοδιασμού από πόρτα σε πόρτα δεν έχει ακόμη επιτευχθεί. Για να συμβεί αυτό απαιτείται υψηλή απόδοση των λιμένων και χρειάζονται νέες προηγμένες τεχνολογικές λύσεις για τα πλοία, τους λιμένες, τις μονάδες φόρτωσης και τα τηλεματικά δίκτυα.¹³

Στην Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε τους θαλάσσιους λεωφορειόδρομους ή Θαλάσσιες Αρτηρίες (Sea Motorways). Οι θαλάσσιοι λεωφορειόδρομοι θα ελαφρύνουν τα μεγάλα χερσαία σημεία συμφόρησης στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών και θα προωθήσουν την ενσωμάτωση των logistics στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Ακόμη θα επιτρέψουν την παράκαμψη των χερσαίων σημείων συμφόρησης στην Ευρώπη διότι θα ενταχθούν στις εκτενείς αλυσίδες εφοδιαστικής από πόρτα σε πόρτα. Οι θαλάσσιοι λεωφορειόδρομοι θα προσφέρουν αποτελεσματικά, τακτικά και συχνά δρομολόγια, τα οποία θα μπορούν να ανταγωνιστούν τα αντίστοιχα οδικά από άποψη χρόνου διαμετακόμισης και τιμών.

Οι λιμένες που θα συνδέονται με τους θαλάσσιους λεωφορειόδρομους θα έχουν κατάλληλες χερσαίες συνδέσεις και θα προσφέρουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης στους πελάτες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Οι εκτιμήσεις του κόστους φαίνεται να δείχνουν ότι η καθιέρωση νέων τακτικών θαλάσσιων συνδέσεων θα είναι πολύ λιγότερο δαπανηρή από την κατασκευή αντίστοιχων νέων χερσαίων υποδομών.

1.4.1 Στόχοι για την προώθηση της Ν.Μ.Α από πλευράς Ε.Ε.¹⁴

1. Εξασφάλιση κατάλληλων συνθηκών για τη δημιουργία τακτικών δρομολογίων για τη μεταφορά φορτίου και επιβατών.
2. Εύρεση και ελαχιστοποίηση των φυσικών εμποδίων που παρεμποδίζουν την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
3. Υποστήριξη των εταιρειών, ώστε να είναι ασφαλείς όσες υιοθετούν τα διάφορα ευρωπαϊκά προγράμματα.

¹³ Καμαρινάκης Απόστολος (2008) - «Θαλάσσιοι λεωφορειόδρομοι Ηγουμενίτσα κόμβος των θαλασσιών μεταφορών» www.epirus.gov.gr/2008/news/Kamarinakis_Apostolos.doc

¹⁴ www.europa.eu.int

4. Υποστήριξη των εταιρειών με σκοπό να καθιερωθεί το Κέντρο Προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
5. Διαβεβαίωση για τη θετική αλλαγή όσον αφορά στη βιομηχανία, τον τουρισμό, τις εργασιακές ευκαιρίες και το περιβάλλον.

Μέτρα που λαμβάνονται από την Ε.Ε για την ενίσχυση και την βελτίωση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων:¹⁵

- Πρόγραμμα Marco Polo,
- Τυποποίηση και μοναδοποίηση φορτίων,
- Ναυτική ασφάλεια – Προστασία περιβάλλοντος,
- Αυτοκινητόδρομοι της θάλασσας,
- Οδηγός για πρόσβαση σε λιμενικές και τελωνειακές υπηρεσίες,
- Αυτοματοποιημένο σύστημα διέλευσης τελωνείων,
- Έρευνα και ανάπτυξη
- Εθνικό κέντρο προώθησης Ν.Μ.Α
- Γραφεία πληροφόρησης για Ν.Μ.Α

Με την προώθηση συγκεκριμένων μέτρων και πρακτικών θα επιτευχθούν οι κατάλληλοι παράγοντες που θα ευνοήσουν την ανάπτυξη της Ν.Μ.Α

- Η αναγνώριση από τους δημιουργούς δημόσιας πολιτικής, της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων ως μια εναλλακτική μέθοδο μεταφοράς εμπορευμάτων σε σχέση με το οδικό δίκτυο.
- Ο στόχος των δημιουργών δημόσιας πολιτικής να μειώσουν την μεταφορά εμπορευμάτων μέσω του οδικού δικτύου ώστε να καταπολεμήσουν την περιβαλλοντική μόλυνση και συμφόρηση.
- Εισαγωγή καινοτόμων τεχνικών - αύξηση της ανταγωνιστικής θέσης της Ν.Μ.Α
- Η προσδοκώμενη αύξηση της εμπορικής κίνησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

¹⁵ Νιτσόπουλος Σ.Χ, Ψαραύτης Χ.Ν (2007) - «Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στην Μεσόγειο»

1.4.2 Νομοθετικές δραστηριότητες για την ενίσχυση της Ναυτιλίας

Μικρών Αποστάσεων από την Ε.Ε¹⁶

- Εφαρμογή του Προγράμματος "MARCO POLO".

Στόχος του προγράμματος αυτού (ετήσιος προϋπολογισμός 18,75εκ. Ευρώ) είναι να μετατοπίσει 12 δις. τονοχιλιόμετρα από το οδικό μεταφορικό δίκτυο στην Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και τον σιδηρόδρομο.

- Καθορισμός και εναρμόνιση των μονάδων φόρτωσης στις συνδυασμένες μεταφορές.

Η Commission παρουσίασε πρόσφατα πρόταση για μια Οδηγία με την οποία μειώνονται τα ενδιάμεσα μεταφορικά κόστη και δίνεται η δυνατότητα μεγαλύτερου μεριδίου στις μεταφορές μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Κατά συνέπεια θα προτιμάται η εξυπηρέτηση της Δυτικής και της υπόλοιπης Ελλάδας μέσω της θαλάσσιας μεταφοράς και του Αστακού από την χρήση του οδικού άξονα για προϊόντα από την Δ. Ευρώπη και κυρίως την Αδριατική.

- Ανάπτυξη των «Θαλάσσιων Δρόμων» (motorways of the sea).

Τμήμα της μεταφορικής αλυσίδας «door-to-door» με στόχο να προσφέρουν ικανοποιητικές, προγραμματισμένες και συχνές υπηρεσίες που θα μπορούν να ανταγωνιστούν την οδική μεταφορά, όσον αφορά σε χρόνο και τιμές. Ο Αστακός με την κομβική θέση την οποία κατέχει αποτελεί σταθμό στην μεταφορική αλυσίδα door to door και με τις υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες που παρέχει στους χρήστες του είναι ιδανικός για την μεταφορά προϊόντων προς και από την Βαλκανική.

- Εφαρμογή της οδηγίας σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον απόπλου στους κοινοτικούς λιμένες.

Τα πολλαπλά εθνικά έντυπα αντικαθίστανται από κοινά έντυπα. Στον Αστακό χρησιμοποιούνται κοινά έντυπα τα οποία έχουν καθοριστεί από τις τάξεις της Ε.Ε με σκοπό την ταχύτερη και χωρίς προβλήματα εξυπηρέτηση των πλοίων.

¹⁶www.europa.eu./legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/I24258_el.htm

- Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Η στροφή προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα μπορούσε να συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων του Πρωτοκόλλου του Κιότο.

1.4.3 Δράσεις τεχνικής φύσεως για την ενίσχυση της Ναυτιλίας

Μικρών Αποστάσεων από την Ε.Ε¹⁷

- Ø Οδηγός για τις Τελωνειακές Διαδικασίες που αφορούν στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.

Ο Οδηγός έχει σκοπό να επεξηγήσει τους τελωνειακούς κανονισμούς και να τονίσει συγκεκριμένες ανάγκες για περαιτέρω απλοποίηση ολόκληρου του συστήματος. Το λιμάνι του Αστακού απαλλάσσεται από τελωνειακά έξοδα φόρου εισαγωγής και άλλες επιβαρύνσεις.

- Ø Αναγνώριση και μείωση των εμποδίων, ώστε να γίνει πιο επιτυχής η εφαρμογή της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Μερικά από αυτά είναι η έλλειψη προσαρμοστικότητας των λιμένων, η μη ολοκληρωμένη εφαρμογή των κανόνων και διαδικασιών μεταξύ των κρατών - μελών. Στο λιμάνι του Αστακού εφαρμόζονται οι κανονισμοί και οι διαδικασίες που ακολουθούνται σε όλα τα κράτη-μέλη και συμβάλλουν στην ομαλή φορτοεκφόρτωση και μεταφορά από και προς το λιμάνι χωρίς προβλήματα και καθυστερήσεις.

- Ø Έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη.

Στόχος της έρευνας είναι να βελτιώσει την ποιότητα, ασφάλεια, και περιβαλλοντική προστασία των θαλάσσιων μεταφορών.

¹⁷www.europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/I242

1.4.4 Δράσεις οργανωτικής φύσεως – επιχειρησιακές δραστηριότητες:¹⁸

Ø Οργάνωση λιμένων «μιας στάσης» - One Stop Administrative Shops.

Στόχος η απλοποίηση των διαδικασιών που αφορούν στην άφιξη, εξυπηρέτηση και αναχώρηση των πλοίων. Σ' αυτό το πλάνο κινείται και η διοίκηση του Αστακού η οποία επικεντρώνεται στην αποφυγή γραφειοκρατικών διαδικασιών για την εξυπηρέτηση των πλοίων που εισέρχονται στο λιμάνι.

Ø Διατήρηση της σωστής οργάνωσης και καθοδήγησης των Κέντρων Προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Στόχος του δικτύου είναι η ανταλλαγή πληροφόρησης και των καλύτερων πρακτικών και επίσης η παροχή πρακτικών συμβουλών, καλύπτοντας διάφορα στάδια της μεταφορικής διαδικασίας της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Ø Προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων ως μια επιτυχής εναλλακτική λύση στον τομέα των μεταφορών.

Η ταχύτητα, η αξιοπιστία, η ελαστικότητα και η υψηλή βαθμίδα ασφαλείας των φορτιών που μεταφέρονται είναι μερικά από τα προτερήματα της Ν.Μ.Α. Ο Αστακός διαθέτει ανεπτυγμένη πλατφόρμα συνδιασμένων μεταφορών που λειτουργεί με προηγμένη τεχνολογική υποδομή και υπηρεσίες προσδιορισμένες στον πελάτη. Υπάρχει εξασφάλιση υψηλού επιπέδου λειτουργιών από εξειδικευμένο προσωπικό και ασφαλής φύλαξη του περιβάλλοντα (μεταλλικός φράκτης, 24ωρη ηλεκτρονική επίβλεψη, Gate access control system) και των αποθηκευτικών χώρων.¹⁹

Ø Συλλογή στατιστικών στοιχείων για πληροφόρηση.

Σκοπός είναι να συλλεχθούν πληροφορίες από τον Οργανισμό Ευρωπαϊκών Θαλάσσιων Λιμένων (European Sea Ports Organization - ESPO). Στον Αστακό τηρείται σύστημα διαχείρισης πληροφοριών με τα τελευταία δεδομένα και εξελίξεις με σύγχρονα συστήματα επικοινωνίας και επεξεργασίας δεδομένων. Ακόμη υπάρχει συνεχής ροή πληροφόρησης μέσω του εργαλείου του internet "CIRCA".

¹⁸ www.europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/I24258_el.htm

¹⁹ Βλέπε παραρτήματα - Ασφάλεια λιμανιού, σελ 82

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

2.1 Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ: ²⁰

Η πολιτική του υπουργείου Ναυτιλίας για την ανάπτυξη των λιμένων εστιάζει στην ενίσχυση της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων, στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και στην εξασφάλιση οικονομιών κλίμακας για την ενίσχυση της ελληνικής περιφέρειας.

Για την επίτευξη των παραπάνω απαιτείται:

- χάραξη στρατηγικού σχεδίου για την άντληση και αξιοποίηση κεφαλαίων από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.
- εφαρμογή καινοτόμων τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών στα πρότυπα μεγάλων στρατηγικών λιμένων του εξωτερικού.
- ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των λιμένων. Μετά την κρίση σε Πειραιά και Θεσσαλονίκη, υπάρχει στροφή προς τον Αστακό. Το φαινόμενο αυτό δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως συγκυριακό καθώς η δυναμική του Αστακού αυξάνεται συνεχώς και νέες υποδομές πραγματοποιούνται για την κάλυψη των απαιτήσεων των μελλοντικών χρηστών του.
- παρεμβάσεις για τον καθορισμό ολοκληρωμένου σχεδίου για την βελτίωση των λιμενικών υποδομών. Αξίζει να τονίσουμε πως ένα ακόμη πολύ ισχυρό πλεονέκτημα για την μελλοντική ανάπτυξη του Αστακού είναι η πολιτική των επενδυτικών κινήτρων της τάξεως του 55% του κόστους επένδυσης, για τις επιχειρήσεις που εγκαθίστανται στο λιμάνι.

Η γ.γ. Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής κινείται σε τρία επίπεδα:

1. Ανάπτυξη του αριθμού και της εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού στους λιμενικούς χώρους με σκοπό να τονώσουν την εύρυθμη λειτουργία των λιμένων.
2. Βελτίωση της διοικητικής ικανότητας της Δημόσιας Διοίκησης.
3. Εκτιμήσεις για πιθανές χωρικές-περιφερειακές επιπτώσεις και επιδράσεις.

²⁰ Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Φεβρουάριος 2009
«Εκσυγχρονισμός για 12 λιμάνια με το Δ' ΚΠΣ» Ανάκτηση από: <http://www.logistics-management.gr>

2.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Είναι γνωστό ότι ο λιμένας ως πεδίο σύνδεσης διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων περί την ναυτιλία είναι υποχρεωμένος να βιώνει συνεχώς μέσα σε ένα περιβάλλον όπου η επικράτηση των κανόνων της αγοράς και ο αυξανόμενος ανταγωνισμός αποτελούν μια πραγματικότητα που σε όρους παγκοσμιοποίησης αποκτούν ιδιαίτερη σημασία.

Πάνω από το 90 % του εξωτερικού εμπορίου της Κοινότητας και περίπου το ένα τρίτο (1/3) του εμπορίου μεταξύ των κρατών – μελών πραγματοποιείται μέσω θαλάσσιας μεταφοράς. Μεταξύ των ετών 1980 και 1990, το παγκόσμιο εμπόριο δια θαλάσσης αυξήθηκε από 2,6 δις τόνοι σε 4 δις τόνους. Η ποσότητα των αγαθών που φορτώθηκε σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) αυξήθηκε από 1,6 δις τόνους σε 1,8 τόνους.²¹

Οι λιμένες παρέχουν θαλάσσια μεταφορά με πρόσβαση προς τα δίκτυα ξηράς και αντιστρόφως. Κανένα άλλο σημείο της μεταφορικής αλυσίδας δεν μπορεί να λειτουργεί την ίδια στιγμή με τόσους διαφορετικούς τρόπους προς κάθε κατεύθυνση.

Η επιτροπή έχει πρόσφατα υποβάλλει στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρόταση για την «ανάπτυξη ενός Υπερ-Ευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου». Σκοπός είναι η δημιουργία ενός μοναδικού δικτύου μεταφορικής διαδικασίας συγκροτώντας σε ενιαίο σύνολο τα διάφορα δίκτυα μεταφοράς (ενός μέσου μεταφοράς) σύμφωνα με τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα. Εφόσον σχετίζεται με τη θαλάσσια μεταφορά, η απόφαση αυτή αφορά και επικεντρώνεται κυρίως στους λιμένες.²²

²¹ Στατιστική Υπηρεσία - Θαλάσσιες Μεταφορές στην Ε.Ε

²² www.shortsea.info/

2.3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ Ν.Μ.Α ΜΕΣΩ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε ΠΟΥ

ΠΡΟΩΘΟΥΝ ΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Το προσχέδιο της απόφασης της Ε.Ε επικεντρώνεται σε σχέδια κοινού ενδιαφέροντος σχετικά με τους λιμένες, συγκροτώντας ένα σύνολο συγκεκριμένων κριτηρίων από την επιτροπή. Με την εξέλιξη της λιμενικής βιομηχανίας η οποία στηρίζεται έντονα από τις διατάξεις της Ε.Ε, παρατηρούνται σημάδια ανάπτυξης της Ν.Μ.Α στον ευρωπαϊκό χώρο.

Τα σχέδια καλύπτουν:²³

- Βελτιώσεις στην πρόσβαση προς τον λιμένα από τη θάλασσα ή από τον θαλάσσιο διάδρομο της ενδοχώρας, προβλέψεις για δίαυλους θαλάσσιας πρόσβασης, προγράμματα εκβάθυνσης, ναυτιλιακά βοηθήματα κλπ.
- Βελτιώσεις στην λιμενική υποδομή της ενδοχώρας εντός των ορίων του λιμένα όπως νέες αποβάθρες.
- Βελτιώσεις στην μεταφορική υποδομή της ενδοχώρας εντός των ορίων του λιμένα όπως νέους δρόμους, σιδηρόδρομους, γέφυρες και τούνελ καθώς και καλύτερες ρυθμίσεις της ναυτιλίας στην ενδοχώρα.
- Καλύτερη μεταφορική υποδομή της ενδοχώρας στα τμήματα του Ευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου.

Τα σχέδια στοχεύουν στην:

- § διευκόλυνση του εμπορίου,
- § ανακούφιση των υπερφορτωμένων χερσαίων διαδρόμων και μείωση του εξωτερικού κόστους των Ευρωπαϊκών μεταφορών,
- § βελτίωση της προσβασιμότητας και ενδυνάμωσης της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ένωση.

²³ www.shortsea.org

2.4 ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΟΒΑΡΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ Ν.Μ.Α

Στην σημερινή εποχή, ένα λιμάνι πρέπει να πληρεί τις απαραίτητες προδιαγραφές έτσι ώστε να είναι σε θέση να σταθεί στην αγορά δυναμικά με αποτελεσματικότητα και κερδοφορία. Ο ανταγωνισμός των λιμανιών ολοένα και μεγαλώνει και παρατηρούμε ιδιαίτερα πως συναντάται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση, που δραστηριοποιούνται σε κοινή αγορά με χαρακτηριστικό παράδειγμα τα λιμάνια που ασχολούνται με την Ν.Μ.Α

Στα λιμάνια πραγματοποιούνται συνεχώς επενδυτικά σχέδια με σκοπό να καλυφθούν οι απαιτήσεις που παρουσιάζονται με τις καινούριες συνθήκες στην αγορά και την εξέλιξη της τεχνολογίας και να φανούν αποτελεσματικά και ανταγωνιστικά έναντι των υπολοίπων.

Ανάπτυξη ανταγωνιστικών συνθηκών ανάμεσα στους λιμένες

Είναι πολύ σημαντικό να ενθαρρύνεται η ανάπτυξη ανταγωνιστικών συνθηκών στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών έτσι ώστε να επιτυγχάνεται υψηλή αποδοτικότητα και κερδοφορία η οποία μελλοντικά και με την προϋπόθεση της επανεπένδυσης των κεφαλαίων να επιφέρει συνεχή εκσυγχρονισμό και υψηλότερου επιπέδου υπηρεσίες προς τον πελάτη.

Στον ελληνικό χώρο παρατηρούνται ανταγωνιστικές τάσεις στην σχέση ανάμεσα στο λιμάνι του Αστακού στην Αιτωλοακαρνανία, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, τριών λιμανιών που επειδή δραστηριοποιούνται σε μια κοινή περιφέρεια επιδιώκουν να κατακτήσουν το μερίδιο της μεταφορικής πίτας που τους αναλογεί αναπτύσσοντας αποτελεσματικές και ολοκληρωμένες υπηρεσίες έτσι ώστε να προσεγγίσουν τον πελάτη. Στο σημείο αυτό θα μπορούσαμε να αναφέρουμε πως υπάρχει και η άποψη πως τα λιμάνια αυτά θα μπορούσαν να λειτουργούν ως ένα βαθμό και συναγωνιστικά καλύπτοντας την μεταφορική ικανότητα για ολόκληρη την ελληνικά περιφέρεια.

Χαρακτηριστικά που πρέπει να διαθέτει ένα λιμάνι έτσι ώστε οι υπηρεσίες του να καλύπτουν τις ανάγκες της Ν.Μ.Α²⁴

- § Ταχύτητα στις φορτοεκφορτωτικές διαδικασίες,
- § Επαρκείς, κατάλληλους αποθηκευτικούς / διαμετακομιστικούς σταθμούς,
- § Εύκολη χερσαία πρόσβαση στο λιμάνι,
- § Αποφυγή συμφόρησης και αναμονής πλοίων στις προβλήτες,
- § Ελαχιστοποίηση γραφειοκρατικών διαδικασιών.

Η διοίκηση του Αστακού στοχεύει στο να καλύψει τους παραπάνω παράγοντες οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την ανάπτυξη του λιμένας και την ανταγωνιστική λειτουργία του απέναντι στα υπόλοιπα λιμάνια που ασχολούνται με την Ν.Μ.Α Τα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών που παρέχει ο Αστακός είναι η ταχύτητα, η υψηλή ποιότητα, η ευελιξία και η πελατοκεντρική νοοτροπία όπως θα αναλύσουμε και στην συνέχεια.

Η Ε.Ε επιδιώκει ήδη από τη δεκαετία του 1990 τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των ευρωπαϊκών λιμένων με θέσπιση κανόνων που αφορούν:²⁵

- 1) την ασφάλεια των λιμένων,
- 2) την αποδοτική χρηματοδότηση της αναπτύξεώς τους,
- 3) την αύξηση της δυναμικότητας και της παραγωγικότητάς τους,
- 4) την ενίσχυση του ανταγωνισμού στην προσφορά λιμενικών υπηρεσιών τόσο μεταξύ των διαφορετικών λιμένων όσο και τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό,
- 5) τη διασύνδεση των λιμένων με τα υπόλοιπα μέσα μεταφορών (δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών),
- 6) τη διαφάνεια στη δημόσια χρηματοδότηση των λιμένων και στην επιβολή λιμενικών τελών,
- 7) την ανάπτυξη των λιμένων σε κόμβους εξυπηρετήσεως όλης της αλυσίδας μεταφορών και προσέλκυση νέων τύπων επενδύσεων και φορέων και
- 8) την ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρόμων στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

²⁴ www.shortseashipping.org

²⁵ www.europa.eu

2.4.1 Μέτρα αναβάθμισης των λειτουργιών των τερματικών σταθμών για την προώθηση της Ν.Μ.Α

2.4.1.1 Δημιουργία έργων υποδομής σχετικών με τις προβλήτες του λιμανιού

Όλο και μεγαλύτερα σε χωρητικότητα πλοία δημιουργούνται εξαιτίας των οικονομιών κλίμακας, τα οποία ρίχνονται στην αγορά μεταφέροντας μεγαλύτερες ποσότητες φορτίου και καθιστώντας την μεταφορά πιο συμφέρουσα για τον φορτωτή. Κατά συνέπεια, τα λιμάνια που ασχολούνται με την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων θα πρέπει να υποστηρίξουν την παροχή υψηλών υπηρεσιών σε αυτές τις καινούριες συνθήκες.

Η δημιουργία προβλητών που να εξυπηρετούν το μεγάλο μήκος αυτών των πλοίων είναι επιβεβλημένη, καθώς θα συνεισφέρουν στην γρήγορη και αποτελεσματική φορτοεκφόρτωση των πλοίων χωρίς την δημιουργία συμφόρησης και καθυστερήσεων που κοστίζουν υπερβολικά.

Αξίζει να σημειωθεί πως το λιμάνι του Αστακού με το οποίο θα ασχοληθούμε στην συνέχεια, έχει πραγματοποιήσει εξαιρετικά έργα σε αυτόν τον τομέα όπως βλέπουμε από τα παρακάτω στοιχεία:²⁶

- § Το ολικό μήκος Total Length Overall που υπάρχει στις προβλήτες φτάνει τα 1031,55 m.
- § Το Βύθισμα κατά μήκος της προβλήτας είναι 11 - 14.5μ με αποτέλεσμα να προσεγγίζουν το λιμάνι πλοία με μεγάλη χωρητικότητα.

2.4.1.2 Δημιουργία αποθηκευτικών χώρων

Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας για την εξέλιξη και την αποδοτικότητα ενός λιμένα είναι η ύπαρξη αποθηκευτικών χώρων που θα καλύψει τις ανάγκες που απαιτούνται, θα προστατεύσει τα φορτία και θα επιταχύνει την μεταφορτωτική διαδικασία. Το λιμάνι του Αστακού διαθέτει 2 μεγάλες αποθήκες γενικού φορτίου που η κάθε μια έχει χωρητικότητα 10,000 τ.μ. και μια στον σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων που φτάνει τα 8,000 TEU.

²⁶ www.akarport.com

2.4.1.3 Φορτοεκφορτωτικός εξοπλισμός

Για την γρήγορη και ασφαλή διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης των εμπορευμάτων απαιτούνται γερανοί υψηλών προδιαγραφών και μεταφορικής ικανότητας, που να πραγματοποιούν χωρίς προβλήματα και καθυστερήσεις την μεταφορά ή την φόρτωση του φορτίου.

Το λιμάνι του Αστακού γι' αυτόν τον σκοπό διαθέτει:²⁷

- § 2 κινητά κρένια τα οποία μπορούν να σηκώσουν έως και 100 τόνους σε εμβέλεια 10 μ. και 30 τόνους σε 35 μ.,
- § Ανυψωτικές μηχανές και χούφτες (Hoppers) με μεγάλες δυνατότητες που βοηθούν στην ασφαλή και γρήγορη στοιβασία και αποθήκευση.

2.4.1.4 Πρόσβαση στο λιμάνι

Η επικοινωνία ενός λιμανιού με την ενδοχώρα του είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία και την αποδοτικότητά του.

Το λιμάνι του Αστακού βρίσκεται σε Κομβική θέση σε σχέση με το δίκτυο της Δυτικής Ελλάδας (Ιόνια Οδός) και επωφελείται από έργα που γίνονται στην περιοχή όπως είναι η παράκαμψη Αγρινίου και η βελτίωση της Παρα-Ιονίας Οδού μέσω των έργων που πραγματοποιούνται στον Δυτικό Άξονα. Ακόμη, η πραγματοποίηση της γέφυρας του Ρίου - Αντιρρίου έχει συντομεύσει την απόσταση προς το λιμάνι από την Αθήνα και την Πελοπόννησο καθώς η πρόσβαση γίνεται χωρίς καθυστερήσεις.

2.4.1.5 Αποτελέσματα από τις βελτιώσεις στην λιμενική υποδομή

Οι βελτιώσεις στην λιμενική υποδομή και ανωδομή μπορούν να συνεισφέρουν έτσι ώστε να καλυφθούν οι αυξανόμενες απαιτήσεις που δημιουργούνται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων τόσο από τα καινούρια υπερσύγχρονα πλοία που εισχωρούν κάθε χρόνο στην αγορά, όσο και από τις ανάγκες για αποτελεσματικότερη και ταχύτερη φορτοεκφόρτωση και μεταφόρτωση, αλλά και για την ασφάλεια του

²⁷ www.akarport.com

φορτίου με την βοήθεια των στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων. Αυτές οι διαδικασίες θα προκαλέσουν στροφή προς την ανοιχτή θάλασσα, καθιστώντας το λιμάνι πιο ελκυστικό για γρήγορα φορτία.

Η αύξηση στην χωρητικότητα του λιμένα μπορεί να επιφέρει αποτελέσματα τόσο στην άφιξη περισσότερων μεγάλων πλοίων σ' αυτό, όσο και στην εύκολη διαχείριση των φορτίων μέσα στο λιμάνι αλλά και την δημιουργία πολλών αποθηκευτικών χώρων που να καλύπτουν τις μεταφορικές απαιτήσεις.

Με τις βελτιώσεις στην λιμενική υποδομή, ο συνολικός χρόνος μεταφόρτωσης θα μειωθεί, καθιστώντας τις συνδέσεις για την ενδοχώρα πιο λειτουργικές με άμεσο αποτέλεσμα να εισαχθούν νέες αγορές στην οικονομική ζωή του λιμένος.

2.4.2 Δράση και διορθωτικά μέτρα στους λιμένες της Ν.Μ.Α ως οικονομική μονάδα.²⁸

Στη συνέχεια της εργασίας, θα αναφερθούμε στη δράση και τα διορθωτικά μέτρα στα οποία πρέπει να προβούν οι λιμένες, προκειμένου να αναπτυχθεί και να προωθηθεί η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping). Έτσι λοιπόν θα εξετάσουμε το λιμάνι του Αστακού ως οικονομική μονάδα και το πώς αυτή λειτουργεί τόσο απέναντι στο κράτος που ανήκει αλλά και την σχέση της με τους πελάτες – χρήστες αυτών των υπηρεσιών.

2.4.2.1 «Ο Χρήστης πληρώνει»

Οι λιμενικές αρχές πρέπει να διασφαλίσουν πως οι χρεώσεις αξιώνονται μόνο για υπηρεσίες που πραγματικά αιτήθηκαν και προσφέρθηκαν. Πρέπει επίσης, να ακολουθείται η αρχή του «ο χρήστης πληρώνει», με όλες τις χρεώσεις εμφανώς αναγνωρίσιμες και προφανείς. Η διοίκηση του Αστακού έχει πραγματοποιήσει ιδιαίτερη μέριμνα για την διασφάλιση της παροχής ποιοτικών υπηρεσιών προς τους χρήστες του λιμανιού με ταυτόχρονα χαμηλό κόστος εξαιτίας της σωστής χρήσης των οικονομικών κλίμακας. Είναι δεδομένο πως δεν αξιώνονται χρεώσεις για υπηρεσίες που δεν ζητήθηκαν από τον πελάτη είτε δεν ήταν απαραίτητες από το λιμάνι.

²⁸ <http://www.seetha.gr/seetha/item.asp?ReportID=126>

2.4.2.2 Κρατική βοήθεια – επιχορήγηση

Οδηγίες που αφορούν τον τομέα αυτόν, συντάσσονται, επιτρέποντας έτσι στην Επιτροπή να αποφανθεί ξεκάθαρα, ποια μορφή κρατικής βοήθειας είναι κοινωφελής και ποια όχι. Προτού υιοθετηθούν αυτές οι οδηγίες, οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα απευθυνθούν στην βιομηχανία (κυρίως στους εκπροσώπους των λιμένων) και στα Κράτη – Μέλη.²⁹

Το Πλατυγάλι του Αστακού έχει το πλεονέκτημα να είναι μία από τις 25 περιοχές στον Ελληνικό χώρο που έχουν χαρακτηριστεί ως Βιομηχανικές (ΒΙ.ΠΕ.), από την ΕΤΒΑ και υπήχθη στο Νόμο 2545197 περί Βιομηχανικών και επιχειρηματικών περιοχών (ΒΕΠΕ). Οι Βιομηχανίες και οι επιχειρήσεις που θα εγκατασταθούν στη ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ., δικαιούνται νομοθετικά πλεονεκτήματα επιδοτήσεων, επιχορηγήσεων, υποδομών για ασφαλείς συνθήκες εγκατάστασης και εργασίας στους χώρους που υπάγονται μέσα σε αυτή την περιοχή. Ως Βιομηχανική Ελεύθερη Ζώνη η ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. δίνει νέες προοπτικές συνεργασίας με επιχειρήσεις χωρών που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς αυτές μπορούν πλέον, να δημιουργήσουν γραμμές παραγωγής στην Ελλάδα, σε περιοχή η οποία εξαιρείται του Ευρωπαϊκού Τελωνειακού χώρου. Η ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ είναι η μοναδική Ναυτική Βιομηχανική Περιοχή στην Ελλάδα που διαθέτει δικό της λιμάνι πολλαπλών χρήσεων.

Κίνητρα εμπορικών επιχειρήσεων μέσα σε Αστακό

Οι Βιομηχανίες ή οι εμπορικές επιχειρήσεις που θα εγκατασταθούν και θα γίνουν χρήστες των υπηρεσιών, μπορούν να αξιοποιήσουν διατάξεις της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας που παρέχουν **κίνητρα** όπως:

- απαλλαγή από τελωνειακά έξοδα, φόρους εισαγωγής και άλλες επιβαρύνσεις,
- παραλαβή πρώτων υλών και αγαθών από το λιμάνι χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις,
- ευνοϊκοί όροι στην κατασκευή βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσα στην ελεύθερη βιομηχανική περιοχή,
- μειωμένο κόστος μεταφοράς πρώτων υλών, ανταγωνιστικές συνθήκες λειτουργίας.

²⁹ <http://www.shortsea.gr/pub/naftiliamikronapostaseon.asp>

Οι επιχειρήσεις που εγκαθίστανται στη ΝΑΒΙΠΕ ενισχύονται με τα κίνητρα που προβλέπει ο Αναπτυξιακός Νόμος, ενώ για τις επιχειρήσεις που μετεγκαθίστανται προβλέπεται η επιχορήγηση του κόστους μετεγκατάστασης. Οι επιχειρήσεις που εγκαθίστανται απαλλάσσονται από ορισμένες άδειες και εγκρίσεις, έχοντας παράλληλα στη διάθεσή τους τις υποδομές της ΝΑΒΙΠΕ.

Άμεσα αποτελέσματα των παραπάνω διευκολύνσεων και φοροαπαλλαγών:

- Û Δημιουργία οικονομιών κλίμακας όσον αφορά τις αποθήκες, τους σταθμούς προμηθειών και τις υπηρεσίες διαμετακόμισης.
- Û Χαμηλότερα κόστη και βελτιωμένες υπηρεσίες.
- Û Δυνατότητα δημιουργίας κέντρου διαμετακόμισης και διανομής, το οποίο να έχει την δυνατότητα να παρέχει ακατέργαστα υλικά και βιομηχανικά προϊόντα.

2.4.2.3 Διοικητική ακαμψία

Η Ε.Ε έχει θέσει ως στόχο τον περιορισμό των διοικητικών διαδικασιών και εγγράφων στα απολύτως ελάχιστα αναγκαία, σε όλα τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης δίχως να γίνεται αδικώς διάκριση μεταξύ των διάφορων μέσων μεταφοράς. Αυτήν την πολιτική ακολουθεί και το λιμάνι του Αστακού διευκολύνοντας τους χρήστες του και μειώνοντας τον χρόνο που θα πρέπει να παραμείνουν στο λιμάνι.

2.4.2.4 Ανάλυση προβλημάτων σε τοπικό επίπεδο - Εκπαιδευτικά προγράμματα

Μια αναγνώριση των συγκεκριμένων προβλημάτων των λιμένων πρέπει να πραγματοποιηθεί από συμβούλια όπου μετέχουν λιμενικές αρχές, τελωνεία, ναυτιλιακοί πράκτορες, στοιβαδότες και χειριστές τερματικών σταθμών, πλοιοκτήτες, φορτωτές κλπ.³⁰ Η Ε.Ε υποστηρίζει επίσης εκπαιδευτικά προγράμματα για διοικητές λιμένων σε λιγότερο ευνοούμενες περιοχές προκειμένου να αποκτήσουν εμπειρίες λιμενικής οργάνωσης και διοίκησης σε ιδιαίτερα ανεπτυγμένες λιμένες σε άλλα μέρη της Ένωσης.³¹

³⁰ <http://www.portnet.gr/themata/apopsi/2002/1/14.htm>

³¹ www.europa.eu

2.5 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ N.M.A

Η ολοένα αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες έχει οδηγήσει σε συμφόρηση του οδικού δικτύου. Αντιμετώπιση της συμφόρησης με επέκταση της οδικής υποδομής δεν είναι δυνατή στις περισσότερες των περιπτώσεων. Σε ορισμένες Ευρωπαϊκές χώρες το οδικό δίκτυο έχει φθάσει στο σημείο κορεσμού. Επιπλέον, η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω του οδικού δικτύου έχει προκαλέσει την κοινωνική δυσφορία και αποδοκιμασία λόγω της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος.

Η μεταφορική διαδικασία μέσω του σιδηροδρόμου αντιμετωπίζει προβλήματα εντελώς διαφορετικής φύσεως.³² Είναι φιλικότερη στο περιβάλλον από την μεταφορά εμπορευμάτων μέσω του οδικού δικτύου και η σιδηροδρομική υποδομή θα μπορούσε πιθανόν, να αντιμετωπίσει ευκολότερα μια ενδεχόμενη πρόσθετη κίνηση.

Δυστυχώς, ο εξοπλισμός και οι εγκαταστάσεις δεν ανταποκρίνονται πάντα στις σύγχρονες μονάδες μεταφοράς φορτίου. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές, όπως και η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αντιμετωπίζουν δίχως κέρδος η με ζημιά, μεγάλους όγκους κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια, οι διαχειριστές του σιδηρόδρομου θα προγραμματίσουν επενδύσεις σε εξοπλισμό και εγκαταστάσεις εφόσον η ζήτηση για σιδηροδρομικές υπηρεσίες είναι σχετικά υψηλή. Επιπλέον, οι περισσότερες σιδηροδρομικές εταιρίες ελέγχονται από τις κυβερνήσεις, προσθέτοντας έτσι ένα επιπλέον μειονέκτημα δεδομένου ότι αυτές οι εταιρίες είναι λιγότερο προσανατολισμένες στον πελάτη και λιγότερο ευέλικτες. Σύμφωνα με τα παραπάνω, η N.M.A και η ναυτιλία στην ενδοχώρα μπορεί να αυξήσει το μερίδιό της στην αγορά παρά την ύπαρξη ορισμένων μη ευνοϊκών χαρακτηριστικών, τα οποία περιλαμβάνουν:

- Ανικανότητα να παρέχει υπηρεσίες door – to – door.
- Αδυναμία προσαρμογής σε ειδικές ανάγκες του πελάτη.

Προκειμένου να μετατοπιστεί η κυκλοφορία από τα οδικά δίκτυα και τον σιδηρόδρομο προς τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, νέες πολιτικές απαιτούνται για να διασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα και την αποτελεσματικότητα όσον αφορά το κόστος.

³² <http://www.handels.gu.se/epc/archive/>

2.6 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η λειτουργία ενός λιμανιού δεν είναι αποκομμένη από το περιβάλλον και την ευρύτερη περιοχή στην οποία λειτουργούν, καθώς επηρεάζουν την οικονομική ανάπτυξη και συμβάλλουν στην απασχόληση της περιοχής αυτής. Όταν η Λιμενική Αρχή έχει δημόσια οντότητα και παρέχει τόσο την υποδομή όσο και την ανωδομή συμβάλλει σε μεγαλύτερο βαθμό στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας. Αντίθετα όσο αυξάνει η παρέμβαση του ιδιωτικού τομέα στις λιμενικές δραστηριότητες τόσο μικρότερες είναι οι θετικές επιδράσεις στην τοπική οικονομία. Αυτό οφείλεται στους διαφορετικούς στόχους που θέτουν ιδιωτικές και δημόσιες επιχειρήσεις αντίστοιχα.

Η διεθνής εμπειρία όπως προέκυψε από αποτελέσματα μελετών δείχνει επομένως ότι η μεγιστοποίηση του κοινωνικού οφέλους αποτελεί σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τις αποφάσεις για το ιδιοκτησιακό καθεστώς στα λιμάνια, όπως και η αποτελεσματικότητα και κερδοφορία των επιχειρήσεων που αναλαμβάνουν την εκμετάλλευσή τους.³³

2.7 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΑΚΟΥ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η συμβολή του λιμανιού του Αστακού στην Εθνική Οικονομία είναι καθοριστική διότι:

- μέσα από το λιμάνι του Αστακού:
 - α. εξάγεται μεγάλο μέρος από τα προϊόντα και υλικά που η χώρα μας έχει επιτύχει να διοχετεύσει προς πώληση ή ανταλλαγή με άλλες χώρες όπως κυρίως γεωργικά είδη και τρόφιμα, πρώτες ύλες, οικοδομικά υλικά και είδη βιοτεχνίας
 - β. εισάγεται μεγάλο μέρος από τα προϊόντα και υλικά που η χώρα μας έχει επιτύχει να αγοράσει από άλλες χώρες όπως τρόφιμα, μεταποιημένα προϊόντα, βιομηχανικά είδη, αυτοκίνητα και καύσιμα.

³³ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος - Έρευνα για το Ινστιτούτο εργασίας της ΓΣΕΕ από το Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

- με τη βοήθεια του λιμανιού επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό η τόνωση της Εθνικής Οικονομίας διότι το πολύ μεγάλο μέρος του εξωτερικού εμπορίου της χώρας μας πραγματοποιείται μέσω υδάτινων δρόμων (πολύ μικρότερο οδικά ή από αέρος).
- εξασφαλίζεται άμεσα εργασία σε μεγάλο αριθμό εργαζομένων όπως λιμενεργάτες, φορτοεκφορτωτές, φύλακες, αποθηκάριοι, διοικητικό προσωπικό.
- το λιμάνι εξασφαλίζει έμμεσα εργασία σε μεγάλο αριθμό εργαζομένων σε συνεργαζόμενες-εξαρτώμενες παραγωγικές μονάδες και εταιρείες όπως ενώσεις φορτηγών μεταφορών, κατασκευαστικές εταιρείες, παραγωγούς αγροτικών προϊόντων, ναυτικούς, βιοτέχνες.
- το λιμάνι εξασφαλίζει έμμεσα επίσης, εργασία σε μεγάλο αριθμό εργαζομένων σε συνεργαζόμενες και προϊστάμενες υπηρεσίες όπως λιμεναρχεία, ναυτιλιακές εταιρίες, υπουργεία Ναυτιλίας, Μεταφορών, Εμπορίου.
- το λιμάνι του Αστακού τέλος, εξασφαλίζει ζωή σε μια περιοχή της επαρχίας, σχετικά υποβαθμισμένη και παραμελημένη, δίνοντας στους κατοίκους της κίνητρα να παραμείνουν και να βοηθήσουν στην ανάπτυξή της.

2.8 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΟΥ ΑΣΤΑΚΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Η συμβολή του λιμανιού του Αστακού στην εξέλιξη της Ν.Μ.Α στην περιοχή είναι ιδιαίτερα μεγάλη πράγμα που οφείλεται κυρίως στο ότι:

- Το λιμάνι δεσπόζει στην περιοχή της Δυτικής Ελλάδας και πλεονεκτεί από άλλα σημαντικά λιμάνια (όπως του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης) σε σχέση με την απόστασή του από τα κύρια λιμάνια της Νότιας και της Δυτικής Ευρώπης
- Το λιμάνι του Αστακού βρίσκεται κοντά σε ικανοποιητικές οδικές αρτηρίες όπως:

α. η υπό κατασκευή Ιόνια οδός που θα το συνδέει με τη Νότια Ελλάδα (πλεονεκτώντας από λιμάνια όπως της Θεσσαλονίκης και του Βόλου)

β. η Εθνική οδός που το συνδέει με την Αθήνα (πλεονεκτώντας από λιμάνια όπως της Ηγουμενίτσας και του Γυθείου) και

γ. η Εγνατία οδός που το συνδέει με τη Μακεδονία, τη Θράκη και τον Εύξεινο Πόντο.

- Το λιμάνι βρίσκεται σε μη αστική περιοχή οπότε:

α. η τιμή της γης είναι ακόμη σχετικά μικρή σε αξία και επομένως οι δυνατότητες ανάπτυξης και επέκτασης των εν γένει εγκαταστάσεων και υποδομών είναι μεγάλες,

β. οι αντιδράσεις κατοίκων και φορέων της περιοχής από τυχόν επιβαρύνσεις του περιβάλλοντος είναι σχετικά μικρές.

- Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε πως το λιμάνι του Αστακού ανήκει σε δυναμική ιδιωτική εταιρία που έχει θέσει υψηλούς στόχους ανάπτυξης, μακράν του δημοσιοϋπαλληλικού εφησυχασμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΑΣΤΑΚΟΥ – ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

3.1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΣΤΑΚΟΥ

Η αναταραχή που είχε προκληθεί εξαιτίας της αποχής από την υπερωριακή απασχόληση των εργαζομένων του ΟΛΠ, είχε ως αποτέλεσμα να επωφεληθεί το λιμάνι του Αστακού που βρίσκεται στη δυτική πύλη της Ελλάδος. Πρόκειται για το μοναδικό ιδιωτικό λιμάνι της Ελλάδος που λειτουργεί από τον Ιούλιο του 2007 και έχει θέση στρατηγικής σημασίας, δίπλα σε διεθνή θαλάσσια δρομολόγια, που το καθιστά σημαντικό για τις μεταφορές ανάμεσα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ανατολής και ταυτόχρονα αποτελεί σύνδεσμο μεταξύ της Αδριατικής, των Βαλκανίων και των περιοχών γύρω από τη Μαύρη Θάλασσα.³⁴

Με την συζήτηση για την παραχώρηση των Σταθμών Ε/Κ των μεγάλων εμπορικών λιμένων της χώρας να είναι στο επίκεντρο και την πολιτική της Ε.Ε. να τάσσεται υπέρ της ενιαίας αναβάθμισης των λιμενικών υποδομών, στην Ελλάδα γεννάται το ερώτημα ποια άλλα περιφερειακά λιμάνια, εκτός του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, θα μπορούσαν να πρωταγωνιστήσουν υπέρ της ανάπτυξης Συνδυασμένων Μεταφορών. Η ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα των μεταφορών (short sea shipping, motorways of the sea), αλλά και η εθνική προτεραιότητα, κατευθύνουν την πολιτική τους προς την ανάπτυξη ολοκληρωμένων δικτύων συνδυασμένων μεταφορών.

Η χώρα μας υπήρξε και παραμένει διεθνές μεταφορικό και εμπορικό κέντρο λόγω της γεωγραφικής της θέσης στο σταυροδρόμι των τριών ηπείρων. Εκμεταλλεζόμενη σωστά αυτήν τη θέση μέσω μιας πιο συγκεκριμένης πολιτικής, σημαντικών επενδύσεων και του πάντα ισχυρού και ανανεώσιμου ελληνικού εμπορικού στόλου, σε συνάρτηση με την αύξηση της ροής φορτίων στη Μεσόγειο Θάλασσα και της ζήτησης για μεταφορές στο διάδρομο Ελλάδας-Ιταλίας-Γερμανίας, Ελλάδας-Μέσης Ανατολής και Δ. Μεσογείου, μπορεί να αποτελέσει έναν πολύ ισχυρό κόμβο των συνδυασμένων μεταφορών διεθνώς.³⁵

³⁴ Αποστολόπουλος Μ. - «Αφιέρωμα Λιμάνια» Περιοδικό ΧΡΗΜΑ www.supply-chain.gr

³⁵ Κουνέλης Θ. Επικ. Marketing Akarport www.supply-chain.gr/article.php?articles.php?

Μια από τις βέλτιστες λύσεις, όπως αποδεικνύεται στην πράξη, αποτελεί ο λιμένας του Αστακού στην Αιτωλοακαρνανία, ο οποίος στην περίοδο αυτή της κρίσης, έχει κληθεί να διαχειριστεί το 15%-20% του συνολικού μεταφορικού έργου της χώρας εγχείρημα εξαιρετικά σημαντικό και φιλόδοξο άξιο αναφοράς και μελέτης. Παρακάτω θα παραθέσουμε σημαντικά στοιχεία για την περίπτωση του Αστακού, που έχει εισχωρήσει πολύ δυναμικά στην αγορά ως λιμάνι που συμμετέχει ενεργά στην ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Ακόμη, θα αναφερθούμε σε κάποια άλλα λιμάνια που ασχολούνται με την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στον ελλαδικό χώρο, όπως ο Πειραιάς, η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα. Θα τα συγκρίνουμε με τον Αστακό, θα τονίσουμε τις προοπτικές εξέλιξής τους και θα προσδιορίσουμε τα ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά που διαθέτει το καθένα.

3.2 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΑΣΤΑΚΟΥ (ΠΛΑΤΥΓΙΑΛΙ)

Ένα καινούριο και ραγδαίως αναπτυσσόμενο λιμάνι της χώρας μας το οποίο αξίζει ιδιαίτερη μνεία για την εξέλιξή του είναι το λιμάνι του Αστακού, το οποίο βρίσκεται σε απόσταση 300 χιλιομέτρων από την πρωτεύουσα, σε μια περιοχή όπου παρουσιάζεται πλέον μεγάλο μερίδιο των εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας.

Η οργάνωση του λιμανιού, απαλλαγμένη από γραφειοκρατικές διαδικασίες διαθέτει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι αντίστοιχων στην περιοχή. Το λιμάνι του Αστακού αναπτύσσει εμπορικές συναλλαγές με πολλούς εμπορικούς οίκους του εξωτερικού, οι οποίοι έχουν εκπροσώπους τους στην περιοχή, ενώ ο άξονας Αστακός - Πάτρα - Ιταλία εμφανίζει έντονη κινητικότητα. Η θέση του λιμανιού και της βιομηχανικής περιοχής στο Πλατυγιάλι του Αστακού θεωρείται ως στρατηγικής εμπορικής σημασίας, καθώς βρίσκεται στο μέσον της διαδρομής από τα μεγάλα λιμάνια της Αδριατικής προς τη Διώρυγα του Σουέζ και τον Εύξεινο Πόντο. Η επικοινωνία της πόλης με την ενδοχώρα φαίνεται να είναι περιορισμένη, κυρίως λόγω του διαφορετικού οικονομικού και κοινωνικού προσανατολισμού της ή βέβαια μπορεί να αποδοθεί και σε καθαρά γεωγραφικούς όρους, αφού οι οροσειρές που υψώνονται στην περιοχή δυσχεραίνουν την άμεση επαφή με το εσωτερικό. Γι' αυτόν τον λόγο πραγματοποιούνται σημαντικές προσπάθειες κυρίως με την κατασκευή της Ιονίας οδού που θα επιφέρει άμεση επικοινωνία με την υπόλοιπη Ελλάδα.³⁶

³⁶ www.shipfriends.gr

Στο σημείο αυτό να τονίσουμε πως ένα λιμάνι μεταφόρτωσης (transshipment) δεν απαιτείται να έχει ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο. Εάν το δούμε συνολικά σαν επένδυση σε υποδομή σίγουρα θα έπρεπε να υπάρχει οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με την υπόλοιπη χώρα, για τον τομέα της μεταφόρτωσης όμως (στον οποίον τομέα φαίνεται πως θα δραστηριοποιηθεί το λιμάνι του Αστακού), δεν αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα. Παράδειγμα φυσικά το Gioia Tauro το οποίο με σωστή δουλειά έγινε από τα πιο δυναμικά μεσογειακά λιμάνια, βασιζόμενο σε φορτία μεταφόρτωσης. Η θέση του συγκεκριμένου λιμανιού δεν εξυπηρετούσε κανένα φορτηγό αυτοκίνητο εξυπηρετούσε όμως 100% τα πλοία.

Το λιμάνι του Αστακού είναι στρατηγικά τοποθετημένο στις δυτικές ακτές της Ελλάδας κοντά στις κεντρικές διεθνείς ναυτιλιακές γραμμές, παρέχει μια μοναδική ευκαιρία εισόδου ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ανατολή, αλλά και την Αδριατική τα Βαλκάνια και τα λιμάνια της Μαύρης θάλασσας.

3.3 ΣΤΟΧΟΙ - ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΑΣΤΑΚΟΥ

3.3.1 Στόχοι λιμένος Αστακού

Ο στόχος του λιμανιού του Αστακού είναι αυτή η δυναμική που έχει αναπτύξει, να μην αποδειχθεί συγκυριακή και συμπτωματική αλλά διαρκής και σταθερά αυξανόμενη με την πάροδο των ετών. Πρόθεση των αγοραστών του Astakos Terminal είναι να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά κυρίως προς το λιμάνι του Πειραιά. Διαθέτουν αρκετά συγκριτικά πλεονεκτήματα όπως οι καινούριες εγκαταστάσεις και κυρίως τα κατά 32% φθηνότερα τιμολόγια σε σύγκριση με τον Ο.Λ.Π προς όσες ναυτιλιακές εταιρείες χρησιμοποιούν το λιμάνι του Αστακού. Στη συνολική έκταση 1.910 στρεμμάτων λιμανιού, ο χώρος που καταλαμβάνει το container terminal είναι 750 στρέμματα άκρως ανταγωνιστικό με του Πειραιά καθώς αυτό διαθέτει έκταση μόνο 150 στρ. περισσότερο, ενώ στον Αστακό υπάρχει η δυνατότητα επέκτασης τα επόμενα χρόνια εξαιτίας της ύπαρξης φθηνής γης στην ευρύτερη περιοχή σε αντίθεση με τον Πειραιά όπου δεν υπάρχει ελεύθερος χώρος και αν βρεθεί είναι πολύ ακριβός για να πραγματοποιηθούν επενδύσεις.

3.3.2. Ροες φορτίων

Όπως θα δούμε στα παραρτήματα (σελ 74-75, 78-79, 81) το λιμάνι του Αστακού παρά το γεγονός ότι λειτουργεί δύο χρόνια, έχει αναπτύξει σημαντική δραστηριότητα όσον αφορά τις ποσότητες φορτίων που εισέρχονται και εξέρχονται από αυτό. Τα περισσότερα πλοία που φτάνουν στον Αστακό προέρχονται από την Δ. Ευρώπη και την Αδριατική με σκοπό είτε να εκφορτώσουν κάποιο φορτίο, είτε να λάβουν μέρος στις λειτουργίες του λιμανιού που είναι σχετικές με την μεταφόρτωση εμπορευμάτων.

3.3.3 Μελλοντικές εξελίξεις στο λιμάνι του Αστακού

Η AKARPORT υπέγραψε συμφωνία συνεργασίας στον τομέα της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων με το λιμάνι της Gioia Tauro της Ιταλίας, που είναι πρώτο σε κίνηση στα containers σε ολόκληρη τη Μεσόγειο. Έτσι λοιπόν, θα χρησιμοποιηθεί το λιμάνι του Αστακού ως εναλλακτική λύση για την υπερβάλλουσα κίνηση την οποία σήμερα έχει, δίνοντας διέξοδο σε πειστικά αιτήματα ναυτιλιακών εταιρειών.³⁷

Η θέση του Αστακού δεν βρίσκεται "πάνω" σε κανέναν βασικό εμπορευματικό δρόμο, μπορεί όμως να πάρει σημαντικά φορτία αν χτυπήσει εκεί που ο Πειραιάς είναι αδύναμος, στην ταχύτητα εξυπηρέτησης των πλοίων. Και είναι πολλά τα παραδείγματα εταιρειών που στέλνουν τα πλοία τους σε λιμάνια πιο μακρινά αλλά χωρίς μεγάλες και ασύμφορες οικονομικά και από πλευράς χρόνου καθυστερήσεις. Αν μιλάγαμε για δημόσιο λιμάνι θα ήταν σίγουρη η μη ανταγωνιστικότητά του, ο ιδιωτικός φορέας όμως μπορεί να δώσει την απαραίτητη δυναμική.

3.4 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΠΟΥ ΕΥΝΟΟΥΝ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ Ν.Μ.Α - ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΣΤΑΚΟΥ

3.4.1 Χαρακτηριστικά λιμένων που ευνοούν την λειτουργία και την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Ορισμένες από τις πρωταρχικές λειτουργίες που πρέπει να διαθέτουν τα λιμάνια που πραγματοποιούν μεταφορές στην Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι:³⁸

³⁷ Αθανασίου Ν. Σάββας (2008) Ανάκτηση από: <http://www.shipfriends.gr>

³⁸ www.shortseashipping.org

- η φόρτωση και η εκφόρτωση του φορτίου χωρίς απώλειες και ατυχήματα,
- η στοιβασία του με ασφαλή τρόπο,
- η καταμέτρηση, η ομαδοποίηση του φορτίου και η μεταφόρτωση,
- ο διαχωρισμός και η ομαδοποίηση του μεταφορικού αγαθού προς τον παραλήπτη χωρίς προβλήματα και καθυστερήσεις,
- η ασφαλής αποθήκευση του φορτίου για όσο διάστημα χρειαστεί,
- η διαμετακόμιση του φορτίου προς άλλα μέσα μεταφοράς,
- αλλά και ο εμπορικός και διοικητικός χειρισμός.

Άμεση προϋπόθεση για να παραχθεί υψηλό επίπεδο υπηρεσιών είναι να υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές, οι εγκαταστάσεις και οι εξοπλισμοί από την πλευρά του λιμανιού που θα διευκολύνουν όλα τα στάδια της μεταφορικής διαδικασίας, όπως:

- Διευκολύνσεις πρόσδεσης στην αποβάθρα,
- Λειτουργική περιοχή κυκλοφορίας φορτίων, οχημάτων, εξοπλισμού και πλοίων
- Σύγχρονες εγκαταστάσεις αποθήκευσης / συσκευασίας,
- Εξοπλισμός μεταφόρτωσης κατάλληλος για κάθε είδους φορτίο και πλοίο,
- Φορτοεκφόρτωση σε 24ωρη βάση,
- Ασφαλής φύλαξη φορτίου,
- Εξοπλισμός τελευταίας τεχνολογίας,
- Αναβάθμιση σύνδεσης των λιμένων με την ενδοχώρα.

Οι αφίξεις πλοίων μεγάλης χωρητικότητας απαιτούν αλλαγές στον λιμένα και στα τερματικά. Η αναμενόμενη αύξηση και αλλαγή της κλίμακας στις συνδυασμένες μεταφορικές υπηρεσίες προϋποθέτει νέες υποδομές που να τις υποστηρίζουν. Οι νέες λιμενικές εγκαταστάσεις πλέον περιλαμβάνουν σχέδια για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στο οργανωτικό τους σχήμα έτσι ώστε να υπάρχει καλύτερη σύνδεση με την ενδοχώρα και επομένως με τα άλλα είδη μεταφοράς.

Η Ευρωπαϊκή επιτροπή υιοθέτησε το 1997 την Πράσινη Βίβλο για τους Θαλάσσιους Λιμένες και την Ναυτιλιακή Υποδομή η οποία στοχεύει πρωτίστως στην καλύτερη αναβάθμιση των λιμένων στην αλυσίδα πολύ-τροπικών μεταφορών. Στην Βίβλο αναφέρεται πως οι λιμένες οφείλουν να παρέχουν ένα συγκεκριμένο επίπεδο υπηρεσιών σε εμπορική βάση προς όλους τους χρήστες χωρίς διάκριση. Οι λιμένες

θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως σημεία σύνδεσης με τους τερματικούς σταθμούς της ενδοχώρας. Η Επιτροπή έθεσε μια πρόταση το 1997 ώστε να τροποποιηθούν οι Οδηγίες των Υπέρ-Ευρωπαϊκών δικτύων (TEN) προς αυτή την κατεύθυνση. Αυτή η ρύθμιση θα ενδυναμώσει τη θέση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και θα τεθεί ως βασικό κριτήριο των δράσεων των Υπέρ-Ευρωπαϊκών δικτύων (TEN) έτσι ώστε να υποστηριχθεί από την Ένωση.³⁹

3.4.2 Χαρακτηριστικά λιμένος Αστακού⁴⁰

Το λιμάνι του Αστακού (Πλατυγιάλι), διαθέτει τα απαραίτητα χαρακτηριστικά που ευνοούν την λειτουργία και την ανάπτυξη της Ν.Μ.Α.

- Η συνολική έκταση του λιμανιού είναι 2,043,300 τ.μ.

Στην επιφάνεια αυτή συμπεριλαμβάνονται επαρκείς χώροι για την ομαλή και χωρίς χρονικές καθυστερήσεις μεταφορά, αποθήκευση και μεταφόρτωση του φορτίου που εισήλθε στο λιμάνι από τα πλοία ή ξεφορτώθηκε σε αυτό από φορτηγά μέσω του οδικού άξονα. Μια από τις βασικές αρχές της Ν.Μ.Α είναι η πραγματοποίηση της φορτοεκφορτωτικής διαδικασίας σε υψηλές ταχύτητες και με ασφαλή τρόπο.

- Η βιομηχανική Ναυτιλιακή περιοχή είναι 1,663,000 τ.μ.

Αρκετά μεγάλη είναι η καθαρά παραγωγική περιοχή που ασχολείται με τις υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες που προσφέρει στον πελάτη το λιμάνι του Αστακού.

- Η έκταση του λιμανιού είναι 400,000 τ.μ

Η έκταση που διαθέτει το λιμάνι του Αστακού το καθιστά ικανό να εξυπηρετεί πλοία και φορτία χωρίς καθυστερήσεις, γεγονός πολύ απαραίτητο για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

- Το μήκος του τοιχώματος της προβλήτας είναι 2300 μ.

Η μεγάλη προβλήτα που διαθέτει ο Αστακός δίνει την δυνατότητα της ταυτόχρονης εξυπηρέτησης πλοίων, με αποτέλεσμα οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης να πραγματοποιούνται ευκολότερα και χωρίς ιδιαίτερες καθυστερήσεις. Έτσι, δεν δημιουργείται συμφόρηση πλοίων έξω από το λιμάνι και δεν παρουσιάζεται αναμονή για την εξυπηρέτησή τους.

³⁹ www.europa.eu

⁴⁰ www.akarport.com

- Το βάθος της προβλήτας είναι 16 μ.

Το μεγάλο βύθισμα του λιμανιού καλύπτει τις απαραίτητες προϋποθέσεις έτσι ώστε να εισέρχονται στο λιμάνι πλοία που ασχολούνται με μεταφορές στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων καθώς αυτά συνήθως έχουν βύθισμα έως 12μ.

- Εύχρηστη σύνδεση μεταξύ λιμανιού και βιομηχανικής ζώνης.

Ένα από τα χαρακτηριστικά των λιμανιών που ασχολούνται με την ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι η ομαλή λειτουργία τόσο σε διοικητικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο λιμενικών εγκαταστάσεων που προσφέρουν στον πελάτη καθ' όλη την διάρκεια της μεταφοράς από και προς το λιμάνι.

- Υψηλές επιδόσεις σε περιβαλλοντική προστασία.

Το λιμάνι του Αστακού κινείται με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος σύμφωνα με τις υποδείξεις του IMO και του πρωτοκόλλου του Κιότο.

- Χρησιμοποιούνται οι καλύτερες και υψηλότερες μέθοδοι ασφαλείας.

Η ασφάλεια του φορτίου από την μεταφορά μέχρι και την αποθήκευση του είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας για το επίπεδο υπηρεσιών που προσφέρει ένα λιμάνι που συγκαταλέγεται σε αυτά που ασχολούνται με την N.M.A. Ολόκληρη η περιοχή είναι ασφαλισμένη με μεταλλικό φράχτη τουλάχιστον 2 μέτρων. Ακόμη η είσοδος, η έξοδος και ο φράχτης βρίσκεται υπό 24ωρη ηλεκτρονική επίβλεψη μέσω καμερών.

- Το πλάτος του λιμανιού κυμαίνεται από 450 μ. μέχρι 1200 μ.

Οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης αλλά και οι αφίξεις και αποχωρήσεις των πλοίων από το λιμάνι πραγματοποιούνται με σχετική άνεση και ευκολία.

- Πλήρης γκάμα υπηρεσιών για πλοία και εμπορευματοκιβώτια.

Απαραίτητη προϋπόθεση για να λειτουργεί ανταγωνιστικά ένα λιμάνι στην N.M.A είναι η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών που εξυπηρετούν τον πελάτη τόσο από την πλευρά του πλοίου, όπως προμήθεια καυσίμων και λιπαντικών, προμήθεια φρέσκου νερού, προμήθεια ανταλλακτικών για το κατάστρωμα και την μηχανή, όσο και από την πλευρά του φορτίου, όπως εργασίες και λειτουργίες ψύξης, συντήρησης και επισκευής εμπορευματοκιβωτίων συνδιάζοντας παράλληλα την χωρίς προβλήματα και καθυστερήσεις παραλαβή, παράδοση και διαχείριση των φορτίων.

- Το λιμάνι του Αστακού είναι ικανό να προσφέρει καταφύγιο σε όλα τα είδη και τα μεγέθη πλοίων.

Η λειτουργία ενός λιμανιού σε 24ωρη βάση είναι απαραίτητος παράγοντας που το καθιστά αποδοτικό και παραγωγικό αυξάνοντας την ταχύτητα εξυπηρέτησης των πλοίων και της φορτοεκφόρτωσης των προϊόντων.

- Οι άνεμοι δεν φτάνουν συνήθως στο εσωτερικό του λιμανιού.

Οι λιμενικές υπηρεσίες πραγματοποιούνται με μεγαλύτερη ευκολία και οι διαδικασίες πλευρίσματος των πλοίων γίνεται πιο άνετα χωρίς ατυχήματα.

3.4.3 Ο Αστακός λιμάνι με δυναμικές υπηρεσίες που εφαρμόζονται στην Ν.Μ.Α.⁴¹

Η ευρεία γκάμα υπηρεσιών του λιμανιού του Αστακού του δίνουν την δυνατότητα να συγκαταλέγεται στα δυναμικά λιμάνια που ασχολούνται με την Ν.Μ.Α με προοπτικές για μελλοντική εξέλιξη διότι διαθέτει εξειδικευμένους τομείς οι οποίοι ασχολούνται με τις παρακάτω υπηρεσίες:

- προγραμματισμός και σχεδιασμός στοιβασίας,
- ολοκληρωμένες υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης σε συνεργασία με τους προμηθευτές και τους παραλήπτες του φορτίου,
- έκδοση απαιτητών εγγράφων για την διεξαγωγή της μεταφοράς και την πραγματοποίηση εργασιών,
- μεταφορά, συνεργασία και διαχείριση της τελικής παράδοσης του φορτίου,
- διαμετακόμιση φορτίων από ένα πλοίο σε άλλο,
- chartering and brokering services.

Επιπλέον υπηρεσίες που παρέχει το λιμάνι του Αστακού:

- Προμήθεια καυσίμων και λιπαντικών.(bunkers and lubricants),
- Προμήθεια φρέσκου νερού (Fresh.Water)
- Προμήθεια ανταλλακτικών για το κατάστρωμα και την μηχανή (deck/engine stores) διαφόρων προϊόντων (provisions) και φαγώσιμων (fresh provisions).
- Αλλαγές πληρωμάτων (Crew changes)
- Ιατρική βοήθεια (Medical assistance).

⁴¹ www.akarport.com

- Υπηρεσίες που αφορούν την συντήρηση του πλοίου και επισκευές.
- Υπηρεσίες δυτών.
- Υπηρεσίες που εξετάζουν ποιότητα και ποσότητες του φορτίου (tally).

Άλλα στοιχεία του Αστακού

- Υπάρχουν υπηρεσίες απόρριψης άχρηστων υλικών, όπως επίσης επιτρέπεται το μπαλαστάρισμα (Ballasting - Deballasting allowed).
- Ισχύουν οι κανονισμοί για το επικίνδυνα φορτία σύμφωνα με τον κώδικα ISPS και το λιμάνι είναι πιστοποιημένο για την ασφάλεια που παρέχει.
- Πραγματοποιούνται συχνοί έλεγχοι από τις αρχές του λιμανιού για την σωστή τήρηση κανόνων ασφαλείας.
- Η χρήση φυλάκων που θα φυλάσσουν το πλοίο και το φορτίο είναι υποχρεωτική όπως και η χρησιμοποίηση πιλότου για περίπου 2 μίλια.

3.4.4 Οι υπηρεσίες που παρέχει ο Αστακός συμβαδίζουν με αυτές που απαιτεί η N.M.A και χαρακτηρίζονται από:⁴²

Υπευθυνότητα

- Εξασφάλιση υψηλού επιπέδου λειτουργιών από εξειδικευμένο προσωπικό.
- Χρήση υποδομής κοινής ωφελείας.
- Σύστημα διαχείρισης πληροφοριών με τα τελευταία δεδομένα και εξελίξεις με σύγχρονα συστήματα επικοινωνίας και επεξεργασίας δεδομένων.

Ταχύτητα

Το λιμάνι έχει επενδύσει σημαντικά κεφάλαια έτσι ώστε να επιτύχει σε αυτόν τον τομέα και έτσι λειτουργεί με:

- προηγμένη τεχνολογική υποδομή και
- υπηρεσίες προσδιορισμένες στις ανάγκες του πελάτη.

⁴² www.akarport.com

Οικονομική αποδοτικότητα

Ο Αστακός κινείται πάνω σε σταθερές πρακτικές που αυξάνουν την αποδοτικότητα του λιμανιού σε όλους τους τομείς.

- χρησιμοποιούνται ανταγωνιστικές κοστολογήσεις,
- απαλλαγή από περιττά κόστη και υποχρεώσεις για προϊόντα και ακατέργαστα υλικά μέσα στην ελεύθερη ζώνη,
- μειωμένα κόστη μεταφοράς πρώτων υλών με χρήση απλών διαδικασιών,
- οικονομίες κλίμακας.

3.4.5 Η λιμενική περιοχή και οι εγκαταστάσεις

Το Λιμάνι του Αστακού έχει σχεδιαστεί για να λειτουργεί ως, πολλαπλών και σύνθετων χρήσεων ικανό να διακινεί τα περισσότερα είδη εμπορευμάτων.

Οι επιχειρησιακές μονάδες του λιμανιού δυνατών τύπων φορτίων είναι:⁴³

- Επιχειρησιακή Μονάδα Τερματικού Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων
Εισαγωγή - εξαγωγή εμπορευματοκιβωτίων και μεταφόρτωση.⁴⁴

- Επιχειρησιακή Μονάδα Τερματικού Σταθμού φορτίων Ro Ro⁴⁵
Εισαγωγή και μεταφόρτωση καινούριων οχημάτων.

- Επιχειρησιακή Μονάδα Τερματικού Ro - Ro
Μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων και φορτηγών προς και από την Ιταλία, συνεργασία μεταξύ του Αστακού και του ιταλικού λιμανιού Gioia Tauro.

- Επιχειρησιακή Μονάδα Γενικού Φορτίου⁴⁶
παραδοσιακοί τύποι φορτίων: γενικά, μοναδοποιημένα, break bulk, στερεά και υγρά

- Επιχειρησιακή μονάδα Διαχείρισης Εγκαταστάσεων
διαχείριση της περιοχής των αποθηκών και των γραφείων στο λιμάνι, καθώς και των λειτουργιών αγκυροβόλησης σκαφών.

⁴³ Δελτίο Επιμελητηρίου Αιτωλοακαρνανίας - www.e-boss.gr/eboss/articles/articlejsp?con

⁴⁴ Βλέπε παραρτήματα - πίνακες και διαγράμματα Ε/Κ στον Αστακό (2008) σελ 74, 75

⁴⁵ Βλέπε παραρτήματα - πίνακες και διαγράμματα Ro/Ro στον Αστακό (2008) σελ 81

⁴⁶ Βλέπε παραρτήματα - πίνακες και διαγράμματα γενικού φορτίου Αστακού (2008)σελ 78,79

3.4.6 Βασικοί παράγοντες στην επιτυχή λειτουργία των επιχειρησιακών μονάδων:⁴⁷

- η ασφαλής και με χαμηλό κόστος αποθήκευση φορτίου σε κλειστές αποθήκες ή σε ανοιχτούς αποθηκευτικούς χώρους,
- η χωρίς προβλήματα και καθυστερήσεις παραλαβή, παράδοση και διαχείριση των φορτίων,
- οι υψηλού επιπέδου υπηρεσίες συντήρησης / επισκευής του λιμενικού εξοπλισμού
- η λειτουργία εξυπηρέτησης των συναλλασσομένων στην περιοχή της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ.

Οι τεχνικές Υπηρεσίες εντός της Ελεύθερης ζώνης και της Βιομηχανικής περιοχής μπορούν να καλύψουν πολλές εμπορικές δραστηριότητες, μερικές από τις οποίες είναι:

- Επιθεώρηση Αυτοκινήτων / PDI.
- Συναρμολόγηση και Κατασκευή Ηλεκτρονικού Εξοπλισμού.
- Σύνδεση Εξοπλισμού Αναρτήσεως.
- Συντήρηση και Επισκευή Εμπορευματοκιβωτίων.
- Αποθήκευση Άδειων Εμπορευματοκιβωτίων.
- Επεξεργασία και Συσκευασία Ξυλείας.
- Εργασίες και λειτουργίες Ψύξης.

⁴⁷ www.akarport.com

3.4.7 Η πλεονεκτική θέση του Αστακού ευνοεί την ανάπτυξη και την δυναμική του.

Η περιοχή αυτή γίνεται πια νέα είσοδος της νοτιοανατολικής Ευρώπης και οι δραστηριότητες που αναλαμβάνει είναι πολυάριθμες και ιδιαίτερα σημαντικές για την προώθηση και την μεταφορά αγαθών και φορτίων προς το Νότιο τμήμα της Ευρώπης και τον υπόλοιπο κόσμο.⁴⁸

- 1) Το λιμάνι του Αστακού κατέχει πλεονεκτική θέση προς την Αδριατική καθώς βρίσκεται στο Δυτικό μέρος της Ελλάδας και μπορεί να έχει επικοινωνία και εμπορικές συναλλαγές με μεταφορείς από τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας, αλλά και περιοχές των Βαλκανίων.
- 2) Επίσης κατέχει πλεονεκτική θέση διαμετακόμισης εμπορευμάτων από και προς τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας.
- 3) Από τον Αστακό μπορεί να πραγματοποιηθεί εύκολη διανομή ευπαθών προϊόντων προς την αγορά της Ε.Ε και των τρίτων χωρών.
- 4) Το λιμάνι διαθέτει κομβική θέση σε σχέση με το δίκτυο της Δυτικής Ελλάδας (Ιόνια Οδός).
- 5) Ο Αστακός έχει μια ιδιαίτερη δική του ενδοχώρα που περιλαμβάνει ένα μείζον αστικό κέντρο Πάτρα-Αγρίνιο με αρκετά μεγάλη εμπορική κίνηση.
- 6) Η γεωγραφική του θέση προς Ιταλία - Brindisi το καθιστά πρόσφορο για υπηρεσίες σε συνδυασμό με μεταφορές ή Κέντρα των αντίστοιχων αυτών χωρών-περιοχών.

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία το λιμάνι του Αστακού πρέπει και μπορεί να στοχεύσει στην κάλυψη ειδικών αναγκών της αγοράς που δεν μπορούν λόγω θέσης, χωρητικότητας ή άλλων προτεραιοτήτων να καλύψουν τα άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια.

⁴⁸ www.akarport.com

**Τομείς με τους οποίους θα μπορούσε να ασχοληθεί ιδιαίτερα ο Αστακός
με βάση την γεωγραφική του θέση:**

- Μεταφορές αγαθών και προϊόντων της περιοχής (της άμεσης) επιρροής της Αιτωλοακαρνανίας.
- Μεταφορές με κατεύθυνση ή τελικό προορισμό τις χώρες με τις οποίες τα λιμάνια αυτά έχουν άμεση γειτνίαση δηλαδή την Ιταλία αλλά και την Τουρκία αντίστοιχα.
- Συνεργασία με μεγάλα ΚΕΜ της Ιταλίας στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως λιμάνι διαμετακόμισης (transshipment) για ολόκληρη την περιοχή της Νότιας Αδριατικής,

3.4.8 Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του λιμένα του Αστακού

Ο Αστακός βασίζει την ανάπτυξη των εργασιών του στην απρόσκοπτη λειτουργία των υπόλοιπων λιμανιών της χώρας, με τη βεβαιότητα ότι οι υπηρεσίες τις οποίες μπορεί να προσφέρει είναι καλύτερες και μάλιστα σε τιμές ανταγωνιστικές προς όφελος των εμπόρων και εισαγωγέων που θα τον εμπιστευθούν. Οι υποδομές, οι διαδικασίες, ο εξοπλισμός, η επάρκεια των εργαζομένων και η πληρότητα των κρατικών υπηρεσιών συμβάλλουν στην ικανοποιητική απόδοση των εργασιών που διεξάγονται στο λιμάνι της ΝΑΒΙΠΕ - Αστακός.

Η β' φάση των επενδύσεων, ύψους 55 εκατομμυρίων ευρώ, που αρχίζει το 2009 θα φέρει το λιμάνι σε μια θέση μεταξύ των 5 πρώτων λιμανιών της Μεσογείου. Η απόφαση να επενδυθούν ίδια κεφάλαια ύψους 80 εκατ. ευρώ και να δεχθεί το λιμάνι κρατική χρηματοδότηση ύψους 61 εκατ. ευρώ βασίστηκε στην πεποίθηση ότι η λειτουργία μιας τόσο σύγχρονης πλατφόρμας Logistics στη Δ Ελλάδα θα αποτελούσε μοχλό ανάπτυξης όχι μόνο για την Αιτωλοακαρνανία αλλά για ολόκληρη την Ελλάδα. Από την έναρξη λειτουργίας του λιμανιού της ΝΑΒΙΠΕ - Αστακός μέχρι σήμερα το κράτος, δια των υπηρεσιών του υπουργείου Οικονομικών, έχει εισπράξει έσοδα τα οποία αφορούν τέλη, δασμούς, φορολογία και Φ.Π.Α ύψους 102,5 εκατομμυρίων ευρώ.⁴⁹

⁴⁹ Κούτσης Β (2008) Άρθρο της εφημερίδας Express «Έχει δυναμική και προοπτικές το λιμάνι Αστακού»

3.5 ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, το λιμάνι του Αστακού επωφελήθηκε σε πολύ σημαντικό βαθμό από την αποχή από την εργασία τα Σαββατοκύριακα και την υπερωριακή απασχόληση των λιμενεργατών στο εμπορικό λιμάνι του Πειραιά στις αρχές του 2008. Πολλά φορτία που είχαν ως λιμάνι εκφόρτωσης τον Πειραιά (κυρίως εμπορευματοκιβώτια) μεταφέρθηκαν στο λιμάνι του Αστακού με σκοπό να μεταφορτωθούν από εκεί σε άλλο μέσο μεταφοράς, έτσι ώστε να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό.

Οι ανταγωνιστικές σχέσεις των δύο λιμανιών εμφανίζονται ακόμα και στις μέρες μας έπειτα από τις απεργιακές κινητοποιήσεις των εργαζομένων στον ΟΛΠ με κύριο αίτημα να μην αλλάξει ο δημόσιος και κοινωνικός χαρακτήρας του λιμανιού. Οι λιμενεργάτες συνεχίζουν για 15η μέρα την απεργία τους, με αίτημα το πάγωμα της σύμβασης με την Cosco.⁵⁰ Μεγάλα προβλήματα και ζημιές παρατηρούνται στην αγορά. Η ημερήσια απώλεια εσόδων για το Δημόσιο από την απεργία ανέρχεται σε 3 εκατομμύρια ευρώ και σε μισό εκατομμύριο ευρώ για τον ΟΛΠ. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι περίπου 7.000 κοντέινερ περιμένουν να εκτελωνιστούν στον Πειραιά, περίπου 12.000 βρίσκονται ήδη ή κατευθύνονται σε άλλα λιμάνια, λόγω αδυναμίας εκτελωνισμού. Παράλληλα, 2.500 κοντέινερ έχουν φτάσει στο λιμάνι του Αστακού.

Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη⁵¹ της τράπεζας Alpha Bank, ο λιμένας του Πειραιά είναι η βασική πύλη της χώρας μας στο διεθνές εμπόριο και τη διακίνηση επιβατών. Είναι ο 17ος σε μέγεθος λιμένας της Μεσογείου στη διακίνηση φορτίου και διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα για να αναδείξει τη χώρα μας σε κόμβο εμπορίου στην Μεσόγειο και στις χώρες της Ν.Α Ευρώπης και της Μ. Θάλασσας. Ο Ο.Λ.Π απασχολεί περισσότερους από 1.500 εργαζόμενους, εξυπηρετεί ετησίως περισσότερα από 24.000 πλοία, συμβάλλει στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας και συνεχίζει την αναπτυξιακή της πορεία με αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών της. Αποτελεί μια σύγχρονη και δυναμική εταιρεία η οποία παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, δικαιώνει τους επενδυτές και εξυπηρετεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορικές συναλλαγές της χώρας προς όφελος της εθνικής οικονομίας και των καταναλωτών.⁵²

⁵⁰ <http://news247.gr/a4!105822> ανάρτηση: Νοέμβριος 2009

⁵¹ www.hrma.gr/article.asp?view=489@ref=478

⁵² www.olp.gr/GR_PDF/olpprofileGRpdf

3.5.1 Χαρακτηριστικά λιμένος Πειραιά⁵³

- Αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι και την κύρια θαλάσσια πύλη της Ελλάδας, ενώ η γεωγραφική του θέση τον καθιστά διεθνές κέντρο μεταφορτώσεων.
- Ο Σταθμός Ε/Κ έχει ετήσια διακίνηση 1,6 εκ TEUs ενώ είναι σε εξέλιξη επενδυτικό πρόγραμμα που αναμένεται να την φτάσει στα 4,7 εκ TEUs.
- Σύμφωνα με στοιχεία του Cargo Ports το 2005, κατείχε την 63η θέση στην διακίνηση Ε/Κ παγκοσμίως και την 1η στην Ανατολική Μεσόγειο.
- Ο τεχνολογικός εξοπλισμός περιλαμβάνει σήμερα 14 Γερανογέφυρες φορτοεκφόρτωσης Ε/Κ, εκ των οποίων 8 Γ/Γ είναι τύπου Post Panamax και έναν επιπλέον αυτοκινούμενο γερανό. Η παραγωγικότητα των Γ/Γ ανέρχεται σε 14-15 κινήσεις ανά ώρα ή σε 99 κατά μέσο όρο κινήσεις ανά Εργατική Ομάδα.

3.5.2 Πλεονεκτήματα Πειραιά, λόγω της στρατηγικής θέσης του και των υποδομών του.

- Ως το φυσικό επίνειο της Αθήνας με μόλις 10Κm απόσταση, αποτελεί τη κυριότερη πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας.⁵⁴
- Με μικρή απόκλιση από τους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους κατέχει κομβική γεωγραφική θέση ως το μόνο Ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο με τις απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου.
- Κατέχει στρατηγική θέση όσον αφορά την σύνδεσή του με την Μαύρη Θάλασσα και την Διώρυγα του Σουέζ.

3.5.3 Δυναμικά στοιχεία λιμένος Πειραιά⁵⁵

- 1) Διαθέτει πλεονεκτική θέση στο σταυροδρόμι Ασίας - Αφρικής - Ευρώπης,
- 2) Διατηρούνται επαρκείς υποδομές και φυσικά βυθίσματα για εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων μεταφοράς Ε/Κ και αυτοκινήτων,
- 3) Εφαρμόζεται ένα ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα που καλύπτει τις λειτουργίες του λιμανιού,

⁵³ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος - Έρευνα για το Ινστιτούτο εργασίας της ΓΣΕΕ από το Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου του Πειραιώς.

⁵⁴ Βλέπε παραρτήματα - πίνακες Ε/Κ, Ro/Ro, γενικού φορτίου Πειραιά σελ 88, 89, 91, 92

⁵⁵ www.olp.gr

- 4) Η Λειτουργία των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων πραγματοποιείται σε 24ωρη βάση, 365 ημέρες το χρόνο
- 5) Τηρείται κλιμακωτό τιμολόγιο με εκπτώσεις για αύξηση διακινούμενης ποσότητας εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων προς μεταφόρτωση (transshipment),
- 6) Το λιμάνι διαθέτει ένα πολύ ανταγωνιστικό τιμολόγιο αποθήκευσης φορτίων,
- 7) Επίσης υπάρχει πολύ μεγάλος αριθμός τροφοδοτικών γραμμών (feeder services) με τα περισσότερα κύρια λιμάνια της Μεσογείου,
- 8) και τέλος τηρούνται με μεγάλη αυστηρότητα οι απαραίτητες συνθήκες λειτουργίας και ασφάλειας βάσει των διεθνών προτύπων και κανονισμών.

3.5.4 Νέες τεχνολογίες στον Πειραιά⁵⁶

Ο ΟΛΠ στην προσπάθεια του να προσφέρει όσο το δυνατόν περισσότερες ανταγωνιστικές και ποιοτικές υπηρεσίες στους χρήστες του λιμανιού έχει εγκαταστήσει και λειτουργεί τα παρακάτω σύγχρονα πληροφοριακά συστήματα:

- Port – Management Information System (P-MIS), το οποίο καλύπτει μηχανογραφικά επιχειρησιακές, διοικητικές και οικονομικές υπηρεσίες του ΟΛΠ.
- Bus - Fleet Management System (B-FMS), το οποίο ενημερώνει σε real time (πραγματικό χρόνο) την θέση των επιβατικών λεωφορείων στο επιβατικό Λιμένα.
- Station - Management Information System (S-MIS), μέσω του οποίου ενημερώνονται οι ενδιαφερόμενοι για τις στάσεις των λεωφορείων για τον χρόνο άφιξης τους καθώς και εμφάνιση μηνυμάτων ειδικού τύπου.
- Passenger- Information Display System (P-IDS), όπου μέσω οθονών που έχουν αναρτηθεί σε εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους των εγκαταστάσεων, οι επιβάτες ενημερώνονται για τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις πλοίων.
- Μηχανογραφική Κάλυψη των Car Terminals (Πιλοτική Χρήση).
- Μηχανογραφική Κάλυψη του Συστήματος διαχείρισης υποδοχής αποβλήτων.
- Call Center ενημέρωσης του Επιβατικού Κοινού των λιμένων Πειραιώς, Ραφήνας και Λαυρίου για τα δρομολόγια των πλοίων σε πραγματικό χρόνο.

⁵⁶ www.olp.gr/serv_technology.grhtml

3.5.5 ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2009-2013 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ⁵⁷

Ποσά σε εκατ. €

ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (ΣΕΜΠΟ)	441,0	
Ολοκλήρωση Κατασκευής/Προέκτασης Προβλήτα I	30,0	Ίδια Επένδυση
Λιμενικός Εξοπλισμός	80,8	Ίδια Επένδυση
Κατασκευή Κτιρίου Διοίκησης	5,0	Ίδια Επένδυση
Αναβάθμιση Προβλήτα II & Κατασκευή Προβλήτα III	322,0	Αυτοχρηματοδοτούμενο
Σιδηροδρομική Σύνδεση (ΟΣΕ)	3,2	Χρηματοδότηση Ο.Σ.Ε
ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ – ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	26,0	
Εκβάθυνση Κεντρικού Λιμένα	11,0	Ίδια Επένδυση
Περιφερειακά έργα Κρουαζιέρας στην περιοχή Παλατάκι	7,0	Ίδια Επένδυση
Μετατροπή Πέτρινης αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό	4,5	Ίδια Επένδυση
Επέκταση Επιβατικού Σταθμού Κανέλλου	3,1	Ίδια Επένδυση
Λοιπές επενδύσεις στο επιβατικό Λιμάνι	0,4	Ίδια Επένδυση
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣΗ	6,8	
Μελέτη & Εγκατάσταση Αναβάθμισης PMIS	4,8	Ίδια Επένδυση
Λοιπές επενδύσεις σε μηχανογράφηση	2,0	Ίδια Επένδυση
ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ (ΝΕΖ)	5,8	
Έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού	5,8	Ίδια Επένδυση
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	215,0	
Κατασκευή Νέου Εκθεσιακού Κέντρου	85,0	Αυτοχρηματοδοτούμενο
Ανακατασκευή Κτιρίου Παγόδας	60,0	Αυτοχρηματοδοτούμενο
Αξιοποίηση - Ανάπλαση Καστρακίου	50,0	Αυτοχρηματοδοτούμενο
Μετατροπή πολυώροφης αποθήκης σε Γκαράζ	20,0	Αυτοχρηματοδοτούμενο
ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΚΣΥΧΡΟΝΙΣΜΟΥ	64,0	
Βελτιώσεις υπάρχουσας υποδομής	39,5	Ίδια Επένδυση
Λοιπές επενδύσεις εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης εξοπλισμού	14,0	Ίδια Επένδυση
Κτιριακή υποδομή συνεργιών & αποθηκών	5,2	Ίδια Επένδυση
Κατασκευή ΣΙΛΟ	2,3	Ίδια Επένδυση
Μελέτες	2,0	Ίδια Επένδυση
Ηχοπετάσματα	0,5	Ίδια Επένδυση
Προσκρουτήρες	0,5	Ίδια Επένδυση
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	758,6	
Εκ των οποίων Αυτοχρηματοδοτούμενα	537,0	

⁵⁷ www.olp.gr/inv_investments_gr.html

3.5.6 Έσοδα λιμένος Πειραιά⁵⁸

- Τα έσοδα του εμπορικού λιμανιού κατέχουν το 75% των συνολικών.
- Τα έσοδα από την εξυπηρέτηση των πλοίων αγγίζει το 15%.
- Το επιβατικό λιμάνι κατέχει την τρίτη θέση με 6% των συνολικών εσόδων.
- Ενώ τέλος, τα λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης φτάνουν το 5%.

Όσον αφορά το εμπορικό λιμάνι, το οποίο κατέχει το μεγαλύτερο κομμάτι της πίτας των εσόδων να σημειώσουμε πως αυτά προέρχονται κατά:

- 84% από την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων,
- 12% από την διακίνηση αυτοκινήτων.
- 4% από την διακίνηση γενικού φορτίου

3.5.7 Οικονομικά στοιχεία Ο.Λ.Π Α.Ε.⁵⁹

- Το Πάγιο Ενεργητικό αυξήθηκε από 158εκ. Ευρώ το 2003 σε 201 εκ το 2006.
- Το σύνολο του Ενεργητικού παρουσίασε αύξηση στην ίδια περίοδο από 228 εκ Ευρώ σε 241 εκ Ευρώ.
- Η διαχρονική αύξηση στα στοιχεία του Παγίου Ενεργητικού για την περίοδο 2003-2006 αφορά κυρίως σε επενδύσεις μηχανολογικού εξοπλισμού, προβλητών, κτιρίων.
- Ο κύκλος εργασιών παρουσίασε μια κάμψη το 2005 κατά -5,4%, για να ανέλθει ξανά το 2006 σε 144 εκ Ευρώ (επίπεδα αντίστοιχα με αυτά του 2004).
- Από τον κύκλο εργασιών του 2006 ο Σ.ΕΜΠΟ. δημιουργεί το 63% των εσόδων του Ο.Λ.Π. Α.Ε., δηλαδή περίπου 90 εκ Ευρώ.

Αποδοτικότητα Ο.Λ.Π. Α.Ε.			
	2004	2005	2006
Δείκτης Αποδοτικότητας Παγίου Ενεργητικού	14%	12%	14%
Δείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων	19%	16%	17%

⁵⁸ www.olp.gr/GR_PDF/esoda_emporiko_limani.pdf

⁵⁹ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος - Έρευνα για το Ινστιτούτο εργασίας της ΓΣΕΕ από το Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

3.6 ΑΣΤΑΚΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ - ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ -

ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Λιμάνι Πάτρας

Οι εξελίξεις της διεθνούς μεταφορικής αγοράς στην ευρύτερη περιοχή της Αδριατικής και των Βαλκανίων, αναδεικνύουν και αναβαθμίζουν το ρόλο του λιμανιού της Πάτρας στο διεθνές δίκτυο των μεταφορών. Σήμερα, το λιμάνι αποτελεί το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία, ενώ κατέχει σημαντικό ρόλο στο δίκτυο των εσωτερικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τα νησιά του Ιονίου. Το λιμάνι της Πάτρας διαθέτει τέσσερις προβλήτες και κρηπιδώματα συνολικού μήκους 3.000μ. περίπου, βάθους 8,50-10,50μ. από την κατώτατη ρηχία και δύναται να εξυπηρετήσει φορτηγά πλοία μέχρι 25.000 τόρους και επιβατικά πλοία μέχρι 16.000 τόρους και μήκους 220μ. Υπάρχουν 8.000 τ.μ. στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων, 80.000 τ.μ. υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων και δύο γεφυροπλάστιγγες 80 Τ.⁶⁰

Νέο λιμάνι Πάτρας

Στόχος του Ο.Λ.ΠΑ είναι να καταστήσει το λιμάνι της Πάτρας ανταγωνιστικό με την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, τις καλύτερες λιμενικές εγκαταστάσεις που θα κατασκευαστούν και το μικρότερο κόστος υπηρεσιών.

Με την αξιοποίηση και του ακινήτου της Πειραιϊκής Πατραϊκής, που ανήκει στον Ο.Λ.ΠΑ. και το οποίο προορίζεται για Εμπορευματικό Κέντρο, τα μεγάλα έργα υποδομής που εκτελούνται ή ξεκινούν άμεσα, (κατασκευή οδικού άξονα Πατρών-Κορίνθου, νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων, Ιόνια Οδός, κατασκευή συνδετηρίων οδών και ανισόπεδου κόμβου σύνδεσης του Νέου Λιμανιού με την Ευρεία Παράκαμψη κ.α) το νέο λιμάνι της Πάτρας αναδεικνύεται σε βασικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ο θαλάσσιος διάδρομος της Αδριατικής σε συνδιασμό με τις προαναφερόμενες υποδομές, που αποτελούν μεγάλη επένδυση της Πολιτείας στην ευρύτερη περιοχή, δημιουργούν μια νέα μεταφορική αλυσίδα, η οποία προσφέρει ιδανικές μεταφορικές συνθήκες, ασφάλεια, ταχύτητα και χαμηλό μεταφορικό κόστος,

⁶⁰ www.patrasport.gr

με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός κλειστού ασφαλούς δρόμου υψηλών ταχυτήτων που πραγματοποιείται μέσω σύγχρονων μεγάλων πλοίων Ro-Ro.

Τα προτεινόμενα έργα σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση του οδικού άξονα της ΠΑΘΕ στοχεύουν στην άμεση διασύνδεση της Ελλάδας με την Ε.Ε. ικανοποιώντας τους βασικούς στόχους της στρατηγικής μεταφορών της χώρας για εναλλακτικές διεθνείς συνδέσεις και υλοποίηση των ολοκληρωμένων μεταφορικών διαδρομών στον άξονα Δύσης - Ανατολής. Ισχυροποιούν τη θέση του λιμένα Πατρών στον ανταγωνισμό και τον καθιστούν μοχλό ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής της Δυτικής Ελλάδας.

Λιμάνι Ηγουμενίτσας

Η Ηγουμενίτσα μετά την κατασκευή του νέου λιμένα και την ολοκλήρωση του κλειστού αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας, αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς συγκοινωνιακούς κόμβους της Δυτικής Ελλάδας αλλά και των Βαλκανίων γενικότερα. Η Κοινοτική Πολιτική στον τομέα των μεταφορών και ειδικότερα στις συνδυασμένες μεταφορές και στη Ναυτιλία, με την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping) και των Θαλασσίων Λεωφορειοδρόμων (Sea motorways) έχει συντελέσει στην ανάπτυξη και την πρόοδο του λιμανιού. Ακόμη, αξίζει να τονίσουμε πως αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς ανήκει στην κατηγορία Α στην οποία περιλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες διεθνούς σημασίας (από τους οποίους διακινούνται ετησίως τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων ή 200 000 επιβάτες).⁶¹

Η Ηγουμενίτσα έχει το γεωγραφικό πλεονέκτημα της δυτικής πύλης των Βαλκανίων καθώς με την λειτουργία της Εγνατίας ενοποιούνται οικονομικά τα νότια Βαλκάνια έχοντας ως άμεσο αποτέλεσμα την σημαντική αύξηση των μεταφορών διαμέσου του λιμανιού. Το πρόγραμμα κατασκευής νέων οδικών αξόνων, η βελτίωση των υπάρχοντων και η κατασκευή των διευρωπαϊκών δικτύων που έμμεσα ή άμεσα διέρχονται από την Ηγουμενίτσα (Εγνατία οδός, σιδηρόδρομος Ηγουμενίτσα-Καλαμπάκα, Ιόνια Οδός) αλλάζουν τον οικονομικό χάρτη της χώρας αναδεικνύοντας σε μεγάλο βαθμό το ρόλο του λιμένα στις συνδυασμένες μεταφορές.

⁶¹ Καμαρινάκης Απόστολος (2008) - «Θαλάσσιοι λεωφορειόδρομοι Ηγουμενίτσα κόμβος των θαλασσιών μεταφορών» www.epirus.gov.gr/2008/news/Kamarinakis_Apostolos.doc

Ακόμη δύο σημαντικά έργα που δημιουργούνται στην περιοχή είναι η επέκταση του οδικού άξονα Ηγουμενίτσα/Πάτρα-Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη και ο Σιδηροδρομικός άξονας του διαδρόμου συνδυασμένων μεταφορών Ιονίου-Αδριατικής με την κατασκευή του τμήματος Ηγουμενίτσα-Καλαμπάκα-Κοζάνη.

Ένας από τους σημαντικότερους για τις Ευρωπαϊκές μεταφορές θαλάσσιος λεωφορειόδρομος είναι της Αδριατικής. Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κόστους μεταφοράς, ταχύτητας και αξιοπιστίας του διαδρόμου της Αδριατικής έναντι των οδικών αξόνων μέσω Βουλγαρίας – Ρουμανίας προς το βορρά ή μέσω Βουλγαρίας– ΠΓΔΜ–Αλβανίας (παραεγνατία), έχουν καταστήσει τον θαλάσσιο λεωφορειόδρομο της Αδριατικής ως τον σημαντικότερο άξονα μεταφορών των νοτίων Βαλκανίων με την Ευρώπη. Όλα τα παραπάνω δείχνουν ότι η Ηγουμενίτσα με το λιμάνι της καθίσταται ένας από τους κυριότερους κόμβους των συνδυασμένων μεταφορών στην Δ. Ελλάδα και ένας από τους σημαντικότερους πόλους ανάπτυξης της Περιφέρειας.

3.7 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά θα μπορούσαμε να αναφέρουμε πως το λιμάνι του Αστακού βρίσκεται στο δυτικό μέρος της Ελλάδας και κατέχει πλεονεκτική θέση προς την Αδριατική και τις αγορές της Ε.Ε, ο Πειραιάς αποτελεί την κυριότερη πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας καθώς βρίσκεται χωροταξικά στο κέντρο της, πολύ κοντά στην πρωτεύουσα και κατέχει στρατηγική θέση όσον αφορά την σύνδεσή του με την Μαύρη Θάλασσα και την Διώρυγα του Σουέζ, ενώ και τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας διαπραγματεύονται κυρίως φορτία από και προς την Βαλκανική και την Δ. Ευρώπη.

Τα λιμάνια διαθέτουν καλή οδική σύνδεση με το υπόλοιπο της χώρας με την Ιόνια οδό, την Εθνική οδό Αθηνών-Λαμίας και Αθηνών-Κορίνθου αλλά και την Εγνατία οδό που εξυπηρετεί σε μεγάλο βαθμό το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Επίσης, αξίζει να αναφέρουμε πως υπάρχει η δυνατότητα φορτοεκφορτώσεων σε 24ωρη βάση και συνεχής φύλαξη των αποθηκευτικών χώρων και των εγκαταστάσεων σύμφωνα με τους κανόνες ISPS.

Σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια, το λιμάνι του Αστακού διαθέτει τις πιο σύγχρονες εγκαταστάσεις και εξοπλισμούς τελευταίας γενιάς, καθώς είναι το πιο καινούριο από αυτά στα οποία αναφερθήκαμε. Ακόμη διαθέτει πολλά περιθώρια

βελτίωσης, ανάπτυξης και επέκτασης των εγκαταστάσεων και των επιχειρήσεων μέσα στην Βιομηχανική περιοχή οι οποίες χρηματοδοτούνται και επιδοτούνται από τον κυβερνητικό προγραμματισμό. Επίσης, ένα επιπλέον συγκριτικό πλεονέκτημα για το λιμάνι του Αστακού είναι η απαλλαγή από τελωνειακά έξοδα, φόρους εισαγωγής και τελωνειακές διατυπώσεις.

3.8 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Τα λιμάνια της Πάτρας αλλά και της Ηγουμενίτσας μπορούν να δράσουν συναγωνιστικά και συμπληρωματικά σε σχέση με τον Αστακό στην εξυπηρέτηση φορτίων από την Ε.Ε αλλά και την Βαλκανική. Η συνεργασία ανάμεσα στα λιμάνια μπορεί να αποδειχθεί αποτελεσματική και υψίστης σημασίας για την ανάπτυξη της περιοχής, καθώς στις περιόδους που κάποιο από τα τρία, αδυνατεί να καλύψει τις ανάγκες των πελατών του εξαιτίας φόρτου εργασίας, πληρότητας, απεργιακών κινητοποιήσεων, ατυχημάτων ή δυσμενών καιρικών συνθηκών, οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης μπορούν να πραγματοποιηθούν σε κάποιο από τα άλλα χωρίς να εκτοπίζεται το μεταφορικό ενδιαφέρον προς λιμάνια γειτονικών χωρών. Αξίζει να αναφέρουμε πως το λιμάνι του Αστακού δεν πραγματοποιεί μετακινήσεις επιβατών όπως τα άλλα δύο λιμάνια, αλλά εξειδικεύεται σε Ε/Κ, γενικά φορτία και Ro/Ro.

Επίσης παρατηρείται μια κοινή ανοδική τάση στις ποσότητες μεταφερόμενων φορτίων ανάμεσα στα τρία λιμάνια της Δ. Ελλάδας, κάτι που αποδεικνύει πως δεν δρουν ανταγωνιστικά το ένα προς το άλλο, αντίθετα αναπτύσσονται αρμονικά με την πάροδο των ετών. Χαρακτηριστικά, παρά την εμφάνιση του νέου λιμανιού του Αστακού παρατηρείται αύξηση των μεταφορών σε πλοία Ro/Ro στο λιμάνι της Πάτρας για τα επόμενα έτη. Οι προβλεπόμενοι αριθμοί φορτίων για το 2010 όσον αφορά το λιμάνι της Πάτρας ανέρχονται σε 190.000 - 280.000 φορτηγά, 280.000 - 300.000 ιδιωτικά αυτοκίνητα, 10.000 λεωφορεία, 40.000 δίκυκλα και 1.700.000 επιβάτες το χρόνο. Τα αντίστοιχα νούμερα για το 1992 ήταν: 110.999 φορτηγά, 153.096 επιβατικά και 17.883 δίκυκλα και 948.226 επιβάτες.⁶²

⁶² http://www.westnet.gr/westnet/patra/limenas_patron.scr

Η εξέλιξη της κίνησης των επιβατών και οχημάτων που διακινήθηκαν την τελευταία δεκαετία στο λιμάνι των Πατρών.

	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ
1998	1.182.391	257.562	217.665
1999	1.106.293	284.030	217.297
2000	1.275.987	292.661	251.242
2001	1.315.019	280.689	248.309
2002	1.355.350	296.964	255.626
2003	1.263.124	304.979	249.345
2004	1.125.159	298.833	222.486
2005	1.247.991	283.778	226.269
2006	1.264.274	295.206	216.186
2007	1.130.880	296.900	211.864
2008	1.094.450	312.459	198.626

Αντίστοιχα, μπορούμε να παρατηρήσουμε από τους παρακάτω πίνακες και τα διαγράμματα, πως στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας την τελευταία 10ετία παρατηρείται μια αυξητική τάση στα φορτηγά, στα αυτοκίνητα και στους επιβάτες, τόσο στους απόπλους όσο και στους κατάπλους εσωτερικού.

ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ						
	€	%	€	%	€	%
1996	38.531	-	104.950	-	526.170	-
1997	38.445	-0,22%	102.675	-2,17%	548.280	4,40%
1998	37.924	-1,36%	110.654	7,77%	569.476	3,87%
1999	39.280	3,59%	114.822	3,77%	572.357	0,51%
2000	41.554	5,79%	127.686	11,20%	624.727	9,15%
2001	44.064	6,04%	139.080	8,92%	670.489	7,33%
2002	45.592	3,47%	149.968	7,83%	699.653	4,35%
2003	49.706	9,02%	153.407	2,30%	680.251	-2,77%
2004	50.989	2,58%	159.466	3,99%	681.757	0,22%
2005	53.097	4,13%	180.397	13,13%	744.448	9,20%
2006	52.426	-1,26%	180.109	-0,16%	770.467	3,50%
2007	54.375	3,72%	193.617	7,50%	811.973	5,39%
2008	53.138	-2,27%	202.814	4,75%	819.995	0,99%

ΑΠΟΠΛΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ						
	€	%	€	%	€	%
1996	43.038	-	112.014	-	573.685	-
1997	40.236	-6,51%	99.751	-10,95%	556.842	-2,94%
1998	42.576	5,82%	109.118	9,39%	576.269	3,49%
1999	43.578	2,59%	115.796	6,12%	569.697	-1,14%
2000	45.218	3,63%	122.550	5,83%	617.189	8,34%
2001	47.589	5,24%	140.489	14,64%	673.204	9,08%
2002	49.450	3,91%	151.141	7,58%	699.799	3,95%
2003	44.542	-9,93%	154.636	2,31%	680.488	-2,76%
2004	46.490	4,37%	157.874	2,09%	670.612	-1,45%
2005	49.731	4,82%	177.746	12,59%	736.521	9,83%
2006	46.384	-4,82%	180.659	1,64%	761.540	3,40%
2007	49.378	6,45%	194.448	7,63%	803.499	5,51%
2008	49.542	0,33%	207.325	6,62%	828.894	3,16%

€	ΦΟΡΤΗΓΑ
€	ΙΧ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
€	ΕΠΙΒΑΤΕΣ



Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε πως πέρα από τις ανταγωνιστικές τάσεις οι οποίες ανέδειξαν τον Αστακό κατά την περίοδο των απεργιακών κινητοποιήσεων στον Πειραιά, τα δύο αυτά λιμάνια μπορούν να δράσουν συναγωνιστικά στον καταμερισμό της μεταφορικής ικανότητας της ευρύτερης περιοχής της Βαλκανικής και της Α. Μεσογείου και να ενώσουν τις δυνάμεις τους για την συγκέντρωση φορτίων έναντι άλλων λιμένων από την Τουρκία, την Ιταλία και την Μεσόγειο. Έτσι λοιπόν, σε περιόδους που υπάρχουν καθυστερήσεις στις φορτοεκφορτωτικές διαδικασίες λόγω συμφόρησης πλοίων και φορτίων σε κάποιο λιμάνι, θα μπορούν να μεταβιβάζονται τα προϊόντα ή τα πλοία σε κάποιο από τα άλλα δύο λιμάνια και να συνεχίζουν για τον τελικό προορισμό τους από εκεί. Ακόμη, στην περίπτωση που δημιουργούνται απεργιακές κινητοποιήσεις σε ένα από τα παραπάνω λιμάνια, θα μπορούν τα αγαθά να διοχετεύονται στο άλλο, με αποτέλεσμα να αποφεύγονται αντικονομικές καθυστερήσεις για τα πλοία που θέλουν να φορτώσουν ή να εκφορτώσουν στην ευρύτερη περιοχή και ταυτόχρονα να μην αναζητούν λιμάνια εκτός ελλαδικού χώρου ακυρώνοντας την διέλευση τους από την χώρα μας.

⁶³ <http://www.olig.gr/Public/InfoPage.aspx?ID=36>

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην εργασία αυτή παρουσιάζονται στοιχεία για την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αλλά και για διάφορα ελληνικά λιμάνια όπως ο Αστακός, που έχουν χαρακτηριστικά που ευνοούν την ανάπτυξη της και δραστηριοποιούνται στην θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου εξυπηρετώντας την Δ. Ευρώπη την Αδριατική και την Βαλκανική. Ακόμη, αναφερόμαστε στην επίδραση της Ν.Μ.Α στην οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας και στα λιμάνια αλλά και την σχέση που έχει με άλλες μεθόδους μεταφοράς.

Η ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των χωρών που ασχολούνται με αυτήν. Επίσης έχει συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην δημιουργία παγκόσμιων αγορών σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης με την ένωση των απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών.

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων μπορεί να συμβάλλει στον περιορισμό της αύξησης των οδικών μεταφορών και των αρνητικών αποτελεσμάτων που προκαλούν στο περιβάλλον, στην ανακατανομή του ειδικού βάρους των επιμέρους τρόπων μεταφοράς, στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και στην υποβοήθηση της αειφόρου ανάπτυξης της οικονομίας και της ασφάλειας.

Είναι γενικά αποδεκτό πως για την επιλογή και την χρησιμοποίηση του οποιουδήποτε τρόπου μεταφορικής υπηρεσίας, σημαντικό ρόλο παίζουν κάποιοι συγκεκριμένοι παράγοντες όπως το κόστος της συνολικής μεταφοράς, η ταχύτητα με την οποία αυτή η μεταφορά θα πραγματοποιηθεί, αλλά και η ασφάλεια του φορτίου όπως ήδη έχουμε αναφέρει.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι πιο ανταγωνιστική σε μεγάλες αποστάσεις, ενώ στα πλεονεκτήματα της σε σχέση με τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν το χαμηλό συνολικό κόστος της, η δυνατότητα για ρύθμιση των δρομολογίων, η μεγάλη μεταφορική ικανότητα από τα πλοία, η ύπαρξη αποθηκευτικών εγκαταστάσεων που βοηθούν στην μεταφορική αλυσίδα, αλλά και η αξιοπιστία για την διασφάλιση του φορτίου και της ασφαλούς μεταφοράς του από το λιμάνι που φορτώνεται, σ' αυτό που εκφορτώνεται.

Είναι η πλέον φιλική προς το περιβάλλον μορφή μεταφοράς, η πλέον οικονομική στην κατανάλωση καυσίμων, αλλά και η πιο οικονομική όσον αφορά τα

έξοδα μεταφοράς συμβάλλοντας στην χαμηλή τελική τιμή των μεταφερόμενων αγαθών. Με το πέρασμα των χρόνων, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων έχει αναπτύξει σημαντικό μερίδιο στην αγορά μεταφορικών υπηρεσιών στα όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προβλέπεται πως στο άμεσο μέλλον θα υπάρξει συνεχιζόμενα ανοδική πορεία στην συμβολή της στο διεθνές εμπόριο.

Το λιμάνι του Αστακού (Πλατυγιάλι) είναι ένα καινούριο εξελιξίμο λιμάνι που ασχολείται κυρίως με την διακίνηση φορτίων εντός των ορίων της Ε.Ε και διαθέτει τα απαραίτητα χαρακτηριστικά για να πραγματοποιεί μεταφορές που εντάσσονται στον τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Διαθέτει μια από τις πιο ανεπτυγμένες πλατφόρμες συνδιασμένων μεταφορών καθώς κατέχει προηγμένη τεχνολογική υποδομή και υπηρεσίες προσδιορισμένες και αφοσιωμένες στις ανάγκες του πελάτη.

Ο Αστακός, χρησιμοποιεί ανταγωνιστικές μεθόδους κοστολόγησης στις υπηρεσίες που παρέχει, οι οποίες είναι απαλλαγμένες από γραφειοκρατικές διαδικασίες, εξοικονομώντας χρόνο αλλά και χρήμα κατά την διάρκεια της μεταφορικής διαδικασίας. Ο Αστακός παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης σε συνεργασία με τους προμηθευτές και τους παραλήπτες του φορτίου, μέσα σε ένα περιβάλλον που μπορεί να εγγυηθεί την ασφάλεια και την ομαλότητα των διαδικασιών, το οποίο συνοδεύεται από την ταχύτητα και την οικονομική αποδοτικότητα της μεταφοράς. Αξίζει να τονίσουμε πως δεν υπάρχουν ιδιαίτερα κόστη και περαιτέρω υποχρεώσεις για προϊόντα και ακατέργαστα υλικά μέσα στην ελεύθερη ζώνη του λιμανιού.

Το λιμάνι βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση καθώς μπορεί να εξυπηρετήσει την Αδριατική και γενικότερα την Δ. Ευρώπη, την περιοχή των Βαλκανίων και της Μ. Θάλασσας. Η θέση του Αστακού είναι πολύ σημαντική για την εύκολη διανομή ευπαθών προϊόντων προς την αγορά της Ε.Ε και των τρίτων χωρών.

Πρόθεση του λιμανιού είναι να λειτουργήσει ανταγωνιστικά κυρίως προς το λιμάνι του Πειραιά καθώς εκτιμάται πως διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα όπως οι καινούριες εγκαταστάσεις και κυρίως τα κατά 32% φθηνότερα του Ο.Λ.Π. τιμολόγια στις υπηρεσίες που παρέχει. Αξίζει να αναφέρουμε επίσης πως η εταιρεία AKARPORT η οποία διαχειρίζεται το λιμάνι του Αστακού έχει έρθει σε συζητήσεις και πολλοί υποστηρίζουν σε συμφωνία με το λιμάνι της Gioia Tauro στην Ιταλία, για συνεργασία στον τομέα της διακίνησης Ε/Κ. Το γεγονός αυτό μπορεί να επιφέρει

μεγάλα κέρδη στο λιμάνι του Αστακού και να συντελέσει στην ανάπτυξή και στην καθιέρωση του στην αγορά, καθώς το Ιταλικό λιμάνι είναι το πρώτο σε κίνηση εμπορευματοκιβωτίων σε ολόκληρη την Μεσόγειο και εξελίχθηκε με τη συμπαράσταση της τοπικής αυτοδιοίκησης σε μείζονα κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, που ανταγωνίζεται σήμερα τα λιμάνια του Ρότερνταμ και του Αμβούργου στην βόρεια Ευρώπη.

Προβλέψεις της Akarport terminal⁶⁴ αναφέρουν ότι η αυξημένη μεταφορική κίνηση που επικρατεί μέσω θαλάσσης θα δημιουργήσει το 2010 πλεόνασμα 5 εκατ. container, τα οποία δεν θα μπορούν να απορροφηθούν από τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις των υπόλοιπων ελληνικών λιμανιών, και αισιοδοξούν ότι μεγάλο τους μέρος θα κατευθυνθεί προς τον Αστακό. Συζητήσεις γίνονται και με μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες container που έως σήμερα εξυπηρετούνταν από τα λιμάνια του Πειραιά και του Βόλου, ενώ η διοίκηση του λιμανιού βρίσκεται σε συζητήσεις με μεγάλη εταιρεία που αναζητά «βάση» στη Μεσόγειο για να μεταφορτώνει περί τα 5.000 αυτοκίνητα που θα διακινούνται στη συνέχεια προς τις αγορές της υπόλοιπης Ευρώπης.

Το λιμάνι του Αστακού ξεκινά με τις καλύτερες προδιαγραφές στην αναζήτηση μεριδίου στην μεταφορική πίτα μέσω θαλάσσης και είναι απόλυτα έτοιμο να ανταγωνιστεί τα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια με κύρια πλεονεκτήματα την κομβική του θέση, την καλή σύνδεσή του με την υπόλοιπη Ελλάδα, την δυνατότητα εύκολης ανάπτυξης και επέκτασής του λόγω της φθηνής γης της Αιτωλοακαρνανίας, αλλά και τον σύγχρονο εξοπλισμό με τις καινούριες εγκαταστάσεις που έχει να αντιπαραθέσει έναντι σε λιμάνια όπως ο Πειραιάς το οποίο έχει καταφέρει να καλύψει τις μεταφορικές του δυνατότητες και πλέον δείχνει σημάδια κορεσμού. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων έχει πολλά να αποκομίσει από ναυτιλιακές μονάδες τόσο άρτια οργανωμένες και με τέτοιες προοπτικές όπως το λιμάνι με το οποίο ασχοληθήκαμε σε αυτήν την εργασία και είναι σίγουρο πως η εξέλιξή του θα είναι ραγδαία στα επόμενα χρόνια καθώς το μέλλον ανήκει σε λιμάνια όπως ο Αστακός.

⁶⁴ http://archive.enet.gr/online/online_text/c=114,id=89147888

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ø Αθανασίου Ν. Σάββας (2008) - Ανάκτηση από: <http://www.shipfriends.gr>
- Ø Αποστολόπουλος Μάκης (2008) - Μηνιαίο περιοδικό ΧΡΗΜΑ «Αφιέρωμα Λιμάνια». Ανάκτηση από: <http://www.supply-chain.gr>
- Ø Βλάχος Γ.Π. - Γεωργαντόπουλος Ελ. (2003) - «Ναυτιλιακή Οικονομική» 2^η έκδοση Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς
- Ø Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (2009) - «Εκσυγχρονισμός για 12 λιμάνια με το Δ ΚΠΣ». Ανάκτηση από: <http://www.logistics-management.gr>
- Ø Γκιζιάκης Κωνσταντίνος - Έρευνα για το Ινστιτούτο εργασίας της ΓΣΕΕ από το Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.
- Ø Γουλιέλμος Αλέξανδρος - Σαμπράκος Ευάγγελος (2002) «Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων», εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα
- Ø Δελτίο Επιμελητηρίου Αιτωλοακαρνανίας (2009) – Ανάκτηση από: <http://www.e-boss.gr/eboss/articles/article-jsp?context=103>
- Ø Διαχείριση του Αστακού στην λογική του εμπορευματικού κέντρου – Ανάκτηση από: www.supply-chain.gr/articles.php?artic=1619
- Ø Ζέκος Κώστας - «Μοναδοποιημένα φορτία και νέα παγκόσμια πραγματικότητα, η περίπτωση της Ελλάδας»
- Ø Καμαρινάκης Απόστολος (2008) - «Θαλάσσιοι λεωφορειόδρομοι -Ηγουμενίτσα κόμβος των θαλασσίων μεταφορών» Ανάκτηση από: www.epirus.gov.gr/2008/news/Kamarinakis_Apostolos.doc
- Ø Κουνέλης Θ. - Επικεφαλής Marketing Akarport, Ανάκτηση από: <http://www.supply-chain.gr/articlephp?articles.php?>
- Ø Κούτσης Β. (2008) - Άρθρο της εφημερίδας Express «Έχει δυναμική και προοπτικές το λιμάνι του Αστακού».
- Ø Νιτσόπουλος Σ.Χ, Ψαραύτης Χ.Ν (2007) - «Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στην Μεσόγειο»

- Ø Στατιστική Υπηρεσία - Θαλάσσιες μεταφορές στην Ε.Ε
- Ø Στοιχεία από εταιρεία Akarport - Διαχειρίστρια λιμένος Αστακού
- Ø ΟΜΥΛΕ - ΓΣΕΕ «Μελέτη για τα λιμάνια». Ανάκτηση από:
www.greekshippingnews.gr
- Ø Χλωμούδης Κωνσταντίνος (2001) - «Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων», εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
- Ø Barroso Jose Manuel μήνυμα από την Ε.Ε - Ανάκτηση από την ιστοσελίδα:
http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/greenpaper_brochure_el.pdf
- Ø Peeters C Prof Dr. - Wijnolst Ir. N. Prof. Dr, «Strategies for achieving cohesion in Europe through Short Sea Shipping». Delft University Press - Lloyd's of London Press.
- Ø <http://www.akarport.com>
- Ø http://archive.enet.gr/online/online_text/c=114,id=89147888
- Ø http://www.ektelonistis.blogspot.com/2007/12blog-post_6753.html
- Ø http://www.epirus.gov.gr/2008/news/Kamarinakis_Apostolos.doc
- Ø <http://www.europa.eu.int>
- Ø http://www.europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/I24258_el.htm
- Ø <http://www.handels.gu.se/epc/archive/>
- Ø <http://www.hrima.gr/article.asp?view=489&ref=478>
- Ø http://www.olp.gr/GR_PDF/olpprofileGRpdf
- Ø http://www.olp.gr/serv_technology.grhtml
- Ø http://www.olp.gr/inv_investments_gr.html
- Ø http://www.olp.gr/Gr_PDF/esoda_emporiko-limani.pdf
- Ø <http://www.olig.gr/Public/InfoPage.aspx?ID=36>
- Ø <http://www.portnet.gr/themata/apopsi/2002/1/14.htm>

- Ø <http://www.rokasgroup.gr>
- Ø <http://www.seetha.gr/seetha/item.asp?ReportID=126>
- Ø <http://www.shipfriends.gr>
- Ø <http://www.shortsea.gr/pub/naftiliamikronaapostaseon.asp>
- Ø <http://www.shortsea.info>
- Ø <http://www.shortsea.org>
- Ø http://www.westnet.gr/westnet/patra/limenas_patron.scr
- Ø <http://news247.gr/a/4!105822>, ανάρτηση: Νοέμβριος 2009
- Ø <http://shortsea.gr/pub/pleonektimataGenikotera.asp>
- Ø <http://shortseashipping.org>

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΤΑΚΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΑ

Στα παραρτήματα θα αναλύσουμε τα χαρακτηριστικά των τερματικών στο λιμάνι του Αστακού και στον Πειραιά και θα παραθέσουμε ποσοτικά στοιχεία σχετικά με την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, χύδην φορτίων και αυτοκινήτων που έχουν συγκεντρωθεί τα τελευταία χρόνια.

A. ΛΙΜΑΝΙ ΑΣΤΑΚΟΥ

1. Container Terminal⁶⁵

Ο σταθμός Ε/Κ έχει ξεκινήσει από τις αρχές του 2008 με μεγάλη επιτυχία και αυξημένη κίνηση. Αρχικά θα παραθέσουμε ορισμένα από τα χαρακτηριστικά του τερματικού σχετικά με τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τις λειτουργίες που πραγματοποιεί.

Χαρακτηριστικά του τερματικού:

- Ολική έκταση χώρου 162,000 τ.μ.
- Καθαρή έκταση χώρου 145,000 τ.μ.
- Ολικό μήκος Total Length Overall 1031,55 m..
- Ολική χωρητικότητα 12,548 TEU
- Βύθισμα κατά μήκος της προβλήτας 11-14.5 μ..
- Υποστηρίζει την παροχή υπηρεσιών σε πλοία με Ε/Κ 4^{ης} γενιάς.

⁶⁵ www.akarport.org

Κύριος εξοπλισμός

- 2 κινητά κρένια (εξοπλισμός φορτοεκφόρτωσης) οι οποίοι μπορούν να σηκώσουν έως και 100 τόνους σε εμβέλεια 10 μ. και 30 τόνους σε 35 μ..
- RTG.
- Εξοπλισμός στοιβασίας και αποθήκευσης.

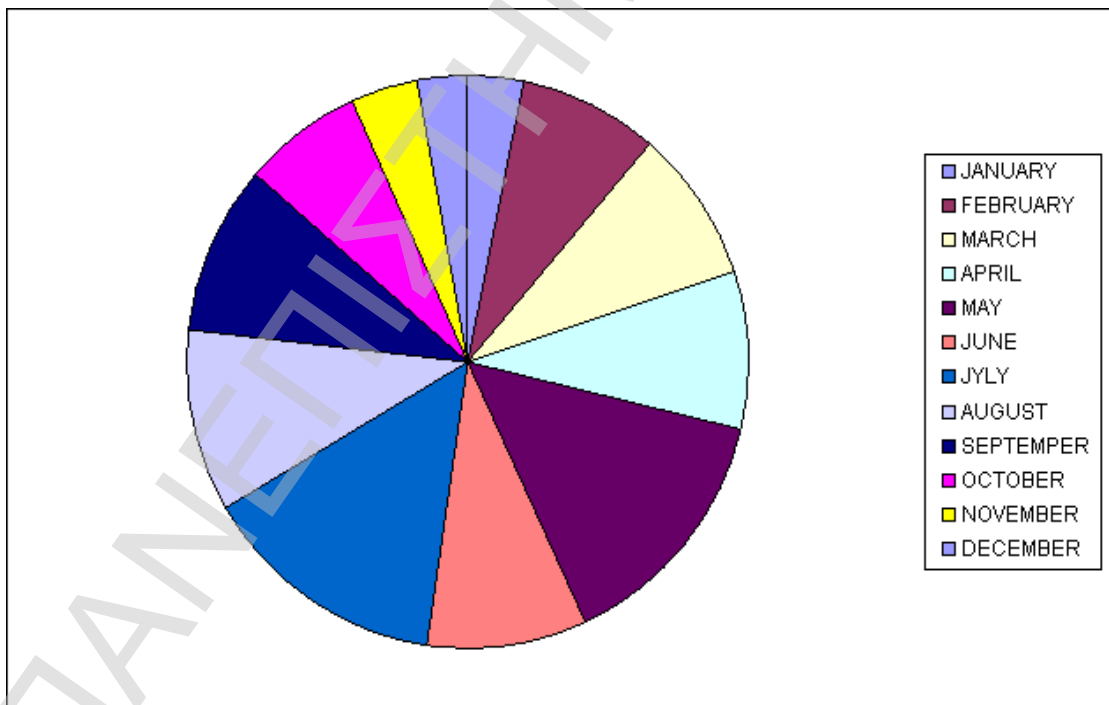
Λειτουργίες του τερματικού

- Φόρτωση / εκφόρτωση εισαγόμενων και εξαγόμενων Ε/Κ.
- Αποθήκευση containers μέσα στο σταθμό.
- Καταμέτρηση Ε/Κ.
- Διαμετακόμιση Ε/Κ
- Ολικό ή μερικό γέμισμα ή άδειασμα Ε/Κ.
- Συναρμολόγηση Ε/Κ.
- Διαχωρισμός και απομόνωση Ε/Κ.
- Μοναδοποίηση και τοποθέτηση σε παλέτες.
- Υπηρεσίες και χαρακτηρισμός Ε/Κ ανά τόπο μεταφοράς και παραλήπτη.
- Αποζημίωση και αναπλήρωση για χαλασμένο φορτίο.

VESSELS CALLS AND TOTAL MOVES PER MONTHS - YEAR 2008 ⁶⁶

Στους παρακάτω πίνακες βλέπουμε τις αφίξεις πλοίων στο λιμάνι του Αστακού ανά μήνα για το έτος 2008 και τις ποσότητες φορτίου που διακινήθηκαν από και προς το λιμάνι.

MONTH	VESSELS	DISCHARGING	LOADING
JANUARY	8	2265	116
FEBRUARY	16	9120	3066
MARCH	18	5953	3541
APRIL	19	6821	4694
MAY	30	9456	7973
JUNE	19	5300	6782
JYLY	30	12013	9181
AUGUST	22	7730	9918
SEPTEMBER	20	3604	6248
OCTOBER	15	2866	4537
NOVEMBER	8	863	2188
DECEMBER	6	311	1003
TOTAL	211	66302	59247

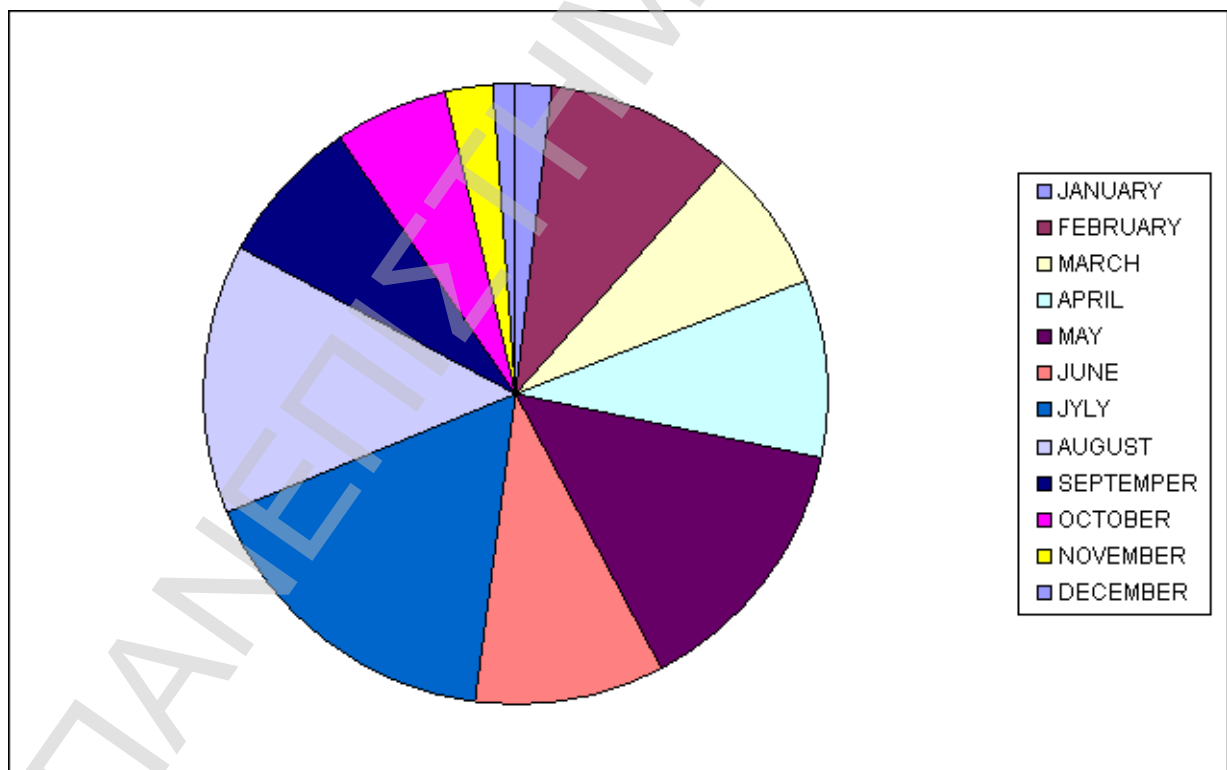


⁶⁶ Στοιχεία από την εταιρεία AKARPORT - διαχειρίστρια λιμένος Αστακού

Στον παρακάτω πίνακα και ακόμα καλύτερα στο διάγραμμα που ακολουθεί παρατηρούμε πως τον Ιούλιο και γενικά τους καλοκαιρινούς μήνες υπήρξε η μεγαλύτερη διακίνηση Ε/Κ στο λιμάνι του Αστακού για το 2008.⁶⁷

MONTH	TOTAL MOVES	DISCHARGING	LOADING
JANUARY	2381	2265	116
FEBRUARY	12186	9120	3066
MARCH	9494	5953	3541
APRIL	11515	6821	4694
MAY	17429	9456	7973
JUNE	12082	5300	6782
JYLY	21194	12013	9181
AUGUST	17648	7730	9918
SEPTEMBER	9852	3604	6248
OCTOBER	7403	2866	4537
NOVEMBER	3051	863	2188
DECEMBER	1314	311	1003

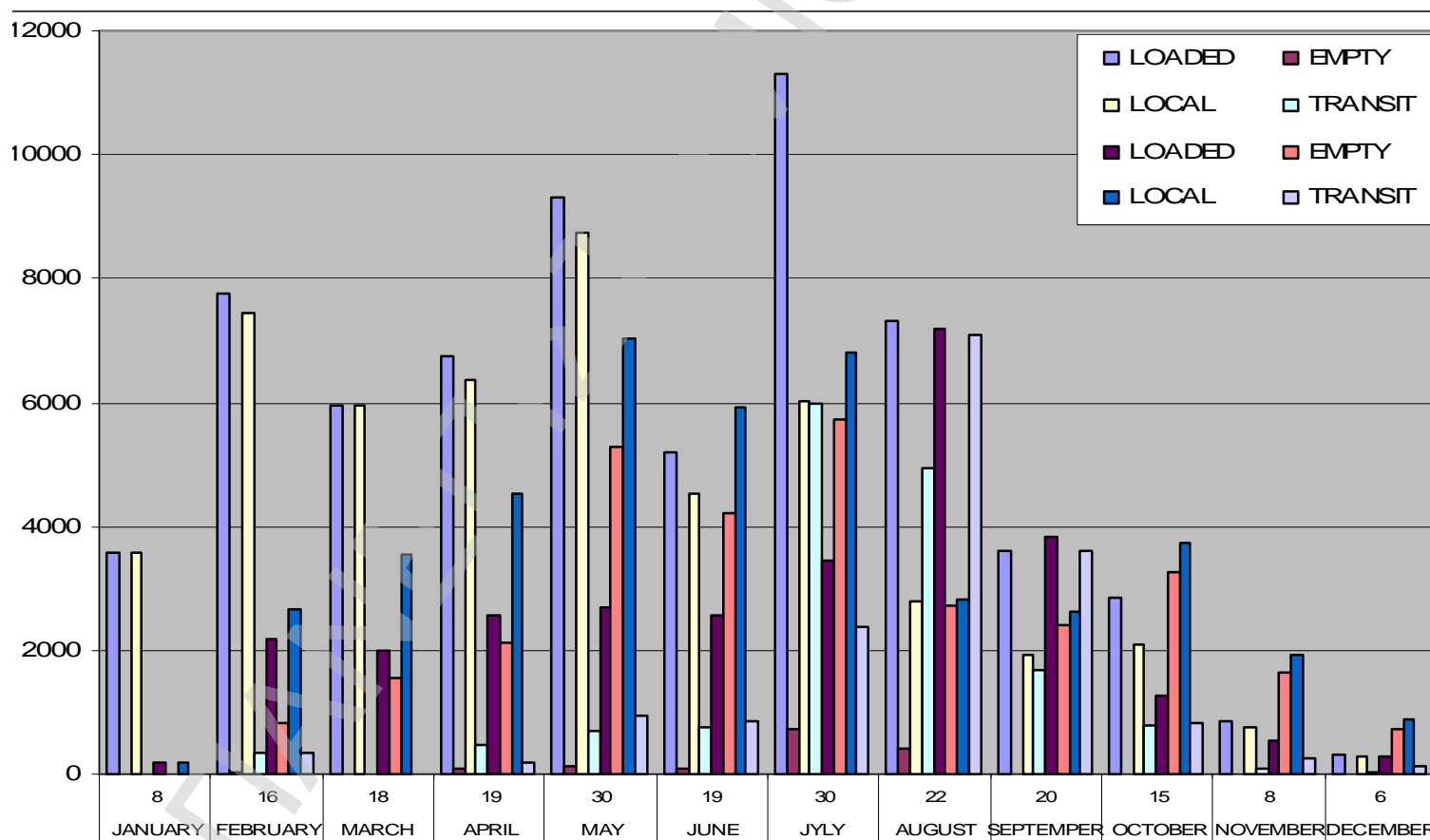
TOTAL MOVES PER MONTH



⁶⁷ Στοιχεία από την εταιρεία AKARPORT - διαχειρίστρια λιμένος Αστακού

Στους παρακάτω πίνακες και στα διαγράμματα που ακολουθούν βλέπουμε τις ποσότητες Ε/Κ που φορτοεκφορτώθηκαν στο λιμάνι του Αστακού αλλά και τις ποσότητες που μεταφορτώθηκαν για το έτος 2008.⁶⁸

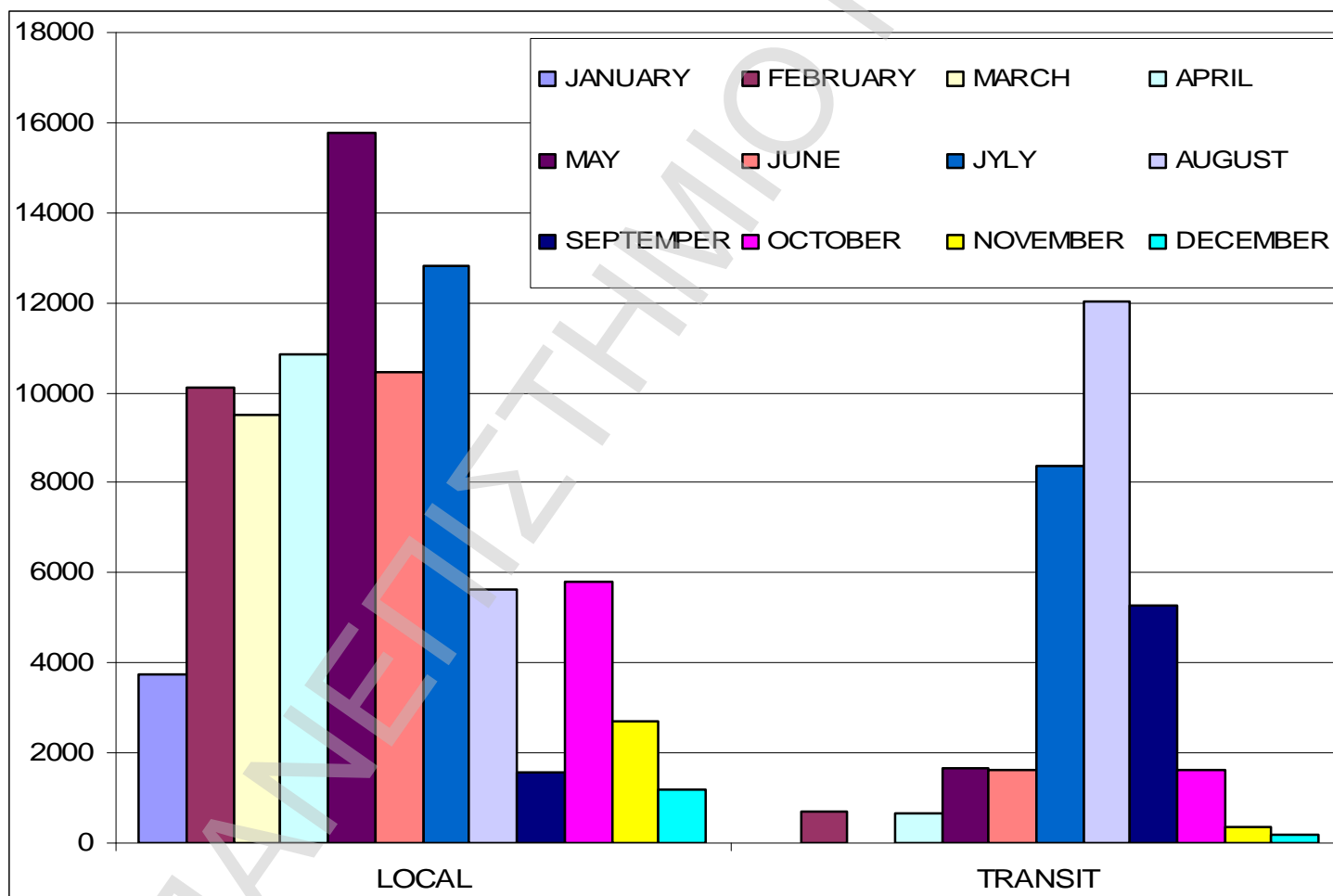
MONTH	VESSELS	DISCHARGING				LOADING			
		LOADED	EMPTY	LOCAL	TRANSIT	LOADED	EMPTY	LOCAL	TRANSIT
JANUARY	8	3582	-	3582	-	180	7	187	-
FEBRUARY	16	7757	46	7441	362	2181	814	2656	339
MARCH	18	5948	5	5940	13	1984	1557	3540	1
APRIL	19	6734	87	6354	467	2563	2131	4512	182
MAY	30	9314	142	8752	704	2694	5279	7036	937
JUNE	19	5194	106	4538	762	2575	4206	5930	851
JYLY	30	11293	724	6017	6000	3452	5728	6805	2375
AUGUST	22	7312	418	2802	4928	7190	2728	2831	7087
SEPTEMBER	20	3602	-	1927	1675	3840	2408	2638	3610
OCTOBER	15	2865	1	2075	791	1274	3263	3727	810
NOVEMBER	8	863	-	765	98	546	1642	1938	250
DECEMBER	6	311	-	287	24	288	715	874	129
TOTAL	211	64775	1529	50480	15824	28767	30478	42674	16571



⁶⁸ Στοιχεία από την εταιρεία AKARPORT - διαχειρίστρια λιμένος Αστακού

Πίνακας Local – Transit φορτίου⁶⁹

MONTH	LOCAL	TRANSIT
JANUARY	3769	0
FEBRUARY	10097	701
MARCH	9480	14
APRIL	10866	649
MAY	15788	1641
JUNE	10468	1613
JYLY	12822	8375
AUGUST	5633	12015
SEPTEMPER	1565	5285
OCTOBER	5802	1601
NOVEMBER	2703	348
DECEMBER	1161	153



⁶⁹ Στοιχεία από την εταιρεία AKARPORT - διαχειρίστρια λιμένος Αστακού

2. General Cargo and Bulk hub⁷⁰

Ο σταθμός γενικού φορτίου καλύπτει έκταση 350,000 τ.μ και μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία έως 75,000dwt.

Χαρακτηριστικά του τερματικού.

- Ολική έκταση χώρου 350,000 τ.μ
- Καλυμμένη περιοχή αποθήκευσης 20,000 τ.μ
- Χωρητικότητα δεξαμενής γενικού φορτίου 5,500 τόνοι.
- Ολικό μήκος (LOA) σταθμού 660 μ.
- Βύθισμα κατά μήκος της προβλήτας από 8 έως 12.5 μ.

Κύριος εξοπλισμός

- 2 κινητά κρένια με δυνατότητα ανύψωσης 100 τόνους σε εμβέλεια 10 μ. και 30 τόνους σε εμβέλεια 35 μ..
- Χούφτες (Hoppers) που γεμίζουν και αδειάζουν τα πλοία και τις αποθήκες.
- Ανυψωτικές μηχανές με μεγάλες δυνατότητες.

Υπηρεσίες

- Φόρτωση / Εκφόρτωση εισαγόμενου και εξαγόμενου φορτίου.
- Αποθήκευση φορτίου σε αποθήκες.
- Παραλαβή και παράδοση φορτίου.
- Καταμέτρηση φορτίου.
- Ποιοτικός και ποσοτικός έλεγχος.
- Μοναδοποίηση και τοποθέτηση σε παλέτες.
- Άντληση των μεταφερόμενων αγαθών από το πλοίο κατευθείαν στις δεξαμενές μέσω κινητών σταθμών (pump stations).

⁷⁰ www.akarport.com

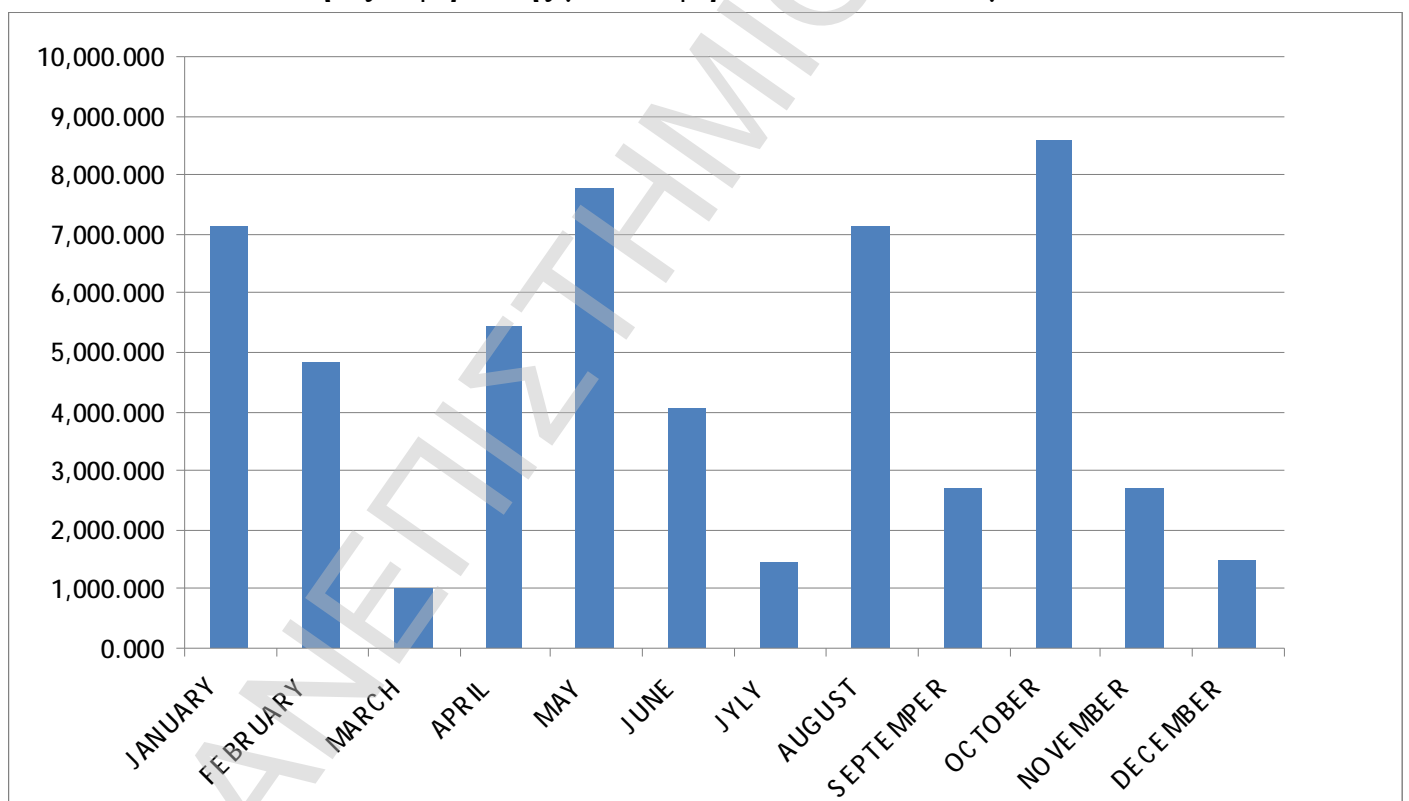
**Πλοία και ποσότητες εκφόρτωσης γενικού φορτίου στο λιμάνι
του Αστακού για το έτος 2008 ⁷¹**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΗΜΑΙΑ	ΗΜΕΡ. ΚΑΤΑΠΛΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΠΟΠΛΟΥ	ΣΚΟΠΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΕΚ/ΣΗΣ
1	M/T ASTOR	PANAMA	02/01/2008	03/01/2008	FISH OIL	2,129.041	2,129.040
2	M/V MANGO	BAHAMAS/NASSAU	29/12/2007	03/01/2008	FISH MEAL	2,700.502	2,698.100
3	M/T BROVIG VINDUR	GIBRALTAR	09/01/2008	10/01/2008	FISH OIL	2,288.200	2,288.200
4	M/V JUMBO	BAHAMAS/NASSAU	05/02/2008	09/02/2008	FISH MEAL	2,600.000	2,592.080
5	M/V MARY D	CYPRUS/LIMASSOL	25/02/2008	27/02/2008	FISH MEAL	2,251.634	2,248.880
6	M/T BROVIG VINDUR	GIBRALTAR	24/03/2008	25/03/2008	FISH OIL	1,000.000	1,000.000
7	M/V TORPO	BAHAMAS/NASSAU	13/04/2008	16/04/2008	FISH MEAL	2,428.746	2,426.120
8	M/V AMNY EEMS	GIBRALTAR	28/04/2008	01/05/2008	FISH MEAL	3,000.300	3,000.790
9	M/V PLUTO	BAHAMAS/NASSAU	16/05/2008	19/05/2008	FISH MEAL	2,467.726	2,465.720
10	M/V W-HUMBER	BARBADOS	19/05/2008	22/05/2008	FISH MEAL	2,700.000	2,698.000
11	M/V FONNLAND	NORWAY/BERGEN	27/05/2008	29/05/2008	FISH MEAL	2,599.095	2,595.330
12	M/T BROVIG VINDUR	GIBRALTAR	04/06/2008	05/06/2008	FISH OIL	1,497.815	1,497.815
13	M/V W-GAETA	BARBADOS	29/06/2008	01/07/2008	FISH MEAL	2,563.130	2,562.730
14	VEYSEL VARDAL	MALTA	27/07/2008	28/07/2008	FISH OIL	1,444.852	1,444.852
15	M/V WILSON BREMEN	MALTA	05/08/2008	08/08/2008	FISH MEAL	2,634.284	2,626.200
16	M/T CHEMSTAR DUKE	PANAMA	12/08/2008	13/08/2008	FISH OIL	2,000.000	2,000.000
17	M/V SAVA HILL	PANAMA	22/08/2008	26/08/2008	FISHMEAL	2,501.363	2,497.700
18	WILSON BRAKE	MALTA	22/09/2008	23/09/2008	FISHMEAL	2,701.978	2,698.940
19	M/V WILSON HAWK	BARBADOS	06/10/2008	08/10/2008	FISH MEAL	3,300.000	3,288.410
20	M/V WILSON BLYTH	MALTA	19/10/2008	22/10/2008	FISH MEAL	2,503.997	2,498.670
21	M/T BROVIG VINDUR	GIBRALTAR	20/10/2008	21/10/2008	FISH OIL	2,800.000	2,800.000
22	WILSON BRUGGE	MALTA	12/11/2008	14/11/2008	FISH MEAL	2,700.000	2,692.800
23	M/T BROVIG BREEZE	NORWAY	12/12/2008	13/12/2008	FISH OIL	1,481.000	1,481.000

⁷¹ Στοιχεία από την εταιρεία AKARPORT - διαχειρίστρια λιμένος Αστακού

<i>MONTH</i>	<i>CALLS</i>	<i>DISCHARGING(mtons)</i>
<i>JANUARY</i>	3	7,115.340
<i>FEBRUARY</i>	2	4,840.960
<i>MARCH</i>	1	1,000.000
<i>APRIL</i>	2	5,426.910
<i>MAY</i>	3	7,759.050
<i>JUNE</i>	2	4,060.545
<i>JYLY</i>	1	1,444.852
<i>AUGUST</i>	3	7,123.900
<i>SEPTEMBER</i>	1	2,698.940
<i>OCTOBER</i>	3	8,587.080
<i>NOVEMBER</i>	1	2,692.800
<i>DECEMBER</i>	1	1,481.000
TOTAL	23	54,231.377

Ποσότητες εκφόρτωσης γενικού φορτίου στον Αστακό για το 2008⁷²



⁷² Στοιχεία από την εταιρεία AKARPORT - διαχειρίστρια λιμένος Αστακού

3. Car and Ro/Ro terminal⁷³

Χαρακτηριστικά του τερματικού:

- Ολικό μήκος τερματικού (LOA) 415 μ..
- Ολική έκταση χώρου 200,000 τ.μ.
- Τεχνική περιοχή PDI 5000 τ.μ..
- Βύθισμα κατά μήκος προβλήτας 8 με 12.5 μ..

Λειτουργίες logistics όσον αφορά το αυτοκίνητο

- Φόρτωση / Εκφόρτωση εισαγόμενων-εξαγόμενων αυτοκινήτων.
- Παραλαβή και παράδοση.
- Επίβλεψη και εξέταση αυτοκινήτων PDI.
- Καταμέτρηση.
- Διαμετακόμιση αυτοκινήτων.

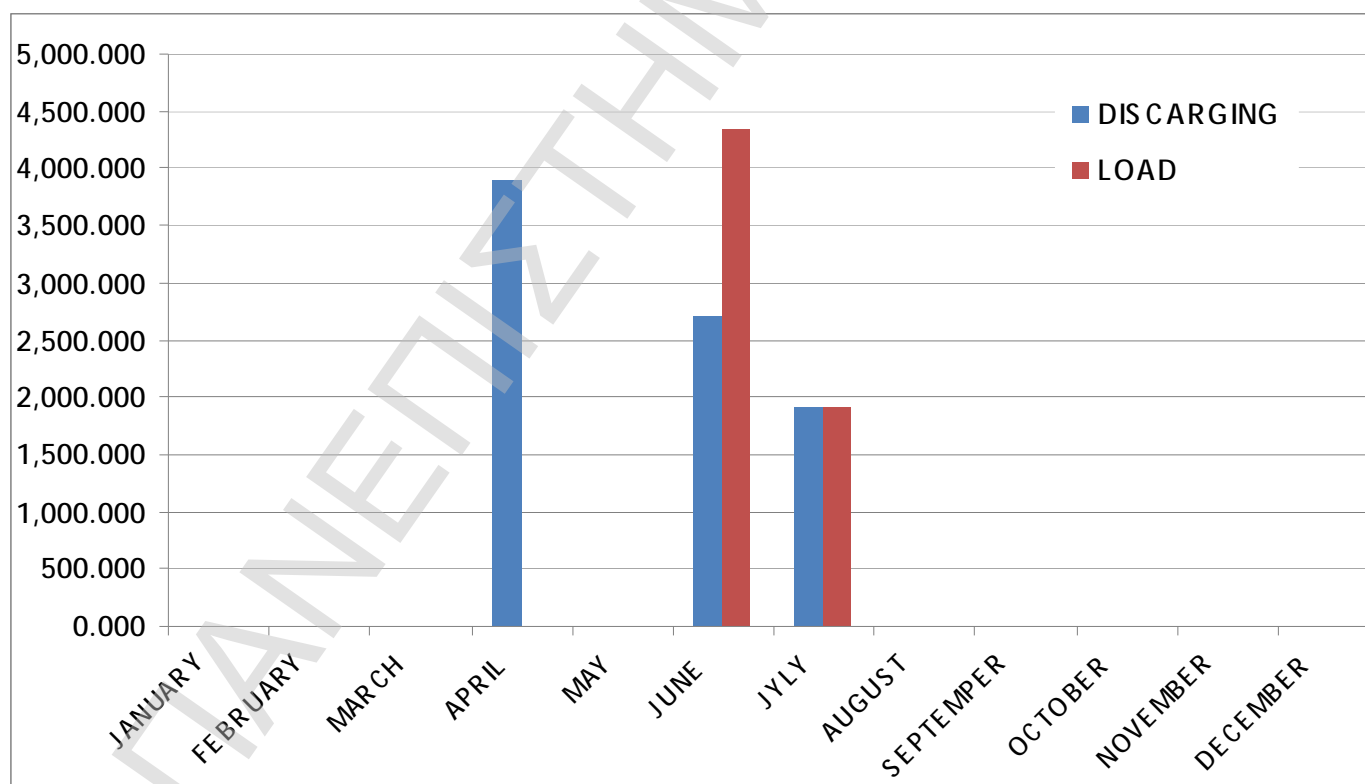
PDI λειτουργίες

- Απομάκρυνση μεταφορικής προστασίας.
- Έλεγχος ποιότητας.
- Εργασίες στον μηχανισμό του αμαξιού και στο αμάξωμα.
- Μετατροπές και προαιρετικές τοποθετήσεις εξαρτημάτων κατ' εντολή του πελάτη.

⁷³ www.akarport.com

**Οχήματα φορτωθέντα και εκφορτωθέντα στο λιμάνι
του Αστακού για το έτος 2008⁷⁴**

<i>A/A</i>	<i>ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ</i>	<i>ΣΗΜΑΙΑ</i>	<i>ΦΟΡΤΙΟ</i>	<i>ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ</i>	<i>ΦΟΡΤΩΣΗ</i>
1	<i>M/V MORNING MERIDIEN</i>	<i>BAHAMAS</i>	<i>ΟΧΗΜΑΤΑ</i>	1426	
2	<i>M/V PRINCE</i>	<i>PANAMA</i>	<i>ΟΧΗΜΑΤΑ</i>	2461	
3	<i>M/V AUTO ATLAS</i>	<i>S.KOREA</i>	<i>ΟΧΗΜΑΤΑ</i>		3887
4	<i>M/V GRANDE ITALIA</i>	<i>ITALIAN</i>	<i>ΟΧΗΜΑΤΑ</i>	1369	
5	<i>M/V GRANDE COLONIA</i>	<i>ITALIAN</i>	<i>ΟΧΗΜΑΤΑ</i>	875	
6	<i>M/V EASTERN HIGHWAY</i>	<i>PANAMA</i>	<i>ΟΧΗΜΑΤΑ</i>	455	
7	<i>M/V MALACCA HIGHWAY</i>	<i>PANAMA</i>	<i>ΟΧΗΜΑΤΑ</i>		455
8	<i>M/V MEDITERRANEAN HIGHWAY</i>	<i>PANAMA</i>	<i>ΟΧΗΜΑΤΑ</i>	1914	
9	<i>M/V NEPTUNE OKEANIS</i>	<i>MALTA</i>	<i>ΟΧΗΜΑΤΑ</i>		380
10	<i>M/V MALACCA HIGHWAY</i>	<i>PANAMA</i>	<i>ΟΧΗΜΑΤΑ</i>		1234
11	<i>M/V SEA ATLAS</i>	<i>PANAMA</i>	<i>ΟΧΗΜΑΤΑ</i>		300
<i>TOTAL</i>				8500	6256



⁷⁴ Στοιχεία από την εταιρεία AKARPORT - διαχειρίστρια λιμένος Αστακού

4. Ασφάλεια Λιμανιού⁷⁵

- Ολόκληρη η περιοχή είναι ασφαλισμένη με μεταλλικό φράχτη τουλάχιστον 2 μέτρων.
- Η είσοδος, η έξοδος και ο φράχτης είναι υπό 24ωρη ηλεκτρονική επίβλεψη μέσω καμερών.
- Όλα τα οχήματα που εισέρχονται στο λιμάνι ελέγχονται και καταγράφονται, καθώς υπάρχει σύστημα ελέγχου πρόσβασης σε αυτό (Gate access control system).
- Οι εργαζόμενοι και ο κάθε επισκέπτης καταγράφονται και μεταφέρουν κάρτες που αναφέρουν το όνομά τους (ID cards).
- Ο φράχτης που περικυκλώνει το λιμάνι είναι συνολικού μήκους 5,000 μ. και φωτίζεται όλη την νύχτα.
- Υπάρχει πύργος ελέγχου με ηλεκτρονικά μέσα και οθόνες παρακολούθησης.

5. Οι Υπηρεσίες Logistics απαραίτητες για την Ν.Μ.Α

Στο λιμάνι του Αστακού έχουν αναπτυχθεί υπηρεσίες με σκοπό την εξυπηρέτηση του πελάτη όσον αφορά την μεταφορική αλυσίδα και τις συνδισσόμενες μεταφορές γενικότερα.:

- Το λιμάνι διαθέτει πλήρη πλατφόρμα συνδισσόμενων μεταφορών όπως και υπηρεσίες door to door.
- Αποθήκευση φορτίων σε 2 αποθήκες του λιμανιού χωρητικότητας 10,000 τ.μ. η κάθε μια.
- Ο σταθμός των Containers διαθέτει αποθήκη 8,000 τ.μ μέσα στην οποία παραμένουν με ασφάλεια τα Ε/Κ που έχουν εκφορτωθεί ή ετοιμάζονται να φορτωθούν στα πλοία με προορισμό γειτονικά λιμάνια.

⁷⁵ www.akarport.com

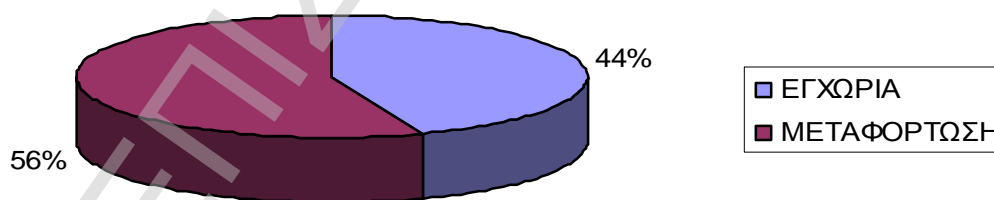
B. ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

1. Container Terminal

Ο Πειραιάς διαθέτει το μεγαλύτερο και σημαντικότερο τερματικό διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στην Αν. Μεσόγειο. Ο σταθμός λειτουργεί σε μικρή απόσταση από το κέντρο του Πειραιά (Νέο Ικόνιο), σε γεωγραφικά ιδανική θέση, χωρίς παλίρροια και με μεγάλο φυσικό βάθος. Έτσι εξασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των μεγάλων και σύγχρονων πλοίων μεταφοράς Ε/Κ. Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που αφορά την μορφή της ζήτησης που αντιμετωπίζει ο Πειραιάς είναι ότι αυτή προέρχεται από δυο ουσιαστικά διαφορετικές αγορές. Η μια αφορά το εγχώριο φορτίο που εξυπηρετεί την εγχώρια κατανάλωση και τις εξαγωγές. Η άλλη αποτελεί φορτίο εξωτερικού, το οποίο έρχεται στην χώρα μας με μεγάλα πλοία (mother) και προορίζεται για μεταφόρτωση σε μικρότερα πλοία τροφοδότες (feeder) και κατανάλωση σε τρίτες χώρες (transshipment).

Η κατανομή της ζήτησης μεταξύ εγχώριας και μεταφορτωτικής⁷⁶

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΖΗΤΗΣΗΣ (2006)



⁷⁶ www.greekshippingnews.gr - Μελέτη της ΟΜΥΛΕ-ΓΣΕΕ για τα λιμάνια

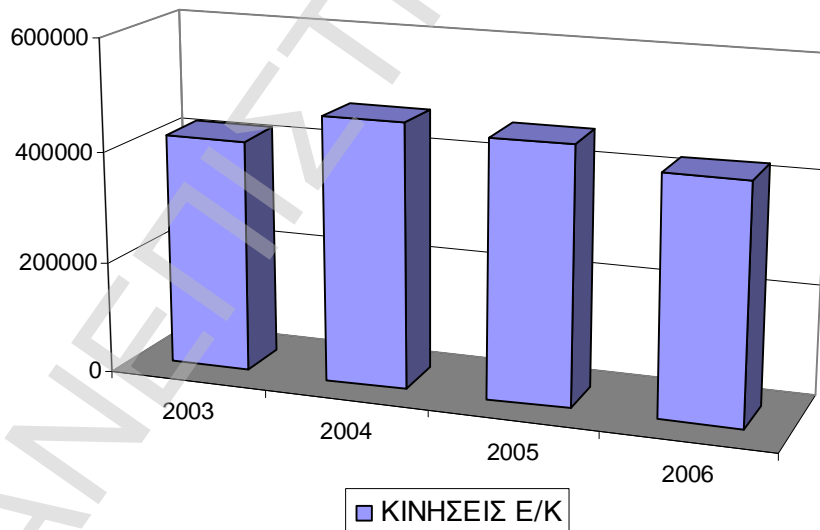
1.1 Εξέλιξη εγχώριας ζήτησης - κινήσεις Ε/Κ⁷⁷

Το εγχώριο φορτίο (εισαγωγές και εξαγωγές) παρουσιάζει μια γενική σταθερότητα, με τις κινήσεις να κυμαίνονται μεταξύ 410 και 470 χιλ. Αποτελεί περίπου το 44% των κινήσεων Ε/Κ που καταγράφονται στο Σ.ΕΜΠΟ.

Πλεονεκτήματα ΣΕΜΠΟ στην εγχώρια αγορά

- Η γεωγραφική θέση του λιμανιού του εξασφαλίζει ένα πολύ σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων εγχώριων λιμανιών, καθώς βρίσκεται σε άμεση σύνδεση με την Αθήνα κέντρο κατανάλωσης και παραγωγής της χώρας.
- Δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλων πλοίων και διαχείρισης Ε/Κ.
- Η απόσταση λιμανιών όπως ο Βόλος και η Θεσσαλονίκη είναι σημαντική αυξάνοντας το κόστος της μεταφοράς, το οποίο σύμφωνα με την οικονομική θεωρία θα μετακυλιόταν στον τελικό καταναλωτή.
- Η εμπορευματικής κίνηση αυτή με χερσαία μέσα θα απορροφούνταν από τις οδικές μεταφορές με αποτέλεσμα την αύξηση της επιβάρυνσης του οδικού δικτύου αλλά και τις αρνητικές επιδράσεις στο περιβάλλον.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΓΧΩΡΙΑΣ ΖΗΤΗΣΗΣ



⁷⁷ www.greekshippingnews.gr - Μελέτη της Ο ΜΥΛΕ-ΓΣΕΕ για τα λιμάνια

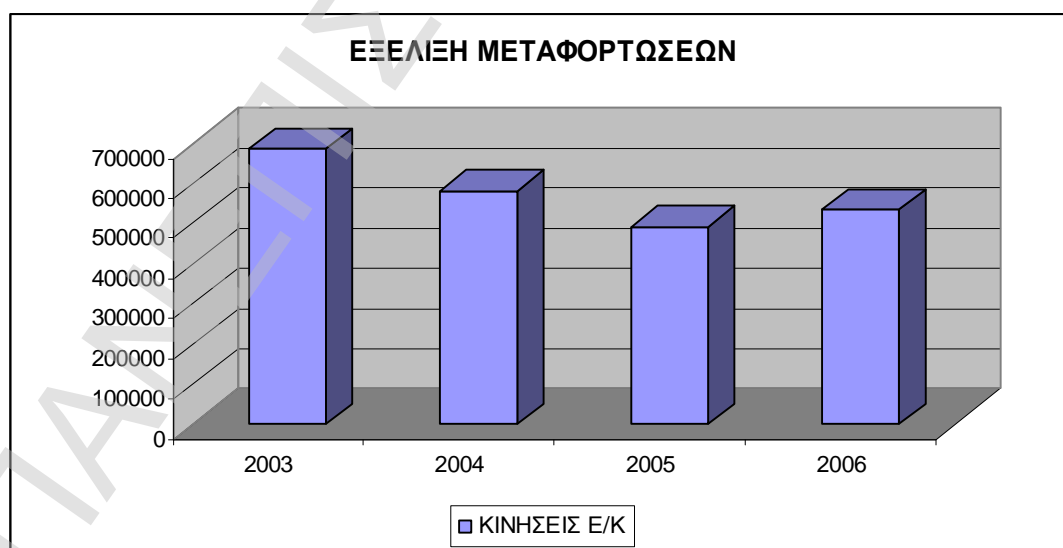
1.2 Εξέλιξη μεταφορτώσεων -κινήσεις Ε/Κ

Η δεύτερη μορφή ζήτησης που εξυπηρετεί το λιμάνι του Πειραιά αφορά τις μεταφορτώσεις καθιστώντας τον Πειραιά κέντρο μεταφόρτωσης (transhipment hub) για τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Στο μεταφορτωτικό εμπόριο (transshipment) παρατηρείται μείωση στην κίνηση των Ε/Κ μεταξύ 2003 και 2005 που αντιστοιχεί σε 100χιλ κινήσεις ή περίπου 15%. Ανάκαμψη καταγράφηκε το 2006 με τις κινήσεις να ξεπερνούν τις 500χιλ.

Η αγορά των μεταφορτώσεων είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς υπολογίζεται ότι η ζήτηση ανέρχεται περίπου σε 25 εκ TEUs για την Ανατ. Μεσόγειο και 10 εκ TEUs για τη Μ. Θάλασσα. Η σημασία της αγοράς αυτής για τον Πειραιά είναι ακόμα μεγαλύτερη αν ληφθεί υπ' όψιν ότι είναι μεγαλύτερη από την εγχώρια κίνηση καθώς όπως δείχνουν τα στοιχεία, για το 2006 αποτελούσε το 56% των συνολικών κινήσεων Ε/Κ.

Πλεονεκτήματα ΣΕΜΠΟ στην αγορά των μεταφορτώσεων

- παρουσιάζει δυναμική στον Ανατολικό - Δυτικό άξονα, καθώς βρίσκεται σε ευνοϊκή θέση για την κάλυψη της Α. Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.
- διαθέτει ικανοποιητικό επίπεδο υποδομών σε σχέση με ανταγωνιστικά λιμάνια (Κύπρου, Λιβάνου και της Τουρκίας).



Εξέλιξη εισαγωγών, εξαγωγών και μεταφορτώσεων στον Πειραιά 2005 – 2007.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ⁷⁸

(ΣΕ TEUs ¹)	2005	2006	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)	2007	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΗ	462.240	443.154	-4,13	544.110	22,78
ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ	660.461	694.091	5,09	460.152	-33,70
ΚΕΝΑ	271.811	266.163	-2,08	368.876	38,59
ΣΥΝΟΛΟ	1.394.512	1.403.408	0,64	1.373.138	-2,16

(1) TEUs : Twenty feet Equivalent Unit (μονάδα όγκου ισοδύναμη με Ε/Κ διαστάσεων 20*8*8 πόδων)

Εγκαταστάσεις ΣΕΜΠΟ

Προβλήτες Ι και ΙΙ

- ◆ Συνολικό μήκος Προβλητών 2.774 μ.
- ◆ Μέγιστο βύθισμα 18 μ.
- ◆ Συνολική διαθέσιμη επιφάνεια 900.000 τ.μ.
- ◆ Αποθηκευτική επιφάνεια 626.000 τ.μ.
- ◆ Αποθήκη πλήρωσης/κένωσης Ε/Κ επιφανείας 19,200 τ.μ
- ◆ 4 γερανογέφυρες, 1 αυτοκινούμενος γερανός, 64 οχήματα
- ◆ Δυναμικότητα 1.6 - 1.8 εκ. TEU ετησίως.

⁷⁸ www.olp.gr

Επενδύσεις σε εξέλιξη

- Επέκταση προβλήτα I Ολοκλήρωση το 2009
Αύξηση δυναμικότητας κατά 1.0 εκ TEU
- Προμήθεια Μηχανολογικού Συστήματος προβλήτα I
Προμήθεια 4 Γερανογεφυρών Super Post Panamax
Προμήθεια 2 Γερανογεφυρών Panamax
Προμήθεια 6 Γερανογεφυρών RMG
Προμήθεια 2 Γερανογεφυρών RTG
- Αναβάθμιση Πληροφοριακού Συστήματος - Ολοκλήρωση το 2009
- Σιδηροδρομική Σύνδεση Λιμένος.
- Κατασκευή επιλιμένιου σιδηροδρομικού σταθμού - Ολοκλήρωση το 2009

Επενδύσεις προς μελλοντική υλοποίηση

- Αναβάθμιση Μηχανολογικού Εξοπλισμού Προβλήτα II
Ανανέωση υφιστάμενου εξοπλισμού γερανογεφυρών,
Εφαρμογή συστήματος πυκνής στοιβασίας,
Αύξηση δυναμικότητας κατά 1.0 εκ. TEU -Ολοκλήρωση το 2012.
- Κατασκευή και εξοπλισμός Προβλήτα III
Εφαρμογή συστήματος πυκνής στοιβασίας,
Αύξηση δυναμικότητας κατά 1.0 εκ. TEU - Ολοκλήρωση το 2015.

Στον πίνακα που ακολουθεί μπορούμε να εξετάσουμε την εξέλιξη της διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων τα τελευταία 35 χρόνια. Παρατηρούμε πως ο αριθμός των Ε/Κ που εισέρχονται ή εξέρχονται από το λιμάνι με την πάροδο των ετών ολοένα και αυξάνεται, εκτός από την τελευταία χρονιά όπου βλέπουμε μια αισθητή μείωση εξαιτίας των απεργιακών κινητοποιήσεων που πραγματοποιήθηκαν την περίοδο αυτή.

Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμένα Πειραιώς:1971- 2005⁷⁹
 Container traffic in Pireaus port : 1971 - 2005

Έτος Year	Συνολικός αριθμός κενών και εμφορτών Εμπορευματοκιβωτίων		Ε/Κ Containers				Φορτία σε τόνους εμφορτών εμπορευματοκιβωτίων Goods in tons in Containers	
			Με φορτίο With cargo		Κενά Empty			
	Total number of containers, empty or with cargo		Με φορτίο With cargo		Κενά Empty		Εκφορτώσεις Unloaded	Φορτώσεις Loaded
	Εκφορτώσεις Unloaded	Φορτώσεις Loaded	Εκφορτώσεις Unloaded	Φορτώσεις Loaded	Εκφορτώσεις Unloaded	Φορτώσεις Loaded		
1971	9,500	8,500	9,000	4,500	500	4,000	100,000	60,000
1972	12,000	10,500	11,000	5,500	1,000	5,000	110,000	75,000
1973	19,676	16,665	18,113	9,631	1,563	7,034	174,361	98,949
1974	24,667	21,813	22,029	12,490	2,638	9,323	194,355	125,716
1975	30,895	33,304	26,959	19,450	3,936	13,854	252,508	174,538
1976	45,500	51,045	38,732	33,822	6,768	17,223	389,915	318,938
1977	48,337	45,590	39,804	27,189	8,533	18,401	424,955	322,655
1978	60,151	57,334	50,386	34,299	9,765	23,035	535,571	399,626
1979	75,560	72,529	66,352	41,578	9,208	30,951	715,007	492,766
1980	83,452	81,663	70,234	47,526	13,218	34,137	776,981	548,544
1981	93,145	90,725	80,868	48,948	12,277	41,777	926,887	584,523
1982	101,388	101,957	85,430	50,506	15,958	51,451	945,553	587,163
1983	100,365	92,346	85,060	53,149	15,305	39,197	924,851	669,884
1984	90,447	85,384	77,421	56,663	13,026	28,721	912,946	730,438
1985	100,843	96,075	90,652	58,181	10,191	37,894	1,073,136	732,904
1986	117,344	114,628	105,507	80,316	11,837	34,312	1,241,674	953,101
1987	135,501	130,112	123,096	92,481	12,405	37,631	1,406,999	1,086,967
1988	170,041	161,819	157,589	104,594	12,452	57,225	1,761,244	1,222,101
1989	202,375	186,662	191,092	119,698	11,283	66,964	2,138,234	1,337,399
1990	220,363	205,682	208,680	113,075	11,683	92,607	2,183,160	1,260,667
1991	237,343	225,339	217,244	113,514	20,099	111,825	2,483,840	1,380,843
1992	254,500	256,965	231,026	120,535	23,474	136,430	2,853,460	1,518,373
1993	279,372	257,692	254,366	131,211	25,006	126,481	2,779,612	1,459,383
1994	265,080	251,589	252,469	132,439	12,611	119,150	2,947,258	1,672,794
1995	310,552	289,585	292,471	162,700	18,081	126,885	3,317,530	2,003,903
1996	295,849	279,407	279,571	142,605	16,278	136,802	3,118,607	1,703,976
1997	346,947	337,022	327,858	175,311	19,089	161,711	3,681,090	2,137,697
1998	471,529	461,567	442,586	271,522	28,943	190,045	5,010,598	3,163,467
1999	491,706	473,196	471,767	280,171	19,939	193,025	5,295,422	3,387,805
2000	574,234	586,865	554,456	356,865	19,778	230,000	6,233,209	4,341,737
2001	576,499	589,298	552,091	379,298	24,408	210,000	6,328,335	4,954,274
2002	700,720	704,219	675,839	480,289	24,881	223,930	7,725,619	5,561,734
2003	799,171	805,964	771,514	557,054	27,657	248,910	8,859,757	6,538,542
2004	778,984	762,579	750,302	504,444	28,682	258,135	8,685,617	6,036,413
2005	702,621	691,891	675,440	447,261	27,181	244,630	7,890,571	5,472,942

⁷⁹ Στατιστική Υπηρεσία

2. Car and Ro/Ro terminal⁸⁰

Εγκαταστάσεις Σταθμών Αυτοκινήτων:

- Το τερματικό διαθέτει 3 σταθμούς διαχείρισης οχημάτων.
- Το μήκος των προβλητών φτάνει τα 1.400 μ.
- Υπάρχουν 5 θέσεις εξυπηρέτησης πλοίων.
- Η συνολική διαθέσιμη έκταση είναι 180.000 τ.μ.
- Η δυναμικότητα αποθήκευσης αυτοκινήτων είναι 12,000 .
- Δυναμικότητα Διακίνησης: 670,000 κινήσεις ετησίως.

Όπως παρατηρούμε στον παρακάτω πίνακα, υπάρχει συνεχής αύξηση του αριθμού οχημάτων που εισέρχονται ή αποπλέουν από το λιμάνι του Πειραιά αλλά και του αριθμού οχημάτων που μεταφορτώνονται για να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	2005	2006	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)	2007	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΗ	281.115	281.932	0,3	326.078	15,7
ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ	98.474	212.037	115,3	293.322	38,3
ΣΥΝΟΛΟ	379.589	493.969	30,1	619.400	25,4

⁸⁰ www.olp.gr

3. General Cargo and Bulk hub⁸¹

Η διακίνηση και αποθήκευση του συμβατικού φορτίου (γενικού φορτίου, χύδην ξηρού και πλοία RO-RO) πραγματοποιείται μέσω των εγκαταστάσεων του Λιμένος Ηρακλέους, στο Κερατσίνι. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη φορτοεκφόρτωση συμβατικού φορτίου είναι ηλεκτροκίνητοι γερανοί, αυτοκινούμενοι γερανοί, περονοφόρα και ελκυστήρες διαφόρων τύπων. Η εξυπηρέτηση υγρών φορτίων, κυρίως πετρελαιοειδών, πραγματοποιείται σε προβλήτα στην περιοχή του Νέου Ικονίου.

Στο τμήμα Διαχείρισης Εμπορευμάτων ανήκουν οι αποθήκες (συμβατικού φορτίου προσωρινής εναπόθεσης):

- 1) Γ3 5.500 τ.μ. που εξυπηρετεί εμπορεύματα αποκλειστικά διακινούμενα με TIR αυτοκίνητα,
- 2) Γ14, Γ15, Γ16 - 18.000 τ.μ. στεγασμένου χώρου που εξυπηρετούν αποκλειστικά τις εκκενοπληρώσεις των εμπορευματοκιβωτίων,
- 3) η αποθήκη Γ6 για υπαίθρια εξυπηρέτηση των εμπορευμάτων που διακινούνται με πλοία Κυπριακής γραμμής,
- 4) η αποθήκη εξαγωγών 500 τ.μ. που εξυπηρετεί το προς εξαγωγή χύδην εμπόρευμα,
- 5) η αποθήκη Γ8 1450 τ.μ. που εξυπηρετεί τα αζήτητα εμπορεύματα του Ε Τελωνείου.

Στους πίνακες που ακολουθούν παρατηρούμε την διακίνηση χύδην φορτίων αλλά και συμβατικού γενικού φορτίου για τα έτη 2005, 2006, 2007 για το λιμάνι του Πειραιά.

⁸¹ www.olp.gr

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ⁸²

(ΣΕ ΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΤΟΝΟΥΣ)	2005	2006	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)	2007	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)
Α.ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	213.278	194.570	-8,8	180.534	-7,2
1.ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ					
ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ	190.135	151.816	-20,1	155.987	2,7
ΥΓΡΟ ΦΟΡΤΙΟ	20.611	22.986	11,5	23.693	3
ΣΥΝΟΛΟ	210.746	174.802	-17	179.680	2,8
2.ΦΟΡΤΩΣΗ					
ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ	1.370	947	-30,9	854	-9,8
ΥΓΡΟ ΦΟΡΤΙΟ	1.162	18.821	1519,7	0	-100,0
ΣΥΝΟΛΟ	2.532	19.768	680,7	854	-95,7
Β.ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	122.750	282.822	130,4	425.920	50,6
1.ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ					
ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ	38.263	230.990	503,7	325.767	41
ΥΓΡΟ ΦΟΡΤΙΟ	0	0		0	
ΣΥΝΟΛΟ	38.263	230.990	503,7	325.767	41
2.ΦΟΡΤΩΣΗ					
ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ	84.487	51.832	-38,6	100.153	93,2
ΥΓΡΟ ΦΟΡΤΙΟ	0	0		0	
ΣΥΝΟΛΟ	84.487	51.832	-38,6	100.153	93,2
ΓΕΝ. ΣΥΝΟΛΟ	336.028	477.392	42	606.454	27

Σημείωση: Δεν περιλαμβάνεται η εκφόρτωση πετρελαιοειδών στα Ελλ. Δωλιστήρια Ασπροπύργου και στους λοιπούς προβλήτες του Πειραιά, που έχει παραχωρήσει ο Ο.Λ.Π σε ιδιώτες.

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

(ΣΕ ΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΤΟΝΟΥΣ)	2005	2006	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)	2007	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	141.360	136.868	-3,36	126.115	-7,86
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	5.263.749	5.857.389	11,28	6.152.520	5,04
ΣΥΝΟΛΟ	5.405.379	5.994.257	10,89	6.278.635	4,74

Σημείωση: Τα στοιχεία δεν περιλαμβάνουν την διακίνηση εμπορευμάτων μέσω Ro-Ro πλοίων εξωτερικού.

⁸² Στατιστική Υπηρεσία

4. ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2008

ΚΑΤΑΠΛΟΙ 2008

JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
2720	2309	3056	4415	4398	4482	5864	6066	4362	3765	2977	2451

ΑΠΟΠΛΟΙ 2008

JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC
2823	2364	3127	4594	4413	4845	5929	6126	4399	3868	2941	2535

ΦΟΡΤΩΣΗ

JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL	ΦΟΡΤΙΑ
					1027				4416			5443	ΥΓΡΑ ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΜΑ
					3824	6068	3506					13398	ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΜΑ
99337	21797	21605	57901	30644	48472	71974	71028	51648	83128	62354	67560	687448	ΦΟΡΤΙΑ ΣΕ Ε/Κ
181808	187815	226950	245339	239493	252570	265677	202862	199468	199851	182205	159862	2543900	ΦΟΡΤΙΑ ΣΕ RO/RO ΑΥΤΟΚΙΝ
122575	116414	107825	105987	94073	93014	96570	67154	85079	105987	99897	93461	1188036	ΦΟΡΤΙΑ ΣΕ RO/RO ΜΗ ΑΥΤΟΚΙΝ.
906	1093	763	714	537	706	756	293	538	789	699	694	8488	ΆΛΛΑ ΦΟΡΤΙΑ
404626	327119	357143	409941	364747	399613	441045	344843	336733	394171	345155	321577	4446713	ΣΥΝΟΛΑ

ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ

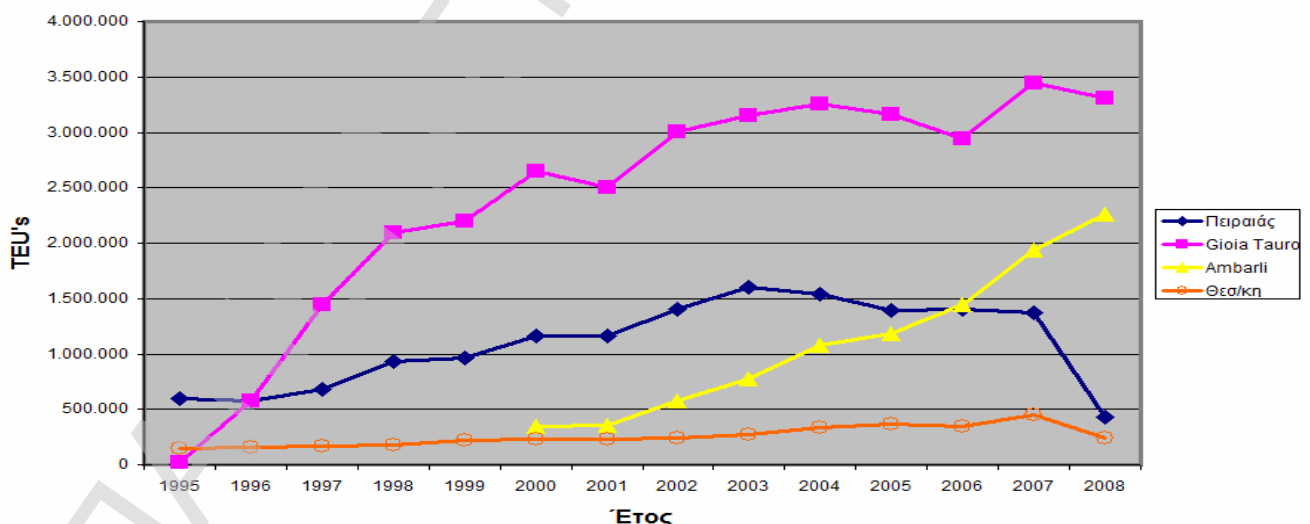
JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL	ΦΟΡΤΙΑ
15721	5861	6202	3423	599	2263	10121		5007	7116	3801	2592	62706	ΥΓΡΑ ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΜΑ
23019	17562	15762	32938	8324	25388	26086	23437	25545	20963	34308	37462	290794	ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΜΑ
161981	111053	120262	177858	160390	199241	211876	258851	238454	257807	235437	177398	2310608	ΦΟΡΤΙΑ ΣΕ Ε/Κ
94976	107351	119791	114129	124705	122011	111506	82065	83735	106670	84636	94473	1246048	ΦΟΡΤΙΑ ΣΕ RO/RO ΑΥΤΟΚΙΝ
27659	25862	27710	28009	52939	57525	42866	29018	37145	24888	36341	33410	423372	ΦΟΡΤΙΑ ΣΕ RO/RO ΜΗ ΑΥΤΟΚΙΝ.
2271	1643	1740	6477	6992	2927	2077	226	302	462	246	153	25516	ΆΛΛΑ ΦΟΡΤΙΑ
325627	269332	291467	362834	353949	409355	404532	393597	390188	417906	394769	345488	4359044	ΣΥΝΟΛΑ

5. Μείωση όγκου κίνησης Ε/Κ σε Πειραιά και Θεσσαλονίκη

Ο όγκος διακίνησης Ε/Κ στον Πειραιά παρουσίασε μείωση το 2008 68,4% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο και της Θεσσαλονίκη 46,6% στο ίδιο χρονικό διάστημα. Τα στοιχεία ⁸³ του 2008 σχετικά με το λιμάνι του Πειραιά το κατατάσσουν εκτός τη πρώτης δεκαπεντάδας ανάμεσα στους λιμένες της Μεσογείου ενώ σε παγκόσμια κατάταξη έχει υποχωρήσει στην 78^η θέση. Από τις πιο πρόσφατες ενδείξεις διαθέσιμων στοιχείων του λιμανιού της Θεσσαλονίκης προκύπτει οριακή μόνο αύξηση κατά 5,7% στην κίνηση του πρώτου τετραμήνου του 2009, παρά την λήξη των απεργιακών κινητοποιήσεων, προφανώς εξαιτίας της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης.

Μέρος της ευθύνης για αυτή τη δυσμενή εξέλιξη έχει η βραδεία ανέλιξη του συστήματος διακίνησης φορτίων και ειδικότερα των Ε/Κ στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια. Αντίθετα, στις γειτονικές χώρες η διακίνηση των Ε/Κ παρουσιάζει εντυπωσιακούς ρυθμούς ανάπτυξης όπως φαίνεται στο διάγραμμα, στα κύρια ανταγωνιστικά λιμάνια της Ιταλίας (Gioia Tauro) αλλά και της Τουρκίας (Ambarli-Κωνσταντινούπολη). Η συρρικνούμενη ανταγωνιστικότητα του ελληνικού συστήματος μεταφορών αντανακλά σ' αυτήν της οικονομία μας και στις αρνητικές εξαγωγικές μας επιδόσεις.

Διαχρονική Εξέλιξη της Κίνησης Ε/Κ σε Αντιπροσωπευτικά Λιμάνια



⁸³ Ζέκος Κωνσταντίνος - Μοναδοποιημένα φορτία και νέα παγκόσμια πραγματικότητα, η περίπτωση της Ελλάδας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ