

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
& ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ:
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ**

Ιωάννης Βασιλάκης (MN04019)

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Ιανουάριος 2009

Δήλωση Αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την 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 και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί, σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του copyright κειμένου.

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγήτρια Παρδάλη Αγγελική (Επιβλέπουσα)
- Καθηγητής Πελαγίδης Θεόδωρος
- Αν. Καθηγητής Χλωμούδης Κωνσταντίνος

Ευχαριστίες

Ένα μεγάλο ευχαριστώ στη Ναυτιλιακή Οικονομολόγο Κωνσταντίνα Σταθοπούλου για τη συμπαράστασή της καθ' όλη τη διάρκεια του μεταπτυχιακού, αλλά ειδικότερα κατά τη συγγραφή της Εργασίας, αφού κατάφερε να κάνει τα φαινομενικά ανεκπλήρωτα να μοιάζουν με απλά και να δίνει την κατάλληλη ώθηση σε κρίσιμα σημεία.

Ευχαριστώ και την αδερφή μου, Μαρία, για την υπομονή της και την κατανόησή (σε σημεία ανοχής) της για το διάστημα κατά το οποίο προσπαθούσα να μελετήσω, παραμελώντας άλλες μου υποχρεώσεις.

Επίσης, ένα πολύ σημαντικό ευχαριστώ στη γιαγιά μου και στην κ. Κλεονίκη για την πολύτιμη (ηθική και υλική) συμπαράστασή τους όλα αυτά τα χρόνια.

Τέλος, ευχαριστίες και για την Καθηγήτρια κ. Αγγελική Παρδάλη για τη διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου συνεννόησης, κριτηρίου σημαντικότητας κατά την επιλογή μου να συνεργαστώ μαζί της.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Δήλωση Αυθεντικότητας	2
Τριμελής Επιτροπή	3
Ευχαριστίες	4
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	7
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
1. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΤΙΣ ΜΟΡΦΕΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ.....	13
1.1 Οι εξελίξεις στη διεθνή οικονομία.....	13
1.2 Το λιμάνι και ο ρόλος του στο χρόνο.....	16
1.3 Κατηγοριοποίηση λιμανιών με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς.....	23
1.3.1 Το κριτήριο του δημόσιου αγαθού	23
1.3.2 Κατηγορίες λιμανιών με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς	25
2. ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	30
2.1 Ορισμός και είδη επενδύσεων	30
2.2 Οι λιμενικές επενδύσεις γενικά	30
2.3 Επενδύσεις σε πάγια περιουσιακά στοιχεία	34
2.3.1 Επενδύσεις σε υποδομή και ανωδομή	34
2.3.2 Βασικές μορφές χρηματοδότησης των επενδύσεων κατά τη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης	37
2.3.3 Η σημερινή μορφή των βασικών μορφών λιμενικής χρηματοδότησης, άλλες σύγχρονες μέθοδοι και η προέλευσή τους	41
2.4 Ο Δημόσιος Τομέας ως χρηματοδότης των λιμενικών επενδύσεων	67

3.	Η ΕΝΔΟΧΩΡΑ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ	76
	3.1 Η ενδοχώρα και ο ρόλος της στο χρόνο	76
	3.2 Λιμενική αποκέντρωση και ολοκλήρωση logistics	82
4.	ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ	88
	4.1 Ορισμός των επιπτώσεων της λιμενικής δραστηριότητας (port impact)...	88
	4.2 Τρόποι και μέθοδοι υπολογισμού των επιπτώσεων	89
	4.3 Διάφορες μελέτες περιπτώσεων	92
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	107
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	110
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	117

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

Γράφημα 1-1: Οι φάσεις της λιμενικής ανάπτυξης

Χάρτης 2-1: Παγκόσμιες αλλαγές στο επιχειρησιακό περιβάλλον των λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων από το 1980 έως το 2004

Πίνακας 2-1 Βαθμός Ιδιωτικοποίησης λιμανιών

Γράφημα 4-1 Εμπλεκόμενοι στη λιμενική δραστηριότητα

Πίνακας 4.2 Συστατικά πολλαπλασιαστή εισροών-εκροών

Γράφημα 4-3 Οικονομικές ροές στο λιμάνι

Περίληψη

Η παρούσα Εργασία παρακολουθεί αρχικά την εξέλιξη του ρόλου του λιμανιού σε συνδυασμό με τις μορφές του ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Βλέπουμε, δηλαδή, πώς οι εξελίξεις στη διεθνή οικονομία επηρεάζουν τα λιμάνια και πώς μέσα σε αυτό το διαμορφούμενο περιβάλλον το παραδοσιακό λιμάνι προσπαθεί να ανταπεξέλθει στον ανταγωνισμό ενός πλαισίου αλυσίδας logistics, καθώς και τι μορφές παίρνει πλέον με κριτήριο το εκάστοτε ιδιοκτησιακό καθεστώς και το ρόλο που παίζουν οι εμπλεκόμενοι σε αυτό.

Ακολουθεί μια ανάλυση των επενδύσεων γενικά και μετά πιο συγκεκριμένα του πώς αυτές εφαρμόζονται στην περίπτωση των λιμανιών, όπως και το ποιες μορφές παίρνουν και ποια η προέλευσή τους. Ως προς το τελευταίο, προκύπτουν διάφοροι προβληματισμοί σχετικά με το κατά πόσο πρέπει ο χρηματοδότης τους να είναι το δημόσιο ή όχι. Έπειτα, βλέπουμε τα μοντέλα χρηματοδότησης που έχουν προκύψει τα τελευταία χρόνια.

Μια σημαντική έννοια, που πρέπει να αναλυθεί είναι και αυτή της ενδοχώρας, που δεν είναι όσο στενή όσο ήταν παλαιότερα. Παρακολουθείται η εξέλιξή της, για να δούμε πώς αντιμετωπίζεται στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον των ημερών μας σε συσχέτισμό με το λιμάνι και να καταλήξουμε στο πώς οι δραστηριότητες του τελευταίου επιδρούν σε αυτήν.

Για να γίνει κάτι τέτοιο, ορίζεται το port impact και ερευνώνται οι τρόποι και οι μέθοδοι υπολογισμού του. Στο τέλος μελετώνται διάφορες περιπτώσεις προσπάθειας εκτίμησης των επιπτώσεων της λιμενικής δραστηριότητας, με **στόχο** να δούμε τι είδους μεθοδολογίες ακολουθούνται, ποια τα δυνατά και ποια τα αδύνατά τους σημεία, αλλά και το κατά πόσο καταφέρνουν τελικά να ανταποκριθούν στο σκοπό τους, δηλαδή την –όσο το δυνατό- αποτελεσματική απεικόνιση της επίδρασης ενός λιμανιού σε μια δεδομένη ενδοχώρα.

Λέξεις-κλειδιά: Ρόλος λιμανιού, λιμενικές επενδύσεις, ενδοχώρα, επιπτώσεις

Summary

This Thesis initially follows the evolution of the role of the port in conjunction with its ownership status. Namely, we can see how the twists and turns in the international economy have affected the ports and in what ways (in this globalised environment) the traditional port is trying to keep up with the competition within a logistics chain frame. Also, we attempt to see what sort of shape or form it takes, based on its given ownership status, as well as the role of the port actors.

An analysis of investments in general follows, so that their application in ports can be seen, as well as their forms and origins. As far as the latter is concerned, scepticism arises in regards to why it is good that the public sector should finance them. Afterwards, the new finance models we see the last few years are analysed.

A term that needs to be considered carefully is the hinterland, which hasn't got the narrow sense it used to have a few years ago. Its evolution is followed before we see how it's regarded in the nowadays globalised environment, in conjunction with the port, to end up to see how the activities of the latter can affect it.

In order for the effects in question to be assessed, port impact has to be defined and, also, its assessment methods need to be researched. Finally, case studies of port impact evaluation attempts follow, in an effort to see what kind of methodologies have been used, estimate their strengths and their weaknesses and, what's more, understand how well they manage to come up to their initial **goal**, that is *the –in whatever degree possible- effective reflection of the impact a port can have on a given hinterland.*

Keywords: Port role, port investments, hinterland, impact

Εισαγωγή

Ο ρόλος του λιμανιού, της ενδοχώρας, οι μεταξύ τους συσχετισμοί και οι επιπτώσεις τους έχουν απομακρυνθεί από τα διάφορα παραδοσιακά μοντέλα εδώ και πολλά χρόνια και διαρκώς επαναπροσδιορίζονται σε μια προσπάθεια συμβαδίσματος με τις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις. **Στόχος** αυτής της Εργασίας είναι να ερευνήσει τους συνηθέστερους τρόπους υπολογισμού των επιπτώσεων που έχει η λιμενική δραστηριότητα στην εκάστοτε ενδοχώρα και να επισημάνει τα θετικά και τα αρνητικά στοιχεία των συνηθέστερων μεθοδολογιών. Απώτερος σκοπός είναι η δημιουργία ενός προβληματισμού-πλαίσου συζήτησης σχετικά με τη μελλοντική δημιουργία υποδειγμάτων υπολογισμού των λιμενικών επιπτώσεων.

Η **μεθοδολογία** που χρησιμοποιήθηκε ήταν η συγκριτική μελέτη των προσεγγίσεων για τον υπολογισμό των λιμενικών επιπτώσεων, όπως αυτές ακολουθήθηκαν σε συγκεκριμένα λιμάνια παγκοσμίως.

Προκειμένου να γίνει αυτό, ακολουθήθηκε μια συγκεκριμένη **δομή**:

Στην αρχή της Εργασίας αναφέρονται οι *κυριότερες εξελίξεις στη διεθνή οικονομία* τα τελευταία χρόνια, ούτως ώστε να δοθεί το γενικό πλαίσιο του οικονομικού περιβάλλοντος που επαναπροσδιορίστηκε και επηρέασε όλους τους τομείς της οικονομίας (ευρωπαϊκή ενοποίηση, τάση για απελευθέρωση των αγορών κ.ά.). Ένας από τους τομείς που επηρεάστηκαν ήταν φυσικά και η λιμενική οικονομία. Έτσι, πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται το εξής: Ο Κεϋνσιανισμός επικρατεί μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970, κυρίως αναφορικά με την ιδιοκτησία, τις επενδύσεις, τις υποδομές και την τιμολόγηση. Ο δε Νεοφιλελευθερισμός ακολουθεί από τις αρχές του 1980 και ανατρέπει το μέχρι τότε σκηνικό δημιουργώντας νέες βάσεις, με συνέπεια να αναπτυχθούν λιμάνια-σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων, γεγονός το οποίο αναγκάζει τη λιμενική βιομηχανία να αντιμετωπίσει τα λιμάνια ως κρίκους μιας μεγαλύτερης αλυσίδας logistics και να στοχεύει στην καλύτερη ολοκλήρωση που μπορεί να επιτευχθεί.

Μέσα σε αυτό το μεταβαλλόμενο περιβάλλον ακολουθείται η *έννοια και η εξέλιξη των μορφών (με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς) του λιμανιού* από την

παραδοσιακή ως τη σύγχρονη θεώρηση. Σε αυτήν την προσπάθεια παρακολουθούνται και οι ρόλοι που διαδραματίζουν οι εμπλεκόμενοι σε αυτό. Η προσέγγιση του Bird φαίνεται να είναι από τις πιο εύστοχες, για αυτό και γίνεται αναφορά και στο Υπόδειγμα Anyport, στο οποίο βασίστηκαν πολλά άλλα μοντέλα. Κάποια κενά που αφήνει όμως επισημαίνουν και επιχειρούν να συμπληρώσουν και να πάνε παραπέρα οι Notteboom και Rodrigue, οι οποίοι εισάγουν την έννοια της περιφερειακής αποκέντρωσης (regionalization). Σχετικά με την κατηγοριοποίηση των λιμανιών με βάση την ιδιοκτησία, υιοθετείται αυτή της Παγκόσμιας Τράπεζας, αλλά παρατίθενται και οι απόψεις των Baird και Baltazar & Brooks για μια πιο ρεαλιστική απεικόνιση της κατάστασης.

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στις επενδύσεις και τους στόχους τους γενικά και μετά πιο συγκεκριμένα στο πώς αυτές εφαρμόζονται στην περίπτωση των λιμανιών, όπως και το ποιες μορφές παίρνουν και ποια η προέλευσή τους. Ως προς το τελευταίο, προκύπτουν διάφοροι προβληματισμοί σχετικά με το κατά πόσο πρέπει ο χρηματοδότης τους να είναι το δημόσιο ή όχι και παρατίθεται σχετική βιβλιογραφία από τους Goss και Baird. Έπειτα, βλέπουμε τα μοντέλα χρηματοδότησης που έχουν προκύψει τα τελευταία χρόνια.

Για να γίνουν τα πράγματα σαφέστερα, πρέπει να αναλυθεί και η έννοια της ενδοχώρας, η οποία δεν είναι όσο στενή όσο ήταν παλαιότερα. Βλέπουμε τις παραδοσιακές απόψεις (πχ Boermann), την προσπάθεια εισαγωγής των νέων δεδομένων (πχ Morgan, Weigend, Lemierre, Degrassi, Robinson) και τη βαθμιαία υιοθεσία του Νεοφιλελεύθερου Υποδείγματος, όπως και την εισαγωγή των εννοιών της περιφερειακής αποκέντρωσης, των logistics και νέων θεωριών από τους Van Klink, Notteboom & Rodrigue. Όμως στην πράξη δεν είναι και τόσο ξεκάθαρα και προκύπτουν προβληματισμοί για τα καινούρια δεδομένα, όπως πχ η εξέλιξη και το μέλλον του ρόλου των λιμενικών αρχών. Αυτό που φαίνεται καθαρά μελετώντας τη βιβλιογραφία είναι η αίσθηση αβεβαιότητας και η θέληση διερεύνησης του πώς θα εξελιχθούν τα λιμάνια μετά από αυτή τη μεταβατική περίοδο και είναι έντονοι οι προβληματισμοί όλων των ερευνητών.

Για να φανούν οι επιδράσεις των λιμενικών επενδύσεων στην ενδοχώρα, ορίζεται το *port impact* (επιπτώσεις λιμενικής δραστηριότητας) και ερευνώνται οι τρόποι και οι μέθοδοι υπολογισμού του, οι οποίες κατηγοριοποιούνται κι όλες σε

τομεακή και γεωγραφική ανάλυση. Στο τέλος μελετώνται διάφορες περιπτώσεις προσπάθειας εκτίμησης των επιπτώσεων της λιμενικής δραστηριότητας. Ως παραδείγματα λαμβάνονται λιμάνια από διαφορετικά σημεία του πλανήτη, ώστε να υπάρξει μια σφαιρική άποψη της κάθε προσέγγισης, με σκοπό να δούμε τι είδους μεθοδολογίες ακολουθούνται, ποια τα δυνατά και ποια τα αδύνατά τους σημεία, αλλά και το κατά πόσο καταφέρνουν τελικά να ανταποκριθούν στο σκοπό τους, δηλαδή την –όσο το δυνατό- αποτελεσματική απεικόνιση της επίδρασης ενός λιμανιού σε μια δεδομένη ενδοχώρα.

1. Η Εξέλιξη του Ρόλου του Λιμανιού σε Συνδυασμό με τις Μορφές Ιδιοκτησιακού Καθεστώτος

1.1 Οι εξελίξεις στη διεθνή οικονομία

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 ένα νέο πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον άρχισε να διαμορφώνεται σταδιακά για τις δημόσιες επιχειρήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η απελευθέρωση των αγορών, οι ολικές ή μερικές ιδιωτικοποιήσεις, η αντίληψη ότι η αγορά και ο ανταγωνισμός ευνοούν την οικονομική και κοινωνική ευημερία, κ.ά. αποτελούν μερικές από τις σημαντικότερες συνιστώσες του νέου αυτού πλαισίου, που έχει δημιουργηθεί και συνεχίζεται ως τις μέρες μας.

Η σταδιακή επικράτηση των απόψεων απελευθέρωσης των αγορών μεταφράζεται στην εφαρμογή περιοριστικών δημοσιονομικών πολιτικών και στην υλοποίηση προγραμμάτων ιδιωτικοποίησης από τις αρχές της δεκαετίας του 1980. Το φαινόμενο αυτό εντείνεται στη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 υπό την πίεση της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, της διεθνοποίησης των οικονομικών και παραγωγικών συστημάτων καθώς και εξαιτίας της αυξανόμενης επιρροής της απελευθέρωσης των αγορών σε κάθε επίπεδο. Η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση διαδραματίζει από την πλευρά της πρωταρχικό ρόλο στην υλοποίηση των παραπάνω εξελίξεων. Η οικοδόμηση της ενιαίας αγοράς, η απελευθέρωση των αγορών (και ειδικότερα των δραστηριοτήτων δικτύου, όπως η ενέργεια, οι μεταφορές οι τηλεπικοινωνίες κλπ) καθώς και η επιβολή περιοριστικών μακροοικονομικών πολιτικών, διαμορφώνουν ένα περιοριστικό πλαίσιο για τις δημόσιες επιχειρήσεις. Η τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού, ο περιορισμός των επιδοτήσεων και η γενίκευση του ανταγωνισμού θέτουν σήμερα σε αμφισβήτηση την ικανότητα των δημόσιων επιχειρήσεων να εκπληρώσουν την αποστολή που θεμελιώνει την ίδια την ύπαρξή τους, δηλαδή την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, την παροχή της καθολικής υπηρεσίας, την υλοποίηση μακροπρόθεσμων επενδυτικών έργων καθώς και τη διασφάλιση της κοινωνικής αλληλεγγύης και της γεωγραφικής συνοχής.

Πιο συγκεκριμένα στον τομέα των λιμένων και με πιο οικονομικούς όρους, παρατηρήθηκε το εξής φαινόμενο: Το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα επικράτησαν δύο βασικές τάσεις στην Οικονομία: Ο μεν Κεϋνσιανισμός επικρατεί μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 εφαρμοζόμενος στις ιδέες της ιδιοκτησίας, των επενδύσεων, της υποδομής και της τιμολόγησης. Ο δε Νεοφιλελευθερισμός που ακολούθησε από τις αρχές του 1980 ανατρέπει το μέχρι τότε σκηνικό δημιουργώντας νέες βάσεις και δεδομένα, με συνέπεια να αναπτυχθούν λιμάνια-σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων. Το γεγονός αυτό άλλαξε ολόκληρη τη λειτουργία της λιμενικής βιομηχανίας, η οποία έκτοτε αρχίζει να αντιμετωπίζει τους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων ως κρίκους σε μια μεγαλύτερη αλυσίδα logistics και να επιδιώκει την καλύτερη ολοκλήρωση logistics που μπορεί να επιτύχει. Τα logistics δημιουργήθηκαν ως μια τεχνική της διατήρησης του ελέγχου μιας παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας που συνδυάζει τη μεταφορά, την αποθήκευση και τη διαχείριση της διανομής με τη χρήση σύγχρονων πληροφοριακών συστημάτων. Ο νέος αυτός τρόπος οργάνωσης της παραγωγής των αγαθών απαιτεί η αλυσίδα των λειτουργιών, που αρχίζει από την αποθήκη του αποστολέα και φτάνει μέχρι την αποθήκη του αποδέκτη, να είναι ενιαία¹.

Στον παραδοσιακό τρόπο μεταφοράς, η ευθύνη και οι υποχρεώσεις μιας ναυτιλιακής εταιρίας πλοίων τακτικών γραμμών περιορίζονταν μόνο σε εκείνα τα τμήματα της μεταφορικής αλυσίδας που εκτελούνταν με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα. Κάθε ένας που έπαιρνε μέρος στη μεταφορική λειτουργία ήταν υπεύθυνος για την εκτέλεση της μεταφορικής λειτουργίας μεταξύ δυο σημείων και μόνο. Έτσι, η ανάπτυξη των εμπορευματοκιβωτίων κατά την περίοδο αυτή επέφερε εντυπωσιακές αλλαγές, με συνέπεια την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, οι οποίες αφορούν σε περισσότερα από ένα μεταφορικά μέσα και συνήθως πραγματοποιούνται κάτω από τον έλεγχο, το σχεδιασμό, την καθοδήγηση και την υπευθυνότητα ενός κύριου φορέα, του *διαμεταφορέα*, ο οποίος πλέον έχει ευθύνη για όλα τα στάδια σε ολόκληρη τη διαδρομή. Η επιλογή του λιμανιού και ειδικότερα του τερματικού ενός λιμανιού έγινε αρμοδιότητα των διάφορων αλυσίδων logistics, ενώ ο φορτωτής

¹ Παρδάλη Αγγελική (2007), *Οικονομική και πολιτική των λιμένων. Ανταγωνισμός και ανταγωνιστικότητα στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

επιλέγει σήμερα το διαμεταφορέα και όχι το λιμάνι. Έτσι, το κλειδί πλέον είναι η ανάπτυξη και ο συντονισμός των συνδυασμένων μεταφορών, ώστε να ενοποιηθούν αποτελεσματικά οι λειτουργίες του ελέγχου και της διαχείρισης των σημείων εκείνων της μεταφορικής αλυσίδας, όπου έρχονται σε επαφή δυο ή και περισσότερα μεταφορικά μέσα. Για αυτόν το λόγο, ο ρόλος των λιμανιών γίνεται ιδιαίτερα σημαντικός. Μέσα σε αυτό το περιβάλλον δημιουργήθηκε ευνοϊκό κλίμα για τη δράση του ιδιωτικού τομέα μέσα από επενδύσεις και άλλες λιμενικές λειτουργίες².

Μέσα σε αυτό το γενικότερο πλαίσιο πραγματοποιήθηκαν και άλλες αλλαγές στο διεθνές εμπόριο. Για παράδειγμα, παρατηρήθηκαν σημαντικές μεταβολές στη ροή του εμπορίου και των μεταφορών με μεγάλο όγκο εμπορευμάτων πλέον να ξεκινάει ή να καταλήγει στη ΝΑ Ασία και το κέντρο βάρους του διεθνούς εμπορίου να αρχίσει να απομακρύνεται σιγά σιγά από τις δυτικές χώρες. Μεγάλο ρόλο σε αυτό έχει παίξει η Κίνα, τόσο ως τόπος παραγωγής αγαθών, αλλά και ως καταναλωτής³. Αλλαγές παρουσιάζονται και στο εμπόριο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁴ με τη λεγόμενη «μπλε μπανάνα» να αλλάζει σε σχέση με την παραδοσιακή μορφή της. Επίσης, σημαντικό είναι και το φαινόμενο του γιγαντισμού των πλοίων και της πολύ μεγάλης αύξησης των πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια. Ως αποτέλεσμα, βλέπουμε ότι ενώ το προϊόν παραμένει στην ουσία ίδιο (μεταφορά φορτίου από και προς την ενδοχώρα), τα λιμάνια να μετατρέπονται σε επιχειρήσεις εντάσεως κεφαλαίου από εντάσεως εργασίας⁵. Και βέβαια, δραματικές υπήρξαν και οι μεταβολές (ή καλύτερα αναδιαμορφώσεις⁶) στα logistics παγκοσμίως⁷.

Παράλληλα, οι χρήστες της ναυτιλίας γραμμών τείνουν να διαμορφώσουν *ολιγοπωμιστική αγορά*, που σταδιακά οδηγεί σε οριζόντια ολοκλήρωση τις εταιρίες logistics αλλά και τις ναυτιλιακές εταιρίες που αναλαμβάνουν τη θαλάσσια μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι 20 εταιρίες ελέγχουν το 70% της παγκόσμιας χωρητικότητας, σχηματίζοντας μεταξύ τους πέντε

² Όπ. π.

³ ESPO (2004-2005), *Factual Report on the European Port Sector*, Brussels (σελ. 9)

⁴ Όπ. π. (σελ. 10-15)

⁵ Pardali, A., Stathopoulou, C. (2005), *Port Competition: The case of Greek Port Industry*, International Association of Maritime Economists Conference, Cyprus

⁶ Robinson, R. (2002), *Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm*. Maritime Policy & Management (σελ. 1)

⁷ ESPO (2004-2005), *Factual Report on the European Port Sector*, Brussels, (σελ. 16-40)

παγκόσμιες συμμαχίες. Ταυτόχρονα, στην Ευρώπη, παρατηρείται ότι έξι εταιρίες διαχειρίζονται το 38,7 της παγκόσμιας κίνησης και το 68,7% της ευρωπαϊκής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων⁸. Έτσι, προκύπτουν και αντίστοιχοι ολιγοψωνιστές του λιμενικού προϊόντος. Παράλληλα αναπτύσσεται και κάθετη ολοκλήρωση, αφού οι ναυτιλιακές εταιρίες που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια διεκδικούν τερματικά για την αποκλειστική τους χρήση και γίνονται οι ίδιοι παραγωγοί του λιμενικού προϊόντος, γεγονός που δε γίνεται πάντα δεκτό θετικά από τις τοπικές κοινωνίες. Οι λιμενικές επιχειρήσεις για να αντιμετωπίσουν το ολιγοψώνιο προχωρούν σε οριζόντια ολοκλήρωση, αναλαμβάνοντας τη διαχείριση φορτίου σε τερματικά λιμανιών διάφορων περιοχών αλλά και σε κάθετη ολοκλήρωση, αφού συμμετέχουν στην ενοποίηση με χερσαία τερματικά ή και μεταφορικά δίκτυα, δημιουργώντας ολοένα και περισσότερο μια πιο στενή ολιγοψωνιστική αγορά.

Με τα νέα δεδομένα είναι εμφανές πλέον ότι τα σύγχρονα λιμάνια στοχεύουν στο να είναι αποτελεσματικά μέσα στα ευρύτερα πλέον πλαίσια των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων. Εκτός από τα λιμάνια όμως, επαναπροσδιορίζεται, τόσο ο ρόλος των Λιμενικών Αρχών, όσο και ο ρόλος των λιμενικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα διάφορα τερματικά τους.

1.2 Το λιμάνι και ο ρόλος του στο χρόνο

Φυσικό λιμάνι ονομάζεται ένας όρμος που παρέχει προστασία στα πλοία από τους ανέμους και την τρικυμία της θάλασσας. Έχει αρκετά βάθη και το αναγκαίο πλάτος της θαλάσσιας επιφάνειας για τους ελιγμούς των πλοίων και για το αγκυροβόλι τους. Βασική λειτουργία του λιμανιού ήταν το καταφύγιο από τους ανέμους και τους κυματισμούς της θάλασσας. Με το πέρασμα του χρόνου το φυσικό λιμάνι εξελίσσεται σε τεχνητό, χάρη σε μια σειρά από έργα υποδομής⁹. Έτσι, ο φυσικός όρμος με τις ανθρώπινες βελτιώσεις και διευθετήσεις γίνεται **τεχνητό** λιμάνι.

⁸ Γκιζιάκης, Κ., Παρδάλη, Α. & Σαμπράκος, Ε. (2007), *Ανταγωνιστικότητα και Προοπτική Ανάπτυξης των Εμπορευματικών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης*, Πειραιάς: Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιώς (σελ. 3)

⁹ Παρδάλη Αγγελική (2001), *Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

Τα λιμάνια γίνονται σημεία συγκέντρωσης κάθε είδους εμπορευμάτων και σταδιακά σχηματίζονται γύρω από αυτά πόλεις με μεγάλη εμπορική δραστηριότητα. Αυτό δείχνει ότι υπάρχει η ανάγκη να συνδεθεί το λιμάνι με την πλησιέστερη κατοικημένη περιοχή. Όσο εντεινόταν αυτό, η ζήτηση για αγαθά από την ενδοχώρα οδήγησε σε αύξηση της κίνησης του λιμανιού και το δίκτυο των μεταφορών ολοένα και διευρυνόταν. Έτσι, εμφανίζεται μια δεύτερη βασική λειτουργία, η ευκολότερη επικοινωνία μεταξύ λιμανιού και ενδοχώρας που ήταν αναγκαία για τη γρήγορη μεταφορά των προϊόντων αλλά και την ευκολότερη πρόσβαση στις αγορές εργασίας, που προέκυπταν από αυτό. Στην εξέταση της ανάπτυξης των λιμανιών από την πλευρά του εδάφους έρχεται να προστεθεί η ανάγκη για όλο και μεγαλύτερους προβλήτες αλλά και για μεγαλύτερα βάθη. Έτσι δημιουργείται η ανάγκη για ανάπτυξη που θα έχει σαν στόχο την εξυπηρέτηση των πλοίων. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια σταδιακά γεννιέται το **παραδοσιακό** λιμάνι, δηλαδή μια παράκτια θαλάσσια περιοχή ή παρόχθια περιοχή ποταμού ή λίμνης με χερσαία ζώνη, που έχει τεχνητά διαμορφωθεί για να παρέχει στο πλοίο ασφαλή προσόρμιση και ελλιμενιση ώστε να γίνεται με ασφάλεια η φόρτωση και η εκφόρτωση. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες αφορούν κύρια το πλοίο και σε δευτερεύοντα βαθμό το εμπόρευμα και τον επιβάτη. Για αυτό και τα τεχνικά έργα είναι κατά κύριο λόγο έργα βασικής υποδομής. Το παραδοσιακό λιμάνι δρα σαν πόλος ανάπτυξης του εμπορίου και της βιομηχανίας, αφού σε αυτό φτάνουν έτοιμα αγαθά και πρώτες ύλες¹⁰. Αυτή είναι η κλασική θεώρηση της έννοιας του λιμανιού. Τα τελευταία χρόνια έχουν έρθει όμως να προστεθούν και άλλες απόψεις και θεωρίες, βασισμένες στα νέα δεδομένα που προκύπτουν διαρκώς και τα οποία λίγο πολύ αναφέρθηκαν και παραπάνω.

Αν η βασική λιμενική λειτουργία είναι η φόρτωση και η εκφόρτωση των πλοίων, το λιμάνι ρυθμίζει την παραλαβή των εμπορευμάτων από τους εξαγωγείς για τις θαλάσσιες εξαγωγές και την αποστολή των εισαγόμενων εμπορευμάτων με τις χερσαίες μεταφορές στα σημεία που ζητιούνται. Αυτό απαιτεί μια συντονισμένη υποδομή, που να ενοποιεί τις υπηρεσίες των χερσαίων μεταφορών με τις υπηρεσίες του λιμανιού. Σταδιακά, η ανάπτυξη δίνει έμφαση στο γεγονός ότι τα λιμάνια γίνονται ολοένα και περισσότερο ένας κόμβος μεταφορών στην αυξανόμενη αλληλεξάρτηση των χερσαίων και των θαλάσσιων μεταφορών, ένας κρίκος, με άλλα

¹⁰ Παρδάλη Αγγελική Ι. (1997), *Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων*, Αθήνα: Interbooks (σελ. 31-32)

λόγια, που συνδέει τα θαλάσσια με τα χερσαία μέσα μεταφοράς. Το λιμάνι στη φάση αυτής της ανάπτυξης του χάνει τη σημασία του σαν εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο και αναπτύσσονται γύρω από αυτό άλλες λειτουργίες και δραστηριότητες. Το **σύγχρονο** λιμάνι δεν αρκείται μόνο στα έργα υποδομής, για να λειτουργήσει, χρειάζεται πολυδάπανα έργα ανωδομής και βέβαια συνδέσεις με την ενδοχώρα¹¹.

Μέσα σε αυτό το ολοένα διαμορφούμενο και παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, τα λιμάνια καλούνται να παίξουν ρόλο διαφορετικό από τον παραδοσιακό, αφού πλέον αποτελούν κρίκο μιας ευρύτερης αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών και logistics. Με αφορμή τα παραπάνω, έχουν διαμορφωθεί ανάλογα και οι τάσεις στη βιβλιογραφία σχετικά με το πώς ορίζεται πια το λιμάνι.

Ο Robinson¹² αντιμετωπίζει πλέον τα λιμάνια ως αναπόσπαστα στοιχεία ενός συστήματος μεταφοράς αξίας. Μεταφέρουν αξία στους ναυλωτές και σε τρίτους παρόχους υπηρεσιών, αλλά και κρατούν κάποιο μέρος της και για την αλυσίδα, της οποίας είναι κρίκος. Για αυτό και βασική τοποθέτησή του είναι ότι από το 2001 και μετά τα λιμάνια πρέπει να αντιμετωπίζονται ως στοιχεία ενός συστήματος αλυσίδων μεταφοράς αξίας και όχι σαν τοποθεσίες με ιδιαίτερες ή περίπλοκες λειτουργίες.

Η ανάλυση του Robinson ξεκινάει από τη δεκαετία του 1960 όταν το πλαίσιο της έρευνας για το λιμάνι είχε να κάνει με το λιμάνι καθαυτό και δεν αναφέρονται οι έννοιες της λιμενικής αρχής και της λιμενικής διοίκησης και υποστηρίζει ότι το λιμάνι έχει εξελιχθεί ως εξής:

- **Τα λιμάνια ως τοποθεσία (Μορφολογική προσέγγιση)**

Με βάση τις αναλύσεις του Morgan¹³, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η έρευνα κατά τις δεκαετίες του 1960 και του 1970 ασχολήθηκε περισσότερο με μορφολογικά ζητήματα και στην ουσία το λιμάνι εξυπηρετεί τη σχέση πλοίου και ενδοχώρας. Λίγο αργότερα είναι που αναπτύχθηκε και το Μοντέλο Anyport του Bird, το οποίο συνέβαλε στην κατανόηση των χωροταξικών και λειτουργικών επιπτώσεων της κίνησης των πλοίων

¹¹ όπ. π. (σελ. 32)

¹² Robinson, R. (2001), *Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm*. Maritime Policy & Management (σελ. 1)

¹³ Morgan F. W. (1961), *Ports and Harbours*, 2nd Edn, London: Hutchinson University Library (Η 2^η Έκδοση αναθεωρήθηκε από τον Bird)

και της διαχείρισης του φορτίου και το οποίο θα σχολιαστεί παρακάτω. Έτσι δημιουργήθηκε η βάση για εξέλιξη της έρευνας και τα λιμάνια αρχίζουν να αντιμετωπίζονται πλέον ως βιομηχανικές τοποθεσίες και η υποδομή και η τοποθεσία αποκτούν σημασία στο σχεδιασμό και στην ανάπτυξη και αναγνωρίζεται η συμβολή τους στο φαινόμενο του πολλαπλασιαστή¹⁴. Ακόμα όμως η μεγαλύτερη έμφαση δίνεται στη σχέση λιμανιού και της στεριάς. Είναι η πρώτη φορά που τα λιμάνια αναγνωρίζονται σαν κόμβοι μέσα σε ναυτιλιακά δίκτυα και η μορφολογία τους ορίζεται με όρους δικτυακών δομών και με βάση τα Chain Models του Markov¹⁵. Το δια ταύτα των ερευνών όμως παραμένει ότι *το λιμάνι είναι απλά ένα μέρος, στον οποίο διαχειριζόμαστε φορτίο και πλοία.*

- **Τα λιμάνια ως λειτουργικά συστήματα (Πλαίσιο λειτουργικής αποτελεσματικότητας)**

Οι παραπάνω προσεγγίσεις είναι μεν ενδιαφέρουσες και εκφράζουν μια τάση και μια εποχή, αλλά αποτυγχάνουν να παρακολουθήσουν την πραγματικότητα και τις εξελίξεις στη λιμενική βιομηχανία. Μεγάλη απόκλιση παρατηρείται ειδικά στα θέματα της ικανότητας και της αποτελεσματικότητας¹⁶. Αυτά όμως αλλάζουν σιγά σιγά καθώς τα χρόνια περνούν. Με αφορμή τις έρευνες των Charon και Omtved¹⁷, γύρω στο 1965 η UNCTAD δείχνει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον για τη λιμενική ανάπτυξη στις αναπτυσσόμενες χώρες και το 1969 εκδίδει μια δημοσίευση¹⁸, στην οποία παρουσιάζει ένα υπόδειγμα εξομοίωσης και βελτιστοποίησης, το οποίο ήταν το πιο κατανοητό για την εποχή του. Ακολούθησε και το υπόδειγμα PORTSIM της Παγκόσμιας Τράπεζας, το οποίο χρησιμοποιήθηκε ευρέως και το οποίο είχε

¹⁴ Οπ. π.

¹⁵ Takacs E. (1974), *The Operational Structure of the Port of Port Kembla; An Application of Markov Chain and Factor Analytic Techniques*, Wollongong: Department of Geography, The University of Wollongong, New South Wales

¹⁶ Robinson R., (1976), *Modelling the port as an operational system; a perspective for research*, *Economic Geography* (σελ. 71-86)

¹⁷ Robinson, R. (2002), *Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm*. *Maritime Policy & Management* (σελ. 243)

¹⁸ UNCTAD (1969), *Improvement of Port Operations and Connected Facilities*, Geneva: United Nations

συμβουλευτικό χαρακτήρα για τις λιμενικές αρχές¹⁹. Δια ταύτα, *το λιμάνι είναι ένα μέρος, στον οποίο διαχειριζόμαστε φορτίο και πλοία με λειτουργική αποτελεσματικότητα.*

- **Τα λιμάνια ως οικονομικές μονάδες (Πλαίσιο «οικονομικών αρχών»)**

Ήδη από τη δεκαετία του 1960 γίνεται λόγος από πολλούς (Thorburn, Flere, Goss, Bennathan and Walters, Jansson and Schneerson²⁰ κ.ά.) για τη σημασία μιας οικονομικής διάστασης στις έρευνες που αφορούσαν στα λιμάνια. Σιγά σιγά αρχίζουμε να μιλάμε για Λιμενική Οικονομική, έστω και με διαφορετική αντίληψη από ό,τι σήμερα. Μετά από τους προβληματισμούς των ερευνητών, ακολούθησε πλούσια βιβλιογραφία από Παγκόσμια Τράπεζα, UNCTAD και UNESCAP, την οποία διεύρυναν πολλοί κρατικοί φορείς, ερευνητικά κέντρα και πανεπιστήμια.

Τροφή για διαρκή έρευνα έδινε και η αναδιάρθρωση των λιμενικών αγορών μέσα από την ιδιωτικοποίηση και της κεφαλαιοποίησης και του ανταγωνισμού που προέκυψε, καθώς και οι διάφορες μορφές που αυτός πήρε. Έτσι, ακολούθησε βιβλιογραφία σχετικά με την τιμολόγηση, τις νομοθετικές ρυθμίσεις. Έτσι, *το λιμάνι είναι μέρος, στον οποίο διαχειριζόμαστε φορτίο και πλοία μέσα σε πλαίσια (οικονομικής) αποτελεσματικότητας.*

- **Τα λιμάνια ως διοικητικές μονάδες (Η λιμενική διακυβέρνηση και το πλαίσιο άσκησης πολιτικής)**

Η συνειδητοποίηση ότι η μορφή, η δομή και η λειτουργία των διοικητικών μονάδων μπορεί να αποτελέσουν σημαντικό παράγοντα στα επίπεδα αποτελεσματικότητας οδήγησε πολλές κυβερνήσεις και δημόσιες αρχές να επανεξετάσουν τη διοίκηση, την οργάνωση και την πολιτική των λιμένων. Το γεγονός αυτό αποτυπώθηκε και στη σχετική βιβλιογραφία, αρχής γενομένης το 1979 με τον Goss, ο οποίος συνέχισε την έρευνα αναφορικά με το ρόλο της διακυβέρνησης στα λιμάνια για πολλά χρόνια ακόμα και καταπιάστηκε με σημαντικά θέματα.

Με τον καιρό (δεκαετίες 1980 και 1990) η έρευνα έγινε πιο συγκεκριμένη, αφού ασχολήθηκε με τις περιπτώσεις συγκεκριμένων κρατών, όπως το Ηνωμένο

¹⁹ World Bank Group (1974), *Port Simulation Model (PORTSIM)*, Washington: The World Bank Publications

²⁰ Robinson, R (2002), *Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm*. Maritime Policy & Management (σελ. 244)

Βασιλείο και ο Καναδάς. Οι έρευνες έχουν προσεγγίσει το θέμα και χρονολογικά και σε συσχετισμό με τις κατά τόπους συνθήκες. Επίσης, έχει αμφισβητηθεί πολύ ο ρόλος του μονοπωλίου²¹ και πλέον δίνεται μεγάλη έμφαση στο από πού προέρχονται και πού αποσκοπούν οι αποφάσεις περί άσκησης λιμενικής πολιτικής και στη σχέση της με τη νομοθεσία. Δια ταύτα, *το λιμάνι ένα μέρος, στον οποίο διαχειριζόμαστε φορτίο και πλοία, μέσα σε πλαίσια διοικητικής αποτελεσματικότητας και πλαισίων άσκησης πολιτικής.*

Πλέον όμως –όπως έχει αναφερθεί ήδη- τα λιμάνια λειτουργούν σε ένα καινούριο περιβάλλον, το οποίο είναι παγκοσμιοποιημένο, επιχειρησιακό και ιδιωτικοποιημένο, καθώς και πάρα πολύ ανταγωνιστικό, διαμορφωμένο με βάση τα logistics. Η δημιουργία παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων αύξησε την πίεση στα φορτία, τις λιμενικές λειτουργίες και στην εσωτερική διανομή φορτίου. Ως εκ τούτου, η προσβασιμότητα της ενδοχώρας καθαυτή έχει γίνει ο ακρογωνιαίος λίθος του λιμενικού ανταγωνισμού²².

Ο προσανατολισμός της βιβλιογραφίας προς ένα λιμάνι ως μέρος ενός δικτύου επαναπροσδιόρισε το λειτουργικό ρόλο τους στις αλυσίδες μεταφοράς αξίας και παρατηρήθηκαν μεταβολές στη διανομή φορτίου και δημιουργήθηκαν νέες προσεγγίσεις στη λιμενική ιεραρχία.

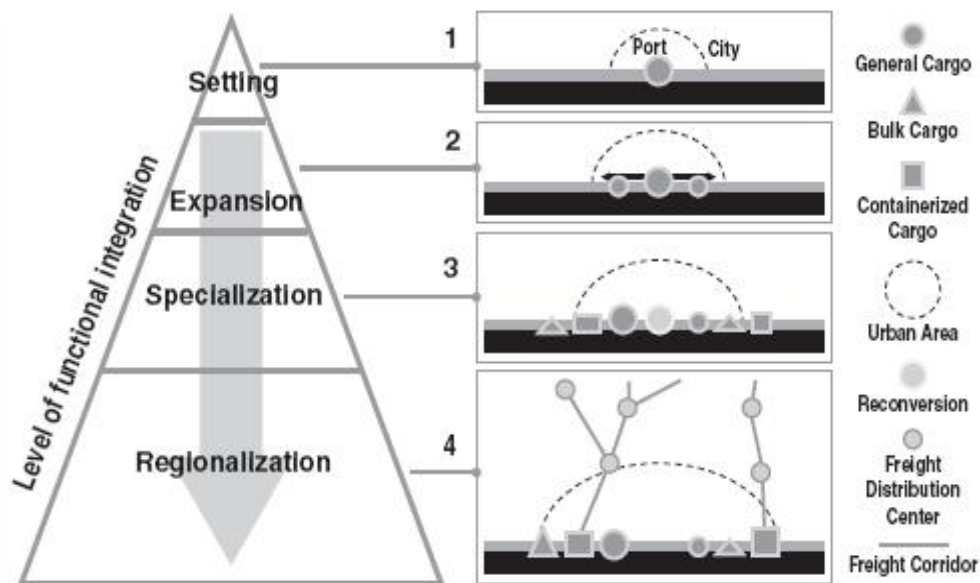
Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, στο υπόδειγμα του Bird (*Anyport Model*)²³ αναφέρεται ότι η επέκταση του λιμανιού είναι προϊόν της εξέλιξης των ναυτιλιακών τεχνολογιών και των βελτιώσεων στη διαχείριση του φορτίου. Σύμφωνα με αυτό το μοντέλο, επίσης, τα σημαντικά βήματα στη διαδικασία λιμενικής ανάπτυξης είναι τα εξής: εγκατάσταση, επέκταση, εξειδίκευση και περιφερειακή ανάπτυξη.

Διαγραμματικά:

²¹ Οπ. π. (σελ. 244-245)

²²CEMT (2001), *Land Access to Seaports*. Round Table 113, European Conference of Ministers of Transport OECD, Paris

²³ Bird, J. (1980), *Seaports and Seaport Terminals*, London: Hutchinson University Library



Γράφημα 1-1: Οι φάσεις της λιμενικής ανάπτυξης

Αν σταθούμε σε αυτό πιο κριτικά, θα δούμε ότι η συγκεκριμένη άποψη φαίνεται να έχει εφαρμογή στα παραδοσιακά μεγάλα λιμάνια, αλλά αδυνατεί να εξηγήσει την περίπτωση των σύγχρονων λιμανιών (πχ λιμανιών μεταφόρτωσης και τερματικών διαφόρων χρήσεων). Επίσης, το Μοντέλο Bird δε λαμβάνει υπόψη το μέγεθος της ενδοχώρας ως παράγοντα που συμβάλει στη λιμενική ανάπτυξη, παρόλο που κάνει κάποιες προτάσεις για ενδυνάμωση του δεσμού ενδοχώρας και λιμανιού και εκεί είναι που πρέπει να εισαχθεί έννοια της λιμενικής αποκέντρωσης (*port regionalization*). Σε αυτό το σημείο οι Notteboom και Rodrigue²⁴ σχολιάζουν ότι η φάση του regionalization αποκτά ευρύτερα γεωγραφικά όρια, τα οποία πηγαίνουν πέρα από το λιμάνι.

Το μοντέλο του Bird και η υπόλοιπη βιβλιογραφία πηγαίνουν ακόμα παρακάτω όσον αφορά στην εξέλιξη του χώρου στα λιμάνια λόγω της λιμενικής αποκέντρωσης. Το ίδιο συμβαίνει και με τη δικτύωση. Παρόμοια Μοντέλα αναπτύχθηκαν και από άλλους (Taaffe et al²⁵, Barke²⁶ και Hayuth²⁷), τα οποία,

²⁴ Notteboom Theo N, Rodrigue Jean Paul (2005), *Port regionalization: towards a new phase in port development*, MARIT. POL. MGMT., JULY-SEPTEMBER 2005, VOL. 32, NO. 3, 297-313, Taylor & Francis Group, Antwerp

²⁵ Taaffe, E. J., Morrill, R. L. and Gould, P. R., *Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis*. Geographical Review, 1963, 53, 503-529.

²⁶ Barke, M. (1986), *Transport and Trade*, Edinburgh: Oliver & Boyd

ανάμεσα σε άλλα, έκαναν λόγο για αυξανόμενο βαθμό λιμενικής συγκέντρωσης κατά την ανάπτυξη των αστικών κέντρων ως διαδρόμων δικτύων που συνδέουν κέντρα στην ενδοχώρα και σημαντικά λιμάνια, αλλά και για διαδικασία αποκέντρωσης του λιμενικού συστήματος. Η εμπειρική έρευνα²⁸ όμως έχει δείξει ότι σε κάποια λιμάνια υπάρχει όντως μεγάλη συγκέντρωση, αλλά σε άλλα όχι. Αυτά τα μοντέλα δεν εξηγούν την άνοδο των τερματικών hub και δε θεωρούν τα κέντρα εσωτερικής διανομής φορτίου ως ενεργούς κόμβους στη δημιουργία κέντρων φόρτωσης. Αυτούς τους παράγοντες έλαβαν όμως υπόψη οι Notteboom και Rodrigue, για να καταλήξουν στο ότι στη φάση ανάπτυξης το λιμενικό σύστημα προσαρμόζεται στις επιταγές των συστημάτων διανομής και των δικτύων παγκόσμιας παραγωγής, ενώ ταυτόχρονα αποδυναμώνει τους τοπικούς περιορισμούς. Το συγκεκριμένο θέμα θα αναπτυχθεί παρακάτω, αφότου αναλυθεί η έννοια της ενδοχώρας.

1.3 Κατηγοριοποίηση λιμανιών με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς

1.3.1 Το κριτήριο του δημόσιου αγαθού

Σε αυτό το σημείο θα χρησιμοποιηθεί ως βάση ο ορισμός που έδωσε ο Haralambides²⁹: *Το λιμάνι, τώρα, είναι ο σύνδεσμος μεταξύ ξηράς και θάλασσας, δηλαδή ένας κρίκος στην εφοδιαστική αλυσίδα, το σημείο όπου τα αγαθά αλλάζουν μέσο μεταφοράς. Η βασική του λειτουργία είναι η διαχείριση φορτίου. Για να συμβεί αυτό, πρέπει να οργανωθεί μια μεγάλη σειρά από υπηρεσίες, όλες εξίσου σημαντικές για τη διευκόλυνση της μεταφοράς των φορτίων. Πρόκειται για την παροχή βυθοκόρων και εκβάθυνσης των λεκανών, για να επιτραπούν οι προσεγγίσεις και οι ελιγμοί των σκαφών, τις ενισχύσεις της πλοήγησης, τους κυματοθραύστες, τις ρυμουλκήσεις, τον εξοπλισμό κάθε είδους για το χειρισμό των φορτίων, τους χώρους αποθήκευσης, την ασφάλεια, τα γραφεία της διοίκησης κ.ά.. Το κυρίαρχο όμως αγαθό που προσφέρει το λιμάνι είναι η γη, καθώς πρόκειται για μία βιομηχανία εντάσεως γης. Αμέσως*

²⁷ Hayuth, Y. (1981), *Containerization and the load center concept*. Economic Geography, 1981 57(2), 160–176.

²⁸ Notteboom Theo N, Rodrigue Jean Paul, *Port regionalization: towards a new phase in port development*, MARIT. POL. MGMT., JULY–SEPTEMBER 2005, VOL. 32, NO. 3, 297–313, Taylor & Francis Group, Antwerp, 2005, 3

²⁹ Haralambides H. E. (2004), *Competition, excess capacity and the pricing of port infrastructure*, International Journal of Maritime Economics, 2004, 4, Palgrave (σελ. 325)

προκύπτει όμως ο εξής προβληματισμός: *Πώς μετριέται η αξία της γης; Ποιο κόστος ευκαιρίας υπολογίζεται; Πώς καθορίζεται σε ποιον ανήκει και σε ποιον τελικά πρέπει να ανήκει;* Ειδικά το τελευταίο ερώτημα είναι και το πιο κρίσιμο. Ανάλογα με την ιδιοκτησία (δημόσια ή ιδιωτική) καθορίζεται και η χρηματοδότηση και, κατ' επέκταση, και η τιμολόγηση των υπηρεσιών που παρέχονται. Ένα σχόλιο που μπορεί να γίνει εδώ είναι ότι αφού κάποια λιμάνια (λόγω της κρατικής χρηματοδότησης) δε χρειάζεται να καλύψουν τα ίδια όλα τα κόστη τους, αποκτούν συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τα υπόλοιπα ανταγωνιστικά τους λιμάνια, τα οποία μεταβιβάζουν αυτά τα κόστη τους στους χρήστες τους.

Ιδιαίτερα μετά από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η ανάπτυξη και η παροχή υποδομών ήταν κρατική υπόθεση, αφού θεωρείτο δημόσιο αγαθό, το οποίο εξυπηρετούσε το συλλογικό εθνικό συμφέρον, προωθώντας την κοινωνική συνοχή, μεγαλώνοντας τις αγορές και δημιουργώντας θέσεις εργασίας. Αυτή η κατάσταση επέφερε μαζική παραγωγή, μείωση του κατά μονάδα κόστους και διεθνή ανταγωνιστικότητα³⁰. Και γενικότερα όμως τα λιμάνια αντιμετωπίστηκαν κατεξοχήν ως πόλοι αλλά και ως εργαλεία κάποιες φορές περιφερειακής και εθνικής εν γένει ανάπτυξης, οδηγώντας στο μέρος τους μεγάλο μέρος των χρηματοδοτήσεων που προέρχονται από το κράτος.

Τα λιμάνια παράγουν τόσο δημόσια όσο και ιδιωτικά αγαθά. Τα δημόσια είναι αυτά που είναι φύσει μη διαιρετά, όπως για παράδειγμα οι εργασίες για τη δημιουργία λεκανών και την εκβάθυνση των καναλιών ή τα αντιπλημμυρικά έργα. Ιδιωτικά είναι τα αγαθά που είναι διαιρετά και μπορούν να καταναλωθούν. Η αξία τους μπορεί να απομονωθεί και να επισημανθεί σε κάθε αγοραστική συναλλαγή. Τα λιμάνια παράγουν άμεσα οικονομικά οφέλη (ιδιωτικά αγαθά) μέσω των λειτουργιών τους, όπως και άμεσα οφέλη (δημόσια αγαθά) με τη μορφή αύξησης του εμπορίου, της αγοράς και της παραγωγής και άλλων παράλληλων με αυτά υπηρεσιών. Αυτές οι επιδράσεις πολλαπλασιαστική έχουν χρησιμοποιηθεί πολλές φορές ως επιχειρήματα υπέρ της άμεσης δημόσιας επένδυσης. Λόγω αυτής της διττής παραγωγής δημόσιων και ιδιωτικών αγαθών ανακύπτουν πολυπλοκότητες, οι οποίες δυσχεραίνουν τον προσδιορισμό των ρόλων και των ορίων ανάμεσα σε δημόσιο και ιδιωτικό τομέα στη λιμενική βιομηχανία.

³⁰Οπ. π. (σελ. 326)

Πιο συγκεκριμένα, από τη δεκαετία του 1980 ο κρατικός παρεμβατισμός περιορίζεται και ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει στη λιμενική παραγωγική διαδικασία. Τις ιδιωτικοποιήσεις στα λιμάνια ξεκινάει η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, κίνηση πρωτοποριακή για τη Λιμενική Οικονομική, σύμφωνα με την οποία, οι δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης θα καθιστούσαν τα λιμάνια αποτελεσματικά. Πιο εντατικά αυτό συνεχίστηκε και κατά τη δεκαετία του 1990. Ως αποτέλεσμα, καταργήθηκαν οι περιορισμοί στις επενδύσεις, αναπτύχθηκαν νέες χρηματοδοτικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες, μειώθηκε το κόστος της εργασίας και αυξήθηκε η ανταγωνιστικότητα. Παρ' όλα αυτά, δεν πραγματοποιήθηκε ο εντυπωσιακός εκσυγχρονισμός των υποδομών, το οποίο προσδοκούσαν οι εφαρμοστές της νεοφιλελεύθερης λιμενικής πολιτικής.

Έχοντας υπόψη ότι η ιδιωτικοποίηση δεν είναι πανάκεια, το παράδειγμα του Ηνωμένου Βασιλείου ακολούθησαν και άλλες χώρες με διάφορους τρόπους. Επιδιώξή τους λίγο πολύ ήταν η προσέλκυση νέων επενδυτικών κεφαλαίων, η μείωση των δημόσιων δαπανών, η βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών, ο καλύτερος συντονισμός των λειτουργιών και η αποτελεσματική ενσωμάτωση στην εφοδιαστική αλυσίδα, η μείωση του συνολικού λιμενικού κόστους και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας³¹.

1.3.2 Κατηγορίες λιμανιών με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς

Στην πραγματικότητα, η εμπειρία ιδιωτικοποιήσεων του Ηνωμένου Βασιλείου και η εμπειρία εν μέρει των Ηνωμένων Πολιτειών μας δείχνει ότι οι λιμενικές υπηρεσίες μπορούν να παραχθούν με επιβάρυνση των χρηστών, γεγονός που μας αναγκάζει να δούμε τα πράγματα λίγο διαφορετικά.

Γενικά, πάντως, από τη μία πλευρά έχουμε πλήρη κρατικό έλεγχο στο σχεδιασμό, τους κανονισμούς και τις λειτουργίες (**Service Port**, σύμφωνα με την Έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας). Από την άλλη έχουμε σχεδόν παντελή έλλειψη

³¹ Γκιζιάκης, Κ., Παρδάλη, Α. & Σαμπράκος, Ε. (2007), *Ανταγωνιστικότητα και Προοπτική Ανάπτυξης των Εμπορευματικών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης*, Πειραιάς: Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιώς (σελ. 3)

του δημοσίου σε θέματα δημόσιας ιδιοκτησίας, λειτουργιών και κανονισμών και αναφερόμαστε στο **Πλήρως Ιδιωτικό Λιμάνι**³².

Η πιο σημαντική κατηγοριοποίηση λιμανιών έχει γίνει από την Παγκόσμια Τράπεζα³³, αναφορικά με τη διοίκησή τους. Οι κατηγορίες διαφοροποιούνται με βάση χαρακτηριστικά όπως η δημόσια /ιδιωτική /μικτή παροχή των προσφερόμενων υπηρεσιών, ο προσανατολισμός του ποια είναι η ενδοχώρα τους, η ιδιοκτησία των υποδομών, η ιδιοκτησία της ανωδομής και του εξοπλισμού και το καθεστώς της διοίκησης και της εργασίας. Έτσι, έχουμε:

- **Service port:** Έχουν κατεξοχήν δημόσιο χαρακτήρα. Οι Λιμενικές Αρχές παρέχουν τις προσφερόμενες υπηρεσίες και το δημόσιο κατέχει υποδομές, ανωδομές και εξοπλισμό, διοικεί και είναι υπεύθυνο για την πρόσληψη του προσωπικού.
- **Tool port:** Εδώ οι Λιμενικές Αρχές κατέχουν και συντηρούν τις υποδομές, τις ανωδομές και τον εξοπλισμό, όπου δουλεύει το προσωπικό της. Όμως, μπορεί να δοθεί άδεια σε άλλους χειριστές φορτίων είτε από τις Λιμενικές Αρχές είτε από πλοιοκτήτες ή ιδιοκτήτες φορτίων να εργαστούν στο λιμάνι με δικό τους εξοπλισμό. Το μειονέκτημα, συνεπώς, είναι ο ακριβής καθορισμός ευθυνών χειρισμού.
- **Landlord port:** Σε αυτήν την περίπτωση, η Λιμενική Αρχή λειτουργεί ως ρυθμιστικό σώμα και ως ιδιοκτήτης γης. Λειτουργίες όπως η διαχείριση φορτίου γίνεται κυρίως από ιδιώτες. Η υποδομή μισθώνεται σε ιδιώτες, επίσης. Αυτοί με τη σειρά τους παρέχουν την ανωδομή και τον εξοπλισμό. Η εργασία ρυθμίζεται από τους χρήστες των τερματικών συνήθως. Π.χ. Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Νέα Υόρκη, Σιγκαπούρη.
- **Fully privatised port ή Private Sector port:** Πολλοί θεωρούν ακραία αυτήν την κατηγορία λιμανιών. Η γη είναι ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Μεταβιβάζοντας όμως την ιδιοκτησία σε ιδιώτες υπάρχει ο κίνδυνος μεταβίβασης για λόγους άσχετους με τη λιμενική δραστηριότητα. Αυτή η κατηγορία έχει χαρακτηριστεί ακόμα και ως «παγίδα» και έχουν εκφραστεί φόβοι για εκδήλωση μονοπωλιακών

³² World Bank Port Reform Tool Kit, Module 3, *Alternative port management structures and ownership models*, The World Bank (σελ. 9)

³³ Οπ. π. (σελ. 16-23)

συμπεριφορών³⁴. Τα κύρια θετικά της πλήρους ιδιωτικοποίησης (με βάση την εμπειρία των ιδιωτικοποιήσεων στο Ηνωμένο Βασίλειο) είναι ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων, οι οποίες θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις και τις ανάγκες του κάθε χρήστη, η επίτευξη χρηματοοικονομικής σταθερότητας και χρηματοοικονομικών στόχων, αυξάνοντας την ιδιωτική χρηματοδότηση, και εργατική σταθερότητα.

Μεγάλο ενδιαφέρον έχουν κάποιοι πίνακες³⁵ που παρουσιάζει στην Έκθεσή της η Παγκόσμια Τράπεζα. Ο πρώτος αναφέρεται στα δυνατά και τα αδύναμα σημεία της κάθε κατηγορίας λιμανιών. Ο δεύτερος «διανέμει» τη δημόσια και την ιδιωτική συμμετοχή σε υποδομές, ανωδομές, εργασία και άλλες λειτουργίες. Και ο τρίτος πίνακας εκθέτει την άποψη του Michael Heinrich για την εμπειρία από το «Χανσεατικό μοντέλο».

Φυσικά, η προσέγγιση αυτή της Παγκόσμιας Τράπεζας είναι αρκετά θεωρητική, για να μπορεί να εφαρμοστεί κάπου απόλυτα και είναι μονοδιάστατη ως ένα βαθμό γιατί δε λαμβάνει υπόψη της κάποιες καταστάσεις, όπως π.χ. τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για τις υποδομές.

Άλλες αξιολογικές κατηγοριοποιήσεις και σχετικές προσεγγίσεις έχουν γίνει από τους Baird³⁶ και Baltazar & Brooks³⁷, προκειμένου να δώσουν μια πιο ρεαλιστική διάσταση στην κατηγοριοποίηση της Παγκόσμιας Τράπεζας. Η πρώτη (θα αναπτυχθεί λίγο περισσότερο σε επόμενο κεφάλαιο) όμως, σε δύο χώρες που έγινε προσπάθεια να εφαρμοστεί (Φιλιππίνες και Καναδάς) δεν επαληθεύτηκε σε αρκετά ικανοποιητικό βαθμό³⁸. Ένα θετικό στοιχείο αυτής της προσέγγισης είναι και η αναγνώριση του γεγονότος ότι ο βαθμός της ιδιωτικής ή της δημόσιας συμμετοχής

³⁴ Brooks Mary R. (2004), *The governance structure of ports*, Review of network Economics, vol. 3, issue 2, June 2004 (σελ. 171)

³⁵ Βλ. Παράρτημα

³⁶ Baird Alfred J. (2000), *Port privatisation: Objectives, extent, process and the U.K. experience*, International Journal of Maritime Economics, Palgrave Journals, 2000, vol. 2, (σελ. 180)

³⁷ Baltazar R. & Brooks M. R. (2001), *The governance of port devolution: A tale of two countries*, World Conference on Transport Research, Seoul, July 2001

³⁸ Brooks Mary R. (2004), *The governance structure of ports*, Review of network Economics, vol. 3, issue 2, June 2004 (σελ. 171)

δεν μπορεί να προκαθοριστεί ούτε να προσδιοριστεί ακριβώς. Γενικά, πάντως, θέτει σχετικά αυστηρά όρια.

Σύμφωνα με την εμπειρία των τελευταίων χρόνων, μπορεί να διαπιστωθεί ότι η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία παίρνει διάφορες μορφές και ποικίλει ανάλογα με το εύρος των λειτουργιών που εκτελούνται από τους ιδιώτες. Είδαμε όμως, βέβαια, η ιδιωτικοποίηση ενός λιμανιού δεν είναι πανάκεια. Οι παράγοντες που πρέπει να μελετηθούν σε μια τέτοια διαδικασία είναι:

- α) Το μέγεθος της χώρας που βρίσκεται το λιμάνι
- β) Η γενικότερη κατάσταση της οικονομίας
- γ) Το μέγεθος του λιμανιού
- δ) Η διαθέσιμη έκταση για την ανάπτυξη νέων τερματικών που θα οδηγήσει και στην ανάπτυξη του ενδολιμενικού ανταγωνισμού
- ε) Η οικονομική κατάσταση του λιμανιού
- στ) Η μορφή της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται το λιμάνι
- ζ) Η σημασία του για την ευρύτερη περιοχή, τη χώρα, κλπ³⁹.

Η συνεργασία του ιδιωτικού με το δημόσιο τομέα έχει πάρει, λοιπόν, διάφορες μορφές και έχει γίνει με διάφορους τρόπους και εξαρτάται από την πολιτική ηγεσία και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περίπτωσης. Σε μία σχετική έρευνα⁴⁰ αναφορικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους απάντησαν 188 λιμάνια (πάνω από το 80% των μελών της IAPH), αντιπροσωπεύοντας μια καλή γεωγραφική κατανομή και συμπεριλαμβάνοντας τα περισσότερα από τα παγκοσμίως μεγαλύτερα λιμάνια και αρκετά από τα μεσαίου μεγέθους. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν ορισμένα από τα αποτελέσματα της έρευνας από τα λιμάνια που απάντησαν. Συνοπτικά:

³⁹ Ανταγωνιστικότητα και προοπτική ανάπτυξης των εμπορευματικών λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, Περιοδικό «Ενημέρωση», τεύχος 141, Πειραιάς, Αύγουστος 2008 (<http://www.inegsee.gr/enimerwsi-141-doc2.htm>)

⁴⁰ διεξήχθη το 1999 από την IAPH (International Association of Ports and Harbours), www.iaph.com

- Το 92% των τερματικών που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια αποτελούν δημόσιους οργανισμούς.
- Από αυτό το ποσοστό, το 72% πρόκειται για δημόσιες, δημοτικές επιχειρήσεις ή συνεταιρισμούς και το υπόλοιπο 21% αποτελείται από δημόσια λιμάνια που διοικούνται από την κεντρική κυβέρνηση.
- Μόλις το 7% αποτελούν ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Ως ποσοστό της παγκόσμιας δυναμικότητας σε TEUs, για το 2006 το 56% ανήκε σε Παγκόσμιους Διαχειριστές, το 22,6% σε Ιδιωτικούς Φορείς και το 21,4% σε Δημόσιους Φορείς.

Ένα εύκολο συμπέρασμα των παραπάνω είναι ότι τελικά, παρά τον αυξανόμενο ρόλο του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία, το δημόσιο παραμένει ισχυρό, αφού για παράδειγμα το 90% του θαλάσσιου εμπορίου της ΕΕ το διαχειρίζονται λιμάνια που οι επενδύσεις και οι αποφάσεις τιμολόγησης κύρια των υποδομών εξαρτώνται από τις χρηματοδοτήσεις των δημοσίων Λιμενικών Αρχών. Η κρατική ενίσχυση λαμβάνει ποικίλες μορφές π.χ. δάνεια με προνομιακούς όρους, φοροαπαλλαγές, προνομιακές μισθώσεις γης και παροχή βοηθητικών διοικητικών και τεχνικών υπηρεσιών. Και, φυσικά, οι θεωρητικές προσεγγίσεις συνήθως είτε δεν απεικονίζουν αντιπροσωπευτικά την πραγματικότητα είτε δεν επαληθεύονται αναφορικά με τις προβλέψεις τους.

Τώρα που έχουμε δει τι είναι λιμάνι, πρέπει σε αυτό το σημείο να δούμε και αυτούς που εμπλέκονται σε αυτό, καθώς και τις ενέργειές τους για τη λιμενική ανάπτυξη και ποιοι από αυτούς επενδύουν σε αυτήν και με ποιους τρόπους.

2. Οι Επενδύσεις στα Λιμάνια

2.1 Οι λιμενικές επενδύσεις γενικά

Με βάση τον ορισμό της Δελή⁴¹, ως επένδυση ορίζεται η πράξη απόκτησης διαρκούς αγαθού, που γίνεται με σκοπό τη χρησιμοποίησή του, κατά τη διάρκεια της ζωής του, για την παραγωγή άλλων αγαθών (υλικών ή άυλων). Η επένδυση δεσμεύει κεφάλαιο για πολλά χρόνια (συνήθως) με την προσδοκία μελλοντικών ωφελειών, γεγονός που συνεπάγεται κινδύνους. Αλλιώς, μιλάμε για τη διάθεση χρηματικών ποσών, ή γενικότερα περιουσιακών στοιχείων, για τη δημιουργία νέου παραγωγικού κεφαλαίου, εν ολίγοις οτιδήποτε μπορεί να αποφέρει βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα όφελος. Το βασικό χαρακτηριστικό κάθε επενδυτικής δραστηριότητας είναι ότι οι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι του επενδυτή δε χρησιμοποιούνται στην άμεση κατανάλωση αλλά σε κάποια οικονομική δραστηριότητα από την οποία και αναμένονται μελλοντικά οικονομικά οφέλη ή εξυπηρέτηση αναγκαίων κοινωφελών σκοπών⁴².

Κάθε επενδυτικό σχέδιο, ως σύνθετη οικονομική δραστηριότητα, απαιτεί και μια σειρά από καλά σχεδιασμένες αποφάσεις και ενέργειες διάθεσης πόρων (ως επί το πλείστον χρηματικών), προκειμένου να δημιουργηθεί ή να επεκταθεί μια μονάδα παραγωγής αγαθών ή υπηρεσιών.

Τέλος, οι επενδύσεις ταξινομούνται σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με τα επιμέρους χαρακτηριστικά αλλά και τους σκοπούς που εξυπηρετούν. Έτσι, για αυτό το σκοπό λαμβάνονται υπόψη:

- Το αντικείμενο της επένδυσης (παραγωγική, κερδοσκοπική, μικτή)
- Το φυσικό αντικείμενο της επένδυσης (μια νέα μονάδα παραγωγής, επέκτασή της κτλ.)

⁴¹ Δελή Κ (1985), *Θεωρία και Μέθοδοι Αξιολόγησης Επενδύσεων*, Αθήνα, 1985 (σελ. 7)

⁴² Εύστρα Αλεξάνδρα (2007), *Σύγχρονες Μορφές Χρηματοδοτήσεων, Μελέτη Περίπτωσης Χρηματοδότησης Cement Carriers*, Αθήνα: ΕΜΠ (σελ. 40)

- Η ένταξη στους παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας (σχέδια αγροτικής ανάπτυξης, βιομηχανικά σχέδια, τουριστικά σχέδια κτλ)
- Το μέγεθος της επένδυσης (μικρά, μεσαία και μεγάλα σχέδια)
- Ο φορέας εκπόνησης της επένδυσης (ιδιωτικές, δημόσιες, μικτού ή κοινού ενδιαφέροντος)
- Ο σκοπός της επένδυσης (σχέδια επενδύσεων ενός σκοπού, σχέδια επενδύσεων πολλαπλού σκοπού)
- Η βαρύτητα χρήσης ή εισροής συγκεκριμένου είδους πόρου (εντάσεως κεφαλαίου, εντάσεως εργασίας, εντάσεως εδαφικών πόρων)
- Η επιφάνεια επιρροής της επένδυσης (τοπικές, περιφερειακές, κοινοτικές –ΕΕ, πολυεθνικές ή παγκόσμιες)
- Ο βαθμός επικινδυνότητας της επένδυσης (απολύτως εξασφαλισμένες στον επενδυτικό κίνδυνο και την αβεβαιότητα, χαμηλού κινδύνου, υψηλού κινδύνου)⁴³.

Οι επενδύσεις στα λιμάνια αποσκοπούν κατ' αρχήν στα άμεσα ή έμμεσα οικονομικά οφέλη που θα αποφέρουν στις επιχειρήσεις ή τους φορείς που τις πραγματοποιούν. Πέρα από αυτά τα οφέλη όμως, οι επενδύσεις έχουν πολύπλευρες και πολλαπλές επιπτώσεις στην οικονομική και την κοινωνική ζωή μιας χώρας αφού διευρύνουν την παραγωγική δυναμικότητα της οικονομίας, προσφέρουν νέες ευκαιρίες απασχόλησης περιορίζοντας την ανεργία, επιταχύνουν τη διαδικασία οικονομικής ανάπτυξης, ενισχύουν την οικονομική σταθερότητα σε περιόδους ύφεσης, συμβάλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη, ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα της ενδοχώρας κ.ά.

Ακόμα πιο συγκεκριμένα, άλλοι στόχοι μπορεί να είναι η ελαχιστοποίηση του χρόνου παραμονής στα λιμάνια, η ελαχιστοποίηση της χρήσης των πόρων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, η μεγιστοποίηση της απόδοσης του λιμανιού ως προς την κίνηση των πλοίων των φορτίων, η ελαχιστοποίηση του λιμενικού κόστους και κατ' επέκταση του μεταφορικού κόστους, η βελτίωση της λιμενικής υπηρεσίας, η

⁴³ Οπ.π. (σελ. 43-44)

μεγιστοποίηση του πλεονάσματος του λιμανιού και η προστασία του περιβάλλοντος⁴⁴.

Οι επιπτώσεις από την πραγματοποίηση των διαφόρων επενδυτικών σχεδίων μπορεί να είναι ποικίλες και δεν περιορίζονται μονάχα στον κλάδο της οικονομίας, αλλά και σε άλλους τομείς και ακριβώς επειδή είναι πολυεπίπεδες, μπορούν να έχουν και πολλές έμμεσες επιπτώσεις.

Σε ό,τι αφορά όμως στην οικονομική ανάπτυξη μιας ενδοχώρας, η πραγματοποίηση επενδύσεων δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες και προϋποθέσεις για την αύξηση του ρυθμού ανάπτυξης, αύξηση όχι μόνο της απασχόλησης, αλλά και του κατά κεφαλήν εισοδήματος που αντιστοιχεί σε μια συγκεκριμένη περιοχή, καθώς και την επίτευξη κοινωνικής σταθερότητας. Επιπλέον, η υλοποίηση διαφόρων επενδυτικών σχεδίων αποτρέπει την εκροή εγχώριου συναλλάγματος σε άλλες χώρες, ενώ συγχρόνως συντελεί στη βελτίωση των εξαγωγών και την αύξηση των δημοσίων εσόδων. Εξάλλου, έχει παρατηρηθεί ότι όταν σε μια περιοχή πραγματοποιούνται νέα επενδυτικά σχέδια (είτε πρόκειται για ιδιωτικά, είτε για δημόσια είτε και για συνδυασμό και των δύο), πέραν του ότι επιτυγχάνεται οικονομική σταθερότητα, αναπτύσσεται και ένα κλίμα εμπιστοσύνης για τους επενδυτές του εξωτερικού και, ως εκ τούτου, ευνοείται η εισροή συναλλάγματος στη χώρα και βελτιώνεται η οικονομία της χώρας αυτή καθαυτή⁴⁵.

Όταν μιλάμε για λιμενικές επενδύσεις, αναφερόμαστε συνήθως στις δαπάνες για την απόκτηση κτιρίων, κρηπιδωμάτων, γερανών, κυματοθραυστών κτλ, δηλαδή πρόκειται περί δαπανών που αφορούν στην υποδομή και την ανωδομή των λιμένων.

Αυτές μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με:

- Τη νομική μορφή του υποκειμένου (Δηλαδή από τον ιδιωτικό ή το δημόσιο τομέα. Συνήθως, οι επενδύσεις για τα βασικά έργα υποδομής γίνονται από το δημόσιο τομέα και οι επενδύσεις σε ανωδομή γίνονται τόσο από το δημόσιο όσο και τον ιδιωτικό τομέα.)

⁴⁴ Παρδάλη Αγγελική Ι. (1997), *Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων*, Αθήνα: Interbooks (σελ. 421-422)

⁴⁵ Κιντής Α., Πουρναράκης Ε. (1995), *Εισαγωγή στην Οικονομική – Τόμος Ι: Μακροοικονομία*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης

- Τον ειδικό ή ενδιάμεσο σκοπό της λιμενικής επιχείρησης (Επενδύσεις αντικατάστασης και ανανέωσης του λιμενικού εξοπλισμού, όπως επενδύσεις εκσυγχρονισμού, ανάπτυξης, «γοήτρου» και κοινωνικές)
- Το χρόνο κατασκευής και εκμετάλλευσης
- Τη φύση του αγαθού (Υλικές και άυλες επενδύσεις)⁴⁶.

Οι σκοποί μιας λιμενικής επένδυσης διαφέρουν από λιμάνι σε λιμάνι και εξαρτώνται από το λιμενικό έλεγχο, τη λιμενική ανάπτυξη, το ρόλο και τους στόχους του λιμανιού κτλ. Ο πιο συνηθισμένος στόχος είναι τα άμεσα ή έμμεσα οικονομικά οφέλη που θα αποφέρει η νέα επένδυση στην επιχείρηση. Ο στόχος για υψηλά επίπεδα απόδοσης του κεφαλαίου υπάρχει πάντα στα λιμάνια, αλλά υπάρχουν διάφορα μειονεκτήματα συγκέντρωσης σ' αυτό το στόχο⁴⁷. Οι επενδύσεις στα λιμάνια όμως, πέρα από τα οφέλη για τη συγκεκριμένη επιχείρηση έχουν πολύπλευρες και πολλαπλές επιπτώσεις στην οικονομική και κοινωνική ζωή μιας περιοχής, φαινόμενο που θα αναπτυχθεί αργότερα.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, δε θα ήταν υπερβολή να βγει το συμπέρασμα ότι η πραγματοποίηση επενδύσεων αποτελεί κινητήριο μοχλό για την οικονομία και, συγχρόνως, απαραίτητη προϋπόθεση, ούτως ώστε να επιτευχθεί η οικονομική ανάπτυξη. Δεν είναι τυχαίο, άλλωστε, το γεγονός ότι οι όλες οι κυβερνήσεις δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην προσέλυση επενδυτών (από το εσωτερικό ή το εξωτερικό) εφαρμόζοντας πολιτικές κινήτρων κάθε μορφής (επιχορηγήσεις, φορολογικές απαλλαγές, επιδοτήσεις τόκων κτλ). Τέλος, αξίζει να επισημανθεί ότι, στα πλαίσια της ενίσχυσης της εγχώριας επενδυτικής δραστηριότητας και, κατ' επέκταση, της οικονομίας εν γένει, οι κυβερνήσεις των

⁴⁶ Παρδάλη Αγγελική Ι. (1997), *Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων*, Αθήνα: Interbooks, (σελ. 420-421)

⁴⁷ Αυτό συμβαίνει γιατί:

- Δεν υπάρχει ένα συγκεκριμένο ποσοστό απόδοσης κεφαλαίου για όλα τα λιμάνια της ίδιας χώρας ή ακόμα για διαφορετικά λιμάνια που ανήκουν σε μια λιμενική αρχή.
- Υπάρχουν διαφορές στο κόστος ευκαιρίας των χρημάτων μεταξύ διαφορετικών λιμενικών οργανισμών
- Υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές στα επιτόκια σε διαφορετικές χρονικές στιγμές και
- Οι μέθοδοι που υπολογίζονται οι αποσβέσεις διαφέρουν από λιμάνι σε λιμάνι (Παρδάλη Αγγελική Ι. (1997), σελ. 421)

περισσότερων κρατών δίνουν πλήθος επενδυτικών κινήτρων, μέσω των ισχυόντων αναπτυξιακών νόμων.

2.2 Επενδύσεις σε πάγια περιουσιακά στοιχεία

2.2.1 Επενδύσεις σε υποδομή και ανωδομή

Πριν από το 1980, τα λιμάνια χρηματοδοτούνταν κυρίως από την κυβέρνηση. Η γενική υποδομή των λιμανιών landlord χρηματοδοτείτο από κοινού από την κυβέρνηση και τη λιμενική αρχή, και η ανωδομή και ο εξοπλισμός των τερματικών από ιδιώτες. Οι πλήρως ιδιωτικοποιημένοι λιμένες ήταν η εξαίρεση. Σε περίπτωση που μια κυβέρνηση δεν είχε κεφάλαια για την ακριβή υποδομή λιμένων, είτε διέκοπταν την ανάπτυξη τους ή τα χρήματα βρέθηκαν από διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς, όπως η Παγκόσμια Τράπεζα. Οι λιμένες έχουν ανάγκη από ακριβή υποδομή, για να είναι σε θέση να ανταγωνιστούν επιτυχώς. Μέχρι σήμερα, οι λιμενικές αρχές στηρίχθηκαν κυρίως στις συνεισφορές και τις επιχορηγήσεις από τις εθνικές κυβερνήσεις για την οικοδόμηση ή τη βελτίωση της βασικής υποδομής λιμένων. Τέτοιες συνεισφορές συνήθως αφαιρούνταν από τους οικονομικούς απολογισμούς των λιμανιών και, επομένως, τα βοήθησαν να έχουν να επιδείξουν θετικά οικονομικά αποτελέσματα.

Οι κρατικές χρηματοδοτήσεις εξαρτώνται από τις πολιτικές και οικονομικές επιλογές της κάθε κυβέρνησης και στην πολιτική που χαρασσόταν από αυτές. Εάν οι λιμένες θεωρούνται ως ανεξάρτητες οικονομικές οντότητες, πρέπει να επιβαρυνθούν πλήρως τις δαπάνες τους, χωρίς άμεση κυβερνητική υποστήριξη. Σε μερικές χώρες, η χρηματοδότηση της βασικής θαλάσσιας υποδομής θεωρείται δημόσια υπόθεση (π.χ., στη Γαλλία και την Κροατία) επειδή αυτό το μέρος της υποδομής ανήκει στο "δημόσιο τομέα".

Είναι σημαντικό σε αυτό το σημείο να γίνει διαχωρισμός ανάμεσα σε επενδύσεις στη **βασική υποδομή** (πχ κρηπιδώματα, δάπεδα), στη **λειτουργική**

υποδομή, στην **ανωδομή** (πχ γερανογέφυρες) και στον **εξοπλισμό** των λιμένων⁴⁸. Η κατανόηση αυτών των διακρίσεων βοηθά στην απόφαση για το ποιες επενδύσεις πρέπει να πληρωθούν από το λιμάνι, ποιες πρέπει να πληρωθούν από την τοπική ή περιφερειακή κοινότητα, ποιες από την κυβέρνηση και ποιες από ιδιώτες.

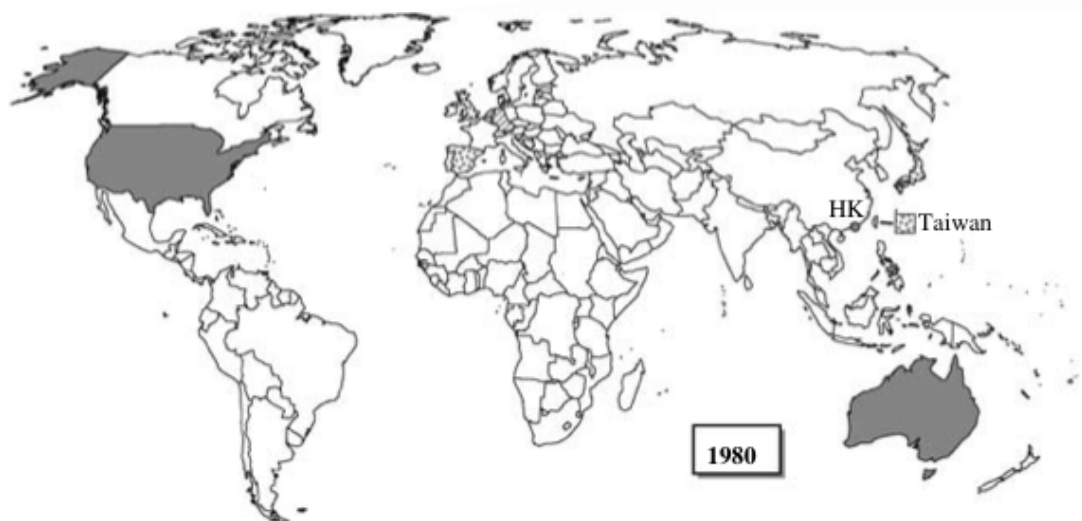
Εκτός από τη χρηματοδότηση της κατασκευής, της αποκατάστασης, της απόκτησης και της συντήρησης των περιουσιακών στοιχείων, οι λιμένες μπορούν επίσης να πρέπει να χρηματοδοτήσουν την οργανωτική αναδιοργάνωση και τη σχετική αποζημίωση εργασίας, καθώς επίσης και το κεφάλαιο κίνησης για να υποστηριχθούν οι λειτουργίες.

Σε πολλές χώρες, η κυβέρνηση είναι αρμόδια για τη χρηματοδότηση της βασικής υποδομής, είτε άμεσα είτε μέσω μιας συμμετοχής, για να αντισταθμίσει το κόστος της⁴⁹.

Σε αυτό το σημείο, είναι καλό να δούμε στο χάρτη πώς έχει διαμορφωθεί το θαλάσσιο εμπόριο τα τελευταία χρόνια:

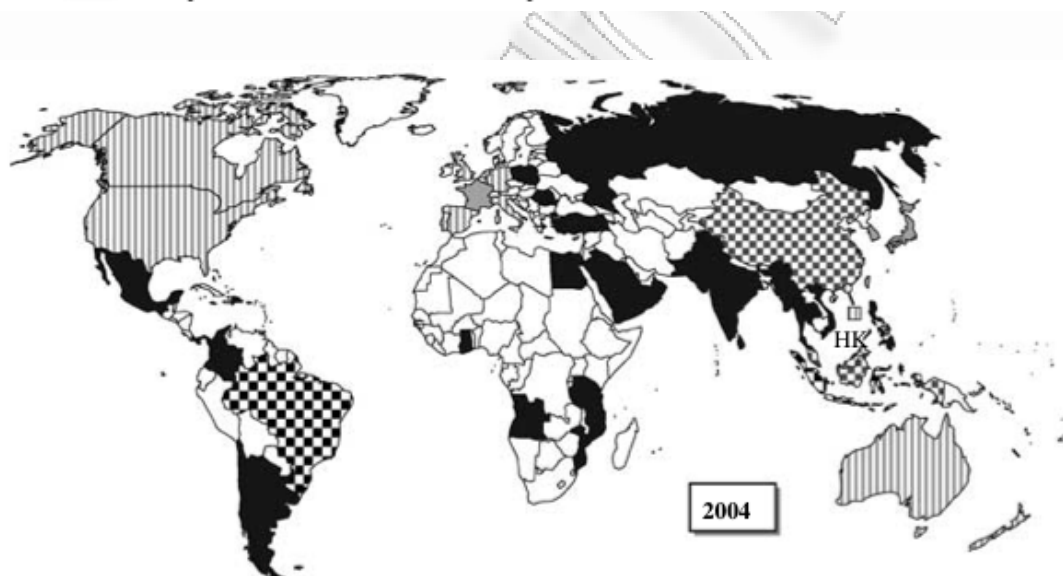
⁴⁸ Baird Alfred J. (2004), *Public goods and the public financing of major European seaports*, *Maritime Policy & Management*, vol. 31, no. 4, pp 375-391, October – December 2004, Taylor and Francis Group

⁴⁹ World Bank Port Reform Tool Kit, Module 3, *Alternative port management structures and ownership models*, The World Bank (σελ. 28-31)



1980

- Private (mainly) container terminal operations.
- ▨ State port model with a few exceptions (some domestic carriers operated berths in key ports).
- ▧ Anseatic landlord port model. Leadership of domestic stevedores.
- State port model in container terminal operations.



2004

- Private investments in container terminals - developing countries (1986-2003: < 1 USD billion).
- ▣ Private investments in container terminals-developing countries(1986-2003: > 1 USD billion).
- ▧ Early stage of port reform in developed countries.
- ▨ Advanced stage of port reform in developed countries.
- State port model in container terminal operations.

Χάρτης 2-1: Παγκόσμιες αλλαγές στο επιχειρησιακό περιβάλλον των λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων από το 1980 έως το 2004

(Πηγή: Olivier D, Parola F, Slack B, Wang James J (2007))

2.2.2 Βασικές μορφές χρηματοδότησης των επενδύσεων κατά τη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης

Η χρηματοδότηση ορίζεται ως η παροχή χρημάτων για την έναρξη, ολοκλήρωση ή βελτίωση μιας επιχείρησης ή δραστηριότητας με ευκολίες στην ανταπόδοση του ποσού⁵⁰. Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση αποτελεί στη πραγματικότητα τον κινητήριο μοχλό για την ανάπτυξη και την επέκταση της επιχειρηματικής δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιριών, σε έναν κλάδο που παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες αλλά και ιδιομορφίες. Αυτό ισχύει και πιο συγκεκριμένα, στην περίπτωση των χρηματοδοτήσεων που προορίζονται για τα λιμάνια. Πρέπει όμως κάπου εδώ να γίνει η επισήμανση ότι παρόλο που τα πλοία, η εκμετάλλευσή τους και οι λειτουργίες γύρω από αυτά αποτελούν εν γένει σημαντική πηγή εσόδων, δεν παύουν να είναι και επενδύσεις ιδιαίτερα υψηλού κόστους και κινδύνου, ως αποτέλεσμα των διαρκών μεταβολών και διακυμάνσεων (cyclicality) της αγοράς αυτής καθαυτής αλλά και των παγκόσμιων ανακατατάξεων (πολιτικοοικονομικές εξελίξεις, συναλλαγματικές μεταβολές κτλ). Ακριβώς αυτή η «επικινδυνότητα» και το ενεχόμενο ρίσκο είναι που επηρεάζουν και το βαθμό ευκολίας ή δυσκολίας χρηματοδότησης μιας ναυτιλιακής εταιρείας ή ενός λιμανιού από τραπεζικούς ή άλλους οργανισμούς.

Οι τράπεζες που ασχολούνται με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι κυρίως εμπορικές τράπεζες, τράπεζες επενδύσεων και τράπεζες αναπτύξεως (import-export banks) με βασικό κίνητρο την κερδοφορία, τη διασπορά του κινδύνου και την επέκτασή τους και σε άλλες δραστηριότητες. Η πιστωτική πολιτική που ακολουθείται σε κάθε περίπτωση ποικίλει ανάλογα με το μέγεθος του χαρτοφυλακίου του υποψηφίου, τους τύπους, τη μεταφορική ικανότητα και την ηλικία των πλοίων που απαρτίζουν το στόλο του, την ύπαρξη υπό κατασκευή πλοίων, το πελατολόγιο του, καθώς και τέλος, τον τύπο χρηματοδότησης που έχει ζητηθεί. Στις μέρες μας, συναντώνται πολλές μορφές λιμενικής χρηματοδότησης, όπως τα μετοχικά κεφάλαια – ιδιωτικά ή δημόσια – (private or public placements), η ενδιάμεση χρηματοδότηση (mezzanine finance), η τραπεζική χρηματοδότηση (δανεισμός), η χρηματοδοτική

⁵⁰ Μπαμπινιώτης Γ. (1998), *Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας*, Αθήνα

μίσθωση, η εισαγωγή στο χρηματιστήριο (δηλαδή η εισαγωγή μιας εταιρείας στο χρηματιστήριο) η ιδιωτικοποίηση (corporatisation) κ.ά., αναφορά των οποίων θα γίνει παρακάτω. Πριν από την πραγματοποίηση της χρηματοδότησης θα πρέπει να εξεταστεί και να ληφθεί υπόψη ένα πλήθος παραμέτρων, με βασικότερες – αλλά σε καμία περίπτωση μοναδικές – το χρόνο της περιόδου αποπληρωμής, τον κίνδυνο μεταβολής του επιτοκίου, καθώς και τον συναλλαγματικό κίνδυνο, οι οποίες αναφέρθηκαν λιγότερο ή περισσότερο και παραπάνω.

Έχει γίνει σαφές ως τώρα ότι μέχρι και τη δεκαετία του 1980 πρωταρχικό και πρωταγωνιστικό ρόλο στην πραγματοποίηση λιμενικών επενδύσεων είχε ξεκάθαρα ο δημόσιος τομέας. Οι κύριοι λόγοι που χρησιμοποιήθηκαν για να προωθηθούν οι ιδιωτικοποιήσεις στα λιμάνια μπορούν να συνοψιστούν στους εξής:

- Προσέλκυση νέων πηγών επενδυτικού κεφαλαίου
- Μείωση των δημοσίων δαπανών και της χρηματοδότησης των λιμενικών υποδομών.
- Βελτιώσεις στη λειτουργία των λιμανιών, από την άποψη της ανταπόκρισης στις ανάγκες του χρήστη.
- Βελτιώσεις στην ενοποίηση και στο συντονισμό της ολοκληρωμένης μεταφορικής αλυσίδας.
- Μείωση του συνολικού λιμενικού κόστους και επομένως του κόστους μεταφοράς του φορτίου, με επακόλουθο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας⁵¹.

Ο Baird συνοψίζει σε διεθνές επίπεδο τα τρία ουσιώδη στοιχεία που μπορούν να ιδιωτικοποιηθούν σε ένα λιμάνι:

- η ευθύνη ρύθμισης των όρων λειτουργίας του λιμανιού (Regulator).
- η ιδιοκτησία της υποδομής (Landowner).
- η παραγωγή του λιμενικού προϊόντος, δηλαδή η διαχείριση του φορτίου (Operator)⁵².

⁵¹ Ανταγωνιστικότητα και προοπτική ανάπτυξης των εμπορευματικών λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, Περιοδικό «Ενημέρωση», τεύχος 141, Πειραιάς, Αύγουστος 2008 (<http://www.inegsee.gr/enimerwsi-141-doc2.htm>, σελ. 2)

Αν ορίσουμε ποια από τα πιο πάνω στοιχεία ή δραστηριότητες ενός λιμανιού ανήκουν στην αρμοδιότητα του δημοσίου και ποια του ιδιωτικού τομέα, καθίσταται δυνατόν να καθορίσουμε και το βαθμό ιδιωτικοποίησης του λιμανιού.

Μέσα σε αυτό το σκηνικό, ο Baird προσπαθεί να προσεγγίσει το θέμα κατηγοριοποιώντας το βαθμό ιδιωτικοποίησης, που υιοθετούν τα λιμάνια, απεικονίζοντάς τον (σχετικά απλουστευτικά και) κατανοητά στον παρακάτω πίνακα, ο οποίος παρουσιάζει 4 βασικές περιπτώσεις:

Πίνακας 2-1 Βαθμός Ιδιωτικοποίησης

	Ρυθμίσεις	Κυριότητα υποδομών	Διαχείριση
ΚΡΑΤΙΚΟ	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια
ΙΔΙΩΤΙΚΟ I	Δημόσια	Δημόσια	Ιδιωτική
ΙΔΙΩΤΙΚΟ II	Δημόσια	Ιδιωτική	Ιδιωτική
ΙΔΙΩΤΙΚΟ III	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική

Πηγή: Baird, A.J., *Port Privatization: An analytical Framework*, IAME Annual Conference, 22-24th September 1997, London

Συγκεκριμένα, στο **Κρατικό** μοντέλο, ο ιδιοκτήτης, ο ρυθμιστής και ο διαχειριστής των υποδομών είναι η *δημόσια* Λιμενική Αρχή. Συναντάται συνήθως σε μικρές χώρες με λιμάνια ζωτικής σημασίας για το εθνικό (οικονομικό και όχι μόνο) συμφέρον. Η μετάβαση στο μοντέλο **Landlord** γίνεται συνήθως με την παραχώρηση της διαχείρισης του φορτίου και των τερματικών στον ιδιωτικό τομέα (*Ιδιωτικό I*).

Στην περίπτωση του *Ιδιωτικού II* μοντέλου, η διαχείριση και η κυριότητα των υποδομών ελέγχονται από ιδιώτες, ενώ οι ρυθμίσεις από το δημόσιο (Λιμενική

⁵² Baird Alfred J.(1997), *Port Privatization: An analytical Framework*, IAME Annual Conference, London, September 22-24, 1997

Αρχή), το οποίο εξακολουθεί, φυσικά, να έχει και την ιδιοκτησία της γης. Συναντάται συνήθως σε λιμάνια με ένα χρήστη.

Υπάρχει και η κατηγορία του *Ιδιωτικού III*, κατά την οποία το δημόσιο δεν έχει καμία εμπλοκή και δε συμμετέχει ούτε στο σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων.

Σε όλη αυτήν την πορεία μετάβασης από το ένα μοντέλο στο άλλο ακολουθήθηκαν συγκεκριμένες πρακτικές, οι κυριότερες εκ των οποίων είναι οι εξής⁵³:

- **Πλήρης Ιδιωτικοποίηση:** Πρόκειται για την προαναφερθείσα περίπτωση του Ιδιωτικού III μοντέλου. Πρωτοεφαρμόστηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο τη δεκαετία του 1980 με τις γνωστές ανεκπλήρωτες προσδοκίες, αφού δεν παρατηρήθηκε ούτε θεαματική βελτίωση των υποδομών, αλλά ούτε και βελτιώσεις στη διοίκηση, αφού δεν πουλήθηκαν σε εξειδικευμένες επιχειρήσεις.

- **Εμπορευματοποίηση:** Σε αυτήν την περίπτωση ναι μεν υπάρχει δημόσια Λιμενική Αρχή, οι δραστηριότητες της όμως είναι χωρισμένες σε ανεξάρτητες μεταξύ τους μονάδες. Σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί ο ιδιωτικός τομέας να αναλάβει κάποιες δραστηριότητες, πχ κάποιες υπηρεσίες.

- **Εταιρικοποίηση,** κατά την οποία το κράτος ιδρύει μια εταιρία, η οποία ενοικιάζει τα τερματικά στους ιδιώτες, προκειμένου να τα λειτουργήσουν, σε σημείο κάποιες φορές (πχ σε αυστραλιανά λιμάνια) ο μόνος ρόλος του να είναι αυτός του ιδιοκτήτη της γης και παροχέα των υποδομών. Ως αποτέλεσμα, το δημόσιο δεν εμπλέκεται στη λήψη αποφάσεων και στη διαχείριση και έτσι περιορίζεται ο κρατικός παρεμβατισμός και προωθείται ο ανταγωνισμός.

- **Εκχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης:** Εδώ παρατηρείται παραχώρηση εκ μέρους του δημοσίου τμημάτων του λιμανιού προς ιδιώτες για εκμετάλλευση για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ο τελευταίος είναι υπεύθυνος για τις λιμενικές επενδύσεις σε αυτά τα τμήματα. Υπάρχουν διαφορετικές μορφές στην εφαρμογή αυτής της μεθόδου.

⁵³ UNCTAD (1998), Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities, Geneva: United Nations

- **Build – Operate – Transfer (BOT):** Εδώ το δημόσιο χορηγεί δικαιώματα εκμετάλλευσης ή ειδικούς προνομιακούς όρους σε ιδιώτες, προκειμένου να χρηματοδοτηθεί μια λιμενική επένδυση, κυρίως σε υποδομές, για ορισμένο χρονικό διάστημα.

- **Συμβόλαια ενοικίασης / Leasing:** Παραχωρείται η εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων του λιμανιού (εδαφική έκταση, εξοπλισμός ή και τα δύο) με ενοίκιο στο μισθωτή για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα και υπάρχουν τρεις κατηγορίες (Η σύμβαση μίσθωσης καθορισμένου ποσού, η σύμβαση μίσθωσης με μέγιστο και ελάχιστο ύψος ποσού, η σύμβαση μίσθωσης με συμμετοχή στα έσοδα).

- **Κοινοπραξία:** Η δημιουργία μιας κοινοπραξίας, στην οποία μετέχουν ιδιωτικές εταιρίες και πολλές φορές και Λιμενικές Αρχές. Στόχος μπορεί να είναι η ανάπτυξη και λειτουργία ενός τερματικού. Τα κόστη αλλά και τα οφέλη από τα κέρδη μοιράζονται μεταξύ των συμμετεχόντων φορέων.

- **Εισαγωγή στο Χρηματιστήριο:** Πώληση μετοχών στον ιδιωτικό τομέα (θα αναπτυχθεί παρακάτω).

- **Συμβόλαιο διαχείρισης:** Στην περίπτωση αυτή η Λιμενική Αρχή διατηρεί την ιδιοκτησία των περιουσιακών στοιχείων του λιμανιού και ο ιδιωτικός φορέας καλείται να παράσχει την τεχνογνωσία ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά – βάσει κριτηρίων- και να διαχειριστεί ένα λιμάνι ή ένα τερματικό. Η ευθύνη επενδύσεων επί των περιουσιακών στοιχείων του λιμανιού παραμένει στη δημόσια Λιμενική Αρχή. Το συμβόλαιο διαχείρισης δεν απαιτεί την πραγματοποίηση μεγάλων άμεσων επενδύσεων από τον ιδιώτη και η διάρκειά του είναι συνήθως πέντε χρόνια.

Το πώς εφαρμόζονται στις μέρες μας και το ποιες άλλες μορφές έχουν δημιουργηθεί θα αναπτυχθεί παρακάτω.

2.3.3 Η σημερινή μορφή των βασικών μορφών λιμενικής χρηματοδότησης, άλλες σύγχρονες μέθοδοι και η προέλευσή τους.

Πλέον υπάρχει πολυετής εμπειρία από τις ιδιωτικοποιήσεις στα λιμάνια σε διεθνές επίπεδο και έχουν εξελιχθεί οι βασικές μορφές χρηματοδότησης, ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες και εμπειρίες. Κατά βάση όμως, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις διαχειρίζονται φορτία, οι ναυτιλιακές εταιρίες διαχειρίζονται τα εκχωρημένα σ' αυτές

τερματικά (dedicated terminals) και οι Λιμενικές Αρχές λειτουργούν περισσότερο με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Έτσι, προοδευτικά εισάγονται (ή ο σκοπός είναι να εισαχθούν) αποτελεσματικότερο μανάτζμεντ, μεγαλύτερη τεχνογνωσία και εξειδίκευση, καθώς και καινοτομία στη λιμενική παραγωγική διαδικασία, είτε πρόκειται για νέα συστήματα διαχείρισης φορτίου είτε υιοθεσία σύγχρονων πληροφοριακών συστημάτων, μετατρέποντας τη λιμενική παραγωγή από εντάσεως εργασίας, σε εντάσεως κεφαλαίου. Στα πλαίσια αυτά η τιμολογιακή πολιτική βασίζεται περισσότερο στην αρχή της μεγιστοποίησης του κέρδους και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας (δηλαδή μείωση του κόστους και η αύξηση της ποιότητας του προσφερόμενου προϊόντος). Έτσι, παύουν σιγά σιγά οι λιμενικές υποδομές να θεωρούνται δημόσιο αγαθό, αφού πλέον το κόστος μετατοπίζεται στο χρήστη. Παρ' όλα αυτά, ακόμα και σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης το διαχειρίζονται λιμάνια, τα οποία βασίζονται κατά βάση στη χρηματοδότηση δημόσιας φύσης.

Στην πράξη έχουν να παρατηρηθούν τα εξής: Δίνεται μεγάλη έμφαση και σημασία στα containers στα περισσότερα σημαντικά λιμάνια και, ως εκ τούτου, πολλές επενδύσεις κινούνται προς αυτήν την κατεύθυνση. Επίσης, η εκχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης έχει κερδίσει μεγάλο έδαφος στην Λατινική Αμερική και στη ΝΑ Ασία. Επίσης, για αποκλειστική ιδιωτική εκμετάλλευση συνήθως μιλάμε σε επίπεδο μεμονωμένων τερματικών και όχι ολόκληρων λιμανιών. Πρέπει, επίσης, να λάβουμε υπόψη μας και την ύπαρξη και ανάπτυξη των cluster στη σημερινή πραγματικότητα και όλων των νέων δεδομένων που αυτές επιφέρουν, ειδικά σε λιμάνια τεράστιας σημασίας, όπως αυτό του Ρότερνταμ.

Μέσα σε αυτό το περιβάλλον, χρειάζεται να αναλυθούν η σημερινή μορφή των βασικών μορφών λιμενικής χρηματοδότησης, άλλες σύγχρονες μέθοδοι που έχουν προκύψει, καθώς και η προέλευσή τους, μιλώντας συνήθως για την εφαρμογή τους στην Ελλάδα.

2.3.3.1 Συμπράξεις μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα

Οι συμπράξεις ιδιωτικού και δημοσίου τομέα (ΣΔΙΤ) είναι μορφές συνεργασίας των δημόσιων αρχών με τον κόσμο των επιχειρήσεων, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της

διαχείρισης και της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας, σε τομείς της εθνικής οικονομίας όπου η απελευθέρωση της αγοράς είτε είναι ανέφικτη είτε μη επιθυμητή. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση αυτών των έργων και υπηρεσιών γίνεται είτε με τη μορφή του συνεργαζόμενου εταίρου με το φορέα υλοποίησής τους, είτε με τη μορφή του παροχέα υπηρεσιών προς το Δημόσιο. Η προώθηση του θεσμού αυτού αποσκοπεί στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη, με χρησιμοποίηση πρόσθετων ιδιωτικών πόρων, συμπληρωματικών προς τους διαθέσιμους δημόσιους, με στόχο τη δημιουργία αναγκαίων υποδομών και παράλληλα την παροχή τεχνογνωσίας και των μεθόδων λειτουργίας του ιδιωτικού τομέα⁵⁴. Τέτοιες συνεργασίες έχουν πραγματοποιηθεί με επιτυχία διεθνώς και εκμεταλλεύομενες τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του κάθε τομέα, τα οικονομικά αποτελέσματα μπορεί να είναι παραπάνω από ικανοποιητικά.

Στόχοι των ΣΔΙΤ είναι η εξοικονόμηση των διαθέσιμων πόρων, η εξασφάλιση τεχνογνωσίας, η παροχή υψηλότερου επιπέδου υπηρεσιών, η καινοτομία, η ανταγωνιστικότητα κ.ά. Κύρια όμως αποσκοπούν στη μεγιστοποίηση της αξίας των χρημάτων που διαθέτει ο δημόσιος τομέας ελαχιστοποιώντας το συνολικό κόστος ζωής του έργου και μεγιστοποιώντας ταυτόχρονα τα οφέλη και τα έσοδα.

Η επιτυχία τους βασίζεται κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό στη δημιουργία και στη δόμηση τέτοιων σχέσεων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, έτσι ώστε οι δραστηριότητες και οι κίνδυνοι από αυτές να επιμερίζονται ανάμεσα στους δύο τομείς με βάση τη δυνατότητα του καθενός να τις χειριστεί και να τις ελέγξει αποτελεσματικά, με σκοπό την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των δεξιοτήτων, ικανοτήτων και εμπειριών τους⁵⁵. Έτσι, ο δημόσιος τομέας μπορεί να χρησιμοποιήσει ένα αποτελεσματικό ιδιωτικό μανάτζμεντ ή να εκμεταλλευτεί την καλύτερη ποιότητα των υπηρεσιών μιας ιδιωτικής επιχείρησης. Ή πιο απλά, μπορεί να είναι ακόμα και ένας τρόπος των δημόσιων επιχειρήσεων να βελτιώσουν τις υπηρεσίες που παρέχουν, αποφεύγοντας κάποιες από τις «παγίδες» της ιδιωτικοποίησης, όπως η ανεργία, οι

⁵⁴ Συμπράξεις μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, Οικονομικά Χρονικά, τεύχος 131, Αθήνα, Φεβρουάριος-Απρίλιος 2005 (σελ. 10)

⁵⁵ Οπ. π. (σελ. 10)

υψηλότερες τιμές που ενδεχομένως επιβληθούν, αλλά και η διαφθορά⁵⁶, που εμφανίζεται ευκολότερα στο δημόσιο τομέα.

Μερικά από τα κριτήρια αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας αυτών των συνεργασιών είναι η συμβολή τους στη βιώσιμη ανάπτυξη, στην απασχόληση, στην ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη κτλ.

Οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα επιτρέπουν στις κυβερνήσεις να διατηρούν την ιδιοκτησία και ταυτόχρονα να πραγματοποιούν συμφωνίες με ιδιώτες, ώστε οι τελευταίοι να αναλαμβάνουν συγκεκριμένες λειτουργίες. Με αυτόν τον τρόπο επωφελούνται και οι δύο πλευρές. Το μεν κράτος εισπράττει έσοδα από αυτού του είδους την εκμίσθωση. Ο δε ιδιωτικός τομέας πραγματοποιεί αυτές τις λειτουργίες πιο αποτελεσματικά και πετυχαίνει κερδοφορία.

Από την άλλη, βέβαια, οι ιδιώτες δεν εξασφαλίζουν πάντοτε απαραίτητα αποτελεσματικότητα και οι προσφερόμενες υπηρεσίες μπορεί να τιμολογηθούν ακριβότερα. Άλλα αντεπιχειρήματα αναφέρουν ότι αυτές οι συμπράξεις κάποιες φορές είναι περισσότερο *πολιτικοϊδιωτικές* αντί για δημόσιες-ιδιωτικές⁵⁷, ότι κινδυνεύει να χάσει το κράτος τον έλεγχο κ.ά.

Στην περίπτωση των ΣΔΙΤ για υποδομές (και άρα και για τα λιμάνια): ο ιδιωτικός τομέας επενδύει στην υποδομή και παρέχει σχετικές υπηρεσίες στο κράτος, η κυβέρνηση διατηρεί την ευθύνη για τη διεξαγωγή των βασικών και κύριων υπηρεσιών και πραγματοποιούνται συμφωνίες ανάμεσα στις δύο πλευρές με μακροχρόνια συμβόλαια, τα οποία διευκρινίζουν ποιες υπηρεσίες θα αναλάβουν οι ιδιώτες και με βάση ποια πρότυπα. Η ανταπόκριση σε αυτά τα πρότυπα θα καθορίσει και την πληρωμή⁵⁸.

⁵⁶ Farlam Peter (2005), *Working together; Assessing Public-Private Partnerships in Africa*, Pretoria: The South African Institute of International Affairs, Nepad Policy Focus Series (σελ. i)

⁵⁷ Bertig Estell, O'Connor Jan, Stambor Patricia, Steers Lucy, Wall Irene (2001), *Public-Private Partnerships in Seattle*, Seattle (σελ. 5)

⁵⁸ Webb Richard, Pulle Bernard (2002), *Public Private Partnerships: An introduction*, Research Paper no. 1, 2002-2003, Economics, Commerce and Industrial Relations Group, Information and Research Services, Australia (Σελ. i)

Όλα τα παραπάνω ισχύουν σε γενικές γραμμές για τα λιμάνια. Η εποχή των πλήρως δημοσίων λιμανιών στην Ευρώπη τείνει να παρέλθει. Η πλήρης ιδιωτικοποίησή τους είναι πάρα πολύ δύσκολη για λόγους που έχουν ήδη αναφερθεί και για άλλους που θα αναφερθούν στη συνέχεια. Για να δούμε πώς μπορούν να εφαρμοστούν τα προαναφερθέντα σε ένα λιμάνι, δίνεται το παράδειγμα του λιμανιού **Fraser**⁵⁹ στη Βόρεια Αμερική, το οποίο λειτουργεί ως λιμάνι landlord.

Η Επιτροπή του Λιμανιού Fraser (Λιμενική Αρχή) δε χειρίζεται καμία από τις εγκαταστάσεις που της ανήκουν. Όμως κατέχει δύο τερματικούς σταθμούς, που διαχειρίζονται φορτία διεθνούς εμπορίου. Για να εξασφαλιστεί η ανταγωνιστική σημασία του λιμανιού χρειάζεται να γίνουν επενδύσεις σε βελτιώσεις, αναβαθμίσεις και υποδομές. Οι χειριστές των τερματικών επενδύουν σε ανωδομή κατά βάση, μάνατζμεντ και εργασία. Τις μεγαλύτερες επενδύσεις σε υποδομή τις αναλαμβάνει το δημόσιο μέσω του Υπουργείου Μεταφορών. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα, όταν μιλάμε για υποδομή αναφερόμαστε κατά βάση στις ενισχύσεις της ναυσιπλοΐας, στα συστήματα διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας, στις βυθοκορήσεις, στις λειτουργίες διάσωσης και στην πλοήγηση. Το κράτος αναγνωρίζει τη σημασία του λιμανιού για το διεθνές εμπόριο και επενδύει ανάλογα, ενώ ταυτόχρονα αναπτύσσει επιχειρησιακές σχέσεις με ιδιώτες. Η Επιτροπή του Λιμανιού Fraser χρησιμοποιεί μια ρύθμιση διοικητικών συμβάσεων για τη λειτουργία των τερματικών σταθμών, η οποία είναι κάποιου είδους ιδιωτικοποίησης. Αυτές οι συμβάσεις επιτρέπουν στους ιδιώτες να λειτουργούν σε ένα περιβάλλον μακριά από ελέγχους και φορολογία για τη χρήση δημόσιας γης, αφού ενεργούν εκ μέρους της Επιτροπής.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να σχολιαστεί ότι τα λιμάνια που στηρίζονται στον ιδιωτικό τομέα για το χειρισμό των τερματικών τους ενδεχομένως να μειώνουν την απόδοση των επενδύσεών τους ακριβώς λόγω αυτών των σχέσεων. Υποστηρίζεται δε ότι αν ένα λιμάνι επιμένει να βασίζεται στη φιλοσοφία της λειτουργίας μέσω ΣΔΙΤ η κατάληξη θα είναι η πλειοψηφία των κερδών να κατευθύνονται στα ιδιωτικά χέρια⁶⁰.

2.3.3.2 Πώληση, Επαναμίσθωση και Επανάκτηση Παγίων Στοιχείων (Sale and Lease Back)

⁵⁹ Captain Corsie Tom (1997), *A case-study of different approaches to Public/Private Partnerships in the port sector*, Fraser: Fraser River Harbour Commission (σελ. 7-9)

⁶⁰ Οπ. π. (σελ. 8-9)

2.3.3.2.1 Χρηματοδοτική Μίσθωση Leasing

Η χρηματοδοτική μίσθωση (leasing) αποτελεί έναν συμφέροντα τρόπο για την πραγματοποίηση επενδύσεων από επιχειρήσεις και ελεύθερους επαγγελματίες. Καθιερώθηκε στην Ελλάδα με το Ν. 1665/1986, ως μία σύγχρονη μέθοδος μεσομακροπρόθεσμης χρηματοδότησης επιχειρήσεων και επαγγελματιών για την απόκτηση παγίων στοιχείων (δηλαδή εξοπλισμού, ακινήτων κτλ) για επαγγελματική χρήση.

Στη χρηματοδοτική μίσθωση εμφανίζονται ο πάντοτε απαραίτητος χρήστης και η ειδική εταιρεία leasing, ως χρηματοδοτικός μεσάζων, ενώ πίσω από αυτήν ενδέχεται να υπάρχει σειρά εναλλακτικών συνεργασιών (σε αντίθεση με τη διαδικασία της παραδοσιακής μίσθωσης). Για να γίνει περισσότερο αντιληπτό το πώς λειτουργεί, θα θεωρηθεί παρακάτω ότι μιλάμε για μίσθωση πλοίου.

Όπως καθίσταται προφανές και από τα παραπάνω η εν λόγω μορφή μίσθωσης παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς δίνει τη δυνατότητα στην εκάστοτε εταιρεία, μετά από την πολυετή εκμίσθωση ενός πράγματος (εν προκειμένω, πλοίο ή πχ κτίριο), να αποκτήσει και την ιδιοκτησία του. Μπορεί δηλαδή να χαρακτηριστεί σαν το χρηματοδοτικό «εργαλείο» που για λόγους φορολογικούς και εξασφάλισης ο προμηθευτής διατηρεί την κυριότητα επί του πλοίου και επικοινωνιάζει πλοίο σε διαχειρίστρια ναυτιλιακή εταιρία έναντι αμοιβής. Η εκμίσθωση καλύπτει συνήθως ολόκληρη (ή τη μεγαλύτερη) διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου και το ενοίκιο υπολογίζεται ως η τοκοχρεωλυτική δόση δανείου που θα απαιτούνταν εξ αρχής για την απόκτησή του. Έτσι, ο μεν χρήστης εξασφαλίζει αμέσως τη δυνατότητα χρησιμοποίησης πράγματος της επιλογής του, χωρίς να δεσμεύσει το απαραίτητο κεφάλαιο εξαγοράς, που ίσως και να μην διαθέτει ή να μην είναι δυνατή η εξεύρεσή του, η δε εταιρεία ενοικιάσεως τοποθετεί εντόκως τα κεφάλαιά της. Μετά την λήξη της σύμβασης ο μισθωτής γίνεται κύριος του πλοίου. Η εκμίσθωση μπορεί να περιλαμβάνει ρήτρες αποζημίωσης σε περίπτωση που ο μισθωτής προβεί σε έκτακτες – πέραν των συμφωνηθέντων – καταβολές μειώνοντας τον χρόνο ισχύος του συμβολαίου.

Ο μισθωτής, ο οποίος και επιλέγει το πλοίο, είναι υπεύθυνος για τις επισκευές, τις

συντηρήσεις και τις ασφαλιστικές καλύψεις του πλοίου. Κίνδυνοι που αφορούν τον πλοιοκτήτη όπως ναυάγιο, πρόκληση ζημιών σε άλλα πλοία ή σε λιμενικές εγκαταστάσεις, μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω ατυχήματος ή απώλεια ανθρώπινης ζωής βαρύνουν με βάση τους συμβατικούς όρους τον μισθωτή.

Διακρίνουμε διάφορες μορφές χρηματοδοτική μίσθωσης leasing, βάσει του τρόπου εφαρμογής τους και των αναγκών που καλύπτουν στην κάθε περίπτωση.

- **Άμεση Χρηματοδοτική Μίσθωση (direct leasing)**

Πρόκειται για τεχνική που εφαρμόζουν μεγάλες επιχειρήσεις, με στόχο την προώθηση των πωλήσεών τους, ενώ η ρύθμιση του χρηματοδοτικού σκέλους αναλαμβάνεται από θυγατρική τους εταιρεία. Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής αναλαμβάνει συνήθως και την παροχή πρόσθετων υπηρεσιών, όπως η συντήρηση, η εκπαίδευση του προσωπικού κτλ. Είναι μια σύγχρονη τεχνική η οποία προσφέρει τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις και τους ελεύθερους επαγγελματίες να αποκτήσουν:

- Κινητό εξοπλισμό (δηλαδή καινούριο ή μεταχειρισμένο εξοπλισμό, όπως: μηχανήματα κάθε είδους, οχήματα επιβατηγά και φορτηγά, πλοία, ηλεκτρονικό εξοπλισμό, τηλεφωνικά κέντρα και δίκτυα, κλιματιστικά, εξοπλισμό ιατρείων, ξενοδοχείων και εστιατορίων, αγροτικά και οδοποιητικά μηχανήματα κ.λπ.)
- Επαγγελματική στέγη (δηλαδή γραφεία, καταστήματα, βιομηχανικά κτίρια, εμπορικά και εκθεσιακά κέντρα, αποθήκες και άλλα ακίνητα για επαγγελματική χρήση). Η επαγγελματική στέγη μπορεί να αποτελείται είτε από αυτοτελή ακίνητα, είτε από οριζόντιες ή κάθετες ιδιοκτησίες. Έτσι, οι επιχειρήσεις και οι ελεύθεροι επαγγελματίες αποκτούν τα μέσα για την άσκηση της δραστηριότητάς τους και συγχρόνως εκμεταλλεύονται όλα τα φορολογικά και λοιπά πλεονεκτήματα της χρηματοδοτικής μίσθωσης, χωρίς να δεσμεύουν πλέον σημαντικά ίδια κεφάλαια.

- **Μίσθωση με Παροχή Υπηρεσιών (service leasing)**

Σε αυτή την περίπτωση, ο κατασκευαστής αναλαμβάνει και την παροχή πρόσθετων υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα η συντήρηση, η εκπαίδευση του προσωπικού κτλ.

- **Χρηματοδοτική Μίσθωση – Πώληση (vendor leasing)**

Είναι μία τεχνική προώθησης των πωλήσεων, κατά την οποία ένας προμηθευτής εξοπλισμού υπογράφει μία σύμβαση-πλαίσιο με μία εταιρεία leasing και στη συνέχεια προσκομίζει πελάτες για τελική αγορά μέσω της μακροπρόθεσμης ενοικίασης, που προσφέρει η εταιρεία leasing. Από την εταιρεία αυτή ο προμηθευτής εισπράττει ολόκληρο το τίμημα κατά την υπογραφή της σύμβασης ενοικίασης με τον πελάτη. Στην τελική σύμβαση υπεισέρχονται διάφοροι όροι, ανάλογα με τις επιθυμίες των πελατών, οπότε γίνεται λόγος για μίσθωση κατά παραγγελία (λ.χ. εποχική διακύμανση, ανάλογα με τις πωλήσεις του τελικού προϊόντος, στην πληρωμή των ενοικίων κ.α.). Η συνεργασία μεταξύ της εταιρείας leasing και του προμηθευτή εξοπλισμού, με διάφορα σχήματα, συμβάλλει στην αύξηση των πωλήσεων και των δύο μερών.

- **Ειδική Μορφή Χρηματοδοτική Μίσθωσης (master lease line)**

Υπάρχει η δυνατότητα υπογραφής μιας σύμβασης – πλαισίου ανάμεσα στην εταιρεία χρηματοδότησης και τον πελάτη, η οποία να εφαρμόζεται όχι άμεσα, αλλά κατά τη σταδιακή απόκτηση περισσότερων προγραμμάτων.

- **Συμμετοχική ή Εξισορροπητική Χρηματοδοτική Μίσθωσης (leveraged leasing)**

Η περίπτωση αυτή χρηματοδότησης συναντάται κυρίως στην περίπτωση «αντικειμένων» πολύ υψηλής αξίας (όπως είναι δηλαδή τα πλοία, τα αεροπλάνα, τα τρένα κτλ) και προϋποθέτει τη σύμπραξη των εξής τεσσάρων μερών:

- Πελάτης
- Βιομηχανικός κατασκευαστής
- Εταιρεία leasing
- Τραπεζικός οργανισμός

Η τράπεζα αναλαμβάνει την άμεση διάθεση του τιμήματος στη βιομηχανία και εισπράττει ένα μερίδιο των ενοικίων από την εταιρεία leasing, η οποία με τη σειρά της δρα ως μεσάζουσα για την τοποθέτηση του εξοπλισμού.

- **Πώληση και Επαναμίσθωση Παγίων Στοιχείων (sale & lease back)**

Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον μοντέλο χρηματοδότησης, καθώς ο ενοικιαστής αρχικά αγοράζει το εν λόγω «αντικείμενο», στη συνέχεια, το πωλεί στην εταιρεία εκμίσθωσης, από την οποία και το νοικιάζει με στόχο την οικονομική εκμετάλλευσή του για ορισμένο διάστημα. Η μορφή αυτή χρηματοδότησης εφαρμόζεται στην περίπτωση άμεσης ανάγκης ρευστότητας από μέρους του ενοικιαστή, ενώ συγχρόνως δίνει τη δυνατότητα στην επιχείρηση να βελτιώσει την εικόνα του ισολογισμού της, μέσω της εξόφλησης τυχόν βραχυχρόνιου δανεισμού της που χρηματοδότησα την απόκτηση των παγίων. Σημειώνεται ότι οι ελεύθεροι επαγγελματίες δεν επιτρέπεται να πουλήσουν στην εταιρία χρηματοδότησης τα επαγγελματικά τους ακίνητα και στη συνέχεια να τα μισθώσουν, επιτρέπεται όμως να πουλήσουν τον εξοπλισμό τους.

- **Διασυνοριακή ή Διεθνής Μίσθωση (cross-border or offshore leasing)**

Η βασική διαφοροποίηση του μοντέλου αυτού από τα προαναφερθέντα έγκειται στην πληρωμή των μισθωμάτων σε συνάλλαγμα, γεγονός που εμπεριέχει ακόμα περισσότερους κινδύνους.

2.3.3.2.2 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα Υποδείγματος

Τα βασικά πλεονεκτήματα για την εταιρεία που θα επιλέξει το συγκεκριμένο τρόπο χρηματοδότησης, δηλαδή από την πλευρά του μισθωτή συνοψίζονται στα ακόλουθα:

A) Άμεση χρησιμοποίηση παγίων στοιχείων

Η επιχείρηση και ο επαγγελματίας μπορούν να χρησιμοποιήσουν άμεσα τον εξοπλισμό που επιθυμούν χωρίς να χάνουν τη χρήση του, μέχρι το τέλος της σύμβασης οπότε και θα επανέλθει στην κυριότητά τους.

B) Ευνοϊκή φορολόγηση, προσφορά φορολογικών ελαφρύνσεων

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα του συγκεκριμένου μοντέλου χρηματοδότησης είναι και το γεγονός ότι εξασφαλίζει φορολογικές ελαφρύνσεις στο μισθωτή, οι οποίες με τη σειρά τους (και ανάλογα με το πρόγραμμα αποπληρωμής που έχει επιλεγεί) οδηγούν σε αντίστοιχη μείωση του χρηματοοικονομικού κόστους. Σημειώνεται ότι τα μισθώματα που καταβάλλονται στην εταιρία leasing για τον εξοπλισμό και το τμήμα των μισθωμάτων που αφορά σε κτίριο θεωρούνται δαπάνες και, ως εκ τούτου, μειώνουν το φορολογικό εισόδημα. Επιπλέον, μετά τη λήξη της μισθωτικής περιόδου ο επενδυτής αποκτά την κυριότητα του παγίου στοιχείου έναντι προσυμφωνημένου τιμήματος, χωρίς όμως να υποχρεούται να πληρώσει φόρο μεταβίβασης (ΦΜΑ).

Γ) Ο μισθωτής εμφανίζεται να έχει λιγότερες «υποχρεώσεις»

Καθώς ο μισθωτής δεν υποχρεούται να εμφανίζει το στοιχείο του πάγιου ενεργητικού του στις λογιστικές του καταστάσεις, αλλά ούτε και τις μελλοντικές πληρωμές των μισθωμάτων στο παθητικό του ισολογισμού του, εμφανίζεται ως μη έχων χρέη και άλλες οικονομικές υποχρεώσεις.

Δ) Δημιουργία ρευστότητας

Ένας από τους βασικούς λόγους για τους οποίους μια οποιοδήποτε εταιρεία προχωρά στη σύναψη μιας συμφωνίας χρηματοδότησης είναι η άμεση ανάγκη της σε κεφάλαιο, ώστε να χρηματοδοτήσει τυχόν δραστηριότητές της ή να καλύψει άλλες άμεσες ανάγκες της. Πράγματι, το μοντέλο πώλησης και επαναμίσθωσης των παγίων στοιχείων της εταιρείας εξασφαλίζει άμεση ρευστότητα στην επιχείρηση για την αποδοτικότερη τοποθέτηση του κεφαλαίου της σε άλλους τομείς.

Ε) Βελτίωση εικόνας ισολογισμού

Ένα άλλο πλεονέκτημα της συγκεκριμένης μεθόδου χρηματοδότησης είναι το γεγονός ότι βελτιώνει την εικόνα του ισολογισμού του μισθωτή, μέσω της εξόφλησης τυχόν βραχυχρόνιου δανεισμού του ή άλλων χρεών, και συνάμα βελτιώνει και την κεφαλαιακή διάρθρωση της επιχείρησης. Οδηγεί δηλαδή σε μία συνολική αναδιάρθρωση της οικονομικής κατάστασης του μισθωτή.

ΣΤ) Ταχύτητα και κόστος διαδικασίας

Η διαδικασία υπογραφής μιας σύμβασης leasing είναι ταχύτερη και λιγότερο δαπανηρή σε σχέση με την πλέον συνηθισμένη σύμβαση μακροπρόθεσμου δανεισμού, καθώς δε χρειάζονται προσημειώσεις, υποθήκες κτλ, γεγονός που, αν μη τι άλλο, εξασφαλίζει ευελιξία στην υλοποίηση της επένδυσης.

Z) Ευελιξία όρων σύμβασης

Παρέχεται, δηλαδή, η δυνατότητα προσαρμογής της σύμβασης στις ιδιαίτερες απαιτήσεις της κάθε επιχείρησης, καθώς τόσο η διάρκεια όσο και το ύψος του μισθώματος ορίζονται βάσει των οικονομικών δυνατοτήτων του μισθωτή, ενώ συγχρόνως λαμβάνονται υπόψη και διάφοροι εποχικοί παράγοντες.

Τα σημαντικότερα μειονεκτήματα του μοντέλου πώλησης και επαναμίσθωσης παρουσιάζονται παρακάτω:

A) Ο μισθωτής δεν έχει την ευελιξία της κυριότητας

Ο μισθωτής – δηλαδή η ναυτιλιακή εταιρεία – υποχρεούται να αναλάβει όλους τους κινδύνους από τυχαία περιστατικά μέχρι ανωτέρα βία και συγχρόνως διατρέχει τον κίνδυνο της έκτακτης καταγγελίας της σύμβασης (όπως ορίζεται και γραπτώς άλλωστε) σε περίπτωση αθέτησης κάποιου/κάποιων όρων για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Στην περίπτωση αυτή, ο εκμισθωτής διατηρεί το δικαίωμα όχι μόνο αφαίρεσης του εξοπλισμού αλλά και απαίτησης άμεσης πληρωμής όλων των μισθωμάτων που υπολείπονται μέχρι τη λήξη της σύμβασης. Επιπλέον, υπόκειται σε ελέγχους από τη μεριά των επενδυτών.

B) Το εκμισθωμένο πάγιο στοιχείο δεν αποτελεί εγγύηση για δανειοδότηση της εταιρείας

Παρά τη θετική σχέση ιδίων προς ξένα κεφάλαια, μπορεί να εκδηλωθεί δισταγμός των τραπεζών για τη δευτερεύουσα χρηματοδότηση μίας επιχείρησης, όταν ο εξοπλισμός της τελευταίας στηρίζεται αποκλειστικά στη μέθοδο της χρηματοδοτικής μίσθωσης leasing. Ως εκ τούτου, οι μισθωτές, όχι μόνο δυσκολεύονται πολύ περισσότερο στο να πάρουν κάποιο δάνειο απ' ό,τι στην περίπτωση που τα πάγια στοιχεία ήταν υπό την κατοχή τους, αλλά, ακόμα και όταν αυτό συμβεί, υποχρεούνται να πληρώσουν μεγαλύτερα επιτόκια.

Γ) Αυστηρά προκαθορισμένος χρόνος εκμίσθωσης

Συνήθως η εκμίσθωση των πλοίων δε γίνεται να λήξει νωρίτερα ή και αργότερα από τον προσυμφωνηθέντα χρόνο, εκτός και εάν έχει ήδη οριστεί το ενδεχόμενο αυτό στο “Option Agreement”. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να πραγματοποιηθούν διαπραγματεύσεις για ενδεχόμενη «επέκταση της μίσθωσης», οι οποίες κατά πάσα πιθανότητα θα οδηγήσουν (εφόσον επιτευχθεί συμφωνία) και σε πολύ υψηλότερο επιτόκιο. Τα παραπάνω όμως δεν ισχύει απόλυτα ούτε είναι δεσμευτικό, αλλά εξαρτάται άμεσα από τους όρους της σύμβασης. Για παράδειγμα, για περίοδο αποπληρωμής οκτώ ετών, θα μπορούσε η εταιρεία να επανάκτησει τα πλοία ήδη από το πέμπτο έτος (αντί του ογδόου) με αντίστοιχες όμως οικονομικές επιβαρύνσεις για το μισθωτή.

Δ) Υψηλό φαινομενικό κόστος

Το φαινομενικό κόστος του μοντέλου πώλησης και επαναμίσθωσης είναι συχνά υψηλότερο από το επιτόκιο τραπεζικού δανεισμού κι αυτό γιατί στην περίπτωση αυτή ο επενδυτής-αγοραστής αναλαμβάνει πολύ μεγαλύτερο ρίσκο απ’ ό,τι εάν επρόκειτο για την παροχή κάποιου δανείου. Παρ’ όλα αυτά, η βαθύτερη διερεύνηση των παρεχόμενων φοροαπαλλαγών μετριάξει την αρχική εντύπωση, δημιουργώντας μάλιστα πλεονεκτική κατάσταση.

2.3.3.3 Πώληση και Επαναμίσθωση Παγίων Στοιχείων (Sale and Lease Back) σε συνδυασμό με Mezzanine Financing

2.3.3.3.1 Ενδιάμεση Χρηματοδότηση (Mezzanine Financing)

Η ενδιάμεση χρηματοδότηση, γνωστή και ως mezzanine financing, αποτελεί έναν ιδιαίτερα ενδιαφέροντα, αν και όχι πολύ διαδεδομένο (στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς) τρόπο χρηματοδότησης επιχειρήσεων. Το κεφάλαιο mezzanine (mezzanine capital) χρησιμοποιείται από τις επιχειρήσεις τόσο για τη χρηματοδότηση μιας οποιασδήποτε ευκαιρίας επέκτασής και ισχυροποίησής τους (αγορά εξοπλισμού, εκτάσεων κτλ), όσο και για την κάλυψη ήδη υπάρχουσων αναγκών τους (μέρισμα σε

μετόχους, αποπληρωμή χρεών κτλ). Παρά το γεγονός ότι συνήθως αποτελεί ένα μικρό μονάχα ποσοστό του συνολικά διαθέσιμου κεφαλαίου της εταιρείας, όταν επιλέγεται ως μέθοδος χρηματοδότησης, διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη αλλά και τον οικονομικό σχεδιασμό και προγραμματισμό των επιχειρήσεων. Η συγκεκριμένη μέθοδος χρηματοδότησης είναι ιδιαίτερα απλή στη σύλληψη της και έχει ως εξής: Ανεξάρτητες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των επενδύσεων (γνωστές και ως investment firms) αναλαμβάνουν την χρηματοδότηση μιας επιχείρησης έναντι της απόκτησης μετοχών της εταιρείας (μετοχικού κεφαλαίου), δηλαδή έναντι της απόκτησης μερικής ιδιοκτησίας επί της δανειζόμενης εταιρείας

Ένα βασικό μειονέκτημα – αν όχι το σημαντικότερο – του mezzanine finance είναι ότι για την πραγματοποίησή του απαιτείται η εκχώρηση ενός μέρους της ιδιοκτησίας της υπάρχουσας επιχείρησης, γεγονός που εξηγεί σε πολύ μεγάλο βαθμό και την έως τώρα απροθυμία των επιχειρήσεων και ιδιαίτερα των λεγόμενων «οικογενειακών επιχειρήσεων», ακόμα και να εξετάσουν το ενδεχόμενο χρησιμοποίησης της ενδιάμεσης χρηματοδότησης. Παρ' όλα αυτά, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι στην πραγματικότητα ο στόχος του επενδυτή που συμμετέχει με το mezzanine fund δεν είναι να γίνει μακροπρόθεσμα ισχυρός μέτοχος της εταιρείας, αλλά αντιθέτως, να εξασφαλίσει ικανοποιητική απόδοση των μετοχών του μέχρι και ένα ορισμένο χρονικό διάστημα, οπότε και στη συνέχεια αποχωρεί. Συνήθως, η συμφωνία συνοδεύεται από σαφείς και προκαθορισμένους όρους για την εξαγορά του ενδιάμεσου χρέους, στην κατάλληλη χρονική στιγμή.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι οι περισσότερες ενδιάμεσες χρηματοδοτήσεις «αποσύρονται» είτε μέσω της επαναπώλησης στον αρχικό ιδιοκτήτη του δεσμευμένου κεφαλαίου είτε μέσω της εκ νέου κεφαλαιοποίησης της επιχείρησης. Η συνήθης διάρκεια της εν λόγω συναλλαγής κυμαίνεται στα πέντε με οκτώ χρόνια, με τη δυνατότητα πρόωρης εξόδου (όπως ορίζεται αντίστοιχα στο προσύμφωνο πώλησης).

2.3.3.3.2 Μοντέλο Πώλησης και Επαναμίσθωσης Παγίων Στοιχείων (Sale and Lease Back) σε συνδυασμό με Mezzanine Financing

Το συγκεκριμένο μοντέλο αυτό, αν και δεν είναι ιδιαίτερα διαδεδομένο λόγω της ιδιομορφίας του, παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με τη μορφή χρηματοδότησης sale and lease back. Έστω, λοιπόν, ένα λιμάνι που έχει στη διάθεσή του κάποια περιουσιακά στοιχεία και επιθυμεί να αντλήσει ένα συγκεκριμένο κεφάλαιο, προκειμένου να χρηματοδοτήσει επενδυτικές δραστηριότητες. Η ιδιομορφία και η μοναδικότητα του συγκεκριμένου μοντέλου χρηματοδότησης έγκειται στο γεγονός ότι η λιμενική αρχή, αντί να προχωρήσει στη χρησιμοποίηση ίδιων κεφαλαίων και στη λήψη δανείου από κάποια τράπεζα που θα καλύπτει είτε ποσοστό είτε ολόκληρη την αξία των περιουσιακών στοιχείων (γνωστή και ως “market value”), δεν πληρώνει τίποτα. Συγκεκριμένα, έχει ως εξής:

- 1.** Η τράπεζα αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση της λιμενικής αρχής καλύπτοντας το 90% της συνολικής τρέχουσας αξίας των περιουσιακών στοιχείων.
- 2.** Ανεξάρτητες εταιρείες (που δραστηριοποιούνται στον τομέα των επενδύσεων) αναλαμβάνουν την αποπληρωμή του υπολοίπου 10% της αξίας τους, στα οποία και γίνονται συνιδιοκτήτες, έναντι της απόκτησης μετοχών του λιμανιού, δηλαδή έναντι της απόκτησης μερικής ιδιοκτησίας.
- 3.** Η λιμενική αρχή, που τα είχε μέχρι πρότινος στην κατοχή της δεν έχει πλέον το δικαίωμα να τα αγοράσει μετά από ένα ορισμένο χρονικό διάστημα, όπως συνέβαινε στην προηγούμενη περίπτωση.
- 4.** Οι δύο αγοραστές, στα πλαίσια της συμφωνίας, νοικιάζουν τα περιουσιακά στοιχεία τα πλοία στη λιμενική αρχή, η οποία αναλαμβάνει τη λειτουργία και οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων για προσυμφωνημένο χρονικό διάστημα. Το διάστημα αυτό συνήθως κυμαίνεται από πέντε έως και οκτώ χρόνια.
- 5.** Στο διάστημα αυτό η λιμενική αρχή, βάσει του προσυμφώνου πώλησης (MOA: Memorandum of Agreement) υποχρεούται να πληρώνει μηνιαίως κάποια δόση/ενοίκιο. Το ενοίκιο υπολογίζεται ως η τοκοχρεωλυτική δόση δανείου που θα απαιτούνταν εξαρχής για την απόκτησή των στοιχείων.
- 6.** Η εκμίσθωση, πέραν των άλλων όρων, μπορεί να περιλαμβάνει ακόμα και ρήτρες αποζημίωσης στην περίπτωση όπου ο μισθωτής αποτύχει να ικανοποιήσει όλους τους όρους της συμφωνίας.

2.3.3.3.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα Μοντέλου

Sale and Lease Back & Mezzanine Finance

Τα βασικά πλεονεκτήματα για την εταιρεία που θα επιλέξει το συγκεκριμένο τρόπο χρηματοδότησης, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

A) Εξασφαλίζεται χρηματοδότηση για το 100% των παγίων στοιχείων

Βασικό πλεονέκτημα του συγκεκριμένου μοντέλου χρηματοδότησης είναι το γεγονός ότι η λιμενική αρχή δεν έχει καμία άμεση οικονομική επιβάρυνση, πέραν της μηνιαίας πληρωμής τόκων στην τράπεζα (για το προκαθορισμένο διάστημα αποπληρωμής) και του μερίσματος στην εταιρεία του mezzanine fund έως ότου εκείνη πουλήσει τις μετοχές της και αποχωρήσει. Εξαλείφεται δηλαδή η ανάγκη συμμετοχής ιδίων κεφαλαίων για την πραγματοποίηση της συναλλαγής.

B) Άμεση χρησιμοποίηση παγίων στοιχείων

Η επιχείρηση και ο επαγγελματίας μπορούν να χρησιμοποιήσουν άμεσα τον εξοπλισμό που επιθυμούν, χωρίς να χάνουν τη χρήση του, μέχρι και το τέλος της σύμβασης (συνήθως από πέντε έως οκτώ χρόνια).

Γ) Ευνοϊκή αντιμετώπιση από τράπεζα

Σε αντίθεση με το μοντέλο πώλησης, μίσθωσης και επανάκτησης και όπου συναντάται δισταγμός στο ενδεχόμενο δευτερεύουσας χρηματοδότησης και δανειοδότησης από τις τράπεζες, εν προκειμένω οι τράπεζες έχουν ιδιαίτερα ευνοϊκή στάση απέναντι στις επιχειρήσεις που υποστηρίζονται από mezzanine fund. Επιτυγχάνεται λοιπόν καλύτερη πίστωση και ελκυστικότεροι όροι δανειοδότησης και αποπληρωμής, ανάλογα πάντα με τη φήμη της εταιρείας mezzanine fund, καθώς η ανάμειξη της τελευταίας στη λειτουργία της δανειζόμενης επιχείρησης αποτελεί μεγαλύτερη εγγύηση για την τράπεζα και συνάμα μειώνει τον επενδυτικό κίνδυνο.

Δ) Συμμετοχή εταιρείας mezzanine fund στην επιχείρηση

Ακριβώς επειδή η εταιρεία που παρέχει την ενδιάμεση χρηματοδότηση έχει άμεση ωφέλεια από την αποδοτική λειτουργία της επιχείρησης που δανείζεται το ποσό, συχνά επεμβαίνει και στη λειτουργία της με την παροχή συμβουλών σε θέματα

τεχνικά, οργανωτικά, εμπορικά και χρηματοδοτικά, ούτως ώστε να εξασφαλίσει την καλύτερη αξιοποίηση του κεφαλαίου της και την παροχή όσο το δυνατόν υψηλότερου μερίσματος.

Ε) Ευνοϊκή φορολόγηση, προσφορά φορολογικών ελαφρύνσεων

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα του συγκεκριμένου μοντέλου χρηματοδότησης είναι και το γεγονός ότι εξασφαλίζει φορολογικές ελαφρύνσεις στο μισθωτή, οι οποίες με τη σειρά τους και ανάλογα με το πρόγραμμα αποπληρωμής που έχει επιλεγεί οδηγούν σε αντίστοιχη μείωση του χρηματοοικονομικού κόστους.

ΣΤ) Δημιουργία ρευστότητας

Ο βασικός λόγος για τον οποίο μια οποιοδήποτε εταιρεία προχωρά στη σύναψη μιας συμφωνίας χρηματοδότησης είναι η άμεση ανάγκη της σε κεφάλαιο, ώστε να χρηματοδοτήσει τυχόν δραστηριότητές της ή να καλύψει άλλες άμεσες ανάγκες της, πράγμα το οποίο εξασφαλίζεται και σε αυτή την περίπτωση.

Ζ) Βελτίωση εικόνας ισολογισμού

Ένα άλλο πλεονέκτημα της συγκεκριμένης μεθόδου χρηματοδότησης είναι το γεγονός ότι βελτιώνει την εικόνα του ισολογισμού του μισθωτή, μέσω της εξόφλησης τυχόν βραχυχρόνιου δανεισμού του ή άλλων χρεών, και συνάμα βελτιώνει και την κεφαλαιακή διάρθρωση της επιχείρησης. Οδηγεί δηλαδή σε μία συνολική αναδιάρθρωση της οικονομικής κατάστασης του μισθωτή.

Η) Ταχύτητα και κόστος διαδικασίας

Η διαδικασία υπογραφής μιας σύμβασης leasing είναι ταχύτερη και λιγότερο δαπανηρή σε σχέση με την πλέον συνηθισμένη σύμβαση μακροπρόθεσμου δανεισμού, καθώς δε χρειάζονται προσημειώσεις, υποθήκες κτλ, γεγονός που, αν μη τι άλλο, εξασφαλίζει ευελιξία στην υλοποίηση της επένδυσης.

Θ) Ευελιξία όρων σύμβασης

Παρέχεται δηλαδή η δυνατότητα προσαρμογής της σύμβασης στις ιδιαίτερες απαιτήσεις και ανάγκες της κάθε επιχείρησης, καθώς η διάρκεια αλλά και το ύψος του μισθώματος ορίζονται από την τράπεζα βάσει των οικονομικών δυνατοτήτων του

μισθωτή, ενώ συγχρόνως εξασφαλίζεται και η μακροπρόθεσμη, και όχι άμεση, αποπληρωμή του mezzanine fund μέσω της διανομής μερίσματος.

I) Έξοδος της εταιρείας mezzanine financing

Όπως αναφέραμε και προηγουμένως, στόχος του mezzanine fund δεν είναι τα χρηματιστηριακά κέρδη, ούτε και η επ' άπειρον συμμετοχή τους στην εταιρεία με στόχο τη διανομή μερίσματος και μόνο, αλλά η ρευστοποίηση της συμμετοχής τους την κατάλληλη χρονική στιγμή ώστε να εξασφαλίσουν τη μεγαλύτερη δυνατή απόδοση της επένδυσής. Το χρέος εξαγοράζεται από την ίδια την εταιρεία που δανείστηκε σε προσυμφωνημένο χρόνο (συνήθως μέσα σε διάστημα πέντε έως οκτώ ετών) και με προσυμφωνημένο τρόπο. Ο οφειλέτης εξασφαλίζει δηλαδή τη μελλοντική επανάκτηση του πλήρους ελέγχου της εταιρείας του.

Τα σημαντικότερα μειονεκτήματα του μοντέλου πώλησης και επαναμίσθωσης παρουσιάζονται παρακάτω:

A) Απώλεια ελέγχου

Από τη στιγμή που μια εταιρεία επιλέξει το συνδυασμό sale and lease back με mezzanine finance χάνει αυτόματα τον απόλυτο έλεγχο των δραστηριοτήτων της, καθώς το βασικό χαρακτηριστικό του εν λόγω μοντέλου είναι το ότι για την πραγματοποίησή του απαιτείται η εκχώρηση ενός μέρους της ιδιοκτησίας της υπάρχουσας επιχείρησης, γεγονός που εξηγεί σε πολύ μεγάλο βαθμό και την έως τώρα απροθυμία των επιχειρήσεων (και ιδιαίτερα των λεγόμενων «οικογενειακών επιχειρήσεων») ακόμα και να εξετάσουν το ενδεχόμενο χρησιμοποίησης της ενδιάμεσης χρηματοδότησης. Επιπλέον, ενώ μέχρι πρότινος ο ιδιοκτήτης της εταιρείας ήταν ο μόνος που είχε δικαίωμα λήψης αποφάσεων, υποχρεώνεται εφεξής στην από κοινού λήψη αποφάσεων, και στη δικαιολόγηση οποιασδήποτε ενέργειας / δραστηριότητας του.

B) Ο μισθωτής δεν έχει την ευελιξία της κυριότητας

Ο μισθωτής (δηλαδή η λιμενική αρχή) υποχρεούται να αναλάβει όλους τους κινδύνους από τυχαία περιστατικά μέχρι ανωτέρα βία και συγχρόνως διατρέχει τον κίνδυνο της έκτακτης καταγγελίας της σύμβασης (όπως ορίζεται και γραπτώς

άλλωστε) σε περίπτωση αθέτησης κάποιου/κάποιων όρων για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Στην περίπτωση αυτή, ο εκμισθωτής (δηλαδή η τράπεζα σε συνδυασμό με την εταιρεία ιδιωτικού μετοχικού κεφαλαίου) διατηρεί το δικαίωμα όχι μόνο αφαίρεσης του εξοπλισμού, αλλά και απαίτησης άμεσης πληρωμής όλων των μισθωμάτων που υπολείπονται μέχρι τη λήξη της σύμβασης. Επιπλέον, και ακριβώς επειδή τα πλοία δεν είναι πια στην άμεση κυριότητα του μισθωτή, υπόκειται σε ελέγχους από τη μεριά των επενδυτών, προκειμένου να διαπιστωθεί η καλή λειτουργική κατάσταση του εξοπλισμού.

Γ) Υψηλό φαινομενικό κόστος

Το φαινομενικό κόστος του συγκεκριμένου μοντέλου είναι υψηλότερο από το επιτόκιο τραπεζικού δανεισμού κι αυτό γιατί στην περίπτωση αυτή ο επενδυτής-αγοραστής αναλαμβάνει πολύ μεγαλύτερο ρίσκο απ' ότι εάν επρόκειτο για την παροχή κάποιου δανείου. Παρ' όλα αυτά, η βαθύτερη διερεύνηση των παρεχόμενων φοροαπαλλαγών μετριάζει την αρχική εντύπωση, δημιουργώντας μάλιστα πλεονεκτική κατάσταση.

2.3.3.4 Είσοδος στο Χρηματιστήριο

Μία άλλη εναλλακτική μέθοδος χρηματοδότησης και άντλησης κεφαλαίων είναι και το ενδεχόμενο εισαγωγής στο χρηματιστήριο. Οι παράγοντες που θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη προτού η λιμενική αρχή αποφασίσει να προβεί σε αυτή την κίνηση είναι το μέγεθος και τα έσοδά της. Πρέπει να εξακριβωθεί εάν τα έσοδά της είναι επαρκή ώστε να εξασφαλίζουν τη δυνατότητα εισαγωγής της στο χρηματιστήριο και να ληφθούν υπόψη οι συνθήκες της αγοράς, οι ανάγκες σε κεφάλαιο, οι λοιπές ανάγκες και επιθυμίες.

2.3.3.4.1 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της Εισόδου στο Χρηματιστήριο

Ενδεχόμενα πλεονεκτήματα μιας τέτοιας κίνησης είναι τα εξής:

A) Το Χρηματιστήριο ως Μέσο Άντλησης Κεφαλαίων

Το Χρηματιστήριο αποτελεί για τις εισηγμένες εταιρείες έναν εναλλακτικό τρόπο άντλησης των κεφαλαίων που απαιτούνται για την χρηματοδότηση των

δραστηριοτήτων τους, μειώνοντας συγχρόνως την εξάρτηση τους σε πιο συμβατικούς τρόπους άντλησης κεφαλαίων, όπως είναι για παράδειγμα η λήψη δανείων από τράπεζες κτλ. Συγχρόνως, το Χρηματιστήριο προσφέρει εναλλακτικές λύσεις στους μικροεπενδυτές και λειτουργεί ως μέσο αξιοποίησης των κεφαλαίων τους σε πιο παραγωγικές και αποτελεσματικές επενδύσεις των εισηγμένων εταιρειών.

B) Ανάπτυξη δραστηριοτήτων εισηγμένων εταιρειών.

Το κυριότερο χαρακτηριστικό της ελληνικής οικονομίας είναι ο μεγάλος αριθμός των μικρών και μεσαίων οικογενειακών επιχειρήσεων, αρκετές από τις οποίες είναι αξιόπιστες και πολλά υποσχόμενες. Οι εταιρείες αυτές, ωστόσο, έχουν συχνά περιορισμένες προοπτικές ανάπτυξης και δεν ωφελούνται από οικονομίες κλίμακας. Με την έλλειψη της κατάλληλης υποδομής και ισχυρών θεμελίων, οι προοπτικές έκθεσης στον ισχυρό ανταγωνισμό, αποτελεί λόγο ανησυχίας για πολλές από αυτές. Η εισαγωγή στο Χρηματιστήριο μπορεί να αποτελέσει διέξοδο, αφού παρέχει τα απαραίτητα κεφάλαια για την επιτάχυνση της ανάπτυξης τους. Επιπλέον, ο έλεγχος των εταιρειών διανέμεται σταδιακά σε μεγάλο αριθμό μετόχων (και όχι σε έναν μονάχα ιδιοκτήτη), που οδηγεί συχνά στη βελτιωμένη διαχείριση και, κατά συνέπεια, στην ανάπτυξη της επιχείρησης.

Γ) Ενδυνάμωση εταιρειών.

Με την είσοδο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι εγχώριες εταιρείες, προκειμένου να γίνουν πιο ανταγωνιστικές σε ευρωπαϊκή αλλά και διεθνή βάση, προέβησαν σε επενδύσεις μεγαλύτερης κλίμακας, προκειμένου να επιτύχουν βελτίωση στην παραγωγικότητα, γεγονός που ευνοήθηκε ακόμα περισσότερο από την είσοδό τους στο χρηματιστήριο.

Δ) Ευκαιρίες για επενδύσεις στο εξωτερικό

Η φιλελευθεροποίηση των επιτοκίων και η άρση των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων, έχουν ως αποτέλεσμα οι εισηγμένες εταιρείες να μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα κεφάλαια που άντλησαν από το Χρηματιστήριο στο εξωτερικό, όπου η εξασφάλιση χρηματοδότησης είναι δύσκολη, αλλά οι προοπτικές πολύ μεγάλες. Αντίστοιχα, δίνεται οι δυνατότητα στις ξένες εταιρείες να επενδύσουν σε εγχώριες εταιρείες – εισηγμένες στο χρηματιστήριο – οι οποίες και θα απολαύσουν τη

μερίδα του λέοντος στις ξένες επενδύσεις. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι οι πιθανότητες επιτυχίας των διεθνών στόχων μιας εταιρείας αυξάνονται σημαντικά με την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο.

Ε) Εξύψωση της εταιρικής εικόνας.

Το status μιας εταιρείας μετά την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο αναβαθμίζεται, καθιστώντας την ικανή να εξασφαλίζει τα οικονομικά της με καλύτερους όρους από την ιδιωτική εταιρεία.

ΣΤ) Μεγαλύτερη εμπορευσιμότητα.

Οι επενδυτές που επενδύουν σε εισηγμένες εταιρείες μπορούν να ρευστοποιήσουν τις επενδύσεις τους όποτε επιθυμούν. Αντιθέτως, το πλεονέκτημα αυτό δεν ισχύει για αυτούς που επενδύουν τα χρήματά τους σε ιδιωτικές εταιρείες.

Ζ) Εξαγορές και συγχωνεύσεις.

Οι εισηγμένες εταιρείες έχουν το προνόμιο να προχωρούν σε εξαγορές και συγχωνεύσεις είτε με άλλες εταιρείες επίσης εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, είτε με ξένες εταιρείες και, ως εκ τούτου, να επωφελούνται των συνεργιών που θα προκύψουν. Αυτό απορρέει από το γεγονός ότι η πρόσβαση στην οικονομική κατάσταση των εισηγμένων εταιρειών είναι ευκολότερη – γεγονός που σε συνδυασμό με τη διαφάνεια στις συναλλαγές, δίνει τη δυνατότητα σε αυτούς που υποβάλλουν την προσφορά να προβούν σε πιο ακριβείς αξιολογήσεις των δυνατοτήτων μιας τέτοιας κίνησης.

Υπάρχουν σαφώς και μειονεκτήματα, τα κυριότερα των οποίων είναι τα εξής:

Α) Απώλεια Πλήρη Ελέγχου.

Από τη στιγμή που μια εταιρεία αποφασίσει να εισαχθεί στο χρηματιστήριο, θα πρέπει να αλλάξει και η δομή της. Έτσι, ενώ μέχρι πρότινος ο ιδιοκτήτης της εταιρείας ήταν ο μόνος που είχε δικαίωμα λήψης αποφάσεων, χωρίς συνάμα την υποχρέωση να δικαιολογεί την κάθε ενέργειά του οπουδήποτε, υποχρεώνεται από εδώ και πέρα να συγκαλεί συνελεύσεις των μετόχων (σε τακτά χρονικά διαστήματα) και να λογοδοτεί στο συμβούλιο μετόχων, τη σύμφωνη γνώμη του οποίου και πρέπει να

εξασφαλίσει προκειμένου να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια / συμφωνία και εν γένει απόφαση. Σημειώνεται ότι απαγορεύεται οι μέτοχοι να ελέγχουν, είτε έμμεσα είτε άμεσα, περισσότερο από το 70% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου. Επιπλέον, ποσοστό τουλάχιστον ίσο με το 25% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου θα πρέπει να διανεμηθεί ελεύθερα στο κοινό, ώστε να διασφαλιστούν τα συμφέροντα των μικρομετόχων.

Β) Αποκάλυψη Πληροφοριών – Διαφάνεια.

Οι εισηγμένες εταιρείες υποχρεούνται από το Νόμο και τους Κανονισμούς του Χρηματιστηρίου να αποκαλύπτουν όλες τις σημαντικές πληροφορίες που θα βοηθήσουν τους μετόχους και το κοινό να αξιολογήσουν καλύτερα τις προοπτικές της κάθε εταιρείας. Επιπλέον, οι εισηγμένες εταιρείες υποχρεούνται να ανακοινώνουν κάθε σημαντική απόφαση και να εκδίδουν εξαμηνιαίους λογαριασμούς, ισολογισμούς κτλ. Οι ετήσιοι λογαριασμοί πρέπει να ετοιμάζονται σύμφωνα με τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα. Αυτές οι απαιτήσεις επιβάλλουν επιπρόσθετο κόστος για την συλλογή πληροφοριών και ελέγχου, και επιπλέον οδηγούν στην άρση του απορρήτου και της «ιδιωτικότητας» της επιχείρησης (εάν θα μπορούσε να λεχθεί κάτι τέτοιο), καθώς αναγκάζεται να προβεί σε δημοσίευση όλων των στοιχείων της – ώστε να εξασφαλιστεί η απαραίτητη διαφάνεια.

Γ) Κόστος Εισαγωγής.

Όσον αφορά το αρχικό κόστος που απαιτείται για την προετοιμασία των δημόσιων προτάσεων, π.χ. αμοιβές στους δικηγόρους, λογιστές, αναδόχους κτλ, οι εταιρείες που επιθυμούν δημόσια εισαγωγή θα πρέπει να καταβάλουν αμοιβή, όπως αυτή ορίζεται από τους κανονισμούς του κάθε Χρηματιστηρίου. Οι χρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την αίτηση για εγγραφή νέας έκδοσης, τη χρέωση για την αρχική εγγραφή (πληρωτέα κατά τη νέα έκδοση) και την ετήσια συνεισφορά

2.3.3.5 Δανεισμός από Τράπεζα

Το δάνειο ορίζεται ως μια σύμβαση κατά την οποία ο ένας από τους συμβαλλομένους (δανειστής) παραχωρεί στον άλλο (οφειλέτης) για ορισμένο χρόνο τη χρήση κεφαλαίου είτε έναντι ανταλλάγματος (έντοκο) είτε και χωρίς ανταλλάγμα (άτοκο). Στην ουσία δηλαδή, το δάνειο είναι μια οικονομική συναλλαγή στην οποία ο

δανειστής συμφωνεί να δώσει στον οφειλέτη ένα ορισμένο χρηματικό ποσό με την προσδοκία της συνολικής επιστροφής του. Οι συγκεκριμένοι όροι του δανείου εμφανίζονται σε ξεχωριστή σύμβαση. Ο δανειστής διατηρεί το δικαίωμα ακόμα και να ορίσει τις οικονομικές ποινικές ρήτρες για την περίπτωση μη πληρωμής της δόσης ή καθυστέρηση πληρωμής. Οι περισσότερες περιπτώσεις δανειοδότησης (είτε πρόκειται για ιδιώτη, είτε για επιχείρηση) αναλαμβάνονται από τις τράπεζες και άλλους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς, που έχουν στη διάθεσή τους πληθώρα κριτηρίων και υπολογιστικών μοντέλων τα οποία τους επιτρέπουν να ελέγξουν εάν και κατά πόσο ένας υποψήφιος είναι κατάλληλος για δανεισμό.

Η αποπληρωμή των δανείων ορισμένη διάρκειας μπορεί να πραγματοποιηθεί με διάφορους τρόπους, και συγκεκριμένα: Σταθερές δόσεις, περίοδος χάριτος, πληρωμή balloon (balloon payment), πληρωμή bullet (bullet payment), Back end / front end. Σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα, επιτρέπεται η έναρξη της αποπληρωμής των δανείων πριν από τον υπολογισμό των φορολογικών επιβαρύνσεων στα κέρδη κατά τη λειτουργία του πλοίου. Συνήθως πρόσθετα με τις ετήσιες δόσεις για την αποπληρωμή του δανείου (τόκος και χρεολύσιο) ο πλοιοκτήτης έχει και πρόσθετες επιβαρύνσεις. Επισημαίνεται επίσης το γεγονός ότι όσο αυξάνεται το ποσοστό του δανείου σε σχέση με το απαιτούμενο αρχικό κεφάλαιο τόσο και η απόδοση του μειούμενου ιδίου κεφαλαίου τείνει στο άπειρο αλλά η Καθαρή Παρούσα Αξία δίνει θετικά αποτελέσματα. Στην πραγματικότητα δηλαδή, τον πλοιοκτήτη τον συμφέρει να λάβει όσο το δυνατό μεγαλύτερο δάνειο και να καλύψει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο τμήμα του κόστους απόκτησης ενός πλοίου ή οποιαδήποτε άλλης δραστηριότητάς του. Καλό είναι να επισημανθεί ότι πρόκειται για μία σχετικά επικίνδυνη στρατηγική γιατί σε περιόδους ύφεσης η αποπληρωμή δανείων μπορεί να αποδειχθεί ιδιαίτερα δύσκολη και να αναγκάσει τον πλοιοκτήτη σε ρευστοποίηση του κεφαλαίου του προκειμένου να ανταπεξέλθει στους όρους της συμφωνίας. Τέλος, σχετικά με την αξιολόγηση της επένδυσης, αναφέρεται ότι τα βασικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν τη δανειακή χρηματοδότηση μιας εταιρείας είναι το ποσό του δανείου, το επιτόκιο, το νόμισμα, οι λεπτομέρειες αποπληρωμής και ο χρόνος έναρξης, τα πρόσθετα κόστη και έξοδα του πλοιοκτήτη, η ασφάλεια του δανειστή και το ποσό αρχικών πληρωμών του πλοιοκτήτη.

Τα βασικά πλεονεκτήματα που απορρέουν από τη δανειοδότηση μιας εταιρείας από μία τράπεζα συνοψίζονται στα παρακάτω:

A) Μέσο άντλησης κεφαλαίων

Όπως και όλες οι προαναφερθείσες μορφές χρηματοδότησης, έτσι και η λήψη δανείου, που είναι και η πλέον συμβατική, εξασφαλίζει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις την άντληση του αναγκαίου κεφαλαίου που θα χρηματοδοτήσει τις δραστηριότητές της.

B) Χαμηλό επιτόκιο δανεισμού

Ακριβώς επειδή το ρίσκο που αναλαμβάνει η τράπεζα στην περίπτωση χορήγησης δανείου σε μια οποιαδήποτε επιχείρηση είναι πολύ μικρότερο από το αντίστοιχο ρίσκο της πώλησης και επαναμίσθωσης των παγίων στοιχείων, το επιτόκιο δανεισμού είναι σημαντικά χαμηλότερο. Εδώ αξίζει να επισημανθεί ότι το επιτόκιο δανεισμού καθορίζεται από δύο παράγοντες:

– Τη διατραπεζική αγορά (όπως είναι για παράδειγμα το LIBOR, η αγορά του Λονδίνου) από την οποία και δανείζονται οι τράπεζες προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τον πελάτη και την τιμή στη οποία κλείνει ημερησίως.

– Την εταιρεία αυτή καθαυτή (το χαρτοφυλάκιό της, το μέγεθός της, τις εγγυήσεις που παρέχει, το είδος και το ύψος του δανείου που επιθυμεί, τη σχέση της με την τράπεζα κτλ). Βάσει αυτού καθορίζεται και από την τράπεζα το περιθώριο (margin) το οποίο μαζί με την τιμή του LIBOR συνιστά το επιτόκιο δανεισμού. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το ύψος του επιτοκίου δανεισμού σήμερα κυμαίνεται από 6 έως 10% (με το margin να παίρνει τιμές από 0,7 έως 2%, ανάλογα με τον πελάτη).

Γ) Ευελιξία στην αποπληρωμή του δανείου

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η αποπληρωμή των δανείων ορισμένης διάρκειας μπορεί να πραγματοποιηθεί με πολλούς διαφορετικούς τρόπους, προσαρμοζόμενη στις ανάγκες και επιθυμίες της εκάστοτε επιχείρησης, γεγονός που καθιστά αυτόν τον τρόπο χρηματοδότησης ιδιαίτερα ευέλικτο και προσιτό. Συγκεκριμένα, υπάρχει η δυνατότητα αποπληρωμής των δανείων με σταθερές δόσεις, η περίοδος χάριτος, η πληρωμή balloon (balloon payment), η πληρωμή bullet (bullet

payment) η πληρωμή back end / front end, κάθε μία εκ των οποίων διαφοροποιείται και ανάλογα με την επιχείρηση που δανείζεται και τα επιμέρους χαρακτηριστικά της.

Δ) Η εταιρεία διατηρεί την ευελιξία της κυριότητας

Η επιχείρηση που λαμβάνει το δάνειο, σε αντίθεση με την περίπτωση των μοντέλων χρηματοδότησης sale and lease back αλλά και με το χρηματιστήριο, διατηρεί την άμεση κυριότητα όλων των παγίων στοιχείων της και, κατ' επέκταση, το δικαίωμα να καθορίσει επακριβώς τον τρόπο χρήσης και οικονομική εκμετάλλευσής τους, χωρίς συνάμα να υπόκειται σε οποιασδήποτε μορφής έλεγχο.

Ε) Η τράπεζα δεν επεμβαίνει στην επένδυση

Ακριβώς επειδή ο δανειστής – δηλαδή η τράπεζα – δεν έχει περαιτέρω οικονομική ανάμειξη στην επένδυση (πέραν της λήψης των χρηματικών δόσεων σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα), δεν επεμβαίνει, ούτε και ελέγχει την επιχείρηση για το εάν και κατά πόσο η επένδυση που πραγματοποίησε ήταν επικερδής.

Τα βασικά μειονεκτήματα του τραπεζικού δανεισμού, σε ό,τι αφορά στο δανειζόμενο, συνοψίζονται στα παρακάτω:

Α) Ανάγκη εξασφάλισης δανεισμού και παροχής εγγυήσεων

Προκειμένου μια τράπεζα να προχωρήσει στη δανειακή χρηματοδότηση μιας οποιασδήποτε εταιρείας θα πρέπει μεταξύ άλλων να έχει εξασφαλίσει ότι ο οφειλέτης θα είναι σε θέση να αποπληρώσει το δάνειο καθ' όλη τη προσυμφωνημένη διάρκεια αποπληρωμής και όχι μόνο στο εγγύς μέλλον. Παρουσιάζεται λοιπόν η ανάγκη, να παρέχει η εταιρεία που είναι υποψήφια για τη λήψη δανείου τις ανάλογες εγγυήσεις, όπως είναι για παράδειγμα υποθήκη επί του πλοίου, προσημειώσεις, εκχώρηση εσόδων και ασφαλειών, ενέχυρο επί μετοχών, προσωπικές ή και εταιρικές εγγυήσεις κτλ, γεγονός ιδιαίτερα δεσμευτικό και που καθιστά το δανεισμό ιδιαίτερα δύσκολο στην περίπτωση που δεν δοθούν τα αντίστοιχα εχέγγυα.

Β) Ταχύτητα διαδικασίας

Η διαδικασία από τη στιγμή της αίτησης για τη λήψη ενός δανείου έως και την έγκριση και παροχή του ζητούμενου χρηματικού ποσού είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα, ακριβώς λόγω της ανάγκης παροχής πληθώρας εγγυήσεων από τη μεριά του οφειλέτη καθώς και άλλων συνοδευτικών εγγράφων, γεγονός που αφαιρεί την ευελιξία στην περίπτωση επιθυμίας άμεσης υλοποίησης της επένδυσης.

Γ) Κυμαινόμενο επιτόκιο

Συνήθως (αν και δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση κανόνα) το επιτόκιο δανεισμού είναι κυμαινόμενο, γεγονός που αναπόφευκτα ενέχει και κάποιον κίνδυνο για τον οφειλέτη («επιτοκιακός κίνδυνος»), καθώς υπάρχει η πιθανότητα αύξησης του στη διάρκεια της αποπληρωμής του δανείου.

Δ) Μη παροχή φορολογικών ελαφρύνσεων

Ένα πολύ σημαντικό μειονέκτημα του συγκεκριμένου τρόπου χρηματοδότησης είναι το γεγονός ότι δεν εξασφαλίζει φορολογικές ελαφρύνσεις ή απαλλαγές στον οφειλέτη, όπως για παράδειγμα η χρηματοδοτική μίσθωση.

Ε) Χρηματοδότηση μέρους και όχι ολόκληρης της επένδυσης

Σε αντίθεση με τα μοντέλα χρηματοδότησης που περιγράψαμε προηγουμένως, η δανειακή χρηματοδότηση καλύπτει μονάχα ένα ποσοστό της τάξεως του 80-90% της συνολικής αξίας της επένδυσης (είτε πρόκειται για την αγορά πλοίου, κτιρίου, έκτασης κτλ, είτε για την επέκταση της επιχείρησης με την πραγματοποίηση μιας οποιασδήποτε μορφής επένδυσης. Αυτό αναπόφευκτα σημαίνει, ότι η ενδιαφερόμενη εταιρεία θα πρέπει (στην περίπτωση που δεν διαθέτει η ίδια το υπόλοιπο απαιτούμενο κεφάλαιο) να αναζητήσει άλλους τρόπους χρηματοδότησής της δραστηριότητάς της.

ΣΤ) Η τράπεζα δεν επεμβαίνει στην επένδυση

Το γεγονός ότι η τράπεζα δεν έχει άμεση οικονομική ανάμειξη με την επένδυση και δε συμμετέχει σ' αυτή καθόλου και με οποιονδήποτε τρόπο από τη στιγμή της δανειοδότησης του επενδυτή, μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις να θεωρηθεί και αρνητικό, αφού στην αντίθετη περίπτωση η επιχείρηση ίσως και να επωφελούνταν από την παροχή συμβουλών σε θέματα τεχνικά, οργανωτικά, εμπορικά και χρηματοδοτικά.

Z) Κίνδυνος δυσκολίας αποπληρωμής δανείου

Όπως επισημάναμε και σε προηγούμενη ενότητα της παρούσας διπλωματικής, όσο αυξάνεται το ποσοστό του δανείου σε σχέση με το απαιτούμενο αρχικό κεφάλαιο τόσο και η απόδοση του μειούμενου ιδίου κεφαλαίου τείνει στο άπειρο και η Καθαρή Παρούσα Αξία δίνει θετικά αποτελέσματα. Στην πραγματικότητα, την επιχείρηση τη συμφέρει να λάβει όσο το δυνατό μεγαλύτερο δάνειο που να καλύπτει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο τμήμα του κόστους απόκτησης ενός παγίου στοιχείου ή δραστηριότητάς. Πράγματι, αυτή είναι και η πάγια τακτική δανειοδότησης που ακολουθείται συνήθως από τις περισσότερες επιχειρήσεις. Αυτή όμως η πολιτική συχνά κρύβει και κινδύνους, καθώς σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, η αποπληρωμή δανείων μπορεί να αποδειχθεί ιδιαίτερα δύσκολη και να αναγκάσει τον πλοιοκτήτη σε ρευστοποίηση του κεφαλαίου του προκειμένου να ανταπεξέλθει στους όρους της συμφωνίας.

2.3.3.6 Ιδιωτικοποίηση (Corporatisation)

Αν η λιμενική αρχή έχει συσταθεί ως μια κοινοπραξία, προκύπτουν ζητήματα έκδοσης μεριδίων (μετοχών) και κεφαλαιοποίησης. Η νομοθεσία οφείλει να προβλέπει διαδικασίες και ρήτρες που να διευκολύνουν τέτοιες περιπτώσεις. Κάτι πολύ σημαντικό που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι το αν η (τοπική ή εθνική) κυβέρνηση προτίθεται να ασκήσει άμεση επιρροή στη λιμενική αρχή εκμεταλλευόμενη τα δικαιώματά της ως μετόχου (πχ με υποψηφιότητα για τη θέση του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου). Στην περίπτωση της ιδιωτικοποιημένης λιμενικής αρχής, η τοπική αρχή ή ο εκάστοτε δημόσιος φορέας συνήθως κατέχει το 100% των μετοχών. Σε κάποιες χώρες οι μετοχές μοιράζονται ανάμεσα στην κυβέρνηση, την τοπική αρχή και άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς μετόχους με τέτοιο τρόπο ώστε οι εμπλεκόμενοι δημόσιοι φορείς να αποτελούν την πλειοψηφία. Σε κάποιες περιπτώσεις, δίνεται δικαίωμα ψήφου και σε ιδιώτες επενδυτές. Όταν οι ιδιώτες αποκτούν πλειοψηφική θέση τότε η λιμενική αρχή μπορεί να θεωρηθεί ιδιωτικοποιημένη.

Γενικά, βέβαια, η (ημι)μονοπωλιακή θέση των λιμανιών landlord και των εμπλεκόμενων δημόσιων συμφερόντων δε συνιστά διανομή μετοχών σε ιδιώτες επενδυτές. Αυτό μπορεί να προκαλέσει προστριβές, καθώς οι ιδιώτες αποσκοπούν

στην αύξηση της μετοχικής αξίας, ενώ ο δημόσιος τομέας πρέπει να λάβει υπόψη του το δημόσιο συμφέρον. Επίσης, η εξ ολοκλήρου χρηματοδότηση του μετοχικού κεφαλαίου δε θεωρείται βιώσιμη λύση για τον ίδιο λόγο.

Η κεφαλαιοποίηση-ιδιωτικοποίηση μπορεί να εφαρμοστεί είτε με μεταφορά των περιουσιακών στοιχείων στη νέα λιμενική αρχή μέσα από νομικές διαδικασίες. Κάτι τέτοιο περιλαμβάνει τη λειτουργική υποδομή, την εν λόγω γη και την ανωδομή, όπως και στοιχεία του ενεργητικού όπως ο εξοπλισμός και το μεταφερόμενο μετοχικό κεφάλαιο. Ανάλογα με τη λιμενική πολιτική της εκάστοτε χώρας, μπορούν να εφαρμοστούν περιορισμοί στην πώληση των μετοχών.

Στην πράξη όμως μπορεί να προκύψουν δυσκολίες:

- Επιπτώσεις στο εργατικό δυναμικό. Πολλές φορές η ανάγκη για ιδιωτικοποίηση προκύπτει λόγω υπεραπασχόλησης ή περιοριστικών εργασιακών πρακτικών. Ο στόχος, βέβαια, είναι η λιμενική και όχι η εργασιακή αναμόρφωση. Έτσι, πρέπει να δοθεί έμφαση στην αύξηση της αποτελεσματικότητας της εργασίας και στη μείωση του κόστους.

- Αποτίμηση στοιχείων ενεργητικού και κεφαλαιοποίηση μιας νέας λιμενικής αρχής. Η αποτίμηση πρέπει να είναι συντηρητική. Συχνά τα λιμάνια σε αυτή τη μεταβατική φάση πρέπει να απαλλαγούν από απαρχαιωμένο εξοπλισμό και ανεπαρκώς συντηρημένα κτίρια και υποδομή και αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη. Σε άλλη περίπτωση ο ιδιώτης επενδυτής θα ζητήσει να πληρώσει ευνοϊκότερα ποσά, προκειμένου να δικαιολογήσει την ανάγκη εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης της υπάρχουσας υποδομής.

- Αντικατάσταση του υψηλόβαθμου μανάτζμεντ, καθώς τα λιμάνια που λειτουργούν υπό το καθεστώς της ανταγωνιστικής αγοράς απαιτούν διαφορετική δεοντολογία μανάτζμεντ, για να ανταποκριθεί στη μεταβατική διαδικασία και να οδηγήσει κατάλληλα τη λιμενική αρχή στις νέες δραστηριότητες και στο νέο περιβάλλον που θα προκύψει.

- Σαφής καθορισμός του λιμανιού ως τομέα δικαιοδοσίας της αρχής. Αυτό πρέπει να γίνει ευθύς εξ αρχής και να μην αναβληθεί. Αν χρειαστεί δε, να υπάρξει και νομική κατοχύρωση μέσα από κάποια δικαστική απόφαση⁶¹.

2.3 Ο Δημόσιος Τομέας ως χρηματοδότης των λιμενικών επενδύσεων

Όπως σημειώθηκε προηγουμένως, οι πολιτικές απελευθέρωσης των αγορών σηματοδοτούν την προοπτική, σε θεωρητικό και σε πολιτικό επίπεδο της διεύρυνσής της στο σύνολο των οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων (ενέργεια, τηλεπικοινωνίες, ταχυδρομεία, μεταφορές, υγεία, παιδεία, κοινωνική ασφάλιση, κλπ). Η δυναμική αυτή αγνοεί ωστόσο τη σημασία που παρουσιάζει η διατήρηση και ενίσχυση της δημόσιας παρέμβασης - ένα από τα εργαλεία της οποίας αποτελούν και οι δημόσιες επιχειρήσεις- για την επίτευξη στόχων που εμπίπτουν στην έννοια του δημόσιου συμφέροντος.

Όποτε γίνεται λόγος για δημόσια χρηματοδότηση που αφορά λιμάνια, τονίζεται πάντοτε η σημασία τους στην εθνική οικονομική ανάπτυξη. Αυτό είναι και το κυριότερο επιχείρημα υπέρ της κρατικής παρέμβασης στη λιμενική βιομηχανία. Έτσι, αφού αντιμετωπίζονται ως πόλοι ανάπτυξης, απορροφούν σημαντική ποσότητα κρατικής χρηματοδότησης, κυρίως για τη βασική υποδομή τους.

Η ευθυγράμμιση δημόσιων και ιδιωτικών συμφερόντων τα τελευταία χρόνια έχει οδηγήσει σε έναν ολοένα και πιο περιορισμένο ρόλο για τις κυβερνήσεις στη λιμενική βιομηχανία. Η τάση αυτή είναι έντονη και αρκετά σαφής σε ολόκληρη την Ευρώπη. Όταν οι κυβερνήσεις αναλαμβάνουν να αυξήσουν την εθνική οικονομική ευημερία μέσω της ανάπτυξης λιμένων, μπορούν να επιλέξουν να εφαρμόσουν το ένα από δύο ευδιάκριτα κανονιστικά πλαίσια: το πλαίσιο αναπλήρωσης της αγοράς ή το πλαίσιο δημόσιου συμφέροντος. Όσον αφορά το πλαίσιο αναπλήρωσης της αγοράς, ο αρχικός στόχος της κυβέρνησης είναι να προσδιορίσει και να αντιμετωπίσει τις

⁶¹ World Bank Port Reform Toolkit: Effective Decision Support for Policymakers, World Bank Publications, June 2003

ατέλειες της αγοράς και την αντι-ανταγωνιστική συμπεριφορά ή να ρυθμίσει τα ανεπιθύμητα αποτελέσματά της. Για παράδειγμα, ο ανταγωνισμός "για την αγορά" μπορεί να αντικαταστήσει τον ανταγωνισμό "στην αγορά". Συνεπάγεται ότι ένας από τους στόχους της κρατικής πολιτικής πρέπει να είναι να δημιουργηθούν ανταγωνιστικές δομές αγοράς για τις λιμενικές υπηρεσίες και να ρυθμιστεί η ανταγωνιστική συμπεριφορά. Αυτό να γίνει μέσω της χορήγησης αδειών, της μίσθωσης και άλλων μεθόδων με σκοπό να επέλθει μια αποδοτική κατανομή των πόρων. Αυτό το πλαίσιο ακολουθείται από τις περισσότερες χώρες με οικονομικές πολιτικές προσανατολισμένες στην αγορά. Η ανάγκη για κάποια μορφή κυβερνητικής επέμβασης στις αγορές για τις λιμενικές υπηρεσίες συσχετίζεται με τα μοναδικά οικονομικά χαρακτηριστικά των θαλάσσιων λιμένων, μερικά από τα οποία τείνουν να τους καθιστούν φυσικά μονοπώλια:

- Η παροχή λιμενικών υπηρεσιών συνεπάγεται υψηλά σταθερά κόστη και χαμηλά οριακά κόστη. Τα οριακά οφέλη που συνδέονται με τη χρησιμοποίηση των λιμενικών υπηρεσιών υπερβαίνουν τα οριακά κόστη.
- Μια σχετικά μεγάλη ελάχιστη αρχική ικανότητα βασικής υποδομής απαιτείται για τεχνικούς λόγους.
- Η υποδομή είναι συχνά αδιαίρετη και, κατά συνέπεια, αυξάνει την απαιτούμενη ικανότητα υποδομής.
- Τόσο η αρχική κατασκευή όσο και η επέκταση λιμένων απαιτούν μεγάλα ποσά κεφαλαίου. Κατά συνέπεια, η ανάγκη ανάπτυξης της βασικής υποδομής (π.χ. κυματοθραύστες, αποβάθρες και κύριοι δρόμοι) δημιουργεί συγχρόνως τις μεγάλες κύριες λειτουργικές απώλειες και τις πεπερασμένες επενδυτικές ευκαιρίες, ως αποτέλεσμα της υποχρησιμοποιούμενης ικανότητας κατά τη διάρκεια των προηγούμενων φάσεων του κύκλου της ζωής ενός προγράμματος.
- Η διάρκεια ζωής των έργων υποδομής λιμένων υπερβαίνει συχνά το χρονικό ορίζοντα που συνήθως αποδέχονται οι ιδιωτικοί επενδυτές και οι εμπορικές τράπεζες.
- Η βασική υποδομή λιμένων έχει λίγες εναλλακτικές χρήσεις.

Αυτά τα χαρακτηριστικά είναι ο κύριος λόγος για την οικονομική συμμετοχή των κυβερνήσεων στα προγράμματα κατασκευής και επέκτασης λιμένων⁶², όπου αναπόφευκτα παρουσιάζονται μονοπώλια. Είναι καλύτερο να υπάρχει ένα δημόσιο από ό,τι ένα ιδιωτικό μονοπώλιο.

Η οικονομική ανάλυση αιτιολογεί τη δημόσια παρέμβαση σε περίπτωση που οι μηχανισμοί της αγοράς δεν εκπληρώνουν το κριτήριο αποτελεσματικότητας του Pareto. Με βάση την θεωρία αυτή, η παρέμβαση του κράτους είναι θεμιτή όταν η αγορά αδυνατεί να οδηγήσει σε ένα βέλτιστο του Pareto, αδυναμία που περιγράφεται στη βιβλιογραφία ως «αποτυχία της αγοράς» και που συνοψίζεται στην ύπαρξη εξωτερικών επιδράσεων, συλλογικών αγαθών και φυσικών μονοπωλίων. Συνολικά, η έκταση των «αποτυχιών της αγοράς» αδυνατεί να αιτιολογήσει το παρατηρούμενο εύρος των υφιστάμενων δημόσιων υπηρεσιών και επιχειρήσεων⁶³. Η εξέταση της οικονομικής ιστορίας αναδεικνύει τον πρωταρχικό ρόλο που διαδραμάτισαν οι δημόσιες επιχειρήσεις από τη μεταπολεμική περίοδο μέχρι σήμερα για την οικονομική και κοινωνική ισότητα και αλληλεγγύη (κοινωνική και γεωγραφική εξίσωση τιμών, κλπ) καθώς και για ζητήματα που αφορούν τη βιομηχανική και περιφερειακή πολιτική (ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας, ανάπτυξη υποδομών, έρευνα και ανάπτυξη, προώθηση διεπιχειρησιακής συνεργασίας, κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού, κλπ). Ως εκ τούτου, η δράση των δημόσιων επιχειρήσεων υπάγεται σε ένα σύνολο κριτηρίων που υπερβαίνουν αυτό της οικονομικής αποτελεσματικότητας και που συνδέονται με την ισότητα και την κοινωνική αλληλεγγύη, την κάλυψη των βασικών αναγκών του ατόμου, την πλήρη απασχόληση, τη θεμελίωση και υποστήριξη ενός συστήματος αξιών με επίκεντρο το κοινό όφελος και την κοινωνική συνείδηση των πολιτών, καθώς και την καταπολέμηση των κοινωνικοοικονομικών ανισοτήτων. Η άμεση επαναφορά της έννοιας του δημοσίου συμφέροντος στη δημόσια συζήτηση αποτελεί επιτακτική ανάγκη εφόσον ληφθεί υπόψη ότι η εξέταση της πρόσφατης διεθνούς οικονομικής ιστορίας αναδεικνύει ολοένα και περισσότερες περιπτώσεις στις οποίες η λήψη αποφάσεων με αντικείμενο την αποτελεσματικότητα

⁶² World Bank Port Reform Tool Kit, Module 3, *Alternative port management structures and ownership models*, The World Bank (σελ. 9-10)

⁶³ Cartelier L (1999), *Existe-t-il un fondement économique a la notion de service public?*, Sociétés Contemporaines, No 32 (σελ. 23-35)

της αγοράς οδηγεί σε δυσμενή κοινωνικοοικονομικά αποτελέσματα⁶⁴. Διακρίνεται δηλαδή μια αυξανόμενη σύγκρουση μεταξύ του κριτηρίου της αποτελεσματικότητας και της κοινωνικής ευημερίας νοούμενη σε όρους κοινωνικής ισότητας και συνοχής, ποιότητας των εργασιακών σχέσεων και ικανοποίησης των ανθρώπινων αναγκών. Ενδεικτικά, η φθίνουσα παροχή υπηρεσιών κοινής ωφελείας και η απελευθέρωση των αγορών, σε συνδυασμό με την έμφαση που αποδίδεται στις αξίες της αγοράς εκτιμάται ότι ευθύνεται για την συρρίκνωση, στις αγγλοσαξονικές χώρες, του «δημόσιου χώρου» και του αισθήματος κοινωνικής ευθύνης, εξέλιξη που έθεσε τις βάσεις για τη διεύρυνση των ανισοτήτων και την επακόλουθη όξυνση των κοινωνικών συγκρούσεων. Η συγκεκριμένη διαπίστωση φαίνεται να επιβεβαιώνει εξάλλου τον ρόλο που διαδραματίζουν οι δημόσιες επιχειρήσεις και υπηρεσίες κοινής ωφελείας σε συμβολικό επίπεδο, ως φορέας κοινωνικής ένταξης σε μια κοινότητα που αποσκοπεί στη διασφάλιση της ισότητας μεταξύ των μελών της⁶⁵.

Ένα βήμα πιο πέρα, ο Baird⁶⁶, σε αντιδιαστολή με την αποτυχία της αγοράς, κάνει λόγο για *αποτυχία της κυβέρνησης*. Αυτό συμβαίνει όπου συσσωρεύονται πολλές ενέργειες του δημοσίου τομέα⁶⁷. Αυτή η κατάσταση οδηγεί σε δυσμενείς οικονομικές επιπτώσεις, λόγω μείωσης στην κυκλοφορία των λιμανιών κτλ..

Επίσης, τα λιμάνια ζητούν κρατική χρηματοδότηση λόγω της αξίας που προσθέτουν, ως μέρος μιας ολοκληρωμένης αλυσίδας logistics, στην περιοχή, την οποία και υπολογίζουν με διάφορες μεθόδους. Η βιβλιογραφία⁶⁸ όμως δεν έχει

⁶⁴ Self P. (2000), *Rolling Back the Market - Economic Dogma and Political Choice*, London: MacMillan Press

⁶⁵ *Ανταγωνιστικότητα και προοπτική ανάπτυξης των εμπορευματικών λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης*, Περιοδικό «Ενημέρωση», τεύχος 141, Πειραιάς, Αύγουστος 2008 (<http://www.inegsee.gr/enimerwsi-141-doc2.htm>, σελ. 242-243)

⁶⁶ Baird Alfred J. (2004), *Public goods and the public financing of major European seaports*, *Maritime Policy & Management*, vol. 31, no. 4, pp 375-391, October – December 2004, Taylor and Francis Group (σελ. 379)

⁶⁷ Ο συγγραφέας κατονομάζει τους λόγους αυτής της αποτυχίας και μιλάει για περιορισμένη πληροφόρηση, περιορισμένο έλεγχο στις αντιδράσεις της αγοράς και στη γραφειοκρατία και άλλους περιορισμούς πολιτικής φύσης. (Baird Alfred J., *Public goods and the public financing of major European seaports*, *Maritime Policy & Management*, vol. 31, no. 4, pp 375-391, October – December 2004, Taylor and Francis Group, σελ. 379)

⁶⁸ Baird Alfred J., *Public goods and the public financing of major European seaports*, *Maritime Policy & Management*, vol. 31, no. 4, pp 375-391, October – December 2004,

καταλήξει σε κάποια κοινά αποδεκτή μέθοδο υπολογισμού της προστιθέμενης αξίας. Και οι ήδη υπάρχουσες μέθοδοι περιορίζονται σε πολύ συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές.

Οι προσεγγίσεις αυτές επαναφέρουν στο προσκήνιο τη σημασία που αποκτά το κράτος αναφορικά με τη διασφάλιση της οικονομικής ευημερίας για δύο κυρίους λόγους:

- το κράτος διαθέτει μια πιο ολοκληρωμένη αντίληψη του δημόσιου συμφέροντος αποδίδοντας έμφαση στους μακροπρόθεσμους στόχους και ανάγκες,
- το δημόσιο συμφέρον δεν αντιστοιχεί στο άθροισμα των ατομικών συμφερόντων⁶⁹.

Το κράτος έχει, ως εκ τούτου, τη δυνατότητα να προβεί σε διαχρονικές επιλογές με αντικείμενο την κατανομή των πόρων μεταξύ οικονομικών παραγόντων ή ακόμα και μεταξύ γενεών. Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι η διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος προϋποθέτει το σεβασμό των επιμέρους συμφερόντων και προσδοκιών, την πλαισίωση των εν λόγω απόψεων μέσω της οργάνωσης και εμπύχωσης ενός ανοιχτού δημόσιου διαλόγου, την ανταλλαγή απόψεων και τη διαβούλευση των εμπλεκόμενων εταίρων με στόχο τη διαμόρφωση πολιτικών που να είναι αποδεκτές από την πλειοψηφία τουλάχιστον του πληθυσμού. Η δημόσια αρχή είναι ως εκ τούτου υπεύθυνη για την πλαισίωση και οργάνωση της «αντιφατικής ενότητας» που χαρακτηρίζει το κοινωνικό σύνολο.

Συνολικά, η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της εφαρμοσμένης πολιτικής ιδιωτικοποιήσεων (κυρίως στο Ηνωμένο Βασίλειο) αναδεικνύει τα παρακάτω σημεία:

Taylor and Francis Group (σελ. 380) & Haezendock E., Winkelmanns W., *Port Competitiveness: An economic and legal analysis of the factors determining the competitiveness of seaports*, De Boeck Ltd, Antwerp, 2002 (σελ. 17-33)

⁶⁹ Για την «αγγλοσαξονική σχολή», το συλλογικό συμφέρον αντιστοιχεί στο άθροισμα των ατομικών συμφερόντων. Η συγκεκριμένη αντίληψη αποδίδει στην αγορά πρωταρχικό ρόλο. Για τη «γαλλική σχολή», το δημόσιο συμφέρον διαφοροποιείται από το άθροισμα των ατομικών συμφερόντων. Η συγκεκριμένη προσέγγιση αιτιολογεί την παρουσία του κράτους σε ένα ευρύ σύνολο κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων. (*Ανταγωνιστικότητα και προοπτική ανάπτυξης των εμπορευματικών λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης*, Περιοδικό «Ενημέρωση», τεύχος 141, Πειραιάς, Αύγουστος 2008 (<http://www.inegsee.gr/enimerwsi-141-doc2.htm>), σελ. 242-243))

- η αύξηση της ανταγωνιστικότητας προήλθε κατά κύριο λόγο από τη συμπίεση του κόστους εργασίας,
- η διαχείριση των λιμανιών από ιδιώτες δεν οδήγησε στην προσδοκώμενη αύξηση της επενδυτικής δραστηριότητας,
- η ιδιωτικοποίηση περιόρισε τον ανταγωνισμό⁷⁰.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα συγκεκριμένα αποτελέσματα φαίνεται να συμπίπτουν με τις εξελίξεις σε άλλους κλάδους της οικονομίας. Όπως παρατηρείται τα τελευταία χρόνια σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η απελευθέρωση της αγοράς και οι ιδιωτικοποιήσεις οδηγούν σε μια συνεχή διαδικασία συγκέντρωσης κεφαλαίου, με αποτέλεσμα να μειώνονται σημαντικά οι πιθανότητες ανάπτυξης του ανταγωνισμού (π.χ. ηλεκτρισμός). Στην Αγγλία, έρευνα σε 11 δημόσιες επιχειρήσεις επισημαίνει ότι δεν διακρίνεται στατιστικά ανιχνεύσιμη σχέση μεταξύ του ιδιοκτησιακού καθεστώτος και μιας σειράς δεικτών όπως η παραγωγικότητα της εργασίας, η ολική παραγωγικότητα και η προστιθέμενη αξία⁷¹. Στην ίδια έρευνα σημειώνεται, μεταξύ των άλλων, ότι σημαντικές αυξήσεις παραγωγικότητας καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου πριν από την ιδιωτικοποίηση. Η συγκεκριμένη παρατήρηση αναδεικνύει ως εκ τούτου την ύπαρξη δυνητικών περιθωρίων βελτίωσης των οικονομικών επιδόσεων των επιχειρήσεων, ακόμα και όταν βασικός μέτοχός τους αποτελεί το κράτος. Συνολικά, οι δεκαετίες του 1980 και του 1990 σήμαναν την έναρξη ιδιωτικοποιήσεων στη λιμενική βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο με στόχο την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, την μείωση των κρατικών επιδοτήσεων στα λιμάνια, την προσαρμογή στις ανάγκες του καταναλωτικού κοινού, τη βέλτιστη ένταξη των λιμενικών δραστηριοτήτων στις εφοδιαστικές αλυσίδες καθώς και τη μείωση του λιμενικού κόστους και του κόστους εργασίας. Αν και παρατηρείται συστηματική ενίσχυση της θέσης των ιδιωτικών κεφαλαίων στη λιμενική βιομηχανία, το 90% του θαλάσσιου εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαχειρίζεται από λιμάνια

⁷⁰ Γκιζιάκης, Κ., Παρδάλη, Α. & Σαμπράκος, Ε. (2007), *Ανταγωνιστικότητα και Προοπτική Ανάπτυξης των Εμπορευματικών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης*, Πειραιάς: Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιώς (σελ. 53)

⁷¹ Parker D. (2004), *The UK's privatisation experiment: the passage of time permits a sober assessment*, CESIFO Working Paper No.1126.

στα οποία οι επενδύσεις και η τιμολόγηση των υποδομών αποτελούν ευθύνη του κράτους⁷².

Από τα παραπάνω δε θα πρέπει να συμπεράνει κανείς απαραίτητα ότι ολόκληρος ο αναπτυξιακός σχεδιασμός θα πρέπει να σχεδιαστεί για να πραγματοποιηθεί με μοναδικό γνώμονα τη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας, αγνοώντας το σύνολο των καθοριστικών εξωτερικών επιδράσεων, των οποίων οι παραπάνω επιχειρήσεις και οργανισμοί είναι μεταδότες. Εξάλλου, η καθολική υπαγωγή των δημόσιων επιχειρήσεων στο κριτήριο της κερδοφορίας θα απαξιώνει σχεδόν ολοκληρωτικά το λόγο ύπαρξης της συμμετοχής του δημοσίου στο μετοχικό κεφάλαιο των εν λόγω επιχειρήσεων, Υπάρχει ανάγκη να γίνει αντιληπτή η κοινωνική ωφελιμότητα που προκύπτει από τη διατήρηση του δημόσιου ιδιοκτησιακού καθεστώτος επιχειρήσεων όπως αυτές.

Με βάση τα παραπάνω και λαμβάνοντας υπόψη τη θεωρία για τα δημόσια αγαθά και τις σκέψεις του Alfred J. Baird⁷³ στο θέμα, προκύπτει ένα βασικό ερώτημα: *Είναι η διατήρηση της ικανότητας για ναυσιπλοΐα του κάθε λιμανιού πραγματικά δημόσιο αγαθό, ώστε να προκαλεί δημόσια χρηματοδότηση;* Για να απαντηθεί αυτό, θα πρέπει να τεθούν κάποια άλλα υποερωτήματα, όπως:

- *Ποιο ακριβώς είναι το αγαθό που παράγεται από το κράτος, ώστε να προσφερθεί στους πολίτες; Και σε ποιους «πολίτες» αναφερόμαστε ακριβώς; Μήπως θα πρέπει πρώτα να καθοριστεί η ενδοχώρα; Αλλά πώς μπορεί να γίνει αυτό; Ποια είναι η ακριβής ενδοχώρα ενός λιμανιού όπως της Αμβέρσας; Είναι η περιοχή που περιβάλλει το λιμάνι, το Βέλγιο, η Βόρεια Ευρώπη, ολόκληρη η Ευρώπη ή κάποια άλλη γεωγραφική περιοχή; Μην ξεχνάμε ότι στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ενιαίας Αγοράς που έχει διαμορφωθεί δεν υπάρχουν γεωγραφικά σύνορα και φραγμοί τέτοιου είδους. Τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων λειτουργούν ως αποθήκες και είσοδοι για όλη την Κοινή Αγορά. Έτσι,*

⁷² Ανταγωνιστικότητα και προοπτική ανάπτυξης των εμπορευματικών λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, Περιοδικό «Ενημέρωση», τεύχος 141, Πειραιάς, Αύγουστος 2008 (<http://www.inegsee.gr/enimerwsi-141-doc2.htm>, σελ. 242-243)

⁷³ Baird Alfred J. (2004), *Public goods and the public financing of major European seaports*, Maritime Policy & Management, vol. 31, no. 4, pp 375-391, October – December 2004, Taylor and Francis Group (σελ. 379)

καταρρίπτεται το επιχείρημα ότι οποιαδήποτε εθνική οικονομία εξαρτάται από τη χρηματοδότηση της χωρητικότητας των λιμανιών. Επίσης, η ενδοχώρα ενός λιμανιού μοιραία εξαρτάται και από τη σύνδεσή του με αυτήν. Μπορεί ένα λιμάνι να βρίσκεται σε πλεονεκτική γεωγραφικά θέση σε σχέση με άλλα, αλλά αυτό το πλεονέκτημα αναιρείται αν δε συνδέεται επαρκώς με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Το ζήτημα προσδιορισμού της ενδοχώρας θα αναφερθεί εκτενέστερα παρακάτω.

- *Πόσο απαραίτητο είναι να γίνονται τέτοιου είδους παρεμβάσεις όταν υπάρχουν εναλλακτικά λιμάνια στην ευρύτερη περιοχή που μπορούν να την εξυπηρετήσουν καλύτερα; Λαμβάνονται (και αν όχι, γιατί όχι;) υπόψη **εναλλακτικές λύσεις και άλλες επιλογές** εκτός των εθνικών συνόρων όταν λαμβάνονται αποφάσεις για εκβαθύνσεις και παρόμοιες παρεμβάσεις; Γίνεται εκμετάλλευση και αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του κάθε λιμανιού; Η γίνονται σπατάλες για την ικανοποίηση άλλων εθνικών συμφερόντων, που λίγο σχετίζονται με τη βιωσιμότητα και τον εκσυγχρονισμό της λιμενικής βιομηχανίας;*
- *Όλες αυτές οι παρεμβάσεις εξετάζουν τις επιπτώσεις που θα προκληθούν στο περιβάλλον; Αν δεν εξετάζονται, υπάρχει κίνδυνος υποβάθμισής του, με συνέπεια εξωτερικές αντισοικονομίες, που στο τέλος θα επιβαρύνουν το λιμάνι και γενικά θα αδιαφορεί για τη βιώσιμη ανάπτυξη της αγοράς στην οποία απευθύνεται. Το τελευταίο είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την Ευρωπαϊκή Ένωση.*

Έτσι, η δημιουργία γενικεύσεων και γενικών κανόνων ή πλαισίων δυσκολεύεται ακόμα περισσότερο και για να δοθούν σαφέστερες απαντήσεις θα πρέπει να εξεταστεί κάθε περίπτωση ξεχωριστά, αφού οι παράγοντες που διαμορφώνουν την κατάσταση στα λιμάνια αυξάνονται διαρκώς, αφού μιλάμε σαφώς για κάτι πολύ παραπάνω από ένα γεωγραφικό σημείο φορτοεκφόρτωσης αγαθών. Επιβάλλεται, συνεπώς η ανάπτυξη του όρου ενδοχώρα.

3. Η Ενδοχώρα και η Σχέση της με το Λιμάνι

3.1 Η ενδοχώρα και ο ρόλος της στο χρόνο

Η έννοια της ενδοχώρας διαχρονικά προσαρμόζεται τις τελευταίες δεκαετίες ανάλογα με τις οικονομικές, τις πολιτικές και τις τεχνολογικές μεταβολές που παρουσιάζει το περιβάλλον των μεταφορών και των logistics.

Σύμφωνα με τον Sargent (1938), η ενδοχώρα πολύ απλά είναι η περιοχή που εξυπηρετεί το λιμάνι. Είναι, δηλαδή, το έδαφος που συσχετίζεται με υδάτινες εκροές (θαλάσσια λιμάνια, ποτάμια, λίμνες κτλ)⁷⁴. Κατά τον Boermann (1952)⁷⁵, η λιμενική ενδοχώρα είναι ο συνδυασμός της ενδοχώρας και των συνδέσμων μεταφοράς. Σε αυτή τη βάση μπορεί να γίνει αντιληπτή η εμπορική μεγέθυνση της περιοχής γύρω από το λιμάνι, αλλά και η ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας. Αναγνωρίζεται, με λίγα λόγια, στενός αμοιβαίος δεσμός μεταξύ της λιμενικής υποδομής και της ενδοχώρας.

⁷⁴ Sargent J R (1938), *Seaports and Hinterlands*, London: A. & C. Black

⁷⁵ Boermann W. E. (1952), *The Need for Special Examination of Particular Aspects of Port Geography*. Washington: Preliminary Report of the Commission on Industrial Ports, International Geographical Union Congress (σελ. 347-349)

Ο Morgan⁷⁶ υποστηρίζει ότι οι μέχρι τότε θεωρίες ήταν ανεπαρκείς και εισάγει τον προβληματισμό ότι ένα λιμάνι μπορεί να έχει διάφορες ενδοχώρες, ανάλογα με την οπτική γωνία που επιλέγεται, κάτι το οποίο βασίζεται στις διαφορετικές περιοχές και δομές που μπορεί να υπάρχουν. Πιο συγκεκριμένα, οι παράγοντες που θεωρεί ότι οριοθετούν αυτή τη διαφοροποίηση είναι η φύση των αγαθών (πχ χύδην ή γενικό φορτίο), η δομή της ναυτιλιακής μεταφοράς (πχ ο αριθμός των δραστηριοποιούμενων ναυτιλιακών επιχειρήσεων κτλ) και η συμβολή των εφαρμοζόμενων οικονομικών πολιτικών. Έτσι, μιλάει για **πρωτογενή (Πρωτόγονη – Primitive)** ενδοχώρα (Το λιμάνι έχει τον πλήρη έλεγχο της περιοχής, χωρίς ανταγωνισμό. πχ ένα νησί με ένα ένα μοναδικό λιμάνι), ενδοχώρα **πρώτων υλών** (περιλαμβάνει την κίνηση χύδην φορτίου και συχνά τις κινήσεις της ναυτιλίας tramp, αλλά και των ειδικών πλοίων) και ενδοχώρα **τομεακού λιμανιού** (περίπλοκη δομή, αφορά διάφορους τύπους εμπορεύματος).

Και ακολουθεί περαιτέρω ανάλυση, η οποία ξεφεύγει από το σκοπό της παρούσας εργασίας. Αυτό που αξίζει να σχολιαστεί όμως είναι ότι δε λαμβάνει υπόψη του παράγοντες όπως η αποτελεσματικότητα των χερσαίων μεταφορικών συστημάτων, όπως και η (αγροτική, βιομηχανική κτλ) ανάπτυξη της ενδοχώρας. Το ίδιο ισχύει και για τους προαναφερθέντες τρεις παράγοντες, οι οποίοι μπορούν να διαφοροποιούνται και οι ίδιοι όσον αφορά στην περιπλοκότητά τους κ.ά..

Ο Lemierre υποστηρίζει ότι η λιμενική ενδοχώρα αποτελεί θεμελιώδη παράγοντα των σχέσεων που διαμορφώνονται σε ένα λιμάνι, ο οποίος επισκιάζει όλους τους άλλους, και πρότεινε το διαχωρισμό σε **περιφερειακή** (με βάση τη φυσική ενδοχώρα) και **υπερ-περιφερειακή** ενδοχώρα (όταν η αναπτυξιακή περιοχή ξεπερνάει τα όρια της φυσικής ενδοχώρας).

Επιγραμματικά, αξίζει να αναφερθούν και οι ακόλουθες κατηγοριοποιήσεις του όρου ενδοχώρα: **άμεση** (περιλαμβάνει την περιοχή του λιμανιού και την πόλη που το περιβάλλει -Elliott, 1969)⁷⁷, **πρωτεύουσα** (περιλαμβάνει την άμεση ενδοχώρα,

⁷⁶ Morgan F.W. (1970), *Observations on the Study of the Hinterlands in Europe*, The Professional Geographer 22(6)

⁷⁷ Elliott N.R. (1969), *Hinterland and Foreland as illustrated by the Port of Tyne*. Institute of British Geographers Transactions 47 (σελ. 153-170)

καθώς και την ευρύτερη περιοχή, στις οποίας τη ζωή το λιμάνι και η πόλη γύρω από αυτό διαδραματίζουν ενεργό διαχειριστικό ρόλο)⁷⁸, **δευτερεύουσα ή ανταγωνιστική**⁷⁹, **πλεονεκτική** (πρόκειται για περιοχή που δέχεται τη μεγαλύτερη λιμενική κίνηση σε σχέση με τα ανταγωνιστικά λιμάνια)⁸⁰, **ενδοχώρα εμπορευμάτων** (βασίζεται στην κατεύθυνση της κίνησης του φορτίου αναφορικά με συγκεκριμένα αγαθά ή εμπορεύματα)⁸¹, **λειτουργική επικράτηση της ενδοχώρας** (όταν η ενδοχώρα ενός μεγάλου λιμανιού εκτείνεται πάνω από την ενδοχώρα ενός μικρότερου, σε σχέση με συγκεκριμένες κατηγορίες αγαθών, λόγω ευρύτερης γκάμας λιμενικών λειτουργιών)⁸², **επικράτηση της ενδοχώρας ως προς το χώρο** (όταν ο ανταγωνισμός μεταξύ λιμανιών συγκρίσιμου μεγέθους λαμβάνει χώρα αναφορικά με παρόμοια εμπορεύματα στην ίδια γεωγραφική περιοχή - Weigend)⁸³.

Συνοψίζοντας, παράγοντες καθορισμού της ενδοχώρας είναι και η οργάνωση και ο βαθμός ανάπτυξης του λιμανιού, οι εύκολες και γρήγορες διασυνδέσεις του, οι πολιτικές που το επηρεάζουν, η υποδομή και ο εξοπλισμός, οι χρεώσεις και η αποτελεσματικότητα. Η στατική θεώρηση του λιμανιού θεωρείται ξεπερασμένη και αναχρονιστική, αφού δε συνάδει με τη σημερινή πραγματικότητα.

Έτσι, η λιμενική ενδοχώρα μπορεί να περιγραφεί ως ένα σημείο συμβολής, το οποία σε οικονομικό επίπεδο χαρακτηρίζεται από έναν άμεσο σύνδεσμο, που εξαρτάται από τις λιμενικές δραστηριότητες και αποκτά λειτουργική αξία καθώς συνδέει πολλές τοποθεσίες με το λιμάνι. Η χωροταξική ανάλυση των ροών σε ένα λιμάνι και των σχέσεών τους θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το εδαφικό μερίδιο της μεταφορικής ροής ως μέρος μιας άλλης συνεχούς ροής (Robinson, 1970)⁸⁴, παρά σαν

⁷⁸ Degrassi Susanna (2001), *The Seaport Network Hamburg*, Hamburg: Universität Hamburg, (σελ. 143)

⁷⁹ Οπ. Π. σελ. 143)

⁸⁰ Οπ. Π. σελ. 143)

⁸¹ Οπ. Π. σελ. 143)

⁸² Οπ. Π. σελ. 143)

⁸³ Weigend G.G. (1956), *The Functional Development of the Port of Hamburg*, TESSG-Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 47(5) (σελ. 113-120)

⁸⁴ Robinson R (1979), *The Hinterland-Foreland Continuum: Concept and Methodology*. The Professional Geographer 22(6) (σελ.310)

μια ροή μεταξύ λιμανιού και ενδοχώρας, όπως προτείνουν τα παραδοσιακά υποδείγματα.

Με πιο οικονομικούς όρους, πιο κοντά στη σημερινή πραγματικότητα και με την ασφάλεια της χρονικής απόστασης από τις παραπάνω θεωρίες, μπορούν να ειπωθούν τα εξής:

Σύμφωνα με το Κεϋνσιανό Υπόδειγμα Λιμενικής Ανάπτυξης, η ενδοχώρα ορίζεται ως η περιοχή στην οποία το λιμάνι έρχεται σε επαφή με τους χερσαίους διαδρόμους μεταφοράς (οδικούς, σιδηροδρομικούς, ποτάμιους, αεροπορικούς) και εξυπηρετείται από το λιμάνι για εισαγωγές και εξαγωγές που πραγματοποιούνται από τη θάλασσα. Όταν αυτή η περιοχή περιορίζεται ανάμεσα σε λιμενικές εγκαταστάσεις, ορίζεται σαν **τοπική** ενδοχώρα και η λιμενική βιβλιογραφία την ονομάζει και «πόλη λιμάνι» (“port city”)⁸⁵. Ομοίως για περιφέρειες και η **περιφερειακή**. Η ενδοχώρα θεωρείται **εθνική** όταν το λιμάνι εξυπηρετεί το εθνικό εμπόριο μια χώρας. Η **διεθνής** ενδοχώρα αντίστοιχα ορίζεται από το εμπόριο με τις γειτονικές χώρες. Στα σύγχρονα κέντρα μεταφόρτωσης (transshipment) ο όρος ενδοχώρα πηγαίνει πέρα από τοπικά ή περιφερειακά όρια και παίρνει διεθνείς διαστάσεις. Στο Κεϋνσιανό Υπόδειγμα η φυσική ενδοχώρα ήταν αποφασιστικής σημασίας για τη λιμενική ανάπτυξη, αφού ο μεταφορέας επέλεγε το λιμάνι ανάλογο με την προέλευση και τον προορισμό του φορτίου⁸⁶.

Μιλώντας με παραδείγματα, λιμάνι με τοπική ενδοχώρα είναι αυτό του Πειραιά, κατά την εποχή της βιομηχανικής ανάπτυξης, ενώ με περιφερειακή ενδοχώρα αυτό της Θεσσαλονίκης. Λιμάνια με εθνική ενδοχώρα θεωρούνται της Κίνας, που είναι κυρίως εισαγωγικά λιμάνια, αφού η πρόσβαση στη βιομηχανία της χώρας γίνεται από αυτά. Τέλος, όταν μιλάμε για διεθνές λιμάνι και διεθνή ενδοχώρα, πολύ συχνά αναφερόμαστε στην περίπτωση του Ρότερνταμ, στο οποίο τα αγαθά που μεταφέρονται από και προς αυτό ξεπερνούν τα εθνικά σύνορα και το ίδιο και οι επιπτώσεις από τις δραστηριότητές του.

⁸⁵ Fujita, M., and Tomoya, M. (1996), *The role of ports in the making of major cities: self – agglomeration and hub – effect*, Journal of Development Economics v.49 (σελ. 95)

⁸⁶ Παρδάλη Αγγελική Ι. (1997), *Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων*, Αθήνα: Interbooks

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 και μετά υιοθετείται όλο και περισσότερο το Νεοφιλελεύθερο Υπόδειγμα. Σύμφωνα με αυτό, η επιλογή του λιμανιού εξαρτάται από τις αλυσίδες logistics και, έτσι, εγκαταλείπεται η εγγύτητα του λιμανιού ως κριτήριο. Οι αλυσίδες logistics επιλέγουν εκείνους τους μεταφορικούς κόμβους που προσφέρουν την ίδια υπηρεσία με το ελάχιστο συνολικό κόστος (για μεταφορά και χειρισμό φορτίου). Ως αποτέλεσμα έχουμε τη συγκέντρωση της μεταφορικής κίνησης σε ένα αριθμό σημαντικών λιμανιών, που παρουσιάζουν οικονομίες κλίμακας. Η εμφάνιση τέτοιων λιμανιών, που εξυπηρετούν ακόμα περισσότερες περιοχές χρειάζονται περισσότερη διακρατική συνεργασία σε τοπικό και διεθνές επίπεδο⁸⁷.

Πολλές φορές μια περιοχή μπορεί να εξυπηρετείται από περισσότερα από ένα λιμάνια της ίδιας χώρας ή διαφορετικών χωρών. Στην περίπτωση αυτή οι ενδοχώρες των λιμανιών αυτών επικαλύπτονται κατά μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, οπότε αναπτύσσεται ανταγωνισμός ανάμεσα στα λιμάνια. Με βάση τα παραπάνω, λιμάνι όπου πήραν μεγάλη ανάπτυξη ήταν αυτά που είχαν ευνοϊκή γεωγραφική θέση, βρίσκονταν στη διατομή θαλάσσιων δρόμων (πχ Σιγκαπούρης, Μάλτας), ευρίσκονταν κοντά στις πρώτες ύλες (πχ τα λιμάνια του Περσικού Κόλπου) ή κάλυπταν αναπτυγμένη οικονομικά ενδοχώρα (πχ λιμάνι του Ρότερνταμ). Ανασταλτικοί παράγοντες στην ανάπτυξη ενός λιμανιού μπορεί να είναι οι δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες (πάγοι, ομίχλη, δυνατοί άνεμοι κλπ), οι φυσικές διαμορφώσεις της παράκτιας περιοχής, το ύψος της παλίρροιας κ.ά.

Αυτό που θα πρέπει να λαμβάνεται πάντα υπόψη είναι ότι τα λιμάνια είναι πολύ στενά συνδεδεμένα με την ενδοχώρα και και τη θάλασσα, έτσι ώστε αυτά τα τρία στοιχεία να δημιουργούν μαζί ένα συνεχή χώρο⁸⁸.

Οι εξελίξεις στις διεθνείς μεταφορές επηρέασαν καθοριστικά τη δομή και την ανταγωνιστικότητα της λιμενικής βιομηχανίας, αφού τα λιμάνια είναι ο κρίκος που συνδέει τις θαλάσσιες με τις χερσαίες μεταφορές και αντίστροφα. Σαν κρίκος της μεταφορικής αλυσίδας το λιμάνι έπαιξε το ρόλο του «μεταφορικού κέντρου»

⁸⁷ Οπ. π.

⁸⁸ Nuhn H (1994), *Gateway to Europe: the Port City of Hamburg*. In: Gateways to European Market: Case Studies from The Netherlands and Germany, Münster-Hamburg, LIT Verlag, (σελ. 49)

(μεταφορά + μεταφόρτωση + αποθήκευση), στη συνέχεια έπαιξε το ρόλο του «κέντρου διανομής» (προηγούμενες λειτουργίες + διαχείριση αποθεμάτων + επεξεργασία) και σήμερα εξελίσσεται σε «κέντρο logistics» (προηγούμενες λειτουργίες + διαδικασία πληροφόρησης). Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα η προμεταφορική, ενδιάμεση αποθήκευση, ο χειρισμός του φορτίου και η θαλάσσια μεταφορά θεωρούνταν ξεχωριστές διαδικασίες. Σήμερα όμως η όλη μεταφορική διαδικασία θεωρείται ενιαία. Όπως έχει αναφερθεί πολλάκις παραπάνω, το λιμάνι στις μέρες μας καλείται να παίξει έναν πιο ουσιαστικό ρόλο στην ολοκληρωμένη διαδικασία των logistics ως κομβικό σημείο τους. Σαν αποτέλεσμα των απαιτήσεων των πελατών τα κέντρα χειρισμού του φορτίου συνεχώς μετατρέπονται σε κέντρα υπηρεσιών, που προσφέρουν υπηρεσίες σε ολόκληρη την αλυσίδα της μεταφορικής διαδικασίας από τον παραγωγό στον παραλήπτη. Στο μέλλον τα λιμάνια φαίνεται να αυξάνουν το ρόλο τους σαν κέντρα διακίνησης και διανομής του φορτίου. Η χρήση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών (EDI) θα είναι ένα στοιχείο κλειδί στο μέλλον των λιμανιών. Η ολοκλήρωση των συστημάτων πληροφόρησης της μεταφοράς μέσα στο παγκόσμιο επικοινωνιακό δίκτυο δεδομένων θα έχει τεράστια σημασία στα επόμενα χρόνια⁸⁹.

Οι τεχνολογικές αλλαγές στη ναυτιλία (γιγαντισμός στα πλοία, εξειδίκευση κλπ) έθεσαν έντονα το θέμα των νέων επενδύσεων σε ιδιαίτερα δαπανηρά έργα υποδομής (μεγάλα βάθη, μεγάλα μήκη κρηπιδωμάτων, εκτάσεις αποθήκευσης, συνδέσεις με τα χερσαία μέσα μεταφοράς), αλλά και σύγχρονο εξοπλισμό χειρισμού του φορτίου. Έτσι, η λιμενική παραγωγή γίνεται όλο και περισσότερο εντάσεως κεφαλαίου, όχι μόνο σαν συνέπεια της αυξανόμενης διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων αλλά επίσης και εξαιτίας της ανάπτυξης εξειδικευμένων ικανοτήτων των τερματικών σταθμών. Σήμερα δεν είναι εύκολο οι λιμενικές αρχές να παρέχουν όλο το κεφάλαιο και να παίρνουν ολόκληρο τον κίνδυνο για τις λιμενικές επενδύσεις. Η ιδιωτική επένδυση έρχεται τα τελευταία χρόνια να παίξει ένα διαρκώς πιο σημαντικό ρόλο σε πολλά λιμάνια στον κόσμο ιδιαίτερα σε έργα ανωδομής (στα περισσότερα λιμάνια ο εξοπλισμός χειρισμού του φορτίου είναι ευθύνη του ιδιωτικού τομέα). Η κεφαλαιακή αναδιάρθρωση της λιμενικής βιομηχανίας απαιτεί

⁸⁹ Παρδάλη Αγγελική Ι. (1997), *Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων*, Αθήνα: Interbooks (σελ. 36)

αναδιάρθρωση και στη σύνθεση και την ποιότητα του συντελεστή εργασία. Ο αριθμός των εργαζομένων στα λιμάνια τις τελευταίες δεκαετίες μειώνεται δραματικά, ενώ ταυτόχρονα απαιτούνται αυξημένες ικανότητες και γνώσεις που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες του αποτελεσματικού χειρισμού των νεοεισαχθεισών τεχνολογιών. Στη φάση αυτή ανάπτυξης των λιμανιών οι παραδοσιακές εργασιακές σχέσεις κρίνονται αναποτελεσματικές και επιβάλλεται η τοποθέτησή τους σε νέες βάσεις. Αυτές οι αλλαγές στη δομή του λιμανιού έχουν κατά συνέπεια μια βαθιά επιρροή τόσο στην οργάνωση και τη διοίκηση του όσο και στο γενικότερο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας του.

Η φυσική ενδοχώρα των λιμανιών σήμερα δεν έχει πια τη βαρύτητα που είχε πριν μερικά χρόνια, αφού η αμεσότητα στο λιμάνι δεν αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα για την επιλογή ενός λιμανιού από τους διεθνείς μεταφορείς. Οι μεταφορείς σήμερα μπορούν να επιλέξουν τα μέσα μεταφοράς που παρέχουν υπηρεσίες με το μικρότερο συνολικό κόστος (μεταφοράς και διαχείρισης). Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η μεταφορά να συγκεντρώνεται σε ένα περιορισμένο αριθμό «κύριων» λιμανιών (μερικές δεκάδες συνολικά σε όλο τον κόσμο) που παράγουν οικονομίες κλίμακας. Η εμφάνιση των «κύριων» λιμανιών, τα οποία εξυπηρετούν όλο και περισσότερες περιοχές επεκτείνοντας τις λειτουργίες τους στις υποπεριφερειακές και τοπικές κλίμακες, απαιτούν όλο και περισσότερο διακυβερνητική συνεργασία μεταξύ τοπικού και του παγκόσμιου επιπέδου⁹⁰.

3.2 Λιμενική αποκέντρωση και ολοκλήρωση logistics

Η μετάβαση στη φάση της περιφερειακής αποκέντρωσης με βάση το λιμάνι είναι διαδικασία σταδιακή και κατευθυνόμενη από την αγορά. Εφαρμόζεται στα λιμάνια και αντικατοπτρίζει την αυξανόμενη επικέντρωση των παικτών της αγοράς στη ολοκλήρωση των logistics. Αυτή η τάση έχει καταγραφεί και στην πρόσφατη βιβλιογραφία. Ο Robinson τοποθετεί το ρόλο των λιμανιών μέσα σε ένα νέο υπόδειγμα λιμανιών ως στοιχείων σε συστήματα που βασιζόμενων στην αξία⁹¹. Οι

⁹⁰ Οπ. π. (σελ. 36)

⁹¹ Robinson, R. (2002), *Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm*. *Maritime Policy & Management*, 2002, 29, 241–255.

Notteboom και Winkelmanns⁹² και οι Heaver κ.ά.⁹³ ασχολούνται πρωτίστως με την ολοκλήρωση των logistics και τον εξελισσόμενο ρόλο των λιμενικών αρχών στο νέο περιβάλλον, που έχει δομηθεί με βάση τα logistics, ενώ οι Martin και Thomas⁹⁴ καταπιάνονται με τις δομικές αλλαγές που αφορούν στα εμπορευματοκιβώτια.

Το επίπεδο της λειτουργικής ολοκλήρωσης της διανομής της γης αυξάνεται με μεγάλο ρυθμό. Πολλές λειτουργίες διανομής πλέον ελέγχονται από μία κατεύθυνση. Μέχρι πρόσφατα αυτό γινόταν από ναυτιλιακές εταιρίες, πράκτορες, μεταφορικές επιχειρήσεις κ.ά.. Σε αυτό συνέβαλε και η νομοθεσία. Η μετάβαση από τη μία φάση στην άλλη συνοδεύτηκε και από επιπλέον κόστη και πραγματικές ή διοικητικές καθυστερήσεις. Ταυτόχρονα, κάποιοι κρίκοι στη μεταφορική αλυσίδα καταργήθηκαν. Οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις έχουν επιτρέψει τη δραστηριοποίηση μεγάλων logistics operators και η τεχνολογία έχει παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο σε αυτή τη μετάβαση. Στη φάση της αποκέντρωσης αναγνωρίζεται ότι η επίγεια μεταφορά είναι σημαντικός στόχος στη μείωση του κόστους των logistics. Η αποκέντρωση καθαυτή αυξάνει την αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας, συμβάλει στην ολοκλήρωση των logistics και στη μείωση του κόστους διανομής⁹⁵.

Η περιφερειακή αποκέντρωση με βάση το λιμάνι δεν είναι παρά το επόμενο στάδιο στη λιμενική ανάπτυξη, όπου η αποτελεσματικότητα είναι αποτέλεσμα υψηλότερου επιπέδου ολοκλήρωσης με συστήματα εσωτερικής διανομής φορτίου. Η αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων, η χρήση συνδυασμένων μεταφορών και οι νέες τεχνολογίες ενισχύουν το χωροταξικό και λειτουργικό επαναπροσδιορισμό των κόμβων logistics. Χαρακτηριστικός είναι ο χαρακτηρισμός του Van Klink *κύριο λιμάνι χωρίς όρια*, για να περιγραφεί η λειτουργική εξέλιξη από την πόλη-λιμάνι στο

⁹² Notteboom, T. and Winkelmanns, W. (2001), *Structural changes in logistics: how do port authorities face the challenge?* Maritime Policy & Management, 2001, 28, 71–89.

⁹³ Heaver, T., Meersman, H., Moglia, F. and Van de Voorde, E. (2000), *Do mergers and alliances influence European shipping and port competition?* Maritime Policy & Management, 2000, 27, 363–373.

⁹⁴ Martin, J., Thomas, B. J. (2001), *The container terminal community*. Maritime Policy & Management 28, 2001, 279–292

⁹⁵ Notteboom Theo N, Rodrigue Jean Paul (2005), *Port regionalization: towards a new phase in port development*, MARIT. POL. MGMT., JULY–SEPTEMBER 2005, VOL. 32, NO. 3, 297–313, Taylor & Francis Group, Antwerp, 2005, 5-6

λιμάνι-δίκτυο⁹⁶. Πολλά λιμάνια φτάνουν σε τέτοιο σημείο αποκέντρωσης, κατά την οποία οι δυνάμεις της αγοράς και οι πολιτικές επιρροές σταδιακά διαμορφώνουν δίκτυα κέντρων φόρτωσης με διαφορετικούς δεσμούς κόμβων σε κάθε δίκτυο.

Οι Notteboom και Rodrigue δίνουν μεγάλη έμφαση στους διαδρόμους και τα χερσαία τερματικά, τα οποία χαρακτηρίζουν, μάλιστα, και ως τον ακρογωνιαίο λίθο της περιφερειακής αποκέντρωσης των λιμανιών⁹⁷. Υπογραμμίζουν το ρόλο τους ως κύριων αξόνων, με τους οποίους τα τερματικά αποκτούν πρόσβαση στα διανεμητικά κέντρα του εσωτερικού. Αφού οι λειτουργίες φορτοεκφόρτωσης αποτελούν θεμελιώδη στοιχεία συνδυασμένης μεταφοράς, η βάση της διαδικασίας αποκέντρωσης οδηγούνται στη βελτίωση των δραστηριοτήτων των τερματικών σε οποιαδήποτε πλευρά των διαδρόμων. Αυτό προϋποθέτει υψηλότερο βαθμό ολοκλήρωσης συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών και πλέον υπάρχει μεγάλη ανάγκη για συνδέσεις του λιμανιού με το εσωτερικό, αποτέλεσμα των αλλαγών στην ιεραρχία των λιμενικών συστημάτων. Στόχος τους είναι η διευκόλυνση της σύνδεσης μεταξύ των διαφορετικών κρίκων της αλυσίδας logistics, η οποία μπορεί να συνδυάζει διαφορετικούς τρόπους μεταφορών, και με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται και η φάση του regionalization.

Η (γεωγραφικά) άμεση ενδοχώρα ενός λιμανιού είναι συνεχής. Η πιο απομακρυσμένη όμως παρουσιάζει μια ασυνέχεια., ως αποτέλεσμα της δομικής επίπτωσης των μεταφορικών διαδρόμων και των κόμβων logistics. Τα χερσαία τερματικά εξυπηρετούν διάφορες λειτουργίες των περιφερειακών δικτύων κέντρων φόρτωσης:

- α) Λειτουργούν ως σημεία στοίβαξης φορτίων σε εκτεταμένα μεταφορικά δίκτυα
- β) Έχουν γίνει κέντρα συγχώνευσης και διαχωρισμού φορτίων

⁹⁶ Van Klink, H. A. (1995), *Towards the borderless mainport Rotterdam: an analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems*. Tinbergen Institute Research Series, No. 104 , και Van Klink, H. A., *Creating port networks: the case of Rotterdam and the Baltic Region*. International Journal of Transport Economics, 24(3), 1997, 393–408.

⁹⁷ Notteboom Theo N, Rodrigue Jean Paul, (2005) *Port regionalization: towards a new phase in port development*, MARIT. POL. MGMT., JULY–SEPTEMBER 2005, VOL. 32, NO. 3, 297–313, Taylor & Francis Group, Antwerp, 2005, 6

γ) Πολλά έχουν γίνει πλέον ευρύτερες ζώνες logistics, αφού λειτουργούν και σαν πόλος έλξης και άλλων παρεμφερών υπηρεσιών logistics.

Ποιος είναι όμως ο ρόλος των κέντρων εσωτερικής διανομής φορτίων στην περιφερειακή αποκέντρωση; Η ανάπτυξη των χερσαίων τερματικών καθαυτή δεν είναι επαρκής για να την εξασφαλίσει σε ικανό βαθμό και το ίδιο ισχύει και για τη διανομή μέσα στην ενδοχώρα. Χρειάζονται υποδομές που να εξυπηρετούν τη μεταφορά του φορτίου σε τοποθεσίες σύγκλισής του, λειτουργία που πραγματοποιείται στα διανεμητικά κέντρα όπου διεκπεραιώνονται μεγάλες ποσότητες. Τα κέντρα διανομής φορτίου έρχονται πλέον στο προσκήνιο ως σημαντικοί σταθμοί για υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας και προσανατολίζονται πλέον σε κατά το δυνατό μικρότερους χρόνους διέλευσης. Κατά τη δημιουργία μιας πλατφόρμας logistics οι πάροχοι υπηρεσιών logistics προτιμούν τοποθεσίες που συνδυάζουν μια κεντρική τοποθεσία (πχ κοντινή σε μία αγορά) και τη λειτουργία πύλης συνδυασμένων μεταφορών⁹⁸. Τα λιμάνια και οι χώροι γύρω από την ενδοχώρα είναι αυτά που συνήθως ανταποκρίνονται σε αυτές τις απαιτήσεις.

Η ανάπτυξη διαδρόμων ενισχύει την πολικότητα και η χωροταξία σε τοποθεσίες logistics σε κόμβους μεταφορών και κατά μήκος των αξόνων μεταξύ των λιμανιών και των χερσαίων τερματικών. Η γεωγραφική συγκέντρωση των επιχειρήσεων logistics δημιουργεί οικονομίες κλίμακας, γεγονός που κάνει την τοποθεσία περισσότερο ελκυστική και προσελκύει και άλλες επιχειρήσεις διανομής. Παράγοντες που επηρεάζουν την πολικότητα ή μη των τοποθεσιών logistics ανάμεσα σε άλλους είναι και οι γεωγραφικές διαφορές στο κόστος εργασίας, στο κόστος γης, η διαθεσιμότητα της γης, ο βαθμός συμφόρησης, η εργατική νοοτροπία και παραγωγικότητα, καθώς και η κυβερνητική πολιτική. Ένας πόλος logistics μπορεί να λειτουργήσει καλά αν ένα αποτελεσματικό δίκτυο περιφερειακών κέντρων φόρτωσης είναι σε θέση να εξασφαλίσει τις διασυνδέσεις του φορτίου μεταξύ των ζωνών logistics. Στη φάση της αποκέντρωσης η διαδραστικότητα ανάμεσα σε λιμάνια και χερσαία τερματικά οδηγεί στη δημιουργία ενός μεγάλου πόλου logistics αποτελούμενου από πολλές ζώνες logistics. Έτσι, δημιουργείται ένας κύκλος, ο οποίος έχει επιπτώσεις κλίμακας εξασφαλίζοντας υψηλή παραγωγικότητα. Κεντρικό κομβικό ρόλο σε αυτούς τους πόλους παίζουν τα λιμάνια, τα οποία όμως είναι

⁹⁸ Οπ. π.

εξαρτημένα σε πολύ μεγάλο βαθμό από τα χερσαία τερματικά για να συνεχίσουν να είναι ελκυστικά⁹⁹.

Ένα από τα (προφανή και αναμενόμενα) συμπεράσματα στα οποία καταλήγουν είναι ότι οι επιτυχημένες λιμενικές αρχές πρέπει να είναι συνεχώς προετοιμασμένες να προσαρμόζονται σε νέους ρόλους, ούτως ώστε να ανταποκρίνονται στο διαμορφούμενο περιβάλλον και ότι η δικτύωση των λιμανιών μελλοντικά θα αποτελέσει το κυριότερο κριτήριο αξιολόγησης που θα έχουν οι λιμενικές αρχές. Αυτό το τελευταίο όμως είναι κάτι που ο Robinson¹⁰⁰ αμφισβητεί και αναρωτιέται ποια κριτήρια θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να γίνει κάτι τέτοιο πρώτον και δεύτερον σε τι βάσεις θα στηριχτεί η κριτική μιας τέτοιας πρότασης. Και φυσικά αυτή είναι μόνο η αρχή μιας πολύ μεγάλης συζήτησης σχετικά με το ρόλο που καλούνται να παίξουν οι λιμενικές αρχές στο νέο περιβάλλον που διαμορφώνεται ως αποτέλεσμα της εξέλιξης των logistics.

Ένα άλλο θέμα είναι και η τάση για χωρική συγκέντρωση (ή αποκέντρωση κατά περίπτωση) των τοποθεσιών logistics, η οποία πολλές φορές είναι αποτέλεσμα μιας αργής διαδικασίας κινούμενης από τις δυνάμεις της αγοράς. Αλλά και οι τοπικές αρχές ενθαρρύνουν αυτές τις διαδικασίες προσφέροντας επενδυτικά κίνητρα ή διατηρώντας γη για μελλοντική ανάπτυξη¹⁰¹.

Οι λιμενικές αρχές και το λιμενικό μάνατζμεντ έχουν δυσκολευτεί πολύ κατά καιρούς να προσδιορίσουν τη βασική δραστηριότητα ενός λιμανιού, να καθορίσουν στρατηγικούς στόχους και επαρκείς αρμοδιότητες, καθώς και να κατευθύνουν το λιμάνι σε αναπτυξιακή τροχιά¹⁰². Ανάλογες δυσκολίες είχαν και έχουν και οι ερευνητές στο να περιγράψουν λεπτομερώς τα νέα συστήματα και τις αλυσίδες logistics, στα οποία εντάσσονται τα λιμάνια.

⁹⁹ Οπ. π.

¹⁰⁰ Robinson, R. (2002), *Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm*. Maritime Policy & Management, 2002, 29 (σελ. 241)

¹⁰¹ Hesse, M. (2004), *Land for logistics: locational dynamics, real estate markets and political regulation of regional distribution complexes*, Tijdschrift voor Sociale en Economische Geografie, 95(2), 162–173

¹⁰² Robinson, R. (2002), *Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm*. Maritime Policy & Management, 2002, 29 (σελ. 241)

Για παράδειγμα, οι Heaver, Meersman, Moglia και van de Voorde¹⁰³ παρατηρούν την εμφάνιση συμμαχιών σε αυτές τις αλυσίδες και αναρωτιούνται ποιος θα είναι ο ρόλος των λιμενικών αρχών –ισάξιος, υποστηρικτικός ή εντελώς ανύπαρκτος; Προβληματίζονται ακόμα και για τη μεθοδολογία της έρευνας που πρέπει να γίνει για να δοθεί η απάντηση σε αυτό το ερώτημα. Πριν από αυτό, ο Heaver¹⁰⁴ είχε εκφράσει τον προβληματισμό του σχετικά με το πώς οι λιμενικές αρχές θα καταφέρουν να ανταποκριθούν στο πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον παρασυρόμενες από την ύπαρξη εναλλακτικών συστημάτων logistics. Η απάντησή του ήταν ότι θα πρέπει να εναρμονιστούν οι πολιτικές που αποφασίζονται με οικονομικά κριτήρια, θα πρέπει να δοθεί έμφαση σε δραστηριότητες που δημιουργούν οικονομίες κλίμακας και ενδεχόμενη συνεργασία μεταξύ των λιμανιών. Στην πράξη όμως πόσο εύκολα εφαρμόζονται αυτές και ποιος εξασφαλίζει την επιτυχία τους; Πόσο καλά θα ανταποκριθεί η πολιτική που βασίζεται σε οικονομικές αρχές και κριτήρια στο νέο περιβάλλον που διαμορφώνει η ανάπτυξη των logistics;

Τέλος, ο Kuhn¹⁰⁵ στην αναζήτηση ενός πιο αποτελεσματικού υποδείγματος, αναφέρει μεταξύ άλλων ότι η επιστήμη προορίζεται για την επίλυση τέτοιων γρίφων¹⁰⁶ και προσθέτει ότι οι διάφορες ανωμαλίες που δεν "ευθυγραμμίζονται" με τις προσδοκίες των επιστημόνων οδηγούν την επιστήμη σε νέους δρόμους, πιο ακριβείς¹⁰⁷, που θα κατευθύνουν την έρευνα.

Αυτό που φαίνεται καθαρά μελετώντας τη βιβλιογραφία είναι η αίσθηση αβεβαιότητας και η θέληση διερεύνησης του πώς θα εξελιχθούν τα λιμάνια μετά από αυτή τη μεταβατική περίοδο και είναι έντονοι οι προβληματισμοί όλων των συγγραφέων. Αφού όμως πλέον έχουμε στο μυαλό μας τι εννοούμε όταν αναφέρουμε

¹⁰³ Heaver T., Meersman H., Moglia F. and Van de Voorde E. (2000), *Do mergers and alliances influence European shipping and port competition?*, Maritime Policy and Management, 27, 4, 2000 (σελ. 363-373)

¹⁰⁴ Heaver, T. D. (1995), *The implications of increased competition among ports for port policy and management*, Maritime Policy and Management, 22, 2, 1995 (125-133)

¹⁰⁵ Kuhn T. S. (1970), *The Structure of Scientific Revolutions*, 2nd Edn, Chicago: The University of Chicago Press, (σελ. 4)

¹⁰⁶ Όπ. π. (σελ. 35)

¹⁰⁷ όπ. π. (σελ. 5-6)

τον όρο ενδοχώρα σήμερα, μένει να δούμε πώς και κατά πόσο οι λιμενικές δραστηριότητες την επηρεάζουν και τι αντίκτυπο έχουν.

4. Οι Επιπτώσεις στην Ενδοχώρα

4.1 Ορισμός των επιπτώσεων της λιμενικής δραστηριότητας (port impact)

Οι μελέτες που αφορούν στις επιπτώσεις από τη δραστηριοποίηση ενός λιμανιού (**port impact**) έχουν φτάσει σε αυτό το σημείο της εφαρμοσμένης έρευνας, ώστε να μπορεί να γεφυρώνει το εμπόριο με ευρύτερες περιφερειακές και οικονομικές επιπτώσεις. Έχουν κατηγορηθεί όμως ότι περιορίζονται σε μικρό αριθμό βιομηχανικών κατηγοριών και ότι η προσεγγίζουν το λιμάνι σαν περιφέρεια και όχι σαν επιχείρηση¹⁰⁸.

Η βιβλιογραφία περί port impact δέχεται κατά βάση το διαχωρισμό σε δύο κατηγορίες: τις οικονομικές επιπτώσεις του λιμανιού και την αποτελεσματικότητα του λιμενικού εμπορίου.

- **Οικονομικές Επιπτώσεις.** Αυτή η κατηγορία μπορεί να θεωρηθεί παρακλάδι της οικονομικής γεωγραφίας μέχρι το βαθμό του αστικού σχεδιασμού και την

¹⁰⁸ Bichou K, Gray, R (2005) *A critical review of conventional terminology for classifying seaports*, London: Transportation Research Part A, 39 (1) (σελ. 75-92)

περιβαλλοντική οικονομική, λόγω της αυξανόμενης σημασίας της διασύνδεσης της πόλης-λιμανιού (port-city). Οι επιπτώσεις στην οικονομία μετρώνται για να αποτιμηθούν οι οικονομικές και οι κοινωνικές επιπτώσεις (άμεσες, έμμεσες και επιμέρους) των λιμανιών στις αντίστοιχες ενδοχώρες. Με αυτήν την προσέγγιση, τα λιμάνια αντιμετωπίζονται σαν οικονομικοί καταλύτες των περιοχών που εξυπηρετούν, όπου η συνάθροιση όλων των υπηρεσιών και των δραστηριοτήτων δημιουργούν πλεονεκτήματα και κοινωνικοοικονομικό πλούτο. Σε αυτήν την περίπτωση η απόδοση των λιμανιών απεικονίζεται σε όρους ικανότητας να δημιουργήσει μέγιστη ή βέλτιστη παραγωγή και οικονομικό πλούτο¹⁰⁹. Από την άλλη πλευρά, μεγάλο μέρος της εφαρμοσμένης έρευνας έχει βασιστεί σε υποδείγματα εισροών-εκροών. Ένα τέτοιο υπόδειγμα είναι ένα σύνολο γραμμικών εξισώσεων, στις οποίες διάφοροι τομείς της οικονομίας υπολογίζονται με βάση την εμπειρική εκτίμηση των διατομεακών συναλλαγών.

- **Αποτελεσματικότητα λιμενικού εμπορίου:** Αυτή η κατηγορία μετράει την αποτελεσματικότητα σε σχέση με τα κόστη μεταφοράς και logistics. Αυτό το κομμάτι της βιβλιογραφίας τείνει να διαχωριστεί από τα υπόλοιπα λόγω της πρόσφατης έμφασης που έχει δοθεί στο ρόλο του λιμανιού ως προς τη διευκόλυνση του εμπορίου. Η έρευνα πάνω στο τελευταίο βρίσκεται ακόμα σε πρώιμο στάδιο, αφού ο ορισμός και η προσέγγιση του θέματος δεν έχει σταθεροποιηθεί ακόμα. Πέρα από τους περιορισμούς που ενέχει η εφαρμογή του PCA (Principal Component Analysis), που εισήγαγαν οι Sanchez και De and Ghosh¹¹⁰ και τις τεχνικές απόκλισης εισροών-εκροών των συστημάτων λιμενικής παραγωγής, η υπάρχουσα βιβλιογραφία που αναφέρεται στις σχέσεις μεταξύ λιμενικής αποτελεσματικότητας και διευκόλυνσης εμπορίου, απεικονίζει εγγενείς ασυμφωνίες σε αναλυτικό και εννοιολογικό επίπεδο και περιλαμβάνει μεταβλητές για να αναλύσει ζητήματα εμπορικής φύσης.

4.2 Τρόποι και μέθοδοι υπολογισμού των επιπτώσεων

Μια (εναλλακτική για πολλούς) μέθοδος εκτίμησης των οικονομικών επιπτώσεων ενός λιμανιού είναι μέσω της χρήσης υποδειγμάτων υπολογίσιμης

¹⁰⁹ Aivaz Kamer-Rainur, Mirea Marioara (2004), *Practical and theoretical approaches to port performance*, Constanta: Universitatea Ovidius Constanta

¹¹⁰ Οπ. π. (σελ. 800)

ισορροπίας (computable equilibrium models), όπως πχ το υπόδειγμα CGE¹¹¹, που αναπτύχθηκε για να εφαρμοστεί στην ιαπωνική οικονομία κ.ά., καθώς φαίνεται να γίνονται όλο και πιο δημοφιλή τα τελευταία χρόνια. Άλλα μοντέλα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν και τα υποδείγματα βαρύτητας, που αναλύουν τη σχέση μεταξύ γεωγραφικής απόστασης και ροών εμπορίου, προκειμένου να διερευνηθούν οι επιπτώσεις των διαφόρων διευκολύνσεων του εμπορίου στην αποτελεσματικότητα των λιμανιών¹¹². Και οι δύο κατηγορίες υποδειγμάτων αποτελούν ξεχωριστά παρακλάδια της Οικονομετρίας και μπορούν να αναλυθούν πολύ περισσότερο, κάτι που ξεφεύγει από τις ανάγκες της παρούσας μελέτης. Κάτι που πρέπει να σημειωθεί είναι τα στοιχεία των CGE και οι αποκλίσεις στις εξισώσεις των υποδειγμάτων διορθώνονται από λεπτομέρειες στους εθνικούς πίνακες εισροών-εκροών. Παρ'όλα αυτά, αφού κάθε χώρα με λιμάνια αποτελεί μια ξεχωριστή οικονομική δομή και διατομεακή σύνθεση, και τα δύο μοντέλα θα μπορούσαν να κριθούν ακατάλληλα για τη σύγκριση λιμανιών σε διεθνές επίπεδο. Άλλοι περιορισμοί μπορεί να περιλαμβάνουν είναι η εξάρτηση της από διάφορους περιορισμούς, πολλοί από τους οποίους δε συνάδουν με τη δομή της λιμενικής βιομηχανίας. Για παράδειγμα η υπόθεση ύπαρξης πλήρη ανταγωνισμού, συνεχείς οικονομίες κλίμακας, η ελεύθεση διακίνηση εργασίας και κεφαλαίου ανάμεσα σε διάφορους τομείς κτλ.

Τα λεγόμενα gravity models έχουν επίσης χρησιμοποιηθεί για τον ίδιο σκοπό. Και τα δύο είδη υποδειγμάτων αποτελούν ξεχωριστά παρακλάδια της θεωρητικής οικονομίας και η ανάλυσή τους ξεφεύγει του σκοπού της παρούσας εργασίας. Όμως, αξίζει να σημειωθεί ότι τα στοιχεία των δύο υποδειγμάτων διορθώνονται με διάφορες λεπτομέρειες από τους πίνακες των εθνικών εισροών-εκροών. Παρ'όλα αυτά, αφού κάθε port-country απεικονίζεται ως μια ξεχωριστή οικονομική δομή και διατομεακή διαμόρφωση, τα δύο μοντέλα καθίστανται ανεπαρκή για τη διεθνή σύγκριση των λιμανιών. Υπάρχουν όμως και άλλοι περιορισμοί¹¹³.

¹¹¹ Tiwari, P, Itoh, H and Dio, M. (2003), *Shippers' port and carrier selection behaviour in China: a discrete choice analysis*, Maritime Economics and Logistics 5: 23–39, 2003

¹¹² Wilson, John S. & Otsuki, Tsunehiro (2007), *Regional integration in South Asia : what role for trade facilitation ?*, Policy Research Working Paper Series 4423, The World Bank, 2007

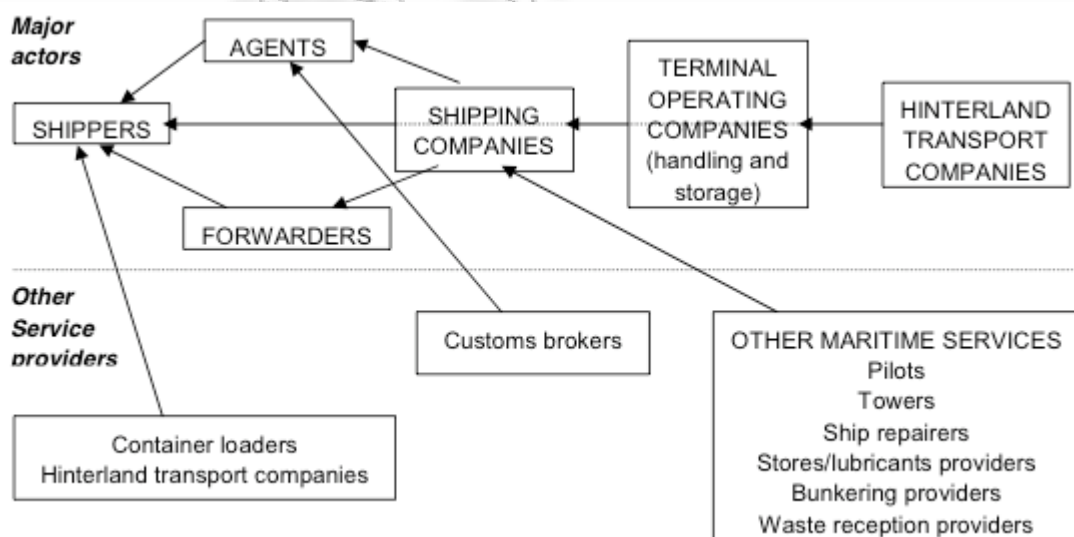
¹¹³ Aivaz Kamer-Rainur, Mirea Marioara (2004), *Practical and theoretical approaches to port performance*, Constanta: Universitatea Ovidius Constanta (σελ. 800)

Προκειμένου να εξεταστούν οι (άμεσες και έμμεσες) επιπτώσεις των μεταβολών της λιμενικής δραστηριότητας υποστηρίζεται ότι θα πρέπει να ποσοτικοποιηθούν οι σχέσεις μεταξύ των δραστηριοποιούμενων σε ένα λιμάνι και μετά να διατυπωθούν αναλυτικά οι σχέσεις τους με τους άλλους τομείς. Επίσης, πρέπει να εξεταστούν και οι χωρικές επιπτώσεις της λιμενικής δραστηριότητας.

- **Τομεακή Ανάλυση:** Ανάλυση ανάμεσα στους εμπλεκόμενους στο λιμάνι (port actors) σε σχέση με την υπόλοιπη οικονομία.

Ο σκοπός της είναι να δώσει μια λεπτομερή γενική θεώρηση των σχέσεων που υπάρχουν ανάμεσα στα μέρη που εμπλέκονται στις λιμενικές δραστηριότητες, είτε εντός είτε εκτός λιμανιού. Στη βιβλιογραφία γίνεται ο διαχωρισμός σε 2 κατηγορίες: τις σχέσεις ανάμεσα στους port actors εντός της περιμέτρου του λιμανιού και τις σχέσεις των προαναφερθέντων με την υπόλοιπη οικονομία. Αυτή η κατηγοριοποίηση δημιουργεί πολλούς παράγοντες που διαδραματίζουν ρόλο.

Ενδιαφέρον έχει το ακόλουθο διάγραμμα:



Γράφημα 4-1 Εμπλεκόμενοι στη λιμενική δραστηριότητα

(Πηγή: Aivaz Kamer-Rainur, Mirea Marioara, *Practical and theoretical approaches to port performance*, Universitatea Ovidius Constanta, Constanța, 2004)

Οι Jansson and Shneerson¹¹⁴ κάνουν λόγο για επτά επιμέρους διαδικασίες. Πρώτα το πλοίο προσεγγίζει την αποβάθρα μέσω ποταμιού ή καναλιού. Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, η ναυτιλιακή εταιρία βοηθείται από πλοηγούς υπηρεσίες ρυμούλκησης, τα οποία προσορμίζουν το πλοίο με ασφάλεια όταν το μέρος είναι ρηχό ή επικίνδυνο. Μετά, το φορτίο ξεφορτώνεται από τα αμπάρια και αποθηκεύεται στην αποβάθρα από εταιρίες που λειτουργούν στο τερματικό και οι οποίες μεταφέρουν το φορτίο σε ειδικό χώρο αποθήκευσης αν χρειαστεί να μεταφορτωθεί αλλού και αργότερα στις αποβάθρες φόρτωσης και αργότερα φορτώνεται σε μεταφορικά μέσα που κατευθύνονται προς την ενδοχώρα. Οι ναυτιλιακές εταιρίες δέχονται τη βοήθεια υπηρεσιών ρυμούλκησης, επισκευαστών πλοίων, πλοηγών κ.ά., οι οποίοι αναφέρονται συνήθως ως «άλλες ναυτιλιακές υπηρεσίες».

- **Γεωγραφική ανάλυση:** Σχέσεις μεταξύ αυτών που διαδραματίζουν ρόλο στο λιμάνι και της ενδοχώρας.

Η παραπάνω ανάλυση δε φαίνεται να λαμβάνει υπόψη της καμία χωρική διάσταση αναφορικά με τη βιομηχανοοικονομική δομή. Παρ' όλα αυτά όμως είναι σημαντικό να γνωρίζει κανείς σε τι γεωγραφικά περιβάλλοντα λαμβάνουν χώρα αυτές οι ενέργειες. Μιλάμε, δηλαδή, για τοπική, περιφερειακή, εθνική και διεθνή διάσταση. Έτσι, μπορεί κανείς να αντιληφθεί καλύτερα τις επιπτώσεις και τον αντίκτυπο των αποφάσεων που παίρνουν οι κυβερνήσεις και οι παίκτες της αγοράς. Οι επιπτώσεις της λιμενικής δραστηριότητας μπορούν να συσσωρευτούν τοπικά ή να επεκταθούν και εκτός ορίων.

4.3 Διάφορες μελέτες περιπτώσεων

Όλα αυτά τα χρόνια έχουν πραγματοποιηθεί πάρα πολλές μελέτες επιπτώσεων των διάφορων οικονομικών δραστηριοτήτων στην ενδοχώρα. Ερευνώντας έναν αριθμό από αυτές, έχουν να γίνουν κάποιες παρατηρήσεις. Οι περισσότερες έχουν κοινά στοιχεία και όχι πολύ σημαντικές διαφοροποιήσεις.

¹¹⁴ Jansson J O, Schneerson D (1982), *Port Economics*, Cambridge, MA, MIT Press (σελ. 9)

Γενικά οι επιπτώσεις στο λιμάνι συνήθως υπολογίζονται σε συνολικό επίπεδο με δείκτες όπως προστιθέμενη αξία, απασχόληση και επενδύσεις. Επίσης, γίνεται διαχωρισμός ανάμεσα σε άμεσες, έμμεσες και προκαλούμενες επιπτώσεις.

Ξεκινώντας με την περίπτωση της **Αμβέρσας**¹¹⁵, επιδιώκεται ο προσδιορισμός, η ποσοτικοποίηση και ο γεωγραφικός προσδιορισμός των αμοιβαίων σχέσεων μεταξύ port players και άλλων βελγικών βιομηχανιών. Για τις έμμεσες επιπτώσεις χρησιμοποιείται η προσέγγιση «από πάνω προς τα κάτω» με χρήση του εθνικού πίνακα εισροών-εκροών¹¹⁶.

Πιο αναλυτικά, στην αρχή παρατίθενται τα δεδομένα πάνω στα οποία θα στηριχθεί η έρευνα. Μετά ακολουθεί η τομεακή ανάλυση, προκειμένου να μελετηθεί η σχέση των εμπλεκόμενων στο λιμάνι σε σχέση με την υπόλοιπη οικονομία, αναλύοντας τις σχέσεις μεταξύ όλων τους εντός και εκτός περιοχής λιμανιού. Προκειμένου να δημιουργηθεί ένας πίνακας εισροών-εκροών¹¹⁷, τρεις παράγοντες λαμβάνονται υπόψη: τα μικροοικονομικά στοιχεία των εταιριών που δραστηριοποιούνται (ανήκουν σε) ως port actors, η λίστα των καταβαλόντων ΦΠΑ (περιλαμβάνει τα καθαρά ποσά των προμηθειών, τις επενδύσεις και τα κόστη) και ο φάκελος δήλωσης ΦΠΑ ανά εταιρία (περιλαμβάνει μεταξύ άλλων και το εξωτερικό εμπόριο).

Η συγκεκριμένη μελέτη όμως εισάγει μια προσέγγιση «από κάτω προς τα πάνω», προκειμένου να προσδιοριστεί η προαναφερθείσα σχέση. Αυτή υπολογίζεται με τη χρήση τεχνικών συντελεστών (για τις άμεσες επιπτώσεις) και με τρόπους μέτρησης συσχέτισης προς τα πάνω και προς τα κάτω (για τις συνολικές επιπτώσεις). Οι σχέσεις με τους εκτός περιμέτρου λιμανιού μετρώνται και με βάση την εξωτερική ζήτηση και τις εξωτερικές εισροές.

Χρησιμοποιούνται πίνακες εισροών-εκροών σχήματος L, οι μεταβλητές του οποίου είναι οι διάφοροι βιομηχανικοί τομείς, που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι. Στη συνέχεια ακολουθεί πίνακας-κουτί με όλους αυτούς που εμπλέκονται, ούτως ώστε να συναχθούν τα πρώτα συμπεράσματα για τις άμεσες επιπτώσεις που έχει ο

¹¹⁵ Coppens F., Lagneaux F., Meersman H., Sellekaerts N., Van de Voorde E., Van Gastel G., Verhetsel A. (2007), *The economic impacts of port activity in Antwerp: a disaggregated analysis*, Antwerp: National Bank of Belgium Working Paper no.110, February 2007

¹¹⁶ Lagneaux F. (2004), *Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - report 2004*, Document series, Antwerp, June 2006

¹¹⁷ Βλ. Παράρτημα

ένας στον άλλον σε πρώτο επίπεδο. Μετά, ακολουθούν οι πίνακες που προσπαθούν να απεικονίσουν τις σχέσεις με τη βελγική οικονομία, αλλά και με τον υπόλοιπο κόσμο.

Η παραπάνω ανάλυση όμως δε δίνει καμία χωρική διάσταση. Για αυτό εφαρμόζεται η γεωγραφική ανάλυση, για να ερευνηθεί σε ποιες γεωγραφικές περιοχές λαμβάνουν χώρα οι σχέσεις των port players με τις βελγικές βιομηχανίες και προσπαθεί να μετρήσει τόσο τις άμεσες όσο και τις έμμεσες επιπτώσεις, λαμβάνοντας υπόψη και τις απόψεις του Notteboom¹¹⁸ περί λιμενικής αποκέντρωσης. Ξεκινάει με την τοποθεσία της έδρας των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι, δημιουργώντας μια λεπτομερή γεωγραφική βάση δεδομένων. Επίσης, γίνεται προσπάθεια για γεωγραφική τοποθέτηση της καθαρής αξίας που προκύπτει από αυτές τις δραστηριότητες. Είδαμε, λοιπόν, ότι κατηγοριοποιεί και τις επιπτώσεις σε τομεακές και γεωγραφικές, γεγονός, που όπως θα φανεί και παρακάτω, συνηθίζεται και σε άλλες μελέτες.

Η μελέτη αυτή καταφέρνει να απαντήσει σε τρία ερωτήματα. Απαντάται το βασικό ερώτημα του συσχετισμού των εμπλεκόμενων στο λιμάνι της Αμβέρσας. Αυτό έγινε μετά από διάφορες μετρήσεις (technical coefficient input-output, backward and forward linkages), ώστε να προσδιοριστούν οι αντιδράσεις σε πρώτο επίπεδο και μετά οι επιπτώσεις σε προμηθευτές και πελάτες, για να φανεί ο σημαντικός ρόλος των freight forwarders. Όσο για το ποιοι άλλοι τομείς είναι σημαντικοί για τους port actors, οι σχέσεις τους με τη βελγική οικονομία περιγράφηκαν από τις εξωτερικές εισροές και την εξωτερική ζήτηση. Τέλος, ως προς το ερώτημα αν είναι παρούσες οι επιπτώσεις από την ενσωμάτωση ή τη διασπορά στη λιμενική δραστηριότητα, πραγματοποιείται αρχικά μια γεωγραφική ανάλυση και ακολουθεί μια ερμηνεία από την οπτική γωνία ενός ευρύτερου δικτύου. Αυτή η μελέτη μπορεί να εφαρμοστεί (τηρουμένων των αναλογιών) και σε άλλες χρονικές περιόδους, αλλά και άλλους τομείς μεταφορών.

¹¹⁸ Notteboom Theo N, Rodrigue Jean Paul (2005), *Port regionalization: towards a new phase in port development*, MARIT. POL. MGMT., JULY-SEPTEMBER 2005, VOL. 32, NO. 3, 297-313, Taylor & Francis Group, Antwerp, 2005

Στην ανάλυση της περίπτωσης της **Βαλτιμόρης**¹¹⁹, οι μελετητές δέχονται ότι η ροή οικονομικών επιπτώσεων σε μια οικονομία δημιουργεί τέσσερις κατηγορίες επιπτώσεων: στην απασχόληση, στο ατομικό εισόδημα, στην οικονομική πρόσοδο και στη φορολογία. Επίσης, θεωρούν ότι οι τομείς που αφορούν οι επιπτώσεις είναι: ο τομέας χερσαίων μεταφορών, ο τομέας θαλάσσιων μεταφορών, οι φορτωτές και παραλήπτες εμπορευμάτων, η λιμενική αρχή και όποιος σχετίζεται με το τραπεζικό/ασφαλιστικό/ναυτικό δίκαιο.

Η μελέτη δίνει πολύ μεγάλη βαρύτητα στην εργασία και πώς αυτή επηρεάζεται από τις δραστηριότητες του λιμανιού. Και αυτό γιατί το εισόδημα που προκύπτει ανακυκλώνεται σε πολλαπλάσιο βαθμό στην ευρύτερη ενδοχώρα. Σχετικά με την απασχόληση, μελετώνται οι άμεσες και οι έμμεσες επιπτώσεις ανά κατηγορία (με βάση τον τομέα, την τοποθεσία κτλ), καθώς και οι σχετιζόμενες δουλειές με τους χρήστες του λιμανιού της Βαλτιμόρης. Οι θέσεις εργασίας που προκύπτουν συμβάλλουν στο ατομικό εισόδημα των εργαζομένων και έμμεσα στο εισόδημα που προκύπτει στην ευρύτερη περιοχή (ενδοχώρα), το οποίο ως ένα ποσοστό αποτελεί τη φορολογία. Έτσι, εξετάζονται ξεχωριστά οι επιπτώσεις στις άμεσες, τις έμμεσες, τις προκαλούμενες και τις σχετιζόμενες με τη λιμενική δραστηριότητα θέσεις εργασίας.

Σε αυτήν την περίπτωση, δημιουργήθηκε ένα υπόδειγμα ειδικά για το Λιμάνι της Βαλτιμόρης το οποίο προετοιμάστηκε για να χρησιμοποιηθεί στην αξιολόγηση των αυξητικών επιπτώσεων που προκύπτουν από τις αλλαγές στο τονάζ, την παραγωγικότητα των εργατών, την εργατική νομοθεσία, τα μεγέθη των πλοίων κ.ά. Έχει σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να ανανεώνονται οι εκτιμήσεις σε ετήσια βάση. Ειδικά για τις έμμεσες επιπτώσεις δημιουργήθηκε ειδικός πίνακας εισροών-εκροών από το US Bureau of Economic Analysis για την πολιτεία του Μέριλαντ. Η χρησιμότητά του φαίνεται στην αξιολόγηση πιθανών επενδύσεων σε λιμενικό εξοπλισμό, στην προετοιμασία ετήσιων αναφορών σχετικά με τις οικονομικές επιπτώσεις του λιμανιού και στην προβολή των επιπτώσεων από την πρόσληψη πρακτόρων μεταφορών και άλλων μεταφορέων. Με βάση αυτή τη μεθοδολογία, δημιουργήθηκαν και άλλες μελέτες σε 120 λιμάνια στον Καναδά και τις ΗΠΑ.

Στη συνέχεια και σε ξεχωριστό κεφάλαιο εξετάζονται οι επιπτώσεις στο συνολικό και ατομικό εισόδημα, όπως και σε αυτές της φορολογίας. Από όλες τις

¹¹⁹ Martin Associates (2003), *The Economic Impacts of the Port of Baltimore*, Lancaster, Pennsylvania

μεταβλητές του συνολικού εισοδήματος που προκύπτει από τις δραστηριότητες του λιμανιού, μόνο 3 μπορούν να απομονωθούν γεωγραφικά με όποιο βαθμό ακρίβειας: το προσωπικό εισόδημα ως συστατικό του συνολικού (υπολογίζεται με βάση τη γεωγραφική θέση αυτών που το εισπράττουν), οι επιπτώσεις της πολιτειακής ή τοπικής φορολόγησης και οι αγορές σε τοπικό επίπεδο, που πραγματοποιούν οι επιχειρήσεις, που εξαρτώνται άμεσα από το λιμάνι της Βαλτιμόρης. Για αυτό και η μελέτη δε δίνει ασφαλή συμπεράσματα για τη γεωγραφική διασπορά του εισοδήματος που προκύπτει.

Η συλλογή δεδομένων βασίστηκε σε τηλεφωνική έρευνα που έδωσαν άνθρωποι από κάθε τομέα, που σκοπό είχε να καλύψει όλες τις εμπλεκόμενες κατηγορίες 100%. Τα στοιχεία συγκεντρώθηκαν σε πίνακα, που έδειχνε το εισόδημα που δημιουργείται ανά κατηγορία σε ιδιωτικά και δημόσια τερματικά. Έχει χαρακτηριστεί ως μεθοδολογία υψηλής αξιοπιστίας¹²⁰. Η μελέτη αυτή είχε πραγματοποιηθεί και στο παρελθόν με επιτυχία και στην ουσία σκοπό είχε αυτή τη φορά να συγκρίνει τα αποτελέσματα με της προηγούμενης φοράς.

Η εξέταση των επιπτώσεων του λιμανιού του **Ντόβερ**¹²¹ χωρίζεται σε δύο στάδια: α) Αξιολόγηση των στατιστικών δεικτών της θέσης του λιμανιού στην αγορά και των πρόσφατων τάσεων στις οικονομικές του επιδόσεις και σε (β) Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις (άμεσες, έμμεσες, προκαλούμενες και ευρύτερες).

Στην πρώτη περίπτωση, υπολογίζεται η συμβολή στο ΑΕΠ, η κατανάλωση των εργαζομένων και των επισκεπτών στο λιμάνι και στις περιοχές που αυτό επηρεάζει, καθώς και το εισόδημα των νοικοκυριών. Προκειμένου να γίνει σωστός υπολογισμός, λαμβάνονται υπόψη η απασχόληση, το εισόδημα και οι δαπάνες που σχετίζονται με το λιμάνι και τις δραστηριότητές του, στο βαθμό που μπορούν να ποσοτικοποιηθούν. Για να γίνει αυτό, δημιουργήθηκαν ερωτηματολόγια και πραγματοποιήθηκαν και κατ' ιδίαν συζητήσεις με εμπλεκόμενα άτομα.

Μιλώντας για ευρύτερες επιπτώσεις, μιλάμε για περιβαλλοντικά θέματα, μη σχετιζόμενη άμεσα με το λιμάνι ανάπτυξη κ.ά. και κάτι τέτοιο προφανώς επιδέχεται ποιοτικής ανάλυσης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση δόθηκε βαρύτητα στην εκτίμηση της «ελκυστικής» αξίας του λιμανιού για σχετικές βιομηχανίες, όπως τοπικοί πράκτορες χερσαίων μεταφορά και ταξιδιωτικά πρακτορεία, όπως και σε τυχούσες

¹²⁰ Οπ. π. (σελ. 12)

¹²¹ *Port of Dover: Value Assessment*, London: Ove Arup & Partners International Ltd, August 2001

επιπτώσεις ανανέωσης. Στο τέλος αναλύονται οι επενδύσεις που πραγματοποιούνται στο λιμάνι του Ντόβερ.

Ως προς τη μεθοδολογία τώρα, ο υπολογισμός των οικονομικών επιπτώσεων χωρίστηκε σε δύο κατηγορίες:

- Απασχόληση, εισόδημα και δαπάνες (συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού) με βάση το λιμάνι και τις σχετικές με αυτό λειτουργίες (ποσοτικοποιήσιμες επιπτώσεις)
- Ευρύτερες επιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένων για παράδειγμα πολλαπλασιαστικών, περιβαλλοντικών κ.ά. θεμάτων. (περισσότερο ποιοτικές επιπτώσεις)

Έτσι, αρχικά, προσδιορίστηκαν οι τομείς απασχόλησης. Οι υπολογισμοί βασίστηκαν σε ένα συνδυασμό έρευνας που είχε προηγηθεί¹²² και έρευνες, που περιελάμβαναν ερωτηματολόγια προς φορτωτές, τη λιμενική αρχή κ.ά..

Σε δεύτερο στάδιο, προσπαθούν να αναλυθούν οι έμμεσες επιπτώσεις και λαμβάνονται υπόψη τόσο οι δραστηριότητες των εργαζόμενων στο λιμάνι όσο και των επισκεπτών (πχ τουριστών). Η αξία των αγαθών και των υπηρεσιών που αγοράζονται στο λιμάνι μεταφράζονται σε τοπική απασχόληση με τη χρήση του ποσοστού της ροής ανανέωσης του προσωπικού σε σχέση με προηγούμενες έρευνες. Από αυτήν τη σύγκριση προέκυψε μια αναλογία «κόστους ανά θέση εργασίας» για την απασχόληση που δημιουργείται. Σε προηγούμενες εργασίες βασίστηκε και ο υπολογισμός και των υπόλοιπων έμμεσων επιπτώσεων.

Για τον υπολογισμό των ευρύτερων οικονομικών επιπτώσεων υπολογίστηκαν δύο πράγματα: ο υπολογισμός της «ελκτικής» αξίας του λιμανιού για τις σχετιζόμενες με αυτό βιομηχανίες και οι πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις (δε γίνεται κάποια προσπάθεια ποσοτικοποίησής τους σε αυτή τη μελέτη), οι οποίες περιλαμβάνουν ακόμα και τη συμβολή του λιμανιού στη γενικότερη εικόνα του Ανατολικού Κεντ!

Στο τέλος, γίνεται αναφορά και στις πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις της δραστηριότητας του λιμανιού.

Όπως τα περισσότερα λιμάνια της Αυστραλίας, έτσι και στην περίπτωση του **Geelong**¹²³ ακολουθήθηκε το γενικό πλαίσιο και η μεθοδολογία που έχει

¹²² Όπ. π.

¹²³ *The Economic Impact of the Port of Geelong, 2004/05*, EconSearch Pty Ltd, Geelong, 7th September 2005

δημιουργήσει το Bureau of Transport Economics¹²⁴ και οι επιπτώσεις κατηγοριοποιήθηκαν και εδώ σε άμεσες και έμμεσες. Η μεθοδολογία που εφαρμόστηκε χωρίστηκε σε τρεις φάσεις:

α) Γενική προσέγγιση : Αρχικά προετοιμάστηκαν πίνακες εισροών-εκροών, ορίστηκε και εκτιμήθηκε η οικονομική δομή κάθε τομέα σχετιζόμενου με το λιμάνι όπως και των τομέων που σχετίζονται με τα φορτία. Μετά εκτιμήθηκαν οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται εντός και εκτός λιμανιού, έγιναν οι απαραίτητες προσαρμογές στους τελικούς πίνακες και εκτιμήθηκαν οι οικονομικές επιπτώσεις του λιμανιού.

β) Διανομή ερωτηματολογίων : Αποστολή ερωτηματολογίων σε όλους τους σχετιζόμενους με το λιμάνι. Αν και δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία, εικάζεται ότι ο ρυθμός απόκρισης ήταν χαμηλός.

γ) Συλλογή συγκεντρωτικών δεδομένων από GrainCorp, Toll Geelong Port και VRCA.

Στο τέλος, οι οικονομικές επιπτώσεις ορίζονται και εδώ με όρους δαπανών, προστιθέμενης αξίας, εισοδήματος νοικοκυριών και απασχόλησης και, όπως προαναφέρθηκε, διακρίνονται σε άμεσες και έμμεσες. Οι πίνακες συμπληρώνονται με διάφορους τρόπους, όπως η συλλογή λεπτομερών στοιχείων από τις επιχειρήσεις με την πραγματοποίηση δημοσκοπήσεων, η εφαρμογή στατιστικών και υπολογιστικών μεθόδων χωρίς δημοσκόπηση ή ο συνδυασμός και των δύο. Ο τελευταίος είναι και ο συνηθέστερος.

Στην προσπάθεια για εξεύρεση οικονομικότερης λύσης κατασκευής τέτοιων πινάκων (ειδικά σε περιφερειακό επίπεδο) αναπτύχθηκε από το Πανεπιστήμιο του Queensland η μέθοδος GRIT (Generation of Regional Input-Output Tables), η οποία πλέον χρησιμοποιείται κατεξοχήν στα αυστραλιανά λιμάνια και θεωρείται ιδιαίτερα αποτελεσματική και ακριβής. Οι μεταβλητές για τον υπολογισμό του impact, που χρησιμοποιήθηκαν στην περίπτωση του λιμανιού του Geelong, ήταν οι εκροές, το εισόδημα, η απασχόληση και οι πολλαπλασιαστές προστιθέμενης αξίας. Κάθε πολλαπλασιαστής αποτελείται από έναν αριθμό συστατικών στοιχείων, τα οποία και διαφοροποιούν τις άμεσες από τις προκαλούμενες επιπτώσεις. Οι τελευταίες αποτελούνται από δύο συστατικά: τις επιδράσεις που προκαλούνται από την

¹²⁴ Australia. Bureau of Transport Economics, *Regional Impacts of Ports*, Report No. 101, BTE, Canberra, 2000

παραγωγή (μέτρο για τις συναλλαγές μεταξύ επιχειρήσεων) και τις επιδράσεις που προκαλούνται από την κατανάλωση (αντιπροσωπεύει τη δαπάνη των νοικοκυριών, η οποία εισπράττεται ως πληρωμή για την εργασία που χρησιμοποιείται για την πραγματοποίηση επιπλέον παραγωγής. Σχηματικά:

Πίνακας 4-2 Συστατικά πολλαπλασιαστή εισροών-εκροών

Συστατικό	Περιγραφή
<u>Άμεση (αρχική) επίδραση</u>	Το κίνητρο για την ανάλυση των επιπτώσεων
<u>Προκαλούμενες επιδράσεις:</u>	
-Προκαλούμενες από την παραγωγή:	
Επιδράσεις πρώτης φάσης	Αναφέρεται στις αγορές εισροών απαιτούμενων από άλλους τομείς της οικονομίας για επιπλέον παραγωγή
Επιδράσεις βιομηχανικής φύσης	Αναφέρεται στη 2 ^η , 3 ^η κ.ο.κ. φάση προκαλούμενων επιδράσεων στη βιομηχανία ως αποτέλεσμα των αγορών κατά την πρώτη φάση
-Προκαλούμενες από την κατανάλωση:	Προκύπτουν από τη δαπάνη του εισοδήματος των νοικοκυριών, η οποία εισπράττεται ως πληρωμή για την εργασία που χρησιμοποιείται για την πραγματοποίηση επιπλέον παραγωγής
Συνολικές επιπτώσεις	Άμεσες και προκαλούμενες επιπτώσεις
Πολλαπλασιαστής τύπου I	(Άμεσες επιπτώσεις + Παραγωγή που προκύπτει) /

Άμεσες επιπτώσεις

Πολλαπλασιαστής τύπου (Άμεσες επιπτώσεις + Παραγωγή που προκύπτει +
Π Κατανάλωση που προκύπτει) / Άμεσες επιπτώσεις

Πηγή: *The Economic Impact of the Port of Geelong, 2004/05*, EconSearch Pty Ltd, Geelong, 7th September 2005

Αξίζει να σημειωθούν δύο πράγματα ως προς τη μεθοδολογία: Πρώτο είναι η χρήση «αντιπροσωπευτικών» ετών, το οποίο έτεινε να δημιουργεί προβλήματα επικάλυψης οικονομικών ετών και άλλων ανώμαλων καταστάσεων. Το δεύτερο ήταν η προσπάθεια αποφυγής διπλού υπολογισμού με την έκφραση της αξίας των εκροών του κάθε στοιχείου χωρίς να περιλαμβάνονται οι βραδείες διασυνδέσεις μεταξύ του στοιχείου και της βιομηχανίας.

Το ενδιαφέρον με αυτή τη μελέτη είναι ότι εξετάζει ξεχωριστά τις επιπτώσεις που προκαλούν οι χρήστες του λιμανιού.

Στην περίπτωση του **Freemantle**¹²⁵ της Αυστραλίας, η μόνη αξιολογη προσθήκη στον υπολογισμό των άμεσων επιπτώσεων είναι και οι πληρωμές προς την κυβέρνηση και η ανάλυση των προκαλούμενων επιπτώσεων ανά τομέα βιομηχανίας, τη συνεισφορά ανά τύπο λειτουργίας, τύπο φορτίου και περιοχής λιμανιού (εννοεί εσωτερικό ή εξωτερικό σημείο του λιμανιού). Με βάση τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε στο λιμάνι του Freemantle, ερευνήθηκε και η περίπτωση του λιμανιού **MacKay**¹²⁶, ως προς την κατηγοριοποίηση των άμεσων επιπτώσεων. Το impact εδώ ορίζεται ως η δαπάνη, η προστιθέμενη αξία, το εισόδημα και η απασχόληση, που δημιουργούνται από τις απαραίτητες δραστηριότητες για την κίνηση πλοίων και φορτίων στο λιμάνι. Και εδώ έχουμε διάκριση μεταξύ των άμεσων και των προκαλούμενων επιπτώσεων. Οι προκαλούμενες είναι οι επιπλέον δαπάνη, προστιθέμενη αξία, εισόδημα και απασχόληση, που υπολογίζονται με τη χρήση πολλαπλασιαστών, οι οποίοι δείχνουν τις αλλαγές στις δραστηριότητες μετά από μια

¹²⁵ Australia. Bureau of Transport Economics, *Freemantle Port : its economic impact : generating jobs and economic wealth for Western Australia, stimulating trade, investment and growth*, Fremantle, W.A. ; Fremantle Port Authority, 2000

¹²⁶ Slatyer Tony (2001), *Regional Impact of the port of MacKay*, Canberra: Bureau of Transport Economics

αρχική αλλαγή στην οικονομική δραστηριότητα. Δεν πραγματοποιήθηκε όμως λεπτομερής ανάλυση από το Bureau of Transport Economics λόγω έλλειψης στοιχείων.

Στοιχεία τους θεωρεί τις λιμενικές λειτουργίες (εν προκειμένω κυρίως τη χερσαία μεταφορά και την αποθήκευση, αλλά και τις λειτουργίες της λιμενικής αρχής και των πλοίων), τα εμπορεύματα (εδώ τα προϊόντα ζάχαρης) και τους τύπους φορτίων (χύδην ξηρά στο MacKay). Παρατίθενται και οι αντίστοιχοι πίνακες εισροών-εκροών. Αναφέρεται δε λεπτομερώς ότι τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων δεν περιλαμβάνουν οφέλη από εισαγωγές και εξαγωγές που πραγματοποιούνται στο λιμάνι ή τις επιπτώσεις των βιομηχανικών δραστηριοτήτων στην περιοχή του λιμανιού, οι οποίες δε συμμετέχουν στη μεταφορά φορτίων, γεγονός που περιορίζει την ευρύτητα και την αληθοφάνεια των διαπιστώσεων. Επίσης, δε μετρούν τεχνική αποτελεσματικότητα, ανταγωνιστικότητα, συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη κτλ.

Η μελέτη περιλαμβάνει δύο βασικά στοιχεία: α) ένα ερωτηματολόγιο στους οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στις σχετικές με το λιμάνι λειτουργίες (με σχετικά καλό ποσοστό απόκρισης), ώστε να αντληθούν στοιχεία για τις άμεσες επιπτώσεις και τη διασύνδεση με άλλους τομείς της οικονομίας και β) η χρήση πινάκων εισροών-εκροών για την εκτίμηση των πολλαπλασιαστών και το μετέπειτα υπολογισμό των επιδράσεων (και των συνολικών επιπτώσεων) των λιμενικών δραστηριοτήτων.

Η αποτίμηση των επιπτώσεων περιλαμβάνει την παραγωγή (μικτό εισόδημα/δαπάνες), προστιθέμενη αξία (πληρωμές σε πρωτεύουσες εισροές της παραγωγής), εισόδημα των νοικοκυριών (κατά βάση μισθούς) και απασχόληση. Η ανάλυση προσδιορίζει, επίσης, και τις επιπτώσεις σε όρους καίριων λιμενικών λειτουργιών (πχ λειτουργίες λιμενικής αρχής, φορτοεκφόρτωση πλοίων), εμπορευμάτων και τύπων φορτίου και κατηγοριοποιεί τις επιπτώσεις ανάλογα με την κατηγορία προέλευσής τους (πχ ανά εμπορεύματα).

Στην ίδια χώρα και στο λιμάνι του **Gladstone**¹²⁷, οι άμεσες και οι προκαλούμενες επιπτώσεις μελετώνται ανά λειτουργία και ανά τύπο φορτίου. Οι λιμενικές λειτουργίες χωρίζονται σε: λειτουργίες της λιμενικής αρχής, λειτουργίες

¹²⁷ Australia, Bureau of Transport Economics, *Regional impact of the Port of Gladstone / Bureau of Transport Economics*, Bureau of Transport Economics, Canberra ACT, 2001

των πλοίων, χερσαία μεταφορά και αποθήκευση, φορτώση και εκφόρτωση πλοίων, υπηρεσίες φορτίων και κρατικά πρακτορεία. Οι δε βασικοί τύποι φορτίων στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι: ο άνθρακας, άλλα ξηρά χύδην φορτία και υγρά χύδην φορτία.

Οι έμμεσες εκτιμήσεις και εδώ εστίασαν κυρίως σε δαπάνες, προστιθέμενη αξία, εισόδημα και απασχόληση και για τον υπολογισμό τους πραγματοποιήθηκαν στατιστικές δημοσκοπήσεις και διάφοροι οικονομικοί πίνακες (πίνακες εκροών, πίνακες πολλαπλασιαστικών εκροών κ.ά.). Στην περίπτωση του υπολογισμού των άμεσων επιπτώσεων πραγματοποιήθηκε στατιστική δημοσκόπηση.

Παραμένοντας στην Αυστραλία, και στη μελέτη που αφορούσε στο λιμάνι του **Σύδνεϊ**¹²⁸ ακολουθήθηκε το γενικό πλαίσιο για το port impact που δημιουργήθηκε από το Bureau of Transport Economics, το οποίο βασίζεται σε τεχνικές ανάλυσης οικονομικών εισροών-εκροών. Αυτές οι τεχνικές περιγράφουν, μέσα από μια σειρά πολλαπλασιαστών, τις επιπτώσεις των μεταβολών σε έναν τομέα της οικονομίας προς έναν άλλον. Έτσι, δημιουργήθηκε ένας συγκεντρωτικός πίνακας εισροών-εκροών.

Οι επιπτώσεις διακρίνονται σε άμεσες και προκαλούμενες και συγκεκριμένα για το αυστραλιανό λιμάνι **Botany**¹²⁹ έχουμε διάκριση σε επιπτώσεις στις κατασκευές και επιπτώσεις σε λειτουργικό επίπεδο.

Σε μελέτη που πραγματοποιήθηκε για το λιμάνι του **St Lawrence** στις **Μεγάλες Λίμνες** μεταξύ ΗΠΑ και Καναδά¹³⁰ ακολουθήθηκε η συνήθης προσέγγιση (διαχωρισμός επιπτώσεων σε απασχόληση, εισόδημα κτλ), η οποία είχε εφαρμοστεί κατά ένα μεγάλο ποσοστό και το 1992, και έγινε ανάλυση σε βάθος των εμπλεκόμενων βιομηχανικών τομέων. Με την ίδια μεθοδολογία μελετώνται και **16 άλλα λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών.**

Για τον υπολογισμό των άμεσων επιπτώσεων πραγματοποιήθηκε τηλεφωνική έρευνα με ποσοστό απόκρισης 95%. Για τις προκαλούμενες επιπτώσεις δημιουργήθηκαν κατάλληλα υποδείγματα για κάθε ένα από τα 16 λιμάνια, με δύο

¹²⁸ *Port Botany expansion : environmental impact statement*, URS Australia Pty Ltd for Sydney Ports Corporation, North Sydney, 2003

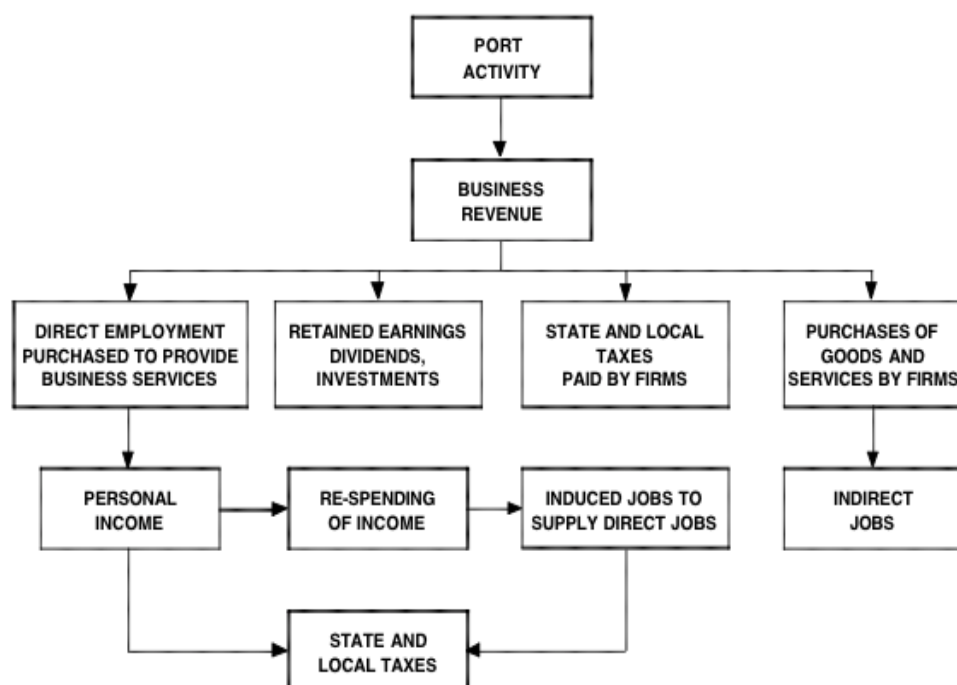
¹²⁹ *Οπ. π.*

¹³⁰ Martin Associates (2001), *Economic Impact Study of the Great Lakes St. Lawrence Seaway System*, The U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Lancaster, Pennsylvania

κοινά στοιχεία: το στοιχείο της «επανακατανάλωσης» (κοινώς, ο πολλαπλασιαστής) και το στοιχείο των προκαλούμενων θέσεων εργασίας (αύξηση απασχόλησης).

Αναφορικά με τις προκαλούμενες επιπτώσεις τώρα, δημιουργήθηκαν υποδείγματα για κάθε ένα από τα 16 λιμάνια και ταυτόχρονα υπολογίστηκε και η επανακατανάλωση του άμεσου προσωπικού εισοδήματος. Τα υποδείγματα αυτά βασίστηκαν σε στοιχεία που είχαν συλλέξει το US Bureau of Labor Statistics, το US Bureau of Economic Analysis και το US Census Bureau. Τα μοντέλα επανακατανάλωσης περιλαμβάνουν δύο βασικά στοιχεία: αυτό του πολλαπλασιαστή και αυτό της προκαλούμενης απασχόλησης (από εταιρίες και όχι μεμονωμένα πρόσωπα).

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η σχηματική απεικόνιση των ροών της οικονομικής δραστηριότητας σε ολόκληρη την οικονομία. Όπως φαίνεται από το Σχήμα, η λιμενική δραστηριότητα αρχικά δημιουργεί πρόσοδο στις επιχειρήσεις μέσω των υπηρεσιών διαχείρισης φορτίου και πλοίων. Αυτό το εισόδημα με τη σειρά του χρησιμοποιείται για την πρόσληψη υπαλλήλων, που θα παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες, την αγορά αγαθών από άλλες επιχειρήσεις, την πληρωμή φόρων κ.ά. Ομοίως, η πρόσληψη υπαλλήλων δημιουργεί ατομικό εισόδημα, το οποίο ξοδεύεται για αγορά αγαθών και υπηρεσιών, φορολογία κ.ο.κ.



Γράφημα 4-3 Οικονομικές ροές στο λιμάνι

Δημιουργούνται, έτσι, τεσσάρων ειδών επιπτώσεις: επιπτώσεις στην απασχόληση (Ο αριθμός των θέσεων εργασίας πλήρους απασχόλησης, που δημιουργείται από τη λιμενική δραστηριότητα. Όταν μιλάμε για έμμεσες θέσεις εργασίας εννοούμε τις θέσεις που προκύπτουν από την αγορά αγαθών και υπηρεσιών από επιχειρήσεις και όχι καταναλωτές), επιπτώσεις στο ατομικό εισόδημα (Το επίπεδο των μισθών που σχετίζεται με τις δουλειές που δημιουργεί η δραστηριότητα στα λιμάνια), οι επιπτώσεις στη συνολική πρόσοδο και, τέλος, στη φορολογία. Οι τελευταίες¹³¹ εκτιμήθηκαν με τη χρήση δεικτών κατά κεφαλήν εισοδήματος. Ακολούθησε ανάλυση των εμπλεκόμενων βιομηχανικών τομέων και των εμπορευμάτων.

Προκειμένου να μετρηθούν οι επιπτώσεις των σχετιζόμενων με το λιμάνι χρηστών, οι κατηγορίες των εμπορευμάτων που εξάγονται από τα τερματικά του κάθε λιμανιού προσδιορίστηκαν από αρχεία δεδομένων αλλά και από συνεντεύξεις με αυτούς που χειρίζονται τα τερματικά. Πιο συγκεκριμένα, για τις σχετιζόμενες δουλειές, η μέση αξία ανά τόνο κάθε φορτίου πολλαπλασιάστηκε με το φορτίου που είχε χειριστεί κάθε ένα από τα 16 λιμάνια. Οι συντελεστές εργασίας που αντιστοιχούν στα μεταφερόμενα εμπορεύματα στη συνέχεια πολλαπλασιάστηκαν με την αξία του μεταφερόμενου φορτίου, ούτως ώστε να εκτιμηθούν οι σχετιζόμενες θέσεις εργασίας. Επίσης, πραγματοποιήθηκαν και τηλεφωνικές συνεντεύξεις με 380 επιχειρήσεις, που προσφέρουν ναυτιλιακές υπηρεσίες στα 16 λιμάνια των Μεγάλων Λιμένων.

Οι άμεσες επιπτώσεις εκτιμήθηκαν άμεσα από τα αποτελέσματα της τηλεφωνικής έρευνας με μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας. Οι προκαλούμενες υπολογίστηκαν με υποδείγματα για κάθε ένα από τα 16 λιμάνια, τα οποία υπολογίζουν και την επανακατανάλωση.

Για τις προκαλούμενες επιπτώσεις, δημιουργήθηκαν υποδείγματα για κάθε ένα από τα 16 λιμάνια, τα οποία βασίστηκαν και πάλι σε στοιχεία που είχαν συλλέξει τα U.S. Bureau of Labor Statistics, U.S. Bureau of Economic Analysis και U.S. Census Bureau. Τα βασικά τους συστατικά είναι η *το στοιχείο της επανακατανάλωσης* (χρησιμοποιεί έναν πολλαπλασιαστή εισοδήματος με βάση τα δεδομένα από το U.S. Bureau of Economic Analysis, ο οποίος μετρά την επανακατανάλωση του ατομικού εισοδήματος που δημιουργείται στην περιφέρεια 8 πολιτειών και το εισόδημα που

¹³¹ Περιλαμβάνονται οι ομοσπονδιακοί, πολιτειακοί και τοπικοί φόροι

δημιουργείται ως συνέπεια. Είναι η επανακατανάλωση του εισοδήματος που προκαλεί τη δημιουργία θέσεων εργασίας) και το στοιχείο των θέσεων εργασίας που προκύπτουν.

Οι επιπτώσεις στη φορολογία εκτιμώνται με τη χρήση κατά κεφαλήν δεικτών, που έχουν δημιουργηθεί από το Tax Foundation για κάθε μία από τις εν λόγω πολιτείες. Το συνολικό λιμενικό εισόδημα πολλαπλασιάζεται με τους συγκεκριμένους δείκτες και οι επιπτώσεις συναθροίζονται για τα λιμάνια της περιοχής.

Για να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις στις συναφείς θέσεις εργασίας πρέπει να προσδιοριστούν οι τύποι των εμπορευμάτων με βάση τα αρχεία από το U.S. Army Corps of Engineers Waterborne Commerce Statistics, καθώς και να πραγματοποιηθούν συνεντεύξεις με χειριστές τερματικών. Με λίγα λόγια, χρησιμοποιήθηκε η μέση αξία ανά τόνο φορτίου που διακινήθηκε, η οποία πολλαπλασιάστηκε με τους τόνους του φορτίου που χειρίστηκε σε κάθε ένα από τα 15 λιμάνια. Οι συντελεστές της εργασίας που αντιστοιχεί σε μεταφερόμενα εμπορεύματα στη συνέχεια πολλαπλασιάστηκε με την αξία του μεταφερόμενου φορτίου για να υπολογιστούν οι σχετιζόμενες θέσεις εργασίας.

Στην αντίστοιχη μελέτη που έγινε για το **Connecticut**¹³² γίνεται χρήση του (δυναμικού) Υπόδειγματος REMI και το στατικό υπόδειγμα εισροών-εκροών IMPLAN, ούτως ώστε να υπολογιστούν οι συνολικές επιπτώσεις. Αυτές μετρήθηκαν ως οι εκροές που προκαλούνται από την απασχόληση του εργατικού δυναμικού και τις σχετιζόμενες με το κεφάλαιο λιμενικές δραστηριότητες στο Connecticut. Ο σκοπός της έρευνας ήταν να μετρήσει το κέρδος που είχε η οικονομία ολόκληρης της Πολιτείας όσον αφορά στην απασχόληση, το ακαθάριστο περιφερειακό προϊόν, το ατομικό εισόδημα και τα συνολικά έσοδα από φόρους που προκύπτουν από τη λειτουργία των λιμανιών στο Connecticut.

Αρχικά πραγματοποιήθηκε στατιστική δημοσκόπηση, αλλά το ποσοστό ανταπόκρισης ήταν χαμηλό. Μετά εφαρμόστηκε το Υπόδειγμα IMPLAN, το οποίο είναι στατικό και αντανακλά μια στιγμή και για πάντα τις αλλαγές στην οικονομία. Μετράει τις άμεσες, έμμεσες και προκαλούμενες οικονομικές επιπτώσεις ενός οικονομικού σοκ.

¹³² Carstensen, F. et al. (2001), *The Economic Impact of Connecticut's Deepwater Ports: An IMPLAN and REMI Analysis*, Connecticut: Connecticut Center for Economic Analysis, University of Connecticut

Το Υπόδειγμα REMI είναι, όπως προαναφέρθηκε, δυναμικό και παρέχει πληροφορίες για τις οικονομικές επιπτώσεις με το πέρασμα του χρόνου, αλλά δεν μπορεί να περιγράψει αναλυτικά τις όποιες επιπτώσεις.

Οι συγγραφείς πρόσθεσαν στα κρατικά οικονομικά υποδείγματα την παράμετρο της απασχόλησης, αφού θεωρούν ότι αυτή είναι η πιο ισχυρή μεταβλητή για το χαρακτηρισμό μιας οικονομίας ως εύρωστης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα αποτελέσματα των παραπάνω μελετών αποτελούν υπολογισμούς των επιπτώσεων που έχουν οι δραστηριότητες που αφορούν την κίνηση πλοίων και εμπορευμάτων στα λιμάνια. Με άλλα λόγια, δεν αποτελούν απόλυτη ένδειξη των καθαρών οικονομικών οφελών, της τεχνικής αποτελεσματικότητας, των επιπτώσεων στη διευκόλυνση του εμπορίου ή της συμβολής της λιμενικής υποδομής στη γενικότερη περιφερειακή ανάπτυξη

Σε όλες τις περιπτώσεις πραγματοποιήθηκε διάκριση μεταξύ διαφόρων τύπων επιπτώσεων, οι οποίες λιγότερο ή περισσότερο συνέπιπταν μεταξύ τους. Έτσι, είχαμε διάκριση σε άμεσες, έμμεσες, προκαλούμενες και σχετιζόμενες επιπτώσεις από τη λιμενική δραστηριότητα. Οι συνολικές επιπτώσεις είναι άθροισμα όλων των παραπάνω, στο βαθμό που αυτές μπορούν να ποσοτικοποιηθούν, βέβαια. Σε πολλές περιπτώσεις ακολουθούνται η τομεακή και η γεωγραφική προσέγγιση, ούτως ώστε να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις στους τομείς (ή κάποιες φορές και στα συγκεκριμένα είδη εμπορευμάτων) της οικονομίας που επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από το λιμάνι (ή και ακόμα και τους μεταξύ τους συσχετισμούς, πχ στην Αμβέρσα), καθώς και στην (ευρύτερη ή στενότερη κατά περίπτωση) ενδοχώρα.

Συμπερασματικά από τις παραπάνω μεθοδολογίες θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η πιο συχνά χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία υπολογισμού των επιπτώσεων είναι εκείνη που βασίζεται σε πίνακες εισροών-εκροών, με μικρές διαφοροποιήσεις ως προς τις μεταβλητές που χρησιμοποιούνται κατά περίπτωση. Οι βασικές και περισσότερο χρησιμοποιούμενες είναι η απασχόληση, το ατομικό εισόδημα, η οικονομική πρόσοδος, η φορολογία και συχνά η προστιθέμενη αξία και οι δαπάνες του λιμανιού.

Η πιο μεγάλη έμφαση δίνεται στην απασχόληση, ιδιαίτερα όσον αφορά στις έμμεσες επιπτώσεις. Σε πολλές περιπτώσεις αποτελεί βαρόμετρο των επιπτώσεων εν γένει και για αυτό και το εισόδημά που δημιουργεί, αλλά και αυτό που προκύπτει από αυτήν αναφέρονται σε όλες τις μεθοδολογίες.

Οι υπόλοιπες έμμεσες επιπτώσεις είναι κυρίως ευρύτερου κοινωνικού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα και συμβολής των λιμανιών στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Όπου γίνεται προσπάθεια για την εκτίμηση των προκαλούμενων επιπτώσεων γίνεται σημαντική αναφορά στους διάφορους πολλαπλασιαστές που προκύπτουν από την άμεση ή έμμεση λιμενική δραστηριότητα, αλλά και από τις άμεσες επιπτώσεις της. Και πολλές φορές είναι και το κλειδί για να αντιληφθούμε τη σημασία της.

Προκειμένου να εκτιμηθούν τα παραπάνω, βλέπουμε ότι γίνεται χρήση στατιστικών υποδειγμάτων, άμεση έρευνα (προσωπική συνέντευξη, διανομή ερωτηματολογίων) ή χρήση διαθέσιμων στοιχείων από αρμόδιες πηγές και υπηρεσίες. Πολλές φορές δεν είναι διαθέσιμα εύκολα ή σχεδόν καθόλου τέτοια στοιχεία, γεγονός που δημιουργεί περιορισμούς στην επιστημονική έρευνα και κλονίζεται η αξιοπιστία των εκτιμήσεων των ερευνητών και η ακρίβεια των συμπερασμάτων που εξάγονται.

5. Συμπεράσματα

Εκκινώντας τη συγκεκριμένη Εργασία, **σκοπός** ήταν να μελετηθούν οι επιπτώσεις των λιμενικών δραστηριοτήτων και των επενδύσεων προς αυτές στην ενδοχώρα, καθώς και να γίνει μια σύγκριση των μεθοδολογιών που ακολουθήθηκαν και να κριθούν ως προς την αποτελεσματικότητά τους.

Η **δομή** της Εργασίας διευκόλυνε τη λογική μετάβαση από την αλλαγή στο ρόλο του λιμανιού μέσα στο χρόνο μέχρι τη διεξαγωγή συμπερασμάτων για τις επιπτώσεις που έχουν οι δραστηριότητες σε αυτό. Φάνηκε και η πολύ μεγάλη **σημασία του προσδιορισμού της ενδοχώρας** μέσα σε αυτή τη διαδικασία.

Η **μεθοδολογία** που ακολουθήθηκε ήταν η συγκριτική μελέτη περιπτώσεων υπολογισμού των λιμενικών επιπτώσεων, η οποία μας οδήγησε στο συμπέρασμα ότι η βασική προσέγγιση όλων στηρίζεται κυρίως σε πίνακες εισροών-εκροών με πολλές κοινές μεταβλητές (όπως η απασχόληση, το ατομικό εισόδημα, η οικονομική

πρόσοδος, η φορολογία και συχνά η προστιθέμενη αξία και οι δαπάνες του λιμανιού). Μεγάλη έμφαση δίνεται και στην απασχόληση, ιδιαίτερα όσον αφορά στις έμμεσες επιπτώσεις. Σε πολλές περιπτώσεις αποτελεί βαρόμετρο των επιπτώσεων εν γένει και για αυτό και το εισόδημά που δημιουργεί, αλλά και αυτό που προκύπτει από αυτήν αναφέρονται σε όλες τις μεθοδολογίες. Οι υπόλοιπες έμμεσες επιπτώσεις είναι κυρίως ευρύτερου κοινωνικού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα και συμβολής των λιμανιών στη βιώσιμη ανάπτυξη. Όπου γίνεται προσπάθεια για την εκτίμηση των προκαλούμενων επιπτώσεων γίνεται σημαντική αναφορά στους διάφορους πολλαπλασιαστές που προκύπτουν από την άμεση ή έμμεση λιμενική δραστηριότητα, αλλά και από τις άμεσες επιπτώσεις της.

Εδώ όμως προκύπτουν και άλλα θέματα, όπως, για παράδειγμα, το ότι η βιβλιογραφία όμως δεν έχει καταλήξει σε κάποια κοινά αποδεκτή μέθοδο υπολογισμού της προστιθέμενης αξίας. Και οι ήδη υπάρχουσες μέθοδοι περιορίζονται σε πολύ συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές, ώστε να μπορούν να διεξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Κάτι άλλο που υποστηρίζεται πολύ έντονα και σχεδόν εξ ορισμού χωρίς σημαντική κριτική είναι και το ότι από τη λειτουργία ενός λιμανιού εξαρτάται η απασχόληση σε μια περιοχή. Κάτι τέτοιο μπορεί να φαίνεται λογικό και να αναμένει κανείς, συνεπώς, και συνέπειες πολλαπλασιαστή στην ίδια περιοχή. Όμως, ο σκοπός ενός λιμανιού δεν είναι να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και να αυξήσει την απασχόληση. Κρίνεται λανθασμένο, λοιπόν, να πραγματοποιούνται επενδύσεις ή να δίνονται επιδοτήσεις βασιζόμενες σε αυτό το επιχείρημα, γιατί δεν οδηγούμαστε σε ορθολογικές αποφάσεις. Εκτός αυτού όμως, ποιος μπορεί να μας διαβεβαιώσει ότι οι παρεμβάσεις του κράτους για μία βυθοκόρηση, για παράδειγμα, θα αυξήσει τις θέσεις εργασίας στην περιοχή γύρω από το λιμάνι¹³³; Έτσι, ούτε αυτό το επιχείρημα είναι όσο ακλόνητο όσο πολλοί ερευνητές το έχουν θεωρήσει και το έχουν δεχτεί ως δεδομένο και αυτό πρέπει να αλλάξει.

Ενδιαφέρον έχει αν εξεταστεί το ζήτημα από την πλευρά ενός port operator και αν βγάλουμε λίγο από το μυαλό μας το στόχο του κράτους για οικονομική

¹³³ Ο Goss αναφέρει μία σειρά από εύστοχα αντεπιχειρήματα, όπως ότι π.χ. αν εισάγονται από το λιμάνι κάποια προϊόντα, είναι πιθανό να διακοπεί η παραγωγή τους στην περιοχή γύρω από το λιμάνι και να έχουμε απώλεια θέσεων εργασίας.

ανάπτυξη και δίκαιη κατανομή των πόρων, βλέπουμε ότι πρόκειται για μια επιχείρηση και θα πρέπει να αποβλέπει στη μεγιστοποίηση της χρησιμότητας που αποκομίζει με το κεφάλαιό της. Οι επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές επηρεάζονται από τον κίνδυνο, τον ανταγωνισμό για τη γη ή το κεφάλαιο και από άλλους παράγοντες στο ανταγωνιστικό περιβάλλον. *Οι επιχορηγήσεις και τα παρεχόμενα κίνητρα διαστρεβλώνουν την κατανομή των πόρων και μπορεί να οδηγήσουν σε υπερεπένδυση ή υποεπένδυση.* Είναι η λεπτή ευθυγράμμιση δημόσιων και ιδιωτικών συμφερόντων που καθορίζει τη δομή της πολιτικής διαχείρισης και ανάπτυξης των λιμένων, όπως πολύ εύστοχα έχει παρατηρηθεί και σε μελέτη της Παγκόσμιας Τράπεζας.

Οι μεθοδολογίες, επίσης, που ακολουθήθηκαν στις υπό μελέτη περιπτώσεις έχουν κάποιους *περιορισμούς*, όπως είναι φυσικό και ο αντιπροσωπευτικός αντικατοπτρισμός της τοπικής τους πραγματικότητας έχει σχολιαστεί παραπάνω.

Βλέπουμε διαρκώς, δηλαδή, ότι κάθε περίπτωση έχει τις ιδιαιτερότητές της και πρέπει όλα να εξετάζονται σφαιρικά. Βασικό **συμπέρασμα** είναι ότι ενώ φαίνεται να υπάρχει μια επαρκής θεωρητική βάση, η πλούσια εμπειρία στην πράξη δείχνει ότι δεν υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο υπόδειγμα που να μπορεί να εφαρμοστεί σε όλα τα λιμάνια, προκειμένου να προσδιοριστεί ο βαθμός των επιπτώσεων που προκαλούνται. Πρέπει να δίνεται μεγάλη έμφαση σε κάθε περίπτωση στο είδος του λιμανιού που μελετάται και στην ενδοχώρα, που αυτό επηρεάζει πριν χρησιμοποιηθούν οι μεταβλητές, με τις οποίες θα υπολογίσουμε τις επιπτώσεις, σε συσχετισμό με τις τοπικές ανάγκες και ιδιαιτερότητες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γκιζιάκης, Κ., Παρδάλη, Α. & Σαμπράκος, Ε. (2007), *Ανταγωνιστικότητα και Προοπτική Ανάπτυξης των Εμπορευματικών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης*, Πειραιάς: Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιώς
- Δελή Κ (1985), *Θεωρία και Μέθοδοι Αξιολόγησης Επενδύσεων*, Αθήνα
- Κιντής Α., Πουρναράκης Ε. (1995), *Εισαγωγή στην Οικονομική – Τόμος Ι: Μακροοικονομία*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης
- Μπαμπινιώτης Γ. (1998), *Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας*, Αθήνα

- Εύστρα Αλεξάνδρα (2007), *Σύγχρονες Μορφές Χρηματοδοτήσεων, Μελέτη Περίπτωσης Χρηματοδότησης Cement Carriers*, Αθήνα: ΕΜΠ
- Παρδάλη Αγγελική (1997), *Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων*, Αθήνα: Interbooks
- Παρδάλη Αγγελική (2001), *Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη
- Παρδάλη Αγγελική (2007), *Οικονομική και πολιτική των λιμένων. Ανταγωνισμός και ανταγωνιστικότητα στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη
- Φλωρόπουλος Ιορδάνης, Σπάθης Χαράλαμπος, *Επενδύσεις και Χρηματοδοτικό Σχέδιο – Στοιχεία Χρηματοδότησης της Επένδυσης*, Α.Π.Θ
- Ψαρούτης Χαρίλαος Ν.(1999), *Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών Ι*, Αθήνα: Ε.Μ.Π.
- (2008) *Ανταγωνιστικότητα και προοπτική ανάπτυξης των εμπορευματικών λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης*, Περιοδικό «Ενημέρωση», τεύχος 141, Πειραιάς, Αύγουστος 2008
- (2008) *Ετήσια Έκθεση 2007*, Αθήνα: Ινστιτούτο Εργασίας Γ.Σ.Ε.Ε.
- (2006) *Κρατικός Προϋπολογισμός 2006, Εισηγητική Έκθεση*, Αθήνα
- *Συμπράξεις μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα*, Οικονομικά Χρονικά, τεύχος 131, Αθήνα, Φεβρουάριος-Απρίλιος 2005
- Aivaz Kamer-Rainur, Mirea Marioara (2004), *Practical and theoretical approaches to port performance*, Constanta: Universitatea Ovidius Constanta
- Australia. Bureau of Transport Economics, *Fremantle Port : its economic impact : generating jobs and economic wealth for Western Australia, stimulating trade, investment and growth* , Fremantle, W.A. ; Fremantle Port Authority, 2000

- Australia. Bureau of Transport Economics, *Regional Impacts of Ports*, Report No. 101, BTE, Canberra, 2000
- Australia. Bureau of Transport Economics. *Regional impact of the Port of Gladstone / Bureau of Transport Economics* Bureau of Transport Economics, Canberra ACT : 2001
- Baird Alfred J. (1997), *Port Privatization: An analytical Framework*, IAME Annual Conference, London, September 22-24
- Baird Alfred J. (2000), *Port privatisation: Objectives, extent, process and the U.K. experience*, International Journal of Maritime Economics, Palgrave Journals, vol. 2
- Baird Alfred J. (2004), *Public goods and the public financing of major European seaports*, Maritime Policy & Management, vol. 31, no. 4, pp 375-391, October – December 2004, Taylor and Francis Group
- Baltazar R. & Brooks M. R. (2001), *The governance of port devolution: A tale of two countries*, Seoul: World Conference on Transport Research
- Barke, M. (1986), *Transport and Trade*, Edinburgh: Oliver & Boyd
- Bertig Estell, O'Connor Jan, Stambor Patricia, Steers Lucy, Wall Irene (2001), *Public-Private Partnerships in Seattle*, Seattle
- Bichou K, Gray, R (2005), *A critical review of conventional terminology for classifying seaports*, London: Transportation Research Part A, 39 (1)
- Boermann W. E.(1952), *The Need for Special Examination of Particular Aspects of Port Geography*. Washington: Preliminary Report of the Commission on Industrial Ports, International Geographical Union Congress
- Brooks Mary R. (2004), *The governance structure of ports*, Review of network Economics, vol. 3, issue 2, June
- Captain Corsie Tom (1997), *A case-study of different approaches to Public/Private Partnerships in the port sector*, Fraser: Fraser River Harbour Commission

- Carstensen, F. et al. (2001), *The Economic Impact of Connecticut's Deepwater Ports: An IMPLAN and REMI Analysis*, Connecticut: Connecticut Center for Economic Analysis, University of Connecticut
- Cartelier L (1999)., *Existe-t-il un fondement économique a la notion de service public?*, Sociétés Contemporaines, No 32, Paris
- CEMT (2001), *Land Access to Seaports*. Round Table 113, European Conference of Ministers of Transport OECD, Paris
- Coppens F., Lagneaux F., Meersman H., Sellekaerts N., Van de Voorde E., Van Gastel G., Verhetsel A. (2007), *The economic impacts of port activity in Antwerp: a disaggregated analysis*, Antwerp: National Bank of Belgium Working Paper no.110
- Degrassi Susanna (2001), *The Seaport Network Hamburg*, Hamburg: Universität Hamburg
- ESPO, *Factual Report on the European Port Sector*, Brussels, 2004-2005
- Elliott N.R. (1969), *Hinterland and Foreland as illustrated by the Port of Tyne*. Institute of British Geographers Transactions 47
- Farlam Peter (2005), *Working together; Assessing Public-Private Partnerships in Africa*, Pretoria: The South African Institute of International Affairs, Nepad Policy Focus Series
- Fujita, M., and Tomoya, M. (1996), *The role of ports in the making of major cities: self – agglomeration and hub – effect*, Journal of Development Economics v.49, p.93-120
- Goss R. O. (1990), *Economic policy and seaports. Part I: The economic function of seaports.*, Maritime Policy & Management, 17 (3)
- Haezendock E., Winkelmann W. (2002), *Port Competitiveness: An economic and legal analysis of the factors determining the competitiveness of seaports*, Antwerp: De Boeck Ltd

- Haralambides H. E. (2004), *Competition, excess capacity and the pricing of port infrastructure*, International Journal of Maritime Economics, 2004, 4, Palgrave
- Hayuth, Y. (1981), *Containerization and the load center concept*. Economic Geography
- Heaver, T. D. (1995), *The implications of increased competition among ports for port policy and management*, Maritime Policy and Management, 22, 2, 1995
- Heaver, T., Meersman, H., Moglia, F. and Van de Voorde, E. (2000), *Do mergers and alliances influence European shipping and port competition?* Maritime Policy & Management, 2000
- Hesse, M., (2004), *Land for logistics: locational dynamics, real estate markets and political regulation of regional distribution complexes*, Tijdschrift voor Sociale en Economische Geografie, 95(2)
- Jansson J O, Schneerson D (1982), *Port Economics*, Cambridge, MA: MIT Press
- Kuhn T. S. (1970), *The Structure of Scientific Revolutions*, 2nd Edn, Chicago: The University of Chicago Press
- Lagneaux F. (2006), *Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - report 2004*, Document series, Antwerp
- Martin Associates (2001), *Economic Impact Study of the Great Lakes St. Lawrence Seaway System*, The U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Lancaster, Pennsylvania August 1, 2001
- Martin Associates (2003), *The Economic Impacts of the Port of Baltimore*, Lancaster, Pennsylvania: The U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation
- Martin, J. Thomas, B. J. (2001), *The container terminal community*. Maritime Policy & Management 28, 2001
- Morgan F.W. (1970), *Observations on the Study of the Hinterlands in Europe*, The Professional Geographer 22(6)

- Nuhn H (1994), *Gateway to Europe: the Port City of Hamburg*. In: Gateways to European Market: Case Studies from The Netherlands and Germany, Münster-Hamburg: LIT Verlag
- Notteboom Theo N, Rodrigue Jean Paul (2005), *Port regionalization: towards a new phase in port development*, MARIT. POL. MGMT., JULY–SEPTEMBER 2005, VOL. 32, NO. 3, 297–313, Antwerp: Taylor & Francis Group
- Notteboom, T. and Winkelmanns, W. (2001), *Structural changes in logistics: how do port authorities face the challenge?* Maritime Policy & Management
- Olivier D, Parola F, Slack B, Wang James J (2007), *The Time Scale of Internalisation: The Case of the Container Port Industry*, Maritime Economics & Logistics
- Pardali, A., Stathopoulou, C. (2005), *Port Competition: The case of Greek Port Industry*, International Association of Maritime Economists Conference, Cyprus,
- Parker D. (2004), *The UK's privatisation experiment: the passage of time permits a sober assessment*, CESIFO Working Paper No.1126
- Robinson R (1970), *The Hinterland-Foreland Continuum: Concept and Methodology*, The Professional Geographer 22(6)
- Robinson R. (1976), *Modelling the port as an operational system; a perspective for research*, [Economic Geography](#)
- Robinson R. (2002), *Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm*. Maritime Policy & Management
- Sargent J R (1997), *Seaports and Hinterlands*, London: A. & C. BlackSaundry, R., Turnbull, P, *Private profit, public loss: the financial and economic performance of the U.K ports*, Maritime Policy and Management
- Self P. (2000), *Rolling Back the Market - Economic Dogma and Political Choice*, London: MacMillan Press

- Slatyer Tony (2001), *Regional Impact of the port of MacKay*, Canberra: Bureau of Transport Economics
- Taaffe, E. J., Morrill, R. L. and Gould, P. R. (1963), *Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis*. Geographical Review
- Takacs E. (1974), *The Operational Structure of the Port of Port Kembla; An Application of Markov Chain and Factor Analytic Techniques*, Department of Geography, The University of Wollongong, New South Wales
- Tiwari, P, Itoh, H and Dio (2003), M. *Shippers' port and carrier selection behaviour in China: a discrete choice analysis*, Maritime Economics and Logistics 5: 23–39
- Turnbull P., Weston, S (1993), *The British Port Transport Industry. Part 1: Operational structure investment and competition*, Maritime Policy and Management
- Turnbull, P., Weston, S (1993), *The British Port Industry. Part 2: Employment, working practices and productivity*, Maritime Policy and Management
- UNCTAD (1969), *Improvement of Port Operations and Connected Facilities*, Geneva: United Nations
- UNCTAD (1998), *Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities*, Geneva: United Nations
- Van Klink, H. A. (1995), *Towards the borderless mainport Rotterdam: an analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems*. Tinbergen Institute Research Series, No. 104
- Van Klink, H. A. (1997), *Creating port networks: the case of Rotterdam and the Baltic Region*. International Journal of Transport Economics, 24(3)
- Webb Richard, Palle Bernard (2002), *Public Private Partnerships: An introduction*, Research Paper no. 1, 2002-2003, Economics, Commerce and Industrial Relations Group, Information and Research Services, Australia, 24 September

- Weigend G.G. (2007), *The Functional Development of the Port of Hamburg*, TEGS-Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 47(5), 1956 Wilson, John S. & Otsuki, Tsunehiro, *Regional integration in South Asia : what role for trade facilitation ?*, Policy Research Working Paper Series 4423, The World Bank
- World Bank Group (1974), *Port Simulation Model (PORTSIM)*, Washington: The World Bank Publications
- World Bank Port Reform Tool Kit, Module 3, *Alternative port management structures and ownership models*, Washington: The World Bank Publications
- World Bank Port Reform Toolkit: *Effective Decision Support for Policymakers*, World Bank Publications, June 2003
- *The Economic Impact of the Port of Geelong, 2004/05*, EconSearch Pty Ltd, Geelong, 7th September 2005
- *Port of Dover: Value Assessment*, Ove Arup & Partners International Ltd, London, August 2001
- *Port Botany expansion : environmental impact statement*, URS Australia Pty Ltd for Sydney Ports Corporation, North Sydney, 2003
- www.iaph.com
- www.inegsee.gr/ekthesi2008/ekthesi2008.htm

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Strong and Weak Points of Port Management Models

Public Service port:

Strength: Superstructure development and cargo handling operations are the responsibility of the same organization (unity of command).

Weakness: There is no or only a limited role for the private sector in cargo handling operations
There is less problem-solving capability and flexibility in case of labor problems, since the port administration also is the major employer of port labor
There is lack of internal competition, leading to inefficiency
Wasteful use of resources and under-investment as a result of government interference and dependence on government budget.
Operations are not user-oriented or market-oriented
Lack of innovation.

Tool Port:

Strength: Investments in port infrastructure and equipment (in particular ship/shore equipment) are decided and provided by the public sector, thus avoiding duplication of facilities.

Weakness: The Port Administration and private enterprise jointly share the cargo handling services (split operation), leading to conflicting situations.
Because the private operators do not own major equipment, they tend to function as labor pools and do not develop into firms with strong balance sheets. This causes instability and limit its future expansion of their companies.
Risk of under-investment.
Lack of innovation.

Landlord Port:

Strength: A single entity (the private sector) executes cargo-handling operations and owns and operates cargo-handling equipment. The terminal operators are more loyal to the port and more likely to make needed investments as a consequence of their long-term contracts.
Private terminal handling companies generally are better able to cope with market requirements.

Weakness: Risk of over-capacity as a result of pressure from various private operators.
Risk of misjudging the proper timing of capacity additions.

Fully Privatized Port:

Strength: Maximum flexibility with respect to investments and port operations. No direct government interference. Ownership of port land enables market oriented port development and tariff policies. In case of redevelopment, private operator probably realizes a high price for the sale of port land. The often strategic location of port land may enable the private operator to broaden its scope of activities.

Weakness: Government may need to create a Port Regulator to control monopolistic behavior.
The Government (be it national, regional or local) loses its ability to execute a long term economic development policy with respect to the port business.
In case the necessity arises to re-develop the port area, Government has to spend considerable amounts of money to buy back the port land.
There is a serious risk of speculation with port land by private owners.

Πηγή: World Bank Port Reform Tool Kit, Module 3, *Alternative port management structures and ownership models*, The World Bank (σελ. 20)

Basic Port Management Models				
Type	Infrastructure	Superstructure	Port Labor	Other Functions
Public Service Port	Public	Public	Public	Majority Public
Tool Port	Public	Public	Private	Public/Private
Landlord Port	Public	Private	Private	Public/Private
Private Service Port	Private	Private	Private	Majority Private

Πηγή: World Bank Port Reform Tool Kit, Module 3, *Alternative port management structures and ownership models*, The World Bank (σελ. 21)

The Experience of the Hanseatic Landlord Ports

On the north-west European continent five universal ports – Antwerp, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven and Hamburg—compete intensely for business generated in overlapping hinterland areas. Surprisingly, the basic organizational structure of all these ports is quite similar. They are operated in a public-private partnership, where the public entity takes responsibility only for:

- setting the legal framework and the guidelines for port development
- providing the port infrastructure
- administering and renting out the publicly owned land
- regulating and supervising ship movements.

The port business proper – cargo handling, storage, physical distribution – is left entirely to the private sector. The combination of public port ownership and private port business is often referred to as the "landlord model" or, because the above mentioned ports have a Hanseatic tradition, as the "Hanseatic model."

But is a landlord port also an efficient port? In my opinion it is. There are two main arguments to support this statement. Firstly, the landlord model opens up opportunities to adapt the port infrastructure fast to changing requirements of world trade. Secondly, this organizational system provides the possibility of competition in the port between the different suppliers for nearly every service to ships, passengers and cargo on condition that traffic and derived activity are sufficiently large. Often port administrations are confronted with the problem that land at the waterfront is limited and opportunities for port expansion are constrained due to geographical and hydrological restrictions or political borders. Even where no physical restrictions exist, growing environmental consciousness or lack of funds may make the transformation of green land into port sites or land reclamation outside the port area difficult and time consuming. As a consequence, port land is precious and has to be used very carefully, not only taking into account the present day situation but also changes in the future. The landlord model offers a good way of achieving this.

Because under the landlord model port sites are only rented out and not sold to private port operators, the sites in the established port area are at the disposal of the port administration, at least at the end of the contract period. often the port administration also has the right to terminate a contract early to relocate a company in the port area, provided it pays for the relocation costs. This would not be possible if the sites were sold. In Hamburg, this has proven useful, especially for restructuring older parts of the port, no longer suitable for cargo handling activities.

Michael Heinrich, Port of Hamburg, World Ports Development, 1999, p.16

Πηγή: World Bank Port Reform Tool Kit, Module 3, *Alternative port management structures and ownership models*, The World Bank (σελ. 51)

INPUT-OUTPUT INDICATORS REGARDING THE RELATIONS BETWEEN
THE

ANTWERP PORT ACTORS

screenshot

ANNEKATHEMOPERPA