

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΙΕΙΣΔΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
COSCO ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ- ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ-ΕΝΤΑΣΕΙΣ**

Olta Bello

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

Σεπτέμβριος 2017

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (COPYRIGHT)

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

Υπογραφή

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Βαλμά Ερασμία

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή κ. Πελαγίδα Θεόδωρο για την καθοδήγηση, την υποστήριξη και την προθυμία του για βοήθεια. Η πάντα άμεση ανταπόκριση του στις επικοινωνίες μας είναι γεγονός που εκτίμησα ιδιαίτερα και θα ήθελα να εκφράσω.

Επίσης οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ, στον σύζυγό μου, τους γονείς μου και τον αδερφό μου, που με στήριζαν απεριόριστα όλο αυτό το δύσκολο προσωπικά για μένα διάστημα λόγω θεμάτων υγείας και φυσικά την μόλις 15 μηνών κόρη μου από την οποία έχω στερήσει αρκετές ώρες ώστε να ολοκληρωθεί η παρούσα εργασία

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία σκοπό έχει να παρουσιάσει τη διείδυση της ναυτιλιακής εταιρείας COSCO στον Πειραιά. Αρχικά αναφερόμαστε στο λιμάνι του Πειραιά και τη γεωγραφική του θέση και σημασία. Αναδεικνύουμε τη σημασία της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, κάνουμε μια σύντομη ιστορική αναδρομή της εμπορευματοποίησης και αναφερόμαστε στους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους των containers. Αναλύουμε τη στρατηγική της Cosco, τη Σύμβαση παραχώρησης του λιμανιού, το business plan, προφίλ και σκοπό της εταιρείας καθώς και τις αντιδράσεις που προκλήθηκαν από αυτήν την παραχώρηση. Εξετάζουμε τις επενδύσεις της Cosco, όσες έχουν υλοποιηθεί και όσες αναμένεται να πραγματοποιηθούν στο μέλλον καθώς και τις εξωτερικότητες που προκύπτουν από αυτές. Έτσι καταφέρνουμε να Απαντήσουμε στο κεντρικό μας ερώτημα το οποίο είναι «γιατί επιλέχθηκε το λιμάνι του Πειραιά από τη Cosco». Συμπέρασμα, πέρα από τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν από την σύναψη συμφωνίας μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και της Cosco, τα οφέλη ήταν πολλά, όπως η ανάπτυξη της περιοχής, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών στο λιμάνι του Πειραιά, και η αναβάθμιση του γεωστρατηγικού του ρόλου κάνοντάς το πολύ ανταγωνιστικό στη Βόρεια Ευρώπη καθώς και Παγκόσμιο Διαμετακομιστικό Κέντρο

ABSTRACT

The aim of this dissertation is to present the business plan and the investments of the shipping company COSCO in Piraeus. At first we refer to the port of Piraeus, its geographical position and importance. We also refer to the ten more important European ports for containers. We make a brief historical review to liner shipping and have a look on the containers shipping trade routes. Also we put the question why the port of Piraeus was chosen by Cosco. We analyse the Cosco's strategy, the port concession contract, business plan, profile and purpose of the company and also the reactions caused by this concession. Subsequently we look at the investments that have been completed and those that are expected to take place in the future and we take into account the externalities that arise from all these investments. Finally, the conclusion of the present dissertation, pointing out that besides the problems created by the concession of the port, the benefits were many, such as the development of the

region, the creation of new jobs, the promotion of the combined transport and the upgrading of its geostrategic role, making it very competitive in northern Europe as well as a Global Transit Center.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	Error! Bookmark not defined.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	3
1.1 Ρότερνταμ (Rotterdam), Ολλανδία.....	5
1.2 Αμβέρσα (Antwerp), Βέλγιο	6
1.3 Αμβούργο (Hamburg), Γερμανία	7
1.4 Άμστερνταμ (Amsterdam), Ολλανδία.....	8
1.5 Μασσαλία (Marseille), Γαλλία.....	9
1. 6.Νοβορωσίσκ (Novorossiysk), Ρωσία	10
1.7 Βρέμη (Bremen), Γερμανία	11
1.8Αλγεθίρας (Algeciras), Ισπανία.....	12
1.9 Η Χάβρη (LeHavre), Γαλλία.....	12
1.10 Βαλένθια (Valencia), Ισπανία	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	15
2.1 Σύντομη Ιστορική Αναδρομή της Εμπορευματοποίησης.....	15
2.2 Θαλάσσιοι Εμπορικοί Δρόμοι των Containers.....	16
2.2.1 Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ναυτιλίας (World Shipping Council- WSC).....	17
2.2.2 Ορισμένα Στοιχεία για τα Φορτηγά Πλοία.....	19
2.2.3 Ο Παγκόσμιος Στόλος των Containerships	20
2.3 Λιμάνια Υποδοχής Πλοίων ΕΚ.....	27
2.4 Τα Οφέλη της Ναυτιλίας Γενικά	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ COSCO	30
3.1 Γιατί επέλεξε τον Πειραιά	30
3.2 Σύμβαση παραχώρησης και Business Plan	33
3.3 Ποιος Είναι ο Όμιλος Cosco	38
3.4 Παρεχόμενες υπηρεσίες	39
3.5 Τεχνικά χαρακτηριστικά	40
3.6 Αντιδράσεις Εργαζομένων	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	42
4.1 Προβλήτα III, η γραμμή Ικόνιο-Θριάσιο	45
4.2 Συμφωνία με COSCO, HP και ΤΡΑΙΝΟΣΕ	46
4.3 Εξωτερικότητες	47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	51
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	54

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Κύριοι εμπορικοί δρόμοι	17
Πίνακας 2: Οι 20 μεγαλύτεροι εξαγωγείς ΕΚ φορτίου στην παγκόσμια αγορά για το 2009 και 2010	22
Πίνακας 3: Οι 20 μεγαλύτεροι εισαγωγείς ΕΚ φορτίου στην παγκόσμια αγορά για το 2009 και 2010	23
Πίνακας 4: Οι 20 μεγαλύτεροι εξαγωγείς ΕΚ φορτίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2010	25
Πίνακας 5: Οι 20 μεγαλύτεροι εισαγωγείς ΕΚ φορτίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2010	26

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σύγχρονη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων (ΕΚ) είναι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος μεταφοράς ΕΚ, σε τακτικά δρομολόγια μεγάλης χωρητικότητας πλοίων. Συνδέει διάφορες χώρες και αγορές, εξυπηρετώντας τις παγκόσμιες αγοροπωλησίες. Αυτό με τη σειρά του προσφέρει πλεονεκτήματα, όπως ότι δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, αυξάνει την παραγωγικότητα των χωρών και ευνοεί τη διεθνή σταθερότητα και ασφάλεια.

Η COSCO είναι μια κινέζικη εταιρία που έχει αναλάβει την αναβάθμιση του λιμανιού του Πειραιά, αποσκοπώντας στην ανάδειξη του λιμανιού στις διεθνείς αγορές μέσω ποικίλων επενδύσεων. Από την πλευρά της Ελλάδας, η κυβέρνηση βλέπει θετικά τις επενδύσεις αυτές, ώστε να αναδειχθεί ο Πειραιάς στο μεγαλύτερο τερματικό σταθμό τελευταίας τεχνολογίας στην Ελλάδα και να αποτελεί γέφυρα στη μεταφορά φορτίων μεταξύ Ελλάδας, Μεσογείου και Ευρώπης.

Η παρούσα εργασία σκοπό έχει να παρουσιάσει τη διείσδυση της ναυτιλιακής εταιρείας COSCO στον Πειραιά. Αποτελείται από πέντε κεφάλαια: Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο λιμάνι του Πειραιά, τη γεωγραφική του θέση και σημασία. Επίσης αναφερόμαστε στα δέκα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια για τα εμπορευματοκιβώτια. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναφερόμαστε στη ναυτιλία τακτικών γραμμών και τη σημασία της. Κάνουμε μια σύντομη ιστορική αναδρομή της εμπορευματοποίησης αναφερόμαστε στους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους των containers και θέτουμε το κύριο ερώτημα αυτής της εργασίας που είναι γιατί επιλέχθηκε το λιμάνι του Πειραιά από τη Cosco.

Το κεφάλαιο τρία, το οποίο αποτελεί κεντρικό κομμάτι της εργασίας, απαντά σε αυτό το ερώτημα εξηγώντας ότι το λιμάνι του Πειραιά (27) είναι ένα ελκυστικό λιμάνι για επενδύσεις λόγω του πλεονεκτήματος που του προσφέρει η γεωγραφική του θέση να αποτελεί σημείο συνάντησης των τριών ηπείρων: Ασίας, Αφρικής και Ευρώπης καθώς και ότι μέσω αυτής της επένδυσης η Cosco προωθεί τις δραστηριότητές της και τα προϊόντα της στην Μεσόγειο και στην Ευρώπη. Όλα αυτά προσπαθούμε να τα εξηγήσουμε μελετώντας τη στρατηγική της Cosco, τη Σύμβαση παραχώρησης του λιμανιού, το business plan, το προφίλ και το σκοπό της εταιρείας. Επίσης αναφέρουμε τις αντιδράσεις που προκλήθηκαν από αυτήν την παραχώρηση. Στο κεφάλαιο τέσσερα αναλύουμε τις επενδύσεις της Cosco, όσες έχουν υλοποιηθεί και όσες αναμένεται να πραγματοποιηθούν στο μέλλον. Επίσης λαμβάνουμε

υπόψη μας τις εξωτερικότητες που προκύπτουν από όλες αυτές τις επενδύσεις και τη γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής του Πειραιά.

Τέλος, το κεφάλαιο πέντε περιλαμβάνει τα συμπεράσματα της παρούσας εργασίας όπου σημειώνουμε ότι πέρα από τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν από την σύναψη συμφωνίας μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και της Cosco, τα οφέλη ήταν πολλά, όπως η ανάπτυξη της περιοχής, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών στο λιμάνι του Πειραιά, και η αναβάθμιση του γεωστρατηγικού του ρόλου κάνοντάς το πολύ ανταγωνιστικό στη Βόρεια Ευρώπη καθώς και Παγκόσμιο Διαμετακομιστικό Κέντρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας (22) και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου. Από παλαιά ήταν ζωτικής σημασίας για τη χώρα, καθώς συνέδεε τα νησιά με την ηπειρωτική Ελλάδα και μέσω αυτού, διεξαγόταν ο μεγαλύτερος όγκος μεταφορών. Συνέβαλε σημαντικά στην τοπική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά. Επίσης η συμβολή της οικονομικής δραστηριότητας του λιμανιού στην εθνική οικονομία είχε ιδιαίτερα σημαντικό μέγεθος.

Σήμερα στο λιμάνι αναπτύσσονται πολλαπλές δραστηριότητες μεταξύ των οποίων το εμπόριο με την ευρύτερη έννοια, η εξυπηρέτηση και μεταφορά επιβατών, η εξυπηρέτηση πλοίων, η ανάπτυξη και εκμετάλλευση χερσαίων εκτάσεων προσκειμένων στο λιμάνι. Επομένως αποτελεί ένα σημαντικό διεθνές κέντρο κρουαζιέρας, πυρήνας διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο, και γενικότερα κόμβο διεθνών μεταφορών εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους.



Η γεωγραφική θέση του λιμανιού του Πειραιά (27) το καθιστά λιμάνι στρατηγικής σημασίας, καθώς αποτελεί σημείο συνάντησης τριών ηπείρων: Ασίας, Αφρικής, Ευρώπης και κύρια πύλη εισόδου στην ενιαία αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης (26). Η στρατηγική θέση του λιμανιού είναι ίσως το σημαντικότερο πλεονέκτημα του. Επιπρόσθετα, βρίσκεται πολύ κοντά

στους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους, για παράδειγμα έχει πολύ μικρή απόκλιση από την διαδρομή Κίνα – Ρότερνταμ. Επίσης, είναι το μόνο Ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο με τις απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου. Απέχει μόλις δέκα χιλιόμετρα από το εμπορικό κέντρο της Αθήνας και αποτελεί την κύρια πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας.

Η σημασία της θέσης του λιμανιού του Πειραιά είναι μεγάλη και για την ειδικότερη περιοχή των Βαλκανίων. Θα μπορούσε να αποτελέσει διαχρονικά την κύρια πύλη εισόδου –

εξόδου, και προώθησης προϊόντων για την ιδιαίτερη αυτή περιοχή. Ο Πειραιάς διαθέτει επαρκείς υποδομές και τα απαραίτητα φυσικά «βυθίσματα» για την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων.

Είναι σαφές λοιπόν ότι όλα τα πλεονεκτήματα του λιμανιού, καθιστούν τον Πειραιά ένα ελκυστικό επενδυτικό προορισμό. Ο οικονομικός αντίκτυπος μίας επένδυσης τέτοιου μεγέθους μπορεί να συμβάλει δραστικά στη οικονομική ανάπτυξη τόσο της περιοχής του Πειραιά και των περιχώρων αλλά και σε ολόκληρη την Ελληνική οικονομία.

Η Ευρώπη διαθέτει πολλά σημαντικά εμπορικά λιμάνια στα οποία κινείται μεγάλη ποικιλία φορτίων και τόνοι εμπορευμάτων ετησίως. Τα δέκα σημαντικότερα από αυτά με κριτήριο τα ύψος των φορτίων (cargo tonnage) είναι τα παρακάτω. Η λίστα αυτή έχει καταρτιστεί με στοιχεία του 2015 και ο Πειραιάς δεν είναι μέσα. Το λιμάνι του Πειραιά όμως κατέχει την όγδοη θέση με κριτήριο το πλήθος των σταθμών φορτοεκφόρτωσης (containers ports) και την έκτη θέση με κριτήριο την επιβατική κίνηση.

Σύμφωνα με δημοσιεύματα (9,10) το λιμάνι του Πειραιά είναι το ταχύτερα αναπτυσσόμενο λιμάνι του πλανήτη για το 2013 και το τρίτο μεγαλύτερο στη Μεσόγειο με 20% αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Η θυγατρική της Cosco(21, 23) που έχει τη διαχείριση των προβλητών II και III διακίνησε 2,520 εκατομμύρια teus¹, έναντι εκτίμησης για 2,4 εκατομμύριων teus, γεγονός που συνέβαλε στο να κερδίσει ο Πειραιάς τον τίτλο του ταχύτερα αναπτυσσόμενου λιμανιού για το 2013. Μαζί με τις 644 χιλιάδες της προβλήτας I, που διαχειρίζεται ο ΟΛΠ, το λιμάνι του Πειραιά, έφτασε το 2013 στα επίπεδα των 3,163 εκατομμύρια πραγματοποιώντας αλματώδη ανάπτυξη μέσα σε τρία μόλις χρόνια.

Η εγγύτητα του Πειραιά με το Σουέζ, που αποτελεί το σημείο εισόδου των ασιατικών εισαγωγών στην Ευρώπη, και η σιδηροδρομική του διασύνδεση με το εθνικό και ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, εξοικονομεί περίπου 6 ημέρες μέχρι τα ασιατικά εμπορεύματα που κατευθύνονται στην κεντρική Ευρώπη, να φτάσουν τον προορισμό τους. Τον καθιστά έτσι την προτιμώμενη «πύλη» εισόδου στην της Ευρωπαϊκή Ένωση για το ασιατικό εμπόριο.

Η Cosco ανεβαίνει ραγδαία στη διεθνή κατάταξη με τους μεγαλύτερους διαχειριστές τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων. Το 2011 βρέθηκε στην πέμπτη θέση παγκοσμίως με μερίδιο 2,6% (διακίνησε 15,4 εκατ. teus). Στην πρώτη τετράδα βρίσκονται η PSA International της Σιγκαπούρης (με μερίδιο 8,1%), η Hutchison Port Holdings από το

Χονγκ Κονγκ (7,4%), η DP World του Ντουμπάι (5,6%) και η APM Terminals (βραχίονας του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κολοσσού A.P. Moller-Maersk) με μερίδιο 5,4%.

1.1 Ρότερνταμ (Rotterdam), Ολλανδία

Το Ρότερνταμ είναι το μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι στην Ευρώπη. Το όνομα του λιμανιού του *Rotterdam* προέρχεται από τη συγχώνευση των ονομασιών *Rotte(r)+dam*, δηλαδή ένα φράγμα (*dam*) σε έναν μικρό ποταμό, τον *Rotte*, που συμβάλλει στον *NieuweMaas* στην καρδιά της πόλης. Βρίσκεται στη ΝΔ Ολλανδία και οριοθετείται από τρία ποτάμια, βόρεια από τον ποταμό *NieuweMaas*, νότια από τον ποταμό *OudeMaas*, ανατολικά από τη συμβολή των δύο *Maas* με τον μεγάλο ποταμό *Waal*. Τέλος, στα δυτικά από την ένωση των δύο *Maas* και την έξοδό τους προς τη Βόρειο Θάλασσα μέσω του καναλιού *Waterweg*. Το Ρότερνταμ ήταν το μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι στον κόσμο μέχρι το 2004. Έκτοτε τις πρώτες θέσεις κατέλαβαν τα ασιατικά λιμάνια της Σιγκαπούρης και της Σαγκάης.

Η τεράστια σπουδαιότητα του λιμένα του Ρότερνταμ για ολόκληρη την Ευρώπη οφείλεται ακριβώς στην ύπαρξη όλων αυτών των υδάτινων ρευμάτων, τα οποία αποτελούν στην ουσία μικρούς και μεγάλους παραποτάμους του Ρήνου στη ροή του, από τη γερμανική ενδοχώρα προς τη θάλασσα. Η πόλη του Ρότερνταμ με πληθυσμό 1.3 εκατομμύρια κατοίκους, αποτελεί τη μεγαλύτερη αστική περιοχή της Ολλανδίας και είναι μία από τις πλέον πολυπολιτισμικές ευρωπαϊκές πόλεις. Εκτός από το λιμάνι, η πόλη του Ρότερνταμ είναι παγκοσμίως γνωστή για το Πανεπιστήμιο *Erasmus* και για την υψηλού επιπέδου, σύγχρονη αρχιτεκτονική του.

Το λιμάνι του Ρότερνταμ λειτουργεί ως σημαντικός διαμετακομιστικός σταθμός για τη μεταφορά ακατέργαστων πρώτων υλών και άλλων αγαθών μεταξύ της Ευρώπης και άλλων σημείων του κόσμου. Από το Ρότερνταμ τα αγαθά μεταφέρονται με πλοία φορτηγίδες, τρένα ή οδικώς. Από το 2000 είναι υπό κατασκευή ο «Μπετουβερούτε», ένα γρήγορο τραίνο μεταφοράς φορτίων από το Ρότερνταμ προς τη Γερμανία. Δυτικά της πόλης βρίσκονται μεγάλα διωλιστήρια πετρελαίου. Οι σημαντικότερες δραστηριότητες που έχουν αναπτυχθεί

στο λιμάνι είναι η πετροχημική βιομηχανία και οι εμπορικές μεταφορτώσεις γενικότερων φορτίων.

1.2 Αμβέρσα (Antwerp), Βέλγιο

Είναι η δεύτερη πληθυσμιακά μεγαλύτερη πόλη του Βελγίου (1) με περίπου 503 χιλιάδες κατοίκους. Βρίσκεται εξήντα χιλιόμετρα περίπου μακριά από την Βόρειο Θάλασσα και επικοινωνεί με αυτή μέσω του ποταμού *Schelde*. Οι δύο όχθες του ποταμού συνδέονται με υπόγειο τούνελ που επιτρέπει την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων. Διαθέτει επίσης ένα σύστημα διαχείρισης της παλίρροιας με τεχνίτες αποβάθρες, των οποίων οι «πόρτες» κλείνουν για να κρατούν σταθερή την στάθμη του νερού. Το ρητό των κατοίκων της Αμβέρσας για τον ποταμό τους και τη σημασία του είναι το εξής: «*Ο ποταμός Schelde οφείλει την ύπαρξή του στον Θεό, και η Αμβέρσα οφείλει την ύπαρξή της στον Schelde*». Τονίζει τη σπουδαιότητα αυτού του ποταμού για τη ζωή και την ανάπτυξη της πόλης της Αμβέρσας.

Το λιμάνι της Αμβέρσας είναι το δεύτερο μεγαλύτερο στην Ευρώπη μετά το Ρότερνταμ. Είναι κυρίως εμπορικό λιμάνι αλλά φιλοξενεί και κρουαζιερόπλοια. Με αυτό τον τρόπο συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερη περιοχής της Αμβέρσας. Χάριν της συγκέντρωση οικονομικής δραστηριότητας στη περιοχή γύρω από το λιμάνι η Αμβέρσα θεωρείται κέντρο εισαγωγών και εξαγωγών για την ενιαία αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Επομένως το λιμάνι αποτελεί ένα σημαντικό πυρήνα της ΕΕ για το διεθνές εμπόριο.

Εκτός από τον ελλιμενισμό των πλοίων έχουν αναπτυχθεί δραστηριότητες γύρω από το λιμάνι που σχετίζονται με την αποθήκευση, τη συσκευασία, τη διανομή και την αποστολή των φορτίων. Επιπρόσθετα, λόγω του ότι ειδικεύεται στο μη συσκευασμένο φορτίο (χύδην) έχουν δημιουργηθεί τεράστιοι χώροι και υπηρεσίες αποθήκευσης. Επίσης διαθέτει ένα άριστο δίκτυο συνδέσεων με ευρωπαϊκά κέντρα και κατά συνέπεια το λιμάνι της αποτελεί ένα σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο.

Η Αμβέρσα αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα παγκοσμίως κέντρα χημικής και πετροχημικής παραγωγής (μετά το Χιούστον, Τέξας). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ο λιμένας να εξασφαλίζει συνεχείς και φθηνές παροχές πρώτων υλών. Η Αμβέρσα είναι επίσης γνωστή και ως «πόλη των διαμαντιών» καθώς συναντάμε τη μεγαλύτερη βιομηχανία κοπής διαμαντιών

στον κόσμο. Πάνω από το 70% του συνόλου των διαμαντιών διακινούνται εκεί γεγονός που καθιστά τη πόλη της Αμβέρσας ένα από τα διεθνή κέντρα του κλάδου.

1.3 Αμβούργο (Hamburg), Γερμανία

Το Αμβούργο, ένας σύγχρονος λιμένας (11, 13) εμπορευματοκιβωτίων και κρουαζιερόπλοιων, είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Γερμανίας και το δεύτερο μεγαλύτερο της Ευρώπης. Παρ' όλο αυτά το Αμβούργο δεν είναι παραθαλάσσιο. Το διασχίζει ο ποταμός Έλβας, ο οποίος μετά από 80 χιλιόμετρα εκβάλλει στη Βόρεια Θάλασσα. Βρίσκεται σε ένα από τα βορειότερα σημεία της Ευρώπης, πολύ κοντά στη Δανία και στη Βαλτική και Βόρεια θάλασσα.

Η πόλη του Αμβούργου είναι η δεύτερη σε πληθυσμό μεγαλύτερη πόλη της Γερμανίας μετά το Βερολίνο. Έχει 1.742.707 κατοίκους στο κέντρο της (Ιούνιος 2013) και περίπου 5.000.000 στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή. Αποτελεί ένα σημαντικό βιομηχανικό κέντρο καθώς και κεντρικό πυλώνα των γερμανικών μίντια. Παρά τον έντονο βιομηχανικό της χαρακτήρα το 14% της έκτασής της καταλαμβάνεται από “πράσινα” μέρη και ως εκ τούτου το 2011 χαρακτηρίστηκε ως Περιβαλλοντική Πρωτεύουσα της Ευρώπης.



Το Αμβούργο αποτελεί οικονομικό και πολιτισμικό κέντρο ολόκληρης της Βόρειας Γερμανίας. Έχει 2.302 γέφυρες, περισσότερες από όσες η Βενετία και το Άμστερνταμ μαζί. Στο λιμάνι υπάρχει το μεγαλύτερο ενιαίο συγκρότημα αποθηκών στον κόσμο. Η περιοχή Speicherstadt, όπως ονομάζεται, χτίστηκε μεταξύ του 1883 και 1927 και λειτουργούσε σαν ελεύθερη τελωνειακή ζώνη. Οι αποθήκες είναι πολυώροφα κτίρια νεο-γοθτικής αρχιτεκτονικής φτιαγμένα από κόκκινο τούβλο. Εδώ αποθηκεύονται πολύτιμα προϊόντα όπως καφές, τσάι, κακάο, μπαχαρικά υπολογιστές και υπάρχει και η μεγαλύτερη αποθήκη ανατολίτικων χαλιών. Στις μέρες μας αρκετές από τις παλιές αποθήκες έχουν αναγεννηθεί ως μουσεία, εστιατόρια και γκαλερί.

Κάθε χρόνο, στο λιμάνι του Αμβούργου διοργανώνεται το φεστιβάλ Hafengeburtstag για να γιορτάσει τα γενέθλιά του. Πλοία, καράβια, κρουαζιερόπλοια και κάθε λογής σκάφος



συγκεντρώνονται στο λιμάνι του Αμβούργου (30) για την καθιερωμένη ετήσια «αρμάδα». Το φεστιβάλ θεωρείται ως μία από τις σημαντικότερες εκδηλώσεις για τη ναυτιλία παγκοσμίως. (Στην εικόνα αριστερά απεικονίζεται Η γοθτική γοητεία του Speicherstadt, της συνοικίας των αποθηκών)

1.4 Άμστερνταμ (Amsterdam), Ολλανδία

Το Άμστερνταμ (24) είναι η πρωτεύουσά της Ολλανδίας και το τέταρτο λιμάνι της Ευρώπης. Συνδέεται μέσω διώρυγας με την Βόρεια Θάλασσα και έχει εισαγωγικό κυρίως χαρακτήρα. Η πόλη ιδρύθηκε στα τέλη του 12ου αιώνα ως μικρό αλιευτικό χωριό στις όχθες του ποταμού Άμστελ, από όπου και πήρε το όνομά της. Σήμερα αποτελεί το οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας.

Το Άμστερνταμ έχει διαμορφωθεί με μια σειρά από ομόκεντρα ημικυκλικά κανάλια, τα περίφημα *grachten* (grachten), τα οποία χτίστηκαν γύρω από το κέντρο της παλαιότερης πόλης. Λόγω των πολυάριθμων γεφυρών και διωρύγων που υπάρχουν αποκαλείται και «Ολλανδική Βενετία». Επίσης κατέχει τον τίτλο της πόλης με τις περισσότερες εθνικότητες στον κόσμο.

Το λιμάνι του Άμστερνταμ αποτελεί ένα από τα βασικά διεθνή κέντρα εφοδιασμού (*logistics*) στον κόσμο με πολλές δυνατότητες συνδυασμένων μεταφορών. Χάρη στη τοποθεσία του, βρίσκεται κοντά στο ποταμό Ρήνο, μπορεί να εξυπηρετεί γρήγορα και αποτελεσματικά τις αγορές της Ολλανδίας, της Γερμανίας, της Αυστρίας και της Ελβετίας. Επιπλέον, εξυπηρετείται από διεθνείς σιδηροδρομικές συνδέσεις και έτσι υπάρχει εύκολη πρόσβαση προς όλη την Ευρώπη. Απέχει μόλις δέκα λεπτά από το κέντρο της πόλης και από το Αεροδρόμιο Schiphol ένα από τα μεγαλύτερα διεθνή αεροδρόμια της Ευρώπης.

Θεωρείται ένα από το μεγαλύτερα λιμάνια ενέργειας στον κόσμο. Η περιοχή γύρω από το λιμάνι βρίσκεται σε προνομιακή τοποθεσία και υπάρχει πολύς διαθέσιμος χώρος για την δημιουργία αιολικών πάρκων στη θάλασσα. Με αυτόν τον τρόπο αξιοποιούνται οι καθαρότερες μορφές ενέργειας, η ηλιακή και η αιολική.

Είναι ένας σημαντικός παίκτης στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων στη Βορειοδυτική Ευρώπη με άριστες εγκαταστάσεις. Μεγάλο μερίδιο έχει επίσης και στα ξηρά εμπορεύματα χύδην, όπως ο άνθρακας και το κακάο. Για την ακρίβεια, είναι το πρώτο λιμάνι στο κόσμο στη κίνηση του κακάο και το δεύτερο λιμάνι στην Ευρώπη για τον άνθρακα.

Όσον αφορά τη κρουαζιέρα, το Άμστερνταμ είναι ένας αγαπημένος τουριστικός προορισμός όλο το χρόνο και το ποσό των κρουαζιερόπλοιων που προσεγγίζουν το λιμάνι του αυξάνεται συνεχώς.

1.5 Μασσαλία (Marseille), Γαλλία

Η Μασσαλία(3) είναι η σημαντικότερη πόλη-λιμάνι της Γαλλίας, ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Ευρώπης και τρίτο λιμάνι πετρελαίου παγκοσμίως, μετά το λιμάνι του Ρότερνταμ και του Χιούστον. Βρίσκεται στον κόλπο της Λυών, στην Δυτική Μεσόγειο. Η Μασσαλία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Γαλλίας μετά το Παρίσι. Ανατολικά της πόλης βρίσκονται οι εκβολές του ποταμού Ροδανού. Το λιμάνι συνδέει τη Γαλλία ιδιαίτερα με τις μεγάλες αποικίες της Αλγερίας, του Μαρόκου και της Τυνησίας.

Στη Μασσαλία συναντάμε δυο λιμάνια το παλιό και το νέο λιμάνι. Το παλιό λιμάνι είχε παρακμάσει λόγω της μεγάλης οικονομικής κρίσης του λαδιού και πλέον εκεί συναντάμε καφετέριες, εστιατόρια, ξενοδοχεία, μαρίνες και ιχθυοπωλεία. Το νέο λιμάνι βρίσκεται κάθετα στο παλιό και έχει κυρίαρχο ρόλο στη ζωή της πόλης καθώς είναι το σημαντικότερο εμπορικό και μεταφορικό κέντρο της Μεσογείου με 100.000.000 τόνους προϊόντων να

διακινούνται ετησίως. Εισάγει κυρίως πετρέλαιο, το οποίο μεταφέρεται στο Παρίσι με ειδικά κατασκευασμένους πετρελαιοαγωγούς, φρούτα, λάδι και δέρματα, ενώ εξάγει κρασί, ποτά και τρόφιμα. Συνδέεται μέσω του Ρήνου με υπόγειο κανάλι.

Τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα του λιμανιού είναι η γεωγραφική του θέση η οποία ευνοεί το εμπόριο με ανατολή, δύση, νότο και βορρά και το γεγονός ότι όλα τα εμπορεύματα μεταφέρονται μέσω αγωγού, χερσαίας μεταφοράς, σιδηροδρομικών γραμμών, μέσω του ποταμού και εναέρια. Διαθέτει επαρκή υποδομή και χώρο για να φιλοξενήσει όλους τους τύπους μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων διαφόρων αγαθών και εμπορευματοκιβωτίων, ξηρού φορτίου, υγρού φορτίου, ro-ro, αυτοκινήτων συμβατικής κυκλοφορίας, επιβατικής κυκλοφορίας και κυκλοφορίας κρουαζιέρας.

1. 6.Νοβορωσίσκ (Novorossiysk), Ρωσία

Το λιμάνι του Novorossiysk είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ρωσίας και της Μαύρης Θάλασσας και το πέμπτο μεγαλύτερο της Ευρώπης. Η θέση του είναι Βορειοανατολικά της Μαύρης Θάλασσας στον κόλπο του Novorossiysk. Είναι μια βιομηχανική πόλη της Ρωσίας. Η βιομηχανία της βασίζεται κυρίως στην παραγωγή χάλυβα και μεταλλικών προϊόντων αλλά και στη βιομηχανία τροφίμων. Επίσης υπάρχουν λατομεία ασβεστόλιθου τα οποία προμηθεύουν μεγάλα εργοστάσια τσιμέντου μέσα και γύρω από την πόλη.

Το Νοβορωσίσκ εκτείνεται κατά μήκος της ακτής στον κόλπο του Τσεμές, ο οποίος είχε αναγνωριστεί από την αρχαιότητα ως ένας από τους καλύτερους κόλπους στην Μαύρη Θάλασσα. Εξυπηρετεί το ρωσικό θαλάσσιο εμπόριο με περιοχές όπως η Ασία, η Μέση Ανατολή, η Αφρική, η Μεσόγειος, και η Νότια Αμερική. Είναι το πιο απασχολημένο λιμάνι πετρελαίου στην Μαύρη Θάλασσα και απόληξη του αγωγού πετρελαίου από το πεδίο Τεγκνίζ στο δυτικό Καζακστάν που κατασκευάστηκε από την Κοινοπραξία του Αγωγού της Κασπίας. Συνδέεται σιδηροδρομικά και οδικά με τα κυριότερα βιομηχανικά και πληθυσμιακά κέντρα της Ρωσίας, της Υπερκαυκασίας, και της Μέσης Ανατολής.

Παρέχει υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς πετρελαίου και των προϊόντων πετρελαίου, άλλων υγρών φορτίων, ξηρών φορτίων χύδην και γενικού φορτίου. Επίσης παρέχει υπηρεσίες ρυμούλκησης και ελλιμενισμού για σκάφη μέσα και γύρω από το λιμάνι του Νοβοροσίσκ, υπηρεσίες αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης αποβλήτων στο λιμάνι.

1.7 Βρέμη (Bremen), Γερμανία

Το Bremerhaven, το «λιμάνι της Βρέμης» (5, 7) όπως λέγεται κατά λέξη στα γερμανικά, τοποθετείται κατά μήκος του ποταμού Βέζερ, περίπου 50 χιλιόμετρα νότια από την εκροή του στη Βόρεια Θάλασσα. Η πόλη είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το λιμάνι και την ναυσιπλοΐα. Ιδρύθηκε το 1827 λόγω της μεγάλης ανάπτυξης που παρουσίασε η ναυσιπλοΐα στις αρχές του 19^{ου} αιώνα. Η χανσεατική τότε πόλη της Βρέμης αναζητούσε ένα λιμάνι απευθείας στη θάλασσα και αγόρασε ένα κομμάτι γης από το βασίλειο του Ανοβέρου, στο οποίο δημιούργησε ένα τεχνητό λιμάνι, το Παλαιό Μεσαιωνικό Λιμάνι. Έκτοτε, οι εγκαταστάσεις του λιμανιού επεκτείνονταν συνεχώς.

Σήμερα το παλιό λιμάνι έχει μετατραπεί σε μια παραθαλάσσια λεωφόρο με μαγαζιά που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της αναψυχής ενώ το νέο λιμάνι της Βρέμης αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά εμπορικά λιμάνια και αλιευτικές βάσεις. Είναι το δέκατο έκτο μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο.

Επιπρόσθετα, είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι στο εμπόριο αυτοκινήτων στην Ευρώπη, μετά το Ρότερνταμ, με συνεχώς αυξανόμενα ποσοστά. Συνδέεται με σιδηρόδρομο ο οποίος μεταφέρει βαριά φορτία κυρίως αυτοκίνητα, εμπορευματοκιβώτια και τρόφιμα.

Η πόλη της Βρέμης αποτελεί, ναυπηγικό κέντρο, λιμάνι υπερπόντιων διαδρομών και έδρα σημαντικών μουσείων, ινστιτούτων έρευνας και πολιτιστικών κέντρων - ένα σημαντικό τμήμα από το συνολικό ναυτικό κληροδότημα της Γερμανίας.

1.8 Αλγεθίρας (Algeciras), Ισπανία

Η Αλγεθίρας είναι μια πόλη-λιμάνι στην αυτόνομη κοινότητα της Ανδαλουσίας, στην νότια Ισπανία και είναι η μεγαλύτερη πόλη στον κόλπο του Γιβραλτάρ. Βρίσκεται 20 χιλιόμετρα βορειοανατολικά της Tarifa, και διασχίζεται από το Río de la Miel, το νοτιότερο ποτάμι της Ιβηρικής χερσονήσου και της ηπειρωτικής Ευρώπης το οποίο την χωρίζει στην παλιά και στη νέα πόλη.

Το λιμάνι της Algeciras είναι το δεύτερο λιμάνι της Ισπανίας και κατέχει σημαντική θέση τόσο ανάμεσα στα μεγαλύτερα Ευρωπαϊκά λιμάνια όσο και στην παγκόσμια αγορά του θαλάσσιου εμπορίου και τη μεταφόρτωσης. Επιπλέον εδώ συναντάμε μια ιδιαίτερα αναπτυγμένη αλιευτική βιομηχανία καθώς και βιομηχανικές μονάδες κονσερβοποιίας. Το λιμάνι αποτελείται από πολλές θαλάσσιες υποδομές που βρίσκονται διασκορπισμένες σε όλο τον κόλπο του Γιβραλτάρ.

Το λιμάνι λειτουργεί ως το βασικό σημείο επιβίβασης μεταξύ Ισπανίας και της Ταγγέρης και άλλων λιμανιών στο Μαρόκο, καθώς και στα Κανάρια νησιά. Εκτός από τα containers εξυπηρετεί κρουαζιερόπλοια και οχηματαγωγά. Επιπλέον, στις λιμενικές υπηρεσίες, μεταξύ άλλων, παρέχονται ο εφοδιασμός καυσίμων και η εξυπηρέτηση αλιευτικού στόλου.

1.9 Η Χάβρη (LeHavre), Γαλλία

Η Χάβρη(12, 14) είναι επίσης πόλη-λιμάνι στη βόρεια Γαλλία. Βρίσκεται στη δυτική είσοδο της Μάγλης, στη δεξιά όχθη των εκβολών του ποταμού Σηκουάνα, σημείο το οποίο αποτελεί θαλάσσιο διάδρομο μέσω του οποίου περνά το ένα τέταρτο του θαλάσσιου

εμπορίου στον κόσμο. Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Δυτικής Ευρώπης και το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Γαλλίας μετά τη Μασσαλία στο νότο, με κανάλια συνολικού μήκους 24 χιλιομέτρων.

Το λιμάνι της Χάβρης ξεκίνησε να χτίζεται το 1517 με σκοπό να αναπτυχθεί ένα λιμάνι το οποίο θα είχε εύκολη πρόσβαση προς τη Δυτική Ευρώπη. Σήμερα λειτουργεί ως διαμεσολαβητής του εξωτερικού εμπορίου μεταξύ της Γαλλίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι επίσης η πρώτη ευρωπαϊκή λιμενική αρχή στην οποία έχει απονεμηθεί πιστοποίηση ISO28000 για την εσωτερική της οργάνωση από την άποψη της ασφάλειας.

Η μοναδική γεωγραφική του θέση στην είσοδο της δυναμικής ευρωπαϊκής αγοράς καθώς και η υψηλής ποιότητας πρόσβαση που παρέχει στη ναυτιλία το καθιστούν ένα πανευρωπαϊκό λιμάνι φόρτωσης και μεταφόρτωσης. Ένα άλλο μεγάλο πλεονεκτήματα αυτού του λιμένα είναι και η δυνατότητα ελλιμενισμού που έχει σε όλες τις παλιρροϊκές συνθήκες, είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο, επτά ημέρες την εβδομάδα, χωρίς κανένα περιορισμό, για πλοία όλων των μεγεθών και όλων των τύπων.

Είναι ο πρώτος λιμένας της Γαλλίας για το εξωτερικό εμπόριο, τα containers και για την κυκλοφορία οχηματαγωγών τύπου RoRo. Επίσης το λιμάνι της Χάβρης είναι το πρώτο γαλλικό λιμάνι για τον ενεργειακό εφοδιασμό της Γαλλίας. Κατέχει τη δεύτερη θέση μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης για τα χημικά προϊόντα. Προσφέρει τους καλύτερους χρόνους διέλευσης για διηπειρωτικό εμπόριο και αποτελεί κομβικό σημείο για τους κορυφαίους της εφοδιαστικής αλυσίδας και των λιμενικών πρωτοβουλιών και φιλοδοξιών.

1.10 Βαλένθια (Valencia), Ισπανία

Το λιμάνι της Βαλένθια, το λιμάνι που βρίσκεται στην ομώνυμη πόλη της Ισπανίας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους εργοδότες στην περιοχή, με περισσότερους από 15.000 εργαζόμενους που παρέχουν υπηρεσίες σε περισσότερα από 7.500 πλοία κάθε χρόνο.

Από το 1483 έως τον 19ο αιώνα κατασκευάστηκαν στο λιμάνι διάφορα έργα υποδομής, αλλά λόγω της περιοδικής πλημμύρας του ποταμού Turia και των συνεχών μετακινήσεων της άμμου στην παραλία, το λιμάνι δεν ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένο. Ωστόσο, η κυκλοφορία αυξήθηκε σταδιακά με την πάροδο του χρόνου και ο βασιλιάς της Ισπανίας έδωσε εμπορικά προνόμια σε άλλα βασίλεια και κυρίαρχα κράτη το 1679, στην Αμερική το 1791, με τη Βαλένθια να γίνει η έκτη ναυτική επαρχία στην Ισπανία.

Το λιμάνι της Βαλένθια είναι το κέντρο οικονομικής δραστηριότητας σε περιοχή επιρροής που καλύπτει ακτίνα 350 χιλιομέτρων. Εκεί παράγεται το 51% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) της Ισπανίας και απασχολείται περίπου το ήμισυ του συνόλου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της χώρας. Το λιμάνι έχει μήκος αποβάθρας 12 χιλιόμετρα και συνολική επιφάνεια αποθήκευσης 300 στρεμμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

2.1 Σύντομη Ιστορική Αναδρομή της Εμπορευματοποίησης

Η σύγχρονη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων (ΕΚ) απαριθμεί 60 χρόνια παρουσίας. Από την πρώτη στιγμή, η χρήση αυτής της μεθόδου μεταφοράς εμπορευμάτων, αυξήθηκε σταθερά και σε μόλις έξι δεκαετίες, μεταφέρει πάνω από το 60 % της αξίας του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Η ιδέα της χρησιμοποίησης κάποιου είδους κουτιού - κιβωτίου στην ναυτιλία δεν είναι εντελώς νέα. Κουτιά παρόμοια με τα σύγχρονα ΕΚ είχαν χρησιμοποιηθεί στις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις μεταφορές με άλογο (horse-drawn) στην Αγγλία ήδη από το 1792. Η κυβέρνηση των ΗΠΑ χρησιμοποίησε κιβώτια μικρού μεγέθους κατά τη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, τα οποία αποδείχθηκαν ότι αποτελούσαν ένα μέσο γρήγορο και αποτελεσματικό στη μετακίνηση και τη διανομή προμηθειών.

Ωστόσο, το 1955 ο Malcom P. McLean, ένας επιχειρηματίας από τη Βόρεια Καρολίνα, διέθετε φορτηγά και αγόρασε μια εταιρεία με ατμόπλοια με την ιδέα να μεταφέρει ρυμουλκούμενα φορτηγά μαζί με το φορτίο που θα κουβαλούσαν. Γρήγορά συνειδητοποίησε ότι θα ήταν πολύ πιο απλό και πιο γρήγορο να έχει ένα δοχείο-κιβώτιο το οποίο θα μπορούσε να αρθεί από ένα όχημα απευθείας σε ένα πλοίο χωρίς να χρειάζεται πρώτα να ξεφορτώσουν τα περιεχόμενά του.

Οι ιδέες του ήταν βασισμένες στη θεωρία ότι η αποτελεσματικότητα θα μπορούσε να βελτιωθεί κατά πολύ μέσω ενός συστήματος, του *"intermodalism"*, «διατροπικότητα», όπου το κιβώτιο μαζί με το φορτίο, μπορούν να μεταφερθούν με ελάχιστη διακοπή μέσω διαφορετικών τρόπων μεταφοράς κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Τα κιβώτια μπορούν να μετακινηθούν ομαλά μεταξύ πλοίων, φορτηγών και τρένων. Αυτή η ιδέα απλοποιεί όλη τη διαδικασία της εφοδιαστικής αλυσίδας και η εφαρμογή της οδήγησε σε μια επανάσταση στον τομέα των μεταφορών εμπορευμάτων και του διεθνούς εμπορίου τα τελευταία 60 χρόνια.

Οι αγοραστές και οι πωλητές αγαθών αναγνώρισαν το δυναμικό της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων πολύ νωρίς. Το 1961 ορίστηκαν τα διεθνή πρότυπα για τη τυποποίηση

του ΕΚ και άνοιξαν το δρόμο στα πλοία μεταφοράς ΕΚ να τα χρησιμοποιούν ευρέως στη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των χωρών.

Διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών σχηματίζουν ένα εξελιγμένο δίκτυο τακτικών δρομολογίων που μεταφέρει εμπορεύματα οπουδήποτε στον κόσμο, με χαμηλό κόστος και με μεγαλύτερη ενεργειακή απόδοση από οποιαδήποτε άλλη μορφή διεθνούς μεταφοράς.

Το ένα τρίτο περίπου της συνολικής αξίας του παγκόσμιου εμπορίου στηρίζεται στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων. Ο αποτελεσματικότερος τρόπος μεταφοράς των εμπορευμάτων είναι με τη ναυτιλία τακτικών γραμμών (Liner ναυτιλία). Είναι αξιοσημείωτο ότι πάνω από 200.000 ΕΚ μπορεί να μεταφέρει κατά μέσο όρο ένα πλοίο στη διάρκεια ενός χρόνου. Συγκεκριμένα σε ένα μόνο ταξίδι, ένα μεγάλο πλοίο μπορεί να μεταφέρει κατά προσέγγιση 8.000 ΕΚ. Αντίστοιχα, τα πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων μπορούν να μεταφέρουν έως και 7.600 αυτοκίνητα σε κάθε ταξίδι. Αυτό από μόνο του δημιουργεί μεγάλη μείωση κόστους, εφόσον για να γίνουν αυτές οι μεταφορές θα χρειαζόντουσαν πολλά φορτηγά αεροσκάφη, πολλές σιδηροδρομικές διαδρομές και εκατοντάδες φορτηγά οχήματα. Τέλος, ένα ακόμα σημαντικό πλεονέκτημα της χρησιμοποίησης των ΕΚ είναι η μείωση του περιβαλλοντικού κόστους, καθώς είναι πια ανακυκλώσιμα σε ποσοστό 98%.

2.2 Θαλάσσιοι Εμπορικοί Δρόμοι των Containers

Προκειμένου να γίνει μια παγκόσμια μεταφορά ΕΚ, τα πλοία Containers ακολουθούν συγκεκριμένες θαλάσσιες διαδρομές, τις λεγόμενες ρότες των Containers (trade routes). Αυτές οι θαλάσσιες διαδρομές μεταξύ χωρών που λαμβάνει χώρα μια συναλλαγή λέγονται εμπορικοί δρόμοι (World Shipping Organization).

2.2.1 Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ναυτιλίας (World Shipping Council- WSC)

Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ναυτιλίας επιβλέπει και ελέγχει τη διεθνή ναυτιλία τακτικών θαλάσσιων μεταφορών. Η πλειοψηφία των τακτικών δρομολογίων αφορά τη μεταφορά ΕΚ. Η WSC εδρεύει στην Ουάσιγκτον. Μέλη της είναι οι δέκα παγκόσμια μεγαλύτερες εταιρίες ΕΚ και μικρότερες εταιρίες που καταλαμβάνουν συνολικά το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων τακτικών γραμμών.

Ενδεικτικά, οι κύριοι εμπορικοί δρόμοι των containers για το 2012 φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα (Top Trade Routes 2012, Drewry Container Forecaster Q1 & Q2 2013) (όπου μονάδα μέτρησης είναι τα είκοσι πόδια ισοδύναμες μονάδες, twenty-foot equivalentunits (TEU)):

Πίνακας 1: Κύριοι εμπορικοί δρόμοι

Κύριοι εμπορικοί δρόμοι (TEU που μεταφέρθηκαν) 2012					
Διαδρομή	Δυτική κατεύθυνση	Ανατολική κατεύθυνση	Βόρεια κατεύθυνση	Νότια κατεύθυνση	Σύνολο
Ασία-Βόρεια Αμερική	7,529,000	14,421,000			21,950,000
Ασία-Βόρεια Ευρώπη	8,959,000	4,406,000			13,365,000
Ασία-Μεσόγειος	4,371,000	1,875,000			6,246,000
Βόρεια Ευρώπη-Βόρεια Αμερική	2,632,000	1,250,446			4,637,000
Ασία-Μέση Ανατολή	2,802,151	1,250,446			4,052,597
Αυστραλία-Άπω Ανατολή			1,072,016	1,851,263	2,923,279
Ασία-Ανατολική Ακτή Νότια Αμερική			550,000	1,399,000	1,949,000
Βόρεια Ευρώπη / Μεσογειακή-Ανατολική Ακτή Νότια Αμερική			824,000	841,000	1,665,000
Βόρεια Αμερική-Ανατολική Ακτή Νότια Αμερική			667,000	574,000	1,241,000

Πηγή: Drewry Container Forecaster Q1 & Q2 2013

Διαδρομή	Υπηρεσίες
Άπω Ανατολή - Βόρεια Αμερική	73
Βόρεια Ευρώπη - Άπω Ανατολή	28
Άπω Ανατολή - Μεσόγειος	31
Βόρεια Ευρώπη - Βόρεια Αμερική	23
Μεσογείου - Βόρειας Αμερικής	21
Ευρώπη - Μέση Ανατολή / Νότια Ασία	40
Βόρεια Αμερική - Μέση Ανατολή / Νότια Ασία	10
Άπω Ανατολή - Μέση Ανατολή / Νότια Ασία	72
Αυστραλασία	34
Ανατολική Ακτή Νότια Αμερική	26
Δυτική ακτή Νότια Αμερική	48
Νότια Αφρική	24
Δυτική Αφρική	60
Σύνολο	490

Σημείωση: Οι υπηρεσίες μπορεί να έχουν προ μετρηθεί σε παραπάνω από δυο διαδρομές.

Πηγή: Drewry Container Forecaster Q1 & Q2 2013

Όπως ήδη αναφέρθηκε, ο αποτελεσματικότερος τρόπος μεταφοράς ΕΚ είναι με τη Liner shipping, δηλαδή τη ναυτιλία τακτικών γραμμών. Μέσω αυτής μεταφέρονται ΕΚ σε τακτικά δρομολόγια μεγάλης χωρητικότητας πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, οι υπηρεσίες ναυτιλίας τακτικών γραμμών που μεταφέρουν εμπορεύματα σε εβδομαδιαία βάση

παγκοσμίως είναι σήμερα περίπου πεντακόσιες και χρησιμοποιούνται σχεδόν 6.000 πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Η αποδοτικότητα είναι μεγάλη αν αναλογιστεί κανείς ότι κατά μέσο όρο, σε ένα χρόνο, ένα μεγάλο πλοίο μεταφοράς ΕΚ ταξιδεύει απόσταση περίπου όσο τα τρία τέταρτα της απόστασης της γης από το φεγγάρι.

2.2.2 Ορισμένα Στοιχεία για τα Φορτηγά Πλοία

Αναφορικά με τις διαστάσεις των πλοίων που χρησιμοποιούνται στη μεταφορά των ΕΚ, το μήκος τους πολλές φορές ξεπερνάει τα τετρακόσια μέτρα. Επίσης, παρόλο που οι κινητήρες τους ζυγίζουν 2.300 τόνους, οι προπέλες τους 130 τόνους, και υπάρχουν είκοσι ένα όροφοι μεταξύ της γέφυρας και του μηχανοστασίου τους, η λειτουργία τους απαιτεί τη συνεργασία λίγων μόνο ατόμων (13) και ενός εξελιγμένου συστήματος ηλεκτρονικών υπολογιστών.

Επιπλέον, η διάρκεια ζωής τους είναι προσεγγιστικά είκοσι έξι χρόνια. Για να γίνει η φόρτωση και η εκφόρτωση αυτών των πλοίων χρησιμοποιούνται γερανοί με ύψος 430 μέτρα και βάρος 2.000 τόνους. Τα ηλεκτρονικά συστήματα που χρησιμοποιούν είναι πολύ εξελιγμένα, που επιτρέπουν τον λεπτό χειρισμό οποιασδήποτε λειτουργίας εύκολα και αποδοτικά. Για παράδειγμα, κατά την φόρτωση και εκφόρτωση των ΕΚ, ανάλογα την αυξομείωση του βάρους, μεταβάλλεται η ισορροπία του πλοίου ώστε να μπορεί να διατηρηθεί σταθερό.

Τα οφέλη είναι και περιβαλλοντικά καθώς υπολογίζεται ότι κατά μέσο όρο ένα πλοίο μεταφοράς ΕΚ εκπέμπει περίπου 40 φορές λιγότερο διοξείδιο του άνθρακα από ότι ένα μεγάλο αεροσκάφος εμπορευμάτων και πάνω από τρεις φορές λιγότερο απ' ότι ένα βαρύ φορτηγό. Επίσης, η αποδοτικότητα αυτών των φορτηγών πλοίων μπορεί να γίνει κατανοητή και από το γεγονός ότι είναι ενεργειακά δύομισι φορές πιο αποδοτικά απ' ότι η αντίστοιχη μεταφορά των εμπορευμάτων μέσω του σιδηροδρόμου και επτά φορές περισσότερο απ' ότι μέσω του οδικού δικτύου.


Τέλος, οι κανόνες ασφαλείας τηρούνται, μάλιστα κάθε βδομάδα τα μέλη του πληρώματος υποβάλλονται σε ασκήσεις ασφάλειας και πυρασφάλειας για να είναι έτοιμοι να αντιμετωπίσουν κάποια πιθανή έκτακτη ανάγκη ενώ είναι εν πλω.

2.2.3 Ο Παγκόσμιος Στόλος των Containerships

Υπάρχουν δύο είδη φορέων που ασχολούνται με την εκμετάλλευση φορτηγών πλοίων ΕΚ. Αρχικά, οι ίδιοι οι ιδιοκτήτες των πλοίων και στη συνέχεια αυτοί που ναυλώνουν τα πλοία για δική τους εκμετάλλευση από τους ναυλομεσίτες και τα διαχειρίζονται. Τις περισσότερες φορές όμως αυτές οι δύο κατηγορίες δεν είναι ευδιάκριτες, καθώς ένας ιδιοκτήτης μπορεί να εκμεταλλεύεται για τις μεταφορές ΕΚ το πλοίο του, αλλά ταυτόχρονα μπορεί να ναυλώνει κι άλλα πλοία για να αυξήσει τη δραστηριότητά του.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο παγκόσμιος στόλος ΕΚ είχε συνολική χωρητικότητα περίπου 17 εκατομμύρια TEU τον Ιούλιο του 2013 (Alphaliner, εταιρεία συμβούλων που εδρεύει στο Παρίσι και εξειδικεύεται στην αγορά μεταφοράς ΕΚ). Επιπλέον, όσο περνάνε τα χρόνια, τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ΕΚ αυξάνονται σε μέγεθος. Σε αυτό οδήγησε η αυξημένη ανάγκη χρήσης ΕΚ, καθώς ολοένα και μεγαλύτερο φορτίο μετατρέπεται σε ΕΚ και οι οικονομίες κλίμακας που προκύπτουν σε μεγαλύτερα πλοία, όπως η βελτιωμένη απόδοση καυσίμου, που μειώνουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου.

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει σύμφωνα με την Alphaliner τον παγκόσμιο στόλο των ΕΚ ανάλογα με το μέγεθος:

 ALPHALINER <small>The worldwide reference in liner shipping</small>												Cellular Fleet at 1st July 2013		
<p>> The cellular fleet counts 4968 ships for 16,9 M teu - of which 49,6 % are chartered from non-operating owners</p> <p>> The cellular fleet aggregates 97,3 % of the total capacity deployed on liner trades in teu terms >> Out of a total of 5,944 ships active on liner trades for 17.37 M teu and 222.1 M tdw</p> <p>> The orderbook counts 445 ships for 3,28 M teu representing 19,4 % of the existing fleet) (firm orders only)</p> <p>> The orderbook includes 235 ships for 1,55 M teu with charter status representing 47,4 % of the total orderbook</p>														
CELLULAR	01 July 2013 - Existing						01 July 2013 - Orderbook						O / E	
	All		Of which chartered fm NOO			All		Of which chartered fm NOO						
Size ranges	ships	teu	ships	teu	% Cht	ships	teu	ships	teu	% Cht				
TEU														
10000-18500	183	2 357 532	66	854 778	36,3%	103	1 451 508	36	464 288	32,0%	61,6%			
7500-9999	355	3 082 735	131	1 117 407	36,2%	119	1 075 437	67	607 480	56,5%	34,9%			
5100-7499	482	2 964 138	216	1 323 339	44,6%	27	173 629	22	140 917	81,2%	5,9%			
4000-5099	758	3 428 711	410	1 852 027	54,0%	49	231 423	34	165 373	71,5%	6,7%			
3000-3999	275	946 502	145	504 715	53,3%	47	173 396	20	72 498	41,8%	18,3%			
2000-2999	671	1 708 860	503	1 280 762	74,9%	31	75 848	25	59 536	78,5%	4,4%			
1500-1999	565	962 650	333	569 952	59,2%	38	66 061	20	34 232	51,8%	6,9%			
1000-1499	683	799 639	421	495 668	62,0%	24	25 664	6	6 448	25,1%	3,2%			
500-999	774	576 324	479	365 556	63,4%	7	5 580	5	3 830	68,6%	1,0%			
100-499	222	71 134	52	17 230	24,2%									
TOTAL	4 968	16 898 225	2 756	8 381 434	49,6%	445	3 278 546	235	1 554 602	47,4%	19,4%			
<p>* Note : the existing chartered fleet takes into account ships chartered out by non-operating owners to operators, thus it does not take into account 105 ships for 436,004 teu which are normally owned by an owner-operator but are chartered out to another operator, either for operational reasons (operational exchanges within alliances or partnerships) or because they are surplus to their owners requirements.</p>														

Δεν είναι όλα τα πλοία τακτικών γραμμών πλοία μεταφοράς ΕΚ (Alphaliner). Μόνο το 80% αυτών χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ΕΚ. Από τα υπόλοιπα, κάποια χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στη μεταφορά αυτοκινήτων και φορτηγών (Pure Carand Truck Carriers (PCTC),) και άλλα για τη μεταφορά γενικά κινητών οχημάτων, όπως για παράδειγμα λεωφορεία, τρακτέρ, μπουλντόζες κλπ.

Άλλα είδη πλοίων είναι τα General Cargo, που είναι πλοία τακτικών γραμμών γενικού φορτίου. Μπορούν να μεταφέρουν τόσο εμπορευματοποιημένα προϊόντα, όσο και χύμα. Το πλεονέκτημα αυτών των πλοίων είναι ότι συνήθως είναι αυτόνομα, δηλαδή δεν χρειάζονται τους γεραμούς ξηράς στα λιμάνια για τη φόρτωση και εκφόρτωση, έχουν ενσωματωμένους τους δικούς τους γεραμούς.

Σύμφωνα με τον ειδικό ερευνητικό και συμβουλευτικό οργανισμό για τον τομέα της ναυτιλίας (Drewry Maritime Research) ο παγκόσμιος στόλος ΕΚ ήταν 32.900.000 TEU το 2012. Ο στόλος αυτός περιλαμβάνει μια ποικιλία από πλοία, το μεγαλύτερο ποσοστό το απαρτίζουν τα τυποποιημένα και ειδικά πλοία, φτάνει μέχρι και το 93%, ενώ το υπόλοιπο 7% είναι μονωμένα εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία (6,25%) και δεξαμενές (0,75%).

Με βάση τα ποσοστά που υπολογίζονται από το World Shipping Council, Ιούλιος 2013, εκτιμάται ότι το μέγεθος του τυποποιημένου στόλου ΕΚ το 2012 ήταν περίπου 29,3 εκατ. TEU. Τα ΕΚ ψυγεία ήταν περίπου τα 2,1 εκατ. TEU από το σύνολο του στόλου και οι δεξαμενές περίπου το ένα τέταρτο εκατ. TEU του όγκου του στόλου. Σύμφωνα με το Drewry Maritime Research ο παγκόσμιος στόλος πλοίων μεταφοράς ΕΚ αυξήθηκε κατά 1,6 εκατομμύρια TEU το 2013.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι με την πάροδο του χρόνου η ναυτιλία τακτικών γραμμών χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τις συναλλαγές εμπορευμάτων και πόρων μεταξύ των χωρών. Είναι ένας αποδοτικός τρόπος σύνδεσης διαφόρων χωρών, αγορών, επιχειρήσεων και ανθρώπων, διευκολύνοντας τις αγοροπωλησίες σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να ωφελούνται οι καταναλωτές, να αναπτύσσονται οι οικονομίες και να δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας, συνεισφέροντας έτσι στη μείωση της ανεργίας. Επίσης, υπάρχουν θετικές επιπτώσεις για το περιβάλλον, τα έξοδα των καταναλωτών μειώνονται και οι αποδόσεις αυξάνονται.

Ακολουθούν κάποιοι στατιστικοί πίνακες που αφορούν τις συναλλαγές ΕΚ τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο, όσο και σε ευρωπαϊκό, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ναυτιλίας (World Shipping Council, 2014).

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται οι 20 μεγαλύτεροι εξαγωγείς ΕΚ φορτίου στην παγκόσμια αγορά για το 2009 και 2010:

Πίνακας 2: Οι 20 μεγαλύτεροι εξαγωγείς ΕΚ φορτίου στην παγκόσμια αγορά για το 2009 και 2010

ΣΕΙΡΑ	ΕΞΑΓΩΓΕΑΣ	2009 TEUS (MILLIONS)	2010 TEUS (MILLIONS)
1	Κίνα	26.1	31.3
2	Ηνωμένες Πολιτείες	10.2	11.2
3	Ιαπωνία	4.8	5.7
4	Νότια Κορέα	4.5	5.2
5	Ταϊβάν, Κίνα	2.9	3.4

6	Ταϊλάνδη	3.0	3.4
7	Γερμανία	2.6	3.0
8	Ινδονησία	2.7	3.0
9	Μαλαισία	2.2	2.5
10	Βραζιλία	2.3	2.3
11	Ινδία	1.6	1.9
12	Βιετνάμ	1.3	1.6
13	Σαουδική Αραβία	1.1	1.6
14	Ιταλία	1.5	1.6
15	Τουρκία	1.4	1.6
16	Ολλανδία	1.4	1.6
17	Καναδάς	1.4	1.5
18	Ηνωμένο Βασίλειο	1.4	1.5
19	Γαλλία	1.2	1.3
20	Χονγκ Κονγκ	1.2	1.3
	Σύνολο κόσμου	99.8	114.3

Σημείωση: Τα εμπορευματοκιβώτια είναι πλήρως φορτωμένα.

Πηγή: IHS Global Insight, World Trade Service

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι 20 μεγαλύτεροι εισαγωγείς ΕΚ φορτίου στην παγκόσμια αγορά για το 2009 και 2010:

Πίνακας 3: Οι 20 μεγαλύτεροι εισαγωγείς ΕΚ φορτίου στην παγκόσμια αγορά για το 2009 και 2010

ΣΕΙΡΑ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΑΣ	2009 TEUS (MILLIONS)	2010 TEUS (MILLIONS)
1	Ηνωμένες Πολιτείες	15.0	17.6

2	Κίνα	11.2	12.0
3	Ιαπωνία	5.4	6.1
4	Νότια Κορέα	3.9	4.5
5	Γερμανία	2.4	2.8
6	Άλλος Αραβικός Κόλπος	2.3	2.7
7	Ηνωμένο Βασίλειο	2.3	2.5
8	Ινδονησία	2.1	2.5
9	Ταϊβάν	2.2	2.5
10	Χονγκ Κονγκ	2.3	2.5
11	Δυτική Αφρική	2.5	2.4
12	Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	2.0	2.1
13	Μαλαισία	1.7	2.1
14	Ταϊλάνδη	1.6	2.0
15	Βιετνάμ	1.8	2.0
16	Ινδία	1.7	2.0
17	Βραζιλία	1.3	1.9
18	Australia	1.5	1.8
19	Ιταλία	1.6	1.8
20	Ολλανδία	1.3	1.7
	Σύνολο κόσμου	99.7	114.3

Σημείωση: Τα εμπορευματοκιβώτια είναι πλήρως φορτωμένα.

Πηγή: IHS Global Insight, World Trade Service

Οι 20 μεγαλύτερο εξαγωγείς ΕΚ φορτίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2010 αποτυπώνονται παρακάτω:

Πίνακας 4: Οι 20 μεγαλύτεροι εξαγωγείς ΕΚ φορτίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2010

ΣΕΙΡΑ	ΕΞΑΓΩΓΕΑΣ	2010 TEUS
1	Γερμανία	3,036,978
2	Ιταλία	1,635,234
3	Ολλανδία	1,585,773
4	Ηνωμένο Βασίλειο	1,469,172
5	Γαλλία	1,328,393
6	Ισπανία	1,201,957
7	Βέλγιο	1,104,244
8	Σουηδία	597,604
9	Φινλανδία	584,255
10	Αυστρία	452,709
11	Πορτογαλία	288,368
12	Δανία	267,874
13	Πολωνία	225,379
14	Ελλάδα	195,839
15	Ιρλανδία	184,360
16	Τσεχική Δημοκρατία	162,134
17	Ρουμανία	151,761
18	Βαλτική (Εσθονία, Λετονία και Λιθουανία)	105,315
19	Ουγγαρία	85,934
20	Βουλγαρία	63,195
	Σύνολο ΕΕ	14,846,543

Σημείωση: Τα εμπορευματοκιβώτια είναι πλήρως φορτωμένα.

Πηγή: IHS Global Insight, World Trade Service

Οι 20 μεγαλύτεροι εισαγωγείς ΕΚ φορτίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2010:

Πίνακας 5: Οι 20 μεγαλύτεροι εισαγωγείς ΕΚ φορτίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2010

ΣΕΙΡΑ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΑΣ	2010 TEUS
1	Γερμανία	2,841,570
2	Ηνωμένο Βασίλειο	2,513,450
3	Ιταλία	1,766,774
4	Ολλανδία	1,656,708
5	Γαλλία	1,547,080
6	Βέλγιο	1,464,825
7	Ισπανία	1,433,358
8	Πολωνία	555,338
9	Σουηδία	371,186
10	Τσεχική Δημοκρατία	310,237
11	Δανία	254,702
12	Ελλάδα	238,948
13	Αυστρία	237,873
14	Φινλανδία	236,095
15	Βαλτική (Εσθονία, Λετονία και Λιθουανία)	222,293
16	Πορτογαλία	207,965
17	Ιρλανδία	203,872
18	Ρουμανία	163,165
19	Ουγγαρία	161,881
20	Δημοκρατία της Σλοβακίας	144,099

	Σύνολο ΕΕ	16,779,910
--	-----------	-------------------

Σημείωση: Τα εμπορευματοκιβώτια είναι πλήρως φορτωμένα. Δεν περιλαμβάνεται το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Το Βέλγιο περιλαμβάνει και το Λουξεμβούργο. Η ΕΕ δεν περιλαμβάνει την Κύπρο και τη Μάλτα.

Πηγή: IHS Global Insight, World Trade Service

2.3 Λιμάνια Υποδοχής Πλοίων ΕΚ

Λιμάνια υποδοχής πλοίων ΕΚ υπάρχουν σε πάνω από 200 χώρες. Η μονάδα μέτρησης του όγκου των πλοίων ΕΚ είναι τα είκοσι πόδια ισοδύναμες μονάδες twenty-foot equivalent units (TEU). Όμως τα φορτία που διαχειρίζονται τα λιμάνια ποικίλουν εκτός από τα ΕΚ. Γι' αυτό και δεν είναι ένας ο τρόπος για τον υπολογισμό της δραστηριότητας ενός λιμένα. Έναν τρόπο μέτρησης και επομένως και τρόπο κατάταξης των πρώτων λιμανιών παγκοσμίως με βάση τη χωρητικότητα φορτίου έχει ανακοινώσει η American Association of Port Authorities για το 2011. Ο πιο αντικειμενικός τρόπος μέτρησης όμως θα ήταν μάλλον να ληφθεί υπόψη η κυκλοφορία των ΕΚ στα λιμάνια, μετρημένη σε TEU.

Το μεγαλύτερο λιμάνι εξαγωγής ΕΚ στον κόσμο είναι η Σαγκάη και ακολουθεί η Σιγκαπούρη που χρησιμεύει και ως ενδιάμεσος σταθμός στις συναλλαγές με άλλα λιμάνια. Σε γενικές γραμμές, τα πενήντα πρώτα λιμάνια από πλευράς όγκου συναλλαγής προέρχονται από τριάντα διαφορετικές χώρες που είναι κι αυτές που διευκολύνουν το παγκόσμιο χαρακτήρα της liner ναυτιλίας και την έγκαιρη και αποτελεσματική κίνηση του πλοίου και του φορτίου.

Αναφορικά τώρα με κάποια στατιστικά στοιχεία για τη μεταφορά ΕΚ με τα πλοία φορτηγά, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι τα πλοία μεταφοράς ΕΚ κάνουν περίπου 9.000 προσεγγίσεις σε λιμάνια την εβδομάδα. Επομένως, οι φορτοεκφορτώσεις παγκοσμίως

αφορούν πάνω από 10.000 στάσεις ΕΚ πλοίων την εβδομάδα. Συμπερασματικά, προκύπτει ότι κατά μέσο όρο ένα πλοίο προσεγγίζει ένα λιμάνι δύο φορές την εβδομάδα.

Δεν απαιτείται όμως μόνο καλή συνεργασία μεταξύ των πλοίων και των αντίστοιχων λιμένων. Οι διεθνείς συναλλαγές χρειάζονται επιπλέον και ένα δίκτυο διατροφικών μεταφορών.



Με άλλα λόγια, για να φτάσει στον τελικό του προορισμό το φορτίο απαιτείται και η χρήση άλλων μέσων, όπως είναι τα φορτηγά, τα τρένα, τα αεροπλάνα και τα μεταξύ τους σημεία σύνδεσης που συχνά αναφέρονται ως διατροφικοί σύνδεσμοι. Η συνεργασία μεταξύ αυτών των συνδέσμων πρέπει να είναι αποτελεσματική ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις παράδοσης του φορτίου και αύξηση του κόστους αποστολής.

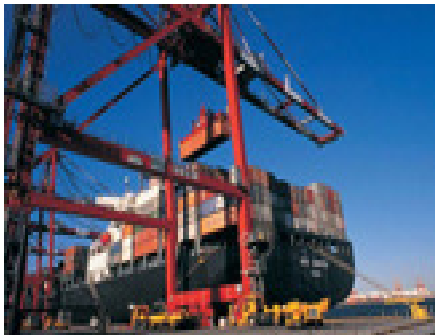
Το πιο σημαντικό δίκτυο διατροφικών μεταφορών είναι αυτό των ΗΠΑ, καθώς αποτελεί το μεγαλύτερο εμπορικό έθνος στον κόσμο, και ως εκ τούτου αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες αγορές των ναυτιλιακών εταιρειών και των πελατών τους. Συνεπώς, η άριστη λειτουργία του δικτύου αυτού έχει άμεσο αντίκτυπο στην ορθή και αποτελεσματική λειτουργία του παγκόσμιου δικτύου των ναυτιλιακών και τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού.

Μια επίσης μεγάλη αγορά είναι αυτή της Ευρώπης, που απαρτίζεται από ένα εκτεταμένο δίκτυο διατροφικών μεταφορών, επειδή πολλές χώρες είναι ηπειρωτικές ή δεν έχουν λιμένες βαθέων υδάτων και δεν μπορούν να φιλοξενήσουν πλοία της γραμμής. Για να φτάσουν επομένως τα φορτία στον τελικό τους προορισμό πρέπει να χρησιμοποιηθούν και σιδηρόδρομοι ή φορτηγά, συχνά μέσα από πολλές χώρες.

2.4 Τα Οφέλη της Ναυτιλίας Γενικά

Η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα στην παγκόσμια οικονομία. Αρχικά, δημιουργεί εκατομμύρια νέες θέσεις εργασίας συμβάλλοντας έτσι στη

μείωση του ποσοστού ανεργίας. Επίσης, αυξάνει σημαντικά το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν σε χώρες σε όλο τον κόσμο κάθε χρόνο και συνεισφέρει σημαντικά στη διεθνή σταθερότητα και ασφάλεια.



Όπως έχει ήδη αναφερθεί, δεν μπορεί να παραληφθεί και η συνεισφορά της μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω της ναυτιλίας στην προστασία του περιβάλλοντος. Είναι γεγονός ότι παράγει τα λιγότερα γραμμάρια εκπομπών καυσαερίων για κάθε τόνο φορτίου που μεταφέρεται από τον αέρα, τις σιδηροδρομικές ή οδικές μεταφορές. Τέλος, ακολουθούνται αυστηρά οι προδιαγραφές για τις εκπομπές αιωρούμενων σωματιδίων των νέων κανονισμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization).

Λόγω των πολλών οφελών που απορρέουν από τη Ναυτιλία είναι πολύ σημαντικό για ένα κράτος να επενδύσει και να αναπτύξει τα λιμάνια του. Έτσι και στη περίπτωση του Πειραιά το κράτος αποφάσισε να εκσυγχρονίσει το λιμάνι επιλέγοντας την κινεζική εταιρεία Cosco. Γιατί όμως η Cosco επέλεξε τον Πειραιά; Είναι το ερώτημα που επιχειρούμε να απαντήσουμε στο επόμενο κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ COSCO

3.1 Γιατί επέλεξε τον Πειραιά

Όπως αναφέρθηκε και στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, το λιμάνι του Πειραιά έχει πολλά πλεονεκτήματα τα οποία το καθιστούν ένα ελκυστικό λιμάνι για επενδύσεις με ένα πολύ μεγάλο πλεονέκτημα αυτό της γεωγραφικής του θέσης ως σημείο συνάντησης των τριών ηπείρων: Ασίας, Αφρικής και Ευρώπης.

Επιλέγοντας η Cosco τον Πειραιά στην ουσία αποκτά πρόσβαση σε όλη την ευρύτερη περιοχή για να αναπτύξει τις δραστηριότητές της στις παραπάνω αγορές. Έτσι η Cosco αποκτά πύλη εισόδου στην Μεσόγειο, στην Ευρώπη και ειδικότερα στην αγορά της ευρωπαϊκής ένωσης. Επιπλέον, αποκτά εύκολη πρόσβαση στα Στενά του Βοσπόρου, στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και της Δυτικής Αφρικής. Με αυτό τον τρόπο κερδίζει ένα σημαντικό μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς, γεγονός που ευνοεί και την Κίνα, καθώς μπορούν πιο εύκολα να προωθηθούν τα προϊόντα της στις παραπάνω αγορές.

Επιπρόσθετα, το λιμάνι του Πειραιά είναι πολύ κοντά στους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους γεγονός ιδιαίτερα σημασίας, ιδιαίτερα σε μία εποχή που οι τιμές του πετρελαίου βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα και οι εταιρείες προσπαθούν να βρουν διάφορους τρόπους να εξοικονομήσουν καύσιμα.

Για παράδειγμα, μέσω και του σιδηροδρομικού δικτύου που σιγά σιγά ολοκληρώνεται, ένα φορτίο από Σαγκάη προς Βουδαπέστη, μέσω Πειραιά, κάνει περίπου 23 ημέρες να φτάσει στον προορισμό του, μέσω Τεργέστης περίπου 28 και μέσω Αμβούργου περίπου 33 ημέρες. Από Σαγκάη για Βαρσοβία, μέσω Πειραιά, το ταξίδι διαρκεί περίπου 24 ημέρες, μέσω Τεργέστης 28 ημέρες, μέσω Gdansk 36 ημέρες και μέσω Αμβούργου 25 ημέρες. Αυτός είναι και ο λόγος που η HP εγκατέλειψε το λιμάνι του Ρότερνταμ. Τα πλοία που μεταφέρουν τα προϊόντα της γλιτώνουν ταξίδι μιας εβδομάδας.

Είναι φανερό ότι οι δραστηριότητες αναμένεται να αυξηθούν στον Πειραιά και το μέλλον φαντάζει πολλά υποσχόμενο. Αυτός είναι ένας πολύ σημαντικός λόγος ώστε ο όμιλος Cosco να επενδύει στο λιμάνι του Πειραιά.

Η Cosco υποστηρίζει στο ακέραιο την επένδυση της θυγατρικής της Cosco Pacific στον Πειραιά. Αυτό τονίζει ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ναυτιλιακού ομίλου Γουέι Τζιαφού (15). Προκειμένου να εξασφαλίσει την επιτυχία της επένδυσης, ο επικεφαλής της Cosco έχει χαράξει και ακολουθεί μία στρατηγική έξι σημείων (31).

Πρώτον, έχει συμφωνηθεί με την Cosco Container Lines να δραστηριοποιήσει οκτώ πλοία μεταφορικής δυναμικότητας 5.500 TEU το καθένα, ώστε στο δρομολόγιό τους από την Κίνα στη Μεσόγειο να σταματούν από δύο φορές στο λιμάνι του Πειραιά.

Δεύτερον, έχει οριστεί το λιμάνι του Πειραιά ως κέντρο μεταφόρτωσης της Cosco για την ανατολική Μεσόγειο. Με βάση τη μελέτη βιωσιμότητας που έχουμε πραγματοποιήσει, οι ελληνικές εξαγωγές δεν είναι τόσες πολλές. Επιπλέον, ούτε ο πληθυσμός ούτε οι εισαγωγές μπορούν να απορροφήσουν τη δυναμικότητά της Cosco. Γι' αυτό αποφάσισαν να κάνουν το λιμάνι του Πειραιά κέντρο μεταφόρτωσης εμπορευμάτων, όπως είναι η Σιγκαπούρη, που με πληθυσμό μόλις 6 εκατ. κατοίκων, είναι κέντρο μεταφόρτωσης για την ευρύτερη περιοχή.

Τρίτον, παράλληλα με την εγκατάσταση του κέντρου μεταφόρτωσης εμπορευμάτων στον Πειραιά, η Cosco σκοπεύει να αναπτύξει υπηρεσίες feeder (μικρότερων πλοίων) προς τις γειτονικές χώρες στη Μαύρη Θάλασσα, τη Νότια και την Κεντρική Ευρώπη, καθώς και τη Δυτική Μεσόγειο. Όπως τονίζει, το δίκτυο της Cosco Europe θα αναπτύξει τις υπηρεσίες feeder, ώστε να μεταφέρονται στις αγορές της περιοχής τα εμπορεύματα που θα μεταφορτώνονται από τα πλοία της Cosco στον Πειραιά. Όπως τονίζει, αυτό σημαίνει μεγάλη αύξηση του όγκου διακίνησης εμπορευμάτων για το λιμάνι.

Τέταρτον, ο διευθύνων σύμβουλος της Cosco, έχει ζητήσει από τους συμμετέχοντες στην τέταρτη μεγαλύτερη συμμαχία μεταφοράς εμπορευμάτων στον κόσμο CKYH, στην οποία, εκτός από την Cosco Container Lines, ανήκουν οι K Line, Yang Ming Line και Hanjin Shipping, να επεκτείνουν τις υπηρεσίες τους και να στείλουν πλοία στο λιμάνι του Πειραιά. Πραγματικά, η συμμαχία δεσμεύθηκε να αναλάβει δράση ώστε να αξιοποιήσει πλήρως τα περιφερειακά κέντρα μεταφόρτωσης, να χτίσει δίκτυα feeder και να βελτιστοποιήσει πόρους όπως οι εμπορευματικοί σταθμοί.

Επιπρόσθετα, η Cosco προσπαθεί να προωθήσει τον Πειραιά στους υπάρχοντες πελάτες της, όπως είναι η MSC και η Maersk, ώστε να συνεχίσουν να υποστηρίζουν το λιμάνι. Με

κάποιους έχει επιτευχθεί ήδη συμφωνία, ενώ με άλλους βρίσκεται στη φάση της διαπραγμάτευσης.

Τέλος, σε επίπεδο διοίκησης, η Cosco μετέφερε πολύ έμπειρα διεθνή στελέχη στο λιμάνι του Πειραιά, επικεφαλής του οποίου ανέλαβε ο κάπτεν Φου, που μέχρι πρότινος ήταν πρόεδρος της κοινοπραξίας της Cosco στο λιμάνι της Νάπολης. Παράλληλα, μετέφερε εσωτερικά έξι μεσαία στελέχη από το Χονγκ Κονγκ, την Κίνα και άλλα μέρη για να οργανώσουν τις δραστηριότητες στον Πειραιά. Απώτερος σκοπός είναι όλοι οι άλλοι εργαζόμενοι να είναι ντόπιοι.

Σύμφωνα με τον επικεφαλής της Cosco, μέσα σε μόλις έξι μήνες από την ανάληψη του εμπορευματικού λιμένα του Πειραιά από την εταιρεία του, η αποδοτικότητά του έχει ανέλθει στη μεταφορά 22 εμπορευματοκιβωτίων την ώρα, σε σχέση με 16 που ήταν πριν.



Υποστηρίζει ότι αυτή η επίδοση μπορεί να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο με τις μελλοντικές επενδύσεις που σχεδιάζουν να πραγματοποιήσουν. Η μέγιστη αποδοτικότητα των λιμανιών του ομίλου είναι 28 εμπορευματοκιβώτια την ώρα. Ο στόχος των στελεχών της Cosco είναι, εφόσον έχει προσληφθεί το 100% του προβλεπόμενου προσωπικού, η αποδοτικότητά του Πειραιά διαχρονικά σχεδόν να διπλασιαστεί, στα 30 εμπορευματοκιβώτια την ώρα. Τα διευθυντικά στελέχη της Cosco υποστηρίζουν ότι αυτή είναι η μέγιστη εφικτή αποδοτικότητά τους. Το έχουν πετύχει στο Χονγκ Κονγκ, την Κίνα, τη Σιγκαπούρη και τη Νάπολη. Το μεγάλο στοίχημα είναι να το πετύχουν και στον Πειραιά.

Υποστηρίζουν ότι εάν αν το πετύχουν, οι εφοπλιστές θα προτιμούν το λιμάνι του Πειραιά. Τονίζουν βέβαια ότι η απεργία των εργαζομένων δοκίμασε την καλή πίστη των τελευταίων. Τη μία ημέρα ανακοινώθηκε η λειτουργία του λιμανιού από τη Cosco και την επομένη, λόγω της απεργίας, αναγκαστήκαμε να στείλουμε τα πλοία στο Πορτ Σάιντ για να εξυπηρετηθούν. Ήταν μία πολύ κακή κατάσταση. Πλέον η κατάσταση έχει ομαλοποιηθεί με την πολύτιμη συμβολή της Ελληνικής κυβέρνησης.

Ο όμιλος Cosco ενδιαφέρονταν εξ' αρχής να επενδύσει, πέρα από τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, στην κατασκευή της προβλήτας III του εμπορευματικού λιμένα Πειραιά αλλά και σε ένα ευρύτερο φάσμα ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Υπάρχει έντονο ενδιαφέρον για μία κοινοπραξία με ελληνικές εταιρείες για τη δημιουργία εμπορευματικού σταθμού στο λιμάνι ή κοντά σε αυτό, κάτι που θεωρείται ίσως απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάδειξη του Πειραιά στον κύριο διαμετακομιστικό κόμβο της Ανατολικής Μεσογείου. Ο επικεφαλής της Cosco δεν αποκλείει εξάλλου ούτε το ενδεχόμενο επένδυσης στον ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα ή σε άλλες, σχετιζόμενες με το λιμάνι, υπηρεσίες. Όπως έχει υποστηρίξει στο παρελθόν, εξετάζει το ενδεχόμενο να μεταφέρει στην Ελλάδα τα κεντρικά γραφεία των θυγατρικών που διατηρεί ο όμιλος Cosco στην Ευρώπη.

Όσο για τις απεργίες των εργαζομένων, αν και είχαν ως αποτέλεσμα να χαθεί χρόνος και να μειωθούν οι προβλέψεις της εταιρείας για τον εμπορευματικό όγκο του λιμανιού το 2010 στα 800.000 εμπορευματοκιβώτια, η διοίκηση της Cosco θεωρεί το θέμα λήξαν και τονίζει ότι η συνεργασία με τους Έλληνες εργαζομένους, έκτοτε είναι εξαιρετική.

3.2 Σύμβαση παραχώρησης και Business Plan

Το 2008 στο Μέγαρο Μαξίμου,(20) το ελληνικό κράτος παρουσία του πρωθυπουργού κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή, του προέδρου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας κ. ΧουΖιντάο, του κ. Νίκου Αναστασόπουλου διευθύνων σύμβουλου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του πρόεδρου της Cosco κ. Γουέι, μετά από πολλές και έντονες αντιδράσεις υπέγραψαν τη Σύμβαση Παραχώρησης της προβλήτας II του εμπορευματικού σταθμού του λιμανιού του Πειραιά. Ήταν η πρώτη επένδυση κινεζικής ναυτιλιακής εταιρείας σε λιμάνι ξένης χώρας.

Πιο συγκεκριμένα η COSCO PCT ανέλαβε την 35ετή εκμετάλλευση της προβλήτας II, μιας εκ των δυο του εμπορευματικού σταθμού του λιμανιού του Πειραιά και το κράτος, μέσω του ΟΛΠ, διατήρησε τη προβλήτα I η οποία ήταν αρκετά μικρότερη από την II και οι δύο εταιρείες θα συνέχιζαν να λειτουργούν παράλληλα. Επίσης η Cosco πήρε το δικαίωμα να φτιάξει και να εκμεταλλευτεί και μια τρίτη προβλήτα, την προβλήτα III. Οι δύο εταιρείες θα συνέχιζαν να λειτουργούν παράλληλα. Η συγκεκριμένη επένδυση είχε αντιμετωπιστεί τότε με δυσπιστία, καθώς υπήρξαν έντονες αντιδράσεις.

Τα βασικά σημεία της σύμβασης παραχώρησης στη Cosco σύμφωνα με τη *Ναυτεμπορική, Τρίτη, 12 Νοεμβρίου 2013, «Οι βασικοί όροι της συμφωνίας μεταξύ των Cosco και ΟΛΠ» και «Στην κινεζική εταιρεία η ευθύνη για τυχόν αποζημιώσεις σε τρίτους - Πράσινο φως από τον Οργανισμό»* είναι τα εξής:

- Συνολικό αντάλλαγμα της παραχώρησης 4,3 δισ. ευρώ, το οποίο θα προκύψει σταδιακά εντός των 35 ετών που διαρκεί η σύμβαση. Από τα 4,3 δισ. η Cosco εγγυάται τα 3,4 δισ. ευρώ.
- Αντάλλαγμα του ΟΛΠ με βάση ποσοστό 21% επί των ετήσιων συνολικών εσόδων για τα πρώτα οκτώ χρόνια της παραχώρησης και 24,5% από τον ένατο χρόνο και μετά.
- Εφάπαξ καταβολή 50 εκατ. ευρώ εντός 15 ημερών από τη δημοσίευση της κύρωσης της σύμβασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
- Καταβολή 700.000 ευρώ σε πέντε ετήσιες δόσεις από την 1η Ιανουαρίου 2010. Το ποσό αυτό αφορά την κοστολογική επιβάρυνση της ΟΛΠ ΑΕ για τη διαχείριση και την εν γένει παρακολούθηση της λειτουργίας της σύμβασης.
- Σταθερό ετήσιο αντάλλαγμα I & II βάσει του μήκους και της έκτασης των προβλητών που ανέρχεται σε τιμές 2008 σε περίπου 5 εκατ. ευρώ για την προβλήτα II και 2 εκατ. ευρώ για την προβλήτα III, προσαυξανόμενο με το Δ.Τ.Κ. +2% κατ' έτος.

Η σύμβαση παραχώρησης τροποποιήθηκε στην πορεία, προκειμένου να επενδύσει η Cosco εκτενέστερα στην προβλήτα III. Οι τροποποιήσεις της σύμβασης ΟΛΠ- Cosco μεταξύ άλλων προβλέπει ότι:

- Η νέα προβλήτα πετρελαιοειδών, που η ΟΛΠ Α.Ε. επιθυμεί να κατασκευαστεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στους ουσιαστικούς όρους του παρόντος συμφωνητικού, λόγω της φύσης του συγκεκριμένου έργου ως συμπληρωματικού, αλλά και της θέσης αυτού (καθώς διασχίζει υπογείως τον Προβλήτα III), είναι απολύτως απαραίτητο από τεχνική και οικονομική άποψη να μη διαχωριστεί, αλλά να κατασκευαστεί ταυτόχρονα και ενιαία με το δυτικό τμήμα της προβλήτας III και από τον ίδιο οικονομικό φορέα που θα εκτελέσει την κατασκευή του δυτικού τμήματος της προβλήτας III.
- Κατά παρέκκλιση από κάθε αντίθετη διάταξη της παρούσας, από την κύρωση του παρόντος συμφωνητικού από τη Βουλή των Ελλήνων μέχρι την ημερομηνία θέσεως

σε παραγωγική λειτουργία του Δυτικού Τμήματος της Προβλήτας III από το ΣΕΠ, και σε κάθε περίπτωση μέχρι το ΑΕΠ της Ελλάδας, όπως ανακοινώνεται από την ΕΛ.ΣΤΑΤ., ανέλθει στο ποσό που αντιστοιχεί στο ΑΕΠ της Ελλάδας του έτους 2008 σε σταθερές τιμές 2005 (210,443 δισ. ευρώ) πλέον αύξησης 2% ετησίως, η ΑΕΑΣ δεν υποχρεούται να καταβάλει το ποσό του εγγυημένου ανταλλάγματος του άρθρου 4.3 της Σύμβασης Παραχώρησης.

- Θα τροποποιηθεί η υφιστάμενη σύμβαση και συμφωνείται νέος τρόπος καταβολής του μεταβλητού οικονομικού ανταλλάγματος για όσο διάστημα ισχύει η αναστολή της καταβολής του εγγυημένου ανταλλάγματος. Επίσης προβλέπεται ότι η ΑΕΑΣ θα υποβάλλει ανά τρίμηνο στην ΟΛΠ Α.Ε. τις εκτιμήσεις των εσόδων και διακίνησής της για το επόμενο τρίμηνο καθώς και τις παραδοχές εκτίμησης.
- Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να εξασφαλίζεται από την ΑΕΑΣ ελάχιστη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ίση με το 65% ανά προβλήτα της εκάστοτε εγγυημένης δυναμικότητας του Ν.ΣΕΜΠΟ, προάγοντας έτσι τα συμφέροντα της ΟΛΠ Α.Ε., και σε κάθε περίπτωση να εξασφαλίζει διακίνηση σε ποσοστό 65% της εκάστοτε εγγυημένης δυναμικότητας του Ν.ΣΕΜΠΟ, ανεξαρτήτως του αριθμού των προβλητών εν λειτουργία.
- Θα εγκατασταθούν και λειτουργήσουν εντός του 2014 δώδεκα νέες γερανογέφυρες πυκνής στοιβασίας τύπου E-RTGs (1 over 5) στην ανατολική πλευρά της προβλήτας II.
- Τα έργα αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός τεσσάρων ετών από την ημερομηνία έναρξης κατασκευής στο σύνολο του δυτικού τμήματος της προβλήτας III και εντός επτά ετών θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του συνόλου των εργασιών εγκατάστασης του μηχανολογικού εξοπλισμού.
- Στο άρθρο 10 της Σύμβασης Παραχώρησης προστίθεται νέα παράγραφος 10.3 ως εξής: «Σε περίπτωση οποιασδήποτε δικαστικής ή διοικητικής διένεξης, με οποιονδήποτε τρίτον ο οποίος έλαβε μέρος στο δημόσιο πλειοδοτικό διαγωνισμό για την παραχώρηση των Προβλητών II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων της ΟΛΠ Α.Ε. και υπέβαλε δεσμευτική προσφορά που θα οφείλεται αποκλειστικά στο Συμφωνητικό Β' Τροποποίησης, η ΑΕΑΣ θα αναλάβει τη διεξαγωγή των σχετικών διαδικασιών, που τυχόν θα προκύψουν και θα απαλλάξει την ΟΛΠ Α.Ε. από οποιαδήποτε σχετική ευθύνη θα προκύψει από τη συγκεκριμένη διένεξη ή διαπίστωση παραβίασης και θα αποζημιώσει την ΟΛΠ Α.Ε. για κάθε ζημία ή δαπάνη υποβληθεί

εξαιτίας της ανωτέρω διένεξης ή διαπίστωσης παραβίασης. Η ΟΛΠ Α.Ε. έχει την υποχρέωση έγγραφης ενημέρωσης της ΑΕΑΣ και άμεσης κοινοποίησης σε αυτήν όλων των στοιχείων και εγγράφων που σχετίζονται με τα ανωτέρω ζητήματα».

Από τη λειτουργία του λιμανιού τα τελευταία χρόνια προκύπτει ότι ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε σημαντικά και το λιμάνι του Πειραιά ολοένα και ανθίζει. Όμως δεν έλειψαν και τα προβλήματα. Ο δήμος Περάματος ζήτησε τέλη διέλευσης για τη χρήση του εδάφους και του υπεδάφους από την ΕΡΓΟΣΕ. Το ποσό ξεπερνούσε τα €8.642.845 ετησίως. Όμως, η Cosco δεν είχε σχέσεις με την ΕΡΓΟΣΕ, αλλά με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 7 του Ν. 3891/10, ΦΕΚ-188 Α «Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 6 παρ. 2 περίπτωση στ' του ν.δ. 674/1970, δεν εφαρμόζονται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ (4) οι πάσης φύσεως φορολογικές ή άλλου είδους απαλλαγές, ατέλειες και εν γένει προνόμια που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφοι 15 και 17 του ν. 2229/1994 και του άρθρου ένατου παράγραφοι 1, 2, 3 και 5 του ν. 1955/1991». Αυτό σημαίνει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μπορούσε να επιβαρυνθεί με τέλη, κι έτσι θα αύξανε το κόστος οποιουδήποτε εισαγωγέα επέλεγε το λιμάνι του Πειραιά.

Ακόμα και αν η ατέλεια επεκταθεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ατέλεια αυτή αφορά δημόσια έργα. Η γραμμή Ικονίου – Θριασίου όμως δε μεταφέρει επιβάτες, αλλά αποκλειστικά εμπορεύματα. Ένας Δήμος θα μπορούσε να προσβάλει την ατέλεια δικαστικά και πιθανόν να την κερδίσει. Ακόμα και να μην κερδίσει μια δικαστική μάχη με το δημόσιο μπορεί να φέρει δυσκολίες. Αν ο Δήμος βεβαιώσει έσοδα, όπως έκανε το 2012, και τα στείλει στη ΔΟΥ μια εταιρεία δε θα μπορέσει να πάρει φορολογική ενημερότητα με ότι αυτό συνεπάγεται με τη λειτουργία της στην Ελλάδα. Η Cosco λοιπόν στην ουσία διεκδικεί ατέλεια για τα εμπορεύματα που θα διακινούνται από το λιμάνι της.

Η Cosco εταιρία όμως προσπαθεί να πετύχει και σοβαρή μείωση του τιμήματος που καταβάλει στον ΟΛΠ για τη χρήση της προβλήτας II, καθώς και την αγορά πλειοψηφικού πακέτου μετοχών στον ΟΛΠ, εν όψει του νέου κύκλου ιδιωτικοποιήσεων που ετοιμάζεται στην Ελλάδα. Προσπαθούν έτσι στην Cosco να κατέχουν τον ΟΛΠ ολοκληρωτικά, να πουληθεί δηλαδή και όχι να παραχωρηθεί όπως ήταν η συμφωνία αρχικά. Επίσης, ενώ από τη μία η εταιρία ζητάει μείωση του ενοικίου λόγω χαμηλής κίνησης στο λιμάνι, από την άλλη προσπαθεί να επιτύχει εξολοκλήρου αγορά του ΟΛΠ και την κατασκευή τρίτης προβλήτας μεγαλύτερης από ότι υποστήριζαν στην αρχική συμφωνία.

Ο λόγος λοιπόν που η Cosco εταιρία βιάζεται να επενδύσει στο λιμάνι του Πειραιά είναι ότι λόγω της συνεχούς αύξησης των τιμών του πετρελαίου, γίνεται ασύμφορος ο περίπλους της Ευρώπης. Οι δουλειές στο λιμάνι του Πειραιά προβλέπεται να αυξηθούν σύντομα.

Εφόσον ο ΦΠΑ είναι φόρος κατανάλωσης και η πλειοψηφία των προϊόντων απλώς περνάνε από την Ελλάδα και φεύγουν αμέσως για το εξωτερικό, οι εισπράξεις από τον ΦΠΑ θα είναι ελάχιστες. Επομένως αν το ελληνικό κράτος πουλήσει τον ΟΛΠ εξολοκλήρου, δε θα εισπράττει ούτε τα κέρδη του ΟΛΠ, ούτε τα 28 εκατομμύρια του ενοικίου.

Επιπλέον η Cosco διεκδικεί την ανάληψη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του Περάματος. Προτιμούν την επισκευή των πλοίων τους στην Ελλάδα παρά στην Τουρκία που το εργατικό κόστος είναι φθηνότερο. Αυτό συμβαίνει γιατί αναμένουν να πέσουν κι άλλο τα ημερομίσθια στην Ελλάδα, ενώ προσδοκούν ότι θα αυξηθούν στην Τουρκία που η χώρα βρίσκεται σε ανάπτυξη. Επίσης, θέλουν να εκμεταλλευτούν τις επιχορηγήσεις των ΕΣΠΑ στην Ελλάδα. Η κυβέρνηση έχει ήδη δεσμευτεί να στηρίξει τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη με €100.000.000 από το 2011.



3.3 Ποιος Είναι ο Όμιλος Cosco

Η Cosco Group είναι μια κινέζικη εταιρία που ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1961 στο Πεκίνο από τον κινεζικό στρατό. Γρήγορα εξαπλώθηκε και μετατράπηκε σε εταιρία παγκόσμιου βεληνεκού. Σε αυτό καθοριστικό ρόλο έπαιξε το πολύ μεγάλο μέγεθος της κινεζικής αγοράς σε συνδυασμό με την έλλειψη ανταγωνισμού στο εσωτερικό της χώρας.

Ο όμιλος της Cosco μετράει πάνω από 1.000 εταιρίες και υποκαταστήματα σε περισσότερες από 50 χώρες και περιοχές, με 130.000 εργαζόμενους στο σύνολο. Έχει στον έλεγχο της περισσότερα από 800 εμπορικά πλοία, με χωρητικότητα των 56 εκατ. DWTS και ετήσια μεταφορική ικανότητα 400 εκατ. τόνους. Είναι δεύτερη σε μέγεθος στόλου εταιρία παγκοσμίως και πρώτη στην Κίνα και συνεργάζεται με περίπου 160 χώρες και εξυπηρετεί 1.600 λιμάνια.

Επίσης, η Cosco κατέχει και λειτουργεί 32 τερματικούς σταθμούς σε όλο τον κόσμο, με 157 θέσεις ελλιμενισμού. Στατιστικές από το 2009, δείχνουν ότι η απόδοση των τερματικών σταθμών ΕΚ της Cosco Pacific που συνεργάζεται με την COSCO συνεχίζει να την κατατάσσουν μεταξύ των κορυφαίων 5 του κόσμου.

Η εταιρία έχει συνεισφέρει καθοριστικά στη σύνδεση της Κίνας με τη διώρυγα του Σουέζ, του Παναμά, τη Σιγκαπούρη και τα στενά της Μαλάκα και του Βοσπόρου, όπως και με πολλά λιμάνια της Αφρικής.

Αναφορικά με την Ελλάδα, ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ Α.Ε.), είναι μια θυγατρική εταιρεία της COSCO Pacific Limited, που είναι με τη σειρά της θυγατρική εταιρεία της ChinaOcean Shipping Group Company- CoscoGroup. Έχει εξελιχθεί σε 5^η εταιρία διαχείρισης εμπορευματικών σταθμών παγκοσμίως, ενώ η CoscoGroup έχει ένα πολύ προηγμένο δίκτυο logistics, που την τοποθετεί στις 100 μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου στην Κίνα.

Στο λιμάνι του Πειραιά, ο ΣΕΠ Α.Ε. λειτουργεί από τον Οκτώβριο του 2009, και το σχέδιο είναι να εξελιχθεί στο μεγαλύτερο τερματικό σταθμό τελευταίας τεχνολογίας στην Ελλάδα. Στόχος είναι να λειτουργεί σαν ενδιάμεσος κόμβος στη μεταφορά φορτίων με τελικό προορισμό ολόκληρη την Ελλάδα, τη Μεσόγειο αλλά και την Ευρώπη. Απώτερος σκοπός είναι να μπορέσει να κατακτήσει ηγετικό ρόλο στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η εταιρία προσφέρει υπηρεσίες άριστης ποιότητας καθώς απαρτίζεται από έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό, νέες τεχνολογίες και τον απαραίτητο εξοπλισμό και εγκαταστάσεις. Έτσι, καταφέρνει να επιτύχει τη μέγιστη δυνατή απόδοση της επένδυσης για τους μετόχους της.

3.4 Παρεχόμενες υπηρεσίες

Η εταιρία παρέχει ποικίλες υπηρεσίες στο λιμάνι του Πειραιά. Πιο αναλυτικά:

- Η φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων και η διαχείρισή τους. Η ΣΕΠ αποτελεί έναν από τους καλύτερους τερματικούς σταθμούς στην Μεσόγειο, χάρη στην παραγωγικότητα, την αποτελεσματικότητα και την ευελιξία που παρουσιάζει. Παρέχει άμεση εξυπηρέτηση, μείωση του χρόνου παραλαβής και παράδοσης του φορτίου και αξιόπιστες υπηρεσίες. Διαθέτει την κατάλληλη τεχνολογική γνώση και τον απαραίτητο εξοπλισμό, όπως επίσης και άριστα ειδικευμένο προσωπικό.
- Η λειτουργία ψυγείων – εμπορευματοκιβωτίων. Εξειδικευμένοι και πιστοποιημένοι ψυκτικοί και ηλεκτρολόγοι στις νέες εγκαταστάσεις πύργων πυκνής στοιβασίας συνολικού αριθμού 760 υποδοχών ρευματοδότησης, παρέχουν συνεχή παρακολούθηση των ψυγείων – εμπορευματοκιβωτίων και ενημερώνουν άμεσα με αυτοματοποιημένες διαδικασίες για τυχόν δυσλειτουργίες.
- Η αποθήκευση φορτίων. Οι πιο βασικές υπηρεσίες, για παράδειγμα η εκκενοπλήρωση εμπορευματοκιβωτίων, η αποθήκευση και φύλαξη για μικρό χρονικό διάστημα, η παλετοποίηση, η αποσυσκευασία και η ενοποίηση φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων, παρέχεται από την ίδια την εταιρία, σε ανταγωνιστικές τιμές, με την χρήση νέων και φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών.
- Κάποιες επιπρόσθετες υπηρεσίες. Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά παρέχει υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, όπως άμεση παράδοση / παραλαβή, σήμανση επικίνδυνων εμπορευμάτων, κλπ. Το τμήμα συντήρησης και επισκευής παρέχει στους πελάτες υπηρεσίες επιθεώρησης εμπορευματοκιβωτίων και μικροπισκευαστικές εργασίες στα εμπορευματοκιβώτια.
- Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα για το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά. Καταρχάς εγγυάται για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων και των οικογενειών

τους. Παρέχει προγράμματα δια βίου επιμόρφωσης, με στόχο τη συνεχή βελτίωση των δεξιοτήτων και των γνώσεων του ανθρώπινου δυναμικού του και την ανάπτυξη της επαγγελματικής τους σταδιοδρομίας εντός της εταιρείας. Επίσης, διοργανώνει κοινωνικές και πολιτιστικές δραστηριότητες, για τους εργαζομένους και τις οικογένειές τους και συνεργάζεται άριστα με τις τοπικές αρχές για την διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων στην τοπική κοινωνία.

3.5 Τεχνικά χαρακτηριστικά

Υπάρχουν τέσσερις αποβάθρες στην προβλήτα II στο λιμάνι του Πειραιά και άλλες δύο στην προβλήτα III. Η προβλήτα II από δυτικά έχει μήκος 700μ με βάθος 16μ, ενώ από ανατολικά έχει μήκος 787μ με βάθος 14μ. Αντίστοιχα, το μήκος της προβλήτας III ανατολικά είναι 600μ με βάθος 16μ. Συνολικά 21 γερανογέφυρες τύπου Super Post Panamax απαρτίζουν τις δύο προβλήτες.

Η ΣΕΠ καταλαμβάνει συνολική έκταση περίπου 763.998 τμ και διαθέτει μια τεράστια υποστηρικτική έκταση στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, κατασκευασμένη με μπλοκ σκυροδέματος και σχεδιασμένη με ετήσια χωρητικότητα περίπου 3,7 εκατομμυρίων TEU και για τις δύο προβλήτες. Τα στοιβαγμένα εμπορευματοκιβώτια εξυπηρετούνται από 24 μονάδες RMG τελευταίας τεχνολογίας (Γερανοί Σταθερής Τροχιάς σε Ράγες) και υπάρχουν 1000 σημεία παροχής ρεύματος για τα ψυγεία-εμπορευματοκιβώτια.

3.6 Αντιδράσεις Εργαζομένων

Υπήρξαν πολλές και έντονες αντιδράσεις στην εγκατάσταση της Cosco στην Ελλάδα. Από όταν ξεκίνησαν οι συζητήσεις, μέχρι και την οριστικοποίηση της απόφασης και τελικά τη συμφωνία παραχώρησης, αλλά και αργότερα στο πρώτο λιμάνι της χώρας, συνεχείς κινητοποιήσεις, διαδηλώσεις και απεργίες από τους λιμενεργάτες λάμβαναν χώρα.

Ακόμα και τη στιγμή της υπογραφής της σύμβασης στο Μέγαρο Μαξίμου, επικρατούσε χάος με διαδηλώσεις και διαμαρτυρίες έξω από τη Βουλή εναντίον της Cosco. Ο πρόεδρος

της Cosco κ. Γουέι Τζιαφού προσπαθούσε να καταλαγιάσει την οξυθυμη κατάσταση, εξηγώντας και επιδεικνύοντας στους δημοσιογράφους τα οφέλη που δέχτηκε η Coscoaπό το αντίστοιχο άνοιγμα των λιμανιών τους σε ξένες επενδύσεις πριν από 30 χρόνια. Υποστήριζε ότι η οικονομική ανάπτυξη της χώρας θα επέλθει μέσω του εκσυγχρονισμού των λιμενικών υποδομών, όπως συνέβη και στη δική τους χώρα.

Επί 13 μήνες στο λιμάνι του Πειραιά κυριαρχούσαν διαδηλώσεις και διαμαρτυρίες από τους εργαζομένους, αρνιόντουσαν να εργαστούν υπερωρίες και σαββατοκύριακα, δείχνοντας έτσι την έντονη ενόχλησή τους για την συμφωνία παραχώρησης από την κυβέρνηση.

Ο κ. Γουέι διαβεβαίωνε ότι η εγκατάσταση της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά θα δημιουργούσε περίπου 1.000 νέες θέσεις εργασίας, οι οποίες θα απευθυνόντουσαν στην πλειοψηφία τους στον Ελληνικό λαό. Δεν έδειχναν όμως να πείθονται οι εργαζόμενοι από τα οφέλη και οι κινητοποιήσεις συνεχιζόντουσαν.

Σκοπός των διαδηλώσεων αυτών ήταν να εμποδίσουν την κυβέρνηση να υπογράψει τη σύμβαση με την Cosco. Μετέπειτα, προσπαθούσαν να γίνουν τροχοπέδι στην υλοποίηση της σύμβασης και άρα σταδιακά να την οδηγήσουν στην κατάρρευση. Υπήρχε και ο φόβος από τους εργαζομένους για μαζική απόλυση καθώς και για απομάκρυνση της εταιρίας από τους σταθερούς και μακροχρόνιους πελάτες, στοχεύοντας στην ανάπτυξη μονοπωλίων.

Τέλος, κινητοποιήσεις υπήρχαν και από την ανησυχία μήπως καταφέρει η Cosco να δημιουργήσουν μια κινέζικη αγορά (Chinatown) στο λιμάνι, αλλοιώνοντας έτσι το χαρακτήρα της περιοχής, όπως συνέβη στην Ιταλία στο λιμάνι της Νάπολη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Τα έργα της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά ξεκίνησαν όταν ορίστηκε ανεξάρτητος μηχανικός που θα τα επέβλεπε σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης. Για να οριστεί ανεξάρτητος μηχανικός πραγματοποιήθηκε διαγωνισμός από τον ΟΛΠ στον οποίο επικράτησε η αμερικάνικη εταιρία Hill International. Το νέο επενδυτικό πρόγραμμα περιλαμβάνει μεταξύ των άλλων και ότι εντός του 2017 θα ξεκινήσουν τόσο τα έργα αναβάθμισης των χερσαίων και πλωτών υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (NEZ) όσο και αυτά για νέο κέντρο logistics στον χώρο του πρώην ΟΔΔΥ, αλλά και νέες υποδομές στο car terminal.

Επίσης, εφόσον ο ΟΛΠ έχει πλέον ιδιωτικοποιηθεί, δεν δεσμεύεται για την επιλογή προμηθευτών, υπεργολάβων ή συνεργατών από τους κανονισμούς που ισχύουν για τις δημόσιες επιχειρήσεις, αλλά μόνο από τους νόμους που ισχύουν για κάθε ιδιωτική εταιρεία στην Ελλάδα και τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς (Καθημερινή, 2017).

Νέα επένδυση γίνεται και για την υπόγεια οδική σύνδεση των χώρων του ΟΛΠ στην περιοχή του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων, με τον πρώην χώρο της Διεύθυνσης Διαχείρισης Δημόσιου Υλικού (ΟΔΔΥ), που έχει έκταση 90 στρέμματα. Ο προϋπολογισμός για το έργο είναι πέντε εκατ. ευρώ και σκοπός είναι να ενοποιήσει δύο χώρους που θα φιλοξενήσουν νέο κέντρο logistics έκτασης 120 συνολικά στρεμμάτων. Κατ' επέκταση, θα ενοποιήσει και τελωνειακά την έκταση του ΟΛΠ στο ύψος της αποθήκης Γ, η οποία βρίσκεται στον σταθμό αυτοκινήτων.

Άλλες επενδύσεις αφορούν τη βελτίωση των υποδομών της NEZ, που αντιστοιχεί σε 30 εκατ. ευρώ, το μεγαλύτερο δηλαδή μέρος από τα 55 συνολικά εκατ. που έχει προϋπολογίσει γι' αυτό τον σκοπό μεσοπρόθεσμα. Η Cosco έχει παραγγείλει και την post panamax των 80.000 τόνων, την πρώτη από τις δύο μεγάλες πλωτές δεξαμενές για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Πειραιά.

Μια ακόμα μελλοντική επένδυση είναι η δημιουργία δύο μεταλλικών πενταώροφων χώρων στάθμευσης στο car terminal που θα μπορούν να χωρέσουν 20.000 αυτοκίνητα σε ημερήσια βάση από 9.000 που είναι η δυναμικότητα σήμερα. Σε αυτές τις επενδύσεις ο ΟΛΠ θα επενδύσει συνολικά 137,5 εκατομμύρια ευρώ το 2017. Ο ΟΛΠ είναι συμβατικά

δεσμευμένος έναντι του ελληνικού Δημοσίου να πραγματοποιήσει έως και το 2021 επενδύσεις ύψους 293 εκατ. και την αμέσως επόμενη πενταετία (έως το 2026) άλλα 50 εκατ.

Σκοπός της είναι να αναδείξει το λιμάνι του Πειραιά στο μεγαλύτερο σύγχρονο λιμάνι της Ευρώπης. Η Cosco σκοπεύει να προχωρήσει και στην παραχώρηση του Θριάσιου Πεδίου, που το θεωρεί συνέχεια του λιμανιού του Πειραιά. Αυτό θα έχει μεγάλο όφελος για την Ελλάδα ως κέντρο logistics ανάμεσα σε Ευρώπη και Ασία (9, 17).

Η Cosco τόνισε ότι θέλουν τη στήριξη του ελληνικού λαού και για να αποφευχθούν μελλοντικά νέες κινητοποιήσεις των εργαζομένων, θα προσπαθούσαν να έχουν επαφές με τα συνδικάτα και θα ακολουθούσαν τους ελληνικούς νόμους για τις εργασιακές σχέσεις.

Όμως οι επενδύσεις της Cosco δεν σταματούν εκεί (33). Ένας άλλος τομέας που τους ενδιαφέρει είναι αυτός των κρουαζιέρων. Η Cosco έχει ήδη επαφές με μεγάλες διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρας που δείχνουν ενδιαφέρον να κάνουν το λιμάνι του Πειραιά βάση τους. Έτσι, θέλουν να αναβαθμίσουν το λιμάνι ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Στόχος τους είναι να αυξήσουν στα 3 εκατομμύρια τον αριθμό των τουριστών κρουαζιέρας (διπλασιασμό σε σχέση με το 2015), ενώ η επένδυση αυτή έχει προϋπολογισμό 200 εκατ. ευρώ, ενώ η αρχική επένδυση αξίας 120 εκατ. ευρώ, θα χρηματοδοτηθεί από την Ε.Ε. σε ποσοστό 95%.

Άλλη άμεση προτεραιότητα της Cosco είναι η αναβάθμιση των υποδομών του λιμανιού στην πρώτη προβλήτα για τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων. Με την αναβάθμιση αυτή θα μπορούν να διακινηθούν στο μέλλον 10 εκατ. κοντέινερ σε ετήσια βάση. Αυτό σημαίνει ότι ο Πειραιάς θα αναδειχθεί στο μεγαλύτερο λιμάνι κοντέινερ στη Μεσόγειο και από την 3η θέση να βρεθεί στην 1η των λιμανιών της Μεσογείου.

Η ελληνική κυβέρνηση θεωρεί ότι με τις επενδύσεις αυτές ο Πειραιάς θα γίνει ο πρώτος σταθμός στην Ε.Ε. του κινεζικού δρόμου, μια γέφυρα ανάμεσα στην Κίνα, την Ασία και την Ευρώπη. Επίσης, θεωρεί ότι πρέπει να εξελιχθεί και ο σιδηρόδρομος ώστε τα προϊόντα από το λιμάνι του Πειραιά να μεταφέρονται στις αγορές της Ευρώπης (Ναυτεμπορική, 2016).

Για το Θριάσιο, ΓΑΙΑΟΣΕ (9, 16) και κυβέρνηση έχουν αποφασίσει να προχωρήσουν πρώτα με παραχώρηση των 588 στρεμμάτων και σε δεύτερη φάση να κινηθούν οι διαδικασίες για τα υπόλοιπα 1.450 του ΟΣΕ. Επίσης, η Cosco προκειμένου να επωφεληθεί από το δασμολογικό καθεστώς της Ευρώπης, ζητούν τα προϊόντα τους να συναρμολογούνται στην

Αττική και να αναγράφουν «made in EU» ή «assembled in the EU» (Εθνος, 2009). Με τη συναρμολόγηση στην Ελλάδα, η αποστολή τους στην Ευρώπη γίνεται πιο γρήγορη, με χαμηλότερο κόστος αποθεμάτων και μεταφοράς. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε κέρδος της Cosco πολλές εκατοντάδες εκατ. ευρώ ετησίως. Ήδη ενδιαφέρον επιδεικνύουν κινεζικοί όμιλοι όπως οι τηλεπικοινωνιακοί ZTE και Huawei, (28) αλλά και πολυεθνικές από τον χώρο της τεχνολογίας.

Μια ακόμα προτεραιότητα της Cosco είναι η εκμετάλλευση των ναυπηγείων του Σκαρμαγκαά. Ενδιαφέρονται να επενδύσουν στη ναυπηγοεπισκευή 200 εκατ. ευρώ (Ναυτεμπορική, 2013). Σκέφτεται να πραγματοποιήσει σειρά επενδύσεων στη NEZ, οι οποίες περιλαμβάνουν σε πρώτη φάση μια μεγάλη νέα δεξαμενή στη Κυνόσουρα, την επισκευή των δύο μικρότερων υπαρχουσών, αλλά και να εγκαταστήσει όλες τις απαραίτητες υποδομές για τη λειτουργία της (25). Η πρόταση της Cosco δίνει μια ανάσα στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, η οποία βρίσκεται σε πολύ δυσχερή κατάσταση. Ένας λόγος είναι η διαφορά τελικού κόστους στην NEZ σε σχέση με την Τουρκία, η οποία φθάνει πολλές φορές και το 35%. Η αρνητική φήμη που έχει αποκτήσει η ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα σε σχέση με τις απεργίες των εργαζομένων στον κλάδο, το λεγόμενο θέμα της εργασιακής ειρήνης αποτελεί επίσης πρόβλημα. Όμως πρόβλημα αποτελεί και η γραφειοκρατία.

Εκτός από τη Cosco όμως, κι άλλες ξένες εταιρίες ενδιαφέρονται για το λιμάνι του Πειραιά και συμμετέχουν στο διαγωνισμό, όπως οι APM Terminals, B.V., International Container Terminal Services, Inc, Ports America Group Holdings και Utilico Emerging Markets Limited (2).

Επιπλέον, η COSCO σύναψε συμφωνία με τον όμιλο ΕΛΓΕΚΑ και συγκεκριμένα με τη θυγατρική της Diakinisis SA. το Μάιο του 2010 (18). Η συμφωνία αφορά την εκτέλεση έργου φορτοεκφορτώσεων και διακίνησης των containers που καταφθάνουν στο λιμάνι του Πειραιά, και ειδικά στην προβλήτα II. Η παραπάνω συμφωνία αποτέλεσε την πρώτη συμφωνία της Cosco με μια ελληνική και έκτοτε ακολούθησαν κι άλλες. Συγκεκριμένα, τον Οκτώβριο του 2010 ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε. (ΣΕΠ Α.Ε.) και ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) σύναψαν συμφωνία συνεργασίας για την εμπορευματική σύνδεση “sea-air” (32) του λιμένα Πειραιώς και του αεροδρομίου. Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται η οδική σύνδεση μετά την εκφόρτωση από το πλοίο, με ευνοϊκούς όρους κόστους και εξυπηρέτησης, συνδέοντας έτσι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Οι υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων

γίνονται πιο ανταγωνιστικές στη διεθνή αγορά και ενισχύεται το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω του αεροδρομίου, δημιουργώντας δυνατότητες για νέες συνεργασίες, ανάπτυξη και απασχόληση στον ευρύτερο τομέα των εμπορευματικών μεταφορών.

Άλλη μία μεγάλη συμφωνία, είναι αυτή που υπογράφηκε τον Μάρτιο του 2014 μεταξύ της ZTE Hellas Telecommunications και της θυγατρικής της Cosco PCT (Ημερησία, 2017). Η ZTE κάνει το λιμάνι του Πειραιά διαμετακομιστικό κέντρο logistics για τα προϊόντα της προς 13 σημαντικές αγορές της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (Ελλάδα, Κροατία, Τσεχία, Σλοβακία, Σλοβενία, Αυστρία, Ουγγαρία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία και Κύπρος) και, σε επόμενη φάση, προς άλλες 7 αγορές εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη βόρεια Αφρική.

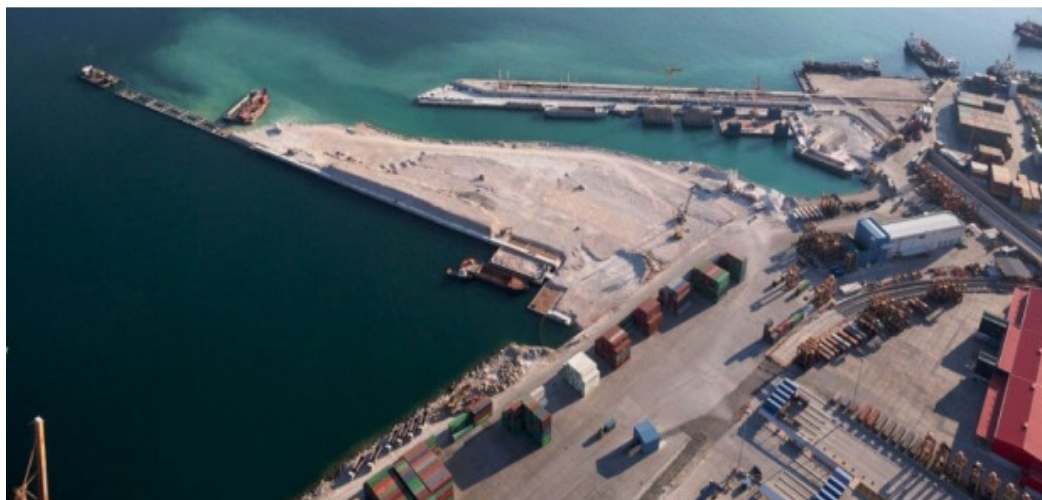
4.1 Προβλήτα III, η γραμμή Ικόνιο-Θριάσιο

Η Cosco δήλωσε ενδιαφέρον να επεκταθεί και στη δυτική πλευρά της προβλήτας III, κάτι που δεν προβλεπόταν από την αρχική σύμβαση παραχώρησης (Καθημερινή, 2017). Η προβλήτα III βρίσκεται δυτικά της Προβλήτας II, στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά στο Ν. Ικόνιο. Τον Ιούνιο του 2013, η Cosco εταιρία αναλαμβάνει την κατασκευή και εκμετάλλευση του δυτικού τμήματος της Προβλήτας III, την κατασκευή για λογαριασμό του ΟΛΠ Α.Ε. του νέου τερματικού σταθμού Προβλητών Πετρελαιοειδών και τα δίκτυα του, την αναβάθμιση της Προβλήτας II με 12 μηχανήματα ανύψωσης E-RTG's και την αναβάθμιση της Προβλήτας III με εξοπλισμό, συγκεκριμένα με επτά γερανογέφυρες Super Post Panamax και 16 μηχανήματα ανύψωσης κοντέινερ RMG's, ώστε να δέχεται τα πλοία νέας γενιάς. Οι νέες γερανογέφυρες μπορούν να ανυψώσουν 65-85 τόνους, να εξυπηρετούν πλοία έως και 360 μέτρα και να αδειάζουν κατά μέσο όρο 4.000 κοντέινερ μέσα σε 24 ώρες.

Η επένδυση στη νέα αυτή προβλήτα, αναμένεται να αυξήσει τα έσοδα και η συνολική χωρητικότητα της ΣΕΠ να φτάσει τα 6,5 εκατ. TEU ετησίως. Επίσης, θα δημιουργηθούν 400 με 500 νέες θέσεις εργασίας. Το ενοίκιο που δίνεται στον ΟΛΠ ΑΕ επί του τζίρου της ΣΕΠ παραμένει αμετάβλητο (21% μέχρι το 2016 και 24,5% από το 2017), ενώ το ελάχιστο εγγυημένο αντάλλαγμα που καταβάλλει κάθε χρόνο ο ΣΕΠ στον ΟΛΠ προσαρμόζεται βάσει

οικονομικών δεικτών του ΑΕΠ, λόγω της μεταβολής των οικονομικών δεδομένων στη σύνθεση των φορτίων της αρχικής σύμβασης (Εθνος, 2012).

Η νέα Προβλήτα III αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2020. Σκοπός είναι να αναβαθμιστεί το λιμάνι και να διατηρεί υποδομές που να μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία νέας γενιάς, σε αριθμό από 3,7 που είναι σήμερα στα 6,2 εκατ. εμπορευματοκιβώτια.



Η ελληνική κυβέρνηση δεν ήθελε να προχωρήσει στη δημιουργία κέντρου μεταποίησης στο Θριάσιο. Όμως, εκτός από τη Cosco, και η Foxconn, εταιρεία που συναρμολογεί προϊόντα για λογαριασμό της αμερικανικής Apple, ενδιαφέρεται για την κατασκευή κέντρου συναρμολόγησης των προϊόντων σε ευρωπαϊκό έδαφος. Για δύο λόγους, για τη μείωση του κόστους των προϊόντων, καθώς η εισαγωγή των τελικών προϊόντων είναι πολύ ακριβότερη και για την εξασφάλιση ευρωπαϊκής σήμανσης στα προϊόντα (Euro2day, 2014).

4.2 Συμφωνία με COSCO, HP και ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Μια πολύ σημαντική συμφωνία ήταν αυτή μεταξύ της COSCO, της HP και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το Φεβρουάριο του 2013, για την είσοδο των αμερικάνικων προϊόντων στην Ευρώπη μέσω του λιμανιού του Πειραιά (bankingnews.gr, 2014).

Με τη συμφωνία αυτή, τα προϊόντα της HP μέσω του λιμανιού του Πειραιά θα διανέμονταν θαλάσσια μέσω της Cosco και σιδηροδρομικά από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην Κεντρική Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή, τη Βόρεια Αφρική, τις Ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου και χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Το πλάνο ήταν να βελτιστοποιήσουν

τις δραστηριότητες κατά μήκος του σιδηροδρομικού διαδρόμου, ώστε να διακινούνται κάθε μέρα δύο τρένα, μεταφέροντας 40 containers το καθένα. Η Cosco δεσμεύεται να χρησιμοποιεί την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη μεταφορά του φορτίου από και προς τον Πειραιά μέσω σιδηροδρόμου.

Η συμφωνία αυτή προσφέρει πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, καθώς θα αυξηθεί το φορτίο διακίνησης κατά περίπου 50%, κι άλλες εταιρίες θα



θέλουν να επενδύσουν όπως η HP, νέες θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν και τέλος θα προαχθούν οι συνδυασμένες μεταφορές στο λιμάνι του Πειραιά, αναβαθμίζοντας έτσι το γεωστρατηγικό του ρόλο και κάνοντάς το πολύ ανταγωνιστικό στη Βόρεια Ευρώπη, καθώς και Παγκόσμιο Διαμετακομιστικό Κέντρο.

Ύστερα από αυτή τη συμφωνία, όπως ήταν αναμενόμενο, η Cosco έκλεισε κι άλλες συμφωνίες με μεγάλες εταιρίες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, όπως η Evergreen, η Maersk και με μεγάλες ασιατικές εταιρείες, όπως η K-Line, η YML και η Hanjin.

4.3 Εξωτερικότητες

Τα έσοδα για την ελληνική οικονομία είναι μεγάλα από τη σύναψη της συμφωνίας παραχώρησης (19). Προέρχονται από την πώληση μετοχών που ανήκουν στο κράτος, από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης από τον ΟΛΠ, μερίσματα από τα κέρδη του οργανισμού, έσοδα από φόρους στα κέρδη του οργανισμού και στις αμοιβές των εργαζομένων, καθώς και έσοδα από εισφορές κοινωνικής ασφάλισης (29).

Πιο συγκεκριμένα, το αντάλλαγμα παραχώρησης ανέρχεται σε 3,5% του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ κάθε χρόνο. Με τη σύμβαση παραχώρησης, παρατηρήθηκε μεγάλη αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στην προβλήτα II από 665 χιλ. TEU το 2009 σε 2,89 εκατ. TEU το 2014. Η προβλήτα II αναδιαρθρώθηκε και σημείωσε αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Ομοίως, η επένδυση που γίνεται στην προβλήτα III θα αυξήσει τη χωρητικότητα του λιμανιού και προβλέπεται ότι το 2025, στις προβλήτες II και III, η διακίνηση θα ξεπεράσει τα 6 εκατ. TEU (από περίπου 3 εκατ. TEU το 2015) (29). Όσον αφορά την προβλήτα I, θα

εξυπηρετεί κυρίως μικρότερους πελάτες και αναμένεται η διακίνηση σε αυτήν να μειωθεί το 2025 από 700 χιλ. TEU σε 437 χιλ. TEU.

Ένα ακόμα πλεονέκτημα της αναδιάρθρωσης του λιμανιού είναι ότι παρόλο που η οικονομική κρίση μείωσε πολύ τις εισαγωγές των αυτοκινήτων φορτίων στον σταθμό αυτοκινήτων (car terminal), υπήρξε αύξηση του φορτίου μεταφόρτωσης λόγω της ανταγωνιστικής τοποθεσίας του λιμανιού του Πειραιά και στα ανταγωνιστικά τιμολόγια.

Με τη σειρά της η επένδυση στη ναυπηγοεπισκευή μπορεί να επηρεάσει πολύ την αύξηση της απασχόλησης, καθώς αποτελεί μια δραστηριότητα έντασης εργασίας. Επιπλέον, η ανάπτυξη του λιμανιού για να φιλοξενεί κρουαζιερόπλοια σαφώς θα έχει ένα θετικό αντίκτυπο στην ελληνική οικονομία, όμως οι εκτιμήσεις για την αύξηση επιβατών την επόμενη δεκαετία είναι συντηρητικές λόγω της υπάρχουσας οικονομικής κρίσης.

Άλλα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου αναμένονται να προκύψουν από τα μερίσματα. Αυτά με τη σειρά τους εξαρτώνται από το ύψος των κερδών, τις μετοχές του δημοσίου και τη μερισματική πολιτική για την περίοδο 2016-2025 (μέσος συντελεστής διανομής μερισμάτων 17%). Από το 74,14% που έχει το ΤΑΙΠΕΔ σήμερα (10), το ποσοστό των μετοχών του ΟΛΠ που θα έχει το Δημόσιο στην κατοχή του την επόμενη δεκαετία θα μειωθεί σε 23,1% με την ολοκλήρωση της συναλλαγής και σε 7,1% μετά το 2022.

Από σχετική μελέτη του IOBE, (29) προκύπτει ότι οι μέχρι τώρα επενδύσεις θα συνεχίσουν να αποσβένονται την περίοδο 2016-2025, ενώ οι νέες επενδύσεις θα αποσβένονται με σταθερό ετήσιο ποσοστό 4%. Τα χρηματοοικονομικά έσοδα του ΟΛΠ προβλέπεται ότι δε θα έχουν μεγάλες αλλαγές την επόμενη περίοδο και το επιτόκιο χορηγήσεων εταιρικών δανείων θα είναι 1,5% με 15 έτη περίοδο αποπληρωμής.

Σχετικά με τις επενδύσεις που προβλέπει η σύμβαση παραχώρησης, πρέπει να γίνουν σε δύο χρονικές περιόδους διάρκειας πέντε χρόνων (CAPEX periods). Όμως, η Cosco ενδιαφέρεται να υλοποιήσει κι άλλες επενδύσεις επικερδείς που δεν προβλέπονται από την σύμβαση. Ομοίως, κι άλλες επιχειρήσεις που συνεργάζονται με το λιμάνι έχουν δείξει ενδιαφέρον για επενδύσεις στην ευρύτερη περιοχή.

Ένα μεγάλο τμήμα των επενδύσεων της Cosco προορίζεται για την ανάπτυξη των υποδομών για τα κρουαζιερόπλοια. Η επένδυση αυτή θα χρηματοδοτηθεί από ίδια κεφάλαια και ευρωπαϊκά προγράμματα ΕΣΠΑ (2014-2020). Εφόσον αυτή η επένδυση είναι πρωταρχικής σημασίας στη σύμβαση και δεδομένου ότι η χρηματοδότηση προέρχεται και από ευρωπαϊκά κονδύλια, αναμένεται να υλοποιηθεί γρηγορότερα η αναβάθμιση του λιμένα και η παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών για τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα το λιμάνι του Πειραιά να ενισχύσει το ρόλο του ως λιμένας υποδοχής κρουαζιερόπλοιων, ωφελώντας έτσι και τις τουριστικές επιχειρήσεις στις κοντινές περιοχές. Επίσης, επόμενος στόχος είναι να μετατραπεί ο Πειραιάς σε κόμβο εφοδιασμού κρουαζιέρας, προσφέροντας εξειδικευμένες υπηρεσίες. Αυτό με τη σειρά του θα προσελκύσει νέες επενδύσεις, π.χ. κατασκευή ψυχόμενων και μη αποθηκών τροφοεφοδίων.

Μια άλλη μεγάλη επένδυση που θα έχει πολλές θετικές εξωτερικότητες στην ελληνική οικονομία είναι αυτή της αναβάθμισης της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (ΝΠΖ). Αυτή η αναβάθμιση θα αξιοποιήσει ανθρώπινο δυναμικό με τις κατάλληλες γνώσεις που είναι ανεκμετάλλευτο σήμερα. Επίσης, η ανανεωμένη ΝΠΖ θα μετατραπεί σε πόλο έλξης για παραναυτιλιακές υπηρεσίες πολυεθνικών εταιριών, οι οποίες θα μπορούσαν να μεταφέρουν και μέρος της δραστηριότητάς τους στην ευρύτερη περιοχή της ΝΠΖ. Γενικά η εκμετάλλευση της ΝΠΖ θα δώσει ανάσα στην επιχειρηματική δραστηριότητα του Περάματος.

Η επένδυση στη σιδηροδρομική γραμμή του Θριασίου, αναμένεται να συνδέσει την Ελλάδα με την Κεντρική Ευρώπη. Θα δημιουργηθεί ένα αξιόπιστο σύστημα μεταφοράς και διακίνησης οχημάτων από και προς τον Πειραιά, που θα μπορούσε να προσελκύσει νέες αυτοκινητοβιομηχανίες που θα χρησιμοποιούν τον Πειραιά σαν διαμετακομιστικό κέντρο μεταξύ Ευρώπης, Αφρικής και Ασίας. Άλλες επενδύσεις θα μπορούσαν να αφορούν την προσέλκυση μεταποιητικών δραστηριοτήτων (π.χ. παραμετροποίηση οχημάτων).

Κι άλλες επενδύσεις αναμένονται στο λιμάνι του Πειραιά της τάξης των €243 εκατ., οι οποίες θα υλοποιηθούν σε βάθος 37 ετών. Έχουν να κάνουν με αναβάθμιση του εξοπλισμού και την κατασκευή κι άλλων υποδομών. Η αναβάθμιση του λιμανιού θα προσελκύει συνεχώς κι άλλες πολυεθνικές εταιρίες που θα δημιουργήσουν μεταφορικούς κόμβους (logistics hub) για τη διακίνηση των προϊόντων τους στον Πειραιά (π.χ. Cosco με την British American Tobacco για επενδύσεις ύψους €100 εκατ).

Θετικές όμως εξωτερικότητες από αυτές τις επενδύσεις θα έχουν και οι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας που συνδέονται με την εξυπηρέτηση των επιπλέον φορτίων, όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές και ο κλάδος διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics).

Επιπρόσθετα, ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών θα επωφεληθεί και ιδιαίτερα ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics). Από μια μελέτη της Εθνικής Τράπεζας, η βελτίωση του κύκλου εργασιών του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας μπορεί να ξεπεράσει τα €2,5 δισεκ. το 2018, από €0,4 δισεκ. που ήταν το 2015.

Ο κύκλος εργασιών των σιδηροδρομικών μεταφορών θα επηρεαστεί επίσης θετικά. Πιο αναλυτικά, ξεπερνώντας το πρόβλημα της έλλειψης σε μηχανοδηγούς, αλλά και με την περιορισμένη ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, μέσω των σχετικών επενδύσεων σε υποδομές όπως η νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή Τιθορέας – Λιανοκλαδίου – Δομοκού, αναμένεται ότι ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να αυξηθεί το 2016 σε 69.160 TEUs και να διαμορφωθεί σε 197.600 TEUs το 2019, που είναι περίπου 20 δρομολόγια καθημερινά και προς τις δύο κατευθύνσεις (Θριάσιο – Κεντρική Ευρώπη).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η σύγχρονη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων (ΕΚ) απαριθμεί 60 χρόνια παρουσίας. Ο πιο αποτελεσματικός τρόπος μεταφοράς ΕΚ είναι με τη ναυτιλία τακτικών γραμμών. Μέσω αυτής μεταφέρονται ΕΚ σε τακτικά δρομολόγια μεγάλης χωρητικότητας πλοίων. Οι ίδιοι οι ιδιοκτήτες των πλοίων μπορούν να ασχοληθούν με τη μεταφορά φορτίων, αλλά και αυτοί που ναυλώνουν τα πλοία για δική τους εκμετάλλευση από τους ναυλομεσίτες.

Με τα χρόνια, η χρήση της ναυτιλίας τακτικών γραμμών σημειώνει άνοδο για τις συναλλαγές εμπορευμάτων μεταξύ των χωρών. Συνδέει διάφορες χώρες και αγορές, ευνοώντας τις παγκόσμιες αγοροπωλησίες. Απαραίτητα για τη σύνδεση αυτή είναι τόσο η καλή συνεργασία μεταξύ των πλοίων και των αντίστοιχων λιμένων, όσο και ένα δίκτυο διατροφικών μεταφορών.

Τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ποικίλα. Δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, αυξάνει το ακαθάριστο εγχώριο προϊόντων χωρών και συνεισφέρει στη διεθνή σταθερότητα και ασφάλεια.

Όσον αφορά την COSCO που έχει αναλάβει την αναβάθμιση του λιμανιού, απαρτίζεται από έμπειρο ανθρώπινο προσωπικό, κατάλληλα καταρτισμένο, νέες τεχνολογίες και τον απαραίτητο εξοπλισμό και εγκαταστάσεις. Έχει αναλάβει πολλές επενδύσεις για την ανάδειξη του λιμανιού στις διεθνείς αγορές. Κάποιες είναι υποχρεωτικές από την σύναψη της σύμβασης και κάποιες είναι επενδύσεις που ήρθαν στο φως μετέπειτα προκειμένου να αυξηθεί η παραγωγικότητα και τα κέρδη.

Σημαντική συμφωνία ήταν αυτή μεταξύ της Cosco, της HP και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για την εισαγωγή Αμερικάνικων προϊόντων στην Ευρώπη από το λιμάνι του Πειραιά και στη συνέχεια τη μεταφορά τους μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Ένας τομέας που ενδιαφέρει αρκετά την COSCO είναι αυτός των κρουαζιερών. Στοχεύει να αναβαθμίσει το λιμάνι, ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Μια ακόμα προτεραιότητα είναι η εκμετάλλευση των ναυπηγείων του Σκαραμαγκά. Ενδιαφέρεται να επενδύσει στη ναυπηγοεπισκευή 200 εκατ. ευρώ.

Άλλη μια σημαντική επένδυση είναι αυτή της αναβάθμισης της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (ΝΠΖ). Επιπλέον, η επένδυση στη σιδηροδρομική γραμμή του

Θριασίου, αναμένεται να συνδέσει την Ελλάδα με την Κεντρική Ευρώπη. Θα δημιουργηθεί ένα αξιόπιστο σύστημα μεταφοράς και διακίνησης οχημάτων από και προς τον Πειραιά. Συνεπώς, προωθούνται και ο κλάδος διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) και ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών. Τέλος, η Cosco ενδιαφέρθηκε να επεκτείνει τις επενδύσεις της και στη δυτική πλευρά της προβλήτας III. Η νέα προβλήτα III αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2020.

Η ελληνική κυβέρνηση θεωρεί ότι με τις επενδύσεις αυτές ο Πειραιάς θα γίνει ο πρώτος σταθμός στην Ε.Ε. του κινεζικού δρόμου, μια γέφυρα ανάμεσα στην Κίνα, την Ασία και την Ευρώπη.

Επίσης, τα έσοδα για την ελληνική οικονομία είναι αυξημένα από τη σύναψη της συμφωνίας παραχώρησης. Προέρχονται κυρίως από την πώληση μετοχών που ανήκουν στο κράτος, από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης από τον ΟΛΠ, μερίσματα από τα κέρδη του οργανισμού, έσοδα από φόρους στα κέρδη του οργανισμού και στις αμοιβές των εργαζομένων, καθώς και έσοδα από εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.

Συνοψίζοντας, το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα ελκυστικό λιμάνι για επενδύσεις με ένα πολύ μεγάλο πλεονέκτημα αυτό της γεωγραφικής του θέσης ως σημείο συνάντησης των τριών ηπείρων: Ασίας, Αφρικής και Ευρώπης. Η Cosco επέλεξε τον Πειραιά για να αποκτήσει πρόσβαση σε όλη την ευρύτερη περιοχή και να αναπτύξει τις δραστηριότητές της στην Μεσόγειο και στην Ευρώπη. Έτσι η Κίνα μπορεί εύκολα να προωθήσει τα προϊόντα της στις παραπάνω αγορές.

Η σύμβαση παραχώρησης όμως στην Cosco έφερε και κάποιες αναταραχές στην Ελλάδα. Απεργίες, διαδηλώσεις και διαμαρτυρίες διαδραματίζονταν καθημερινά για μήνες. Ο λόγος όμως που ένα τόσο μεγάλο έργο ανατέθηκε σε μια ιδιωτική και διεθνούς εμβέλειας εταιρεία είναι το υψηλό κόστος μια τέτοιας επένδυσης το οποίο θα ήταν αδύνατον να πραγματοποιηθεί από το ελληνικό κράτος.

Με την ολοκλήρωση των επενδύσεων, Cosco και ελληνική κυβέρνηση, αποσκοπούν στην δημιουργία ενός σύγχρονου λιμανιού αντάξιου των άλλων μεγάλων ευρωπαϊκών λιμανιών το οποίο θα αποτελεί ενδιάμεσο κόμβο στη μεταφορά φορτίων με τελικό προορισμό την Ελλάδα, τη Μεσόγειο αλλά και την Ευρώπη.

Συμπέρασμα, πέρα από τα όποια προβλήματα μπορεί να δημιουργήθηκαν από την σύναψη συμφωνίας μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και της Cosco, υπήρξαν και πολλά οφέλη, όπως ότι νέες θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν και ότι οι συνδυασμένες μεταφορές στο λιμάνι του Πειραιά προωθήθηκαν, αναβαθμίζοντας έτσι το γεωστρατηγικό του ρόλο και κάνοντάς το πολύ ανταγωνιστικό στη Βόρεια Ευρώπη, καθώς και Παγκόσμιο Διαμετακομιστικό Κέντρο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. 2lyk-korinth.kor.sch.gr. (2017). Το λιμάνι της Αμβέρσας. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://2lyk-korinth.kor.sch.gr/limani.htm> [Ανασύρθηκε 11 Aug. 2017].
2. Aapa-ports.org. (2017). American Association of Port Authorities. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.aapa-ports.org> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
3. Apice-project.eu. (2017). ΜΑΣΣΑΛΙΑ. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.apice-project.eu/content.php?ID1=&ID2=28&ID=28&ID3=&lang=GRE> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
4. bankingnews.gr. (2014) Στρατηγική συμφωνία μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Cosco - Αναβαθμίζεται σημαντικά το λιμάνι του Πειραιά - Ικανοποίηση στην κυβέρνηση[online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.bankingnews.gr>: [ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017]
5. Bremenports.de. (2017). bremenports - HäfenmitweltweitenVerbindungen. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.bremenports.de/en/> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
6. Capital.gr. (2017). Ποιος θα κοντράρει την Cosco για τον Πειραιά. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.capital.gr/news.asp?id=2001274> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
7. e.V., D. (2017). Βρέμη: Υδάτινοι κόσμοι και το ξωτικό Klabautermann. [online] Germany.travel. Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.germany.travel/gr/towns-cities-culture/towns-cities/bremerhaven.html> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
8. Ethnos.gr. (2017). Domain Names, Web Hosting, Managed WordPress Hosting, SSL Certificates | Papaki. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.ethnos.gr/enteta.asp?catid=23526&subid=2&pubid=63608728> [Ανασύρθηκε 20 Ιουλ. 2017].
9. Euro2day.gr. (2017). ΓΑΙΑΟΣΕ: Έντονο κινεζικό ενδιαφέρον για το Θριάσιο. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1233934/gaiaose-entono-kineziko-endiaferon-gia-to-thriasio.html> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].

10. Euro2day.gr. (2017). ΤΑΙΠΕΔ:Παράταση ένα μήνα για τα λιμάνια. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/761269/Article.aspx> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
11. Hamburg-travel.com. (2017). Το λιμάνι του Αμβούργου. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.hamburg-travel.com/gr/hamburg-tourism/hamburg-tourism-10/> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
12. Havre-port.fr. (2017). Le Havre | HAROPA | Ports de Paris Seine Normandie. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.havre-port.fr/en/> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
13. In2life.gr. (2017). Αμβούργο: Ανακαλύπτοντας την εναλλακτική Γερμανία. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.in2life.gr/escape/destinations/article/195412/amvoyrngo-anakalyptontas-thn-enallaktikh-germania.html?singlepage=1> [Ανασύρθηκε 9 Aug. 2017].
14. In2life.gr. (2017). Κάθε λιμάνι και φωτό: Τα πιο όμορφα αγκυροβόλια της Ευρώπης. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.in2life.gr/escape/infoguide/article/199139/kathe-limani-kai-foto-ta-pio-omorfa-agkyrovolia-ths-evrophi.html> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
15. Kathimerini, (2017). [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.kathimerini.gr/490840/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/plhrhs-egkataleiyh-sth-zwnh-peramatos> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
16. Kathimerini.gr. (2017). Εως την 1η Αυγούστου η παράταση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για το Θριάσιο, Της Αλεξάνδρας Κασσίμη | Kathimerini. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.kathimerini.gr/775417/article/oikonomia/epixeirhseis/ews-thn-1h-aygoystoy-h-paratash--ekdhlwshs-entiaferontos-gia-to-8riasio>
17. Leaderinternational.gr. (2017). Λιμάνια | Leader International S.A.. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.leaderinternational.gr/el/oil/ports> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
18. Naftemporiki.gr. (2017). ΕΛΓΕΚΑ: Στρατηγική συμφωνία με την COSCO. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/290976/elgeka-stratigiki-sumfonia-me-tin-cosco> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].

19. Naftemporiki.gr. (2017). Οι βασικοί όροι της συμφωνίας μεταξύ των Cosco και ΟΛΠ. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/728214/oi-basikoi-oroi-tis-sumfonias-metaksu-ton-cosco-kai-olp> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
20. Naftemporiki.gr. (2017). Τι συζητούν Cosco και Μαξίμου για τη ναυπηγοεπισκευή. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/621315> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
21. oikonomica. (2017). Το μεγάλο παιχνίδι της Cosco στο λιμάνι. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : http://oikonomica.com/2013/03/09/cosco_port_piraeus/ [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
22. Olp.gr. (2017). Αρχική σελίδα. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.olp.gr> [Πρόσβαση 12 Aug. 2017].
23. Pct.com.gr. (2017). PCT. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.pct.com.gr> [Πρόσβαση 12 Αυγ. 2017].
24. Port of Amsterdam. (2017). Port of Amsterdam. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.portofamsterdam.com/> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
25. TheToc, (2014). [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.thetoc.gr/webtv/ontheroad/perama-i-naupigoepiskeuastiki-stin-entatik> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
26. Αθανασοπούλου, Π. (2017). ΤασπουδαιότεραλιμάνιατηςΕυρώπης | clickatlife.gr. [online] clickatlife.gr. Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.clickatlife.gr/story.aspx?id=2293287> [Ανασύρθηκε 12 Aug. 2017].
27. Έθνος. (2012). Ο Πειραιάς λιμανιχρυσάφι για την COSCO. [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22770&subid=2&pubid=63608658> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017]
28. Ημερησία (2017). ΣυμφωνίαZTEHellasTelecommunicationsκαιCosco [online] Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26519&subid=2&pubid=113240518> [Ανασύρθηκε 12 Αυγ. 2017].
29. IOBE. (2016). Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

30. Online, T. (2017). «Αρμάδα» στα νερά του λιμανιού του Αμβούργου για τα 824α γενέθλιά του. [online] ΤαΝέαOnline. Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.tanea.gr/news/world/article/5016467/parelash-sta-nera-toy-limaniou-toy-amboourgoy-gia-ta-824a-genethlia-toy/> [Ανασύρθηκε 29 Ιουλ. 2017].
31. Σώκου, Κ. (2010). Η στρατηγική έξι σημείων της Cosco για τον Πειραιά. Καθημερινή.
32. Τσαμόπουλος Μ. (2010). Συμφωνία εμπορευματικής σύνδεσης “sea-air” μεταξύ ΣΕΠ και ΔΑΑ . Πρωτο Θέμα.
33. Τσιμπλάκης Α. (2016). Ο «Οδικός Χάρτης» της Cosco για Επενδύσεις 600 εκατ. Ευρώ. Ναυτεμπορικη