

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ  
ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ  
ΕΝΔΟΧΩΡΑ**

ΣΠΕΝΔΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

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

- Βαλμά Ερασμία (Επιβλέπων)
- Παρδάλη Αγγελική
- Αρτίκης Αλέξανδρος

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

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους καθηγητές μου και ιδιαιτέρως τις κ. Βαλμά Ερασμία και Παρδάλη Αγγελική για την πολύτιμη συμβολή τους στην επιτυχή εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας

## Πίνακας Περιεχομένων

<b>Πίνακας Περιεχομένων</b> .....	4
<b>Κατάλογοι Πινάκων – Διαγραμμάτων - Χαρτών</b> .....	6
<b>Περίληψη</b> .....	7
<b>Εισαγωγή</b> .....	8
<b>Κεφάλαιο Πρώτο: Το λιμάνι και η εξέλιξη του αναπτυξιακού του ρόλου στο χρόνο</b>	
1.1 Ορισμός και βασικές λειτουργίες των λιμένων.....	12
1.2 Γενιές Λιμένων.....	16
1.2.1 Το λιμάνι πρώτης γενιάς.....	16
1.2.2 Το λιμάνι δεύτερης γενιάς.....	17
1.2.3 Το λιμάνι τρίτης γενιάς.....	18
1.2.4 Τέταρτη γενιά λιμένες.....	21
1.3 Στάδια Ανάπτυξης Λιμένων.....	24
<b>Κεφάλαιο Δεύτερο: Οι Λιμενικές Επενδύσεις</b>	
2.1 Κατηγοριοποίηση λιμένων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς.....	30
2.2 Η ιδιωτικοποίηση στα λιμάνια και η αξιολόγησή της.....	34
2.3 Ο ρόλος της Λιμενικής Αρχής.....	37
2.4 Οι Λιμενικές Επενδύσεις.....	42
2.4.1 Βασικές μορφές χρηματοδότησης.....	43
2.5 Ο δημόσιος τομέας ως χρηματοδότης των λιμενικών επενδύσεων.....	51

## **Κεφάλαιο Τρίτο: Επιπτώσεις Λιμενικών Επενδύσεων στην Ενδοχώρα**

3.1 Η έννοια της Ενδοχώρας.....	54
3.2 Λιμενική αποκέντρωση-περιφερειοποίηση και ολοκλήρωση Logistics.....	60
3.3 Διεθνείς διαχειριστές τερματικών σταθμών και Ενδοχώρα.....	62
3.4 Η επίδραση των Λιμενικών Επενδύσεων στην Ενδοχώρα.....	67
3.4.1 Επίδραση των παγκόσμιων αλλαγών στη λιμενική βιομηχανία.....	67
3.4.2 Τα οικονομικά οφέλη των λιμένων: Άμεσα, Έμμεσα και Επαγωγικά.....	70
3.4.3 Αξιολογώντας τα οικονομικά οφέλη των Λιμενικών Επενδύσεων.....	71
3.4.4 Διεθνής – Τοπική αναντιστοιχία των οικονομικών οφελών των λιμένων.....	75
3.4.5 Αρνητικές επιπτώσεις από την ανάπτυξη των λιμένων.....	77
<b>Συμπεράσματα.....</b>	<b>82</b>
<b>Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία.....</b>	<b>85</b>
<b>Ελληνική Βιβλιογραφία.....</b>	<b>88</b>

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

- Πίνακας 1.1: Διάκριση λιμένων σε γενιές και εξέλιξη της λιμενικής βιομηχανίας.....22
- Πίνακας 2.1: Στάδια εξέλιξης της διεπαφής πόλης-λιμένα.....27
- Πίνακας 1.2: Τύποι Λιμένων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς.....33
- Πίνακας 1.3: Απόδοση των 10 μεγαλύτερων διεθνών διαχειριστών  
τερματικών σταθμών από το 2001 έως το 2009.....63

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

- Διάγραμμα 1.1: Οι δραστηριότητες του λιμένα τρίτης γενιάς.....19
- Διάγραμμα 2.1: Η εξέλιξη του λιμανιού (βασισμένη στο μοντέλο Anyport).....26
- Διάγραμμα 1.3: Ανταγωνισμός μεταξύ λιμένων σε κοινή ενδοχώρα.....57
- Διάγραμμα 2.3: Λιμενική Αποκέντρωση.....61
- Διάγραμμα 3.3: Αριθμός και έκταση τερματικών σταθμών υπό την διαχείριση  
των μεγαλύτερων διεθνών διαχειριστών τερματικών το 2010.....64
- Διάγραμμα 4.3: Σχέση μεταξύ απασχόλησης και όγκου λιμενικής διακίνησης.....74
- Διάγραμμα 5.3: Επιφάνεια γης που καταλαμβάνουν τα λιμάνια  
σε επιλεγμένες Πόλεις-Λιμάνια (ως μερίδιο της συνολικής έκτασης της πόλης).....79

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ**

- Χάρτης 1.3: Γενική επισκόπηση των τερματικών σταθμών της ECT.....66



## Περίληψη

Τα λιμάνια αποτελούν κόμβους αξιοποίησης της σύνδεσης τους με τις θαλάσσιες μεταφορές, τους σιδηροδρόμους και την εσωτερική και εξωτερική ναυσιπλοΐα, με αιώτερο στόχο τη μείωση του κυκλοφοριακού οδικού δικτύου, την ενίσχυση του εμπορίου και του τουρισμού και την τόνωση των εθνικών οικονομιών. Η διεθνής ναυτιλία αποτελεί βασικό παράγοντα ανάπτυξης, ευημερίας και δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας στα μεγάλα διεθνή λιμάνια, προβάλλοντας, επίσης, την κάθε χώρα και την πολιτιστική της παράδοση σε διεθνές επίπεδο.

Είναι γνωστό ότι σε πολλά μεγάλα διεθνή εμπορικά κέντρα το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της οικονομίας τους βασίζεται στην ναυτιλία και τον τουρισμό, που αποτελούν τις κύριες πλουτοπαραγωγικές πηγές, ειδικά σε εποχές οικονομικής κρίσης. Σήμερα, θεωρείται αναγκαία η υλοποίηση επενδύσεων και ενίσχυσης της λιμενικής βιομηχανίας, έτσι ώστε να προωθηθεί ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών τερματικών σταθμών και η ικανοποίηση των απαιτήσεων του σύγχρονου παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο αυτό η συγκεκριμένη εργασία αναλύει με τη **μέθοδο** της βιβλιογραφικής ανασκόπησης το θέμα των επιπτώσεων των λιμενικών επενδύσεων. Ειδικότερα, παρουσιάζονται, ερμηνεύονται και αξιολογούνται οι λιμενικές επενδύσεις και προβάλλεται η ανάγκη ενίσχυσης τους για την τόνωση της διεθνούς οικονομίας, καθώς η ανάπτυξη λιμενικών επενδύσεων μπορεί να αποτελέσει βασικό πυλώνα ανάπτυξης τους.

## Εισαγωγή

Τα λιμάνια αποτελούν εδώ και αιώνες βασικό εργαλείο στα χέρια των κυβερνήσεων για το εμπόριο και τη μεταφορά προϊόντων. Με το πέρασμα των ετών η σημασία του ρόλου τους αναβαθμίστηκε και τα λιμάνια μετατράπηκαν σε καθοριστικό παράγοντα στήριξης της ομαλής λειτουργίας του κλάδου της ναυτιλίας και τόνωσης βασικών τομέων των εθνικών οικονομιών. Οι θαλάσσιες μεταφορές στην εποχή μας στηρίζουν το διεθνές εμπόριο και τον τουρισμό, αξιοποιώντας τα πλοία και τους λιμενικούς σταθμούς. Με βάση τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, το 60 % των εμπορικών δραστηριοτήτων πραγματοποιείται μέσω των λιμανιών, λόγω του χαμηλότερου κόστους, της ταχύτητάς και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η ανάπτυξη των σύγχρονων διεθνών λιμανιών πραγματοποιείται σε ένα παγκοσμιοποιημένο οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον. Κύρια χαρακτηριστικά αυτού του περιβάλλοντος θεωρούνται η «απελευθέρωση των αγορών, οι ολικές ή μερικές ιδιωτικοποιήσεις, η αντίληψη ότι η αγορά και ο ανταγωνισμός ευνοούν την οικονομική και κοινωνική ευημερία». Στο πλαίσιο αυτό ενισχύθηκε ο ρόλος των λιμανιών και δημιουργήθηκαν οι κατάλληλες προϋποθέσεις για τη δημιουργία επενδύσεων και την προώθηση άλλων λιμενικών λειτουργιών μέσω του ιδιωτικού τομέα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο «εκσυγχρονισμός της ναυτιλιακής τεχνολογίας και η αναγκαιότητα ανάπτυξης βιομηχανικών περιοχών σε επαφή με το λιμάνι είχαν ως συνέπεια τη δραματική αύξηση των απαιτήσεων των λιμανιών σε χώρο».

Τα λιμάνια πλέον έχουν μεταβληθεί σε κέντρα μεταφορικών και εμπορικών υπηρεσιών, με αποτέλεσμα να αποτελούν βασικούς πυλώνες ενίσχυσης της παραγωγής και της κατανάλωσης.

Ειδικότερα, οι σημαντικότερες λειτουργίες τους είναι οι εξής :

- Προστασία πλοίων από καιρικά φαινόμενα
- Διαχείριση εμπορευμάτων και επιβατών
- Διευκόλυνση δραστηριοτήτων πλοίων

- Λειτουργία τερματικού σταθμού ως μέρους μεταφορικής αλυσίδας

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κυριότερες υπηρεσίες που παρέχονται στα πλοία είναι οι εξής :

- Διαχείριση φορτίου (Φόρτωση – Εκφόρτωση, Αποθήκευση)
- Ρυμούλκηση - πλοήγηση πλοίων
- Διαδικασία τροφοδοσίας και προμήθειας πλοίων
- Ρύθμιση κυκλοφορίας εντός λιμανιών
- Ηλεκτρονική πληροφόρηση

Οι σύγχρονες εξελίξεις στον χώρο της λιμενικής βιομηχανίας και η διείσδυση των νέων τεχνολογιών στον τρόπο σύνδεσης των διαφορετικών μέσων μεταφοράς, στην αύξηση του μεγέθους των πλοίων διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων αλλά και στον τουρισμό επηρεάζουν τη λειτουργία των λιμανιών και επιβάλλουν την προσαρμογή τους στις νέες απαιτήσεις της λιμενικής βιομηχανίας.

Είναι σαφές ότι η υλοποίηση λιμενικών έργων και επενδύσεων είναι χρονοβόρες και απαιτούν μεγάλες δαπάνες.. Οι επενδύσεις αυτές αφορούν τους χώρους φορτοεκφόρτωσης των διαφόρων φορτίων αλλά και τους λιμένες αναψυχής, που ικανοποιούν τις απαιτήσεις του σύγχρονου τουρισμού. Οι κάθε είδους επενδύσεις στη λιμενική βιομηχανία, μπορούν να ενισχύσουν τις λιμενικές, ναυτιλιακές, και τουριστικές δραστηριότητες που συνδέονται με την θάλασσα και μπορούν να αποτελέσουν πηγή οικονομικής ανάπτυξης της διεθνούς οικονομίας.

Η υλοποίηση των λιμενικών επενδύσεων, που θα αναβαθμίσουν τον ρόλο των λιμένων είναι αναγκαία και απαιτεί την άμεση ενεργοποίηση των αρμοδίων φορέων και των θεσμικών παραγόντων. Στο πλαίσιο αυτό, **σκοπός** της συγκεκριμένης εργασίας είναι να αναλύσει τις επενδύσεις στα λιμάνια και να ερευνήσει τις επιπτώσεις, θετικές ή αρνητικές, που προκαλούνται στην εκάστοτε ενδοχώρα.

Στο 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο αναλύεται και ερμηνεύεται η εξέλιξη του ρόλου των λιμανιών, δίνοντας έμφαση στις γενιές λιμένων και στα μοντέλα ανάπτυξης και αναλύοντας τα στάδια ανάπτυξης των λιμένων.

Στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο αναλύονται οι λιμενικές επενδύσεις που μπορούν να υλοποιηθούν τόσο στους Οργανισμούς Λιμένων όσο στα μείζονος σημασίας λιμάνια. Επίσης, παρουσιάζονται και αξιολογούνται οι δαπάνες που έχουν αξιοποιηθεί για τη δημιουργία σύγχρονων και λειτουργικών λιμανιών.

Στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο παρουσιάζονται, ερμηνεύονται και αξιολογούνται οι λιμενικές επενδύσεις στην ενδοχώρα τόσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο.

Η εργασία ολοκληρώνεται με την παράθεση των απαιτούμενων συμπερασμάτων. Τέλος, η εργασία φιλοδοξεί να αποτελέσει ένα ακόμη χρηστικό εργαλείο στη μελέτη και στον εμπλουτισμό της βιβλιογραφίας για την κατανόηση της σπουδαιότητας των λιμενικών επενδύσεων.

# 1ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Το λιμάνι και η εξέλιξη  
του αναπτυξιακού του ρόλου στο χρόνο



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### **Το λιμάνι και η εξέλιξη του αναπτυξιακού του ρόλου στο χρόνο**

#### **1.1 Ορισμός και βασικές λειτουργίες των λιμένων**

Τα λιμάνια με ιστορική-χρονολογική σειρά μπορούν να διαχωριστούν σε:

- Φυσικά λιμάνια
- Παραδοσιακά λιμάνια
- Σύγχρονα λιμάνια
- Σύγχρονους λιμενικούς τερματικούς σταθμούς (*Παρδάλη Α. 2001, σελ.39*)

Το φυσικό λιμάνι είναι ουσιαστικά ένας όρμος που παρέχει προστασία στα πλοία όταν αυτό απαιτείται. Έχει τα απαραίτητα βάθη και το αναγκαίο πλάτος της θαλάσσιας επιφάνειας για τους ελιγμούς των πλοίων και για το αγκυροβόλι τους. Βασική λειτουργία του φυσικού λιμένος είναι το καταφύγιο που παρέχει στα πλοία από τους ανέμους και τους κυματισμούς της θάλασσας. Με το πέρασμα του χρόνου πολλά από τα φυσικά λιμάνια μετεξελίχθηκαν σε τεχνικά ύστερα από κάποια, έστω και υποτυπώδη αρχικά, έργα υποδομής. (*Παρδάλη Α. 2001, σελ.39*)

Με τον όρο παραδοσιακό λιμάνι εννοούμε την παράκτια παραθαλάσσια περιοχή ή παρόχθια περιοχή ποταμιού ή λίμνης με χερσαία ζώνη, στην οποία έχουν γίνει τεχνητές παρεμβάσεις, ώστε να παρέχεται στα προσεγγίζοντα πλοία ασφάλεια κατά την πρόσδεση ή την αναχώρησή τους, αλλά και κατά την φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων. Το παραδοσιακό λιμάνι δρα σαν πόλος ανάπτυξης του εμπορίου και της βιομηχανίας, καθώς σε αυτό φτάνουν έτοιμα αγαθά και πρώτες ύλες. Αρχισαν λοιπόν να σχηματίζονται γύρω από αυτά πόλεις με μεγάλη εμπορική δραστηριότητα κάτι που δείχνει ότι υπήρχε ανάγκη σύνδεσης του λιμένος με την πλησιέστερη κατοικημένη περιοχή. Όσο εντεινόταν αυτό, η ζήτηση για αγαθά από την ενδοχώρα, οδήγησε σε αύξηση της κίνησης του λιμανιού και τι δίκτυο των μεταφορών ολοένα και διευρυνόταν. (*Παρδάλη Α. 2001, σελ.40*)

Παρ' όλα αυτά οι παρεχόμενες υπηρεσίες του παραδοσιακού λιμένος αφορούν κυρίως την φορτοεκφόρτωση και την αποθήκευση και λιγότερο την προώθηση των εμπορευμάτων στην ενδοχώρα και την εξυπηρέτηση των επιβατών.

Τα σύγχρονα λιμάνια αποτελούν το συνδυαστικό κρίκο ανάμεσα στη θάλασσα και στη χερσαία μεταφορά. Είναι περισσότερο προσανατολισμένα στην εξυπηρέτηση της ενδοχώρας από ότι τα παραδοσιακά λιμάνια και βρίσκονται συνήθως εγκατεστημένα σε απόσταση από τα αστικά κέντρα. Το σύγχρονο λιμάνι δεν αρκείται μόνο στα έργα υποδομής, για να λειτουργήσει, χρειάζεται πολυδάπανα έργα ανωδομής και βέβαια συνδέσεις με την ενδοχώρα καθώς αποτελεί πλέον κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας και οφείλει να προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις στις συνδυασμένες μεταφορές. Κύριος ρόλος του είναι η παροχή υπηρεσιών για τη μείωση του κόστους όχι μόνο των προσφερόμενων λιμενικών υπηρεσιών, αλλά και του συνολικού κόστους μεταφοράς των προϊόντων. *(Παρδάλη Α. 2001, σελ.41)*

Η άνθηση του διεθνές εμπορίου, η ανακάλυψη νέων τρόπων μεταφοράς των εμπορευμάτων (container) και η ανάπτυξη ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων και της εφοδιαστικής αλυσίδας (Logistics) οδήγησαν στην μετεξέλιξη και "εξειδίκευση" των λιμένων ή μέρος αυτών ώστε να ανταπεξέλθουν στις ανάγκες της εποχής.

Με τον τρόπο αυτό, λοιπόν, δημιουργήθηκαν οι σύγχρονοι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί. Ως λιμενικός τερματικός σταθμός νοείται ο τομέας του λιμανιού, ο οποίος αποτελείται από μία ή περισσότερες θέσεις παραβολής, που είναι αφιερωμένες στη διαχείριση ενός συγκεκριμένου φορτίου. Ένα λιμάνι μπορεί να έχει έναν ή περισσότερους και διαφορετικούς λιμενικούς σταθμούς για τη διαχείριση των διαφόρων φορτίων. (Container Terminal, Cruise Terminal, κ.α.). Τα λιμάνια ή τα τμήματα των λιμένων που ασχολούνται με τη διακίνηση φορτίων (cargo ports) απαιτούν μεγαλύτερη έκταση, αλλά και υλικοτεχνική υποδομή, γιατί κάθε διαφορετικό εμπόρευμα απαιτεί και διαφορετικό χειρισμό και πολλές φορές διαφορετικά τεχνικά μέσα. *(Παρδάλη Α. 2001, σελ.41)*

Σε ένα περιβάλλον που συνεχώς μεταβάλλεται και εξελίσσεται, τα λιμάνια καλούνται να παίξουν ένα ρόλο διαφορετικό από τον παραδοσιακό, καθώς πλέον αποτελούν κρίκο μιας ευρύτερης αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών. Με αφορμή τα παραπάνω, έχουν διαμορφωθεί ανάλογα και οι τάσεις στη βιβλιογραφία από σημαντικούς αναλυτές της λιμενικής βιομηχανίας, οι οποίοι προσπάθησαν να αποδώσουν έναν όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτικό ορισμό στο λιμάνι.

Τα τελευταία χρόνια, σε πιο πρόσφατες έρευνες, παρατηρείται μία στροφή από τον μονοδιάστατο ορισμό του R. Goss - κατά τον οποίο «το λιμάνι λειτουργεί ως μία πύλη μέσω της οποίας αγαθά και επιβάτες μεταφέρονται με πλοία από και προς την ξηρά» - στην πιο πολυδιάστατη λογική του τμήματος των συνδυασμένων μεταφορών και μιας ευρύτερης εφοδιαστικής αλυσίδας. (Goss R. 1990, σελ.207-219) Σύμφωνα λοιπόν με τον ορισμό της UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) οι λιμένες αποτελούν «χώρους διασύνδεσης μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς και κατά συνέπεια ως κέντρα συνδυασμένων μεταφορών, πρέπει να ενοποιούνται εντός των αλυσίδων logistics για να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες τους». (Trujillo L. et.al. 1999, σελ.35)

Προς αυτή την κατεύθυνση ο Robinson ορίζει τους λιμένες ως «λειτουργικά στοιχεία των αλυσίδων logistics και των δικτύων διανομής προϊόντων από τον παραγωγό στον τελικό καταναλωτή. (Robinson R. 2001, σελ.1)

Περισσότερο ολοκληρωμένα μπορούμε να ορίσουμε τους λιμένες ως «τις περιοχές που διαθέτουν υποδομές και ανωδομές ικανές να υποδεχθούν πλοία καθώς και άλλα μεταφορικά μέσα , να διαχειριστούν τα φορτία τους από και προς την ακτή και να παρέχουν υπηρεσίες logistics που θα προσθέτουν αξία στο προϊόν». (Marlow B. et.al. 2003, σελ.7-9)

Οι υπηρεσίες που παρέχονται στα λιμάνια:

**1. Παροχή Υπηρεσιών προς τα πλοία:** Περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες ενέργειες για τον γρήγορο και επιτυχημένο χειρισμό του φορτίου ενός πλοίου είτε με τη χρήση του μηχανολογικού εξοπλισμού του πλοίου (γερανούς καταστρώματος) είτε με χρήση του εξοπλισμού του λιμένος. Σκοπός της διαδικασίας αυτής είναι η ελαχιστοποίηση του χρόνου φορτοεκφόρτωσης.



Εκτός από την φορτοεκφόρτωση παρέχονται στα πλοία και άλλες υπηρεσίες από διάφορους φορείς του λιμανιού, όπως:

- Ρυμούλκηση
- Πλοήγηση
- Πρόσδεση-Απόδεση
- Εφοδιασμό
- Επισκευές κ.α.

Β. Χειρισμός του φορτίου στην αποβάθρα: Περιλαμβάνει ενέργειες, όπως τη μεταφορά, τη διακίνηση και την αποθήκευση του φορτίου, διαδικασία αρκετά πολύπλοκη και χρονοβόρα. Συμπεριλαμβάνονται πολλές φορές και δευτερεύουσες εργασίες, όπως έλεγχος, ζύγιση, ταξινόμηση. Η βραχυχρόνια αποθήκευση εφαρμόζεται για την προστασία του φορτίου από τις καιρικές συνθήκες, για την αποφυγή φθορών, απωλειών ή κλοπών. Η μακροχρόνια αποθήκευση δεν συμπεριλαμβάνεται στις λειτουργίες των λιμανιών, αλλά πολλές φορές εξυπηρετείται από αυτά, λόγω των εκτενών υποδομών τους σε αποθηκευτικούς χώρους.

Γ. Παραλαβή και Διανομή: Η παραλαβή των εμπορευμάτων και η διανομή τους είναι ο συνδετικός κρίκος μεταξύ των λιμανιών και της ενδοχώρας. Παρ' όλα αυτά εμφανίζονται παράγοντες που μπορούν να προκαλέσουν δυσλειτουργίες, όπως η ελλιπής υποδομή των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων, η κυκλοφοριακή συμφόρηση στις εισόδους - εξόδους των λιμανιών, αλλά και τα διαφορετικά ωράρια λειτουργίας των διάφορων συνεργαζόμενων υπηρεσιών, όπως τα τελωνεία και τα λιμεναρχεία.

Δ. Logistics: Τα τελευταία χρόνια τα λιμάνια καλούνται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη διαχείριση μίας ολοκληρωμένης εφοδιαστικής αλυσίδας προσφέροντας ολοκληρωμένες λύσεις και υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας για τους μεταφορείς, αλλά και για τους τελικούς παραλήπτες. (Παρδάλη Α. 2001, σελ.44-45)

## 1.2 Γενιές Λιμένων

Πρώτος οργανισμός που επιχείρησε να κατηγοριοποιήσει τους λιμένες είναι ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών μέσω της συνδιάσκεψης (UNCTAD) που πραγματοποιήθηκε στη Γένοβα το 1992. Αυτή η κατηγοριοποίηση βασίζεται σε τρία κριτήρια:

- 1) την πολιτική ανάπτυξης του λιμένα, τη στρατηγική και τη «συμπεριφορά» του,
- 2) τους στόχους και την επέκταση των δραστηριοτήτων του λιμένα,
- 3) την ολοκληρωμένη προσέγγιση των δραστηριοτήτων του λιμένα και της οργάνωσης του *(Παράλληλη Α. 2001, σελ.59)*

### 1.2.1 Το λιμάνι πρώτης γενιάς

Μέχρι το 1960 τα λιμάνια αποτελούσαν απλά σημεία πρόσβασης από τη θάλασσα στην ξηρά. Οι κύριες δραστηριότητες που εκτελούνταν στα λιμάνια ήταν η φόρτωση-εκφόρτωση των φορτίων και ο χειρισμός τους στο λιμάνι. Σε πολλά λιμάνια ακόμα και σήμερα αυτές θεωρούνται οι βασικές δραστηριότητες με αποτέλεσμα να απομονώνονται από δραστηριότητες μεταφοράς και εμπορίου. Τα λιμάνια αυτά χαρακτηρίζονται από μονοπωλιακή δύναμη και αγνοούν τις ανάγκες των χρηστών. *(Παράλληλη Α. 2001, σελ.60)*

Η συμμετοχή των ιδιωτών είναι περιορισμένη και έτσι ο δημόσιος τομέας αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών. Σε πολλές περιπτώσεις, όταν η ενδοχώρα περιοριζόταν στην περιοχή της πόλης του λιμανιού, ο δήμος αναλάμβανε τη διοίκηση της Λιμενικής Αρχής και φυσικά τη χρηματοδότηση της υποδομής. *(Παράλληλη Α. 1997, σελ.44-45)*

Συνήθως τα λιμάνια αυτά έχουν δικά τους συστήματα πληροφόρησης και στατιστικής και δεν ενδιαφέρονται για τη συμβατότητά τους με τα συστήματα των

χρηστών. Επιπλέον οι διάφοροι φορείς που εμπλέκονται είναι απομονωμένοι. Αυτό σημαίνει ότι σε εμπορικό επίπεδο οι ενέργειες δεν πραγματοποιούνται κατόπιν συνεργασίας, αλλά ανεξάρτητα, μα αποτέλεσμα η συνολική παραγωγικότητα του λιμανιού να είναι χαμηλή και η διακίνηση του φορτίου πολύ αργή. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα λιμάνια πρώτης γενιάς έχουν ως βασικό κύκλο εργασιών τους τη διαχείριση συμβατικών μη μοναδοποιημένων φορτίων και χύδην φορτίων. (Παρδάλη Α. 2001, σελ.60)

### **1.2.2 Το λιμάνι δεύτερης γενιάς**

Το λιμάνι δεύτερης γενιάς θεωρείται κέντρο μεταφορικών και εμπορικών υπηρεσιών. Η δραστηριότητά τους επεκτείνεται σε εμπορικές ή και άλλες υπηρεσίες, όπως η συσκευασία ή ακόμα και η τυποποίηση, ενώ παράλληλα οι εγκαταστάσεις τους αρχίζουν να επεκτείνονται προς την ενδοχώρα. (Beresford A. et.a.l. 2004, σελ.94)

Τα συγκεκριμένα λιμάνια έκαναν την εμφάνισή τους στα τέλη της δεκαετίας του 1950, περίοδο κατά την οποία ακολουθείτο σχεδόν σε παγκόσμιο επίπεδο το Κευνσιανό μοντέλο ανάπτυξης και η οργάνωση της παραγωγής βασιζόταν στο Φορντικό μοντέλο της μαζικής παραγωγής (1945-1980). Η υποδομή των λιμένων θεωρείτο δημόσιο αγαθό που εξυπηρετούσε το κοινό συμφέρον και συνέβαλε στην πρόσβαση των επιχειρήσεων της ενδοχώρας τους σε νέες αγορές. Στο πλαίσιο αυτό τα λιμάνια αντιμετωπίζονταν ως πόλος για την περιφερειακή αλλά και την εθνική ανάπτυξη και για αυτό αντλούσαν κεφάλαια από την κρατική χρηματοδότηση. Σε περίπτωση που μία κυβέρνηση δεν διέθετε τα απαραίτητα κεφάλαια για τη λιμενική υποδομή, τη χρηματοδότηση αναλάμβαναν διεθνείς χρηματοδοτικοί οργανισμοί, όπως η Παγκόσμια Τράπεζα. (Παρδάλη Α. 1997, σελ.46-47)

Επίσης στα τέλη της δεκαετίας του 1960 εισάγεται η ιδέα της ανάπτυξης των ναυτιλιακών βιομηχανικών περιοχών (NA.BI.ΠΕ., Maritime Industry Development Areas - MIDA). Η ανάπτυξη αυτών των περιοχών οφείλεται:

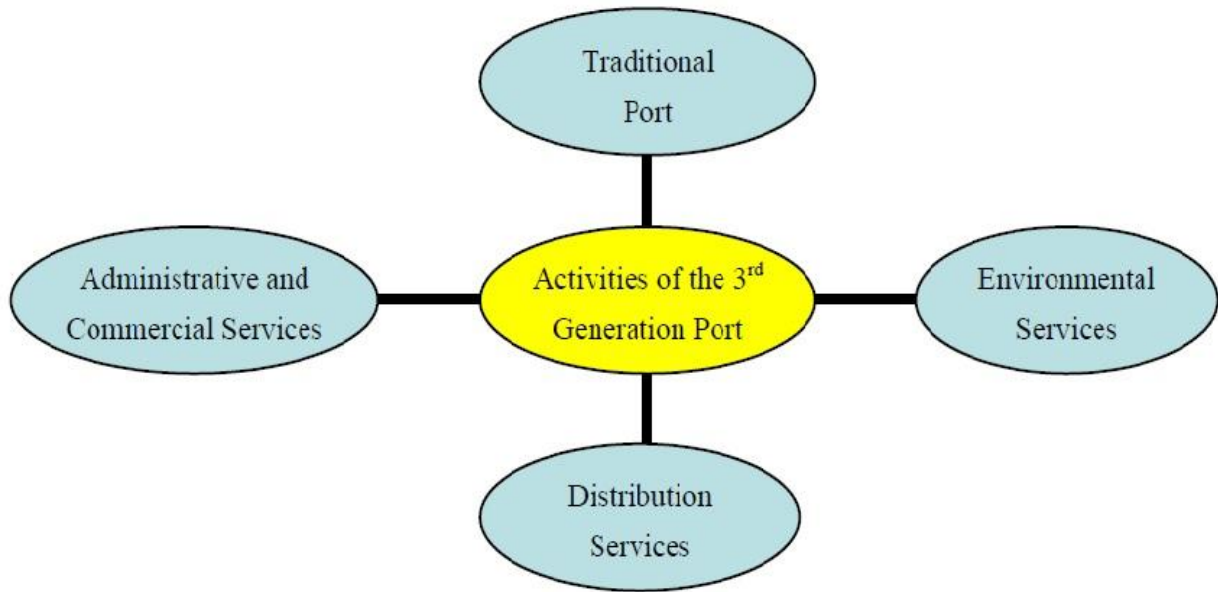
- Στην αύξηση των βιομηχανιών πετρελαίου, σιδήρου και χάλυβα
- Στην ανάγκη για όλο και περισσότερες ποσότητες πρώτων υλών
- Στην απαίτηση η θαλάσσια μεταφορά να γίνεται με όσο το δυνατόν μεγαλύτερα πλοία , ώστε να επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας.

Οι νέες αυτές παραθαλάσσιες περιοχές βιομηχανικής ανάπτυξης, συσχετίστηκαν με τις επαναστατικές αλλαγές στη θαλάσσια μεταφορά, όπως η σταδιακή αύξηση στη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων τόσο στις θαλάσσιες όσο και στις χερσαίες μεταφορές, η υιοθέτηση των πλοίων VLCC και ULCC, καθώς και τον γιγαντισμό των πλοίων μεταφοράς των χύδην ξηρών φορτίων. Για αυτούς τους λόγους, βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. είναι τα βαθιά νερά, οι μεγάλες εκτάσεις αποθήκευσης, ο χώρος για την εγκατάσταση των εργοστασίων και το καλά οργανωμένο χερσαίο μεταφορικό σύστημα. (*Pardali A. 2005, σελ.22*)

### **1.2.3 Το λιμάνι τρίτης γενιάς**

Τα λιμάνια τρίτης γενιάς έκαναν την εμφάνισή τους στη δεκαετία του 1980 και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της ευρύτερης εφοδιαστικής αλυσίδας. (*Παρδάλη Α. 2001, σελ.61*) Την περίοδο αυτή καθιερώνεται σταδιακά ο φιλελευθερισμός ως κυρίαρχη ιδεολογία σε ολόκληρο τον κόσμο. Ο κρατικός παρεμβατισμός περιορίζεται και ο ιδιωτικός τομέας αρχίζει να συμμετέχει στη λιμενική παραγωγική διαδικασία. Τα λιμάνια αυτά αναπτύχθηκαν κυρίως λόγω της ευρείας χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων και των συνδυασμένων μεταφορών σε μεγάλη κλίμακα παγκοσμίως. Η λογική της οργάνωσης τους είναι τελείως διαφορετική από αυτή των λιμένων πρώτης και δεύτερης γενιάς. Το λιμάνι θεωρείται ένας δυναμικός κόμβος στο παγκόσμιο δίκτυο παραγωγής - κατανάλωσης. Οι διοικήσεις τους έχουν αποδεχθεί την παραπάνω αντίληψη και προσαρμόζονται στις σύγχρονες απαιτήσεις για ενεργό συμμετοχή στις εξελίξεις του διεθνούς εμπορίου. Τα σύγχρονα λιμάνια μετατρέπονται σε επιχειρηματικούς - μεταφορικούς κόμβους ως κρίκοι μίας παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας. (*Pardali A. 2005, σελ.22*)

**Διάγραμμα 1.1:** Οι δραστηριότητες του λιμένα τρίτης γενιάς



*Πηγή: Pardali A. 2005, The Way a Third Generation Port Can Boost Local Employment: The Case of Piraeus*

Η βασική λειτουργία του παραδοσιακού λιμανιού, δηλαδή αυτή της διαχείρισης - διακίνησης του φορτίου, παραμένει ακόμα και σήμερα κυρίαρχο χαρακτηριστικό του λιμένος. Η μόνη αλλά σημαντική διαφορά είναι ότι οι υπηρεσίες διαχείρισης των φορτίων πραγματοποιούνται μέσω εκσυγχρονισμένου εξοπλισμού και ενός συστήματος διαχείρισης που βασίζεται στην τεχνολογία της ηλεκτρονικής πληροφόρησης.

Η προστασία του περιβάλλοντος σήμερα είναι απαραίτητη για τα λιμάνια περισσότερο από ποτέ. Τα πλοία και τα φορτία αποτέλεσαν για πολλά χρόνια πηγές ρύπανσης της περιοχής του λιμένος. Τα τελευταία χρόνια τα προβλήματα αυτά έχουν γίνει τόσο οξεία που απαιτείται πρωτίστως η σωστή διαχείριση των λιμένων με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος.

Επιπλέον, παρότι την περίοδο μετά το δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο παρατηρείται μία ραγδαία αύξηση του διεθνούς εμπορίου, υιοθετείται ένα γραφειοκρατικό και πολύπλοκο διοικητικό σύστημα που είχε ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της ταχείας ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου. Τα λιμάνια της τρίτης γενιάς προσπαθώντας να ξεπεράσουν τις γραφειοκρατικές αγκυλώσεις και να είναι αποτελεσματικά στοχεύουν:

- > Στην υιοθέτηση απλών και κατανοητών, για τον συναλλασσόμενο, εγγράφων, αλλά και στη χρήση της μηχανογράφησης.
- > Στη συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς ποιότητας και ασφάλειας.
- > Στην παροχή εργασίας.

Ένα λιμάνι τρίτης γενιάς μπορεί να παρέχει όλες τις απαραίτητες εμπορικές υπηρεσίες για τους άμεσους και έμμεσους χρήστες του. Σε πολλά λιμάνια τραπεζικές, ασφαλιστικές, νομικές και τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες έχουν αναπτυχθεί δραστικά.

Στα λιμάνια τρίτης γενιάς ενσωματώνονται πλέον όλα τα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας με αποτέλεσμα η δραστηριότητα της διανομής, η οποία όχι μόνο εμπεριέχει την αποθήκευση και τη μεταφορά αλλά θα πρέπει να "υποστηρίζεται" και από τις απαραίτητες εμπορικές υπηρεσίες, αποτελεί μία δραστηριότητα με προστιθέμενη αξία για τον χρήστη των λιμενικών υπηρεσιών. (*Pardali A. 2005, σελ.22*)

Η προσπάθεια της UNCTAD να κατηγοριοποιήσει τους λιμένες σε γενιές, είναι επαρκώς αντιπροσωπευτική μόνο όσον αφορά την εξέλιξη των λιμένων μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1990 και αυτό γιατί η αποτελεσματική εφαρμογή των διαδικασιών logistics, που άρχισαν να αναπτύσσονται κατά την τρίτη γενιά, προϋποθέτει την ύπαρξη ενός επιχειρησιακού περιβάλλοντος σχετικής βεβαιότητας, γεγονός όμως που δημιουργεί προβλήματα γιατί η σύγχρονη πραγματικότητα είναι ευμετάβλητη και απαιτεί την προσαρμογή των λιμένων στις απαιτήσεις που επιβάλλουν οι εκάστοτε συνθήκες.

Οι Raixao και Marlow, αλλά και άλλοι μελετητές, θέλοντας να αποτυπώσουν την εξέλιξη που επέφεραν οι συνεχείς αλλαγές στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, αποδίδουν τον ορισμό «Λιμάνια τέταρτης γενιάς» στους λιμένες που προσαρμόστηκαν και έγιναν περισσότερο "ευέλικτα" από το 2000 και μετά.

#### 1.2.4 Τέταρτη γενιά λιμένων

Σε αυτή τη γενιά μπορούν να ενταχθούν τα λιμάνια εκείνα, που έχοντας αξιοποιήσει τις νέες τεχνολογίες και ακολουθήσει τις εξελίξεις στον κλάδο των Logistics, αναπτύσσουν συνεργασίες με άλλα λιμάνια για την πραγματοποίηση κοινών δράσεων συμπληρωματικού χαρακτήρα. Θα δημιουργηθούν με τον τρόπο αυτό «λιμενικές κοινότητες».

Βασικές προϋποθέσεις των λιμανιών τέταρτης γενιάς είναι η πλήρης αυτοματοποίηση της λειτουργίας των τερματικών σταθμών και η λειτουργία τους ως τμήματα ενός ολοκληρωμένου συστήματος εφοδιαστικής αλυσίδας. (*Marlow B. et.al. 2003, σελ.355-376*)

Παράδειγμα λειτουργίας λιμένων τέταρτης γενιάς σύμφωνα με την προαναφερόμενη εκδοχή αποτελεί η περίπτωση της συγχώνευσης των τερματικών σταθμών του λιμένα της Κοπεγχάγης στη Δανία με τον λιμένα του Μάλμε στη Σουηδία. Οι δύο αυτοί λιμένες συνένωσαν τις δυνάμεις τους κρίνοντας τη συγχώνευση ως την καλύτερη δυνατή στρατηγική που θα τους επέτρεπε να παραμείνουν ανταγωνιστικοί μετά την κατασκευή αρτηρίας για τη χερσαία σύνδεση των δύο χωρών. Στο νέο σχήμα που προέκυψε δημιουργήθηκαν κοινές υπηρεσίες που επέτρεψαν την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, τη μείωση των τιμών των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προσφορά υπηρεσιών υψηλής ποιότητας. Ένα ακόμη παράδειγμα κοινοπραξίας το οποίο αναφέρεται στους λιμένες τέταρτης γενιάς είναι εκείνο της Eurogate, η οποία συνεστήθη από κοινού από το τμήμα εμπορευματοκιβωτίων της εταιρείας BLG με έδρα τη Βρέμη και από την εταιρεία διαχείρισης του τερματικού σταθμού Eurokaί στο λιμένα του Αμβούργου.

Πίνακας 1.1: Διάκριση λιμένων σε γενιές και εξέλιξη της λιμενικής βιομηχανίας

	Λιμάνια πρώτης γενιάς	Λιμάνια δεύτερης γενιάς	Λιμάνια τρίτης γενιάς	Λιμάνια τέταρτης γενιάς
<b>Περίοδος Ανάπτυξης</b>	Πριν το 1950	Μετά το 1950	Μετά το 1980	Μετά το 2000
<b>Τύπος φορτίου</b>	Χύδην συσκευασμένο φορτίο	Ξηρό και υγρό χύδην φορτίο	Χύδην και μοναδοποιημένο φορτίο σε ε/κ	Αύξηση της τάσης για μοναδοποίηση του γενικού φορτίου
<b>Συμπεριφορά και Στρατηγική Ανάπτυξης Λιμένα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συντηρητική</li> <li>• Αποβάθρα και λιμενική περιοχή μπροστά στο νερό</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ελεγκτατική</li> <li>• Μεταφορικό, βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εμπορικά προσανατολισμένα</li> <li>• Κέντρο Μεταφορών &amp; πλατφόρμα logistics</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κέντρα Logistics</li> <li>• Δίκτυα και Συνεργασία Λιμένων για κοινές δραστηριότητες</li> <li>• Ανάπτυξη ρόλου στη λιμενική κοινότητα</li> </ul>
<b>Χαρακτηριστικά &amp; Δραστηριότητες</b>	(1) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Φορτο-εκφορτώσεις</li> <li>• Αποθήκευση</li> <li>• Πλοήγηση</li> <li>• Προβλήτες</li> </ul>	(2)=(1)+ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μεταποίηση φορτίου</li> <li>• Εμπορικές και ναυτιλιακές υπηρεσίες</li> <li>• Επέκταση λιμενικού χώρου</li> </ul>	(3)=(2)+ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Διανομή φορτίου</li> <li>• Διανομή πληροφοριών</li> <li>• Δραστηριότητες logistics</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Λιμένας ως ολοκληρωμένο σύστημα logistics</li> </ul>
<b>Οργανωσιακές Αντιλήψεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανεξάρτητες δραστηριότητες στο λιμάνι</li> <li>• Ατυπη σχέση μεταξύ λιμένα και χρηστών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ειδικές σχέσεις με Χρήστες</li> <li>• Φορντισμός</li> <li>• Τυχαίες σχέσεις λιμένα και Τοπικής Αυτοδιοίκησης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Παρουσία λιμενικής κοινότητας</li> <li>• Κρίκος στη μεταφορική αλυσίδα</li> <li>• Στενή σχέση λιμένα – T.A.</li> <li>• Μεταφορντισμός στο Λιμενικό Management</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οριζόντια επέκταση λιμένων με την ένταξη τους σε λιμενικά δίκτυα εταιρειών megacairiers</li> <li>• Ανάπτυξη management Λιμενικών Clusters</li> </ul>
<b>Οργανώνοντας την Παραγωγή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ροή φορτίου</li> <li>• Τυποποιημένη απλή, εξατομικευμένη υπηρεσία</li> <li>• Χαμηλή προστιθέμενη αξία</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ροή φορτίου</li> <li>• Μεταποίηση φορτίου</li> <li>• Συνδυασμένες υπηρεσίες</li> <li>• Υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ροή φορτίου και πληροφοριών</li> <li>• Πακέτο πολλαπλών υπηρεσιών</li> <li>• Υπηρεσίες υψηλής προστιθέμενης αξίας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πλήρης αυτοματοποίηση της λειτουργίας των terminals ενταγμένα σε συστήματα logistics και εμφάνιση εφαρμογών ρομποτικής</li> </ul>
<b>Παράγοντες παραγωγής &amp; αποφάσεων</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εργατικό δυναμικό/Κεφάλαιο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κεφάλαιο/εξειδίκευση εργασίας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κεφάλαιο/Τεχνολογία/Τεχνογνωσία</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενοποίηση των απαιτήσεων του συνόλου των φορέων που συγκροτούν το λιμενικό Clusters και λιμενική Κοινότητα</li> </ul>

Πηγή: United Nations Conference Trade and Development - UNCTAD (1994)  
*The trading port - the prospects of the ports of the third generation.*





### 1.3 Στάδια Ανάπτυξης Λιμένων

Είναι σαφές ότι η υλοποίηση λιμενικών επενδύσεων αποτελεί απόφαση στρατηγικής σημασίας για την ανάδειξη των λιμανιών σε σύγχρονα εργαλεία αξιοποίησης του ρόλου της λιμενικής βιομηχανίας. Η ανάδειξη του πρωταγωνιστικού ρόλου των λιμανιών στη διεθνή οικονομία και η ανάπτυξη τους έχει διερευνηθεί και αξιολογηθεί από πάρα πολλούς σύγχρονους μελετητές, ενώ έμφαση δίνεται στη σημασία της βιομηχανικής επανάστασης στον τρόπο διαμόρφωσης των λιμανιών.

Σημαντική είναι η έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 1963 από τον Bird, στην οποία προτείνεται το μοντέλο Anyport για την ανάπτυξη των λιμανιών. Η συγκεκριμένη έρευνα βασίστηκε στον τρόπο εξέλιξης των σημαντικότερων βρετανικών λιμανιών, ενώ στόχος του προτεινόμενου μοντέλου ήταν η σύγκριση της ανάπτυξης των λιμανιών με κάποια συγκεκριμένα πρότυπα. Με βάση το συγκεκριμένο αυτό πρότυπο, διαφαίνεται ότι «ο χώρος του λιμανιού μελετάται ως μια χρονολογική και γραμμική διαδοχή των ιστορικά ευδιάκριτων φάσεων ανάπτυξης του (Bird J. 1973, σελ.105-118)

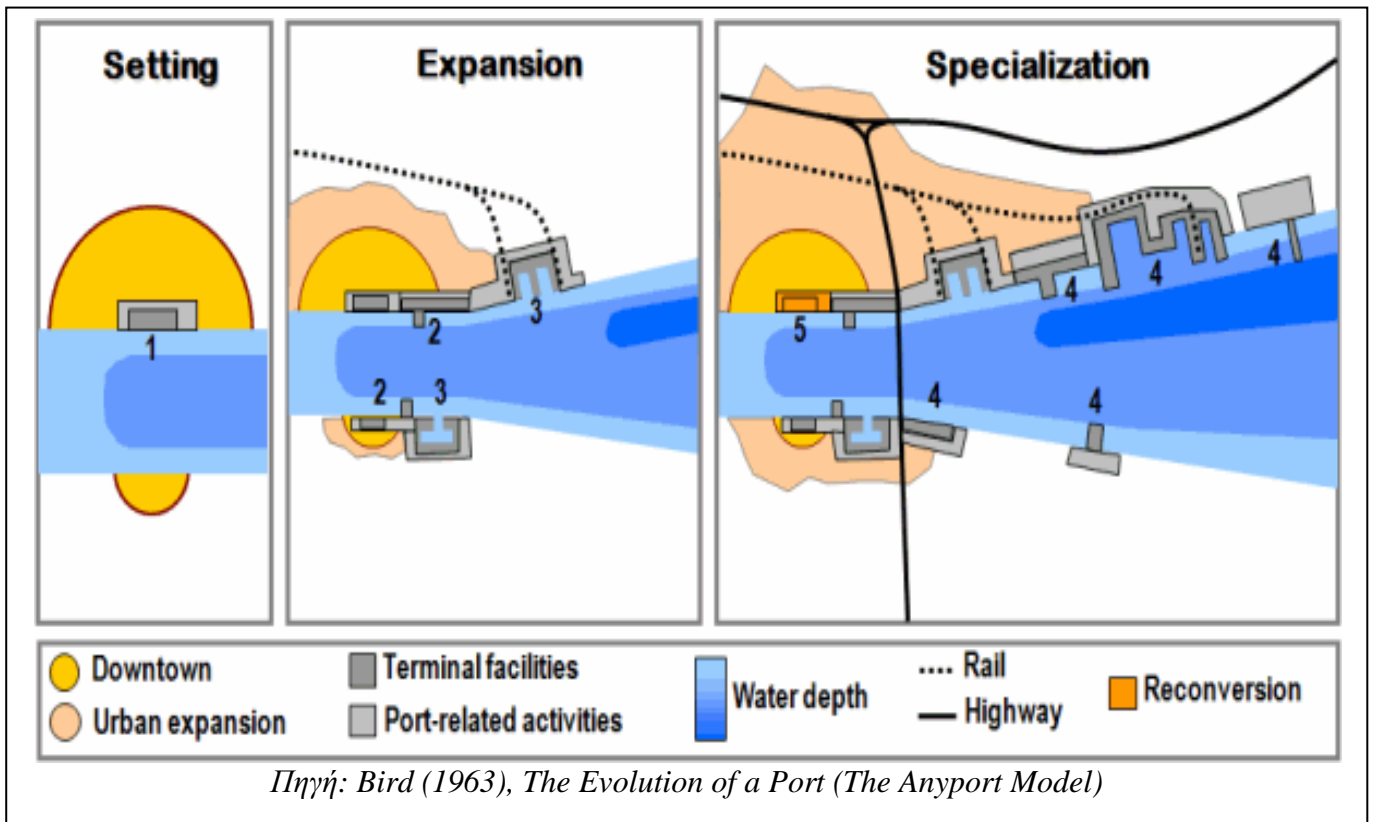
Μελετώντας το πρότυπο αυτό, γίνεται σαφής η αλλαγή, που δημιουργήθηκε στη σχέση πόλης - λιμανιού, οδηγώντας στη μετακίνηση των περισσότερων λιμανιών εκτός αστικού περιβάλλοντος. Για τον λόγο αυτό διερευνήθηκε η δυνατότητα ανανέωσης του τρόπου αξιοποίησης των λιμανιών. Ειδικότερα, τα 4 στάδια ανάπτυξης είναι τα εξής :

- 1) Χωροθέτηση : αρχικά επιλέγεται η περιοχή, στην οποία θα γίνει η χωροθέτηση του λιμανιού και αυτή η επιλογή καθορίζεται από τις φυσικές

διαμορφώσεις και τις κλιματολογικές συνθήκες. Στο πρώτο αυτό στάδιο τα λιμάνια διέθεταν στοιχειώδεις τερματικές και κύριος ρόλος των λιμενικών υπηρεσιών ήταν η αποθήκευση εμπορευμάτων και το χονδρικό εμπόριο. Η ανάγκη κάλυψης αυτών των αναγκών προϋπόθετε την εγκατάστασή τους κοντά στα λιμάνια.

- 2) Επέκταση : Οι δραστηριότητες στον χώρο των λιμανιών επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό μετά τη βιομηχανική επανάσταση. Κύρια μεταβολή θεωρείται η επέκταση των αποβάθρων και η κατασκευή προβλητών για την ικανοποίηση των αναγκών των επιβατών και των διαφόρων ειδών εμπορευμάτων. Μία νέα, επίσης, λειτουργία αποτελεί η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με την ενδοχώρα για την εξοικονόμηση χρόνου κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις προωθήθηκε και η εκβάθυνση των λιμανιών.
  
- 3) Εξειδίκευση : Κατά το αναπτυξιακό αυτό στάδιο, σημαντική θεωρείται η κατασκευή ειδικών προβλητών για τη φορτοεκφόρτωση διαφορετικών εμπορευμάτων, ενώ δημιουργούνται αποθηκευτικοί χώροι. Η ναυπήγηση νέου τύπου πλοίων με μεγάλη χωρητικότητα καθιστά αναγκαία την επέκταση σε χώρο των λιμανιών. Επειδή, λοιπόν, ο εκσυγχρονισμός και η αναμόρφωση των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων συναντούσαν δυσκολίες, θεωρήθηκε αναγκαία η μετεγκατάστασή τους σε χώρους εκτός των πόλεων, δίνοντας την ευκαιρία στις παλιές λιμενικές εγκαταστάσεις να αξιοποιηθούν με διαφορετικό τρόπο (*Rodrigue J.P. et.al. 2006 σελ.2*)

Διάγραμμα 2.1: Η εξέλιξη του λιμανιού (βασισμένη στο μοντέλο Anyport)



Το 1988 έχουμε μία διαφορετική προσέγγιση στον τρόπο ανάπτυξης των λιμανιών από τον Hoyle. Ειδικότερα ο Hoyle, με το μοντέλο που προτείνει εστιάζει το ενδιαφέρον του στις διασυνδέσεις μεταξύ πόλης και λιμανιού και στην εξέλιξη της διεπαφής πόλης- λιμένα. Τα στάδια αυτού του προτύπου είναι τα εξής

- 1) Πρωτόγονο λιμάνι ή εμπορική περίοδος (από τον 16ο αιώνα έως τις αρχές του 19ου). : Στενή διασύνδεση λιμανιών και πόλεων και ενίσχυση διεθνούς εμπορίου
- 2) Επέκταση της πόλης- λιμάνι ή Παλαιοβιομηχανική περίοδος. Οι γραμμικές αποβάθρες και οι νέοι αποθηκευτικοί χώροι οδηγούν σε επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων και εκτός πόλεων.
- 3) Η μοντέρνα βιομηχανική πόλη-λιμάνι ή η νεοβιομηχανική περίοδος. Τα λιμάνια αποκτούν βιομηχανικό και εμπορικό χαρακτήρα και για πρώτη φορά τίθεται το θέμα αποσύνδεσης των λιμανιών από τις πόλεις

**Πίνακας 2.1: Στάδια εξέλιξης της διεπαφής πόλης-λιμένα**

Stage	Symbol		Period	Characteristics
	○ city	● port		
(I) Primitive cityport			Ancient–medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port
(II) Expanding cityport			19th–early 20th century	Rapid commercial and industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break–bulk industries
(III) Modern industrial cityport			mid-20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers and ro-ro facilities require separation and increased space
(IV) Retreat from the waterfront			1960–1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas
(V) Redevelopment of the waterfront			1970–1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land- and water-space; urban renewal of original core

*Πηγή: B. Hoyle et.al, (1988), Development Dynamics at the Port-City Interface. In Revitalizing the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment.*

- 4) Μεταφορά από το παραθαλάσσιο τμήμα της πόλης ή Μεταβιομηχανική περίοδος : Οι καινοτόμες πρακτικές προωθούν την ανάπτυξη ναυτιλιακών βιομηχανικών περιοχών.
- 5) Ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου : Η διεπαφή πόλης- λιμένα οδηγεί στην αστική αναδιαμόρφωση
- 6) Ανανέωση των δεσμών πόλης- λιμένα. Το διεθνές εμπόριο και οι μεταφορές πραγματοποιούνται κατά κύριο λόγο από τα λιμάνια. Στο πλαίσιο αυτό προωθείται η δημιουργία πιο βιώσιμης πόλης - λιμένα (*Hoyle B. 1989, σελ.429-435*)

## 2ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### Οι Λιμενικές επενδύσεις



## ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### Οι Λιμενικές Επενδύσεις

#### 2.1 Κατηγοριοποίηση λιμανιών με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς

Σημαντικό ρόλο στον τρόπο αξιοποίησης των λιμανιών παίζει το ιδιοκτησιακό καθεστώς, καθώς με βάση αυτό καθορίζεται η χρηματοδότησή των λιμενικών επενδύσεων. Σε πλεονεκτικότερη θέση και με αυξημένο το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα είναι τα λιμάνια, καθώς δεν χρειάζεται να πραγματοποιηθεί η κάλυψη του κόστους λειτουργίας τους αποκλειστικά και μόνο από τα ίδια (*World Bank 2000, σελ.18*)

Βασική υποχρέωση του κράτους σε αρκετές περιπτώσεις αποτελούσε η χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών, καθώς αντιμετωπίζονται ως δημόσιο αγαθό. Με τον τρόπο αυτό μειωνόταν το κόστος λειτουργίας των λιμανιών και αυξανόταν το διεθνές ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα. Αρκετές χρηματοδοτήσεις είχαν ως στόχο τους την περιφερειακή και εθνική ανάπτυξη των λιμανιών, αποδεικνύοντας το ενδιαφέρον των κρατών για αυτά (*World Bank 2000, σελ.18*)

Στον χώρο των λιμανιών κατανοητή είναι η παραγωγή δημοσίων και ιδιωτικών αγαθών., ενώ σημαντικά είναι τα άμεσα οφέλη (δημόσια αγαθά), που δημιουργούνται από την αύξηση του εμπορίου, της αγοράς και άλλων συναφών υπηρεσιών. Στο ίδιο πλαίσιο, όμως, υπάρχουν και άμεσα οικονομικά οφέλη (ιδιωτικά αγαθά), που αποδεικνύουν τον διττό ρόλο των λιμανιών. Με τον τρόπο αυτό, όμως, είναι ασαφής η διάκριση του ρόλου δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στον χώρο της λιμενικής βιομηχανίας, ενώ διατυπώνονται ποικίλες απόψεις είτε υπέρ των δημοσίων επενδύσεων είτε υπέρ των ιδιωτικών (*Trujillo et.al. 1999, σελ.12*)

Στο Ηνωμένο Βασίλειο έγινε μετά το 1980 η αρχή για τον παραμερισμό του κρατικού παρεμβατισμού και την ώθηση στον ιδιωτικό τομέα, θεωρώντας ότι με την επιλογή αυτής της στρατηγικής θα γινόταν πιο αποτελεσματικά τα λιμάνια. Η ενίσχυση του ρόλου της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στον χώρο των λιμανιών οδήγησε σε περισσότερες επενδύσεις, σε μείωση της εργασίας και σε ενίσχυση του



ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, ενισχύοντας τη νεοφιλελεύθερη λιμενική πολιτική. Την ίδια πολιτική ακολούθησαν και άλλα κράτη, επιδιώκοντας :

- Μείωση του δημόσιου κόστους
- Νέα επενδυτικά κεφάλαια
- Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό των λιμενικών υπηρεσιών
- Μείωση του λιμενικού κόστους
- Ενίσχυση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος
- Επιτυχής ενσωμάτωση στην εφοδιαστική αλυσίδα
- Βελτίωση προγραμματισμού και συντονισμού διαδικασιών (*World Bank 2000, σελ.18*)

Με την παρέμβαση του κρατικού ελέγχου στο σχεδιασμό και τον τρόπο οργάνωσης της λειτουργίας των λιμανιών έχουμε το Service Port, ενώ, όταν δεν παρεμβαίνει το κράτος σε κανένα τομέα της λειτουργίας των λιμανιών έχουμε το Πλήρως Ιδιωτικό Λιμάνι.

Με βάση την Παγκόσμια Τράπεζα, υπάρχει μία σημαντική κατηγοριοποίηση των λιμανιών με βάση τον τρόπο διοίκηση τους. Η κατηγοριοποίηση αυτή βασίζεται στον χαρακτήρα των προσφερόμενων υπηρεσιών, στον καθορισμό των ορίων της ενδοχώρας, στην ιδιοκτησία της ανωδομής , των υποδομών και του εξοπλισμού και στον τρόπο λειτουργίας της διοίκησης και της εργασίας. Ειδικότερα, με βάση την κατηγοριοποίηση αυτή, η οποία θεωρείται από κάποιους μονοδιάστατη ή ανέφικτη, τα λιμάνια χωρίζονται σε :

**Service port** : Κύριο χαρακτηριστικό τους είναι ο δημόσιος χαρακτήρας τους. Η παροχή υπηρεσιών πραγματοποιείται από τις Λιμενικές αρχές, ενώ το Δημόσιο είναι κάτοχος υποδομών, ανωδομής και εξοπλισμού , διοικεί και καθορίζει τις συνθήκες πρόσληψης προσωπικού. Οι Λιμενικές Αρχές ρυθμίζουν τον τρόπο λειτουργίας των λιμανιών. Η ύπαρξη πολλών Δημοσίων Οργανισμών θεωρείται σε αρκετές περιπτώσεις αναποτελεσματική, με αποτέλεσμα σε περιοχές, όπως η Μομπάσα, η Κένυα και η Γκάνα να αποφασίζουν τη συγχώνευσή αυτών των οργανισμών. Στα λιμάνια αυτά, επίσης, προωθείται η ενσωμάτωσή τους στην προώθηση της

ασφάλειας όλων των διαδικασιών, η προάσπιση του περιβάλλοντος και η διεθνής συνεργασία (Baird J. 2002, σελ.278)

**Tool port** : Οι υποδομές, οι ανωδομές και ο εξοπλισμός ανήκουν στις Λιμενικές Αρχές, αν και μπορεί να επιτραπεί η εργασία στον συγκεκριμένο χώρο και σε ιδιώτες. Η χρηματοδότηση των επενδύσεων και ο προγραμματισμός της λειτουργίας τους παρουσιάζει ομοιότητες με τον τρόπο παρέμβασης του δημόσιου τομέα και ενισχύονται οι ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Με τον τρόπο αυτό παρουσιάζεται η αδυναμία καθορισμού των ευθυνών χειρισμού και λειτουργίας (World Bank 2000, σελ.18)

**Landlord port** : Η Λιμενική Αρχή κατέχει τη γη και ρυθμίζει τον τρόπο οργάνωσης και υλοποίησης των διαφόρων διαδικασιών από ιδιώτες υλοποίησης. Οι χρήστες των τερματικών ρυθμίζουν τον τρόπο πραγματοποίησης της εργασίας. Ουσιαστικά ο χαρακτήρας του είναι μικρός, καθώς συνδυάζει τη δημόσια και την ιδιωτική παρέμβαση και διευκολύνει την παρέμβαση ιδιωτικών εταιρειών, που αναλαμβάνουν τη διαχείριση των λιμανιών (Baird J. 2002, σελ.278) Η μετάβαση στον συγκεκριμένο τομέα γίνεται με την παραχώρηση της διαχείρισης των φορτίων και των τερματικών στον ιδιωτικό τομέα. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα λιμάνια του Ρότερνταμ, της Αμβέρσας, της Σιγκαπούρης και της Ν. Υόρκης.

**Fully privatized port ή Private Sector Port** : για πολλούς μελετητές είναι παράδοξος ο τρόπος λειτουργίας αυτών των λιμανιών. Η πλήρης εκχώρηση δικαιωμάτων σε ιδιώτες εγκυμονεί τον κίνδυνο εκδήλωσης μονοπωλιακών τάσεων, ενώ δεν υπάρχει η δυνατότητα αξιοποίησης των ρυθμιστικών πλεονεκτημάτων του δημόσιου τομέα. Ως πλεονεκτήματα αυτού του τύπου λιμανιών μπορούν να θεωρηθούν ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων και η διείσδυση των νέων τεχνολογιών, η αποφυγή χρηματοοικονομικής ρευστότητας και η έλλειψη απεργιακών κινητοποιήσεων, που αποσυντονίζουν τον τρόπο λειτουργίας τους και προκαλούν ποικίλες οικονομικές ζημιές. Όπως υποστηρίζεται, η πλήρης ιδιωτικοποίηση των λιμανιών μπορεί να δικαιολογηθεί από «την εμπορική ολοκλήρωση στην κίνηση μοναδοποιημένου φορτίου και την ανάγκη βιομηχανικής επεξεργασίας και μεταφοράς. Τέτοιου είδους λιμάνια δραστηριοποιούνται στη Ν. Ζηλανδία και στο Ηνωμένο Βασίλειο (Παράδλη Α. 2001, σελ.194-196)

**Πίνακας 1.2: Τύποι Λιμανιών με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς**

Τύπος	Υποδομή	Ανοδομή	Εργασία	Άλλες Λειτουργίες
<b>Public Service Port</b>	Δημόσια	Δημόσια	Δημόσια	Κυρίως Δημόσια
<b>Tool Port</b>	Δημόσια	Δημόσια	Ιδιωτική	Δημόσια / Ιδιωτική
<b>Landlord Port</b>	Δημόσια	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Δημόσια / Ιδιωτική
<b>Private Service Port</b>	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Ιδιωτική	Κυρίως Ιδιωτική

Πηγή : World Bank, (2000)., *Alternative Port Management Structures and Ownership Models*

Οι τέσσερις αυτές κατηγορίες έχουν καθοριστεί με βάση τους παρακάτω παράγοντες :

- Κοινωνική και οικονομική εξέλιξη κρατών
- Ιστορικές εξελίξεις
- Τοποθεσία λιμανιού
- Είδος φορτίων που διακινούνται σε κάθε λιμάνι (Rodrigue et.al. 2006 σελ.17)

Οι βασικότεροι παράγοντες, που καθορίζουν την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών ή τον δημόσιο χαρακτήρα των λιμανιών είναι οι εξής ;

- Το μέγεθος του λιμανιού
- Το μέγεθος της χώρας
- Η οικονομική κατάσταση της χώρας και του λιμανιού
- Η υπάρχουσα έκταση για την ανάπτυξη νέων τερματικών
- Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της αγοράς
- Η σημασία του λιμανιού (*World Bank 2000, σελ.18*)

Με βάση όλα αυτά τα στοιχεία είναι σαφές ότι μπορεί να αυξάνονται οι ιδιωτικές παρεμβάσεις στον χώρο των λιμανιών, όμως, η παρέμβαση του Δημοσίου εξακολουθεί να είναι ισχυρή, καθώς το 90 % του θαλάσσιου εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαμορφώνεται με βάση τις επενδύσεις και τις πολιτικές τιμολόγησης από τις Δημόσιες Λιμενικές Αρχές. (*Παρδάλη Α. 2001, σελ.197*)

## **2.2 Η ιδιωτικοποίηση στα Λιμάνια και η αξιολόγησή της**

Οι συνθήκες οικονομικής κρίσης και οι περιορισμένες δαπάνες για την ανάπτυξη των λιμανιών σε αρκετές περιπτώσεις καθιστούν αναγκαία την προώθηση της ιδιωτικοποίησης ως της μόνης λύσης για την ανάπτυξη επενδυτικής πολιτικής στη λιμενική βιομηχανία. Η ιδιωτικοποίησή αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και περιουσιακών στοιχείων των λιμανιών σε ιδιωτικές εταιρείες, χωρίς, όμως, να αποσύρεται πλήρως το κράτος από τον τρόπο διοίκησης τους. Πρόκειται, ουσιαστικά, για τη διαδικασία εκχώρησης αρμοδιοτήτων, την απελευθέρωση των αγορών και τη «μεταφορά κρατικών εμπράγματων στοιχείων στον ιδιωτικό τομέα» (*Cullinane et.al. 2002, σελ. 62-63*)

Την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών διευκόλυναν οι ευρωπαϊκοί νόμοι, που αφορούν την απελευθέρωση της αγοράς, με στόχο την τόνωσή των εθνικών οικονομιών. Η πρώτη χώρα που προχώρησε σε πλήρη ιδιωτικοποίηση αρκετών λιμανιών είναι η Μ. Βρετανία, Αξίζει να σημειωθεί ότι η επικράτηση του ιδιωτικού τομέα και στον τομέα αυτόν της οικονομίας αποδίδεται και στη διείσδυση των νέων τεχνολογιών.

Η ανάγκη εκσυγχρονισμού των λιμανιών απαιτεί τεράστια κεφάλαια, τα οποία δεν μπορούσαν να καλυφθούν από το δημόσιο τομέα, με αποτέλεσμα να εκχωρούνται αρμοδιότητες σε ιδιώτες.

Σημαντική θεωρείται, επίσης, η διάθεση των εθνικών κυβερνήσεων να μειώσουν τις κρατικές δαπάνες, οι οποίες κρίνονται πολύ υψηλές για τον τομέα της λιμενικής βιομηχανίας. Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει και στη δυνατότητα των ιδιωτών να έχουν πληρέστερη ενημέρωση για τον τρόπο λειτουργίας της λιμενικής βιομηχανίας και να μπορούν να αξιοποιήσουν με πιο αποτελεσματικό τρόπο από τον δημόσιο τομέα τις ευκαιρίες, που παρέχει το ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Όμως, η προσπάθεια ιδιωτικοποίησης των λιμενικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών βασίστηκε στην επιτυχή λειτουργία της ιδιωτικοποίησης σε άλλους οικονομικούς τομείς, με αποτέλεσμα να προωθηθεί μία επενδυτική πολιτική και να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας. (*Bird J.2002, σελ.278*) Με βάση τα στοιχεία αυτά γίνεται κατανοητό ότι τα σημαντικότερα κίνητρα για την ιδιωτικοποίηση των λιμένων θεωρούνται :

- Η αναθεώρηση και η τροποποίηση των εργασιακών σχέσεων, έτσι ώστε να μειωθεί το εργασιακό κόστος
- Ενίσχυση επενδυτικού ενδιαφέροντος και βελτίωση τρόπου λειτουργίας λιμένων
- Αναβαθμισμένη διαχείριση φορτίων
- Αύξηση κρατικών εσόδων
- Μείωση δημόσιων δαπανών
- Αναβαθμισμένη λειτουργία μεταφορικής αλυσίδας (*Bird J.2002, σελ.278*)

Οι σημαντικότερες μορφές ιδιωτικοποίησης είναι οι παρακάτω :

- 1) Δημόσια προσφορά μετοχών
- 2) Χρηματοδοτική μίσθωση / εκχώρηση δικαιώματος εκμετάλλευσης
- 3) Ιδιωτική χρηματοδότηση νέων δραστηριοτήτων
- 4) Μίσθωση διοίκησης
- 5) Κοινοπραξία
- 6) Μετατροπή του λιμένα σε εταιρεία
- 7) Εμπορευματοποίηση

- 8) Πώληση λιμενικών περιουσιακών στοιχείων
- 9) Χορήγηση αδειών

Σε γενικές γραμμές θα λέγαμε ότι η αποτελεσματικότητα των προγραμμάτων ιδιωτικοποίησης εξαρτάται από τους παρακάτω παράγοντες: (*Mangan et.al.2000, σελ.53*)

- Αλλαγή οικονομικού περιβάλλοντος σε εθνικό και τοπικό επίπεδο
- Αξιολόγηση επενδύσεων πριν από το στάδιο της ιδιωτικοποίησης
- Θεσμικό πλαίσιο ιδιωτικοποίησης
- Μεταβολές στον τρόπο δραστηριοποίησης των μεταφορέων

Αρκετοί είναι αυτοί, όμως, που υποστηρίζουν ότι η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών μπορεί να λειτουργήσει εις βάρος της ανάπτυξης της λιμενικής βιομηχανίας. Σε αρκετές περιπτώσεις τα διαφυγόντα κέρδη λειτουργούν εις βάρος των ίδιων των λιμένων καθώς χρησιμοποιούνται για την οικονομική ενίσχυση των ιδιωτικών ανώνυμων εταιρειών. Επιπλέον, σημαντική θεωρείται η ανισότιμη αντιμετώπιση των πελατών, καθώς οι ιδιώτες εστιάζουν το ενδιαφέρον τους περισσότερο στην ικανοποίηση των μεγάλων πελατών. (*Mangan et.al.2000, σελ.53*)

Εκτός των άλλων, σημαντική θεωρείται η αδυναμία του ιδιωτικού τομέα να διασφαλίσει την κατασκευή των βασικών έργων υποδομής και των βοηθητικών μεσών πλοήγησης. Η απόρριψη της ιδιωτικοποίησης ως ουσιαστικής λύσης για την ανάπτυξη των λιμένων εστιάζεται και στο ότι τα λιμάνια αποτελούν κερδοφόρο τμήμα του κράτους. Οι επικριτές της, επίσης, επισημαίνουν τη δημιουργία ενός μονοπωλιακού περιβάλλοντος λόγω της έλλειψης ανταγωνισμού, λειτουργώντας αρνητικά για την τοπική οικονομία και τους εμπλεκόμενους σε αυτήν, ενώ δεν θεωρείται δεδομένη η ανάπτυξη των λιμένων, η οποία αποτελεί και τη βασική αιτία της ιδιωτικοποίησης τους.

Τελικά, στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα η ιδιωτικοποίηση των λιμένων αρχίζει να επικρατεί σε διεθνές επίπεδο και η ιδιωτικοποίηση, όπως ήδη διαφάνηκε, μπορεί να παρουσιαστεί μέσα από τις παρακάτω συγκεκριμένες διαδικασίες :

- Ιδιοκτησία υποδομής
- Παραγωγή λιμενικού προϊόντος

- Ευθύνη καθορισμού τρόπου λειτουργίας λιμένων (*Bird J.2002, σελ.278*)

Η ιδιωτικοποίηση αποτελεί μία νέα πρακτική για την ανάκαμψη των εθνικών οικονομιών και την παραχώρηση προηγούμενων αρμοδιοτήτων του κράτους σε ιδιώτες. Με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται η μείωση των δημοσίων δαπανών και η αποδέσμευση του κράτους από ποικίλες ευθύνες, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η απρόσκοπτη λειτουργία τους. Η μελέτη του τρόπου λειτουργίας των περισσότερων μεγάλων διεθνών λιμανιών αποδεικνύει ότι υιοθετήθηκε η πρακτική της μερικής ιδιωτικοποίησης με την παραχώρηση των τερματικών στους ιδιώτες. Μπορεί, λοιπόν, οι ιδιωτικοποιήσεις των λιμανιών να έχουν επεκταθεί σήμερα, όμως εξακολουθούν να διατυπώνονται ενστάσεις για την λειτουργικότητά τους και τα αποτελέσματά τους στη λιμενική βιομηχανία και στα εθνικές οικονομίες

### **2.3 Ο Ρόλος της λιμενικής αρχής**

Η αποτελεσματική και επιτυχής λειτουργία των λιμένων αποτελεί βασικό παράγοντα της διεθνούς ανταγωνιστικότητας μιας χώρας και της ικανότητάς της να προσελκύει ξένες επενδύσεις. Το τελευταίο διάστημα, όμως, διατυπώνονται απόψεις για αδυναμία παροχής αναβαθμισμένων λιμενικών υπηρεσιών και ικανοποίησης των πελατών σε πολλούς ευρωπαϊκούς λιμένες. Η επιτυχής και αποδοτική λειτουργία ενός λιμένα εξαρτάται από τη δυνατότητα των διαχειριστικών του αρχών να συνεργάζονται με τους πελάτες τους, με απώτερο στόχο τη διείσδυση τους σε νέες αγορές και την κερδοφορία τους. (*Goss R. 1990, σελ.273-287*)

Είναι σαφές, λοιπόν, ότι οι διαχειριστικές αρχές και, κυρίως, η Λιμενική Αρχή καλούνται να παίξουν καθοριστικό ρόλο στον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας των λιμανιών. Η Λιμενική Αρχή αποτελεί το κύριο διοικητικό όργανο των λιμένων σε διεθνές επίπεδο. Με βάση τον ορισμό της συγκεκριμένης διοικητικής αρχής το 1977 από την Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει δημοτικό χαρακτήρα και είναι ένας δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας, που αναλαμβάνει τον έλεγχο των διαδικασιών της κατασκευής, διαχείρισης, λειτουργίας και ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Οι Λιμενικές Αρχές αποτελούν, λοιπόν, τους κυριότερους φορείς διοίκησης και ελέγχου των λιμανιών. Οι φορείς αυτοί τίθενται υπό τον έλεγχο της Δημοτικής αρχής της περιοχής, στην οποία δραστηριοποιείται το λιμάνι ή από το κράτος ή από αυτόνομους οργανισμούς

Οι νομικές εξουσίες του συγκεκριμένου διοικητικού φορέα είναι οι εξής :

- Επενδύσεις: είναι υπεύθυνη για την έγκριση των υποβαλλόμενων προτάσεων για επενδύσεις, με βάση το περιεχόμενο του εθνικού σχεδίου ανάπτυξης, το οποίο η Λιμενική αρχή οφείλει να σεβαστεί και να ακολουθήσει
- Οικονομική πολιτική : διαμορφώνεται με βάση τους κοινούς χρηματοοικονομικούς στόχους για τα λιμάνια και πρέπει να υπάρχει συνεργασία με τους κυβερνητικούς φορείς για την παρουσίαση κοινής οικονομικής πολιτικής για το ζήτημα των υποδομών
- Κοστολόγηση: οι αρμοδιότητες της αφορούν τον τρόπο καθορισμού των τελών , έτσι ώστε να προασπίζεται το δημόσιο συμφέρον
- Εργατική πολιτική : αφορά τον καθορισμό κοινών προτύπων πρόσληψης του εργατικού δυναμικού, διάρθρωσης του μισθολογικού καθεστώτος και έγκριση κοινών συνδικαλιστικών κανόνων
- Αδειοδότηση: δυνατότητα θέσπισης συγκεκριμένων κανόνων για την αδειοδότηση των λιμενικών υπάλληλων, ναυτικών πρακτόρων και, γενικότερα, των εμπλεκόμενων, στον χώρο της λιμενικής βιομηχανίας
- Πληροφόρηση και έρευνα: αρμοδιότητα της θεωρείται η συλλογή, αντιπαραβολή, ανάλυση και παρουσίαση στατιστικών δεδομένων για τον τρόπο οργάνωσης των λιμενικών δραστηριοτήτων
- Νομική: δυνατότητα να ενεργεί ως νομικός σύμβουλος σε τοπικό επίπεδο στον χώρο των λιμένων (*Goss R. 1990,σελ.273-287*)

Σε περίπτωση που ελεγχόταν από το κράτος, υπήρξε πλήρης δραστηριοποίηση του κράτους, το οποίο αναλάμβανε τις παρακάτω δραστηριότητες :

- Κατασκευή, συντήρηση, εξοπλισμός και διαχείριση των λιμανιών



- Επιβολή και είσπραξη τελών από τους εμπλεκόμενους στη λιμενική βιομηχανία
- Καθορισμός και ρύθμιση των κανόνων λειτουργίας
- Έλεγχος και έγκριση τιμολογίων (*Παρδάλη Α. 1997, σελ.50-54*)

Σε περίπτωση που η Λιμενική Αρχή ήταν αυτόνομος οργανισμός, είχε τη δυνατότητα δραστηριοποίησης με τις παρακάτω μορφές :

- Λιμάνια - Ανώνυμες Εταιρείες
- Λιμάνια, τα οποία διαχειρίζονται σιδηροδρομικές εταιρείες
- Λιμάνια, τα όποια διαχειρίζονται βιομηχανικές εταιρείες

Με βάση το Κευνσιανό μοντέλο διαχείρισης των λιμένων, οι ομοιότητες της ήταν οι εξής :

- Παροχή, υποδομής ή ανωδομής, άσκηση ελέγχου και διαχείρισης των λιμενικών δραστηριοτήτων, παραγωγή λιμενικού προϊόντος
- Σχεδιασμός και ανάπτυξη λιμενικής υποδομής και άσκηση ελέγχου (*Παρδάλη Α. 1997, σελ.50-54*)

Στο πλαίσιο αυτό, οι Λιμενικές Αρχές είχαν ως κύριο στόχο τους την κάλυψη των βασικών δαπανών για τη διαχείριση των λιμένων. Η ανάκαμψη των οικονομικών της Λιμενικής Αρχής, θα διευκόλυνε τις παρακάτω λειτουργίες :

- Οριοθέτηση σε καθορισμένα πλαίσια κόστους
- Προσέλκυση επενδύσεων
- Εκσυγχρονισμός και υιοθέτηση καινοτόμων πρακτικών
- Δημιουργία εσωτερικών ταμειακών ροών για επέκταση και κατασκευή λιμενικών υποδομών
- Ανταγωνισμός, προσαρμοσμένος στις απαιτήσεις της αγοράς
- Οριοθέτηση επιδοτήσεων (*Goss R. 1990,σελ.273-287*)

Συστατικά στοιχεία των λιμενικών επιχειρήσεων θεωρούνται η ρυθμιστική λειτουργία, η κυριότητα του εδάφους και ο εμπορικός χαρακτήρας της λειτουργίας της. Σύμφωνα με τον Baird, η ρυθμιστική λειτουργία μπορεί να ιδιωτικοποιηθεί και ασκείται μόνο από τις Λιμενικές Αρχές και αφορά τις εξής διαδικασίες :

- Έλεγχος του τρόπου κίνησης των πλοίων και παροχή υπηρεσιών πλοήγησης
- Διασφάλιση επιτυχούς προσέγγισης των λιμανιών από τα πλοία
- Ασφάλεια εργαζομένων και προστασία περιβάλλοντος
- Χορήγηση αδειών για κατασκευή νέων υποδομών
- Συνεργασία με κυβερνητικούς φορείς για σχεδιασμό σωστής διαχείρισης
- Ισότιμη αντιμετώπιση όλων των εμπλεκόμενων στις λιμενικές διαδικασίες  
(*Goss R. 1990,σελ.273-287*)

Οι αρμοδιότητες της ως προς την κυριότητά του εδάφους είναι οι εξής :

- Διαχείριση και ανάπτυξη της λιμενικής έκτασης προς όφελος της λιμενικής επιχείρησης
- Έλεγχος των έργων υποδομής
- Παροχή υποδομής
- Διευκόλυνση σύνδεσης με τα χερσαία μέσα μεταφοράς (*Goss R. 1990,σελ.273-287*)

Πολλοί υποστηρίζουν ότι η παρέμβαση του Ιδιωτικού Τομέα στις Λιμενικές αρχές λειτουργεί εις βάρος των τοπικών οικονομιών, μειώνοντας τις ευκαιρίες ανάπτυξής τους. Τα τελευταία χρόνια έχει εφαρμοστεί ένα νέο μοντέλο για τον τρόπο θεώρησης του ρόλου των Λιμενικών Αρχών. Με βάση το μοντέλο αυτό, οι στρατηγικές τους αφορούν την παραχώρηση των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών και τον τρόπο διακυβέρνησης των λιμανιών , με απώτερο στόχο την ενίσχυση του ανταγωνιστικού τους πλεονεκτήματος.

Στο πλαίσιο αυτό, οι βασικότερες λειτουργίες των Λιμενικών Αρχών καθορίζονται ως εξής :

- 1) Αύξηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος των λιμανιών, με απώτερο στόχο την επιτυχή αντιμετώπιση των προκλήσεων των παγκόσμιων αγορών
- 2) Κατασκευή νέων τερματικών και μεγιστοποίηση λιμανιών
- 3) Προσπάθεια να ελεγχθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των διαφόρων τερματικών
- 4) Αύξηση ευκαιριών για ανταγωνιστική παρουσία όλων των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων στα λιμάνια

- 5) Δημιουργία των κατάλληλων προϋποθέσεων για την επιτυχή λειτουργία των διαφόρων δραστηριοτήτων και για τη διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος

Οι Δημόσιες Λιμενικές αρχές δραστηριοποιούνται σε μικρά κράτη, όμως, η σωστή αξιοποίηση των λιμανιών θεωρείται απαραίτητη για την τόνωσή της εθνικής οικονομίας. Τέλος, οι Αυτόνομοι Οργανισμοί δραστηριοποιούνται είτε σε λιμάνια με έναν χρήστη είτε σε λιμάνια, όπου δεν υπάρχει οποιασδήποτε εμπλοκή του κρατικού παράγοντα. *(Παρδάλη Α. 1997, σελ.50)*

## 2.4 Οι λιμενικές επενδύσεις

Η προσέλκυση των νέων επενδύσεων και η συνεχής ανταγωνιστικότητα της λιμενικής βιομηχανίας αποτελούν βασικό αναπτυξιακό στόχο των περισσότερων κρατών, Θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι οι επενδύσεις δεν επιφέρουν μεγάλα οφέλη αλλά δεσμεύουν κεφάλαια για κάποιο χρονικό διάστημα, αποσκοπώντας σε μακροπρόθεσμα οφέλη, αν και μπορεί να παρουσιαστούν διάφοροι κίνδυνοι. Η επιτυχία των επενδύσεων βασίζεται στη συστηματική μελέτη της αγοράς και στον σωστό σχεδιασμό λήψης των διαφόρων αποφάσεων, Επίσης, η επιλογή της μορφής των επενδύσεων βασίζεται στα εξής στοιχεία :

- Το αντικείμενο - περιεχόμενο της επένδυσης
- Το μέγεθος της επένδυσης
- Το φυσικό αντικείμενο της
- Αξιοποίηση παραγωγικών κλαδών οικονομίας
- Φορείς εκπόνησης επένδυσης
- Σκοποί - στόχοι
- Χώρος δραστηριοποίησης
- Εντοπισμός πιθανών κινδύνων με στόχο τη σωστή διαχείριση τους
- Σπουδαιότητα χρήσης οικονομικών πόρων (*Rodrigue et.al. 2006,σελ.17*)

Είναι σαφές ότι η ανάπτυξη επενδύσεων στον χώρο των λιμανιών έχει βαρύνουσα σημασία για την ενίσχυση της λιμενικής βιομηχανίας. Όμως η λειτουργικότητα τους είναι πολυσήμαντη και πολύπλευρη, καθώς ο σωστός σχεδιασμός τους και η σωστή αξιοποίησή τους μπορούν να οδηγήσουν στην τόνωση των εθνικών οικονομιών, στην αντιμετώπιση της ανεργίας και στην ενίσχυση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος των λιμένων. Παρεμφερείς στόχοι θεωρούνται η σωστή διαχείριση των πόρων, η μείωση του κόστους, η ασφαλής διακίνηση ατόμων, εμπορευμάτων και πλοίων και ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών υπηρεσιών.

Για να γίνει σαφής ο ρόλος τους και να αξιολογηθεί η ανάγκη λήψης πρωτοβουλιών για επενδυτικές πολιτικές στον χώρο των λιμένων, πρέπει να διευκρινισθεί ότι οι λιμενικές επενδύσεις αφορούν την ενίσχυση της ανωδομής και

υποδομής των λιμένων. Οι λιμενικές επενδύσεις διακρίνονται , με βάση τα παρακάτω κριτήρια :

- Νομική μορφή υποκείμενου
- Σκοπός λιμενικής επιχείρησης
- Χρόνος κατασκευής και εκμετάλλευσης
- Φύση του αγαθού (*World Bank 2003, σελ.45*)

Η παγκόσμια οικονομία και το άνοιγμα των αγορών διευκολύνουν την προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων στον χώρο της λιμενικής βιομηχανίας. Η κατανόηση του καθοριστικού ρόλου των επενδύσεων στην τόνωση των εθνικών οικονομιών και στη διασφάλιση της σταθερότητας της παγκόσμιας οικονομίας, καθιστούν αναγκαία τη διευκόλυνση των επενδυτών, με την παροχή κινήτρων ή με τη θέσπιση αναπτυξιακών νόμων.

#### ***Επενδύσεις σε πάγια περιουσιακά στοιχεία***

Η προώθηση των επενδύσεων έχει προκαλέσει το ενδιαφέρον πολλών μελετητών, οι οποίοι προσπαθούν να διερευνήσουν τον ρόλο του κράτους και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στη χρηματοδότησή τους. Σε αρκετές περιπτώσεις η ισχυρή οικονομική στήριξη των λιμένων από το κράτος λόγω των περιορισμένων δημοσίων προβών καθιστούσε αναγκαία την προσφυγή στους ιδιώτες ή σε διεθνείς οικονομικούς οργανισμούς, όπως η Παγκόσμια Τράπεζα. Οι επενδύσεις αφορούν τους παρακάτω τομείς των λιμένων :

- Βασική υποδομή
- Εξοπλισμός
- Λειτουργική υποδομή

#### ***Βασικές μορφές χρηματοδότησης***

Για την προσέλκυση επενδυτών και την αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών, απαιτείται η παροχή χρημάτων, που θα αξιοποιηθούν προς όφελος του εκσυγχρονισμού των λιμένων. Βασική μορφή χρηματοδότησης θεωρείται η παροχή χρημάτων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες θέτουν τους όρους για τη λειτουργία των λιμενικών υπηρεσιών. Η χρηματοδότηση τους γίνεται , κυρίως, από

τράπεζες αναπτύξεως, τράπεζες επενδύσεων και από εμπορικές επενδύσεις. Οι κρατικές δαπάνες για τη λιμενική βιομηχανία καθορίζονται από την οικονομική κατάσταση κάθε χώρας, από τη θέση της σε διεθνές επίπεδο και από τις στρατηγικές της επιλογές. Όπως ήδη αναφέρθηκε η χρηματοδότηση γίνεται , αφού πρώτα εξεταστούν οι πιθανοί κίνδυνοι και καθοριστεί μία πολιτική αποτελεσματικής διαχείρισης τους. (Mangan et.al.2000, σελ.51-58)

Το τελευταίο διάστημα, όμως, παρουσιάζεται αδυναμία ή απροθυμία των κρατικών φορέων να στηρίζουν οικονομικά τις λιμενικές επενδύσεις, με αποτέλεσμα να τίθεται θέμα αξιοποίησης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Οι σημαντικότεροι παράγοντες για την ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, θεωρούνται οι εξής :

- Προσέλκυση νέων επενδυτών
- Μείωση του κόστους των λιμενικών υπηρεσιών
- Αναβάθμιση λιμενικών υπηρεσιών
- Περιορισμός δημόσιων δαπανών
- Αναβάθμιση δράσης μεταφορικής αλυσίδας (Mangan et.al.2000, σελ.58)

Οι βασικότερες μορφές λιμενικής χρηματοδότησης στην εποχή μας είναι οι εξής :

#### **A. Συμπράξεις μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα**

Οι Συμπράξεις Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα αποτελούν «συμβατικές σχέσεις μακράς διάρκειας, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ ενός Δημόσιου και ενός Ιδιωτικού Φορέα για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών». Μετά τη σύναψη της σύμβασης ο Ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση της επένδυσης και το μεγαλύτερο μέρος της διαδικασίας σχεδιασμού του συγκεκριμένου έργου. Η αμοιβή του δίδεται είτε σταδιακά κατά τις διάφορες φάσεις του έργου είτε από τους χρήστες ή από τον φορέα ανάθεσης του έργου ή και από τους δύο. Με τη συγκεκριμένη μορφή χρηματοδότησης ο Δημόσιος Τομέας αναλαμβάνει μόνο τον έλεγχο της σωστής τήρησης της διαδικασίας, με βάση τις προδιαγραφές που ήδη έχουν υποβληθεί στον Ιδιώτη - Φορέα.

Στην περίπτωση των λιμανιών, ο Ιδιωτικός φορέας, ως συνεργαζόμενος φορέας ή ως φορέας παροχής υπηρεσιών, έχει ως στόχο του την αναβάθμιση των υπηρεσιών του Δημόσιου Τομέα και την επιτυχή αξιοποίηση των δυνατοτήτων των λιμανιών. Το κράτος ελέγχει τις διαδικασίες και παραχωρεί συγκεκριμένες υπηρεσίες

στους ιδιώτες με την οριοθέτηση βασικών αρχών και την υπογραφή μακροχρόνιων συμβολαίων. (Webb R. et.al.2002, σελ.6)

Η συνεργασία Ιδιωτικού και δημόσιου τομέα έχει εφαρμοστεί σε διεθνές επίπεδο με θετικές συνέπειες στην ενδυνάμωση του ρόλου των λιμανιών [25]. Χαρακτηριστικό παράδειγμα λιμανιού που αξιοποιεί τη σύμπραξη Ιδιωτικού Φορέα και Δημόσιου Τομέα είναι το λιμάνι Fraser στη Ν. Αμερική. Στο λιμάνι Fraser, το Υπουργείο Μεταφορών αναλαμβάνει την υλοποίηση επενδύσεων υποδομής, ενώ η Λιμενική Αρχή αναθέτει σε ιδιώτες τη λειτουργία των τερματικών. (Corse T.1997, σελ.7-9)

Οι κυριότεροι παράγοντες, που καθορίζουν την αποτελεσματική λειτουργία αυτών των συνεργασιών είναι οι εξής :

- Αειφορία
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας
- Ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη
- Ικανοποίηση πολιτών

Οι συμπράξεις ιδιωτικού Φορέα και Δημόσιου Τομέα συμβάλλουν στην ενίσχυση της κερδοφορίας και των δύο πλευρών. Διατυπώνονται και ενστάσεις, όμως, καθώς επισημαίνεται η πιθανή απώλεια του ελέγχου από το κράτος και η αποκλειστική κερδοφορία των ιδιωτών.

## **B. Πώληση, Επαναμίσθωση και Επανάκτηση Πάγιων**

### **Στοιχείων Χρηματοδοτική μίσθωση leasing**

Αποτελεί μορφή χρηματοδότησης επιχειρήσεων με μεσοπρόθεσμο χαρακτήρα, με την οποία προωθείται η παραχώρηση πάγιων στοιχείων για επαγγελματικούς λόγους. Στο πλαίσιο αυτής τη μορφής χρηματοδότησης ο εκμισθωτής παραχωρεί στον μισθωτή ή στη μισθώτρια εταιρεία το δικαίωμα χρησιμοποίησης του υλικού εξοπλισμού έναντι καθορισμένης αμοιβής. Η πολυετής αξιοποίηση του συγκεκριμένου δικαιώματος από τη μισθώτρια εταιρεία μπορεί να οδηγήσει και στην απόκτηση της ιδιοκτησίας αυτού του εξοπλισμού. Στη διαδικασία της εκμίσθωσης συμπεριλαμβάνονται ρήτρες αποζημίωσης, σε περίπτωση παραβίασης των

συμφωνηθέντων (Γαλάνης Β. 2000, σελ.46-50) Η αποκατάσταση των φθορών και οι ασφαλιστικές καλύψεις αναλαμβάνονται από τους μισθωτές. Τα πλεονεκτήματα της χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι τα εξής :

- 1) Ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις
- 2) Χρησιμοποίηση παγίων στοιχείων με άμεσο τρόπο
- 3) Δημιουργία συνθηκών ρευστότητας
- 4) Περιορισμένες υποχρεώσεις μισθωτή
- 5) Βελτιωμένος ισολογισμός
- 6) Ταχεία και λιγότερο δαπανηρή διαδικασία
- 7) Ευέλικτοι όροι σύμβασης (Μάζης Π. 2003, σελ.34)

Υπάρχουν, όμως, και κάποιες αρνητικές συνέπειες από την εφαρμογή της συγκεκριμένης μίσθωσης, οι οποίες καταγράφονται ως εξής :

- 1) Το πάγιο στοιχείο που εκμισθώνεται δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εγγύηση για τη λήψη δανείου από την εταιρεία
- 2) Αδυναμία αξιοποίησης κυριότητας από μισθωτή
- 3) Ο χρόνος εκμίσθωσης είναι προκαθορισμένος και δεν μπορεί να αλλάξει
- 4) Το φαινομενικό κόστος κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα (Μάζης Π. 2003, σελ.34)

Οι σημαντικότερες μορφές χρηματοδοτικής μίσθωσης leasing είναι οι εξής :

1) **Άμεση χρηματοδοτική μίσθωση (Direct Leasing)** : Αποτελεί μία διμερή σχέση, η οποία αναπτύσσεται μεταξύ του εκμισθωτή και του μισθωτή. Την τεχνική αυτή εφαρμόζουν μεγάλες επιχειρήσεις, οι οποίες μπορούν να αποκτήσουν επαγγελματική στέγη ή κινητό εξοπλισμό. Επίσης, μπορούν να αξιοποιήσουν τη χρηματοδοτική μίσθωση, επενδύοντας άμεσα σε νέα πάγια , μεγιστοποιώντας τα φορολογικά οφέλη και αποτρέποντας τη χρησιμοποίηση ιδίων κεφαλαίων. (Γαλάνης Β. 2000, σελ.46-50)

2) **Μίσθωση με παροχή υπηρεσιών (Service Leasing)**: στη συμφωνία ανάμεσα σε μισθωτή και εκμισθωτή συμπεριλαμβάνεται και η παροχή



επιπλέον υπηρεσιών. Παρουσιάζεται με τη μορφή της χρηματοδοτικής μίσθωσης αλλά μπορεί να συμπεριλαμβάνεται και σε ανεξάρτητη σύμβαση (Μαζαράκης Α. 1990)

- 3) **Χρηματοδοτική μίσθωση - Πώληση (Vendor Leasing):** «Είναι μία τεχνική προώθησης των πωλήσεων, κατά την οποία ένας προμηθευτής εξοπλισμού υπογράφει μία σύμβαση - πλαίσιο με μία εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης και στη συνέχεια προσκομίζει πελάτες για τελική αγορά μέσω της μακροπρόθεσμης ενοικίασης, που προσφέρει η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης». (Μάζης Π. 2003) Η συγκεκριμένη εταιρεία οφείλει να αποδώσει στον προμηθευτή το καθορισμένο ποσό κατά το στάδιο της υπογραφής της σύμβασης.

Η συνεργασία αυτή οδηγεί σε αύξηση των πωλήσεων και για τις δύο πλευρές, επιτυχή αντιμετώπιση των χρηματοληπτικών προβλημάτων των μισθωτών, άμεση εξόφληση του εξοπλισμού, παροχή σημαντικών εκπτώσεων στους μισθωτές και προστασία της επιχείρησης από την ανάγκη εκσυγχρονισμού της λόγω αμφισβήτησης της αποτελεσματικότητάς του τεχνολογικού εξοπλισμού της.

- 4) **Διασυνοριακή ή Διεθνής Μίσθωση (Cross-border ή Off-shore) :**  
Πρόκειται για μία επισφαλής μορφή μίσθωσης, καθώς η πληρωμή γίνεται σε συνάλλαγμα, επειδή η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι εταιρεία του εξωτερικού. (Μάζης Π. 2003)

- 5) **Πώληση και επαναμίσθωση Πάγιων Στοιχείων (Sale and Lease Back)**  
πρόκειται για την πώληση από μία επιχείρηση ενός πάγιου στοιχείου στην εκμισθωτριά εταιρεία και την επαναπώληση του στην αρχική εταιρεία. Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται η ρευστοποίηση επενδύσεων,

που ήδη έχουν πραγματοποιηθεί, προωθείται η ορθολογιστική θεώρηση του δανεισμού και επιταχύνονται οι διαδικασίες για τη φορολογική απόσβεση του παγίου στοιχείου (*Μαζαράκης Α. 1990*)

6) **Συμμετοχική ή εξισορροπητική Χρηματοδοτική Μίσθωσης (Leveraged**

**Leasing)** : αφορά τη μίσθωση πάγιων στοιχείων μεγάλης αξίας. Για να ακολουθηθεί αυτή η μορφή μίσθωσης, χρειάζεται να συμμετέχουν ο μισθωτής, ο βιομηχανικός κατασκευαστής, η εταιρεία leasing και ο δανειστής, ο οποίος συνήθως είναι τραπεζικός οργανισμός ή ασφαλιστική εταιρεία ή ασφαλιστικό ταμείο (*Μαζαράκης Α. 1990*)

7) **Ειδική Μορφή Χρηματοοικονομικής Μίσθωσης (Master Leasing**

**Line)** : παρουσιάζεται με τη μορφή υπογραφής μίας σύμβασης - πλαισίου. Η εφαρμογή της εξαρτάται από τη σταδιακή απόκτηση περισσότερων προγραμμάτων. (*Μάζης Π. 2003*)

### **Γ. Πώληση και Επαναμίσθωση Πάγιων Στοιχείων με Mezzanine Financing**

Παρουσιάζεται με τις εξής μορφές :

1) **Ενδιάμεση Χρηματοδότηση** : Αφορά την αξιοποίηση του κεφαλαίου για τη δημιουργία επενδύσεων αλλά και για την κάλυψη βασικών αναγκών και διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη λειτουργία των επιχειρήσεων. Ειδικότερα, ανεξάρτητες επενδυτικές εταιρείες προχωρούν στην απόκτηση μετοχών, για να χρηματοδοτήσουν μία επιχείρηση. Η παραχώρηση μέρους της ιδιοκτησίας των επιχειρήσεων λειτουργεί αρνητικά για την υιοθέτηση αυτής της μορφής χρηματοδότησης. (*Μαζαράκης Α. 1990*)

2) **Μοντέλο Πώλησης και Επαναμίσθωσης Παγίων Στοιχείων με Mezzanine Financing** : Η κάλυψη των αναγκών με αυτή τη μορφή χρηματοδότησης πραγματοποιείται, χωρίς να απαιτηθούν ίδια κεφάλαια και δανεισμός από τη Λιμενική Αρχή. Η συγκεκριμένη διαδικασία βασίζεται στις ανεξάρτητες

εταιρείες, οι οποίες αναλαμβάνουν να αποπληρώσουν το δάνειο που χορηγήθηκε από τραπεζικούς οργανισμούς στις Λιμενικές Αρχές και γίνονται συνιδιοκτήτες, αγοράζοντας μέρος των μετοχών τους και αποκτώντας μερική ιδιοκτησία. Τα περιουσιακά στοιχεία νοικιάζονται στην Λιμενική Αρχή, η οποία οφείλει να πληρώνει μία μορφή ενοικίου. Η αποτυχία υλοποίησης των όρων της σύμβασης επιφέρει ρήτρες για τον μισθωτή. (Μαζαράκης Α. 1990)

**Δ. Είσοδος στο Χρηματιστήριο :** Η απόφαση εισόδου στο Χρηματιστήριο καθορίζεται από τα κέρδη και από το μέγεθος των λιμανιών αλλά και από τον τρόπο λειτουργίας της ευρύτερης αγοράς, στην οποία δραστηριοποιούνται. Τα πλεονεκτήματα από την είσοδο των λιμανιών στο Χρηματιστήριο είναι τα εξής :

- 1) Δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων
- 2) Ενίσχυση δραστηριοτήτων εταιρειών που επιλέγουν την εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο
- 3) Ενίσχυση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος εταιρειών
- 4) Παροχή κινήτρων για διείσδυση σε ξένες αγορές
- 5) Αναβάθμιση εταιρικού προφίλ
- 6) Αύξηση δυνατότητας ρευστοποίησης επενδύσεων
- 7) Δυνατότητα εξαγορών και συγχωνεύσεων (Μάζης Π. 2003)

Η απόφαση, όμως, εισαγωγής στο Χρηματιστήριο εγκυμονεί και τους παρακάτω κινδύνους :

- 1) Απώλεια δυνατότητας ελέγχου όλων των διαδικασιών
- 2) Διαφανής τρόπος λειτουργίας, παρουσίαση διαφόρων πληροφοριών για τρόπο λειτουργίας εταιρειών
- 3) Υψηλό κόστος εισαγωγής (Μάζης Π. 2003)

## **Ε. Μίσθωση από τράπεζα**

Μέσω συμβάσεων παραχωρούνται κεφάλαια από τραπεζικούς οργανισμούς σε εταιρείες έναντι ανταλλάγματος ή και χωρίς ανταλλάγματος. Οι τρόποι αποπληρωμής των δανείων ποικίλουν και καθορίζονται στη σύμβαση, που υπογράφεται. Ειδικότερα, στη σύμβαση καθορίζονται το ποσό του δανείου, οι τρόποι αποπληρωμής το ποσοστό του επιτοκίου, ο χρόνος έναρξης και λήξης, τα επιπλέον έξοδα του δανειζόμενου και οι όροι που διασφαλίζουν τους δανειστές.

Τα πλεονεκτήματα αυτής της πρακτικής χρηματοδότησης είναι τα εξής :

- 1) Δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων
- 2) Χαμηλό επιτόκιο
- 3) Ευέλικτοι όροι αποπληρωμής δανείου
- 4) Απουσία τραπεζικής παρέμβασης
- 5) Η εταιρεία κατέχει την κυριότητα (*Μάζης Π. 2003*)

Τέλος, τα μειονεκτήματα είναι τα εξής :

- 1) Διασφάλιση διαδικασίας και παροχή εγγυήσεων
- 2) Κυμαινόμενο επιτόκιο
- 3) Ταχείς ρυθμοί ολοκλήρωσης διαδικασιών
- 4) Απουσία φορολογικών ελαφρύνσεων
- 5) Χρηματοδότηση ενός μέρους της επένδυσης και όχι του συνολικού έργου
- 6) Μη παρέμβαση τράπεζας
- 7) Αδυναμία αποπληρωμής δανείου λόγω οικονομικών συνθηκών (*Μάζης Π. 2003*)

## 2.5 Ο Δημόσιος τομέας ως χρηματοδότης των λιμενικών επενδύσεων

Μπορεί στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης εποχής μας, να απελευθερώνονται οι αγορές και να παρουσιάζονται κίνητρα για την ανάπτυξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, κανείς, όμως, δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι η σημασία της δημόσιας χρηματοδότησης των λιμανιών είναι πολύ μεγάλη και οδηγεί στην ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη. Η συμβολή τους στην τόνωση της εθνικής οικονομίας αποτελεί τον κυριότερο παράγοντα για την κρατική παρέμβαση και την ενίσχυση της κρατικής χρηματοδότησης στη λιμενική βιομηχανία.

Με βάση την αξιολόγηση της πολιτικής των ιδιωτικοποιήσεων, βασικά στοιχεία θεωρούνται τα εξής :

- Ο περιορισμός του ανταγωνισμού
- Η αύξηση ανταγωνιστικότητας λόγω συμπίεσης κόστους εργασίας
- Η αδυναμία αύξησης επενδυτικής δραστηριότητας

Επειδή, η παγκοσμιοποιημένη αγορά διευκολύνει τη διεύθυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, σε τομείς όπως η λιμενική βιομηχανία, είναι φυσικό να παρατηρείται μείωση του δημοσίου ενδιαφέροντος. Σε κάποιες περιπτώσεις, όμως, η κυβερνητική πολιτική εξακολουθεί να εστιάζεται στην αξιοποίηση των λιμένων για την τόνωση των εθνικών οικονομιών, με αποτέλεσμα να ενισχύεται το δημόσιο ενδιαφέρον, το οποίο εκδηλώνεται είτε με το πλαίσιο αναπλήρωσης της αγοράς είτε με το πλαίσιο δημοσίου συμφέροντος (*Περιοδικό Ενημέρωση, 2008, τεύχος 141*)

Σε διεθνές επίπεδο υπάρχουν κάποια λιμάνια, που ο τρόπος διαμόρφωσης τους απαιτεί την παρέμβαση των κυβερνήσεων, προκειμένου να είναι αποτελεσματική η αξιοποίηση των λιμένων και να αποφευχθεί η κυριαρχία μονοπωλίων. Στην περίπτωση, αυτή τα λιμάνια διακρίνονται για τα εξής χαρακτηριστικά τους :

- Τεχνικοί λόγοι επιβάλλουν βασικές υποδομές
- Υψηλά σταθερά κόστη και χαμηλά οριακά κόστη
- Παρουσίαση αδιαίρετης υποδομής
- Για την κατασκευή υποδομών και την επέκταση λιμένων απαιτούνται μεγάλα χρηματικά ποσά
- Περιορισμένες εναλλακτικές χρήσεις βασικής υποδομής
- Υπέρβαση του προσδιοριζόμενου χρονικού πλαισίου από τα έργα υποδομής

Η παρέμβαση του δημόσιου τομέα στον χώρο των λιμένων επιβεβαιώνει την ανάγκη ανάληψης δημοσίων πρωτοβουλιών στο πεδίο ανάπτυξης, έτσι ώστε να διασφαλισθεί η σωστή εφαρμογή αναπτυξιακών πολιτικών. Σε ευρύτερο πλαίσιο η παρέμβαση των κυβερνητικών φορέων διακρίνεται περισσότερο για τον κοινωνικό της χαρακτήρα και την προσπάθεια τήρησης βασικών κανόνων ηθικής, ισότητας και κοινωνικής δικαιοσύνης και λιγότερο για την οικονομική της διάσταση.

Σαφής επιδίωξη αποτελεί η διασφάλιση του κοινωνικού συμφέροντος και η καταπολέμηση κάθε είδους ανισότητας. Στις αγγλοσαξονικές χώρες η υποχώρηση του δημόσιου τομέα έχει οδηγήσει σε αναθεώρηση της κοινωνικής πολιτικής και σε επικράτηση κοινωνικών ανισοτήτων. *(Περιοδικό Ενημέρωση, 2008, τεύχος 141)*

Η προσφυγή των λιμανιών στις κυβερνήσεις και η ζήτηση κρατικών χρηματοδοτήσεων αποδίδεται στην συνολική αξία που προσδίδουν με τη λειτουργικότητα τους τα λιμάνια στον ευρύτερο χώρο, στον οποίο κινούνται. Η επανεκτίμηση του ρόλου του κράτους και η θεώρηση του ως βασικού παράγοντα αναπτυξιακών δράσεων στον χώρο των λιμένων εστιάζονται στον ολοκληρωμένο τρόπο αντίληψης του κοινού συμφέροντος από το κράτος και στο ότι δεν σημειώνεται ανισοτιμία του δημόσιου συμφέροντος με το άθροισμα των ατομικών συμφερόντων. *(Περιοδικό Ενημέρωση, 2008, τεύχος 141)*

Τέλος, σημαντικό είναι το ερώτημα, που τίθεται για το αν, τελικά, η σωστή διαχείριση των λιμένων και τα αποτελέσματα της αποτελούν δημόσιο αγαθό, το οποίο μπορεί να ικανοποιείται μέσω της δημόσιας χρηματοδότησής. Για την απάντηση αυτού του ερωτήματος, θα πρέπει να εξεταστούν ποικίλες παράμετροι, οι οποίες αφορούν τη διασαφήνιση του ρόλου του κράτους στη λιμενική βιομηχανία και του περιεχομένου των λιμενικών υπηρεσιών και την ανάλυση και αξιολόγηση των παραγόντων και ιδιαίτερων χαρακτηριστικών, που καθορίζουν τις αναπτυξιακές δράσεις στον χώρο των λιμένων.

## 3ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### Επιπτώσεις Λιμενικών Επενδύσεων στην Ενδοχώρα



## ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### **Επιπτώσεις Λιμενικών επενδύσεων στην Ενδοχώρα**

#### **3.1 Η έννοια της ενδοχώρας**

Για να κατανοηθεί ο ρόλος των λιμενικών επενδύσεων, θα πρέπει να διευκρινισθεί η έννοια της ενδοχώρας. Η έννοια αυτή καθορίζεται από τον τρόπο διαμόρφωσης του περιβάλλοντος των μεταφορών και των logistics. Με τον όρο ενδοχώρα εννοούμε μία περιοχή συνεχή, η οποία «βρίσκεται και εκτείνεται στο «χερσαίο τμήμα» του λιμανιού ή βρίσκεται σε άμεση και λειτουργική εξάρτηση μαζί του». Έχει προωθηθεί, όμως, το τελευταίο διάστημα μία διαφορετική προσέγγιση του όρου, καθώς ως ενδοχώρα θεωρούνται και οι περιοχές αποστολής ή υποδοχής εμπορευμάτων από τους λιμένες. (*Notteboom T. 2005, σελ. 297-313*)

Ειδικότερα, αναφέρεται στην περιοχή, που εξυπηρετεί τις ανάγκες των λιμένων ή είναι ο συνδυασμός των συνδέσμων μεταφοράς και της ενδοχώρας. (*Boermann W.1952, σελ.347*) Η ενδοχώρα αποτελεί ουσιαστικά τον χώρο, στον οποίο εκτείνονται τα λιμάνια μέσω διαφόρων εσωτερικών δρόμων για τη μεταφορά εμπορευμάτων και την προώθηση των θαλάσσιων εισαγωγών ή εξαγωγών τους, που μπορούν με τον τρόπο αυτό να προωθήσουν την οικονομική, εμπορική και τουριστική ανάπτυξη της, αναδεικνύοντας με τον τρόπο αυτό τη σημασία της σύνδεσης των λιμενικών υποδομών και της ενδοχώρας. Μπορεί να εκτείνεται πίσω ή γύρω από τον χώρο των λιμανιών και σε περίπτωση που η έκταση της είναι μεγάλη, οι ανάγκες της εξυπηρετούνται μέσω της ακτοπλοΐας. Τέτοιου είδους ενδοχώρα υπήρχε στη Σύρο και τον Πειραιά (σημερινή μορφή του), στα νησιά της Δ. Σκωτίας και Νορβηγικές περιοχές.

Ο χαρακτήρας της είναι διεθνής, όταν αξιοποιείται για την ικανοποίηση των αναγκών διαφορετικών χωρών. Στην κατηγορία αυτή της μορφής ενδοχώρας ανήκουν τα λιμάνια της Αμβέρσας του Ρότερνταμ και της Τεργέστης. Με βάση τον χαρακτήρα διακίνησης των εμπορευμάτων, διακρίνεται σε :



- 1) Εισαγωγική : όταν γίνεται εισαγωγή προϊόντων για την κάλυψη τοπικών αναγκών
- 2) Εξαγωγική : όταν τα προϊόντα διακινούνται σε άλλες περιοχές ή σε άλλες χώρες για την κάλυψη εθνικών ή διεθνών αναγκών (*Παρδάλη Α. 2001,σελ. 75*)

Ως προς τον λειτουργικό της χαρακτήρα η ενδοχώρα χωρίζεται σε :

- 1) Μακροοικονομική ενδοχώρα : παίζει καθοριστικό ρόλο στον προσδιορισμό των παραγόντων διαμόρφωσης της ζήτησης για μεταφορές
- 2) Φυσική ενδοχώρα : αφορά το μέγεθος της προσφοράς στις μεταφορές. Περιλαμβάνει το δίκτυο των υποδομών μεταφορών, τους τρόπους και τα τεμαχικά που συνδέουν το λιμάνι με την ενδοχώρα. Ουσιαστικά τα μέσα για την επίτευξη της περιφερειακής προσβασιμότητας στον τομέα της διανομής εμπορευμάτων.
- 3) Ενδοχώρα Logistics (Logistical hinterland) : αφορά τον τρόπο οργάνωσης των ροών για τη συνεργασία προσφοράς και ζήτησης στον τομέα των μεταφορών. Η ανταγωνιστικότητα των παγκόσμιων αλυσίδων βασικών εμπορευμάτων, σε μεγάλο μέρος καθορίζεται από την απόδοση των δικτύων της εφοδιαστικής αλυσίδας. (*Notteboom T. 2005, σελ. 297-313*)

Μία άλλη μορφή διάκρισης της ενδοχώρας είναι αυτή που ακολουθεί ο Morgan. (*Morgan F.1970, σελ.6*) Η συγκεκριμένη διάκριση καθορίζεται από τη φύση των αγαθών, τη λειτουργικότητα των οικονομικών πολιτικών και τον τρόπο δόμησης των μεταφορών σε ναυτιλιακό επίπεδο και έχει την εξής μορφή :

- 1) Πρωτογενής : Η συγκεκριμένη περιοχή ελέγχεται αποκλειστικά και μόνο από το λιμάνι
- 2) Πρώτων υλών : Αφορά την αξιοποίηση ειδικών πλοίων, χύδην φορτίου και της ναυτιλίας
- 3) Τομεακού λιμένος : περιλαμβάνει ποικιλία εμπορευμάτων

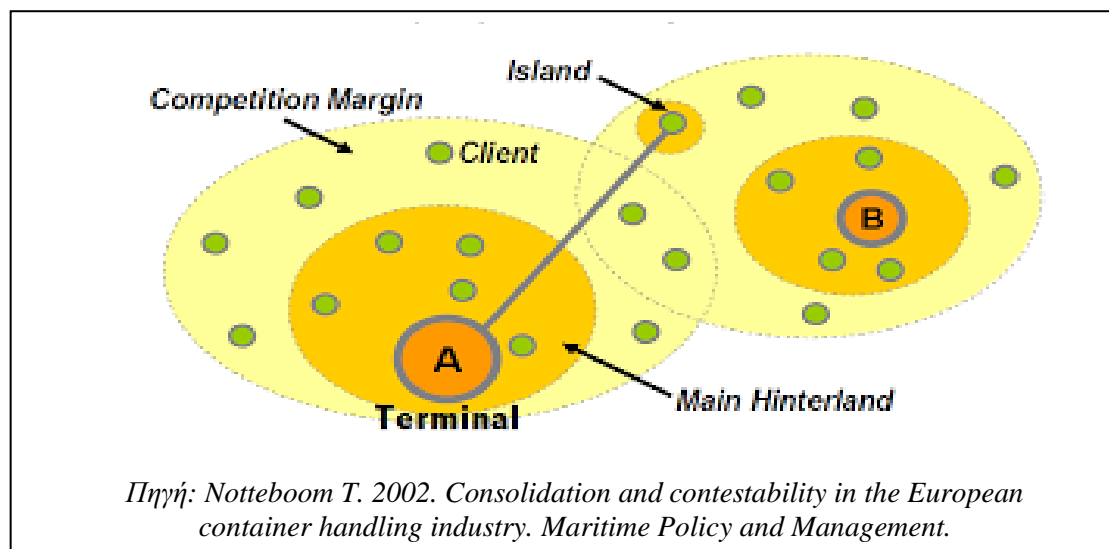
Το Κευνσιανό Υπόδειγμα Λιμενικής Ανάπτυξης παρουσιάζει την ενδοχώρα ως μέσο σύνδεσης των λιμένων με χερσαία δίκτυα μεταφοράς και τη διακρίνει σε :

- Τοπική (Πειραιάς)
- Εσωτερική (Λιμάνια Κίνας)
- Περιφερειακή
- Διεθνής (Τεργέστη) *(Παρδάλη Α. 1997)*

Η λιμενική ενδοχώρα μπορεί να περιγραφεί ως ένα σημείο συμβολής, το οποίο σε οικονομικό επίπεδο χαρακτηρίζεται από έναν άμεσο σύνδεσμο, που εξαρτάται από τις λιμενικές δραστηριότητες και αποκτά λειτουργική αξία καθώς συνδέει πολλές τοποθεσίες με το λιμάνι. Η χωροταξική ανάλυση των ροών σε ένα λιμάνι και των σχέσεών τους θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το εδαφικό μερίδιο της μεταφορικής ροής ως μέρος μιας άλλης συνεχούς ροής, παρά σαν μια ροή μεταξύ λιμανιού και ενδοχώρας. (Robinson R.,1979, σελ.310)

Σήμερα επικρατεί, το Νεοφιλελεύθερο υπόδειγμα, το οποίο δίνει έμφαση στα logistics, αναδεικνύοντας τη σημασία τους στην επιλογή των λιμένων. Από τις αλυσίδες logistics εξαρτάται η επιλογή των μεταφορικών κόμβων, που θα έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν τις ίδιες ποιοτικές υπηρεσίες και με το μικρότερο κόστος. Ως αποτέλεσμα έχουμε τη συγκέντρωση της μεταφορικής κίνησης σε ένα αριθμό σημαντικών λιμανιών, που παρουσιάζουν οικονομίες κλίμακας. Η εμφάνιση τέτοιων λιμανιών, που εξυπηρετούν ακόμα περισσότερες περιοχές χρειάζονται περισσότερη διακρατική συνεργασία σε τοπικό και διεθνές επίπεδο. Πολλές φορές μια περιοχή μπορεί να εξυπηρετείται από περισσότερα από ένα λιμάνια της ίδιας χώρας ή διαφορετικών χωρών. (Διάγραμμα 1.3: Notteboom) Στην περίπτωση αυτή οι ενδοχώρες των λιμανιών αυτών επικαλύπτονται κατά μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, οπότε αναπτύσσεται ανταγωνισμός ανάμεσα στα λιμάνια.

**Διάγραμμα 1.3: Ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων A και B σε κοινή ενδοχώρα**



Με βάση τα παραπάνω, λιμάνια όπου πήραν μεγάλη ανάπτυξη ήταν αυτά που είχαν ευνοϊκή γεωγραφική θέση, βρίσκονταν στη διατομή θαλάσσιων δρόμων (πχ Σιγκαπούρης, Μάλτας), ευρίσκονταν κοντά στις πρώτες ύλες (πχ τα λιμάνια του Περσικού Κόλπου) ή κάλυπταν αναπτυγμένη οικονομικά ενδοχώρα (πχ λιμάνι του Ρότερνταμ). (Nuhn H., 1994, σελ.49)

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

Οι εξελίξεις στις διεθνείς μεταφορές επηρέασαν καθοριστικά τη δομή και την ανταγωνιστικότητα της λιμενικής βιομηχανίας, αφού τα λιμάνια είναι ο κρίκος που συνδέει τις θαλάσσιες με τις χερσαίες μεταφορές και αντίστροφα. Σαν κρίκος της μεταφορικής αλυσίδας το λιμάνι έπαιξε το ρόλο του «μεταφορικού κέντρου» (μεταφορά + μεταφόρτωση + αποθήκευση). Στη συνέχεια έπαιξε το ρόλο του «κέντρου διανομής» (προηγούμενες λειτουργίες + διαχείριση αποθεμάτων + επεξεργασία) και σήμερα εξελίσσεται σε «κέντρο logistics» (προηγούμενες λειτουργίες + διαδικασία πληροφόρησης). Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα η προμεταφορική, ενδιάμεση αποθήκευση, ο χειρισμός του φορτίου και η, θαλάσσια μεταφορά θεωρούνταν ξεχωριστές διαδικασίες. Σήμερα όμως η όλη μεταφορική διαδικασία θεωρείται ενιαία. Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω, το λιμάνι στις μέρες μας καλείται να παίζει έναν πιο ουσιαστικό ρόλο στην ολοκληρωμένη διαδικασία των logistics ως κομβικό σημείο τους. Σαν αποτέλεσμα των απαιτήσεων των πελατών τα κέντρα χειρισμού του φορτίου συνεχώς μετατρέπονται σε κέντρα υπηρεσιών, που προσφέρουν υπηρεσίες σε ολόκληρη την αλυσίδα της μεταφορικής διαδικασίας από τον παραγωγό στον παραλήπτη. Στο μέλλον τα λιμάνια φαίνεται να αυξάνουν το ρόλο τους σαν κέντρα διακίνησης και διανομής του φορτίου. Η χρήση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών (EDI) θα είναι ένα στοιχείο κλειδί στο μέλλον των λιμανιών. Η ολοκλήρωση των συστημάτων πληροφόρησης της μεταφοράς μέσα στο παγκόσμιο επικοινωνιακό δίκτυο δεδομένων θα έχει τεράστια σημασία στα επόμενα χρόνια. (Παρδάλη Α. 1997, σελ.36)

Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στον καθορισμό μίας ενδοχώρας, προκειμένου να αξιολογηθεί και η λειτουργικότητά της. Είναι σαφές ότι απαιτείται να διευκρινισθούν τα όρια της, τα οποία πρέπει να «περιλαμβάνουν τα διάφορα σημεία τελικού προορισμού ή αρχικής προέλευσης των διαφόρων φορτίων εμπορευμάτων».

Σημαντικός παράγοντας στον καθορισμό της ενδοχώρας λιμένα, είναι ο ίδιος ο λιμένας και η θέση που κατέχει σε σχέση με τον περίγυρό του. Έτσι, διαφορετικές ροές εμπορευμάτων θα δημιουργούνται αν ο λιμένας είναι ταυτόχρονα και μεγάλο αστικό και βιομηχανικό κέντρο, το οποίο δεσπόζει στην ευρύτερη περιοχή του, και διαφορετικές ροές εμπορευμάτων αν αυτό δε συμβαίνει. Επίσης θα πρέπει να ληφθούν υπόψη ο ανταγωνισμός των λιμένων, ο οποίος παίζει σημαντικό ρόλο στη συρρίκνωση ή στην εξάπλωση της ενδοχώρας, οι διάφορες εγκαταστάσεις των λιμένων και οι υπηρεσίες που μπορούν να προσφέρουν, η ποιότητα και η πυκνότητα του οδικού δικτύου που ξεκινάει και καταλήγει στο λιμένα, η ύπαρξη ή μη σιδηροδρομικού δικτύου κ.λ.π. (Γιαννόπουλος Γ. 1998)

Ο καθορισμός της ενδοχώρας γίνεται συνήθως με δύο μεθόδους: αναλυτικά και ποιοτικά. Στην πρώτη περίπτωση γίνεται προσπάθεια υπολογισμού της «Ελκυστικότητα» του λιμένα προς την ενδοχώρα του μέσα από αναλυτικούς υπολογισμούς ενώ στη δεύτερη γίνονται συνεντεύξεις με φορείς των περιοχών που θα μπορούσαν να είναι ενδοχώρες, εκτίμηση των οικονομικών τους προοπτικών και γενικά των παραγόντων εκείνων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την επιλογή των φορτίων. (Γιαννόπουλος Γ. 1998)

Μία πρώτη αναλυτική μέθοδος προσδιορισμού της ενδοχώρας είναι ο υπολογισμός του γενικευμένου κόστους σε εναλλακτικές διαδρομές από προελεύσεις ή προορισμούς στις «υποψήφιας» για ενδοχώρα περιοχές, προς διάφορους άλλους προορισμούς ή προελεύσεις στην χώρα. Εφόσον η εναλλακτική διαδρομή που περνάει από το λιμάνι είναι η μικρότερη ή αντίστοιχη περιοχή προέλευσης ή προορισμού μπορεί να αποτελέσει ενδοχώρα του. (Γιαννόπουλος Γ. 1998)

Μία άλλη προσέγγιση είναι μέσα από την ανάπτυξη μοντέλων βαρύτητας. Δακτύλιοι με ορισμένη αυξανόμενη ακτίνα χαράσσονται με κέντρο το λιμένα και γίνονται υπολογισμοί για την αναλογία των φορτίων, τα οποία ελκύονται στο λιμένα και τα οποία δημιουργούνται στις ζώνες οι οποίες οριοθετούνται από τους δακτυλίους.

### 3.2 Λιμενική αποκέντρωση-περιφερειοποίηση και ολοκλήρωση Logistics

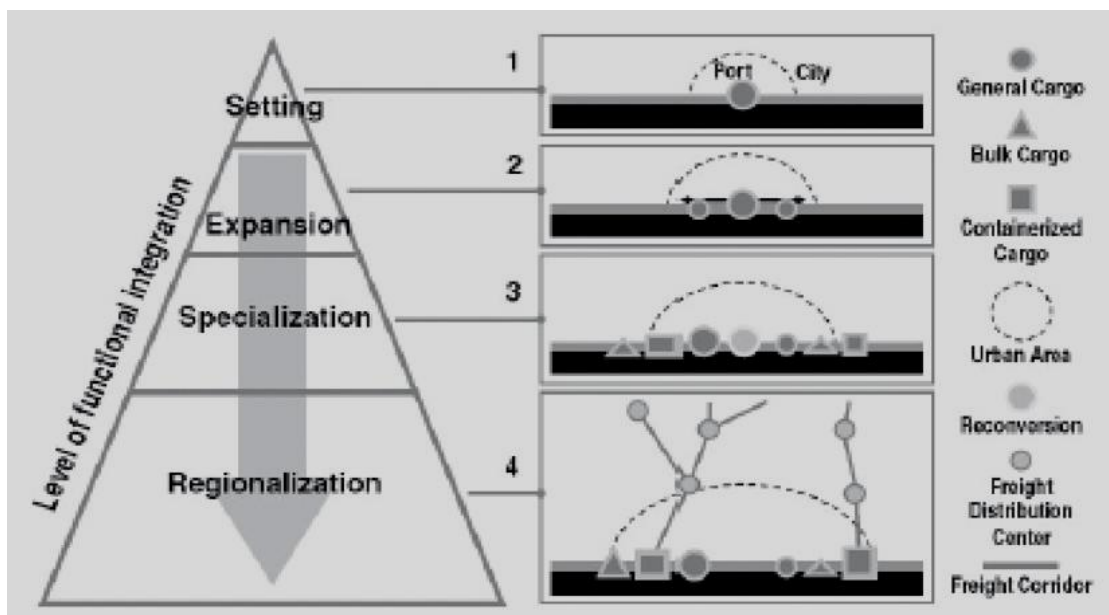
Η μετάβαση στη φάση της περιφερειακής αποκέντρωσης με βάση το λιμάνι είναι διαδικασία σταδιακή και κατευθυνόμενη από την αγορά. Εφαρμόζεται στα λιμάνια και αντικατοπτρίζει την αυξανόμενη επικέντρωση των παικτών της αγοράς στη ολοκλήρωση των logistics. Ο Robinson τοποθετεί το ρόλο των λιμανιών μέσα σε ένα νέο υπόδειγμα λιμανιών ως στοιχείων σε συστήματα που βασιζόμενων στην αξία. (Robinson, R. 2002, σελ.241-255) Οι Notteboom και Winkelmans ασχολούνται πρωτίστως με την ολοκλήρωση των logistics και τον εξελισσόμενο ρόλο των λιμενικών αρχών στο νέο περιβάλλον, που έχει δομηθεί με βάση τα logistics.

Το επίπεδο της λειτουργικής ολοκλήρωσης της διανομής της γης αυξάνεται με μεγάλο ρυθμό. Πολλές λειτουργίες διανομής πλέον ελέγχονταν από μία κατεύθυνση. Μέχρι πρόσφατα αυτό γινόταν από ναυτιλιακές εταιρίες, πράκτορες, μεταφορικές επιχειρήσεις κ.ά.. Σε αυτό συνέβαλε και η νομοθεσία. Η μετάβαση από τη μία φάση στην άλλη συνοδεύτηκε και από επιπλέον κόστη και πραγματικές ή διοικητικές καθυστερήσεις. Ταυτόχρονα, κάποιοι κρίκοι στη μεταφορική αλυσίδα καταργήθηκαν. Οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις έχουν επιτρέψει τη δραστηριοποίηση μεγάλων logistics operators και η τεχνολογία έχει παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο σε αυτή τη μετάβαση. Στη φάση της αποκέντρωσης αναγνωρίζεται ότι η επίγεια μεταφορά είναι σημαντικός στόχος στη μείωση του κόστους των logistics. Η αποκέντρωση καθαυτή αυξάνει την αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας, συμβάλει στην ολοκλήρωση των logistics και στη μείωση του κόστους διανομής. (Notteboom T. 2005, σελ. 297-313)

Η περιφερειακή αποκέντρωση με βάση το λιμάνι δεν είναι παρά το επόμενο στάδιο στη λιμενική ανάπτυξη, όπου η αποτελεσματικότητα είναι αποτέλεσμα υψηλότερου επιπέδου ολοκλήρωσης με συστήματα εσωτερικής διανομής φορτίου. Η αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων, η χρήση συνδυασμένων μεταφορών και οι νέες τεχνολογίες ενισχύουν το χωροταξικό και λειτουργικό επαναπροσδιορισμό των κόμβων logistics. Οι Notteboom και Rodrigue δίνουν μεγάλη έμφαση στους διαδρόμους και τα χερσαία τερματικά, τα οποία χαρακτηρίζουν, μάλιστα, και ως τον ακρογωνιαίο λίθο της περιφερειακής αποκέντρωσης των λιμανιών. Υπογραμμίζουν το ρόλο τους ως κύριων

αξόνων, με τους οποίους τα τερματικά αποκτούν πρόσβαση στα διανεμητικά κέντρα του εσωτερικού. Αυτό προϋποθέτει υψηλότερο βαθμό ολοκλήρωσης συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών και πλέον υπάρχει μεγάλη ανάγκη για συνδέσεις του λιμανιού με το εσωτερικό, αποτέλεσμα των αλλαγών στην ιεραρχία των λιμενικών συστημάτων. Στόχος τους είναι η διευκόλυνση της σύνδεσης μεταξύ των διαφορετικών κρίκων της αλυσίδας logistics, η οποία μπορεί να συνδυάζει διαφορετικούς τρόπους μεταφορών, και με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται και η φάση του regionalization. (Notteboom T. 2005, σελ. 297-313)

**Διάγραμμα 2.3: Λιμενική Αποκέντρωση (Port Regionalization)**



Πηγή: Notteboom, T. and J-P Rodrigue (2005) "Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development", *Maritime Policy and Management*, Vol. 32, No. 3

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

ενδοχώρα είναι αυτά που συνήθως ανταποκρίνονται σε αυτές τις απαιτήσεις. Η ανάπτυξη διαδρόμων ενισχύει την πολικότητα και η χωροταξία σε τοποθεσίες logistics σε κόμβους μεταφορών και -κατά μήκος των αξόνων μεταξύ των λιμανιών και των χερσαίων τερματικών. Η γεωγραφική συγκέντρωση των επιχειρήσεων logistics δημιουργεί οικονομίες κλίμακας, γεγονός που κάνει την τοποθεσία περισσότερο ελκυστική και προσελκύει και άλλες επιχειρήσεις διανομής.

Παράγοντες που επηρεάζουν την πολικότητα ή μη των τοποθεσιών logistics ανάμεσα σε άλλους είναι και οι γεωγραφικές διαφορές στο κόστος εργασίας, στο κόστος γης, η διαθεσιμότητα της γης, ο βαθμός συμφόρησης, η εργατική νοοτροπία και παραγωγικότητα, καθώς και η κυβερνητική πολιτική. Ένας πόλος logistics μπορεί να λειτουργήσει καλά αν ένα αποτελεσματικό δίκτυο περιφερειακών κέντρων φόρτωσης είναι σε θέση να εξασφαλίσει τις διασυνδέσεις του φορτίου μεταξύ των ζωνών logistics. Στη φάση της αποκέντρωσης η διαδραστικότητα ανάμεσα σε λιμάνια και χερσαία τερματικά οδηγεί στη δημιουργία ενός μεγάλου πόλου logistics αποτελούμενου από πολλές ζώνες logistics. Έτσι, δημιουργείται ένας κύκλος, ο οποίος έχει επιπτώσεις κλίμακας εξασφαλίζοντας υψηλή παραγωγικότητα. Κεντρικό κομβικό ρόλο σε αυτούς τους πόλους παίζουν τα λιμάνια, τα οποία όμως είναι εξαρτημένα σε πολύ μεγάλο βαθμό από τα χερσαία τερματικά για να συνεχίσουν να είναι ελκυστικά. (Notteboom T. 2005, σελ. 297-313)

### **3.3 Διεθνείς διαχειριστές τερματικών σταθμών και ενδοχώρα**

Η τάση που φαίνεται να διαμορφώνεται κατά τα τελευταία χρόνια είναι η ανάληψη της διαχείρισης των τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων από διεθνείς διαχειριστές λιμένων, οι οποίοι αναλαμβάνουν να εντάξουν τα λιμάνια στη μεταφορική αλυσίδα εκμεταλλευόμενοι όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται. Το φαινόμενο αυτό προήλθε από την ανάγκη ύπαρξης υπερσύγχρονων λιμένων ικανών να δεχτούν μεγάλα πλοία, λειτουργώντας σαν κέντρα μεταφόρτωσης και είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του λιμενικού ανταγωνισμού. Οι διαχειριστές του φορτίου, εφαρμόζουν επεκτατική πολιτική αποκτώντας μερίδια σε πολλά λιμάνια και συμμετέχοντας στην κοινή διοίκηση (joint management) των τερματικών σταθμών



Ε/Κ. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η παγκοσμιοποίηση και ο γιγαντισμός των εταιρειών που διαχειρίζονται τα Ε/Κ στα ιδιωτικοποιημένα λιμάνια. Εξαιτίας των οικονομικών κλίμακας που παρουσιάζουν οι διαχειριστές διεθνών τερματικών σταθμών Ε/Κ, εκτιμάται ότι έχουν ένα πλεονέκτημα λειτουργικού κόστους που αντιστοιχεί 12\$ ανά TEU κατά μέσο όρο. (Παρδάλη Α. 2001, σελ. 197)

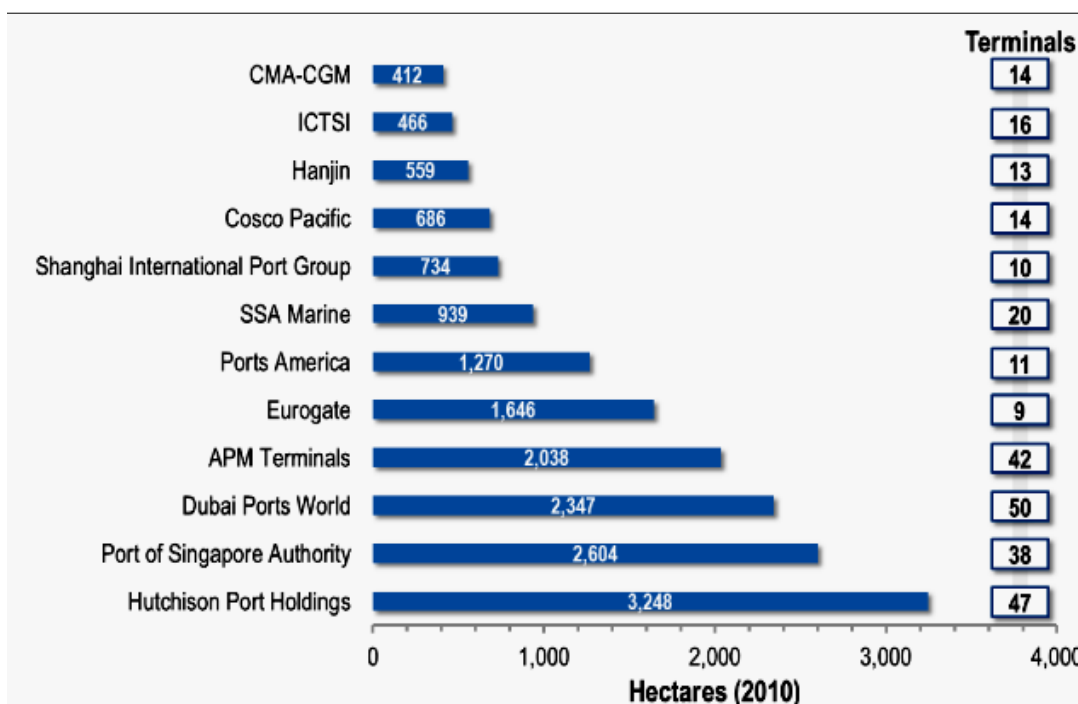
Η είσοδος των διαχειριστών (port operators) στη λιμενική βιομηχανία και στη διαχείριση των τερματικών σταθμών Ε/Κ, φαίνεται να είναι μία από τις σημαντικότερες μεταβολές των τελευταίων τριάντα χρόνων. (Peters H.J. 2001, σελ. 3-26) Παρατηρώντας την πορεία των ιδιωτικών εταιρειών διαχείρισης φορτίου σε τερματικά και λιμάνια διαπιστώνει κανείς το μικρό τους αριθμό αλλά και το μικρό ποσοστό συμμετοχής στην αγορά των υπηρεσιών διαχείρισης. Στα τέλη όμως της δεκαετίας του '90 εμφανίστηκε το φαινόμενο οι εταιρείες αυτές να διαχειρίζονται την πλειοψηφία των τερματικών σταθμών Ε/Κ παγκόσμια και με τον τρόπο αυτό να αυξάνουν το μερίδιό τους σημαντικά.

**Πίνακας 1.3: Απόδοση των 10 μεγαλύτερων διεθνών διαχειριστών τερματικών σταθμών από το 2001 έως το 2009**

2001			2006			2009		
Operator	m teu	share	Operator	m teu	share	Operator	m teu	share
HPH	29.3	11.8%	HPH	60.9	13.9%	HPH	64.2	13.6%
PSA	19.5	7.9%	APMT	52.0	11.9%	APMT	56.9	12.0%
APMT	13.5	5.5%	PSA	47.4	10.7%	PSA	55.3	11.7%
P&O Ports	10.0	4.0%	DP World	41.6	9.4%	DP World	45.2	9.5%
Eurogate	8.6	3.5%	Cosco Pacific	22.0	5.0%	Cosco Pacific	32.5	6.9%
DPA	4.7	1.9%	Eurogate	11.7	2.7%	MSC	16.4	3.5%
Evergreen	4.5	1.8%	Evergreen	9.4	2.1%	Eurogate	11.7	2.5%
Cosco Pacific	4.4	1.8%	SSA Marine	8.9	2.0%	Evergreen	8.6	1.8%
Hanjin	4.2	1.7%	MSC	7.6	1.7%	SSA Marine	7.7	1.6%
SSA Marine	4.0	1.6%	HHLA	6.6	1.5%	CMA-CGM	7.0	1.5%
<b>Top 10</b>	<b>102.7</b>	<b>41.5%</b>	<b>Top 10</b>	<b>268.1</b>	<b>60.9%</b>	<b>Top 10</b>	<b>305.5</b>	<b>64.6%</b>

Πηγή: Drewry Shipping Consultants. Annual Review of Global Container Terminal Operators, London, 2005 & 2010

**Διάγραμμα 3.3: Αριθμός και έκταση τερματικών σταθμών υπό τη διαχείριση των μεγαλύτερων διεθνών διαχειριστών τερματικών το 2010**



*Πηγή: T. Notteboom. The Corporate Geography of Global Terminal Operators, 2011*

Ο Πίνακας 1.3 και το Διάγραμμα 3.3 παρέχουν μία γενική εικόνα της περιόδου 2001 – 2010, των κορυφαίων διαχειριστών τερματικών σταθμών, που έχουν ταξινομηθεί με βάση τον όγκο -εκφρασμένο σε εκατομμύρια TEU - που διαχειρίζονται και βάση την έκταση (εκτάρια= τετραγωνικά χιλιόμετρα) τερματικών που ελέγχουν. Αυτή τη δεκαετία λοιπόν παρατηρείται ένα συνεχώς αυξανόμενο ποσοστό διακίνησης Ε/Κ από τους δέκα μεγαλύτερους διαχειριστές τερματικών σταθμών, που το 2009 ανέρχεται στο 64,6% επί του παγκόσμιου συνόλου. (Πίνακας 1.3) Αποτυπώνεται μία εντυπωσιακή αύξηση κατά 23,1% σε σχέση με το ποσοστό τους το 2001. Περισσότερο αξιοσημείωτο είναι και το ποσοστό των τεσσάρων πρώτων διαχειριστών, που αποτελεί το 46,8% του συνόλου. Βέβαια αυτός ο αριθμός δικαιολογείται αν λάβουμε υπόψη τον αριθμό των τερματικών σταθμών που ελέγχουν εξ ολοκλήρου ή από κοινού οι τέσσερις μεγαλύτεροι operators. (Διάγραμμα 3.3)

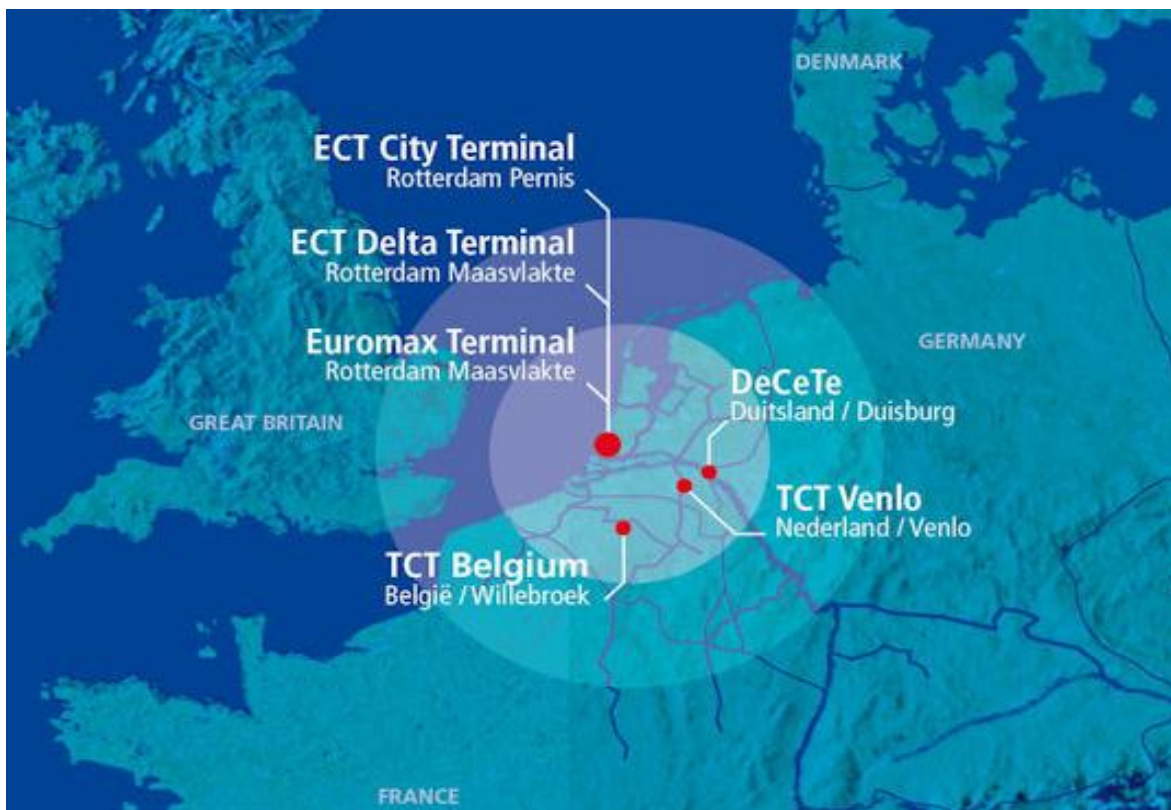
Η τελική κατάληξη όλων αυτών είναι ότι ο ανταγωνισμός που μέχρι πριν λίγα χρόνια λειτουργούσε σε επίπεδο λιμένα, σήμερα να αναπτύσσεται σε επίπεδο τερματικών σταθμών E/K, λόγω του ότι σε κάθε λιμάνι έχουν αναπτυχθεί περισσότεροι από ένας τερματικοί σταθμοί και οι τερματικοί σταθμοί που υπάρχουν σήμερα στα λιμάνια δεν λειτουργούν κάτω από ένα ενιαίο φορέα (έως πριν λίγα χρόνια από τις λιμενικές αρχές) αλλά υπάρχουν και πολυποίκιλες διαφοροποιήσεις, με κύριο φορέα τους διαχειριστές των τερματικών σταθμών. Κάθε operator οδηγείται από την λογική πραγματοποίησης της μέγιστης ανάπτυξης σε σχέση με τη διαχείριση φορτίων σε όρους προστιθέμενης αξίας. (*Veldman S. et.al. 2003,σελ.3-22*) Ο ανταγωνισμός μεταξύ των operators επηρεάζεται από την ζήτηση, από τους ειδικούς παράγοντες της παραγωγής, από τις ιδιαίτερες βιομηχανίες που συνδέονται με κάθε operator και από τις ιδιαίτερες ικανότητες και αποδόσεις κάθε operator και των ανταγωνιστών του. (*Haralambides H. 2002, σελ. 323-347*)

Καθώς οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών ωθούνται προς μία καλύτερη ενσωμάτωση των τερματικών στις αλυσίδες εφοδιασμού και οι ναυτιλιακές εταιρείες αυξάνουν τα περιουσιακά τους στοιχεία αποκτώντας όλο και περισσότερα τερματικά ανά τον κόσμο, οι κορυφαίοι διαχειριστές τερματικών σταθμών αρχίζουν να αναπτύσσουν στρατηγικές ως προς τον έλεγχο μεγαλύτερων τμημάτων της εφοδιαστικής αλυσίδας. (*Notteboom T. et.al. 2011,σελ.34*)

Η door to door φιλοσοφία έχει “μετατρέψει” αρκετούς φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών σε ολοκληρωμένες εταιρείες logistics ή και σε διαχειριστές της αλυσίδας εφοδιασμού των επίγειων υπηρεσιών μεταφοράς. Φυσικά, δεν είναι απαραίτητη η απόκτηση ή η σύσταση ξεχωριστών εταιρειών ή επιχειρηματικών μονάδων υπηρεσιών logistics από τους operators. Σε πολλές περιπτώσεις, η αποτελεσματική ενσωμάτωση του δικτύου γίνεται μέσω καλύτερου συντονισμού με τους μεταφορείς ή τους πάροχους υπηρεσιών logistics, μια στρατηγική δηλαδή, που στοχεύει σε καλύτερη πρόσβαση στην ενδοχώρα. Ιδιαίτερα στη Ευρώπη, ένας μεγάλος αριθμός operators έχει ενσωματώσει τις τερματικές εγκαταστάσεις της ενδοχώρας στο δικό τους δίκτυο εφοδιασμού ή έχει άμεση εμπλοκή με τις σιδηροδρομικές, οδικές και παραποτάμιες μεταφορές. (*Notteboom T. et.al. 2011,σελ.34*)

Για παράδειγμα η ECT (Europe Container Terminals) ιδιοκτησίας Hutchinson Port Holdings στο Ρότερνταμ έχει ακολουθήσει μία στρατηγική απόκτησης βασικών τερματικών της ενδοχώρας, όπως το σιδηροδρομικό τερματικό στο Φένλο της Ολλανδίας, το τερματικό DeCeTe (Duisburger Container Terminal) στο Ντούισμπουργκ της Γερμανίας και το διατροπικό τερματικό σταθμό E/K TCT (Trimodal Container Terminal) στο Willebroek του Βελγίου, τα οποία θα ενεργούν ως εκτεταμένες πύλες για τους τερματικούς σταθμούς που διαχειρίζεται η μητρική εταιρεία. Επίσης η DP World ακολουθεί μία παρόμοια στρατηγική σε συνεργασία με την CMA CGM για τον εξορθολογισμό των συνδυασμένων μεταφορών στον άξονα των ποταμών Σηκουάνα – Ροδανού. (Notteboom T. et.al. 2011,σελ.34)

**Χάρτης 1.3: Γενική επισκόπηση των τερματικών σταθμών της ECT**



Πηγή: <http://www.ect.nl/>. Official website, Terminal Overview

### 3.4 Η επίδραση των Λιμενικών Επενδύσεων στην ενδοχώρα

#### 3.4.1 Επίδραση των παγκόσμιων αλλαγών στη λιμενική βιομηχανία

Ένα λιμάνι σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι δημιουργεί προστιθέμενη αξία στη περιφέρειά του προσφέροντας οικονομικά και κοινωνικά οφέλη, αλλά από την άλλη μεριά είναι επιρρεπές σε περιβαλλοντικούς περιορισμούς. Σημαντικές αυξήσεις της διακίνησης στο λιμάνι, ιδιαίτερα στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, έχουν ασκήσει πιέσεις για την ανάπτυξη νέων λιμενικών υποδομών σε υπάρχουσες τοποθεσίες.

Τα λιμάνια είναι υποδομές εντάσεως κεφαλαίου που σχετίζονται με ένα ευρύ φάσμα οικονομικών επιπτώσεων. Η ανάπτυξη των λιμένων και το παγκόσμιο εμπόριο είναι στενά αλληλοσχετιζόμενα. Υπάρχουν πολλές προσδοκίες από το δημόσιο τομέα, ο οποίος συχνά παρέχει σημαντικές επενδύσεις (μέσω της λιμενικής αρχής είτε μέσω επιχορηγήσεων), ώστε να προκύψουν συγκεκριμένα και μετρήσιμα οικονομικά οφέλη από αυτές. Παρ' όλα αυτά η διαθέσιμη βιβλιογραφία για τις επιπτώσεις των λιμένων στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι σπάνια και σχετικά φτωχή. Αποδεικτικά ποσοτικά στοιχεία συνδέονται συνήθως με ένα και μόνο λιμάνι επί ενός περιορισμένου εύρους επιπτώσεων, που καθιστούν δύσκολη την εξαγωγή γενικών εκτιμήσεων.

Οι οικονομικές επιπτώσεις αφορούν, συνήθως, ένα ευρύ φάσμα αλλαγών που σχετίζονται με τις επενδύσεις έργων υποδομής, ενώ τα οικονομικά οφέλη τείνουν να είναι με άμεσο τρόπο μετρήσιμα από άποψη χρηματικής αξίας. Ωστόσο, αρκετές από αυτές τις επιπτώσεις μπορούν να γίνουν αντιληπτές μόνο αφότου έχει ολοκληρωθεί μια επένδυση και τα πλεονεκτήματά της έχουν καταμετρηθεί. Μία εκ των προτέρων προσπάθεια πρόβλεψης είναι επικίνδυνη και συνήθως οδηγεί σε ανακριβείς εκτιμήσεις. Κάνοντας μια προσπάθεια να προσδιορίσουμε τις οικονομικές επιπτώσεις των λιμενικών επενδύσεων και λαμβάνοντας υπ' όψιν μας το ότι πρόκειται για μια πρόβλεψη που ενέχει κινδύνους, θα πρέπει εστιάσουμε στην αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα των υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές. Επιπλέον, αυτές οι επενδύσεις εξαρτώνται από την κλίμακα και το εύρος των αλλαγών που λαμβάνουν χώρα. (Rodrigue J.P. 2013)

Ανάμεσα στις πιο σχετικές αλλαγές, οι οποίες έχουν επηρεάσει τα λιμάνια καθώς και τις θαλάσσιες μεταφορές είναι:

- **Οικονομικές αλλαγές:** Το θαλάσσιο εμπόριο έχει αυξηθεί σημαντικά, αφ' ενός λόγω της τεράστιας ανάπτυξης των υποδομών σε περιοχές χαμηλού κόστους και αφ' ετέρου εξ' αιτίας της γενικότερης τάσης για οικονομική ανάπτυξη. Το γεγονός αυτό υπογραμμίζει τη συνεχώς αυξανόμενη σημασία των logistics στο κομμάτι της οργάνωσης του σύνθετου συστήματος διανομής.
- **Τεχνολογικές αλλαγές:** Η αύξηση του μεγέθους των πλοίων με σκοπό την επίτευξη καλύτερων οικονομιών κλίμακας υπήρξε η πιο διαδεδομένη τεχνολογική αλλαγή, ιδιαίτερα μετά το 1990 όταν τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων post-Panamax χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά. Υπήρξε επίσης, μία συνεχώς αυξανόμενη τάση για εξειδίκευση των πλοίων (containerships, bulk carries, car carries, κρουαζιερόπλοια) που απαιτούσε εξειδικευμένες εγκαταστάσεις λιμενικών τερματικών σταθμών. Όλα τα παραπάνω ασκούσαν πιέσεις για αναβάθμιση και βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- **Οργανωτικές αλλαγές:** Η ναυτιλιακή και η λιμενική βιομηχανία όλο και περισσότερο ελέγχονται από μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες καθώς και από φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, που έχουν επιδοθεί σε στρατηγικές συμμαχίες, καθώς και σε συγχωνεύσεις και εξαγορές. Στόχος τους είναι να παρέχουν τέτοιο επίπεδο κάθετων και οριζόντιων ολοκληρώσεων, που θα βελτιώνουν την απόδοση της λιμενικής αλυσίδας εφοδιασμού. Αυτό έχει οδηγήσει έναν αριθμό λιμένων στη δημιουργία εσωτερικών χερσαίων τερματικών σταθμών.

Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών ήταν οι λιμενικές αναβαθμίσεις που είναι περισσότερο εντάσεως κεφαλαίου, ενώ στηρίζονται σε λιγότερη εργασία και καταναλώνουν περισσότερη γη. Οι επιτακτικές ανάγκες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχουν γίνει αισθητές στους λιμένες, καθώς όλο και περισσότερο τείνουν να ανταγωνίζονται για την προσέλκυση κυκλοφοριακής κίνησης, δεδομένου μάλιστα ότι η αντίστοιχη ενδοχώρα τείνει να βρίσκεται σε κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Η βιομηχανία προσδοκά χαμηλότερους ναύλους και μικρότερους χρόνους παραμονής στο λιμάνι ενόψει έντονου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος και των χαμηλών περιθωρίων κέρδους. Λιμάνια που λειτουργούν με μονοπωλιακό τρόπο και δομή περιέρχονται σε περιορισμένες δυνατότητες μόχλευσης, με αρνητικές επιπτώσεις στις δραστηριότητες τους και στον περιφερειακό οικονομικό ιστό. Ο λιμενικός χωροταξικός σχεδιασμός επίσης αλλάζει. . Αρκετές λιμενικές ζώνες έχουν υποστεί τη μετεγκατάσταση της λιμενικής βιομηχανίας σε νέες περιοχές, είτε εντός της περιοχής, είτε εξ' ολοκλήρου σε νέες χώρες. (Rodrigue J.P. 2013)

Ενώ το λιμάνι παραμένει μία στρατηγικά σημαντική υποδομή, τα οικονομικά οφέλη του είναι λιγότερο άμεσα εμφανή μέσα στην κοινότητα, με ασθενέστερες αλλά και πιο περίπλοκες σχέσεις σε περιφερειακό έναντι σε διεθνές επίπεδο. Αναμφισβήτητα, παρατηρώντας τις επιπτώσεις των επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές, αναμένεται ότι ο αυξημένος όγκος διακίνησης στο λιμάνι θα έχει θετική επίδραση στην τοπική οικονομική ανάπτυξη. Ωστόσο, από τα στοιχεία ανά τον κόσμο διαφαίνεται ότι η επιρροή αυτή είναι αδύναμη, με τα επίπεδα ελαστικότητας μεταξύ της διακίνησης και της απασχόλησης να είναι τυπικώς λιγότερα από 0,05 θέσεις εργασίας ανά 100 τόνους. Αυτό υποδηλώνει ότι οι αυξημένοι όγκοι κυκλοφορίας δεν είναι συνδεδεμένοι με σημαντική άμεση αύξηση της απασχόλησης. Αυτή η ελαστικότητα είναι μεταξύ των πιο αδύναμων στον τομέα των μεταφορών, ιδίως σε σύγκριση με τα αεροδρόμια, τα οποία είναι υποδομές με την υψηλότερη ελαστικότητα. (Rodrigue J.P. 2013)

Παρ' όλα αυτά, οι επιπτώσεις της απασχόλησης στους λιμένες έχουν θετικό αντίκτυπο και συνήθως είναι υψηλότερες για τον τομέα των υπηρεσιών από ότι για τον βιομηχανικό τομέα. Εμπειρικά στοιχεία μας υποδεικνύουν ότι οι επενδύσεις που σχετίζονται με έργα λιμενικών υποδομών προάγουν την οικονομική ανάπτυξη και έχουν ιδιαίτερη σημασία διότι μέσα από τέτοιου είδους ενέργειες οι λιμένες αναπτύσσουν την επιχειρηματική ικανότητά τους. Υπό αυτές τις συνθήκες, η έλλειψη επενδύσεων θα οδηγούσε σαφώς σε επιπλέον εξωγενείς επιδράσεις, όπως κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία θα υπονόμει την ανταγωνιστικότητα μιας ολόκληρης περιοχής.

### 3.4.2 Τα οικονομικά οφέλη των λιμένων: Άμεσα, Έμμεσα και Επαγωγικά

Η οικονομική θεωρία αναφέρεται συχνά στα λιμάνια ως σημαντικούς παράγοντες οικονομικής ανάπτυξης, ιδιαίτερα από ιστορική σκοπιά, όπου συνετέλεσαν στην ανάπτυξη του εμπορίου και στην ευημερία των κρατών. Δεν αποτελεί έκπληξη ότι οι περισσότερες από τις σημαντικότερες πόλεις του κόσμου είναι πόλεις-λιμάνια, ακόμη και αν σε πολλές περιπτώσεις η παρούσα δραστηριότητα αυτών των λιμανιών διαδραματίζει ένα μάλλον μικρό ρόλο στο γενικό οικονομικό πλαίσιο των περιφερειών τους. Το βασικό επιχείρημα είναι ότι τα λιμάνια διευρύνουν τις δυνατότητες της αγοράς τόσο για τις τοπικές όσο και για τις διεθνείς εταιρείες. Τα λιμάνια να αυξάνουν τον ανταγωνισμό, με αποτέλεσμα να προσφέρουν χαμηλότερες τιμές στους καταναλωτές της λιμενικής κίνησης. Σε αυτό εμπλέκονται όλοι οι τομείς της οικονομικής δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων του τομέα των κατασκευών, της μεταποίησης, των βαριών βιομηχανιών, των τομέα παροχής υπηρεσιών ή ακόμα των επιχειρήσεων λιανικής πώλησης. Ως εκ τούτου, τα οικονομικά οφέλη των λιμένων είναι πολύ συγκεκριμένα ως προς την ενδοχώρα που εξυπηρετούν. Μπορούν να είναι άμεσα για την ενδοχώρα που εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από πόρους της, καθώς η παραγωγή συνδέεται άμεσα με το λιμένα, ή έμμεσα όταν η ενδοχώρα περιλαμβάνει μεταποιητικές επιχειρήσεις που παράγουν ενδιάμεσα αγαθά. (Rodrigue J.P. 2013)

Τα λιμάνια μπορούν να χαρακτηριστούν ως “χοάνες” οικονομικής ανάπτυξης καθώς λειτουργούν ως καταλύτες και υποκινούν την ανάπτυξη σε συγκεκριμένους τομείς της οικονομίας και σε περιοχές πλησίον των λιμένων ή κατά μήκος των προσβάσεων προς αυτά. Τα οικονομικά οφέλη των λιμένων συνήθως κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- **Άμεσα:** Είναι στην ουσία οι θέσεις εργασίας και το εισόδημα που προκύπτουν από τη δημιουργία και τη λειτουργία του λιμένα (λιμενεργάτες, φορτοεκφορτωτές, διοικητικό προσωπικό, κ.α.)
- **Έμμεσα:** Περιλαμβάνουν τις οικονομικές δραστηριότητες των επιχειρήσεων που εξυπηρετούν τους χρήστες του λιμένα. Δηλαδή την απασχόληση των προμηθευτών των αγαθών και των υπηρεσιών.



- **Επαγωγικά ή Προκαλούμενα:** είναι τα οικονομικά οφέλη που δημιουργούνται από την κατανάλωση των εισοδημάτων και των κερδών κατά τη διάρκεια των άμεσων και έμμεσων οικονομικών δραστηριοτήτων.

Τα έμμεσα και επαγωγικά οφέλη δεν είναι εύκολα αναγνωρίσιμα, δεδομένου ότι είναι δύσκολο να αποδειχθεί ότι η οικονομική δραστηριότητα και η χρησιμοποίηση των συνοδών πόρων θα προέκυπταν μόνο ως απόρροια της λιμενικής επένδυσης. Όταν μια λιμενική επένδυση οδηγεί πραγματικά σε αυξημένη οικονομική δραστηριότητα, το όφελος είναι σωστά μετρήσιμο βάσει της καθαρής αξίας της επιπλέον παραγωγής.

### 3.4.3 Αξιολογώντας τα οικονομικά οφέλη των Λιμενικών Επενδύσεων

Τα οικονομικά οφέλη των λιμανιών μετρώνται συνήθως σε συνολικό επίπεδο βάσει δεικτών όπως η προστιθέμενη αξία, η απασχόληση, η φορολόγηση των εσόδων και η απόδοση των επενδύσεων. Οι δείκτες αυτοί είναι σημαντικοί για την απόφαση πραγματοποίησης επενδύσεων για την ανάπτυξη των λιμένων και θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα: (*Rodrigue J.P. 2013*)

- I. Τις προβλέψεις ζήτησης, στην προσπάθεια αξιολόγησης της αναμενόμενης κίνησης που η επένδυση θα στηρίζει και θα διευκολύνει.
- II. Τις στρατηγικές των εταιρειών τακτικών γραμμών. Ιδιαίτερα κατά το πώς θα εξυπηρετούν τις αγορές, και κατά πόσο το λιμάνι θα καλύπτει τις ανάγκες τους από άποψη χωρητικότητας και συχνότητας των δρομολογίων.
- III. Η ικανότητα ενδοχώριων μεταφορών και η προσβασιμότητα εξαρτάται από τα φορτία που είτε προορίζονται για το λιμάνι, είτε προέρχονται από αυτό. Αυτό καθορίζει την υφιστάμενη και τη δυνητική ικανότητα του λιμένα να διαχειρίζεται το φορτίο.
- IV. Ο ανταγωνισμός μεταξύ τερματικών σταθμών, καθώς όπως έχουμε αναφέρει μπορεί να υπάρχουν τερματικοί σταθμοί που ανταγωνίζονται μεταξύ τους μέσα στην ίδια λιμενική εγκατάσταση.
- V. Τη χρηματοδότηση των επενδύσεων, δηλαδή την πηγή των κεφαλαίων.

Η αξιολόγηση αυτών των πληροφοριών μπορεί να περιλαμβάνει διαφορετικές μεθοδολογίες: (Rodrigue J.P. 2013)

- **Έρευνες** που βασίζονται σε συνεντεύξεις και ερωτηματολόγια. Προσπαθούν να προσδιορίσουν και να ποσοτικοποιήσουν τις σχέσεις μεταξύ των διάφορων λιμενικών παραγόντων, συνήθως από ποιοτική άποψη, αλλά και ευρύτερα με όρους απασχόλησης. Αυτές οι μελέτες έχουν καταδείξει τις σημαντικές σχέσεις μεταξύ των μεταφορέων φορτίων και των πρακτόρων και επίσης ότι τα οικονομικά οφέλη των λιμένων αντικατοπτρίζονται στο σύνθετο σύστημα των συναλλαγών των φορέων που εμπλέκονται.
- **Μοντέλα εισόδου-εξόδου** που επιδιώκουν να προσδιορίσουν διατομεακούς πολλαπλασιαστές, όπως αυτόν μεταξύ της κίνησης του λιμανιού και της περιφερειακής απασχόλησης. Σε αυτά τα πρότυπα μοντέλα υπογραμμίζονται οι συνέπειες των λιμενικών δραστηριοτήτων που συσσωματώνονται, είτε γύρω από το λιμάνι, είτε γύρω από την περιοχή του λιμανιού. Σε τέτοιες μελέτες έχουν τονιστεί τα χαμηλά επίπεδα ελαστικότητας μεταξύ της κυκλοφορίας στο λιμάνι και της απασχόλησης στον τομέα των υπηρεσιών.
- **Συγκριτική ανάλυση** συνάγοντας οικονομικά οφέλη που παρατηρούνται σε ένα λιμάνι αναφοράς. Αυτή η προσέγγιση προσπαθεί να συγκρίνει τις οικονομικές αλλαγές που ήδη έχουν επέλθει σε κάποιο λιμάνι με συγκρίσιμο περιβάλλον (παρόμοιας επισκεψιμότητας και σύνθεσης της κυκλοφορίας) με αυτές του λιμανιού που διερευνάται. Δεδομένου ότι οι τοπικές και περιφερειακές οικονομικές συνθήκες δεν είναι παρόμοιες, οι μελέτες αυτές δεν παρέχουν ιδιαίτερα ακριβή αποτελέσματα. Όμως παρέχουν χρήσιμες κατευθυντήριες γραμμές για το τι θα μπορούσε να συμβεί σε ένα λιμάνι και στην τοπική οικονομία του από τη στιγμή που θα πραγματοποιηθεί μία επένδυση.

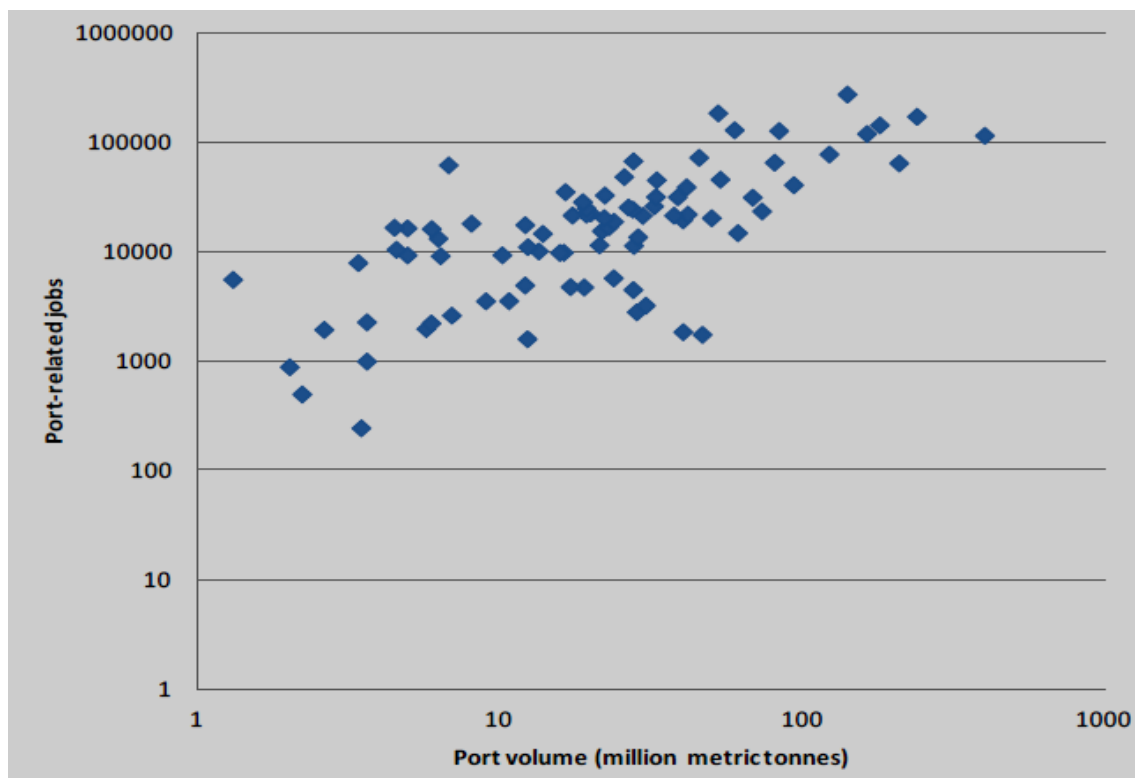
Οι δραστηριότητες σε ένα λιμάνι έχουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα σε μία οικονομία, τα οποία είναι πολύ μεγαλύτερα από ότι στο ίδιο το λιμάνι. Τα παρακάτω είναι τα συνηθέστερα παρατηρούμενα οφέλη των λιμανιών στην περιφερειακή απασχόληση: (Rodrigue J.P. 2013)

- ⊕ Η διακίνηση στο λιμάνι σε γενικές γραμμές σχετίζεται θετικά με την απασχόληση σε περιοχές γύρω από το λιμάνι, γεγονός που υποδηλώνει ότι όσο υψηλότερη είναι η κυκλοφοριακή διακίνηση τόσο περισσότερη είναι και η απασχόληση.
- ⊕ Οι επιπτώσεις στην απασχόληση ποικίλλουν ανάλογα με τα είδη των φορτίων που διακινούνται. Η κυκλοφορία των Ε/Κ και των χύδην ετερογενών φορτίων έχουν συνήθως διπλάσια επίπτωση στην απασχόληση από αυτήν των ξηρών και υγρών χύδην φορτίων.
- ⊕ Τα ιδιωτικά λιμάνια έχουν συνήθως μεγαλύτερες περιφερειακές επιπτώσεις στην απασχόληση από τα δημόσια λιμάνια, δεδομένου ότι συνήθως εξυπηρετούν εμπορικές εφοδιαστικές αλυσίδες.
- ⊕ Κάθε μία άμεση πρόσληψη σε ένα λιμάνι συνήθως συνδέεται με περίπου 3 έως 4 έμμεσες θέσεις εργασίας, παρόλο που τα στοιχεία αυτά ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό ανάλογα με τις έρευνες και το γενικό πλαίσιο.

Τα οικονομικά οφέλη ανά μονάδα εμπορικού φορτίου που διεκπεραιώνεται στο λιμάνι, είτε από την άποψη της απασχόλησης είτε της οικονομικής δραστηριότητας, συνήθως αυξάνονται με την ανάπτυξη του λιμένος. Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι όσο μεγαλύτερο είναι το λιμάνι, τόσο μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία δημιουργείται από το λιμάνι και τους τομείς που σχετίζονται με αυτό, αλλά και τόσο περισσότερες είναι οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται στην ευρύτερη περιοχή.

Μία πρόσφατη μελέτη που ανέλυε τις λιμενικές επιπτώσεις σε περίπου 150 λιμάνια και πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό του Ο.Ο.Σ.Α. (Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης), ανέδειξε ότι κατά μέσο όρο, ένα εκατομμύριο τόνου λιμενικής διακίνησης συνδέεται με 800 θέσεις εργασίας. Ο αριθμός αυτός περιλαμβάνει άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας στη λιμενική κοινότητα. Η διακύμανση των αποτελεσμάτων είναι αρκετά μεγάλη, αλλά τα δύο τρίτα των λιμένων του δείγματος έχουν μεταξύ 200 και 1500 θέσεις εργασίας ανά εκατομμύριο τόνο διακινούμενου φορτίου. Υπάρχουν μερικές ακραίες τιμές που στρεβλώνουν τον συσχετισμό, αλλά σε γενικές γραμμές η σχέση μεταξύ του διακινούμενου όγκου του φορτίου και της απασχόλησης στη λιμενική βιομηχανία είναι υπαρκτή και δυνατή. (Merk, O. 2013, σελ.26-27)

**Διάγραμμα 4.3: Σχέση μεταξύ απασχόλησης και όγκου λιμενικής διακίνησης**



Πηγή: Merk O. *The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report*, OECD, 2013

Η ίδια μελέτη αναδεικνύει ότι η αύξηση κατά 1 εκατομμύριο τόνο λιμενικής διακίνησης συνδέεται με αύξηση της απασχόλησης στην ευρύτερη λιμενική περιοχή κατά 0,0003%. Αυτό σημαίνει ότι σε μία περιοχή με 1 εκατομμύριο εργαζόμενους,

η απασχόληση θα αυξηθεί κατά 300 μονάδες, ενώ μακροπρόθεσμα μπορεί να φτάσει τις 7500 μονάδες. (Merk, O. 2013, σελ.26-27)

Οι διεθνείς τάσεις υπογραμμίζουν μια υποχώρηση των άμεσων οικονομικών οφελών των λιμανιών, αλλά και μία αξιοσημείωτη αύξηση των έμμεσων και επαγωγικών οφελών τους, που όμως όπως προαναφέραμε είναι πιο περίπλοκο να καταγραφούν.

#### **3.4.4 Διεθνής – Τοπική αναντιστοιχία των οικονομικών οφελών των λιμένων**

Στο παγκόσμιο περιβάλλον των αλυσίδων εφοδιασμού και διεθνών μεταφορών, έχει σημειωθεί ένα αυξανόμενο επίπεδο αναντιστοιχίας μεταξύ των οφελών των λιμενικών δραστηριοτήτων και της κλίμακας και του πεδίου εφαρμογής αυτών των οφελών. Ενώ σε επίπεδο συνολικών μεγεθών, είναι σαφές ότι οι λιμενικές επενδύσεις προσφέρουν οικονομικά οφέλη, η χωρική και τομεακή κατανομή οφελών αυτών είναι λιγότερο εμφανής. Μία ιδιαίτερη αναντιστοιχία αφορά στα τοπικά έναντι των εθνικών – διεθνών οφελών. Τα ακόλουθα θέματα υπογραμμίζουν αυτή την αναντιστοιχία: (Rodrigue J.P. 2013)

- Το εργατικό δυναμικό προέρχεται συνήθως από την τοπική κοινότητα και τα οφέλη του (κυρίως μισθοί) προέρχονται από την ευρύτερη περιοχή, ιδίως από έμμεσους πολλαπλασιαστές της απασχόλησης. Όπως η απασχόληση μειώθηκε εξαιτίας της εκμηχάνισης και της κατασκευής Ε/Κ, το ίδιο συνέβη και με τα τοπικά οφέλη του εργατικού δυναμικού. Ωστόσο, οι διάφορες εργασίες που σχετίζονται με τη λιμενική βιομηχανία αμείβονται με μισθούς που είναι πολύ υψηλότεροι από αυτούς που συνήθως συναντώνται στον κατασκευαστικό τομέα.
- Τα κεφάλαια συνήθως παρέχονται από εθνικές και διεθνείς πηγές χρηματοδότησης, όπως επενδυτικές τράπεζες και φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών. Ως εκ τούτου η απόδοση των κεφαλαίων αυτών δεν συσσωρεύεται στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού, αλλά στα διεθνή χρηματοδοτικά κέντρα.

- Οι επιχειρήσεις μπορεί να είναι τοπικές κατά το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς αλλά οι εμπορικές τάσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω κατέδειξαν κάθετες και οριζόντιες ολοκληρώσεις στη λιμενική βιομηχανία. Αυτό σημαίνει ότι παραδείγματος χάριν, η λειτουργία ενός τερματικού σταθμού σε ένα λιμάνι είναι συνήθως μέρος ενός χαρτοφυλακίου τερματικών σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά λιμάνια σε μία χώρα ή και σε όλο τον κόσμο. Έτσι, τα κέρδη που προκύπτουν από τις δραστηριότητες ενός τερματικού σταθμού δεν επενδύονται απαραίτητα στο λιμάνι που αυτά έχουν παραχθεί.
- Η χρήση της γης του λιμανιού συνήθως ρυθμίζεται από τις συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης και παραχώρησης, αλλά αρκετά συχνά οι τιμές της γης είναι ένα εργαλείο για την προσέλκυση των επενδυτών και συνήθως δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματική αξία. Το γεγονός αυτό υπογραμμίζει ότι οι επιπτώσεις των λιμένων στις τιμές των ακινήτων δεν είναι απαραίτητα πλήρως αντιπροσωπευτικές.
- Οι τοπικές υποδομές μεταφορών, δηλαδή οι δρόμοι, συνήθως διατίθενται δωρεάν ή με χρέωση χαμηλότερη του κόστους. Αυτό αντιπροσωπεύει μία μορφή τοπικής ή περιφερειακής επιδότησης για διεθνώς επικεντρωμένες δραστηριότητες.
- Οι φόροι και οι τελωνειακοί δασμοί κερδίζονται μόνο εν μέρει από την περιοχή του λιμανιού. Αποτελούν συνήθως μια πηγή εθνικού εισοδήματος που χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση άλλων κοινωνικών προγραμμάτων και υποδομών.
- Περιβαλλοντικές και κοινωνικές εξωγενείς επιδράσεις (ρύπανση, θόρυβος, ατυχήματα) υφίστανται από την κοινότητα, ενώ οι παραγωγοί αυτών των επιδράσεων συνήθως αντιμετωπίζουν ένα μικρό μέρος αυτών.

### 3.4.5 Αρνητικές επιπτώσεις από την ανάπτυξη των λιμένων

Η ανάπτυξη των λιμένων και η διεύρυνση των λιμενικών δραστηριοτήτων μέσω των επενδυτικών προγραμμάτων έχει αναμφισβήτητα αρνητικές επιπτώσεις στην ήδη προβληματική σχέση λιμένων και περιβάλλοντος. Οι επιπτώσεις αυτές σχετίζονται με την ανάπτυξη της περιοχής του λιμένα (επέκταση, εκβάθυνση κλπ.), τις αυξημένες δραστηριότητες των φορέων των τερματικών σταθμών και των παροχών των λιμενικών υπηρεσιών, τη σύνδεση λιμένα και πόλης και το ρόλο των κοινωνικών εταίρων στην ανάπτυξη των λιμένων. (Μπίκου Σ. 2011, σελ. 14)

Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το μεγαλύτερο επενδυτικό σχέδιο των τελευταίων ετών που έλαβε χώρα σε ευρωπαϊκό λιμένα. Η επέκταση Maasvlakte II του λιμένα του Ρότερνταμ, προκάλεσε πολλές ανησυχίες σχετικά με την επίδραση του έργου στο περιβάλλον, με αποτέλεσμα η έγκρισή του να συνοδευθεί από εκτεταμένες μελέτες για την πρόσληψη των σχετικών αρνητικών επιπτώσεων. Επίσης στην περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας, η δημιουργία του London Gateway (η οποία συμπεριλαμβάνει επτά προβλήτες Ε/Κ, μία προβλήτα για πλοία Ro/Ro, βιομηχανική ζώνη και πάρκο Logistics) εγκρίθηκε από τις τοπικές αρχές μόνο μετά από δέσμευση σε συγκεκριμένες περιβαλλοντικές προδιαγραφές και σε επενδύσεις στην χερσαία περιοχή, ώστε να μην επιβαρυνθεί η πόλη του Λονδίνου. Επιπλέον, η πρόταση δημιουργίας καινούργιου σταθμού Ε/Κ στο Southampton ακυρώθηκε για περιβαλλοντικούς λόγους, ενώ οι αντίστοιχες επενδύσεις σε Harwich και Felixstowe τέθηκαν υπό αυστηρό έλεγχο. (Μπίκου Σ. 2011, σελ. 20-21)

Οι αρνητικές επιπτώσεις μπορούν να διακριθούν στις εξής κατηγορίες:

- Περιβαλλοντικές επιπτώσεις
- Επιπτώσεις από τη χρήση γης
- Επιπτώσεις στην κυκλοφορία
- Άλλες επιπτώσεις, κυρίως κοινωνικής φύσεως (Weintrit A. et.al. 2015, σελ.124)

Μερικές από τις πιο καθοριστικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν τη διαχείριση ζητημάτων ρύπανσης σε ένα λιμάνι είναι οι εξής: (Μπίκου Σ. 2011, σελ. 20-21)

Αέριες εκπομπές: Η παρουσία αυτών των ουσιών στην ατμόσφαιρα και η αλληλεπίδρασή τους μπορεί να επηρεάσει το τοπικό κλίμα, τις καιρικές συνθήκες, την υγεία των εργαζομένων και των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής, καθώς και του περιβάλλοντος του πλανήτη (φαινόμενο του θερμοκηπίου, εξάντληση της στιβάδας του όζοντος). Παρόλο που η θαλάσσια μεταφορά θεωρείται ως ένα αρκετά καθαρός τρόπος μεταφοράς από άποψη των εκπομπών προς τα χιλιόμετρα που διανύονται, υπολογίστηκε ότι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που σχετίζονται με τη ναυτιλία, ανέρχεται στο 3,3% των παγκόσμιων εκπομπών για το έτος 2009.

Απόβλητα στο νερό: Οι βασικές δραστηριότητες που δημιουργούν ρύπανση των υδάτων είναι η απόρριψη προϊόντων κατά τη διάρκεια μεταφοράς φορτίου ή της αποθήκευσης του, η απόρριψη έρματος, κ.α. Πιθανές βλαβερές συνέπειες μπορούν να προκληθούν τόσο στον άνθρωπο, όσο και στο θαλάσσιο οικοσύστημα, αλλά και στον τομέα της αλιείας.

Εκπομπές στο έδαφος: Αυτή η πτυχή αναφέρεται στις εκπομπές που πραγματοποιούνται από βιομηχανικές δραστηριότητες που απελευθερώνονται: στο χώμα, στο έδαφος ή στη γη. Οι επιπτώσεις που σχετίζονται με την πτυχή αυτή μπορεί να είναι η μόλυνση της γύρω γης και των υπόγειων υδάτων. Μία μόλυνση του εδάφους μπορεί να μειώσει την αξία της, την πρόληψη για μελλοντική ανάπτυξη και να επιφέρει κινδύνους για το περιβάλλον και την υγεία.

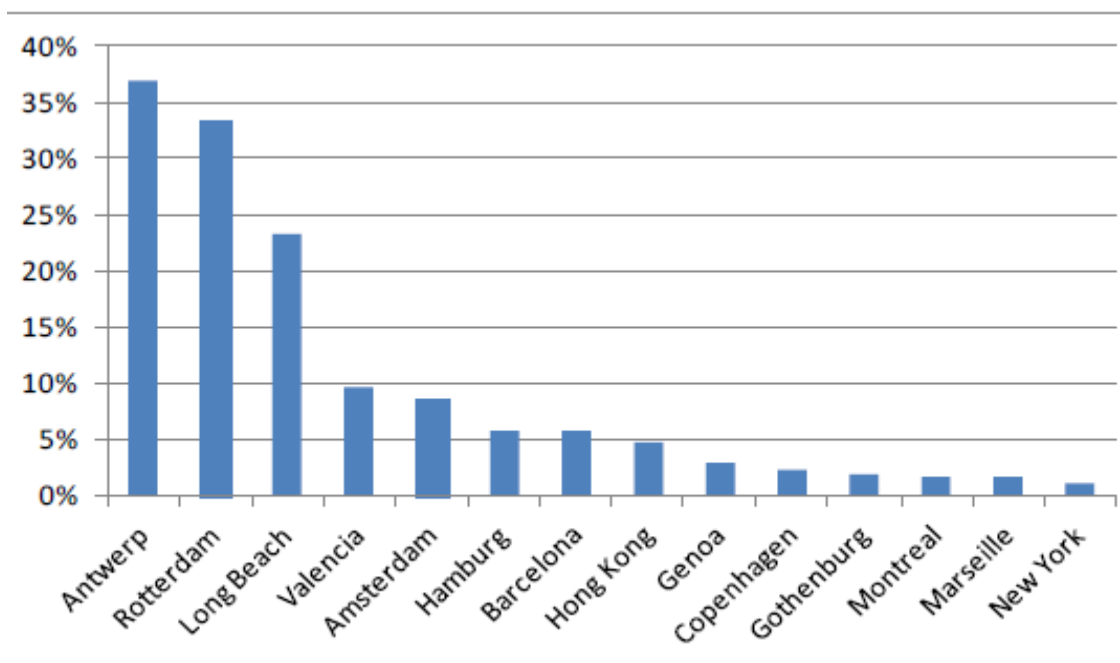
Εκπομπές στη βενθική κοινότητα: Η πτυχή αυτή περιλαμβάνει οποιοδήποτε είδος αποδέσμευσης καυσίμων ή στερεών αποβλήτων που φθάνουν στον πυθμένα της θάλασσας. Η παρουσία αυτών των ουσιών στα ιζήματα μπορεί να δημιουργήσουν αρνητικές επιπτώσεις στη βενθική κοινότητα και κατά συνέπεια στο σύνολο της τροφικής αλυσίδας. Υπάρχουν πολλές δραστηριότητες που μπορούν να παράγουν τέτοιου είδους εκπομπές στο βυθό της θάλασσας, αλλά οι πιο συνηθισμένες είναι η βυθοκόρηση και ο ανεφοδιασμός καυσίμων.



Θόρυβος: Η παραγωγή του θορύβου είναι συνδεδεμένοι με τις περισσότερες μηχανικές ή βιομηχανικές δραστηριότητες που διεξάγονται σε κάποιο λιμένα και η πτυχή αυτή δημιουργεί σημαντικό αντίκτυπο στους εργαζόμενους και στους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής.

Ένα βασικό χαρακτηριστικό των σύγχρονων λιμένων είναι η μεγάλη έκταση γης που καταλαμβάνουν. Μεταξύ των μεγαλύτερων λιμένων, τα λιμάνια της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ και του Λονγκ Μπιτς, είναι εκείνα που καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μερίδιο αστικής γης για τις λιμενικές τους δραστηριότητες, σε σχέση με τη μητροπολιτική περιοχή που εδρεύουν. (Merk, O. 2013, σελ.38-39)

**Διάγραμμα 5.3: Επιφάνεια γης που καταλαμβάνουν τα λιμάνια σε επιλεγμένες Πόλεις-Λιμάνια (ως μερίδιο της συνολικής έκτασης της πόλης)**



Πηγή: Merk O. *The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report*, OECD, 2013

Αυτή η κατάληψη του επίγειου χώρου μπορεί να δημιουργήσει αρκετές αρνητικές επιπτώσεις, όπως: (Μπίκου Σ. 2011, σελ. 20-21)

- Καταστροφή ορισμένων φυσικών περιοχών κοντά στο λιμάνι

- Διαταραχή της χλωρίδας και της πανίδας που υπάρχουν στην περιοχή που επηρεάζεται από τη νέα επέκταση
- Δημιουργία κοινωνικών συγκρούσεων στην περιοχή που πρόκειται να πραγματοποιηθεί η επέκταση
- Αρνητικό αντίκτυπο στο τοπίο της περιοχής λόγω της ίδιας της ύπαρξης λιμενικών εγκαταστάσεων

Πέρα από την περιβαλλοντική και κοινωνική διάσταση που συνδέεται με τη χρήση γης, υπάρχει και μια οικονομική διάσταση, καθώς θα μπορούσε να υπάρχει κόστος ευκαιρίας της χρήσης γης στη λιμενική περιοχή. Οι συνέπειες της πληθυσμιακής συγκέντρωσης και υψηλή πυκνότητα θέσεων εργασίας γενικά θεωρούνται ότι είναι παράγοντες της αστικής οικονομικής ανάπτυξης, αλλά τα οφέλη τους μπορεί να περιορίζονται από την παρουσία μεγάλων λιμενικών ζωνών. (Merk, O. 2013, σελ.38-39)

Η παρουσία ή ακόμα περισσότερο η ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων, μπορεί να οδηγήσει σε αστική κυκλοφοριακή συμφόρηση, που προκαλείται από την κίνηση στην ενδοχώρα προς και από την περιοχή του λιμανιού. Ένα μεγάλο μερίδιο των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ λιμένων και ενδοχώρας γίνεται μέσω των φορτηγών, κάτι που αποτελεί έναν επιπρόσθετο όγκο στην οδική κυκλοφορία. Οι μητροπολιτικές περιοχές είναι εκείνες που υφίστανται το κόστος της συμφόρησης και πασχίζουν να το αντιμετωπίσουν. Η πόλη του Ρότερνταμ και της Αμβέρσας αποτελούν σχετικά παραδείγματα πόλεων-λιμανιών που έχουν βιώσει τη μεγαλύτερη συμφόρηση λόγω της αύξησης της λιμενικής δραστηριότητας σε αυτές τις περιοχές. (Merk, O. 2013, σελ.40-41) Επιπλέον η συμφόρηση στα αστικά οδικά δίκτυα μπορεί με τη σειρά της να επηρεάσει αρνητικά τις λιμενικές δραστηριότητες. Είναι δεδομένο ότι οι λιμενικές δραστηριότητες και οι λειτουργίες του δικτύου μεταφορών δεν μπορούν να λειτουργήσουν χωριστά. Η αναποτελεσματικότητα του ενός θα επηρεάσει αρνητικά το άλλο, πράγμα που αποδεικνύει τον αλληλένδετο χαρακτήρα των εσωτερικών δικτύων και των λιμένων. (Merk, O. 2013, σελ.40-41)

Η ανάπτυξη και η λειτουργία των λιμένων μπορούν να επιφέρουν και διαφορετικού τύπου αρνητικές επιπτώσεις στην ενδοχώρα, από όσες μέχρι τώρα αναφέραμε. Αυτές που αξίζει περισσότερο να επισημανθούν είναι οι επιπτώσεις στο κοινωνικό σύνολο. Οι κοινωνικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν όλες τις επιπτώσεις από την ανάπτυξη των λιμένων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη ζωή των τοπικών κοινωνιών, όπως η μετεγκατάσταση περιοχών, η διατάραξη του τρόπου ζωής, η δημιουργία υποβαθμισμένων γειτονιών ή η αύξηση του κινδύνου ατυχημάτων. Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι οι κοινωνικές επιπτώσεις είναι απόρροια των αρνητικών περιβαλλοντικών επιδράσεων στους τοπικούς πληθυσμούς από την ανάπτυξη και λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων στην ευρύτερη περιοχή της πόλης-λιμένα. (Merk, O. 2013, σελ.40-41)

## Συμπεράσματα

Σκοπός της συγκεκριμένης εργασίας ήταν να μελετηθούν οι επιπτώσεις των λιμενικών δραστηριοτήτων και των επενδύσεων προς αυτές στην ενδοχώρα. Η δομή της εργασίας διευκόλυνε τη λογική μετάβαση από την αλλαγή στο ρόλο του λιμανιού μέσα στο χρόνο μέχρι τη διεξαγωγή συμπερασμάτων για τις επιπτώσεις, που έχουν οι δραστηριότητες σε αυτό. Με τη μέθοδο της βιβλιογραφικής ανασκόπησης που ακολουθήθηκε για την ανάδειξη και εξέταση των κυριότερων θεμάτων, δόθηκε η δυνατότητα συγκριτικής μελέτης και αξιολόγησης των επιπτώσεων των λιμενικών επενδύσεων στην ενδοχώρα, αφού πρώτα διερευνήθηκε και αναλύθηκε ο ρόλος και η λειτουργία των σύγχρονων λιμανιών. Φάνηκε επίσης και η πολύ μεγάλη σημασία του προσδιορισμού της ενδοχώρας μέσα σε αυτή τη διαδικασία.

Μεγάλη έμφαση δίνεται και στην απασχόληση, ιδιαίτερα όσον αφορά στις έμμεσες επιπτώσεις. Σε πολλές περιπτώσεις αποτελεί βαρόμετρο των επιπτώσεων εν γένει και για αυτό και το εισόδημά που δημιουργεί, αλλά και αυτό που προκύπτει από αυτήν αναφέρονται σε όλες τις μεθοδολογίες. Οι υπόλοιπες έμμεσες επιπτώσεις είναι κυρίως ευρύτερου κοινωνικού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα και συμβολής των λιμανιών στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Όπου γίνεται προσπάθεια για την εκτίμηση των προκαλούμενων επιπτώσεων γίνεται σημαντική αναφορά στους διάφορους πολλαπλασιαστές που προκύπτουν από την άμεση ή έμμεση λιμενική, δραστηριότητα, αλλά και από τις άμεσες επιπτώσεις της.

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

Κάτι άλλο που υποστηρίζεται πολύ έντονα και σχεδόν εξ ορισμού χωρίς σημαντική κριτική είναι και το ότι από τη λειτουργία ενός λιμανιού εξαρτάται η

απασχόληση σε μια περιοχή. Κάτι τέτοιο μπορεί να φαίνεται λογικό και να αναμένει κανείς, συνεπώς, και συνέπειες πολλαπλασιαστή στην ίδια περιοχή. Όμως, ο σκοπός ενός λιμανιού δεν είναι να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και να αυξήσει την απασχόληση. Κρίνεται λανθασμένο, λοιπόν, να πραγματοποιούνται επενδύσεις ή να δίνονται επιδοτήσεις βασιζόμενες σε αυτό το επιχείρημα, γιατί δεν οδηγούμαστε σε ορθολογικές αποφάσεις.

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

Βασικό συμπέρασμα είναι ότι ενώ φαίνεται να υπάρχει μια επαρκής θεωρητική βάση, η πλούσια εμπειρία στην πράξη δείχνει ότι δεν υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο υπόδειγμα που να μπορεί να εφαρμοστεί σε όλα τα λιμάνια, προκειμένου να προσδιοριστεί ο βαθμός των επιπτώσεων που προκαλούνται. Πρέπει να δίνεται μεγάλη έμφαση σε κάθε περίπτωση στο είδος του λιμανιού που μελετάται και στην ενδοχώρα, που αυτό επηρεάζει πριν χρησιμοποιηθούν οι μεταβλητές, με τις οποίες θα υπολογίσουμε τις επιπτώσεις, σε συσχετισμό με τις τοπικές ανάγκες και ιδιαιτερότητες. Παρά τη περιπλοκότητα της αξιολόγησης των οικονομικών τους επιπτώσεων, τα λιμάνια εξακολουθούν να είναι θεμελιώδους σημασίας για την οικονομική ευημερία των εθνών, των περιφερειών και των κοινοτήτων στις οποίες είναι ενσωματωμένα.



## ***Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία***

- Baird, J. (2002), “*Privatization trends at the world’s top -100 container ports*”, Maritime Policy and Management, Vol. 29, No 3
- Beresford A. et al. (2004), “*The UNCTAD and Workport models of port development: evolution or revolution*”, Maritime Policy & Management
- Bischou, K., Gray, R. (2005), “*A critical review of conventional terminology for classifying Seaports*”, London: Transportation Research, Part A, 39
- Boermann, W.E., (1952), “*The need for special examination of particular aspects of Port Geography*”, Washington, Preliminary Report of the Commission on Industrial ports, International Geographical Union Congress
- Captain Corse Tom, (1997), “*A case study of different approaches to Public / Private Partnerships in the port sector*”, Fraser :Fraser River Harbour Commission
- Carstensen, G., et al., (2001), “*The Economic Impact of Connecticut’s Deepwaterports: An Implan and Remi analysis*”, Connecticut: Connecticut Center for Economic Analysis, University of Connecticut
- Cullinane, K., Dong-Wook S. (2002), “*Port privatization policy and practice*”, Transport Reviews, Vol. 22, No 1
- Daamen T. (2007), “*Sustainable development of European city-port interface, in Sustainable Urban Areas*”, International Conference, Rotterdam
- De Langen, P., (2004), “*The Performance of Seaport Clusters; A Framework to Analyze Cluster Performance and an Application to the Seaport Clusters of Durban, Rotterdam and the Lower Mississippi*”, Erasmus Research Institute of Management
- European Commission, (2008), “*The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors*”, Brussels
- Goss, R. (1990) “*Economic Policies and Seaports. Maritime Policy and Management*”, Port Authorities, Maritime Policy, and Management, Vol. 17, No 4
- Haralambides, H. (2002), “*Competition, Excess Capacity, and the Pricing of Port Infrastructure*”, International Journal of Maritime Economics, Vol. 4
- Hoyle B. (1989), “*The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples*”, Geoforum
- Hoyle B. (1996), “*Cityports, coastal zones and regional change*”, Wiley, England

- Hoyle, B. (2000), “*Global and local change on the port-city waterfront*”, Geographical Review, Vol.90, No 3
- Mangan, J., Cunningham, I., (2000), “*Irish ports : Commercialization and Strategic Change*”, Business Strategy review, Vol.11, Issue 3
- Marlow B. and Paixao C. (2003), “*Fourth generation ports. A question of agility?*”, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management
- Marlow B. and Paxaio A.C. (2003). “*Measuring Lean Ports Performance*”, International Journal of Transport Management. Vol. 1
- Merk, O. (2013). “*The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report*”, Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)
- Morgan, F. W., (1970), “*Observations on the study of the Hinterlands in Europe*”, The Professional Geographer
- Notteboom, T.; Rodrigue J.P. (2011), “*The Corporate Geography of Global Terminal Operations*”, Maritime Policy and Management
- Notteboom, T.; Rodrigue, J.P. (2005), “*Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development*”, Maritime Policy and Management
- Nuhn, H. (1994). “*Gateway to Europe: the Port City of Hamburg. In: Gateways to European Market: Case Studies from The Netherlands and Germany*”. Mimmster-Hamburg. LIT Verlag.
- Pardali A. (2005), “*The way a 3rd generation port can boost local employment: The case of Pireaus*”, European Research Studies, Vol. VIII
- Porter, M. (1998), “*Clusters and the new economics competition*”, Harvard Business Review
- Porter, M., (2013), “*Cluster theory as a local and regional development tool: The rise and fall of cluster policy in the UK*”
- Robinson R (1979), “*The Hinterland-Foreland Continuum: Concept and Methodology*”, The Professional Geographer, Vol.22, No 6
- Robinson R. (2001). “*Ports as elements in value-driven chain system: the new paradigm*”. Maritime Policy & Management
- Rodrigue J.P.; Comtios C.; Slack B. (2006), “*The Geography of transport Systems*”, Routledge, New York
- Rodrigue J.P. (2013), “*The Geography of transport Systems*”, Routledge, New York, 3<sup>rd</sup> Edition



- Sargent, J.R. (1938), “*Seaports and Hinterlands*”, London : A. & C. Black
- Trujillo, L.; Nombela, G. (1999), “*Privatization and regulation of the seaport industry*”, World Bank Policy Research Working Paper
- Veldman, S; Buckmann, E. (2003), “*A model on container port competition an application for the west European container hub-ports*”, International Journal of Maritime Economics, Vol. 5, Issue 1
- Webb, R.; Pulle, B. (2002), “*Public Private Partnerships: An Introduction*”, Research Paper, no. 1, Economic Commerce and Industrial Relations Group, Information and Research Services, Australia
- Weintrit, A.; Neumann, T. (2015), “*Safety of Marine Transport. Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*”. CRC Press, Taylor & Francis Group
- World Bank, (2000), “*Alternative Port Management Structures and Ownership Models*”, Model 3
- World Bank (2003), “*Effective decision support for Policymakers*”, World Bank Port Reform Toolkit, World Bank Publication

## *Ελληνική Βιβλιογραφία*

- Γαλάνης, Β. (2000), *“Η Λειτουργία των σύγχρονων χρηματοοικονομικών θεσμών στη χώρα μας, Leasing - Factoring - Forfeiting - Franchising - Venture Capital”*, Εκδόσεις Σταμούλης, Δεύτερη έκδοση, Αθήνα.
- Γιαννόπουλος Γ. (1998), *“Θαλάσσιες Μεταφορές”*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα
- Μαζαράκης Αρ. – Κλοκίδης, Ι. (1990), *“Μίσθωση ή δανεισμός για επενδύσεις”*, Εκδόσεις Σμπίλιας, Αθήνα
- Μάζης, Π., (2003), *“Η Χρηματοδοτική Μίσθωση - Leasing”* Εκδόσεις: Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σακκούλας 3η έκδοση
- Μπίκου, Σ. (2011). *“Περιβαλλοντική Διαχείριση Λιμενικών Δραστηριοτήτων: πλαίσιο, εργαλεία εφαρμογής και αποτίμηση αποτελεσματικότητας”*, Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
- Παρδάλη, Α. (1997), *“Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων”*, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα
- Παρδάλη, Α. (2001), *“Η Λιμενική Βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων”*, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
- Περιοδικό Ενημέρωση, (2008), *“Ανταγωνιστικότητα και προοπτική ανάπτυξης των εμπορευματικών λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης”*, τεύχος 141, Πειραιάς
- Περιοδικό Οικονομικά Χρονικά (2005), *«Συμπράξεις μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα»*, τεύχος 131, Αθήνα
- Σαμαρίνης, Π. (2006), *“«Ουδέν νεώτερον από το θαλάσσιο μέτωπο»: Μια διεθνής συζήτηση και η Θεσσαλονίκη ως ιδιαίτερο παράδειγμα”*, Διπλωματική Εργασία στο Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών, Αρχιτεκτονική- Σχεδιασμός του χώρου του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Αθήνα
- Τράπεζα Alpha Bank, (2008), *“Διεθνείς Ελληνικοί Λιμένες: Απαιτείται άμεσα αλλαγή πλεύσης”*, Οικονομικό δελτίο, Τεύχος 105











