

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΩΣ ΚΕΝΤΡΟ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΕΩΝ: Η
ΕΞΕΛΙΞΗ, Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΟΙ
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ.

Μαρκοπούλου Ειρήνη

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2014

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

κ. Παπαδημητρίου Ευστράτιος (Επιβλέπων)

κ. Χλωμούδης Κωνσταντίνος

κ. Τζανάτος Ερνέστος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή αυτής της διπλωματικής εργασίας, κύριο Παπαδημητρίου Ευστράτιο, για την πολύτιμη στήριξη και βοήθειά του καθ'όλη τη διάρκεια φοίτησής μου στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία, καθώς και όλους τους καθηγητές του Προγράμματος για τις πολύτιμες γνώσεις και αξίες που μας προσέφεραν όλο αυτό το διάστημα φοίτησης, διότι θεωρώ πολύ σημαντικό να συνεργάζεσαι όχι μόνο με καλούς καθηγητές αλλά και με αξιόλογους ανθρώπους και χαρακτήρες.

Στη συνέχεια θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους μου, συμφοιτητές και φίλους για την προθυμία που έδειξαν να συνεισφέρουν στη συλλογή πολύτιμων στοιχείων για τη συγγραφή της Διπλωματικής μου εργασίας.

Πιο συγκεκριμένα, ευχαριστώ τον κύριο Τάσο Βαμβακίδη, εμπορικό διευθυντή του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά, για τις πολύτιμες πληροφορίες που μου παρείχε σε θέματα διευκρινήσεων των στατιστικών του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ), τον κύριο Κίμωνα Κώνστα, εμπορικό διευθυντή στην εταιρεία Arkas Hellas Shipping Agency, για την σημαντική βοήθειά του σε θέματα άντλησης πληροφοριών από τα διάφορα λιμάνια της Μεσογείου και για την παροχή δικών του πολύτιμων γνώσεων για την αγορά της Μεσογείου. Ευχαριστώ θερμά τον κύριο Tamer Nazif, γενικό διευθυντή στο ναυτιλιακό πρακτορείο Arkas Egypt, για τα στατιστικά του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο Port Said που μου απέστειλε και τις διευκρινήσεις που μου παρείχε. Τέλος, ευχαριστώ την κυρία Beatrice George, διευθύντρια στο τμήμα εισαγωγής του Arkas Egypt, για την προσφορά σημαντικών πληροφοριών για τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Port Said.

Κλείνοντας, χρωστάω ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς μου, Πέτρο και Νικολέτα, και στην αδερφή μου, Κική, για την απεριόριστη συμπαράστασή τους, την αγάπη τους και τη συνεχή ενθάρρυνσή τους όλα τα χρόνια της ζωής μου .

*Στην οικογένειά μου:
Πέτρο, Νικολέτα, Κική*

Μαρκοπούλου Ειρήνη

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| ΠΡΟΛΟΓΟΣ | 3 |
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 9 |
| ABSTRACT | 10 |
| 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 11 |
| 2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ | 14 |
| 2.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ..... | 14 |
| 2.2 ΟΙ ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΕΡΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ | 15 |
| 2.3 ΤΑΣΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ..... | 17 |
| 2.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ..... | 19 |
| 3. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ | 20 |
| 3.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ..... | 23 |
| 4. ΤΑΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΑΝΙΩΝ | 23 |
| 4.1 ΜΟΡΦΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΑΝΙΩΝ..... | 24 |
| 4.2 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ..... | 25 |
| 5. Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ | 27 |
| 5.1 ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΤΑΚΤΟΥΝ ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ..... | 27 |
| 5.1.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΟΡΩΝ TRANSHIPMENT ΚΑΙ IN TRANSIT ΦΟΡΤΙΟΥ..... | 28 |
| 5.2 Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ | 29 |
| ΜΕΡΟΣ 2 | 33 |
| Η ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΗΣ COSCO ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ | 33 |
| 6. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ COSCO ΚΑΙ ΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ | 33 |
| 6.1 ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ ΤΗΣ COSCO ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ..... | 36 |
| 6.2 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ..... | 39 |
| 6.2.1 Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕ ΤΗ HEWLETT-PACKARD (HP)..... | 40 |
| 6.2.2 <u>ΝΑΥΤΙΛΙΚΟ ΠΛΕΓΜΑ (CLUSTER)</u> | 41 |
| 7. ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ | 42 |
| 7.1 ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ ΤΟΥ ΟΛΠ..... | 44 |
| 7.2 ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ ΤΗΣ COSCO..... | 47 |
| 7.3 ΚΕΝΤΡΟ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ Ή PORT SAID?..... | 51 |
| 7.3.1 <u>PORT SAID EAST: ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ SWOT ANALYSIS</u> | 52 |
| 7.3.2 <u>ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u> | 58 |

| | |
|------------------------------|-----------|
| 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 60 |
| 9. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... | 63 |

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ-ΣΧΗΜΑΤΩΝ

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ΣΧΗΜΑ 1 – 10 Καλύτερα λιμάνια παγκοσμίως..... | 15 |
| ΣΧΗΜΑ 2 – Μείωση κόστους με αύξηση μεγέθους πλοίων..... | 18 |
| ΣΧΗΜΑ 3 – Στάδια ζωής ενός εμπορευματοκιβωτίου..... | 19 |
| ΣΧΗΜΑ 4 – Αξιοποίηση συνολικών υποδομών..... | 22 |
| ΣΧΗΜΑ 5 – Βασικές μορφές διάκρισης των λιμένων..... | 25 |
| ΣΧΗΜΑ 6 – Οι μεγαλύτεροι διαχειριστές λιμανιών..... | 26 |
| ΣΧΗΜΑ 7 – Διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων στα Ευρωπαϊκά και Μεσογειακά λιμάνια..... | 28 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 1 – Εμπορική δραστηριότητα των χωρών της Ευρώπης..... | 31 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 2 – Κύρια Προϊόντα..... | 31 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 3 – Κύριες χώρες εξαγωγής/εισαγωγής προϊόντων από/προς Ευρώπη..... | 32 |
| ΣΧΗΜΑ 8 – Απεικόνιση λιμένος Πειραιά..... | 34 |
| ΣΧΗΜΑ 9 – Προβλήτες 2 και 3..... | 35 |
| ΣΧΗΜΑ 10 – Piraeus Container Terminal (χαρακτηριστικά)..... | 35 |
| ΣΧΗΜΑ 11 – Ετήσια Διακίνηση..... | 37 |
| ΣΧΗΜΑ 12 – Αφίξεις πλοίων ετησίως..... | 38 |
| ΣΧΗΜΑ 13 – Μέσος όρος κινήσεων ανά ώρα ανά γερανογέφυρα..... | 39 |
| ΣΧΗΜΑ 14 – Αριθμητικά στοιχεία για το τερματικό του ΟΛΠ..... | 44 |
| ΣΧΗΜΑ 15 – Πρόβλεψη διακίνησης ΟΛΠ..... | 46 |
| ΣΧΗΜΑ 16 – Μεταφόρτωση ανά αγορά για την περίοδο 1/1-31/12/2012..... | 47 |
| ΣΧΗΜΑ 17 – Μεταφόρτωση ανά αγορά για την περίοδο 1/1-31/12/2013..... | 49 |
| ΣΧΗΜΑ 18 – Επιχειρησιακό σχέδιο 2014-2018..... | 51 |
| ΣΧΗΜΑ 19 – Χαρακτηριστικά λιμανιού Port Said..... | 52 |
| ΣΧΗΜΑ 20 – Port Said(West and East terminal) σε TEU για το 2013..... | 53 |

ΣΧΗΜΑ 21 - SWOT analysis Port Said.....54

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το μεταφορτωτικό έργο στο λιμάνι του Πειραιά.

Μελετώντας την αγορά της Ευρώπης, παρατηρούμε την σταθερή άνοδο των λιμανιών της Μεσογείου, κυρίως λόγω του μεταφορτωτικού τους έργου και της γεωγραφικής τους θέσης. Θέτοντας, λοιπόν, αυτό το πλαίσιο, εμβαθύνουμε στο λιμάνι του Πειραιά, αναλύουμε το μεταφορτωτικό του έργο με αριθμητικά δεδομένα, μελετώντας τους προορισμούς των φορτίων που μεταφορτώνονται στον Πειραιά καθώς και την προέλευσή τους, τόσο για το τερματικό της Cosco (ΣΕΠ) όσο και του ΟΛΠ.

Πραγματοποιώντας swot analysis στο λιμάνι – ανταγωνιστή του Πειραιά, Port Said, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι έχει πολλές ομοιότητες με το λιμάνι του Πειραιά κι έτσι η επιλογή ενός κέντρου μεταφορτώσεως στην Μεσόγειο δεν είναι απόλυτη και χαρακτηρίζεται από τη ρευστότητα που διακρίνει τον κλάδο.

Εν κατακλείδι, συμπεραίνουμε ότι περισσότερο φορτίο στον Πειραιά για μεταφόρτωση σημαίνει ότι όλοι οι συντελεστές που απαρτίζουν το λιμενικό προϊόν θα πρέπει να στοχεύουν στην μέγιστη αποδοτικότητα της μεταφοράς, ώστε όλες οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται εντός κι εκτός λιμένος να γίνονται με ταχύτητα και ευστοχία. Ο Πειραιάς έχει τη δυναμικότητα να ανέβει σε υψηλότερο βάθρο παγκοσμίως στη μεταφόρτωση, κάτι που αναμένεται να το δούμε και σε αριθμούς.

Λέξεις κλειδιά: Μεταφόρτωση, Πειραιάς, Cosco, λιμενικό προϊόν

ABSTRACT

The present thesis deals with the transshipment traffic in Piraeus port.

Analyzing European's container market, we observe a steady growth of Mediterranean ports, mainly for their transshipment traffic and location. After building this framework, we examine Piraeus port, analyzing its transshipment traffic in numbers and studying the destination of cargo transshipped in Piraeus, as long as its origin. This study is performed both for Cosco (PCT) and OLP terminal.

Carrying out SWOT analysis of Port Said port, port-competitor of Piraeus port, we conclude that there are many similarities with Piraeus port, so choosing a hub port in Mediterranean is not absolute and is characterized by market's instability.

In conclusion, we strongly believe that more transshipment cargo in Piraeus means that all factors which make up port product should aim at maximum efficiency in all activities inside and outside of the port. Piraeus port has already built an important base in order to move higher in global ranking of container ports. We strongly believe that it will be proved in forthcoming years.

Key words: transshipment, Piraeus, Cosco, port product

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το πιο ευρέως διαδεδομένο μέσω διακίνησης προϊόντων στο διεθνές εμπόριο. Υπολογίζεται ότι πάνω από το 80% της παγκόσμιας διακίνησης φορτίου, πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης.

Μια τόσο μεγάλη ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου δε θα μπορούσε να υλοποιηθεί χωρίς το βασικό μέσο διασύνδεσης του θαλάσσιου μέσου με το χερσαίο (τρένο, φορτηγό κτλ), δηλαδή τον λιμένα. Ο όρος λιμάνι παύει, πλέον, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά ως «καταφύγιο πλοίων» και τόπος φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, αποκτώντας μια πολυδιάστατη έννοια. Συμπεριλαμβάνει το σύνολο των διαφόρων λειτουργιών που συγκεντρώνονται στην εκάστοτε περιοχή και μέσω αυτού του συνόλου επιτυγχάνεται τόσο η προώθηση των διαφόρων εμπορευμάτων σε χερσαία μέσα μεταφοράς όσο και η διανομή και αποθήκευσή τους. Στις μέρες μας μιλάμε πλέον για λιμάνια τρίτης και τέταρτης¹ γενιάς τα οποία αποτελούν βασικό κρίκο στην αλυσίδα logistics, προσφέροντας αξιοπιστία στους χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών.

Στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης, οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και η λιμενική βιομηχανία δέχτηκαν μεγάλες αλλαγές, τόσο εξαιτίας της αύξησης του μεγέθους των πλοίων όσο και της αύξησης του διεθνούς εμπορίου, που έχει ως συνέπεια τη μεγαλύτερη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Νέες τεχνολογίες αναπτύχθηκαν ώστε να επιτυγχάνεται καλύτερη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων, εντός κι εκτός του λιμένα. Τα λιμάνια, παγκοσμίως, κατάφεραν να αποτελέσουν ένα σημαντικό στοιχείο της οικονομικής ανάπτυξης των διαφόρων χωρών. Όσα λιμάνια δεν μπόρεσαν να ακολουθήσουν αυτές τις αλλαγές και τους γρήγορους ρυθμούς ανάπτυξης που απαιτούν οι καιροί, δεν αποτελέσαν πόλο έλξης των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών της ναυτιλίας γραμμών (liner shipping), αποκλείοντάς τα από τις βασικές θαλάσσιες διαδρομές τους.

¹ Χλωμούδης Κ.(2011)*Τάσεις και εξελίξεις στη λιμενική βιομηχανία*, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση.

Ο λιμενικός ανταγωνισμός εξακολουθεί να είναι πολύ έντονος. Τα ανεπτυγμένα λιμάνια παγκοσμίως προσπαθούν να γίνουν στρατηγικής σημασίας για τις μεγάλες ναυτιλιακές γραμμές, επενδύοντας, μέσω των δημοσίων λιμενικών διοικήσεων ή ιδιωτών διαχειριστών, στη δημιουργία μιας δυνατής υποδομής και ανωδομής ώστε να μπορούν να διαχειριστούν μεγαλύτερο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων σε λιγότερο χρόνο.

Η παρούσα εργασία έχει ως στόχο να επικεντρωθεί στο κομμάτι της μεταφόρτωσης στο λιμάνι του Πειραιά, το οποίο έχει αντικρύσει ιδιαίτερη άνθιση τα τελευταία χρόνια κι αναμένεται να κεντρίσει ολοένα και περισσότερο το ενδιαφέρον διαφόρων ναυτιλιακών εταιρειών της αγοράς γραμμών. Θα αναλύσουμε, ποσοτικά και ποιοτικά, το μεταφορτωτικό έργο που έχει επιτύχει το λιμάνι του Πειραιά μέχρι σήμερα, θα το συγκρίνουμε με λιμάνι-ανταγωνιστή του στη Μεσόγειο, μέσω της SWOT analysis που πραγματοποιούμε θα καταλήξουμε σε ανάλογα συμπεράσματα και θα αναπτύξουμε το κατά πόσο ένα λιμάνι μπορεί να αποτελέσει κέντρο μεταφόρτωσης για κάποια ναυτιλιακή γραμμή και κάτω από ποιες συνθήκες.

Αναλυτικότερα, στο κεφάλαιο 2, επιχειρείται μια εισαγωγή του αναγνώστη στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων, τονίζοντας το ρόλο της Ασίας και παρουσιάζοντας τις σπουδαιότερες συμμαχίες της αγοράς. Καταγράφονται και αναλύονται οι λόγοι χρησιμοποίησης μεγαλύτερων πλοίων και παρουσιάζεται η έννοια του repositioning of empty containers (διαχείριση κενών εμπορευματοκιβωτίων).

Στο κεφάλαιο 3, παρουσιάζεται ο ρόλος των συνδυασμένων μεταφορών στις μέρες μας και γίνεται αναφορά στις ισχύουσες ευρωπαϊκές πολιτικές.

Στο κεφάλαιο 4, αναλύεται η τάση ιδιωτικοποίησης των λιμανιών στις μέρες μας. Αναλύονται οι μορφές ιδιωτικοποίησης λιμένων και οι λόγοι που ωθούν τα λιμάνια στις ιδιωτικοποιήσεις. Τέλος, γίνεται διάκριση των μεγαλύτερων port operators (διαχειριστών λιμανιών) παγκοσμίως.

Στο κεφάλαιο 5, παρουσιάζεται η αγορά της Ευρώπης. Γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στα λιμάνια της Μεσογείου και στο ολοένα και περισσότερο μερίδιο αγοράς που κατακτούν. Εν συνεχεία, γίνεται διάκριση των όρων transshipment και in transit

φορτίου, κάτι που κρίνω σκόπιμο για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα τις δραστηριότητες αυτές. Τέλος, παραθέτονται πίνακες οι οποίοι περιγράφουν αριθμητικά την εμπορική δραστηριότητα των ευρωπαϊκών χωρών, τα κύρια προϊόντα που διακινούνται και τις χώρες εισαγωγής/εξαγωγής από και προς την Ευρώπη.

Στο 2^ο μέρος της εργασίας, κεφάλαιο 6, θα παρουσιάσουμε και θα αναλύσουμε την επένδυση της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά, την κίνηση στο τερματικό της Cosco, την παραγωγικότητα και τις ευκαιρίες ανάπτυξης που υπάρχουν για το λιμάνι, όπως αυτή του project της HP και της δημιουργίας ναυτιλιακού cluster.

Στο κεφάλαιο 7, θα ασχοληθούμε με το μεταφορτωτικό έργο του λιμανιού του Πειραιά, αναλύοντας αριθμητικά δεδομένα τόσο για το τερματικό του ΟΛΠ όσο και της Cosco. Στη συνέχεια κάνουμε swot analysis για το λιμάνι-ανταγωνιστή του Πειραιά, το Port Said, παρουσιάζοντας κάποια στοιχεία του λιμανιού και αναλύοντας αν μπορούμε τελικά να καταλήξουμε σε κάποιο συμπέρασμα σχετικά με το ποιο λιμάνι μπορεί να αποτελέσει κέντρο μεταφορτώσεων στην Μεσόγειο.

2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων υπολογίζεται ότι θα ανέλθει στα 682 εκατομμύρια TEU μέχρι το τέλος του 2014 από 450 εκατομμύρια που ήταν το 2009. Η ραγδαία αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων οφείλεται στο ρόλο που διαδραμάτισε η Ασία τα τελευταία χρόνια, κατακτώντας την πρωτιά σε εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων, τροφοδοτώντας όλες τις υπόλοιπες αγορές με προϊόντα. Ένα τέτοιο γεγονός δε θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη τη παγκόσμια χωρητικότητα των containerships. Η είσοδος της Ασίας δημιούργησε μια ανισορροπία στο εμπόριο καθώς πολλά εμπορευματοκιβώτια έχουν σαν αφετηρία την Ασία αλλά όχι σαν προορισμό. Το γεγονός αυτό δημιούργησε την ανάγκη διακίνησης κενών εμπορευματοκιβωτίων από της ναυτιλιακές γραμμές για κάλυψη των εξαγωγικών αναγκών της Ασίας, δημιουργώντας μεγάλα κόστη για τις ίδιες κι έλλειψη εμπορευματοκιβωτίων στα υπόλοιπα λιμάνια. Η ανάγκη μετακίνησης μεγάλου αριθμού κενών εμπορευματοκιβωτίων ήταν ένας από τους παράγοντες που οδήγησε τις ναυτιλιακές γραμμές στην κατασκευή μεγαλύτερων πλοίων ώστε να ελαχιστοποιούνται κατά το δυνατόν τα ταξίδια.

2.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ

Ο ρόλος της Ασίας ήταν και είναι καθοριστικός για την ανάπτυξη της κίνησης των εμπορευματοκιβωτίων. Χαρακτηριστικό είναι ότι η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια της Κίνας ήταν 20 φορές μεγαλύτερη το 2010 από το 1990, τη στιγμή που τα υπόλοιπα παγκόσμια λιμάνια παρουσίαζαν αύξηση 5 φορές μεγαλύτερη την ίδια χρονική περίοδο. Αυτή η αλματώδης ανάπτυξη των κινέζικων λιμανιών συνέβαλε στην αύξηση της συμβολής τους στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων από 8% το 1990, σε 27% το 2010.² Ενδεικτικό είναι ότι στα 10 καλύτερα λιμάνια παγκοσμίως (σύμφωνα με τα ετήσια TEU που διαχειρίστηκαν), αναδεικνύεται η υπεροχή της Ασίας αφού και τα 10 λιμάνια βρίσκονται στην Ασία, 7 στην Κίνα, 1 στη νότιο Κορέα, 1 στη Σιγκαπούρη και 1 στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. (ΣΧΗΜΑ 1 – 10 Καλύτερα λιμάνια παγκοσμίως)

² Paul Mylonas ,Chief Economist NBG group, (2013)*Container ports: An Engine of Growth*

| ΛΙΜΑΝΙ | ΧΩΡΑ | TEU ₂₀₁₂ | TEU ₂₀₁₁ | ΜΕΤΑΒΟΛΗ |
|-----------|-------------|---------------------|---------------------|-------------|
| SHANGHAI | ΚΙΝΑ | 32.529.000 | 31.739.000 | + 790.000 |
| SINGAPORE | ΣΙΝΓΚΑΠΟΥΡΗ | 31.649.400 | 29.937.700 | + 1.711.700 |
| HONG KONG | ΚΙΝΑ | 23.117.000 | 24.384.000 | - 1.267.000 |
| SHENZHEN | ΚΙΝΑ | 22.940.130 | 22.570.800 | + 369.330 |
| BUSAN | ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ | 17.046.177 | 16.184.706 | + 861.471 |
| NINGBO | ΚΙΝΑ | 15.670.000 | 14.510.000 | + 1.160.000 |
| GUANGZHOU | ΚΙΝΑ | 14.743.600 | 14.260.040 | + 483.560 |
| QINGDAO | ΚΙΝΑ | 14.503.000 | 13.020.010 | + 1.482.990 |
| DUBAI | Η.Α.Ε. | 13.270.000 | 13.000.000 | + 270.000 |
| TIANJIN | ΚΙΝΑ | 12.300.000 | 11.580.760 | + 719.240 |

ΠΗΓΗ: CONTAINERIZATION INTERNATIONAL, TOP 100 CONTAINER PORTS 2013

Οι ναυτιλιακές γραμμές πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, προκειμένου να καλύψουν τις ολοένα και περισσότερες ανάγκες αύξησης χωρητικότητας και αξιόπιστων υπηρεσιών, εφαρμόζουν οριζόντια ολοκλήρωση όπως θα αναλύσουμε παρακάτω.

2.2 ΟΙ ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΕΡΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Οι βασικότερες ναυτιλιακές γραμμές πλοίων εμπορευματοκιβωτίων ανήκουν σε κάποια στρατηγική συμμαχία, εφαρμόζοντας οριζόντια ολοκλήρωση. Θα μπορούσαμε να ορίσουμε την οριζόντια ολοκλήρωση ως εξής:

« Οριζόντια ολοκλήρωση σημαίνει επέκταση της επιχείρησης σε δραστηριότητες σχετιζόμενες με τις υπάρχουσες δραστηριότητές της, είτε γιατί είναι ανταγωνιστικές είτε γιατί είναι συμπληρωματικές. Αποτελεί προσπάθεια μιας επιχείρησης να αναπτυχθεί συνήθως μέσω εξαγορών ή

στρατηγικών συμμαχιών με τους ανταγωνιστές της που παράγουν ίδιο ή συμπληρωματικό με το δικό της προϊόν. »³

Οι στρατηγικές (οριζόντιες) συμμαχίες στη ναυτιλία αποσκοπούν σε συνεργασία μεταξύ των μελών με στόχο την αξιοποίηση κι εκμετάλλευση πλοίων σε συγκεκριμένες διαδρομές, συμπεριλαμβανομένων του τύπου/μεγέθους του πλοίου, των προγραμμάτων και των διαδρομών ναυσιπλοΐας, της χρησιμοποίησης κοινών τερματικών και του συντονισμού των εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμιο επίπεδο.⁴

Οι σπουδαιότερες στρατηγικές συμμαχίες στα εμπορευματοκιβώτια την περίοδο που διανύουμε είναι οι παρακάτω :

- **2M alliance**
MAERSK LINE, MSC
- **O3 alliance**
CMA CGM, CHINA SHIPPING, UNITED ARAB SHIPPING
- **G6 alliance**
HAPAG LOYD, ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE (OOCL), HUYNDAI MERCHANT MARINE (HMM), APL, MITSUI OSK LINES (MOL), NIPPON YUSEN KAISHA (NYL).
- **CKYHE alliance**
COSCON, K LINE, YANG MING, HANJIN, EVERGREEN

³ <https://www.moneypedia.gr>, τελευταία επίσκεψη 28/07/2014

⁴ Πολίτη Παρασκευή(2012) *LINER SHIPPING: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ* σελ. 14

2.3 ΤΑΣΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ένα φαινόμενο που παρατηρείται ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια είναι η γιγάντωση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Παρά το γεγονός ότι μεγάλες γραμμές, όπως η Maersk, έχουν εφαρμόσει αυτή την πολιτική, κατασκευάζοντας υπερμεγέθη πλοία⁵, πολλές γραμμές δεν έχουν ακολουθήσει ακόμη αυτή την πρακτική καθώς αποτελεί μια καινοτομία, με αρχική μεγάλη επένδυση και με, μέχρι στιγμής, διφορούμενα αποτελέσματα.

Έπειτα από διάφορες έρευνες που έχουν γίνει έχει καταγραφεί ότι το slot cost αν κινηθούμε από ένα πλοίο 2.500 TEU σε ένα πλοίο 10.000 TEU μειώνεται κατά 50%. Από αυτό μπορούμε να συμπεράνουμε πόσο σημαντική μείωση δημιουργείται σε ένα πλοίο Triple-E της Maersk 18.000 TEU.

Τα υπερμεγέθη πλοία εξυπηρετούν ένα συγκεκριμένο αριθμό λιμανιών ώστε να επιτυγχάνουν μέγιστη κάλυψη της χωρητικότητάς τους. Είναι γεγονός, ότι αν εξετάσουμε και την πλευρά των λιμανιών, δε διαθέτουν όλα τα λιμάνια τις απαραίτητες υποδομές ώστε να δεχτούν και να διαχειριστούν αποτελεσματικά τόσο μεγάλα πλοία. Για το λόγο αυτό τα υπερμεγέθη πλοία εκφορτώνουν τα εμπορευματοκιβώτια σε λιμάνια κόμβους, που έχουν επιλέξει οι εκάστοτε ναυτιλιακές γραμμές, και στη συνέχεια υποστηρίζονται από ένα δίκτυο feeder vessels, μικρότερων πλοίων δηλαδή, εξυπηρετώντας μικρότερες αποστάσεις και λιμάνια τα οποία δε βρίσκονται στο basic shipping route των ναυτιλιακών γραμμών.

Συνοψίζοντας μπορούμε να αναφέρουμε τους παρακάτω 3 κύριους λόγους για τους οποίους οι μεταφορείς επιλέγουν την κατασκευή μεγαλύτερων πλοίων

- Cost efficiency: Όπως προαναφέραμε, μεγαλώνοντας το μέγεθος του πλοίου μειώνεται το ανά slot κόστος σε λειτουργικό επίπεδο.
- Slow steaming: Τα καινούργια μεγαλύτερα πλοία μπορούν να εφαρμόσουν αποτελεσματικότερα την τεχνική του slow steaming, λόγω της μηχανικής τους

⁵ Το 2011 η MAERSK έδωσε εντολή κατασκευής 20 Triple-E πλοίων στα ναυπηγεία της DAEWOO, με κόστος 3,8 δις δολάρια. Το Triple -E σημαίνει, Economies of scale, Energy efficient, Environmental friendly, στοιχεία για τα οποία η Maersk θεωρεί πως είναι τα πιο αποτελεσματικά πλοία.

κατασκευής.⁶ Επιπλέον, γίνεται καλύτερη εξοικονόμηση καυσίμου και καλύτερος έλεγχος της υπερπροσφοράς χωρητικότητας, η οποία υπάρχει στις μέρες μας, ρυθμίζοντας καλύτερα τη ζήτηση για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων κι επιτυγχάνοντας άνοδο των ναύλων.

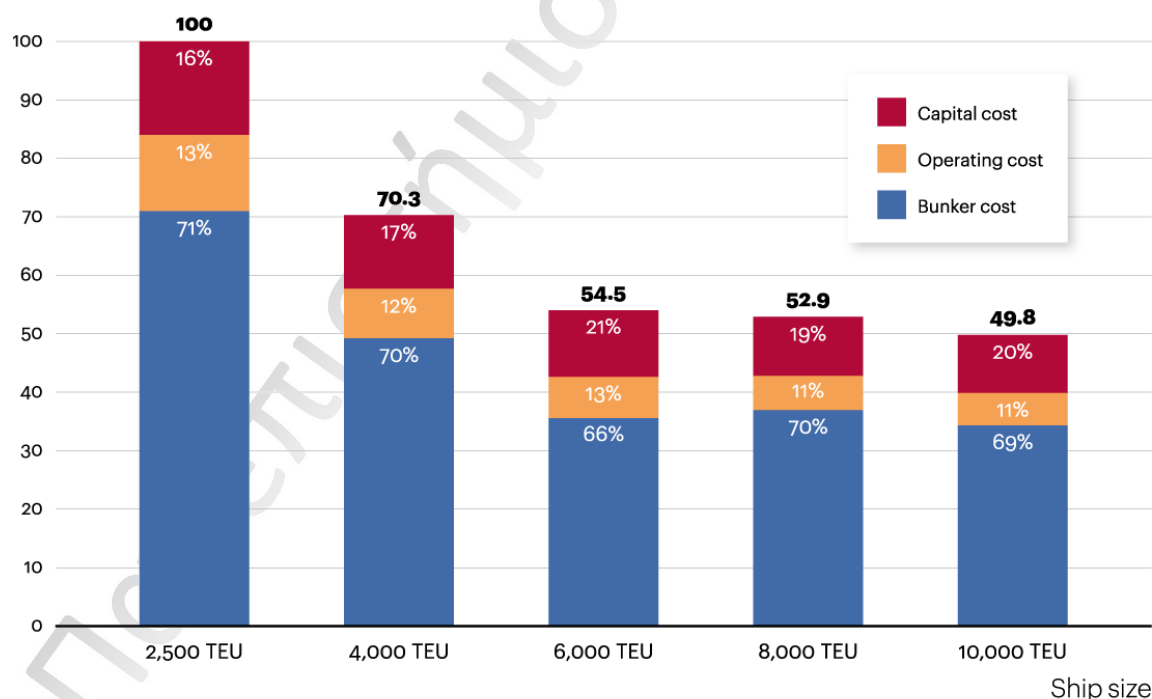
➤ **Smaller crews:** Τα μεγαλύτερα σύγχρονα πλοία, λόγω των τεχνολογιών που χρησιμοποιούν, απαιτούν λιγότερο προσωπικό πάνω στο πλοίο. Για παράδειγμα, τα πλοία άνω των 11.000 TEU έχουν πολύ μεγαλύτερη χωρητικότητα από τα πλοία τύπου PANAMAX(5.000 TEU) , αλλά απαιτούν 13 άτομα προσωπικό ενώ τα δεύτερα 23.

Στον παρακάτω πίνακα μπορούμε να δούμε ποιά κόστη μειώνονται με την αύξηση του μεγέθους των πλοίων: (ΣΧΗΜΑ 2 – Μείωση κόστους με αύξηση μεγέθους πλοίων)

Figure 2
Bigger ships result in lower costs in many categories

Indexed costs

(2,500 TEU = 100)



Sources: Drewry reports, interviews with shipping executives

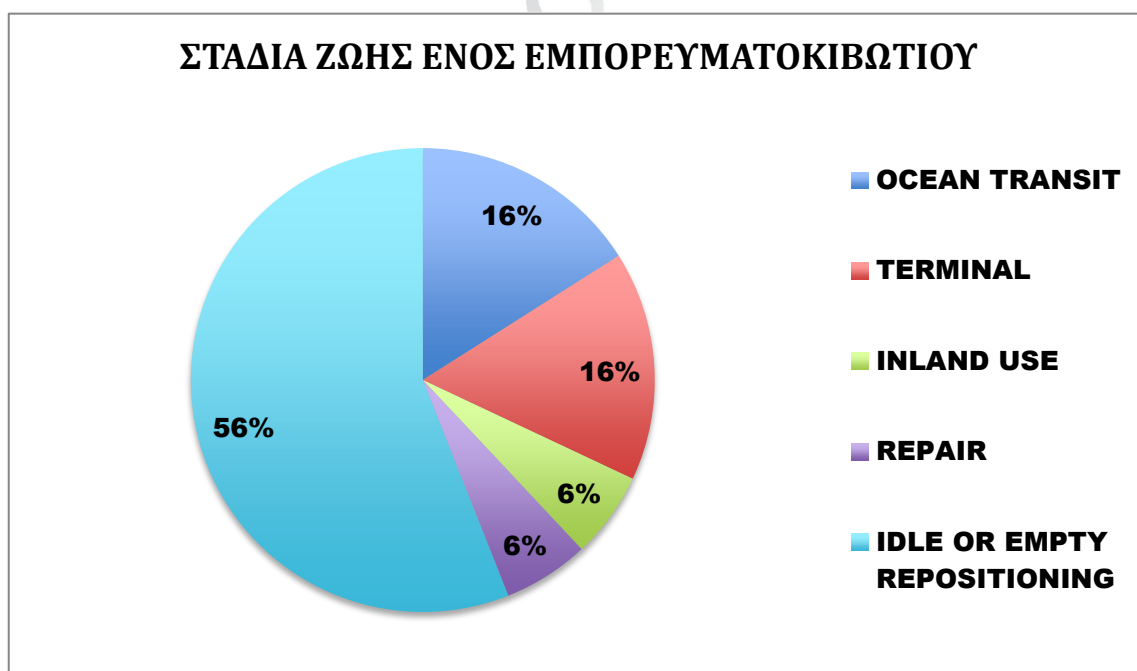
ΠΗΓΗ: JAN BOVERMANN (2012) *BALANCING THE IMBALACIES IN CONTAINER SHIPPING* , www.atkearny.com τελευταία επίσκεψη 28/07/2014

⁶ Twin skeg propulsion systems(2μηχανές -2 προπέλες)

2.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Ένα εμπορευματοκιβώτιο μετακινείται κενό είτε επειδή έχει υποστεί ζημιά είτε επειδή δεν βρίσκει φορτίο ενώ ταυτόχρονα υπάρχει ζήτηση για εμπορευματοκιβώτια σε άλλη περιοχή. Και στις δυο περιπτώσεις το εμπορευματοκιβώτιο μετακινείται προκειμένου να επαναχρησιμοποιηθεί είτε άμεσα είτε ύστερα από συντήρηση κι επισκευή.

Η μετακίνηση κι ο χειρισμός των κενών εμπορευματοκιβωτίων είναι ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου. Όσοι ασχολούνται με τα εμπορευματοκιβώτια γνωρίζουν ότι τι πιο ακριβό φορτίο είναι ο αέρας. Η μετακίνηση ενός κενού εμπορευματοκιβωτίου αναφέρεται συνήθως ως «επανατοποθέτηση» (repositioning) αφού το εμπορευματοκιβώτιο μεταφέρεται σε άλλη τοποθεσία προς αναζήτηση φορτίου. Στο διάγραμμα παρακάτω μπορούμε να συμπεράνουμε, με τη μορφή ποσοστών, πως το μεγαλύτερο μέρος της ζωής ενός εμπορευματοκιβωτίου καταλαμβάνει η μετακίνησή του σαν κενός εξοπλισμός. (ΣΧΗΜΑ 3 – Στάδια ζωής ενός εμπορευματοκιβωτίου)



ΠΗΓΗ: Container Usage Asset Management in the Global Container Logistics Chain by Paul Crinks

Το φαινόμενο των κενών οφείλεται , κατά κύριο λόγο , στις ανισορροπίες του εμπορίου. Κατά κανόνα οι μεγαλουπόλεις εισάγουν καταναλωτικά προϊόντα κι εμφανίζουν πλεόνασμα εμπορευματοκιβωτίων, ενώ οι βιομηχανικές περιοχές εξάγουν εμπορεύματα κι αντιμετωπίζουν έλλειψη εμπορευματοκιβωτίων. Παράλληλα οι ανάγκες για ειδικούς τύπους εμπορευματοκιβωτίων, όπως 40ποδα, ψυγεία(reefers), για υγροποιημένα φορτία(tank containers), ανοιχτά στην οροφή (open top containers), είναι συνήθως μονόπλευρες, οξύνοντας το πρόβλημα των κενών εμπορευματοκιβωτίων κατάσταση βέβαια δεν είναι στατική μιας κι οι ροές εμπορευματοκιβωτίων μεταβάλλονται με το χρόνο για εποχικούς, οικονομικούς κι άλλους λόγους, οπότε οι εταιρείες του κλάδου πρέπει να παρακολουθούν τις εξελίξεις και να προσαρμόζονται ανάλογα.

Θα μπορούσαμε σε αυτό το σημείο να αναφέρουμε ότι το φαινόμενο της μετακίνησης κενών εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζεται και στον ελληνικό χώρο, καθώς πραγματοποιούνται περισσότερες εισαγωγές προϊόντων απ'ότι εξαγωγές με αποτέλεσμα να υπάρχει πλεόνασμα εμπορευματοκιβωτίων που εξάγονται κενά.

Τα θέματα της επαναχρησιμοποίησης των εμπορευματοκιβωτίων χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής και χειρισμού από τις εταιρείες τακτικών γραμμών και τα ντεπό και, γενικά, τις εταιρείες του κλάδου, καθώς κρίνονται κρίσιμα για την επιβίωσή τους. Οι μεταφορείς είναι μεν αποτελεσματικοί στη διαχείριση του παγκόσμιου στόλου των εμπορευματοκιβωτίων πλοίων, αλλά λιγότερο αποτελεσματικοί στη διαχείριση του παγκόσμιου στόλου των εμπορευματοκιβωτίων. Πρέπει να θεωρείται δεδομένο ότι όσο αυξάνεται ο ανταγωνισμός και συμπιέζονται τα περιθώρια κέρδους με την πτώση των ναύλων, οι εταιρείες θα είναι υποχρεωμένες να μειώσουν ακόμη περισσότερο τα κόστη τους και να βελτιώσουν τις υπηρεσίες που παρέχουν. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την καλύτερη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων στα πλαίσια της μεταφορικής αλυσίδας και των σταδίων που μεσολαβούν από την εκφόρτωση των εμπορευμάτων του εμπορευματοκιβωτίου έως την επαναχρησιμοποίηση του.

3. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ

Στην προσπάθεια να ορίσουμε τι ακριβώς είναι οι συνδυασμένες μεταφορές θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι οι συνδυασμένες μεταφορές πραγματοποιούνται με τη

χρήση τουλάχιστον δυο μέσων μεταφοράς φορτίων με σκοπό την τελική παράδοση του προϊόντος στην πόρτα του παραλήπτη (door to door services). Οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν κι ένα δείκτη ολοκλήρωσης/συνεργασίας των μεταφορικών μέσων που αλληλοσυμπληρώνονται προς μια πιο αποδοτική χρήση του μεταφορικού συστήματος.⁷ Παρατηρούμε ότι στις μέρες μας έχει αναπτυχθεί ολοένα και περισσότερο η ανάγκη για κάθετη ολοκλήρωση⁸ από τις διάφορες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο με απώτερο σκοπό την κυριαρχία σε όσο το δυνατό περισσότερα τμήματα της αλυσίδας των μεταφορών. Για παράδειγμα, μια ναυτιλιακή εταιρεία διαθέτει δικά της πλοία εμπορευματοκιβωτίων αλλά συνεργάζεται και με οδηγούς φορτηγών οι οποίοι όταν καταφτάσει το εμπορευματοκιβώτιο, για παράδειγμα στον Πειραιά, θα πρέπει να το παραλάβουν από το λιμάνι και να το παραδώσουν στον παραλήπτη. Έτσι επεκτείνει την δραστηριότητά της εκτός από τη θαλάσσια μεταφορά και στη χερσαία, έχοντας σας μεγάλο ανταγωνιστή τους freight forwarders⁹, οι οποίοι παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες. Είναι δεδομένο ότι αν κάποια ναυτιλιακή εταιρεία δεν προσφέρει υπηρεσίες door to door και περιορίζεται μόνο στο θαλάσσιο κομμάτι, δεν προσφέρει λύσεις στον πελάτη ο οποίος τις περισσότερες φορές θα αναζητήσει μια ολοκληρωμένη συνδυασμένη μεταφορά έως την πόρτα του.

Τα λιμάνια στις μέρες μας αποτελούν ένα κρίκο της αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών. Όσο καλύτερη διασύνδεση υπάρχει μεταξύ του λιμανιού και της ενδοχώρας, τόσο αποτελεσματικότερη θα είναι η μεταφορά, με αξιοπιστία και ταχύτητα, στο τελικό παραλήπτη του εμπορεύματος.

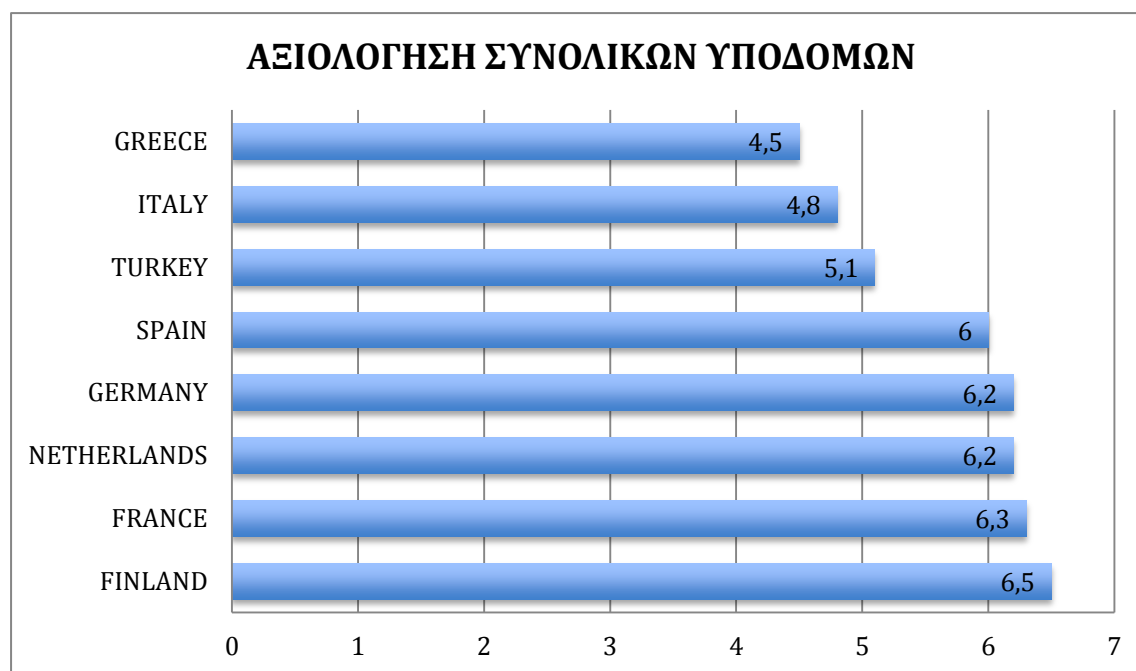
Ο κύριος λόγος για τον οποίο δε χρησιμοποιείται το λιμάνι του Πειραιά σαν πύλη εισόδου in transit φορτίων είναι ο χαμηλός δείκτης ανταγωνιστικότητας που παρουσιάζει σε ότι έχει να κάνει με τα χερσαία μέσα μεταφοράς (τρένο/δρόμος). Ποιοτικά, οι υποδομές που υπάρχουν σε οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, είναι πολύ κατώτερες όχι μόνο συγκριτικά με τη Βόρεια Ευρώπη αλλά και με ανταγωνιστικά λιμάνια της Μεσογείου.

⁷ Παπαδημητρίου Σ. και Σχινάς Ο.(2004)*Εισαγωγή στα Logistics*, Αθήνα:Εκδ. Αθ. Σταμουλης

⁸ Κάθετη ολοκλήρωση είναι η συγχώνευση εταιρειών οι οποίες έχουν σχέση προμηθευτή-πελάτη ή προμηθευτή-διανομέα και βρίσκονται σε διαφορετικά επίπεδα μιας κοινής αλυσίδας εφοδιασμού.(<http://www.euretirio.com/2013/06/merger.html>)

⁹ δηλ. *NVOCC* : *non vessel operating common carrier*, εταιρείες οι οποίες δε διαθέτουν δικά τους πλοία αλλά συνεργάζονται με ναυτιλιακές εταιρείες και διαθέτουν δικό τους δίκτυο μεταφορών (φορτηγά, ή ενδεχομένως και τρένα) προσφέροντας ολοκληρωμένες λύσεις σε πελάτες.

Παρακάτω παραθέτω ένα διάγραμμα το οποίο παρουσιάζει κι αριθμητικά όσα προαναφέρθηκαν σχετικά με το χαμηλό δείκτη ανταγωνιστικότητας των υποδομών της Ελλάδος: (ΣΧΗΜΑ 4 - Αξιοποίηση συνολικών υποδομών)



ΠΗΓΗ: Global Competiveness Report 2013-2014

Τα τελευταία χρόνια με τη ραγδαία και συνεχιζόμενη ανάπτυξη του Πειραιά και σαν λιμάνι μεταφόρτωσης και διαχείρισης τοπικού και in transit φορτίου, το σκηνικό δείχνει να αλλάζει. Μεγάλες εταιρείες ενδιαφέρονται να μεταφέρουν όλες τις εργασίες των logistics τους στο λιμάνι του Πειραιά καθιστώντας το την κύρια πύλη εισόδου για τις αγορές της Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης και των Βαλκανίων. Η αρχή φαίνεται να έχει ήδη γίνει με τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Hewlett Packard, της Cosco και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για προώθηση των προϊόντων της πρώτης μέσω του λιμανιού του Πειραιά στην υπόλοιπη Ευρώπη. Σε επόμενο κεφάλαιο θα αναφερθούμε εκτενέστερα για την εξέλιξη του λιμανιού του Πειραιά με αριθμητικά στοιχεία.

3.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση φαίνεται να έχει δώσει ιδιαίτερη προσοχή στο θέμα της ανάπτυξης των χερσαίων μέσων μεταφοράς σε όλη την Ευρώπη. Στην προσπάθεια να αναπτύξει ένα ενιαίο δίκτυο μεταφορών για όλη την Ευρώπη, δίνει έμφαση κυρίως στο σιδηρόδρομο και τη θαλάσσια μεταφορά τα οποία είναι μέσα φιλικά προς το περιβάλλον. Τα κονδύλια που χρησιμοποιήθηκαν την περίοδο 2007-2013 ανήλθαν σε 90.5 δις ευρώ. Το σημαντικότερο από τα προγράμματα που είχαν να κάνουν με τη μεταφορά ήταν το Marco Polo II , το οποίο σε συνδυασμό με την πολιτική της TEN-T¹⁰ , επικεντρώνεται σε θέματα αναβάθμισης υποδομών και εξοπλισμών. Οι εταιρείες που έλαβαν χρηματοδότηση ήταν εκείνες που έκανα στροφή από τις χερσαίες μεταφορές σε άλλα μέσα πιο φιλικά για το περιβάλλον. Το ύψος της χρηματοδότησης σχετίζεται με την αλλαγή, συγκεκριμένα η χρηματοδότηση αφορά 2 ευρώ για κάθε 500 τονοχιλιόμετρα που αλλάζουν από οδικό σε άλλο μέσω μεταφοράς.

Η Ελλάδα έλαβε 6 δις. ευρώ για έργα μεταφορών τα περισσότερα από τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου και μόλις 230εκατ. ευρώ για εργασίες αναβάθμισης των λιμανιών.

4. ΤΑΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Υπάρχουν πολλές διαφορετικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται ταυτόχρονα στην περιοχή του λιμανιού, με τα πλοία να προσεγγίζουν , να δένουν και να εξέρχονται, έχοντας ολοκληρώσει το φορτοεκφορτωτικό τους έργο. Δημιουργείται, λοιπόν, η ανάγκη να υπάρχει ένας φορέας (δημόσιος ή ιδιωτικός) ο οποίος θα ελέγχει και θα οργανώνει τις δραστηριότητες αυτές.

Ανατρέχοντας στην περίοδο μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, παρατηρούμε ότι οι λιμένες στηρίχθηκαν αποκλειστικά στη δημόσια χρηματοδότηση. Το καθεστώς αυτό συνεχίστηκε έως το 1980.

¹⁰ Trans-European transport network budget (βλ. http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm)

Στα μέσα του 1980, το σκηνικό ανατράπηκε. Η κρατική παρέμβαση περιορίζεται κι ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει στη λιμενική παραγωγική διαδικασία.

Τις ιδιωτικοποιήσεις στα λιμάνια ξεκίνησε το Ηνωμένο Βασίλειο, κίνηση πρωτοποριακή για τη Λιμενική Οικονομική, σύμφωνα με την οποία οι δυνάμεις προσφοράς και ζήτησης θα καθιστούσαν τα λιμάνια αποτελεσματικότερα.¹¹

4.1 ΜΟΡΦΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Υπάρχουν 3 βασικές μορφές διάκρισης των διοικήσεων των λιμένων, landlord port model, tool port model και service port model :

Landlord port model¹² : Σύμφωνα με αυτό, οι πάσης φύσεως υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης παρέχονται από ιδιωτικές εταιρείες στις οποίες το λιμάνι παραχωρεί αυτό το δικαίωμα. Αυτό γίνεται με μακροχρόνια σύμβαση παραχώρησης, βάσει της οποίας ο πάροχος χρηματοδοτεί τις υπερδομές του λιμανιού (γερανογέφυρες κλπ) ενώ ο οργανισμός λιμένος αναλαμβάνει τις υποδομές (προβλήτες, κρηπιδώματα, κλπ). Ο πάροχος δίνει ένα ετήσιο ενοίκιο στο λιμάνι (πιθανώς συνάρτηση του όγκου του φορτίου) έναντι του δικαιώματος να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές και φυσικά να εισπράττει από τους χρήστες γι' αυτές.

Tool port model¹³: Στο μοντέλο αυτό, η λιμενική αρχή έχει την κυριότητα και την ευθύνη περαιτέρω ανάπτυξης και συντήρησης της λιμενικής υποδομής κι ανωδομής, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού. Εδώ όμως την εμπορική λειτουργία χειρισμού του φορτίου αναλαμβάνουν ιδιωτικές εταιρείες μέσω συμβολαίων με τα οποία η λιμενική αρχή παραχωρεί αυτή τη δυνατότητα.

¹¹ Βασιλάκης Ι.(2001)Οι επενδύσεις στα λιμάνια και οι επιπτώσεις τους στην ενδοχώρα: Μεθοδολογικές Προσεγγίσεις

¹² Ψαρούτης Ν. (2006) 'ΟΛΠ: ο δύσκολος δρόμος της ιδιωτικοποίησης'

<http://www.martrans.org/documents/2006/ports/efoplistis.pdf> τελευταία επίσκεψη 31/07/2014

¹³ Μαρινάκη (2006)Μορφές ιδιοκτησιακού καθεστώτος και παραγωγικότητα στα λιμάνια διαχείρισης Ε/Κ στα λιμάνια της Ε.Ε

Public Service port model : Σε αυτό το μοντέλο το λιμάνι ανήκει εξολοκλήρου στη λιμενική αρχή η οποία είναι υπεύθυνη για την ανωδομή, την υποδομή και τις υπερδομές, καθώς και για την πρόσληψη του προσωπικού που θέλει για να προσφέρει τις υπηρεσίες αυτές.

Συνοπτικά προκύπτει ο παρακάτω πίνακας (ΣΧΗΜΑ 5 – Βασικές μορφές διάκρισης των λιμένων):

| | ΥΠΟΔΟΜΕΣ | ΥΠΕΡΔΟΜΕΣ | ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ | ΆΛΛΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ |
|---------------|----------|-----------|-------------------|--------------------|
| SERVICE PORT | ΔΗΜΟΣΙΕΣ | ΔΗΜΟΣΙΕΣ | ΔΗΜΟΣΙΟ | ΚΥΡΙΩΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ |
| TOOL PORT | ΔΗΜΟΣΙΕΣ | ΔΗΜΟΣΙΕΣ | ΙΔΙΩΤΙΚΟ | ΔΗΜΟΣΙΕΣ/ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ |
| LANDLORD PORT | ΔΗΜΟΣΙΕΣ | ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ | ΙΔΙΩΤΙΚΟ | ΔΗΜΟΣΙΕΣ/ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ |

ΠΗΓΗ: WORLD BANK PORT REFORM TOOL KIT

4.2 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ

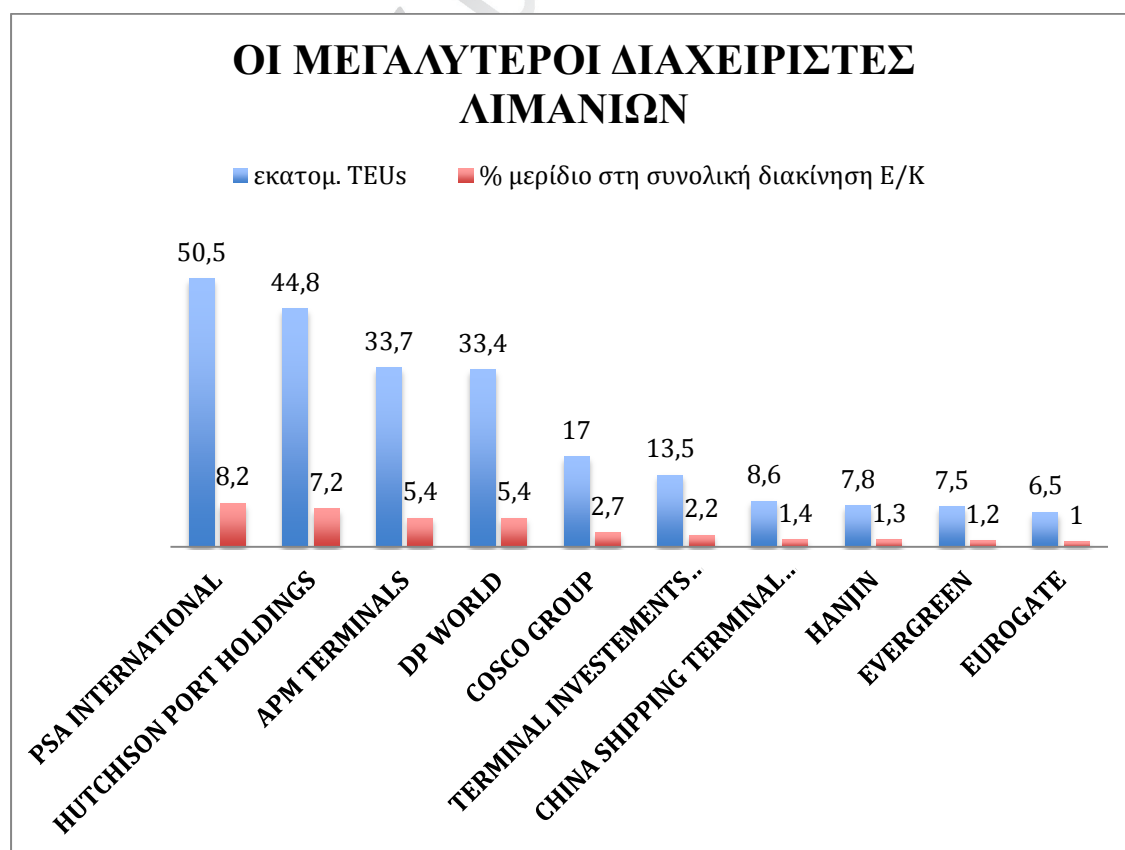
Η ναυτιλία γραμμών είναι εντάσεως κεφαλαίου λόγω των υπερσύγχρονων και ιδιαίτερα δαπανηρών έργων που απαιτούνται. Στο πλαίσιο αυτό, η αδυναμία ανταπόκρισης του δημοσίου τομέα συνέβαλε στην αναζήτηση μεθόδων προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων.¹⁴ Επιπλέον, απαγορευτικά για την εξέλιξη των λιμένων ήταν και κάποια προβλήματα που παρουσίαζε η λειτουργία των δημοσίων φορέων, όπως η γραφειοκρατία, η έλλειψη οργανωτικής ικανότητας, έλλειψη επαρκούς χρηματοδότησης, απεργίες κτλ.

Η ανάγκη ύπαρξης υπερσύγχρονων λιμανιών, ώστε να μπορούν να δεχτούν μεγάλα πλοία, λειτουργώντας σαν κέντρα μεταφόρτωσης, αύξησε το λιμενικό ανταγωνισμό με

¹⁴ Χλωμούδης Κ. (2011) *Τασεις και εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία*, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση

αποτέλεσμα πολλά τερματικά λιμανιών να παραχωρούνται σε ιδιώτες διαχειριστές (port operators). Υπολογίζεται ότι το 80% των τερματικών παγκοσμίως ανήκει σε ιδιώτες διαχειριστές. Υπάρχουν 5 βασικοί διαχειριστές τερματικών παγκοσμίως (PSA INTERNATIONAL, HUTCHISON PORT HOLDINGS, APM TERMINALS, DP WORLD, COSCO GROUP) οι οποίοι διαχειρίζονται περισσότερο από το μισό όγκο διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως. Αξίζει σε αυτό το σημείο να σημειωθεί ότι για να εξασφαλίσουν ένα ελάχιστο επίπεδο κέρδους, οι διαχειριστές αυτοί συνάπτουν συμβόλαια με τις ναυτιλιακές γραμμές εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία υπόσχονται ένα συγκεκριμένο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων ετησίως (κυρίως φορτίων προς μεταφόρτωση). Αυτές οι συμφωνίες δε θα μπορούσαν να απουσιάζουν από τη στιγμή που ο κλάδος της ναυτιλίας γραμμών χαρακτηρίζεται από υψηλή συγκέντρωση και οι ναυτιλιακές γραμμές μπορούν εύκολα να αλλάξουν το κέντρο μεταφόρτωσής τους από ένα λιμάνι σε κάποιο άλλο.

Στον πίνακα παρακάτω παρουσιάζουμε τους σημαντικότερους διαχειριστές τερματικών με το μερίδιο που συμμετέχουν στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (ΣΧΗΜΑ 6 – Οι μεγαλύτεροι διαχειριστές λιμανιών) :



5. Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

5.1 ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΤΑΚΤΟΥΝ ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ

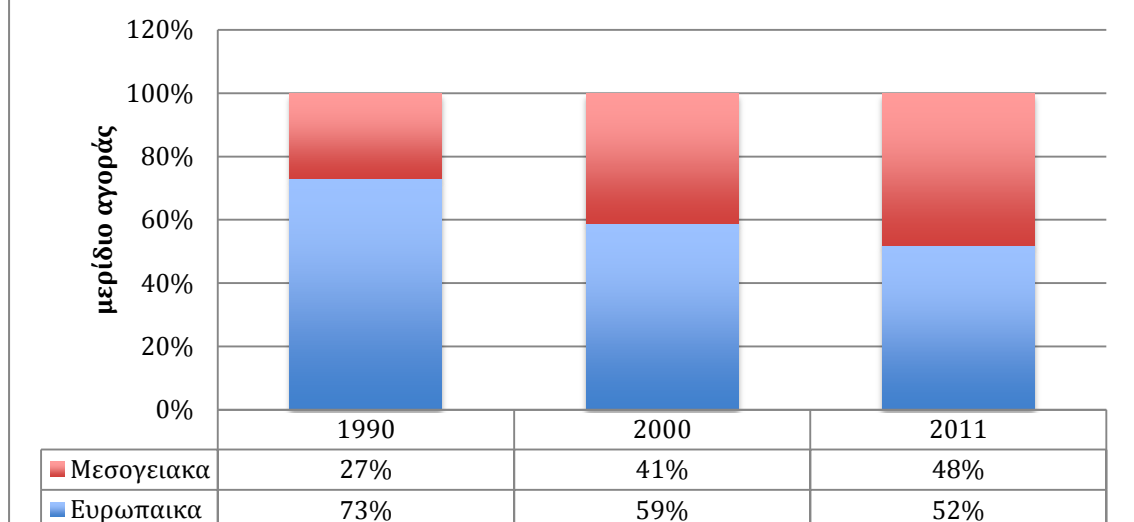
Η ανάπτυξη της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, ιδιαίτερα η θαλάσσια γραμμή Ασία-Ευρώπη, οδήγησε τα ευρωπαϊκά λιμάνια, καθώς και τα λιμάνια της Μεσογείου, να διαχειριστούν 114 εκατ. TEUs το 2011, από μόλις 23.7 εκατ. TEUs το 1990. Αυτή η αύξηση ήταν μικρότερη από εκείνη των λιμανιών της Ασίας, καταλήγοντας στην πτώση του ποσοστού διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, για τα λιμάνια της Ευρώπης, από 28 τοις εκατό το 1990 σε 19 τοις εκατό το 2011. Παρόλη την πτώση, τα λιμάνια της Μεσογείου κέρδισαν μερίδιο αγοράς από τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης, κυρίως λόγω της συγκέντρωσης των διαδικασιών μεταφόρτωσης. Πράγματι, όπως αναφέραμε και σε προηγούμενα κεφάλαια, βασική επιδίωξη των ναυτιλιακών γραμμών εμπορευματοκιβωτίων, ιδιαίτερα την περίοδο που διανύουμε κατά την οποία τα ναύλα είναι σε χαμηλά επίπεδα, είναι να δημιουργήσει θαλάσσιες διαδρομές οι οποίες δε θα παρεκκλίνουν από τη ρότα του πλοίου¹⁵, ώστε να παραμένουν τα λειτουργικά έξοδα σε χαμηλά επίπεδα, και θα περιλαμβάνουν λιμάνια ικανά να διαχειριστούν μεγάλα πλοία, γρήγορα κι αποτελεσματικά. Φαίνεται ότι πολλά από τα λιμάνια της Μεσογείου πληρούν τα παραπάνω, συνεπώς έχει γίνει μια στροφή των φορτίων στη Μεσόγειο και προώθησή τους από εκεί για τη Βόρεια Ευρώπη.

Χαρακτηριστικά, σύμφωνα με το Containerization International, ο Πειραιάς και το Gioia Tauro σημείωσαν ταχύτερη ανάπτυξη με το πρώτο να εκτοξεύεται από την 77^η θέση, όπου βρισκόταν στην παγκόσμια κατάταξη το 2011, στην 46^η θέση το 2012 και το δεύτερο από την 58^η θέση το 2011 στην 47^η το 2012.

Παρακάτω αποτυπώνεται διαγραμματικά η συνεχής αύξηση του ποσοστού των λιμανιών της Μεσογείου συγκριτικά με εκείνα της Βόρειας Ευρώπης(ΣΧΗΜΑ 7 – Διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων στα Ευρωπαϊκά και Μεσογειακά λιμάνια).

¹⁵ Λόγω της δυναμικής της Ασίας, θεωρούμε πως οι ναυτιλιακές γραμμές δεν επιθυμούν να κάνουν hub port τους κάποιο λιμάνι που απέχει πολλά ναυτικά μίλια από τη διώρυγα του Suez.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΜΠ/ΤΙΩΝ ΣΤΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ



5.1.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΟΡΩΝ TRANSHIPMENT ΚΑΙ IN TRANSIT ΦΟΡΤΙΟΥ

Σε αυτό το σημείο θεωρώ πως είναι χρήσιμο να κάνουμε μια διάκριση των όρων transshipment (μεταφόρτωση) και in transit (προς μεταφορά) φορτίου.

Τα φορτία που καταφθάνουν σε κάποιο λιμάνι διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων άλλοτε προορίζονται για την τοπική αγορά κι άλλοτε έχουν προορισμό κάποιο διαφορετικό λιμάνι στο οποίο θα καταφθάσουν είτε με κάποιο άλλο πλοίο είτε με κάποιο άλλο μέσω μεταφοράς (εκτός του πλοίου). Επομένως έχουμε την παρακάτω διάκριση:

- Διαδικασία transshipment: Σε αυτή την περίπτωση, το λιμάνι δρα σαν ένας ενδιάμεσος προορισμός, όπου το εμπορευματοκιβώτιο θα μεταφορτωθεί σε κάποιο άλλο, συνήθως μικρότερο, πλοίο και θα αναχωρήσει για τον τελικό προορισμό του. Πολλές φορές συναντάμε στα διάφορα routings γραμμών να υπάρχουν ακόμη και 2 transshipment ports για να φτάσει το εμπορευματοκιβώτιο στον τελικό του προορισμό.

- Διαδικασία in transit: Σε αυτή την περίπτωση, το λιμάνι δρα σαν μια πύλη εισόδου έτσι ώστε το φορτίο να φτάσει στον τελικό του προορισμό χρησιμοποιώντας χερσαία μέσα μεταφοράς.

Οι παραπάνω διαδικασίες αποτελούν σημεία έντονου ανταγωνισμού για τα διάφορα λιμάνια. Λιμάνια που καταφέρνουν να έχουν τις κατάλληλες υποδομές, την ποιότητα υπηρεσιών και χαμηλά κόστη φορτοεκφορτωτικών αποτελούν πόλο έλξης για μεγάλες ναυτιλιακές γραμμές στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων.

Η μεταφόρτωση δεν έχει να κάνει με τη δυναμικότητα σε εισαγωγές κι εξαγωγές της χώρας στην οποία βρίσκεται το λιμάνι μεταφόρτωσης. Βασίζεται κυρίως στη γεωγραφική θέση της περιοχής και στο συνδυασμό κόστους και ποιότητας στις υπηρεσίες του προσφέρει το λιμάνι. Για τους παραπάνω λόγους, τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια διαφορετική «μοιρασιά» στην πίτα των λιμανιών της Μεσογείου. Τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου έχουν κερδίσει μερίδιο αγοράς από κείνα της Δυτικής Μεσογείου, καθώς διαχειρίστηκαν το 50 τοις εκατό του όγκου εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο το 2011, από 28 τοις εκατό το 1990. Τα λιμάνια που ευνοήθηκαν περισσότερο είναι εκείνα της Τουρκίας και της Αιγύπτου ενώ σημαντικό μερίδιο φαίνεται πως έχασε η Ιταλία κι η Γαλλία. Ως ένα μεγάλο βαθμό, αυτή η αλλαγή στα μερίδια αγοράς οφείλεται στην ανάπτυξη των λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου ως κέντρα μεταφόρτωσης, κατακτώντας αυτό τον τίτλο από τις σημαντικές επενδύσεις που έκανα για τη βελτίωση των υποδομών τους, προσελκύοντας μεγάλα πλοία ναυτιλιακών γραμμών εμπορευματοκιβωτίων.

5.2 Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ¹⁶

Αν θελήσουμε να καταγράψουμε την εμπορική δραστηριότητα των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο σύνολό της, θα παρατηρήσουμε ότι το εμπορικό ισοζύγιο παρουσιάζει πλεόνασμα 2,9 δις ευρώ τον Ιούνιο του 2014 συγκριτικά με 8,6 δις ευρώ τον Ιούνιο του 2013. Τον Μάιο του 2014 παρουσιάζει πλεόνασμα 0,5 δις ευρώ συγκριτικά με 15 δις ευρώ που παρουσίαζε το Μάιο του 2013. Τον Ιούνιο 2014

¹⁶ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/6-18082014-AP/EN/6-18082014-AP-EN.PDF

συγκριτικά με τον Μάιο 2014 οι εξαγωγές έπεσαν κατά 0,3% κι οι εισαγωγές κατά 0,1%.

Την περίοδο Ιαν-Μαΐου 2014 το έλλειμμα προϊόντων ενέργειας μειώθηκε από -156,6 δις ευρώ(Ιαν - Μάιος 2013) σε -141,4 δις ευρώ. Την ίδια περίοδο το πλεόνασμα μηχανημάτων κι οχημάτων μειώθηκε σε 101,6 δις ευρώ αντί για 111,1 δις ευρώ που ήταν την περίοδο Ιαν - Μαΐου 2013. Οι μεγαλύτερες τιμές εξαγωγών για την Ευρώπη σημειώθηκαν προς την Κίνα (+10% από την περίοδο Ιαν – Μαΐου 2013) και στη Νότια Κορέα (+8%). Για τις εισαγωγές οι μεγαλύτερες αυξήσεις ήταν από τη Νότια Κορέα (+10%), Σουηδία και Τουρκία (κι οι δυο +6%). Οι μεγαλύτερες πτώσεις σημειώθηκαν για τις εξαγωγές προς Σουηδία (-22%), Ρωσία (-12%) και Ινδία (-11%) και στις εισαγωγές από Ρωσία (-8%) , Βραζιλία (-7%) και Ιαπωνία (-6%).

Το εμπορικό πλεόνασμα αυξήθηκε με την Αμερική (+41,8 δις ευρώ αντί για +37,8 δις ευρώ την περίοδο Ιαν – Μαΐου 2013) αλλά μειώθηκε με τη Σουηδία(+19,2 δις ευρώ αντί για 38 δις ευρώ) και την Τουρκία (+ 8,3 δις ευρώ αντί για 12 δις ευρώ). Το εμπορικό έλλειμμα μειώθηκε με την Κίνα (-50,9 δις ευρώ αντί για -53 δις ευρώ) και τη Ρωσία (-38,8 δις ευρώ αντί για -39,6 δις ευρώ) και παρέμεινε σταθερό με τη Νορβηγία (-16,9 δις ευρώ).

Συνοψίζοντας, από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το μεγαλύτερο πλεόνασμα παρουσιάζει η Γερμανία (+84 δις ευρώ την περίοδο Ιαν – Μαΐου 2014), ακολουθεί η Ολλανδία (+25 δις ευρώ) , η Ιρλανδία κι η Ιταλία (+14,1 δις ευρώ). Η Αγγλία παρουσίασε το μεγαλύτερο έλλειμμα (-48,1 δις ευρώ), ακολούθησε η Γαλλία (-30,4 δις ευρώ), η Ισπανία (-10,1 δις ευρώ) κι η Ελλάδα (-8,8 δις ευρώ).

Παρακάτω θα παραθέσουμε τρεις πίνακες που αφορούν την εμπορική δραστηριότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα κύρια προϊόντα που διακινούνται και οι κύριες χώρες εξαγωγής/εισαγωγής προϊόντων από/προς την Ευρώπη.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ¹⁷

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

| Flows | Jun 13 | Jun 14 | Growth | May 13 | May 14 | Growth | Jan- Jun 13 | Jan- Jun 14 | Growth |
|------------------|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|--------|-------------------|-------------------|--------|
| EU exports | 145,3 | 141,8 | -2% | 155 | 141 | -9% | 871,7 | 831,1 | -5% |
| EU imports | 136,7 | 138,8 | 2% | 140 | 140,5 | 0% | 840,4 | 832 | -1% |
| Trade balance | 8,6 | 2,9 | | 15 | 0,5 | | 31,3 | -0,9 | |

ΠΗΓΗ: EUROSTAT NEWSRELEASE EURO INDICATORS 127/2014

ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

| | EXPORTS | | | IMPORTS | | | TRADE BALANCE | |
|-------------------|-------------------|-------------------|------------|-------------------|-------------------|------------|-------------------|---------------|
| | JAN- MAY 13 | JAN- MAY 14 | GROWTH | JAN- MAY 13 | JAN- MAY 14 | GROWTH | JAN- MAY 13 | JAN MAY 14 |
| PRIMARY GOODS: | 114,3 | 108,3 | -5% | 282,6 | 264 | -7% | -168,4 | -155,7 |
| FOODS & DRINKS | 41,7 | 43,1 | 3% | 39,8 | 40,5 | 2% | 1,8 | 2,7 |
| RAW MATERIALS | 19,8 | 18,4 | -7% | 33,5 | 31,3 | -6% | -13,6 | -12,9 |
| ENERGY | 52,7 | 46,8 | -11% | 209,3 | 192,2 | -8% | -156,6 | -145,4 |
| MANUFACTURED | 562,3 | 553,7 | -2% | 402,6 | 412,6 | 2% | 159,7 | 141,1 |

¹⁷ Περιλαμβάνονται οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης μόνο. Τα ποσά είναι σε δις ευρώ και στους 3 πίνακες.

| | | | | | | | | |
|---------------------------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| GOODS: | 114,9 | 113,9 | -11% | 66,9 | 69,3 | 4% | 48 | 44,6 |
| CHEMICALS | | | | | | | | |
| MACHINERY & VEHICLES | 289,9 | 283,4 | -2% | 178,8 | 181,8 | 2% | 111,1 | 101,6 |
| OTHER MANUFACTURED GOODS | 157,5 | 156,5 | -1% | 156,9 | 161,6 | 3% | 0,6 | -5,1 |
| OTHERS | 50 | 27,3 | -45% | 18,5 | 16,5 | -11% | 31,4 | 10,8 |
| TOTAL | 726,5 | 689,3 | -54% | 703,7 | 693,1 | -2% | 22,7 | -3,8 |

ΠΗΓΗ: EUROSTAT NEWSRELEASE EURO INDICATORS 127/2014

ΚΥΡΙΕΣ ΧΩΡΕΣ ΕΞΑΓΩΓΗΣ/ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΑΠΟ/ΠΡΟΣ

ΕΥΡΩΠΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

| | EXPORTS TO | | | IMPORTS FROM | | | TRADE BALANCE | |
|--------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|------------|---------------|--------------|
| | JAN-MAY 13 | JAN-MAY 14 | GROWTH | JAN-MAY 13 | JAN-MAY 14 | GROWTH | JAN-MAY 13 | JAN-MAY 14 |
| USA | 120 | 124,2 | 3% | 82,2 | 82,5 | 0% | 37,8 | 41,8 |
| CHINA | 59,3 | 64,9 | 10% | 112,2 | 115,8 | 3% | -53 | -50,9 |
| RUSSIA | 49,6 | 43,6 | -12% | 89,3 | 82,2 | -8% | -39,6 | -38,6 |
| SWITZERLAND | 76,3 | 59,8 | -22% | 38,4 | 40,6 | 6% | 38 | 19,2 |
| NORWAY | 21,4 | 20,5 | -4% | 38,2 | 37,4 | -2% | -16,9 | -16,9 |
| TURKEY | 33 | 30,6 | -7% | 21 | 22,3 | 6% | 12 | 8,3 |
| JAPAN | 22 | 21,7 | -1% | 24,3 | 22,8 | -6% | -2,3 | -1,1 |
| SOUTH KOREA | 15,5 | 16,7 | 8% | 14,9 | 16,4 | 10% | 0,6 | 0,3 |
| INDIA | 15,6 | 13,9 | -11% | 16,3 | 15,6 | -5% | -0,7 | -1,7 |
| BRAZIL | 16,6 | 15,5 | -7% | 13,8 | 12,8 | -7% | 2,9 | 2,7 |

ΠΗΓΗ: EUROSTAT NEWSRELEASE EURO INDICATORS 127/2014

ΜΕΡΟΣ 2

Η ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΗΣ COSCO ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

6. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ COSCO ΚΑΙ ΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ

Το 2009 η ελληνική κυβέρνηση, έπειτα από διαπραγματεύσεις με μεγάλους διαχειριστές τερματικών, όπως η Hutchison, παραχώρησε στην Cosco Pacific ένα μέρος του τερματικού εμπορευματοκιβωτίων του λιμένος Πειραιώς για 35 χρόνια.

Η Cosco Pacific έχει κατακτήσει την 5^η θέση στην παγκόσμια κατάταξη των μεγαλύτερων εταιρειών διαχείρισης τερματικών, έχοντας το 9% παγκοσμίως στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων. Η εταιρεία έχει έδρα στο Hong Kong κι είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριό του. Περίπου το 57% των μετοχών της Cosco Pacific είναι στην κατοχή ανεξάρτητων επενδυτών ενώ το υπόλοιπο 43% διαχειρίζεται η China Cosco Holdings στην οποία ανήκει και η Cosco Container Lines (5^η στην παγκόσμια κατάταξη ναυτιλιακών γραμμών εμπορευματοκιβωτίων), καθώς κι η China Cosco Bulk Shipping, η οποία διαθέτει το μεγαλύτερο στόλο πλοίων ξηρού φορτίου.

Η παραχώρηση που έγινε το 2009 αφορούσε τους προβλήτες 2 και 3 του τερματικού εμπορευματοκιβωτίων. Ο προβλήτας 1 παρέμεινε στη διαχείριση του ΟΛΠ, ο οποίος πριν την παραχώρηση είχε τη διαχείριση ολόκληρου του τερματικού. Σύμφωνα με τη συμφωνία, η Cosco πλήρωσε ένα αρχικό ποσό ύψους 50 εκατ. ευρώ στο ελληνικό κράτος. Επιπλέον, το ελληνικό κράτος θα λαμβάνει από εκείνη ένα ποσοστό επί των εσόδων, καθώς κι ένα ενοίκιο που σχετίζεται με την επιφάνεια του λιμανιού. Υπολογίζεται ότι την περίοδο των 35 χρόνων όλα αυτά συνοψίζονται σε 4,3 δις ευρώ.

Η Cosco, έπειτα από τη συμφωνία αυτή, είχε υποχρέωση να κάνει επενδύσεις στον προβλήτα 2 ώστε να αυξηθεί ο συνολικός όγκος εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίζεται το τερματικό. Επιπλέον έχει δεσμευτεί να έργα στον προβλήτα 3, ο οποίος ξεκίνησε τη λειτουργία του στις αρχές του 2014. Για να μπορέσει να οργανώσει τις λειτουργίες της, η Cosco Pacific ίδρυσε την PCT (Piraeus Container Terminal) σαν μια θυγατρική εταιρεία, η οποία ξεκίνησε τη λειτουργία της 1/10/2009.

Παρακάτω απεικονίζεται το λιμάνι του Πειραιά ,συμπεριλαμβανομένου της επισκευαστικής μονάδος στο Πέραμα, του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, του εμπορικού λιμανιού και του επιβατικού τερματικού. (ΣΧΗΜΑ 8 – Απεικόνιση λιμένος Πειραιά)



Πηγή: Chinese Investment in the port of Piraeus, Greece, Clingedael Report

Φωτογραφία του Προβλήτα 2 (αριστερά, τέθηκε σε λειτουργία στις αρχές του 2014) και Προβλήτα 3 (δεξιά). (ΣΧΗΜΑ 9 – Προβλήτας 2 και 3)



Πηγή: Chinese Investment in the port of Piraeus, Greece, Clingedael Report

Παρακάτω παραθέτουμε κάποια χαρακτηριστικά του ΣΕΠ (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά) έτσι όπως έχει διαμορφωθεί έως σήμερα. Τα στοιχεία συλλέχθηκαν από το Operation Department του ναυτιλιακού πρακτορείου Arkas Hellas.(ΣΧΗΜΑ 10 – Piraeus Container Terminal (χαρακτηριστικά))

| PIRAEUS CONTAINER TERMINAL SA | | |
|----------------------------------|--------------|-------------------------|
| Number of gantry cranes at berth | TYPE A: PP | GC 1 |
| | TYPE B: PP | GC 4,5,6 |
| | TYPE C: PP | GC 7,8,9,10 |
| | TYPE D: PP | GC 11,12,13,14 |
| | TYPE E: SPP | GC 15,16,17,18,19,20 |
| | TYPE F: SSPP | GC 31,32,33,34,35 |

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|--------------|
| Maximum outreach of gantry cranes(in meters & number of rows) | TYPE A | 35m, 11 rows |
| | TYPE B | 42m, 13 rows |
| | TYPE C | 46m, 16 rows |
| | TYPE D | 47m, 16 rows |
| | TYPE E | 65m, 23 rows |
| | TYPE F | 70m, 25 rows |
| Number of gantry cranes fit for twinlift operations (1x40 or 2x20 in one move) | 13 | |
| Number of gantry cranes fit for tandem operations (2x40 or 4x20 in one move) | 5 | |
| Surface of stacking area (square meters) | 626.000 | |
| Capacity of stacking area (TEU) | 19800 teus of laden cntrs | |
| Type of yard handling equipment | SCs, RMGs, FLs, trucks | |
| Number of reefer plugs available at the terminal | 1.125 | |
| Average moves per hour per gantry crane | 24 | |
| Working hours | from | to |
| | 07:00 | 15:00 |
| | 15:00 | 23:00 |
| | 23:00 | 07:00 |

6.1 ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ ΤΗΣ COSCO ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ

Στα 3 παρακάτω διαγράμματα θα παρατηρήσουμε και ποσοτικά την ανοδικά πορεία του λιμανιού του Πειραιά που το εκτόξευσε στην τεσσαρακοστή τρίτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη των 100 καλύτερων λιμανιών. (ΣΧΗΜΑ 11 – Ετήσια Διακίνηση)



ΠΗΓΗ: OFFICIAL PCT PRESENTATION 2014

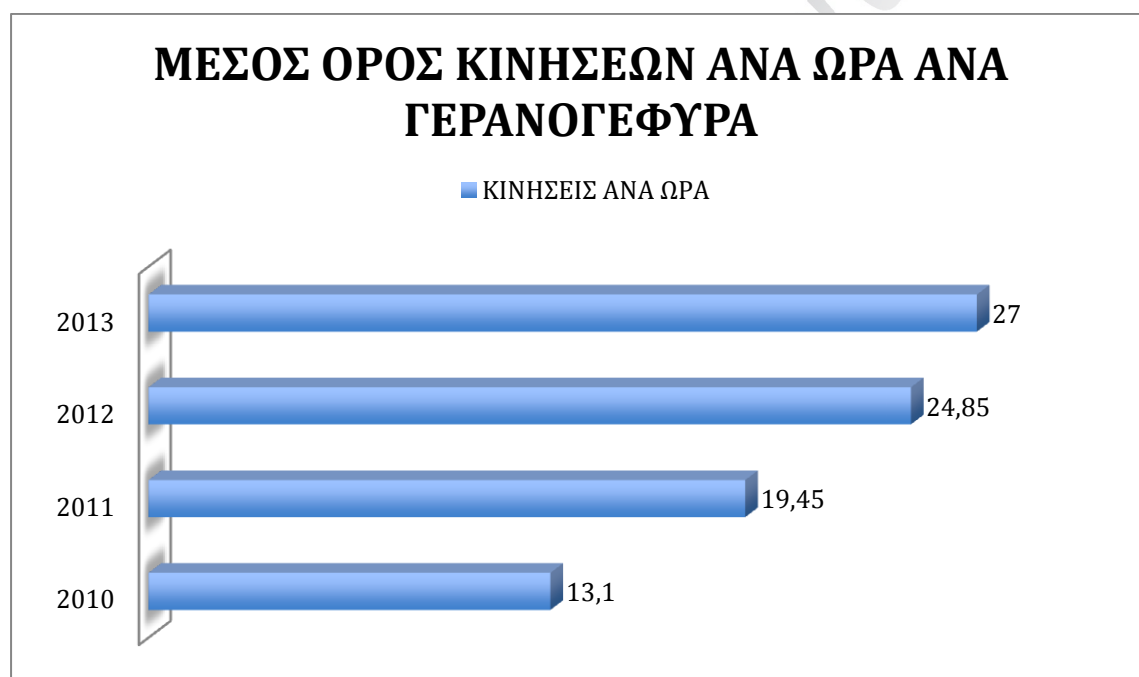
Όπως θα παρατηρήσουμε η συνεχώς αυξανόμενη διακίνηση οφείλεται στο γεγονός ότι η COSCO έκανε επενδύσεις σε έργα ανωδομής, χαρακτηριστικά το 2011 εγκατέστησε 5 γερανογέφυρες super post panamax και το 2013 6 super super post panamax, με αυτό τον τρόπο αύξησε την παραγωγικότητα των γερανογεφυρών, έκανε το λιμάνι ελκυστικότερο στις ναυτιλιακές γραμμές, μείωσε τους χρόνους παραμονής στις θέσεις παραβολής και αύξησε τον αριθμό πλοίων που δέχεται όπως χαρακτηριστικά απεικονίζεται παρακάτω (ΣΧΗΜΑ 12 – Αφίξεις πλοίων ετησίως):



ΠΗΓΗ: OFFICIAL PCT PRESENTATION 2014

Η αύξηση στις αφίξεις που σημείωσε το τερματικό της COSCO οφείλεται κατά κύριο λόγο σε όλες τις επενδύσεις για έργα ανωδομής και υποδομής που έγιναν μεταξύ 2010 – 2013. Το μεγάλο φυσικό βάθος του λιμανιού του Πειραιά , που ανέρχεται στα 14,5-16,5 μέτρα στον προβλήτα 2 και 18,5 στον προβλήτα 3 , τον καθιστά ελκυστικότερο από πολλά λιμάνια ανταγωνιστές του στη Μεσόγειο, καθώς μπορεί να δεχτεί πολύ μεγάλα πλοία (mother vessels) ναυτιλιακών γραμμών, τα οποία έχουν μεγάλο βύθισμα και δεν μπορούν να προσεγγίσουν όλα τα λιμάνια. Κατ'επέκταση, αυτό συμβάλει στην ανάδειξη του ως πύλη εισόδου φορτίων για αγορές της Κεντρικής Ευρώπης, της Μαύρης Θάλασσας και της Ρωσίας με κύριο αποστολέα την Ασία.

Παρακάτω απεικονίζεται η αύξηση της παραγωγικότητας των γερανογεφύρων όπως αυτή σημειώθηκε από το 2010 έως το 2013(ΣΧΗΜΑ 13 – Μέσος όρος κινήσεων ανά ώρα ανά γερανογέφυρα).



ΠΗΓΗ: OFFICIAL PCT PRESENTATION 2014

6.2 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αξιοσημείωτη είναι η ανάπτυξη του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ) σε ό,τι έχει να κάνει με τη μεταφόρτωση. Το 2012 ο όγκος του φορτίου προς μεταφόρτωση που διαχειρίστηκε συνολικά το τερματικό της COSCO ήταν 887.944 teus ενώ το 2013 εκτοξεύθηκε στα 1.088.337 teus.¹⁸

¹⁸ Τα σύνολα αυτά προέκυψαν από στατιστικά στοιχεία του Εμπορικού τμήματος της PCT

Τα επόμενα χρόνια αναμένεται ανοδική πορεία για το λιμάνι του Πειραιά ,σε ό,τι έχει να κάνει με τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, αφενός λόγω της αυξημένης κίνησης που αναμένεται στη θαλάσσια διαδρομή Ασίας-Ευρώπης κι αφετέρου χάρη στο γεγονός ότι τα λιμάνια της Μεσογείου κατακτούν ολοένα και περισσότερο μερίδιο αγοράς συγκριτικά με κείνα της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης . Ένα επιπλέον στοιχείο που υποδηλώνει τη μεγάλη εισροή φορτίου που αναμένεται στο λιμάνι του Πειραιά είναι οι επενδύσεις της Cosco για αύξηση της υπάρχουσας χωρητικότητας του λιμανιού, συγκεκριμένα σχεδιάζεται η κατασκευή του δυτικού τμήματος της προβλήτας 3 που θα ενισχύσει τη δυναμικότητα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά στα 6,2 εκατ. TEUs.¹⁹

6.2.1 Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕ ΤΗ HEWLETT-PACKARD(HP)

Ένα στοιχείο που υποδηλώνει το παγκόσμιο ενδιαφέρον που επρόκειτο να κεντρίσει ο Πειραιάς τα επόμενα χρόνια είναι η απόφαση της HP να μεταφέρει ένα σημαντικό κομμάτι των διαδικασιών logistics της από το Rotterdam στον Πειραιά. Σύμφωνα με τη συμφωνία που υπογράφηκε το Μάρτιο του 2013 μεταξύ της HP, της Cosco και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η HP θα χρησιμοποιεί τον Πειραιά σαν την κύρια πύλη εισόδου για τις αγορές της Νότιας, Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Επιπλέον, θα εξυπηρετεί και την κεντρική Ασία, τη Βόρεια Αφρική και κάποια τμήματα της Μέσης Ανατολής. Τα προϊόντα της HP για αυτές τις αγορές είναι κυρίως υπολογιστές, εκτυπωτές και σχετικός εξοπλισμός, τα οποία μεταφέρονται με mother vessels από την Κίνα στον Πειραιά και μεταφορτώνονται σε feeder vessels , εξυπηρετώντας λιμάνια της Μεσογείου. Η αγορές της Ρωσίας, της Ουκρανίας και της Βουλγαρίας εξυπηρετούνται μέσω Μαύρης Θάλασσας. Μέσω της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα προϊόντα της HP θα προωθηθούν στα Βαλκάνια, την Ουγγαρία και την Τσεχία, χώρες με ανεπτυγμένο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το πρώτο εμπορευματοκιβώτιο της HP έφτασε στον Πειραιά και συγκεκριμένα στην PCDC,η οποία είναι το κέντρο αποθήκευσης και διανομής στο τερματικό της Cosco, το Νοέμβρη του 2013.Το Δεκέμβρη του ίδιου έτους η PCT ανακοίνωσε το ενδιαφέρον της

¹⁹<http://on-news.gr/idisis/ellada/cosco-%CE%B1%CF%8D%CE%BE%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CF%81%CE%B5%CE%BA%CF%8C%CF%81-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CE%BD%CE%B9-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%80%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CE%AC> τελευταία επίσκεψη 17/09/2014

HUAWEI, εταιρεία παραγωγής τηλεφωνικού εξοπλισμού, η οποία τον ίδιο μήνα έκανε κέντρο διανομής της στον Πειραιά. Πολλές πολυεθνικές εταιρείες όπως DELL, LENOVO, IKEA και LG ενδιαφέρονται να μεταφέρουν το κέντρο διανομής τους στον Πειραιά.

6.2.2 NAYTIAIKO ΠΛΕΓΜΑ(CLUSTER)

Θα μπορούσαμε να ορίσουμε το ναυτιλιακό cluster ως τη γεωγραφική συγκέντρωση τομέων που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη ναυτιλία και γενικότερα με τη χρήση της θάλασσας. Αυτοί οι τομείς μπορεί να είναι ναυπηγοεπισκευαστική, εξοπλισμός караβιών, ναυτιλιακή εκπαίδευση, ανεφοδιασμός καυσίμων πλοίων κ.α. Η συγκέντρωση δραστηριοτήτων και πολλών ειδών επιχειρήσεων του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα στον Πειραιά, προσφέρει το έδαφος για την ανάπτυξη μίας οργανωμένης πολιτικής που θα ενθαρρύνει την συνεργασία τους και θα δημιουργεί ένα ευνοϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον για την παραγωγή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας.²⁰

Συγκεκριμένα στον Πειραιά ,υπάρχει ένα δίκτυο εταιρειών που σχετίζονται έμμεσα με τη ναυτιλία, στην ευρύτερη περιοχή του Θριάσειου. Από αυτές τις δραστηριότητες ,που διενεργούνται στην ευρύτερη περιοχή, η προστιθέμενη αξία ανέρχεται στα 1,9 δις ευρώ. Εκτός από το λιμάνι, η ευρύτερη περιοχή περιλαμβάνει τη βιομηχανική ζώνη του Ασπροπύργου, καθώς και τα τερματικά υγρού φορτίου στους Άγιους Θεόδωρους, την Ελευσίνα και τα Μέγαρα.

Μελλοντικά, υπολογίζεται ότι με την αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά και με τα σχέδια της Cosco για ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο θα προσελκύσει διάφορες εταιρείες κολοσσούς, οι τομείς του πλέγματος που δεν συνδέονται άμεσα με τη ναυτιλία θα αποφέρουν 2,5δις ευρώ το 2018 από μόλις 0,4δις ευρώ το 2012.²¹ Τα οφέλη θα είναι ακόμη περισσότερα αν συνυπολογίσουμε και τις θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν από μια τέτοια ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

²⁰ <http://www.jmce-piraeus.eu/research/greek-maritime-cluster> , τελευταία επίσκεψη 23/09/2014

²¹ Paul Mylonas ,Chief Economist NBG group, (2013)*Container ports: An Engine of Growth*

7. ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Όπως αναφέραμε και σε προηγούμενα κεφάλαια, ο Πειραιάς φαίνεται ότι διεκδικεί επάξια τον τίτλο του πιο ταχέως αναπτυσσόμενου λιμανιού στη Μεσόγειο, τόσο ως προς την ανωδομή κι υποδομή του όσο κι ως προς το φορτίο που διαχειρίζεται. Το μεταφορτωτικό έργο του έχει σημειώσει μεγάλη άνοδο τόσο στο τερματικό της COSCO (PCT) όσο και στον προβλήτα 1 του ΟΛΠ. Πολλές είναι οι ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες ενδιαφέρονται και μελετούν το ενδεχόμενο να κάνουν τον Πειραιά βασικό λιμάνι μεταφόρτωσής τους. Ποιοί είναι εκείνοι οι παράγοντες, όμως, που καθιστούν τον Πειραιά ιδανική επιλογή μεταφόρτωσης στην Μεσόγειο;

Πρώτος και βασικός λόγος είναι η γεωγραφική του θέση και η απόστασή του από τη διώρυγα του Suez. Παρατηρώντας την αλματώδη ανάπτυξη της κινέζικης αγοράς, στην αγορά Ασίας-Ευρώπης ο Πειραιά βρίσκεται σχεδόν επάνω στη θαλάσσια διαδρομή την οποία θα ακολουθήσει το πλοίο αμέσως μόλις περάσει από τη διώρυγα του Suez. Τα λειτουργικά κόστη του πλοίου, λοιπόν, το οποίο θα επιλέξει τον Πειραιά για τη μεταφόρτωσή του, αντί παραδείγματος χάριν το Maersk στην Κωνσταντινούπολη, θα μειωθούν καθώς θα διανύσει μικρότερη διαδρομή από τη διώρυγα έως τον Πειραιά από ότι έως την Κωνσταντινούπολη. Θεωρώ ύψιστης σημασίας τη γεωγραφική θέση διότι λόγω της μειωμένης ζήτησης για μεταφορά, τα ναύλα συνεχώς μειώνονται²², η υπερπροσφορά χωρητικότητας συνεχίζει να υπάρχει κι οι ναυτιλιακές εταιρείες γραμμών, προσπαθούν να περιορίσουν τη ζημία τους, μειώνοντας τα κόστη τους με ποικίλους τρόπους, ένας από αυτούς είναι η μείωση των καυσίμων που προαναφέραμε.

Οι καλές θάλασσες της Μεσογείου αλλά κυρίως η έλλειψη κοινωνικοπολιτικών αναταράξεων στην Ελλάδα, και κατ'επέκταση στον Πειραιά, δημιουργεί ένα κλίμα ευνοϊκό έτσι ώστε να μπορούν να δέσουν τα πλοία με ασφάλεια, χωρίς καθυστερήσεις και χωρίς την επιβολή κάποιου επίναυλου επικινδυνότητας προσέγγισης του λιμένος²³ από πλευράς ναυτιλιακών εταιρειών.

Τα φυσικά χαρακτηριστικά του λιμανιού του Πειραιά αποτελούν βασικούς του συμμάχους στη «μάχη των λιμανιών» της Μεσογείου σε ό,τι έχει να κάνει με την

²² Χαρακτηριστικό παράδειγμα της περιόδου που διανύουμε είναι πώς ο θαλάσσιος ναύλος για μεταφορά 20ποδου εμπορευματοκιβωτίου από τα βασικά λιμάνια της Κίνας (Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapore, Port Kelang) για Πειραιά είναι περίπου 950usd και περίπου 1750usd για το 40ποδο.

²³ Λόγω των αναταράξεων, η Yang Ming έχει επιβάλει ένα επίναυλο (war risk surcharge) σε όλες τις εισαγωγές στο Λίβανο από τον Οκτώβρη του 2008.

μεταφόρτωση. Το φυσικό του βύθισμα ανέρχεται στα, κατά μέσο όρο 15,5 μέτρα, με σημεία του να φθάνουν τα 18 μέτρα. Αυτό σημαίνει ότι, σε συνδυασμό με την υψηλή παραγωγικότητα που έχουν οι γερανογέφυρες του,²⁴ μπορεί να εξυπηρετήσει, σε ικανοποιητικό χρόνο, πολύ μεγάλα πλοία τα οποία έχουν μεγάλο βύθισμα. Η υψηλή παραγωγικότητα μειώνει το χρόνο παραμονής στη θέση παραβολής, άρα κέρδος για τις ναυτιλιακές γραμμές και ταχύτερη παράδοση στον τελικό παραλήπτη. Επιπλέον, συμβάλει στη δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για το λιμάνι έναντι των υπολοίπων λιμανιών της Μεσογείου.

Φαίνεται ότι η Cosco συνέβαλε πολύ στην ανάπτυξη κι ανάδειξη του λιμανιού με πολλούς τρόπους. Πέρα από τις επενδύσεις που εξακολουθεί να κάνει για υποδομές, έχει σαν στόχο την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου τόσο για σύνδεση με την ενδοχώρα όσο και για προώθηση των προϊόντων που καταφθάνουν στο λιμάνι του Πειραιά σε περιοχές των Βαλκανίων και της Κεντρικής Ευρώπης. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη ότι η Cosco ανήκει στη συμμαχία CKYHE, τα πλοία που καταφθάνουν Πειραιά είναι και της K-LINE, YANG MING, HANJIN, EVERGREEN αυξάνοντας αμέσως το πελατολόγιο που «δένει» στο τερματικό, με αποτέλεσμα ο Πειραιάς να κερδίζει την εμπιστοσύνη κι αυτών των γραμμών-κολοσσών.

Τέλος, τα έξοδα διακίνησης στο τερματικό της Cosco φαίνεται να είναι χαμηλότερα από άλλα λιμάνια της Μεσογείου, διατηρώντας όμως υψηλή την παραγωγικότητα. Αυτό είναι ένα στοιχείο το οποίο λειτουργεί ευεργετικά για τις ναυτιλιακές γραμμές οι οποίες, ανάλογα με το τι θέση κατέχουν στο πελατολόγιο του τερματικού, μπορούν να συνάψουν συμφωνίες συμπίεσης αυτών των κοστολογίων, κάνοντας τον Πειραιά ιδιαίτερα ανταγωνιστικό στην Μεσόγειο.

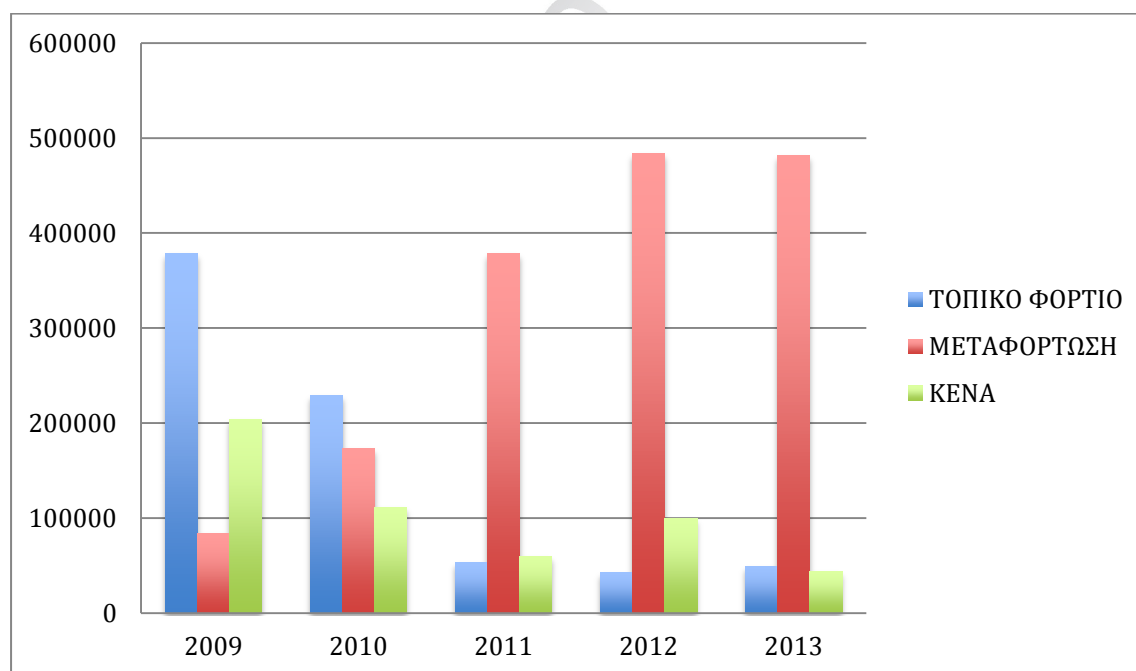
Παρακάτω θα αναλύσουμε αριθμητικά στοιχεία που έχουν να κάνουν με τη μεταφόρτωση τόσο στο τερματικό της COSCO (ΣΕΠ) όσο και στον ΟΛΠ.

²⁴ Η παραγωγικότητα της γερανογέφυρας υπολογίζεται σε κινήσεις/ώρες βάρδιας. Οι γερανογέφυρες του τερματικού της COSCO έχουν 20-24κινήσεις/ώρα.

7.1 ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ ΤΟΥ ΟΛΠ

Η λειτουργία του Προβλήτα 1 ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2010 κατόπιν της μετεγκατάστασης των αντίστοιχων δραστηριοτήτων του ΟΛΠ από τον Προβλήτα 2, ο οποίος τελεί πλέον υπό παραχώρηση στην Cosco Pacific Ltd. Το 2012 ο ΟΛΠ υπέγραψε σύμβαση πενταετούς διάρκειας για φορτία μεταφόρτωσης με την MSC, γεγονός που συνέβαλε ουσιαστικά στην αύξηση διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Ο όγκος φορτίων μεταφόρτωσης αποτελεί περισσότερο από το 80% των εμφορτών εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίζεται ο σταθμός. Ο όγκος εγχώριου φορτίου, (εισαγωγής & εξαγωγής) που διαχειρίζεται ο ΟΛΠ επηρεάστηκε αρνητικά τόσο από τη χρηματοοικονομική κρίση της χώρας όσο και από τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό με το ΣΕΠ (Cosco).²⁵

Παρακάτω θα δούμε αριθμητικά τον όγκο των εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίστηκε το τερματικό από το 2009 έως το 2013 σε τοπικό φορτίο, μεταφόρτωσης και κενών.(ΣΧΗΜΑ 14- Αριθμητικά στοιχεία για το τερματικό του ΟΛΠ)



ΠΗΓΗ:ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ(ΔΝΕ)

Παρατηρώντας τα πραγματικά αριθμητικά δεδομένα του διαγράμματος επαληθεύουμε όσα προαναφέραμε για την πτώση του τοπικού φορτίου από το 2009 κι έπειτα, λόγω της

²⁵ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΟΛΠ ΑΕ) "Επιχειρησιακό σχέδιο 2014-2018" Σεπτέμβριος 2014

COSCO και του ενδολιμενικού ανταγωνισμού που δημιουργήθηκε. Επιπλέον, παρατηρούμε μια αύξηση του φορτίου προς μεταφόρτωση από το 2010, όπου έγινε κι η συμφωνία με την MSC.

Πιο συγκεκριμένα, το 2009, κατέφθασαν στον ΟΛΠ για μεταφόρτωση 42.402 teus. Η κύρια πηγή προέλευσης του φορτίου προς μεταφόρτωση ήταν το Βέλγιο (6.272 teus), η Κίνα (8.109 teus) κι η Τουρκία (11.689 teus), κατέχοντας πάνω από 60% του φορτίου προς μεταφόρτωση που έφθανε στο τερματικό του ΟΛΠ. Τα εμπορευματοκιβώτια αυτά είχαν προορισμό, κατά κύριο λόγο, την Ιταλία (11.310 teus), τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (5.709 teus) καθώς και κάποια ελληνικά λιμάνια όπως αυτό του Ηρακλείου στο οποίο το 2009 κατέφθασαν ,από μεταφόρτωση στον ΟΛΠ, 6.484 TEUs.

Το 2010, κατέφθασαν στον ΟΛΠ για μεταφόρτωση 87.906 teus. Η κύρια πηγή προέλευσης του φορτίου προς μεταφόρτωση ήταν το Βέλγιο (5.432 teus), τα περιφερειακά ελληνικά λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων, ο Βόλος σημείωσε 3.117 TEUs, η Ιταλία (8.323 teus), η Κίνα (17.910 teus), η Σιγκαπούρη (13.835 teus) κι η Τουρκία (22.500 teus), η οποία είχε το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού φορτίου, περίπου το 25%. Τα εμπορευματοκιβώτια αυτά είχαν προορισμό τα ελληνικά περιφερειακά λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων, χαρακτηριστικά 3.686 TEUs ο Βόλος, 4.078 TEUs το Ηράκλειο Κρήτης, 3.728 TEUs η Θεσσαλονίκη, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (11.117 teus), την Ιταλία (25.326 teus) , τη Σαουδική Αραβία (4.158 teus), τη Σιγκαπούρη (10.222 teus) και την Τουρκία(4.504 teus).

Το 2011, κατέφθασαν στον ΟΛΠ για μεταφόρτωση 169.076 teus. Η κύρια πηγή προέλευσης του φορτίου προς μεταφόρτωση ήταν τα ελληνικά περιφερειακά λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων, με το Βόλο να σημειώνει 11.837 TEUs και τη Θεσσαλονίκη 7.937 TEUs, η Ιταλία (37.474 teus), η Τουρκία (45.561 teus), η Κίνα (12.910 teus) κι η Σιγκαπούρη (9.486 teus). Ο κύριος όγκος αυτού του φορτίου κατευθυνόταν, κυρίως, στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (33.401 teus), στη Θεσσαλονίκη (18.031 teus), στην Ιταλία (31.369 teus), στην Κίνα (46.685 teus) και στην Τουρκία (19.077 teus).

Το 2012, κατέφθασαν στον ΟΛΠ για μεταφόρτωση 187.707 teus. Η κύρια πηγή προέλευσης του φορτίου προς μεταφόρτωση ήταν η Αίγυπτος (10.634 teus), η Ιταλία (29.942 teus), η Τουρκία (54.135 teus), το Ισραήλ (9.434 teus) κι η Κίνα (5.654 teus). Τα εμπορευματοκιβώτια είχαν κύριους προορισμούς τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (49.471 teus), τη Θεσσαλονίκη (19.348 teus), την Ιταλία (18.438 teus), την Κίνα (74.543 teus), τη Σαουδική Αραβία (37.280 teus) και την Τουρκία (21.684 teus).

Το 2013, κατέφθασαν στον ΟΛΠ για μεταφόρτωση 161.992 teus. Η κύρια πηγή προέλευσης του φορτίου προς μεταφόρτωση ήταν η Ισπανία (12.173 teus), η Ιταλία (14.408 teus), η Ρουμανία (16.558 teus) κι η Τουρκία (65.140 teus). Κύριοι προορισμοί η Θεσσαλονίκη (22.612 teus), τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (37.720 teus), η Κίνα (108.494 teus) , η Σαουδική Αραβία (36.449 teus) κι η Τουρκία (25.834 teus).

Σύμφωνα με την παρουσίαση του Επιχειρησιακού σχεδίου του ΟΛΠ την περίοδο 2014-2018, προβλέπονται τα παρακάτω (συμπεριλαμβανομένης της μεταφόρτωσης) (ΣΧΗΜΑ 15 – Πρόβλεψη διακίνησης ΟΛΠ):



ΠΗΓΗ: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΟΛΠ ΑΕ) "Επιχειρησιακό σχέδιο 2014-2018" Σεπτέμβριος 2014

Η MSC , όντας ο μεγαλύτερος πελάτης του λιμανιού στο σύνολό του, είναι υπεύθυνη για το 85% του φορτίου που διακινείται από το ΟΛΠ. Από τον τόπο προέλευσης του φορτίου και τον προορισμό, συμπεραίνουμε ότι πολλές από τις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου εξυπηρετούνται μέσω Πειραιά, ιδιαίτερα για τα φορτία που έρχονται ή έχουν τελικό προορισμό την Κίνα.

7.2 ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ ΤΗΣ COSCO

Το τερματικό της COSCO διαχειρίστηκε το 2013 2.500.000 teus , 19,5% πάνω από όσα διαχειρίστηκε το 2012.²⁶

Αναλυτικά, σε ό,τι έχει να κάνει με την μεταφόρτωση, το 2012 το τερματικό της COSCO σημείωσε τα παρακάτω νούμερα σε TEUs(ΣΧΗΜΑ 16 – Μεταφόρτωση ανά αγορά για την περίοδο 1/1-31/12/2012):

| ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΑΝΑ ΑΓΟΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 01/01 – 31/12/2012 | | | | | | | |
|----------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------|----------------|----------------|----------------|
| POL Lane / TEUs | T/S | | T/S TOTAL | POD Lane / TEUs | T/S | | T/S TOTAL |
| | ΚΕΝΑ | ΕΜΦΟΡΤ Α | | | ΚΕΝΑ | ΕΜΦΟΡΤ Α | |
| E.MED | 86.358 | 150.655 | 237.012 | E.MED | 25.798 | 184.926 | 210.724 |
| EUROPE | 14.550 | 92.622 | 107.172 | EUROPE | 9.708 | 84.393 | 94.101 |
| W.MED | 42.726 | 79.146 | 121.872 | W.MED | 17.377 | 123.751 | 141.128 |
| BLACK SEA | 11.302 | 33.056 | 44.358 | BLACK SEA | 11.662 | 82.244 | 93.906 |
| AR.GULF | 7.326 | 70.283 | 77.609 | AR.GULF | 0 | 10.137 | 10.137 |
| ASIA | 1.580 | 278.939 | 280.519 | ASIA | 22.174 | 103.666 | 125.840 |
| S.E.AFRICA | 72 | 4.105 | 4.177 | S.E.AFRICA | 0 | 1.861 | 1.861 |
| SOUTH AFRICA | 0 | 0 | 0 | SOUTH AFRICA | 0 | 0 | 0 |
| W.AFRICA | 259 | 1.308 | 1.567 | W.AFRICA | 0 | 1.586 | 1.586 |
| NORTH AMERICA | 41 | 6.103 | 6.144 | NORTH AMERICA | 1 | 12.444 | 12.445 |
| OCEANIA | 0 | 874 | 874 | OCEANIA | 0 | 1.484 | 1.484 |
| SOUTH AMERICA | 58 | 5.600 | 5.658 | SOUTH AMERICA | 2 | 3.681 | 3.683 |
| ANTARCTICA | 0 | 0 | 0 | ANTARCTI CA | 0 | 4 | 4 |
| OTHERS | 701 | 280 | 981 | OTHERS | 74.912 | 1.550 | 74.462 |
| TOTAL | 164.973 | 722.971 | 887.944 | TOTAL | 161.634 | 611.728 | 773.362 |

²⁶ <http://www.sigmalive.com/inbusiness/news/greek/119307>, τελευταία επίσκεψη 6/10/2014

Από τα δεδομένα του πίνακα μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ο μεγαλύτερος όγκος φορτίου που έρχεται για μεταφόρτωση στο λιμάνι του Πειραιά, στο τερματικό της COSCO, είναι από περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου (Τουρκία, Κύπρος, Λίβανος, Συρία, Ισραήλ, Αίγυπτος). Μελετώντας την εξαγωγική δραστηριότητα της Τουρκίας εκείνη την περίοδο, η οποία είχε φτάσει σε ιστορικά υψηλά επίπεδα ,152 δις δολάρια, παρατηρούμε ότι μεγάλος όγκος φορτίου μετακινήθηκε από την Τουρκία προς την Μέση κι Άπω Ανατολή, καθώς και την Αφρική κι Ευρώπη. Η φύση των εμπορευμάτων ήταν, κυρίως, ηλεκτρικές συσκευές, τρόφιμα, είδη ρουχισμού και μεταλλεύματα. Σύμφωνα με την έκθεση που δημοσίευσε η ING INTERNATIONAL TRADE STUDY για την Τουρκία²⁷, οι εξαγωγές της αναμένεται να αυξηθούν 13,9% ετησίως, φθάνοντας τα 295 δις δολάρια το 2017, γεγονός το οποίο θα φέρει την Τουρκία στην 29^η θέση των μεγαλύτερων εξαγωγέων παγκοσμίως. Η Κίνα αναμένεται να είναι μια αγορά στόχος για την Τουρκία , στην οποία αναμένεται να στρέψει μελλοντικά το εμπόριό της. Όλα τα παραπάνω συντελούν στην αύξηση του μεταφορτωτικού έργου από την Τουρκία στον Πειραιά εφόσον, ανεξαρτήτως από την κατάσταση που θα επικρατεί στα services των ναυτιλιακών γραμμών, εκτιμώ ότι ένας μεγάλος όγκος φορτίου θα εξακολουθεί να εκφορτώνεται στον Πειραιά για μεταφόρτωση σε χώρες της Άπω Ανατολής. Λόγω της κοινωνικοπολιτικής αστάθειας των περιοχών του Λιβάνου, της Συρίας και του Ισραήλ, πολλές ναυτιλιακές γραμμές χρησιμοποιούν τον Πειραιά σαν κέντρο μεταφόρτωσης. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της ναυτιλιακής γραμμής ZIM INTERGRATED SHIPPING SERVICES, η οποία αν και έχει έδρα στο Ισραήλ, άλλαξε το κέντρο μεταφόρτωσής της από την Haifa στον Πειραιά για εμπορικούς και λειτουργικούς λόγους. Η Ασία είναι η κύρια πηγή προέλευσης φορτίου στον Πειραιά προς μεταφόρτωση, γεγονός αναμενόμενο αν αναλογιστούμε ότι εξάγει σε όλες τις χώρες έτοιμα προϊόντα. Πολλές είναι οι ναυτιλιακές γραμμές οι οποίες από την Ασία για τις χώρες της Βόρειας Αφρικής , της Μαύρης Θάλασσας και της Ανατολικής Μεσογείου χρησιμοποιούν τον Πειραιά σαν κέντρο μεταφόρτωσης.²⁸

²⁷ <http://www.ingcb.com/media/232663/turkey.pdf>, τελευταία επίσκεψη 06/10/2014

²⁸ βλέπε κεφάλαιο 7 για ποιούς λόγους

Μεγάλος όγκος φορτίου μεταφορτώνεται στον Πειραιά για χώρες της Δυτικής Μεσογείου, της Βόρειας Αφρικής, της Μαύρης Θάλασσας, της Ανατολικής Μεσογείου και της Ασίας. Πολλές ναυτιλιακές γραμμές έχουν απευθείας service για την Ισπανία και την Ιταλία από την Άπω Ανατολή, συνεπώς συμπεραίνουμε πως τα περισσότερα φορτία που έχουν έρθει για μεταφόρτωση στον Πειραιά δεν πάνε Ισπανία ή Ιταλία, αλλά στις υπόλοιπες χώρες της Δυτικής Μεσογείου, κυρίως στην Βόρεια Αφρική. Ένας αξιοσημείωτος όγκος φορτίου μεταφορτώνεται στον Πειραιά για Μαύρη θάλασσα. Σκόπιμα θα αναρωτιόταν κάποιος γιατί να πραγματοποιείται η μεταφόρτωση στον Πειραιά κι όχι στο Marport (terminal στη Κωνσταντινούπολη). Δυο από τους λόγους που θα μπορούσαμε εύκολα να ισχυριστούμε είναι ότι το Marport παρεκκλίνει αρκετά από τη βασική ρότα των πλοίων που περνάνε από το Suez και ότι τα πολύ μεγάλα mother vessels που χρησιμοποιούνται συχνότερα από τις ναυτιλιακές τα τελευταία χρόνια είναι πιο εύκολο να ξεφορτώσουν και να κάνουν κινήσεις σε ένα λιμάνι με φυσικό άνοιγμα κι όχι στο Marport, με στενότερο φυσικό χώρο, λόγω του ότι βρίσκεται στην πύλη εισόδου της Μαύρης Θάλασσας.

Παρακάτω θα παρουσιάσουμε τα στοιχεία του τερματικού της COSCO για το 2013, υπογραμμίζοντας τυχόν μετακινήσεις φορτίων από κάποιες αγορές σε άλλες. (ΣΧΗΜΑ 17 – Μεταφόρτωση ανά αγορά για την περίοδο 1/1-31/12/2013).

| ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΑΝΑ ΑΓΟΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 01/01 – 31/12/2013 | | | | | | | |
|-----------------------------------------------------------------|-------------|-----------------|------------------|------------------------|-------------|-----------------|------------------|
| POL Lane / TEUs | T/S | | T/S TOTAL | POD Lane / TEUs | T/S | | T/S TOTAL |
| | KENA | ΕΜΦΟΡΤ Α | | | KENA | ΕΜΦΟΡΤ Α | |
| E.MED | 80.325 | 181.248 | 261.573 | E.MED | 27.297 | 225.964 | 253.261 |
| EUROPE | 7.958 | 123.931 | 131.889 | EUROPE | 10.324 | 107.005 | 117.329 |
| W.MED | 68.392 | 62.816 | 131.208 | W.MED | 22.502 | 110.668 | 133.170 |
| BLACK SEA | 35.410 | 65873 | 101.283 | BLACK SEA | 7.130 | 138.597 | 145.727 |
| AR.GULF | 12.106 | 75.304 | 87.410 | AR.GULF | 0 | 8.347 | 8.347 |
| ASIA | 576 | 344.433 | 345.009 | ASIA | 36.012 | 139.784 | 175.796 |
| S.E.AFRICA | 147 | 5.363 | 5.510 | S.E.AFRICA | 0 | 1.963 | 1.963 |
| SOUTH AFRICA | 0 | 0 | 0 | SOUTH AFRICA | 0 | 0 | 0 |

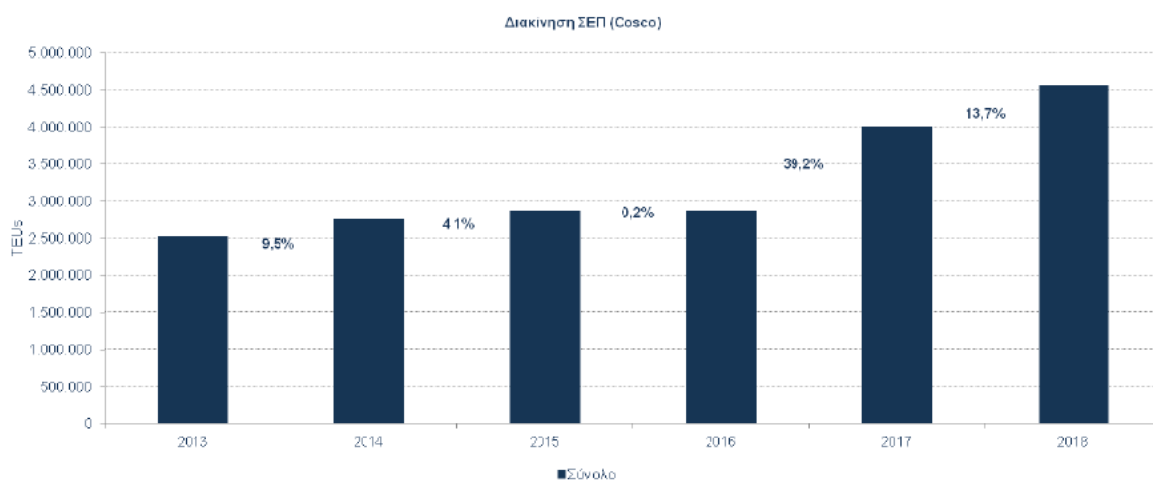
| | | | | | | | |
|----------------------|----------------|----------------|------------------|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| W.AFRICA | 7 | 747 | 754 | W.AFRICA | 0 | 1.991 | 1.991 |
| NORTH AMERICA | 695 | 18.673 | 19.368 | NORTH AMERICA | 55 | 18.543 | 18.598 |
| OCEANIA | 14 | 738 | 752 | OCEANIA | 0 | 761 | 761 |
| SOUTH AMERICA | 2 | 3.322 | 3.324 | SOUTH AMERICA | 2 | 3.943 | 3.945 |
| ANTARCTICA | 0 | 0 | 0 | ANTARCTICA | 0 | 0 | 0 |
| OTHERS | 32 | 227 | 259 | OTHERS | 96.133 | 1.568 | 97.701 |
| TOTAL | 205.664 | 882.674 | 1.088.337 | TOTAL | 199.455 | 759.134 | 958.589 |

Από τον παραπάνω πίνακα, παρατηρούμε ότι υπάρχει μια αύξηση της τάξης του 10% στα φορτία που καταφθάνουν για μεταφόρτωση στο τερματικό της COSCO από την Ανατολική Μεσόγειο και περίπου 23% στα φορτία που καταφθάνουν από Ασία. Σύμφωνα με όσα προαναφέραμε για τις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου, και ιδιαίτερα την Τουρκία, είναι αναμενόμενη μια τέτοια αύξηση στο μεταφορτωτικό έργο του Πειραιά. Επιπλέον, η Κίνα και γενικότερα η Ασία, αυξάνει ολοένα το φορτίο που στέλνει στον Πειραιά για μεταφόρτωση. Η Κίνα είναι, πλέον, η χώρα στον κόσμο με το μεγαλύτερο εμπόριο προϊόντων, ξεπερνώντας τις ΗΠΑ για πρώτη φορά στη διεθνή κατάταξη, καθώς έκλεισε το 2013 με στοιχεία ρεκόρ για το εμπορικό της ισοζύγιο. Συνολικά για το 2013 οι εξαγωγές της Κίνας αυξήθηκαν κατά 7,9%²⁹. Σχετικά με τα φορτία που μεταφορτώνονται στον Πειραιά, εξακολουθούν οι κύριοι προορισμοί να είναι η Ανατολική Μεσόγειος και η Ασία. Από τον Πειραιά εξακολουθούν να φεύγουν πολλά φορτία μεταφόρτωσης στην Μαύρη Θάλασσα, κλείνοντας το 2013 με 145.727 teus, έναντι 93.906 teus το 2012. Θα μπορούσαμε να κάνουμε μια εκτίμηση για το 2014, σε ό,τι έχει να κάνει με τα φορτία που αποστέλλονται στην Μαύρη Θάλασσα, και ειδικά στη Ρωσία. Επειτα από το εμπάργκο της Ρωσίας και την απαγόρευση εισαγωγής φρούτων και οπωρολαχανικών από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αναμένεται η Ρωσία να αναζητήσει άλλες αγορές για να καλύψει τις ανάγκες της, όπως αυτές της Κίνας και της Τουρκίας, συνεπώς το φορτίο για Ρωσία, και κατ'επέκταση Μαύρη Θάλασσα, θα

²⁹ <http://www.thepressproject.gr/article/54299/I-Kina-perase-proti-pagkosmios-sto-emporio-agathon>, τελευταία επίσκεψη 13/10/2014

αυξηθεί, άρα και το μεταφορτωτικό έργο στον Πειραιά ενδεχομένως να φανεί αυξημένο το 2014. Γενικά, η αύξηση στο μεταφορτωτικό έργο στο τερματικό της COSCO οφείλεται και στην αύξηση της παραγωγικότητας που σημείωσε, με αύξηση των κινήσεων των γερανογεφυρών ανά ώρα ανά βάρδια και αναμένεται και περαιτέρω αύξηση με την ανάπτυξη του προβλήτα 3 που έλαβε χώρα στις αρχές του 2014.

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο 2014- 2018 του Λιμένος Πειραιώς αναμένεται η παρακάτω διακίνηση στο τερματικό της COSCO (ΣΧΗΜΑ 18 – Επιχειρησιακό σχέδιο 2014-2018)



ΠΗΓΗ: Επιχειρησιακό Σχέδιο 2014- 2018 του Λιμένος Πειραιώς

7.3 ΚΕΝΤΡΟ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ Ή PORT SAID?

Σε αυτό το κεφάλαιο θα προσπαθήσουμε να κάνουμε μια σύγκριση του τερματικού της Cosco στον Πειραιά με το Port Said East. Επιλέγουμε το Port Said, καθώς θεωρούμε ότι αποτελεί τη σοβαρότερη απειλή για το λιμάνι του Πειραιά στη διεκδίκηση του τίτλου “hub port in East Mediterranean”, πρώτον εξαιτίας του γεγονότος ότι έχει τις ίδιες αγορές-στόχους με το λιμάνι του Πειραιά (για παράδειγμα την Ανατολική Μεσόγειο) και δεύτερον εξαιτίας της γεωγραφικής του θέσης, στην είσοδο του Suez Canal, από την οποία το 2013 πέρασαν 6.014 containerships³⁰. Επιλέγουμε, συγκεκριμένα, το east terminal του Port Said(SCCT) το οποίο είναι πιο καινούργιο,

³⁰ Suez Canal port authority, <http://www.suezcanal.gov.eg/TRstat.aspx?reportId=3> τελευταία επίσκεψη 13/10/2014

διαθέτει πιο εξελιγμένο εξοπλισμό και διαχειρίζεται μεγαλύτερο όγκο φορτίου από το west terminal.

7.3.1 PORT SAID EAST: ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ SWOT ANALYSIS

Το λιμάνι βρίσκεται στην βόρεια είσοδο της διώρυγας του Σουέζ, στη συμβολή τριών ηπείρων και στο σταυροδρόμι της πιο σημαντικής, για το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, διαδρομής ανάμεσα στην Ανατολή και τη Δύση. Η απόστασή του από το Κάιρο είναι περίπου 200 χλμ κι από την Αλεξάνδρεια περίπου 225χλμ..

Τα χαρακτηριστικά του λιμανιού είναι τα παρακάτω (ΣΧΗΜΑ 19 – Χαρακτηριστικά λιμανιού Port Said):

| EQUIPMENT | CURRENT | EXPECTED BY 2015-2016 |
|--------------------------|-----------------------|------------------------------|
| CRANES | 18 SUPER POST PANAMAX | 22 SUPER POST PANAMAX |
| QUAY LENGTH | 2400m | 2400m |
| VESSEL DRAFT/WATER DEPTH | 15m/17m | 16m/18,5m |
| TERMINAL AREA | 1000000m ² | 1200000m ² |
| TERMINAL CAPACITY | 4,2 million TEUs | 5,4 million TEUs |
| REEFER PLUGS | 2944 | 2944 |
| EMPLOYEES | 1500 | 2350 |

ΠΗΓΗ: SCCT presentation December 2013

Σε ό,τι έχει να κάνει με τη διαχείριση του τερματικού εμπλέκονται οι παρακάτω διαχειριστές τερματικών με τα ανάλογα ποσοστά, APM terminals 55%, COSCO pacific 20%, Suez Canal Authority Affiliates 10,3%, National Bank of Egypt 5% και Egyptian private sector 9,7%.³¹

Το 2013 το λιμάνι του Port Said, και τα δυο τερματικά, διαχειρίστηκε τους παρακάτω όγκους φορτίων (σε TEU) (ΣΧΗΜΑ 20 - Port Said(West and East terminal) σε TEU για το 2013) :

| PORT | LOCAL CARGO(import+export) | TRANSIT | TOTAL |
|----------------|-----------------------------------|------------------|------------------|
| EAST PORT SAID | 534.717 | 1.638.717 | 2.173.434 |
| WEST PORT SAID | 200.188 | 144.410 | 344.598 |
| TOTAL | 734.905 | 1.783.127 | 2.518.032 |

ΠΗΓΗ: data collected by Arkas Agency at Port Said (operation department)

Παρατηρούμε ότι υπάρχει εμφανής διαφορά μεταξύ των δυο τερματικών, σε ό,τι έχει να κάνει με το φορτίο που διαχειρίζονται, κι αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το Port Said East είναι σχετικά νέο τερματικό με πιο εξελιγμένο εξοπλισμό. Επιπλέον, από την κατανομή του φορτίου παρατηρούμε ότι το 70% του συνολικού φορτίου , που διαχειρίζονται και τα δυο τερματικά, είναι προς μεταφόρτωση.

³¹ SCCT presentation December 2013, data collected by Arkas Agency at Port Said (operation department)

Πραγματοποιώντας SWOT analysis για το λιμάνι του Port Said έχουμε τα εξής (ΣΧΗΜΑ 21 - SWOT analysis Port Said):

| STRENGTHS | WEAKNESSES |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Γεωγραφική Θέση • Κλίμα • Μεγάλη έκταση • Φυσικό βάθος λιμανιού • Δυνατοί διαχειριστές (APM, COSCO) | <ul style="list-style-type: none"> • Φτωχή σύνδεση με ενδοχώρα • Σύνθετες τελωνειακές διαδικασίες • Κοινωνικοπολιτική αστάθεια • Μεγάλη συμφόρηση/μεγάλες καθυστερήσεις |
| OPPORTUNITIES | THREATS |
| <ul style="list-style-type: none"> • Μεγάλη αγορά • Δυνατότητα επέκτασης • Αύξηση εμπορίου (Ασίας-Ευρώπης) | <ul style="list-style-type: none"> • Γειτονικά λιμάνια-ανταγωνιστές • Πειρατεία |

Παρακάτω αναλύουμε τα στοιχεία που συμπεριλάβαμε στη SWOT analysis:

STRENGTHS

- Γεωγραφική θέση: Όπως προαναφέραμε, το λιμάνι του Port Said διακρίνεται για τη στρατηγική γεωγραφική του θέση. Συνδέοντας τη Μεσόγειο με την Ερυθρά θάλασσα αποτελεί μεγάλο σταυροδρόμι της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Χάρη στο γεγονός ότι αποτελεί κέντρο μεταφόρτωσης για πολλές χώρες της Ανατολικής Μεσογείου έχει “χτιστεί” ένα μεγάλο δίκτυο με feeder vessels που εξυπηρετούν το λιμάνι. Αν αναλογιστούμε ότι βρίσκεται ακριβώς πάνω στη διαδρομή που συνδέει την Ασία με την Ευρώπη μέσω της διώρυγας του Σουέζ, θα συμπεράνουμε ότι είναι λογικό πολλές

γραμμές *feeder* να έχουν τακτικά δρομολόγια για διάφορες άλλες χώρες της Μεσογείου, έχοντας σα σημείο αναφοράς τους το Port Said.

- Μεγάλη έκταση: Η μεγάλη έκταση που διαθέτει το λιμάνι ευνοεί τα διάφορα έργα επέκτασης, που είναι σχεδιασμένο να πραγματοποιηθούν μελλοντικά, τα οποία αφενός θα βελτιώσουν την σύνδεση του λιμένος με την ενδοχώρα και αφετέρου θα δημιουργήσουν τις κατάλληλες συνθήκες ώστε η στοιβασία και η εσωτερική μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων να γίνεται σε λιγότερο χρόνο, χωρίς καθυστερήσεις.
- Φυσικό βάθος λιμανιού: Το λιμάνι διαθέτει ήδη μεγάλο βάθος γεγονός που το κάνει ικανό να εξυπηρετεί πολύ μεγάλα πλοία με μεγάλο βύθισμα. Όπως αναφέραμε στο κεφάλαιο 2.3, αναμένεται να μας απασχολήσει μελλοντικά η γιγάντωση των πλοίων, δίνοντας στα λιμάνια με φυσικό μεγάλο βύθισμα ένα αξιοσημείωτο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη διεκδίκηση του τίτλου “hub port in Mediterranean”.
- Δυνατοί διαχειριστές: Έχοντας αναλάβει το μεγαλύτερο ποσοστό της διαχείρισης η APM κι η COSCO, εταιρείες που βρίσκονται στην 3^η και 5^η θέση αντίστοιχα στην παγκόσμια κατάταξη διαχειριστών, αντιλαμβανόμαστε ότι είναι επόμενο να γίνουν σημαντικά έργα για την ανάπτυξη του λιμένος σε πιο εντατικούς ρυθμούς.

WEAKNESSES

- Φτώχη σύνδεση με την ενδοχώρα: Σχεδόν όλα τα εμπορευματοκιβώτια, που καταφθάνουν στο λιμάνι, στέλνονται στους τελικούς παραλήπτες μέσω οδικών μεταφορών κι αυτό δημιουργεί προβλήματα, προκαλώντας μεγάλη συμφόρηση στο λιμάνι, και ακριβώς έξω από αυτό, γεγονός που έχει σαν συνέπεια αργοπορημένες παραδόσεις. Επιπλέον, σύμφωνα με το Global Competiveness Report 2013-2014, η Αίγυπτος βρίσκεται στην 122^η θέση παγκοσμίως, ανάμεσα σε 148 χώρες, για την ποιότητα των δρόμων της έχοντας βαθμολογία 2.7 / 7, γεγονός που δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο την ομαλή μετακίνηση των φορτίων. Τα έργα υποδομής χρηματοδοτούνται κυρίως από το δημόσιο φορέα κι είναι επιτακτικής ανάγκης η δραστηριοποίησή του για μια αειφόρο ανάπτυξη του λιμανιού κι αποδοτική σύνδεση με την ενδοχώρα.

- Σύνθετες τελωνειακές διαδικασίες: Το τελωνείο απαιτεί το φορτίο να συνοδεύεται με εγγυητική επιστολή και η μεταφορά του να γίνεται με ένα μόνο μέσο μεταφοράς. Αν το φορτίο πρόκειται να φορτωθεί και σε κάποιο άλλο μέσο μεταφοράς χρειάζεται και δεύτερη εγγυητική επιστολή, κάτι που δημιουργεί επιπλέον κόστος κι απώλεια χρόνου.
- Κοινωνικοπολιτική αστάθεια: Οι συνεχείς αναταράξεις στο εσωτερικό της Αιγύπτου αλλά και των γειτονικών της χωρών δημιουργούν ένα κλίμα αβεβαιότητας για το κατά πόσο το καράβι θα μπορέσει να δέσει με ασφάλεια χωρίς να υπάρχει κίνδυνος φθοράς τόσο για το πλοίο όσο και για το φορτίο. Επιπλέον, ακόμη κι όταν δεν υπάρχει άμεσος κίνδυνος για το πλοίο ή το φορτίο, οι αναταράξεις δημιουργούν μεγάλες καθυστερήσεις στο λιμάνι, το οποίο, σε περιόδους εντάσεων, υπολειτουργεί.
- Μεγάλη συμφόρηση/μεγάλες καθυστερήσεις: Όπως είπαμε προηγουμένως, η έλλειψη υποδομών για σύνδεση του λιμανιού με την ενδοχώρα δημιουργεί μεγάλες καθυστερήσεις στο λιμάνι, δημιουργώντας δυσχερείς καταστάσεις για τις ναυτιλιακές γραμμές οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις παρακάμπτουν το λιμάνι του Port Said σε κάποιο συγκεκριμένο δρομολόγιό τους. Καθώς το καράβι περιμένει διαθέσιμη θέση παραβολής για να δέσει, τα λειτουργικά του κόστη όλο κι αυξάνονται δημιουργώντας τόσο οικονομικό πρόβλημα στην ίδια την εταιρεία, όσο κι ασυνέπεια ως προς την μεταφορική υπηρεσία που προσφέρει, εφόσον ο φορτωτής πριν κλείσει την συμφωνία με την εκάστοτε γραμμή, είχε συμφωνήσει κι ένα χρόνο ταξιδιού που δεν είναι δυνατόν να τηρηθεί.³²

OPPORTUNITIES

- Μεγάλη αγορά: Υπάρχει μια μεγάλη αγορά για το λιμάνι. Η εκτίμηση του πληθυσμού της χώρας είναι περίπου 80 εκατομμύρια, και αναμένεται να φθάσει τα 94 εκατομμύρια μέχρι το 2020 (έκθεση EMDDB, 2008). Το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου της Αιγύπτου γίνεται δια θαλάσσης.

³² βλέπε <http://www.cma-cgm.com/static/IT/attachments/MNMED138%20-%20CMA%20CGM%20Port%20Said%20East%20congestion%20notice.pdf> ανακοίνωση της CMA για τις καθυστερήσεις στο Port Said.

- Δυνατότητες επέκτασης: βλ. Μεγάλη Έκταση
- Αύξηση του εμπορίου Ασίας-Ευρώπης: Όσο η παγκόσμια οικονομική ύφεση βελτιώνεται, αναμένεται αύξηση του εμπορίου . Σύμφωνα με έκθεση της Global Industry Analysts , το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων θα φτάσει τα 731.88 εκ TEUs μέχρι το 2017. Το εμπόριο μεταξύ Ασίας- Βόρειας Αμερικής και Ασίας-Ευρώπης θα αποτελέσει την ατμομηχανή της αύξησης της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων.³³ Συνεπώς, ολοένα και περισσότερα φορτία θα διαπερνούν τη διώρυγα του Σουέζ και πολλά από αυτά είτε θα μεταφορτώνονται στο Port Said είτε θα καταφθάνουν ως τοπικό φορτίο.
- Γειτονικά λιμάνια ανταγωνιστές: Ο λιμενικός ανταγωνισμός είναι πλέον μεγάλος. Όλοι οι μεγάλοι διαχειριστές τερματικών προσπαθούν να δημιουργήσουν τις κατάλληλες προδιαγραφές στα λιμάνια που διαχειρίζονται ώστε να αποκτήσουν ισχυρό όνομα στη Μεσόγειο. Ο Πειραιάς, το Gioia Tauro και το Marsaxlokk είναι από τους μεγαλύτερους ανταγωνιστές του Port Said για τη μοιρασιά της πίτας της Μεσογείου.
- Πειρατεία: Η έντονη δραστηριότητα των πειρατών στα ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας αυξάνεται με ανησυχητικούς ρυθμούς απειλώντας την ασφάλεια των πλοίων που διέρχονται από το Σουέζ. Το Σουέζ είναι η πιο σύντομη κι οικονομική διαδρομή του εμπορίου Ασίας-Ευρώπης, εξαιτίας όμως της έξαρσης της πειρατείας πολλοί πλοιοκτήτες επαναπροσδιορίζουν τη διαδρομή έτσι ώστε να γίνεται μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, στα νότια της Αφρικής. Μια τέτοια πρακτική, εαν εφαρμοστεί από την πλειοψηφία των πλοιοκτητών, θα προκαλέσει μεγάλη μείωση στα πλοία που περνούν από το Σουέζ .

³³ <http://www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=4240&lang=gr&cat=26>, τελευταία επίσκεψη 15/10/2014

7.3.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Πραγματοποιώντας την swot analysis για το Port Said, παρατηρούμε ότι πολλά από τα στοιχεία που αναφέραμε θα χρησιμοποιούσαμε και για μια αντίστοιχη ανάλυση για το λιμάνι του Πειραιά. Αν μια τέτοια γενίκευση θεωρείται επικίνδυνη κι απλουστευτική, θα συμπληρώσω λέγοντας ότι δεν υπάρχει απάντηση στο ζήτημα που θέσαμε στην αρχή του κεφαλαίου 7.3. Ο λόγος είναι απλός, δεν τίθεται θέμα επιλογής, η ερώτηση που θέσαμε ήταν ρητορική και τροφή για σκέψη. Οι ναυτιλιακές γραμμές πράγματι επιλέγουν κάποιο λιμάνι ως hub port αλλά αυτό δεν είναι εσαεί και δεν μπορεί να είναι άλλωστε σε ένα τόσο ταχέως μεταβαλλόμενο και δυναμικό περιβάλλον, όπως είναι οι θαλάσσιες μεταφορές. Τα hub ports αλλάζουν γιατί αλλάζει η ζήτηση, οι ροές των αγαθών, οι πολιτικές που ακολουθούν οι ναυτιλιακές γραμμές κ.α. Έχοντας σαν βάση το παραπάνω πλαίσιο που θέσαμε, μπορούμε να αναφέρουμε ότι, βεβαίως, και το Port Said κι ο Πειραιάς έχουν όλα εκείνα τα στοιχεία που απαιτούνται για να αποτελέσουν hub port της Ανατολικής Μεσογείου, ή ορθότερα θα μπορούσαμε να πούμε ότι κάποια ναυτιλιακή γραμμή θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί τις υπηρεσίες που προσφέρουν αυτά τα δυο λιμάνια, σε συνδυασμό με τη γεωγραφική τους θέση και όσα έχουμε προαναφέρει, για να μεταφορτώνει τα εμπορευματοκιβώτιά της εκεί για διάφορους προορισμούς, δεδομένου ότι τα λιμάνια αυτά πλαισιώνονται από ένα αξιόπιστο δίκτυο feeder vessels. Ξαναυπογραμμίζουμε ότι κάτι τέτοιο δεν είναι μόνιμο και δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να ξαναλλάξει από τις εκάστοτε υπάρχουσες συνθήκες και την πολυπλοκότητα που διακρίνει τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών. Εν κατακλείδι, σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν, και βάση της δικής μου προσωπικής εμπειρίας, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι στην κούρσα του λιμενικού ανταγωνισμού στη Μεσόγειο, κέντρο μεταφόρτωσης είναι πιθανό να επιλεγεί όποιο λιμάνι δείχνει μια ανοδική τάση στην εγχώρια αγορά του, βεβαίως θα ήταν θεμιτό από τις ναυτιλιακές γραμμές να συνδυάζει και τα στοιχεία που έχει ο Πειραιάς και το Port Said. Κάτι τέτοιο φαίνεται να έχει μια ενδιαφέρουσα διάσταση, αν σκεφτούμε το παρακάτω: με τη γιγάντωση των πλοίων οι ναυτιλιακές γραμμές θα έχουν σα βασικό τους στόχο την όσο το δυνατό μεγαλύτερη χρησιμοποίηση του χώρου για την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, όταν όμως η αγορά του λιμανιού μεταφορτώσεως είναι αδύναμη, η ναυτιλιακή γραμμή προσπαθεί να «γεμίσει» τους χώρους της είτε με φορτίο μεταφόρτωσης είτε με φορτία για άλλα λιμάνια που βρίσκονται πάνω στη θαλάσσια διαδρομή που ακολουθεί το πλοίο. Αυτό προκαλεί μια αβεβαιότητα για τη γραμμή, η

οποία αντικρίζοντας τη χαμηλή εξαγωγική και εισαγωγική δραστηριότητα κάποιου λιμανιού που σκέφτεται να κάνει hub port, διερωτάται εύστοχα αν και τα feeder vessels έχουν αρκετό φορτίο για να συντηρήσουν την αξιοπιστία των αναχωρήσεων τους και να μπορούν να ανταπεξέλθουν με τα λειτουργικά τους κόστη. Είναι επόμενο ότι θέλουν να υπάρχει μια δικλείδα ασφαλείας έτσι ώστε σε περιόδους που το φορτίο προς μεταφόρτωση μπορεί να είναι χαμηλό, να μπορεί το feeder service να υποστηριχθεί από τοπικό φορτίο. Τέλος, όταν η αγορά μιας χώρας είναι αδύναμη, είναι επόμενο οι φορτωτές ή οι παραλήπτες να διεκδικήσουν χαμηλό ναύλο για θαλάσσια μεταφορά από τη ναυτιλιακή γραμμή, η οποία θα στραφεί σε άλλες αγορές για να καλύψει τον χώρο στα πλοία της με υψηλότερο ναύλο.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το πεδίο δραστηριοτήτων που περιλαμβάνει το δίπτυχο μεταφορές-logistics, αποτελεί διεθνώς μια σημαντική οικονομική δραστηριότητα. Ο ρόλος των λιμένων παγκοσμίως έχει αλλάξει. Δεν περιορίζεται μόνο στις αφίξεις κι αναχωρήσεις πλοίων αλλά παίρνει μια πολυδιάστατη μορφή, δημιουργώντας ένα μεγάλο φάσμα εμπορικών ευκαιριών κι άλλων πρόσθετων υπηρεσιών. Για να γίνει πιο κατανοητός αυτός ο νέος ρόλος των λιμένων θα πρέπει να εστιάσουμε στην εφοδιαστική αλυσίδα όπως έχει διαμορφωθεί τα τελευταία χρόνια. Η εφοδιαστική αλυσίδα δεν ξεκινάει από το λιμάνι ούτε από το εργοστάσιο παραγωγής τελικών προϊόντων. Ξεκινά από τη θέση παραγωγής των πρώτων υλών και καταλήγει στον τελικό χρήστη, πιθανότατα σε κάποια άλλη χώρα. Στην παρούσα φάση όπου η οικονομία φέρει τα χαρακτηριστικά της παγκοσμιοποίησης, η μετατόπιση μεγάλου μέρους της παραγωγής σε χώρες της Άπω Ανατολής, αλλά και η μετατόπιση οικονομικών δραστηριοτήτων γενικά στις χώρες BRIC (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα) προκαλεί μεγάλες μεταβολές κι αναδεικνύει την ιδιαίτερα σημαντική συμβολή του τομέα των μεταφορών.

Η Ασία φαίνεται ότι τροφοδοτεί όλες τις ανεπτυγμένες κι αναπτυσσόμενες χώρες του κόσμου με έτοιμα προϊόντα. Επιπλέον φαίνεται ότι είναι ο κορυφαίος προορισμός για απορρίμματα (χαρτιού, μετάλλου, πλαστικού) αφού το 2010 εισήγαγε περίπου 7,4³⁴ εκατομμύρια τόνους πλαστικού (plastic scrap) , 28 εκατομμύρια τόνους χαρτιού (waste paper) και 5,8 εκατομμύρια τόνους μετάλλου (scrap metal). Μεταξύ 2000 και 2008, οι ευρωπαϊκές εξαγωγές πλαστικού αυξήθηκαν κατά 250% και περίπου το 87% εξ αυτών κατέληξε στην Κίνα. Η Κίνα κατέχει το 70% παγκοσμίως της αγοράς χαρτιού κι αυτό γιατί διαθέτει πολλές μεγάλες βιομηχανίες που ανακυκλώνουν κι επεξεργάζονται το waste paper. Ο ρόλος της επηρεάζει το χάρτη των θαλάσσιων μεταφορών , καθώς και τον ανταγωνισμό ναύλων που υπάρχει μεταξύ των διάφορων ναυτιλιακών γραμμών, καθώς στις θαλάσσιες διαδρομές που συνδέουν την Ασία με την Ευρώπη τα ναύλα αλλάζουν κάθε εβδομάδα, ίσως και δύο φορές μέσα στην εβδομάδα, ακολουθώντας τις περισσότερες φορές την επιβολή GRI(General Rate Increase) στην αρχή του μηνός με σταδιακή μείωση κατά τη διάρκεια του μηνός κι επιβολή επόμενου GRI τον ακόλουθο

³⁴ <http://www.theguardian.com/environment/2013/jun/14/waste-trade-china-recycling-rubbish>, τελευταία επίσκεψη 03/11/2014

μήνα. Με αυτό τον τρόπο οι πλοικτήτριες εταιρείες ρυθμίζουν τη ζήτηση και την προσφορά.

Αναφερόμαστε εκτενέστερα στο ρόλο της Ασίας και δίνουμε ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξή της, καθώς θεωρούμε ότι είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την κατανομή και διανομή του φορτίου στη Μεσόγειο και κατ'επέκταση στην Βόρεια και Κεντρική Ευρώπη. Η συντομότερη διαδρομή για να φτάσει ένα φορτίο στην Μεσόγειο από την Ασία είναι μέσω της διώρυγας του Suez. Η αύξηση της ροής φορτίων από Ασία προς Ευρώπη, αύξησε το μερίδιο αγοράς των λιμανιών της Μεσογείου, τα οποία φαίνεται να αναδεικνύονται ολοένα και περισσότερο σε πύλες εισόδου των ασιατικών φορτίων για τον υπόλοιπο κορμό της Ευρώπης. Η γεωγραφική θέση του Πειραιά, σε συνδυασμό με τη ραγδαία ανάπτυξη που έχει παρουσιάσει τα τελευταία χρόνια, τον καθιστούν υποψήφιο λιμάνι μεταφόρτωσης για πολλές ναυτιλιακές γραμμές. Στο ερώτημα αν θα μπορούσε να αποτελέσει κέντρο μεταφόρτωσης για κάποια ναυτιλιακή γραμμή η απάντηση είναι ναι, όπως και ήδη αποτελεί κέντρο μεταφόρτωσης αρκετών ναυτιλιακών γραμμών. Διαθέτει κατάλληλη υποδομή κι ανωδομή να διαχειριστεί πολύ μεγάλα πλοία με ταχύτητα κι αξιοπιστία. Αυτό που θέλουμε, όμως, να τονίσουμε είναι οτι η επιλογή ενός κέντρου μεταφορτώσεως από κάποια ναυτιλιακή γραμμή δεν είναι απόλυτη και χαρακτηρίζεται από την ρευστότητα του παγκόσμιου εμπορίου, καθώς και τις τρέχουσες συνθήκες στα λιμάνια. Το λιμάνι του Port Said υποφέρει από congestion περίπου 3 χρόνια τώρα, το λιμάνι του Πειραιά αντιμετωπίζει κι εκείνο περιόδους με μεγάλη συμφόρηση πλοίων αλλά δεν είναι κάτι μόνιμο. Το ερώτημα είναι αν ο Πειραιάς θα μπορέσει να αντέξει την αναμενόμενη αύξηση του φορτίου προς μεταφόρτωση που υπολογίζεται οτι θα έχει. Θα υποφέρει από συμφόρηση, ωθώντας τις ναυτιλιακές γραμμές στην επιλογή κάποιου ανταγωνιστή του στην Μεσόγειο σαν κέντρο μεταφόρτωσης; Ένα κατά τη γνώμη μου ουσιαστικό βήμα στην καταπολέμηση της συμφόρησης στο λιμάνι είναι η κυκλοφορία όλων των οχημάτων εντός κι εκτός λιμανιού να γίνεται ομαλά χωρίς καθυστερήσεις. Κάτι τέτοιο απαιτεί τη βελτίωση των οδικών δικτύων εξωτερικά του λιμανιού. Επιπλέον η ύπαρξη αρκετού χώρου στοιβασίας των containers είναι απαραίτητη ώστε να μην υπάρχουν καθυστερήσεις εσωτερικά. Αναφέραμε δυο από τα στοιχεία που βοηθούν στην καταπολέμηση του congestion, φυσικά κι υπάρχουν πολλά ακόμη, όπως η αύξηση των θέσεων παραβολής, η λειτουργία των γερανογεφύρων στην μέγιστη παραγωγικότητα κ.α.

Όπως αναφέραμε σε προηγούμενα κεφάλαια, ένα λιμάνι για να αναδειχθεί σε κέντρο μεταφορτώσεων και γενικότερα για να προσελκύσει ναυτιλιακές γραμμές,

πρέπει να δείχνει μια ισχυρή εικόνα και στην τοπική του αγορά. Η ύφεση που επικράτησε στην χώρα την τελευταία εξαετία με συνέπεια τη συρρίκνωση της εγχώριας βιομηχανικής παραγωγής, τη μείωση της κατανάλωσης, τη συρρίκνωση των εισαγωγών κλπ, οδήγησε σε δραστική μείωση της ζήτησης θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς. Πολλές επιχειρήσεις εξαιτίας σοβαρών προβλημάτων ρευστότητας που αντιμετώπιζαν αναγκάστηκαν να οδηγηθούν σε διακοπή της λειτουργίας τους. Οι εισαγωγές εμπορευμάτων στην Ελλάδα εμφανίζουν πτωτική πορεία τα τελευταία χρόνια λόγω της οικονομικής ύφεσης. Η συνολική αξία των εισαγωγών μειώθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 2,81% την περίοδο 2011-2013, για να διαμορφωθεί στα 46.883.000 εκατομύρια ευρώ το 2013. Αντίθετα, η συνολική αξία των εξαγωγών εμπορευμάτων κινήθηκε ανοδικά την τελευταία τριετία, με ετήσιο μέσο ρυθμό αύξησης 9,22%, λόγω της εξωστρέφειας που έδειξαν πολλές εγχώριες επιχειρήσεις προκειμένου να αντιμετωπίσουν την παρατεταμένη κρίση. Η Ρωσία αποτελεί την κυριότερη χώρα προέλευσης των εισαγωγών για το 2013 ενώ η Τουρκία φαίνεται να είναι η κυριότερη χώρα προορισμού των εμπορευμάτων που εξάγονται από την Ελλάδα.

Η ζήτηση θαλάσσιων υπηρεσιών είναι παράγωγος ζήτηση της ζήτησης αγαθών. Όσο ενισχύεται η εγχώρια οικονομία της Ελλάδας, τόσο ο Πειραιάς θα αναδεικνύεται περισσότερο στην Μεσόγειο και θα μπορεί με το τοπικό φορτίο να καλύψει κάποια από τη χωρητικότητα των mother vessels τα οποία θα τον προτιμήσουν σαν κέντρο μεταφόρτωσης, αποχωρώντας από το λιμάνι χωρίς κενά slots. Ο Πειραιάς έχει τις βάσεις να αποτελέσει λιμάνι κόμβο στην Μεσόγειο τόσο για τη μεταφόρτωση όσο και για την προώθηση, μέσω οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, προϊόντων στην Ευρώπη, χρειάζονται προσπάθειες από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς κι έργα, ειδικά στο χερσαίο δίκτυο συγκοινωνιών, ώστε να καταφέρει ο Πειραιάς να ανέβει σε υψηλότερο βάθρο τόσο στην αγορά της Μεσογείου όσο και στην παγκόσμια.

9. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Icap Group (2014), *Κλαδική μελέτη ICAP GROUP - Υπηρεσίες διαμεταφοράς Μάιος 2014*
- Σ. Παπαδημητρίου – Ο. Σχινάς (2004), *Εισαγωγή στα Logistics*, Εκδ. Σταμούλης
- Κ. Χλωμούδης (2011), *Τάσεις και εξελίξεις στη λιμενική βιομηχανία*, Εκδ. Παπαζήση
- Ηλιοπούλου Καλλιόπη (2004), Πτυχιακή εργασία: *Ο ρόλος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και τη ναυτιλία*
- Ναυτεμπορική (20/08/2014), *ΟΛΠ: Τρέχει η πώληση με ρεκόρ διακίνησης* σελ.12
- Α. Παρδάλη (2001), *Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*, Εκδ. Σταμούλης
- Β. Μιχαλόπουλος (2006), Πτυχιακή εργασία: *Ο λιμενικός ανταγωνισμός στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων στην Μεσόγειο & ο ρόλος του Λιμένος Πειραιά*
- Β. Πανοπούλου (2010), Πτυχιακή εργασία: *Διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά. Προβληματισμοί και προοπτικές.*
- Ε. Γιαλόψος (2005), Πτυχιακή εργασία: *Ανάλυση των παραγόντων που επιδρούν στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων*
- Π. Εμμανούλ (2012), Πτυχιακή εργασία: *Διερεύνηση τάσεων της εγχώριας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά*
- Ι. Βασιλάκης (2001), Πτυχιακή εργασία: *Οι επενδύσεις στα λιμάνια κι οι επιπτώσεις τους στην ενδοχώρα: Μεθοδολογικές προσεγγίσεις*

B. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- John Mangan and Chandra Lalwani Brian Fynes (2008), *Port-centric logistics*
- Frans-Paul van der Putten (2014), *Chinese Investment in the port of Piraeus, Greece: The relevance for the EU and the Netherlands, Clingendael Report*
- Paul Mylonas, Chief Economist NBG Group (2013) *Container ports: An engine of growth*
- Containerisation International Magazine (June 2013), 'Bunker quarterly', *Full slow steaming ahead*, σελ. 14
- Containerisation International Magazine (December 2013), 'Looking forward/containerships of the future', *A matter of time*, σελ. 28
- Containerization International Magazine (December 2013), 'Top 100 container ports 2013', σελ 16
- Dynamar (31/10/2014) 'Dynaliners Weekly' *Ports*, σελ. 2
- Dynamar (10/10/2014) 'Dyaliners Weekly', *Ports*, σελ. 4
- Dynamar (03/10/2014) 'Dynaliners Weekly', *Ports*, σελ. 3
- Ahmed Mehrem (2011), Master Thesis in *The future of Port Said East Port*
- Unctad (2013), *Review of maritime transport 2013*, United Nations publication
- Vassilios K. Zagkas και Dimitrios V. Lyridis (2009), 'Piraeus Maritime Cluster', *An analysis of seaport cluster models for the competitiveness of maritime sectors: The case of Piraeus*

- Dynamar (2014), *The intra-Mediterranean container trades*, Marport Terminal Operators (exclusive report)

Γ. ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

- Pacific Tycoon(2014), ‘Piraeus set to be Mediterranean’s biggest port by 2016’
<http://pacifictycoon.com/blog/2014/02/12/piraeus-set-to-be-mediterraneans-biggest-port-by-2016/> , τελευταία επίσκεψη 3/11/2014
- Hellenic Shipping News (2014) ‘Mediterranean transshipment booms’
<http://www.hellenicshippingnews.com/1d5bc606-d9cd-46dd-a710-ab9483fb5881/> , τελευταία επίσκεψη 3/11/2014
- Atkearny(2012), ‘Balancing the imbalances in container shipping’
http://www.atkearney.com/paper/-/asset_publisher/dVxv4Hz2h8bS/content/balancing-the-imbalances-in-container-shipping/10192 , τελευταία επίσκεψη 3/11/2014
- Klaus Schwab, World Economic Forum(2014) ‘Global competitiveness report 2014-1015’
http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf, τελευταία επίσκεψη 3/11/2014
- Ing (2013) ‘Ing international trade study: Turkey’
<http://www.ingcb.com/media/232663/turkey.pdf> , τελευταία επίσκεψη 3/11/2014
- <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

- <http://www.sctportsaid.com/>
- http://www.pct.com.gr/pct_site/
- <http://www.olp.gr/en/>

Πανεπιστήμιο Πειραιώς