

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ
ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ. Η
ΕΙΔΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

Σινάνη Αμάντα

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

Δήλωσης αυθεντικότητας / ζητήματα 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 το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Παρδάλη Αγγελική
- Θεοδορόπουλος Σωτήριος

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ όλους όσους συνέβαλαν να ολοκληρωθεί αυτή η εργασία.

.

Thank you.

Αμάντα

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	iv
ΛΙΣΤΕΣ.....	vi
Λίστα Πινάκων.....	vi
Λίστα Εικόνων.....	vi
Λίστα Διαγραμμάτων.....	vi
Λίστα Συντομεύσεων.....	vi
ABSTRACT.....	viii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	3
1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ.....	3
1.2 ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	4
1.2.1 ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	5
1.2.2 ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	6
1.2.3 ΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	7
1.3 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	12
1.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ.....	14
1.4.1 MAERSK LINE.....	15
1.4.2 MSC.....	17
1.4.3 CMA CGM.....	18
1.4.4 COSCO.....	19
1.4.5 EVERGREEN.....	21
1.4.6 HAPAG- LLOYD.....	23
1.4.7 HANJIN SHIPPING CO LTD.....	24
1.4.8 YANG MING MARINE TRANSPORT CORP.....	25
1.4.9 CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO LTD.....	25
1.4.10 K LINE.....	27
1.5 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΜΜΑΧΙΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	28
1.6 ΟΙ ΧΩΡΕΣ BRICS ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	30
1.7 ΟΙ ΧΩΡΕΣ G7 ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	32
1.8 ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ.....	33

1.9	Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	40
1.10	Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ.....	41
2	ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	42
2.1	ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΛΙΜΑΝΙ	42
2.2	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ	43
2.3	ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ.....	44
2.4	ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	45
2.5	ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΝΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	46
2.6	Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	47
2.7	ΟΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	48
2.8	ΛΙΜΑΝΙΑ- ΚΕΝΤΡΑ LOGISTICS.....	50
2.9	ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΑΝΩΔΟΜΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	51
2.10	ΚΕΝΤΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ.....	51
2.11	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ	52
2.12	ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ.....	55
3	ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ/ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	58
3.1	Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	58
3.2	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	61
3.3	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΧΘΕΣ	63
3.4	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΗΜΕΡΑ	65
3.5	ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	68
3.6	Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	69
3.7	ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ PCDC.....	70
3.7.1	ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	71
4	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	74
5	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	76

ΛΙΣΤΕΣ

Λίστα Πινάκων

Πίνακας 1-1 Ο στόλος των μεγαλύτερων εταιρειών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων	12
Πίνακας 1-2 Ο όγκος διαχείρισης του στόλου.....	13
Πίνακας 1-3 Διάρθρωση ομίλου Maersk.....	16
Πίνακας 1-4 Διάρθρωση εταιρείας MSC.....	17
Πίνακας 1-5 Διάρθρωση εταιρείας MSC.....	19
Πίνακας 1-6 Διάρθρωση εταιρείας Cosco	20
Πίνακας 1-7 Διάρθρωση εταιρείας Evergreen.....	22
Πίνακας 1-8 Διάρθρωση εταιρείας Hapag-Lloyd.....	24
Πίνακας 1-9 Διάρθρωση εταιρείας Hanjin	24
Πίνακας 1-10 Διάρθρωση εταιρείας Yang Ming.....	25
Πίνακας 1-11 Διάρθρωση εταιρείας China Shipping	26
Πίνακας 1-12 Διάρθρωση εταιρείας Kawasaki	27
Πίνακας 1-13 Οι χώρες G7	33
Πίνακας 1-14 Θαλάσσιες διαδρομές και συνολικές υπηρεσίες.....	39
Πίνακας 3-1 Συνολική διακίνηση ΟΛΠ 2007-2014.....	64
Πίνακας 3-2 Συνολική διακίνηση ΟΛΠ και ΣΕΜΠΟ 2010-2015.....	68

Λίστα Εικόνων

Εικόνα 1-1 Θαλάσσιες διαδρομές εμπορευματοκιβωτίων	34
Εικόνα 2-1 Τα τερματικά των παγκόσμιων διαχειριστών	45
Εικόνα 2-2 Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου 2014.....	54
Εικόνα 3-1 Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας.....	59
Εικόνα 3-2 Οι προβλήτες του Πειραιά	65

Λίστα Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1-1 Όγκος κοντέινερ 2005/2015 και για τις 3 κατηγορίες.....	35
Διάγραμμα 1-2 Ενδοπεριφερειακό εμπόριο από κ προς Ασία 2015.....	36
Διάγραμμα 1-3 Εξέλιξη εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, 1996-2014	39
Διάγραμμα 1-4 Κατανομή διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως ανά διαδρομή, 2011-2014.....	40
Διάγραμμα 2-1 Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων Αν.Μεσόγειο-Μ. Θάλασσα 2015	53

Λίστα Συντομεύσεων

AIS	Automatic Identification System
BDI	Baltic Dry Index
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CGT	Compensated Gross Ton
CHF	Swiss franc
DB	DataBase

DWT	Deadweight tonnage
EUR	Euro
FFA	Forward Freight Agreement
GBP	Pound sterling
GDP	Gross Domestic Product
GT	Gross tonnage
HFO	Heavy Fuel Oil
IMO	International Maritime Organization
JPY	Japanese yen
KPSS	Kwiatkowski–Phillips–Schmidt–Shin
LIBOR	London Interbank Offered Rate
MT	Metric Tonnes
NARMAX	Nonlinear AutoRegressive Moving Average model with eXogenous
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
PSD	Parcel Size Distribution
RPM	Revolutions Per Minute
UN	United Nations
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
USD	United States Dollar

ABSTRACT

Γραψε το αβστρακτ

, UNCTAD, OECD, etc). Furthermore, a software code will be developed in the fourth-generation programming language Matlab to assess the above analysis.

Key words: Freight Rate, Shipping, Dry Bulk, Time series, Economic Factors, Correlation,

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων είναι γνωστό ότι αποτελεί σημαντικό κλάδο της ναυτιλίας. Όπως μαρτυρά και η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας, τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες. Είναι επομένως λογικό να αναπτύχθηκε η χρησιμοποίηση των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων εφόσον μέσω αυτών είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών, ιδίως όταν αναφερόμαστε σε χύδην μαζικά φορτία, όπως πρώτες ύλες, καύσιμα και δημητριακά.

Η Ελλάδα παρόλο που είναι μια χώρα με ναυτιλιακή παράδοση και έχει συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη της παγκοσμίως, σε αυτόν τον κλάδο θεωρείται ότι υστερεί. Αυτό μπορεί να οφείλεται πρώτον στο γεγονός ότι η Ελλάδα είναι μια μικρή χώρα, άρα δεν έχει μεγάλες παραγωγές ώστε να καλύπτει τις καταναλωτικές ανάγκες των άλλων χωρών και δεύτερον στο γεγονός ότι οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν πρωτοπόροι όσον αφορά την ναυτιλία και έτσι κατάφεραν να αναπτυχθούν εκτός των συνόρων της χώρας τους και να εδραιωθούν παγκοσμίως.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένας χώρος που υπόκειται σε μεταβολές και έντονες διακυμάνσεις, γεγονός που καθιστά την μελέτη της αγοράς πιο ενδιαφέρουσα. Για το λόγο αυτό σε αυτή την εργασία θα δούμε πως διαμορφώνεται η ναυτιλία τακτικών γραμμών κάθε φορά στις ανάγκες της αγοράς κάνοντας συμμαχίες, συγχωνεύσεις, διαπραγματεύσεις προκειμένου να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις των καιρών.

Επίσης θα δούμε πως εξελίχθηκαν τα λιμάνια, τα οποία αποτελούν βασικό κρίκο στην ναυτιλία. Από το 1980 και μετά η λιμενική βιομηχανία βρέθηκε σε μια συνεχή ανάπτυξη, η οποία συνεχίζεται μέχρι και σήμερα. Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και των logistics έκανε τα λιμάνια/τερματικά αναπόσπαστο κομμάτι των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων. Πλέον τα λιμάνια προσφέρουν ολοκληρωμένες υπηρεσίες καθώς ο ανταγωνισμός στην επιλογή τους είναι μεγάλος. Η ποιότητα και η τιμολόγηση παίζουν βασικό ρόλο στην επιλογή τους. Επίσης κάποια λιμάνια έχουν γίνει επιτυχημένα κέντρα μεταφόρτωσης λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, όπως το λιμάνι του Marsaxlokk στην Μάλτα.

Τα τελευταία χρόνια αυτό το στόχο προσπαθεί κατά κάποιο τρόπο να καταφέρει και το λιμάνι του Πειραιά. Να γίνει το μεγαλύτερο λιμάνι μεταφόρτωσης στη Μεσόγειο. Έχοντας ιδιωτικοποιήσει πλέον το λιμάνι και έχοντας επενδύσει στην αναβάθμιση των προβλητών έχει κερδίσει αρκετό από το χαμένο έδαφος των προηγούμενων ετών. Υπό την επίβλεψη της Cosco έχει αυξήσει την διακίνηση της κατά 467% και συνεχίζει. Επίσης σημαντικό γεγονός είναι η επένδυση στην σύνδεση με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο, καθώς και σε κέντρα αποθήκευσης ώστε να προσφέρονται ολοκληρωμένες υπηρεσίες στους χρήστες του.

Το μέλλον του λιμανιού εξαρτάται από την στρατηγική που θα ακολουθήσουν οι επενδυτές του. Αυτό εκτός από τις επενδύσεις σε εγκαταστάσεις και μηχανήματα απαιτεί και τιμολογιακή πολιτική, ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των χρηστών του και φερεγγυότητα ως προς αυτούς. Όλα αυτά συνθέτουν τη δημιουργία καλής φήμης για το λιμάνι και την δημιουργία ισχυρών δεσμών μεταξύ του λιμανιού και των χρηστών του.

Επειδή στόχος της παρούσας εργασίας είναι να βρεθεί ο τρόπος με τον οποίο θα επιτευχθεί η καλύτερη εκμετάλλευση λειτουργίας και διοίκησης στο λιμάνι του Πειραιά, για τον σκοπό αυτό αναζητούνται στοιχεία στην διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία όσος αφορά τις καινοτόμες στρατηγικές για την ανάπτυξη της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και της διαχείρισης του σημαντικότερου λιμένα για την χώρα. Πως μπορούν να αποφέρουν καρπούς οι επενδύσεις στο λιμάνι και πως θα αναπτυχθεί περαιτέρω ώστε να ανταγωνίζεται τα υπόλοιπα λιμάνια στον κόσμο.

Μέσω της παρουσίασης του τρόπου ανάπτυξης και εξέλιξης των εταιριών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων θα παρουσιαστεί και η ταυτόχρονη εξέλιξη των λιμένων που τα φιλοξενούν και οι αλλαγές στις οποίες υπόκεινται για να είναι ανταγωνιστικά, ενώ στην συνέχεια πραγματοποιείται μελέτη περίπτωσης για το λιμάνι του Πειραιά.

Η επιλογή έρευνας έγκειται στο γεγονός ότι είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου. Ακόμη, θα αναλυθεί γιατί ο Πειραιάς άργησε τόσο πολύ να εξελιχθεί και ποιες είναι οι προοπτικές του για το μέλλον.

1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Όταν υπάρχει όγκος θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ δύο ή περισσότερων γεωγραφικών τόπων, ο οποίος δικαιολογεί την εκτέλεση θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών ανάμεσα στους τόπους αυτούς, αναπτύσσεται συνήθως μια τακτική γραμμή(liner service). Η παροχή υπηρεσιών στα πλαίσια τακτικών γραμμών αναφέρεται στην ύπαρξη ενός αριθμού πλοίων, που βρίσκονται κάτω από όμοια πλοιοκτησία ή εταιρεία διαχείρισης, τα οποία προσφέρουν συγκεκριμένες υπηρεσίες σε τακτά χρονικά διαστήματα μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων.

Τα πλοία γραμμών εκτελούν μεταφορές φορτίων σε τακτά χρονικά διαστήματα με σταθερή συχνότητα και κανονικότητα δρομολογίων, μεταξύ σταθερών λιμανιών παρέχοντας έτσι την δυνατότητα στους εισαγωγείς και εξαγωγείς να σχεδιάσουν την δική τους στρατηγική αγοράς και πωλήσεων (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, & Πλωμαρίτου, 2010).

Οι κυριότεροι τύποι πλοίων σε αυτή την αγορά είναι τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων (container vessels), τα πλοία πολλαπλών χρήσεων (multipurpose vessels) και τα πλοία RO-RO (Roll on/Roll off) ή LO-LO (Lift on/Lift off), τα οποία είναι συνήθως σύγχρονα και γρήγορα. Τα πλοία της αγοράς γραμμών επίσης μπορούν να διακριθούν σε πλοία που εκτελούν ποντοπόρα δρομολόγια στις κυριότερες διαδρομές παγκοσμίως (deep-sea liner services), π.χ Ευρώπη- Άπω Ανατολή και στα πλοία που εκτελούν δρομολόγια ανάμεσα σε λιμάνια μικρότερης εμπορικής κίνησης εντός μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής (feeder services), π.χ στην Μεσόγειο Θάλασσα και τη Μαύρη Θάλασσα (Βλάχος, 2000).

Όπως θα αναλύσουμε και παρακάτω υπάρχουν πολλά είδη φορτίων στην ναυτιλία γραμμών, το πιο διαδεδομένο όμως κάποιες είναι το εμπορευματοκιβώτιο. Πρόκειται για ένα κιβώτιο σχεδιασμένο κυρίως από σίδηρό και φορές και σε συνδυασμό αυτού με αλουμίνιο, με το οποίο είναι δυνατή η μεταφορά εμπορευμάτων. Ο συγκεκριμένος τρόπος παρέχει ευκολία, προστασία και ασφάλεια φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς εμπορευμάτων. Τα εμπορευματοκιβώτια έχουν το πλεονέκτημα ότι μπορούν να στοιβαχτούν το ένα πάνω στο άλλο και να μπορούν να ρυμουλκηθούν ή να μεταφερθούν με διάφορα μεταφορικά μέσα (Παρδάλη Α. , 2001).

Τα εμπορευματοκιβώτια έχουν εξελιχθεί πολύ από τότε που πρωτοεμφανίστηκαν και σήμερα τα κύρια χαρακτηριστικά τους είναι:

- τα κατάλληλα ανοίγματα για φορτοεκφόρτωση εμπορεύματος
- το μέγεθός τους είναι κατάλληλο για φορτοεκφόρτωση στο πλοίο
- επιτρέπει την μεταφορά όχι μόνο γενικού φορτίου αλλά και επικίνδυνου και υγρού φορτίου
- η διάρκεια ζωής τους είναι από 5 μέχρι 10 χρόνια ανάλογα από το υλικό που είναι φτιαγμένα και από τον τρόπο χρήσης τους
- μπορούν εύκολα να φορτώνονται και να μεταφορτώνονται σε διαφορετικά μέσα

Η εξέλιξη των εμπορευματοκιβωτίων βοήθησε πολύ στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και οδήγησε στην αύξηση του όγκου μεταφορών και τις ταχύτητας με την οποία γίνονται οι διακινήσεις. Αυτό με την σειρά του δημιούργησε ανάγκες στις οποίες έπρεπε να προσαρμοστούν τα πλοία, τα κρηπιδώματα, οι χώροι αποθήκευσης και οι τεχνολογία στα λιμάνια (Σαμπράκος, 2008).

1.2 ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η χρήση εμπορευματοκιβωτίων, η οποία προσδίδει ομοιογένεια στο φορτίο. Τα τελευταία χρόνια η ναυτιλία γραμμών είχε συνεχώς μια αυξημένη ζήτηση, η οποία συνεπάγεται και αυξανόμενη τάση των ναύλων και της προσφερόμενης χωρητικότητας. Σημαντικό ρόλο σε αυτό έπαιξε η παγκοσμιοποίηση αφενός και η αύξηση του βιοτικού επιπέδου και συνεπώς της υπερκατανάλωσης στις αναπτυσσόμενες χώρες. Είναι γνωστό ότι τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην liner ναυτιλία μεταφέρουν κυρίως προϊόντα μεταποίησης και βιομηχανικά προϊόντα. Όσον αφορά τον χαρακτήρα της ζήτησης, η ναυτιλία γραμμών διακρίνεται για την ύπαρξη μεγάλου αριθμού φορτωτών, ενώ η ποσότητα ενός φορτίου που μεταφέρεται αποτελεί μικρό μέρος της συνολικής μεταφορικής ικανότητας των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά (Wayne, 2012).

Σαν συνέπεια η σχέση βάρους/όγκου μεταφερόμενου φορτίου είναι ιδιαίτερα χαμηλή σε αντίθεση με την αξία των φορτίων που είναι υψηλή. Εξάλλου η ναυτιλία γραμμών εξυπηρετεί τις ανάγκες μεταφοράς κυρίως βιομηχανικών προϊόντων.

Τα υψηλής αξίας αγαθά που μεταφέρονται από την liner ναυτιλία δημιουργούν την ανάγκη για ταχύτητα και κανονικότητα στις προφερόμενες μεταφορικές υπηρεσίες, ούτως ώστε να ελαχιστοποιείται η οικονομική επιβάρυνση του φορτωτή, λόγω μη δυνατότητας αξιοποίησης του κεφαλαίου. Αυτή η ανάγκη για κανονικότητα και υψηλή ταχύτητα στην ναυτιλία γραμμών έχει ως αποτέλεσμα την απασχόληση πλοίων υψηλής τεχνολογίας τα οποία λειτουργούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις των φορέων ζήτησης (Σαμπράκος, 2008).

Παρακάτω παρουσιάζονται τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της Ναυτιλίας Γραμμών.

1.2.1 ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το γενικό φορτίο αποτελείται από ανεξάρτητες παρτίδες μικρότερες των 20003000 τόνων, οι οποίες δεν συμπληρώνουν την χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού και επομένως μεταφέρονται από κοινού με άλλες παρτίδες. Συνήθως είναι έτοιμα για τον τελικό καταναλωτή και αποτελούν μικρές παρτίδες υψηλής αξίας. Οι πιο σημαντικές κατηγορίες γενικού φορτίου είναι:

- Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο (break bulk cargo): κιβώτια, εξαρτήματα μηχανημάτων κλπ, τα οποία στοιβάζονται και φορτοεκφορτώνονται ανεξάρτητα σε παρτίδες.
- Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια (containerized cargo): κάθε είδους φορτίο που μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια οι διαστάσεις των οποίων είναι 8 πόδια πλάτος, 8,5 πόδια ύψος και 20,30 ή 40 πόδια μήκος (20dv, 40dv, 40hc).
- Φορτίο σε παλέτες (palletized cargo): κάθε φορτίο συσκευασμένο και μοναδοποιημένο σε παλέτες για εύκολη στοιβασία και γρήγορο χειρισμό
- Υγρό γενικό φορτίο (liquid cargo): μικρές παρτίδες υγρού φορτίου που μεταφέρονται σε δεξαμενές (tanks), δοχεία (container), ή βαρέλια (drums)
- Κατεψυγμένο φορτίο (refrigerated cargo) : ευπαθή προϊόντα, όπως π.χ φρούτα ή τρόφιμα, τα οποία μεταφέρονται παγωμένα ή κατεψυγμένα σε κατάλληλα πλοία- ψυγεία ή εμπορευματοκιβώτια ψυγεία (reefer containers)

- Βαριά και δυσκίνητα φορτία (heavy and awkward cargo): βαριά, ογκώδη και δυσκίνητα προϊόντα, δύσκολα στην φορτοεκφόρτωση και την στοιβασία τους (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, & Πλωμαρίτου, 2010).

1.2.2 ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Όπως ήδη γνωρίζουμε τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων απασχολούνται κυρίως σε γραμμές που συνδέουν τις υψηλά βιομηχανικές περιοχές της υφελίου, οι οποίες διαθέτουν προηγμένα συστήματα μεταφοράς στην ενδοχώρα, τόσο στον τόπο εξαγωγής όσο και στον τόπο εισαγωγής του φορτίου. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίου απαιτεί μεγάλες επενδύσεις κεφαλαίου σε ειδικά εξοπλισμένα πλοία, καθώς επίσης και σε εγκαταστάσεις και εξοπλισμό των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια και την ενδοχώρα. Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων τα διαχειρίζονται συνήθως μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη αγορά τακτικών γραμμών. Οι εταιρείες αυτές σχηματίζουν τις περισσότερες φορές διάφορες μορφές συνεργασίας, όπως π.χ. “joint ventures”, “consortia”, “pools”, “trusts”, “conferences”, για λόγους αντιμετώπισης του υψηλού κόστους επένδυσης και των αναγκών των πελατών που απαιτούν ολοένα και αυξανόμενη ποιότητα υπηρεσιών (value-added services), αλλά και για λόγους “marketing”.

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να διακριθούν στους ακόλουθους τρεις βασικούς τύπους:

- “fully cellular container ships” : είναι τα πλοία αποκλειστικής μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία φορτώνονται με την βοήθεια κάθετων οδηγών (guides) μέσα στα αμπάρια. Οι οδηγοί αυτών σχηματίζουν «κελιά» (cells) ώστε να τοποθετούνται με ακρίβεια τα εμπορευματοκιβώτια μέσα στο αμπάρι και να περιορίζεται στο ελάχιστο ο μη χρησιμοποιούμενος χώρος. Επίσης, εμπορευματοκιβώτια φορτώνονται συνήθως και στο κατάστρωμα του πλοίου με την βοήθεια αντίστοιχων οδηγών.
- “cellular ships with Ro/Ro capability”: είναι πλοία που έχουν δυνατότητες μεταφοράς τροχοφόρων φορτίων αλλά και εμπορευματοκιβωτίων, διαθέτοντας εξοπλισμό “roll on -roll off” για τα πρώτα και “lift on-lift off” για τα δεύτερα.

- “multi-purpose container ships”: είναι πλοία που μπορούν να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, γενικό φορτίο ή break bulk φορτίο σε ένα σκέλος μιας διαδρομής και άλλες μορφές φορτίου , κυρίως χύδην ή τροχοφόρα, κατά την επιστροφή (Πατεράκη, 2007).

1.2.3 ΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Στη ναυτιλία γραμμών το συμβόλαιο μεταφοράς είναι η φορτωτική (B/L, Bill of Lading), τα κύρια χαρακτηριστικά της οποίας είναι τα ακόλουθα:

- Είναι τίτλος ιδιοκτησίας του φορτίου (document of title). Ο κάτοχος της φορτωτικής έχει το δικαίωμα να διεκδικήσει τα αγαθά στο λιμάνι παράδοσης του φορτίου ή να μεταβιβάσει (με οπισθογράφιση της φορτωτικής) σε τρίτον τα αγαθά κατά την διάρκεια της μεταφοράς τους.
- Αρχική απόδειξη της συμβολαίου μεταφοράς των αγαθών. Η φορτωτική περιλαμβάνει τους όρους συμφωνίας της μεταφοράς.
- Απόδειξη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί από τον μεταφορέα για μεταφορά. Η φορτωτική περιλαμβάνει πληροφορίες που αφορούν το φορτίο που έχει παραληφθεί για μεταφορά, δηλαδή στοιχεία για την ποιότητα, το βάρος, την ποσότητα του κλπ (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, & Πλωμαρίτου, 2010).

Οι συμβαλλόμενοι επιλέγουν συνήθως τυποποιημένες μορφές φορτωτικών (standard forms of bills of lading) ως βάση των συμφωνιών τους. Η BIMCO παίζει βασικό ρόλο στη δημιουργία έτοιμων εντύπων και έχει συντάξει ένα μεγάλο αριθμό φορτωτικών. Οι έντυπες φόρμες βρίσκονται στην κατοχή των πρακτόρων και των πλοιοκτητών. Η φορτωτική εκδίδεται σε τρία πρωτότυπα αντίγραφα με το ίδιο ακριβώς περιεχόμενο και ημερομηνία, τα οποία παραδίδονται στους φορτωτές. Ο πράκτορας στο λιμάνι φόρτωσης εκδίδει το δηλωτικό φορτίου (manifest of the cargo), το οποίο περιλαμβάνει τα χαρακτηριστικά του φορτίου καθώς και τα στοιχεία των φορτωτών.

Η φορτωτική υπογράφεται από τον πλοίαρχο, ο οποίος βεβαιώνει την παραλαβή του φορτίου που περιγράφεται στην φορτωτική και τη φόρτωσή του στο πλοίο. Εάν το πλοίο πρέπει να αποπλεύσει αμέσως μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης, τότε ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να εξουσιοδοτήσει γραπτώς τον πράκτορα να υπογράψει

αυτός την φορτωτική για λογαριασμό του και στην συνέχεια να την παραδώσει στους φορτωτές.

Κάθε θαλάσσια φορτωτική περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

- Το όνομα του μεταφορέα, πράκτορα ή NVOCC (name of the carrier)
- Το όνομα του φορτωτή, συνήθως εξαγωγέα του φορτίου (name of the shipper)
- Το όνομα του πλοίου μεταφοράς του φορτίου (vessel's name)
- Την ακριβή περιγραφή του φορτίου που παραλήφθηκε (description of the cargo)
- Τα σημεία και τους αριθμούς (marks and numbers), τα οποία καθορίζουν το φορτίο
- Το λιμάνι φόρτωσης (port of loading)
- Το λιμάνι εκφόρτωσης (port of discharge)
- Το ναύλο και τον τρόπο πληρωμής του (freight charges), αν είναι freight prepaid (ναύλος προπληρωμένος) ή freight collect (ναύλος που πληρώνεται στο λιμάνι εκφόρτωσης)
- Το όνομα του παραλήπτη του φορτίου (name of consignee)
- Τους όρους της συμφωνίας της μεταφοράς (the terms of the contract of carriage)
- Την ημερομηνία παραλαβής των εμπορευμάτων για φόρτωση ή/και την ημερομηνία φόρτωσής τους στο πλοίο (received cargo date and/or loading date)
- Το όνομα και την διεύθυνση του υπό ειδοποίηση μέρους (notify party), το οποίο ειδοποιείται κατά την άφιξη του φορτίου
- Τον αριθμό των πρωτότυπων φορτωτικών που εκδόθηκαν (number of bill of ladings)
- Την υπογραφή του πλοίαρχου ή του πράκτορα (signature) (Μάρκου, 2004).

Εάν το περιεχόμενο της φορτωτικής γίνει αποδεκτό από τον φορτωτή, τότε αποστέλλει τα έντυπα της φορτωτικής που κατέχει στον παραλήπτη του φορτίου, είτε μέσω του τραπεζικού συστήματος εάν έχει ανοιχθεί “letter of credit”, είτε μέσω “courier”. Ο τελευταίος είναι ο νόμιμος δικαιούχος του φορτίου και μπορεί να παραλάβει τα αγαθά στο λιμάνι εκφόρτωσης τους. Αν η φορτωτική είναι ονομαστική, νομιμοποιείται για την παραλαβή των εμπορευμάτων ο ονομαστικά αναφερόμενος παραλήπτης. Αν η φορτωτική είναι εις διαταγή, νομιμοποιείται ο κομιστής της στον οποίο μεταβιβάστηκε αυτή με οπισθογράφιση.

Αν ο κομιστής της φορτωτικής δεν εμφανίζει την φορτωτική, είτε επειδή χάθηκε, είτε γιατί καθυστέρησε, τότε ο μεταφορέας ή ο πλοίαρχος δικαιούται να αρνηθεί να παραδώσει τα αγαθά.

Εάν δύο πρόσωπα έχουν από μια φορτωτική και απαιτούν να παραλάβουν τα αγαθά στο λιμάνι προορισμού, τότε ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να μην παραδώσει τα αγαθά σε κανέναν και να ζητήσει από το δικαστήριο διορισμό μεσεγγυούχου. Τα αγαθά αποθηκεύονται με δικαστήριο να κρίνει ποιος είναι ο τελικός δικαιούχος τους.

Μετά την παράδοση των αγαθών στο λιμάνι εκφόρτωση, ο παραλήπτης του φορτίου υποχρεούται να παραδώσει τη φορτωτική με έγγραφη δήλωσή του ότι έγινε η παραλαβή του εμπορεύματος. Όταν πραγματοποιείται η εξόφληση της φορτωτικής με το αντίτυπο που έχει ο δικαιούχος του φορτίου, τα άλλα αντίτυπα καθίστανται ανίσχυρα (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, & Πλωμαρίτου, 2010).

Η ναυτιλιακή πρακτική έχει καθιερώσει τα εξής είδη φορτωτικών:

- Clean bill of lading: όταν το φορτίο που φορτώθηκε στο πλοίο είναι σωστής ποιότητας και ποσότητας, τότε εκδίδεται << καθαρή φορτωτική>>.

- Received for shipment bill of lading: γενικά στην αγορά γραμμών, και πιο συγκεκριμένα στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, αυτός ο τύπος φορτωτικής εκδίδεται την στιγμή που το φορτίο είναι έτοιμο προς φόρτωση επί του πλοίου.
- Shipped bill of lading: η φορτωτική αυτή εκδίδεται μετά την φόρτωση όλου του φορτίου επί του πλοίου και αν έχει εκδοθεί πρωτίστως «received for shipment bill of lading», τότε η τελευταία παύει να ισχύει.
- Direct bill of lading: καλύπτει την μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης με ένα πλοίο, απευθείας από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι εκφόρτωσης.
- Transshipment bill of lading: εκδίδεται συνήθως όταν το φορτίο δεν πρόκειται να μεταφερθεί απευθείας από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι προορισμού, αλλά πρόκειται να μεταφερθεί σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι με έξοδα του πλοιοκτήτη.
- Through bill of lading: η φορτωτική αυτή εκδίδεται όταν η μεταφορά του φορτίου γίνεται με την μεσολάβηση πολλών μεταφορέων όπου ο καθένας χωριστά εκδίδει τα δικά του έγγραφα. Η ευθύνη για την μεταφορά κατανέμεται στους μεταφορείς.
- Combined transport bill of lading: εκδίδεται σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς, όπου χρησιμοποιούνται περισσότερα από ένα μεταφορικά μέσα. Συνήθης περίπτωση αυτή των εμπορευματοκιβωτίων.
- Groupage bill of lading: οι διαμεσολαβητικοί πράκτορες προώθησης του φορτίου συγκεντρώνουν συνήθως τα εμπορεύματα που στέλνουν διάφοροι αποστολείς σε διάφορους παραλήπτες της ίδιας περιοχής/χώρας και τα μεταφέρουν σε μια αποστολή. Ο πλοιοκτήτης σε αυτή την περίπτωση εκδίδει “groupage bill of lading” και ο πράκτορας εκδίδει σε κάθε φορτωτή μια

βεβαίωση φόρτωσης , την επονομαζόμενη “house bill of lading”.

- Open bill of lading: στο συγκεκριμένο δεν αναφέρεται το όνομα του ενός παραλήπτη. Αποτελεί σπάνιο μορφή φορτωτικής γιατί μοιάζει με επιταγή ανοικτού ποσού.
- Named bill of lading: η φορτωτική είναι ονομαστική και εκδίδεται στο όνομα του παραλήπτη του φορτίου. Νόμιμος δικαιούχος είναι ο αναφερόμενος παραλήπτης. Ένα δεν αναφέρονται οι όροι: “ to order”, “ to order or assigns” ή παραπλήσιοι, τότε η φορτωτική δεν είναι μεταβιβάσιμη.
- Order bill of lading: εκδίδεται εις διαταγή του παραλήπτη του φορτίου, ώστε να μεταβιβαστεί από αυτόν με οπισθογράφηση. Εάν η φορτωτική είναι εις διαταγή, νόμιμος δικαιούχος είναι ο κομιστής της, στον οποίο μεταβιβάστηκε από τον αναγραφόμενο παραλήπτη με οπισθογράφηση.
- Negotiable bill of lading: η φορτωτική είναι διαπραγματεύσιμη όταν περιλαμβάνονται σε αυτήν εκφράσεις όπως “ to a named consignee or to his order or assigns”, “ or him or their assigns”, “bearer”, ή “ to order or assigns”.
- Non negotiable bill of lading: η φορτωτική δεν είναι διαπραγματεύσιμη. Αυτό σημαίνει ότι ο παραλήπτης δεν μπορεί να μεταβιβάσει την κυριότητα των αγαθών μεταβιβάζοντας την φορτωτική.
- Sea waybill (straight bill of lading): χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό στην αγορά γραμμών και έχει δύο λειτουργίες. Αποτελεί απόδειξη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί από τον πλοιοκτήτη για μεταφορά και απόδειξη της συμφωνίας της μεταφοράς των αγαθών. Όμως, δεν αποτελεί τίτλο ιδιοκτησίας του φορτίου.
- Liner bill of lading: εκδίδεται στην αγορά γραμμών και αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς των αγαθών, για αυτό το λόγο περιλαμβάνει όλες τις

λεπτομέρειες και τους όρους μεταφοράς (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, & Πλωμαρίτου, 2010).

1.3 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Σήμερα, από τις εταιρείες αυτές υπάρχουν 5,986 ενεργά πλοία στις παγκόσμιες διαδρομές οι οποίες εξυπηρετούν 19,357,037 TEU.

Παρακάτω αναφέρονται ονομαστικά οι 100 μεγαλύτερες εταιρείες παγκοσμίως και το μερίδιο τους στην αγορά σε ποσοστό και σε TEU. Επίσης αναφέρεται ο ήδη υπάρχον στόλος και αυτός που έχει παραγγελθεί:

Πίνακας 1-1 Ο στόλος των μεγαλύτερων εταιρειών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων

Rnk	Operator	TEU	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	2,944,676	15.2%		
2	Mediterranean Shg Co	2,540,324	13.1%		
3	CMA CGM Group	1,733,437	9.0%		
4	Evergreen Line	979,996	5.1%		
5	Hapag-Lloyd	966,437	5.0%		
6	COSCO Container L.	826,479	4.3%		
7	CSCCL	710,857	3.7%		
8	Hanjin Shipping	633,495	3.3%		
9	MOL	613,965	3.2%		
10	Hamburg Süd Group	601,756	3.1%		
11	OOCL	571,913	3.0%		
12	APL	552,726	2.9%		
13	NYK Line	482,457	2.5%		
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	473,041	2.4%		
15	UASC	407,656	2.1%		
16	K Line	394,374	2.0%		
17	Hyundai M.M.	368,494	1.9%		
18	PIL (Pacific Int. Line)	364,270	1.9%		
19	Zim	327,597	1.7%		
20	Wan Hai Lines	218,802	1.1%		
21	X-Press Feeders Group	117,413	0.6%		
22	KMTC	93,213	0.5%		
23	SITC	88,916	0.5%		
24	HDS Lines	88,608	0.5%		
25	TS Lines	77,979	0.4%		
26	Arkas Line / EMES	58,941	0.3%		
27	Simatech	53,704	0.3%		
28	Quanzhou An Sheng Shg Co	53,387	0.3%		
29	NileDutch	49,614	0.3%		
30	RCL (Regional Container L.)	45,829	0.2%		

Πίνακας 1-2 Ο όγκος διαχείρισης του στόλου

Rnk	Operator	TOTAL		Owned		Chartered			Orderbook		
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	2,964,841	601	1,666,294	255	1,298,547	346	43.8%	120,260	14	4.1%
2	Mediterranean Shg Co	2,562,394	492	1,094,201	193	1,468,193	299	57.3%	710,486	56	27.7%
3	CMA CGM Group	1,735,400	468	562,076	83	1,173,324	385	67.6%	370,796	36	21.4%
4	Hapag-Lloyd	978,612	186	516,699	73	461,913	113	47.2%	71,148	7	7.3%
5	Evergreen Line	958,164	204	534,211	106	423,953	98	44.2%	355,016	23	37.1%
6	COSCO Container L.	851,079	166	462,852	84	388,227	82	45.6%	119,500	10	14.0%
7	CSCL	703,891	138	484,206	68	219,683	70	31.2%			
8	Hanjin Shipping	628,048	103	278,102	38	349,946	65	55.7%	36,120	4	5.8%
9	MDL	619,563	115	189,030	29	430,533	86	69.5%	160,940	10	26.0%
10	Hamburg Sud Group	584,848	126	262,672	42	322,176	84	55.1%	49,560	5	8.5%
11	OOCL	576,296	107	340,131	48	236,165	59	41.0%	144,376	8	25.1%
12	APL	557,404	91	386,003	50	171,401	41	30.7%			
13	Yang Ming Marine Tran	490,550	98	189,893	41	300,657	57	61.3%	154,880	11	31.6%
14	NYK Line	488,070	101	281,658	48	206,412	53	42.3%	112,000	8	22.9%
15	UASC	422,543	53	276,936	31	145,607	22	34.5%	198,951	12	47.1%
16	K Line	409,946	77	108,152	17	301,794	60	73.6%	110,960	8	27.1%
17	PIL (Pacific Int. Line)	375,820	157	293,056	120	82,773	37	22.0%	15,556	4	4.1%
18	Hyundai M.M.	365,968	56	153,656	20	212,310	36	58.0%	60,000	6	16.4%
19	Zim	328,289	75	55,057	13	271,232	62	83.1%			
20	Wan Hai Lines	229,793	96	170,837	71	58,956	25	25.7%			
21	X-Press Feeders Group	116,253	80	18,037	12	98,216	68	84.5%			
22	KMTC	98,977	56	39,163	24	59,814	31	60.4%			
23	SITC	89,168	72	38,309	34	50,859	38	57.0%	14,464	8	16.2%
24	HDS Lines	88,608	22	6,864	3	81,744	19	92.3%			
25	TS Lines	80,001	43	3,156	2	76,845	41	96.1%			
26	Akris Line / EMES	58,878	41	46,452	30	12,426	11	21.1%	10,000	4	17.0%
27	Quanzhou An Sheng S	53,387	45	48,696	36	4,691	9	8.8%	9,600	4	18.0%
28	Simatech	52,483	20	5,667	4	46,816	16	88.8%	8,700	2	16.6%
29	RCL (Regional Contain	47,593	29	16,514	17	31,079	12	65.3%			
30	NileDutch	47,048	19	15,341	5	31,707	14	67.4%			
31	Sinotrans	45,772	33	21,538	17	24,234	16	52.9%	16,000	4	35.0%
32	UniFeeder	41,535	37			41,535	37	100.0%			
33	Swire Shipping	39,211	30	34,113	24	5,098	6	13.0%	4,651	3	12.4%
34	Grimaldi (Napoli)	39,149	38	38,514	37	635	1	1.6%	21,745	8	55.5%
35	Samudera	37,258	39	11,230	18	26,028	21	69.9%			
36	Sinokor	36,653	35	16,063	19	19,600	16	53.7%			
37	Heung-A Shipping	35,818	31	13,109	18	22,709	13	63.4%	5,400	3	15.1%
38	OEL / Shreyas (Transw	35,642	24	27,680	17	7,962	7	22.3%			
39	Zhonggu Shipping	34,269	40	24,146	16	10,123	24	29.5%	25,000	10	73.0%
40	Seaboard Marine	33,806	26	1,444	2	32,362	24	95.7%			
41	Matson	32,666	20	31,118	17	1,548	3	4.7%	7,200	2	22.0%
42	Lines Messina	31,134	15	17,520	6	13,614	9	43.7%	2,920	1	9.4%
43	Salam Pacific	30,250	47	30,114	46	136	1	0.4%			
44	Meratus	29,102	50	28,443	45	659	5	2.3%	528	1	1.8%
45	S.C. India	27,041	8	17,766	6	9,275	2	34.3%			
46	Namsung Shipping	26,515	30	19,590	22	6,925	8	26.1%	2,006	2	7.6%
47	Tanto Intim Line	25,270	44	25,270	44						
48	Schöller Group	24,399	14			24,399	14	100.0%			
49	Emirates Shipping Line	22,913	7			22,913	7	100.0%			
50	FESCO	21,181	21	14,034	16	7,147	5	33.7%			
51	Horizon Lines	21,012	10	16,008	7	5,004	3	23.8%			

52	MACS	19,400	11	12,114	7	7,286	4	37.6%			
53	Crowley Liner Services	18,547	18	9,426	10	9,121	8	49.2%	4,800	2	25.9%
54	Westwood	16,868	8			16,868	8	100.0%			
55	Log-In Logistics	16,705	7	8,964	4	7,741	3	46.3%	8,424	3	50.4%
56	DAL	13,996	6	1,664	1	12,312	5	88.0%			
57	Turkon Line	13,568	8	13,568	8						
58	Dole Ocean Liner	13,444	15	9,178	10	4,266	5	31.7%	4,620	3	34.4%
59	Temas Line	13,442	23	13,442	23						
60	Far Shipping	13,193	10			13,193	10	100.0%	3,510	2	27.4%
61	Chun Kyung (CK Line)	11,889	15	7,951	11	3,938	4	33.1%			
62	Marhet	11,861	8	3,525	3	8,336	5	70.3%			
63	Shanghai Hai Hua (Has	11,733	17	8,121	13	3,612	4	30.8%	6,086	6	51.9%
64	Tropical Shg / Sea Star	11,160	19	6,077	13	5,083	6	45.5%	6,200	2	55.6%
65	Guangxi Hongxiang Sh	10,984	23	10,984	23						
66	Reel Ports (BG Freight)	10,404	12			10,404	12	100.0%			
67	King Ocean	10,325	12			10,325	12	100.0%			
68	Containerships OY	10,111	11	966	1	9,145	10	90.4%	8,280	6	81.9%
69	Shanghai Jin Jiang	10,020	10	10,020	10				1,100	1	11.0%
70	Independent Container	9,788	4			9,788	4	100.0%			
71	Borchard Lines	9,550	10	5,254	5	4,296	5	45.0%			
72	Medit C.L.	9,320	6			9,320	6	100.0%			
73	Great White Fleet	8,443	11			8,443	11	100.0%			
74	MTT Shipping	8,425	7	7,363	6	1,042	1	12.4%			
75	Qatar Navigation (Medit	8,383	9	4,977	7	3,406	2	40.6%			
76	Caribbean Feeder Serv	8,359	9	2,757	4	5,602	5	67.0%			
77	Samskip	8,356	12	3,434	4	4,922	8	58.9%			
78	Goto Shipping	8,084	7			8,084	7	100.0%			
79	OPDR	7,644	11	4,490	7	3,154	4	41.3%			
80	Eimskip	7,353	11	5,425	8	1,928	3	26.2%	875	1	11.9%
81	Boluda Lines	7,293	10	3,368	6	3,905	4	53.5%			
82	Vinalines	7,281	12	7,281	12				1,794	1	24.6%
83	SeaFreight	7,200	6			7,200	6	100.0%			
84	Oceanic Cargo Lines	7,169	18	7,169	18						
85	Minsheng Shg	6,892	8	2,056	3	4,836	5	70.2%			
86	Ningbo Ocean Shg Co	6,881	7	6,252	6	629	1	9.1%	11,492	7	167.0%
87	Manguisa	6,822	5			6,822	5	100.0%			
88	Kambara Keen	6,765	8	2,947	3	3,818	5	56.4%			
89	Fujian Zhonghang Ship	6,708	4	6,708	4						
90	Tianjin Marine Shg Co	6,644	4	6,644	4						
91	EAS Datong	6,378	5	2,914	3	3,464	2	54.3%			
92	Valfajre Eight Shg Co	6,297	9	6,297	9						
93	Caraka Tirta Perkasa	6,103	9	5,873	8	230	1	3.8%			
94	SASCO (Sakhalin Ship	6,037	13	5,717	12	320	1	5.3%			
95	Philippines Span Asia	5,898	14	5,898	14						
96	Tamos	5,826	4			5,826	4	100.0%			
97	Interasia Line	5,763	4			5,763	4	100.0%			
98	Interworld Shipping Ag	5,488	4	5,043	2	445	2	8.1%			
99	Taicang Container Line	5,271	8	664	2	4,607	6	87.4%			
100	Pan Continental Shg	5,214	6	3,178	4	2,036	2	39.0%	2,018	2	38.7%

All information above is given as guidance only and in good faith without guarantee

© Alphaliner 1999-2015

Πηγή: Alphaliner.com/top100 (operated fleets as per 29 May 2015)

1.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ

Σ' αυτό το σημείο θα δούμε πιο αναλυτικά κάποιες από τις μεγαλύτερες εταιρείες-μεταφορείς οι οποίες δραστηριοποιούνται σε όλες τις θάλασσες της υφηλίου. Οι συγκεκριμένες εταιρείες εκτός από τις μεταφορές φορτίων δια θαλάσσης με ιδιόκτητους στόλους δραστηριοποιούνται στις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές.

Επιπλέον έχουν σε πολλά λιμάνια ιδιόκτητους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων. Να σημειωθεί ότι οι εταιρείες αυτές βρίσκονται σε συνεχή ανταγωνισμό και η θέση τους στην αγορά μεταβάλλεται συνεχώς λόγω του στόλου που χειρίζονται και των συμφωνιών που κλείνουν κάθε φορά.

1.4.1 MAERSK LINE

Η Maersk Line είναι προϊόν εξαγοράς της Royal P & O Nedlloyd από την δανέζικη AP Moller –Maersk Group το 2005. Σε συνδυασμό με την υφιστάμενη Maersk Sealand σχημάτισαν τη Maersk Line. Η Maersk Sealand είναι προϊόν της συνένωσης της πρώην Maersk Line και Sealand το 1999 έπειτα από την εξαγορά του μεταφορέα ο οποίος έχει βάση τις ΗΠΑ από την AP Moller – Maersk Group.

Το δίκτυο της Maersk Line είναι παγκόσμιο. Μέσω της μητρικής εταιρείας έχει στην κατοχή της δύο ναυπηγεία, στα οποία κατασκευάζονται πολλά από τα πλοία της εταιρείας. Επιπλέον, διαθέτει δικούς της σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων και έχει δικά της φορτηγά και τρένα σε πάνω από 100 χώρες και μέσω της συνεργασίας με την Safmarine ιδιοκτησίας της AP Moller σιγά σιγά εδραιώνεται και στην Αφρικανική αγορά.

Το δίκτυο υπηρεσιών της Maersk Line είναι ανεπτυγμένο σε όλη την υφήλιο. Έχει 374 γραφεία σε 116 χώρες και απασχολεί πάνω από 10.000 ανθρώπους σε γραφεία και σε πλοία στην θάλασσα.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται πάνω από περισσότερα από 600 πλοία. Το 2006 κατασκευάστηκε από την Odense Steel Shipyard για την Maersk Line το ένα από τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο το Emma Maersk τύπου E-class με χωρητικότητα 11.000 εμπορευματοκιβωτίων.

Επτά πλοία ίδιου τύπου έχουν κατασκευαστεί έκτοτε και το 2011 η Maersk διέταξε 20 ακόμη μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering το Triple E class το καθένα με χωρητικότητα 18.000 εμπορευματοκιβωτίων. Το πρώτο από αυτά τα πλοία Triple E-Class βαφτίστηκε με το όνομα Mærsk Mc-Kinney Møller προς τιμήν του διευθύνοντα συμβούλου της Maersk Line.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διάρθρωση του ομίλου. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικές από τις θυγατρικές εταιρείες της¹.

Πίνακας 1-3 Διάρθρωση ομίλου Maersk

MAERSK LINE	
ΜΗΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ- AP MOLLER	
ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
BRIGANTINE SERVICES LTD	CONTAINER PERAIR
APM TERMINAL	TERINAL OPERATOR
MAERSK INC	TERMINAL OPERATOR
ODENSE STEEL SHIPYARD LTD	SHIPBUILDER
NORFOLKLINE BV	SHIPOWNER
MAERSK HONG KONG LTD	LINER AGENT
MAERSK TAIWAN LTD SA	LINER AGENT
MAERSK SINGAPORE PTE LTD	SHIPOWNER
DANSK INDUSTRISYNDIKAT A/S	EQUIPMENT AND MANUFACTURER
MAERSK PANAMA SA	SHIPOWNER
MERCANTILE LOGISTICS	LOGISTICS
UNIVERSAL MARITIME SERVICE GROUP	TERMINAL OPERATOR
MAERSK LOGISTICS INTERNATIONAL S/A	<u>LOGISTICS</u>

¹ www.maersk.com

1.4.2 MSC

Η Mediterranean Shipping Co (MSC) είναι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία που δραστηριοποιείται στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων στο κόσμο τα τελευταία 10 χρόνια. Είναι ελβετική εταιρεία με έδρα την Γενεύη και λειτουργεί 480 γραφεία σε 150 χώρες σε όλο τον κόσμο με πάνω από 24.000 εργαζόμενους. Η ναυτιλιακή γραμμή της MSC πλέει σε περισσότερες από 200 εμπορικές οδούς, και τα πλοία της καταπλέουν σε πάνω από 315 λιμένες.

Η MSC είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος μεταφορέας container παγκοσμίως. Μέχρι πρόσφατα ο στόλος της εταιρείας αποτελούνταν αποκλειστικά από μεταχειρισμένα πλοία σε αντίθεση με σήμερα όπου πραγματοποιείται προσπάθεια ανανέωσης και επέκτασης του στόλου. Από την αρχή της δραστηριοποίησης της εταιρείας στις αγορές της Μεσογείου η MSC προσπαθούσε να επεκταθεί και στις αγορές της υπόλοιπης Ευρώπης, στην Βόρεια Αφρική αλλά και σε υπερατλαντικά δρομολόγια.

Σήμερα η MSC έχει εξαπλώσει το δίκτυο της παγκοσμίως, αναπτύχθηκε στην αγορά της Αφρικής, της Λατινικής Αμερικής, της Αυστραλασίας, της Ασίας, της Ινδίας, της Μέσης Ανατολής και στις αγορές του Ειρηνικού.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 471 πλοία. Η MSC διαθέτει το μεγαλύτερο πλοίο μεταφορέα εμπορευματοκιβωτίων το MSC Όσκαρ με χωρητικότητα 19.244 TEU. Σήμερα διαχειρίζεται ένα στόλο με μεταφορική ικανότητα πάνω από 665.000 TEU².

Παρακάτω φαίνεται η διάρθρωση της εταιρείας, με σχετική αναφορά σε μερικές από τις θυγατρικές εταιρείες της.

Πίνακας 1-4 Διάρθρωση εταιρείας MSC

MEDITERRANEAN SHIPPING Co SA	
ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

² www.msc.com

MEDITERRANEAN SHIPPING Co AUSTRALIAN) PTY LTD (PTY) LTD	LINER AGENT
MEDITERRANEAN SHIPPING Co (PTY) LTD	LINER AGENT
MSC AGENCY AG	LINER AGENT
MEDITE SHIPPING CO (UK) LTD	LINER AGENT
MEDITERRANEAN SHIPPING Co DEL PERU SA	LINER AGENT
MEDITERRANEAN SHIPPING Co (MALTA) LTD	LINER AGENT
MEDITERRANEAN SHIPPING Co (USA) LTD	LINER AGENT

1.4.3 CMA CGM

Η CMA CGM (The French Line) είναι αποτέλεσμα της εξαγοράς της Γαλλικής Compagnie General Maritime από την Compagnie Maritime d’Affretement το Νοέμβριο του 1996. Η συγχώνευση ολοκληρώθηκε την 1η Ιανουαρίου του 1999. Οι συνδυασμένες liner υπηρεσίες του ομίλου συνέδεσαν τις αγορές της Βόρειας Ευρώπης και της Μεσογείου με αυτές της Ασίας, της Αμερικής και της Αυστραλίας.

Για τις υπηρεσίες της Ευρώπης/Ασίας η CMA CGM συνεργάζεται με την Norasia Line, ενώ για την αγορά του Ειρηνικού η συνεργασία γίνεται με την China Shipping Container Line και για τις υπερατλαντικές με την Mediterranean Shipping Company (MSC). Η CMA CGM επιπροσθέτως έχει υπο την κατοχή της την ANL Container Line, την MacAndrews, την Feeder Associate Systems καθώς έχει και μετοχές στην Ybarra. Χρησιμοποιεί 170 θαλάσσιες γραμμές και 400 λιμάνια σε 150 διαφορετικές χώρες. Τα κεντρικά της γραφεία είναι στη Μασσαλία και στον Norfolk, Virginia των Ηνωμένων Πολιτειών. Απασχολεί πάνω από 20.000 σε ολόκληρο τον κόσμο, εκ των οποίων οι 4.500 είναι στην Γαλλία³.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 445 πλοία. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διάρθρωση της εταιρείας. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικές από τις θυγατρικές εταιρείες της.

³ www.cma-cgm.com

Πίνακας 1-5 Διάρθρωση εταιρείας MSC

CMA CGM	
ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
ANL CONTAINER LINE PTY LTD	LINER OPERATOR
CARIBBEAN GENERAL MARITIME LTD	LINER OPERATOR
FEEDER ASSOCIATE SYSTEMS SARL	LINER OPERATOR
GEMARTRANS (VIETNAM) CO LTD	LINER AGENT
YBARRA CGM SUD AEIE	LINER OPERATOR
CGM BENELUX	LINER AGENT
COMPAGNIE GENERALE DE L'ATLANTIQUE	LINER AGENT
PROGECO SIEGE ADMINISTRATIF	CONTAINER REPAIR
CGM SUD	LINER OPERATOR
CGM TOUR DU MONDE SA	LINER OPERATOR
COMPAGNIE MARITIME DE GESTION TITANA	SHIPOWNER
CGM GUYANA	LINER AGENT

1.4.4 COSCO

Η Cosco Container Lines Ltd είναι προϊόν της συγχώνευσης της Cosco Container Division στο Πεκίνο με την Cosco στην Σαγκάη στις 27/01/1997. Η Cosco Container

Lines Co Ltd είναι μια από τις βασικές θυγατρικές εταιρείες της COSCO η οποία είναι εξειδικευμένη στην αγορά liner των container και δραστηριοποιείται σε όλο τον κόσμο.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 119 πλοία. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διάρθρωση της εταιρείας. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικές από τις θυγατρικές εταιρείες της⁴.

Πίνακας 1-6 Διάρθρωση εταιρείας Cosco

COSCO CONTAINER LINES LTD	
ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
COSCO PACIFIC LTD (HONG KONG)	TERMINAL OPERATOR
COSCO INTERNATIONAL HOLDING LTD (HONG KONG)	SHIPOWNER
CHINA INTERNATIONAL MARINE CONTAINER (GROUP) (HONG KONG)	TERMINAL OPERATOR
CHINA COSCO HOLDING CO LTD (SHANGHAI)	LINER AGENT
CHINA INTERNATIONAL MARINE CONTAINER (GROUP) CO LTD (SHENZHEN)	EQUIPMENT AND MANUFACTURER
COSCO CORPORATION (SINGAPORE) LIMITED	LINER OPERATOR
COSCO CONTAINER LINES JAPAN CO LTD.	LINER OPERATOR
CHINA COSCO HOLDING CO LTD (HONG KONG)	LINER OPERATOR

⁴ www.coscoshipping.com

1.4.5 EVERGREEN

Η Evergreen Marine Corp (EMC) ιδρύθηκε το 1968 με ένα και μόνο πλοίο στην κατοχή της. Το 1972 ξεκίνησε να παρέχει δρομολόγια μεταξύ της Ασίας και της USEC (United States Enrichment Corporation, θυγατρική της Centrus Energy Corp). Το 1975 η EMC κατέλκυσε τα πρώτα containerships και ξεκίνησαν οι υπηρεσίες της εταιρείας στην αγορά του Ειρηνικού.

Το 1979 η EMC είχε πλέον φιλοδοξίες να εξελιχθεί σε παγκόσμιο μεταφορέα κάτι το οποίο έφερε την εταιρεία απέναντι από την κυρίαρχη ένωση της εποχής εκείνης την Far East Freight Conference. Κατάφερε να προσελκύσει όμως φορτία από αρκετές καθιερωμένες εταιρείες δρομολογώντας πλοία των 1.200 TEU στην γραμμή Ασία/Ευρώπη. Η επιτυχία αυτή οδήγησε την εταιρεία να εισάγει μια νέα γραμμή το 1984 η οποία συνέδεε απευθείας την Ασία – ΗΠΑ – Ευρώπη με καινούργια πλοία των 2.278 TEU κατασκευασμένα στην Ιαπωνία και στην Ταϊβάν σε πολύ ελκυστικές τιμές.

Μέχρι το 1987 η EMC ήταν ο μεγαλύτερος μεταφορέας παγκοσμίως ενώ σήμερα κατέχει την 5η θέση. Η πτώση αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι η Maersk Sealand, Mediterranean Shipping Co, P&O Nedlloyd, CMA CGM είναι εταιρείες οι οποίες είναι προϊόντα συγχωνεύσεων, παρόλα αυτά η EMC συνεχίζει την επεκτατική της πολιτική διεκδικώντας μερίδιο σε όλες τις αγορές του κόσμου χτίζοντας συνεχώς νέα και μεγαλύτερα πλοία.

Το 1998 η EMC εξαγόρασε την προβληματική Lloyd Triestino από την ιταλική κυβέρνηση και έκανε πολλές σημαντικές επενδύσεις στην εταιρεία. Άλλες πιο πρόσφατες εξελίξεις είναι η συνεργασία της EMC με άλλους μεταφορείς όπως είναι η APL και η COSCO.

Η EMC παρόλο που σήμερα είναι συχνό το φαινόμενο των συμμαχιών των μεγάλων μεταφορέων επιμένει να πορεύεται ανεξάρτητα, κάτι το οποίο επιτρέπει στην εταιρεία να αποκρίνεται με ταχύτητα στις αυξομειώσεις της αγοράς σε σχέση με τους ανταγωνιστές.

Ο όμιλος Evergreen έχει σημαντικό μερίδιο μετοχών σε σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων στην Ασία, στη Δυτική ακτή των ΗΠΑ και στην Καραϊβική, ενώ σχετικά πρόσφατα άνοιξε ένα σταθμό μεταφόρτωσης στο λιμάνι του Taranto στην Ιταλία. Ακόμη έχει στην κατοχή της ένα ναυπηγείο στην Ιαπωνία και είναι ο βασικός μέτοχος της Ταϊβανέζικης αεροπορικής εταιρείας EVA Airways την οποία ίδρυσε η EMC το 1990⁵.

Χρησιμοποιεί 240 λιμάνια σε όλο τον κόσμο σε περίπου 80 χώρες.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 178 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διάθρωση της εταιρείας. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικές από τις θυγατρικές εταιρείες της.

Πίνακας 1-7 Διάθρωση εταιρείας Evergreen

EVERGREEN MARINE CORP (TAIWAN) LTD	
ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
ITALIA SPA MARITTIMA	LINER OPERATOR
EVERGREEN STAR HONG KONG LTD	LINER AGENT
GREENCOMPASS MARINE SA	SHIPOWNER
EVERGREEN INTERNATIONAL SA	SHIPOWNER

⁵www.evergreen-marine.com

COLON CONTAINER TERMINAL SA	TERMINAL OPERATOR
EVERGREEN PHILIPPINES CORP	LINER AGENT
EVERGREEN JAPAN CORP	LINER AGENT
EVERGREEN SHIPYARD CORP	SHIPBUILDER
EVERGREEN DEUTSCHLAND GMBH	LINER AGENT
EVERGREEN UK LTD	LINER AGENT
SHANGHAI EVERGREEN CONTAINER TRANSPORTATION CO LTD	DEPOT
UNIGLORY HONG KONG LTD	LINER AGENT
EVERGREEN AMERICA CORP	LINER AGENT
HATSU MARINE LTD	LINER OPERATOR

1.4.6 HAPAG-LLOYD

Η Hapag-Lloyd Container Linies GmbH (HLCL) δημιουργήθηκε τη 1η Σεπτεμβρίου του 1970 από τη συγχώνευση της Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft και της Norddeutscher Lloyd. Η Hapag-Lloyd. Το 1997 εξαγοράστηκε από τον όμιλο Preussag.

Η Preussag δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες μεταφορές και στην βαριά βιομηχανία. Η Hapag-Lloyd προσφέρει τις υπηρεσίες της κυρίως στις αγορές Ανατολής/Δύσης και είναι ο νούμερο ένα μεταφορέας container στην Γερμανία⁶.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 71 πλοία. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διάρθρωση της εταιρείας. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικές από τις θυγατρικές εταιρείες της.

⁶www.hapag-lloyd.com

Πίνακας 1-8 Διάρθρωση εταιρείας Hapag-Lloyd

HAPAG-LLOYD CONTAINER LINE GMBH	
ΜΗΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	PREUSSAG
ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
RICKMERS LINIE BELGIUM NV	LINER AGENT
PRACHT SPEDITION AND LOGISTIK GMBH	FREIGHT FORWARDER

1.4.7 HANJIN SHIPPING CO LTD

Η Hanjin Shipping Co Ltd ιδρύθηκε το 1988 και είναι προϊόν της συγχώνευσης μεταξύ της Hanjin Container Lines (HJCL) και της Korea Shipping Corporation (KSC). Η εταιρεία έχει σημαντική παρουσία σε όλες τις βασικές αγορές. Οι περισσότερες από τις υπηρεσίες τις πραγματοποιεί ως της CHKY Alliance. Η Hanjin στην προσπάθεια της να αποκτήσει μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά επεκτείνει το παγκόσμιο δίκτυο της για υπηρεσίες logistics βασιζόμενη στην διαχείριση σταθμών εμπορευματοκιβωτίων, αποθηκών και συνδυασμένων μεταφορών. Η Hanjin είναι ακόμη ο βασικός μέτοχος της Senator Lines.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 69 πλοία. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διάρθρωση της εταιρείας. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικές από τις θυγατρικές εταιρείες της⁷.

Πίνακας 1-9 Διάρθρωση εταιρείας Hanjin

HANJIN SHIPPING CO LTD	
ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

⁷ www.hanjin.com

HANJIN HEAVY INDUSTRIES CO LTD	SHIPBUILDER
HANJIN TRASPORTATION CO LTD	LINER AGENT
KOREA TACOMA MARINE INDUSTRIES	SHIPBUILDER

1.4.8 YANG MING MARINE TRANSPORT CORP

Η Yang Ming Marine Transport corp έχει επικεντρώσει τις liner υπηρεσίες της στις βασικές γραμμές Ανατολής/Δύσης όπου συνεργάζεται με τις K-Line, Cosco και Hanjin Shipping. Η εταιρεία έχει κάνει ακόμη αισθητή την παρουσία της στην αγορά της Ασίας όπου συνεργάζεται με την Wan Hai Lines και την Cheng Line Shipping. Η Yang Ming ελέγχεται κατά ένα ποσοστό από την κυβέρνηση της Ταϊβάν.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 64 πλοία. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διάθρωση της εταιρείας. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικές από τις θυγατρικές εταιρείες της.

Πίνακας 1-10 Διάρθρωση εταιρείας Yang Ming

YANG MING MARINE TRANSPORT CORP	
ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
YML SHIPPING ENTERPRISE CORP LTD	LINER AGENT

1.4.9 CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO LTD

Η China Shipping Container Lines (CSCL) ανήκει στην κρατική China Shipping Group η οποία ιδρύθηκε το 1997. Το 1998 η εταιρεία ξεκινά τη δραστηριοποίηση της για γραμμή Ασίας/Ευρώπης με ναυλωμένα container μεσαίου μεγέθους επιτυγχάνοντας χαμηλά ναύλα σε μια περίοδο υπερβολικής προσφοράς χωρητικότητας. Από τότε οι υπερπόντιες υπηρεσίες της εταιρείας έχουν επεκταθεί στην

αγορά του Ειρηνικού και της Αυστραλίας/Ασίας μέσω της συνεργασίας με άλλους κυρίως Ευρωπαίους μεταφορείς.

Η CSCL παρήγγειλε τα πρώτα μεγάλα containerships το 2000 όταν έγιναν πολλές παραγγελίες στα Κινέζικα Ναυπηγεία για την κατασκευή πλοίων panama και post-panamax. Επιπροσθέτως η CSCL διευρύνει το στόλο της υπογράφοντας συμβόλαια για ναυλώσεις μακράς διάρκειας ακόμη και για πλοία μεταφορικής ικανότητας 9500 TEU.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 101 πλοία. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διάρθρωση της εταιρείας. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικές από τις θυγατρικές εταιρείες της⁸.

Πίνακας 1-11 Διάρθρωση εταιρείας China Shipping

CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO LTD	
ΜΗΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	
CHINA SHIPPING GROUP	
ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΤΑΙΡΙΕΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
CHINA SHIPPING DEVELOPMENT	SHIPBUILDER
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES (HAINAN) CO	FREIGHT FORWARDER
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES (DALIA) DATA PROCESSING CO LTD	LINE OPERATOR
UNIVERSAL SHIPPING (ASIA)CO LTD	LOGISTICS
SHANGHAI PUHAI SHIPPING CO LTD	LINE AGENT

⁸ www.chinaship.gr

1.4.10 K LINE

Η K-LINE διαχειρίζεται ένα παγκόσμιο δίκτυο υπηρεσιών liner σε συνεργασία με την Cosco Container Lines και την Yang Ming Marine Transport Corp.

Η K-LINE ακόμη διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην αγορά των συνδυασμένων μεταφορών στην Β. Αμερική.

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 71 πλοία. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διάρθρωση της εταιρείας. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικές από τις θυγατρικές εταιρείες της⁹.

Πίνακας 1-12 Διάρθρωση εταιρείας Kawasaki

KAWASAKI KISENKAISHA LTD	
ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
ΚΑΨΑΣΑΚΙ ΚΙΝΚΑΙ ΚΙΣΕΝ ΚΑΙΣΗΑ ΛΤΔ	SHIPOWNER
K-LINE (SINGAPORE) LTD	LINER AGENT
K-LINE (HONG KONG) LTD	LINER AGENT
K- S SHIPPING LTD	LINER OPERATOR
TRANS BAY CONTAINER TERMINAL	TERMINAL OPERATOR
INTERMODAL ENGINEERING CO LTD	CONTAINER REPAIR
K-LINE ENGINEERING CO LTD	SHIPREPAIRER
K-LINE LOGISTICS HOLDINGS INC	LOGISTICS

⁹ www.klineurope.com

1.5 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΜΜΑΧΙΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Μπορούμε να πούμε ότι πριν ακόμα την οικονομική κρίση, η οποία έπληξε όλες τις αγορές από το 2009 μέχρι σήμερα η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων έχει περάσει από όλες τις φάσεις: γεωγραφικά μονοπώλια, ολιγοπωλιακό ανταγωνισμό, εξαγορές, συγχωνεύσεις και συμμαχίες.

Η συμμαχίες με την σύγχρονη έννοια παρουσιάστηκαν για πρώτη φορά στα τέλη του 1995. Πέρα από την κάθετη ενοποίηση των μεταφορικών δραστηριοτήτων, σημαντική υπήρξε η οριζόντια συμφωνία για την από κοινού εκμετάλλευση στόλου και υπηρεσιακών διαδρομών (Hua, Cheng, & Tai-Shen, 2006).

Είναι γεγονός ότι η επιβίωση της ναυτιλίας τακτικών γραμμών στην παρούσα φάση βρίσκεται στην διαπραγματευτική δύναμη όσων μετέχουν και στην ευελιξία τους να προσαρμόζονται στις συνεχείς αλλαγές της αγοράς. Μπορεί οι εταιρείες γραμμών να προέβησαν σε γιγαντισμό των πλοίων, γεγονός που θα είχε και ως συνέπεια την μείωση των ναύλων, όμως αυτό θα συνέβαινε μόνο σε περίπτωση που το πλοίο λειτουργεί σε πλήρωση της χωρητικότητας. Οι εταιρείες μεταφορών επειδή λειτουργούν παρέχοντας κανονικότητα, αξιοπιστία και συχνότητα στις υπηρεσίες τους τα σταθερά τους κόστη είναι πολύ υψηλά. Έτσι σε περίπτωση που λειτουργήσει σε μη πληρότητα εξουδετερώνεται η μείωση κόστους που επιτυγχάνεται από τις οικονομίες κλίμακας. Το άλλο ζήτημα που αντιμετωπίζει είναι ότι δεν μπορεί να επηρεάσει το μέγεθος της αγοράς, δηλαδή να αυξήσει την ζήτηση μέσω της μείωσης του κόστους. Γι' αυτούς τους λόγους, παρόλο που η αγορά είναι ανταγωνιστική κατά καιρούς βλέπουμε συνεργασίες μεταξύ των εταιρειών οι οποίες εμφανίζονται ως συμμαχίες (alliances).

Οι πιο διαδεδομένες εξ'αυτών περιλαμβάνουν την από κοινού εκμετάλλευση πλοίων και/ή συμφωνίες για την κοινή εκμετάλλευση δικαιωμάτων. Για τις δεύτερες χρειάζεται από τους μετέχοντες να καθορίζεται ένα συγκεκριμένο ποσοστό μεταφορικής ικανότητας πλοίου για τον κάθε μεταφορέα για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Για να υλοποιηθεί αυτό θα πρέπει οι επιχειρήσεις να έχουν πλοία στις ίδιες διαδρομές αλλά με διαφορετικές αναχωρήσεις. Επιπλέον η συνεργασία σημαίνει ότι οι επιχειρήσεις συνεργάζονται για να ικανοποιήσουν την ζήτηση για τις συγκεκριμένες διαδρομές μοιράζοντας όχι μόνο τα πλοία τους αλλά και τις πληροφορίες. Το όφελος

είναι να μοιράζονται τα κέρδη, το λειτουργικό κόστος και περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την αγορά (Heaver, 2010).

Οι εταιρείες τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών για να επιτύχουν επιπλέον λειτουργικά οφέλη όσον αφορά την απόδοσή τους έχουν προσπαθήσει να αναπτύξουν τα λεγόμενα δίκτυα τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών. Στα συγκεκριμένα δίκτυα συνεργάζονται πάροχοι υπηρεσιών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων και φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων με σκοπό να μοιράζονται τα μέσα που διαθέτουν και να αναπτύξουν στρατηγικές επωφελείς για όλους. Η ανάπτυξη αυτή δύναται να επιφέρει μείωση του κόστους διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, μείωση λειτουργικού κόστους και διαμόρφωση οικονομικών κλίμακας (Hua, Cheng, & Tai-Shen, 2006).

Ο στόχος των σύγχρονων ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών εκτός από το να προσφέρουν παρόμοια μέσα για να γίνει σωστή οργάνωση της μεταφορικής ικανότητας και να επιτευχθεί η δημιουργία οικονομικών κλίμακας είναι να επιμεριστεί ο κίνδυνος των επενδύσεων, να γίνει έλεγχος του κόστους και να υπάρξει δυνατότητα αύξησης της συχνότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών στα πλαίσια ενός δυναμικού περιβάλλοντος. Οι εταιρείες αυτές εκτός από τους φανερούς στόχους για τους οποίους συνεργάζονται μεταξύ τους έχουν και επιμέρους στόχους στους οποίους συγκαταλέγονται χρηματοοικονομικοί στόχοι (μεγιστοποίηση κέρδους, αύξηση του πλούτου των μετόχων, καταμερισμός κεφαλαιακών επενδύσεων, μείωση χρηματοοικονομικού κινδύνου), οικονομικοί στόχοι (μείωση κόστους, οικονομίες κλίμακας), στρατηγικοί στόχοι (είσοδος σε νέες αγορές, μεγαλύτερο γεωγραφικό φάσμα, αύξηση της αγοραστικής δύναμης), στόχοι μάρκετινγκ (βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και ικανοποίηση του πελάτη) και λειτουργικοί στόχοι (αύξηση της συχνότητας και κανονικότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών και συντονισμός των πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα) (Midoro & Pitto, 2000).

Τέλος, πρέπει να τονίσουμε ότι η συμμαχίες μεταξύ των μεταφορέων δεν παρέχουν πλεονεκτήματα μόνο στους ίδιους αλλά και στους πελάτες αυτών. Είναι μια μορφή συνεργασίας, η οποία επαληθεύει την θεωρία του κόστους συναλλαγής, η οποία βασίζεται στην ανάγκη των συναλλασσόμενων να συγκεντρώνουν πληροφορίες από κοινού, να τις μοιράζονται, να διαπραγματεύονται μεταξύ τους και να υπάρχει μια σχέση αμοιβαιότητας (Oliver, 1981).

Οι τρεις μεγαλύτερες συμμαχίες είναι η CKYH Alliance, η Grand Alliance, η οποία περιλαμβάνει την NYK, Harag-Lloyd και OOCL, η New World Alliance, η οποία περιλαμβάνει την APL, Hyundai Merchant Marine και Mitsui OSK Lines. Επειδή όμως στην συγκεκριμένη αγορά οι αλλαγές είναι πολλές και συχνές, λόγω των πλοίων που έχουν ήδη παραδοθεί, αυτών των 18.000 τευ οι εταιρείες συνεχώς δημιουργούν καινούργιες συμμαχίες. Η μια συμπεριλαμβάνει τις εταιρείες MSC και CMA CGM για τις αγορές: Ασίας-Β. Ευρώπης, Ασίας- Ν. Αφρικής και ολόκληρης της Ν. Αμερικής. Ενώ το 2012 ξεκίνησε η μεγαλύτερη συμμαχία που έχει πραγματοποιηθεί μέχρι τώρα, η G6 Alliance, η οποία ενώνει την Grand Alliance και την New World Alliance. Πρόκειται για 90 πλοία τα οποία τα εξυπηρετούν εννέα υπηρεσίες καλύπτοντας περισσότερα από 40 λιμάνια σε Ασία, Ευρώπη και Μεσόγειο¹⁰.

1.6 ΟΙ ΧΩΡΕΣ BRICS ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Όλα ξεκίνησαν στις αρχές του 2000, όταν οι χώρες Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία και Κίνα, οι οποίες μέχρι τότε ανήκαν στις αναδυόμενες αγορές, παρουσίασαν μια τεράστια οικονομική ανάπτυξη, η οποία ξεπερνούσε αυτήν των αναπτυγμένων χωρών. Αν και όπως φαινόταν αρχικά η ένωση αυτή είχε οικονομικό χαρακτήρα, στην πορεία ακολούθησαν κάποιες συναντήσεις των Υπουργών Εξωτερικών όλων των χωρών και έτσι με πλέον πολιτικό χαρακτήρα προέβησαν στην πρώτη τους σύνοδο κορυφής τον Ιούνιο του 2009. Η Νότια Αφρική ζήτησε ένταξη, η οποία έγινε αποδεκτή από τα υπόλοιπα μέλη το 2010. Οι χώρες αυτές αναπτύσσονται συνέχεια και διεκδικούν έναν διευρυνόμενο ρόλο στην κατανομή της παγκόσμιας οικονομίας¹¹.

Οι χώρες αυτές έχουν ως κοινό στοιχείο τον μεγάλο αριθμό του πληθυσμού. Συγκεκριμένα, η BRICS αποτελείται από τις χώρες που είναι συγκεντρωμένο το 40% του πληθυσμού του πλανήτη, το 26% της επιφάνειας των παγκόσμιων εδαφών και το Ά του παγκόσμιου ΑΕΠ. Συνειδητοποιώντας πως η κάθε μια από μόνη της είχε πολύ μικρό μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς και δυνατότητες παρέμβασης στο διεθνές εμπόριο κατέφυγαν σε διαφορετικό μηχανισμό συλλογικών δράσεων¹².

¹⁰ www.joc.com/maritime-news/containe-lines/g6-aniance

¹¹ <https://en.wikipedia.org/wiki/BRICS>

¹² www.porosnews.gr/latest-news/brics

Συγκεκριμένα:

- Η Βραζιλία είναι μια χώρα η οποία διαθέτει φυσικούς πόρους και μεγάλη γεωργική παραγωγή. Η εξαγωγική της δύναμη και ο πληθυσμός των 177 εκατομμυρίων την κατατάσσει στην πρώτη θέση ως χώρα της Λατινικής Αμερικής. Το προϊόν που κατέχει την πρώτη θέση είναι ο καφές, σημειώνοντας ότι η χώρα παράγει τον μισό καφέ που καταναλώνεται κάθε χρόνο παγκοσμίως. Έχει σίδηρο εξαιρετικής ποιότητας και κάνει εξαγωγές διαμαντιών, σιδήρου μαγγανίου, βαμβακιού, κακάο, ρύζι κ.α. Οι υπηρεσίες αντιπροσωπεύουν το 68% του ΑΕΠ της Βραζιλίας, παρόλα αυτά η Βραζιλία αντιπροσωπεύει μόνο το 1% του παγκόσμιων εξαγωγών υπηρεσιών.
- Η Ρωσία είναι πηγή φυσικών και ενεργειακών πόρων. Με πληθυσμού που φτάνει τα 142 εκατομμύρια είναι η 7^η χώρα με τον περισσότερο πληθυσμό στον κόσμο. Διαθέτει πλούσια κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου και είναι από του μεγαλύτερους εξαγωγείς μεταλλευμάτων διεθνώς. Η υπηρεσίες της χώρας αντιπροσωπεύουν το 57,9% του ΑΕΠ. Ο τομέας του χονδρικού και λιανικού εμπορίου είναι οι κυριότεροι του τομέα υπηρεσιών¹³.
- Η Ινδία αποτελεί κόμβο πληροφορικής και ανάθεσης έργων. Έχει υψηλά ποσοστά εκπαίδευσης και φτηνό εργατικό δυναμικό. Ο πληθυσμός της ξεπερνάει το 1 δισεκατομμύριο, και τα τελευταία χρόνια οι ξένες επενδύσεις έχουν αυξηθεί σε σημαντικό βαθμό με αποτέλεσμα η βιομηχανία της πληροφορικής να αντιπροσωπεύει το 5% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ οι υπηρεσίες γενικά το 55% του ΑΕΠ.
- Η Κίνα, είναι ένα κέντρο παραγωγής και κατανάλωσης. Με πληθυσμό πάνω από 1,3 δισεκατομμύριο έχει συνεχόμενη αύξησης παραγωγής και ξένων επενδύσεων και χάρη στη συνεχή συσσώρευση πλούτο αποτελεί τον κύριο καταναλωτικό πόλο της διεθνούς οικονομίας. Η αγορά τροφίμων είναι παρουσιάζει την μεγαλύτερη ανάπτυξη στην χώρα, η οποία προβλέπεται να ξεπεράσει και αυτήν των ΗΠΑ¹⁴.
- Η Νότιο Αφρική, το νεότερο μέλος, με πληθυσμό περίπου 54 εκατομμύρια διαθέτει μεγάλο ορυκτό πλούτο. Είναι μια χώρα που αναπτύσσεται με σταθερούς

¹³ eclass.uoa.gr/modules/document/file.php/.../Brazil%202014-2015.ppt

¹⁴ www.agora.itifa.gr/..7rad2CF26Βασικοί%20λόγοι%20επιχειρηματικής%

ρυθμούς. Διαθέτει ευνοϊκό δημογραφικό προφίλ και μια ταχέως αναπτυσσόμενη μεσαία τάξη με αυξανόμενη αγοραστική δύναμη. Ο τομέας των υπηρεσιών αντιπροσωπεύει το 73% του ΑΕΠ της χώρας. Εκτός από μέλος της BRICs η χώρα μέλος της ομάδας αναπτυγμένων χωρών G20 ενώ έχει ενσωματωθεί καλώς στις περιφερειακές οικονομικές δομές ως μέλος της Southern African Development Community (SADC), και της Southern African Customs Union (SACU)¹⁵.

1.7 ΟΙ ΧΩΡΕΣ G7 ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Όλα ξεκίνησαν το 1975 όταν για πρώτη φορά συστήθηκαν οι G6, για να αντιμετωπιστεί η πετρελαϊκή κρίση που είχε δημιουργηθεί από τον αραβοϊσραηλινό πόλεμο δυο χρόνια πριν. Σήμερα η ομάδα αυτή αποτελείται από 7 μέλη, μετά την αποχώρηση της Ρωσίας το 2014. Είναι μια ομάδα 7 χωρών οι οποίες θεωρούνται ως οι πιο βιομηχανικά αναπτυγμένες, όχι όμως οι πιο πλούσιες. Η ομάδα αποτελείται από την Αγγλία, Γαλλία, Γερμανία, Ιαπωνία, ΗΠΑ, Ιταλία και Καναδά. Παρόλο που η ομάδα αυτή θεωρείται άτυπη, κάθε χρόνο, όταν πραγματοποιείται η σύσκεψη λαμβάνουν μέρος πολιτικοί ηγέτες- πρωθυπουργοί, αξιωματούχοι, ομόλογοι υπουργοί κ.α. Οι συναντήσεις των G7 πραγματοποιούνται σε διαφορετικό κράτος μέλος τη φορά. Τα θέματα των συζητήσεων αφορούν σημαντικά οικονομικά και πολιτικά ζητήματα, όπως παγκόσμιες οικονομικές πολιτικές, μακροοικονομική διαχείριση, διεθνές εμπόριο, ενέργεια, κλιματική αλλαγή και σχέσεις με τις αναπτυσσόμενες χώρες¹⁶.

Η G7 θέλοντας να διευρύνει τα ενδιαφέροντα της από την συνάντηση που πραγματοποιήθηκε το Σεπτέμβριο του 2000 έθεσαν κάποιους στόχους όπως αυτοί φαίνονται παρακάτω:








- Καλύτερο σύστημα υγείας και βελτίωση συνθηκών ζωής για να αυξηθεί το όριο ζωής παγκοσμίως
- Πιο στενή διεθνής συνεργασία για καλύτερευση των συνθηκών ζωής για όλων τον πλανήτη
- Καλύτερη παγκόσμια επικοινωνία και έγκυρη πληροφόρηση όλων των πολιτών ανά τον κόσμο

¹⁵ www.wikipedia.org

¹⁶ www.wikipedia.org/G7

- Διατήρηση φυσικού περιβάλλοντος
- Ισότητα στην εκπαίδευση
- Περιορισμός της φτώχειας παγκοσμίως
- Καταπολέμηση του ιού του AIDS (Ζαχαριάδης-Σούρας, 2004)

Πίνακας 1-13 Οι χώρες G7

Χώρα	Γλώσσα (ες)	Πρωτεύουσα	Έκταση	Πληθυσμός
 Γαλλία	Γαλλικά	Παρίσι	632.760	64.178.000
 Γερμανία	Γερμανικά	Βερολίνο	357.022	80.767.000
 ΗΠΑ	Αγγλικά	Ουάσιγκτον	9.522.950	319.360.000
 Ηνωμένο Βασίλειο	Αγγλικά	Λονδίνο	242.900	64.105.700
 Ιαπωνία	Ιαπωνικά	Τόκιο	377.915	127.080.000
 Ιταλία	Ιταλικά	Ρώμη	301.318	60.783.711
 Καναδάς	Αγγλικά, Γαλλικά	Οτάβα	9.984.670	35.540.419

Πηγή: el.wikipedia.org/wiki/Ομάδα_των_Οκτώ

Στο παραπάνω πίνακα βλέπουμε τις γεωγραφικές εκτάσεις των χωρών που συμμετέχουν στην G7 και τον πληθυσμό του. Οι συγκεκριμένες χώρες θεωρούνται οι πιο ανεπτυγμένες στον πλανήτη, όμως αντιπροσωπεύουν μόνο το 14% του πληθυσμού της Γης και περίπου το 65% του παγκόσμιου ΑΕΠ. Η συμβολή τους όμως είναι πολύ σημαντική όσον αφορά τις αποφάσεις για όλον τον πλανήτη, καθώς επηρεάζουν

σημαντικά άλλους οργανισμούς όπως το ΔΝΤ και την Παγκόσμια Τράπεζα¹⁷.

1.8 ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

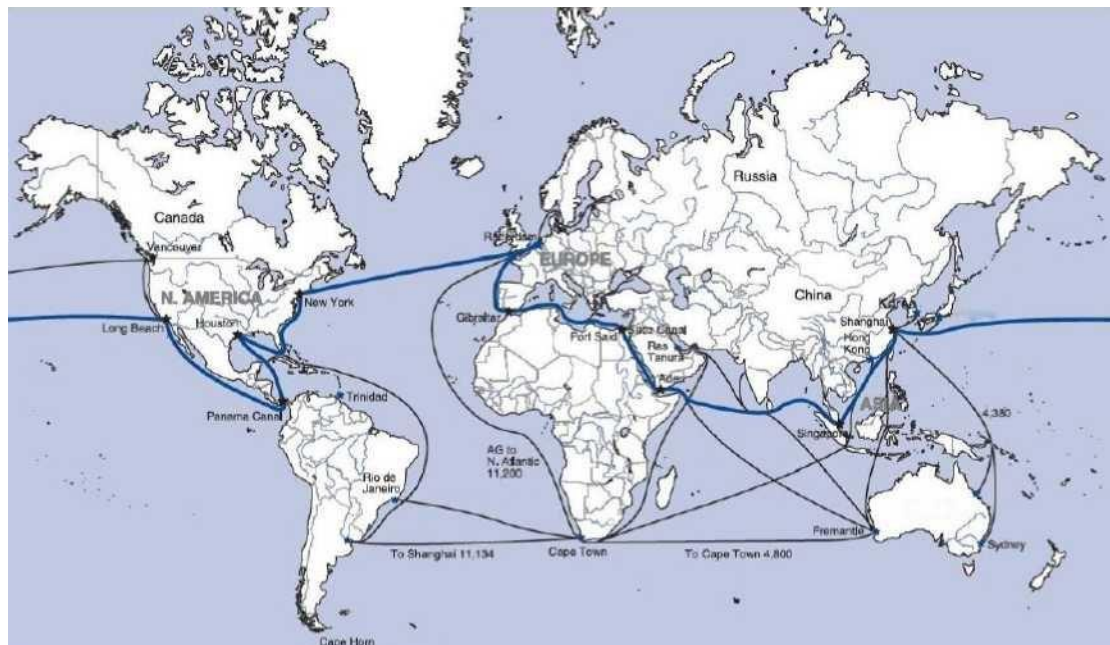
Το παγκόσμιο εμπόριο αυτή τη στιγμή εξυπηρετείται από περίπου 3000 κύρια λιμάνια και ακόμα περισσότερα δευτερεύοντα, τα οποία είναι συνδεδεμένα με τα σημεία παραγωγής και πώλησης των διαφόρων προϊόντων.

¹⁷ <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/1014329/Group-of-Eight-G8>

Οι παραδοσιακές δυνάμεις στο θαλάσσιο εμπόριο είναι η Βόρεια Αμερική, η Ευρώπη και η Ασία. Στο παρακάτω χάρτη, με την έντονη γραμμή, αποτυπώνονται οι θαλάσσιες διαδρομές που ακολουθούν τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποτελούν το 62% περίπου τις παγκόσμιας θαλάσσιας μεταφοράς.

Στην περίπτωση των εμπορευματοκιβωτίων οι κυριότερες θαλάσσιες διαδρομές χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

Εικόνα 1-1 Θαλάσσιες διαδρομές εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή: (Stopford, 2009)

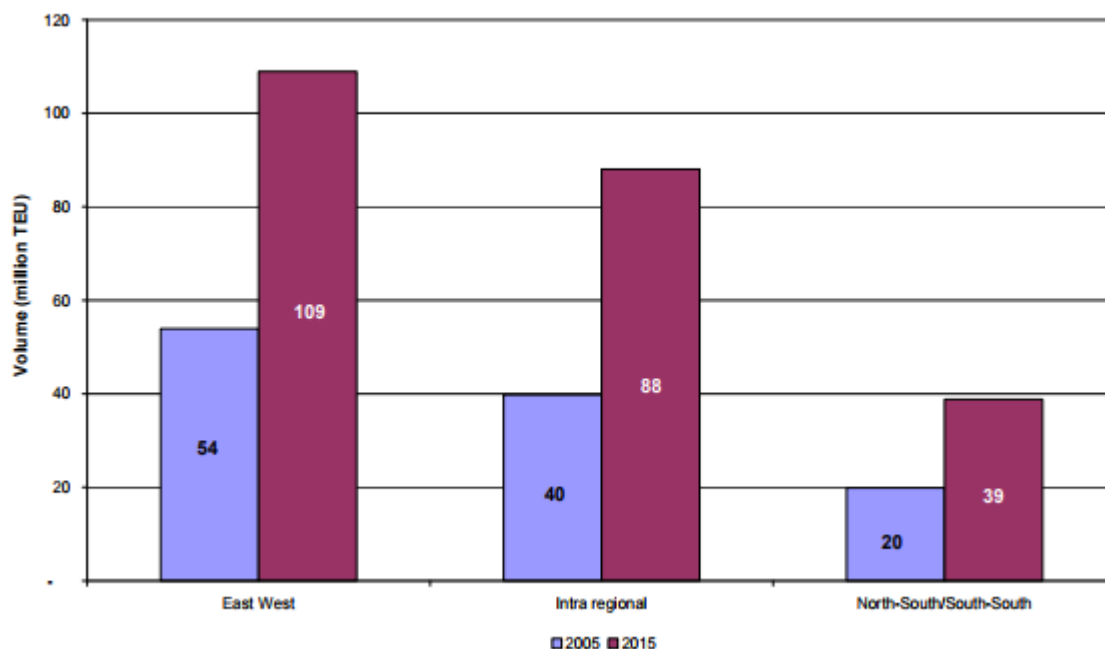
- 1) το εμπόριο Ανατολής -Δύσης (East-West Trade)
- 2) το εμπόριο Βορά-Νότου (North-South Trade)
- 3) το ενδοπεριφερειακό εμπόριο (Intra-Regional Trade)

Συγκεκριμένα:

1.8.1.1 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΝΑΤΟΛΗΣ- ΔΥΣΗΣ (East-West Trade)

Σ' αυτή την διαδρομή τοποθετούνται τα μεγαλύτερα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, μιας και περιλαμβάνονται μεγάλες αποστάσεις. Εξυπηρετούν σχεδόν το 50% της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και συνδέουν τα βιομηχανικά κέντρα της Βόρεια Αμερικής, της Δυτικής Ευρώπης και της Ασίας. Όσον αφορά την Ελλάδα, αυτή τη στιγμή μια από τις μεγαλύτερες εξαγωγές της είναι αυτή των μαρμάρων ως προς την Κίνα.

Διάγραμμα 1-1 Όγκος κοντέινερ 2005/2015 και για τις 3 κατηγορίες



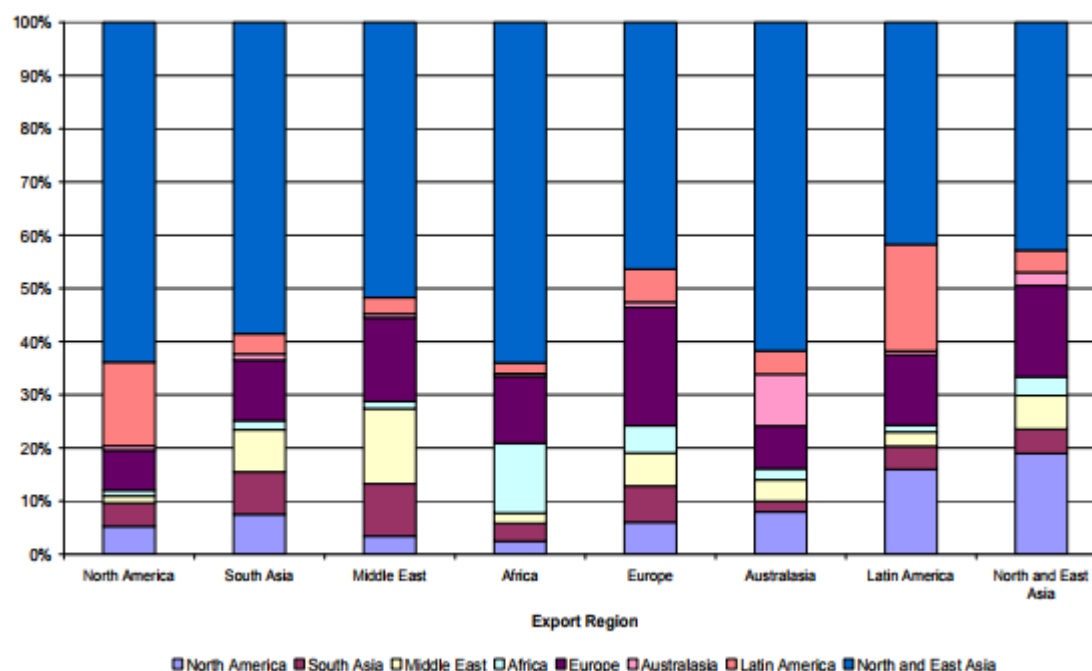
Πηγή: www.unescap.org

1.8.1.2 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΒΟΡΑ-ΝΟΤΟΥ (North-South Trade)

Η διαδρομή αυτή συνδέει τις οικονομίες του Βόρειου και του νότιου ημισφαιρίου, στην οποία αναλογεί το 25% περίπου του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Εκτός από τα βιομηχανικά κέντρα της Βόρειας Αμερικής, της Ευρώπης και της Ασίας καλύπτει και το εμπόριο και μιας από των αναπτυσσόμενων οικονομιών της Λατινικής Αμερικής, της Αφρικής και της Αυστραλασίας (Αυστραλίας, Νέας Γουινέας, Νέας

Ζηλανδίας και μερικά νησιά γύρω από τον Ειρηνικό Ωκεανό). Ακόμα, συμπληρώνει διαδρομές με χαμηλή διακίνηση, όπως αυτή μεταξύ της Νότιας Αμερικής και της Αυστραλασίας. Ένα από τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η διακίνηση των εμπορευμάτων στο Νότιο ημισφαίριο είναι η μη ύπαρξη απαραίτητων υποδομών στα λιμάνια.

Διάγραμμα 1-2 Ενδοπεριφερειακό εμπόριο από κ προς Ασία 2015



Πηγή: www.unescap.org

1.8.1.3 ΤΟ ΕΝΔΟΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ (Intra-Regional Trade)

Σ' αυτή την διαδρομή χρησιμοποιούνται μικρότερα πλοία διότι για την εξυπηρέτηση της απαιτείται ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι είναι μικρότερης σημασίας. Οι ενδοπεριφερειακές γραμμές χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων από και προς κεντρικά λιμάνια- κόμβους, όπως το Ρότερνταμ, τη Σιγκαπούρη και το Χονγκ-Κονγκ. Αν και οι μεγαλύτερες εταιρείες παρουσιάζουν μια τάση ως προς τις απευθείας μεταφορές στα κεντρικά λιμάνια, ωστόσο τα μικρά βοηθούν στο να μειώνεται η συμφόρηση στα μεγαλύτερα.

Είναι γεγονός ότι το παγκόσμιο εμπόριο αλλάζει συνεχώς και προσαρμόζεται ανάλογα με τις ανάγκες της οικονομίας. Τίποτα δεν είναι στατικό, αφού ποσότητες, είδη και τρόποι διακίνησης αλλάζουν συνεχώς. Παρόλα αυτά όμως, οι θαλάσσιες διαδρομές Ανατολής -Δύσης κυριαρχούν στη ναυτιλία και εξυπηρετούν το εμπόριο μεταξύ των ισχυρών βιομηχανικών περιοχών. Οι κυριότερες υποκατηγορίες της διαδρομής Ανατολής -Δύσης είναι οι παρακάτω:

- Η διαδρομή του Ειρηνικού Ωκεανού (Transpacific Trade)

Η διαδρομή του Ειρηνικού Ωκεανού εξυπηρετεί τη σύνδεση μεταξύ της Βόρειας Αμερικής και της Άπω Ανατολής με συνολική ετήσια διακίνηση της τάξης των 16 εκατομμυρίων TEU's, αντιπροσωπεύοντας το 17% του παγκόσμιου συνόλου. Οι γραμμές λειτουργούν μεταξύ της Ανατολικής Ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών, της Δυτικής Ακτής ή του κόλπου του Μεξικό και των βιομηχανικών κέντρων της Ιαπωνίας, της Άπω Ανατολής, ενώ μερικές επεκτείνονται και μέχρι τη Μέση Ανατολή. Μερικές γραμμές προς την Ανατολική Ακτή των ΗΠΑ εξυπηρετούνται μέσω της διάωρυγας του Παναμά, ενώ άλλες αποστέλλονται με μια μόνο φορτωτική στην Δυτική Ακτή και από εκεί προωθούνται σιδηροδρομικώς μέχρι την Ανατολική.

- Η γραμμή του Βόρειου Ατλαντικού Ωκεανού (North Atlantic Trade)

Η διαδρομή του Βόρειου Ατλαντικού Ωκεανού ήταν η πρώτη στην οποία ξεκίνησε η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα μέσα της δεκαετίας του 1960, αφού ένωνε τα δύο τότε μεγαλύτερα βιομηχανικά κέντρα του κόσμου, τη Δυτική Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Να σημειωθεί ότι μέχρι το 2004 το εμπόριο της γραμμής αντιπροσώπευε το 6% της παγκόσμιας διακίνησης εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων.

Σε γεωγραφικούς όρους η γραμμή του Βόρειου Ατλαντικού εξυπηρετεί κύρια Ευρωπαϊκά λιμάνια, όπως του Γκέτεμποργκ, Αμβούργου, Ρότερνταμ, Χάλιφαξ, Χάβρης, Βρέμης και της Αμβέρσας. Στο άλλο άκρο της διαδρομής βρίσκονται τα λιμάνια του Καναδά, Μόντρεαλ, των ΗΠΑ, Βοστώνη, Νέα Υόρκη και Βαλτιμόρη, ενώ ορισμένες γραμμές εξυπηρετούν και το Χιούστον.

- Η γραμμή Δυτικής Ευρώπης - Άπω Ανατολής (West Europe to Far East

Trade)

Η γραμμή καλύπτει το εμπόριο από την Βόρεια Ευρώπη, καθώς επεκτείνεται από τη Σουηδία μέχρι και τη Γαλλία, με την Άπω Ανατολή, περιοχή η οποία καλύπτει τη Δυτική Μαλαισία, τη Σιγκαπούρη, την Ταϊλάνδη, το Χονγκ Κονγκ, τις Φιλιππίνες, την Ταϊβάν, την Νότια Κορέα, την Κίνα και την Ιαπωνία. Η συγκεκριμένη γραμμή ήταν από τις πρώτες που υιοθέτησαν σύστημα τηλεδιάσκεψης με την δημιουργία του “Far East Freight Conference” (FEFC). Μια πλήρης κυκλική διαδρομή απαιτεί περίπου εξήντα ημέρες και εννέα πλοία, για να επιτευχθεί ο στόχος της εβδομαδιαίας αναχώρησης από κάθε λιμάνι. Ένα τυπικό τέτοιο ταξίδι απαιτεί προσέγγιση σε τρία ευρωπαϊκά λιμάνια, στην Σιγκαπούρη και άλλα οκτώ ή εννέα λιμάνια στην νοτιοανατολική Ασία.

- Η γραμμή που κάνει τον περίπλου της Γης (Round the World Services)

Η λογική στην οποία βασίστηκε αυτή η διαδρομή ήταν η εξυπηρέτηση όλης της υδρογείου. Το εγχείρημα πραγματοποιήθηκε στις αρχές του 1980 από την “Evergreen” και την “United States Line”. Η πρώτη δημιούργησε μία γραμμή με δώδεκα πλοία προς κάθε κατεύθυνση, τα οποία πραγματοποιούσαν μια κυκλική διαδρομή ογδόντα ημερών και παρείχαν δεκαήμερη συχνότητα εξυπηρέτησης. Η ακολουθούμενη διαδρομή ξεκινάει από τα λιμάνια της βόρειας Ευρώπης, περνάει από τη Μεγάλη Βρετανία στην Ανατολική ακτή της Βόρειας Αμερικής και μέσω της διώρυγας του Παναμά στην δυτική ακτή των ΗΠΑ, από όπου μέσω της Ιαπωνίας και της Άπω Ανατολής διασχίζει τη διώρυγα του Σουέζ και φτάνει στη Μεσόγειο. Τέλος, μέσω των στενών του Γιβραλτάρ επιστρέφει στα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης. Αυτή η διαδρομή δημιούργησε αρκετά προβλήματα διότι με το πέρασμα των χρόνων τα πλοία έπρεπε να είναι μεγαλύτερα και δεν μπορούσαν να εξυπηρετηθούν από την διώρυγα του Παναμά (Stopford, 2009)

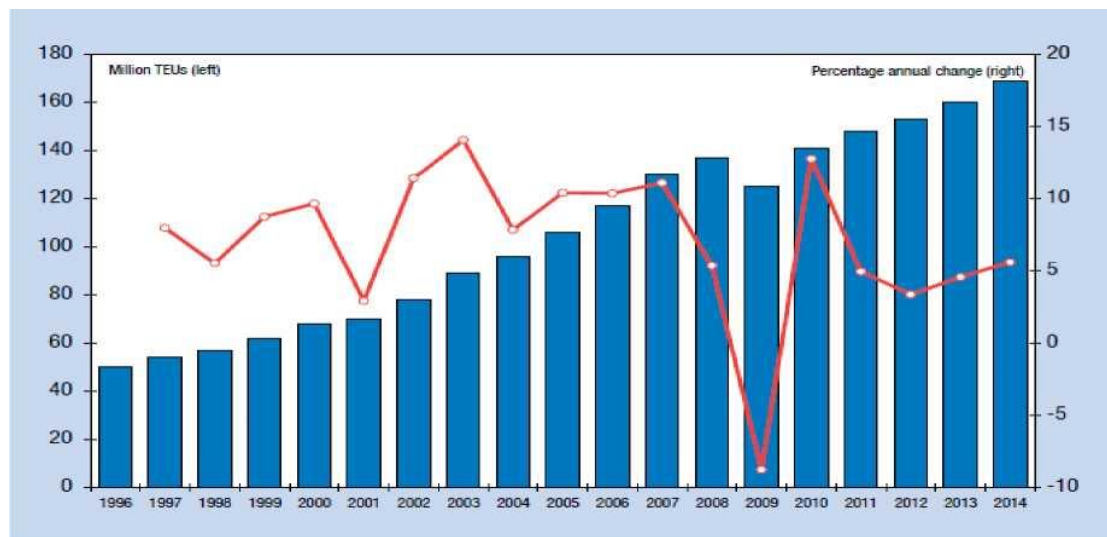
Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι θαλάσσιες διαδρομές και οι προσφερόμενες υπηρεσίες ως προς αυτές.

Πίνακας 1-14 Θαλάσσιες διαδρομές και συνολικές υπηρεσίες

Route	Services
Far East-North America	69
North Europe-Far East	43
Far East-Mediterranean	41
North Europe-North America	22
Mediterranean-North America	19
Europe-Mid. East/South Asia	52
North America- Mid. East/South Asia	10
Far East -Mid. East/South Asia	86
Australasia	30
East Coast South America	29
West Coast South America	32
South Africa	23
West Africa	49
Total	505

Πηγή: WSC, 2016

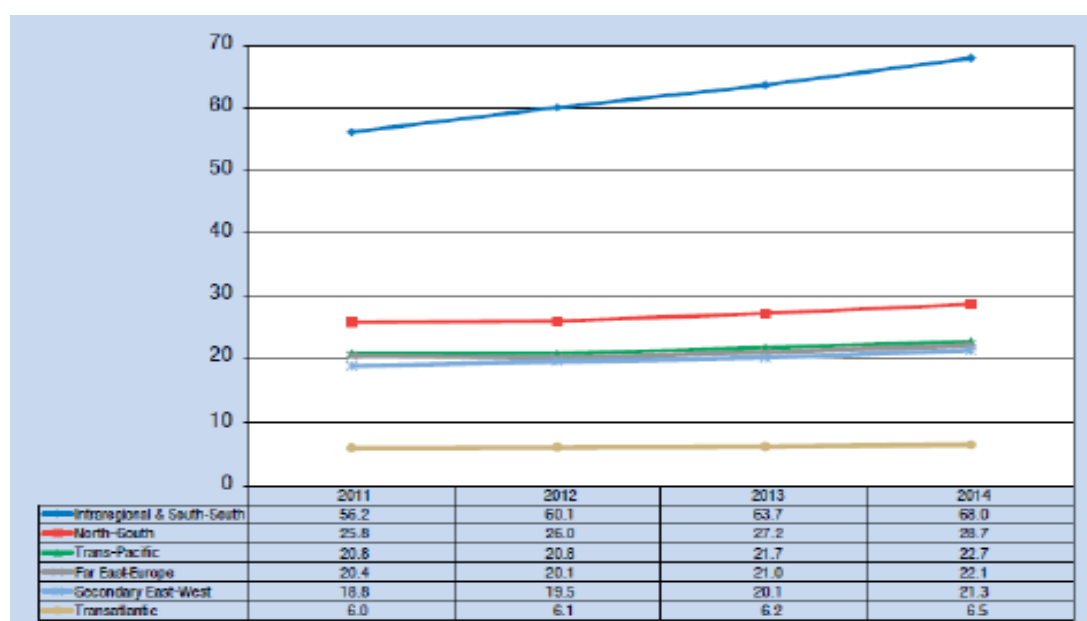
Διάγραμμα 1-3 Εξέλιξη εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, 1996-2014



Πηγή: unctad, annual review 2014

Παρατηρώντας την παραπάνω εικόνα βλέπουμε ότι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως αυξήθηκε κατά 4,6% το 2013, ποσοστό το οποίο αντιστοιχεί σε 160 εκ. TEUs, από το 2012 που βρισκόταν στα 153 εκ. TEUs. Το ενδοπεριφερειακό εμπόριο μαζί με αυτό του Νότου έφτασαν το 39.8% της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων το 2013, ακολουθώντας αυτό του Βορά- Νότου με 17%, του Ειρηνικού Ωκεανού με 13,6% και τέλος Ανατολή- Δύση με 12,6% και τα υπερατλαντικά ταξίδια με 3,9%.

Διάγραμμα 1-4 Κατανομή διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως ανά διαδρομή, 2011-2014



Πηγή: Clarkson Research Services, 2014b

1.9 Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Οι εταιρείες ναυτιλίας γραμμών όπως γνωρίζουμε είναι εντάσεως κεφαλαίου, όπου κάποια περιουσιακά στοιχεία ανήκουν στην εταιρεία και άλλα μισθώνονται. Ο τρόπος με τον οποίο διαχειρίζονται τα περιουσιακά στοιχεία οι εταιρείες ναυτιλίας γραμμών είναι και το κλειδί για την επιτυχία ή την αποτυχία τους. Οι κύριες αποφάσεις για τις ναυτιλιακές εταιρείες γραμμών συμπεριλαμβάνουν: καλή διαχείριση του εξοπλισμού και μείωση του κόστους των λειτουργικών χρόνων, αύξηση της διάρκειας της χρήσης των υπηρεσιών και ασφαλή χρήση του εξοπλισμού (Brooks, 2000).

Επίσης πολύ σημαντικό ρόλο παίζει και η γεωγραφική περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται, καθώς και το μέγεθος των πλοίων για την συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή. Για να είναι ανταγωνιστική μια εταιρεία θα πρέπει να τοποθετεί τα κατάλληλα πλοία στην κατάλληλη διαδρομή, ώστε να προσφέρει τις καλύτερες υπηρεσίες με τον πιο ανταγωνιστικό ναύλο. Επειδή η συχνότητα και κανονικότητα των πλοίων στην ναυτιλία γραμμών είναι δεδομένη, αν σε κάποια διαδρομή τοποθετηθεί μεγάλης χωρητικότητας πλοίο, η πίεση αυτόματα μετακυλά στο να γεμίσει άρα και να υπάρχει η ανάλογη ζήτηση για την συγκεκριμένη προσφορά, διαφορετικά η εταιρεία θα είναι ζημιογόνα (Lim, 1998).

1.10 Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

Το πρώτο πλοίο που μετέφερε εμπορευματοκιβώτια ήταν στις 26 Απριλίου του 1956, το Ideal-X που απέπλευσε από το λιμάνι του Newark (ΗΠΑ). Επρόκειτο για ένα μετασκευασμένο τάνκερ όπου εκτός από συμβατικό υγρό φορτίο, μετέφερε και 58 εμπορευματοκιβώτια 35-πόδων έκαστο. Η ιδέα αυτή, που επρόκειτο να αλλάξει την ιστορία της εμπορικής ναυτιλίας συνέλαβε ο μεγάλος έμπορος χερσαίων μεταφορών στις Η.Π.Α και αργότερα ιδρυτής της Sea Land, Malcom McLean ο αρχικός σκοπός της κίνησης αυτής ήταν η μείωση του κόστους φορτοεκφόρτωσης¹⁸.

Είναι γεγονός ότι από την πρώτη απόπειρα που έγινε για μεταφορά εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης, η ζήτηση ως προς αυτή παρουσίασε τις τελευταίες δεκαετίες συνεχή αύξηση. Από το 1987 όπου το μεγαλύτερο πλοίο ήταν 1155 TEU, έχουμε φτάσει τα 13500 TEU (Emma Maersk). Αυτό σημαίνει ότι η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές έχει αυξηθεί υπερβολικά τα τελευταία χρόνια, με αποτέλεσμα να φτιάχνονται ολοένα και μεγαλύτερα πλοία, με κίνδυνο την υπερπροσφορά χωρητικότητας. Βέβαια τα μεγάλης χωρητικότητας πλοία είναι σχεδιασμένα για μεγάλες διαδρομές και για να αποδώσουν κέρδη θα πρέπει να δουλεύουν σε πληρότητα. Πολλοί όμως από τους μεταφορείς δεν έχουν καταφέρει να αξιοποιήσουν πλήρως την χωρητικότητα των πλοίων τους με

¹⁸ <http://www.kis.gr/iiles/chronika-208.pdf>

αποτέλεσμα να μην μπορούν να έχουν πλήρη πλεονεκτήματα των οικονομιών κλίμακας (Wayne, 2012).

Η οικονομική επιβράδυνση, η οποία εμφανίστηκε το 2008, παρόλο που είχε τις συνέπειες της ως προς το μέγεθος των πλοίων, δεν ήταν εφικτό να εμποδίσει την ολοκλήρωση των ήδη παραγγελθέντων όπως της Emma Maersk και MSC Beatrice. Αυτά τα δυο πλοία πιθανόν θα είναι τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητα για τα επόμενα χρόνια καθώς προβλέπεται ότι δεν θα υπάρξει αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων λόγω της οικονομικής ύφεσης.

2 ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

2.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΛΙΜΑΝΙ

Βασική λειτουργία ενός λιμένα περιγράφεται ‘‘ως κέντρο διαχείρισης φορτίων’’, αφορά δηλαδή την διαχείριση φορτίων μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων μέσων μεταφοράς. Η κύρια αυτή λειτουργία κατηγοριοποιείται σε 4 επιμέρους λειτουργίες (Παρδάλη Α. , 2001).

- Παροχή υπηρεσιών προς τα πλοία
- Χειρισμός φορτίου στην αποβάθρα
- Παραλαβή και διανομή φορτίων
- Λειτουργίες logistics

Εκτός από την διαχείριση των φορτίων παρέχονται και κάποιες άλλες υπηρεσίες οι οποίες λειτουργούν ως συμπληρωματικά αγαθά.

Τέτοια αγαθά είναι η ρυμούλκηση, η πλοήγηση, η ενδολιμενική κυκλοφορία. Πέρα από τα συμπληρωματικά αγαθά όμως, υπάρχουν και άλλες επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες όπως τροφοδοσίες ή επισκευές πλοίων.

Τέτοιου είδους παροχές ολοκληρώνουν το λιμενικό πλέγμα και μπορεί να οριστούν σαν οικονομικές δραστηριότητες που εμπλέκουν δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς που έχουν άμεση σχέση με την άφιξη-αναχώρηση των πλοίων-φορτίων στο λιμάνι (Langen & Visser, 2005).

2.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Προκειμένου να εφαρμοστεί οργάνωση και διοίκηση ποιότητας στους λιμένες, θα πρέπει πρωτίστως να οριστεί η έννοια της ποιότητας. Η έννοια της ποιότητας μεταβάλλεται και διαμορφώνεται από λιμάνι σε λιμάνι σε διαφορετικές χρονικές περιόδους. Γενικά θα λέγαμε ότι η ποιότητα έχει να κάνει με την αξία (Freigembbaum, 1993) , την ικανότητα προς χρήση (Juran, 1988), τις προδιαγραφές (Gilmore & Levitt, 1994), την συμμόρφωση με τις απαιτήσεις (Grosby, 1979), την ανταπόκριση των προσδοκιών των πελατών, την αποφυγή των απωλειών .

Ένας κοινά αποδεκτός όρος, ορίζει της ποιότητα ως ένα σύνολο ιδιοτήτων και χαρακτηριστικών μιας υπηρεσίας, που στηρίζουν την ικανότητα της να ικανοποιήσει συγκεκριμένες και προκαθορισμένες ανάγκες (Γκιζιάκης Κ. , 2001).

Συγκεκριμένα στο χώρο της ναυτιλίας η έννοια της ποιότητας είναι αρκετά διαδεδομένη και με εκτεταμένες μελέτες από ειδικούς. Για τις ναυτιλιακές εταιρείες η ποιότητα αποτελείται από τον χρόνο φόρτο-εκφόρτωσης του φορτίου, η αποφυγή ρύπανσης του θαλάσσιου χώρου, αλλά και μη πρόκληση ατυχήματος. Μια συνολική περιγραφή της ποιότητας στο λιμάνια αποτυπώνεται στο εγχειρίδιο των προδιαγραφών του προτύπου ISO 9000/2000.

Σύμφωνα με αυτό η ποιότητα ορίζεται ως ο τρόπος που οργανώνεται η παραγωγική διαδικασία για την εκπλήρωση των υπηρεσιών που καλύπτουν τις απαιτήσεις και τις προσδοκίες των χρηστών του λιμανιού (Χλωμούδης, 2001).

Δυο είναι τα βασικά στοιχεία που συνθέτουν την έννοια της ποιότητας:

1. Η αξιοπιστία και ο χρόνος εκτέλεσης του λιμενικού προϊόντος, ανεξάρτητα σε ποια φάση βρίσκεται η παραγωγική διαδικασία, και ο δείκτης που μπορεί να μετρήσει την ποιότητα σε θέμα χρονικής συνέπειας

ονομάζεται turnaround time.

Η ασφάλεια και οι συνθήκες ασφαλείας κατά την παραγωγή του λιμενικού προϊόντος όπως φθορές, ζημιές, απώλειες, συνθήκες υγιεινής (Σαμπράκος, 2008).

2.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Το πλαίσιο μέσα στο οποίο παράγονται οι λιμενικές υπηρεσίες, δηλαδή τα οργανωτικά και διοικητικά χαρακτηριστικά των λιμένων, είναι εκείνα που μας δείχνουν τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν οι λιμένες σε σχέση με τις απαιτήσεις της διοίκησης ποιότητας.

Ο όρος οργάνωση στο χώρο των λιμένων αναφέρεται κυρίως στην διαχείριση και την ιδιοκτησία της λιμενικής υποδομής και ανωδομής . Σύμφωνα με αυτή γίνεται διάκριση σε τρεις τύπους λιμένων:

1. Στους landlord ports, στους ιδιοκτήτες των λιμένων, όπου οι λιμενικές αρχές έχοντας στην ιδιοκτησία τους την υποδομή και ανωδομή, την παρέχει σε τρίτους για να παρέχουν τις υπηρεσίες
2. Τα tool ports, δηλαδή οι λιμένες παροχής μέσων, και σε αυτή την περίπτωση οι λιμενικές αρχές παραχωρούν την υποδομή και ανωδομή σε τρίτους προκειμένου να παρέχουν τις υπηρεσίες τους
3. Τα service ports, δηλαδή λιμένες με πλήρη παροχή υπηρεσιών στα οποία οι λιμενικές αρχές εκμεταλλεύεται η ίδια την υποδομή και ανωδομή προκειμένου να παρέχει τις υπηρεσίες (Χλωμούδης, 2001).

Η ανωτέρω διοίκηση αναφέρεται σε εμπορικούς σταθμούς. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις εμπορευματοκιβωτίων θέλοντας την αποκλειστική εξυπηρέτηση των πλοίων τους επενδύουν συνήθως σε έργα ανωδομής landlord. Ένας πολύ βασικός παράγοντας που έχει άμεση σχέση με την οργάνωση και την διάρθρωση και που επηρεάζει την ποιότητα του λιμενικού προϊόντος είναι ο αριθμός των παραγωγών που παρέχουν οι λιμενικές υπηρεσίες. Αυτό αυτόματα σημαίνει καλύτερη οργάνωση και συγχρονισμό με όλους τους εμπλεκόμενους για την επίτευξη της ποιότητας. Παρακάτω φαίνεται η επένδυση των μεγαλύτερων εταιρειών εμπορευματοκιβωτίων σε τερματικά για αποκλειστική χρήση την εξυπηρέτηση των πλοίων τους.

Εικόνα 2-1 Τα τερματικά των παγκόσμιων διαχειριστών



Πηγή: Υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας, Αιγαίου και νησιώτικης πολιτικής

2.4 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Από τη στιγμή που το πλοίο φτάνει στο λιμάνι περιμένει στην θέση παραβολής για να ξεκινήσουν οι φορτοεκφορτώσεις. Όσο αυξάνεται ο χρόνος παραμονής του στο λιμάνι, τόσο αυξάνεται και το κόστος παραμονής του. Επειδή αυτό είναι πολύ σημαντικό και για το πλοίο και για το λιμάνι είναι αναγκαίο να εφαρμοστεί μια ορθή τιμολογιακή πολιτική, η οποία θα εξυπηρετεί και θα είναι συμφέρουσα και για τις δυο πλευρές.

Εδώ εμφανίζονται και οι ισχυροί χρήστες (μεταφορικές εταιρείες), οι οποίες διαθέτουν σημαντική διαπραγματευτική ισχύ και πιέζουν τους λιμένες να παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές.

Κάποια λιμάνια θέλοντας να είναι πιο ανταγωνιστικά προσφέρουν «πακέτα κινήτρων» στους δυνατούς χρήστες για να τους προσελκύσουν (αποκλειστικές εκπτώσεις, προνομιακές τιμές ανάλογα με τον όγκο του φορτίου που διαχειρίζεται το λιμάνι, κλπ) (Χλωμούδης, 2001).

Αν εξαιρέσουμε το γεγονός ότι οι δυνατοί χρήστες του λιμανιού σε πλειοψηφία θέλουν να ελέγχουν και να διαμορφώνεται η τιμολόγηση στο λιμάνι ανάλογα με τα συμφέροντά τους, θα λέγαμε ότι η τιμολογιακή πολιτική του κάθε λιμένα εξαρτάται από την συνολική δομή και οργάνωση του. Τα λιμάνια προσφέρουν κάποιες συγκεκριμένες υπηρεσίες, οι οποίες αναλύονται σε επιμέρους περιπτώσεις σύμφωνα με τη λειτουργία του λιμένα, ενώ κάποια άλλα μπορεί να μην προσφέρουν καθόλου τη συγκεκριμένη υπηρεσία ή να την χειρίζονται με τελείως διαφορετικό τρόπο. Κατά

συνέπεια οι τιμολογιακές περιπτώσεις που εμφανίζονται σε κάθε λιμάνι είναι εξειδικευμένες και αποτελούν υπερσύνολο επιμέρους τιμολογιακών περιπτώσεων που συνιστούν τη τελική υπηρεσία.

Είναι χαρακτηριστικό ότι για το λιμάνι του Πειραιά υπάρχουν σήμερα πάρα πολλές τιμολογιακές περιπτώσεις, ενώ ενεργές είναι ένα περιορισμένο υποσύνολο τους. Σε πολλά λιμάνια οι τιμολογιακές περιπτώσεις είναι ιδιαίτερες διακεκριμένες και περιορισμένες. Γενικά διαπιστώνουμε πως δεν είναι δυνατόν να αναφερόμαστε σε ενιαίο κατάλογο υπηρεσιών για όλα τα λιμάνια, άρα και σε συγκεκριμένο τρόπο τιμολόγησης. Η τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζει κάθε λιμάνι είναι ξεχωριστή και εξειδικευμένη. Επιπλέον, η διαδικασία της τιμολόγησης των λιμενικών υπηρεσιών αποτελεί ένα από τα κίνητρα για να προσελκύσει πελάτες το λιμάνι, με αποτέλεσμα να μην είναι εφικτό να μελετηθεί και να αναλυθεί σε βάθος η τιμολογιακή πολιτική του. Η τιμολογιακή πολιτική κάθε λιμενικής επιχείρησης είναι από τα κυριότερα εργαλεία του Λιμενικού management για την αποτελεσματικότερη επίτευξη των στόχων αφού είναι ο μηχανισμός που φέρνει σε επαφή τη προσφορά με τη ζήτηση των λιμενικών υπηρεσιών (Παρδάλη Α. , 2001).

2.5 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΝΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

Από τρεις παράγοντες επηρεάζεται η επιλογή ενός λιμένα από τους φορτωτές:

- i. Την τιμολογιακή πολιτική του λιμένα
Γεγονός είναι ότι όσο υψηλότερες είναι οι τιμές για την χρήση των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχει ένα λιμάνι, τόσο δυσκολότερο είναι να επιλεγεί το συγκεκριμένο λιμάνι από έναν φορτωτή.
- ii. Τα χαρακτηριστικά του λιμένα
Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του λιμανιού είναι πολύ σημαντικά όσον αφορά την επιλογή του από κάποιον φορτωτή. Αυτό επειδή οι φορτωτές λαμβάνουν υπόψη την απόσταση από το σημείο που βρίσκεται το εμπόρευμα, την απόσταση ανάμεσα στο λιμάνι φόρτωσης και στο λιμάνι προορισμού και το χρονικό διάστημα στο οποίο πρέπει να μείνει το εμπόρευμα στις λιμενικές εγκαταστάσεις.
- iii. Τα χαρακτηριστικά του προγράμματος των πλοίων που εξυπηρετούν ένα λιμάνι
Ο λόγος που το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό επηρεάζει την επιλογή ενός λιμένα είναι η συχνότητα των πλοίων που προσεγγίζουν το λιμάνι από τις ναυτιλιακές εταιρείες σε σχέση με τα άλλα λιμάνια που προσεγγίζουν οι ίδιες εταιρείες.

Ένας ακόμη σημαντικός λόγος είναι οι αποθηκευτικοί χώροι εκτός των λιμενικών εγκαταστάσεων και η δυνατότητα διανομής από της αυτές (Wayne, 2012).

2.6 Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η λιμενική εργασία εξαρτάται από διάφορους παράγοντες και στην ζήτηση και στην προσφορά που έχουν άμεση σχέση με τις εξελίξεις στην οικονομία και στην ναυτιλία. Σύμφωνα με την άνθιση και την κυριαρχία της περιόδου του φορντισμού στους λιμένες, παρατηρείται μια οργάνωση από τις κάθετες ιεραρχικές δομές μέσα στις οποίες οι αποφάσεις λαμβάνονται μέσα από ένα σύστημα τυπικών κανόνων. Στο συγκεκριμένο σύστημα, το εργασιακό περιβάλλον μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες που επιβάλλει η διασφάλιση της ποιότητας στην σύγχρονη λιμενική αγορά που λειτουργεί με αυτή την οργάνωση.

Η ικανότητα που επιδεικνύουν οι τα λιμάνια να λειτουργούν αποτελεσματικά στο σύνολο της λειτουργίας των μεταφορικών αλυσίδων αλλά και την επιδίωξη οικονομιών σκοπού επηρεάζει αποφασιστικά την ανταγωνιστικότητα τους¹⁹. Αυτή η παράμετρος οδηγεί τις λιμενικές επιχειρήσεις σε επεκτάσεις με εξαγορές και συγχωνεύσεις διαμορφώνοντας έτσι πιο ολοκληρωμένα πακέτα παροχής υπηρεσιών logistics²⁰.

Η εξέλιξη των logistics μπορεί να οριστεί ως <<η ροή και η αποθήκευση των πρώτων υλών, ενδιάμεσων αγαθών, τελικών προϊόντων και της σχετικής πληροφόρησης από το σημείο της παραγωγής μέχρι το τελικό σημείο της κατανάλωσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις των καταναλωτών>> και είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την έννοια της ποιότητας, η οποία ορίζεται ως η ικανότητα της παροχής υπηρεσιών που θα καλύπτουν τις απαιτήσεις των χρηστών²¹.

¹⁹ 134 Saundry R. Turnbull P. Contractual (In) Security, Labour Regulation and Competitive Performance in the Port Transport Industry: A Contextualized Comparison of Britain and Spain. British Journal of Industrial Relations 1999: 37/2:27 1 -294

²⁰ Notteboorn, Rodrigue. op.cit. Notteboom.. Winkelmanns. op.cit

²¹ Paixao, Marlow,, op.cit

Σήμερα οι μεταφορές έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην γενικότερη αγορά καθώς οι πολυεθνικές εταιρείες οφείλουν την ραγδαία ανάπτυξη τους σε αυτές. Ο τρόπος λειτουργίας των πολυεθνικών είναι σχετικά απλός. Για να παράγουν ένα προϊόν

προμηθεύονται την πρώτη ύλη από διαφορετική χώρα από εκείνη που έχουν τις εγκαταστάσεις της βιομηχανίας²², αποθηκεύουν το προϊόν σε άλλη χώρα και τελικά πωλούν ένα ολοκληρωμένο προϊόν σε άλλες χώρες. Παρατηρούμε εδώ τρεις εφοδιαστικές αλυσίδες. Η οργανωμένη διαχείριση και έλεγχος αυτών των εφοδιαστικών αλυσίδων όπου απαρτίζονται από την μεταφορά, την αποθήκευση, τα πληροφοριακά συστήματα και την διανομή ονομάζονται logistics.

Σύμφωνα με τους Cooper-Brown-Peters τα logistics πλέον ενσωματώνουν στην ευρεία έννοια τους την τεχνολογία της πληροφόρησης, γεγονός που παραπέμπει στο ότι <<τα logistics είναι η μεταφορά και η αποθήκευση των αγαθών μαζί με τις συνοδευόμενες ροές πληροφοριών από την αρχή έως το τέλος της προσφερόμενης αλυσίδας>>

(Παρδάλη Α. , 2001).

Προκειμένου να καταστεί εφικτή η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων των logistics αλλά και η χρήση τους για την δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος είναι επιτακτική η σύνδεση όλων των λειτουργιών logistics, με τον στρατηγικό σχεδιασμό. Αυτό συνεπάγεται ότι η χρήση τους πρέπει να γίνεται για το σύνολο των προσφερόμενων προϊόντων και υπηρεσιών από τις επιχειρήσεις.

2.7 ΟΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι αυξημένες ανάγκες για μεταφορά, αποθήκευση και διαχείριση φορτίων οδήγησαν στην εφαρμογή των <<Συνδυασμένων Μεταφορών>> (J.Brown & Peters, 1994). Βασικός παράγοντας που οδήγησε σε αυτόν τον συνδυαστικό τρόπο μεταφορών ήταν οι μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, καθώς με την χρήση τους δημιουργήθηκε μια συνεχής μεταφορική αλληλουχία από τον παραγωγό στον παραλήπτη, με την χρήση συνδυασμού οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μέσων. Τα συγκεκριμένα μέσα

²² Review 1994: 19/3: 419 — 445 Reeves C, Bednar D. Defining Quality: Alternatives and Implications. The Academy of Management

λειτουργούν συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά καθώς επιδιώκουν ποιότητα, οικονομία και ταχύτητα²³.

Ο Graham τονίζει ότι η αποτελεσματικότητα των συνδυασμένων μεταφορών είναι η ελαχιστοποίηση του χρόνου και κόστους μεταφοράς, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την μεγιστοποίηση των πλεονεκτημάτων και των τριών μέσων (πλοίο, όχημα, τρένο). Με αυτή την πρακτική δημιουργείται ένα σύστημα μεταφορικών δικτύων κατά το οποίο κάθε διαφορετικός τύπος μεταφοράς προσφέρει τα πλεονεκτήματα του στην συνολική μεταφορά (Παρδάλη Α. , 1997).

Προκειμένου τα λιμάνια να εναρμονιστούν και να εξυπηρετούν τις συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να συνδέουν τα χερσαία με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα αποτελώντας ένα σύγχρονο μεταφορικό κέντρο (transportation center), να εμπεριέχουν το χαρακτήρα του κέντρου διανομής προϊόντων, αλλά και να διαθέτουν ένα άρτιο δίκτυο διανομής (distribution network).

Βασική προϋπόθεση για την δημιουργία και την λειτουργία ενός τέτοιου σύγχρονου μεταφορικού κέντρου είναι ότι τα λιμάνια απαιτητάς πρέπει να συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά και με ένα ευέλικτο και υψηλών διαγραφών και υποδομών οδικό δίκτυο.

Επίσης πρέπει να υπάρχει αυστηρή διοίκηση ώστε ο εκάστοτε αριθμός των Ε/Κ να είναι στο σωστό μέρος, σε καθορισμένο χρόνο και ο αριθμός των οχημάτων να είναι επαρκείς προκειμένου να τα εξυπηρετήσει.

Τα κέντρα συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να είναι εγκατεστημένα στα λιμάνια καθώς εκεί μπορεί να γίνεται πλήρη αξιοποίηση όλου του εξοπλισμού χωρίς καμία επιπλέον επένδυση για την λειτουργία του. Τα λιμάνια εκ των πραγμάτων αποτελούν το κύριο συνδετικό κρίκο σε ολόκληρη την μεταφορική αλυσίδα (Yetgin, 1998).

²³ Ο ορισμός που δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι: <<η κίνηση του φορτίου από τον φορτωτή στον τελικό καταναλωτή χρησιμοποιώντας το ελάχιστο δυο τύπους μεταφοράς αλλά με μια μοναδιαία τιμή και με μια ενιαία μεταφορά>>, European Conference of Ministers of Transport (1998), “Terminology on combined transport, general terms”, σελίδα 4.

2.8 ΛΙΜΑΝΙΑ- ΚΕΝΤΡΑ LOGISTICS

Ο ρόλος των λιμένων πλέον είναι πιο ουσιαστικός και μεγάλης σπουδαιότητας στην ολοκληρωμένη διαδικασία των logistics. Οι συνεχόμενες απαιτήσεις των πελατών είχαν ως αποτέλεσμα την συνεχόμενη μετατροπή των λιμανιών σε κέντρα που προσφέρουν τις υπηρεσίες σε ολόκληρη την μεταφορική αλυσίδα ξεκινώντας από τον παραγωγό και καταλήγοντας στον τελικό παραλήπτη (Παρδάλη Α. , 1997).

Για να επιτευχθεί αυτό βασικό εργαλείο είναι η χρήση Η/Υ, που αποτελεί ίσως το σημαντικότερο μέρος της ανάπτυξης της τεχνολογίας σε επίπεδο επιχειρήσεων αλλά και των λιμανιών. Πρωταρχικό στόχος είναι η ταχύτερη διάδοση της πληροφόρησης μεταξύ των εμπλεκόμενων πελατών της λιμενικής βιομηχανίας των ναυτιλιακών εταιρειών, τακτικών δρομολογίων των πρακτόρων, αλλά και των υπηρεσιών των λιμανιών²⁴. Αυτή επιτυγχάνεται με την χρήση της τεχνολογίας των πληροφοριακών συστημάτων και της επικοινωνίας. Η εφαρμογή της τεχνολογίας και της τεχνολογίας της πληροφόρησης στην γενικότερη λειτουργία των λιμενικών δραστηριοτήτων αποσκοπεί:

- Στην μείωση των καθυστερήσεων σε όλες τις δραστηριότητες της μεταφορικής λειτουργίας
- Στην εξασφάλιση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, ανταγωνιστικής θέσης και την διαφοροποίηση
- Στην σταδιακή μείωση κόστους με υψηλότερη απόδοση του κεφαλαίου

Η νέα γενιά σύγχρονης διοίκησης και αυτοματισμών στην λειτουργία των λιμένων που διαχειρίζονται Ε/Κ χρήζει απαραίτητης εφαρμογής ενός αυτοματοποιημένου λιμάνι²⁵ το οποίο θα είναι ικανό να παρέχει λειτουργίες logistics σε όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες του²⁶.

²⁴ Σύμφωνα με τον Robinson [Robinson R (2002), Ports as elements in value driven chain systems: the new paradigm'. *Maritime Policy and Management*. vol 29, no 3, p.p 241 - 255] τα λιμάνια σήμερα αποτελούν κερδοσκοπικές επιχειρήσεις που δρουν σαν κρίκος των εφοδιαστικών αλυσίδων.

²⁵ **Rachel Foerster & Venkat Sarna (1995), Information technology strategies for the 21st century, how to /ormulate an information technology strateoy to ensure competitrive advantage". Rachel Foerster & Associates, Beach Park Illinois, USA. ath&g 7-10.**

²⁶ Slack B (1993). lawns in the Game: Ports in a global transport system", *Growth and Change* no 24. σελίδα 582.

2.9 ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΑΝΩΔΟΜΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Μέσα από τις μεταφορές διαφόρων προϊόντων με την χρήση Ε/Κ δημιουργήθηκε η προσδοκία ότι οικονομικοί λόγοι θα επέτρεπαν την δημιουργία διαφόρων δρομολογίων ανάμεσα σε λιμάνια Ε/Κ (containerports)²⁷τα οποία θα συνδέονται μεταξύ τους. Εκτός από αυτό όμως γιγαντώθηκαν και τα πλοία, με αποτέλεσμα τα λιμάνια να υποστούν τεχνολογικές μεταβολές και μεταρρυθμίσεις, επιδρώντας στην λιμενική παραγωγή. Πιο συγκεκριμένα αυτές οι αλλαγές απαιτούσαν επενδυτικό σχεδιασμό σε:

- Έργα υποδομής - αποθηκευτικούς χώρους και σύνδεση με χερσαία μέσα
- Υψηλό κόστος σύγχρονου εξοπλισμού διαχείρισης φορτίου

Από αυτή την εξέλιξη παρατηρείται αύξηση στην παραγωγικότητα οδηγώντας τους λιμένες στην εφαρμογή νέων αυτοματοποιημένων συστημάτων και στην αποβάθρα (Σαμαρά, 1978).

Τα πληροφοριακά συστήματα που αφορούσαν τα λιμάνια αναπτύχθηκαν ραγδαία. Το 1990 τέτοια συστήματα ήταν ενεργά μόνο στο 3% των λιμανιών, το 2005 αυτό το ποσοστό έφτασε στο 74%. Παραπάνω από τα μισά λιμάνια παγκοσμίως που διαχειρίζονται Ε/Κ εφαρμόζουν τέτοια πληροφοριακά συστήματα. Επίσης στις ίδιες χρονολογίες 1992-2005 παρουσιάστηκε ανάπτυξη τεχνικών EDI από το 4% στο 79%.

2.10 ΚΕΝΤΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ

Ο ανταγωνισμός στις μεταφορικές αλυσίδες και η συνεχής αναζήτηση για οικονομικότερους θαλάσσιους δρόμους άρχισε να οδηγεί σε μια σταδιακή μείωση των παρεκκλίσεων από τις κύριες θαλάσσιες διαδρομές ελαττώνοντας παράλληλα τα λιμάνια προσέγγισης. Ακόμα η ραγδαία ανάπτυξη στις ογκώδης κατασκευές πλοίων και οι οικονομίες κλίμακας επιβάλλει επιτακτικά την προσαρμογή των λιμανιών στα νέα αυτά μεγέθη. Όμως όχι όλα τα λιμάνια μπορούν να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα, διότι το κόστος είναι μεγάλο. Σημαντική λύση σ' αυτό έδωσε η καθιέρωση των μεταφορτώσεων και η ανάπτυξη των μεταμορφωτικών κέντρων και παράλληλα το

²⁷ Llanto G. Basiho E (2005), "Competition Policy and regulation in Ports andsaipping". Philippine Institute for Development Studies, discussion paper series no 2005-02.

λιμάνια άρχισε να προσαρμόζεται στις τεχνολογικές εξελίξεις της ναυτιλίας (Παρδάλη Α. , 1997).

Δυο είναι οι βασικοί τύποι μεταφορτώσεων:

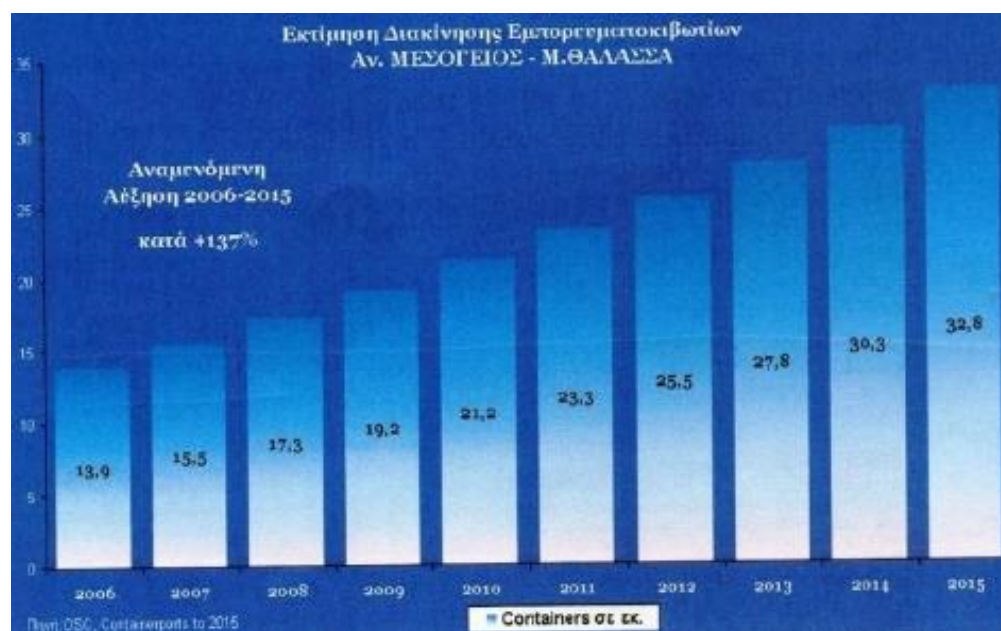
1. Hub and spoke, υπάρχει ένα κεντρικό λιμάνι λόγω του μεγάλου βάθους μπορεί να υποδεχτεί τεράστια πλοία(mother vessel), προκειμένου να συγκεντρωθεί η μεταφορτωτική κίνηση(transshipment) και από εκεί να διοχετευθούν σε μικρότερα λιμάνια με μικρότερα πλοία (feeders), που ανήκουν όμως στην ίδια γεωγραφική τοποθεσία. Αυτό το σύστημα παρουσιάζει μεγάλη αποτελεσματικότητα εξασφαλίζοντας (Warf & Kleyn, 1989):
 - 1.1. Χαμηλό κόστος λόγω της μείωσης του λειτουργικού κόστους από τα μεγάλα σε μικρότερα πλοία
 - 1.2. Αποφυγή ζημιών-απωλειών λόγω των συχνών προσεγγίσεων στα λιμάνια, αύξηση της ασφάλειας
 - 1.3. Η ενεργή λειτουργία των μικρότερων Ε/Κ που λόγω της ανάπτυξης και της τεχνολογίας θα έμεναν ανενεργά
2. Interline, αυτό το σύστημα συγκεντρώνει 2 κύριες γραμμές σε ένα μεγάλο λιμάνι και ανταλλάζουν τα φορτία τους. Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι το επενδυτικό ύψος ανεβαίνει διότι θα πρέπει να ενισχυθεί η υποδομή των λιμανιών προκειμένου να εξυπηρετούν τα υπερμεγέθη πλοία Ε/Κ (Παρδάλη Α. , 1997).

2.11 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

Οι αλλαγές που αναφέρθηκαν παραπάνω οδήγησαν την διαχείριση των Ε/Κ από μερικές δεκάδες μεγάλα λιμάνια σε ολόκληρο τον κόσμο. Τέτοια λιμάνια παράγουν με οικονομίες κλίμακας καθώς μπορούν να ανταποκριθούν στο μεγάλο βάρος των επενδύσεων σε υποδομές. Τα λιμάνια διαχειρίζονται Ε/Κ ανέρχονται σε 360 παγκοσμίως και η συνολική διαχείριση Ε/Κ αυτών των λιμανιών το 2004 ήταν 303 εκ/τεu's. Το 35% της παγκόσμιας παραγωγής ελέγχονταν από τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου από το 1990- 2004. Τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια χωρίζονται σε : 12 στην Ανατολική Ασία, 5 στην Ευρώπη και 3 στην Αμερική.

Τα λιμάνια διαχειρίζονται Ε/Κ ανέρχονται σε 360 παγκοσμίως και η συνολική διαχείριση Ε/Κ αυτών των λιμανιών το 2004 ήταν 303 εκ/τεu's. Το 35% της παγκόσμιας παραγωγής ελέγχονταν από τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου από το 1990- 2004.Τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια χωρίζονται σε : 12 στην Ανατολική Ασία, 5 στην Ευρώπη και 3 στην Αμερική.

Διάγραμμα 2-1 Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων Αν.Μεσόγειο-Μ. Θάλασσα 2015



Πηγή: Υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας, Αιγαίου και νησιώτικης πολιτικής

Η διαρκώς αυξανόμενη ανάπτυξη στις κατασκευές γιγαντιαίων πλοίων Ε/Κ ωθούσε τα λιμάνια σε συνεχόμενες και σε μεγάλες δαπάνες οι οποίες επέφεραν και μεγάλα κόστη, για να ανταπεξέρχονται στην διαρκώς μεταβαλλόμενη ζήτηση που παρόλα αυτά δεν σήμαινε απαραίτητα και μεγάλη παραγωγικότητα.

Προκειμένου να είναι αποτελεσματικά στην λειτουργία τους τα πλοία Ε/Κ, απαιτείται υψηλή παραγωγικότητα από τα λιμάνια η οποία παρουσιάζεται σε λιμάνια με υψηλή ζήτηση και όχι εκείνα με την μικρότερη ζήτηση, αφήνοντας να φανεί η σχέση στην παραγωγή του τερματικού σταθμού και την αποδοτικότητα των γερανογεφυρών.

Τα λιμάνια με την μεγαλύτερη παραγωγικότητα επιλέγονται από τους διεθνείς μεταφορείς καθώς έτσι ελαχιστοποιούν το χρόνο παραμονής πλοίων στα λιμάνια λειτουργώντας παράλληλα με υψηλές οικονομίες κλίμακας.

Οι εταιρείες τέτοιων πλοίων φαίνεται να επωφελούνται αρκετά καθώς η ραγδαία ανάπτυξη του μεγέθους των πλοίων ενισχύουν την διαπραγματευτική τους δύναμη και κατά συνέπεια προκύπτει ένα αυξανόμενο όφελος για τις εταιρείες αυτές²⁸.

Όσον αφορά τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου η παρακάτω εικόνα συνοψίζει την συνολική διακίνηση τους για το 2014:

Εικόνα 2-2 Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου 2014



Πηγή: www.kathimerini.gr

²⁸ Ο Leo Berndsen [Berudsen L. (1996). *Cited in Mean Street*. Port Development International. June.σελ.26]. πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας Nedlloyd, προέβλεψε ότι από την διαπραγμάτευση με τα τερματικά θα προκύψει ένα όφελος για τις εταιρείες που θα κυμαίνεται από 10% έως 15%.

2.12 ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ

Όπως αναφέραμε και παραπάνω τα λιμάνια, τα οποία διαχειρίζονται Ε/Κ ανέρχονται σε 360 παγκοσμίως. Η χωρητικότητα και η ικανότητα ενός λιμανιού μετριέται με την μονάδα TEU (Twenty-foot Equivalent Units). Με βάση την μονάδα αυτή θα δούμε παρακάτω τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια στον κόσμο.

10. **Tianjin** (Κίνα): Βρίσκεται στον ποταμό Haihe και με πρόσβαση στην Κίτρινη θάλασσα, είναι το δέκατο μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο. Συνδέεται με περισσότερα από 400 λιμάνια σε παραπάνω από 200 χώρες και είναι από τα σημαντικότερα λιμάνια της νότιας Κίνας και σημαντικός κρίκος μεταξύ νότιας Κίνας και κεντρικής και δυτικής Ασίας. Ραγδαία ανάπτυξη προβλέπεται για το συγκεκριμένο λιμάνι στα προσεχή χρόνια καθώς μεταξύ άλλων εξυπηρετεί την πόλη του Binhai, που διατηρεί ρυθμό ανάπτυξης 30% του ΑΕΠ. Μέχρι το τέλος του 2017 η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να φτάσει τα 20εκ. TEU²⁹.

9. **Jebel Ali** (Dubai): το συγκεκριμένο λιμάνι βρίσκεται στο Ντουμπάι και είναι το μεγαλύτερο τερματικό της Μέσης Ανατολής. Η στρατηγική του θέση και οι ολοκληρωμένες υπηρεσίες που προσφέρει, καθώς έχει πρόσβαση από θάλασσα, αέρα και γη είναι οι λόγοι για τους οποίους θεωρείται ζωτικής σημασίας λιμάνι για τα ΕΑΕ και την οικονομία τους. Συνδέεται με περισσότερα από 140 λιμάνια σε όλο τον κόσμο και η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων μέχρι το τέλος του 2017 αναμένεται να φτάσει τα 19εκ. TEU³⁰.

8. **Guangzhou** (Κίνα): Το μεγαλύτερο λιμάνι στη Βόρεια Κίνα, το Guangzhou, εξυπηρετεί την τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Κίνας με πληθυσμό 12,78 εκατομμυρίων κατοίκων. Το λιμάνι συνδέεται με περισσότερα από 300 λιμάνια σε 100 χώρες ενώ

²⁹ www.ptacn.com

³⁰ www.dpworld.ae

στηρίζει και την βιομηχανική ζώνη της Guangxi, Yunnan, Hunan και Jiangxi, περιοχές με σταθερά συνεχή ανάπτυξη³¹.

7. **Qingdao** (Κίνα): Ευρισκόμενο στην κίτρινη θάλασσα, απέναντι από την Ιαπωνία και τη χερσόνησο της Κορέας, βρίσκεται η ναυτική βάση και το εμπορικό λιμάνι του Qingdao. Είναι φυσικό λιμάνι και πέρα από τη στρατηγική του σημασία, συνδέεται με περισσότερα από 450 λιμάνια σε πάνω από 130 χώρες³²

6. **Busan** (Νότια Κορέα): Το λιμάνι του Busan λέγεται επίσης και Pusan. Είναι το έκτο μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο, το οποίο βρίσκεται στον ποταμό Naktong. Το λιμάνι του Busan, βρίσκεται στη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ν. Κορέας μετά τη Σεούλ και είναι ένα από τα μεγαλύτερα συνεδριακά κέντρα στη χώρα. Επίσης είναι το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό κέντρο που συνδέει τον Ειρηνικό Ωκεανό με τις χώρες τις Ευρασίας, εξυπηρετώντας 500 λιμάνια σε 100 χώρες³³

5. **Hong Kong** (Κίνα): Στην πέμπτη θέση βρίσκεται ένα από τα πλέον ζωντανά λιμάνια του κόσμου, το λιμάνι του Hong Kong. Είναι φυσικό λιμάνι το οποίο βρίσκεται στη νότια Κινεζική θάλασσα. Το λιμάνι παίζει τεράστια σημασία στην οικονομία του Hong Kong. Η πόλη του Hong Kong παρά τις ραγδαίες εξελίξεις συνολικά στην Κίνα, εξακολουθεί να είναι ένα από τα πιο σημαντικά επιχειρηματικά κέντρα στον κόσμο³⁴.

4. **Ningbo-Zhoushan** (Κίνα): Η επίτευξη συμφωνίας για συγχώνευση μεταξύ των 2 λιμανιών Ningbo και Zhoushan το 2006, δημιούργησε το τέταρτο σε κατάταξη χειρισμού φορτίου TEU μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο, το Ningbo-Zhoushan. Το λιμάνι συνδέεται με τρία ποτάμια, τα Yangtze, Yong και Qaintang και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα διακομιστικά κέντρα της χώρας μεταφορών στο εσωτερικό της Κίνας. Αυτή τη στιγμή είναι από τα πλέον ταχύτατα αναπτυσσόμενα λιμάνια της χώρας, ενώ μεγαλύτερη κίνηση έχει φέρει στο λιμάνι η κατασκευή αποβάθρας επιπλέον 5 θέσεων αγκυροβόλησης από το τέλος του 2014³⁵.

³¹ www.gzport.com

³² www.qdport.com

³³ www.busanpa.com

³⁴ www.mardep.gov.hk

³⁵ www.mardep.gov.hk

3. **Shenzen**, (Κίνα): Το λιμάνι αυτό φιλοξενεί 39 εταιρείες εμπορευματοκιβωτίων, οι οποίες ενεργούνται σε παραπάνω από 130 χώρες παγκοσμίως. Είναι ένα από τα πιο γρήγορα αναπτυσσόμενα λιμάνια σε όλον τον κόσμο και απέχει μόλις 20 ν.μ από το Χονγκ Κονγκ. Ένας από τους κύριους λόγους που κατατάσσουν το λιμάνι στην τρίτη θέση είναι η παραγωγή προϊόντων υψηλής τεχνολογίας³⁶.

2. **Singapore** (Σιγκαπούρη): . Το άλλοτε μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο, σήμερα βρίσκεται στην δεύτερη θέση. Παρόλα αυτά, το λιμάνι της Σιγκαπούρης παραμένει ένα από τα πιο σημαντική παγκοσμίως καθώς από αυτό πραγματοποιείται η διαμετακόμιση του 50% του αργού πετρελαίου στον κόσμο. Μια χώρα-Διαμετακομιστικό κέντρο σαν τη Σιγκαπούρη δεν θα μπορούσε φυσικά να λείπει από αυτήν τη λίστα .Το λιμάνι είναι συνδεδεμένο με περισσότερα από 600 λιμάνια σε 100 χώρες και συμβάλει καταλυτικά στην ανάπτυξη οικονομίας της Σιγκαπούρης και το κρατά σταθερά ανάμεσα στα κορυφαία λιμάνια στο κόσμο³⁷.

1. **Shanghai** (Κίνα): Από τον Ιανουάριο του 2011 το λιμάνι της Shanghai, περνά πρώτο σε κατάταξη. Έχοντας συνολικά 5 σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων περνώντας από εκεί περίπου 29 εκ. TEU το λιμάνι της Shanghai είναι το μεγαλύτερο στο κόσμο. Έχει πρόσβαση όχι μόνο στην θάλασσα αλλά και στον ποταμό Yangtze, που συνδέεται με πολλές περιοχές στο εσωτερικό της Κίνας και έχει συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη των επαρχιών Zhejiang, Jiangsu και Henan³⁸.

³⁶ www.szport.net

³⁷ www.singaporepsa.com

³⁸ www.portshanghai.com.cn

3 ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ/ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

3.1 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όπως καλά γνωρίζουμε η σχέση της Ελλάδας με το θαλάσσιο εμπόριο κάνει την εμφάνιση της από την αρχαιότητα. Αυτό το ταλέντο, το οποίο με το πέρασμα των χρόνων παραμένει αναλλοίωτο, δικαιολογείται, από τη γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων. Τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16,000 χλμ , και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα με θαλασσινούς κατοίκους.

Ως ναυτιλιακή χώρα, η εμπορική της ναυτιλία έχει τον κυριότερο ρόλο στο σχηματισμό της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξής της³⁹.

Όμως παρά τα πλεονεκτήματα που είχαν παρατηρηθεί, το Ελληνικό Δημόσιο δεν είχε ενδιαφερθεί για εναλλακτικούς τρόπους διακυβέρνησης πριν το 1990. Έτσι οι εξελίξεις που ακολούθησαν στο τομέα του θαλάσσιου εμπορίου και στην ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών δεν υιοθετήθηκαν από τους τότε διοικούντες και τα λιμάνια της χώρας δεν μπόρεσαν να ακολουθήσουν τις νέες τάσεις. Ενώ ο τομέας της θαλάσσια μεταφοράς και η εξυπηρέτησης μετατρέπεται με ταχύτητα σε βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, η Ελλάδα παρουσίαζε έλλειμμα υποδομών (Chlomoudis & Pallis, 2012).

Οι λιμένες της χώρας κατατάσσονται σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ. 3514.96/02/92 (ΦΕΚ Β' 440/07-07-1992) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Λιμένες εθνικής σημασίας (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγαίου, Καλαμάτας, Ρεθύμνου, Σύρου, Σούδας, Κω, εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι

³⁹ www.yen.gr(από 12/05/2015)

εμφανίζουν διεθνές ενδιαφέρον).

- Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος (Λάγος, Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου, Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών λιμένων, Βαθέως Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης).
- Λιμένες τοπικής σημασίας, που περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της χώρας.

Στον παρακάτω χάρτη θα δούμε τους ελληνικούς λιμένες που λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρείες, από τους οποίους μας ενδιαφέρουν οι λιμένες Πειραιώς και Θεσσαλονίκης λόγω της μεγάλης διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων που γίνεται σε αυτά.

Εικόνα 3-1 Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας



Πηγή: Υ.Ν.Α., 2013

Όχι νωρίτερα από το 2002 μετά από την έκθεση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, έγινε αποδεκτό ότι ο αντικειμενικός στόχος της αναδιοργάνωσης των Ελληνικών Λιμένων είναι η αύξηση της συμμετοχής τους στο παγκόσμιο μερίδιο της ναυτιλιακής μεταφοράς και να προωθήσει τη μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή στην

ανάπτυξη των λιμενικών υπηρεσιών. Με αυτή την πολιτική η κυβέρνηση αποσκοπούσε στην προσέλκυση ξένων επενδυτών, αφού προσδοκούσε αύξηση του διεθνούς εμπορίου, γεγονός που θα εξισορροπούσε την ανάγκη για ακριβές επενδύσεις, κυρίως σε θέματα υποδομής, τεχνολογικού εξοπλισμού και τεχνικής υποδομής. Η πρόθεση για αναμόρφωση του λιμενικού συστήματος είχε βασιστεί στην ιδέα για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των λιμανιών στο νέο οικονομικό περιβάλλον, τη βελτίωση της θαλάσσιας σύνδεσης με δυναμικές εξαγωγικά χώρες, βιώσιμη ανάπτυξη των λιμανιών, βελτίωση της κοινωνικής συνοχής των νησιωτικών πληθυσμών, αυστηρότερο έλεγχο των φορτίων που διακινούνται μέσω των Ελληνικών λιμανιών. Αυτού του είδους η στρατηγική συμβαδίζει με τις αναμορφώσεις στα λιμάνια άλλων Μεσογειακών Ευρωπαϊκών χωρών, όπως η Ιταλία, η Γαλλία και η Πορτογαλία (Pallis & Sygiourou, 2007).

Σήμερα, τα πλοία ελληνικών συμφερόντων υπολογίζονται στα 4.057, από τα οποία τα 839 είναι υπό ελληνική σημαία. Τις υπόλοιπες θέσεις καταλαμβάνουν η Λιβερία, τα Νησιά Μάρσαλ, η Μάλτα, ο Παναμάς, η Κύπρος και οι Μπαχάμες. Έχοντας αυτό το επιχειρηματικό δαιμόνιο, το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο κατατάσσεται στην 4^η θέση της παγκόσμιας ναυτιλίας. Επίσης πρέπει να τονιστεί ότι οι η ελληνική ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της στις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross-trade). Τα πλοία ελληνικών συμφερόντων είναι κυρίως τύπου δεξαμενόπλοιων και μεταφέρουν πετρέλαιο και άλλες υγρής μορφής πετρελαιοειδή⁴⁰, ενώ το υπόλοιπο 5% αντιστοιχεί σε κρουαζιερόπλοια και πλοία που εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα. Ο ελληνικός στόλος είναι κυρίαρχη δύναμη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού σε αυτόν ανήκει το 50% του συνολικού Ευρωπαϊκού εμπορικού στόλου⁴¹.

⁴⁰ www.iefimerida.gr (πηγή από 2/4/15)

⁴¹ Samiotis, G., Vlachos. G.P., Tselentis, B.S., (2008), "The Leading Role of the Hellenic Merchant Shipping at the Global and European Level, University of Piraeus, retrieved from: http://video.minipress.gr/wwwminipress/aboutbrandgreece/aboutbrandgreece_samiotis_vlachos.pdf (accessed Oct. 4, 2015)

3.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι μεγαλύτερες διαχειρίστριες εταιρείες εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως δεν θα μπορούσαν να μην έχουν γραφεία και στην Ελλάδα, όπου εμφανίζονται με την μορφή γραφείων πρακτόρευσης. Οι μεγαλύτερες εξ' αυτών είναι η Cosco, η οποία έχει αναλάβει και τις προβλήτες I και II στο λιμάνι του Πειραιά, η Maersk, η MSC CMA CGM, η Evergreen κ.α. Επίσης πρόσφατως ανακοινώθηκε και η χρήση των εγκαταστάσεων του ΣΕΠ από την εταιρεία Yang Ming, η οποία στην Ελλάδα λειτουργεί μέσω της Arkas Hellas⁴².

- Η Cosco είναι μια πολυεθνική εταιρεία και λειτουργεί με έδρα την Κίνα. Όσον αφορά την Ελλάδα έγινε ευρύτερα γνωστή όταν αποφάσισε να κλείσει συμβόλαιο με τον ΣΕΠ για την παραχώρηση των προβλητών I και II στο λιμάνι του Πειραιά για την διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων. Όσον αφορά την διακίνηση τους εξυπηρετεί απευθείας κάποια λιμάνια από Ασία προς Πειραιά και τα υπόλοιπα από μεταφορτώσεις από άλλα λιμάνια.
- Η Maersk είναι μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως και λειτουργεί με έδρα την Δανία. Η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων γίνεται μέσω του Port Said στην Αίγυπτο καθώς ο όγκος του φορτίου από και προς των Πειραιά δεν είναι τόσο μεγάλος ώστε η εταιρεία να προβεί σε μια τέτοια κίνηση, δηλαδή να φέρει mother πλοίο στον Πειραιά.
- Η Ιταλοελβετική MSC σίγουρα είναι μια από τις ανταγωνίστριες των παραπάνω και ο μεγαλύτερος πελάτης του λιμανιού. Διακινεί περίπου 1 εκ. teu μέσω από τις εγκαταστάσεις της Cosco και ακόμα 600.000 teu από τις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ. Επίσης πρόσφατα ανακοινώθηκε και η απόφαση της να εγκαταστήσει το κέντρο πληροφοριών και υπηρεσιών της στην Ελλάδα. Το SSDC (Shared Services Documentation Center) έχει σκοπό την συγκέντρωση, επεξεργασία και διανομή των πληροφοριών του ομίλου σχετικά με τις δραστηριότητες του.
- Η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως είναι η γαλλικής προέλευσης MCA-CGM. Η εταιρεία με το CMA CGM Bougainville παρουσίασε το πρώτο containership παγκοσμίως που είναι εξοπλισμένο με την τεχνολογία TRAXENS, η οποία μετατρέπει τα κοντέινερ σε έξυπνα,

⁴²www.kathimerini.gr (απόσπασμα από 26/04/2015)

συνδεδεμένα αντικείμενα. Σύμφωνα με αυτό, τα εξοπλισμένα με τεχνολογία TRAXENS έξυπνα εμπορευματοκιβώτια, θα είναι σε θέση να επικοινωνούν μεταξύ τους και με το σύστημα επικοινωνίας του πλοίου χρησιμοποιώντας ενσωματωμένες κεραίες αναμετάδοσης, που συλλέγουν και στέλνουν δεδομένα στα κεντρικά γραφεία της CMA CGM στη Μασσαλία, μέσω των κέντρων δεδομένων της TRAXENS.. Καθ' όλη τη μεταφορά του container είτε στην ξηρά είτε στη θάλασσα, θα συλλέγονται δεδομένα σε πραγματικό χρόνο, συμπεριλαμβανομένου του τόπου, της θερμοκρασίας, της υγρασίας, των δονήσεων, των προσκρούσεων, προσπάθειας διάρρηξης, το καθεστώς εκτελωνισμού κ.α⁴³.

- Στην τέταρτη θέση κατατάσσεται η Evergreen στην παγκοσμία αγορά εμπορευματοκιβωτίων, η οποία αποτελείται από πέντε ναυτιλιακές εταιρείες εμπορευματοκιβωτίων της Evergreen Group.. Στην Ελλάδα ο αποκλειστικός πράκτοράς της είναι η United Marine Agencies S.A.
- Η Κινέζικη Yang Ming ήρθε σε συμφωνία με τον ΟΛΠ και από τον Μάιο του 2015 θα πολλαπλασιάσει τις προσεγγίσεις της στον Πειραιά, καθώς πλέον θα καταπλέουν στον λιμένα 4 πλοία εβδομαδιαίως έναντι ενός μέχρι πρότινος. Η εταιρεία θα φέρει στον Πειραιά ένα μέρος του όγκου των μεταφορτώσεων που πραγματοποιούσε στην Αίγυπτο. Αυτό σημαίνει ακόμα ένα μικρό βήμα προς το μεγάλο όνειρο του λιμανιού να γίνει το μεγαλύτερο κέντρα διανομής στην Μεσόγειο.⁴⁴

Οι κύριοι πελάτες των παραπάνω είναι οι διαμεταφορείς (freight forwarders), λόγω του σχετικά μικρού όγκου που εξάγεται από την Ελλάδα ως προς τις άλλες χώρες. Επίσης μετά την οικονομική κρίση η Ελλάδα έπαψε να είναι μια υπερκαταναλωτική χώρα, με συνέπεια την μείωση και των εισαγωγών από τις άλλες χώρες. Έτσι οι διαμεταφορείς συλλέγουν εμπορεύματα από διάφορους πελάτες μέχρι να γεμίσουν ένα ολόκληρο εμπορευματοκιβώτιο. Συγκεκριμένα όσον αφορά την συνεργασία τους με την ναυτιλιακή εταιρεία στέλνουν ένα ηλεκτρονικό μήνυμα (e-mail) στο οποίο δίνουν πληροφορίες σχετικά με την φόρτωση που θέλουν να πραγματοποιήσουν, δηλαδή:

⁴³ <http://www.e-nautilia.gr/erhontai-ta-prota-eksipna-emporevmatokivotia>

⁴⁴ www.ektelonistis.blogspot.gr

- Λιμάνι αναχώρησης
- Λιμάνι άφιξης
- Ημερομηνία αναχώρησης
- Είδος φορτίου

και ζητάνε πληροφορίες σχετικά με τις μέρες του ταξιδιού (transit time), το κόστος του Ε/Κ και των τερματικών.

Από την πλευρά της η ναυτιλιακή απαντάει δίνοντας πληροφορίες σχετικά με:

- Το κόστος του φορτίου
- Την ημερομηνία αναχώρησης του πλοίου
- Τις μέρες που διαρκεί το ταξίδι
- Και τα THC (το κόστος του τερματικού)⁴⁵

Εφόσον η προσφορά είναι συμφέρουσα για να πραγματοποιηθεί η φόρτωση τα δυο μέρη συνεχίζουν με τις υπόλοιπες λεπτομέρειες όπως είναι ο αριθμός του container, το σημείο από όπου θα πρέπει να το παραλάβουν, την ώρα παραλαβής και πότε πρέπει να είναι στο λιμάνι για να ελεγχθεί.

3.3 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΧΘΕΣ

Μέχρι πριν την εμφάνιση της Cosco στον Πειραιά ο μόνος σταθμός που λειτουργούσε ήταν αυτός του ΟΛΠ. Η συνολική διακίνηση των κοντέινερ το 2007 είχε φτάσει τα 1.373.138 TEUs, φέρνοντας τον Πειραιά μετά βίας στην 11^η θέση στα λιμάνια της Ευρώπης. Αυτό όμως που ακολούθησε το 2008 ήταν σκέτη καταστροφή. Το 2008 με την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης η διακίνηση έπεσε στα 433.582 TEUs, σημειώνοντας μια πτώση της τάξεως του 50%, από τα οποία τα μισά φορτία ήταν κενά. Το κυριότερο φορτίο εκείνη την χρόνια ήταν εκείνο από την Κίνα. Τα παραπάνω είναι αποτέλεσμα των απεργιακών κινητοποιήσεων 2008-2009 που

⁴⁵Maersk hellas shipping s.a

γίνονταν με αίτημα την ανάκληση και την ακύρωση της συμφωνίας Cosco και ΟΛΠ. Όλο αυτό το διάστημα το διακινούμενο φορτίο μειωνόταν με κίνδυνο να διαγραφεί από τον χάρτη το terminal του Πειραιά αφού καμία εταιρεία δεν εμπιστευόταν την διακίνηση των προϊόντων της μέσω του Πειραιά. Έχοντας φτάσει στον πάτο και έχοντας παραχωρήσει την προβλήτα II στην Cosco το 2009 ξεκίνησε με μια μικρή άνοδο, η οποία συνεχίστηκε και την υπόλοιπη χρονιά⁴⁶.

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον Σ.ΕΜΠΟ από 1η Ιουνίου 2010 αφορά στη διακίνηση του Προβλήτα I της Ο.Λ.Π. Α.Ε. Η Σ.Ε.Π. Α.Ε. από την ίδια ημερομηνία έχει την αποκλειστική διαχείριση του Προβλήτα II με βάση σύμβαση παραχώρησης του με την Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων στον ΟΛΠ από 2007-2014:

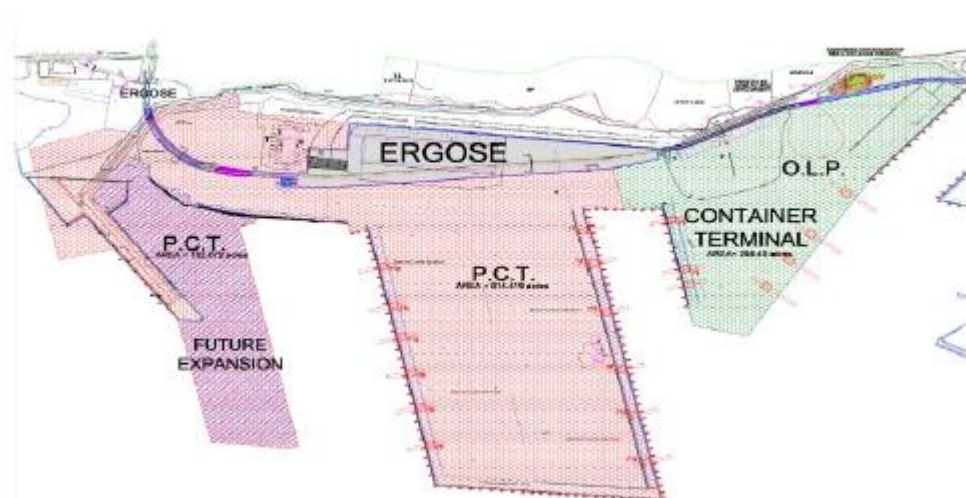
Πίνακας 3-1 Συνολική διακίνηση ΟΛΠ 2007-2014

ΟΛΠ	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Συν. Διακ. TEUs	1.373.138	433.582	664.895	513.319	490.904	625.914	644.055	598.255

⁴⁶www.olp.gr/el/stats

3.4 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

Εικόνα 3-2 Οι προβλήτες του Πειραιά



Πηγή: google.gr

Ο Πειραιάς είναι το σημαντικότερο λιμάνι της Ελλάδας, με πολύ σημαντικής στρατηγικής σημασίας στρατηγική θέση, βρισκόμενο στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων Ευρώπης- Αφρικής και Ασίας. Μέχρι το 2008 τα εμπορευματοκιβώτια διαχειρίζονταν από τον ΟΛΠ και ο σταθμός αποτελούνταν από τις προβλήτες I και II. Το 2008 η COSCO PACIFIC LIMITED υπέγραψε με τον ΟΛΠ την Σύμβαση Παραχώρησης που έγινε Νόμος του Ελληνικού κράτους, υπό τα βλέμματα του Προέδρου της Κίνας και του Πρωθυπουργού της Ελλάδας για την παραχώρηση για 35 χρόνια των Προβλητών II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων. Η Cosco ανέλαβε την κατασκευή της προβλήτας III, με το τέλος της οποίας η συνολική δυναμικότητα του λιμανιού θα φτάσει τα 4,7 εκ. TEU. Στον Προβλήτα II είναι ήδη εγκατεστημένες 6 Super Post-Panamax γερανογέφυρες και ήδη υπήρχαν άλλες 12 Post-Panamax. Στον Προβλήτα III θα προστεθούν 7 ολοκαίνουργιες Super Post- Panamax Γερανογέφυρες με δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς container παγκοσμίως. Έτσι μέχρι το τέλος του 2015 το PCT θα έχει συνολικά 25 Γερανογέφυρες σε πλήρη λειτουργία. Επίσης από το 2011, PCT λειτουργούν 16 υπερσύγχρονα ημί αυτόματα RMG (γερανογέφυρες πυκνής στοιβασίας), τα οποία διευκολύνουν τα φορτία μεταφόρτωσης, λειτουργούν με ηλεκτρική ενέργεια και είναι

φιλικά προς το περιβάλλον. Στον εκσυγχρονισμό του PCT έχουν βοηθήσει οι νέες τεχνολογίες οι οποίες έχουν προστεθεί, καθώς και η επένδυση σε νέες πρακτικές και εφαρμογές.

Το λειτουργικό σύστημα (CATOS), που προστέθηκε και είναι ένα εξελιγμένο σύστημα λειτουργίας Terminals, έδωσε την αξιοπιστία διαχείρισης που απαιτούν οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες του κόσμου.

Το Auto-Gate σύστημα, το οποίο λειτουργεί από το 2010, καθιστά δυνατή την ανάθεση μεταφοράς προς όλους τους κατόχους της κάρτας Drivers ID μέσω WEB εφαρμογής και προσφέρει στους οδηγούς φορτηγών μια γρήγορη εξυπηρέτηση μέσα στις Πύλες του Terminal μέσω RFID αναγνώστες καρτών.

Επιπλέον ως μέρος της εξάλειψης των σφαλμάτων και των καθυστερήσεων αλλά και την ασφάλεια των διαδικασιών το PCT έχει επιτρέψει πρόσβαση σε όλους τους πελάτες να έχουν on line πληροφορίες όλο το 24ώρο σχετικά με τα πλοία και τα container τους μέσω του συστήματος WEB IP .

Μια από τις σημαντικότερες επενδύσεις είναι η συμμετοχή για την επέκταση του Logistic center που ήδη υπάρχει στην ελεύθερη ζώνη του λιμανιού. Πρόκειται για μια αποθήκη έκτασης 7000 τ.μ με το όνομα PCDC S.A, η οποία αποτελείται από 5200⁴⁷τ.μ. ξηρό φορτίο, 630 τ.μ συντήρηση και κατάψυξη και 554 τ.μ. επικίνδυνο φορτίο. Η επόμενη φάση είναι η επέκταση στα τουλάχιστον 35000 τ.μ. ώστε να έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει όλες τις εμπορικές συμφωνίες τις οποίες έχει υπογράψει, με τελευταία αυτή με τη Hewlett Packard που προβλέπει σε πρώτη φάση 20000 container το χρόνο για προώθηση στην κεντρική Ευρώπη. Εκτός από τις επενδύσεις ώστε να γίνει το λιμάνι πιο ανταγωνιστικό υπάρχει και το πλεονέκτημα της θέσης του Πειραιά στο χάρτη. Για παράδειγμα μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου που ολοκληρώνεται ένα φορτίο από Σαγκάη προς Βουδαπέστη κάνει 23 μέρες από Πειραιά, μέσω Τεργέστης 28 και μέσω Αμβούργου 33 μέρες. Από Σαγκάη για Βαρσοβία μέσω Πειραιά το ταξίδι διαρκεί 24 μέρες, μέσω Τεργέστης 28 και μέσω Gdansk 36 και μέσω Αμβούργου 25 μέρες⁴⁸.

⁴⁷www.zougla.gr/zouglaport/pantoporos/artide/cosco-enas-kolossos-stin-ellada

⁴⁸www.naftemporiki.gr/finance/story/516930/nees-ependyseis-ulopoi-i-cosco-sto-limani-tou-peiraias

Γεγονός αναμφισβήτητο είναι ότι η παρουσία της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά, έχοντας επενδύσει στις 2 από τις 3 προβλήτες του λιμανιού, έχει αποφέρει πολλά οφέλη. Όχι μόνο αναβαθμίστηκε το λιμάνι αλλά με τις επενδύσεις που έγιναν από το 2009 γνωρίζει συνεχώς ανοδική πορεία. Εκμεταλλευόμενοι το κύριο πλεονέκτημα του λιμανιού, το οποίο είναι η γεωγραφική του θέση, η κινέζικη Cosco αποφάσισε να μετατρέψει το Πειραιά σε ένα από τα μεγαλύτερα διαμετακομιστικά λιμάνια που συνδέουν την Ασία με την Ευρώπη, καθιστώντας τον σημαντικό κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας των ασιατικών εμπορευμάτων ως προς την Κεντρική Ευρώπη⁴⁹.

Συγκεκριμένα σύμφωνα με στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης Λιμένων (International Association of Ports and Harbors) το λιμάνι του Πειραιά σημείωσε την μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση στην διακίνηση κοντέινερ, τα πέντε χρόνια (2009-2013) που αγγίζει το 476%, μεταξύ 50 λιμανιών παγκοσμίως, και συγκεκριμένα οι προβλήτες II και III που διαχειρίζεται η Cosco. Δηλαδή από τα 665.000 TEUs το 2009 στα 3.163.000 TEUs το 2013. Το 2014 η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά έφτασε τα 3.585.155 TEUs, ενώ μέχρι το τέλος του 2015 υπολογίζεται ότι θα φτάσει τα 4.700.000 TEUs⁵⁰.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων για το σύνολο των προβλητών του λιμανιού από το 2010-2015 με την εμφάνιση της Cosco:

⁴⁹ www.ethnos.gr/artide.asp?catid=22770&subid=2&pubid=64144680

⁵⁰ <http://www.newsbomb.gr/oikonomia/news/story/627087/kamia-kathysterisi-sti-diadikasia-gia-tin-apokratikopoiisi-tov-olp>

Πίνακας 3-2 Συνολική διακίνηση ΟΛΠ και ΣΕΜΠΟ 2010-2015

Λιμάνι	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Πειραιά						
Προβλήτες I, II,	878.083	1.680.133	2.734.000	3.163.000	3.585.155	4.700.000

Πηγή: <http://www.kathimerini>(από 27/01/2012), <http://www.e-nautilia.gr>(από 09/01/2013)

Από την παραπάνω εικόνα καταλαβαίνουμε ότι με την παρουσία της Cosco στον Πειραιά υπάρχει μια συνεχής αύξηση διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, γεγονός το οποίο επισημαίνει την ανάπτυξη του λιμανιού και την παραγωγικότητα του. Όλα αυτά σε μόλις 5 χρόνια παρουσίας της στο λιμάνι και μην έχοντας αξιοποιήσει ακόμα την προβλήτα III.

3.5 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Η Ελλάδα είναι μια μικρή χώρα, όσον αφορά την παραγωγή προϊόντων, έτσι η αξιοποίηση της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων έχει περιορισμένο χαρακτήρα. Η πιο σωστή στρατηγική επιλογή είναι η πλήρης αξιοποίηση του λιμανιού. Όσον αφορά συγκεκριμένα το λιμάνι του Πειραιά με την κατάλληλη τεχνογνωσία και επενδύσεις θα μπορούσε να αποτελέσει σημείο αναφοράς στην παγκόσμια ναυτιλία και να εκτοξεύσει την ανάπτυξη στον κλάδο των logistics. Στην παρούσα φάση η δραστηριότητα του λιμένα επικεντρώνεται στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και γνωρίζει ραγδαία ανάπτυξη. Αυτή η ανάπτυξη σε συνδυασμό με αποθήκευση και διακίνηση μέσω οδικού ή σιδηροδρομικού δικτύου θα αναδείξει το λιμάνι σε κορυφαίο παγκοσμίως. Στον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων το λιμάνι μπορεί να αξιοποιηθεί ως transshipment ή gateway. Στην πρώτη περίπτωση τα κοντέινερ μεταφορτώνονται σε άλλα πλοία για να μεταφερθούν σε τελικά λιμάνια-προορισμούς. Στην δεύτερη περίπτωση τα κοντέινερ

αλλάζουν μέσο μεταφοράς (από πλοίο σε τρένο , φορτηγό). Η έλλειψη επαρκών υποδομών αποθήκευσης και διακίνησης προς την ηπειρωτική χώρα εμποδίζει την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του λιμανιού παρόλο που διαθέτει:

- Μοναδική γεωφυσική θέση, καθώς συνδέει εμπορικούς άξονες Ασίας-Δύσης
- Μικρότερος χρόνος ταξιδιού και χαμηλότερο κόστος καυσίμου σε σύγκριση των λιμανιών της Μαύρης θάλασσας και της Β. Ευρώπης
- Λιμάνι με φυσικό βάθος που μπορεί να φιλοξενήσει τα μεγαλύτερα πλοία του κόσμου
- Εύκολη προσβασιμότητα χωρίς στενά περάσματα που δημιουργούν συμφόρηση
- Πλήρως λειτουργικό όλο το χρόνο με εξαιρετικές καιρικές συνθήκες

Όλα αυτά όμως προϋποθέτουν εκσυγχρονισμό των χερσαίων μεταφορών και της τεχνολογίας ώστε να γίνει πλήρης εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του λιμανιού και της υπόλοιπης ενδοχώρας. Έτσι θα αναπτυχθεί ένας εντελώς νέος οικονομικός κλάδος, με πλήθος περιφερειακές υπηρεσίες.

3.6 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Γεγονός αναμφισβήτητο είναι η ανάπτυξη του Πειραιά τα τελευταία χρόνια και η εξέλιξη του σε διαμετακομιστικό κόμβο προς την Ευρώπη. Η μεταμόρφωση του λιμανιού ξεκίνησε από την στιγμή που η διαχείριση του βρίσκεται υπό την ΣΕΠ, θυγατρικής εταιρείας του κινέζικου κολοσσού Cosco. Με τις επενδύσεις που πραγματοποίησε τα τελευταία 5 χρόνια κατάφερε να αναδείξει το λιμάνι του Πειραιά στα μεγαλύτερα της Μεσογείου για το 2014 με συνολική διακίνηση 3.585.155 TEUs. Για το 2015 η διακίνηση αναμένεται να φτάσει τα 4.700.000 TEUs , που σημαίνει ότι η ζήτηση του λιμανιού μπορεί να ξεπεράσει πολλών σημαντικών λιμανιών όπως του Πορτ Σάιτ στην Αίγυπτο και αυτό της Αλγεθίρας στην Ισπανία.

Με εντατικούς ρυθμούς συνεχίζονται τα έργα για την αναβάθμιση των υποδομών στους προβλήτες που διαχειρίζεται η Cosco στο λιμάνι. Μέχρι τον Ιούνιο του 2016

αναμένεται να έχει παραδοθεί πάνω από το 70% του δυτικού τμήματος του προβλήτα III, ανεβάζοντας την δυναμική και την ταχύτητα εξυπηρέτησης που προσφέρει η εταιρεία στους πελάτες της. Από τους μεγαλύτερους πελάτες της Cosco είναι η αμερικανική Hewlett Packard, οι κινεζικοί κολοσσοί ZTE και Huawei και οι πολυεθνικοί Procter & Cambel και Sony Electronics. Το επόμενο διάστημα θα παραληφθούν επιπλέον 5 σύγχρονες γερανογέφυρες στον ΣΕΠ, γεγονός που κάνει το λιμάνι μοναδικό στο είδος του, θα εξυπηρετεί ταυτόχρονα 5 πλοία-γίγας (άνω των 400 μέτρων)⁵¹.

Οι εργαζόμενοι στο ΣΕΠ, εκτός από τα διευθυντικά στελέχη είναι όλοι Έλληνες. Η Cosco απασχολεί περίπου 350 άτομα ως μόνιμο προσωπικό και 650 ως έκτακτους.

Έχει αυξήσει την κίνηση κατά 467% από τότε που ανέλαβε αρχικά το λιμάνι και αποδίδει τουλάχιστον 2,2 εκ. ευρώ το μήνα στα κρατικά Ταμεία. Η κίνηση που έγινε από την κινεζική πλευρά να επενδύσουν σε μια χώρα η οποία βρισκόταν σε φθίνουσα πορεία ήταν στρατηγικής σημασίας. Κατάφεραν να αναπτύξουν το λιμάνι και να σπάσουν κάθε ρεκόρ στην διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων.

3.7 ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ PCDC

Η Cosco έχει συνάψει συμφωνία στρατηγικής συνεργασίας με τον όμιλο ΕΛΓΕΚΑ για την αποθήκευση και διακίνηση αγαθών, ενώ πρόσφατα, οι δύο πλευρές αποφάσισαν μια νέα σύμπραξη μεταξύ τους, με στόχο τη δημιουργία νέων αποθηκευτικών χώρων στο λιμάνι του Πειραιά συνολικής έκτασης 7.000 τ.μ. Πρόκειται για το νέο κέντρο αποθήκευσης και διανομής που ονομάζεται PCDC (Piraeus Consolidation & Distribution Center) στο οποίο Cosco και ΕΛΓΕΚΑ θα συμμετέχουν με ίσα μερίδια (50/50) και το όλο σχέδιο, σύμφωνα με πληροφορίες, αναμένεται να χρηματοδοτηθεί από την Τράπεζα Ανάπτυξης της Κίνας (China Development Bank)⁵².

⁵¹<http://ektelonistis.blogspot.gr/search/label/Cosco/9-11-2015>

⁵²<http://ektelonistis.blogspot.gr/2011/04/cosco-pcdc.html>

Είναι το Κέντρο Διαχείρισης και Διανομής Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά και πρόκειται για μια σύγχρονη εγκατάσταση παροχής υπηρεσιών logistics στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά. Διαθέτει χώρους που επιτρέπουν την διαχείριση

- ξηρού φορτίου,
- προϊόντων συντήρησης και κατάψυξης
- εύφλεκτων υλικών

Ένα από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα του είναι ότι βρίσκεται εντός της ελεύθερης ζώνης του λιμανιού και έτσι οι χρήστες έχουν πολλά τελωνειακά και φορολογικά οφέλη, καθώς δεν απαιτείται καμία τελωνειακή εκτύπωση για την παραλαβή των φορτίων. Επίσης κατά την διαμονή των φορτίων στο PCDC δεν πληρώνονται δασμοί και φόροι. Η λειτουργία της PCDC παίζει σημαντικό ρόλο στην εξυπηρέτηση της συνδυασμένης μεταφοράς και στην λειτουργία του λιμανιού ως διαμετακομιστικό κέντρο για την περαιτέρω προώθηση των εμπορευμάτων θαλασσίως, οδικώς και αεροπορικώς καθώς αποτελεί πύλη εισόδου των εμπορευμάτων από την Άπω Ανατολή ως προς την Ελλάδα και ύστερα στην Ευρώπη, την Μέση Ανατολή και την Αφρική. Τα εμπορεύματα μπορούν και σιδηροδρομικά καθώς η σύνδεση του λιμανιού με το δίκτυο έχει ολοκληρωθεί και βρίσκεται σε λειτουργία.

Στόχος της PCDC είναι παροχή υπηρεσιών υψηλής αξίας σε συνδυασμό με το ανταγωνιστικό κόστος, αξιοποιώντας την στρατηγική θέση του λιμανιού και προσφέροντας επιχειρησιακές δυνατότητες και λύσεις τα οποία θα αλλάξουν τα δεδομένα στον ως τώρα χάρτη των εμπορευματικών μεταφορών όσον αφορά την Ελλάδα⁵³.

3.7.1 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

«Ο κύβος ερρίφθη». Ύστερα από πολλές παλινωδίες και πισωγυρίσματα, η διαδικασία αποκρατικοποίησης του ΟΛΠ ξαναρχίζει.

⁵³ <http://www.pcdc.com.gr/>

Σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ πρόκειται για την πώληση του 51% των μετοχών του Οργανισμού, αντί του 67% που προβλεπόταν αρχικά, με σταδιακή όμως αύξηση του ποσοστού του ιδιώτη επενδυτή στο 67% (ορίζοντα πενταετίας), εφόσον αυτός προχωρήσει σε συγκεκριμένες επενδύσεις για την αναβάθμιση των υποδομών του λιμένα. Ανάμεσα στα σχήματα που διεκδικούν τον ΟΛΠ, εκτός από τους Κινέζους της Cosco είναι ο δανέζικος ναυτιλιακός κολοσσός Maersk και η International Container Terminal Services.

Οι υποψήφιοι θα υποβάλουν τις προσφορές στου στο ΤΑΙΠΕΔ μέχρι τα μέσα Δεκεμβρίου του 2015 διεκδικώντας το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών του ΟΛΠ. Γεγονός είναι ότι η Cosco έχει το προβάδισμα διότι έχει αποδείξει την αξία της και το τι μπορεί να προσφέρει στο λιμάνι⁵⁴.

Ταυτόχρονα ξεπαγώνει και ο διαγωνισμός για το Θριάσειο. Πρόκειται για τη δημιουργία του μεγαλύτερου μέχρι τώρα χώρου αποθήκευσης και μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων δίπλα στο λιμάνι του Πειραιά. Το τάμινγκ της προκήρυξης θεωρείται θετικό, ενόψει και της υποβολής δεσμευτικών προσφορών για τον ΟΛΠ, καθώς ανεβάζει την αξία του, δεδομένου ότι κάθε μεγάλο λιμάνι σαν τον Πειραιά χρειάζεται δίπλα του ένα τεράστιο κέντρο Logistics.

Γίνεται λόγος για μια επένδυση τουλάχιστον 200 εκατ. ευρώ σε μια έκταση 588 στρεμμάτων ιδιοκτησίας ΟΣΕ. Το παρόν αναμένεται να δώσουν πολλά μεγάλα ονόματα, όπως και στον προηγούμενο διαγωνισμό που είχε γίνει. Πρώτη και καλύτερη η Cosco. Οι Κινέζοι είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον και στο προηγούμενο διαγωνισμό. Το ίδιο είχαν κάνει οι Grivalia Properties, συμφερόντων της канаδικής Fairfax Financial -μεγαλομετόχου της Eurobank- καθώς και οι Goldair, Med Log, Food Link και Rede Plan. Πολλοί απ' αυτούς αναμένεται να επανεμφανιστούν.

Το ενδιαφέρον πηγάζει από το γεγονός πως ο Πειραιάς καθίσταται σταδιακά πύλη των ασιατικών εισαγωγών στην Ευρώπη, αλλά για να ολοκληρωθεί "ο νέος δρόμος του μεταξιού" χρειάζεται δίπλα στο λιμάνι ένα μεγάλο κέντρο Logistics. Δηλαδή χώροι αποθήκευσης, και μεταφόρτωσης, καθώς όμως και γραμμές συναρμολόγησης προϊόντων (ηλεκτρονικών, κλπ), πριν πάρουν το δρόμο για την Κ. Ευρώπη μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου του ΟΣΕ. Υπό αυτό το σκεπτικό, το Θριάσειο αποτελεί ένα

⁵⁴ www.tanea.gr/news/economy/article/5312440

είδος "προίκας" για όποιον κερδίσει το διαγωνισμό για το λιμάνι. Άλλωστε ο χώρος που θα παραχωρηθεί θα είναι για ενιαία εκμετάλλευση για να γίνει καλύτερη ανάπτυξη και αξιοποίηση του⁵⁵.

Στο μεταξύ, στα σκαριά βρίσκεται και το σχέδιο δημιουργίας αντίστοιχου εμπορευματικού κέντρου στη Θεσσαλονίκη, σε τοποθεσία δίπλα στο λιμάνι. Πρόκειται για ένα κέντρο το οποίο θα ανεβάσει την αξία του λιμανιού.

Ενόψει της υποβολής δεσμευτικών προσφορών από τους οκτώ διεκδικητές του ΟΛΘ, κάτι που τοποθετείται στις αρχές Απριλίου του 2016, η ΓΑΙΟΣΕ μαζί με το Ταμείο Ιδιωτικοποιήσεων εξετάζουν τη δημιουργία Logistics Center σε έκταση περίπου 600 στρεμμάτων, που συνδέεται μάλιστα σιδηροδρομικά με το λιμάνι.

Η έκταση βρίσκεται στο ανενεργό στρατόπεδο "Γκόνου", ιδιοκτησίας της ΓΑΙΑΟΣΕ, το οποίο έχει και σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι. Το οικόπεδο είναι 600 στρεμμάτων, από τα οποία όμως αρχικά θα διατεθούν μόνο τα 200⁵⁶.

Όπως βλέπουμε παραπάνω τα λιμάνια και κυρίως αυτό του Πειραιά άρχισαν επιτέλους να αλλάζουν. Είναι μια διαδικασία η οποία έπρεπε να είχε γίνει πολλά χρόνια πριν και να μην είχε χαθεί τόσο πολύτιμος χρόνος ως προς την αναβάθμιση και την εκμετάλλευσή τους. Παρόλα αυτά η παραχώρηση των προβλητών II και III στην Cosco ήταν μόνο η αρχή όσον αφορά το μέλλον των θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα. Ήταν ένα είδος «διαφώτισης» για το πώς μπορεί να εξελιχθεί το μέλλον των λιμανιών στην χώρα και πως με τις κατάλληλες επενδύσεις μπορεί ο Πειραιάς να γίνει κυρίαρχο λιμάνι μεταφορτώσεων στην Ευρώπη.

⁵⁵ <http://www.tanea.gr/news/economy/article/5307269>

⁵⁶ www.imerisia.gr/article

4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα τελευταία χρόνια, και με την οικονομική κρίση που έπληξε όλη την υφήλιο, ο κλάδος της ναυτιλίας γραμμών υπέστη πολλές αλλαγές. Ο ανταγωνισμός ανέκαθεν ήταν πολύ μεγάλος, όμως λόγω του μειωμένου κέρδους και των υψηλών απαιτήσεων για τις παρεχόμενες υπηρεσίες έχουν οδηγήσει σε ριζικές αλλαγές. Αφού τα προηγούμενα χρόνια οι εταιρείες γραμμών επιδόθηκαν σε συγχωνεύσεις και εξαγορές, πλέον έχουν αναπτύξει άλλες στρατηγικές πιο συμφέρουσες για την παρούσα φάση, οι οποίες συμπεριλαμβάνουν συμμαχία μεταξύ τους, μοιράζοντας την μεταφορική ικανότητα και τα δικαιώματα τους. Η διέξοδος αυτή ήταν αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης η οποία προκάλεσε χαμηλά ναυτολόγια αλλά κυρίως της υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Να επισημάνουμε ότι εδώ και δυο χρόνια οι εταιρείες παραλαμβάνουν καινούργια πλοία μεγάλης χωρητικότητας, τα οποία είχαν παραγγείλει τα προηγούμενα χρόνια, και τώρα δεν μπορούν να αξιοποιήσουν λόγω της μειωμένης ζήτησης.

Επιπλέον, μην ξεχνάμε ότι η θαλάσσια μεταφορά είναι μόνο ένα μέρος της ολοκληρωμένης αλυσίδας μεταφορών, το οποίο σημαίνει ότι αυτό έχει επηρεάσει σημαντικά το μέγεθος των στόλων, τις επενδύσεις και το μάρκετινγκ των εταιρειών. Κάποιες χώρες αναπτύχθηκαν ραγδαία, παίζοντας σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση και την κατανομή της παγκόσμιας οικονομίας, και συνεπώς και στο θαλάσσιο εμπόριο, στρέφοντας το ενδιαφέρον προς τις διαδρομές που εξυπηρετούν εκείνες τις χώρες. Παρόλα αυτά έχοντας υπόψη ότι μέχρι το 2016 θα παραδοθούν περίπου 99 πλοία τύπου ULVC σε διαδρομές Ασία- Βόρεια Ευρώπη δύσκολα θα ελεγχθεί η πλεονάζουσα χωρητικότητα. Αυτό αναμένεται να έχει επιπτώσεις και στις τιμές των ναύλων, οι οποίες είναι ήδη σε πολύ χαμηλά επίπεδα, λόγω της ανελαστικής χωρητικότητας των πλοίων. Για αυτό η παγκόσμια αγορά δεν προβαίνει σε μακροπρόθεσμες στρατηγικές και περιορίζεται στο να καλύψει τα κενά που έχουν δημιουργηθεί από το 2008 με την οικονομική κρίση.

Ο δεύτερος βασικός κρίκος στην ναυτιλιακή αλυσίδα είναι το λιμενικό προϊόν. Είναι πολύ σημαντικό για τις εταιρείες να υπάρχει αξιοπιστία στο χρόνο εκτέλεσης των υπηρεσιών, να υπάρχει ασφάλεια και χαμηλές τιμές. Οι μεγάλες εταιρείες γραμμών έχουν προβεί στην εξαγορά τερματικών με σκοπό να παρέχουν ολοκληρωμένες

υπηρεσίες στους πελάτες τους. Αυτό δεν σημαίνει μόνο γρήγορη εξυπηρέτηση, αλλά συγχρόνως και αποθήκευση των προϊόντων, ασφάλεια και σύνδεση με χερσαία μέσα. Πριν φτάσουμε όμως στο λιμάνι όπως το γνωρίζουμε σήμερα τα λιμάνια έπρεπε να υποστούν αλλαγές στα έργα υποδομής, στους αποθηκευτικούς χώρους και στον εξοπλισμό αλλά και στα πληροφοριακά συστήματα που χρησιμοποιούσαν. Εκτός από τις αλλαγές που έπρεπε να υποστούν τα λιμάνια ώστε να είναι ανταγωνιστικά και να μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των πελατών τους, πράγμα το οποίο σήμαινε μεγάλες επενδύσεις, έπρεπε να έχουν και ανταγωνιστικές τιμές. Δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη τιμολογιακή πολιτική την οποία να εφαρμόζουν τα λιμάνια. Το κάθε λιμάνι λειτουργεί αυτόνομα και προσπαθεί να προσελκύσει όσο το δυνατόν περισσότερους πελάτες. Να σημειωθεί ότι τα λιμάνια τα οποία διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια ανέρχονται σε 360 παγκοσμίως με συνολική διακίνηση για το 2016 περίπου 651 εκ. teu' s.

Όσον αφορά την Ελλάδα και το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας, που είναι ο Πειραιάς, καταλήγουμε στα εξής συμπεράσματα-προτάσεις:

- Με την παραχώρηση των προβλητών έγινε η αρχή για την αύξηση της δυναμικότητας του λιμανιού και της καλύτερης εκμετάλλευσής της.
- Για να γίνει πιο ανταγωνιστικό το λιμάνι πρέπει να προσαρμοστεί στις ανάγκες και στις αλλαγές των πλοίων που εξυπηρετεί
- Χρειάζεται προώθηση της έννοιας του λιμενικού cluster για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας στον λιμενικό χώρο
- Το οικονομικό κίνητρο στους ναυλωτές είναι από τις βασικές τάσεις που επικρατούν στις εταιρείες εμπορευματοκιβωτίων και το οποίο θα έπρεπε να υιοθετηθεί από το λιμάνι του Πειραιά

Η ανάλυση των δραστηριοτήτων του λιμανιού θα πρέπει να μελετηθεί περαιτέρω σε επόμενο επίπεδο εξετάζοντας τα στάδια λειτουργίας και δραστηριότητας του ώστε καθοριστούν οι σωστές αρμοδιότητες στους σωστούς φορείς για την γρηγορότερη ανάπτυξη του.

Προτείνεται επιπλέον έρευνα και αξιολόγηση των στοιχείων για την εκτίμηση των δυνατοτήτων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, καθώς και των υφισταμένων προβλημάτων που υπάρχουν.

5 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Brooks, M. (2000). *Restructuring in the Liner Shipping*.
- Chlomoudis, I., & Pallis, A. (2012). *The Need for a New Philosophy of Port Management and Organization: Effective Responses to Contemporary Challenges*.
- Freigembaum, A. (1993). *Total Quality Control*. New York: Mc Graw-Hill.
- Gilmore, & Levitt. (1994). Reeves & Bednar.
- Grosby, P. (1979). *Quality is Free*. New York: Mc Graw-Hill.
- Heaver, T. (2010). The response of liner shipping companies to the evolution of global Supply Chain Management. *The handbook of maritime economics and business*.
- Hua, A., Cheng, J., & Tai-Shen, L. (2006). An evaluation of strategic alliances in liner shipping-an empirical study of CKYH. *Journal of Marine Science and Technology*, p. 14.
- J. Brown, M., & Peters, M. (1994). *European Logistics: Markets, Management and Strategy*. Oxford: Blackwell.
- Juran, M. (1988). *Quality Control Handbook*. New York: Mc Graw-Hill.
- Langen, P., & Visser, E. (2005). Collective action regimes in seaport cluster: the case of the lower Mississippi port cluster. *Journal of transport geography*.
- Lim, S.-M. (1998). Economies of scale in container shipping. *Maritime Policy and Management*.
- Midoro, R., & Pitto, A. (2000). A Critical Evaluation of Strategic Alliances in Liner Shipping. *Maritime Policy and Management*, p. 27.
- Oliver, E. W. (1981). The Economics of Organization: The Transaction Cost Approach. *American Journal of sociology*.
- Pallis, A., & Syriopoulos. (2007). *Port Governance Models: Financial Evaluation of Greek Port Restructuring*. Kidlington: Elsevier.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics* (3rd edition ed.). Abingdon: Routledge.
- Warf, B., & Kleyn, L. (1989). Competitive Status of US Ports in the mid-1980's. *Maritime Policy and Management*, p. 2.
- Wayne, K. (2012). *Maritime Economics*. Wiley-Blackwell.
- Yetgin, U. (1998). *Turkish Port Infrastructure in International Combined Transport*. Antalya.

Ελληνική Βιβλιογραφία

Βλάχος, Γ. (2000). *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*. Αθήνα: Σταμούλης.

- Γκιζιάκης, Κ. (2001). *Έλεγχος ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο*. Αθήνα: Σταμούλη ΑΕ.
- Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., & Πλωμαρίτου, Ε. (2010). *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*. Αθήνα.
- Ζαχαριάδης-Σούρας, Δ. (2004). *Διεθνής Οικονομικοί Οργανισμοί*. Αθήνα: Σταμούλη.
- Μάρκου, Ι. (2004). *Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής*. Σάκκουλα.
- Παρδάλη, Α. (1997). *Οικονομική και πολιτική των λιμένων*. Αθήνα: Σταμούλης ΑΕ.
- Παρδάλη, Α. (2001). *Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*. Αθήνα: Σταμούλης.
- Πατεράκη, Μ. (2007). *Ζητήματα μεταφοράς*. Αθήνα : Β. Κατσαρού.
- Σαμαρά, Ν. (1978). *Λιμενική οικονομία και πολιτική*. Αθήνα.
- Σαμπράκος, Ε. (2008). *Ο τομέας των μεταφορών και οι Συνδασσμένες Εμπορευματικές Μεταφορές*. Αθήνα : Σταμούλης.
- Χλωμούδης, Κ. (2001). *Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων*. Αθήνα: Τζει&Τζει Ελλάς.

Ιστοσελίδες:

- www.iefimerida.gr
- www.tovima.gr
- www.ependisnews.gr
- www.kathimerini.gr
- www.e-nautilia.gr
- www.ektelonistis.blogspot.gr
- www.olp.gr/el
- www.zougla.gr
- www.naftemporiki.gr
- www.ethnos.gr
- www.newsbomb.gr
- www.thpa.gr
- www.pcdc.com.gr
- www.tanea.gr
- www.yen.gr
- www.joc.com
- www.cma-cgm.com
- www.drewry.co.uk
- www.unctad.com
- www.wikipedia.org
- www.porosnews.gr

- www.eclass.uoa.gr
- www.agora.mfa.gr
- www.britannica.com
- www.Clarkson.com
- www.kis.gr
- www.Alphaliner.com
- www.hanjin.com
- www.chinaship.gr
- www.evergreen-marine.com
- www.coscon.com
- www.klineurope.com
- www.hapag-lloyd.com
- www.yml.com
- www.zim.com
- www.ptacn.com
- www.dpworld.ae
- www.gzport.com
- www.qdport.com
- www.busanpa.com
- www.mardep.gov.hk
- www.portshanghai.com.cn