

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



ΤΙΤΛΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΛΙΜΑΝΙ ΑΣΤΑΚΟΥ: ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία του Κρικρή Προκόπιου
Επιβλέπων καθηγητής Παπαδημητρίου Ευστράτιος
Εξεταστική Επιτροπή: Χλωμούδης Κ. , Παρδάλη Α.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2012

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα Διπλωματική εργασία εκπονήθηκε από τον φοιτητή Κρικρή Προκόπιο κατά το έτος 2012, υπό την επίβλεψη του καθηγητή κ. Παπαδημητρίου Ευστράτιου, τον οποίο και ευχαριστώ θερμά, αφενός για την επιστημονική του υποστήριξη, την απεριόριστη εμπιστοσύνη και προθυμία για πολύτιμη βοήθεια που έδειξε και αφετέρου για την γνώση που απέκτησα πάνω σε αυτό το τόσο ενδιαφέρον θέμα. Θέλω να ευχαριστήσω επίσης τους καθηγητές κ. Χλωμούδη και κα. Παρδάλη.

Επίσης, δεν θα μπορούσα να ολοκληρώσω την εργασία μου χωρίς την βοήθεια που δέχτηκα από τις κυρίες, Κεχαγιά (ΣΕΒΕ), Λύτρα (ΟΛΘ), καθώς και από τους κυρίους Καρλή (ΟΛΠ), Κουνέλη (Akarport). Θέλω να ευχαριστήσω επίσης τους κυρίους στο σύνδεσμο Ελλήνων εξαγωγέων για την καθοδήγηση, καθώς και την Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Τέλος, χρωστάω ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στους φίλους μου, τους συμφοιτητές μου και φυσικά στην οικογένεια μου, για την υπομονή, την αμέριστη κατανόηση, και την ηθική και οικονομική υποστήριξη που μου παρείχαν όλο αυτό το διάστημα χωρίς τα οποία δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση της εργασίας μου.

Τους ευχαριστώ όλους θερμά.

Ιούνιος 2012.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
1.2 ΣΤΟΧΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	
1.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	9
1.4 ΕΡΕΥΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΕΣ.....	
1.5 ΔΟΜΗ.....	10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ/ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ.....11

2.1 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	12
2.1.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ.....	13
2.2 ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	15
2.3 ΤΥΠΟΙ ΛΙΜΑΝΙΩΝ.....	18
2.4 ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ (LOGISTICS).....	19
2.5 ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΕΝΝΟΙΑΣ CLUSTER.....	22
2.5.1 Μ. PORTER 1998	25
2.5.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ CLUSTER.....	27
2.5.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ CLUSTER.....	28
2.5.3.1 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ CLUSTER.....	33

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....35

3.1 ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	36
3.1.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	36
3.1.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ CONTAINERS.....	40
3.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ CONTAINERS.....	41

3.2.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....	
3.2.2 ΣΧΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....	42
3.2.3 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΓΙΑ CONTAINERS.....	44
3.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	46
3.3.1 ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	48
3.3.1.1 ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	50
3.3.1.2 ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	50
3.3.2 ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ.....	56
4.1 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	57
4.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΑΝΙΩΝ.....	59
4.2.1.ΘΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΑΣΤΑΚΟΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ.....	61
4.2.1.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	62
4.2.2ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΣΤΑΚΟΥ.....	63
4.2.3 ΕΓΧΩΡΙΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ.....	66
4.3 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.....	71
4.3.1 ΕΞΑΓΩΓΕΣ.....	72
4.3.1.1 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	
4.3.2 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ.....	82
4.4 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT.....	85
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ.....	89
5.1 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	90
5.2 ΚΥΡΙΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	92
5.2.1 ΘΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΑΣΤΑΚΟΥ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	93
5.3 ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ CONTAINERS ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ.....	96
5.3.1 ΑΕΠ ΧΩΡΩΝ ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ.....	98
5.3.2 ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΜΕ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ(ΤΟΥΡΚΙΑ).....	99

5.4 ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΕΙΛΕΣ-ΜΕΙΩΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	100
5.4.1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΥΠΕΡΣΙΒΗΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ.....	
5.4.2 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ-ΤΟΥΡΚΙΑΣ.....	102
5.5 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	103
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	107
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	110

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 2.1 Ποσοστά ανά μεταφορικό μέσο κυκλοφορίας containers στην Ευρώπη σελ.14	
Πίνακας 2.2 Παραδοσιακοί τομείς της ναυτιλίας	σελ.33
Πίνακας 3.1: Ευκαιρίες και απειλές στην παγκόσμια αγορά	σελ.38
Πίνακας 3.2: Ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ 2004-2013	σελ.39
Πίνακας 3.3 Όγκος διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο (*1000 TEU) σελ.50	
Πίνακας 3.4: Όγκος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων(*1000 TEU)	σελ.51
Πίνακας 3.5: Απόδοση των 10 μεγαλύτερων Διαχειριστών τερματικών	σελ.53
Πίνακας 4.1 Λιμενική υποδομή κυριότερων ανταγωνιστών	σελ.65
Πίνακας 4.2 Διακίνηση container Λιμένα Πειραιώς	σελ.67
Πίνακας 4.3 Κύριοι προορισμοί container Λιμένα Πειραιά	σελ.67
Πίνακας 4.4 κύριοι προορισμοί container Λιμένα Θεσσαλονίκης	σελ.69
Πίνακας 4.5 Στατιστικά στοιχεία διακίνησης container Λιμένα Βόλου	σελ.70
Πίνακας 4.7: Ποσοστιαία κατανομή εξαγωγών ανά κατηγορία προϊόντων	σελ.73
Πίνακας 4.8: Ελληνικές εξαγωγές ανά κλάδο	σελ.76
Πίνακας 4. 9 :Ελληνικές Εξαγωγές ανά γεωγραφική περιοχή (Ιαν.-Δεκ.2011)	σελ.77
Πίνακας 4.10: Ελληνικές εξαγωγές ανά γεωγραφική περιφέρεια ,2006-2010	σελ.79
Πίνακας 4.11 : Ελληνικές εισαγωγές ανά γεωγραφική περιφέρεια	σελ.83

Πίνακας 4.12: Ανάλυση swot-δυνατότητα ανάπτυξης σε λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα σελ.86

Πίνακας 5.1 :Μέσος όρος μεγέθους πλοίων στις κύριες εμπορικές γραμμές	σελ.90
Πίνακας 5.2 : Κίνηση container συναρτήσει απόστασης Σουέζ-Γιβραλτάρ	σελ.95
Πίνακας 5.3 : Χρόνος μεταφοράς container ανά κύριους προορισμούς με τρένο	σελ.97
Πίνακας 5.4 ΑΕΠ χωρών που περιβάλλουν την Αδριατική	σελ.98
Πίνακας 5.5 Απόδοση container λιμένα Koper	σελ.98
Πίνακας 5.6: Ανάλυση swot -σενάριο ανάπτυξης σε λιμάνι μεταφόρτωσης	σελ.105

ΧΑΡΤΕΣ

Χάρτης 2.1 : Η ανάπτυξη Ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη	σελ.13
Χάρτης 3.1: Προβλέψεις IMF για το ΑΕΠ το 2012	σελ.37
Χάρτης 3.2: Εμπορικές ροές μεταξύ Ασίας και Βόρεια Ευρώπης, μέσω Σουέζ σελ.41	
Χάρτης 3.3: Η παρουσία των διαχειριστών τερματικών	σελ.52
Χάρτης 4.1 : Η θέση του λιμένα Αστακού ως προς την ενδοχώρα	σελ.61
Χάρτης 4.2: Θέση κυριότερων λιμένων διαχείρισης containers στην Ελλάδα σελ.81	
Χάρτης 5.1 :Εμπορική Ανισορροπία μεταξύ Ανατολής και Δύσης	σελ.91
Χάρτης 5.2: Προορισμοί μεταφόρτωσης στη Μεσόγειο	σελ.92
Χάρτης5.3: Θέση του λιμένα Αστακού στη Μεσόγειο	σελ.93
Χάρτης 5.4 : Σύνδεση Ασίας –Ευρώπης μέσω Αδριατικής	σελ.96
Χάρτης 5.5: Σενάριο ανάπτυξης σε σταθμό μεταφόρτωσης	σελ.99
Χάρτης5.6:Σύγκριση χρόνου μεταφοράς ανά μέσο μεταξύ Δύσης και Ανατολής	σελ.101

ΣΧΗΜΑΤΑ

Σχήμα 2.1: Κόστος μεταφοράς ανά μεταφορικό μέσο	σελ.16
Σχήμα 2.2 : Σύστημα λειτουργίας λιμένα μεταφόρτωσης	σελ.18
Σχήμα 2.3: Επέκταση της ναυτιλιακής στην αλυσίδα αξίας	σελ.21
Σχήμα 2.4 Το διαμάντι του Porter	σελ.26
Σχήμα 2.5 Σχέσεις εταιρειών στο cluster	σελ.29
Σχήμα 2.6 Δομή ναυτιλιακού cluster	σελ.30
Σχήμα 3.2: Σχέση μεταξύ ΑΕΠ και θαλάσσιου εμπορίου	σελ.42
Σχήμα3.3 Ποσοστιαίες διακυμάνσεις της παγκόσμιας απόδοσης για containers	σελ.44
Σχήμα 5.1: Χρόνοι μεταφοράς ανά μέσο στην διαδρομή Τουρκία-Γερμανία	σελ.102

Κεφάλαιο 1

1.1 Εισαγωγή

Κατά την περίοδο 2004-2008, η ναυτιλία βρισκόταν σε ανοδική τροχιά, με αποτέλεσμα να τραβήξει τα βλέμματα αρκετών επενδυτών, καθώς τα κέρδη στον κλάδο είχαν αγγίξει πολύ υψηλά επίπεδα. Θεωρούνταν μια ασφαλή επένδυση, με υψηλές αποδόσεις κεφαλαίου. Τα λιμάνια με την σειρά τους, προκειμένου να ικανοποιήσουν την ολοένα και αυξανόμενη ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες, πραγματοποίησαν τεράστιες επενδύσεις σε εξοπλισμό, υποδομές, πληροφοριακά συστήματα, συστήματα logistics, ώστε να διατηρήσουν υψηλή ποιότητα υπηρεσιών. Μετά τα μέσα του 2008, άρχισε να γίνεται αντιληπτό, ότι ανακόπτεται η ανοδική πορεία της οικονομίας, και κατ'έπекταση της ναυτιλίας, με αποτέλεσμα να υπάρχει ένας τεράστιος αριθμός παραγγελιών στα ναυπηγεία που να επηρεάζει την προσφορά χωρητικότητας, καθώς και να λιγοστεύει η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό αποτέλεσε γερό πλήγμα για τις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, καθώς και για τους διαχειριστές τερματικών, αφού τα έσοδα φθίνουν, ο ανταγωνισμός οξύνεται, και υπάρχει τεράστια αβεβαιότητα στις αγορές.

Το λιμάνι του Αστακού, βρίσκεται μεταξύ των λιμανιών της Μεσογείου, μιας περιοχής που άρχισε να βρίσκεται στο επίκεντρο ερευνητών τα τελευταία χρόνια, καθώς διακινούνται μεγάλες ποσότητες φορτίων στην εμπορική γραμμή Γιβραλτάρ –Σουέζ. Η είσοδος διαχειριστών τερματικών επιδρά σημαντικά στον καθορισμό των εμπορικών γραμμών, και απειλείται έτσι η ανάπτυξη κάποιων λιμανιών. Η διαδικασία της μεταφόρτωσης, φαίνεται να αυξάνεται προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας, με αποτέλεσμα μια από τις στρατηγικές πολλών λιμένων, είναι να επικεντρωθούν στην προσέλκυση φορτίων προς μεταφόρτωση, καθώς και να διαθέτουν σύνδεση με οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα επίτευξης συνδυασμένων μεταφορών, έτσι ώστε να ενθαρρύνονται οι ολοκληρωμένες υπηρεσίες logistics.

Τα λιμάνια της Μεσογείου, έρχονται αντιμέτωπα με μια σειρά παραγόντων που πηγάζουν από το ευρύτερο εξωτερικό περιβάλλον τους, δηλαδή το πολιτικό, οικονομικό, νομικό, περιβαλλοντικό, τεχνολογικό, με τις επενδύσεις να έχουν περιοριστεί, καθώς η ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες είναι αρκετά χαμηλά. Οι εταιρείες διαχείρισης των λιμένων, στρέφονται σε βραχυχρόνιες στρατηγικές, καθώς υπάρχει μεγάλη ανασφάλεια, και αδυναμία πρόβλεψης των εξελίξεων τόσο στην οικονομία, αλλά και στην ναυτιλία. Συνεπώς, δημιουργείται μια σειρά

από απρόβλεπτους παράγοντες που θα επηρεάσουν την φύση και τη λειτουργία των λιμένων, καθώς και την βιωσιμότητά τους.

1.2 Στόχος της Εργασίας

Ο στόχος της εργασίας είναι σύνθετος, και στηρίζεται σε δύο άξονες, αφενός να εξετάσει την δυνατότητα ανάπτυξης του λιμένα σε σταθμό μεταφόρτωσης, και αφετέρου να εξετάσει την δυνατότητα ανάπτυξης του λιμένα σε λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα, καθώς τα παραπάνω δύο σενάρια αποτελούν πρώτη επιλογή από τους απαντούντες του ερωτηματολογίου που προωθήσαμε σε ναυτιλιακούς και λιμενικούς φορείς.

1.3 Μεθοδολογία

Προκειμένου να δώσουμε απάντηση και να εξετάσουμε τα σενάρια ανάπτυξης που αναφέρθηκαν πιο πάνω, στηριχτήκαμε στην σύγχρονη αντίληψη που επικρατεί ως προς την σχέση λιμάνι-πλοίο, δηλαδή, Οικονομική κρίση-→ Ναυτιλία-→Μειωμένα ναύλα-Αυξημένα κόστη--→οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση-→επιρροή των διαχειριστών τερματικών στα λιμάνια. Με την χρήση ερωτηματολογίου, και κατόπιν προσωπικών συνεντεύξεων με φορείς της ναυτιλίας και της λιμενικής βιομηχανίας, καταλήξαμε στα δύο σκέλη που παρουσιάζουμε πιο κάτω 1^ο σκέλος αποτελεί τη δυνατότητα ανάπτυξης σε λιμάνι μεταφόρτωσης. Αναλύσαμε διαφορετικά σενάρια ως προς τις κύριες γραμμές εμπορίου της μεσογείου, ώστε να εξετάσουμε αν η θέση του λιμένα ευνοεί την δυνατότητα προσέλκυσης φορτίων για μεταφόρτωση. Επίσης, παρουσιάσαμε την επιρροή των διαχειριστών τερματικών σε σημαντικά λιμάνια της Μεσογείου, ώστε να δούμε τα οφέλη που θα απορρέουν σε περίπτωση προσέλκυσης ενός διαχειριστή τερματικού στο λιμάνι του Αστακού. Τέλος, αναφέραμε ενδεχόμενες απειλές και εκπλήξεις που μπορεί να υπάρξουν ως προς την επίτευξη των σεναρίων. Για το 2^ο σκέλος, που αποτελεί τη δυνατότητα ανάπτυξης σε λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα, χρησιμοποιήσαμε τις εισαγωγές και εξαγωγές, και πιο συγκεκριμένα παρουσιάσαμε ανά γεωγραφική περιφέρεια το λόγο εισαγωγών προς εξαγωγές ως ποσοστό του ΑΕΠ, προκειμένου να εξετάσουμε αν το λιμάνι του Αστακού μπορεί να συμβάλει στην εξυπηρέτηση των θαλάσσιων εμπορικών ροών από και προς την Δυτική Ελλάδα. Και για τα δύο σκέλη, με την βοήθεια της ανάλυσης Swot, παρουσιάζεται μια ολοκληρωμένη εκτίμηση των σεναρίων ανάπτυξης.

1.4 Έρευνες και μελέτες

Καθώς η οικονομική κρίση κορυφώθηκε το 2009, στην πραγματικότητα οι επιδράσεις της δεν έχουν γίνει απολύτως αντιληπτές, με αποτέλεσμα να υπάρχει μικρή βιβλιογραφία που να είναι διαθέσιμη για τις επιπτώσεις της σε λιμάνια διαχείρισης container στην Μεσόγειο, καθώς και για τις στρατηγικές που χρησιμοποίησαν τα λιμάνια προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν τις ζημιές τους. Με αποτέλεσμα, προκειμένου να εξετάσουμε τον στόχο της εργασίας, στραφήκαμε σε τεκμηριωμένο θεωρητικό υπόβαθρο, δηλαδή σε δημοσιοποιημένες μελέτες πανεπιστημιακών, σε στατιστικές αρχές του Κράτους(ΕΛ.ΣΤΑΤ),σε συνδέσμους εξαγωγέων (ΣΕΒΕ,WTO),σε επίσημες μελέτες χρηματοπιστωτικών οργανισμών(Τράπεζα της Ελλάδος, διεθνές νομισματικό ταμείο, παγκόσμια τράπεζα) καθώς και σε μελέτες ιδιωτικών εταιρειών για την οικονομία και το εμπόριο(PWC, Ernst & Young).Τέλος ,όσο αφορά τα λιμάνια, στραφήκαμε σε μελέτες των Lloyd's, Drewry, Ocean shipping consultants,Containerization international,port strategy,καθώς και πληροφορίες από τα ηλεκτρονικά site λιμανιών.

1.5 Δομή

Για το σκοπό της ανάλυσης, η συλλογιστική πορεία χωρίζεται σε 3 τομείς:

- Στον πρώτο τομέα, παρουσιάζεται το θεωρητικό υπόβαθρο, καθώς και στοιχεία από το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον, δηλαδή, προβλέψεις προσφοράς και ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, σχέση ΑΕΠ και ναυτιλίας, σχέση οικονομίας και ναυτιλίας, τέλος στοιχεία αγοράς Μεσογείου, καθώς και το μέγεθος ανταγωνισμού στις κύριες εμπορικές γραμμές της Μεσογείου.
- Στο δεύτερο τομέα, παρουσιάζονται στοιχεία που θα μας βοηθήσουν να εξετάσουμε την δυνατότητα ανάπτυξης του λιμένα Αστακού, σε λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα. Δηλαδή, εισαγωγές και εξαγωγές Ελλάδος, κύριοι εμπορικοί εταίροι της Ελλάδος, καθώς και την δύναμη των εισαγωγών και εξαγωγών ανά γεωγραφική περιφέρεια της Ελλάδος. Εν συνεχεία παρουσιάζονται οι ενδεχόμενες απειλές.
- Στο τρίτο τομέα, παρουσιάζονται στοιχεία που μας βοηθήσουν να εξετάσουμε την δυνατότητα ανάπτυξης του λιμένα Αστακού, σε λιμάνι μεταφόρτωσης.

Αναφέρουμε τα πιθανά σενάρια εμπορικών γραμμών εντός της Μεσογείου που θα μπορούσε να εξυπηρετήσει, και τις ενδεχόμενες απειλές(ανταγωνισμό).

«Κεφάλαιο 2:Βασικές Έννοιες/Θεωρητικό υπόβαθρο»

2.1 Θαλάσσιες μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το σημαντικότερο μερίδιο στις μεταφορές παγκοσμίως και αποτελούν το 70% του συνόλου των μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου. Το 2001, το ποσοστό αυτό για τη χώρα μας αντιστοιχούσε σε 164 εκατομμύρια μετρικούς τόνους φορτίου, ενώ σε όλους τους λιμένες της Ελλάδας κατέπλευσαν 561 χιλιάδες πλοία και διακινήθηκαν 53 εκατομμύρια επιβάτες. Υπάρχει άμεση συσχέτιση μεταξύ του ΑΕΠ μιας χώρας και των θαλασσιών μεταφορών. Σε μελέτη της τράπεζας της Ελλάδος, (Στ. Παναγιώτου 2009) , αναλύει τις εξελίξεις των εσόδων από τις θαλάσσιες μεταφορές και τονίζει τη σημασία τους για την οικονομία και το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, στηριζόμενη στην εμπειρική διερεύνηση των διόδων μέσω των οποίων η ελληνική οικονομία μπορεί να επωφεληθεί από την επέκταση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, την περίοδο 2000-2008 οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών ισοδυναμούσαν με το 6,3% του ΑΕΠ και κάλυψαν το 23% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, ενώ οι καθαρές εισπράξεις πληρωμές αντιστοιχούσαν στο 3,5% του ΑΕΠ. Το μερίδιο της ελληνόκτητης στην παγκόσμια ναυτιλία το 2008 ήταν 14,7% με βάση τη χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου και 15,3% με βάση τον όγκο των παγκόσμιων θαλασσιών μεταφορών.

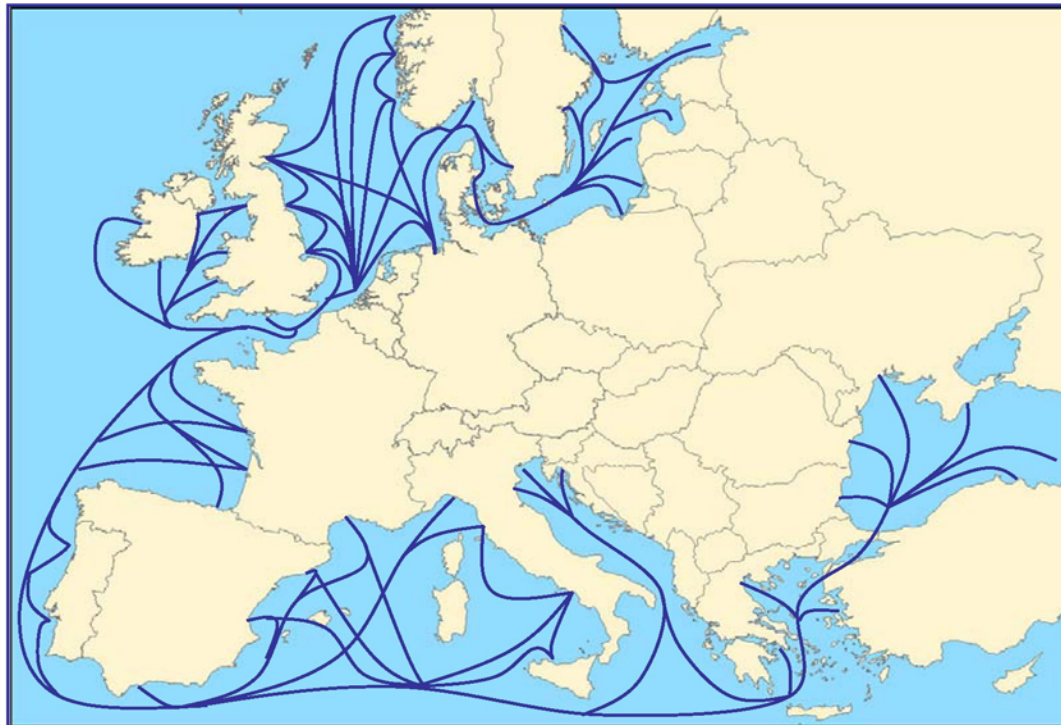
Την σημασία των θαλασσιών μεταφορών για την Ευρώπη, τονίζει και η ευρωπαϊκή ένωση στην λευκή βίβλο (Ανακοίνωση C(2004) 43) υπογραμμίζει τη ζωτική σημασία των υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών για την οικονομία της Κοινότητας. Ποσοστό 90 % όλων των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της Κοινότητας και του υπόλοιπου κόσμου μεταφέρεται από θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αποτελούν το μέσο μεταφοράς του 69 % του όγκου εμπορευμάτων που μεταφέρεται μεταξύ των κρατών μελών (αυτό το ποσοστό ανέρχεται σε 41 % όταν συνυπολογίζονται οι εγχώριες μεταφορές). Οι κοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές και οι συναφείς τους δραστηριότητες παραμένουν από τις σημαντικότερες παγκοσμίως στον κλάδο αυτό.

Η επέκταση της Ενιαίας Αγοράς σε συνδυασμό με τις γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και τις βαλκανικές χώρες, ο αναμενόμενος τριπλασιασμός του όγκου των θαλασσιών μεταφορών παγκοσμίως στα επόμενα δέκα χρόνια και κυρίως η έμφαση που δίνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη ναυτιλιακή πολιτική π.χ. με την ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού προγράμματος "Θαλασσιών Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων", θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της κίνησης στα λιμάνια και τους θαλάσσιους διαύλους της χώρας μας (Υπουργείο Θαλασσιών υποθέσεων και νήσων, 2012). Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν οικονομικό τομέα που χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη σημαντικού αριθμού ρυθμιστικών και άλλων πολιτικών παρεμβάσεων. Λόγω της στρατηγικής οικονομικής σημασίας της

ναυτιλίας και των ευρύτερων συστημάτων θαλάσσιων μεταφορών, οι εθνικές κυβερνήσεις δρουν ως (από)ρυθμιστές της αγοράς. Λειτουργούν επίσης και ως επενδυτές και ιδιοκτήτες ναυτιλιακών και λιμενικών υποδομών. Με την ναυτιλία να χαρακτηρίζεται από τον διεθνή της χαρακτήρα, ένας σημαντικός αριθμός διεθνών διακυβερνητικών οργανισμών, με σημαντικότερο τον *Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό* (International Maritime Organization- IMO) εμπλέκονται συστηματικά στη διαμόρφωση των όρων λειτουργίας των θαλάσσιων μεταφορών αναζητώντας λύσεις με εφαρμογή σε παγκόσμια κλίμακα(θεοδωρόπουλος, 2007).

2.1.1 Ναυτιλία μικρών αποστάσεων(Short Sea Shipping)

Χάρτης 2.1 : Η ανάπτυξη Ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη



Πηγή: Buck Consultants International(<http://www.bciglobal.com>), 2010

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αναφέρονται στην κίνηση των εγχώριων και διεθνών φορτίων(υγρά ή ξηρά φορτία),containers και επιβατών, διαμέσου θαλάσσιων και ποτάμιων διαδρομών. Η Ευρωπαϊκή επιτροπή ορίζει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ως “την κίνηση του φορτίου και επιβατών μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην Ευρώπη μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε μη Ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται σε έγκλειστες θάλασσες που συνορεύουν την Ευρώπη” (Directorate-General for Energy and Transport, 2009).Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, είναι ένας όρος που συχνά χρησιμοποιείται για να περιγράψει τις υπηρεσίες feeder,την διανομή διεθνών φορτίων από τα μεγαλύτερα σε μικρότερα λιμάνια. Τα πλοία που χρησιμοποιούνται, έχουν μέγεθος από 1000dwt-15000 dwt, με βύθισμα(draft) από 3μ έως 6 μ. Τα περισσότερα φορτία που διακινούνται είναι σιτηρά, λιπάσματα, χάλυβα, άνθρακα, αλάτι, πέτρα, προϊόντα πετρελαίου. Από

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

περιβαλλοντική σκοπιά, επιτυγχάνεται μείωση ρύπανσης και κοινωνικών επιπτώσεων, ενώ απορρέουν οικονομικά πλεονεκτήματα από 1)μειωμένα κόστη συντήρησης οδικών υποδομών, 2) μείωση συμφορήσεων, και 3)απευθείας σύνδεση με παράκτιες περιοχές , δεδομένου ότι τα περισσότερα Ευρωπαϊκά αστικά και βιομηχανικά κέντρα απέχουν λιγότερο από 200 χιλιόμετρα από τη θάλασσα(N. Ψαραύτης ,2008) .

Πίνακας 2.1 Ποσοστά ανά μεταφορικό μέσο κυκλοφορίας containers στην Ευρώπη

	2008			2009		
	Rail	Inland waterways	Road	Rail	Inland waterways	Road
EU-27	18.2	6.0	75.8	16.9	6.0	77.1
BE	13.0	12.7	74.3	10.8	12.1	77.1
BG	28.0	17.3	54.7	18.6	32.1	49.3
CZ	28.5	0.1	71.4	27.1	0.1	72.8
DK	9.3	0.0	90.7	9.3	0.0	90.7
DE	20.0	11.0	69.0	18.5	10.8	70.7
EE	67.3	0.0	32.7	73.2	0.0	26.8
IE	0.7	0.0	99.3	0.8	0.0	99.2
EL	2.9	0.0	97.1	2.1	0.0	97.9
ES	4.5	0.0	95.5	3.8	0.0	96.2
FR	11.7	2.6	85.7	10.8	2.9	86.3
IT	11.3	0.0	88.7	9.1	0.0	90.9
CY	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0
LV	82.8	0.0	17.2	85.0	0.0	15.0
LT	72.5	0.1	27.4	70.0	0.0	30.0
LU	8.8	11.5	79.7	7.5	10.4	82.1
HU	24.9	5.7	69.4	23.9	5.7	70.4
NL	6.5	42.1	51.4	6.0	38.0	56.0
AT	33.2	3.6	63.2	31.7	3.6	64.7
PL	32.3	0.2	67.5	27.8	0.1	72.1
PT	9.8	0.0	90.2	9.5	0.0	90.5
RO	27.4	15.6	57.0	22.7	24.0	53.3
SI	32.8	0.0	67.2	30.5	0.0	69.5
SK	39.6	4.7	55.7	35.6	4.6	59.8
FI	27.0	0.2	72.8	25.6	0.2	74.2
SE	34.0	0.0	66.0	35.0	0.0	65.0
UK	10.9	0.1	89.0	11.4	0.1	88.5
NO	15.4	0.0	84.6	16.1	0.0	83.9
CH	36.6	0.0	63.4	34.6	0.0	65.4
HR	21.6	5.5	72.9	21.5	5.9	72.6

Πηγή: Euro stat, transport modal breakdown,2011

Οι μεταφορές προς το εσωτερικό της Ευρώπης γίνονται σε μεγάλο ποσοστό μέσω οδικών μεταφορών. Με την εισαγωγή των περιβαλλοντικών προτύπων, στρέφεται η Ευρωπαϊκή Ένωση, στις μεταφορές δια μέσου θαλάσσης.

2.2 Συνδυασμένες μεταφορές

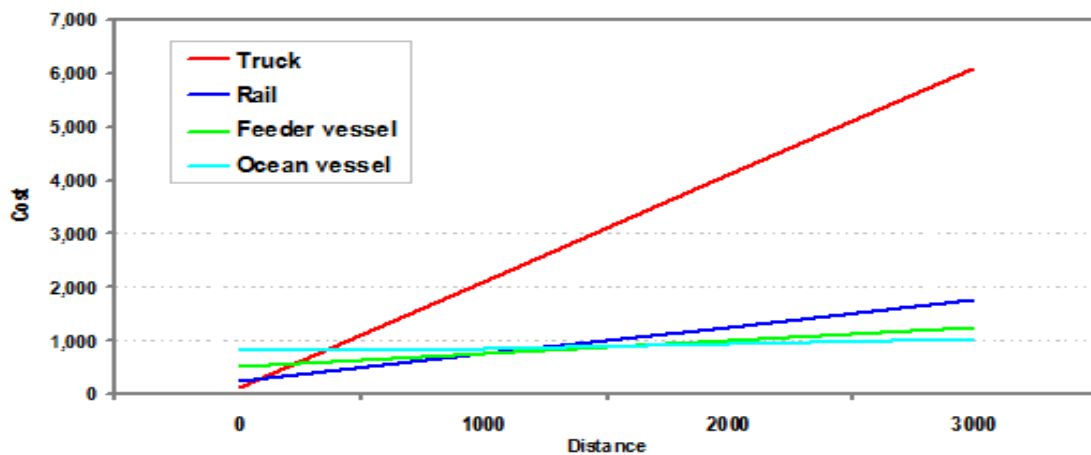
“Σήμερα το λιμενικό προϊόν θεωρείται ως μία αλυσίδα αλληλεπιδρώντων λειτουργιών, ενώ ο λιμένας καθαυτός θεωρείται ως ένας κρίκος της αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών” (Suykens & Van de Voorde, 1998)”.

Ως συνδυασμένες μεταφορές νοούνται, οι εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Κρατών-μελών κατά τις οποίες το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, το κινητό αμάξωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών και άνω χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο για το αρχικό ή τελικό τμήμα της διαδρομής και, για το υπόλοιπο τμήμα, το σιδηροδρομικό(άρθρο 2 του Π.Δ. 431/1995)ό δίκτυο ή τις εσωτερικές πλωτές οδούς ή μία διαδρομή δια θαλάσσης, όταν η διαδρομή αυτή υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή, και διανύουν την αρχική ή τελική διαδρομή(άρθρο 2 του Π.Δ. 431/1995):

- είτε ανάμεσα στο σημείο φόρτωσης του εμπορεύματος και τον πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό εκφόρτωσης και το σημείο εκφόρτωσης του εμπορεύματος για την τελική διαδρομή.
- Είτε μέσα σε ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 150 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή, από το ποτάμιο ή θαλάσσιο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

Οι συνδυασμένες μεταφορές γίνονται ώστε ,με το κατάλληλο συνδυασμό μέσων μεταφοράς, να ελαχιστοποιηθεί το κόστος μεταφοράς, να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας και μείωση καθυστερήσεων. Στο παρακάτω σχήμα, φαίνεται γιατί οι συνδυασμένες μεταφορές επιφέρουν μείωση κόστους μεταφοράς και χρόνου μεταφοράς.

Σχήμα 2.1: Κόστος μεταφοράς ανά μεταφορικό μέσο.



Πηγή: Οικονομική των μεταφορών 2011, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Καθηγήτρια Α. Παρδάλη

Στα πρώτα 100 χιλιόμετρα, το κόστος μεταφοράς είναι χαμηλό, αν χρησιμοποιηθεί το φορτηγό. Έπειτα, το κόστος μεταφοράς με φορτηγό αυξάνεται απότομα. Στις μικρές αποστάσεις, το φορτηγό έχει μικρή κατανάλωση καυσίμου. Το κόστος καυσίμου έχει μεγάλο συντελεστή βαρύτητας στο συνολικό κόστος μεταφοράς (Α. Παρδάλη, 2009). Για αποστάσεις από τα 100-1000 περίπου χιλιόμετρα, υπερτερεί το τρένο από άποψη κόστους. Για αποστάσεις από 1500 χιλιόμετρα και πάνω, φαίνεται ότι τα πλοία αποτελούν βέλτιστη επιλογή για μεταφορές αγαθών, με τα μικρότερα πλοία (feeder vessel) να έχουν μικρότερο κόστος μεταφοράς μέχρι τα 2000 περίπου χιλιόμετρα, ενώ τα μεγαλύτερα πλοία υπερτερούν σε μεγαλύτερες αποστάσεις. Συνεπώς, για μια μεταφορά προϊόντων από τόπο προορισμού, σε τόπο κατανάλωσης όπου απαιτείται θαλάσσια, οδική, σιδηροδρομική, ποτάμια μεταφορά, ο συνδυασμός των μέσων ανάλογα των αποστάσεων δημιουργεί οικονομίες κλίμακας.

Με την μεταφορά όγκου φορτίου από τις θαλάσσιες μεταφορές στις οδικές, δημιουργείται εξωτερικό κόστος (Σαμπράκος 2009). Το κόστος αυτό έχει σχέση με τα ατυχήματα, καθυστερήσεις, ηχορύπανση, ατμοσφαιρική ρύπανση, κ.α. Πρέπει το κόστος να εσωτερικευθεί στην εταιρεία-διαχειριστές του λιμανιού, προκειμένου να διατηρήσει την εταιρική κοινωνική ευθύνη, δηλαδή την εικόνα που παρουσιάζει το λιμάνι προς τους κατοίκους της περιοχής, αποτελεί ακόμη στρατηγική επένδυσης προκειμένου να προσελκύσει επενδυτές και πελάτες (Directorate-General for Energy and Transport, 2009). Η εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους, βραχυχρόνια περιορίζει τα

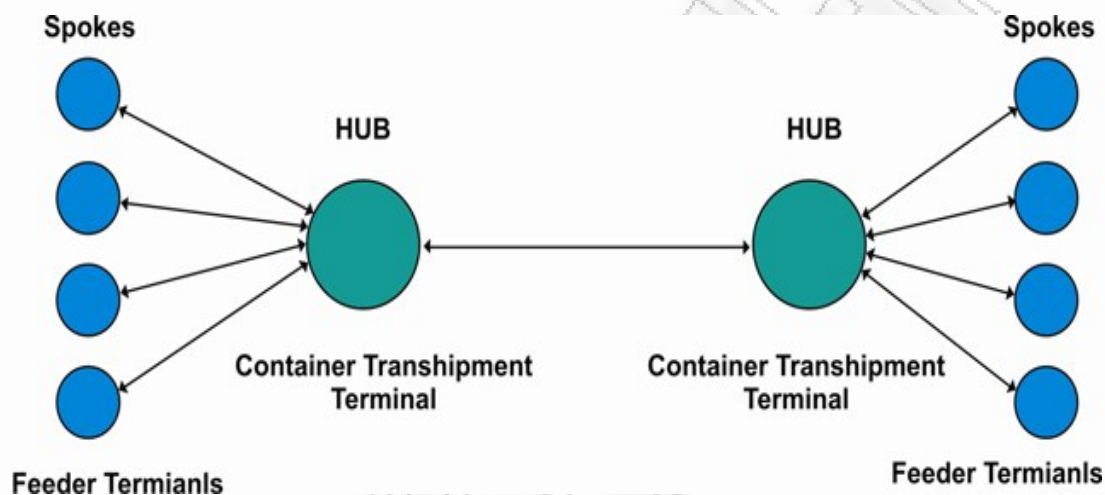
έσοδα, αλλά μακροχρόνια βελτιώνει την φήμη της εταιρείας και οδηγεί σε βελτίωση της οικονομικής της θέσης. Τα μεγαλύτερα λιμάνια έχουν επενδύσει στην εταιρική κοινωνική ευθύνη, με αποτέλεσμα να αποτελεί στρατηγικό πλεονέκτημά τους, αντανακλώντας βελτιωμένη ποιότητα υπηρεσιών, σεβασμό στο περιβάλλον, και θετική στάση της κοινής γνώμης έναντι στο έργο του λιμανιού.

Πρόσφατα έχουν γίνει μελέτες για το οδικό δίκτυο Αστακού-Ιονίας οδού, όπως αναφέρεται στο πρόγραμμα διαύγεια –Υπουργείο υποδομών, μεταφορών και δικτύων, με αριθμό πρωτοκόλλου ΔΜΕΟ/οικ/4191. Η βελτίωση του οδικού δικτύου, ίσως επιτρέψει την ανάπτυξη της εμπορευματικής κίνησης, αλλά και την μείωση εξωτερικού κόστους που δημιουργείται. Η βελτίωση του οδικού δικτύου, θα περιμέναμε να ενθαρρύνει και την ανάπτυξη του λιμένα Αστακού, ως θαλάσσια πύλη Δυτικής Ελλάδος. Μια από τις σημαντικές αδυναμίες του λιμανιού, αποτελεί η έλλειψη οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, προκειμένου να δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις για την ύπαρξη συνδυασμένων μεταφορών. Πρέπει όμως να εξετάσουμε εάν το λιμάνι μπορεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες της ενδοχώρας δηλαδή, να δούμε τις εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας. Σε περιόδους παρατεταμένης οικονομικής ύφεσης, όπου συμβαίνει μετά το 2008 για τον Δυτικό κόσμο, η μείωση του Ελλείμματος μιας χώρας προέρχεται από της αύξηση των εσόδων και τον περιορισμό των δαπανών. Για την περίπτωση της Ελλάδας, αποτελεί στρατηγικής σημασίας η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των προϊόντων που εξάγει στις διεθνείς αγορές, προκειμένου να αυξήσει τα έσοδά της. Επομένως, είναι πολύ σημαντικό να περιορίσει τα κόστη ως προς τις εξαγωγές, με αποτέλεσμα να μην ενσωματώνεται στην τελική τιμή του προϊόντος, για να διατηρεί χαμηλή τιμή και ποιότητα στις διεθνείς αγορές.

2.3 Τύποι λιμανιών

Λιμάνια μεταφόρτωσης (Transshipment Ports) : μπορούν να λειτουργήσουν ως κεντρικό σημείο συλλογής φορτίων ,(hub and port system) ,είτε ως απευθείας σύνδεση ενός λιμένα (spoke) με άλλο λιμένα(hub). Τροφοδοτούν μεγάλες ροές εμπορευματοκιβωτίων, αλλά η διανομή τους προς την ενδοχώρα είναι περιορισμένη(European parliament ,2009) .

Σχήμα 2.2 : Σύστημα λειτουργίας λιμένα μεταφόρτωσης



Πηγή: Mantrana Maritime Advisory (<http://www.mantrana.in/>) 2011

Στο παραπάνω σχήμα, οι αποστολείς φορτίων(sender) ,εξάγουν με μικρά πλοία μικρές παρτίδες φορτίου, σε ένα κομβικό λιμάνι(hub) όπου συγκεντρώνονται τα φορτία και μεταφορτώνονται σε μεγαλύτερα πλοία, ώστε να μεταφερθούν στο άλλο λιμάνι hub, και με την αντίστροφη διαδικασία κατευθύνονται στους αγοραστές –εισαγωγείς των φορτίων(recipients).Οι υπηρεσίες μεταφόρτωσης συνεπάγονται διακοπή της διέλευσης ενός φορτίου που μπορεί να είναι από πλοίο σε πλοίο (θαλάσσιες μεταφορές), καθώς και από το πλοίο σε μια άλλη μορφή μεταφοράς (συνδυασμένες μεταφορές, σε συγκεκριμένο πλοίο-τρένο).Η τάση για γιγαντοποίηση των containers, επιφέρει και επιπτώσεις στην μεταφορική βιομηχανία. Δηλαδή, υπάρχει ανάγκη για μεγαλύτερες υποδομές, δημιουργία οικονομίας κλίμακας , δυνατότητα μείωσης του μεταφορικού κόστους σε συνθήκες ανταγωνισμού, και τέλος υπάρχει δυνατότητα μείωσης της τιμής των προϊόντων.(Χλωμούδης ,2009) Ως κομβικό λιμάνι (hub) σε σύστημα hub and spoke στην μεσόγειο ,αποτελούν τα παρακάτω λιμάνια : Gioia Tauro, Marsaxllok, Damietta, Port said.

Main Ports: Είναι λιμάνια που εξυπηρετούν όλα τα τμήματα της αγοράς, και προσελκύουν μεγάλες ποσότητες από κάθε τμήμα.

Second-tier Ports: Έχουν σημαντική συγκέντρωση φορτίου και διανομή. Η λειτουργία μεταφόρτωσης εξακολουθεί να είναι σημαντική, αλλά οι ποσότητες που διακινούνται είναι χαμηλότερες από ότι στα transshipment Ports και Main Ports.

Λιμάνια πύλης (Gateway Ports) : Είναι τα λιμάνια που εξυπηρετούν την ενδοχώρα, ειδικά στις χώρες με πλούσια παραγωγή και κατανάλωση. Παραδείγματα τέτοιων λιμανιών αποτελούν τα λιμάνια της Γένοβα, Μασσαλία, και του Πειραιά(Hanafy,2011).

Περιφερειακά λιμάνια (Regional Ports) : Βρίσκονται κοντά σε βιομηχανικά κέντρα, ή σε αραιοκατοικημένες περιοχές, όπως επίσης τοποθετούνται σε απομακρυσμένες περιοχές σε σχέση με την πραγματική αστική περιοχή(τα περισσότερα λιμάνια της ανατολικής μεσογείου πληρούν αυτά τα κριτήρια). Η κίνηση σε αυτούς τους λιμένες πραγματοποιείται με μικρότερα πλοία τροφοδοσίας, όπως και με σύνδεση του λιμένα με μικρότερα λιμάνια καθώς και λιμάνια gateway.

2.4 Εφοδιαστική αλυσίδα (logistics)

Logistics: Η διαδικασία που περιλαμβάνει το σχεδιασμό, την εφαρμογή, και τον έλεγχο της αποτελεσματικής και αποδοτικής μεταφοράς και αποθήκευσης πρώτων υλών, ενδιάμεσων και τελικών προϊόντων, καθώς και τη διαχείριση πληροφοριών που σχετίζονται με τη διακίνηση προϊόντων από τόπους παραγωγής σε τόπους κατανάλωσης (Ζωγράφος 2009) .

- Κύριες λειτουργίες ενός Ολοκληρωμένου Συστήματος Logistics:

Η μεταφορά και η διανομή προϊόντων, η διαχείριση των αποθεμάτων, η επεξεργασία των παραγγελιών.

- Συμπληρωματικές λειτουργίες:

Αποθήκευση (Warehousing) ,Διακίνηση Υλικών (Materials Handling) ,Προστατευτική Συσκευασία (Protective Packaging) ,Προμήθειες (Acquisition) ,Πληροφοριακή Υποστήριξη (Information Maintenance).

Ορισμένα από τα κύρια ζητήματα που απασχολούν τους σύγχρονους λιμένες είναι:

α) Ο τρόπος αύξησης του εύρους και της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών, β) Ο τρόπος επίτευξης υψηλών επιπέδων ευελιξίας και

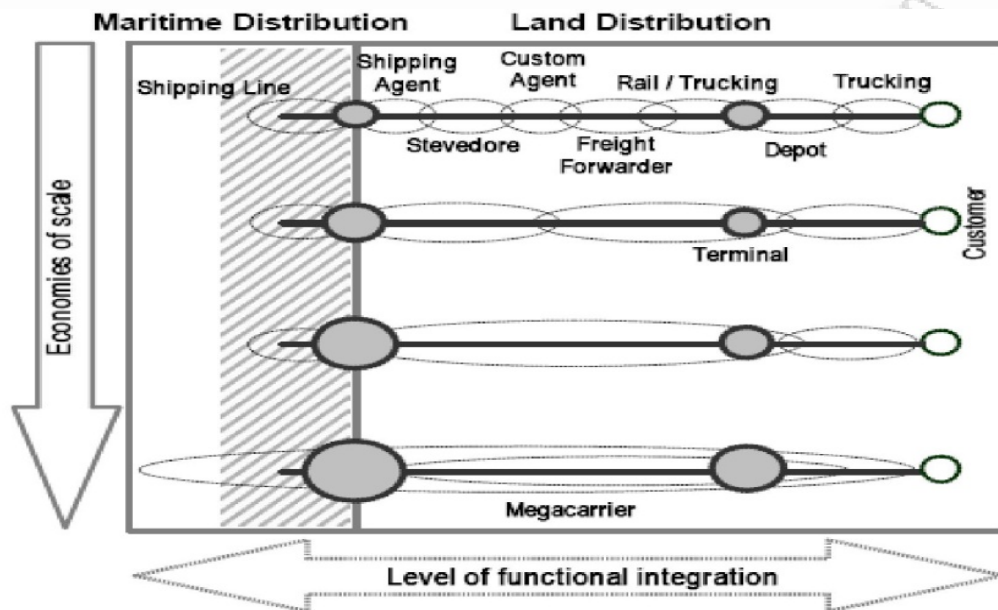
προσαρμοστικότητας) Ο τρόπος διασφάλισης της διασύνδεσης με άλλα μέσα μεταφοράς, και δ) Ο τρόπος παροχής υπηρεσιών με την χρήση καινοτόμων συστημάτων παραγωγής, με τις καλύτερες δυνατές στρατηγικές προώθησης των υπηρεσιών, και την περισσότερο αποδοτική συμμετοχή του εργατικού δυναμικού στην παροχή τους.

Η ανάγκη για βελτίωση των logistics στα λιμάνια, εντάθηκε τα τελευταία χρόνια εξαιτίας των παρακάτω παραγόντων:

1-Αυξήσεις στα μεγέθη των πλοίων. Φαίνεται ,να υπάρχει τάση γιγαντισμού των πλοίων μεταφοράς containers, κυρίως λόγω του αυξανόμενου ρυθμού ανάπτυξης της Ασίας. Τα μεγάλα πλοία μεταφοράς containers χρησιμοποιούνται σε εμπορικές γραμμές κυρίως μεταξύ Ασίας και Βόρειας Ευρώπης, καθώς και μεταξύ Ασίας και Αμερικής. Οι μεταβολές των ναυτιλιακών και οικονομικών κύκλων, θα οδηγήσουν σε περιορισμό της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων αυτών, καθώς και η οικονομική κρίση στην Ευρώπη θα διογκώσει το πρόβλημα των κενών εμπορευματοκιβωτίων.

2-Στην liner ναυτιλία, υπάρχει μεγάλο σταθερό κόστος, που αναλογεί περίπου στο 80% των εσόδων. Η ανάγκη επομένως τρόπου περιορισμού του κόστους με παράλληλη βελτίωση της ποιότητας και διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των μεγάλων μεταφορέων, οδήγησε στην εισαγωγή και εφαρμογή των logistics. Από την άλλη, τα λιμάνια, προκειμένου να μειώσουν τις καθυστερήσεις, και να διαχειριστούν την μεγάλη απόδοση(throughput) των ετών 2004-2008, ανέπτυξαν συστήματα logistics καθώς και βελτιωμένα πληροφοριακά συστήματα(IT), ώστε να ενημερώνεται ο πελάτης ηλεκτρονικά για την θέση του container, με αποτέλεσμα να περιορίζεται η γραφειοκρατία, αλλά και ο αριθμός των εργαζομένων. Τέλος, η επέκταση των ναυτιλιακών εταιρειών σε όλη την αλυσίδα αξίας, φαίνεται επιτακτική προκειμένου να εξασφαλιστούν οικονομίες κλίμακας, με αποτέλεσμα την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας αυτών. Στο παρακάτω σχήμα φαίνονται τα επιχειρήματα που προαναφέρθηκαν.

Σχήμα 2.3: Επέκταση της ναυτιλιακής στην αλυσίδα αξίας



Πηγή: Notteboom & Rodrigue (2004), adapted from Robinson (2002)

Με τα συστήματα just in time, απαιτείται σωστός έλεγχος όλης της αλυσίδας logistics, προκειμένου να περιοριστεί το κόστος των αποθεμάτων, ήτοι τα containers στην περίπτωση των λιμένων αλλά και των ναυτιλιακών εταιριών. Συνεπώς, οι μεγάλες εταιρίες, έχουν προχωρήσει σε κάθετη ολοκλήρωση, δηλαδή σε συγκεντρώσεις και συγχωνεύσεις με άλλα στάδια της αλυσίδας logistics, προκειμένου να κατέχουν τον έλεγχο της αλυσίδας, με σκοπό την μείωση του κόστους και την βελτίωση της ποιότητας.

Στα πλαίσια της ανάπτυξης της μεταφόρτωσης και της εμφανιζόμενης συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων logistics, τα επιθυμητά επίπεδα ανταγωνιστικότητας μπορούν να επιτευχθούν μέσω λειτουργικών μεθόδων οι οποίες απομακρύνουν τους λιμένες από τις αρχές του φορτικού βιομηχανικού συστήματος παραγωγής και παροχής των λιμενικών υπηρεσιών. Η ανάπτυξη μίας στρατηγικής ανάπτυξης της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) συνδέεται άμεσα με την κατανόηση της εφοδιαστικής αλυσίδας στο σύνολό της, η οποία υπό προϋποθέσεις ενισχύει τους ισχυρούς δεσμούς με μεταφορείς και ιδιοκτήτες φορτίων(Θεοδωρόπουλος,2007).

Η ύπαρξη σωστής διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας προσφέρει πολλά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στο λιμάνια. Παρουσιάζω αποσπάσματα από την πρόσφατη μελέτη για το λιμάνι του Πειραιά(Ανωμερίτης,2010).

Συγκριτικά Πλεονεκτήματα από τη συμμετοχή του ΟΛΠ στη διαχείριση και εκμετάλλευση του κέντρου.

A) Οικονομικά Πλεονεκτήματα

Αύξηση της εμπορευματικής κίνησης του ΟΛΠ, η οποία αναμένεται να προκύψει λόγω των δυνατοτήτων που προσφέρονται από τη συνδυασμένη μεταφορά φορτηγό - τρένο -πλοίο, αλλά και τις υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας που θα αναπτυχθούν και θα παρέχονται στο Κέντρο. Πιο συγκεκριμένα, η συνδυασμένη μεταφορά θα οδηγήσει στην προσφορά ανταγωνιστικότερων τιμών και κατά συνέπεια σε αύξηση του μεριδίου του ΟΛΠ στις θαλάσσιες μεταφορές. Επιπλέον, η συμμετοχή του ΟΛΠ σε μια κερδοφόρα επιχείρηση, σε συνεργασία με άλλες επιχειρήσεις του χώρου, θα οδηγήσει σε θετική επίδραση στα ενοποιημένα οικονομικά αποτελέσματά και αύξηση της κερδοφορίας του ΟΛΠ και της χρηματιστηριακής του αξίας.

B) Κοινωνικά Πλεονεκτήματα

Αύξηση των θέσεων εργασίας εντός και εκτός του λιμανιού του Πειραιά, μέσω της ποιοτικής και ποσοτικής διεύρυνσης των εμπορικών δραστηριοτήτων του Οργανισμού.

2.5 Θεωρητικό υπόβαθρο της έννοιας cluster

Τα Clusters θεωρούνται σημαντικά στοιχεία για την οικονομική ανάπτυξη (Porter 1998). Εταιρίες σε clusters βιώνουν ισχυρότερη ανάπτυξη και καινοτομία από ότι οι εταιρείες εκτός cluster (Swan et al 1998). Τα χαρακτηριστικά των cluster πρέπει να θεωρούνται προϋπόθεση για την ευημερία της κοινωνίας. Για να κατανοήσουμε την λειτουργία των clusters, πολλοί παράγοντες που τα καθορίζουν αναγράφονται με λεπτομέρεια στην βιβλιογραφία (Enright 2003) ακολουθούμενη από διάφορες θεωρητικές συνεισφορές, από την βιομηχανική λογοτεχνία (Maskell 2001), που θέτουν ένα θεωρητικό υπόβαθρο γνώσης του Cluster. Ωστόσο, η ισχυρότερη έρευνα επικεντρώνεται στον τρόπο που τα clusters λειτουργούν σε αντίθεση με την εξελικτική πορεία τους (ανάπτυξη), δηλαδή τι οδήγησε στην δημιουργία τους, τι τα ωθεί στην παρακμή, και πως στρέφονται σε νέους τομείς (Lorenzen, 2005). Οι λίγες υπάρχουσες γνώσεις σχετικά με την ανάδυση των clusters για παράδειγμα, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι διαδικασίες που είναι υπεύθυνες για την λειτουργία ενός cluster, δεν μπορεί να εξηγήσει την εμφάνιση-ανάδυσή τους (Orsenigo 2001). Εκτός από αυτό, παραδείγματα παρακμής των clusters (Martin and Sunley 2006), δείχνουν ότι τα οικονομικά πλεονεκτήματα που απορρέουν από ένα δυναμικό cluster δεν είναι μόνιμα. Στην πραγματικότητα, η παρακμή των clusters φαίνεται να προέρχεται από παράγοντες που αποτελούσαν πλεονεκτήματα στο παρελθόν. Τα ευρήματα, δείχνουν δύο πράγματα: πρώτον, ότι τα clusters ακολουθούν

ένα είδος κύκλου ζωής με διάφορες φάσεις ή στάδια όπως αυτό της ανάδυσης, ανάπτυξης, παρακμής, που διαφέρουν ως προς τα χαρακτηριστικά τους. Το δεύτερο είναι ότι, οι θεωρίες που εξηγούν τις δυναμικές λειτουργίες των clusters, δεν επαρκούν να εξηγήσουν την εξέλιξή τους.

Υπάρχουν ήδη κάποιες προσεγγίσεις που εξηγούν την κίνηση ενός πλέγματος μέσω του κύκλου ζωής. Οι Van de Klink και Langen (2001) περιγράφουν τον κύκλο ζωής των cluster ως εξέλιξη σε όλες τις φάσεις της ανάπτυξης, επέκτασης, ωρίμανσης και την μετάβαση. Αλλά δεν είναι σαφές, ποιές από τις παραπάνω φάσεις επηρεάζονται από τα δυναμικά χαρακτηριστικά των clusters και ποιές από το βιομηχανικό περιβάλλον. Οι Pouder και ST.John (1996) υποστηρίζουν ότι η κίνηση μέσω του κύκλου ζωής διαμορφώνεται από μια προκατειλημμένη νοητική εστίαση των εταιρειών του cluster μεταξύ τους. Τέλος, ο κύκλος ζωής των clusters καταλήγει τελικά σε παρακμή και με αυτό τον τρόπο παραμελείται η δυνατότητα πρόσβασης σε νέες φάσεις ανάπτυξης.

Τα τελευταία χρόνια, το ενδιαφέρον του ακαδημαϊκού χώρου, της βιομηχανίας και της οικονομικής πολιτικής επικεντρώνεται στα clusters, ειδικότερα μετά το 1990 και το σύγγραμμα του Michael Porter «competitive advantage of nations» στο οποίο αναφέρεται στον όρο δίνοντας του διάσταση.

Οι οικονομολόγοι δεν έχουν καταφέρει να συμφωνήσουν σε ένα κοινώς αποδεκτό ορισμό. Διότι οι περισσότεροι είναι ελλειπείς στο να περιγράψουν όλα τα χαρακτηριστικά των clusters, π.χ. τα όριά του, τους περιορισμούς του κ.ά. Έτσι το cluster εξελίχθηκε σε μια πολυδιάστατη και πολύπλευρη έννοια με ελλείπει εστίαση και όρια.

Από πολλούς υιοθετείται ο ορισμός που έχει δώσει ο ΟΟΣΑ σύμφωνα με τον οποίο «ως cluster χαρακτηρίζεται ένα σύνολο ισχυρά αλληλεξαρτώμενων επιχειρήσεων συνδεδεμένων σε αλυσίδα προστιθέμενης αξίας, με στρατηγικές συμμαχίες με πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα, προμηθευτές και πελάτες, όπου υπάρχει διάχυση πληροφοριών μεταξύ μελών και προάγεται η καινοτομία» (Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας, 2003).

Παρουσιάζουμε μερικούς ορισμούς από την ξένη βιβλιογραφία:

ENRIGHT 1996: Ένα γεωγραφικά προσδιορισμένο cluster είναι ένα βιομηχανικό cluster του οποίου τα μέλη έχουν εγγύτητα μεταξύ τους.

FESER 1998: Τα οικονομικά clusters δεν είναι απλά συσχετιζόμενες και αλληλοϋποστηριζόμενες βιομηχανίες και οργανισμοί, αλλά οργανισμοί οι οποίοι είναι πιο ανταγωνιστικοί χάριν αυτής της σχέσης τους.

CROUCH AND FARELL 2001: Η πιο γενική άποψη ενός cluster παρουσιάζει μια πιο χαλαρή σχέση: μια τάση των ομοειδών εταιρειών να εντοπίζονται κοντά η μία στην άλλη, χωρίς να έχουν ουσιαστική παρουσία στην περιοχή.

VAN DEN BERG 2001: Ο δημοφιλής όρος cluster είναι πιθανό να σχετίζεται με την τοπική ή περιφερειακή διάσταση των δικτύων. Οι περισσότεροι ορισμοί συμφωνούν στην άποψη ότι τα clusters λειτουργούν σαν τοπικά δίκτυα εξειδικευμένων εταιρειών, των οποίων η παραγωγική διαδικασία είναι στενά συνδεδεμένη με την ανταλλαγή αγαθών, υπηρεσιών και γνώσης.

SWAN AND PREVEZER 1998: Cluster είναι ένα μεγάλο γκρουπ εταιρειών σε σχετιζόμενες βιομηχανίες σε μια συγκεκριμένη τοποθεσία.

ROSENFELD 1997: Το cluster χρησιμοποιείται για να περιγράψει συγκεντρώσεις εταιρειών οι οποίες είναι ικανές να παράγουν συνέργιες χάριν της εγγύτητάς τους και αλληλεπίδρασης, αν και το επίπεδο απασχόλησης δεν μπορεί να είναι μόνιμο.

SIMMIE AND SENNETT 1999: Προσδιορίζουμε ένα καινοτόμο cluster ως ένα μεγάλο αριθμό αλληλοσυνδεδεμένων βιομηχανιών που διαθέτουν υψηλό βαθμό συνεργασίας, τυπικά διαμέσου μιας εφοδιαστικής αλυσίδας, και που λειτουργούν κάτω από τις ίδιες συνθήκες αγοράς.

2.5.1 M. PORTER, 1998

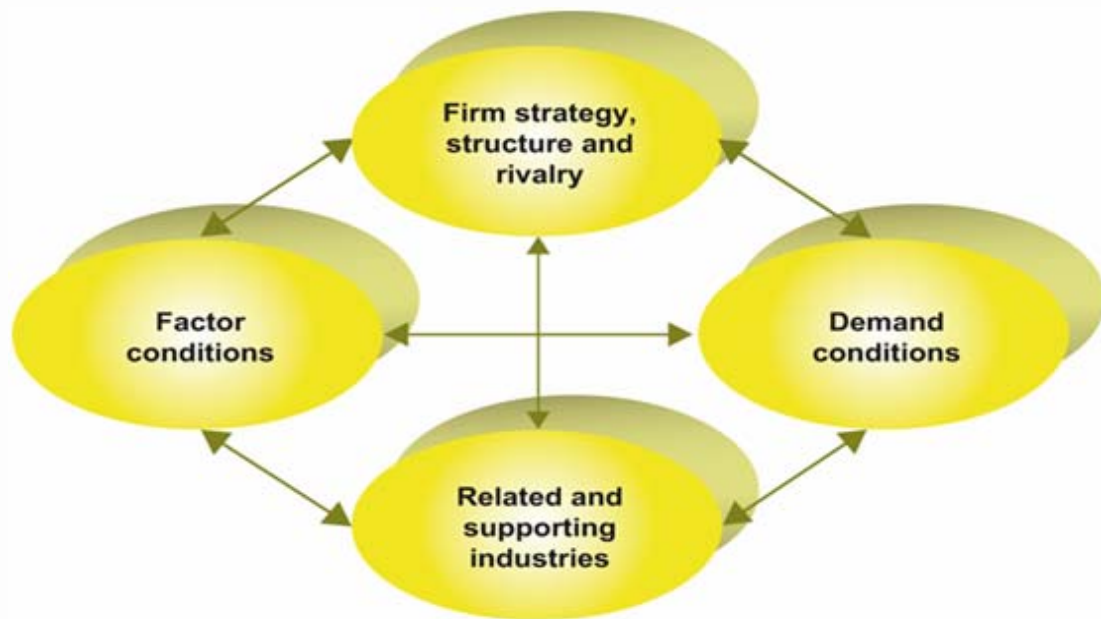
Σύμφωνα με τον Porter τα Clusters είναι γεωγραφικές συγκεντρώσεις αλληλοσυνδεδεμένων εταιρειών και οργανισμών σε ένα συγκεκριμένο πεδίο οικονομικής δραστηριότητας. Τα clusters περιλαμβάνουν ένα δίκτυο συνδεδεμένων επιχειρήσεων και άλλων οργανισμών που είναι πολύ σημαντικοί για τον ανταγωνισμό. Περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, προμηθευτές εξειδικευμένων πρώτων υλών όπως εξαρτήματα, μηχανήματα και υπηρεσίες και προμηθευτές εξειδικευμένης υποδομής.

Στο σύγγραμμα του ο PORTER με τίτλο «clusters and the new economics of competition» παρουσιάζει την σημασία των clusters στην προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης μέσω της υψηλότερης παραγωγικότητας και καινοτομίας που επιτυγχάνεται και καθορίζει την ανταγωνιστική οικονομική πολιτική τους. Η οικονομική γεωγραφία ωστόσο, σε μια εποχή μεγάλου ανταγωνισμού παγκοσμίως εμφανίζεται να έχει διαφορετική άποψη. Θεωρητικά, η τοποθεσία δεν θα πρέπει να είναι πλέον η πηγή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Ανοιχτές παγκόσμιες αγορές, ταχεία μεταφορά και επικοινωνίες υψηλής ταχύτητας, θα πρέπει να επιτρέπουν σε μια εταιρεία να προμηθεύεται από οποιοδήποτε μέρος του κόσμου και ανά πάσα στιγμή. Αλλά στην πράξη, η τοποθεσία παραμένει το επίκεντρο του ανταγωνισμού. Ο σημερινός οικονομικός χάρτης του κόσμου, χαρακτηρίζεται από αυτό που αποκαλεί ο Porter cluster:

«Κρίσιμες μάζες σε ένα μέρος συνδεδεμένων βιομηχανιών και θεσμικών οργάνων, από προμηθευτές, πανεπιστήμια, έως κυβερνητικές υπηρεσίες, που απολαμβάνουν μια ασυνήθιστη ανταγωνιστική επιτυχία σε ένα συγκεκριμένο τομέα».

Τα πιο διάσημα παραδείγματα εντοπίζονται στην Σίλικον Βάλεϊ και το Χόλυγουντ. Ο Porter εξηγεί πως τα cluster επηρεάζουν τον ανταγωνισμό με τρεις τρόπους: 1) με την αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων που εδρεύουν στην περιοχή, 2) με την καινοτομία, 3) με τη δημιουργία επιχειρήσεων στο cluster. Γεωγραφική, πολιτιστική, θεσμική εγγύτητα παρέχει στις εταιρείες με ειδική πρόσβαση, στενότερες σχέσεις, καλύτερη ενημέρωση, παροχή ισχυρών κινήτρων και άλλα πλεονεκτήματα που είναι δύσκολο να αξιοποιηθούν από απόσταση. Σύμφωνα με τον Porter οι επιχειρήσεις μπορούν να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μέσω της εκμετάλλευσης των 4 δυνάμεων που παρουσιάζονται στο παρακάτω σχήμα, το οποίο ονομάζεται στη διεθνή βιβλιογραφία «Διαμάντι του Porter».

Σχήμα 2.4: Το διαμάντι του Porter



Πηγή: Porter's diamond model, 1998

Οι 4 δυνάμεις – προσδιοριστικοί παράγοντες που οδηγούν στην ανάπτυξη περιφερειακού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος είναι οι εξής:

Α) Η ύπαρξη παραγωγικών συντελεστών, οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Ως τέτοιοι λογίζονται το εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, το διαθέσιμο κεφάλαιο, καλής ποιότητας πρώτες ύλες, απαραίτητη υποδομή και εξοπλισμός κλπ.

Β) Η ύπαρξη επαρκούς ζήτησης για τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που παράγει μια επιχείρηση, η οποία είναι απαραίτητη για την επιβίωση της επιχείρησης και την ανάπτυξή της.

Γ) Η ύπαρξη επιχειρήσεων που λειτουργούν υποστηρικτικά στη λειτουργία μιας επιχείρησης. Τέτοιες εταιρείες είναι οι προμηθευτές των πρώτων υλών, του μηχανολογικού εξοπλισμού, οι εταιρείες παροχής τεχνικών συμβουλών κ.ά.

Δ) Η σωστή στρατηγική σε συνδυασμό με μια σωστή δομή της επιχείρησης είναι παράγοντες που μπορούν να προσφέρουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην επιχείρηση που τα διαθέτει. Θετική επίδραση σε αυτά τα δύο στοιχεία έχει και ένα τρίτο, αυτό του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων που οδηγεί στην προώθηση της καινοτομίας και την αύξηση της παραγωγικότητας.

Όλοι αυτοί οι παράγοντες βρίσκονται σε αλληλεπίδραση μεταξύ τους και η απουσία κάποιου θεωρείται σημαντικό εμπόδιο στην απόδοση κάποιου άλλου. Με άλλα λόγια, προκειμένου να υπάρξει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα από την εκμετάλλευση αυτών των δυνάμεων θεωρείται απαραίτητη η παρουσία και των 4 αυτών δυνάμεων. Ωστόσο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι υπάρχουν και άλλες εξωτερικές δυνάμεις, που επηρεάζουν την ανάπτυξη μιας εταιρείας αλλά δεν αναφέρονται στο διαμάντι του Porter, όπως είναι θεσμικοί παράγοντες, η κατάσταση της οικονομίας της χώρας που δραστηριοποιείται η επιχείρηση κ.ά.

2.5.2 Χαρακτηριστικά Σύγχρονων Λιμενικών cluster

Υπάρχουν πολλές έρευνες οι οποίες ασχολούνται με τα οικονομικά των λιμένων. Πολλές από αυτές αναλύουν τη σημασία της γεωγραφικής θέσης ως την απαραίτητη προϋπόθεση της απόδοσης των λιμένων. Κάποιες άλλες πρεσβεύουν ότι η γεωγραφική θέση δεν αρκεί σαν παράγοντας και προσθέτουν και άλλους που επηρεάζουν την απόδοση των λιμανιών, όπως είναι το εσωτερικό δίκτυο λιμανιών, η παραγωγικότητα των τερματικών και η φήμη των λιμανιών. Ωστόσο καμία από αυτές τις έρευνες δεν χρησιμοποιεί την έννοια του cluster προκειμένου να αναλύσει τα οικονομικά των λιμένων, παρά το γεγονός ότι τα λιμάνια αποτελούν σαφή παραδείγματα cluster (De Langen 2003). Η Haezenonck ήταν η πρώτη που μίλησε για τα λιμάνια, τα ονόμασε cluster και εφάρμοσε τις θεωρίες των cluster σε αυτά (2001). Ουσιαστικά ορίζει το λιμενικό cluster ως μια σειρά από αλληλένδετες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις λιμενικές δραστηριότητες, βρίσκονται εντός της ίδιας περιοχής και ενδεχομένως χρησιμοποιούν παρόμοιες στρατηγικές που οδηγούν σε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και χαρακτηρίζεται από μια κοινή ανταγωνιστική θέση έναντι των δραστηριοτήτων εκτός cluster (Haezenonck 2001). Αναλύει την απόδοση ενός cluster χρησιμοποιώντας μια προσαρμοσμένη εκδοχή της θεωρίας του Porter (1990). Επίσης προσδιορίζει 14 παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των λιμενικών cluster συμπεριλαμβάνοντας τον εσωτερικό ανταγωνισμό, την εσωτερική συνεργασία, τις σχέσεις με τους πελάτες στο cluster, την ύπαρξη βιομηχανιών που αποτελούν υποστηρικτικές ενέργειες απέναντι στο cluster καθώς και των κυβερνητικών θεσμών.

Πέραν αυτής της μελέτης, η μοναδική προσπάθεια ποσοτικοποίησης των επιπτώσεων ενός λιμενικού πλέγματος αποτελεί η ετήσια μελέτη του λιμενικού πλέγματος του Αντβερμπ από την τράπεζα του Βελγίου. Στην συγκεκριμένη έρευνα περιλαμβάνεται ένας πληθυσμός περίπου 1000 εταιρειών, που περιλαμβάνει βιομηχανίες και εταιρείες logistics. Η προστιθέμενη αξία αυτού του πλέγματος υπολογίζεται στην έρευνα. Ωστόσο αυτή η έρευνα δεν εξηγεί την απόδοση των πλεγμάτων.

2.5.3 Χαρακτηριστικά σύγχρονων ναυτιλιακών cluster

Στο σημερινό περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από παγκοσμιοποιημένες αγορές, υψηλό ανταγωνισμό, μεγάλο επενδυτικό ρίσκο, αποτελεί συχνό φαινόμενο η γεωγραφική συγκέντρωση συναφών δραστηριοτήτων, επιχειρήσεων και φορέων, αλληλεξαρτώμενων μεταξύ τους που δημιουργούν το λεγόμενο cluster στο συγκεκριμένο κλάδο. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει: προμηθευτές εξειδικευμένων εισροών όπως ανταλλακτικών και πρώτων υλών, εξοπλισμό και υπηρεσίες κάθε κατηγορίας, εξειδικευμένες υποδομές, παροχή πρόσβασης σε δίκτυα, πελάτες, εμπειρία, τεχνολογία κτλ. Ακόμη μπορεί να περιλαμβάνει Δημόσιους ή άλλους φορείς, όπως πανεπιστήμια, οργανισμούς πιστοποίησης, φορείς παροχής εκπαίδευσης και κατάρτισης, πληροφόρησης, τεχνικής υποστήριξης, έρευνας και ανάπτυξης γνώσης, επαγγελματικές ενώσεις κ.ά.. Όλα αυτά τα δεδομένα και παράγοντες δημιουργούν ένα εξωτερικό οικονομικό περιβάλλον κρίσιμο για την ανάπτυξη ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, των πλέον καθοριστικών στοιχείων ανταγωνιστικότητας στη σύγχρονη οικονομία. Με την εμφάνιση ενός πλέγματος συναφών δραστηριοτήτων που μπορεί να οφείλεται σε πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες, δημιουργείται μια ισχυρή και ανταγωνιστική τοπική παραγωγική βάση σε μια εθνική οικονομία. Αυτή στηρίζεται στο πλήθος των εξωτερικών οικονομιών που δημιουργούνται, τη διάχυση και γρήγορη αξιοποίηση της γνώσης, των οργανωτικών μεθόδων της καινοτομίας και τεχνολογίας, τη συνεχή μείωση του κόστους, την αποτελεσματική χρήση και συμβολή όλων των παραπάνω παραγόντων που αποτελούν το κοινωνικό κεφάλαιο της περιοχής.

Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και η συσσωρευμένη εμπειρία που δημιουργούνται στο επιχειρηματικό περιβάλλον του cluster, αποτελούν πόλο έλξης και κρίσιμα στοιχεία ανταγωνιστικότητας για τις επιχειρήσεις, γεγονός που οδηγεί στη συγκέντρωσή τους σε αυτό.

Τόσο η ανάπτυξη όσο και η βιωσιμότητα ενός cluster μιας περιοχής στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον και την ενιαία αγορά εξαρτάται από την συνεχή επένδυση και εφαρμογή της γνώσης και τεχνολογίας, την προώθηση της καινοτομίας, την αποτελεσματική λειτουργία του, τη διεθνώς ανταγωνιστική θέση του. Το οικονομικό του μέγεθος και η σημασία για μια χώρα δεν εξαντλείται μόνο στις άμεσες επιπτώσεις και στα μεγέθη που το απαρτίζουν όπως είναι η απασχόληση, κύκλος εργασιών, προστιθέμενη αξία, εισόδημα κτλ. Θα πρέπει να συνυπολογιστεί και το σύνολο των έμμεσων επιπτώσεων στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας από τους οποίους αντλούνται

εισροές για την παραγωγή των επιχειρήσεων του πλέγματος, δηλαδή της ενδοκλαδικές συναλλαγές που αναπτύσσονται με την συνολική οικονομία. Κάθε αύξηση της παραγωγής των επιχειρήσεων του cluster οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης και σε ένα κύμα έμμεσων επιπτώσεων στο σύνολο της οικονομίας. Έτσι η διεθνώς εμπορεύσιμη και ανταγωνιστική παραγωγή του αποτελεί κινητήρια δύναμη και ατμομηχανή για την υπόλοιπη οικονομία στην οποία μεταδίδει δυναμισμό, ανάπτυξη και ευημερία.

Το ναυτιλιακό cluster περιλαμβάνει όλες εκείνες τις οικονομικές δραστηριότητες, κλάδους και υποκλάδους, που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων όπως είναι η αλιεία, ενέργεια, υποθαλάσσια εξόρυξη ορυκτών, οι παράκτιες δραστηριότητες. “ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010”

Στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο κατηγοριοποιούνται όλες εκείνες οι επιχειρήσεις και οργανισμοί που περιλαμβάνονται στο ναυτιλιακό cluster:

Σχήμα 2.5: Σχέσεις εταιρειών στο cluster-βασικές και υποστηρικτικές λειτουργίες



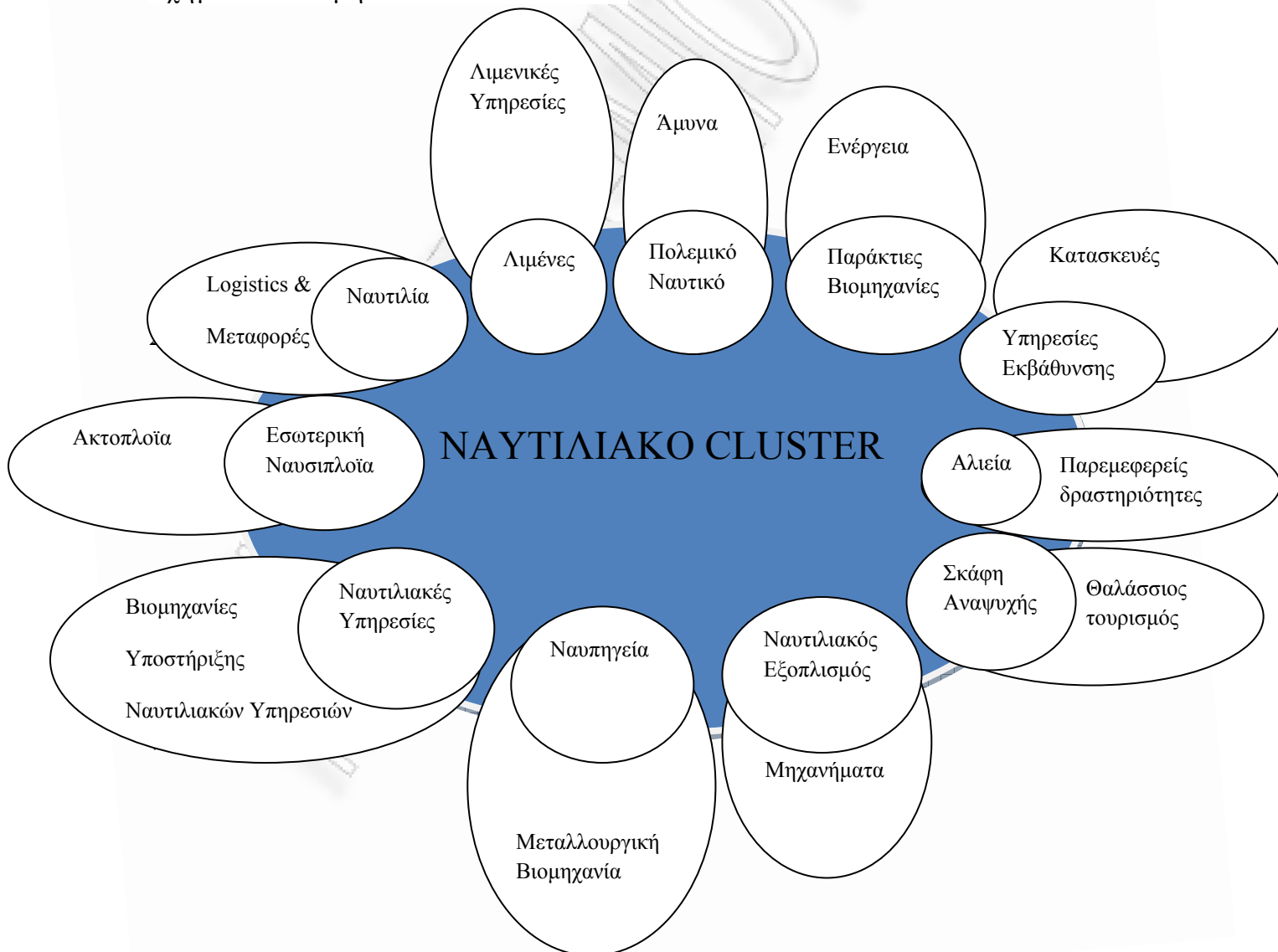
Πηγή: <http://www.clusternavigators.com/index.php>

Σύμφωνα με το σχήμα διακρίνουμε τις εταιρείες και τους οργανισμούς σε αυτές που προκαλούν άμεσες επιδράσεις και αποτελούν τον πυρήνα (core). Στον αμέσως επόμενο κύκλο διακρίνουμε όλες εκείνες τις

εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε τομείς που προσφέρουν προμήθειες προς τις επιχειρήσεις του πυρήνα (support). Όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο, τότε εμπλέκονται τομείς που έχουν έμμεσες συνέπειες στο cluster. Έτσι, ο επόμενος κύκλος περιλαμβάνει και όλα εκείνα τα στοιχεία που μπορούν να χαρακτηριστούν ως ελαφρά υποδομή (soft infrastructure). Τέλος ο ευρύτερος κύκλος περιλαμβάνει και όλα εκείνα που χαρακτηρίζονται ως φυσική υποδομή (physical infrastructure).

Οι τομείς που περιλαμβάνονται στο ναυτιλιακό cluster καθώς και η δομή του παρουσιάζονται στο παρακάτω σχήμα όπου αναφέρονται επιγραμματικά. Μέσα στους κύκλους παρουσιάζονται οι τομείς που δημιουργούν σχέσεις συνεργασίας με αυτούς που αναφέρονται μέσα στις ελλείψεις:

Σχήμα 2.6: Δομή ναυτιλιακού cluster



Πηγή: Policy Research Corporation, 1997a

1. Ναυτιλία – Logistics και Μεταφορές: Ο όρος ναυτιλία περιλαμβάνει την κατεξοχήν ναυτιλιακή δραστηριότητα, δηλαδή τη θαλάσσια μεταφορά προϊόντων, η οποία αποτελεί την κινητήριου δύναμη για την ανάπτυξη όλων των υπολοίπων τομέων. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα προκαλεί σχέσεις συνεργασίας με άλλες μεταφορικές εταιρείες (οδικές, σιδηρόδρομοι κλπ.) και με τον κλάδο των logistics.

2. Λιμένες – Λιμενικές Υπηρεσίες: Τα λιμάνια έχουν πολύ σημαντικό ρόλο στα cluster καθώς είναι αυτά που με τις υποδομές που διαθέτουν φορτοεκφορτώνουν τα φορτία και προσφέρουν μια σειρά υπηρεσιών πολύ σημαντικών για τη λειτουργία των πλοίων. Τα λιμάνια με τη λειτουργία τους προκαλούν την ανάπτυξη των λιμενικών υπηρεσιών και της λιμενικής υποδομής.

3. Άμυνα – Πολεμικό Ναυτικό: Η άμυνα περιλαμβάνει όλες εκείνες τις εγκαταστάσεις οι οποίες προσφέρουν στην άμυνα μιας χώρας και μπορεί να είναι ναυπηγεία που κατασκευάζουν πολεμικά πλοία, ναύσταθμοι που δένουν τα πολεμικά πλοία κ.ά. Όλα αυτά δημιουργούν σχέσεις συνεργασίας με το πολεμικό ναυτικό το οποίο έχει σπουδαίο ρόλο στην εξασφάλιση της αποτελεσματικής άμυνας και ανεξαρτησίας ιδιαίτερα μιας χώρας σαν την Ελλάδα.

4. Παράκτιες Βιομηχανίες – Ενέργεια: Η παρουσία ενός δυναμικού ναυτιλιακού cluster ωθεί πολλές βιομηχανίες να αναπτυχθούν στις παράκτιες περιοχές πλησίον του λιμανιού ή των λιμανιών που περιλαμβάνονται στο cluster. Τέτοιες βιομηχανίες μπορεί να είναι μεταλλουργικές (Χαλυβουργική), πετρελαϊκές εταιρείες, χημικές βιομηχανίες κ.ά. οι οποίες αναπτύσσονται κοντά στα λιμάνια προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν ή να εκμηδενίσουν το κόστος που συνεπάγεται η μεταφορά των πρώτων υλών που χρειάζονται και εκφορτώνονται στα λιμάνια. Πολλές από αυτές τις εταιρείες παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην κάλυψη ενεργειακών αναγκών της χώρας.

5. Υπηρεσίες Εκβάθυνσης – Κατασκευές: Η λειτουργία των λιμανιών απαιτεί την ύπαρξη υπηρεσιών εκβάθυνσης και κατασκευής ή βελτίωσης διαφόρων υποδομών που θεωρούνται απαραίτητες για την απρόσκοπτη συνέχιση των λιμενικών δραστηριοτήτων. Αυτό εν συνεχεία δημιουργεί ιδιαίτερες σχέσεις με κατασκευαστικές εταιρείες οι οποίες μπορούν να προσφέρουν την λιμενική υποδομή που θεωρείται απαραίτητη αλλά και κατασκευές γύρω από τον λιμένα που μπορούν αν εξυπηρετήσουν τις λειτουργίες του, όπως οδικό δίκτυο, σιδηροδρομικό δίκτυο κ.ά.

6. Αλιεία – Παρεμφερείς Δραστηριότητες: Ο όρος αλιεία περιλαμβάνει όλες εκείνες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αλιεία, είτε πρόκειται για μηχανότρατες είτε για ιχθυοκαλλιέργειες, ενώ δημιουργεί συνθήκες ανάπτυξης και σε παρεμφερείς με την αλιεία δραστηριότητες.

7. Σκάφη Αναψυχής – Θαλάσσιος Τουρισμός: Πλησίον των λιμανιών αναπτύσσονται εταιρείες κατασκευής σκαφών αναψυχής οι οποίες δημιουργούν συνθήκες ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού, ο οποίος δεν βρίσκεται κατ' ανάγκη κοντά στην περιοχή του λιμανιού.

8. Ναυτιλιακός Εξοπλισμός – Μηχανήματα: Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν υψηλές απαιτήσεις σε ναυτιλιακό εξοπλισμό και μηχανήματα. Αυτό δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις ανάπτυξης εταιρειών παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού και μηχανημάτων.

9. Ναυπηγεία – Μεταλλουργική Βιομηχανία: Η ναυτιλιακή δραστηριότητα αναπτύσσει μοιραία ιδιαίτερες σχέσεις με τα ναυπηγεία, τα οποία εκτός από την ναυπήγηση νέων πλοίων προσφέρουν και υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης των πλοίων. Η ναυπηγική βιομηχανία όμως αναπτύσσει σχέσεις συνεργασίας με τη μεταλλουργική βιομηχανία η οποία προμηθεύει με τις απαραίτητες πρώτες ύλες τα ναυπηγεία.

10. Ναυτιλιακές Υπηρεσίες – Βιομηχανίες Υποστήριξης Ναυτιλιακών Εταιρειών: Οι ναυτιλιακές υπηρεσίες περιλαμβάνουν όλες εκείνες τις εταιρείες που λειτουργούν υποστηρικτικά για τη λειτουργία της ναυτιλίας και αφορά εταιρείες ασφαλίσεων, πρακτόρευσης, ναυλομεσιτών, ναυτιλιακούς οργανισμούς και ενώσεις, νομικές υπηρεσίες, συμβούλους και αναλυτές, ναυτιλιακή χρηματοδότηση, ναυτιλιακή εκπαίδευση και κατάρτιση, επιθεώρηση και υπηρεσίες νηογνώμονα, εκδόσεις και δημοσιεύσεις κ.ά.

11. Εσωτερική Ναυσιπλοΐα: Περιλαμβάνει όλες εκείνες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες με τη λειτουργία τους συμβάλλουν στην σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα όσον αφορά την Ελλάδα και την ποτάμια ναυσιπλοΐα αναφορικά με την Ευρώπη.

Ο κάθε τομέας του ναυτιλιακού cluster έχει διαφορετικό συντελεστή βαρύτητας στο μέγεθος του cluster (και όταν εννοούμε μέγεθος, εννοούμε τις χρηματικές εισροές που προσφέρει στην οικονομία μιας χώρας). Η χρηματική εισροή του κάθε τομέα παρουσιάζεται στο επόμενο κεφάλαιο.

Πίνακας 2.2: Παραδοσιακοί τομείς της ναυτιλίας βάσει Ε.Ε.

Traditional Maritime Sectors (EC Study)	
Shipping	Scrapping
Shipbuilding	Offshore Supply
Ports & Related Services	Cable & Submarine Telecom
Classification Societies	Inland Shipping
Repair & Conversion	Naval Shipbuilding
R & D and Education	Dredging & Maritime Works
Equipment Manufacturing	Recreational Vessels
Support Services	Fishing & Aquaculture

Πηγή: E.C. Report 2009, European Commission, traditional maritime sectors.

2.5.3.1 Επίδραση του ναυτιλιακού cluster στους συμμετέχοντες

Το Cluster δίνει τη δυνατότητα στις εταιρείες και τους οργανισμούς, που αναπτύσσονται και δραστηριοποιούνται σε αυτό, να συνεργάζονται αποτελεσματικότερα χάριν της εγγύτητας μεταξύ τους. Αυτό το στοιχείο της εγγύτητας ακριβώς είναι που δημιουργεί αφενός συνθήκες συνεργασίας μεταξύ των εταιρειών και οργανισμών, αφετέρου συνθήκες έντονου ανταγωνισμού ανάμεσα στις εταιρείες που παράγουν υποκατάστατα προϊόντα και υπηρεσίες. Μέσω αυτών των δύο διαδικασιών προσφέρονται πολλά πλεονεκτήματα στους συμμετέχοντες τα οποία είναι τα εξής:

- **Μείωση του κόστους.** Η συνεργασία που υπάρχει μεταξύ των εταιρειών και των οργανισμών οδηγεί στη μείωση του κόστους των συναλλαγών, του μεταφορικού κόστους κ.ά. Αυτό συμβαίνει διότι αναπτύσσονται καλύτερες σχέσεις εμπιστοσύνης, ενώ σημαντικό ρόλο στη μείωση του κόστους παίζουν και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ των συμμετεχόντων. Επίσης, η επίτευξη οικονομιών κλίμακας που πραγματοποιείται εντός του cluster, είναι σημαντικός παράγοντας μείωσης του κόστους, καθώς με την αύξηση της παραγωγής το κόστος επιμερίζεται σε περισσότερες μονάδες προϊόντος.
- **Καλύτερη πρόσβαση σε παραγωγικούς συντελεστές, τεχνογνωσία και αγορές.** Μέσω της εντονότερης συνεργασίας οι εταιρείες και οι οργανισμοί έχουν τη

δυνατότητα πρόσβασης σε παραγωγικούς συντελεστές όπως καλύτερες πρώτες ύλες, εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό, στελέχη, κεφάλαιο κ.ά. Οι συνθήκες που δημιουργούνται εξάλλου εντός ενός cluster ευνοούν την κυκλοφορία των παραγωγικών συντελεστών. Επίσης μέσω της συνεργασίας οι εταιρείες έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης σε αγορές που υπό άλλες συνθήκες θα ήταν αδύνατο. Αυτό συμβαίνει διότι η δυναμική των cluster είναι τέτοια που μπορεί να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των περισσότερων εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε αυτό. Τέλος, πολύ σημαντική είναι η πρόσβαση σε τεχνογνωσία που προκαλείται μέσω της ευκολότερης κυκλοφορίας πληροφοριών και γνώσης. Αυτό μπορεί να γίνει π.χ. με τη συμμετοχή μιας εταιρείας ή ενός οργανισμού σε μεγάλα projects που υπό άλλες συνθήκες δεν θα μπορούσε.

- **Ωθηση της καινοτομίας.** Αυτό είναι αποτέλεσμα της ευκολότερης κυκλοφορίας της γνώσης και των πληροφοριών που παρατηρείται εντός του cluster. Η καινοτομία θεωρείται πολύ σημαντικό στοιχείο ανάπτυξης μιας οικονομίας καθώς δίνει τη δυνατότητα βελτίωσης των προϊόντων και υπηρεσιών (βελτίωση στην ποιότητα), βελτίωση των παραγωγικών διαδικασιών (βελτίωση στην ποιότητα ή/και στην ποσότητα) και δημιουργία συγκριτικού ή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για το ίδιο το cluster ή και ολόκληρη την οικονομία. Η καινοτομία επίσης μπορεί να προέλθει από τον έντονο ανταγωνισμό που μπορεί να υπάρξει μεταξύ διαφόρων εταιρειών μέσα στο cluster, οι οποίες προσπαθούν να βρίσκονται ένα βήμα μπροστά σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους, κάτι το οποίο είναι εφικτό μόνο μέσω της εφαρμογής καινοτόμων ιδεών.
- **Αύξηση της παραγωγικότητας των μέσων και της αποδοτικότητας των διαδικασιών** μέσω της βελτιστοποίησης της χρησιμοποίησης των πόρων. Έτσι το cluster γίνεται μηχανή παραγωγής αξίας και καινοτομίας

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Προσφορά και ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες στη Μεσόγειο.»

3.1 Τάσεις και εξελίξεις στο θαλάσσιο εμπόριο και την οικονομία

3.1.1 Παγκόσμια οικονομία και προβλέψεις

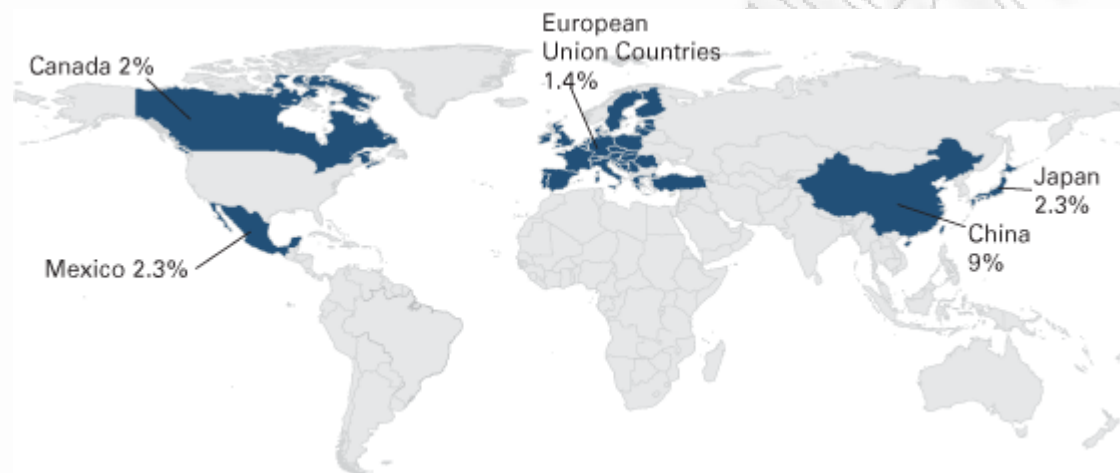
Η οικονομία και η ναυτιλία, ακολουθούν μια κυκλική πορεία, με την ναυτιλία να αποτελεί τον προπομπό της οικονομίας. Υπάρχει άμεση συσχέτιση μεταξύ του ΑΕΠ (GDP) και των θαλάσσιων μεταφορών. Όταν ανεβαίνει η ναυτιλία, σημαίνει ότι υπάρχει ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, συνεπώς βελτιώνεται η οικονομία σε αναπτυσσόμενα και αναπτυγμένα κράτη, συμβάλλοντας το κάθε κράτος με διαφορετικό συντελεστή βαρύτητας στο παγκόσμιο ΑΕΠ. Αποτελεί απαραίτητο εργαλείο, στην παρούσα εργασία, να γνωρίζουμε πώς θα διαμορφωθεί το εμπόριο μέσα από τις διακυμάνσεις της οικονομίας και ποιές θα είναι οι κύριες γραμμές εμπορίου, καθώς η εκτίμηση της ζήτησης για containers αποτελεί ζωτικής σημασίας, προκειμένου να υποβοηθήσει την λήψη τακτικών και στρατηγικών αποφάσεων που συνδέονται με την κατανομή των ιδιωτικών και δημόσιων πόρων για την ενεργοποίηση των τερματικών, των θαλάσσιων υπηρεσιών, και για την κατασκευή των λιμενικών υποδομών (European Transport Policy and Research, 2010). Παρακάτω αναφέρω αποσπάσματα από μελέτες χρηματοπιστωτικών οργανισμών και διεθνών οικονομικών φορέων, που αφορούν προβλέψεις της οικονομίας για το άμεσο μέλλον, προκειμένου να έχω θεωρητικό υπόβαθρο ως προς τις μεταβολές του θαλάσσιου εμπορίου.

Σύμφωνα με την έκθεση του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ, 2012), η παγκόσμια οικονομία αναπτύχθηκε με ετήσιο ρυθμό της τάξης του 3,5% για το τρίτο τρίμηνο του 2011. Η οικονομική δραστηριότητα στις αναπτυγμένες οικονομίες παρουσίασε ελαφρώς ταχύτερους από τους αναμενόμενους ρυθμούς, σε αντίθεση με την οικονομική ανάπτυξη στις αναπτυσσόμενες οικονομίες η οποία επιβραδύνθηκε πέρα από τις προβλέψεις, πιθανότατα λόγω της κλιμακούμενης αρνητικής επίδρασης που είχαν τα μέτρα δημοσιονομικής πειθαρχίας που επιβλήθηκαν. Τα κενά στην παραγωγική διαδικασία που παρατηρήθηκαν αμέσως μετά τον καταστροφικό σεισμό και το τσουνάμι στην Ιαπωνία το Μάρτιο του 2011, αναπληρώθηκαν ταχύτερα από ότι αναμενόταν, ενώ η σταθεροποίηση στις τιμές του πετρελαίου στήριξε σε μεγαλύτερο βαθμό την ιδιωτική κατανάλωση. Παρόλα αυτά, οι εξελίξεις αυτές, δεν αναμένεται να συνεχίσουν να αποτελούν έναυσμα για ταχύτερους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης μέσο- μακροπρόθεσμα. Έτσι, το ΔΝΤ προβλέπει ότι οι προοπτικές ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας παρουσίασαν σοβαρή επιδείνωση, γεγονός που κατέδειξαν οι πλείστοι

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

από τους δείκτες εντός του τέταρτου τριμήνου του 2011. Το ΔΝΤ προβλέπει ότι η διεθνής οικονομία θα αναπτυχθεί με ρυθμό 3,3% για ολόκληρο το 2012, ενώ για το 2013 η πρόβλεψη αναφέρεται σε ρυθμό μεγέθυνσης 3,9%.

Χάρτης 3.1: Προβλέψεις IMF για το ΑΕΠ το 2012



Πηγή: International Monetary Fund(IMF) ,2011

Η PWC(Price waterhouse) σε πρόσφατη μελέτη αναφέρει ότι “η επιβράδυνση σε ορισμένες ανεπτυγμένες αγορές-κλειδιά, και η σύσφιξη της νομισματικής πολιτικής στις αναδυόμενες αγορές, επηρέασαν αρνητικά το παγκόσμιο εμπόριο και τον όγκο βιομηχανικής παραγωγής. Αναμένεται ότι είναι προσωρινό φαινόμενο και όχι μόνιμη “βουτιά” καθώς το εμπόριο θα ανακάμψει αλλά με μια συνεχώς αυξανόμενη επικέντρωση σε αναδυόμενες αγορές ως πελάτες και όχι ως παραγωγοί”.

Ακόμη, αναφέρει ότι το 2012 και μετά, θα αυξηθούν οι καταναλωτικές δαπάνες και αποχωρεί η οικονομική αβεβαιότητα που περιβάλλει τα τρέχοντα γεγονότα όπως διαπραγματεύσεις για το χρέος των ΗΠΑ, την Ελληνική κρίση χρέους, Ιαπωνικό σεισμό. Στην μελέτη των Standards and Poor(2012), η χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση που έπληξε τις οικονομίες του κόσμου το 2008, φαίνεται να επηρεάζει σημαντικά ακόμη και σήμερα τις μεγαλύτερες οικονομίες. Η κρίση χρέους στην Ευρώπη εντάθηκε το 2011, οδηγώντας σε σταθερή επιβράδυνση την παγκόσμια οικονομία. Η Κίνα και Ινδία, αντιμετωπίζουν αντίσταση από τις παγκόσμιες αγορές, αλλά και στο εσωτερικό τους. Ισχυρή ζήτηση για εμπορεύματα, κυρίως αργού πετρελαίου, επιτάχυνε τον

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

πληθωρισμό, με αποτέλεσμα οι χώρες αυτές να ακολουθήσουν σφιχτή νομισματική πολιτική και να μειωθεί η ανάπτυξη.

Ωστόσο αναφέρονται οι ευκαιρίες αλλά και οι απειλές για το εμπόριο που προέρχονται από τις εντάσεις στις αγορές.

Πίνακας 3.1: Ευκαιρίες και απειλές στην παγκόσμια αγορά

Βασικές Απειλές	ευκαιρίες
Ανασυγκρότηση ζημιών Ιαπωνίας εφοδιασμού από Ιαπωνία	Διακοπή αλυσίδας εμπορίου
Συνεχής επέκταση Δημοσιονομική εξυγίανση	παγκόσμιου εμπορίου
Κατασκευές σε αναπτυσσόμενες αγορές νομισματική πολιτική	Αυστηρή καταναλωτών
Αναδυόμενη Εντάσεις στις ισοτιμίες	αγορά

Πηγή: (PWC ,2011), Global Economic views.

Η δημοσιονομική εξυγίανση και η αυστηρή νομισματική πολιτική των μεγάλων οικονομιών της Ευρώπης και της Αμερικής, θα περιορίσουν τους ρυθμούς ανάπτυξης του εμπορίου. Ωστόσο, οι εντάσεις στις συναλλαγματικές ισοτιμίες θα ενταθούν με αποτέλεσμα οι εισαγωγές και εξαγωγές διαφόρων οικονομιών να αναδιαμορφωθούν. Ωστόσο, πιο κάτω, παρουσιάζονται στοιχεία για τις μεταβολές του εμπορίου. Με βάση το ΑΕΠ, φαίνεται ότι θα υπάρξει ζήτηση για μεταφορές εμπορευμάτων, ειδικά στην γραμμή(ρότα) Ευρώπη-Ασία, όμως η ακριβής ζήτηση δεν μπορεί να προσδιοριστεί ,καθώς οι μεταβλητές είναι πολλές και ασταθείς. Τα αποτελέσματα είναι ενθαρρυντικά, ως προς την αύξηση της ζήτησης για μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων λαμβάνοντας υπόψη τις προβλέψεις για αύξηση του ΑΕΠ από μεγάλους οίκους αξιολόγησης και χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς.

Τελικά, η παγκόσμια οικονομία δεν μπορεί να στηρίζεται στην διασφάλιση της ανάπτυξης από τις αναδυόμενες αγορές, καθώς παρουσιάζουν επιβράδυνση ύστερα από την παγκόσμια ύφεση. Η

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

παγκοσμιοποίηση καθιστά τις εγχώριες οικονομίες ευάλωτες σε δαπανηρές οπισθοδρομήσεις. Η ιστορία έχει δείξει ότι όταν οι εμπορικοί εταίροι υποτιμήσουν τα νομίσματά τους σε μια προσπάθειά τους να τονώσουν την οικονομική ανάπτυξη ή να θεσπίσουν εμπόδια προστατευτισμού του εμπορίου για την ενίσχυση εγχώριων επιχειρήσεων, οι προσπάθειες αποτυγχάνουν. Τέτοιες πολιτικές σπάνια οδηγούν στην εγχώρια οικονομική ανάπτυξη και επιβραδύνουν την παγκόσμια οικονομία (Willard E. Witte, 2012). Παρακάτω παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές του ΑΕΠ, μεταξύ 2004 και 2013.

Πίνακας 3.2: Ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
World	3.9	3.5	4.2	4.1	1.6	(2.0)	4.3	3.0	2.7	3.7
United States	3.5	3.1	2.7	1.9	(0.3)	(3.5)	3.0	1.7	2.1	2.3
Canada	3.1	3.0	2.8	2.2	0.7	(2.8)	3.2	2.3	2.0	2.6
United Kingdom	3.0	2.1	2.6	3.5	(1.1)	(4.4)	2.1	0.9	0.3	1.6
Emerging Europe (CIS+CEB)	7.2	6.4	7.5	7.1	4.0	(5.4)	4.4	4.5	2.6	3.6
Euro zone	2.0	1.8	3.3	3.0	0.3	(4.2)	1.8	1.5	0.0	1.0
Australia	4.1	3.1	2.7	4.7	2.5	1.4	2.6	2.0	3.3	3.0
China	10.1	11.3	12.7	14.2	9.6	9.2	10.4	9.2	8.3	8.0
India	8.4	9.3	9.6	9.7	7.5	7.6	8.5	7.1	7.0	7.5
Japan	2.3	1.3	1.7	2.2	(1.1)	(5.5)	4.5	(0.9)	2.0	1.4
Asia-Pacific Excluding Japan	7.4	7.5	8.2	9.3	5.8	5.6	8.5	6.7	6.2	7.1
Latin America	6.1	4.6	5.6	5.8	4.2	(1.9)	6.5	4.0	3.4	3.6
Weighted average										

Πηγή: (S&P,2012), Global Economic Outlook: Growing Pains .

3.1.2. Επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στα λιμάνια διαχείρισης Containers.

Η Σχέση μεταξύ των λιμένων και του εμπορίου είναι άμεση. Όπως κατέρρευσε το εμπόριο μετά το 2008, έτσι περιορίστηκαν οι όγκοι εμπορευματοκιβωτίων που διέρχονται από τα λιμάνια. Μεταξύ 2008 και 2009, 17 από τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων(containers) σημείωσαν αρνητική ανάπτυξη σε σχέση με το προηγούμενο έτος(Notteboom et al., 2009) συμπεριλαμβανομένων μεγάλων λιμανιών όπως του Rotterdam και της Shanghai. Ωστόσο, τα λιμάνια αυτά, από τότε έχουν καταφέρει να βγουν από την ύφεση, και χρησιμοποιήθηκαν ως gateway λιμάνια. Παρόλα αυτά, όπου η ισχυρή σχέση μεταξύ λιμένων και ενδοχώρας απουσιάζει, τα πράγματα εξελίχθηκαν διαφορετικά. Η οικονομική ανάπτυξη πριν από την κρίση, οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης για λιμενικές υποδομές σε σημαντικές τοποθεσίες ανά τον κόσμο, όπου βρίσκονταν σε θαλάσσιες οδούς με μεγάλη εμπορική κίνηση, με αποτέλεσμα να δέχονται μεγάλο όγκο εμπορευματοκιβωτίων και να τα μεταφορτώνουν σε μικρότερα πλοία σε ελάχιστο χρόνο. Αυτό συμβαίνει και στα λιμάνια της Μεσογείου, όπου εξειδικευμένοι λιμένες μεταφόρτωσης άκμασαν στη διαδρομή μεταξύ Ασίας και Βόρειας Ευρώπης, με τα Ισπανικά, Ιταλικά και Γαλλικά λιμάνια να αντιμετωπίζουν ισχυρό ανταγωνισμό από τα λιμάνια της Βόρειας Αφρικής, Tangier med και Port Said, που φαίνεται να ανανεώνονται με γρήγορο ρυθμό. Ωστόσο, όταν οι εμπορικές ροές περιορίστηκαν, το επιχειρηματικό μοντέλο που στηρίζεται στην απόκτηση μεγαλύτερου μεριδίου ως προς τον τομέα της μεταφόρτωσης, έδειξε την αδυναμία του. Η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων περιορίστηκε με αποτέλεσμα οι εξοπλισμοί των λιμένων να μην χρησιμοποιούνται. Το λιμάνι της Ιταλίας, Gioia Tauro, ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια της Μεσογείου, είδε την απόδοση σε εμπορευματοκιβώτια να πέφτει κατά 17,6% το 2009, και σημείωσε περαιτέρω πτώση το 2010, ενώ το λιμάνι της Barcelona, παρουσίασε πτώση 29,9% την ίδια περίοδο(World Port Ranking, 2009)

3.2 Παγκόσμιο εμπόριο-ζήτηση για containers

3.2.1 Βασικές γραμμές θαλάσσιου εμπορίου

Οι κύριες γραμμές εμπορίου, μπορούν να χωριστούν σε τρεις κατηγορίες (Pol Antràs, 2003).

- Transatlantic: Εμπορικές ροές μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Αμερικής.
- Europe-Asia: Εμπορικές ροές μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, μέσα από την μεσόγειο.
- Transpacific: Σύνδεση Ανατολής με Δύση. Εμπορικές ροές μεταξύ Ασίας και Αμερικής.

Χάρτης 3.2: Εμπορικές ροές μεταξύ Ασίας και Βόρεια Ευρώπης, μέσω Σουέζ



Πηγή: Rodrigue, J-P et al. (2009) the Geography of Transport Systems

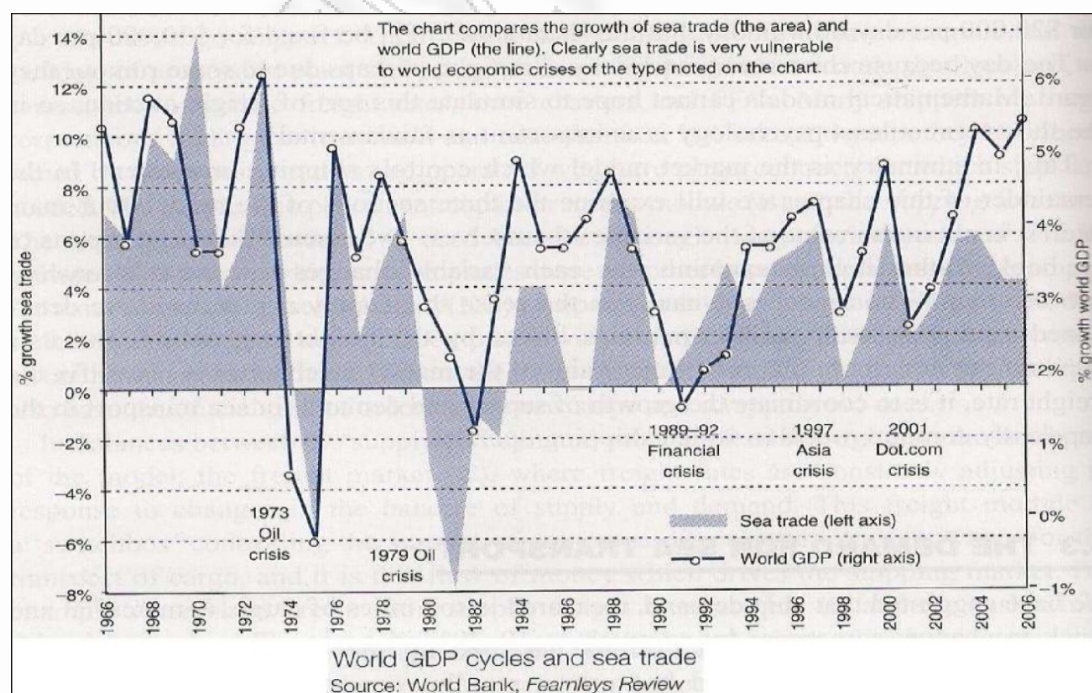
Η βασική ρότα εμπορίου που μας απασχολεί στην παρούσα εργασία, είναι μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Τα πλοία που μεταφέρουν containers, από την Ασία προς την Ευρώπη, διέρχονται μέσα από την μεσόγειο και πιο συγκεκριμένα από την διώρυγα του Σουέζ. Συνεπώς πρέπει να εξετάσουμε τα χαρακτηριστικά στοιχεία της αγοράς της μεσογείου, και

ποιές θα είναι οι εξελίξεις στο εμπόριο σε αυτή την κλειστή θαλάσσια περιοχή.

3.2.2 Σχέση οικονομίας και θαλάσσιου εμπορίου

Τρεις βασικές μεταβλητές κατευθύνουν το εμπόριο, ήτοι η προσφορά, η ζήτηση, και το πλαίσιο πολιτικής που στηρίζει τις αγορές. Αυτό έχει επιβεβαιωθεί από μια σειρά τάσεων (trends) που στηρίζονται σε μια σειρά παραμέτρων όπως δημογραφικά (αύξηση πληθυσμού, αστικοποίηση, μορφωτικό επίπεδο), οικονομικά (άμεσες ξένες επενδύσεις, ροές κεφαλαίου, ανάθεση δραστηριοτήτων σε τρίτους- (outsourcing), καθώς και στοιχεία που σχετίζονται με την διακυβέρνηση (ρυθμιζόμενες αγορές, διαφάνεια). Μια αυξανόμενη απόρριψη των φιλοσοφιών και μεθόδων του προστατευτισμού καθώς και η μακροπρόθεσμη αύξηση των επιπέδων του ΑΕΠ μεταξύ χωρών, δίνουν αισιόδοξα σενάρια ως προς την αύξηση του όγκου των συναλλαγών τα επόμενα έτη (RREEF Research, 2009). Στην προηγούμενη ενότητα παρουσιάσαμε τις προβλέψεις για την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας τα επόμενα έτη. Παρακάτω παρουσιάζεται η σχέση μεταξύ του ΑΕΠ και του θαλάσσιου εμπορίου καθώς και οι ποσοστιαίες μεταβολές στο ΑΕΠ του ενός εμπορικού εταίρου πώς μεταβάλλει ποσοστιαία το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ της Δύσης και Ανατολής.

Σχήμα 3.2: Σχέση μεταξύ ΑΕΠ και θαλάσσιου εμπορίου



Πηγή: Παγκόσμια Τράπεζα,2010

Στην αριστερή στήλη, παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές στο θαλάσσιο εμπόριο, ενώ στην δεξιά στήλη παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές στο ΑΕΠ. Πάρατηρείται ότι η πετρελαική κρίση το 1973 και 1979,η οικονομική κρίση μεταξύ 1989-1992, η Ασιατική κρίση 1997,οδήγησαν το θαλάσσιο εμπόριο καθώς και το παγκόσμιο ΑΕΠ, σε πτωτική κατεύθυνση.

Αύξηση στο ΑΕΠ των κρατών της Ασίας και της Δύσης κατά 1% θα οδηγήσει σε αύξηση 1.36% της αξίας του εμπορίου μεταξύ αυτών των κρατών(Directorate-General for Energy and Transport ,2009¹).Αυτή η μεγάλη αύξηση στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των περιοχών εξηγείται από την ύπαρξη οικονομικής ανισότητας μεταξύ των κρατών, με τις υψηλές μέσες τιμές του ΑΕΠ της δύσης ,να τροφοδοτούν την ζήτηση για χαμηλομεσσοαίου κόστους προϊόντα από τα κράτη της Ανατολής.1% αύξηση του ΑΕΠ μεταξύ των κρατών της Ευρώπης και της NAFTA, θα οδηγήσει σε 1,14% αύξηση της αξίας του εμπορίου μεταξύ των κρατών, μικρή αύξηση σε σχέση με αυτή που δημιουργείται μεταξύ Δύσης και Ανατολής. Ένας πιθανός λόγος που δημιουργεί αυτή την διαφορά, αποτελεί το γεγονός ότι οι άνθρωποι στην δύση έχουν επικάλυψη των καταναλωτικών αγαθών υψηλής αξίας και ξοδεύουν ένα σημαντικό ποσοστό του πλούτου σε υπηρεσίες όπως είναι οι διακοπές. Μία αύξηση 1% στις τιμές πετρελαίου, με κάποια χρονική υστέρηση, θα επιδράσει στην μείωση του εμπορίου μεταξύ Ανατολής και Δύσης, κατά 0,2%.Αυτό δεν φαίνεται να αποτελεί μεγάλο ποσοστό, αλλά πρέπει να σκεφτεί κάποιος, ότι οι μεταβολές του πετρελαίου, μπορεί να είναι πολύ μεγάλες, και υπάρχει μια σταθερή ανοδική τάση, που ίσως επηρεάσει άμεσα το εμπόριο σημαντικά. Ωστόσο, ο κατά 100%,αναμένεται να μειώσει την αξία των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ Ασίας και Δύσης κατά 20%,η οποία θα μπορούσε να αποβεί καταστροφική. Η διαρκής αύξηση κατά 1% στις τιμές του πετρελαίου, αναμένεται να μειώσει την αξία των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ Ευρώπης και NAFTA¹,κατά 0,12%.Η μειωμένη επίπτωση της αύξησης της τιμής του πετρελαίου στις συναλλαγές μεταξύ Ευρώπης και NAFTA,(σε σύγκριση με Ασιατικές χώρες και Δύσης) οφείλεται στην υψηλότερη αξία των αγαθών που αποτελούν αντικείμενο εμπορίας, τα οποία είναι λιγότερο ευαίσθητα στις αυξήσεις των τιμών και τις μικρότερες αποστάσεις συναλλαγών.

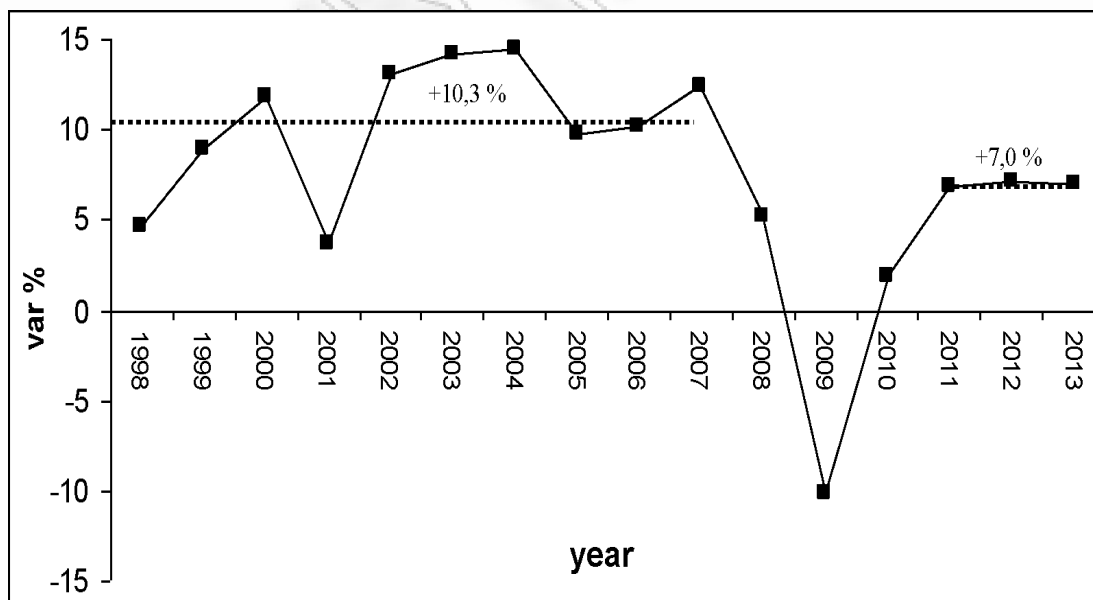
¹ NAFTA (North American Free Trade Area), consisting of Canada, USA and Mexico

3.2.3 Προβλέψεις παγκόσμιας ζήτησης για containers

Υστερα από μια δεκαετία όπου παρατηρούνταν ρυθμοί ανάπτυξης διψήφιου αριθμού, το παγκόσμιο εμπόριο σε containers σημείωσε σημαντική πτώση το 2009. Η πτώση του εμπορίου, όπως

προαναφέρθηκε στην προηγούμενη υποενότητα, συνδέεται με την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση, η οποία έδειξε τα πρώτα αποτελέσματά της κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2008 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Στο παρακάτω σχήμα, παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες διακυμάνσεις απόδοσης² της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων από την περίοδο 1998 έως το 2013, και προέρχονται από τα δεδομένα των Drewry Shipping Consultant (DSC, 2009), με εκτίμηση των τιμών μεταξύ 2010-2013. Σε γενικές γραμμές, προκύπτει μια σταθερή αύξηση της απόδοσης κατά την περίοδο 2000-2007 (+10,3% του μέσου ετήσιου ρυθμού), μείωση της ανάπτυξης το 2008 (+5,4%) και μείωση το 2009 (-10,3%) η οποία προκύπτει από την παγκόσμια οικονομική κρίση (-1,2% μείωση στο παγκόσμιο ΑΕΠ). Οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι η απόδοση θα αρχίσει και πάλι να αυξάνεται το 2010 (+2,7%) με μέσο ετήσιο ρυθμό από το 2011 και η οποία θα φθάσει το +7%.

Σχήμα 3.3: Ποσοστιαίες διακυμάνσεις της παγκόσμιας απόδοσης containers.



Πηγή: European Transport Policy and Research, 2010

² Ως απόδοση, θεωρείται ο ρυθμός διακίνησης container ανά χρονική περίοδο* π.χ. έτος

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

Εστιάζοντας στο έτος 2015, οι Drewry Shipping Consultants (DSC, 2008) προέβλεψαν πριν την οικονομική κρίση, ότι η ζήτηση για containers θα έφθανε τα 824,0 εκατομμύρια TEUs, ενώ μετά την κρίση η προβλεπόμενη τιμή καθορίστηκε σε 669,8 εκατομμύρια TEUs, με βάση την αναμενόμενη αύξηση κατά 7% ετησίως από το 2011 (DSC, 2009). Stenvert και Penfold (2007), πρόβλεψαν πριν από την

κρίση ένα εύρος τιμών μεταξύ 646,5 και 786,1 εκατομμύρια TEUs, με τις μεταφορτώσεις να κυμαίνονται μεταξύ 153,8 και 188,9 εκατομμύρια TEUs, ανάλογα τα διάφορα οικονομικά σενάρια. Οι ίδιοι, μετά την κρίση ανέφεραν, ότι οι νέες τιμές θα είναι μεταξύ 707,7 και 788,7 εκατομμύρια TEUs, με τις μεταφορτώσεις να κυμαίνονται μεταξύ 170,8 και 190,3 εκατομμύρια TEUs.

3.3 Χαρακτηριστικά στοιχεία αγοράς Μεσογείου

Το σύστημα των λιμένων της μεσογείου είναι δυναμικό και ευμετάβλητο. Κατά μήκος των βόρειων ακτών της Δυτικής Μεσογείου, τα μεγάλα λιμάνια India, Barcelona, Marseille, Genoa and La Spezia , χρησιμοποιούνται ως Gateway Ports, δηλαδή ως πύλες για μεταφορά εμπορευμάτων στην ενδοχώρα. Η νεότερη λειτουργία της μεταφόρτωσης, είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία νέων λιμανιών στα νότια της Μεσογείου.

Από το 1950 έως τις αρχές του 1990, η περιοχή της μεσογείου ,αποτελούνταν από λιμάνια που λειτουργούσαν περισσότερο ως gateway. Μετά το 1990, η περιοχή γνώρισε θεαματική ανάπτυξη, με τον όγκο των εξαγωγών να αυξάνεται 4 φορές παραπάνω από ότι το ΑΕΠ. Κατά τα τελευταία 20 χρόνια, η αλληλεπίδραση μεταξύ των γενικών οικονομικών τάσεων, δημογραφικών πιέσεων, πολιτικών δυνάμεων ,επηρέασε την χωροταξική ανάπτυξη της μεσογείου και τα πρότυπα ως προς τα πλεονεκτήματα της τοποθεσίας. Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής ένωσης(ΕΕ) προς τα βορειοανατολικά, και οι μικτές οικονομικές επιδόσεις των χωρών της νότιας και ανατολικής μεσογείου, επιδείνωσαν κάποιες τοπικές κοινωνικό-οικονομικές και περιβαλλοντικές ανισορροπίες, και προστίθενται στη σειρά και πολυπλοκότητα των πολιτικών προκλήσεων, τους κινδύνους και τις ευκαιρίες για την περιοχή. Οι Medda, Fransesca και carbonaro(2007), Mc calla(2004), Ocean shipping consultant (2006), ανέφεραν ότι τα λιμάνια της περιοχής της Μεσογείου, έχουν μεταβαλλόμενο ρόλο στο εμπόριο. Οι νέες τάσεις στις ναυτιλιακές δραστηριότητες εμπορευματοκιβωτίων, αποτελούν ένα από τα ενδιαφέροντα θέματα που βρίσκεται σε εξέλιξη, και επηρεάζει την κοινωνικοοικονομική κατάσταση της περιοχής. Οι λόγοι που οδήγησαν την αυξανόμενη χρήση της μεταφόρτωσης στην περιοχή της μεσογείου είναι οι παρακάτω:

1) Η επέκταση των εμπορευματοκιβωτίων σε όλο τον κόσμο, προκαλεί αύξηση της δυναμικότητας των λιμένων. Μετά το 1990, οι Ασιατικές χώρες παρουσίασαν μεγάλους ρυθμούς ανάπτυξης, με την Κίνα ακόμη και σήμερα να βρίσκεται περίπου στο 8%, ετήσιου ρυθμού ανάπτυξης αποτέλεσμα, οι χώρες αυτές να κινούν το παγκόσμιο εμπόριο. Λόγω του μικρού κόστους παραγωγής, πολλές βιομηχανίες, εκχώρησαν κατασκευαστικές δραστηριότητες ιδίως στην Κίνα, με αποτέλεσμα να εισάγει πρώτες ύλες και να εξαγει τελικά προϊόντα σε containers. Έτσι, οι χώρες της Ασίας, έχουν αλλάξει τις παγκόσμιες θαλάσσιες οδούς του εμπορίου(Yar et AL,2005). Υπάρχει μια μετατόπιση όγκου

μεταφοράς containers, από τον Ατλαντικό στην Μεσόγειο, με πολλές κινέζικες εταιρείες να δρουν ως operators, με αποτέλεσμα να ανοίγουν παράθυρα ευκαιρίας για την Μεσόγειο, ώστε να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ικανοποίηση των διεθνών εμπορικών ροών.(Notteboom,2010). Πριν από το 1990, τα δρομολόγια βασίστηκαν στις συνδέσεις μεταξύ Άπω Ανατολής, Βόρεια Αμερική και Βόρεια Ευρώπη, και χαρακτηρίζονταν από ένα σύστημα προέλευση - προορισμού(port to port system).

2) Η βαρύτητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις χώρες της ανατολικής μεσογείου, αποτελεί βασικό στοιχείο στην ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών της Μεσογείου. Το άνοιγμα νέων οικονομικών αγορών της Ανατολικής Ευρώπης και της (cis) έχει καθορίσει την αύξηση των εμπορικών ροών στην ανατολική πλευρά της μεσογείου.(Medda,2007)

3) Ένα ακόμη στοιχείο για την άνοδο των λιμανιών της Μεσογείου, αποτελεί η ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών. Οι περισσότερες από τις χώρες που βρίσκονται στην Μεσόγειο, παρουσίασαν υψηλά επίπεδα οικονομικής ανάπτυξης κατά την τελευταία δεκαετία. Έτσι, ο μέσος αριθμός containers που διακινούνται από τα λιμάνια ανά εκατομμύριο \$ Ακαθάριστου Εγχώριου προϊόντος(ΑΕΠ) αυξήθηκε από 3,1 το 1990 σε 5,5 εκατ. το 1998, ένα ποσοστό που είναι συγκρίσιμο με το μέσο όρο 5.7 για τις χώρες της Βόρειας περιοχής. Για της Ισπανία και την Ιταλία, ο μέσος όρος είναι 7 containers ανά εκατομμύριο \$ του ΑΕΠ.(Gouveral et. Al,2007)

4) Francesetti, Foschi, (2002), McCalla, Slack, Comtois (2004) και Notteboom (2010), υποστηρίζουν ότι η ανάπτυξη των μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ,θα συνεχίσει να διογκώνεται με πλοία να ξεπερνούν τα 13.500 TEU. Οι εξελίξεις στα μεγέθη των πλοίων ,φαίνεται να αυξάνουν τις προσεγγίσεις σε λιμάνια της μεσογείου. Από το 1995 περίπου και μετά, οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ,αναβαθμίζουν τους στόλους τους με την αγορά όλο και μεγαλύτερων πλοίων. Τα μεγαλύτερα πλοία(Post Panamax) κινούνται κυρίως μεταξύ Ασίας-Βόρειας Αμερικής, και Ασίας-βορειοδυτικής Ευρώπης, με αποτέλεσμα να υπάρξει αναδιάταξη των στόλων ντουφέκι να επιστρέψουν με μικρότερα πλοία. Η αλματώδη ανάπτυξη της οικονομίας μεταξύ 2004-2008,επηρεάσε και το εμπόριο. Οι αυξανόμενες ανάγκες(ζήτηση) ενθάρρυνε τις εταιρίες τακτικών γραμμών, να αγοράσουν μεγαλύτερα πλοία, προκειμένου να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας μείωση της ζήτησης, τα αυξημένα μεταφορικά κόστη λόγω ανόδου της τιμής του πετρελαίου, τα περιβαλλοντικά πρότυπα από τις αναπτυγμένες οικονομίες, φαίνεται να αποτελούν κάποιο εμπόδιο στην περαιτέρω γιγαντοποίηση των πλοίων. Τα μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου, θα

χρησιμοποιηθούν ως κέντρα μεταφόρτωσης, με αποτέλεσμα να αυξηθεί το ποσοστό μεταφόρτωσης στην Μεσόγειο, προκειμένου να περιοριστούν τα κόστη. Τα λιμάνια με τις μεγαλύτερες υποδομές θα υπερिशύσουν ως hub Ports.

3. 3.1 Λιμενικός ανταγωνισμός στη Μεσόγειο

Τα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή της Μεσογείου, αυξήθηκαν σημαντικά την τελευταία δεκαετία, εξαιτίας της αύξησης του εμπορίου μεταξύ Ασίας και Βόρειας Ευρώπης. Κατά συνέπεια, τα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων σε αυτή την περιοχή έχουν αναπτυχθεί σε δύο τύπους λιμένων, αφενός σε λιμάνια μεταφόρτωσης(Gioia Tauro, Tanger Med, Port Said),που λειτουργούν ως κομμάτι του συστήματος hub and spoke,η ως απευθείας σύνδεση δύο λιμένων(Algericas),αφετέρου ως λιμάνια gateway, δηλαδή εξυπηρετούν την ενδοχώρα(Genoa, Barcelona and Marseilles).Η ταχεία ανάπτυξη της τελευταία δεκαετία, ευνόησε τα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου, όπως το Gioia Tauro στην Ιταλία, και Marsaxllok της Μάλτας. Ωστόσο, οι περιορισμοί ικανότητας, επέτρεψαν την ανάπτυξη ισχυρών ανταγωνιστών στη Δυτική Μεσόγειο, με τα Ισπανικά λιμάνια να κερδίζουν περισσότερο μερίδιο αγοράς έναντι των ανταγωνιστών από το 2000 και μετά (OpenMed, 2011).Τα νεότερα εισερχόμενα λιμάνια, όπως το Port said, επικεντρώθηκαν στο να αποκτήσουν περισσότερο ποσοστό ως προς τις μεταφορτώσεις, αλλά και να λειτουργούν ως gateway λιμάνια στις αναπτυσσόμενες περιοχές της Νότιας Μεσογείου. Τα Τουρκικά λιμάνια,(Mersin,Ambarli) από την άλλη πλευρά, επωφελήθηκαν από την σταθερή οικονομική απόδοση της Τουρκίας, που εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή της Κωνσταντινούπολης. Παρόλα αυτά, η σημασία της μεταφόρτωσης στην μεσόγειο δεν πρέπει να υποτιμάται. Μεταξύ του έτους 2000 και 2008,η μεταφόρτωση εκτιμάται ότι αντιπροσωπεύει κατά μέσο όρο το 43% της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων ,όπως έχει καταχωρηθεί από τους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων της βόρειας ακτής της μεσογείου(Russo et al., 2010).

Μερικές έρευνες προβλέπουν ότι από το 1998-2015(DSCL,2000) θα υπάρξει ένα σταθερό πλεόνασμα προσφοράς λιμενικών υπηρεσιών. Όσον αφορά την μεταφόρτωση, μια αύξηση στην λιμενική προσφορά αναμένονταν μεταξύ 1998-2012.Πρέπει όμως να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες, ειδικά αν ιδρυθούν νέα τερματικά βραχυπρόθεσμα, η ανισορροπία θα επιδεινωθεί. Αν η παγκόσμια ανάπτυξη στον τομέα των ροών εμπορευματοκιβωτίων ,επιβεβαιωθεί βάση των προβλέψεων που την τοποθετούν στο 6% ετησίως, θα οδηγήσει σε αντιστροφή της

τάσης, δηλαδή μείωση υπερπροσφοράς. Βάση των DSC(2008), η αύξηση της ζήτησης για εμπορευματοκιβώτια στα λιμάνια , αναμένεται για την Νότια Ευρώπη , να φθάσει το 7,8%, και παγκοσμίως το 9,8%.

Τα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου έχουν μεγαλύτερες προβλήτες αλλά και μεγαλύτερα βάθη. Επίσης, οι τεχνικές τους ικανότητες όπως ισχυρά δίκτυα σύνδεσης με πλούσια και ευρεία ενδοχώρα (Fageda 2005), προωθούν την ανταγωνιστικότητά τους. Σημαντικό χαρακτηριστικό των παραπάνω λιμανιών, αποτελεί το γεγονός ότι είναι σταθερά και δυναμικά. Συνεπώς, τα λιμάνια της Δυτικής μεσογείου, ξεκίνησαν να αναπτύσσονται πιο γρήγορα από ότι τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Οι χώρες που βρίσκονται στη Δυτική Μεσόγειο, είχαν γρήγορους οικονομικούς ρυθμούς ανάπτυξης κάτι που επηρέασε το εμπόριο. Επίσης, όσο τα λιμάνια διαχειρίζονταν από το δημόσιο, οι χώρες όπως της Ιταλίας, χρηματοδότησαν υψηλά έργα υποδομών, βελτιώνοντας την ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών.

Η περιοχή της Μεσογείου, όπως αναλύσαμε στις προηγούμενες υποενότητες, βρίσκεται κάτω από την πίεση της αλλαγής και της ανάπτυξης. Οι Fageda(2005), Yap Lam, Notteboom(2006) αναφέρουν ότι τα νέα χαρακτηριστικά της μεσογείου αυξάνουν την ζήτηση για λιμάνια hub, δηλαδή λιμάνια μεταφόρτωσης. Ως αποτέλεσμα του παραπάνω, τα μεσογειακά λιμάνια που είχαν περιορισμένες συνδέσεις με την ενδοχώρα την εποχή 1990-2000, πρόσφατα μετατράπηκαν σε hub λιμάνια με 10 φορές μεγαλύτερες ικανότητες (π.χ. Gioia Tauro). Αλλά, όλη η περιοχή της Μεσογείου, δεν αντανακλά αυτή την εξέλιξη με τον ίδιο βαθμό. Δηλαδή, δεν μπορούμε να παραδεχτούμε ότι όλη η μεσόγειος αποτελεί ομοιογενής περιοχή. Πολύ αυξανόμενο ρυθμό φαίνεται να ξεκίνησε από τις Δυτικές περιοχές της Μεσογείου, που ύστερα επηρέασαν και τις ανατολικές. Πολλοί ακαδημαϊκοί συμφωνούν, ότι υπάρχει μια διαφοροποίηση μεταξύ των λιμανιών της Δυτικής και της Ανατολικής Μεσογείου, τα σύνορα των οποίων ορίζονται λίγο ασαφή. Notteboom(2010), foschi(2003), χώρισαν τα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου, με την Ελλάδα να αποτελεί το σύνορο ως προς την Ανατολή.

3.3.1.1 Λιμάνια Δυτικής Μεσογείου

Πίνακας 3.3: Όγκος διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο (*1000 TEU)

	1998	2000	2002	2004	2006	2008
Gioia Tauro	2,126	2,653	2.900	3.149	2.946	3.468
Algeciras	1.826	2,009	2.200	2.516	3.243	3.324
Valencia	971	1,308	1.800	1.993	2.603	3.593
Genova	1,266	1,501	1.550	1.606	1.668	1.767
Barcelona	1,093	1,388	1.450	1.652	2.328	2.569
Marsaxlokk	1,072	1,033	1.250	1.461	1.496	2.337
La Spezia	732	910	970	1.040	1.124	1.246
Marseille	644	726	800	763	827	826
Piraeus	933	1.161	1.400	1.605	1.394	431

Πηγή: SENAY OGUZTIMUR 2010, THE DIFFERENTIATION BETWEEN EAST AND WEST MEDITERRANEAN PORTS .

3.3.1.2 Λιμάνια Ανατολικής Μεσογείου

Το μερίδιο αγοράς της Ανατολικής Μεσογείου είναι σχετικά χαμηλό, παρόλα αυτά παρουσιάζουν υψηλό ποσοστό ανάπτυξης σε σύγκριση με όλη την Μεσόγειο. Σε γενικές γραμμές, η τεχνολογική και υλική υποδομή πρέπει να ανανεωθεί καθώς πρέπει να βελτιωθεί η διαχείριση τους(Management).Τα λιμάνια της Ανατολικής μεσογείου δεν είναι επαρκή να λειτουργήσουν ως hub λιμάνια. Τα Τουρκικά και Αιγυπτιακά λιμάνια ,είναι τα πιο πιθανά ,να λειτουργήσουν ως περιφερειακά λιμάνια. Το λιμάνι της Τουρκίας Ambarli, διαθέτει το μεγαλύτερο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα από όλα τα Τουρκικά λιμάνια, και παρουσιάζει σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης(Muhtesem Kaynak ,2004).Το μέσο ποσοστό ανάπτυξης φθάνει το 70% ετησίως. Το λιμάνι της Αιγύπτου port said, έχει πλεονέκτημα λόγω της μηδενικής απόστασης από το κανάλι του Suez.

Η ανάπτυξη στην Ανατολική μεσόγειο ήταν υψηλή τα τελευταία χρόνια. Η μεταφόρτωση στη μεσόγειο αυξήθηκε με ταχύτερους ρυθμούς: δημιουργήθηκαν ευκαιρίες για τα Τουρκικά λιμάνια να εξυπηρετήσουν τις εμπορικές ανάγκες της Μαύρης Θάλασσας και του Αιγαίου. Αν συνεχίσει να υπάρχει επαρκής ζήτηση, τότε τα επενδυτικά σχέδια που προορίζονται για τα λιμάνια θα είναι βιώσιμα. Πρέπει να υπάρξουν ωστόσο θεσμικές μεταρρυθμίσεις, προκειμένου να

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

συμμετέχει ο ιδιωτικός τομέας στην ανάληψη επενδυτικών αποφάσεων και την συμμετοχή του στην διαχείριση των λιμένων. Τα πιθανά σενάρια ζήτησης θα εξακολουθούν να αποτελούν προϋπόθεση για την έναρξη έργων -επενδύσεων στα λιμάνια(Hanafy ,2011).

Πίνακας 3.4: Όγκος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων(*1000 TEU)

	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008
Haifa	470	832	870	850	1.033	1.053	1.251
Damietta	586	310	583	750	1.263	926	1.236
Alexandra	325	496	505	550	495	v.y.	548
Port Said	362	382	504	563	870	2.691	2.400
Ashdod	297	364	480	536	545	692	828
Izmir	346	397	470	700	805	848	895
Ambarli	43	92	242	684	1.186	1.446	2.262
Mersin	182	242	294	364	533	644	868
Limassol	399	213	v.y.	233	298	327	

Πηγή: SENAY OGUZTIMUR 2010,THE DIFFERENTIATION BETWEEN EAST AND WEST MEDITERRANEAN PORTS.

3.3.2 Επιδράσεις από τους Διαχειριστές τερματικών στη Μεσόγειο

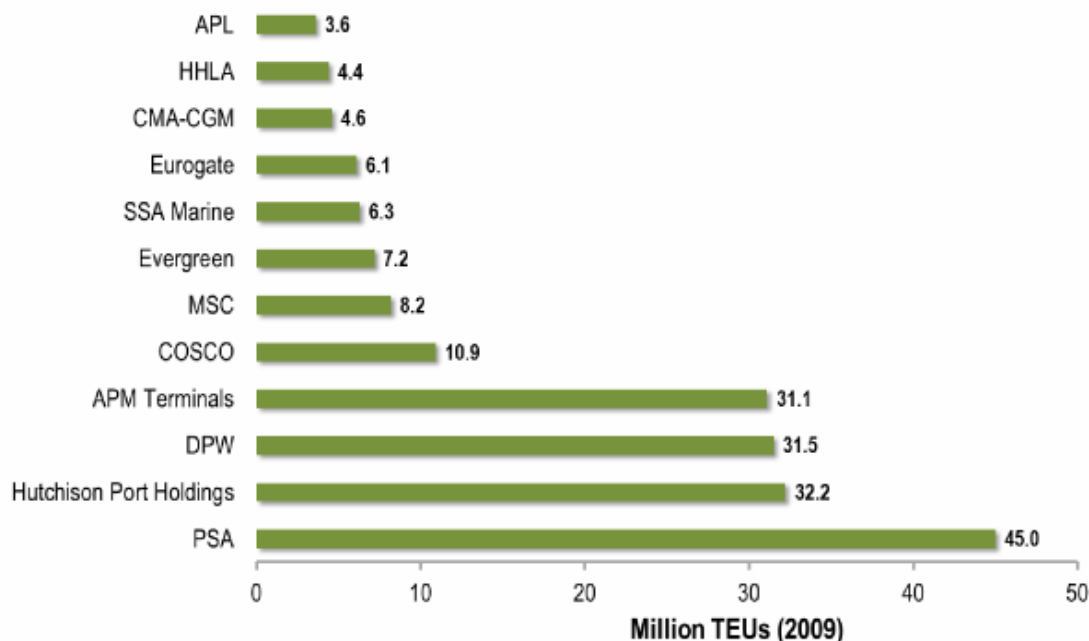
Τα τελευταία χρόνια, έχουν σημειωθεί σημαντικές αλλαγές στην λιμενική βιομηχανία. Το περιβάλλον που έχει δημιουργηθεί είναι δυναμικό και ευμετάβλητο. Τα υψηλά κόστη επένδυσης, και το υψηλό ρίσκο, οδήγησαν τις εταιρίες σε οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση, προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας, και να περιορίσουν τους κινδύνους από το ευρύτερο οικονομικό, κοινωνικό, πολιτικό, περιβαλλοντικό, νομικό περιβάλλον(PESTEL). Συνεπώς, οι εταιρίες που διαχειρίζονται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, προχώρησαν σε συγχωνεύσεις και εξαγορές, με αποτέλεσμα την δημιουργία ολιγοπωλίων .Η ολιγοπώλια μορφή αγοράς, έχει αντίκτυπο και στην λιμενική βιομηχανία. Οι 20 μεγάλες εταιρίες κατέχουν περισσότερο από το 80% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Πιο συγκεκριμένα, αύξησαν το ποσοστό που κατέχουν στην παγκόσμια αγορά κατά 4% στο 83% από 79%, ενώ η χωρητικότητα τους αυξήθηκε στα 12,3 εκ. teu από 10,8 teu, το 2010. Στα λιμάνια της Μεσογείου, οι εταιρίες αυτές, έχουν επίδραση στην βελτίωση της παραγωγικότητας και της κερδοφορίας των λιμανιών.

Χάρτης 3.3: Η παρουσία των διαχειριστών τερματικών Παγκοσμίως



Πηγή: The geography of transport systems 2010, Container Terminals of the World's Regional Port Holdings

Πίνακας 3.5: Απόδοση των 12 μεγαλύτερων Διαχειριστών τερματικών σε εκατ. TEU το 2009.



Πηγή: DSC 2010 , Annual Review of Global Container Terminal Operators.

Από το 2001 και μετά, οι διαχειριστές τερματικών προκειμένου να αποκτήσουν περισσότερο έλεγχο της αλυσίδας αξίας, και να περιορίσουν τα κόστη, όπως και να επεκταθούν σε νέους τομείς, άρχισαν να αγοράζουν τερματικά ή δικαιώματα διαχείρισης τερματικών. Συνεπώς, άρχισε πλέον το λιμάνι να μπαίνει στην σφαίρα διαχείρισης από λίγους, με τάσεις για μονοπωλιακή μορφή συγκέντρωσης

Τα λιμάνια πλέον έχουν απομακρυνθεί από την παραδοσιακή μορφή, όπου η σύνδεση λιμάνι-πλοίο ήταν απαραίτητη. Δημιουργείται ένα περιβάλλον δυναμικό, με αποτέλεσμα να υπάρχουν πάρα πολλές σχέσεις αλληλεπίδρασης μεταξύ των μερών που απαρτίζουν την αλυσίδα παραγωγής. Επικρατεί μια τάση συγκέντρωσης σε όλους τους τομείς και αυτό γίνεται κατά την άποψή μας για τους παρακάτω λόγους:

1. **Έντονος ανταγωνισμός** μεταξύ εταιρειών, συνεπώς μικρά περιθώρια κέρδους και μεγάλο επενδυτικό ρίσκο. Όμως ο περιορισμός του ανταγωνισμού μέσω συμμαχιών μπορεί να οδηγήσει σε ολιγοπώλια μορφή αγοράς, με όλες τις επιπτώσεις που αυτό συνεπάγεται!

2. **Μεγάλα επενδυτικά προγράμματα** απαιτούν υψηλά κεφάλαια, συνεπώς η εύρεση τέτοιων υπέρογκων ποσών απαιτεί συνεργασίες-συγχωνεύσεις.
3. **Τα υψηλά στάνταρ ποιότητας**, που θέτουν ορισμένα λιμάνια, δεν μπορούν να επιτευχθούν από εταιρείες που διαθέτουν μικρά κεφάλαια, και στην περίπτωση ναυτιλιακών εταιρειών, πρέπει να υπάρξει ορισόντια ολοκλήρωση, ιδίως στην liner ναυτιλία όπου υπάρχουν τεράστιες απαιτήσεις κεφαλαίου - στοχευόμενες αγορές - υψηλά σταθερά κόστη (85% των εσόδων περίπου). Το υψηλό κόστος δημιουργείται ιδιαίτερα λόγω της αξιοπιστίας - συνέπειας των πλοίων γραμμών, όπου εκτελούνται δρομολόγια ανεξάρτητων εποχών περιορισμένης ζήτησης (εποχικότητα). Για να αντιληφθούμε καλύτερα το πρόβλημα (κόστους) προκειμένου να καλυφθεί ένα δρομολόγιο Αμερική - Ασία, απαιτούνται 7-8 πλοία, 25 μέρες περίπου ταξίδι και σε περίπτωση που η εταιρεία αποσύρει ένα πλοίο, καταρρέει το σύστημα. Επομένως η ποιότητα είναι πρωταρχικός στόχος στην liner. Συγκεκριμένες ώρες - συγκεκριμένα δρομολόγια!
4. **Επίτευξη οικονομιών κλίμακας**, τεχνολογία και καινοτομία. Η κοινή χρήση πόρων από διάφορα τμήματα, η διασπορά του σταθερού κόστους και η ελαχιστοποίηση της σπατάλης αποτελούν πλεονεκτήματα. Κάποιες φορές όμως η υψηλή εξειδίκευση μπορεί να οδηγήσει σε περιορισμό της ευελιξίας της εταιρείας-προσαρμογή στις αλλαγές του PESTEL, ακόμη να δημιουργηθούν αντιοικονομικές κλίμακας αφού αυξάνεται η γραφειοκρατία και περιορίζεται η διεύθυνση και ο έλεγχος.

Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά οι επιδράσεις των διαχειριστών τερματικών, σε μεγάλα λιμάνια της μεσογείου.

Valencia: Η ισχυρή θέση της MSC στο λιμάνι, έχει την κύρια ευθύνη για την ισχυρή απόδοση του λιμανιού, παρέχοντας το 56% της συνολικής απόδοσης (Port Strategy, 2009). Ενώ τα άλλα τερματικά παρουσίαζαν μείωση της απόδοσης το 2009, κατά 7%, το τρίτο τερματικό που διαχειρίζεται η MSC, παρουσίασε αύξηση της απόδοσης του κατά 18,8% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. (Cargo Systems, 2010) Το 50% της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων ,προέρχεται από την μεταφόρτωση. Με την βοήθεια track and trace systems, just in time logistics, πληροφοριακά συστήματα, περιορίζουν τα κόστη και βελτιώνουν την ποιότητα υπηρεσιών τους.

Algeciras: Η μεγαλύτερη επένδυση από τους Κορεάτες(Hanjin) στην Ισπανία(world port development,2010),θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του όγκου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στις εμπορικές γραμμές προς Αφρική, Βόρεια Αμερική και Βόρεια Ευρώπη. Το τερματικό θα διαχειρίζεται 1,560 εκατομμύρια TEU, προς τρίτα μέρη αλλά και για την Hanjin. Το λιμάνι στηρίζεται στην μεταφόρτωση. Η Maersk, προκειμένου να βγει από την σφαίρα του ανταγωνιστή(hanjin), αποφάσισε να διαχειρίζεται τα εμπορευματοκιβώτια από το λιμάνι της Tanger Med, όπου θα εκμεταλλευόταν το χαμηλό κόστος εργασίας, καθώς και λόγω τοποθεσίας δεν αποκλίνουν πολύ από τις εμπορικές ρότες(Port strategy,2010)

Barcelona: 29.9% πτώση της απόδοσης το 2009 σε σχέση με το 2008,λόγω μείωσης της μεταφόρτωσης κατά 43% το 2009.Με την ανάληψη τερματικού από την HPH, αναμένεται να αυξηθεί η απόδοση σε εμπορευματοκιβώτια κατά 5,3% έως το 2014(Business Monitor International, 2010)

Tanger med: Η αύξηση της απόδοσης συνεχίζεται έως το 2010,με αύξηση ρεκόρ στο 70% σε εμπορευματοκιβώτια που διαχειρίζεται, και ενδέχεται να αυξηθεί η απόδοση, καθώς η Maersk,CNA-CGM,DELMAS MITSUI OSK, αυξάνουν την κίνηση εμπορευματοκιβωτίων προς το λιμάνι. Πιο συγκεκριμένα η Maersk μετέφερε πολλές υπηρεσίες από τα Ισπανικά λιμάνια(Algericas) στο Tanger Med, επιτρέποντας έτσι στην αύξηση της απόδοσης στα 1,4 εκατομμύρια TEU(Fossey,2011).Το άλλο τερματικό λειτουργεί από την Eurogate και σημείωσε αύξηση 56% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο.

Gioia-Tauro: Η απομάκρυνση της Maersk από τα Ιταλικά λιμάνια με προορισμό το Port said επέφερε μείωση στην απόδοση κατά 25%.

Marsaxlokk: στο λιμάνι της Μάλτας, αυξήθηκε η απόδοση στα containers κατά 74% μεταξύ 2005-2008, εξαιτίας των επενδύσεων από CMA-CGM.Κατά την διάρκεια της οικονομικής Κρίσης, η απόδοση δεν μειώθηκε αρκετά, παρά μόνο κατά 1,7% το 2009,και το 2010 σημείωσε αύξηση κατά 4,6%(Malta freeport,2011)

Piraeus: Το 2008,σημείωσε πτώση κατά 68% στην απόδοση των containers. Το 2009,που ανέλαβε η Cosco, αυξήθηκε η απόδοση σε containers κατά 47%.(Cargo systems,2010),όπως και ο όγκος σε μεταφερόμενα TEU, 6,91 εκατ. ή 11,2% το 2011.(naftemporiki,2012),

«Κεφάλαιο 4: Προοπτικές ανάπτυξης σε λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα».

4.1 Ερωτηματολόγιο

Κατόπιν τηλεφωνικής συνέντευξης με ναυτιλιακούς φορείς, πράκτορες, γραφεία εφοδιασμού πλοίων, ναυλομεσίτες, ενώσεις χερσαίων μεταφορών, λιμενικές αρχές, προέκυψαν κάποια στοιχεία που μας βοήθησαν να εξετάσουμε την δυνατότητα ανάπτυξης του λιμένα Αστακού, είτε σε λιμάνι μεταφόρτωσης, είτε σε λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα. Ο αριθμός των απαντούντων είναι πενήντα(50). Παρακάτω παρουσιάζεται το ερωτηματολόγιο καθώς και οι απαντήσεις που δόθηκαν με την μεγαλύτερη βαρύτητα(ποσοστό).

Ερώτηση 1: Θα μπορούσε το λιμάνι του Αστακού να εξυπηρετεί μέρος των εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας, χωρίς να μειώνεται η ανταγωνιστικότητά τους?

Η πλειοψηφία(80%)των ερωτηθέντων, συμφωνεί ότι το λιμάνι του Πειραιά κατέχει πρωταρχική επιλογή ως προς τις εισαγωγές, καθώς στην Αττική βρίσκεται το μεγαλύτερο μέρος εισαγωγικών εταιρειών. Η περιοχή της Δυτικής Ελλάδας, εισάγει ένα μικρό αριθμό containers, με αποτέλεσμα το επιπλέον κόστος που προστίθεται από την οδική μεταφορά να επηρεάζει τις εταιρείες, ως προς την επίτευξη εσόδων, που εισάγουν από την περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας³.Όσο αφορά τις εξαγωγές, παρατηρείται μεγαλύτερη διασπορά ανά γεωγραφική περιφέρεια. Ο περιορισμός γραμμών σε κάποια λιμάνια, στρέφει την συνεργασία μεταξύ λιμένων, προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας, βελτίωση της ποιότητας μεταφοράς και τελικά βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εξαγωγών. Το λιμάνι του Αστακού, θα μπορούσε να συμμετέχει στις εξαγωγές από Δυτική Ελλάδα, σε περίπτωση όμως που διαθέτει αρκετές γραμμές, κάτι που προϋποθέτει μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές, καθώς και υψηλά σταθερά κόστη.

Ερώτηση 2:Υπάρχει η δυνατότητα για αποθήκευση και μεταφορά ενεργειακών προϊόντων, ιδιαίτερα για τα κοιτάσματα πετρελαίου στο Ιόνιο;

Η αγορά πετρελαίου χαρακτηρίζεται από υψηλή μεταβλητότητα και αστάθεια. Θα μπορούσε το λιμάνι να χρησιμοποιηθεί για αυτό τον σκοπό, σε περίπτωση που η εξόρυξη πετρελαίου ήταν κοντά στην

³ Σε μεγάλες ποσότητες εισαγωγής προϊόντων, το οδικό κόστος συμβάλλει σε μικρότερη μεταβολή της τιμής του τελικού προϊόντος. Αντιθέτως, σε μικρότερες ποσότητες, το οδικό κόστος φαίνεται να είναι σημαντικό στην διαμόρφωση της τιμής του τελικού προϊόντος.(οικονομίες κλίμακας).Αυξημένη τιμή προϊόντος, ίσως επηρεάσει την ζήτηση του (ελαστικότητα ζήτησης).

περιοχή του Αστακού. Όμως, δεν μπορούμε να στηριχτούμε σε αυτό το σενάριο, καθώς η εξόρυξη και διανομή πετρελαίου, , δεν είναι σίγουρο πότε θα αρχίσει να συμβαίνει. Στο τέλος της συζήτησης, κατάλαβα ότι απέρριψαν την δυνατότητα αυτή.

Ερώτηση 3: Υπάρχει η δυνατότητα σύνδεσης του λιμένα Αστακού με άλλο λιμάνι της μεσογείου “point to point connection”;

Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων, απάντησαν ότι είναι περιορισμένη η δυνατότητα και ίσως καταρρεύσει μια ενδεχόμενη σύνδεση. θεώρησαν ότι για να υπάρχει σύνδεση, πρέπει ένα μεγάλο λιμάνι όπως το Gioia Tauro (Ιταλία) να έχει τακτικά συμφόρηση(congestion),κάτι που παρατηρούταν στην περίοδο 2004-2008.Πλέον,φαίνεται να διορθώνεται η αγορά, και όσο η ζήτηση για μεταφορές μειώνεται, οι συμφορήσεις θα ελαττώνονται.

Ερώτηση 4: Θα μπορούσε το λιμάνι να χρησιμοποιηθεί ως λιμάνι μεταφόρτωσης?

Οι περισσότεροι απάντησαν ότι αν συνεχίσει να αυξάνεται η ανάγκη μεταφόρτωσης στην Μεσόγειο, τότε θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί. Πρέπει όμως να ληφθεί υπόψη ότι απέναντι από το λιμάνι του Αστακού βρίσκονται ισχυρά Ιταλικά λιμάνια γνωστά για την ποιότητα υπηρεσιών στην μεταφόρτωση.

Ερώτηση 5: Πιστεύετε ότι η ελεύθερη βιομηχανική ζώνη στο λιμάνι του Αστακού, αποτελεί πλεονέκτημα του λιμανιού?

Είναι σημαντικό στοιχείο, όμως προϋποθέτει την προσέλκυση βιομηχανιών. Η έλλειψη λιμενικού και ναυτιλιακού cluster ίσως περιορίζει την προσέλκυση βιομηχανιών. Προς το παρόν δεν είναι αξιοποιήσιμη για να αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Ερώτηση 6: Θα μπορούσε το λιμάνι να χρησιμοποιηθεί από μεγάλους διαχειριστές τερματικών?(Dedicated terminal)

Θα μπορούσε σε περίπτωση που υπάρξουν τεράστιες επενδύσεις με μεγάλο ρίσκο. Ωστόσο, οι μεγάλοι διαχειριστές τερματικών στρέφονται κυρίως προς χώρες με μικρά κόστη και πιο σταθερό επιχειρησιακό καθεστώς. Η πολιτική αναταραχή στην Ελλάδα ,καθώς και η αστάθεια

στο τραπεζικό-κεντρικό σύστημα του Δυτικού κόσμου θα επηρεάσουν αρκετά τις επενδύσεις στα λιμάνια τα επόμενα χρόνια. Οι επενδύσεις θα γίνονται με στόχο τις βραχυχρόνιες αποδόσεις επένδυσης, συνεπώς οι επενδυτές θα εξετάζουν διεξοδικά τα επενδυτικά τους σχέδια, δεδομένου και του υψηλού ρίσκου.

4.2 Στοιχεία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος Λιμανιών

Αξίζει να αναφερθούν οι παράγοντες που δημιουργούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε κάποιο λιμάνι. Θα χρησιμοποιηθούν επίσης για την SWOT ανάλυση ,που παρουσιάζεται στην τελευταία ενότητα του κεφαλαίου. Συνοπτικά θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τα παρακάτω:

- Ποιότητα υπηρεσιών σε επίπεδο οργάνωσης, δηλαδή μείωση καθυστερήσεων, τεχνολογίες την επικοινωνίας, παραγωγικότητα της εργασίας, δημόσιες υπηρεσίες π.χ. τελωνεία ,μείωση διοικητικού ελέγχου και γραφειοκρατίας.
- Ποιότητα υπηρεσιών(ρυθμίσεις) όπως :διαδικασίες safety/security, τελωνεία ,φθηνοί και αποτελεσματικοί κανόνες.
- Κόστος εντός λιμανιού (τιμολόγηση υπηρεσιών)

Όσον αφορά την τιμολογιακή πολιτική που ακολουθεί κάθε λιμάνι, επικρατούν κυρίως δύο περιπτώσεις: στην πρώτη χρησιμοποιούνται τα λεγόμενα ‘πολιτικά κριτήρια’ και στην δεύτερη χρησιμοποιούνται τα λεγόμενα ‘οικονομικά κριτήρια’. Η λογική της πρώτης περίπτωσης είναι να τιμολογηθούν οι υπηρεσίες με τιμές κάτω του κόστους ώστε να είναι χαμηλότερα τα τιμολόγια τους από αυτά των ανταγωνιστών και να προσελκυστεί έτσι το μεγαλύτερο μέρος της πελατείας.

Στην δεύτερη περίπτωση λαμβάνονται υπ’ όψιν παράγοντες όπως το κόστος παραγωγής και η ελαστικότητα της ζήτησης των παρεχομένων υπηρεσιών. Αυτή η πολιτική έχει ως αποτέλεσμα να προκύπτει ίδια τιμολόγηση σε λιμάνια της ίδιας χώρας ενώ διαφορετική σε λιμάνια άλλων χωρών(Παρδάλη 2007).

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

- Λιμενική υποδομή(αριθμός γερανών, αριθμός μηχανημάτων, μήκος κρηπιδωμάτων)
- Θέση του λιμένα ως προς την ενδοχώρα αλλά και η απόσταση του από κύριες γραμμές εμπορίου. Ύπαρξη συνδυασμένων μεταφορών.
- Σημαντικός παράγοντας στην ανάλυση ανταγωνιστικότητας είναι ο ρυθμός των επενδύσεων που διενεργούνται, η κλίμακα τους και οι καταγεγραμμένες επενδύσεις ως άμεσα ή μακροπρόθεσμα επενδυτικά σχέδια των διοικήσεων των λιμένων.

Επίσης, σε ότι αφορά την ανταγωνιστικότητα, αυτή αξιολογείται σε δύο κυρίως επίπεδα :

-Το πρώτο επίπεδο αφορά τον ανταγωνισμό στη διάσταση της τιμής, η οποία αφορά την τιμή φορτοεκφόρτωσης των containers, είτε αυτά είναι κενά, είτε άφορτα, είτε αφορούν σε ειδικά φορτία (IMO cargoes).

-Το δεύτερο επίπεδο αφορά την παραγωγική και αποδοτική χρήση και εκμετάλλευση των υφιστάμενων υποδομών (χώροι αποθήκευσης, γερανογέφυρες, κλπ).

Τόσο το θέμα της τιμολόγησης, όσο και το θέμα της χρήσης των υποδομών, είναι πολύ σημαντικοί παράγοντες προκειμένου ένας λιμένας να διαμορφώσει την μακροπρόθεσμη στρατηγική ανάπτυξής του.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί η μελέτη(Βλάχος 2007) για την μέτρηση ανταγωνιστικότητας των λιμένων της μεσογείου και του Εύξεινου πόντου στον τομέα των containers, όπου παρουσιάστηκαν τα παρακάτω ποσοστά(βαρύτητα) των στοιχείων ανταγωνιστικότητας των λιμένων.

- Υποδομές (15,5%),
- Εξοπλισμό Λιμένα (15,5%)
- Κίνηση Λιμένα (15,5%)
- Λειτουργία Λιμένα (8,5%)
- Παραγωγικότητα (15,5%)
- Κόστος χειρισμού ανά container (29%).

4.2.1 Θέση του λιμένα Αστακού ως προς την ενδοχώρα

Πολλά λιμάνια της Μεσογείου, κατάφεραν να αναπτυχθούν σε μεγάλα λιμάνια εξαιτίας της θέσης τους, δηλαδή της απόστασής τους από τις κύριες γραμμές εμπορίου, αλλά και από την θέση τους ως προς την ενδοχώρα. Στο παρόν κεφάλαιο, μας ενδιαφέρει μόνο το δεύτερο σκέλος, δηλαδή η θέση του λιμένα ως προς την ενδοχώρα. Είναι σημαντικό στοιχείο ανταγωνιστικότητας ενός λιμένα η θέση του, καθώς μπορούμε να εξετάσουμε αν μπορεί να συμβάλει στην προώθηση του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ χωρών.

Χάρτης 4.1 : Η θέση του λιμένα Αστακού ως προς την ενδοχώρα



Πηγή: Εγνατία οδός Α. Ε / Στοιχεία της εργασίας

4.2.1.1 Οδικό δίκτυο

Προκειμένου να εξετάσουμε την δυνατότητα ανάπτυξης του λιμένα Αστακού σε λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα, πρέπει να αναλογιστούμε και την κατάσταση του οδικού δικτύου. Η ύπαρξη βελτιωμένου οδικού δικτύου, μειώνει το εξωτερικό κόστος, δηλαδή τα ατυχήματα, τις καθυστερήσεις(συμφόρηση),την ηχορύπανση, κ.α. Προς το παρόν, το οδικό δίκτυο που συνδέει το λιμάνι του Αστακού, με διάφορες πόλεις της Δυτικής Ελλάδας, είναι σε ποιότητα αρκετά χαμηλά.

Σε διημερίδα του Τ.Ε.Ε., με εισηγητή τον Κύριο Λιακόπουλο, εκφράστηκαν απόψεις για την βελτίωση του οδικού άξονα της Δυτικής Ελλάδος. Ο οδικός άξονας της δυτικής Ελλάδας που συνδέει την Ηγουμενίτσα, την Πρέβεζα και τη Λευκάδα με το Μεσολόγγι και το Αντίρριο που μπορεί και πρέπει να είναι ο βασικός παραλιακός άξονας της δυτικής Ελλάδας δεν έχει μέχρι και σήμερα αυτό το χαρακτήρα. Στο μεγαλύτερο τμήμα του έχει καλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και πολύ μικρές κλίσεις. Στο τμήμα Πρέβεζα - Μεσολόγγι (συνολικού μήκους 108 Km που μπορεί να μειωθεί σε κάτω από 90) το μέσο πλάτος του είναι περί τα 10 μέτρα και στο μεγαλύτερο μέρος του επιτρέπει μέσες ταχύτητες έως και 80 Km/h. Ήδη υπάρχουν ορισμένα κομμάτια με χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου. Πολύ κακό είναι το τμήμα ανάμεσα στο Λεσίνι και τον Αστακό. Στο τμήμα αυτό η επιτρεπόμενη μέση ταχύτητα είναι κάτω από 40 Km/h. Για τη βελτίωσή του χρειάζεται νέα χάραξη μήκους 6 περίπου χιλιομέτρων. Αντίθετα όλος ο υπόλοιπος δρόμος μπορεί εύκολα ν' αποκτήσει χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου με πολύ λίγα έξοδα.

Σε εποχή γενικότερων προγραμματισμών για τον ελληνικό χώρο, κατά τη δεκαετία του '60, προβλεπόταν να γίνει ο βασικός οδικός άξονας της δυτικής Ελλάδας. Από τα πράγματα, αργότερα, ο στόχος αυτός εγκαταλείφθηκε και σήμερα έχει ξεχαστεί. Σιγά - σιγά όμως στα χρόνια που πέρασαν και όσο το πρόγραμμα υπήρχε, με τμηματικές εργολαβίες και διαδοχικά βήματα, ο δρόμος άνοιξε. Το ν' αποπερατωθεί και να βελτιωθεί αισθητά σήμερα είναι η φθηνότερη λύση για την οριστική επίλυση του προβλήματος της οδικής επικοινωνίας της παραλιακής δυτικής Ελλάδας. Με τη ζεύξη της Πρέβεζας με το Άκτιο και με βελτίωση του τμήματος Πάλαιρος - Πρέβεζα - Λευκάδα με δρόμο 7 χιλιομέτρων στα νότια - ΝΔ της λίμνης Βουλκαριά η απόσταση από την Πρέβεζα και τη Λευκάδα

συντομεύεται κατά 18 χιλιόμετρα και η χρονοαπόσταση της διαδρομής Πρέβεζα - Αντίρριο θα γίνει κάτω από 2 ώρες ενώ σήμερα είναι σχεδόν 4 ώρες. Η ενεργοποίηση του δρόμου αυτού διευκολύνει τις περισσότερες από τις κινήσεις του άξονα: Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Πάργα - Πρέβεζα - Λευκάδα - Βόνιτσα - Πάλαιρος - Αστακός - Μεσολόγγι - Αντίρριο.

4.2.2 Υποδομές και εξοπλισμός λιμένα Αστακού

Βάση της **Αρ.Πρ.:Φ/Α/5.29/ οικ. 8506/945**, του Υπουργείου ανταγωνιστικότητας και ναυτιλίας(2011), με θέμα: Καταβολή υπολοίπου της δημόσιας επιχορήγησης για το Έργο «Συμπληρωματικά και βελτιωτικά έργα της Ναυτιλιακής Βιομηχανικής Περιοχής Πλατυγιαλίου Αστακού (NABΙΠΕ) Αιτωλοακαρνανίας, αποφασίστηκε η

- ❖ Καταβολή του υπολοίπου της επιχορήγησης για το Έργο «Συμπληρωματικά και βελτιωτικά έργα της Ναυτιλιακής Βιομηχανικής Περιοχής Πλατυγιαλίου Αστακού (NABΙΠΕ) Αιτωλοακαρνανίας», που ανέρχεται σε 1.214.367,18 ΕΥΡΩ, στην ΑΣΤΑΚΟΣ ΤΕΡΜΙΝΑΛ Α.Ε. Η παρούσα καταβολή θα βαρύνει την πίστωση του έργου της ΣΑΕ 027 του Π.Δ.Ε. έτους 2011.
- ❖ Την ολοκλήρωση του έργου με συνολικές δαπάνες 119.689.040,24 ΕΥΡΩ, Δημόσια Δαπάνη (58% του συνόλου του επενδυτικού σχεδίου) 69.419.643,30 ΕΥΡΩ και Ιδιωτική Συμμετοχή 50.269.396,94 ΕΥΡΩ.

Βάση τις διατάξεις του νόμου **N.2545/97**, επισημαίνεται ότι πέραν των ως άνω Έργων του Επενδυτικού Προγράμματος εκτελέστηκαν ή και σήμερα εκτελούνται και βαίνουν προς ολοκλήρωση και έργα που κρίθηκαν απαραίτητα για την εξασφάλιση της όσο το δυνατό αρτιότερης λειτουργίας της NABΙΠΕ (εξωσυμβατικά έργα). Ως τέτοια έργα χαρακτηριστικά αναφέρουμε:

- ✓ Την περίφραξη τύπου ASCO, που επεβλήθη για το διαχωρισμό της Ελεύθερης Ζώνης της NABΙΠΕ από τον Κοινοτικό Χώρο (Ζώνη Schengen).
- ✓ Τον ηλεκτρονικό έλεγχο της περίφραξης της NABΙΠΕ (κάμερες, κλπ.), που επεβλήθη από τον κώδικα ISPS που θεσπίστηκε μετά την 11/09/2001 για την ασφάλεια των εγκαταστάσεων.

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

- ✓ Την πλήρη ανάπτυξη της Πύλης Εισόδου / Εξόδου της NABΙΠΕ σε τέσσερες (4) λωρίδες ανά κατεύθυνση, έναντι των δύο (2) που προβλέπονται στο Επενδυτικό Πρόγραμμα.
- ✓ Την διευρυμένη συνολικά επιφάνεια του Κτιρίου Διοίκησης από τα 1.087 τμ. του Επενδυτικού Προγράμματος σε 2.646 τμ., λόγω των αυξημένων απαιτήσεων για εγκατάσταση των Δημοσίων Υπηρεσιών.
- ✓ Την Κατασκευή επτά (7) συνολικά κτιρίων εμβαδού 5.530 τμ. στο Σταθμό Επισκευών και Συντήρησης, έναντι των τριών (3) εμβαδού 3.838 τμ. του Επενδυτικού Προγράμματος, που απαιτήθηκε τελικά για την εύρυθμη λειτουργία της λιμενικής περιοχής και την αντιμετώπιση των αναγκών επισκευών και συντήρησης όλων των μέσων που θα χρησιμοποιηθούν σε αυτήν.
- ✓ Την κατασκευή της Κοινοτικής Οδού 100, η οποία οδηγεί από την Πύλη στην Ζώνη Schengen χωρίς να διέρχεται από την Ελεύθερη Ζώνης της NABΙΠΕ.

Το Λιμάνι της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. ΑΣΤΑΚΟΣ λειτουργεί από τον Νοέμβριο 2003 συνεχώς σύμφωνα με το αρχικά εγκεκριμένο Επιχειρηματικό Σχέδιο το οποίο προβλέπει τις εξής δραστηριότητες:

- ❖ CONTAINER TERMINAL
- ❖ RO – RO TERMINAL
- ❖ BULK & GENERAL CARGO TERMINAL
- ❖ C.F.S. (Container Freight Station).
- ❖ LOGISTICS Center.

Στην παρούσα εργασία, μας ενδιαφέρει η διακίνηση container, συνεπώς θα αναφερθούμε μόνο στα χαρακτηριστικά του τερματικού container, ως προς τον εξοπλισμό και τις υποδομές.

- Χώρος Τερματικού: 160.000 τμ.
- Χωρητικότητα: 650.000 teus
- Χωρητικότητα Στοιβάδας: 38.000 θέσεις
- Reefer Points: 200
- Αποβάθρες
- Αποβάθρα ΙΙ
- Συνολικό Μήκος 230 μ. / alongside draft -12m

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

- Αποβάθρα V
- Συνολικό Μήκος 308 μ. / alongside draft -11m
- Αποβάθρα VI
- Συνολικό Μήκος 383 μ. / alongside draft -14m

Βασικός Εξοπλισμός Τερματικού⁴

- 3 Πλοία με Γερανογέφυρα για αποβίβαση + 4 υπό μελέτη
- 2 Κινητά λιμενικά Γερανοφόρα
- 15 Reach Stackers / Soon moving to RTGs

Οι πρόσθετες υπηρεσίες που προσφέρονται εντός των λιμενικών εγκαταστάσεων για τα φορτία εισαγωγής είναι: εκκένωση των εμπορευματοκιβωτίων, ποσοτική και ποιοτική επιβεβαίωση, αποθήκευση, διαχείριση υπολοίπων, αλλαγή συσκευασίας, αλλαγή σημείων, προετοιμασία και προσαρμογή στις απαιτήσεις της αγοράς, διανομή. Αντίστοιχες υπηρεσίες προσφέρονται και στα προς εξαγωγή εμπορεύματα με επιπλέον σημαντικό πλεονέκτημα για τους εξαγωγείς την τμηματική παράδοση των προς εξαγωγή εμπορευμάτων με δικά τους μεταφορικά μέσα κάτι που μειώνει σημαντικά τα έξοδα του εξαγωγέα

Πίνακας 4.1 : Λιμενική υποδομή κυριότερων ανταγωνιστών Λιμένα Αστακού

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΜΗΚΟΣ ΚΡΗΠ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΦ./m ²	ΕΠΙΦ.ΑΠΟΘΕΣΗΣ/m ²	ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΘΟΣ/m	ΓΕΡΑΝΟΙ
PIRAEUS	2,774	900,000	626,000	16,00	14
GIOIA TAURO	3,011	1,300,000	900,000	15,00	18
MARSAXLOKK	2,258	566,000	679,000	15,50	23
DAMIETTA	2.300	606,000	606.000	14,50	0
PORT SAID EAST	1,200	642,000	0	16.50	24
TARANTO	1,500	930,000	250,000	14,50	14
ASTAKOS	921	160,000	?	14	?

Πηγή: Malta Freeport, olp, akarport, Damietta container terminal, Taranto container terminal, Marsaxlokk container terminal, 2012

Παρατηρούμε ότι το λιμάνι του Αστακού, έχει το επιτρεπόμενο βάθος για να εξυπηρετήσει μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

⁴ Τα τελευταία 3 χρόνια, έχουν πραγματοποιηθεί δημοπρασίες ,συνεπώς μπορεί να έχουν αλλάξει τα στοιχεία ως προς τον εξοπλισμό.

Το μήκος όμως της αποβάθρας είναι μικρό, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα μεγάλο αριθμό πλοίων, καθώς θα δημιουργηθούν καθυστερήσεις. Επιπλέον, ο περιορισμένος εξοπλισμός, θα μειώσει την ποιότητα υπηρεσιών, καθώς θα εντείνει τις καθυστερήσεις και ίσως αυξηθούν τα ατυχήματα, σε χρονικές περιόδους αυξημένης διακίνησης container. Σημαντικό κριτήριο επιλογής λιμένα από τους πλοιοκτήτες, είναι η μείωση των καθυστερήσεων, καθώς, στόχος του πλοιοκτήτη είναι να μεγιστοποιήσει τις ωφέλιμες ημέρες του πλοίου, δηλαδή τις ημέρες που βρίσκεται το πλοίο στην θάλασσα(υπό ναύλο). Συνεπώς, οι καθυστερήσεις στα λιμάνια αποτελούν αντικίνητρο επιλογής ενός λιμανιού. Πρέπει να αναφερθεί, ότι μια από τις στρατηγικές πολλών λιμανιών, είναι η επένδυση σε υποδομές, προκειμένου να το εμφανίζουν ως πλεονέκτημα-ισχυρό σημείο του λιμανιού, στους πελάτες του, προκειμένου να αντιμετωπίζουν τον ισχυρό ανταγωνισμό που δέχονται από τα άλλα λιμάνια. Τα τελευταία χρόνια, έχουν πραγματοποιηθεί μεγάλες επενδύσεις σε εξοπλισμό, καθώς υπήρξε αυξημένη ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες, εξαιτίας της υψηλής διακίνησης container. Πλέον, τα λιμάνια έχουν διατηρήσει τον εξοπλισμό τους, από την “καλή αγορά”⁵ 2004-2008, με αποτέλεσμα τα αναπτυσσόμενα λιμάνια πρέπει να επενδύσουν σε όλο και μεγαλύτερες υποδομές και εξοπλισμό, έτσι δημιουργείται ένα εμπόδιο εισόδου νέων λιμανιών.

4.3 Εγχώριος ανταγωνισμός

Θα αναφερθούμε στα λιμάνια που παρέχουν υπηρεσίες που αφορούν τα containers, καθώς μελετάμε το σενάριο ανάπτυξης του λιμένα Αστακού ως προς την διαχείριση containers. Η προσφορά λιμενικών υπηρεσιών, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, καθώς και η ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες, προκειμένου να εξετάσουμε τα σενάρια ανάπτυξης.

Λιμάνι Πειραιά: Είναι η κύρια θαλάσσια πύλη της Ελλάδος και βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων (Ευρώπη, Αφρική και Ασία). Η γεωγραφική θέση του Λιμένα τον καθιστά κομβικό σημείο επικοινωνίας της νησιωτικής και της ηπειρωτικής Ελλάδας, αλλά και διεθνές κέντρο θαλάσσιου τουρισμού και διαμετακομιστικού εμπορίου. Η θέση του Λιμένα διαδραματίζει βασικό ρόλο στην εξυπηρέτηση του Ελλαδικού χώρου, δεδομένου ότι ο Λιμένας γειτνιάζει με την πόλη των Αθηνών, όπου είναι συγκεντρωμένο το 40% του πληθυσμού και το

⁵ Αυξημένη ζήτηση για υπηρεσίες, μικρή προσφορά ή ίση προσφορά(ανταγωνισμός), με αποτέλεσμα υψηλά κέρδη.

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

60% της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας. Ο Λιμένας του Πειραιά βρίσκεται στο κεντρικό σημείο της διασταύρωσης των θαλασσιών οδών, που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη, και η προνομιακή θέση του γίνεται ιδανική για τα πλοία που προέρχονται είτε από το Suez, είτε από το Gibraltar, με προορισμό τους λιμένες των Βαλκανίων, του Ευξείνου Πόντου και αντιστρόφως. Με δεδομένο δε ότι βρίσκεται νοτιότερα του 38ου παραλλήλου διευκολύνει τα πλοία κυρίων γραμμών να προσεγγίζουν το Λιμένα χωρίς ουσιαστική εκτροπή από την πορεία ελαχίστου κόστους

Πίνακας 4.2: Διακίνηση container λιμένα Πειραιώς

Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (Container Terminal)							
(ΣΕ TEUs ¹)							
	2007	2008	Ετήσια Μεταβολή (%)	2009	Ετήσια Μεταβολή (%)	2010	Ετήσια Μεταβολή (%)
Εισαγωγή και Εξαγωγή	544.110	256.182	-52,92%	377.946	47,53%	229.457	-39,29%
Μεταφόρτωση	460.152	29.928	-93,50%	83.491	178,97%	172.959	107,16%
Κενά	368.876	147.472	-60,02%	203.458	37,96%	110.903	-45,49%
ΣΥΝΟΛΟ	1.373.138	433.582	-68,42%	664.895	53,35%	513.319	-22,80%

Πηγή: ΟΛΠ -ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ 2011

Η διακίνηση των containers ανά κύριους προορισμούς θα μας βοηθήσει παρακάτω, προκειμένου να διεξάγουμε συμπεράσματα στην ανάλυση swot. Παρατηρούμε ότι οι κύριοι προορισμοί είναι η Ευρώπη και η Ασία, συνεπώς απαιτούνται μεγαλύτερα πλοία (μεγάλες αποστάσεις) προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας για αυτές τις διαδρομές. Αυτό αποτελεί αδυναμία για το λιμάνι του Αστακού, καθώς δεν μπορεί να λειτουργήσει ως hub λιμάνι, και να στηρίξει υψηλό όγκο φορτίου για μεταφόρτωση (έλλειψη εξοπλισμού, θέση, κ.α.).

Πίνακας 4.3: Κύριοι προορισμοί container /λιμένα Πειραιά

ΑΦΡΙΚΗ	80	1,010	213	243	2,342	24
ΑΜΕΡΙΚΗ	3	1,489	0	32	2	0

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

ΑΣΙΑ	11,188	83,397	6,910	21,569	141,049	14,299
ΕΥΡΩΠΗ	17,519	72,045	5,919	2,163	65,725	5,838
ΩΚΕΑΝΙΑ	0	0	0	0	0	0
UNKNOWN	0	11,135	2,027	0	2	24,681
ΣΥΝΟΛΟ	28,710	168,066	14,856	23,764	206,778	44,818

Πηγή: ΟΛΠ –ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ 2011

Λιμάνι Θεσσαλονίκης: Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι σημαντικός διαμετακομιστικός κόμβος, κατέχοντας καίρια θέση, στο σταυροδρόμι των χερσαίων δικτύων μεταφορών Ανατολής-Δύσης (Εγνατία Οδός) και Βορρά-Νότου (ΠΑΘΕ και Διευρωπαϊκοί άξονες ΙΧ, ΙV και Χ), ενώ υποδομές και ανωδομές του λιμένα, κα-θώς και το πρόγραμμα ανάπτυξης που υλοποιείται, παρέχουν ρεαλιστικές προοπτικές για σημαντική ενίσχυση του στρατηγικού του ρόλου στην ευρύτερη περιοχή.

Ειδικότερα, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης αποτελεί το μεγαλύτερο λιμένα του Βόρειου υποσυστήματος σε κύκλο εργασιών και διακίνηση εμπορευμάτων. Ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. παίζει έναν ιδιαίτερα σημαντικό στρατηγικό ρόλο στο δίκτυο των συνδυασμένων μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και στην διαμετακόμιση (in transit) φορτίων προς τις βαλκανικές χώρες, ενώ εξελίσσεται σε κόμβο μεταφόρτωσης φορτίων προς τη Μαύρη Θάλασσα. Ο ρόλος του Ο.Λ.Θ. Α.Ε. ενισχύεται από την ύπαρξη σιδηροδρομικών γραμμών σε όλους τους προβλήτες γεγονός που δίνει τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών συνδυασμένης ή διατροπικής μεταφοράς εμπορευμάτων με προορισμούς εντός της Ελλάδος αλλά και σε γειτονικές χώρες. Επιπλέον, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετεί ένα ευρύτατο φάσμα φορτίων, γενικών, χύδην και εμπορευματοκιβωτίων αλλά και για τη διακίνηση επιβατών κρουαζιερόπλοιων και επιβατικών πλοίων.

Σημαντική θεωρείται η δραστηριότητα του ΟΛΘ Α.Ε. στον τομέα της εξυπηρέτησης πλοίων τακτικών γραμμών (liner ships) μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Πίνακας 4.4: Κύριοι προορισμοί container λιμένα Θεσσαλονίκης

ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

Λιμένας	Χώρα	τεμάχια
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΕΛΛΑΔΑ	25045
ΑΜΒΕΡΣΑ	ΒΕΛΓΙΟ	16149
PORT SAID	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	12833
TARANTO	ΙΤΑΛΙΑ	8981
VALLETTA	ΜΑΛΤΑ	7931
ΛΕΜΕΣΣΟΣ	ΚΥΠΡΟΣ	7030
ΒΑΛΕΝΘΙΑ	ΙΣΠΑΝΙΑ	5915
DAMIETTA	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	2855
ΗΑΙΦΑ	ΙΣΡΑΗΛ	2306
LA SPEZIA	ΙΤΑΛΙΑ	2096
CASTELLON	ΙΣΠΑΝΙΑ	1613
MALTA FREEPORT		
DISTRIPARK	ΜΑΛΤΑ	1524
HAYDARPASA	ΤΟΥΡΚΙΑ	1089
ASHDOD	ΙΣΡΑΗΛ	983
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	ΤΟΥΡΚΙΑ	865
ΣΜΥΡΝΗ	ΤΟΥΡΚΙΑ	637
CONSTANTZA	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	600
ΑΛΓΕΡΙ	ΑΛΓΕΡΙΑ	442
GEMLIK	ΤΟΥΡΚΙΑ	413
ZEEBRUGGE	ΒΕΛΓΙΟ	389
GIOIA TAURO	ΙΤΑΛΙΑ	387
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	258
ΝΟΒΟΡΟΣΣΙΥΣΚ	ΡΩΣΙΑ	244
ΒΑΡΝΑ	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	178
ΤΟΥΛΟΝ	ΓΑΛΛΙΑ	159
ΙΛΥΙΧΕΒΣΚ	ΟΥΚΡΑΝΙΑ	125
ΒΥΡΗΤΟΣ	ΛΙΒΑΝΟΣ	84
ΙΖΜΙΤ	ΤΟΥΡΚΙΑ	75
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	39
FOS-SUR-MER	ΓΑΛΛΙΑ	4

Πηγή: Οργανισμό λιμένα Θεσσαλονίκης, 2012

Λιμάνι Βόλου: Από το 1988 μέχρι και σήμερα ο λιμένας Βόλου διατηρεί την τρίτη θέση μεταξύ των Ελληνικών λιμένων στη διακίνηση εμπορευμάτων. Ο λιμένας βρίσκεται σε γεωγραφικό πλάτος 39^ο, 20', 26'' και γεωγραφικό μήκος 22^ο, 51', 03''.

Από το 1881 έως το 1973 φορέας διοίκησης του λιμένα Βόλου ήταν το Λιμενικό Ταμείο Βόλου. Το Λιμενικό Ταμείο Βόλου, όπως και τα υπόλοιπα Λιμενικά Ταμεία, λειτουργούσε ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, υπό την εποπτεία του ΥΕΝ. Το 1973 ενοποιήθηκε με το Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου υπό την κοινή ονομασία «Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας». Με τον Ν. 2932/2001 το Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας διαιρέθηκε εκ νέου σε Λιμενικό Ταμείο Βόλου και Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου. Με τον ίδιο Νόμο, το Λιμενικό Ταμείο Βόλου καταργήθηκε και έδωσε τη θέση του στην Ανώνυμη Εταιρεία «Οργανισμός Βόλου (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)» ως φορέα διοίκησης και διαχείρισης του λιμένα Βόλου, η οποία υπεισέρχεται σε όλα τα

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του καταργηθέντος Λιμενικού Ταμείου. Η Ο.Λ.Β. Α.Ε. ιδρύθηκε ως Ανώνυμη Εταιρεία Κοινής Ωφέλειας με μοναδικό μέτοχο το.

Πίνακας 4.5 : Στατιστικά στοιχεία διακίνησης containers 2000-2010,Λιμάνι Βόλου

ΕΤΗ	ΕΜΦΟΡΤΑ			ΚΕΝΑ			ΣΥΝΟΛΟ			ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΕΥΣ
	20'	40'	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΟΡΤΑ	20'	40'	ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΝΑ	20' ΤΕΥΣ	40'	(40')-20' ΤΕΥΣ	
00	1.117	365	1.482	813	52	865	1.930	417	834	2.764
01	2.096	935	3.031	1.040	348	1.388	3.136	1.283	2.566	5.702
02	4.038	2.172	6.210	1.491	491	1.982	5.529	2.663	5.326	10.855
03	4.879	3.264	8.143	1.947	871	2.818	6.826	4.135	8.270	15.096
04	2.686	1.440	4.126	1.851	614	2.465	4.537	2.054	4.108	8.645
05	3.690	2.793	6.483	1.401	733	2.134	5.091	3.526	7.052	12.143
06	6.639	3.970	10.609	2.280	855	3.135	8.919	4.825	9.650	18.569
07	5.231	3.193	8.424	3.638	1.917	5.555	8.869	5.110	10.220	19.089
08	8.412	6.119	14.531	2.056	825	2.881	10.468	6.944	13.888	24.356
09	4.827	3.944	8.771	2.898	688	3.586	7.725	4.632	9.264	16.989
10	6.246	4.344	10.590	1.592	1.638	3.230	7.838	5.982	11.964	19.802

Πηγή: Ένωση λιμένων Ελλάδος,2012

4.3 Εισαγωγές και εξαγωγές Ελλάδα

Προκειμένου να εξετάσουμε αν το λιμάνι του Αστακού μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα, θα στηριχτούμε σε δύο άξονες : 1^{ος} άξονας αποτελεί η ανάλυση των εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας, καθώς και η επιμέρους ανάλυσή τους ανά γεωγραφικές περιφέρειες, στο 2^ο άξονα, πραγματοποιείται ανάλυση κόστους ώστε να εξετάσουμε αν οι εισαγωγές και εξαγωγές γίνουν από το λιμάνι Αστακού, πως θα επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών εξαγωγών, και την κοινωνική ευημερία(εισαγωγές).

Πίνακας 4.6 : Εμπόδια στην εξαγωγή και την εισαγωγών προϊόντων από και προς την Ελλάδα

	Ελλάδα	ΕΕ27	ΕΕ13	ΟΟΣΑ
Έγγραφα για εξαγωγή	7	5	5	4,8

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

Χρόνος ολοκλήρωσης διαδικασίας εξαγωγής	29	12	12	10,5
Κόστος εξαγωγής (USD ανά container)	1328	345	351	811
Έγγραφα για εισαγωγή	11	6	6	5,9
Χρόνος ολοκλήρωσης διαδικασίας εισαγωγής	34	15	14	12,2
Κόστος εισαγωγής (USD ανά container)	1443	425,2	404,2	883

Πηγή: Eurobank 2010, Ελληνικό ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και δανειακή χρηματοδότηση ιδιωτικού τομέα.

Το αυξημένο κόστος εξαγωγών(1328\$/container), αποδυναμώνει την θέση των ελληνικών προϊόντων στις διεθνείς αγορές, με αποτέλεσμα την χειροτέρευση του Ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Συνεπώς, τονίζεται ότι η μείωση του κόστους εξαγωγής ανά container, θα βελτίωση την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας, με αύξηση των εσόδων, και εν συνεχεία την βελτίωση του εμπορικού Ισοζυγίου. Παρακάτω θα δούμε, ότι ο μεγαλύτερος όγκος εξαγωγών πραγματοποιείται δια μέσου θαλάσσης μεταξύ της Ελλάδας και των εμπορικών της Εταίρων, συνεπώς η επιλογή του λιμένα με βάση την θέση του,(κοντινές αποστάσεις- μειωμένα κόστη μεταφοράς),θα έχει περισσότερη βαρύτητα στα κριτήρια επιλογής λιμανιού, από τους εξαγωγείς. Επομένως, πρέπει να εξετάσουμε ποιές γεωγραφικές περιφέρειες, μπορεί να εξυπηρετήσει το λιμάνι του Αστακού, αν θεωρήσουμε ότι οι εξαγωγείς λειτουργούν με βάση την οικονομική αρχή της μεγιστοποίησης του κέρδους τους⁶.Η επιλογή ενός λιμένα ,δεν γίνεται μόνο βάση του κόστους μεταφοράς ενός container, συμβάλλουν και άλλοι παράγοντες όπως, μείωση καθυστερήσεων, μείωση της γραφειοκρατίας, περιορισμένα ατυχήματα, ολοκληρωμένα συστήματα logistics, υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας κ.α. Στο κεφάλαιο αυτό ,θα θεωρήσουμε ότι μεγαλύτερη βαρύτητα έχει το κόστος μεταφοράς, καθώς, αναφερόμαστε σε λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα, και πρωταρχικός στόχος της Ελληνικής οικονομίας είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εξαγωγών, καθώς και η βελτίωση της κοινωνικής ευημερίας.

⁶ αύξηση των εσόδων με ταυτόχρονη μείωση των εξόδων ,διατηρώντας σταθερή την ποιότητα των προϊόντων τους

4.3.1 Εξαγωγές

Με βάση εργασία που έχει πραγματοποιήσει το Διεθνές Κέντρο Εμπορίου του ΟΗΕ στη Γενεύη, τα προϊόντα που αποτελούν αντικείμενο του διεθνούς εμπορίου κατατάσσονται, σύμφωνα με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά τους στις ακόλουθες πέντε κατηγορίες:

1. *Προϊόντα πρωτογενούς παραγωγής*
2. *Προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης φυσικών υλών*
3. *Προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης εργασίας*
4. *Προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης τεχνολογίας*
5. *Προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης ειδικευμένης εργασίας*

Πίνακας 4.7: Ποσοστιαία κατανομή εξαγωγών ανά κατηγορία προϊόντων

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

<i>Κατηγορία</i>		<i>1990</i>	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>
1	Προϊόντα πρωτογενούς παραγωγής	81,3%	71,3%	72,5%	68,0%
2	Προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης φυσικών υλών	82,2%	79,2%	80,1%	81,1%
3	Προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης εργασίας	93,3%	84,8%	82,8%	80,4%
4	Προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης τεχνολογίας	73,3%	71,2%	77,7%	73,4%
5	Προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης εξειδικευμένης εργασίας	79,5%	73,0%	72,0%	79,6%

* Τα στοιχεία για τα έτη 2003 & 2007 είναι προσωρινά

Πηγή: ΕΣΥΕ-Επεξεργασία στοιχείων από το ΚΕΕΜ

Προϊόντα πρωτογενούς παραγωγής: Περιλαμβάνει τα γεωργικά προϊόντα, τα ορυκτά καύσιμα και τα μεταλλευτικά προϊόντα. Η κατηγορία αυτή, είναι η μεγαλύτερη μεταξύ των πέντε κατηγοριών τόσο σε αριθμό προϊόντων όσο και σε αξία (43% της συνολικής αξίας των ελληνικών εξαγωγών στο 1990 και 34% στο 2007). Τα προϊόντα ιχθυοτροφείων, φαίνεται να εξάγονται με μεγάλους ρυθμούς, καθώς η παραγωγή τους απαιτεί πιο εξειδικευμένες γνώσεις και τεχνογνωσία. Πιο συγκεκριμένα, Η αξία των εξαγωγών αυτής της ομάδας από 83 εκ.\$ στο 1990 είχε ανέβει σε 294 εκ.\$ στο 2000 και σε 615 εκ.\$ στο 2007 (αύξηση 641% κατά την εξεταζόμενη περίοδο σε σχέση με αύξηση 55% για τα τρόφιμα συνολικά στην ίδια περίοδο) ή 2,6% του συνόλου των ελληνικών εξαγωγών σε αξία από 1% στο 1990. Οι ανεπτυγμένες χώρες(χώρες μέλη του ΟΟΣΑ)απορροφούσαν στο 1990 το 77% της συνολικής αξίας των εξαγωγών σε αυτή την κατηγορία, ενώ τα βαλκανικά κράτη απορροφούν το 15% το 2007, και τα αναπτυσσόμενα κράτη το 27% την ίδια χρονική περίοδο.

Προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης φυσικών υλών: περιλαμβάνει μη σιδηρούχα μέταλλα, το τσιμέντο, ορυκτά βιομηχανοποιημένα, μέταλλα σιδηρούχα & κράματα, παραμένει σταθερή με ποσοστό 9-11% της συνολικής αξίας των εξαγωγών κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Η σταθερότητα οφείλεται κατά βάση στα μη σιδηρούχα μέταλλα και ειδικότερα στο αλουμίνιο και στο χαλκό. Η συμμετοχή των ανεπτυγμένων χωρών στις Ελληνικές εξαγωγές της κατηγορίας αυτής, περιορίζεται λίγο (από 75% σε 71%) αλλά η συμμετοχή των Βαλκανικών χωρών αυξάνεται από 2% σε 17%, αφήνοντας πολύ μικρά περιθώρια στις αναπτυσσόμενες χώρες (10%).

Προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης εργασίας: περιλαμβάνει εξαγωγικοί κλάδοι των κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων, των ειδών ένδυσης, των επίπλων και των ειδών υγιεινής. Στις εξαγωγές ειδών ενδυμασίας, περιλαμβάνεται και μια εξειδικευμένη κατηγορία τα γουναρικά. Τα γουναρικά κατευθύνονται κατά βάση σε τέσσερις χώρες: Ρωσία, Ην.Αρ.Εμιράτα, ΗΠΑ και Γερμανία. Η συμμετοχή των τεσσάρων αυτών χωρών στα γουναρικά από 81% του συνόλου στο 1977, είχε ανέβει σε 84% στο 2002 και σε 90% στο 2007. Οι τέσσερις αυτές χώρες αποτελούν σταθερές αγορές για το προϊόν αυτό και η απορροφητικότητά τους αυξάνεται. Η μετατόπιση του όγκου εξαγωγών της κατηγορίας προς τα Βαλκάνια και τις χώρες ΚΑΚ είναι πολύ μεγάλη. Η συμμετοχή της από 3% στο 1990 είχε ανέβει σε 28% στο 2007, ενώ η πτώση προς τις ανεπτυγμένες χώρες είναι ραγδαία: από 91% σε 53%. Είναι χαρακτηριστικό επίσης ότι η συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών, πολύ περιορισμένη στο 1990 (6%) αυξάνεται σε 19%.

Προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης τεχνολογίας: περιλαμβάνει φάρμακα(25% 2007),υλικό για την διανομή ηλεκτρισμού(8,9% 2007),πλάκες -ταινίες από πλαστικές ύλες(7.0% 2007),τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός-εξαρτήματα συσκευών(6.4% 2007),μηχανικός εξοπλισμός θερμάνσεως και ψύξεως (5.6% 2007),ηλεκτρικές μηχανές και συσκευές(2,7% 2007),με τις παραπάνω υποκατηγορίες να ξεπερνούν το 55% των εξαγωγών της κατηγορίας. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει 71 ομάδες προϊόντων (τριψήφιοι κωδικοί της ΤΤΔΕ) και αποτελεί τη δεύτερη σε μέγεθος μεταξύ των πέντε κατηγοριών. Οι εξαγωγές των προϊόντων αυτής της κατηγορίας κατευθύνονται σε ποσοστό 63% στις ανεπτυγμένες χώρες, σε 20% στις αναπτυσσόμενες και σε 15% στις Βαλκανικές χώρες.

προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης εξειδικευμένης εργασίας: Η κατηγορία αυτή εμφανίζει μετριότερη αλλά σταθερή άνοδο της συμμετοχής της: από 9,3% στο 1990 έφτασε σε 9,8% στο 1996, σε 10% στο 2000, σε 12,4 στο 2003 και σε 15,2% στο 2007. Η άνοδος της συμμετοχής αυτής της κατηγορίας αν και δεν είναι τόσο εντυπωσιακή, όπως της προηγούμενης κατηγορίας 4 (προϊόντα βιομηχανοποιημένα έντασης τεχνολογίας), οφείλεται κατά βάση σε τέσσερις ομάδες προϊόντων, οι εξαγωγές των οποίων σε αξία καλύπτουν σχεδόν τα 4/5 του συνόλου.

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

Οι ομάδες αυτές είναι οι εξής:

A) Σίδηρος και χάλυβας και προϊόντα από σίδηρο και χάλυβα με εξαγωγές 947 εκ. \$ στο 2007 (αύξηση στην τελευταία πενταετία 117%).

B) Είδη από μέταλλο μη κατονομαζόμενα (όπως π.χ. κατασκευές και μέρη αυτών, καρφιά, βίδες, εργαλεία χεριού ή μηχανών, κ.ά.), με εξαγωγές 654 εκ.\$ (αύξηση 153%).

Γ) Διάφορα βιομηχανικά είδη μη κατονομαζόμενα (όπως όπλα και πυρομαχικά, τεχνουργήματα από πλαστικές ύλες, παιχνίδια και αθλητικά είδη, είδη χαρτοπωλείου και γραφείου, έντυπο υλικό, έργα τέχνης, κ.ά.) με εξαγωγές 647 εκ.\$ (αύξηση 106%).

Δ) Αιθέρια έλαια, αρωματικές ύλες, παρασκευάσματα καλλωπισμού, στίλβωσης και καθαρισμού με εξαγωγές 521 εκ.\$ (αύξηση στην τελευταία πενταετία 71%).

Η συμμετοχή των ανεπτυγμένων χωρών κατά την εξεταζόμενη περίοδο περιορίζεται θεαματικά από 55% στο 1990 σε 38% στο 2007 προς όφελος των Βαλκανικών χωρών, όπου οι εξαγωγές των προϊόντων αυτής της κατηγορίας σημειώνουν θεαματική αύξηση με αποτέλεσμα η συμμετοχή τους να ανέβει από 4% στο 1990 σε 35% στο 2007, ενώ η συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών παραμένει σταθερή και στις δύο περιπτώσεις (34%).

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

Πίνακας 4.8 Ελληνικές εξαγωγές ανά κλάδο

Ποσά σε εκατ. ευρώ)	2010	2011	Μερίδιο 2011	Ε.Τ.* 2011
Αγροτικά προϊόντα (0+1+4)	3.905,8	4.103,5	18,5%	5,1%
0. Τρόφιμα και ζώα ζωντανά	3.085,1	3.235,8	14,6%	4,9%
1. Ποτά & καπνός	539,5	565,4	2,5%	4,8%
2. Λάδια και λίπη ζωικής ή φυτικής προέλευσης	281,2	302,3	1,4%	7,5%
Πρώτες ύλες (2)	944,3	886,2	4,0%	-6,2%
3. Πρώτες ύλες μη εδωδιμες εκτός από καύσιμα	944,3	886,2	4,0%	-6,2%
Καύσιμα (3)	1.603,6	6.340,1	28,6%	295,4%
4. Ορυκτά, καύσιμα, λιπαντικά κ.λπ.	1.603,6	6.340,1	28,6%	295,4%
Βιομηχανικά προϊόντα (5+6+7+8)	9.188,1	10.238,3	46,1%	11,4%
5. Χημικά προϊόντα & συναφή (μ.α.κ.)	2.368,4	2.345,2	10,6%	-1,0%
6. Βιομηχανικά είδη ταξιν. κατά πρώτη ύλη	3.256,3	4.148,7	18,7%	27,4%
7. Μηχανήματα & υλικό μεταφορών	1.942,6	2.139,3	9,6%	10,1%
8. Διάφορα βιομηχανικά είδη	1.620,8	1.605,1	7,2%	-1,0%
Άλλα (9)	437,2	629,6	2,8%	44,0%
9. Είδη & συναλλαγές μη ταξιν.	437,2	629,6	2,8%	44,0%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Επεξεργασία: Ινστιτούτο Εξαγωγικών Ερευνών και Σπουδών © ΣΕΒΕ – ΙΕΕΣ.

Στο παρακάτω πίνακα, παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι κύριοι εμπορικοί εταίροι της Ελλάδας

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

Πίνακας 4. 9 : Ελληνικές Εξαγωγές ανά γεωγραφική περιοχή (Ιαν.- Δεκ.2011) εκατ. ευρώ

<i>ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ</i>	<i>ΕΞΑΓΩΓΕΣ</i>		<i>% ΜΕΤΑΒΟΛΗ</i>	<i>% ΣΥΝΘΕΣΗ</i>	
	<i>2011</i>	<i>2010</i>	<i>11/10</i>	<i>2011</i>	<i>2010</i>
ΚΟΣΜΟΣ	22,451.0	16,391.8	37.0%	100.0%	100.0%
ΟΟΣΑ (29 χώρες)	11,523.2	9,360.4	23.1%	51.3%	57.1%
Ε.Ε. (25)	9,544.9	8,626.9	10.6%	42.5%	52.6%
Ε.Ε. (15)	7,401.1	6,784.6	9.1%	33.0%	41.4%
Β. Αμερική	1,434.5	855.7	67.6%	6.4%	5.2%
Άλλες ανεπτυγμένες χώρες	149.8	135.9	10.2%	0.7%	0.8%
Υπόλοιπες ΟΟΣΑ (εκτός Ν.Κορέας)	1,919.6	1,048.7	83.0%	8.6%	6.4%
Βαλκάνια	3,325.4	2,751.2	20.9%	14.8%	16.8%
Κοινοπολ. Ανεξάρτ. Κρατών (ΚΑΚ)	662.6	469.3	41.2%	3.0%	2.9%
Β. Αφρική & Μ. Ανατολή	2,066.9	1,261.1	63.9%	9.2%	7.7%
Χώρες Αφρικής (εκτός Β.Αφρικής)	135.9	114.3	18.9%	0.6%	0.7%
Ν.Α. Ασία	811.0	273.6	196.4%	3.6%	1.7%
Λατ. Αμερική	97.7	55.3	76.7%	0.4%	0.3%
Λοιπές Χώρες	2,302.8	799.7	188.0%	10.3%	4.9%

Πηγή: Πανελλήνιος Σύνδεσμος εξαγωγέων, 2012

Η ανοδική πορεία των εξαγωγών οφείλεται στις αυξητικές τάσεις των εμπορευματικών συναλλαγών προς όλες τις γεωγραφικές περιοχές,

κυρίως όμως στους συνεχιζόμενους ανοδικούς ρυθμούς τους προς τον ανεπτυγμένο κόσμο (χώρες ΟΟΣΑ κατά 23,1%) , με ιδιαίτερη συμβολή από την αύξηση προς την Τουρκία, που στο εξεταζόμενο εξάμηνο απορρόφησε το 53,5% της αξίας τους, αλλά και στις μεγάλες αυξήσεις στις εξαγωγές προς τη Β.Αμερική (κατά 67,6%) και προς τη Μ.Ανατολή & Β.Αφρική (κατά 63,9%).

Πιο συγκεκριμένα, σημαντικά αυξημένες ήταν οι εξαγωγές προς τους εμπορικούς εταίρους στην ΕΕ(25) κατά 10,6%, τις χώρες των Βαλκανίων (20,9%), την Κοινοπολιτεία των Ανεξάρτητων Κρατών (41,2%), τη Ν.Α.Ασία (196,4%), τις Υπόλοιπες χώρες ΟΟΣΑ (83%), τη Λατινική Αμερική (76,7%) ενώ μικρότερες αυξήσεις σημειώθηκαν προς τις χώρες της Αφρικής (18,9%) .

Κατά χώρες, σημαντική ήταν η αύξηση των εξαγωγών προς την Ιταλία κατά 27,4%, η οποία ενίσχυσε τη θέση της ως κύριος προορισμός των ελληνικών εξαγωγών (1.043,7 εκ.ευρώ στο εξάμηνο του 2011), καθώς και της Τουρκίας κατά 126,3% (στα 866,6 εκ.ευρώ), η οποία για το εξεταζόμενο εξάμηνο αποτελεί τη δεύτερη χώρα προορισμού των ελληνικών εξαγωγών, ξεπερνώντας και τη Γερμανία. Αξιοσημείωτη είναι και η μεγάλη αύξηση των εξαγωγών προς τις ΗΠΑ κατά 129,9% που ανακόπτει τη μείωση που παρατηρήθηκε τα δύο προηγούμενα έτη. Σημαντικές αυξήσεις καταγράφονται ακόμα για τις ελληνικές εξαγωγές προς την Κύπρο κατά 14,3% (628,6 εκ. ευρώ), τη Βουλγαρία κατά 21% (571,4 εκ. ευρώ), τη Γαλλία κατά 11,2% (345,2 εκ. ευρώ), τη Σιγκαπούρη κατά 1257,5% (262,1 εκ. ευρώ), την Αίγυπτο κατά 158,6% (220,5 εκ. ευρώ), την ΠΓΔΜ κατά 33,4% (200,7 εκ. ευρώ), τα Ην.Αρ.Εμιράτα κατά 121,8% (173,1 εκ. ευρώ) και τη Ρωσία κατά 29,4% (164,5 εκ. ευρώ).

Χαρακτηριστικές είναι οι περιορισμένες μειώσεις που αφορούν στις εξαγωγές προς τη Γερμανία κατά -3,8% (στα 849,3 εκ. στο εξάμηνο του 2011), τη Ρουμανία κατά -7,6% (288,9 εκ.) και την Ελβετία κατά -13,8% (69,5 εκ.).

Τα παραπάνω στοιχεία, καθώς και μια επιμέρους ανάλυση των εξαγωγών ανά γεωγραφικές περιφέρειες της Ελλάδας, θα μας βοηθήσουν να εξετάσουμε αν το λιμάνι του Αστακού μπορεί να συμβάλλει στην εξυπηρέτηση του θαλάσσιου εμπορίου.

4.3.1.1 Ελληνικές εξαγωγές ανά γεωγραφική περιφέρεια

Πίνακας 4.10: Ελληνικές εξαγωγές ανά γεωγραφική περιφέρεια ,2006-2010.

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

*1.000.000 €	2006	2007	2008	2009	2010	Μερίδιο	ΕΤ	ΜΕΤ
						10	10_09	06_10
Σύνολο	16,436	17,147	17,937	14,675	16,266	100.00%	10.80%	-0.30%
Αττική	7,377	8,587	9,126	7,069	8,134	50.00%	15.10%	2.50%
Κεντρική Μακεδονία	3,590	3,798	4,007	3,487	3,604	22.20%	3.30%	0.10%
Θεσσαλία	798	668	826	768	888	5.50%	15.60%	2.70%
Πελοπόννησος	1,656	1,331	825	607	830	5.10%	36.70%	- 15.90%
Στερεά Ελλάδα	985	743	928	760	768	4.70%	1.10%	-6.00%
Ανατ. Μακεδονία&Θράκη	674	599	655	499	529	3.30%	6.00%	-5.90%
Δυτική Ελλάδα	334	322	392	495	413	2.50%	- 16.50%	5.50%
Κρήτη	358	394	382	338	339	2.10%	0.40%	-1.40%
Ηπειρος	129	140	159	167	162	1.00%	-3.20%	5.80%
Βόρειο Αιγαίο	115	111	125	124	145	0.90%	16.50%	5.80%
Νότιο Αιγαίο	46	102	124	67	88	0.50%	30.30%	17.30%
Ιόνιο	26	25	22	27	15	0.10%	- 43.70%	- 12.80%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ Επεξεργασία: Ινστιτούτο Εξαγωγικών Ερευνών και Σπουδών © ΣΕΒΕ – ΙΕΕΣ.

Τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας, που εξυπηρετούν σε μεγάλο ποσοστό της εξαγωγές της, αποτελούν τα λιμάνια του Πειραιά(ΟΛΠ, COSCO), και της Θεσσαλονίκης επιλογή ενός λιμένα γίνεται ανάλογα την απόσταση από τις αποθήκες του εξαγωγέα-πωλητή, καθώς και την απόσταση μεταξύ του Πωλητή και του αγοραστή(εισαγωγέα). Το παραπάνω επιχείρημα στηρίζεται περισσότερο από το γεγονός ότι, οι περιφέρειες της Μακεδονίας, Ηπείρου, Θεσσαλίας, και Θράκης θα εξυπηρετούνταν κατά πλειοψηφία από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Παρακάτω παρουσιάζουμε τους κύριους προορισμούς μεταφοράς container από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, και όπως φαίνεται ο Πειραιάς αποτελεί πρωταρχικό προορισμό. Αυτό δικαιολογείται, καθώς μεγάλος όγκος container μεταφέρεται σε μεγάλες αποστάσεις, οπότε προκειμένου να δημιουργηθούν οικονομίες

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

κλίμακας, συγκεντρώνονται μεγάλες ποσότητες στο λιμάνι του Πειραιά, για να χρησιμοποιηθούν μεγαλύτερα πλοία. Επίσης, οι εταιρείες μεταφοράς containers ,είναι εταιρείες τακτικών γραμμών, δηλαδή καλύπτουν κάποια δρομολόγια ώστε να υπάρχει αξιοπιστία, συνέπεια στους χρόνους αναχώρησης και άφιξης, συνεπώς η διατήρηση των γραμμών συνοδεύεται από μεγάλα κόστη. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, δεν διαθέτει μεγάλο εύρος γραμμών, με αποτέλεσμα την εξυπηρέτηση όγκου εξαγωγών από το λιμάνι του Πειραιά. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να κοιτάμε μόνο την πλευρά του εξαγωγέα, καθώς και οι δύο αναζητούν λύσεις μεγιστοποίησης των κερδών .

Χάρτης 4.2: Θέση κυριότερων λιμένων διαχείρισης container στην Ελλάδα



Πηγή: Στοιχεία της εργασίας

Οι περιοχές από Βόρεια Ελλάδα έως Ήπειρο, εξυπηρετούνται από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, η Κεντρική Ελλάδα και Θεσσαλία, εξυπηρετούνται ελάχιστα από το λιμάνι του Βόλου καθώς υπάρχει μια ναυτιλιακή με περιορισμένα δρομολόγια. Από την Πελοπόννησο και κάτω, εξυπηρετούνται από το λιμάνι του Πειραιά ,και τέλος η Κρήτη εξυπηρετείται από το λιμάνι του Ηρακλείου.

Το μερίδιο της Δυτικής Ελλάδας ως προς τις εξαγωγές το έτος 2010,έφθασε τα 413 εκατ.ευρώ, και αντιστοιχούσε στο 2,5 % του συνόλου των Ελληνικών εξαγωγών. Το ποσοστό αυτό, δεν είναι καθόλου μικρό ,αν λάβουμε υπόψη ότι οι εξαγωγές της Κρήτης αντιστοιχούσαν στο 2.10%.Θα μπορούσαμε να συμπεράνουμε ότι το λιμάνι του Αστακού έχει δυνατότητες ανάπτυξης, καθώς εξυπηρετεί ένα σημαντικό ποσοστό εξαγωγών, δυστυχώς, δεν είναι τόσο απλό το συμπέρασμα. Αναφέραμε πιο πάνω, ότι κύριος προορισμός του λιμένα Θεσσαλονίκης είναι το λιμάνι του Πειραιά. Συνεπώς, για τους παραπάνω λόγους, που το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν εξυπηρετεί

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

κατά κύριο λόγο τις εξαγωγές των γεωγραφικών περιφερειών γύρω του, οι ίδιοι λόγοι ισχύουν και για το λιμάνι του Αστακού. Να σημειώσω, ότι η κατηγοριοποίηση των προϊόντων που διακινούνται με containers, δεν υπάρχει σε καμία στατιστική αρχή, αλλά και σε υπηρεσίες ή και τράπεζες που δημοσιεύουν στοιχεία για την εμπορική δραστηριότητα της χώρας, συνεπώς το ποσοστό που αναφέρεται ως προς τις εξαγωγές, θεωρούμε ότι αφορά στο σύνολο προϊόντα μεταφοράς σε containers.

4.3.2 Ελληνικές εισαγωγές

Στις κατηγορίες 1, 2 και 3, δηλαδή κατά τεκμήριο στα παραδοσιακά προϊόντα, η εξάρτηση των εισαγωγών της χώρας μας από τις ανεπτυγμένες χώρες μειώνεται δραστικά, ενώ αντίθετα η συμμετοχή των ανεπτυγμένων χωρών στις κατηγορίες 4 και 5, πολύ υψηλή καθ' εαυτή, διατηρείται σε υψηλά επίπεδα κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

Ειδικότερα, η συμμετοχή των ανεπτυγμένων χωρών στην κατηγορία 1 περιορίζεται από 59% στο 1990 σε 38% στο 2007, στην κατηγορία 2 από 74% σε 43%, αντιστοίχως, και στην κατηγορία 3 από 85% σε 70%. Η διαφοροποίηση των προμηθευτών γίνεται κατά βάση προς όφελος των αναπτυσσόμενων χωρών και σε μικρότερη έκταση προς όφελος των χωρών της Βαλκανικής και της ΚΑΚ, στην τελευταία περίπτωση λόγω των εισαγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου κυρίως.

Στις κατηγορίες 4 και 5 η συμμετοχή των χωρών της ΚΑΚ και των Βαλκανίων είναι σχεδόν αμελητέα και για τις δύο κατηγορίες, ενώ η συμμετοχή στο εισαγωγικό εμπόριο της χώρας των ανεπτυγμένων χωρών, στην μεν πρώτη περίπτωση από 89% στο 1990 περιορίζεται ελαφρά σε 82% στο 2007 και στη δεύτερη περίπτωση από 85% σε 86%, αντιστοίχως.

Πίνακας 4.11 : Ελληνικές εισαγωγές ανά γεωγραφική περιφέρεια

*1000 €	2006	2007	2008	2009	2010	Μερίδι ο 10	ΕΤ 10/09	Μ ΕΤ 06/
------------	------	------	------	------	------	----------------	-------------	----------------

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

								10
Σύνολο	50,548,496	57,319,600	62,944,676	49,790,767	47,879,912	100.0%	-3.8%	-1.3%
Αττική	35,735,307	41,267,449	43,648,232	36,831,559	33,767,466	70.5%	-8.3%	-1.4%
Κεντρική ή Μακεδονία	7,215,581	7,473,379	8,282,729	5,791,154	6,353,145	13.3%	9.7%	-3.1%
Πελοπόννησος	2,889,758	3,322,623	4,241,098	3,153,228	3,938,216	8.2%	24.9%	8.0%
Στερεά Ελλάδα	1,776,704	1,948,342	1,982,503	1,379,128	1,382,965	2.9%	0.3%	-6.1%
Θεσσαλία	880,600	902,104	1,214,451	698,188	614,209	1.3%	-12.0%	-8.6%
Κρήτη	393,131	519,248	520,008	394,180	386,726	0.8%	-1.9%	-0.4%
Δυτική Ελλάδα	401,091	478,532	1,327,687	442,297	376,190	0.8%	-14.9%	-1.6%
Ήπειρος	169,486	220,906	254,980	181,006	184,891	0.4%	2.1%	2.2%
Νότιο Αιγαίο	93,574	107,752	131,614	93,299	70,465	0.1%	-24.5%	-6.8%
Βόρειο Αιγαίο	66,258	92,864	183,790	66,448	61,865	0.1%	-6.9%	-1.7%
Ιόνιο	47,650	37,377	58,622	41,698	38,015	0.1%	-8.8%	-5.5%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ Επεξεργασία: Ινστιτούτο Εξαγωγικών Ερευνών και Σπουδών © ΣΕΒΕ – ΙΕΕΣ.

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

Ο μεγαλύτερος όγκος εισαγωγών προορίζεται για την Αττική, με μέσο όρο τα 30 δις ευρώ ετησίως. Εν συνεχεία ακολουθεί η Κεντρική Μακεδονία με 7 δις ευρώ και η Πελοπόννησος με 3 δις ευρώ. Όσο αφορά τις εισαγωγές, παρατηρούμε ότι το λιμάνι του Πειραιά, έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, καθώς το 70% των εισαγωγών προορίζεται για την Αττική.

Όπως παρατηρούμε και από τα στατιστικά στοιχεία, το πρόβλημα που δημιουργείται για το λιμάνι του Αστακού, είναι ότι ενώ εξαγονται αρκετά προϊόντα από Δυτική Ελλάδα, οι εισαγωγές είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Το κόστος μεταφοράς ενός container από το λιμάνι του Αστακού στην Αττική, είναι περίπου στα 700 ευρώ, με αποτέλεσμα το κόστος μεταφοράς να μεταφέρεται στην τιμή του προϊόντος, ως συνέπεια να αυξάνεται η τελική τιμή του προϊόντος και να επηρεάζει την κοινωνική ευημερία. Ως προς τις εισαγωγές, το λιμάνι του Αστακού δεν μπορεί να εξυπηρετήσει, παρά μόνο ένα μικρό ποσοστό της τάξης του 0,8% που φαίνεται να φθίνει ετησίως.

4.4 SWOT ανάλυση

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

Η ανάλυση SWOT αποτελεί ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται όταν μια επιχείρηση θέλει να λάβει μία απόφαση(Γκούσκος ,2006).

Αυτό γίνεται μέσω της ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μίας επιχείρησης. Η λέξη SWOT προκύπτει από τις αγγλικές λέξεις: strengths, weaknesses, opportunities, threats. Με τα δύο πρώτα να επηρεάζονται κυρίως από το εσωτερικό περιβάλλον μιας επιχείρησης ενώ τα άλλα δύο από το εξωτερικό. Πιο συγκεκριμένα μπορούμε να πούμε ότι τα strengths (δυνατά σημεία) και τα weaknesses (αδύνατα σημεία) της επιχείρησης αφορούν κυρίως την χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας, τις ικανότητες του προσωπικού καθώς επίσης και των στελεχών της, την τεχνογνωσία καθώς και λοιπές ιδιότητες και χαρακτηριστικά αυτής. Ενώ οι όροι opportunities(ευκαιρίες) και threats (απειλές), οι οποίοι όπως προαναφέραμε αποτελούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος της εταιρείας, αφορούν την είσοδο νέων ανταγωνιστών, την δημιουργία ή ακόμα και την εμφάνιση νέων αγορών , τις ρυθμίσεις καθώς και τον καθορισμό ενός νομικού περιβάλλοντος κ.α. Με λίγα λόγια λοιπόν μπορούμε να πούμε ότι η συγκεκριμένη ανάλυση δεν αποτελεί μια πλήρη μελέτη αλλά ένα εργαλείο για μια ενδελεχή μελέτη με σκοπό την διεξαγωγή όσο το δυνατό έγκυρων συμπερασμάτων για μια εταιρεία στο εκάστοτε κοινωνικοοικονομικοπολιτικό περιβάλλον που βρίσκεται.

Πίνακας 4.12: Ανάλυση swot-δυνατότητα ανάπτυξης σε λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

<u>Strengths</u>	<u>Weaknesses</u>
<ol style="list-style-type: none">1.Ελεύθερη ζώνη2.Ελάχιστα κρούσματα ζημιών και κλοπών3.Άριστη γεωγραφική θέση⁷ (εξαγωγές)	<ol style="list-style-type: none">1.Περιορισμένο οδικό δίκτυο2.Θέση ως προς την ενδοχώρα(εισαγωγές)3.Έλλειψη εξοπλισμού4.Απουσία λιμενικού cluster5.Χαμηλά έσοδα και κερδοφορία6.Έλλειψη πληροφοριακών συστημάτων
<u>Opportunities</u>	<u>Threats</u>
<ol style="list-style-type: none">1.Νέα Προϊόντα2.Καινοτομίες3.Νέες Τεχνολογίες4.Αναπτυσσόμενες αγορές5.Διακρατικές συμφωνίες6.Οικονομική ανάπτυξη ενδοχώρας7.Ανάπτυξη Επιχειρηματικότητας8.Προσέλκυση βιομηχανιών	<ol style="list-style-type: none">1.Οικονομική κρίση2.Κοινωνικοπολιτικό περιβάλλον3.Έντονη μεταβλητότητα4.Έντονος ανταγωνισμός5.Περιορισμένοι χρηματικοί πόροι για νέες επενδύσεις σε υποδομές στην ενδοχώρα.6.Φθίνουσα τάση εξαγωγών

⁷ Η θέση του Λιμένα στην περιοχή της Δ.Ελλάδας, ευνοεί την εξυπηρέτηση των εξαγωγών από την περιφέρεια της Δ.Ελλάδος. Ως προς τις εισαγωγές, η θέση αποτελεί μειονέκτημα για το λιμάνι, προκειμένου να εξυπηρετήσει κατ'επέκταση τις εισαγωγές της Ελλάδος.

Υστερα από την ανάλυση που ακολούθησε στα 2 προηγούμενα κεφάλαια, πραγματοποιήσαμε μια ανάλυση Swot, που θα μας βοηθήσει να έχουμε συγκεντρωμένα τα δυνατά, αδύνατα σημεία, καθώς και τις ευκαιρίες και απειλές που μπορεί να εκμεταλλευτεί ή να αντιμετωπίσει αντίστοιχα η εταιρεία διαχείρισης του Λιμένα Αστακού προκειμένου να μειώσει το επενδυτικό ρίσκο. Η χρήση ερωτηματολογίου στην αρχή του κεφαλαίου, όπως και η χρήση επιστημονικού θεωρητικού υπόβαθρου, μας οδήγησαν στα παρακάτω αποτελέσματα

Δυνατά σημεία: Στην αρχή της μελέτης τα αποτελέσματα φαινόταν πιο ενθαρρυντικά στην στήριξη επενδυτικών δράσεων προκειμένου να αναπτυχθεί το λιμάνι θαλάσσια πύλη της Δυτικής Ελλάδος, καθώς τονίζεται αρκετά η σημασία του λιμένα στην ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδος μέσα από εφημερίδες, forums, καθώς και από τους ανθρώπους που διαμένουν στη περιοχή. Τελικά, τα δυνατά σημεία του λιμανιού είναι περιορισμένα. Θεωρώ δυνατό σημείο την θέση του λιμένα για τις εξαγωγές της Δυτικής Ελλάδας, καθώς το λιμάνι βρίσκεται κοντά σε μεγάλες πόλεις όπως το Αγρίνιο-Μεσολόγγι-Ιωάννινα-Πάτρα-Άρτα, και η συγκέντρωση των προϊόντων στο λιμάνι πραγματοποιείται στο χρονικό διάστημα 30'-180' (λεπτά), αν ληφθεί υπόψη ότι θα βελτιωθεί το οδικό δίκτυο. Ωστόσο, το λιμάνι δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τις εξαγωγές ολόκληρης της Ελλάδος, καθώς θα αυξηθεί το οδικό κόστος μεταφοράς, με αποτέλεσμα να μετακυλήσει στην τελική τιμή πώλησης του προϊόντος στις διεθνείς αγορές, συνεπώς θα μειωθεί η ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών εξαγωγών. Η ύπαρξη ελεύθερης ζώνης αποτελεί πλεονέκτημα, εφόσον προσελκύσει βιομηχανίες, προκειμένου να εισάγου πρώτες ύλες από το λιμάνι, ειδάλλως δεν προσφέρει κάτι.

Αδύνατα σημεία: προκειμένου να αναπτυχθεί το λιμάνι ως πύλη-σύνδεση με την ενδοχώρα, πρέπει να βελτιώσει το οδικό δίκτυο, καθώς θα αυξηθεί το εξωτερικό κόστος. Η απουσία οδικού δικτύου, δεν ευνοεί την ύπαρξη συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και ολοκληρωμένων υπηρεσιών logistics (door to door). Ακόμη, το αυξημένο οδικό κόστος που θα δημιουργηθεί θα εσωτερικευθεί στην επιχείρηση ή θα περάσει στον καταναλωτή αυτό είναι ένα σημαντικό δίλλημα, καθώς αν εσωτερικευθεί το κόστος στην εταιρεία διαχείρισης του λιμένα, θα αυξήσει το κόστος λειτουργίας της, με αποτέλεσμα να οδηγήσει σε μείωση της ποιότητας υπηρεσιών, ενώ σε περίπτωση που μετακυλήσει στον καταναλωτή, τότε θα επηρεάσει την κοινωνική ευημερία, αλλά και την εικόνα της εταιρείας προς τα έξω (Εταιρική κοινωνική ευθύνη). Η απουσία λιμενικού και ναυτιλιακού cluster αποτελεί σημαντικό

μειονέκτημα για το λιμάνι, με βάση αυτά που προαναφέραμε στο 2^ο κεφάλαιο.

Ευκαιρίες: Πρέπει να προσελκύσει βιομηχανίες ώστε να εκμεταλλευτεί τα προνόμια της ελεύθερης βιομηχανικής ζώνης. Ακόμη, η ενδεχόμενη ανάπτυξη της ενδοχώρας, ίσως επιδράσει σε αύξηση των εισαγωγών και εξαγωγών με αποτέλεσμα να ευνοηθεί το λιμάνι από την διακίνηση φορτίων. Ακόμη, η βελτίωση του οδικού δικτύου, μέσω ΕΣΠΑ, ίσως επιτρέψει την προσέλκυση επενδυτών, αλλά και διαχειριστών τερματικών. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων ,θα ευνοήσει το λιμάνι για μεταφορές εμπορευμάτων εντός της Μεσογείου. Η βελτίωση των υποδομών, καθώς και η χρήση τεχνολογιών θα στηρίξουν τις ολοκληρωμένες υπηρεσίες logistics.

Απειλές: Η οικονομική κρίση και η πολιτική αστάθεια στην ευρώ-ζώνη θα επηρεάσουν τις εισαγωγές και εξαγωγές τις χώρας. Η βελτίωση του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας, προϋποθέτει αύξηση των εξαγωγών, με αποτέλεσμα να υπάρχει αυξανόμενη τάση χρήσης τρόπων μεταφοράς με αυξημένη ποιότητα-μειωμένο κόστος. Από την άλλη, η απουσία επενδυτικών πόρων σε υποδομές δεν ευνοεί το λιμάνι, καθώς δεν μπορεί να στηρίξει μεγάλο όγκο διακίνησης containers με αυξημένη ποιότητα και μειωμένο κόστος.

«Κεφάλαιο 5: Δυνατότητα ανάπτυξης σε λιμάνι μεταφόρτωσης»

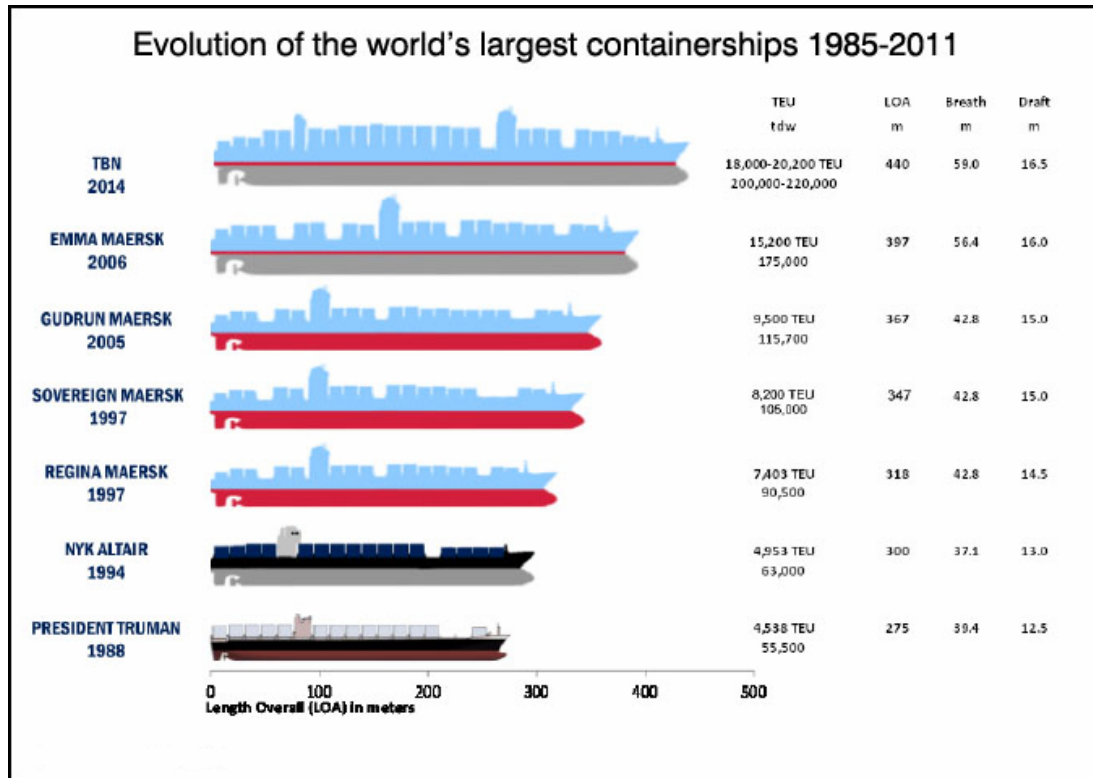
5.1 Προοπτικές μεταφόρτωσης στη Μεσόγειο

Σε μελέτη των Drewry(2008), φαίνεται ότι υπάρχει μια τάση για αυξανόμενη χρήση μεταφόρτωσης στη μεσόγειο. Πιο συγκεκριμένα, το 1980 ,οι μεταφορτώσεις αντιστοιχούσαν σε 38,8 εκατομμύρια TEU, ενώ το 2007 ο αριθμός ανερχόταν σε 493 εκατομμύρια TEU. Επίσης, στην ίδια μελέτη αναφέρεται ότι υπάρχει σημαντική αύξηση της διαχείρισης container στην Αφρική. Από το 2000 έως το 2006, τετραπλασιάστηκε ο όγκος διακίνησης containers μέσω μεταφόρτωσης, και σχεδόν τριπλασιάστηκε η διακίνηση container προς την ενδοχώρα(gateway). Τα λιμάνια που χρησιμοποιούνται ως hub, βρίσκονται στην βόρεια Αφρική, και πιο συγκεκριμένα είναι το Port said(scct) και Damietta, όπου το 2006 η διακίνηση containers από τα δύο λιμάνια έφθασε τα 2,5 εκατομμύρια TEU.

Εξαιτίας της ισχυρής ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου μεταξύ 2004-2008, πολλές ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών γραμμών, προχώρησαν σε ανανέωση του στόλου τους με φιλόδοξα σχέδια για το μέλλον. Σύμφωνα με την AXSAphaliner (2007), 2622 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων απασχολούνταν στο θαλάσσιο εμπόριο, σε παγκόσμιο επίπεδο, στις αρχές του 2000, παρέχοντας συνολική χωρητικότητα 4,51 εκατομμύρια TEU. Από τις αρχές του 2007, ο αριθμός των πλοίων ανέβηκε στα 3950 , με συνολική μεταφορική ικανότητα 9,58 εκατομμύρια TEU. Ως εκ τούτου, η μεταφορική ικανότητα διπλασιάστηκε μέσα σε επτά χρόνια , παρουσιάζοντας ετήσια αύξηση περίπου 11%. Βάση των παραγγελιών, αναμένεται προστεθούν στο στόλο περίπου 5200 πλοία μετά το 2010 , παρέχοντας συνολική μεταφορική χωρητικότητα 14,07 εκατομμύρια TEU(world shipping council ,2011). Αυτό αντιστοιχεί σε αύξηση κατά 50%. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για εξοικονόμηση κόστους στις θαλάσσιες μεταφορές(οικονομίες κλίμακας), πολλές ναυτιλιακές εταιρίες επένδυσαν σε μεγάλα πλοία όπως Post-panamax(5000 και άνω TEU). Περίπου τα 78 από αυτά τα πλοία , έχουν μεταφορική ικανότητα 464.000 TEU το 2000, σήμερα ο αριθμός των post panamax ξεπερνάει τα 520 , με μεταφορική ικανότητα 3,5 εκατομμύρια TEU περίπου.

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

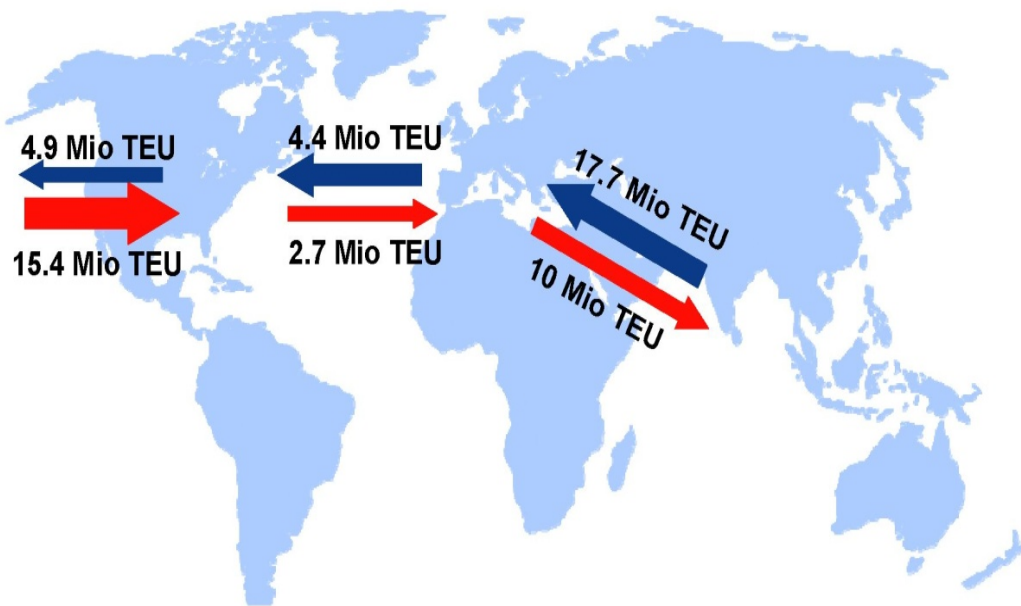
Πίνακας 5.1 : Μέσος όρος μεγέθους πλοίων στις κύριες εμπορικές γραμμές



Πηγή: Alphaliner 2011,

Ένα σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι κύριοι διαχειριστές τερματικών, αποτελεί το κόστος διαχείρισης των κενών εμπορευματοκιβωτίων. Όπως φαίνεται και από το παρακάτω σχήμα, εξάγονται από την Ασία 17,7 εκατομμύρια TEU, και επιστρέφουν γεμάτα 10 εκατομμύρια. Συνεπώς, υπάρχει μια εμπορική ανισορροπία μεταξύ Δύσης και Ανατολής. Προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας οι εταιρίες έχουν προχωρήσει σε υπερμεγέθη πλοία. Η όλο και μεγαλύτερη διόγκωση πλοίων, φαίνεται να αυξάνει την ανάγκη μεταφόρτωσης (Deutsche bank, 2011).

Χάρτης 5.1 :Εμπορική Ανισσοροπία μεταξύ Ανατολής και Δύσης



Πηγή: Drewry Shipping Consultants (2007) and UNCTAD (2008)

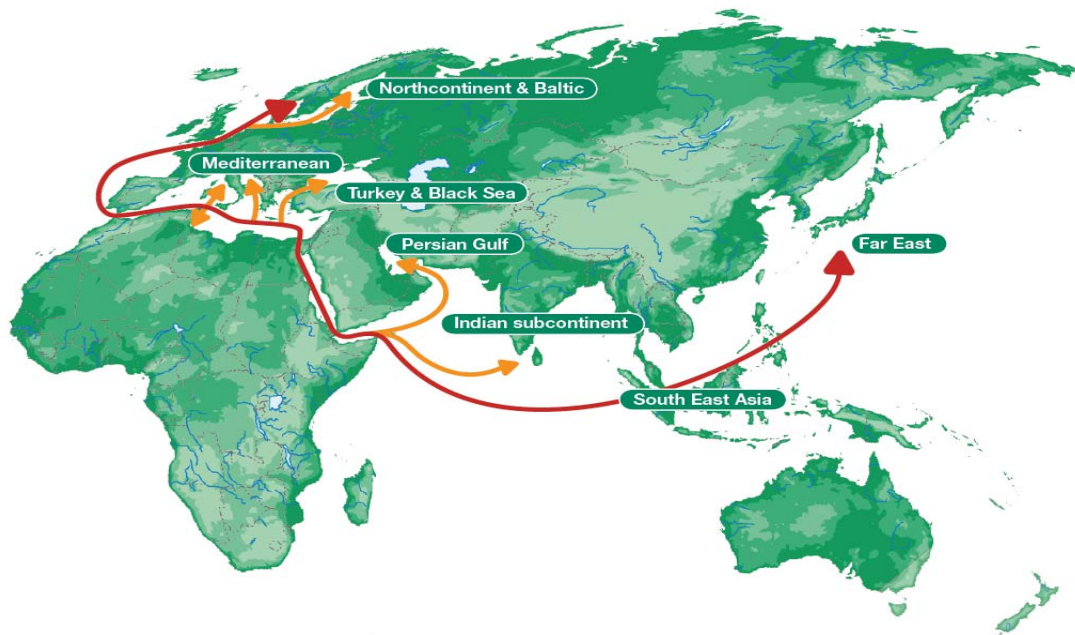
Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου containers, η αύξηση της τιμής του πετρελαίου, τα περιβαλλοντικά πρότυπα που αναδύονται και αυξάνουν τα κόστη για τους μεταφορείς, καθώς και η μείωση επιχειρησιακής ταχύτητας πλοίου, θα επηρεάσουν την κερδοφορία των ναυτιλιακών εταιριών. Η μείωση στα ναύλα, εν συνεχεία θα πιέσει την αγορά να εξισορροπήσει το πρόβλημα υπερπροσφοράς, η διόρθωση όμως φαίνεται να μην γίνεται στο κοντινό μέλλον. Τα παραπάνω αποτελούν ένα επιπλέον λόγο που οι εταιρίες τακτικών γραμμών θα οδηγηθούν σε αύξηση της μεταφόρτωσης, αλλά και πιθανώς να στραφούν σε λιμάνια με μικρότερο κόστος. Την περίοδο 2004-2008, οι μεγάλες εταιρίες, που δρουν και ως διαχειριστές τερματικών, πραγματοποίησαν μεγάλες επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές, προκειμένου να μειώσουν τις καθυστερήσεις, όταν η ζήτηση για containers ήταν πολύ μεγάλη. Η πτώση της ζήτησης, θα εξυπηρετείται πιο εύκολα από τα λιμάνια, καθώς έχουν βελτιωμένες υποδομές.

Από το 2001, η ευρωπαϊκή επιτροπή, έχει στρέψει το ενδιαφέρον της, προς την στροφή μέρους των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Το 2003 (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1382/2003), εισήγαγε το πρόγραμμα Marco polo, το 2006 παρουσίασε το πρόγραμμα Marco polo 2. Το 2011 (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1692/2006), η επιτροπή ανακοινώνει το Πρόγραμμα blue belt, όπου περιορίζεται σε μια "μπλέ ζώνη" η γραφειοκρατία-διοικητική επιβάρυνση, προκειμένου να ενθαρρύνουν την αύξηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

5.2 Κύριοι προορισμοί μεταφόρτωσης στη Μεσόγειο

Στην ρότα εμπορίου μεταξύ Ασία και Ευρώπης, υπάρχει έντονη εμφάνιση της μεταφόρτωσης στην μεσόγειο, για λόγους αναφέραμε στο κεφάλαιο 2^ο.

Χάρτης 5.2: Προορισμοί μεταφόρτωσης στην Μεσόγειο



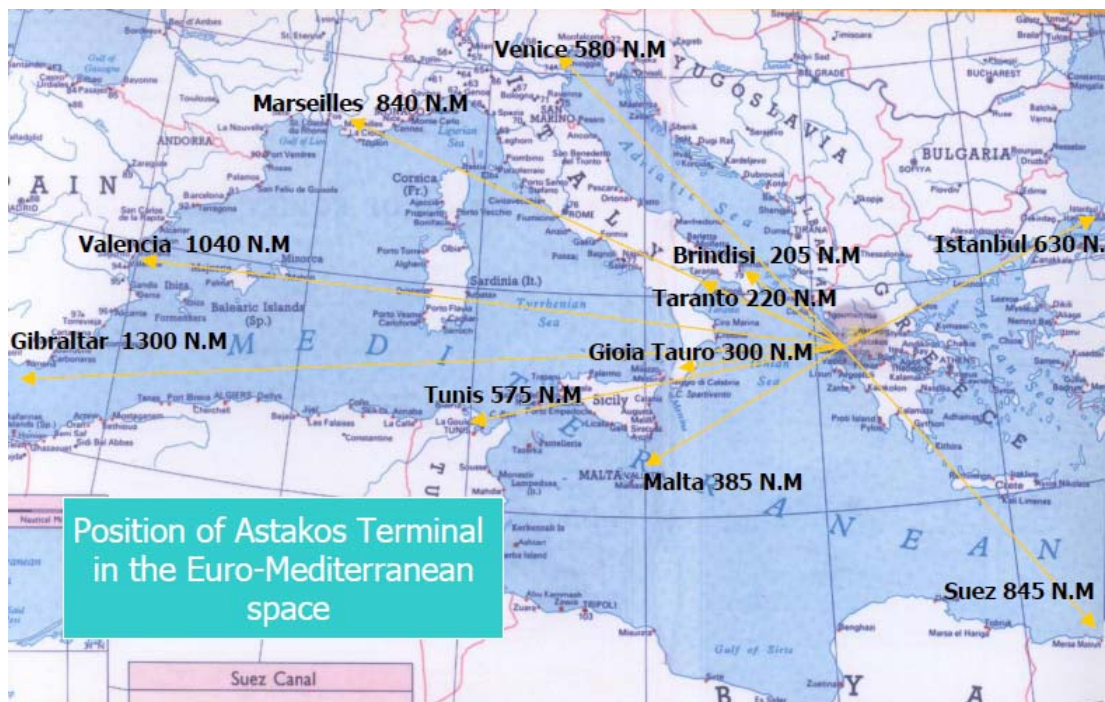
Πηγή: Unctad RMT 2010

Από το παραπάνω σχήμα, φαίνεται ότι με την διέλευση από Σουέζ, υπάρχουν τέσσερεις βασικοί προορισμοί για τα containers.^{1^{ος}} προορισμός: Μαύρη θάλασσα,^{2^{ος}} προορισμός: Αδριατική,^{3^{ος}} προορισμός: Δυτική Ιταλία,^{4^{ος}} προορισμός: Βόρεια Αφρική. Το λιμάνι του Αστακού βρίσκεται κοντά στην εμπορική γραμμή προς Αδριατική, συνεπώς θα εξετάσουμε το σενάριο να αναπτυχθεί ως κέντρο μεταφόρτωσης, αποκλείοντας τη Μαύρη θάλασσα, την Βόρεια Αφρική καθώς και την Δυτική Ιταλία, λόγω μεγάλης απόστασης-απόκλισης(deviation) από τις γραμμές αυτές.

5.2.1 Θέση του λιμένα Αστακού στη Μεσόγειο.

Η θέση του λιμένα ως προς τις κύριες εμπορικές γραμμές, αποτελούσε ανέκαθεν κριτήριο προτίμησης από τους πλοιοκτήτες, καθώς περιορίζεται η απόκλιση (deviation) και εν συνεχεία τα κόστη του ταξιδιού. Ιδιαίτερα στην περίοδο που τα ναύλα είναι χαμηλά, θα ενισχύεται η άποψη «ότι προτιμούνται τα λιμάνια κοντά στις θαλάσσιες εμπορικές γραμμές. Παρακάτω παρουσιάζονται, οι αποστάσεις σε ναυτικά μίλια, από τα κύρια λιμάνια της μεσογείου.

Χάρτης 5. 3: Γεωγραφική θέση του λιμένα Αστακού στη Μεσόγειο



Πηγή: Hellenic institute of transport 2006

Διαμορφώνονται οι δύο κύριοι στρατηγικοί άξονες:

Ατλαντικός-Μεσόγειος-Ερυθρά Θάλασσα-Ινδικός και Μαύρη Θάλασσα-Αιγαίο-Μεσόγειος-Ινδικός.

- Στις δύο χερσονήσους, τη Βαλκανική και Ιταλική, οι οποίες εισχωρώντας βαθιά εντός του θαλάσσιου χώρου, διευκολύνουν την πρόσβαση των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης στη Μεσόγειο και Βόρειο Αφρική. Αντίστροφα, φέρουν σε ταχύτερη επαφή τις χώρες της Βόρειας Αφρικής με την Ευρώπη. Επί πλέον οι δύο αυτές χερσονήσοι διαχωρίζουν την Ανατολική Μεσόγειο σε επί μέρους θαλάσσιους χώρους (Αδριατική, Ιόνιο, Αιγαίο), διαχωρισμός που

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

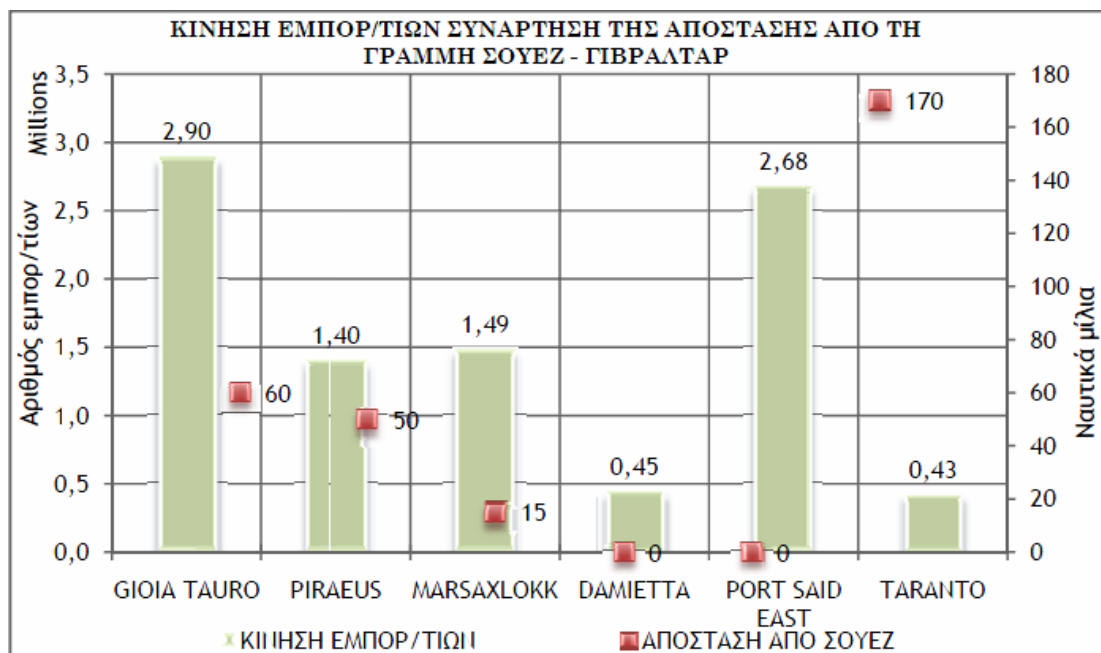
διαφοροποιεί επιχειρησιακά την Ανατολική Μεσόγειο από τη λοιπή, η οποία θεωρείται ως ανοικτή θάλασσα.

• Στην ύπαρξη των τριών μεγάλων νησιών Κύπρου, Κρήτης και Μάλτας στον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ

ευρωπαϊκών και αφρικανικών ακτών, που διευκολύνει, αλλά και επηρεάζει σημαντικά τις γραμμές συγκοινωνιών της Μεσογείου. Θαλάσσιοι Διάδρομοι που μπορούν να εφαρμοστούν στην περιοχή, έστω και σε βάθος χρόνου και υπό προϋποθέσεις. Ο ένας θα συνδέει την Κύπρο με τη Θεσσαλονίκη και την Αλεξανδρούπολη, δίνοντας διέξοδο στην Κύπρο από την ΝΑ Μεσόγειο στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη μέσω των Πανευρωπαϊκών Αξόνων IV, IX και X. και θα περιλαμβάνει τροφοδοτικές γραμμές με της Τουρκία τη Συρία και το Ισραήλ. Ο δεύτερος θα εφαρμόζεται στην Αδριατική Ιόνιο και θα περιλαμβάνει λιμάνια της Βόρειας Ιταλίας και της Σλοβενίας τα οποία θα συνδέονται είτε με λιμένες της Αττικής, είτε με τον λιμένα της Πάτρας. Η σύνδεση αυτή θα έχει κλάδους προς την ανατολική πλευρά της Μεσογείου με Τουρκία, Κύπρο και Ισραήλ και θα δίνει μία ολοκληρωμένη θεώρηση του Άξονα V με θαλάσσιο κλάδο που θα φτάνει μέχρι τις ακτές της Ασίας

Όπως είδαμε πιο πάνω στην ενότητα 5.2,η θέση δεν αποτελεί το μοναδικό κριτήριο επιλογής του λιμένα. Η θέση του λιμένα ως προς τις κύριες θαλάσσιες γραμμές εμπορίου αποτελεί σημαντικό κριτήριο επιλογής σε περίπτωση που αναφερόμαστε σε λιμάνια μεταφόρτωσης.

Πίνακας 5.2 : Κίνηση container συνάρτηση της απόστασης από Σουέζ-Γιβραλτάρ σε εκατ.ΤΕU



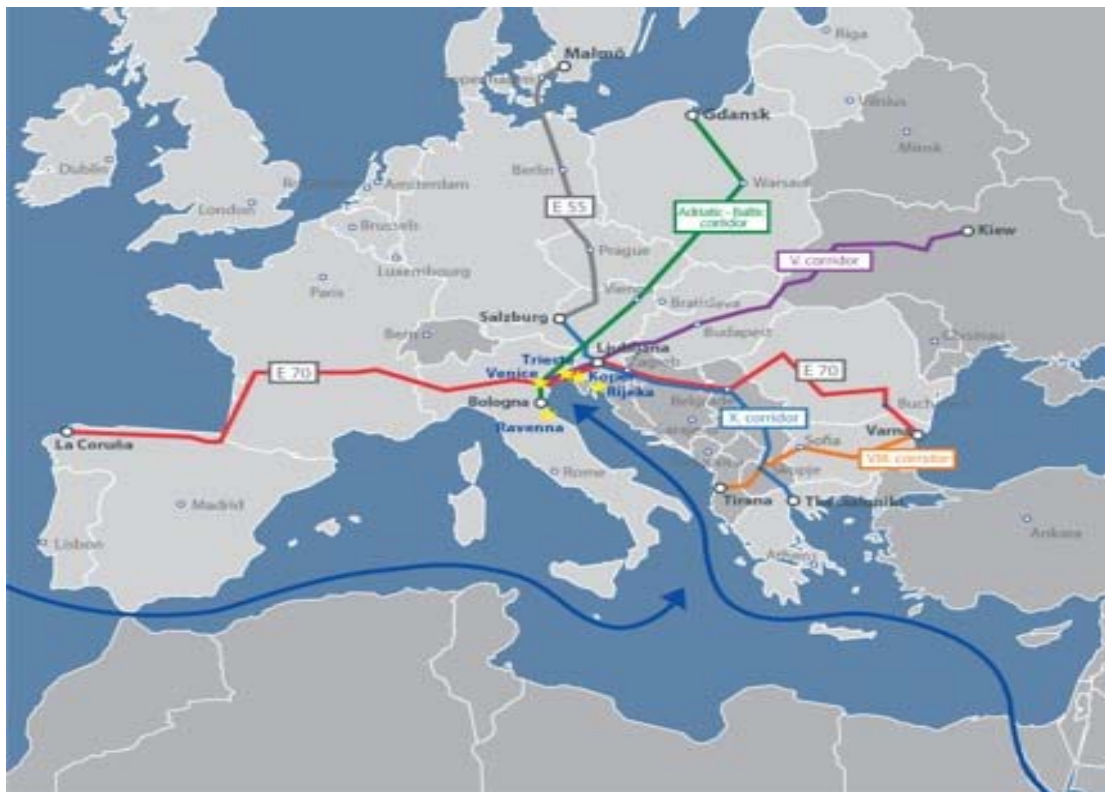
Πηγή: Διαχείριση εμπ/τίων στο λιμάνι του Πειραιά, Προβληματισμοί και προοπτικές, 2010.

Όπως φαίνεται η απόσταση δεν είναι ο κύριος λόγος απόρριψης ενός λιμανιού, καθώς το Gioia Tauro ενώ απέχει 60 μίλια από την γραμμή Γιβραλτάρ-Σουέζ, διακινεί περισσότερο όγκο containers σε σχέση με πιο κοντινά λιμάνια, όπως του Πειραιά, και της Damietta. Συνεπώς, από το παραπάνω πίνακα δεν προκύπτει κάποια συνάρτηση όγκου διακίνησης container-απόστασης.

5.3. Ζήτηση για containers στην γραμμή προς Αδριατική

Το λιμάνι του Αστακού, φαίνεται να βρίσκεται πιο κοντά στην διαδρομή προς Αδριατική, που όπως προαναφέρθηκε αποτελεί τον δεύτερο προορισμό. Προκειμένου να εξετάσουμε αν μπορεί να συμβάλει ως λιμάνι μεταφόρτωσης, πρέπει να αναλύσουμε πως θα κινηθεί η ζήτηση containers προς τα λιμάνια της Βόρειας Αδριατικής (NAPA)⁸ καθώς και τις μελλοντικές απειλές (ανταγωνισμός), δημιουργώντας μια σχέση προσφοράς-ζήτησης να διεξάγουμε πιο ασφαλή συμπεράσματα.

Χάρτης 5.4 : Σύνδεση Ασίας –Ευρώπης μέσω Αδριατικής



Πηγή : North Adriatic Ports association (Napa) 2012

⁸ Τα λιμάνια που ανήκουν στην Napa, είναι τα εξής: Ravenna, Koper, Trieste, Venice, Rijeka.

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

Τα λιμάνια της Βόρειας Αδριατικής, διαθέτουν σύνδεση με οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα, με αποτέλεσμα η διοχέτευση container προς την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη να είναι άμεση και σε σύντομο χρονικό διάστημα. Ακόμη, συνδέουν την Αδριατική με την Βαλτική θάλασσα, εξομαλύνοντας το εμπόριο μεταξύ Νότιας και Βόρειο Ανατολικής Ευρώπης. Πιο συγκεκριμένα, όσο αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο, το 60% των προϊόντων μεταφέρονται από και προς το λιμάνι του Koper. Ο χρόνος μεταφοράς προς διάφορες χώρες της Ευρώπης είναι αξιόλογος, ενισχύοντας την χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου. Η ύπαρξη δυνατότητας συνδυασμένων μεταφορών θα ελαττώσει το κόστος μεταφοράς, καθώς και θα προωθήσει την ενίσχυση ολοκληρωμένων υπηρεσιών logistics, με αποτέλεσμα η περιοχή να βρίσκεται στο επίκεντρο του ναυτιλιακού κόσμου.

Πίνακας 5.3 : Χρόνος μεταφοράς container ανά κύριους προορισμούς, με τρένο

SLOVENIA	Koper - Ljubljana/Maribor (Adria Kombi)	2-3 trains/day
GERMANY	Koper - Ljubljana - München (Adria Kombi)	up to 2 trains/day
HUNGARY	Koper - Budapest BILK (Adriakombi)	7 trains/week
SLOVAKIA	Koper - Žilina (Adria Kombi) - KIA dedicated	7 trains/week
	Koper - Bratislava (Adria Kombi)	4 trains/week
AUSTRIA	Koper - Graz - Koper (Adria Transport)	4 trains/week (up to 5 trains/week)
POLAND	Koper - Vienna - Dabrowa Gornicza (Adria Transport/LTE/Baltic Rail)	1 train/week
BOLGARIA	Koper - Ljubljana - Sofia (Adria Kombi)	1 train/week
ROMANIA	Koper - Arad - Koper (Adria Transport)	depending on demand
ITALY	Koper - Padova (Adria Kombi)	1 train/week

Πηγή: Port of Koper 2012

Τα πλοία που χρησιμοποιούνται για την σύνδεση Ασίας με Ευρώπη, είναι πλοία μεταφοράς container με μεγάλη μεταφορική ικανότητα (άνω των 12000 TEU) ως αποτέλεσμα τα λιμάνια που μπορούν να τα υποδεχθούν να είναι περιορισμένα, λόγω περιορισμών βάθους, μήκους προβλήτας, εξοπλισμού, τεχνολογίας, κτλ. Οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται αυτά τα πλοία, έχουν επεκταθεί σε όλη

την αλυσίδα αξίας προκειμένου να μειώσουν τα υψηλά σταθερά κόστη τους, και έχουν προχωρήσει σε διαχείριση τερματικών σε λιμάνια στρατηγικής σημασίας. Αναφέρθηκε στο 2^ο κεφάλαιο, ότι πλέον στρέφονται σε περιοχές κοντά στην ρότα Γιβραλτάρ –Σουέζ προκειμένου να περιορίσουν την απόκλιση(deviation) που αυξάνει το κόστος ταξιδιού, καθώς το πετρέλαιο έχει αυξηθεί σημαντικά.

Το λιμάνι του Αστακού, βρίσκεται πολύ μακριά από τον θαλάσσιο διάδρομο της Μεσογείου, που συνδέει την Ανατολή με την Δύση, δηλαδή το Γιβραλτάρ με το Σουέζ. Με βάση το επιχείρημα αυτό, δεν θα μπορούσε το παραπάνω λιμάνι να προσελκύσει διαχειριστές τερματικών ,διότι θα αύξανε δραματικά τα κόστη τους. Ακόμη και σε περίπτωση που η περιοχή της Βόρειας Αδριατικής σημειώσει σημαντική αύξηση ζήτησης για containers και χρησιμοποιηθεί ως πύλη για την κεντρική και Βόρεια Ευρώπη, το λιμάνι του Αστακού, δεν θα μπορούσε να εξυπηρετήσει πλοία με μεγάλη μεταφορική ικανότητα(άνω των 12,000 TEU),εξαιτίας περιορισμένου εξοπλισμού.

5.3.1 ΑΕΠ χωρών Βόρειας Αδριατικής

Όπως αναφέραμε στο 2^ο κεφάλαιο, υπάρχει άμεση συσχέτιση μεταξύ του ΑΕΠ και των θαλάσσιων μεταφορών. Αξίζει λοιπόν, να εξετάσουμε το ΑΕΠ των χωρών που περιβάλλουν την Βόρεια Αδριατική. Με βάση πρόσφατης μελέτης (Ernst & Young,2012),το ΑΕΠ των χωρών αυτών για τα επόμενα χρόνια θα κινηθεί ως εξής:.

Πίνακας 5.4 ΑΕΠ χωρών που περιβάλλουν την Αδριατική

ΧΩΡΑ(ΑΕΠ)	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ΙΤΑΛΙΑ	0,4	-1,6	-0,3	0,9	1,5	1,8
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	0,5	0	0,9	1,8	2,9	3,3
ΑΥΣΤΡΙΑ	3,1	0,4	1,3	1,9	2	1,9

Πηγή: Ernst & Young 2012, Euro zone forecast

Το ΑΕΠ των χωρών φαίνεται να έχει ανοδική τάση, με αποτέλεσμα να επηρεάσει θετικά την ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες. Για την περαιτέρω ανάλυση της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες, διαλέξαμε ένα λιμάνι της Βόρειας Αδριατικής(Koper) και παρακάτω παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία μεταφοράς containers τα τελευταία έτη, προκειμένου να εξετάσουμε αν υπάρχει συγκεκριμένη τάση.

Πίνακας 5.5 Απόδοση container λιμένα Koper

	2008	2009	2010	2011
Container(Teu)	353,88	343,165	476,731	589,314
loaded	174,719	168,314	225,593	281,906
un loaded	179,161	174,851	251,138	307,408

Πηγή:Port of Koper 2012

Παρατηρούμε ότι ο αριθμός των container ,που εισάγονται μέσω του λιμένα προς χώρες της Ευρώπης, από 179,161 έχει φθάσει στα 307,408 ,δηλαδή αυξήθηκε περίπου 2,5 φορές .Αντιθέτως, οι εξαγωγές αυξήθηκαν σε μικρότερη αναλογία, περίπου 1,7 φορές. Συνεπώς, φαίνεται ότι θα αυξηθεί η διακίνηση container από τα λιμάνια της Β.Αδριατικής.

5.3.2

Σύνδεση

Αδριατικής με Ανατολική Μεσόγειο

Σύμφωνα με έκθεση του παγκόσμιου οργανισμού εμπορίου(WTO) ,ο κύριος εμπορικός εταίρος της Τουρκίας είναι η Γερμανία και μετά η Γαλλία. Συνεπώς, πρέπει να εξετάσουμε αν το λιμάνι του Αστακού μπορεί να αξιοποιηθεί σε αυτή την εμπορική γραμμή, λειτουργώντας ως σταθμός μεταφόρτωσης.

Χάρτης 5.5: Σενάριο ανάπτυξης σε σταθμό μεταφόρτωσης



Πηγή: Στοιχεία της εργασίας

Παραπάνω φαίνεται η μεταφορά ενός container από το Ισραήλ στην Πολωνία. Όπως παρατηρείται η απόσταση να μεταφερθεί μέσω Ατλαντικού-Β.Ευρώπης, απέχει πολύ περισσότερο σε σχέση με την εναλλακτική διαδρομή μέσω Αδριατικής. Το ίδιο ισχύει και για την σύνδεση μεταξύ Τουρκίας και Γερμανίας, καθώς και μεταξύ των φορτίων που διακινούνται από Ασία και καταλήγουν σε λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης. Το λιμάνι του Αστακού θα μπορούσε να δημιουργήσει μια γραμμή προς Ιταλία(5^{ος} εισαγωγέας Τουρκίας), μια προς Τουρκία, και τέλος μια προς λιμάνια της Β.Αδριατικής(Koper), όπως φαίνεται στο παραπάνω χάρτη. Στη διαδρομή αυτή βρίσκονται το λιμάνι του Πειραιά, καθώς και Ιταλικά λιμάνια με ισχυρή παρουσία στο θαλάσσιο εμπόριο της Μεσογείου, με αποτέλεσμα να υπάρξει έντονος ανταγωνισμός.

5.4. Ενδεχόμενες απειλές-μείωση ζήτησης για μεταφορές

5.4.1 Ανάπτυξη υπερσιβηρικού σιδηρόδρομου

Εκτός από τον έντονο ανταγωνισμό που εμφανίζεται από την ισχυρή παρουσία λιμανιών στην θαλάσσια γραμμή εμπορίου, φαίνεται να υπάρξουν και απειλές από την ενίσχυση του σιδηροδρομικού δικτύου που συνδέει την Ανατολή με την Δύση(υπερσιβηρικός σιδηρόδρομος). Σύμφωνα με μελέτη (OECD,2009), η διώρυγα του Σουέζ έχει φθάσει στα μέγιστα επιτρεπτά όρια ως προς τα τεχνικά χαρακτηριστικά(βάθος και πλάτος), καθώς συνεχίζεται ο γιγαντισμός των πλοίων με αποτέλεσμα να είναι πιο βαριά και πιο μακριά, ο αριθμός πλοίων που θα περνάει το Σουέζ θα μειώνεται με αποτέλεσμα να δημιουργούνται καθυστερήσεις και επιπλέον κόστη.

Χάρτης 5.6: Σύγκριση χρόνου μεταφοράς ανά μέσο μεταξύ Δύσης και Ανατολής



Πηγή: Embassy of Hungary 2010

Παρατηρούμε ότι ο εναλλακτικός τρόπος μεταφοράς μέσω του υπερσιβηρικού δημιουργεί αρκετά πλεονεκτήματα, και ιδιαίτερα ως προς τον χρόνο και το κόστος μεταφοράς, αφού ο χρόνος μεταφοράς μειώνεται περίπου στο μισό. Υπάρχουν και αρκετά μειονεκτήματα, όπως ο περιορισμένος όγκος μεταφοράς container, το αυξημένο κόστος μεταφοράς container, τα υψηλά κόστη συντήρησης σιδηροδρομικού δικτύου. Ωστόσο, όσο το εμπόριο μεταξύ Ανατολής και Δύσης, φαίνεται να επιβραδύνεται, λόγω της οικονομικής κρίσης στον Δυτικό κόσμο, η ιδέα ανάπτυξης του Υπερσιβηρικού σιδηρόδρομου, φαίνεται να βρίσκει υποστηρικτές. Πολιτικοί λόγοι ίσως αποτρέψουν μια ενδεχόμενη ανάπτυξη αυτού του εναλλακτικού τρόπου σύνδεσης της Δύσης με την Ανατολή

5.4.2 Σιδηροδρομική σύνδεση Γερμανίας-Τουρκίας

Σχήμα 5.1: Χρόνοι μεταφοράς ανά μέσο στην διαδρομή Τουρκία-Γερμανία



Πηγή: Railfreightportal, 2010.

Όπως παρατηρείται και από το παραπάνω σχήμα, οι οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ των δύο χωρών, όσο αφορά το χρόνο μεταφοράς, υπερτερούν έναντι των θαλάσσιων μεταφορών. Ιδιαίτερα το ισχυρό σιδηροδρομικό δίκτυο που φαίνεται να αναδύεται, ίσως ανταγωνιστεί τις θαλάσσιες μεταφορές, με αποτέλεσμα πτώση στα ναύλα, όπου με την πορεία τους θα επηρεάσουν τα λιμάνια. Η οικονομική κρίση από την άλλη και η πολιτική λιτότητας της Ευρωζώνης, στερεί τις επενδύσεις σε έργα υποδομών οδικού δικτύου και σιδηροδρόμων, με αποτέλεσμα βραχυχρόνια να μην επηρεάσει ιδιαίτερα τις θαλάσσιες μεταφορές η ύπαρξη σιδηροδρομικού δικτύου μεταξύ Γερμανίας και Τουρκίας. Ακόμη, η μεγαλύτερη τάση των ναυτιλιακών φορέων και οργανισμών, για την στήριξη της πράσινης ναυτιλίας, καθώς και η εφαρμογή περιβαλλοντικών προτύπων, ενθαρρύνει περαιτέρω την ναυτιλία μικρών αποστάσεων, καθώς οι περιβαλλοντικοί ρύποι ανά μεταφορά container για κάθε μεταφορικό

μέσο, καθιστούν τις μεταφορές με πλοία, τις πιο φιλικές προς το περιβάλλον.

5.5 Ανάλυση Swot

Η **ανάλυση SWOT** είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μίας επιχείρησης, όταν η επιχείρηση πρέπει να λάβει μία απόφαση σε σχέση με τους στόχους που έχει θέσει ή με σκοπό την επίτευξή τους.

Το αρκτικόλεξο SWOT προκύπτει από τις αγγλικές λέξεις: *Strengths*, *Weaknesses*, *Opportunities*, *Threats* (αντίστοιχα στα ελληνικά: δυνατά σημεία, αδύνατα σημεία, ευκαιρίες, απειλές).

Κατά την ανάλυση SWOT μελετώνται τα δυνατά (Strengths) και αδύνατα (Weaknesses) σημεία μίας επιχείρησης, οργανισμού ή και περιοχής, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που υπάρχουν. Τα δυνατά και αδύνατα σημεία αφορούν το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης καθώς προκύπτουν από τους εσωτερικούς πόρους που αυτή κατέχει (π.χ. ικανότητες προσωπικού και στελεχών, ιδιότητες και χαρακτηριστικά της επιχείρησης, τεχνογνωσία, χρηματοοικονομική υγεία και ικανότητα να ανταποκριθεί σε νέες επενδύσεις, κλπ.). Αντιθέτως οι ευκαιρίες και οι απειλές αντανακλούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης τις οποίες η επιχείρηση θα πρέπει να εντοπίσει, να προσαρμοστεί σε αυτές ή ακόμα και να τις προσαρμόσει όπου κάτι τέτοιο είναι εφικτό (π.χ. είσοδος νέων ανταγωνιστών, ρυθμίσεις στο νομικό περιβάλλον, δημιουργία ή/και εμφάνιση νέων αγορών, κλπ.).

Γενικά, κατά την εφαρμογή της ανάλυσης επιχειρείται να απαντηθούν με όσο το δυνατόν πιο ποσοτικοποιημένο τρόπο ερωτήματα για την περιοχή όπως:

Δυνάμεις:

- Ποια είναι τα πλεονεκτήματα;
- Ποιο είναι το πλέον ανταγωνιστικό προϊόν / υπηρεσία;
- Ποιοι είναι οι διαθέσιμοι πόροι που είναι μοναδικοί ή έχουν το μικρότερο συγκριτικά κόστος;
- Τι θεωρούν οι τοπικοί οικονομικοί παράγοντες ως ενδογενή δύναμη της περιοχής;

Αδυναμίες:

- Τι θα μπορούσε να βελτιωθεί;
- Τι θα έπρεπε να αποφευχθεί;
- Τι θεωρούν οι τοπικοί οικονομικοί παράγοντες ως ενδογενή αδυναμία;

Η παραπάνω θεώρηση των Δυνάμεων – Αδυναμιών πραγματοποιείται τόσο από την εσωτερική οπτική, όσο και από την οπτική των «πελατών». Κρίσιμος παράγοντας, ο οποίος επιβάλλει την προσπάθεια ποσοτικοποίησης των δεδομένων αποτελεί η δυνατότητα ρεαλιστικής (αντικειμενικής) αποτίμησης της υφιστάμενης κατάστασης. Η όλη ανάλυση οφείλει να γίνει συσχετιζόμενη με τον ανταγωνισμό: για παράδειγμα, η παραγωγή ενός προϊόντος υψηλής ποιότητας, εφόσον παράγεται σε αφθονία και από τον ανταγωνισμό, δεν αποτελεί δύναμη για την περιοχή, αλλά αναγκαιότητα.

Ευκαιρίες

- Ποιες είναι οι καλές ευκαιρίες που προβάλλουν;
- Ποιες είναι οι ενδιαφέρουσες τάσεις που αφορούν την περιοχή;

Χρήσιμες ευκαιρίες μπορεί να θεωρηθούν:

- Αλλαγές στην τεχνολογία και τις αγορές, σε μικρή ή μεγάλη κλίμακα
- Αλλαγές στην κρατική πολιτική στο πεδίο ενδιαφέροντος
- Αλλαγές σε κοινωνικά μοτίβα, πληθυσμιακά προφίλ, αλλαγές τρόπου ζωής
- Τοπικά γεγονότα

Μια συνήθης προσέγγιση εντοπισμού των ευκαιριών έγκειται στην ανασκόπηση των Δυνάμεων και τη διερεύνηση της δυναμικής τους για άνοιγμα ευκαιριών. Εναλλακτικά, ανασκοπούνται οι Αδυναμίες και διερευνάται η δυνατότητα αξιοποίησης ευκαιρίας μέσω της εξάλειψης των. Για παράδειγμα, η μείωση του τεχνολογικού κόστους σε έναν τομέα, αποτελεί ευκαιρία για μια περιοχή η οικονομία της οποίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τομέα αυτό.

Απειλές:

- Ποια εμπόδια εμφανίζονται συνήθως;
- Τι κάνουν οι ανταγωνιστές;
- Εμφανίζονται αλλαγές στις προδιαγραφές για τα ήδη παρεχόμενα προϊόντα ή υπηρεσίες;
- Οι τεχνολογικές αλλαγές απειλούν ή ακυρώνουν τη υφιστάμενη οικονομία της περιοχής;
- Υπάρχουν χρηματοδοτικά ή χρηματοοικονομικά προβλήματα;
- Αποτελεί κάποια από τις Αδυναμίες πραγματική απειλή για την οικονομία της περιοχής;

Προοπτικές ανάπτυξης-λιμάνι Αστακού

Πίνακας 5.6 :Swot ανάλυση στο σενάριο ανάπτυξης σε λιμάνι μεταφόρτωσης

<u>Strengths</u>	<u>Weaknesses</u>
<p>1.Ελάχιστα κρούσματα ζημιών και κλοπών.</p> <p>2.Άριστη γεωγραφική θέση.</p>	<p>1.Έλλειψη εξοπλισμού.(2004-2008)</p> <p>2.Απουσία λιμενικού cluster.</p> <p>3.Χαμηλά έσοδα και κερδοφορία.</p> <p>4.Έλλειψη πληροφοριακών συστημάτων.</p> <p>5.Έλλειψη συστημάτων logistics,απουσία υπηρεσιών Door to door.</p> <p>6.Έλλειψη σύνδεσης με την ενδοχώρα</p>
<u>Opportunities</u>	<u>Threats</u>
<p>1.Νέες Τεχνολογίες.</p> <p>2.Αναπτυσσόμενες αγορές.</p> <p>3.Διακρατικές συμφωνίες.</p> <p>4.Ανάπτυξη Επιχειρηματικότητας.</p> <p>5.Προσέλκυση διαχειριστών τερματικών.</p> <p>6.Σύνδεση με λιμάνια στρατηγικής σημασίας.</p> <p>7.Βελτίωση ποιότητας υπηρεσιών.</p> <p>8.Αυξανόμενη τάση μεταφόρτωσης</p>	<p>1.Οικονομική κρίση.</p> <p>2.Κοινωνικοπολιτικό περιβάλλον.</p> <p>3.Έντονη μεταβλητότητα.</p> <p>4.Έντονος ανταγωνισμός.</p> <p>5.Εναλλακτικές γραμμές εμπορίου .</p> <p>6.Υψηλή συγκέντρωση Διαχειριστών τερματικών</p>

Ύστερα από την ανάλυση που ακολούθησε στα 2 προηγούμενα κεφάλαια, πραγματοποιήσαμε μια ανάλυση Swot, που θα μας βοηθήσει να έχουμε συγκεντρωμένα τα δυνατά, αδύνατα σημεία, καθώς και τις ευκαιρίες και απειλές που μπορεί να εκμεταλλευτεί ή να αντιμετωπίσει αντίστοιχα η εταιρεία διαχείρισης του Λιμένα Αστακού προκειμένου να μειώσει το επενδυτικό ρίσκο. Η χρήση ερωτηματολογίου στην αρχή του κεφαλαίου, όπως και η χρήση επιστημονικού θεωρητικού υπόβαθρου, μας οδήγησαν στα παρακάτω αποτελέσματα

Δυνατά σημεία: θεωρώ ότι η θέση του λιμένα Αστακού, αποτελεί δυνατό σημείο στο σενάριο ανάπτυξης σε λιμάνι μεταφόρτωσης, στην διαδρομή μεταξύ Ευρώπης(μέσω Αδριατικής) και Τουρκίας. Η Τουρκία έχει ως μεγαλύτερο εισαγωγέα την Γερμανία, και η Ελλάδα έχει την Ιταλία αντίστοιχα. Συνεπώς, αν δημιουργηθεί γραμμή που να ενώνει την Τουρκικά λιμάνια με το λιμάνι του Αστακού, και με τα λιμάνια της Ιταλίας και της Αδριατικής, θα βελτιώσει την διακίνηση containers στο λιμάνι του Αστακού, με αποτέλεσμα αυξημένα έσοδα. Βεβαίως, έχει και αρκετούς κινδύνους το παραπάνω σενάριο.

Αδύνατα σημεία: Η θέση του λιμένα Αστακού, δύσκολα θα προσελκύσει μεγάλους διαχειριστές τερματικών, καθώς υπάρχει σημαντική απόκλιση από την γραμμή Γιβραλτάρ –Σουέζ, και οι υποδομές του λιμανιού είναι περιορισμένες. Η έλλειψη σύνδεσης με την ενδοχώρα αποθαρρύνει τους παραπάνω να προσελκύσουν το λιμάνι, καθώς αδυνατούν να αναπτύξουν υπηρεσίες logistics. Η απουσία λιμενικού cluster ,φέρει πολλά μειονεκτήματα, όπως έχουμε αναφέρει περί των clusters στο κεφάλαιο 2. Αξιοσημείωτο αποτελεί το γεγονός ότι κατά την περίοδο 2004-2008, οι εταιρείες τακτικών γραμμών προχώρησαν σε βελτίωση του εξοπλισμού τους. Αυτό αποτελεί πρόβλημα για τα αναδυόμενα λιμάνια, καθώς πρέπει να επενδύσουν υπέρογκα ποσά σε εξοπλισμό, προκειμένου να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό από τα παραπάνω λιμάνια.

Ευκαιρίες : Βελτίωση υποδομών, ανάπτυξη των αγορών που βρίσκονται στις κοντινές χώρες, ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου. Τέλος, η σύνδεση με λιμάνια στρατηγικής σημασίας, αποτελεί σημαντική ευκαιρία ανάπτυξης για το λιμάνι. Η αυξανόμενη τάση για μεταφόρτωση ,δημιουργείται καθώς οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών ,θέλουν να περιορίσουν τα κόστη τους, για τους λόγους που αναφέραμε στην ενότητα 5.1.

Απειλές: Μεγάλος ανταγωνισμός, καθώς και αδυναμία εύρεσης πόρων για επενδυτικά έργα αποτελούν σημαντικές απειλές. Η αυξανόμενη δύναμη των διαχειριστών τερματικών, ίσως αλλάξει τις εμπορικές γραμμές εντός της μεσογείου.

Συμπεράσματα

Τα τελευταία χρόνια η ναυτιλία και η λιμενική βιομηχανία έχουν υποστεί ένα γερό πλήγμα, με την ολοένα μειωμένη κερδοφορία τους, καθώς οξύνεται ο ανταγωνισμός(προσφορά) και φθίνει η ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες, με αποτέλεσμα να επηρεάζει τις στρατηγικές επενδύσεων των λιμένων βραχυπρόθεσμα, και να περιορίζει την ανάληψη ενεργειών με μακροπρόθεσμα αποτελέσματα, εξαιτίας του μεγάλου ρίσκου και της αβεβαιότητας που κυριαρχεί στην παγκόσμια αγορά. Αναφέρω την ναυτιλία, διότι αποτελεί συνδεδετικό κρίκο με τα λιμάνια. Η αντίληψη ότι, τα λιμάνια έχουν ανεξαρτητοποιηθεί από τα πλοία(σύνδεση λιμάνι-πλοίο), καθώς τα πρώτα έχουν αναβαθμιστεί με υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, αρχίζει να διαφοροποιείται με την είσοδο των διαχειριστών τερματικών, δηλαδή μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, που με οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση προσπάθησαν, να περιορίσουν το ρίσκο(διασπορά κινδύνου) που εδρεύει στο ευρύτερο εξωτερικό περιβάλλον(πολιτικό-οικονομικό-κοινωνικό-νομικό-τεχνολογικό) τους, να επιτύχουν αύξηση των κερδών τους μειώνοντας τα κόστη(οικονομίες κλίμακας),να βελτιώσουν την ποιότητα υπηρεσιών, και να δημιουργήσουν εμπόδια εισόδου νέων ανταγωνιστών στον κλάδο. Όλα τα παραπάνω, τα πέτυχαν με την δημιουργία συγχωνεύσεων –εξαγορών, δηλαδή δημιούργησαν μια ολιγοπώλια αγορά. Εν συνεχεία, η διαχείριση τερματικών από τους παραπάνω, επηρέασε πολλά λιμάνια, καθώς αυξήθηκε ο ενδολιμενικός ανταγωνισμός, και οδηγήθηκαν σε μείωση τιμών διατηρώντας όσο το δυνατόν υψηλή ποιότητα υπηρεσιών. Θεωρώ ,ότι η εμφάνισή τους μπορεί να βελτιώσει αρκετά την κερδοφορία ενός λιμένα, καθώς και την ποιότητα υπηρεσιών του. Στο λιμάνι του Αστακού, απουσιάζει ένας μεγάλος διαχειριστής τερματικών. Κατά την άποψη μου ,είναι πολύ δύσκολο να προσελκύσει μεγάλους διαχειριστές τερματικών, καθώς δεν υπάρχει δυνατότητα μεταφόρτωσης μεγάλου όγκου φορτίου, και η σύνδεση με την ενδοχώρα είναι περιορισμένη.

Η θέση του λιμένα Αστακού, ως προς την χρήση του για λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα, είναι κατά την άποψη μου ιδανική για να ικανοποιήσει τις εξαγωγές που πραγματοποιούνται στη Δ.Ελλάδα, και αντιστοιχούν στο 2,5% του ΑΕΠ της Χώρας, ένα ποσοστό αρκετά σημαντικό αν αναλογιστούμε ότι η Κρήτη εξάγει περίπου στο 2% του ΑΕΠ της Χώρας. Βέβαια, το ποσοστό αυτό φθίνει κάθε χρόνο κατά σημαντικό βαθμό. Η έλλειψη οδικού δικτύου περιορίζει την δυνατότητα χρήσης του λιμανιού για τις εξαγωγές της Δ.Ελλάδας, καθώς θα δημιουργηθεί υψηλό κοινωνικό κόστος. Ακόμη ,οι επενδύσεις σε οδικό δίκτυο και σε ανανέωση του εξοπλισμού του λιμένα, είναι στην επιλογή ιδιωτών επενδυτών, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει έντονο ενδιαφέρον να αναλάβει ένας επιχειρηματικό ρίσκο, με μακροπρόθεσμες αποδόσεις κεφαλαίου(ROI),ιδιαίτερα αν δεν υπάρχουν ενθαρρυντικά κίνητρα. Η απουσία λιμενικού cluster,καθώς και η αδυναμία προσέλκυσης βιομηχανιών για να εκμεταλλευτούν την ελεύθερη βιομηχανική ζώνη, περιορίζει περαιτέρω την δυνατότητα ανάπτυξης σε λιμάνι σύνδεσης με την ενδοχώρα. Η ενδεχόμενη ανάπτυξη της ενδοχώρας, ίσως επιδράσει σε αύξηση των εισαγωγών και εξαγωγών με αποτέλεσμα να ευνοηθεί το λιμάνι από την διακίνηση φορτίων. Επιπλέον, η βελτίωση του οδικού δικτύου, μέσω ΕΣΠΑ ,ίσως επιτρέψει την προσέλκυση επενδυτών, αλλά και διαχειριστών τερματικών. Τέλος, η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων ,θα ευνοήσει το λιμάνι για μεταφορές εμπορευμάτων εντός της Μεσογείου. Η βελτίωση των υποδομών, καθώς και η χρήση τεχνολογιών θα στηρίξουν τις ολοκληρωμένες υπηρεσίες logistics.

Οι προοπτικές ανάπτυξης σε λιμάνι μεταφόρτωσης είναι περιορισμένες. Θεωρώ ότι το μοναδικό σενάριο που έχει προοπτική είναι να δημιουργηθεί γραμμή που να συνδέει: Λιμάνι Αστακού-Λιμάνια Τουρκίας-Λιμάνια Ιταλίας-Λιμάνια Β.Αδριατικής. Ο πρώτος Εισαγωγέας της Τουρκίας είναι η Γερμανία, συνεπώς η διοχέτευση container θα μπορούσε να γίνει μέσω θαλάσσης από Αδριατική, και έπειτα με την χρήση σιδηροδρόμου να διοχετεύονται στην Αγορά της Γερμανίας. Η Ιταλία αποτελεί τον 5^ο σε σειρά εισαγωγέα της Τουρκίας. Συνεπώς, έχει κάποια προοπτική το σενάριο να αποστέλλονται με μεγαλύτερα πλοία φορτία στο λιμάνι του Αστακού, και να μεταφορτώνονται κάποια προς Ιταλία και άλλα προς Αδριατική. Προκειμένου να επιτευχθεί όμως αυτό, πρέπει να είναι ενεργές αρκετές γραμμές, ώστε να δημιουργηθεί υψηλή ποιότητα υπηρεσιών, κάτι που συνεπάγεται μεγάλες επενδύσεις. Δεν

θα πρέπει να παραβλέπεται ότι ,υπάρχει υψηλό ρίσκο εξαιτίας του ανταγωνισμού από τα Ιταλικά λιμάνια που βρίσκονται απέναντι(Gioia Tauro) καθώς και το λιμάνι του Πειραιά, διότι έχουν τις ανάλογες υποδομές και την δυνατότητα να στηρίξουν αυτές τις γραμμές. Υπάρχουν αρκετές απειλές για αυτό το σενάριο όπως, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι αρκετά ευμετάβλητη, η αυξανόμενη δύναμη των διαχειριστών τερματικών ίσως επηρεάσει τις εμπορικές γραμμές στη μεσόγειο με αποτέλεσμα η θέση του λιμένα Αστακού να αποθαρρύνει την προσέλκυση διαχειριστών τερματικών και πλοίων(deviation).

Ο υψηλός ανταγωνισμός, η μειωμένη ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες, η αβεβαιότητα στις αγορές, η πολιτική αστάθεια στην Ευρωζώνη, η παρατεταμένη οικονομική ύφεση, περιορίζουν την δυνατότητα ανάληψης επενδύσεων με υψηλό ρίσκο. Το λιμάνι του Αστακού, δεν μπορεί να αναπτυχθεί αν δεν γίνουν επενδύσεις ,κάτι που δεν ευνοεί στην παρούσα χρονική περίοδο. Στον τομέα της διαχείρισης των container , δεν υπάρχει δυνατότητα ανάπτυξης παρά μόνο αν προσελκύσει διαχειριστές τερματικών, και αυτό θα γίνει αν αλλάξουν οι εμπορικές γραμμές εντός της Μεσογείου, καθώς δεν ευνοεί η θέση του ως προς αυτές. Τέλος, προκειμένου να υπάρξει ανάπτυξη, απαιτείται αφενός, η σύνδεση του λιμένα με την ενδοχώρα, μέσω βελτίωσης του οδικού δικτύου, ώστε να επιτευχθούν συνδυασμένες μεταφορές, και αφετέρου, η προσέλκυση φορτίων για μεταφόρτωση, ώστε να βελτιωθούν τα έσοδα και η οικονομική θέση του λιμένα, προκειμένου να προσελκύσουν επενδυτές, και διαχειριστές τερματικών, όπως έγινε με την Cosco στο λιμάνι του Πειραιά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1.Akarsu, M., Kumar, S., (2002), —Turkish Container Ports: An Analysis of Problems and Potential Opportunities || Proceedings of the International Association of Maritime Economics, Panama
- 2.Alga D. Foschi, 2002, the Development of Hub and Spokes Systems in the Mediterranean: A Problem of Sustainable Development
- 3.Alatec, ALG, IDOM, TÇT Spain Ġspanyol Consortium, (2002) —Mersin Container Port Terminal Feasibility Report || , Vol1-2-3-4, Ankara
- 4.D e Langen 2003, The Performance of Seaport Clusters. DSC (2009), Container Forecast 3Q09. Drewry Shipping Consultants Ltd. United Kingdom.
- 5.DSC (2008), Annual Container Market Review and Forecast 2008-09. Drewry Shipping Consultants Ltd. United Kingdom
- 6.DSC (2008), Katy Aldrick, The global container port industry - implications for Africa
7. Deutsche bank 2011, Container shipping: Successful turnaround.
- 8.Ernst & Young 2012, Euro zone forecast.
- 9.Euromed (2005), —Blue Paper || , Euromed Transport Project, Kasım 2005
- 10.Elvira Haezendonck, 2001, Essays on strategy analysis for seaports
- 11.European Commission, 2009, Skema-Report: D2.2.2.2 Ports organizational and infrastructure strategies,
12. European Parliament, 2009, the evolving role of EU seaports in global maritime logistics-capacities, challenges and strategies
European Transport Policy and Research, 2010, Maritime container trades in the Mediterranean area: pre and post crisis, University of Reggio Calabria, Italy.
- 13.European commission-mobility and transport 2011, Roadmap to a single European Transport area — towards a competitive and Resource-Efficient transport system,.
- 14.Francesca and Carbonaro, Gianni (2007), Growth of Container Seaborne Traffic in the Mediterranean Basin: Outlook and Policy

Implications for Port Development, Transport Reviews, Vol: 27, No:5, pp 573 — 587

15.Gouliemos, A. M. and Pardali, A. I., (2002), —Container Ports in The Mediterranean Sea: A Supply And Demand Analysis in The Age Of Globalization || , International Journal of Transport Economics, Vol:29, No:1, pp 91–117.

16. Gouvernal, E., Debrie, J., Slack, B, (2005), —Dynamics of change in the port system of the western Mediterranean || Maritime Policy and Management, Vol 32, No:2, pp:107-121

17. Hanafy M. 2011, Open med- New scenarios for container traffic in the Mediterranean after the North African crisis, Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport (Egypt)

18.Muhtesem Kaynak 2004,What role for Turkish Ports in the regional Logistics Supply Chains,Gazi University, Faculty of economics and administrative science.

19.Notteboom, T., Rodrigue JP., (2005), —Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development || , Maritime Policy and Management, Vol. 32, No: 3, 297-313

20.Notteboom, T. (2010), Concentration And The Formation Of Multi-Port Gateway Regions in The European Container Port System: An Update, Journal of Transport Geography Vol: 18 pp 567-583

21.Ocean Shipping Consultant (2006), European & Mediterranean Container port Markets To 2015, Ocean Shipping Consultants Ltd, Chertsey, England

22.R., Penfold A. (2007). Container Port Strategy

23.Schinas, O., Papadimitriou, S., (2001), —The Mediterranean Ports in the Era of Mega-Carriers: a Strategic Approach || , Navigation Journal of Japan Institute of Navigation, September 2001

24.Senay OGUZTiMUR 2010, the differentiation between east and west mediterranean port, Department of City and Regional Planning.Turkey

25.Vassilios Zagkas, Dimitrios Lyridis, 2006, an analysis of seaport cluster models for the development and competitiveness of maritime sectors: The case of Piraeus,

26.World shipping council, container supply review, May 2011

27.Yap, E., Lam, J., Notteboom, T., (2005), Developments in Container Port Competition in East Asia, Transport Reviews, Vol 26, No: 2, 167-188

28. IMF, World Bank, WTO, Standar and poors, Fitch.

29.Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής - Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών.

30.Άρθρο 2 του Π.Δ. 431/1995 ,□ Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς την οδηγία 92/106/ΕΟΚ

31.Ανωμερίτη 2010, Ίδρυση θυγατρικής εταιρίας με τίτλο –Εταιρία συνδυασμένων μεταφορών και διαχείρισης εμπορευμάτων Α.Ε (logistics ΟΛΠ)

32.Βλάχος 2007,Διερεύνηση των παραγόντων που επιδρούν στην ανταγωνιστικότητα των λιμένων container της μεσογείου,αναπτυξιακή επιμελητηρίων Πειραιά.

33.Γκούσκος (2006), Τεχνολογική και Επιχειρησιακή Διοίκηση Τηλεπικοινωνιακών και Πληροφοριακών Συστημάτων, Πανεπιστήμιο Αθηνών.

34.Ελληνική Στατιστική αρχή

35.Ζωγράφος 2006, Διοίκηση εφοδιαστικής αλυσίδας (LOGISTICS),Τμήμα Διοικητικής Επιστήμης & Τεχνολογίας,Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

36.Θεοδωρόπουλος 2007,*Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής*, Εκδόσεις Gutenberg, σελ. 33-54

37.Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

38.Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

39.Παρδάλη 2011, Σημειώσεις στο μάθημα Οικονομική και πολιτική λιμένων, Πανεπιστήμιο Πειραιά

40.Σαμπράκος Ευάγγελος 2009, Ο Τομέας των Μεταφορών & οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές ,εκδόσεις Σταμούλη

41.Σύνδεσμος εξαγωγέων Ελλάδος, <http://www.pse.gr/>

42.Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος, <http://www.seve.gr/>

43.Τράπεζα της Ελλάδος, 2010, Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδος :Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής .

44.Χλωμούδης 2011,σημειώσεις μαθήματος οργάνωση και διοίκηση λιμένων, μεταπτυχιακό στα ναυτιλιακά ,Πανεπιστήμιο Πειραιά

45.Ψαραύτης,2010,Ποιότητα στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων, www.marineews.gr

