



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Κρίση σε Ναυτιλία και Οικονομία

Η οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας του Λιμένας Πειραιώς

Κόλλια Κωνσταντίνα - Μαρία

Διπλωματική εργασία

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

Πειραιώς

Σεπτέμβριος, 2018

Δήλωση Αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη της ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη 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 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.

Κόλλια Κωνσταντίνα Μαρία

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

1. Χλωμούδης Κωνσταντίνος (Επιβλέπων Καθηγητής)
2. Πελαγίδης Θεόδωρος
3. Θεοδωρόπουλος Σωτήρης

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

Περιεχόμενα

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	5
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	6
ABSTRACT	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1°	11
ΚΡΙΣΗ ΣΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	
1.1 Έννοια της ναυτιλιακής κρίσης.....	12
1.2 Ιδιαιτερότητες της Ναυτιλιακής κρίσης	13
1.3 Τρόποι προσαρμογής	15
1.4 Ο ρόλος της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο	17
1.5 Ο κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας	20
1.6 Κρίση σε λιμάνια.....	21
1.7 Η κρίση του 2008 και τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2°	28
ΚΡΙΣΗ ΣΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	
2.1 Έννοια της οικονομικής κρίσης	28
2.2 Επιπτώσεις της κρίσης στην οικονομία.....	29
2.3 Η σχέση της ναυτιλίας και της χρηματοπιστωτικής κρίσης	31
2.4 Η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008.....	33
2.5 Διδάγματα από την κρίση.....	34
2.6 Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία.....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3°	
ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ	39
3.1 Τα χαρακτηριστικά των θαλάσσιων μεταφορών.....	39
3.2 Η έννοια της εφοδιαστικής αλυσίδας (Logistics).....	40
3.3 Ο ρόλος των logistics στην οικονομία	42
3.4 Επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης σε εταιρείες logistics	42
3.5 Η επίδραση στα κέρδη	44
3.6 Πορεία όγκου εμπορευματικών μεταφορών σε σχέση με το ΑΕΠ	45

3.7 Το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	48
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4°	
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ	50
4.1 Το Λιμάνι του Πειραιά.....	50
4.2 Η εφοδιαστική αλυσίδα.....	52
4.3 Στατιστικά στοιχεία διακίνησης.....	56
4.4 Ιδιωτικοποίηση του Λιμένα Πειραιώς	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5°	
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	62
Βιβλιογραφία	66

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο αποτελεί ένα δυναμικό κλάδο του οποίου η ευημερία επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό την εθνική οικονομία κάθε μεμονωμένης χώρας. Επιπλέον, έχει την ικανότητα να τονώνει την εξωστρέφεια της χώρας μέσω της συμμετοχής στο διεθνές εμπόριο, να δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, να βελτιώνει την παραγωγικότητά της και να συμβάλει με θετικό τρόπο στο ΑΕΠ. Ωστόσο, η ανοδική πορεία του ναυτιλιακού κλάδου αναχαιτίστηκε από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την παρατεταμένη περίοδο ύφεσης την οποία βιώνουν οι περισσότερες χώρες. Για την Ελλάδα ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί το βασικό πυλώνα ανάπτυξης της ενώ διαθέτει μακρά πορεία και αρκετά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Μία από τις βασικές δραστηριότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι η συμμετοχή στο διεθνές εμπόριο και ως εκ τούτου οι μεταφορές εμπορευμάτων. Η διάρθρωση των μεταφορών του ναυτιλιακού κλάδου έχει αλλάξει τα τελευταία χρόνια, ενώ παρατηρείται η λειτουργία του τμήματος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η βασική ευθύνη του τελευταίου είναι η διακίνηση εμπορευμάτων με ασφάλεια, διατηρώντας την ποιότητα των μεταφορών και έχοντας στο επίκεντρο την ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών. Στα πλαίσια συγγραφής της παρούσας εργασίας πραγματοποιήθηκε μία μελέτη περίπτωσης στο Λιμάνι του Πειραιά όπου εντοπίστηκε η λειτουργία του τμήματος της εφοδιαστικής αλυσίδας και η διάρθρωσή του. Τέλος, σε μία έρευνα που πραγματοποιήθηκε στη λειτουργία του εντοπίστηκαν κάποια στοιχεία σχετικά με την πορεία της διακίνησης εμπορευμάτων το τελευταίο χρονικό διάστημα, μετά την εκδήλωση της οικονομική κρίσης.

Λέξεις κλειδιά: Εφοδιαστική Αλυσίδα, Λιμάνι, Ναυτιλία, Λιμάνι Πειραιά, Οικονομική Κρίση, Μεταφορά, Ελαχιστοποίηση Κόστους

ABSTRACT

Global shipping is a dynamic industry whose prosperity greatly affects the national economy of each individual country. In addition, it has the capacity to stimulate the country's outward orientation through participation in international trade, to create new jobs, to improve its productivity and to contribute positively to GDP. However, the upward trend in the shipping industry has been hampered by the global economic crisis and the prolonged recession period experienced by most countries. For Greece, the shipping industry is the main pillar of its development and has a long track record and quite competitive advantages. One of the core activities of the shipping industry is participation in international trade and hence freight transport. The structure of shipping in the shipping industry has changed over the last few years, while the supply chain is operating. The primary responsibility of the latter is to move goods safely, while maintaining the quality of transport and focusing on meeting customer requirements. In the context of writing this paper a case study was carried out at the Port of Piraeus where the operation of the supply chain division and its structure was identified. Finally, in a survey conducted in its operation, some data on the progress of freight traffic in the last time, following the onset of the economic crisis, were identified.

Keywords: Supply Chain, Port, Shipping, Port of Piraeus, Economic Crisis, Logistics, Transport, Cost Minimization

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει βρεθεί στη δίνη της οικονομικής κρίσης η οποία μαστίζει την παγκόσμια οικονομία με αποτέλεσμα να μην έχει καταφέρει να προστατευθεί από την οικονομική ύφεση. Το γεγονός αυτό έγινε γνωστό από την εκδήλωση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008, η οποία είχε ισχυρό αντίκτυπο στην ναυτιλιακή αγορά. Η ναυτιλία αποτελεί ένα πιστό υπόλληλο του διεθνούς εμπορίου και ταυτόχρονα είναι το υπόβαθρο της οικονομικής ανάπτυξης, καθώς το θαλάσσιο εμπόριο αντιπροσωπεύει ένα ποσοστό ίσο με το 90% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου (UNCTAD, 2008).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η παγκόσμια κοινότητα εξαρτάται σε ένα πολύ μεγάλο βαθμό από την απόδοση της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η τελευταία επηρεάζεται από παράγοντες όπως είναι η οικονομία, το εμπόριο, η παραγωγή, η κατανάλωση, η πολιτική, η χρηματοδότηση και η τεχνολογία, στοιχεία τα οποία οδηγούν στη ζήτηση και στην προσφορά βιομηχανικών προϊόντων, πρώτων υλών και ναυτιλιακών υπηρεσιών. Μία δραστική μείωση των ναύλων και της χρονοναύλωσης στα προαναφερθέντα στοιχεία, είναι σχεδόν άμεσα ορατή σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή αγορά. Για πρώτη φορά από το 1982, το παγκόσμιο ΑΕΠ μειώθηκε κατά 2.2%, ενώ το διεθνές εμπόριο μειώθηκε κατά 14.4% (The World Bank, 2009). Ως εκ τούτου, η συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας και της κατανάλωσης οδήγησε σε μείωση του όγκου των συναλλαγών και σε χαμηλή ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.

Ακριβώς όπως η ναυτιλιακή βιομηχανία γνώρισε θεαματική άνοδο στα μέσα της δεκαετίας του 2000, όταν η παγκόσμια οικονομία απέδιδε σε υψηλά επίπεδα, τα περιουσιακά στοιχεία της ναυτιλίας ήταν άρρηκτα συνδεδεμένα με την πρόσφατη πτώση της παγκόσμιας οικονομίας. Για το λόγο αυτό, δεν πρέπει να προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι η ναυτιλιακή αγορά υπέφερε μαζί με την παγκόσμια οικονομία εξαιτίας της χρηματοπιστωτικής κρίσης. Η κρίση του 2008 ήταν η μακρύτερη και σοβαρότερη ύφεση για το σύγχρονο εμπόριο στην ιστορία της αγοράς της ναυτιλίας. Οι τιμές των ναύλων των εμπορευμάτων στις βασικές εμπορευματικές μεταφορές άγγιξαν τα χαμηλότερα επίπεδα όλων των εποχών, καθώς οι πλοιοκτήτες έπρεπε να αντιμετωπίσουν τη χαμηλή ζήτηση για το στόλο τους. Η κρίση πυροδότησε έναν

αθέμιτο και υψηλό ανταγωνισμό με αποτέλεσμα αρκετές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αδυνατούν να επιβιώσουν.

Στα πλαίσια συγγραφής της παρούσας εργασίας εξετάζεται η περίπτωση της εφοδιαστικής αλυσίδας στη βιομηχανία της ναυτιλίας, δίνοντας έμφαση σε ένα ελληνικό λιμάνι εκείνο του Πειραιά. Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η παρουσίαση και η κατανόηση σημαντικών εννοιών σχετικά με τις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών και πώς αυτές λειτουργούν στα πλαίσια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Για το σκοπό αυτό πραγματοποιήθηκε μία θεωρητική επισκόπηση στο υπό εξέταση θέμα, ενώ η μελέτη ολοκληρώθηκε με την παρουσίαση μίας μελέτης περίπτωσης. Πιο αναλυτικά, στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η έννοια της κρίσης στη ναυτιλία κάνοντας αναφορά στη έννοια της ναυτιλιακής κρίσης και τις ιδιαιτερότητες της τελευταίας καθώς και αναφορά σε διάφορους τρόπους προσαρμογής. Εν συνεχεία συζητείται ο ρόλος της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο εστιάζοντας εν συνεχεία στην ελληνική ναυτιλία. Τέλος, γίνεται αναφορά στις κρίσεις στα λιμάνια παρουσιάζοντας και στατιστικά στοιχεία από την πορεία των λιμανιών στα χρόνια της κρίσης.

Προχωρώντας στο δεύτερο κεφάλαιο, λαμβάνει χώρα μία συζήτηση για την κρίση και τον κλάδο της οικονομίας. Στα πλαίσια αυτού του κεφαλαίου πραγματοποιείται μία αναφορά στις επιπτώσεις της κρίσης στην οικονομία αλλά και στην ναυτιλία. Γίνεται μια ανάλυση για την πιο πρόσφατη κρίση του 2008 καθώς και για κάποια διδάγματα που μπορούν οι οικονομίες να λάβουν από τις ιδιόρρυθμες συνθήκες της κρίσης του οικονομικού κύκλου. Το τρίτο κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την παρουσίαση κάποιων στοιχείων σχετικά με τη διαμόρφωση του τμήματος της εφοδιαστικής αλυσίδας στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς και τον ρόλο των logistics στην οικονομία.

Το τέταρτο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης, αφιερώθηκε στη μελέτη περίπτωσης του Λιμένος του Πειραιά όπου συνέβη μία παρουσίαση της εικόνας του και του οράματός του, ενώ το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαίου αφορά στη συζήτηση στοιχείων σχετικά με τη λειτουργία του τμήματος εφοδιαστικής αλυσίδας. Τέλος, παρατίθενται κάποια στατιστικά στοιχεία διακίνησης εμπορευμάτων και φορτιών από το Λιμάνι του Πειραιά, μετά την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης. Η μελέτη ολοκληρώνεται

με το πέμπτο κεφάλαιο όπου παρουσιάζονται τα συμπεράσματα σε συνδυασμό με τους περιορισμούς της έρευνας και κάποιες προτάσεις περαιτέρω μελέτης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ναυτιλία πρωταγωνίστησε στην έκρηξη της παγκόσμιας ανάπτυξης του εμπορίου τις τελευταίες δεκαετίες μεταφέροντας εκατομμύρια χιλιάδες τόνους φορτίων και προσφέροντας έτσι το μερίδιο που της αναλογούσε στον περιορισμό της φτώχειας ανά τον κόσμο, ενώ συγχρόνως εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο τις εμπορικές προοπτικές που της προσφέρθηκαν.

Τα τελευταία χρόνια βέβαια περνάει αναμφισβήτητα μια από τις χειρότερες κρίσεις όλων των εποχών. Η ναυλαγορά σε όλους τους τύπους πλοίων καθημερινά δοκιμάζεται από μεγάλες διακυμάνσεις με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να βλέπουν τα κέρδη τους να εξανεμίζονται ενώ ταυτόχρονα τα λειτουργικά κόστη συνεχώς να αυξάνονται.

Την ώρα που ο στόλος συνέχισε να αυξάνεται και να εκσυγχρονίζεται, η ανάπτυξη άρχισε να επιβραδύνεται και η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να συρρικνώνεται. Οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης σε συνδυασμό με τις χαμηλές μισθολογικές αποδοχές σε πολλές αναπτυγμένες χώρες του κόσμου, έχουν ήδη αποτελέσει το επίκεντρο σκεπτικισμού σχετικά με τα οφέλη της παγκοσμιοποίησης που με τόση θέρμη η εμπορική ναυτιλία υπηρέτησε.

Αξίζει να αναφερθεί, ότι η οικονομία της Κίνας που ανθούσε για τρεις δεκαετίες με ρυθμούς πάνω από 10%, μετά το 2011 επιβράδυνε στο 5-6%. Χαρακτηριστικό είναι και το επικείμενο Brexit στην Μεγάλη Βρετανία που μαζί με την τραπεζική κρίση της Ευρωζώνης, είναι από τα εμφανή σημάδια των τάσεων της από- παγκοσμιοποίησης που έφεραν την ναυτιλία αντιμέτωπη με μεγάλες και νέες προκλήσεις.

Οι προοπτικές της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές εμφανίζονται αδύναμες σε όλες τις μεγάλες κατηγορίες φορτίου. Τόσο στα δεξαμενόπλοια όσο και στο ξηρό φορτίο και τα containers. Και καθώς ο παγκόσμιος στόλος προσφέρει πλεονάζουσα μεταφορική δυναμικότητα, ακόμα και στην περίπτωση που η παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο επιταχυνθούν, η κρίση στην ναυτιλία αναμενόταν να κρατήσει σχεδόν 6 χρόνια σύμφωνα με εκτιμήσεις της UBS, διάστημα που δοκιμάζει τις αντοχές ακόμα και των ισχυρότερων του κλάδου. Στην ίδια μελέτη, η UBS εκτιμά ότι θα χρειαστεί πολύ μεγάλος αριθμός αποσύρσεων πλοίων αλλά και χρεοκοπιών πριν ισορροπήσει η ζήτηση με την προσφορά. Και πάντοτε υπό την αίρεση ότι οι επιχειρηματίες δεν θα προχωρήσουν σε νέες επενδύσεις που θα συντηρήσουν σε υπερβολικά μεγάλο αριθμό το παγκόσμιο στόλο.

Η αδυναμία αυτή στη ζήτηση επιτείνεται από τα προβλήματα υπερβάλλουσας προσφοράς. Αυτό είναι πιθανό να οδηγήσει σε διατήρηση της πίεσης στις τιμές των πλοίων, και ως εκ τούτου να φέρει προ νέων προβλημάτων τους πλοιοκτήτες με τις τράπεζές τους αφού οι εξασφαλίσεις που θα έχουν προσφέρει δεν θα επαρκούν για την κάλυψη των υπολοίπων τους.

Οι τιμές των νεότευκτων πλοίων στα ναυπηγεία εκτιμάται ότι είναι πιθανό να σταθεροποιηθούν καθώς ήδη βρίσκονται κοντά στο κόστος αλλά τα μεταχειρισμένα αναμένεται να υποχωρήσουν περισσότερο. Και αυτό επειδή τα νεότερης τεχνολογίας πλοία που καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα και έχουν χαμηλότερα λειτουργικά κόστη εν γένει θα πιέζουν τις τιμές των παλιότερων.

1.1 Έννοια της Ναυτιλιακής Κρίσης

Με τον όρο Ναυτιλιακή κρίση (Shipping crisis) χαρακτηρίζεται η χρονική περίοδος όπου παρατηρείται έντονη πτώση των ναύλων που μπορεί να οφείλεται είτε σε εξωγενείς προς τη Ναυτιλία παράγοντες, είτε σε ενδογενείς, σε καθαρά εσωτερικούς παράγοντες (της Ναυτιλίας).

Εξωγενείς παράγοντες μπορεί να είναι μια γενική οικονομική ύφεση που έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του διεθνούς εμπορίου, (όπως για παράδειγμα η μεγάλη κρίση του 1929-1932), ή μια αλματώδης αύξηση των καυσίμων που επιφέρουν επίσης τα ίδια αποτελέσματα.

Ενδογενείς παράγοντες είναι οι καθαρά εσωτερικοί παράγοντες της Ναυτιλίας που συνήθως οφείλονται σε αναζήτηση υπέρμετρου πλουτισμού ή σε λανθασμένες αποφάσεις όπως για παράδειγμα η ασύμμετρη προς τις υπάρχουσες ανάγκες αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων με επακόλουθο την υπέρμετρη προσφορά σε σχέση πάντα προς τη ζήτηση.

Σε τέτοιους λόγους οφείλονται οι μεγάλες κρίσεις των περιόδων 1921-1924, 1957-1958, αλλά και άλλες νεότερες. Γενικά, δεν θα πρέπει να διαφεύγει το γεγονός πως στο σύνολό τους όλες οι ναυτιλιακές κρίσεις, στη πραγματικότητα, παρουσιάζουν "μικτό χαρακτήρα" αφού τις περισσότερες φορές τα "εξωγενή αίτια" συνδέονται με τα "ενδογενή". Τέτοιες κρίσεις ήταν του 1971 αλλά ιδιαίτερα του 1974 που έπληξε κυρίως τα δεξαμενόπλοια και που συνεχίστηκε για αρκετά χρόνια.

1.2 Ιδιαιτερότητες της Ναυτιλιακής Κρίσης

Η ναυτιλία αποτελεί ένα συνεχώς αναπτυσσόμενο κλάδο, ο οποίος έχει παγκόσμια απήχηση και παράλληλα διακρίνεται για το δυναμισμό του. Η νηολόγηση σύγχρονων πλοίων τα οποία έχουν μεγαλύτερη χωρητικότητα και παράλληλα δίνουν την ικανότητα της ασφαλούς μεταφοράς των εμπορευμάτων έχει μετατρέψει τη ναυτιλία σε πρωταγωνιστή του κλάδου των μεταφορών. Έχει υπολογιστεί ότι οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων αγγίζουν ένα ποσοστό ίσο με το 90% του παγκόσμιου εμπορίου. Ωστόσο, δεν πρέπει να παραλείπεται η αναφορά στο γεγονός, ότι πρόκειται για έναν κλάδο με σημαντικές δυσκολίες οι οποίες εντοπίζονται στην ειδική εκπαίδευση που πρέπει να έχει το ανθρώπινο δυναμικό των επιχειρήσεων καθώς και στις απρόβλεπτες καταστροφές του εμπορεύματος ή στις δυσκολίες μεταφοράς του λόγω αντίξων καιρικών συνθηκών.

Επίσης, άλλη μία δυσκολία που πρέπει να ξεπεράσουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αφορά στο ύψος των ασφαλιστρών, καθώς η ασφάλιση αποτελεί απαραίτητο παράγοντα εξαιτίας του πλήθους των κινδύνων με το οποίο έρχονται αντιμέτωπα τα πλοία (Βλάχος & Νικολαΐδης, 1999).

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, παρατηρείται μία ιδιαιτερότητα ως προς την εκδήλωση των κρίσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το υψηλό κόστος των εμπορευμάτων και του πλοίου που το μεταφέρει, η απειλή κατά της ανθρώπινης ζωής και η πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης καθιστούν αναγκαία την ύπαρξη ενός σχεδιασμού για τη διαχείριση των ναυτιλιακών κρίσεων. Επιπρόσθετα, εκτός από τα παραπάνω στοιχεία, αναφορικά με τις ναυτιλιακές κρίσεις, είναι πολύ σημαντικός ο κίνδυνος της μόλυνσης του υδάτινου περιβάλλοντος, η εκδήλωση κάποιας θαλασσοπειρατείας ή η κλοπή του εμπορεύματος. Για το λόγο αυτό θεωρείται απαραίτητη η ορθή επιλογή του ανθρωπίνου δυναμικού κατά τρόπο ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στις αντιξοότητες και στη διαχείριση των κρίσεων που μπορεί να ξεσπάσουν (Βλάχος & Νικολαΐδης, 1999).

- ✓ Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι υπό την ευρεία έννοια στους οποίους εντοπίζεται η απώλεια του στόλου, η εκδήλωση πυρκαγιάς, η σύγκρουση με κάποιο εμπόδιο ή άλλο πλοίο, η αβαρία, η δόλια πρόκληση ζημιών σε μορφή εκδίκησης προς τον πλοιοκτήτη και η απώλεια μέρους του φορτίου.
- ✓ Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι υπό τη στενή έννοια στους οποίους εντοπίζεται η βύθιση, η προσάραξη του πλοίου ή η σύγκρουση.
- ✓ Οι κίνδυνοι, οι οποίοι προέρχονται εξαιτίας πολεμικών συρράξεων στην περιοχή πλεύσης το πλοίου.

1.3 Τρόποι Προσαρμογής

Οι ναύλοι και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αντιδρούν άμεσα στις αλλαγές της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας. Η προσφορά νέας χωρητικότητας αντιδρά πιο αργά. Η ναυτιλιακή βιομηχανία διαθέτει συγκεκριμένους τρόπους προσαρμογής σε ενδεχόμενη μεταβολή της ζήτησης. Διακοπή παραγγελιών, διαλύσεις πλοίων, παράταση, τερματισμό ή ακόμα και αναβολή των τρεχόντων παραγγελιών. Επίσης, τα πλοία μπορεί να μειώσουν την ταχύτητα τους με σκοπό να ελαττωθεί η προσφερόμενη χωρητικότητα ή ακόμα και να αποσύρουν προσωρινά εκτός υπηρεσίας μέρος της υπάρχουσας χωρητικότητας τους.

Παύση Νέων Παραγγελιών

Κυρίαρχο πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη χρηματοδότησης από πλευράς τραπεζών. Εξαιτίας της πτώσης των ναύλων και της υπερπροσφοράς χωρητικότητας, τα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μειώθηκαν σημαντικά με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εκπληρώσουν τις ήδη υπάρχουσες οικονομικές υποχρεώσεις. Όπως είναι αναμενόμενο ένα τέτοιο γεγονός καθιστά αποτρεπτική τη λήψη νέων δανείων προς τους πλοιοκτήτες.

Αυτός είναι και ο βασικός λόγος που παρατηρείται σημαντική μείωση στον αριθμό παραγγελιών νέων πλοίων. Αξίζει να αναφέρουμε τα στατιστικά που ενισχύουν τα παραπάνω. Το 2007 υπεγράφησαν συμβόλαια κατασκευής 535 νέων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, το 2008 οι παραγγελίες έφτασαν τα 208 πλοία και το 2009 καταγράφηκαν μόλις 9 παραγγελίες. Στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, οι παραγγελίες το 2007 ανήλθαν στα 2,060 πλοία με συνεχή πτώση στα 1,204 πλοία το 2008 και μόλις τα 290 πλοία το 2009. Τέλος, οι παραγγελίες δεξαμενοπλοίων έφτασαν τις 153 στο 2009 από τις 1,273 το 2007 και τις 509 το 2008. Αντίστοιχες μειώσεις παρατηρούνται και στη χωρητικότητα των υπό παραγγελία πλοίων τα τελευταία χρόνια.

Ακύρωση και Επαναδιαπραγμάτευση Παραγγελιών

Η παραπάνω αδυναμία χρηματοδότησης οδήγησε πολλούς πλοιοκτήτες σε προσπάθειες διαπραγμάτευσης με τα ναυπηγεία για να πετύχουν ευνοϊκότερους όρους στην παραλαβή των υπό παραγγελία πλοίων τους. Το γεγονός αυτό ευνοεί την εξισορρόπηση προσφοράς και ζήτησης χωρίς να στοιχίζει οικονομικά ιδιαίτερα στα ναυπηγεία.

Με βάση τα παραπάνω, παρατηρείται ένας μεγάλο ποσοστό επαναδιαπραγμάτευσης των παραγγελιών στα ναυπηγεία. Αυτό μπορεί να παρουσιάζεται είτε με μετάθεση των παραγγελιών για αργότερα είτε για παύση της παραγγελίας για αόριστο χρονικό διάστημα με κοινή συμφωνία και των δύο μερών. Το φαινόμενο αυτό φαίνεται να αντιστοιχούσε στο 4,3 % του τότε order book.

Παρά το γεγονός ότι πολλές παραγγελίες πήραν παράταση χρόνου, οι περισσότερες δεν αναβλήθηκαν καθώς τα ναυπηγεία παρουσιάστηκαν αρκετά εύελικτα και δεν επιθυμούσαν να χάσουν τελείως τη δουλειά τους. Κάποια ναυπηγεία μάλιστα παρουσίασαν και αύξηση των καθαρών εσόδων τους προσφέροντας στους πελάτες τους διάφορες μορφές εκμίσθωσης των πλοίων τους.

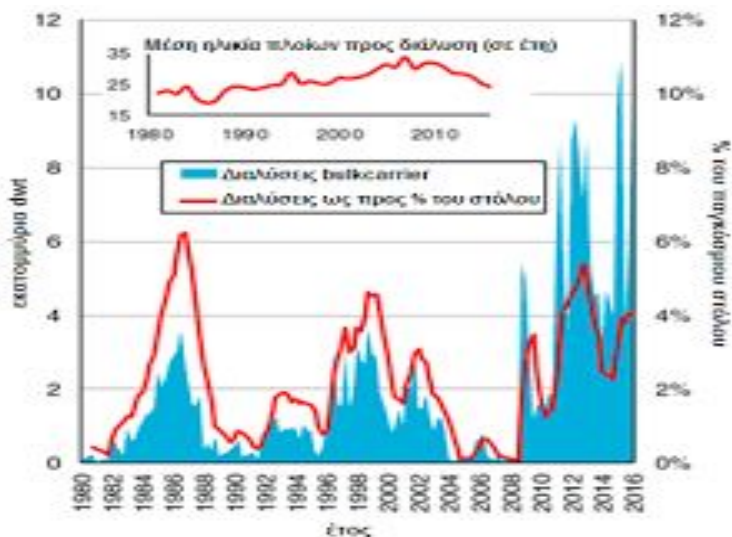
Μείωση της Κατανάλωσης

Η μείωση της κατανάλωσης οδηγεί στη μείωση της μέσης ταχύτητας των πλοίων, γεγονός που έχει θετική επίδραση στη μείωση των καυσαερίων αλλά και στον περιορισμό σε ένα βαθμό της υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Παράλληλα, η μείωση της κατανάλωσης ταυτόχρονα με την προσπάθεια διατήρησης του επίπεδου παροχής υπηρεσιών οδηγεί στην αύξηση του αριθμού πλοίων για να παραμείνει σταθερή η συχνότητα προσέγγισης των λιμανιών. Κάτι τέτοιο μπορεί να οδηγήσει στη μείωση των ανενεργών πλοίων, βασικός στόχος ειδικά σε περιόδους κρίσης.

Ανενεργός Στόλος

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας οδηγεί πολλά πλοία είτε σε παροπλισμό είτε να παραμένουν ανενεργά καθώς δεν μπορούν να αξιοποιηθούν σε ικανοποιητικό βαθμό.

Στον παρακάτω πίνακα αποτυπώνονται οι διαλύσεις πλοίων ανά έτος σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο. Όπως παρατηρείται, η τάση διάλυσης περισσότερων πλοίων είναι μεγαλύτερη σε περιόδους κρίσης.



Πηγή: Clarkson research services (www.clarksonresearch.wordpress.com)

Από το Μάρτιο του 2008, αντίστοιχη αύξηση παρουσιάζεται και στον αριθμό των ανενεργών πλοίων σε όλους τους τύπους μεταφοράς φορτίων. Υπολογίζεται ότι πάνω από 500 πλοία μεταφοράς αναμένεται να παραληφθούν. Παρά το γεγονός ότι η οικονομία βρίσκεται σε τροχιά ανάκαμψης, η υπερπροσφορά χωρητικότητας θα διαρκέσει για αρκετά χρόνια ακόμα. Εντύπωση ακόμα προκαλεί το γεγονός ότι η μείωση του ενεργού στόλου στις θαλάσσιες διαδρομές του Νότου ήταν πολύ μικρότερη. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες επηρεάστηκαν σε μικρότερο βαθμό από την οικονομική κρίση σε σχέση με τις αναπτυγμένες χώρες.

Συγχωνεύσεις

Οι συγχωνεύσεις μεταξύ ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ένας από τους βασικούς τρόπους αντιμετώπισης των κρίσεων. Συνήθως από την έναρξη κιόλας κάποιας κρίσης, τα έσοδα των ναυτιλιακών εταιρειών παρουσιάζουν σημαντικές απώλειες και πολλές φορές είναι και αρνητικά. Οι συγχωνεύσεις έτσι, κάποιων μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχουν ως στόχο να ενώσουν τις δυνάμεις και τα κεφάλαια τους με σκοπό να μειώσουν τις απώλειες και να καταφέρουν να αντιμετωπίσουν τις κρίσεις με τις λιγότερες δυνατές απώλειες.

1.4 Ο ρόλος της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ένα αναπόσπαστο μέρος της παγκόσμιας οικονομίας. Το σύστημα των θαλάσσιων μεταφορών αφορά σε ένα δίκτυο το οποίο αποτελείται από εξειδικευμένα πλοία, από λιμένες, οι οποίοι διαθέτουν υποδομές φορτο-εκφόρτωσης εμπορευμάτων, από εργοστάσια σε τερματικούς σταθμούς και από κέντρα διανομής. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως το αναγκαίο συμπλήρωμα ή το υποκατάστατο άλλων τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων. Παραδείγματος χάριν, κάποια εμπορεύματα δεν είναι δυνατό να μεταφερθούν με άλλο τρόπο πλην της θάλασσας με αποτέλεσμα αυτός ο τρόπος μεταφοράς να μην μπορεί να αντικατασταθεί (Corbett & Winebrake, 2008).

Ωστόσο, οι αεροπορικές μεταφορές έχουν αντικαταστήσει ένα σημαντικό μέρος των θαλάσσιων μεταφορών με τη διαφορά ότι δεν μπορούν να μεταφέρουν μεγάλο μέρος φορτίων εξαιτίας της δυνατότητας μεταφοράς μόνο ελαφρύτερων εμπορευμάτων. Σε ορισμένες άλλες περιπτώσεις, οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να υποκαταστήσουν τη μεταφορά με το οδικό ή το σιδηροδρομικό δίκτυο μεταφορών, ανάλογα με το κόστος, το χρόνο αλλά και τους περιορισμούς της παράδοσης. Κάποιες επιπλέον σημαντικές δραστηριότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας αφορούν στη μεταφορά επιβατικού κοινού, στην κάλυψη αναγκών εθνικής άμυνας, στην αλιεία και στις υπηρεσίες ναυσιπλοΐας με τη χρήση ρυμουλκών σκαφών ή με τη συντήρηση του στόλου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων .

Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας οφείλεται στην αναγνώριση του γεγονότος ότι τόσο οι πρώτες ύλες όσο και τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες δε βρίσκονται πάντοτε στα σημεία όπου υπάρχει το κοινό που θα τα καταναλώσει. Για το λόγο αυτό χρειάζεται η υπηρεσία των μεταφορών ώστε να φτάσουν τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες στον τελικό καταναλωτή τους (Wonham & Carlton, 2005). Υπάρχουν αρκετές κατηγορίες προϊόντων όπως είναι το πετρέλαιο, τα ορυκτά, τα σιτηρά τα οποία πρέπει να διανεμηθούν με αποτελεσματικό τρόπο σε μακρινές περιοχές από την περιοχή στην οποία βρίσκονται. Επιπλέον, η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας προσδιόρισε τις αγορές εργασίας στο εξωτερικό, γεγονός που ενθάρρυνε τη μεταφορά ημι-πρώτων υλών και ενδιάμεσων προϊόντων, όπου το κόστος κατασκευής τους ήταν χαμηλότερο (Corbett & Winebrake, 2008).

Με τη χρήση πετρελαίου χαμηλού κόστους για τη μεταφορά των προϊόντων, η οποία διευκολύνεται από τις οικονομίες κλίμακας, το κόστος ανά μονάδα των ημιτελών και ενδιάμεσων προϊόντων ελαχιστοποιήθηκε από τις αλυσίδες εφοδιασμού πολλαπλών ηπείρων. Σήμερα είναι σύνηθες να συλλέγονται τα αγροτικά προϊόντα σε μία ήπειρο, να μεταφέρονται σε άλλη για ενδιάμεση επεξεργασία, να μεταφέρονται σε μία τρίτη ήπειρο για την τελική συναρμολόγηση και στη συνέχεια να διατίθενται στην αγορά. Για παράδειγμα, το βαμβάκι που καλλιεργείται στη Βόρεια Αμερική μπορεί να αποστέλλεται σε εργοστάσια υφαντουργίας της Αφρικής και στη συνέχεια σε εργοστάσια ρουχισμού της Ασίας πριν επιστραφεί στη Βόρεια Αμερική για πώληση στα καταστήματα λιανικής πώλησης (American Bureau of Shipping , 2005).

Μία άλλη τάση που συνδέεται με την παγκοσμιοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, είναι ο ρυθμός με τον οποίο συμβαίνει το εμπόριο. Η παγκοσμιοποίηση έχει ενθαρρύνει τις συναλλαγές αγαθών και υπηρεσιών σε μικρότερα πακέτα τα οποία παραδίδονται σε σύντομο χρόνο. Αυτό έχει αυξήσει την ταχύτητα διενέργειας των εμπορευματικών μεταφορών, γεγονός που δικαιολογούσε τη χρήση γρήγορων και μικρών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της δεκαετίας του 1970, ενώ κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες δικαιολογούνταν η χρήση γρηγορότερων και μεγαλύτερων πλοίων για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Σε μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία, η εμπορευματοποίηση προσφέρει το πλεονέκτημα της

ολοκληρωμένης μεταφοράς εμπορευμάτων με κάθε πιθανό τρόπο μεταφοράς (Corbett & Winebrake, 2007).

1.5 Ο κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας

Από το 1939 ο ελληνικός στόλος ο οποίος είχε νηολογηθεί με τη χρήση ελληνικής σημαίας, κατείχε ένα ποσοστό το οποίο ήταν ίσο με το 2.6% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Αυτό το ποσοστό είχε καταφέρει να δώσει στην Ελλάδα την 9^η θέση στην παγκόσμια κατάταξη της ναυτιλίας, ενώ σε υψηλότερες θέσεις βρισκόταν το Ηνωμένο Βασίλειο, οι Η.Π.Α., η Ιαπωνία και η Νορβηγία. Ο εμπορικός στόλος της Ελλάδας απαρτιζόταν από φορτηγά πλοία, τα οποία μπορούσαν να μεταφέρουν ένα ποσό μεγαλύτερο των 10,000 τόνων ανά πλοίο. Περί το 1945, και συγκεκριμένα στο τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, η ελληνική ναυτιλία αντιμετώπισε μία δυσμενή κατάσταση, καθώς οι απώλειές της άγγιζαν ένα ποσοστό ίσο με το 75% του αριθμού των πλοίων, συγκριτικά με το αντίστοιχο ποσοστό πριν την εκδήλωση του πολέμου. Στο δυναμικό της ελληνικής ναυτιλίας απέμειναν μόνο 120 πλοία, ενώ το 1946 οι Η.Π.Α. πούλησαν 4,500 πλοία, από τα οποία οι Έλληνες εφοπλιστές αγόρασαν τα 100. Από εκείνη τη στιγμή και έπειτα, άρχισε να παρατηρείται μία τάση ανοδικής πορείας της ελληνικής ναυτιλίας (Λύρας, 2002).

Μόλις 10 χρόνια αργότερα, το 1956, η κρίση του Σουέζ, είχε σαν αποτέλεσμα την αναζωπύρωση της παγκόσμιας οικονομίας, με την Ελλάδα να κατακτά την 3^η θέση σχετικά με τη χωρητικότητα των πλοίων της. Για ακόμη μία φορά στις υψηλότερες θέσεις βρέθηκαν το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Η.Π.Α.. Το 1960, οι Έλληνες ιδιοκτήτες πλοίων, άρχισαν την ανανέωση του στόλου τους μέσω μίας πολιτικής συγκρατημένης επέκτασης. Το ίδιο διάστημα το Λιμάνι του Πειραιά είχε ανακηρυχθεί ως ένα από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα του σύγχρονου ναυτιλιακού κόσμου, με την πρόσοδο της εθνικής ναυτιλίας να αγγίζει την ακμή της.

Επιπλέον, κατά το 1980 η Ελλάδα στιγματίστηκε από την είσοδό της στην ΕΟΚ. Οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλεύτηκαν την υψηλή θέση του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια κατάταξη, με αποτέλεσμα να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στο

σχεδιασμό των κανονισμών της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής της Ναυτιλίας. Η σειρά αυτών των μέτρων ψηφίστηκε και θεσπίστηκε στα τέλη του 1986.

Την ίδια περίοδο, η ναυτιλιακή αγορά παρουσίασε ανοδική πορεία σχετικά με τα ξηρά και τα υγρά φορτία. Οι κινητήριες δυνάμεις της ελληνικής ναυτιλίας αυτής ήταν η σταθερή ανάπτυξη και η ανάπτυξη των οικονομιών των χωρών της Άπω Ανατολής (Προγουλάκη, 2015).

Ένα γεγονός το οποίο σημάδεψε την ελληνική ναυτιλία τη δεκαετία του 1990, ήταν η καθιέρωση του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, σύμφωνα με τον οποίο κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση όφειλε μέχρι την 1^η Ιουλίου του 1998, να έχει ορίσει με σαφήνεια όλες τις διαδικασίες που διέπουν τη λειτουργία της σε θάλασσα και σε ξηρά. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλιζόταν η ασφαλής λειτουργία τους και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι ελληνικές εταιρείες αντιμετώπισαν την πρόκληση, γεγονός το οποίο τους εξασφάλισε έγκαιρα την ανάλογη πιστοποίηση. Με την έλευση της νέας χιλιετίας, ο ελληνικός στόλος κατείχε την 1^η θέση σε παγκόσμιο επίπεδο, με το στόλο του να ξεπερνά τα 3,400 πλοία, ενώ η ικανότητα μεταφοράς του άγγιζε τους 139 εκατομμύρια τόνους. Επίσης, η ελληνική σημαία κατείχε την 4^η θέση παγκοσμίως ξεπερνώντας τη σημαία της Μάλτας (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2011-2012).

1.6 Κρίση σε Λιμάνια

Έντονο αφήνει το αποτύπωμά της η κρίση στη ναυτιλία στην παγκόσμια διακίνηση containers, αφού η αύξηση που πέτυχαν τα 25 μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου κατά τη διάρκεια του 2012 σε σχέση με το 2011, ήταν μόλις 4%. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία της Alphaliner το 2011, η αύξηση της συνολικής διακίνησης έφτασε το 8,7% σε σχέση με το 2010, όπου σημειώθηκε αύξηση 15,5% σε σχέση με το 2009.

Στα 25 μεγαλύτερα λιμάνια περιλαμβάνονται 11 που βρίσκονται στη Κίνα, επτά ακόμα στην υπόλοιπη Άπω Ανατολή, τέσσερα στην Ευρώπη δύο στις ΗΠΑ και ένα στη Μέση Ανατολή.

Η μείωση του ρυθμού ανάπτυξης έγινε εντονότερη στο δεύτερο εξάμηνο του 2012, όταν και έφτασε το 2,8%, ενώ σε ό,τι αφορά τις γραμμές Ασίας - Ευρώπης καταγράφηκε μείωση κατά 4,4% . Μικρότερη μείωση παρουσιάζεται στις γραμμές Άπω Ανατολή - Βόρεια Αμερική στη διακίνηση containers σε σχέση με το 2011 στο 0,4%.

Την ίδια στιγμή που οι ρυθμοί ανάπτυξης πέφτουν, ο αριθμός των containerships, που οι εταιρείες τα «δένουν» λόγω έλλειψης ζήτησης, αυξάνεται. Όπως αναφέρει η Alphaliner, στις αρχές του 2013 «δεμένα» παρέμεναν 280 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 804.000 TEU.

Στατιστικά, το πρώτο λιμάνι στον κόσμο σε διακίνηση containers για το 2012 ήταν η Σαγκάη, από όπου διακινήθηκαν 32,5 εκατ. teu, σημειώνοντας αύξηση κατά 2,5% σε σχέση με το 2011. Ακολούθησε το λιμάνι της Σιγκαπούρης με 31,6 εκατ. teu και αύξηση κατά 5,7% σε σχέση με το 2011, ενώ τρίτο στη λίστα βρέθηκε το Χονγκ Κονγκ με 23,1 εκατ. teu, αλλά με πτώση κατά 5,2% σε σχέση με το 2011.

Το λιμάνι της Σένζεν βρέθηκε στη τέταρτη θέση με 22,9 εκατ. teu, σημειώνοντας αύξηση κατά 1,6% και του Μπουσάν στη 5η θέση με 17 εκατ. teu και αύξηση κατά 5,2% σε σχέση με το 2011. Στην έκτη θέση βρέθηκε το λιμάνι του Νίνγκμπο με 16,8 εκατ. teu και αύξηση κατά 14,3% σε σχέση με το 2011, ενώ στην έβδομη θέση το λιμάνι του Γκουανγκζού με 14,7 εκατ. teu και αύξηση κατά 2,2%.

Το Κινγκντάο βρέθηκε στην όγδοη θέση με 14,5 εκατ. teu και αύξηση κατά 11,4%, ενώ στην ένατη θέση το λιμάνι του Λος Αντζελες με 14,1 εκατ. teu με αύξηση 0,9%. Την πρώτη δεκάδα κλείνει το Ντουμπάι με 13,3 εκατ. teu και αύξηση κατά 2,1%.

Αξιοσημείωτη είναι η κατάσταση που παρατηρείται στην Ευρωζώνη σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες. Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο ελληνικός ναυλομεσιτικός οίκος G. Moundreas : «Η διαφορά στην Ευρωζώνη με τις υπόλοιπες χώρες είναι πως η

πρώτη προχωρά στην υποτίμηση κυρίως μέσω της περικοπής των μισθών και ιδιαίτερα στο Νότο, ενώ ο υπόλοιπος κόσμος μέσω μείωσης επιτοκίων».



Πηγή : <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/616779/pligma-apo-tin-krisi-dexthikan-ta-25-megalutera-limania>

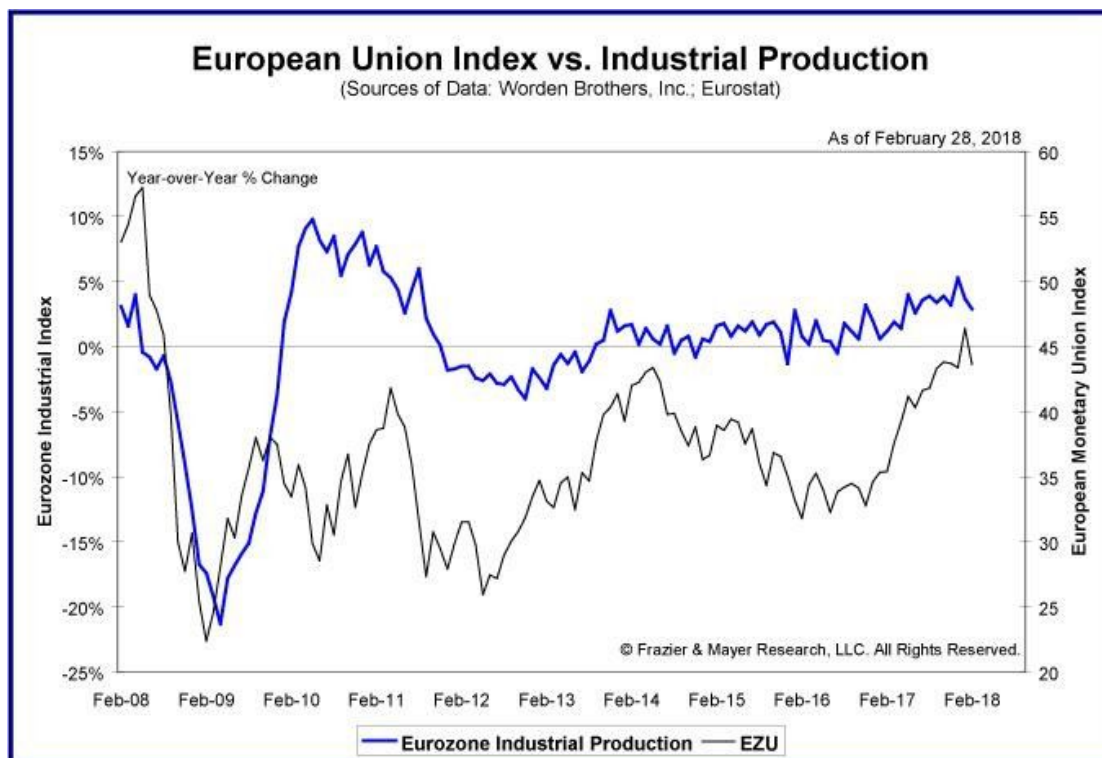
1.7 Η κρίση του 2008 και τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια

Τα διεθνή λιμάνια γνώρισαν μια πολύ μεγάλη άνθηση και τεράστια ανάπτυξη στους όγκους που διαχειρίστηκαν. Η θαλάσσια μεταφορά βίωσε μια ανάπτυξη σε τέτοιο βαθμό που η λιμενική βιομηχανία δεν μπορούσε κάποιες φορές να υποστηρίξει με εγκαταστάσεις υποδομής.

Από το 2008 όμως η εικόνα αυτή ανατράπηκε. Με την κατάρρευση του εμπορίου άρχισαν να καταρρέουν και οι διακινούμενοι όγκοι εμπορευμάτων με την εικόνα αδρανών πλοίων και γερανών να κάνουν την εμφάνιση τους σε πολλά τερματικά. Τα περισσότερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζουν αρνητική πλέον ανάπτυξη σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια.

Όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα, οι δείκτες βιομηχανικής παραγωγής κατέρρευσαν τα έτη 2008 και 2009. Αύξηση και προσπάθειες ανάκαμψης παρουσιάζονται μόλις τα τελευταία χρόνια.

Τα παραπάνω έφεραν σημαντικές αλλαγές στις στρατηγικές των ναυτιλιακών εταιρειών, των τερματικών αλλά και των port authorities. Τα σχέδια ανάπτυξης και επέκτασης αναβλήθηκαν και οι επιχειρήσεις άρχισαν να προγραμματίζουν τρόπους για να αντιμετωπίσουν την υπερπροσφορά χωρητικότητας αυξάνοντας τις συμμαχίες τους και συγκεντρώνοντας τους όγκους φορτίων σε κύριους εμπορικούς δρόμους με βασικό στόχο να μειώσουν τα κόστη τους και να επιβιώσουν.

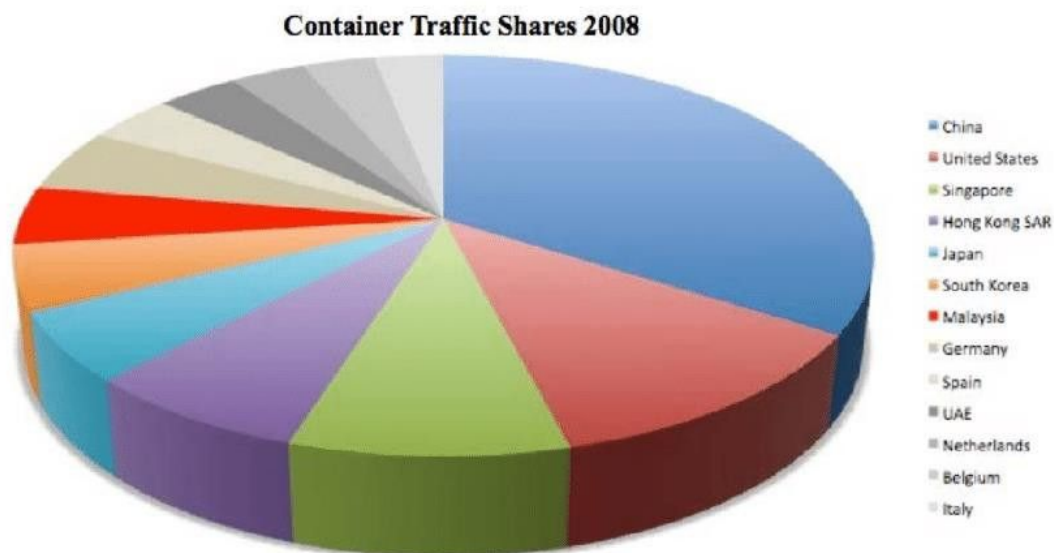


Πηγή : Eurostat (https://investorsmonitor.com/trail/?mepr-unauth-page=13094&redirect_to=%2Feurozone-industrial-production-rebounds-during-may%2F)

Η κρίση παρόλα αυτά ανάγκασε τη λιμενική βιομηχανία να ακολουθήσει πιο ξεκάθαρες στρατηγικές. Τα λιμάνια πλέον βρίσκονται σε συνεχή τιμολογιακή πίεση και οι περισσότερες επενδύσεις έχουν ως στόχο να κάνουν τα λιμάνια όσο πιο αποδοτικά γίνεται παρά να αυξήσουν το μέγεθός τους. Δεν μπορεί να υπάρχει πλέον ένας γενικός προσανατολισμός από τα λιμάνια, στόχος είναι να στραφούν σε πιο εξειδικευμένες αγορές. Δίνεται η ευκαιρία για ευρύτερες συνεργασίες και βελτίωση του δικτύου της ενδοχώρας τους με την εισαγωγή καινοτομιών για την αντιμετώπιση της γραφειοκρατίας και του ρίσκου των επενδύσεων.

Η χωρητικότητα και η ικανότητα ενός λιμανιού μετριέται σε μονάδα TEU (Twenty foot Equivalent Units), ένα TEU αντιστοιχεί με ένα τυποποιημένο εμπορευματοκιβώτιο μήκους 20 ποδιών.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η κατανομή της κίνησης των container το έτος 2008, με πρωτοπόρες χώρες την Κίνα, τις Ηνωμένες Πολιτείες και τη Σιγκαπούρη.



Πηγή : ResearchGate

(https://www.researchgate.net/figure/Percent-of-container-traffic-by-volume-of-the-13-countries-that-shipped-more-than-10_fig2_261171718)

Σε ετήσια βάση τα περισσότερα ευρωπαϊκά λιμάνια υπέστησαν μείωση στη διακίνηση εμπορευμάτων, με τις μεγαλύτερες να παρουσιάζονται σε Ρουμανία, Σλοβενία και Φιλανδία. Μόλις τρία από τα είκοσι κορυφαία λιμάνια κατάφεραν να αυξήσουν τη δραστηριότητα τους (Μπέργκεν, Μιλφορντ Χάβεν και Τριέστε) κάτι που μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι εξειδικεύονται στο χύδην υγρό φορτίο, που επηρεάστηκε λιγότερο από την κρίση. Αρνητικά αποτελέσματα παρατηρήθηκαν στα λιμάνια που χειρίστηκαν κυρίως χύδην ξηρό φορτίο και container. Ο Πειραιάς, για τον οποίο το 2008 ήταν μια αρνητική χρονιά, παρόλα αυτά αυξάνει τη δραστηριότητα του, γεγονός που οφείλεται κατά βάση στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων.

Rank 2015	Port	±	2010	2011	2012	2013	2014	2015					Growth rate 2014-2015 (%)	Growth rate 2016-2015 (%)			
			Total	Total	Total	Total	Total	By direction		By type of cargo handled (%)							
								Inwards	Outwards	Total	Liquid bulk goods	Dry bulk goods			Large containers	Ro-Ro Mobile units	Other cargo
1	Rotterdam (NL)	=	395.9	396.5	409.7	414.8	421.9	304.9	132.4	438.9	50	19	24	3	5	+3.9	+13.4
2	Antwerp (BE)	=	192.3	198.5	194.5	172.8	180.4	96.7	33.4	196.1	35	7	50	2	5	+5.4	+13.8
3	Hamburg (DE)	=	134.5	114.4	113.5	120.6	120.0	99.3	52.2	128.2	12	26	61	0	1	-6.6	+15.8
4	Amsterdam (NL)	=	89.9	98.3	86.9	93.1	97.1	94.5	34.3	98.8	44	43	0	1	11	+1.7	+9.9
5	Algeiras (ES)	=	58.8	68.9	72.3	67.8	79.6	44.4	35.9	79.4	34	3	58	1	4	+6.9	+25.5
6	Batavia (TR)	+6	60.3	65.5	61.2	58.1	57.0	13.8	94.3	79.1	85	13	0	0	1	+37.0	+14.3
7	Marseille (FR) (*)	-1	82.4	84.5	81.6	79.2	74.4	57.2	29.3	77.5	64	18	12	3	3	+4.1	-8.6
8	Limón (TR)	+1	51.8	55.0	58.5	60.7	58.6	47.1	17.8	64.2	39	33	16	0	12	+9.5	+19.3
9	Le Havre (FR) (*)	-2	55.8	63.4	59.2	64.4	61.4	45.1	17.9	62.9	64	3	33	1	0	+2.5	-4.3
10	Birmingham (UK)	-2	54.9	57.2	60.1	62.8	59.4	43.9	15.5	59.1	36	32	3	27	2	-0.5	+9.4
11	Valencia (ES)	=	51.1	54.2	54.2	53.5	55.0	26.2	21.3	57.6	7	5	74	2	12	+6.6	+8.4
12	Bremenhaven (DE)	=	45.9	55.9	58.2	54.5	53.6	21.9	37.8	49.8	1	6	89	6	3	-7.3	+8.3
13	Thessaloniki (GR)	=	40.9	41.8	42.1	48.6	47.3	41.5	7.7	49.1	70	1	11	11	6	+4.0	+21.2
14	Aliağa (TR)	+3	37.4	37.6	42.6	39.5	42.0	31.8	15.5	48.4	50	35	11	0	4	+15.3	+29.5
15	London (UK)	-1	49.1	49.9	43.7	43.2	44.5	39.3	7.1	46.4	26	31	22	17	4	+2.1	-5.5
16	Bergen (NO)	=	49.8	52.3	54.6	51.8	42.1	70.5	33.1	43.6	91	6	0	0	2	+3.6	-12.5
17	Genoa (IT)	-2	41.4	42.4	42.5	43.8	43.4	28.0	15.5	43.4	35	3	44	18	1	+0.1	+4.8
18	Sines (PT)	+6	24.7	24.9	27.4	34.6	35.1	26.9	19.6	41.2	92	14	33	0	0	+17.6	+66.7
19	Riga (LV)	+2	28.1	32.9	34.8	34.8	39.8	4.1	35.3	38.4	27	57	10	0	6	-1.1	+35.5
20	Piraeus (GR)	-2	13.1	23.5	35.2	40.2	41.4	19.8	18.7	38.3	1	1	87	11	0	-7.5	+193.5
Total top 20 ports (*)			1 486.4	1 588.6	1 629.5	1 835.8	1 637.9	1 832.5	898.9	1 723.4	43	18	31	4	4	+5.2	+15.9
EEA+ME+TR (all ports) (*)			-	-	4 324.7	4 313.2	4 376.6	2 582.2	1 879.1	4 452.3	-	-	-	-	-	+1.7	-

Note: (*) column indicates number of positions lost or gained compared to 2014. (-) not available. (-) not applicable.

(*) 2010-2014: partially estimated by Eurostat.

(*) 2010-2014: partially estimated by Eurostat.

(*) Total figure for the ports being part of the top 20 ports during the reference year concerned.

(*) All ports in the EU, EFTA and candidate countries reporting gross weight of goods.

Πηγή : Eurostat (online data code : mar_mg_am_pyh)

Στον παραπάνω πίνακα, φαίνεται η σταδιακή ανάπτυξη της δραστηριότητας στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια. Η Ολλανδία παρέμεινε η κυριότερη χώρα θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη το 2018 με το Ρότερνταμ, την Αμβέρσα και το Άμστερνταμ να διατηρούν πολύ υψηλές θέσεις.

Τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια αντιπροσωπεύουν το 38% της συνολικής χωρητικότητας των εμπορευμάτων που διακινούνταν στις χώρες το 2014.

Παρά την ανοδική τάση που παρατηρείται τα πρώτα σημάδια δε δείχνουν ανάκαμψη της κυκλοφορίας σε σύντομο χρονικό διάστημα. Απαραίτητη είναι η συνεργασία μεταξύ των λιμένων και ο σχεδιασμός εμπορικών και λιμενικών στρατηγικών σχεδιασμών με σκοπό να μειώσουν την έκθεση τους στην αστάθεια και το συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον που χαρακτηρίζει τον κλάδο.

Η στρατηγική είναι πολύ σημαντικός παράγοντας για την απόδοση αλλά και την κινητικότητα του λιμανιού. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του Ρότερνταμ, που λόγω της στρατηγικής του οι περισσότερες ναυτιλιακές το επέλεξαν ως τερματικό σταθμό για την φόρτωση και εκφόρτωση. Η τοποθεσία σε συνδυασμό με τις προσφερόμενες υπηρεσίες του λιμανιού, το βοήθησαν να επωφεληθεί από αυτή την τάση.

Ωστόσο, κάθε λιμάνι ανακάμπτει με τους δικούς του χρόνους και τρόπους. Ο κυριότερος παράγοντας που βοηθάει ένα λιμάνι να ξεπεράσει μια κρίση είναι η σχέση και η αλληλοσυσχέτιση του με την ενδοχώρα του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

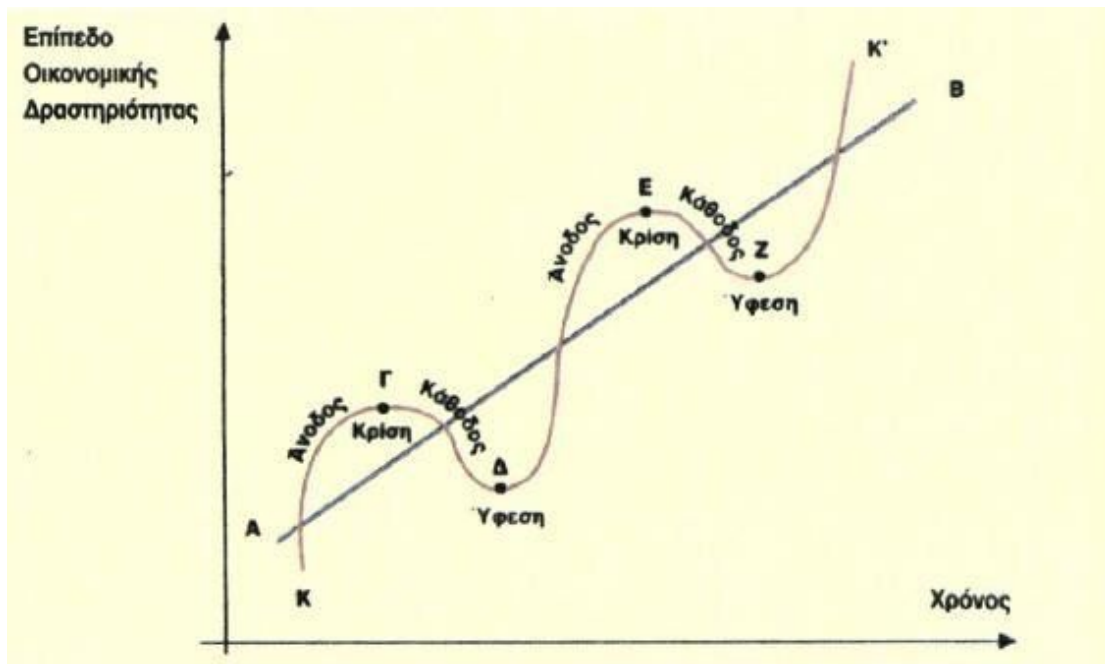
ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

2.1 Η Έννοια της Οικονομικής Κρίσης

Με την ανάπτυξη της βιομηχανίας και τη συνεχή εξέλιξη της τεχνολογίας, ο όρος της οικονομικής κρίσης σημαίνει ότι υπάρχει υπερπαραγωγή προϊόντων αλλά δεν υπάρχει η αντίστοιχη ζήτηση. Το αγοραστικό κοινό δεν μπορεί να αγοράσει τα προσφερόμενα προϊόντα για διάφορους λόγους (ανεπαρκές εισόδημα, ανεργία) (Γεώργιος Κουφάρης, 2015).

Στη θεωρία της οικονομίας υπάρχει ισορροπία όταν οτιδήποτε παράγεται μπορεί και να πωληθεί. Σε αντίθετη περίπτωση όπου οι επενδύσεις μειώνονται και οι καταναλωτές δε μπορούν να απορροφήσουν την προσφορά, η κρίση είναι γεγονός. Η οικονομία κατά τη διάρκεια της κρίσης χαρακτηρίζεται από μια διαρκή και αισθητή μείωση της οικονομικής δραστηριότητας σε όλα τα μακροοικονομικά μεγέθη της, όπως η απασχόληση, το εθνικό προϊόν, οι τιμές, οι επενδύσεις κλπ.

Κάθε οικονομική κρίση αποτελεί φάση του οικονομικού κύκλου. Οι οικονομικοί κύκλοι ή αλλιώς οικονομικές διακυμάνσεις στην ουσία αποτυπώνουν όλες τις μεταβολές της οικονομικής δραστηριότητας. Στο παρακάτω σχήμα μπορούμε να διακρίνουμε τις τέσσερις φάσεις ενός οικονομικού κύκλου. Η μετάβαση από την άνοδο, άνθηση στην κρίση οδηγεί τελικά στην κάθοδο και μετά στην ανάκαμψη, φαινόμενο που επαναλαμβάνεται διαρκώς στις περισσότερες δυναμικές οικονομίες. Όταν μια οικονομία βρίσκεται στην κορύφωση του κύκλου, δηλαδή στην άνοδο της, είναι πιο ευάλωτη σε όλους τους παράγοντες που μπορεί να ανακάμψουν αυτή την πορεία.



Οι οικονομικοί κύκλοι διακρίνονται σε τρία στάδια ανάλογα με τη διάρκεια τους :

Βραχυχρόνιοι / Μικροί (3-4 χρόνια)

Μεσοχρόνιοι / Μεγάλοι (7-11 χρόνια)

Μακροχρόνιοι / Υπερκύκλοι (50-60 χρόνια)

Σύμφωνα με τους ειδικούς, οι μεγάλοι κύκλοι είναι οι πιο επικίνδυνοι, παρουσιάζοντας μεγάλα προβλήματα και επηρεάζοντας την οικονομία στο μέγιστο βαθμό.

2.2 Επιπτώσεις της κρίσης στην οικονομία

Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση προκάλεσε σοβαρή επιβράδυνση στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη. Η επιβράδυνση αυτή είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της ζήτησης αγαθών, υπηρεσιών αλλά και βιομηχανικών προϊόντων αναγκάζοντας τις επιχειρήσεις να προσπαθούν να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα.

Αναγκάζονται να μειώσουν το κόστος τους και να επανεξετάσουν τη στρατηγική αλλά και τις επενδύσεις τους για να αναδιαμορφώσουν τις δραστηριότητες τους και να ανταποκριθούν στα νέα δεδομένα (S. Ulrich, N. Rogovsky & D. Lamotte, 2009).

Η προσπάθεια αυτή ωστόσο έχει σημαντικές συνέπειες με κυρίαρχη την μείωση στις περισσότερες περιπτώσεις του ανθρωπίνου δυναμικού τους, γεγονός που επηρεάζει σε τεράστιο βαθμό τις συνθήκες αγοράς απειλώντας τη βιωσιμότητα και την παραγωγική δυναμικότητα των επιχειρήσεων. Η επίδραση της κρίσης αγγίζει όλες τις επιχειρήσεις ανεξάρτητα από τον κλάδο, το μέγεθος ή την τοποθεσία που βρίσκονται. Σε ένα τέτοιο ταραχώδες περιβάλλον οι περισσότερες επιχειρήσεις αναγκάζονται να πάρουν επιτακτικά μέτρα για να επιβιώσουν, τα οποία όμως μπορεί να φέρουν και τα αντίθετα αποτελέσματα.

Σύμφωνα με την βιβλιογραφία (Calloway and Keen, 1996), σπάνια κάποια κρίση εμφανίζεται χωρίς να έχουν προηγηθεί κάποια προειδοποιητικά σημάδια. Η έγκαιρη αναγνώριση αυτών των ενδείξεων και η πρόληψη είναι παράγοντες που επηρεάζουν την στρατηγική αντιμετώπισής της από τις επιχειρήσεις. Αξίζει ακόμα να σημειωθεί, πως το πόσο γρήγορα και αποτελεσματικά ανταποκρίνεται μια επιχείρηση στην κρίση επηρεάζει την αξιοπιστία, την απόδοση των δραστηριοτήτων της και την αξιοπιστία της στις αγορές. Τις περισσότερες φορές οι κρίσεις έχουν προβλεφθεί, αυτό όμως που τις περισσότερες φορές δεν μπορεί να αποδοθεί με ακρίβεια είναι η ένταση και η διάρκεια τους. Οι περισσότερες επιχειρήσεις πλέον, έχοντας περάσει περιόδους κρίσης έχουν κάποιο σχέδιο και έχουν εδραιώσει τη στρατηγική τους με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να αντιδράσουν άμεσα και συνεπακόλουθα να ανακάμψουν και με γρηγορότερο ρυθμό.

Οι επιπτώσεις μιας οικονομικής κρίσης μπορεί να είναι καταστροφικές τόσο σε μια αναπτυσσόμενη όσο και σε μια ήδη αναπτυγμένη χώρα και μπορούν να συνοψιστούν στις παρακάτω :

Προβλήματα ρευστότητας σε τράπεζες και επιχειρήσεις

Μείωση του τζίρου των επιχειρήσεων

Μαζικές απολύσεις εργαζομένων - Αύξηση της ανεργίας

Μείωση κατανάλωσης και παραγωγής

Μείωση της χρηματιστηριακής δραστηριότητας

Χρεοκοπία επιχειρήσεων

Μείωση των εξαγωγών

Χαμηλά δημόσια έσοδα - Αύξηση δημόσιου ελλείμματος - Υψηλά επίπεδα χρέους

Όπως είναι βέβαια φυσικό κάθε οικονομική κρίση δεν επηρεάζει όλες τις χώρες με την ίδια ένταση. Αυτό οφείλεται κατά βάση στη διαφορετική δομή των οικονομιών τους, το μέγεθος του πληθυσμού τους αλλά και την εισοδηματική τους δύναμη.

2.3 Η σχέση της ναυτιλίας και της χρηματοπιστωτικής κρίσης

Λόγω της ύπαρξης έντονου ανταγωνισμού στις διεθνείς αγορές, οι ναυτιλιακές κρίσεις αποτελούν σημαντικά χαρακτηριστικά του κλάδου. Ωστόσο, σε αντίθεση με άλλες αγορές, οι διακυμάνσεις των τιμών των περιουσιακών στοιχείων σε οποιαδήποτε αγορά δεν είναι συγκρίσιμες με την αξία των πλοίων, που μπορεί να φθάσει σε επίπεδα όχι υψηλότερα από ένα μικρό κλάσμα της τιμής απόκτησης κατά τις περιόδους της ύφεσης (Thanopoulou, 2002).

Η παραπάνω κατάσταση προκαλεί ανησυχίες όχι μόνο στην πραγματοποίηση επενδύσεων στον κλάδο της ναυτιλίας, αλλά και για τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που παρέχουν τα επενδυτικά κεφάλαια. Για παράδειγμα, στις περιπτώσεις όπου τα πλοία υποθηκεύονται ως εγγύηση για το δάνειο, η ξαφνική πτώση της αξίας τους συνεπάγεται ότι τα πλοία δεν αποτελούν πλέον ισοδύναμο μέτρο ασφάλειας. Επιπρόσθετα, απαιτείται εγγύηση για την αντιστάθμιση της αξίας της χρηματοδότησης του χρέους, όπως συμφωνήθηκε μέσω των συμφωνιών που περιλαμβάνονται στη σύμβαση δανείου (Thanopoulou, 2002). Επίσης, η μεταβαλλόμενη αξία των επενδύσεων σε πλοία οφείλεται κυρίως στις διακυμάνσεις των τιμών των ναύλων.

Σε μία προσπάθεια να μειωθούν αυτές οι εκθέσεις σε κίνδυνο, η διαχείριση του κινδύνου έγινε απαραίτητη για τη ναυτιλιακή βιομηχανία στις αρχές της δεκαετίας του 1980 (Nomikos & Alizadeh, 2002).

Σύμφωνα με αυτήν τη φιλοσοφία, εισήχθησαν στη ναυτιλιακή βιομηχανία τεχνικές διαχείρισης κινδύνου, όπως είναι η αντιστάθμιση με τη χρήση συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης, οι προθεσμιακές συναλλαγές και τα δικαιώματα προαίρεσης, τα οποία εφαρμόστηκαν με επιτυχία στις αγορές εμπορευμάτων και χρηματαγορών (Nomikos & Alizadeh, 2002). Δεδομένου ότι η υπό μελέτη βιομηχανία γνωρίζει την πορεία των οικονομικών κύκλων όπως και των κύκλων της ναυτιλίας, είναι αναμενόμενο να πραγματοποιηθεί η υπόθεση ότι οι επενδύσεις στη ναυτιλία μπορούν να συμβούν με τρόπο κατά τον οποίο, θα εξαλειφθούν στο μέλλον οι ενδεχόμενες σημαντικές απώλειες (Thanopoulou, 2002).

Για αυτόν ακριβώς το λόγο, ο τομέας της έρευνας και της ανάπτυξης αρκετών ναυτιλιακών επιχειρήσεων κατέστησαν σαν απαραίτητη προϋπόθεση την κατάρτιση στατιστικών καταστάσεων στον κλάδο της ναυτιλίας. Μέσω της δημοσίευσης των λογιστικών καταστάσεων αρκετών επιχειρήσεων, ενημερώνεται κάθε ενδιαφερόμενος ενώ παράλληλα αντανακλώνται οι επικρατούσες συνθήκες της αγοράς και προσφέρεται μία μορφή βοήθειας προς τους ναυτιλιακούς επενδυτές. Οι τελευταίοι καταφέρνουν να εκτιμήσουν τις επενδυτικές τους δραστηριότητες και να διαφυλάξουν το χαρτοφυλάκιο τους από κάποιον ενδεχόμενο κίνδυνο (Thanopoulou, 2002). Παραδόξως, η ναυτιλιακή βιομηχανία απέτυχε να αποκλείσει την εκδήλωση ζημιών οι οποίες προκλήθηκαν από την οικονομική κρίση. Συνεπώς, η κυβερνητική παρέμβαση, την οποία συνήθως δεν επιθυμούσαν οι επιχειρηματίες του κλάδου, έγινε απαραίτητη και αμφισβητήθηκε η αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων και περίπλοκων εργαλείων διαχείρισης κινδύνων (Nomikos & Alizadeh, 2002).

2.4 Η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008

Η οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 2008 θεωρείται υπεύθυνη για τη δημιουργία των μεγαλύτερων οικονομικών διαταραχών μετά το Μεγάλο Κραχ του 1930 (Melvin & Taylor, 2009). Η κρίση δημιούργησε την πιο έντονη περίοδο ύφεσης κατά τα τελευταία 70 έτη, όπου ουσιαστικά κάθε ανεπτυγμένη οικονομία βυθίζεται στη δίνη της ύφεσης ενώ ακολουθούν την ίδια πορεία τόσο οι ανεπτυγμένες όσο και οι αναπτυσσόμενες οικονομίες. Παρόλο που η παγκόσμια οικονομία άρχισε να δείχνει σημάδια ανάκαμψης, η αποκατάσταση φαίνεται να μην είναι σταθερή και η παγκόσμια οικονομία είναι πιθανό να συνεχίζει να βιώνει τις αρνητικές επιπτώσεις της κρίσης για μεγάλο χρονικό διάστημα (Claessens, et al., 2008).

Η εκδήλωση της χρηματοπιστωτικής κρίσης στις ανεπτυγμένες οικονομίες συνέπεσε με τη δέσμευση των παγκόσμιων χρηματοπιστωτικών αγορών και την κατάρρευση των παγκόσμιων εμπορικών ροών. Αν και η κρίση προήλθε από τις Ηνωμένες Πολιτείες, εξαπλώθηκε γρήγορα σε όλες τις αγορές προσπερνώντας τα εθνικά σύνορα. Δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι η εκδήλωση μίας παγκόσμιας κρίσης μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική μείωση της παγκόσμιας δραστηριότητας (Claessens, et al., 2008). Παρά το γεγονός ότι η κρίση οδήγησε σε βαθιές περιόδους ύφεσης τις ανεπτυγμένες οικονομίες, οι αναπτυσσόμενες οικονομίες επλήγησαν επίσης σοβαρά, αλλά ο αντίκτυπος ποικίλλει μεταξύ των διαφόρων χωρών, με αποτέλεσμα την εμβάθυνση της οικονομικής κρίσης η οποία επηρέασε την παγκόσμια παραγωγικότητα και την απασχόληση (Floer & Coutts, 2009). Στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και της Παγκόσμιας Τράπεζας, ανέφεραν ότι η παρούσα οικονομική κρίση αποτελεί τη μεγαλύτερη συρρίκνωση οικονομικών δραστηριοτήτων, η οποία σημειώθηκε μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο εξαιτίας της μείωσης των εξαγωγών κατά ένα ποσοστό ίσο με το 9%. Επιπλέον, η παγκόσμια οικονομική παραγωγή μειώθηκε κατά 2.9%, η οποία αποτελεί την πρώτη μείωση από το 1982 και μία μείωση του παγκοσμίου εμπορίου κατά 10% για το 2009 (The World Bank, 2009) ; (World Trade Organization, 2009).

Αν και το σχέδιο αποκατάστασης της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης βρίσκεται σε εξέλιξη, οι ακαδημαϊκοί και οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής εξακολουθούν να προσπαθούν να διερευνήσουν τη φύση και τις συνέπειες της κρίσης, προσπαθώντας

να αναγνωρίσουν τις ομοιότητες και τις διαφορές μεταξύ της σημερινής και της προηγούμενης ύφεσης. Η τρέχουσα χρηματοπιστωτική κρίση έχει αρκετά χαρακτηριστικά παρόμοια με προηγούμενες κρίσεις, όπως είναι η υπερβολική συσσώρευση χρεών (Reinhart & Rogoff, 2009), η ταχεία αύξηση των τιμών των περιουσιακών στοιχείων σε αρκετές χώρες πριν από την εκδήλωση της κρίσης και οι πιστωτικές επεκτάσεις μέσω της μορφής δανεισμού πριν από την κρίση (Claessens, et al., 2008).

Εκτός από τις ομοιότητες, οι ακαδημαϊκοί, έχουν την ευκαιρία να εντοπίσουν μία σειρά παραγόντων οι οποίοι αποδεικνύουν ότι η σημερινή οικονομική κρίση είναι διαφορετική από τις αντίστοιχες του παρελθόντος. Ο Krugman (2009) διαπίστωσε ότι οι βασικοί λόγοι οι οποίοι διαφοροποιούν την τρέχουσα οικονομική κρίση έγκεινται στην υψηλή παγκόσμια αποταμίευση, η οποία απορρέει από ένα κακώς ρυθμισμένο τραπεζικό σύστημα στις Ηνωμένες Πολιτείες ως προς την αγορά κατοικίας. Επιπροσθέτως, οι Claessens et al. (2008) πρότειναν 4 βασικά στοιχεία που διαφοροποιούν την παρούσα κρίση από τις προγενέστερες. Πιο συγκεκριμένα (Claessens, et al., 2008):

1. Η ασάφεια μεταξύ των προϊόντων που προσφέρουν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.
2. Η ενοποίηση των χρηματοπιστωτικών αγορών σε εγχώρια και παγκόσμια κλίμακα.
3. Η επιτάχυνση της τραπεζικής μόχλευσης είναι έντονη.
4. Ύπαρξη μίας διαφοράς στο ρόλο του νοικοκυριού.

2.5 Διδάγματα από την κρίση (Schmieding H., 2018)

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οι οικονομικές κρίσεις επαναλαμβάνονται. Παρόλα αυτά όμως δεν θα την έχουν προκαλέσει τα ίδια λάθη του παρελθόντος. Εν προκειμένω μια μελλοντική κρίση δεν θα προέλθει από τον υπερβολικό δανεισμό της δύσης.

Μπορούμε κατά κάποιο τρόπο να συμπεράνουμε ότι οι κρίσεις έχουν κατά ένα περίεργο τρόπο και ένα διδακτικό χαρακτήρα. Από την πιο πρόσφατη οικονομική κρίση μπορούμε να συμπεράνουμε τα παρακάτω :

- ✓ Οι κεντρικές τράπεζες πρέπει να χρησιμοποιούν τα εργαλεία που διαθέτουν για να αποτρέπουν τον υπερβολικό και χωρίς λόγο δανεισμό παρακολουθώντας τους κινδύνους που μπορεί να απειλήσουν τη χρηματοπιστωτική τους σταθερότητα.
- ✓ Οι προβληματικές τράπεζες πρέπει να παραμένουν σε λειτουργία μέχρι να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους προς τους πελάτες τους και μετέπειτα να διαλύονται.
- ✓ Έπειτα από μια χρηματοπιστωτική κρίση, οι χώρες πρέπει να διασφαλίζουν την ευρωστία των τραπεζών τους.
- ✓ Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα έχουν επαρκή αποθέματα για να απορροφήσουν παρόμοιες καταστάσεις στο μέλλον.
- ✓ Οι μεταρρυθμίσεις που ενισχύουν την ανάπτυξη είναι πιο χρήσιμες από την επιβολή της λιτότητας σε υπερχρεωμένες χώρες.
- ✓ Εποχές και κρίσεις με ασυνήθεις καταστάσεις απαιτούν αντίστοιχες ασυνήθεις πολιτικές αντιμετώπισης.

2.6 Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία

Η κατάρρευση της παγκόσμιας ζήτησης προκλήθηκε εξαιτίας της μεγαλύτερης οικονομικής ύφεσης που βιώνει η παγκόσμια οικονομία κατά τα τελευταία χρόνια. Εκτιμήσεις έδειξαν ότι οι εξαγωγές πρόκειται να μειωθούν κατά ένα ποσοστό ίσο με το 9% αναφορικά με τον όγκο τους (WTO, 2009). Η παγκόσμια οικονομική κρίση έπληξε τον ναυτιλιακό τομέα σχεδόν αμέσως, πράγμα που δεν είναι περίεργο, δεδομένου ότι ένα ποσοστό μεγαλύτερο από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης (UNCTAD, 2008).

Αυτές οι επιπτώσεις αποτυπώνονται στις χαμηλότερες τιμές των ναύλων, στις χαμηλότερες ημερήσιες χρεώσεις, στις μειωμένες τιμές για την απόκτηση νέων πλοίων και μεταχειρισμένων, στη μείωση της τιμής του χάλυβα και στην αύξηση του αριθμού των πλοίων που είτε αποσύρθηκαν είτε καταστράφηκαν (Ροζούα, 2009).

Η ναυτιλιακή βιομηχανία θεωρείται εντάσεως κεφαλαίου, παρουσιάζοντας υψηλό δείκτη χρέους, υψηλούς χρηματοπιστωτικούς κινδύνους και εισοδηματική αστάθεια. Επιπλέον, επηρεάζεται έντονα από την τιμή του πετρελαίου και τη συναλλαγματική ισοτιμία. Η σταθερά αυξανόμενη ικανότητα παραγωγής των χωρών της Άπω Ανατολής κατά την περίοδο 2005-2008, οδήγησε σε σημαντική αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, με τα ναυτιλιακά ποσοστά να φθάνουν σε πολύ υψηλά επίπεδα (Bradley, et al., 2009).

Η επίδραση της οικονομικής κρίσης στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά είναι διακριτή ιδιαίτερα στις τιμές των ναυτιλιακών δεικτών, οι οποίοι σημείωσαν σημαντική μείωση κατά τη διάρκεια του τελευταίου τριμήνου του 2008. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι ναυτιλιακοί δείκτες στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου που αναφέρθηκαν παραπάνω, με τον Baltic Dry Index (BDI) να μειώνεται κατά 94%, από την ιστορική κορυφή των 11.793 μονάδων στις 20 Μαΐου 2008, στις 663 μονάδες στις 5 Δεκεμβρίου 2008. Ειδικότερα, στην περίπτωση των πλοίων τύπου Capesize, ενώ στις 5 Ιουνίου 2008, η μέση χρονοναύλωση ανά ημέρα ήταν 233.988 δολάρια, στις 2 Δεκεμβρίου 2008 η μέση ημερήσια τιμή ήταν μικρότερη από 2.316 δολάρια, αρκετά χαμηλότερη από τον ιστορικό μέσο όρο των 51.833 δολαρίων ανά ημέρα. Ανάλογες είναι και οι παρατηρήσεις στις διαδρομές εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία στην Ευρώπη, όπου οι δείκτες των ναύλων σημείωσαν σημαντική μείωση κατά τους τελευταίους μήνες. Από την άλλη μεριά, οι δείκτες των ναύλων στην αγορά δεξαμενόπλοιων έχουν μειωθεί, αλλά δεν έχουν συρρικνωθεί. (Μπέλος Η., 2017).



Οι χρόνοι χρέωσης και ο προσδιορισμός της τιμής του ναύλου για τη μεταφορά προϊόντων ή υπηρεσιών, συνήθως υπολογίζονται βάσει του κόστους, ενώ το ανώτατο όριο προκύπτει από την κατάσταση της αγοράς. Μπορεί να διαπιστωθεί ότι με την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης τα ποσοστά ναύλων αυξήθηκαν, ενώ οι εξαγωγές συνέχισαν να μειώνονται και ενώ η ναυτιλιακή αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο χαρακτηρίζεται από αστάθεια. Αυτή η αστάθεια μπορεί να οφείλεται στον περιορισμένο αριθμό του ενεργού στόλου, γεγονός το οποίο αντανακλάται στο ότι το 4.5% του στόλου, ο οποίος μετέφερε χύδην φορτία, παρέμενε αδρανής. Επιπλέον, ο αριθμός των πλοίων τα οποία στάλθηκαν για καταστροφή αυξήθηκε περίπου 10 φορές σε σύγκριση με την περίοδο πριν την κρίση (L 'loyds Register of Ships, 2009). Η τρέχουσα οικονομική κρίση πυροδότησε μία απότομη πτώση στο διεθνές εμπόριο η οποία επηρέασε τη ζήτηση για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, οδηγώντας τελικά σε μείωση του ναύλου. Επιπλέον, η μεταβλητότητα της συναλλαγματικής ισοτιμίας μεταξύ του ευρώ και του δολαρίου είχε ως συνέπεια τη συμφωνία μεταξύ των χωρών, για τους μακροπρόθεσμους χάρτες να χρησιμοποιούν ένα συνδυασμό νομισμάτων. Ο όγκος του φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια επηρεάστηκε επίσης από τη σημαντική μείωση των ποσοστών χύδην μεταφορέων που οδήγησε σε μερική στροφή του φορτίου πίσω στη χύδην μεταφορά (Alpha Liner, 2009).

Ολοκληρώνοντας, εκτός από τις αρνητικές επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης αξίζει να σημειωθεί ότι δίνεται η δυνατότητα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να βελτιστοποιήσουν την αποδοτικότητά τους. Αυτό συμβαίνει μέσω της δυνατότητας που τους δίνετε να αναπτύξουν τη χωρητικότητα του στόλου και να καταλήξουν τελικά στο είδος των πλοίων που πρέπει να έχουν στην κατοχή τους. Επίσης, είναι σημαντικό να επιλέξουν το μέγεθος των διαδρομών που θα εκτελούν τα πλοία τους ενώ μπορούν να αναπτύξουν πρακτικές αντιμετώπισης της κρίσης. Μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνεται η βελτίωση της αποτελεσματικότητας του στόλου, η βελτίωση του οφέλους από τη λειτουργία του στόλου, ο έλεγχος του κόστους του στόλου, η αξιοποίηση των κερδοφόρων συνεργασιών και η τόνωση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΑ

3.1 Τα χαρακτηριστικά των θαλάσσιων μεταφορών

Παρά τις μεταβαλλόμενες και δυσμενείς συνθήκες που επικρατούν στον κλάδο του διεθνούς εμπορίου, οι θαλάσσιες μεταφορές συνεχίζουν να αυξάνονται με σταθερό ρυθμό από το 1999. Ωστόσο, το ποσοστό αύξησης είναι χαμηλότερο από το 1998 (που είχε διαμορφωθεί στο 2.2%) και από το 1997 (που είχε διαμορφωθεί στο 4.1%) καθώς άγγιξε το 1.3%. Παρά το θετικό του πρόσημο ήταν ένα ποσοστό το οποίο θεωρήθηκε ως το χαμηλότερο που είχε σημειωθεί από το 1987. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο όγκος των εμπορευμάτων, τα οποία είχαν μεταφερθεί διά θαλάσσης σε παγκόσμιο επίπεδο, ανήλθε σε ένα ποσό υψηλότερο από τους 5,1 δισεκατομμύρια τόνους.

Για τη μεταφορά των εμπορευμάτων διά θαλάσσης χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο εμπορευματοκιβώτια, η εισαγωγή των οποίων έχει αυξηθεί σημαντικά από το 1956. Αυτό υποδηλώνει ότι η μεταφορά εμπορευμάτων έχει καταστεί ασφαλέστερη με αποτέλεσμα ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών να έχει ακόμη περισσότερες προοπτικές ανάπτυξης. Αξίζει να σημειωθεί ότι, εκτός από τη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων, έχουν κατασκευαστεί πλοία υψηλής χωρητικότητας, των οποίων η χωρητικότητα είναι μεταξύ των 60 και 5,000 μονάδων TEU. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων χρησιμοποιώντας τις θαλάσσιες μεταφορές ανήλθε στα 190 εκατομμύρια TEU για το έτος 1999. Η αύξηση της κυκλοφορίας των εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε κατά ένα ποσοστό ίσο με το 6% για το 2005, σαν άμεση συνέπεια της χρήσης αυτής της μεθόδου μεταφοράς από τη ναυτιλία.

Αναφορικά με το υγρό φορτίο, το 1999 φορτώθηκαν περί τους 2,159 εκατομμύρια τόνους, ενώ ο ρυθμός μεταβολής τους σε ετήσια βάση ήταν μικρότερος κατά ένα ποσοστό ίσο με το 1.3%. Η μεταφορά πετρελαίου παραμένει η σημαντικότερη θαλάσσια μεταφορά υγρού φορτίου, ενώ είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι διακινούνται περίπου 1,5 εκατομμύρια τόνοι ετήσια. Οι επόμενες δημοφιλείς μεταφορές είναι εκείνες του υγρού αερίου και των πετροχημικών. Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων ξηρού χύδην φορτίου περιλαμβάνουν κυρίως το σιδηρομέταλλευμα, τον άνθρακα, τα σιτηρά, το βωξίτη ή οξείδιο του αργιλίου και τα φωσφορικά άλατα. Το 1999, τα παραπάνω προϊόντα στο σύνολό τους, αντιπροσώπευαν 1,233 εκατομμύρια τόνους με ετήσιο ρυθμό μεταβολής 2.8%. Τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου 70,000 τόνων, είναι σημαντικά σε αυτόν τον τύπο κίνησης. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες κατασκευάζουν πλοία τύπου panamax για τη φόρτωση και την εκφόρτωση του χύδην φορτίου με γερανούς, γεγονός που μειώνει το κόστος μεταφοράς. Το φορτίο χύδην εξακολουθεί να αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα των θαλάσσιων μεταφορών, αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το 1/4 των συνολικών φορτίων που φορτώνονται ετησίως.

3.2 Η έννοια της εφοδιαστικής αλυσίδας (Logistics)

Η έννοια της εφοδιαστικής αλυσίδας ή Logistics, αποτελεί μία περίπλοκη έννοια, ο ορισμός της οποίας είναι ιδιαίτερα σύνθετος. Η ετυμολογία της λέξης στα αγγλικά προέρχεται από τη λέξη της «λογιστικής», αλλά στην Ελλάδα η λογιστική έχει αναπτυχθεί με διαφορετικό τρόπο σαν επιστήμη, η έννοια της οποίας διαφέρει κατά πολύ από εκείνη των logistics. Για την αποφυγή αντίστοιχων συγχύσεων στην Ελλάδα η έννοια των logistics προσδιορίζεται από εκείνη του εφοδιασμού, καλύπτοντας ένα σύνολο επιχειρηματικών διαδικασιών. οι οποίες περιλαμβάνουν το σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο. Η εφοδιαστική αλυσίδα αποτελεί ένα πεδίο το οποίο έχει εφαρμογή στην επιχείρηση, η οποία οφείλει να οργανώσει τον τρόπο διακίνησης των εισροών και των εκροών με τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η ικανοποίηση των καταναλωτών της.

Η άλλη εφαρμογή της εφοδιαστικής αλυσίδας αφορά σε εκείνες τις επιχειρήσεις οι οποίες έχουν σαν αρμοδιότητα τη μεταφορά των πρώτων υλών που πρέπει να καταλήξουν στον καταναλωτή (Εταιρίες Εφοδιαστικής Αλυσίδας:Logistics, Αποθήκευση, Εξοπλισμός, Υπηρεσίες, 2012).

Τα στοιχεία τα οποία οριοθετούν την έννοια της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι η διοίκηση, η αξιοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα με το βέλτιστο τρόπο, ο στρατηγικός σχεδιασμός, η διανομή των προϊόντων και τέλος η παραγωγή και η αποθήκευση των προϊόντων. Θα ήταν χρήσιμο να αναφερθεί ότι η εφοδιαστική αλυσίδα συνδράμει προς την εξυπηρέτηση της κερδοφορίας μίας επιχειρηματικής μονάδας, εφόσον εξασφαλίζει ότι θα υπάρχουν διαθέσιμα τα απαραίτητα προϊόντα για εκείνη και παράλληλα θα εκτελούνται με σωστό τρόπο όλες οι παραπάνω διαδικασίες (Total Quality Logistics A.E, 2012).

Το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο και την αποτελεσματική διαχείριση των αποθεμάτων από τη στιγμή της παραγγελίας ή της παραγωγής τους, μέχρι την παράδοσή τους στον καταναλωτή. Πρωταρχικός στόχος είναι η ικανοποίηση των απαιτήσεων και των αναγκών του καταναλωτή. Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι η εφοδιαστική αλυσίδα σχεδιάζει, εφαρμόζει και ελέγχει ένα μεγάλο όγκο λειτουργιών όπως είναι η διαχείριση των προμηθειών, η διανομή των προϊόντων, η ικανότητα πρόβλεψης της ζήτησης, η επεξεργασία των παραγγελιών, η μεταφορά, η συσκευασία, η αποθήκευση, η ανακύκλωση και η αντιμετώπιση των προϊόντων που επιστρέφουν στην επιχείρηση. Τέλος, αναλαμβάνει την ευθύνη συντονισμού της συνεργασίας διαφορετικών επιχειρήσεων οι οποίες δραστηριοποιούνται με την προμήθεια προϊόντων, τη μεταφορά ή την παραγωγή, το χονδρικό ή το λιανικό εμπόριο ή λειτουργούν σαν κέντρα διανομής .

Αξίζει να σημειωθεί ότι το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας το οποίο λειτουργεί σε μία επιχείρηση οφείλει να ικανοποιεί τους παρακάτω στρατηγικούς στόχους:

- ✓ Εξυπηρέτηση των καταναλωτών με τη διανομή του μικρότερου δυνατού όγκου αποθεμάτων σε κάθε στάδιο της παραγωγής και της διακίνησης.
- ✓ Διατήρηση της ποιότητας των προϊόντων κατά τη διάρκεια της διανομής τους και ο έλεγχός της.

- ✓ Γνωστοποίηση του χρόνου εκτέλεσης κάποιας παραγγελίας προς τον καταναλωτή και η ενημέρωσή του σχετικά με πιθανή φθορά των προϊόντων.
- ✓ Μείωση των αποκλίσεων από τους προκαθορισμένους στόχους.

3.3 Ο ρόλος των logistics στην οικονομία

Οι επιχειρήσεις έχουν αυξηθεί σε μέγεθος και πολυπλοκότητα με στόχο να ανταποκριθούν στις ανάγκες των επεκτεινόμενων αγορών και τις απαιτήσεις των νέων προϊόντων και υπηρεσιών. Οι λειτουργίες πολλαπλών εργοστασίων έχουν αντικαταστήσει την παραγωγή από ένα εργοστάσιο. Ακόμα, η διανομή των προϊόντων από το σημείο παραγωγής στο σημείο κατανάλωσης έχει γίνει σπουδαίο συστατικό στοιχείο του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (Α.Ε.Π.) των βιομηχανικών χωρών (Κυριαζόπουλος, 1999).

Σαν βασικό στοιχείο του Α.Ε.Π., τα logistics επηρεάζουν σημαντικά το ρυθμό πληθωρισμού, τα επιτόκια, την παραγωγικότητα, το κόστος, τη διαθεσιμότητα κεφαλαίων και γενικά πολλές πτυχές της οικονομίας. Οι βελτιώσεις στην αύξηση της παραγωγικότητας έχουν θετικές επιπτώσεις στις τιμές πώλησης των αγαθών και των υπηρεσιών, στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας, στην αξία του χρήματος, την ενίσχυση του ανταγωνισμού στις αγορές του εξωτερικού, στις επενδύσεις και γενικά στην αύξηση της απασχόλησης. Αξίζει να σημειωθεί ότι το κόστος των logistics είναι δέκα φορές μεγαλύτερο από το αντίστοιχο κόστος διαφήμισης και ίσο με το ποσό που διατίθεται ετήσια για φάρμακα. Με βάση το τελευταίο, γίνεται κατανοητή η σημασία των logistics στην οικονομική δραστηριότητα. (Κυριαζόπουλος, 1999).

3.4 Επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στις εταιρείες logistics

Οι εταιρείες logistics δε θα μπορούσαν να ξεφύγουν από τις επιδράσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Σαν βασικότερη επίπτωση της κρίσης εμφανίζεται η μείωση της ζήτησης, η οποία αναπόφευκτα συνεπάγεται την μείωση της ποσότητας των προϊόντων που παράγονται, μεταφέρονται, αποθηκεύονται, διακινούνται και

παρακολουθούνται. Συνεπώς, η αναφερθείσα μείωση της ζήτησης οδήγησε αναπόφευκτα και σε μείωση του όγκου της εργασίας των λειτουργιών logistics.

Σε αυτό το κλίμα αβεβαιότητας, οι εταιρείες logistics καλούνται να αντιμετωπίσουν μειωμένες παραγγελίες αλλά και ακύρωση προγραμματισμένων μεταφορών με όλα τα μεταφορικά μέσα. Όπως ήταν αναμενόμενο ένας μεγάλος αριθμός του κλάδου είτε διέκοψε τη λειτουργία του είτε επέλεξε να απορροφηθεί από μεγαλύτερες εταιρείες μέσω των συγχωνεύσεων.

Οι νέες διαμορφωμένες συνθήκες από το 2008 και μετά, επηρέασαν σαφέστατα και το επιχειρηματικό περιβάλλον μέσα στο οποίο δραστηριοποιούνται οι εταιρείες logistics. Παρουσιάζονται νέα και πιο περιορισμένα καταναλωτικά πρότυπα ενώ διαμορφώνονται νέες συνθήκες ανταγωνισμού με την είσοδο στην αγορά νέων εταιρειών logistics με πολύ χαμηλότερο κόστος. Οι νέες συνθήκες ανταγωνισμού αναγκάζουν τις υπάρχουσες εταιρείες να βελτιστοποιήσουν τις υπηρεσίες τους με όσο το δυνατό χαμηλότερες τιμές και κόστος. Με αυτό τον τρόπο, μπορούν να αξιοποιηθούν καλύτερα οι ευκαιρίες της αγοράς αλλά και της συνεχούς τεχνολογικής ανάπτυξης οδηγώντας πολλές φορές σε καινοτομίες.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση έχει οδηγήσει σε πολλές αλλαγές στον τομέα των παροχών υπηρεσιών logistics και τη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας. Ωστόσο, την ίδια στιγμή υπάρχουν πρακτικές και στρατηγικές για να αντιμετωπιστούν τα τρέχοντα ζητήματα και να ακολουθήσει ανάκαμψη. Έτσι, προκύπτει το εξής παράδοξο: ύφεση από τη μια πλευρά η οποία έχει επηρεάσει δραστικά τη διαχείριση της αλυσίδας εφοδιασμού και τα logistics αλλά ταυτόχρονα δημιουργούνται προϋποθέσεις επανακαθορισμού της αγοράς.

3.5 Η επίδραση στα κέρδη

Η οικονομική κρίση άσκησε σημαντικές επιδράσεις στα κέρδη των εταιρειών logistics συρρικνώνοντάς τα αισθητά. Η ανοδική πορεία των εταιρειών του κλάδου έως το 2008 δεν συνεχίστηκε τα επόμενα χρόνια με την οικονομική κρίση να ασκεί σημαντικές επιρροές μειώνοντας αρχικά την εμπορευματική κίνηση οδηγώντας σε αντίστοιχη συρρίκνωση των κερδών των εταιρειών logistics. Η ανοδική πορεία της ζήτησης υπηρεσιών του κλάδου ανακόπηκε από τη οικονομική κρίση από τους πρώτους μήνες του 2009 να σημειώνεται πτώση του όγκου εμπορευματικών ροών σε 35% έναντι του 40% το 2008 (Καθημερινή, 2009).

Οι εταιρείες του κλάδου υπέστησαν τη χρονιά που ακολούθησε την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης κάμψη κατά 12 - 15%. Οι μειώσεις αυτές οδήγησαν σε ανάλογες μειώσεις στα επίπεδα κερδών οδηγώντας στη λήψη αποφάσεων εκχώρησης της εφοδιαστικής αλυσίδας σε τρίτους παρόχους μεγάλου μεγέθους ώστε να περιοριστούν οι ζημιές. Η πολιτική αυτή μείωσε όχι μόνο τα κέρδη των εταιρειών του κλάδου αλλά ταυτόχρονα αύξησε την ενεργό συμμετοχή εταιρειών μεγάλου μεγέθους διαμορφώνοντας ένα ασφυκτικό κλίμα στα περιθώρια κερδών των μικρών εταιρειών. Το 2010 ο τζίρος των εταιρειών κυμάνθηκε σε επίπεδα του 1,64 δις € αυξανόμενος κατά 13,00% με το μικτό περιθώριο κέρδους να κυμαίνεται στο 20,00%. Ωστόσο τα λειτουργικά αποτελέσματα σημείωσαν μείωση κατά 5,60% αγγίζοντας τη συγκεκριμένη χρονιά τα 108,13 εκ. € (Καθημερινή, 2009). Την επόμενη χρονιά, ο κλάδος μεταφορών και logistics σημείωσε συνολικές ζημιές της τάξης των 6,72 εκ. € έναντι κερδών 22,62 εκ. € το 2010 με μείωση των επιπέδων κύκλου εργασιών κατά 2,50% ενώ και το 59,00% των εταιρειών του κλάδου να σημειώνει κάμψη πωλήσεων. Το 2012, η κάμψη των κερδών ήταν αισθητή με την εμφάνιση ζημιών της τάξης των 45,40 εκ. € έναντι των 17,30 εκ. € σε κέρδη το προηγούμενο έτος. Αντίστοιχα, το 2012 μειώθηκε αισθητά ο κύκλος εργασιών αγγίζοντας το 1,07 δις € έναντι 1,09 δις € το 2010.

3.6 Πορεία όγκου εμπορευματικών μεταφορών σε σχέση με το Α.Ε.Π.

στην Ευρώπη και την Ελλάδα (2001 – 2011)

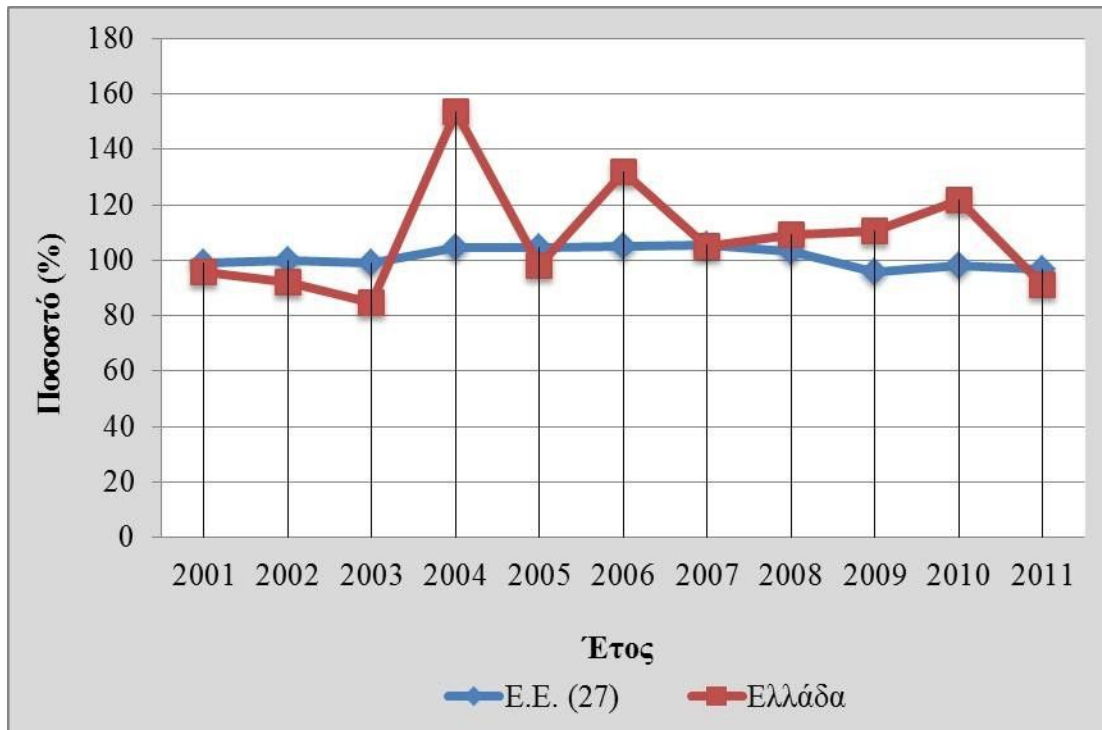
Οι μεταφορές αποτελούν παράγωγη ζήτηση, δηλαδή είναι ένα μέσο για την επίτευξη άλλων σκοπών και γι' αυτό επηρεάζονται από εξωγενείς παράγοντες. Ως κινητήριος δύναμη έχει αναγνωριστεί ο ρυθμός μεταβολής του Α.Ε.Π. από τα στοιχεία που διατίθενται, διαφαίνεται ότι η συγκεκριμένη δεκαετία χαρακτηρίστηκε από σταθερή και ισχυρή ανάπτυξη. Αυτό γίνεται εφικτό λόγω του συνδυασμού συνετούς οικονομικής πολιτικής, της ολοκλήρωσης της ενιαίας αγοράς και της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης (Ο.Ν.Ε.), καθώς και της επιταχυνόμενης διάχυσης της τεχνολογίας (Eurostat, 2013).

Οι μεταφορές είναι άρρηκτα και άμεσα συνδεδεμένες τόσο με την ανάπτυξη του Α.Ε.Π. όσο και με τη βιομηχανική παραγωγή. Στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες η οικονομική ανάπτυξη οφείλεται πλέον στον τομέα των υπηρεσιών, συνεπώς μειώνεται ο ρόλος των μεταφορών. Όμως η εσωτερική αγορά και η Ο.Ν.Ε. έχουν οδηγήσει σε σχετική «εξειδίκευση» τις διάφορες περιφέρειες, έχουν αυξήσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών - μελών, ενώ αναμένεται ενίσχυση αυτής της τάσης λόγω διεύρυνσης. Οι εισαγωγές από τρίτες χώρες αντικαθιστούν την ντόπια παραγωγή, οπότε και τα λιμάνια διοχετεύουν μεγαλύτερους όγκους στα ευρωπαϊκά δίκτυα. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν άλλοι λόγοι που επηρεάζουν αυξητικά την εμπορευματική κίνηση. Η ανασυγκρότηση της Ευρωπαϊκής βιομηχανίας έχει αυξήσει τη μέση απόσταση μεταφοράς. Αυτό συνοδεύεται και από μικρότερους όγκους μεταφοράς ως αποτέλεσμα της πρακτικής που έχει υιοθετηθεί.

Η διαπίστωση ότι η οικονομία βασίζεται όλο και περισσότερο στις υπηρεσίες στηρίζεται στις σχετικές στατιστικές των βαρών του Α.Ε.Π. Για την Ε.Ε. των 27 διατήρησε γενικά σταθερά ποσοστά άνω του 95% για ολόκληρη τη δεκαετία. Παρ' όλα αυτά η Ε.Ε. εξακολουθεί να εισάγει βιομηχανικά προϊόντα και πρώτες ύλες από τρίτες χώρες, γεγονός που ασκεί πίεση στο μεταφορικό σύστημα.

Παρακάτω ακολουθεί μία σύντομη περιγραφή του ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της Eurostat (Eurostat, 2013).

Στην Ελλάδα, ο όγκος των εμπορευματικών μεταφορών σε σχέση με το Α.Ε.Π. για το διάστημα 2001 – 2011, ακολούθησε σε γενικά επίπεδα πτωτική πορεία. Η χρονιά με το μεγαλύτερο ποσοστό ήταν το 2004 (153,50%) με το δείκτη να διατηρεί τιμές άνω του 100% μέχρι και το 2010 ξεπερνώντας τον ευρωπαϊκό μέσο όρο ($\approx 95\%$). Το 2011 ωστόσο, η οικονομική κρίση επηρέασε σαφώς τον όγκο των εμπορευματικών μεταφορών διαμορφώνοντας τιμή 91,30% σε σχέση με το Α.Ε.Π., μείωση της τάξης του 16,39% σε σχέση με το 2008 όπου και εκδηλώθηκε η κρίση. Τα στοιχεία του όγκου των εμπορευματικών μεταφορών σε σχέση με το Α.Ε.Π. για κάθε χώρα ξεχωριστά, την Ελλάδα όσο και για το σύνολο της Ε.Ε. (27) παρουσιάζονται αναλυτικά στον πίνακα 1 ενώ στο διάγραμμα 1 παρουσιάζεται η πορεία του δείκτη στην Ελλάδα σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (Eurostat, 2013).



Πίνακας 1. Όγκος εμπορευματικών μεταφορών σε σχέση με το Α.Ε.Π.
(2001 – 2011)

Χώρα	Έτος										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ε.Ε. (27)	98,9	99,9	98,8	104,7	104,7	105	105,4	103,3	95,6	98	96,5
Βέλγιο	102,2	101,3	97,3	91,2	84,8	82,6	80,1	73,6	67,1	68	64,7
Βουλγαρία	104,8	104,8	109,2	118,8	126,8	117	115,1	118,9	144,6	156,2	154,8
Τσεχία	99	103	104,1	97,3	87	92,2	85	84,8	77,3	85,7	88,7
Δανία	91,9	92,7	94,4	93,9	91,1	80,7	78	73,8	68,1	62,3	66,9
Γερμανία	99,6	98,6	98,3	103,2	106	109,1	110,2	108,7	100,9	101,9	100,8
Εσθονία	90,5	95	86,5	92,9	90,2	79,4	68,7	64,2	63,4	66,6	61,2
Ιρλανδία	95,5	103,6	108,8	114	111,7	102,8	105,7	98,7	70,2	66,3	60,5
Ελλάδα	95,8	92,3	84,9	153,5	97,9	131,9	105,2	109,2	110,8	121,8	91,3
Ισπανία	103,9	114,9	116,1	128,4	130,1	129,3	133,2	124,2	111,7	111,7	109,9
Γαλλία	97,1	95,3	92,8	93	87,6	87,8	88,9	84	72,7	73,9	74,8
Ιταλία	98,7	100,4	91,6	101,5	107,6	94,8	90,4	91,3	87,6	90,3	75,3
Κύπρος	99,3	101,2	105,2	80,7	96,7	77,6	76,2	80,1	60,1	66,9	57,6
Λεττονία	100,6	101,9	110,5	106,5	104,8	92,4	96,3	100,8	103	107,6	123,2
Λιθουανία	89,9	107,6	109,2	106,2	116,8	118,5	120,6	118,9	117,7	128,4	135,2
Λουξεμβούργο	109,2	109,4	111,5	107	92,3	88,8	90,7	83,8	80,7	82,1	81,9
Ουγγαρία	93,7	88,9	86,4	94,3	105,5	118,9	134,1	132,4	133,1	131,5	131
Μάλτα	100	97,6	96,9	97,2	93,8	91,5	87,9	84,6	86,9	84,5	83,1
Ολλανδία	97,4	95,5	96,2	105,6	98,7	95,2	91,1	89	80,7	85,1	87,1
Αυστρία	104,3	105,3	104,8	103,8	98,1	101,6	97	91,3	79,1	80,7	78,8
Πολωνία	97,5	98,3	98,6	108,9	109,5	115,9	122,3	123,1	125,1	134,8	134,3
Πορτογαλία	108,5	107	99,8	143,6	148,8	154	155,3	132,6	124,5	121,2	128,3
Ρουμανία	106,3	119,6	127,1	145,1	174,2	171,4	165,6	148,5	113	105,2	103
Σλοβενία	101,2	95,5	98,8	114,4	129,2	132,3	138,5	152,9	147,4	160,3	166,3
Σλοβακία	92,3	87	88,1	88,2	93,7	87	92,2	91,5	86,3	85,7	85,7
Φινλανδία	93,7	95	91,6	91,1	86,7	81,4	76,4	79	75,8	78,6	70,6
Σουηδία	95,2	97,7	97,1	94,8	95,8	94,8	94,1	96,9	86,6	87,6	84,6
Ην. Βασίλειο	96,6	94,4	92,5	89,5	85,9	85,9	85	81	73,8	75,5	75,1
Ισλανδία	105,5	108,3	108,8	109,6	113,1	119,2	-	-	-	-	-
Νορβηγία	97,8	96,6	101,4	103	106	109,9	107,8	114	105,1	110,7	107,1
Ελβετία	101,6	100,8	102,2	106,2	104,4	105,4	106,9	90,2	83,4	82,9	84
ΠΓΔΜ	93,5	111,8	146,1	139	141,5	198,5	141,2	-	-	-	-

Πηγή: Eurostat , 2013

3.7 Το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση δε διαφέρει με τα αντίστοιχα των άλλων επιχειρήσεων καθώς είναι υπεύθυνο για τον έγκαιρο εφοδιασμό του στόλου της με όλα τα προϊόντα που του είναι απαραίτητα όπως είναι τα τρόφιμα, οι πρώτες ύλες, τα ανταλλακτικά, ο ιματισμός ή ακόμη και τα καύσιμα. Δημιουργεί σχέσεις συνεργασίας με εγχώριους ή μη προμηθευτές με τους οποίους μπορεί να συνεργάζεται σε μόνιμη βάση ή προσωρινά. Αξίζει να σημειωθεί ότι η κυριότερη μέριμνα του εφοδιασμού του στόλου μίας ναυτιλιακής επιχείρησης αφορά στον εφοδιασμό σε καύσιμα. Η τιμή τους είναι ιδιαίτερα υψηλή και το κόστους τους δεν μπορεί να προβλεφθεί καθώς η τιμή τους επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες. Το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δεν είναι μόνο υπεύθυνο για τον εφοδιασμό του στόλου τους αλλά και για τη διακίνηση του φορτίου των πλοίων. Για το λόγο αυτό πρέπει να ενημερώνονται συνεχώς για τις τιμές των ναύλων, για το συγχρονισμό των συνεργατών τους στη στεριά ή στα άλλα λιμάνια, για το χρόνο που χρειάζονται τα προϊόντα να φτάσουν στον προορισμό τους και για τον έλεγχο της ποιότητας και της ασφάλειας αυτών (Σταματάκη, 2003).

Όλες οι επιχειρήσεις έχουν σαν προτεραιότητα της λειτουργίας τους, την επάρκεια και τη διαθεσιμότητα στα απαραίτητα για εκείνες προϊόντα. Το υψηλότερο λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων αφορά στην προμήθεια των προϊόντων και των υπηρεσιών, το οποίο μπορεί να αγγίξει και το 60% (Βιτσούνης, 2006). Οι θαλάσσιες μεταφορές έρχονται αντιμέτωπες με αρκετές προκλήσεις μεταξύ των οποίων απαντάται και η δυσκολία της διενέργειάς τους εξαιτίας απρόβλεπτων παραγόντων όπως είναι οι καιρικές συνθήκες. Επίσης, το βασικό μεταφορικό μέσο στις θαλάσσιες μεταφορές είναι το πλοίο, το οποίο συνήθως βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από το φυσικό περιβάλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης όπου διενεργούνται όλες οι διοικητικές διαδικασίες και λαμβάνονται οι αποφάσεις. Αυτή η ιδιόρρυθμη φύση της βιομηχανίας της ναυτιλίας δεν επιτρέπει τη δημιουργία σταθερών σχέσεων μεταξύ του τμήματος της εφοδιαστικής αλυσίδας και των προμηθευτών της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Ένας εξίσου σημαντικός παράγοντας επηρεασμού του τμήματος λειτουργίας της εφοδιαστικής αλυσίδας αφορά στη βιωσιμότητα του στόλου και του πληρώματος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, τα ταξίδια τα οποία πραγματοποιεί ένα πλοίο είναι μεγάλα, με αποτέλεσμα να απαιτείται μεγάλο χρονικό διάστημα για την εκτέλεσή τους. Τόσο το πλοίο όσο και το πλήρωμα πρέπει να βρίσκονται σε άρτια κατάσταση ώστε να υπερασπιστούν το φορτίο σε περίπτωση που παραστεί ανάγκη. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται η ποιότητα του εμπορεύματος το οποίο θα καταλήξει στον προορισμό του χωρίς φθορές. Το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας οφείλει να λειτουργεί με τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγεται η διενέργεια λάθους και να λειτουργεί με γνώμονα την ελαχιστοποίηση του κόστους. Το κόστος λειτουργίας του τμήματος της εφοδιαστικής αλυσίδας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαμορφώνει το 25% του συνολικού κόστους τους (Εταιρίες Εφοδιαστικής Αλυσίδας Logistics, Αποθήκευση, Εξοπλισμός, Υπηρεσίες, 2012). Γίνεται αντιληπτό ότι αν και το κόστος λειτουργίας του εν λόγω τμήματος δεν είναι ιδιαίτερα υψηλό, η λειτουργία που επιτελεί είναι εξαιρετικά σημαντική για την επιβίωση και την ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

4.1 Το Λιμάνι του Πειραιά

Το Λιμάνι του Πειραιά αποτελεί το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό λιμάνι, ενώ ταυτόχρονα συγκαταλέγεται σε ένα από τα μεγαλύτερα σε παγκόσμιο επίπεδο. Η επιβατική του κίνηση είναι αρκετά υψηλή καθώς σε ετήσια βάση έχει παρατηρηθεί ότι εξυπηρετεί έναν αριθμό ίσο με 20 εκατομμύρια επιβάτες. Σε αυτόν τον αριθμό περιλαμβάνεται η επιβατική κίνηση της γραμμής Σαλαμίνας-Περάματος, από όπου διακινείται ένας αριθμός ίσος με 8 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Το Λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τον κυριότερο συνδετικό κρίκο μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών του Αιγαίου και της Κρήτης. Παράλληλα, αποτελεί την κεντρική θαλάσσια πύλη για την Ευρώπη, η οποία βρίσκεται στα νοτιοανατολικά της (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 2016).

Η περιοχή η οποία καλύπτει το επιβατικό λιμάνι διακρίνεται σε σημεία εξυπηρέτησης της ακτοπλοΐας και σε σημεία υποδοχής μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Το Λιμάνι του Πειραιά χαρακτηρίζεται για τον έντονα ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα του σχετικά με τις υπηρεσίες που παρέχει. Για το λόγο αυτό πραγματοποιείται μία συνεχής προσπάθεια για την αναβάθμιση των υπηρεσιών του, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 2016):

- ✓ Οι ηλεκτρονικές πινακίδες για την ενημέρωση των επιβατών του λιμανιού τόσο στον εσωτερικό όσο και στον εξωτερικό χώρο.
- ✓ Η κατασκευή μίας πεζογέφυρας για την ασφαλέστερη μετακίνηση των επιβατών.

- ✓ Η δωρεάν μεταφορά των επιβατών με τη χρήση των λεωφορείων του λιμανιού στα όριά του.
- ✓ Η αναβάθμιση του επιβατικού σταθμού στην Ακτή Τζελέπη.
- ✓ Ο σεβασμός προς την ιδιαιτερότητα με την κατασκευή συγκροτημάτων όπου θα μπορούν με άνεση να εξυπηρετούνται τα άτομα με ειδικές ανάγκες.
- ✓ Η κατασκευή χώρων όπου οι επιβάτες θα μπορούν να βρίσκονται σε αναμονή με τις απαραίτητες για εκείνους υπηρεσίες.
- ✓ Η λειτουργία χώρων εστίασης.
- ✓ Οι διάδρομοι όπου θα μπορούν με άνεση να κινούνται τα άτομα με ειδικές ανάγκες.
- ✓ Η ανάπλαση των εξωτερικών χώρων του λιμανιού ώστε να είναι περισσότερο καλαίσθητοι.
- ✓ Η δημιουργία περισσότερων θέσεων στάθμευσης και σταθμών ταξί.
- ✓ Οι θύρες ελέγχου διέλευσης αυτοκινήτων.
- ✓ Η διαγράμμιση της κίνησης και ο έλεγχός της από το κατάλληλο προσωπικό.
- ✓ Η παροχή ελεύθερης πρόσβασης στο διαδίκτυο
- ✓ Η ενημέρωση των δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του 24ωρου μέσω μίας γραμμής εξυπηρέτησης.

Ολοκληρώνοντας είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι το Λιμάνι του Πειραιά διαθέτει κάποια σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία είναι τα εξής (Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, 2016):

- ✓ Η γεωγραφική θέση του λιμανιού καθώς βρίσκεται σε ένα κομβικό σημείο που ενώνει την Ασία, την Αφρική και την Ευρώπη.
- ✓ Η επάρκεια των υποδομών και των φυσικών βυθισμάτων, γεγονός τα οποία επιτρέπουν την εξυπηρέτηση ενός μεγαλύτερου αριθμού σύγχρονων πλοίων τα οποία μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια και αυτοκίνητα.
- ✓ Η λειτουργία του λιμανιού σύμφωνα με το καθεστώς της ελεύθερης ζώνης η οποία είναι τύπου II.

- ✓ Η λειτουργία ενός σταθμού εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας και του έτους.
- ✓ Η τιμολογιακή έκπτωση στην περίπτωση κατά την οποία αυξάνεται η ποσότητα διακίνησης των μετα-φορτωμένων εμπορευματοκιβωτίων ή των αυτοκινήτων.
- ✓ Η ύπαρξης ενός ανταγωνιστικού τιμολογίου για την αποθήκευση φορτίων.
- ✓ Η λειτουργία ενός μεγάλου αριθμού γραμμών τροφοδότησης για τα κυριότερα λιμάνια της Δεκάλης της Μεσογείου.
- ✓ Η λειτουργία ενός ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος.
- ✓ Η λειτουργία σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τους κανονισμούς.

4.2 Η εφοδιαστική αλυσίδα

Εκτός από την επιβατική εικόνα του Λιμανιού του Πειραιά, υπάρχει και εκείνη η οποία αφορά στην εξυπηρέτηση προϊόντων με τη μορφή γενικού φορτίου ή εμπορευμάτων, τα οποία μεταφέρονται μέσω φορτηγών πλοίων, containers ή βαγονιών τρένων. Το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας του Λιμένος του Πειραιά έχει μία έκταση ίση με 86,402 τετραγωνικά χιλιόμετρα και αποτελείται από 2 αποθήκες όπου τοποθετούνται τα εισαγόμενα προϊόντα, μία αποθήκη όπου τοποθετούνται τα αξιόητα εμπορεύματα και μία αποθήκη όπου τοποθετούνται τα εξαγώγιμα εμπορεύματα (Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, 2016).

Αξίζει να σημειωθεί ότι το Λιμάνι του Πειραιά έχει στη διάθεσή του έναν τερματικό σταθμό όπου διατηρεί ένα συγκρότημα με αποθήκες (Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, 2016). Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα τα οποία διαθέτει το κέντρο εφοδιαστικής αλυσίδας του Λιμανιού του Πειραιά είναι τα εξής (Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, 2016):

- ✓ Η δυνατότητα εύκολης σύνδεσης μεταξύ των αποθηκών του λιμανιού με το εθνικό οδικό δίκτυο, γεγονός το οποίο διευκολύνει σημαντικά τις επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο των μεταφορών.
- ✓ Η δυνατότητα σύνδεσης του λιμανιού με το αστικό δίκτυο του Πειραιά και της Αθήνας, ένα γεγονός το οποίο διευκολύνει σε σημαντικό βαθμό τόσο το έργο όσο και το κόστος των παραληπτών και των εισαγωγέων. Με αυτόν τον τρόπο είναι ταχύτερη η παράδοση και η διανομή των εμπορευμάτων προς τις επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στο λεκανοπέδιο της Αττικής.

- ✓ Η ασφαλής και γρήγορη κυκλοφορία στο χώρο των αποθηκών του λιμανιού καθώς υπάρχει μία μεγάλη περιφραγμένη έκταση, γεγονός που διευκολύνει την κυκλοφορία των φορτηγών οχημάτων.
- ✓ Η ευκολία με την οποία μπορούν να μεταφέρονται, να αποθηκεύονται και να διανέμονται τα εμπορεύματα τα οποία είτε προέρχονται είτε προορίζονται για κάποιο άλλο μεταφορικό μέσο. Με αυτόν τον τρόπο διευκολύνονται και ενισχύονται οι συνδυαστικές μεταφορές ενώ μειώνεται ο χρόνος και το κόστος της διαδικασίας.
- ✓ Η γειτονική θέση με τις τελωνειακές υπηρεσίες γεγονός το οποίο διευκολύνει το έργο των υπαλλήλων του Τελωνείου και των εκτελωνιστών, ενώ ταυτόχρονα μειώνεται τόσο ο χρόνος όσο και το κόστος των διαδικασιών της παραλαβής και του εκτελωνισμού των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Στο Κέντρο Εφοδιαστικής του Λιμένος του Πειραιώς, το οποίο εδρεύει στο Κερατσίνι, παρέχονται οι εξής υπηρεσίες (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 2016):

- ✓ Η εκφόρτωση φορτηγών TIR, μία υπηρεσία η οποία αφορά στην εκφόρτωση φορτηγών των διεθνών μεταφορών, τα οποία μεταφέρουν εμπορεύματα γενικού φορτίου. Τα εμπορεύματα αυτά συνήθως προορίζονται προς εισαγωγή στα πλαίσια του διεθνούς συστήματος διαμετακόμισης. Η εν λόγω υπηρεσία περιλαμβάνει την είσοδο των φορτηγών στο χώρο της προσωρινής τοποθέτησης στο συγκρότημα των αποθηκών του λιμανιού, τη μερική ή την ολική εκφόρτωση των εμπορευμάτων τους, τον έλεγχο και την παραλαβή τους.
- ✓ Η εκκένωση των εμπορευματοκιβωτίων, η οποία αφορά σε μία υπηρεσία κατά την οποία βγαίνει το περιεχόμενο από τα εμπορευματοκιβώτια γενικού φορτίου. Η υπηρεσία μπορεί να περιλαμβάνει τη μερική ή την ολική εκφόρτωση του περιεχομένου, το οποίο μεταφέρεται στο χώρο της προσωρινής τοποθέτησης στο συγκρότημα των αποθηκών του λιμανιού, τον έλεγχο και την παραλαβή του.
- ✓ Την απόθεση και την αποθήκευση των εμπορευμάτων, η οποία αφορά στην υπηρεσία κατά την οποία στοιβάζεται το γενικό φορτίο στις αποθήκες του λιμανιού ανάλογα με το περιεχόμενο το οποίο έχει δηλωθεί, τον όγκο του, τη συσκευασία του, το βάρος του, την αξία του και κάποιες ειδικές απαιτήσεις σχετικά με το ύψος της θερμοκρασίας ή της υγρασίας. Η ίδια υπηρεσία περιλαμβάνει τη μεταφορά του φορτίου στον προσωρινό και στη συνέχεια σε έναν επιλεγμένο χώρο από όπου θα αναζητηθεί το εμπόρευμα και θα ανακτηθεί για την προετοιμασία της παράδοσής του.

- ✓ Η ταξινόμηση των εμπορευμάτων, η οποία αφορά την τοποθέτηση των εμπορευμάτων εντός αποθηκευτικών χώρων σύμφωνα με κάποια επιπλέον κριτήρια τα οποία θα ορίσει ο πελάτης.
- ✓ Η διαλογή των εμπορευμάτων, η οποία αφορά μία υπηρεσία κατά την οποία κάποια εμπορεύματα επιλέγονται από το χώρο της αποθήκευσης ή απόθεσης και οδεύουν προς τον εκτελωνισμό τους ή τη φόρτωσή τους για παράδοση.
- ✓ Η μετατόπιση των εμπορευμάτων, υπηρεσία σύμφωνα με την οποία τα εμπορεύματα μεταφέρονται από τη μία αποθήκη στην άλλη, εντός των εγκαταστάσεων του λιμένος.
- ✓ Η παράδοση των εμπορευμάτων, η οποία υπηρεσία αφορά στη φόρτωση του εμπορεύματος προς τον παραλήπτη που το δικαιούται. Τα εμπορεύματα μεταφέρονται από το χώρο όπου είχαν στοιβαχθεί προς το χώρο παράδοσης όπου φορτώνονται στο μεταφορικό μέσο που διαθέτει ο παραλήπτης.
- ✓ Η άμεση παράδοση των εμπορευμάτων, αφορά μία υπηρεσία κατά την οποία τα εμπορεύματα γενικού φορτίου παραδίδονται στον ίδιο ή σε κάποιο άλλο μεταφορικό μέσο του τελικού παραλήπτη, χωρίς να τοποθετηθούν στο χώρο του λιμανιού. Η διαδικασία της παράδοσης στο ίδιο ή σε άλλο μεταφορικό μέσο του παραλήπτη ονομάζεται cross docking.
- ✓ Η μεταφόρτωση των εμπορευμάτων, η οποία αφορά στην εκφόρτωση των εμπορευμάτων από το ένα μεταφορικό μέσο σε κάποιο άλλο μεταφορικό μέσο.
- ✓ Η διαμετακόμιση, η οποία αφορά σε μία υπηρεσία κατά την οποία ένα εμπόρευμα εκφορτώνεται από ένα μεταφορικό μέσο το οποίο προέρχονταν από το εξωτερικό και εν συνεχεία φορτώνεται σε κάποιο άλλο μεταφορικό μέσο με τελικό προορισμό το εξωτερικό.

Για την εκπλήρωση όλων των παραπάνω υπηρεσιών, το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας του Λιμένος του Πειραιά διαθέτει (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 2016):

- ✓ Αποθηκευτικούς χώρους οι οποίοι είτε είναι υπαίθριοι είτε στεγασμένοι.
- ✓ Κατάλληλο εξοπλισμό ο οποίος περιλαμβάνει ανυψωτικά μηχανήματα, εργαλεία, παλέτες ή άλλες εξειδικευμένες συσκευές.
- ✓ Έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό στους χώρους των αποθηκών και του χειρισμού των μηχανημάτων.
- ✓ Ειδικό λογισμικό το οποίο μπορεί να διαχειρίζεται τη λογιστική της αποθήκης, την καταχώρηση, την τιμολόγηση και τον έλεγχο των εμπορευμάτων όπου διακινούνται, ενώ παράλληλα είναι συνδεδεμένο με το κατά περίπτωση Τελωνείο.

- ✓ Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης φορτηγών.
- ✓ Εγκαταστάσεις στάθμευσης διεθνών προδιαγραφών για τα οχήματα.
- ✓ Οδικό φωτισμό
- ✓ Δίκτυο ύδρευσης και αποχέτευσης.
- ✓ Εκσυγχρονισμένο δίκτυο τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής
- ✓ Φύλαξη του χώρου των αποθηκών και κατάλληλα συστήματα ασφαλείας.
- ✓ Συνεργεία συντήρησης του εξοπλισμού.
- ✓ Έγκαιρη απομάκρυνση των στερεών αποβλήτων.
- ✓ Ασφάλεια των εγκαταστάσεων και ασφάλεια αστικής ευθύνης.

Είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι το Λιμάνι του Πειραιά έχει λάβει μία διπλή πιστοποίηση αναφορικά με το ISO 9001:2015 σχετικά με τη διαχείριση της ποιότητας και το ISO 14001:2015 σχετικά με την περιβαλλοντική διαχείριση. Η απόδοση αυτής της διπλής πιστοποίησης είναι ικανή να αποδείξει τη δέσμευση της λιμενικής επιχείρησης αναφορικά με την τήρηση όλων των προβλεπόμενων πρακτικών στον τομέα της παροχής υπηρεσιών οι οποίες διακρίνονται για την ποιότητά τους, την προστασία της ρύπανσης και της ορθής διαχείρισης του περιβάλλοντος. Το Λιμάνι του Πειραιά εργάζεται σύμφωνα με ένα συγκεκριμένο πρότυπο σε μία προσπάθεια κάλυψης των προσδοκιών και των απαιτήσεων των πελατών του. Επιπλέον, προσπαθεί συνεχώς να βελτιώσει το επίπεδο των υπηρεσιών που προσφέρει με γνώμονα την περιβαλλοντική διαχείριση και των θεμάτων της καθημερινότητας (Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, 2016).

Το Λιμάνι του Πειραιά πρόσφατα αποφάσισε να επεκτείνει περαιτέρω τη διπλή πιστοποίηση την οποία είχε λάβει συμπεριλαμβάνοντας στοιχεία σχετικά με την παροχή υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας, της ακτοπλοΐας, της διακίνησης των αυτοκινήτων και των εμπορευμάτων στην προβλήτα, τη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας και τέλος τη διαχείριση των απαραίτητων έργων για την κατασκευή αλλά και τη συντήρηση των εγκαταστάσεων του λιμανιού (Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, 2016).

4.3 Στατιστικά στοιχεία διακίνησης

Η οικονομική κρίση η οποία μαστίζει τη διεθνή οικονομία έχει επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό την πορεία του κλάδου της ναυτιλίας και κυρίως εκείνων των θαλάσσιων μεταφορών. Αν και οι μεταφορές δια θαλάσσης αποτελούν τον πλέον αξιόπιστο και ασφαλέστερο τρόπο μεταφοράς, το υψηλό κόστος τους είναι αρκετές φορές αποτρεπτικός παράγοντας. Επίσης, οι μεταβολές που έχουν συμβεί στο πολιτικό σκηνικό της χώρας και οι οικονομικές εξελίξεις με τις

ιδιωτικοποιήσεις, τις εξαγορές και τις συγχωνεύσεις των επιχειρήσεων έχουν επηρεάσει την πορεία του κλάδου της ναυτιλίας. Σε αυτήν την ενότητα θα επιχειρηθεί μία παρουσίαση κάποιων στατιστικών στοιχείων αναφορικά με τη διακίνηση εμπορευμάτων του Λιμένος του Πειραιά.

Στον Πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία σχετικά με τη διακίνηση του συμβατικού γενικού φορτίου, χωρίς να περιλαμβάνονται στοιχεία αναφορικά με τη διακίνηση εμπορευμάτων μέσω πλοίων τύπου Ro-Ro του εξωτερικού. Ξεκινώντας με την περίπτωση του εξωτερικού, συνολικά παρουσιάστηκε μία αύξηση της ετήσιας μεταβολής (φόρτωση και εκφόρτωση) η οποία ήταν ίση με το 5.09% από το 2012 προς το 2013 και κατά πολύ υψηλότερη και ίση με το 14.14% από το 2013 στο 2014. Ωστόσο, από το 2014 στο 2015, η εικόνα είναι εντελώς διαφορετική καθώς παρουσιάστηκε μία μείωση του ποσοστού της τάξεως με -18.70%. Είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι η μεγαλύτερη ετήσια μεταβολή ήταν για την περίπτωση της φόρτωσης γενικού φορτίου του εξωτερικού από το 2014 στο 2015, οπότε και η μεταβολή ήταν αρνητική και ίση με το -47.58%. Επιπρόσθετα, η περίπτωση της διακίνησης συμβατικού γενικού φορτίου του εσωτερικού παρουσιάζει εκ διαμέτρου αντίθετη εικόνα καθώς σύμφωνα με τον Πίνακα, για όλο το χρονικό διάστημα μελέτης οι ετήσιες μεταβολές ήταν θετικές χωρίς πολύ μεγάλες διαφορές μεταξύ τους.

**Διακίνηση Συμβατικού Γενικού Φορτίου
(σε μετρικούς τόνους=1,000 κιλά)**

	2012	2013	Ετήσια Μεταβολή (%)	2014	Ετήσια Μεταβολή (%)	2015	Ετήσια Μεταβολή (%)
A.ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	56,374	59,245	5.09%	67,625	14.14%	54,980	-18.70%
Εκφόρτωση	47,870	50,143	4.75%	42,720	-14.80%	41,924	-1.86%
Φόρτωση	8,504	9,102	7.03%	24,905	173.62%	13,056	-47.58%
B.ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	4.236.877	4.385.597	3,51%	4.464.350	1,80%	4.713.431	5,58%
Εκφόρτωση	1.891.308	1.962.615	3,77%	1.997.859	1,80%	2.109.325	5,58%
Φόρτωση	2.345.569	2.422.982	3,30%	2.466.492	1,80%	2.604.106	5,58%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	4.293.251	4.444.842	3,53%	4.531.975	1,96%	4.768.411	5,22%

Πίνακας : Διακίνηση γενικού φορτίου (Ένωση Λιμένων Ελλάδας, 2017)

Στον επόμενο Πίνακα, παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία αναφορικά με τη διακίνηση χύδην φορτίου του εσωτερικού και του εξωτερικού για το χρονικό διάστημα από το 2012 έως και το 2015. Είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με τη φόρτωση και την εκφόρτωση τόσο ξηρού όσο και υγρού φορτίου. Σύμφωνα με τη διακίνηση χύδην φορτίου εσωτερικού, στο σύνολό τους (φόρτωση και εκφόρτωση) η πορεία της ναυτιλίας είναι θετική σημειώνοντας ένα ποσοστό ίσο με το 24.01% μεταξύ 2012-2013 και 26.60% μεταξύ 2014-2015. Είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι για το χρονικό διάστημα μεταξύ 2013 και 2014 παρουσιάστηκε μία συνολική ετήσια μείωση ίση με το -10.93%. Τα στοιχεία τα οποία μόλις αναφέρθηκαν αφορούσαν αποκλειστικά την περίπτωση της εκφόρτωσης ξηρού φορτίου εσωτερικού, εφόσον για την εκφόρτωση υγρού φορτίου και για τη φόρτωση, τόσο ξηρού όσο και υγρού φορτίου, δε βρέθηκαν στοιχεία. Επίσης, για την περίπτωση της διακίνησης χύδην φορτίου εξωτερικού η συνολική εικόνα, η οποία

παρουσιάζεται στον Πίνακα που ακολουθεί, αποδεικνύει πως υπάρχει μία θετική ετήσια μεταβολή μεταξύ του 2012-2013, η οποία είναι ίση με το 26.51%. Η αντίστοιχη μεταβολή μεταξύ του 2013-2014 είναι στο 0% ενώ για το χρονικό διάστημα 2014-2015, η μεταβολή η οποία σημειώθηκε είναι αρνητική και ίση με το -22.88%. Όπως και στην περίπτωση της διακίνησης χύδην φορτίου εσωτερικού, έτσι και στην περίπτωση του εξωτερικού, η διακίνηση οφείλεται στην εκφόρτωση ξηρού φορτίου.

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ
(σε μετρικούς τόνους=1.000 κιλά)

	2012	2013	Ετήσια Μεταβολή (%)	2014	Ετήσια Μεταβολή (%)	2015	Ετήσια Μεταβολή (%)
Α.ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	106.801	132.449	24,01%	117.978	-10,93%	149.366	26,60%
1.Εκφόρτωση	106.801	132.449	24,01%	117.978	-10,93%	149.366	26,60%
Ξηρό φορτίο	106.801	132.449	24,01%	117.978	-10,93%	149.366	26,60%
Υγρό φορτίο	0	0		0		0	
2.Φόρτωση	0	0		0		0	
Ξηρό φορτίο	0	0		0		0	
Υγρό φορτίο	0	0		0		0	
Β.ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	275.268	348.246	26,51%	348.246	0,00%	268.568	-22,88%
1.Εκφόρτωση	275.268	348.246	26,51%	348.246	0,00%	268.568	-22,88%
Ξηρό φορτίο	275.268	348.246	26,51%	307.173	-11,79%	268.568	-12,57%
Υγρό φορτίο	0	0		0	0,00%		
2.Φόρτωση	0	0		0	0,00%		
Ξηρό φορτίο	0	0		0	0,00%		
Υγρό φορτίο	0	0		0			
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	382.069	480.695	25,81%	466.224	-3,01%	417.934	-10,36%

Πίνακας : Διακίνηση χύδην φορτίου (Ένωση Λιμένων Ελλάδας, 2017)

4.4 Ιδιωτικοποίηση του Λιμένος Πειραιά

Μελετώντας την περίπτωση του Λιμανιού του Πειραιά δε μπορεί να παραλειφθεί και η ιδιωτικοποίηση του από την COSCO Group (Hong Kong) Limited σε ποσοστό 51% και στη συνέχεια 67%. Μια ενέργεια που προκάλεσε διφορούμενες αντιδράσεις τόσο από το κράτος όσο και από το σύνολο της κοινωνίας.

Πέρα από το απτό όφελος της εισροής εσόδων στα δημόσια ταμεία, η προσφορά και η συγκεκριμένη εξαγορά προβλέπει υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατ. ευρώ την επόμενη δεκαετία. Επιπλέον επενδύσεις μπορεί να προκύψουν τόσο από έργα ανάπτυξης υποδομών από τον ΟΛΠ, όσο και από άλλες επιχειρήσεις οι οποίες ενδέχεται να αξιοποιήσουν την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών για να αναπτύξουν δικές τους δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και του Θριάσιου πεδίου.

Η προαναφερθείσα βελτίωση των υποδομών αναμένεται να δημιουργήσει επιπλέον οικονομική δραστηριότητα τόσο στο λιμάνι όσο και στο ευρύτερο οικοσύστημα οικονομικών δραστηριοτήτων (όπως χερσαίες μεταφορές και logistics). Οι λοιπές επιδράσεις ενδέχεται να επεκταθούν ακόμα και σε δραστηριότητες μεταποίησης, όπως η συναρμολόγηση προϊόντων, εφόσον βελτιωθούν οι υποδομές στο ευρύτερο οικοσύστημα μεταφορών και logistics..

Συμφωνά με στοιχεία του ΟΛΠ, τα έργα και οι επεκτατικές εργασίες που αναμένονται να γίνουν στο λιμάνι του Πειραιά θα υπερδιπλασιάσουν τα έσοδα του Λιμανιού μέχρι το 2025. Στα έργα αυτά περιλαμβάνεται η ενίσχυση του car terminal καθώς οι εξαγωγές αυτοκινήτων επηρεάστηκαν πολύ αρνητικά λόγω της οικονομικής κρίσης. Στη δραστηριότητα της ναυπηγοεπισκευής, υπάρχουν μεν περιθώρια ανάπτυξης καθώς η δραστηριότητα αυτή δεν έχει αναπτυχθεί σημαντικά, συνυπάρχουν όμως και μεγάλες αβεβαιότητες. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται η κατασκευή μιας μεγαλύτερης πλωτής δεξαμενής στην Ψυττάλεια η οποία θα έχει και σημαντικές επιδράσεις στην απασχόληση. Τέλος, η επέκταση του επιβατικού λιμένος Πειραιώς προς τη νότια πλευρά και η δημιουργία πρόσθετων θέσεων για

πρόσδεση κρουαζιερόπλοιων περιλαμβάνεται μέσα στις επενδύσεις που θα γίνουν . Το έργο αυτό αναμένεται να συμβάλει στη σταδιακή μετατροπή του λιμένα Πειραιά σε αφετηριακού λιμένα κρουαζιέρας (homeport), αξιοποιώντας τη διαφαινόμενη ενίσχυση της κρουαζιέρας τα επόμενα χρόνια.

Δεδομένου όμως ότι έως την έναρξη της κατασκευής του έργου μεσολαβούν διάφορα στάδια (ολοκλήρωση διαδικασίας για τη συγχρηματοδότηση του έργου από κοινοτικούς πόρους, αδειοδότηση και κατασκευή του έργου, η οποία αναμένεται να διαρκέσει περίπου μια διετία), οι εκτιμήσεις για την αύξηση επιβατών την επόμενη δεκαετία είναι συντηρητικές. Γεγονός είναι ακόμα ότι η οικονομική κρίση που βιώνουμε το τελευταίο διάστημα αποτελεί σημαντικό αποτρεπτικό παράγοντα για τους Έλληνες τουρίστες.



Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ (www.olp.gr)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά το τελευταίο χρονικό διάστημα η παγκόσμια οικονομία έχει περάσει μία σειρά σημαντικών δοκιμασιών και αλλαγών. Οι αιτίες όλων αυτών των φαινομένων ήταν η οικονομική κρίση, η οποία εκτός των άλλων έχει επηρεάσει τη δραστηριότητα και την οικονομική πορεία αρκετών κλάδων. Ένας κλάδος ο οποίος παραδοσιακά είχε πολύ θετικές επιδόσεις και επηρέαζε την εθνική οικονομία ήταν εκείνος της ναυτιλίας. Η Ελλάδα διαθέτει μία μακρά παράδοση και ιστορία στον τομέα της ναυτιλίας, ενώ η γνώση και η εμπειρία των Ελλήνων εφοπλιστών αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Επιπλέον, δεν πρέπει να παραληφθεί η αναφορά στο γεγονός ότι η ναυτιλία αποτελεί το βασικό πυλώνα ανάπτυξης για κάθε οικονομία στην οποία λειτουργεί, ενώ η Ελλάδα διαθέτει φυσικά αρκετά προτερήματα, τα οποία έχουν βοηθήσει στην εξέλιξή της.

Η μακροχρόνια κρίση αφήνει έντονα τα σημάδια της στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Μετά την υποχρέωση των ναυτιλιακών τραπεζών της Ευρώπης, τις μεγάλες συγχωνεύσεις και τις εξαγορές καθώς και την πτώχευση αρκετών ναυτιλιακών κολοσσών, τα απόνερα της κρίσης φαίνεται να παρασέρνουν ακόμα και μικρότερες εταιρείες από όλο το φάσμα του κλάδου.

Μέσα σε αυτές τις ιδιαίτερα δυσμενείς συνθήκες, η εμπειρία των Ελλήνων πλοιοκτητών, οι μετρημένες κινήσεις και η πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις και κεφάλαια την ώρα που οι τράπεζες άρχισαν να μειώνουν την έκθεση τους στον κλάδο είναι οι βασικοί λόγοι που οι περισσότεροι μπόρεσαν να εξέλθουν ισχυρότεροι από την κρίση.

Κάτι τέτοιο βέβαια δε σημαίνει ότι δεν υπήρξαν και αρκετές απώλειες. Πολλές από τις μικρότερες εταιρείες έκλεισαν ή απορροφήθηκαν από άλλες. Οι εν Ελλάδι εδρεύουσες ναυτιλιακές μειώθηκαν αρκετά κατά το 2016. Αντιθέτως, αυξήθηκαν οι ναυτιλιακές με στόλους από 25 πλοία και άνω. Η τελευταία μεγέθυνση του ελληνόκτητου στόλου προέρχεται τόσο από τις επενδύσεις σε νέες επενδύσεις όσο και από αγορές ποιοτικών μεταχειρισμένων πλοίων.

Η συνολική συνεισφορά του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην ελληνική οικονομία παρουσιάζεται ιδιαίτερα σημαντική διαχρονικά και υπολογίζεται πως αντιστοιχεί σε ποσοστό μεγαλύτερο του 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας, ενώ παρέχει απασχόληση σε παραπάνω από 190 χιλιάδες άτομα. Παράλληλα, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αποτελούν έναν από τους βασικότερους πελάτες παραγωγής εισοδήματος για τις ελληνικές αλλά και για τις ξένες τράπεζες.

Ωστόσο, είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι η εξέλιξη της τεχνολογίας και η είσοδος νέων μορφών ενέργειας έχει μετατρέψει τη μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης σε ένα σχετικά οικονομικό τρόπο μεταφοράς σε σχέση με παλαιότερα. Επιπλέον, προς αυτήν την κατεύθυνση προσανατολίζεται η εφοδιαστική αλυσίδα, η οποία αποτελεί ένα νεοφυές τμήμα που έχει αρχίσει να απαντάται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στους λιμένες. Στόχος της είναι η διατήρηση της ποιότητας της υπηρεσίας των μεταφορών και των εμπορευμάτων καθώς επίσης και η ασφάλεια της μεταφοράς τους. Ο γνώμονας της λειτουργίας της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι η ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών και η ελαχιστοποίηση του κόστους της μεταφοράς. Για το λόγο αυτό στη βιβλιογραφία έχει διενεργηθεί μία εκτενής έρευνα αναφορικά με την ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς ενώ έχουν προταθεί και ορισμένα μοντέλα όπως είναι η άμεση παράδοση, η εμπορία και το cross dock.

Στα πλαίσια συγγραφής της παρούσας εργασίας πραγματοποιήθηκε μία μελέτη περίπτωση στο Λιμάνι του Πειραιά σχετικά με τη λειτουργία του τμήματος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Για το σκοπό αυτό πραγματοποιήθηκε μία διαδικτυακή κυρίως έρευνα όπου αντλήθηκαν πληροφορίες σχετικά με την εικόνα του Λιμένος του Πειραιά και τη λειτουργία ενός τμήματος εφοδιαστικής αλυσίδας. Η προσέγγιση η οποία εφαρμόστηκε ήταν περιπτωσιολογική ενώ τα αποτελέσματα αυτής ήταν

θετικά ως προς την αναζήτηση των κατάλληλων πληροφοριών. Πιο συγκεκριμένα, στο Λιμάνι του Πειραιά λειτουργεί ένα οργανωμένο τμήμα εφοδιαστικής αλυσίδας το οποίο υπακούει στα διεθνή πρότυπα και διασφαλίζει την ασφάλεια της διακίνησης των εμπορευμάτων και την ικανοποίηση των πελατών του.

Επιπλέον, η αναζήτηση που πραγματοποιήθηκε απέδειξε ότι το τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας του Λιμένος του Πειραιώς είναι πλήρως επανδρωμένο από άποψης μηχανολογικού εξοπλισμού και ανθρωπίνου δυναμικού ενώ διακρίνεται και για τις υψηλών προδιαγραφών εγκαταστάσεις του, οι οποίες διευκολύνουν τη διακίνηση της μεταφοράς. Εκτός από τη θεωρητική προσέγγιση της λειτουργίας της εφοδιαστικής αλυσίδας στο Λιμάνι του Πειραιά, πραγματοποιήθηκε μία έρευνα για την αναζήτηση στατιστικών στοιχείων τα οποία θα ήταν ικανά να διαμορφώσουν μία εικόνα σχετικά με τις δραστηριότητες των μεταφορών από το λιμάνι. Σύμφωνα με αναζήτηση η οποία πραγματοποιήθηκε στην Ένωση Λιμένων Ελλάδας, αποδείχθηκε ότι ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων έχει επηρεαστεί από την οικονομική κρίση. Αν και η γενική αίσθηση είναι η αύξηση της ποσοστιαίας μεταβολής στο διάστημα μελέτης, το ποσοστό δεν είναι ιδιαίτερα υψηλό ενώ υπάρχουν διαστήματα όπου η διακίνηση εμπορευμάτων παρουσιάζει αρνητικό πρόσημο.

Παρόλα αυτά αξίζει να σημειωθεί ότι υπάρχουν κάποια προβλήματα όπως είναι φυσικό. Το σημαντικότερο ίσως αφορά τη στενότητα εμπεριστατωμένων αναφορών σχετικά με την καθιέρωση της εφοδιαστικής αλυσίδας στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Παρά το γεγονός ότι η ναυτιλία αποτελεί ένα δυναμικό κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, δεν έχουν συμβεί αρκετές έρευνες οι οποίες να προσδιορίζουν το υπό μελέτη ζήτημα. Συγκεκριμένα, για την περίπτωση του Λιμένος του Πειραιά τα στατιστικά στοιχεία του κλάδου των μεταφορών περιορίζονται στην τελευταία τετραετία, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η συγκριτική παρουσίαση στοιχείων πριν και μετά την οικονομική κρίση.

Συμπερασματικά, παρά τις δυσκολίες και τα αναπόφευκτα προβλήματα που αντιμετώπισε και αντιμετωπίζει ο κλάδος της ναυτιλίας λόγω της οικονομικής κρίσης, τα περιθώρια ανάκαμψης και περαιτέρω ανάπτυξης παρουσιάζονται πολύ πιο ενθαρρυντικά σε σχέση με άλλους επιχειρηματικούς κλάδους. Το παράδειγμα της ιδιωτικοποίησης του Λιμανιού του Πειραιά, με τα αναπτυξιακά έργα που προβλέπουν

τόσο την αύξηση των εσόδων όσο και την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων και των πολλαπλών παρεχόμενων υπηρεσιών δείχνει πως η ελληνική ναυτιλία παραμένει ένας κλάδος με σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης και ανέλιξης παρά τη φθίνουσα πορεία που παρουσίασε λόγω της παγκόσμιας ύφεσης των τελευταίων χρόνων. Ωστόσο, η συγκεκριμένη ενέργεια είναι αρκετά πρόσφατη που σημαίνει ότι τα αποτελέσματα και τα πραγματικά έσοδα και οφέλη θα φανούν σε μεταγενέστερο στάδιο.

Βιβλιογραφία

Alizadeh, A. & Nomikos, N. K., 2009. *Shipping Derivatives and Risk Management*. Hampshire: Macmillan Publisher Limited.

Alpha Bank, Τριμηνιαία Έκδοση/Οκτώβριος 2009. *Οικονομικό Δελτίο (Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται)*, Αθήνα: Alpha Bank.

Alpha Liner, 2009. The Containership Market in 2008. *Annual Review 2009*.

American Bureau of Shipping, 2005. *Guide for Marine Health, Safety, Quality, and Environmental Management*, Houston: American Bureau of Shipping.

Bradley, D., Diesenreiter, F. & Tromborg, E., 2009. World Biofuel Maritime Shipping Study. *IEA Bioenergy Task 40*, 15 April.

Calloway & Keen, 1996. *Organizing for crisis response*

Claessens, S., Kose, M. A. & Terrones, M., 2008. The Global Financial Crisis: How Similar? How Different? How Costly?. *Journal of Asian Economics*.

Corbett, J. J. & Winebrake, J., 2008. *The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity*, Mexico: Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World.

Corbett, J. J. & Winebrake, J. J., 2007. Sustainable Movement of Goods: Energy and Environmental Implications of Trucks, Trains, Ships, and Planes. *Environmental Management*, November.

Floer, O. & Coutts, A., 2009. Potential ramifications of the global economic crisis on human-mediated dispersal of marine non-indigenous species. *Marine Pollution Bulletin*, 58(11), pp. 1595-1598.

International Chamber of Shipping, 2010. *International Shipping Federation – Shipping Facts*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.marisec.org/shippingfacts/home/>

Krugman, P., 2009. *Revenge of the Glut*, New York: New York Times.

L 'loyds Register of Ships, 2000. *L 'loyds Register of Ships*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.lloyds.com>

[Πρόσβαση 30 June 2018].

L 'loyds Register of Ships, 2009. *L 'loyds Register of Ships*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.lloyds.com>

[Πρόσβαση 02 July 2018].

Melvin, M. & Taylor, M., 2009. The global financial crisis: Causes, threats and opportunities. Introduction and overview. *Journal of International Money and Finance*, 28(8), pp. 1243-1245.

Min, D., Wang, F., Wild, M. & Zhan, S., 2009. *Impact analysis of the global financial crisis on global container fleet*, China: 6th International Conference on Service Systems and Service Management, Xiamen.

Nomikos, N. & Alizadeh, A., 2002. Risk management in the shipping industry: theory and practice. Στο : *Th. Grammenos (Ed.), The handbook of maritime economics and*

business. London: LLP, Informa, Professional, pp. 661-692.

P očuča, M. M. Z., 2009. *The impact of global economic crises on the maritime market*, P ortorož : 12t h In ternati onal C onfer ence o n Transport S cienc e .

Reinhart, C. & Rogoff, K., 2009. *This Time is Different: Eight Centuries of Financial Folly*, s.l.: Princeton Press.

S.Ulrich, N. Rogovsky & D. Lamotte, 2009, *Responsible and Sustainable EnterpriseLevel Practices at Times of Crisis : A Guide for Policy-Makers and Social Partners*, International Labour Organization 2009

Stopford, M., 2009. *Maritime Economics*. 3rd ε πιμ . London/New York: Routledge.

Thanopoulou, H., 2002. Investing in ships: An essay on Constraints, Risk and Attitudes. . Στο : Th. Grammenos (Ed.), The handbook of maritime economics and business. London: LLP, Informa, Professional, pp. 661-692.

Total Quality Logistics A.E. , 2012. <http://www.tql-logistics.gr/>

The World Bank, 2009. Global Development Finance, Charting a Global Recovery. I: Review, Analysis and Outlook 2009, Washington, DC: The World Bank.

UNCTAD, 2008. Review of maritime transport, s.l.: UNCTAD.

Wang Xiaolin, 2014. The impact of economic crisis on ports in post crisis period, A study on cargo throughput in Hamburg-Le Havre range 2014, Master Thesis Erasmus University

Wonham, M. J. & Carlton, J. T., 2005. Trends in marine biological invasions at local and regional scales: the Northeast Pacific Ocean as a model system. *Biological Invasions*, 7(3), pp. 369-392.

World Trade Organization, 2009. World trade 2008, prospects for 2009, Geneva: World Trade Organization.

WTO, 2009. Quarterly world merchandise export developments since 2005.

[Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.wto.org/>

[Πρόσβαση 25 July 2018].

Zeien, J., 1992. International Shipyards Subsidies: Can the United States level the playing field. *George Washington Journal of International Law and Economics*, p. 615.

Βιτσούνης, Θ., 2006 *Επιστημονική Έρευνα και Λιμένες : Θέματα αιχμής* <https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/naftikachronika-issues/142.pdf>

Βλάχος, Γ. & Νικολαΐδης, Μ., 1999. *Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης*, Πειραιάς: τζέι & τζέι Ελλάς.

Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2018. *Δύναμη Ελληνικού Εμπορικού Στόλου*, Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Αρχή.

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2011 -2012. *Ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών*, Αθήνα: s.n.

- Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών, 2018. *ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ*
[Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2018/> [Πρόσβαση 25 Ιούλιος 2018].
- Καθημερινή, 2009 - Η οικονομική κρίση συρρίκνωση τα κέρδη των εταιρειών logistics
<http://www.kathimerini.gr/374970/article/oikonomia/epixeirhseis/h-oikonomikh-krish-syrriknwse-ta-kerdh-twn-etairiwn-logistics>
- Κουφάρης Γ., 2010. *Οικονομική Κρίση. Αιτίες και Αποτελέσματα*
- Κυριαζόπουλος, Γ., 2012. *Απασχόληση και ΑΕΠ. Μια εμπειρική προσέγγιση*
- Λύρας, Γ., 2002. *Η ποντοπόρος ναυτιλία στηρίζει την ελληνική οικονομία. Αθήνα: Κέρδος.*
- Μπέλλος, Η., 2017 *Τα 10 διδάγματα από την παγκόσμια οικονομική κρίση*
<http://www.kathimerini.gr/984401/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/ta-10-didagmata-apo-thn-pagkosmia-oikonomikh-krish>
- Προγουλάκη, Μ., 2015. *Διοίκηση και Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.*
s.l.: Διάλεξη NAME.
- Σιφνιώτης, Κ., 1997. *Logistics Management. Θεωρία και Πράξη*
- Χαρλαύτη, Τ., 2005. *Ιστορία και Ναυτιλία 16ος -20ος αιώνας . Αθήνα: Αλεξάνδρεια.*