



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ
ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΝΙΚΗ ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΠΟΛΥΖΟΣ

ΒΟΛΟΣ, 2014

*«Εάν αποσυνθέσεις την
Ελλάδα, στο τέλος θα δεις
να σου απομένουν μια ελιά,
ένα αμπέλι κι ένα καράβι.
Που σημαίνει: με άλλα τόσα
την ζαναφτιάχνεις.»
Οδυσσέας Ελύτης*

Επιβλέπων Καθηγητής

Πολύζος Σεραφείμ – Αναπληρωτής Καθηγητής στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας
Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Εξεταστική Επιτροπή

Σταθάκης Δημήτριος – Επίκουρος Καθηγητής στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας
Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Καλλιώρας Δημήτριος – Επίκουρος Καθηγητής στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας
Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Επιμέλεια εξωφύλλου: Καραθανάσης Γιώργος

Φωτογραφία εξωφύλλου: James Morgan

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους συντέλεσαν για την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας. Ευχαριστώ, αρχικά, τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Πολύζο για την πολύτιμη βοήθεια, τις συμβουλές και την συνεχή καθοδήγηση που μου προσέφερε σε όλο το διάστημα της μελέτης μου. Ευχαριστώ, επίσης, θερμά τον κ. Καλλιώρα για τις επικουρικές συμβουλές που μου παρείχε. Θέλω να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον Σπύρο Νιαβή που, παρά τον φόρτο εργασίας του, με βοήθησε και μου παρείχε τα απαραίτητα στοιχεία για την διεξαγωγή της εργασίας. Ευχαριστώ πολύ τις συμφοιτήτριες και φίλες μου Αδαμαντία και Μαρία, αλλά και την Κατερίνα που με βοήθησαν αρκετά στην συλλογή στοιχείων και στην ερμηνεία των αποτελεσμάτων ανάλυσης.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω από καρδιάς την παρέα μου, αλλά πιο πολύ την οικογένειά μου τον Κωνσταντίνο, τη Βέτα, τη Νίκη, τη Μαρούλα, τον Τάκη, την Κατερίνα και ιδιαίτερα τον αδελφό μου, και συγκάτοικο, Δημήτρη, που μου δίνουν τα εφόδια να προσπαθώ πάντοτε για το καλύτερο. Χωρίς την υποστήριξη και την συμπαράστασή τους δεν θα είχα φτάσει ως εδώ σήμερα.

Σας ευχαριστώ πολύ όλους.

Περίληψη

Στην παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζεται η συμβολή των λιμένων στην περιφερειακή ανάπτυξη. Μέσα από την ανασκόπηση της υφιστάμενης κατάστασης στον διεθνή, ευρωπαϊκό και ελληνικό χώρο, που αφορά την εμπορευματική κίνηση, συμπεραίνεται ότι η ελληνικοί λιμένες κατέχουν κομβική θέση, ως σταυροδρόμι που ενώνει τρεις ηπείρους. Ωστόσο, υστερούν αρκετά σε θέματα υποδομής και την παροχή υπηρεσιών ως προς τα πλοία και το φορτίο.

Παράλληλα, εξετάστηκε και η λειτουργία των επιβατικών λιμένων, τόσο τη χειμερινή περίοδο όσο και την θερινή. Αναμενόμενο ήταν το αποτέλεσμα να είναι αυξημένη η επιβατική κίνηση το θερινό εξάμηνο. Όσον αφορά και στις δύο περιπτώσεις, και στην εμπορική και στην επιβατική κίνηση, μεγαλύτερο φόρτο παρουσιάζουν οι λιμένες με την καλύτερη υποδομή και με το μεγαλύτερο πληθυσμό της εκάστοτε ενδοχώρας.

Λέξεις Κλειδιά: Λιμένες, Λιμενική Βιομηχανία, Θαλάσσιο Εμπόριο, Θαλάσσιες Μεταφορές, Περιφερειακή Ανάπτυξη

Abstract

Alternative title: A Comparative Analysis of Greek Shipping Centers

This paper examines the contribution of ports in regional development. Through the review of the current situation in the international; European and Greek trade market, it is concluded that the Greek ports have a strategic position in the system of the seaways as a crossroad of three continents. However, it is evident the lack of infrastructure and services of the Greek ports.

In addition, the operation of the passenger ports it is tested, both on the winter and the summer season. As it was expected, the passenger traffic was increased during the summer season. With regard to both cases, commercial and passenger traffic, ports which have the best infrastructures and the largest population of the hinterland seem to gather a larger load.

Key words: Ports, Port Industry, Maritime Trade, Maritime Transport, Regional Development

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΝΤΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ.....	12
1.1. Εισαγωγή.....	12
1.2. Σκοπός Διπλωματικής.....	12
1.3. Μεθοδολογία.....	13
1.4. Οργανόγραμμα.....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	16
2.1 Ο Εννοιολογικός Προσδιορισμός Της Ανάπτυξης.....	16
2.2 Οι Έννοιες «Χώρος» Και «Περιφέρεια».....	17
2.3 Θεωρίες Περιφερειακής Ανάπτυξης.....	19
2.4 Περιφερειακή Πολιτική.....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	22
3.1 Η Έννοια Και Το Αντικείμενο Της Μεταφοράς.....	22
3.2 Οι Μεταβολές Στο Παγκόσμιο Μεταφορικό Σύστημα.....	23
3.3 Οι Κύριες Παγκόσμιες Θαλάσσιες Διαδρομές.....	25
3.4 Το Δια Θαλάσσης Εμπόριο.....	26
3.4.A Το Εμπόριο Ανατολής-Δύσης.....	29
3.4.B Το Εμπόριο Βορά-Νότου.....	29
3.4.Γ Το Ενδοπεριφερειακό Εμπόριο.....	29
3.5 Διεθνείς Τάσεις Και Προοπτικές Στις Θαλάσσιες Μεταφορές.....	29
3.6 Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών – Θαλάσσιες Λεωφόροι.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	33
4.1 Ορισμός Και Κατάταξη Λιμένων.....	33
4.2 Η Εξέλιξη Των Λιμένων.....	34
4.2.1 Οι Γενιές Των Λιμένων.....	35
4.3 Οι Βασικές Λειτουργίες Των Λιμένων.....	39
4.4 Η Συμβολή Των Λιμένων Στην Εθνική Και Τοπική Ανάπτυξη.....	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	44
5.1 Γενικά.....	44
5.2 Διάκριση της Ναυτιλίας σε Bulk και Liner.....	45
5.3 Τα Χύδην Φορτία - «Bulk Cargo».....	45
5.4 Το Γενικό Φορτίο - «General Cargo».....	46

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	48
6.1 Παγκόσμιο Οικονομικό Περιβάλλον	48
6.2. Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο - Τάσεις	52
6.3 Το Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο Και Η Οικονομική Ανάπτυξη.....	54
6.4 Οι Αναδυόμενες Τάσεις Που Επηρεάζουν Την Διεθνή Ναυτιλία	59
6.5 Οι Επιπτώσεις Του Κόστους Μεταφοράς Στην Οικονομική Ανάπτυξη.....	61
6.6 Συσχέτιση Παγκόσμιας Οικονομίας Και Ναυτιλιακής Μεταφοράς	63
6.7 Η Εμπορική Ναυτιλία Και Οι Επιπτώσεις Στην Οικονομία	64
6.8 Οικονομίες Κλίμακας Στα Λιμάνια.....	65
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	67
7.1 Το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα	67
7.2 Κατηγορίες Και Χρήσεις Λιμένων	69
7.3 Οι Οργανισμοί Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης	71
7.4 Ελληνικοί Λιμένες και διευρωπαϊκά δίκτυα	71
7.5 Λιμενικό Σύστημα Και Θαλάσσιες Ενδομεταφορές.....	73
7.6 Το Ναυτιλιακό Συναλλαγμα	73
7.7 Η Συμβολή Της Ναυτιλίας Στην Ελληνική Οικονομία.....	74
7.8 Η Ανταγωνιστικότητα Των Ελληνικών Λιμένων	75
7.8.1. Η καμπύλη LORENZ και ο δείκτης GINI	75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	87
8.1 Μεθοδολογική Προσέγγιση	87
8.2 Επιλογή Παραγόντων.....	88
8.3 Αξιολόγηση Αποτελεσμάτων.....	90
8.4 Συμπεράσματα Κεφαλαίου	96
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: SWOT ANALYSIS ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	97
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	102
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	105
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	111

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3.1: Οι 20 σημαντικότεροι εμπορευματικοί λιμένες της ΕΕ για το 2013	Σελ.27
Πίνακας 4.1: Διάκριση λιμένων σε γενιές & η εξέλιξη της λιμενικής βιομηχανίας	Σελ.41
Πίνακας 7.1: Συνολικός εμπορικός φόρτος για τα έτη 2000 & 2012	Σελ.76
Πίνακας 7.2: Ερμηνεία λιμενικών τύπων	Σελ.85
Πίνακας 7.3: Κατάταξη των εμπορικών λιμένων ανά λιμενικό τύπο με χρήση της SSA	Σελ.86
Πίνακας 8.1. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR	Σελ.90
Πίνακας 8.2. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR χωρίς την μεταβλητή X_5	Σελ.91
Πίνακας 8.3. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR χωρίς την μεταβλητή X_4	Σελ.91
Πίνακας 8.4. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR	Σελ.92
Πίνακας 8.5. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR χωρίς την μεταβλητή X_5	Σελ.93
Πίνακας 8.6. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR	Σελ.94
Πίνακας 8.7. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR χωρίς την μεταβλητή X_4	Σελ.95
Πίνακας 8.8. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR χωρίς την μεταβλητή X_3	Σελ.95
Πίνακας 9.1: SWOT Analysis Ελληνικών Λιμένων	Σελ.100

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 3.1: Οι κύριες παγκόσμιες θαλάσσιες διαδρομές	Σελ.25
Χάρτης 3.2: Ποσοστά εισαγωγών-εξαγωγών	Σελ.26
Χάρτης 3.3: Στατιστική απεικόνιση τόνων διακινούμενου φορτίου για το 2011	Σελ.28
Χάρτης 7.1: Δυνητική Ενδοχώρα Των Ελληνικών Λιμένων	Σελ.72

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 6.1: Παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη 2008-2013 – Ανεπτυγμένες χώρες	Σελ.49
Διάγραμμα 6.2: Παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη 2008-2013	Σελ.50
Διάγραμμα 6.3: Παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη 2008-2013 – Αναπτυσσόμενες χώρες	Σελ.51
Διάγραμμα 6.4.α: Παγκόσμια διακίνηση εμπορευμάτων ανά γεωγραφική περιοχή – Εισαγωγές	Σελ. 52
Διάγραμμα 6.4.β: Παγκόσμια διακίνηση εμπορευμάτων ανά γεωγραφική περιοχή – Εξαγωγές	Σελ. 53
Πίνακας 6.5: Η τάση του θαλάσσιου εμπορίου από το 1970 έως και το 2012	Σελ.55
Διάγραμμα 6.6: Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο ανά τύπο φορτίου 1980-2013	Σελ.56
Διάγραμμα 6.7: Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο ανά τύπο φορτίου 1980-2013	Σελ.57
Διάγραμμα 6.8.α: Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο,2012 – Εξαγωγές	Σελ.58
Διάγραμμα 6.8.β: Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο,2012 – Εισαγωγές	Σελ.58
Διάγραμμα 6.9: Η συμβολή των αναπτυσσόμενων χωρών στο θαλάσσιο εμπόριο 1970-2012	Σελ.59

Διάγραμμα 6.10: Διακυμάνσεις παγκόσμιου ΑΕΠ και θαλάσσιο εμπόριο	Σελ.64
Διάγραμμα 7.1: Καμπύλη LORENZ για τα ελληνικά εμπορικά λιμάνια (συνολικός φόρτος)	Σελ.77
Διάγραμμα 7.2: Ο δείκτης GINI για τα έτη 2000 & 2012 (συνολικός φόρτος)	Σελ.78
Διάγραμμα 7.3: Καμπύλη LORENZ για τα έτη 2000 & 2012 (εισαγωγές)	Σελ.79
Διάγραμμα 7.4: Ο δείκτης GINI για τα έτη 2000 & 2012 (εισαγωγές)	Σελ.79
Διάγραμμα 7.5: Καμπύλη LORENZ για τα έτη 2000 & 2012 (εξαγωγές)	Σελ.80
Διάγραμμα 7.6: Ο δείκτης GINI για τα έτη 2000 & 2012 (εξαγωγές)	Σελ.80
Διάγραμμα 7.7: Καμπύλη LORENZ για την περίοδο 2000-2012 (συνολικός φόρτος σε εθνικό επίπεδο)	Σελ.81
Διάγραμμα 7.8: Ο δείκτης GINI ανά έτος για την περίοδο 2000 - 2012 (συνολικό φορτίο σε εθνικό επίπεδο)	Σελ.81
Διάγραμμα 7.9: Η πορεία του ΑΕΠ για την περίοδο 2000-2012 (ευρωπαϊκό & εθνικό επίπεδο)	Σελ.82
Διάγραμμα 9.1 Στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη των Ελληνικών Λιμένων	Σελ.101

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ	
UNCTAD	United Nations Conference on Trade And Development
MLS	Multiple Linear Regression
SSA	Shift Share Analysis
DEA	Data Envelopment Analysis
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
E/K	Εμπορευματοκιβώτια
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
EK	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
OHE	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΠΕ	Περιφερειακές Ενότητες
NUTS	Nomenclature of Territorial Units for Statistics
ASA	Africa-South America
WTO	World Trade Organization
ECMT	European Conference of Ministers of Transport
NABΠΠΕ	Ναυτική Βιομηχανική Περιοχή
ΕΛ.ΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
IAME	International Association of Maritime Economists
ΥΝΑ	Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου
ΥΠΕσΔΔΑ	Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης
ΥΠ.Οι.Ο	Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
Υ.ΕΝΑΝΠ	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής
N	Νόμος
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΔΔΜ	Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών
ΟΛΠ	Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
ΟΛΘ	Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης
ΟΛΠΑ	Οργανισμός Λιμένος Πατρών
ΟΛΑ	Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης
ΟΛΗ	Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου
ΟΛΚ	Οργανισμός Λιμένος Καβάλας
ΟΛΗΓ	Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας
ΟΛΡ	Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας
ΟΛΛ	Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου
ΟΛΚΕ	Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας
ΑΕ	Ανώνυμη Εταιρεία
ΤΑΙΠΕΔ	Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου
ΧΑΑ	Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών
ΠΓΔΜ	Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΝΤΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ

1.1. Εισαγωγή

Η ναυτιλία πρωταγωνιστούσε στην εξάπλωση των κοινωνιών από τα πρώτα στάδια ανάπτυξής τους. Μέσω της θάλασσας εξαπλώθηκαν οι πολιτισμοί, ανακαλύφθηκαν και κατακτήθηκαν νέες περιοχές, ενώ παράλληλα το θαλάσσιο εμπόριο άνθιζε και έδινε την δυνατότητα σε απομονωμένους πολιτισμούς να γνωρίσουν τα προϊόντα άλλων περιοχών.

Μέχρι σήμερα οι θαλάσσιοι διάδρομοι είναι ένα βασικό δίκτυο μεταφοράς τόσο εμπορευμάτων όσο και επιβατών. Παράλληλα τα λιμάνια αποτελούν κόμβους που συγκεντρώνουν οικονομικούς πόρους και συμβάλουν σημαντικά στην ανάπτυξη των περιοχών επιρροής τους.

Η συνεισφορά των λιμένων στην οικονομική, εμπορική και στρατιωτική ανάπτυξη των περιοχών αυτών είναι πολύ μεγάλη. Κατά συνέπεια, η κατασκευή και η διαμόρφωση των λιμένων με την απαραίτητη υποδομή και η ορθή διαχείρισή τους είναι ζωτικό θέμα για την χώρα και την περιφέρεια στην οποία ανήκει ο εκάστοτε λιμένας.

Σε αυτή την εργασία αναλύονται οι τάσεις και οι συνθήκες που επικρατούν στους ελληνικούς λιμένες, καθώς και οι προοπτικές ανάπτυξής τους. Ακόμα εξετάζει κυρίως τον ρόλο των εμπορικών λιμένων και των θαλάσσιων μεταφορών, στο τμήμα της ανάλυσης, ωστόσο εξετάζεται και η συμβολή των επιβατικών λιμένων.

1.2. Σκοπός Διπλωματικής

Το κεντρικό ερώτημα εστιάζει στο κατά πόσο οι ελληνικοί λιμένες και το ελληνικό λιμενικό σύστημα επηρεάζουν την περιφερειακή ανάπτυξη αλλά και κατά πόσο η λειτουργία τους επηρεάζεται από τις οικονομικές συνθήκες τις ενδοχώρας που εξυπηρετούν.

Με βάση θεωρητικά στοιχεία γίνεται μια ανάλυση των στατιστικών στοιχείων της περιόδου 2008-2012, με σκοπό την εξαγωγή συμπερασμάτων για το κατά πόσο η εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών μπορεί να συνεισφέρει στην ανάπτυξη της ενδοχώρας και κατ' επέκταση στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας. Τέλος, γίνεται μια προσπάθεια εξαγωγής συμπερασμάτων για το ποιοι είναι οι παράγοντες που επηρεάζουν τον εμπορικό και επιβατικό φόρτο ενός λιμένα, και κατ' επέκταση τον ρόλο του στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα.

1.3. Μεθοδολογία

Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύονται οι έννοιες της περιφερειακής και οικονομικής ανάπτυξης. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών στο διεθνές εμπόριο και πως επηρεάστηκαν από την οικονομική κρίση. Έπειτα, περιγράφεται η έννοια των λιμένων, η λειτουργία τους και η συμβολή τους στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς και η εξέλιξή τους από το 1960 έως σήμερα. Ακολούθως, γίνεται μια σύντομη αναφορά στις έννοιες που αφορούν στη ναυτιλιακή αγορά, αλλά και στους τύπους εμπορικών πλοίων που χρησιμοποιούνται. Στο επόμενο κεφάλαιο, παρατίθεται η οικονομική προσέγγιση του συστήματος «λιμένες-θαλάσσιες μεταφορές», μέσα από τη μελέτη των στατιστικών στοιχείων της εμπορικής κίνησης σε παγκόσμιο επίπεδο αλλά και της οικονομικής πραγματικότητας πριν και μετά την κρίση του 2008.

Το κεφάλαιο που έπεται, εστιάζει στην ελληνική λιμενική πραγματικότητα. Με τη βοήθεια της καμπύλης Lorenz- δείκτη Gini, γίνεται μια προσπάθεια εξαγωγής συμπερασμάτων για την ανταγωνιστικότητα μεταξύ των εμπορικών λιμένων. Ενώ ταυτόχρονα με τη χρήση των αποτελεσμάτων που έδωσε η Shift-Share Analysis, έγινε μια απόπειρα αποτύπωσης των ελαττωμάτων που χρήζουν διόρθωσης σε αυτούς τους λιμένες. Τέλος, γίνεται η ανάλυση της λιμενικής δραστηριότητας με τη βοήθεια της Multiple Linear Regression και εξάγονται συμπεράσματα σχετικά με το ποιοι παράγοντες επηρεάζουν την εμπορική κίνηση αλλά και της επιβατικής κίνησης, τόσο τη χειμερινή περίοδο όσο και τη θερινή.

Σε αυτό το σημείο σκόπιμη θα ήταν η αναφορά στον τρόπο συλλογής των στοιχείων. Όσον αφορά στον εμπορικό και επιβατικό φόρτο των ετών που μελετήθηκαν, τα στοιχεία αυτά ανακτήθηκαν από τις βάσεις δεδομένων της ΕΛ.ΣΤΑΤ. και της EUROSTAT. Η διαδικασία αυτή δεν ήταν χρονοβόρα και οι

υπεύθυνοι των υπηρεσιών ήταν πολύ εξυπηρετικοί. Αντίθετα, όσον αφορά σε εξειδικευμένα στοιχεία που αφορούν την υποδομή των ελληνικών λιμένων (βάθος κρηπιδωμάτων, αριθμός γερανών κλπ) υπήρξαν δυσκολίες, κυρίως λόγω των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων των Οργανισμών Λιμένων. Οι Οργανισμοί Λιμένων Καβάλας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας και Βόλου αποτελούν εξαίρεση, διότι η βοήθειά τους για τη συλλογή αυτών των στοιχείων ήταν ιδιαίτερα σημαντική και οι συμβουλές των υπευθύνων των τεχνικών υπηρεσιών ήταν πολύτιμες και κατατοπιστικές.

1.4. Οργανόγραμμα



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

2.1 Ο Εννοιολογικός Προσδιορισμός Της Ανάπτυξης

Η έννοια της ανάπτυξης έχει γίνει αντικείμενο μελέτης από πολλούς ειδικούς και από πολλές σκοπιές, όπως η οικονομική, η κοινωνική, η τεχνολογική κτλ. Είναι μία έννοια σύνθετη που μπορεί να σημαίνει διαφορετικά πράγματα μεταξύ διαφορετικών κρατών και κοινωνιών. Ωστόσο όλες οι θεωρίες μελετούν σε δραστηριότητες (κοινωνικές, οικονομικές κτλ) που βελτιώνουν τη ζωή ή όχι.

Ο Gerald Meier καθηγητής στο πανεπιστήμιο του Stanford έχει δώσει έναν ορισμό σύμφωνα με τον οποίο ανάπτυξη είναι «η διαδικασία με την οποία, το πραγματικό κατά κεφαλήν εισόδημα μιας χώρας αυξάνεται για μακρά χρονική περίοδο και υπό τον όρο ότι ο αριθμός των ατόμων που βρίσκονται κάτω από την γραμμή απόλυτης φτώχειας δεν αυξάνεται και ότι η κατανομή του εισοδήματος δεν γίνεται περισσότερο άνιση». Αυτή η ερμηνεία αφορά την οικονομική ανάπτυξη, μία μορφή που συνδέεται και αλληλοεπηρεάζεται από τις υπόλοιπες μορφές ανάπτυξης (Πολύζος, 2011). Αξίζει να σημειωθεί πως η ανάπτυξη είναι κάτι παραπάνω από την οικονομική μεγέθυνση.

Πιο αναλυτικά, η οικονομική μεγέθυνση αφορά την αύξηση του παραγόμενου προϊόντος, δείχνοντας μία θετική μεταβολή στα οικονομικά μεγέθη μιας περιφέρειας (Πολύζος, 2011). Ενώ η οικονομική ανάπτυξη είναι οικονομική μεγέθυνση μαζί με αλλαγές που προσδίδουν ουσιώδεις ποιοτικές διαστάσεις στη διαδικασία της ανάπτυξης. Με άλλα λόγια, η οικονομική ανάπτυξη είναι ευρύτερη έννοια που περιλαμβάνει τόσο τις οικονομικές όσο και τις κοινωνικές όψεις μιας κοινωνίας. (Καλαιτζιδάκη & Καλυβίτη, 2002)

Οι βασικές μεταβλητές – δείκτες που εκφράζουν την οικονομική ανάπτυξη είναι τέσσερις (Σκούντζος, 2005): οι οικονομικοί δείκτες, κοινωνικοί δείκτες,

σύνθετοι δείκτες ανάπτυξης και δείκτες βασικών αναγκών. Το ακαθάριστο εθνικό προϊόν (ΑΕΠ) είναι ευρύτατα αποδεκτός δείκτης ανάπτυξης τόσο για διεθνείς όσο και για διαχρονικές συγκρίσεις. Παρά το γεγονός ότι αποτελεί τον πιο διαδεδομένο δείκτη της ανάπτυξης, η χωρίς διάκριση χρησιμοποίησή του μπορεί να οδηγήσει σε λανθασμένα συμπεράσματα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως οι οικονομικοί δείκτες δεν περιλαμβάνουν τις κοινωνικές όψεις της ανάπτυξης. Έτσι οι κοινωνικοί δείκτες προσπαθούν να μετρήσουν την εξέλιξη της υγείας, της διατροφής, της κατοικίας, της εκπαίδευσης, της διανομής του εισοδήματος και άλλες πλευρές της κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης.

Οι προαναφερθέντες δείκτες ανάπτυξης ως σύνθετοι αφορούν το δείκτη ανθρώπινης ανάπτυξης, με τον οποίο επιδιώκεται η στάθμιση και ο συνδυασμός των διάφορων οικονομικών και κοινωνικών δεικτών για την αμεσότερη μέτρηση της ευημερίας. Τέλος οι δείκτες βασικών αναγκών αν και δεν έχουν κατασκευαστεί ακόμη, θα είναι οι χρησιμότεροι οδηγοί για την αξιολόγηση των διαφορών ανάμεσα σε φτωχές και πλούσιες χώρες και θα προσφέρουν μία διαφορετική όψη του ρυθμού με τον οποίο το χάσμα αυτό μεγαλώνει ή μικραίνει. (Σκούντζος, 2005; Αργύρης, 1985)

2.2 Οι Έννοιες «Χώρος» Και «Περιφέρεια»

Η έννοια «χώρος» μπορεί να ερμηνευθεί με διαφορετικούς τρόπους, για παράδειγμα ο χώρος μπορεί να θεωρηθεί ως πεδίο επιρροής μιας πόλης, ενός πόλου ανάπτυξης ή ως ο γεωμετρικός χώρος των μαθηματικών. Ο γεωγραφικός χώρος αφορά ένα συγκεκριμένο τμήμα του εδάφους, συμπεριλαμβανομένων όλων των συστατικών του αλλά και του περιβάλλοντος και του κλίματος. Σε αυτό το τμήμα λαμβάνουν χώρα όλες οι δραστηριότητες των χρηστών, δηλαδή του πληθυσμού που είναι εγκατεστημένος εκεί. Αντίθετα ο μαθηματικός χώρος είναι ανεξάρτητος από τις γεωγραφικές εγκαταστάσεις και τις όποιες ενέργειες, οι οποίες λαμβάνουν χώρα σε μία περιοχή. Η τομή του γεωγραφικού και του μαθηματικού χώρου είναι ο οικονομικός χώρος όπου μελετώνται όλες οι δραστηριότητες που αφορούν τον μαθηματικό χώρο και πραγματοποιούνται σε συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο. (Φώτης, 2003; Οικονόμου, 2009)

Συνεπώς, για την μελέτη οποιονδήποτε οικονομικών φαινομένων που λαμβάνουν γεωγραφική διάσταση μελετώνται στοιχεία που αφορούν τις

συγκεκριμένες περιοχές, οι οποίες ορίζονται ως περιφέρειες. Με λίγα λόγια, η περιφέρεια είναι μία συνεχόμενη γεωγραφική ενότητα, η οποία χαρακτηρίζεται από οικονομικά, κοινωνικά και άλλα χαρακτηριστικά (Πολύζος, 2011). Τα όριά της είναι συγκεκριμένα και καθορίζονται βάση κοινών χαρακτηριστικών μεταξύ των επιμέρους ενότητων που απαρτίζουν την περιφέρεια.

Όπως αναφέρουν οι Chrystaller (1933) και Losch (1954) στο υπόδειγμα κεντρικής θέσης (central place theory) οι περιφέρειες είναι τα ιεραρχικά συστήματα των κεντρικών θέσεων ή πόλεων. Η κάθε περιφέρεια αποτελείται από ένα αριθμό πόλεων, με ορισμένες να συγκεντρώνουν τον περισσότερο πληθυσμό. Κάθε πόλος – πόλη ιεραρχείται από την ποικιλία των αγαθών που παράγει και από το μέγεθος της περιοχής επιρροής του. Μεταξύ των πόλεων γίνονται εισαγωγές και εξαγωγές αγαθών. Οι πόλεις που βρίσκονται σε υψηλή κατηγορία της ιεραρχικής κλίμακας εξάγουν αγαθά σε πόλεις χαμηλότερων κατηγοριών.

Ουσιαστικά, η περιφέρεια χαρακτηρίζεται από γεωγραφική συνέχεια και μοναδικότητα χαρακτηριστικών. Τα χαρακτηριστικά αυτά που καθορίζουν την έκταση της περιφέρειας είναι οικονομικά, γι' αυτό συνήθως οι περιφέρειες αυτές χαρακτηρίζονται ως οικονομικές. Εν ολίγοις, η διαφορά μεταξύ των δύο εννοιών «χώρος» και «περιφέρεια» έγκειται στο γεγονός ότι ο χώρος αποτελείται από χωρικές μονάδες, οι οποίες μπορεί να είναι και απομακρυσμένες μεταξύ τους, ενώ η περιφέρεια αποτελείται από όμορες χωρικές μονάδες (Πολύζος, 2011). (Ανδικοπούλου, 1995)

Η διάκριση του γεωγραφικού χώρου σε επιμέρους μικρότερες ενότητες γίνεται για τις ανάγκες της περιφερειακής οικονομικής ανάλυσης. Τα κριτήρια διαχωρισμού των περιφερειών ποικίλουν, ωστόσο ο βασικός τρόπος διάκρισης είναι αυτός που χρησιμοποίησε ο Boudeville (1966). Σύμφωνα με τον Boudeville διακρίνονται τρεις τύποι περιφερειών: οι ομοιογενείς, οι πολιτικές και οι περιφέρειες προγραμματισμού ή σχεδιασμού.

Οι **ομοιογενείς περιφέρειες** είναι περιοχές που παρουσιάζουν ομοιότητες σε κάποιο βασικό χαρακτηριστικό (οικονομικό, κοινωνικό, γεωγραφικό κτλ.). Όσο πιο ομοιογενής είναι μία περιφέρεια, τόσο μικρότερο είναι και το γεωγραφικό μέγεθός της (Πολύζος, 2011). Οι **πολιτικές περιφέρειες** παρουσιάζουν στενή αλληλεξάρτηση μεταξύ τους, χωρίς να είναι ομοιογενείς και επηρεάζονται από ένα κεντρικό πόλο που ελέγχει την περιφέρεια και τις περιφερειακές σχέσεις. Οι πόλοι αυτής της περιφέρειας

προκύπτουν από τη συγκέντρωση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων στα σημεία του χώρου. Οι περιφέρειες προγραμματισμού ή σχεδιασμού ορίζονται με βάση διοικητικά και πολιτικά κριτήρια, χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η διαίρεση της Ελλάδας σε 13 διοικητικές περιφέρειες. (Πολύζος, 2011; Οικονόμου, 2009)

2.3 Θεωρίες Περιφερειακής Ανάπτυξης

Μεταξύ των περιφερειών οι ρυθμοί ανάπτυξης διαφέρουν με αποτέλεσμα τη δημιουργία περιφερειακών ανισοτήτων ή αλλιώς τη δημιουργία του ονομαζόμενου περιφερειακού προβλήματος. Για την επίλυση αυτού του φαινομένου δημιουργήθηκαν επιμέρους οικονομικοί κλάδοι όπως η αστική και περιφερειακή οικονομική, η περιφερειακή ανάπτυξη και η περιφερειακή πολιτική (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004). Από την βιομηχανική επανάσταση και έπειτα, οι χωρικές ανισότητες αυξάνονταν ως προς τη δομή και το μέγεθος της απασχόλησης. Μέχρι τον 20^ο αιώνα η κλασσική οικονομική σκέψη υπέθετε πως το κεφάλαιο και η εργασία θα μετακινηθούν σε περιοχές που παρουσιάζουν μέγιστο κέρδος και μισθό αντίστοιχα. Πρακτικά οι καπιταλιστές θα χωροθετήσουν τις επιχειρήσεις τους με γνώμονα τη μεγιστοποίηση των κερδών, ενώ οι εργάτες με σκοπό την αύξηση του μισθού τους θα εγκατασταθούν εκεί που υπάρχει εργασία (Λαμπριανίδης, 2001).

Παρά την πρόοδο της παγκόσμιας οικονομίας, το πρόβλημα της άνισης κατανομής του εισοδήματος, των ευκαιριών και των οικονομικών δραστηριοτήτων συνέχισε να αποτελεί πρακτικό ζήτημα. Τις δεκαετίες '40, '50, '70 η προσέγγιση αυτών των ανισοτήτων στηρίχτηκε σε οικονομικές έννοιες, όπως οι εσωτερικές και εξωτερικές οικονομίες κλίμακας στην παραγωγή, οι χωρικές και κλαδικές διασυνδέσεις και το μέγεθος των αγορών (Πετράκος & Ψυχάρης, 2004). Οι αιτίες των περιφερειακών ανισοτήτων σύμφωνα με τις θεωρίες της «ανισορροπίας – υποανάπτυξης» έχουν να κάνουν με το καπιταλιστικό σύστημα και την ελεύθερη αγορά. Για τη μείωση των ανισοτήτων και την προώθηση της ανάπτυξης στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές κρίνεται απαραίτητη η κρατική παρέμβαση.

Τις επόμενες δεκαετίες χρησιμοποιήθηκαν οι νεοκλασικές θεωρίες για την οικονομική προσέγγιση των ανισοτήτων. Η νεοκλασική προσέγγιση ασχολήθηκε με τους μηχανισμούς ισορροπίας προβλέποντας πως υπάρχουν τρεις εξ αυτών: η τεχνολογία της παραγωγής, το διαπεριφερειακό εμπόριο και η κινητικότητα της

εργασίας στο χώρο. Αυτές σύμφωνα μ' αυτή την προσέγγιση μπορούν να οδηγήσουν σε εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων και ισόρροπη ανάπτυξη (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004). Οι αυτόματοι μηχανισμοί της «ελεύθερης αγοράς» μπορούν να επιφέρουν, σύμφωνα με τις θεωρίες αυτοεξισορρόπησης – ανάπτυξης, τόσο εξισορρόπηση, όσο και μείωση των ανισοτήτων στο χώρο. Οι θεωρίες αυτές περιλαμβάνουν τη θεωρία σταδίων (Rostow, Friedmann), του διαπεριφερειακού εμπορίου, της εξαγωγικής βάσης, της έλλειψης – αφθονίας πόρων, του περιφερειακού δυϊσμού (Boeke) και της τομεακής διάρθρωσης (Clark – Fisher). (Αργύρης, 1985; Λαμπριανίδης, 2001)

Την τελευταία εικοσαετία υποστηρίζεται από πολλούς σύμφωνα με τη βιβλιογραφία μία κεντρική θέση, αντίθετη με τη νεοκλασική θεώρηση. Σύμφωνα μ' αυτή, είναι στη φύση του οικονομικού συστήματος της αγοράς να παράγει και να αναπαράγει οικονομικές ανισότητες σε διάφορα χωρικά επίπεδα. Οι ανισότητες αυτές χαρακτηρίζονται από μία συσσωρευτική διαδικασία και δεν έχουν παροδικό χαρακτήρα. Τη θέση αυτή υποστηρίζουν τρεις σχολές της αστικής οικονομικής, η οποία αποτελεί μία αναπτυσσόμενη υποδιαίρεση της περιφερειακής επιστήμης, της θεωρίας της ενδογενούς ανάπτυξης και της νέας οικονομικής γεωγραφίας. (Πετράκος & Ψυχάρης, 2004)

2.4 Περιφερειακή Πολιτική

Η περιφερειακή πολιτική περιλαμβάνει το σύνολο των γεωγραφικά διαφοροποιημένων αναπτυξιακών μέτρων. Ο όρος «περιφερειακή» δεν αναφέρεται μόνο στην ανάπτυξη των περιφερειών αλλά αναφέρεται κυρίως στο ότι η πολιτική εξειδικεύεται σε συγκεκριμένες χωρικές ενότητες, συνήθως περιφερειακής κλίμακας. (Οικονόμου, 2009)

Είναι ουσιαστικά, μία από τις μορφές που παίρνει η κρατική παρέμβαση και έχει ως αντικείμενο την εξισορρόπηση των περιφερειακών ανισοτήτων. Η περιφερειακή πολιτική αποτελεί τομέα προγραμματισμού που χαρακτηρίζεται από δύο κατευθύνσεις: α) την πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης που συνδέεται περισσότερο με τον οικονομικό προγραμματισμό, όπως αυτός εξειδικεύεται στις περιφέρειες β) τη χωροταξική πολιτική, η οποία συνδέεται με τον φυσικό προγραμματισμό, όπως αυτός εμφανίζεται σε περιφερειακή κλίμακα. (Ανδρικοπούλου & Καυκαλάς, 1985)

Οι πολιτικές αυτές περιλαμβάνουν στόχους και σκοπούς, όπως την αύξηση του κεφαλαίου, τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, τη μείωση της ανεργίας, την αύξηση του μέσου ρυθμού εκμετάλλευσης των εθνικών πόρων, τη διατήρηση της ιδιαιτερότητας και της πολιτιστικής παράδοσης των περιφερειών, την προστασία του περιβάλλοντος, την αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων και την προώθηση της τεχνολογικής προόδου. (Λαμπριανίδης, 2001)

Από τις αρχές της δεκαετίας του '60 άρχισε να ασκείται στην Ελλάδα η πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης. Η πολιτική αυτή διατυπωνόταν στα πολυετή Προγράμματα Ανάπτυξης και έπειτα έπαιρνε επιχειρησιακή μορφή από τους αρμόδιους φορείς, δηλαδή το τότε Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Υπουργείο Συντονισμού.

Τα προγράμματα ανάπτυξης ήταν κείμενα προγραμματισμού πενταετούς ορίζοντα στα οποία διατυπωνόταν η προγραμματιζόμενη εξέλιξη των βασικών οικονομικών μεγεθών, όπως το ΑΕΠ, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ, τον πληθωρισμό, τα δημοσιονομικά έσοδα κτλ. Ωστόσο, τα επιμέρους κεφάλαια των προγραμμάτων δεν χαρακτηρίζονταν από αλληλουχία μεταξύ τους, αλλά ούτε ήταν δεσμευτικά για τους φορείς του δημοσίου. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα, οι κατευθυντήριες γραμμές να αγνοούνται από τους τομεακούς φορείς και ο καθένας ακολουθούσε αυτοτελείς πολιτικές με μόνο περιοριστικό παράγοντα τους διαθέσιμους πόρους. Σταθμός για την ελληνική περιφερειακή πολιτική ήταν το έτος 1989, όπου άρχισαν να συντάσσονται αναπτυξιακά προγράμματα νέου τύπου, σε εφαρμογή των Κανονισμών των Διαρθρωτικών Ταμείων της ΕΕ. (Οικονόμου, 2009)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.1 Η Έννοια Και Το Αντικείμενο Της Μεταφοράς

Με το όρο μεταφορά νοείται η μετακίνηση αγαθών και προσώπων από έναν τόπο σε έναν άλλον. Υπάρχουν οι θαλάσσιες, χερσαίες και εναέριες μεταφορές. Τα τρία αυτά είδη μεταφορών είναι αλληλοεξαρτώμενα και η μεταξύ τους σύνδεση επιτυγχάνεται μέσω των συνδυασμένων μεταφορών.

Οι μεταφορές αποτυπώνονται ως εμπορικές πράξεις στην οικονομική δραστηριότητα, διότι εξυπηρετούν την μετακίνηση επιβατών και φορτίων έναντι αμοιβής, όπως είναι το εισιτήριο ή η ναύλος. Οι θαλάσσιες μεταφορές φορτίων, δηλαδή το θαλάσσιο εμπόριο, είναι ο πιο οικονομικός τρόπος μεταφοράς προϊόντων σε σχέση με τις θαλάσσιες ή χερσαίες μεταφορές ιδίως όταν πρόκειται για μεγάλες αποστάσεις.

Η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη των Υπουργών Μεταφορών (ECMT) έδωσε τους εξής ορισμούς για τις συνδυασμένες μεταφορές:

- **Πολυτροπικές μεταφορές** (multimodal transport): Μεταφορά εμπορευμάτων με τουλάχιστον δυο διαφορετικά μέσα μεταφοράς
- **Διατροπικές μεταφορές** (intermodal transport): η μεταφορά φορτίου σε μια και μόνη μεταφορική μονάδα ή όχημα χρησιμοποιώντας σταδιακά διάφορα μέσα μεταφοράς ενώ το πραγματικό φορτίο δεν υπόκειται σε χειρισμό κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.
- **Συνδυασμένες μεταφορές** (combined transport): είναι η διατροπική μεταφορά που όμως το μεγαλύτερο τμήμα του ταξιδιού γίνεται σιδηροδρομικώς ή μέσω θαλάσσιας ή ποτάμιας οδού και κάθε αρχικό

ή τελικό τμήμα του που γίνεται με οδικά μέσα είναι όσο το δυνατόν μικρότερο.

Σύμφωνα με την UNCTAD (2011) οι υπηρεσίες μεταφορών είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος κλάδος εμπορικών υπηρεσιών με μεγάλη επιρροή στην οικονομική ανάπτυξη.

Αντικείμενο κάθε μεταφοράς είναι κάθε κατηγορίας επιβάτης αλλά και τα φορτία με τις διάφορες μορφές τους. Τα φορτία, από άποψη φυσικής κατάστασης, διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: τα ξηρά και τα υγρά, ξεχωριστή κατηγορία αποτελεί αυτή των υγραερίων.

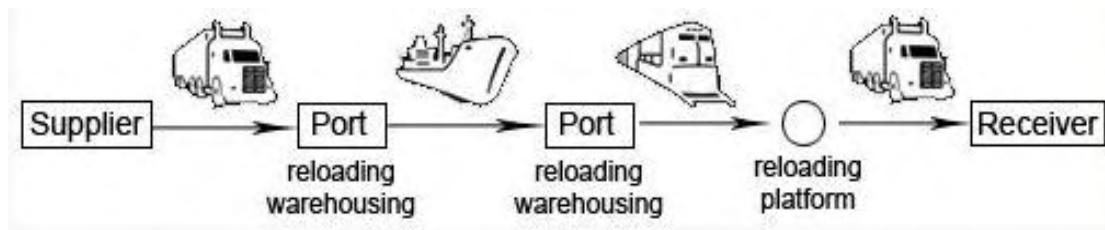
3.2 Οι Μεταβολές Στο Παγκόσμιο Μεταφορικό Σύστημα

Από το 1960 και έπειτα οι εξελίξεις στις διεθνείς μεταφορές κάνουν αλματώδη βήματα. Το αντίκτυπο αυτών των αλλαγών γίνεται αντιληπτό στην αλλαγή μεγέθους του πλοίου και στις μορφές οργάνωσης των μεταφορών. Έτσι, άρχισε να κυριαρχεί η κυβωτιοποίηση των αγαθών η οποία έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των «συνδυασμένων μεταφορών» (Παρδάλη, 1997). Όπως προαναφέρθηκε, οι συνδυασμένες μεταφορές επέδρασαν καταλυτικά στην διαμόρφωση και οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Στον παραδοσιακό τρόπο μεταφοράς κάθε ένας που συμμετείχε στην αλυσίδα αυτή ήταν υπεύθυνος για την εκτέλεση της μεταφορικής λειτουργίας μεταξύ δύο μόνο σημείων. Δηλαδή, μια ναυτιλιακή εταιρία πλοίων περιοριζόταν στα τμήματα της μεταφορικής αλυσίδας που εκτελούνταν μόνο με θαλάσσια μέσα. (Παρδάλη, 2001)

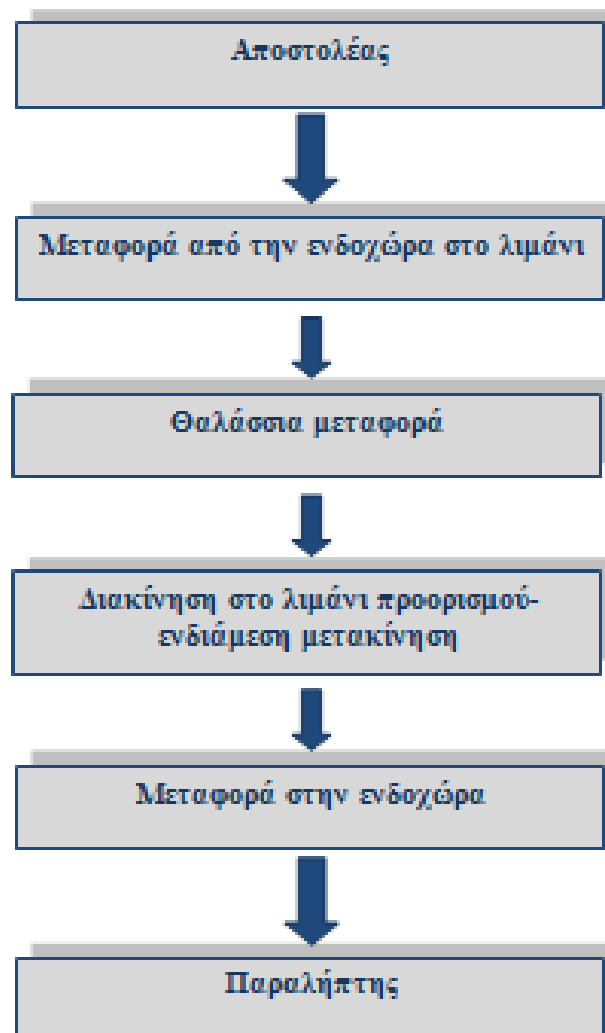
Με την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, επήλθε συμπληρωματικότητα μεταξύ των διάφορων μέσων μεταφοράς και οργάνωση του γενικού συστήματος μεταφορών με απώτερο στόχο την ποιότητα, την οικονομία και την ταχύτητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. (Τσιταμπάνης, 2013)

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω οι συνδυασμένες μεταφορές δημιουργούν αλληλεξάρτηση μεταξύ διαφορετικών μεταφορικών μέσων. Αυτή η αλληλεξάρτηση οδήγησε στην αναγκαιότητα εμπορευματικών κέντρων για την αλλαγή μεταφορικού μέσου. Έτσι, αναπτύχθηκαν τα Κέντρα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων “Containers Loading Centers” (θαλάσσια) και “Freight Villages” (χερσαία, ποτάμια ή αεροπορικά). (Pallis et.al, 2011)



Πηγή: Αντωνίου κ.α., 2013

Κατά συνέπεια, γίνεται αντιληπτό πως ο κρίκος στις διεθνείς μεταφορές είναι το λιμάνι, καθώς συνδέει τις θαλάσσιες με τις χερσαίες μεταφορές. Συγκεντρωτικά, όπως φαίνεται και στην εικόνα, η δομή της αλυσίδας των μεταφορών έχει ως εξής (Παρδάλη, 1997):



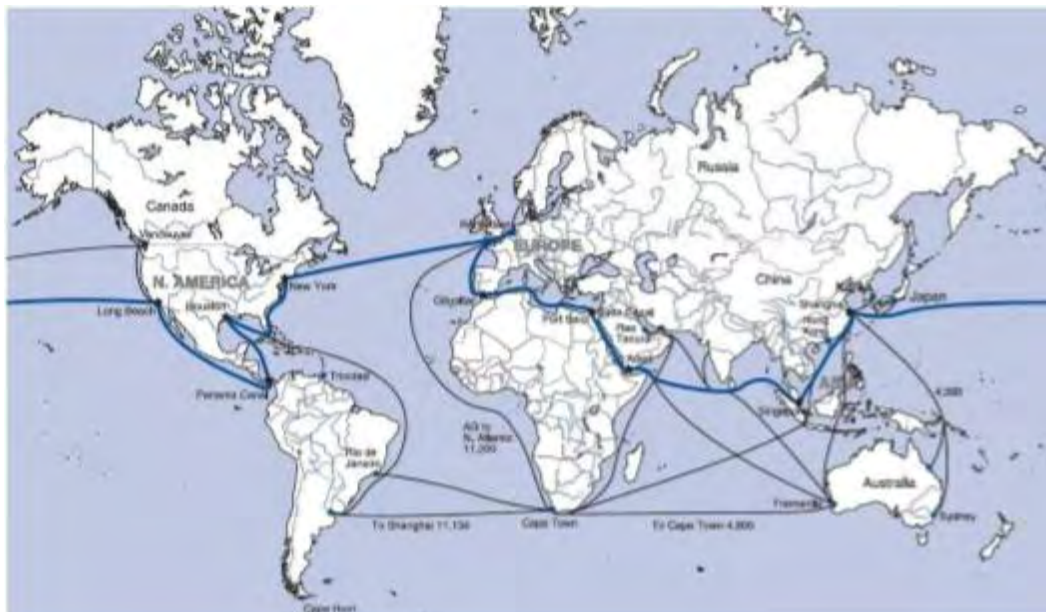
Πηγή: Παρδάλη 1997, ίδια επεξεργασία

3.3 Οι Κύριες Παγκόσμιες Θαλάσσιες Διαδρομές

Στο παγκόσμιο δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών τα κύρια λιμάνια είναι 3000. Η γεωγραφική τους θέση και ο ρόλος που διαδραματίζουν στην εφοδιαστική αλυσίδα είναι άμεσα συνδεδεμένα με τα σημεία παραγωγής και πώλησης των διακινούμενων προϊόντων (Τσιταμπάνης, 2013; Pallis et.al, 2011).

Στον τομέα αυτό τα κύρια οικονομικά κέντρα είναι η Βόρεια Αμερική, η Ευρώπη και η Ασία, τα οποία συγκεντρώνουν το 90% της παγκόσμιας βιομηχανικής και τεχνολογικής παραγωγής.(Stopford,2009)

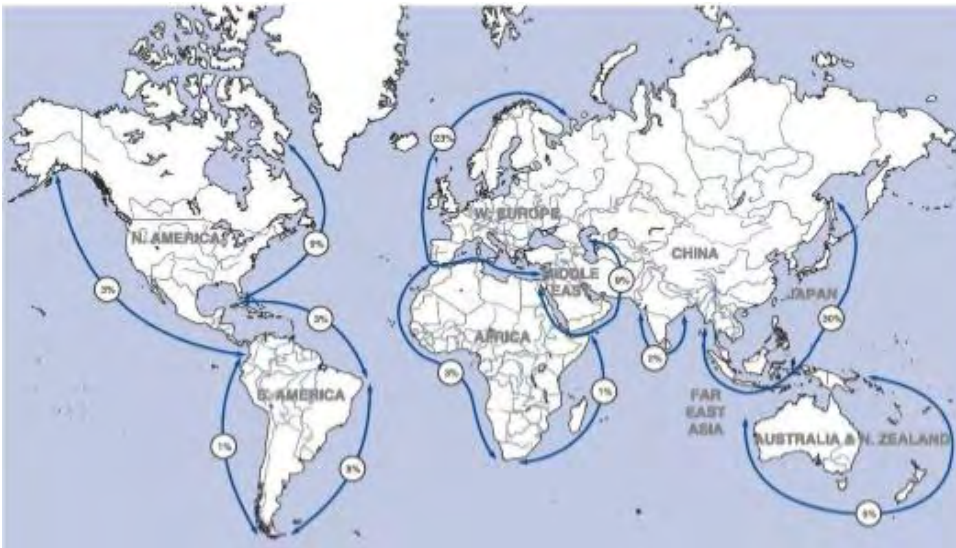
Χάρτης 3.1: Οι κύριες παγκόσμιες θαλάσσιες διαδρομές



Πηγή: Stopford,2009

Στον χάρτη 3.1 χαράσσεται η κύρια διαδρομή που ακολουθούν τα εμπορικά πλοία. Όπως φαίνεται ενώνει τους λιμένες των τριών δυνάμεων που προαναφέρθηκαν. Ενώ στο χάρτη 3.2 φαίνεται το ποσοστό που κατέχει κάθε περιοχή σε εισαγωγές και εξαγωγές.

Χάρτης 3.2: Ποσοστά εισαγωγών-εξαγωγών



Πηγή: Stopford, 2009

3.4 Το Δια Θαλάσσης Εμπόριο

Το εμπόριο, και κυρίως το διεθνές εμπόριο είναι ο καταλυτικός παράγοντας ύπαρξης των θαλάσσιων εμπορευμάτων. Μέχρι και τη δεκαετία του 1990 το κύρια κέντρα του διεθνούς εμπορίου ήταν η βορειοδυτική Ευρώπη και η ανατολική ακτή της Βορείου Αμερικής. Ωστόσο από τα τέλη του 1996 και έπειτα οι δρόμοι του παγκόσμιου εμπορίου άρχισαν να επεκτείνονται χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι, τότε, αναπτυσσόμενες βιομηχανικές δραστηριότητες στη λεκάνη του Ειρηνικού. Τα κέντρα που αναδύθηκαν είναι αυτά της Ιαπωνίας, της Δημοκρατίας της Κορέας, Ταϊβάν, Επαρχία Σαγκάη της Κίνας, Σιγκαπούρη, Χονγκ Κονγκ, Ταϊλάνδη, Μαλαισία, Ινδονησία και Κίνα. Ενώ ταυτόχρονη ανάπτυξη σημειώθηκε στη δυτική ακτή της Β. Αμερικής, σχηματίζοντας τη βιομηχανική ζώνη Βάνκουκερ-Καλιφόρνια, αλλά και στις Λατίνο-Αμερικανικές χώρες όπως Βραζιλία και Μεξικό. Αυτή η δυναμική ζώνη του Ειρηνικού επηρέασε ακόμη και τα οικονομικά κέντρα της Μέσης Ανατολής και κάποιων Αφρικανικών χωρών. (Notteboom, 1997; Νιαβής 2012,)

Όσον αφορά στην Ευρώπη, την ίδια περίοδο διαπιστώνονται ισχυρές βιομηχανικές δραστηριότητες στη Βυρτεμβέργη, Βαυαρία, στις περιοχές Γκρενόμπλ όπως επίσης στην Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία. (Γιαννόπουλος, 1998; Stopford, 2009)

Εντούτοις, οι 20 σημαντικότεροι εμπορευματικοί λιμένες της ΕΕ για το 2013 είναι οι εξής:

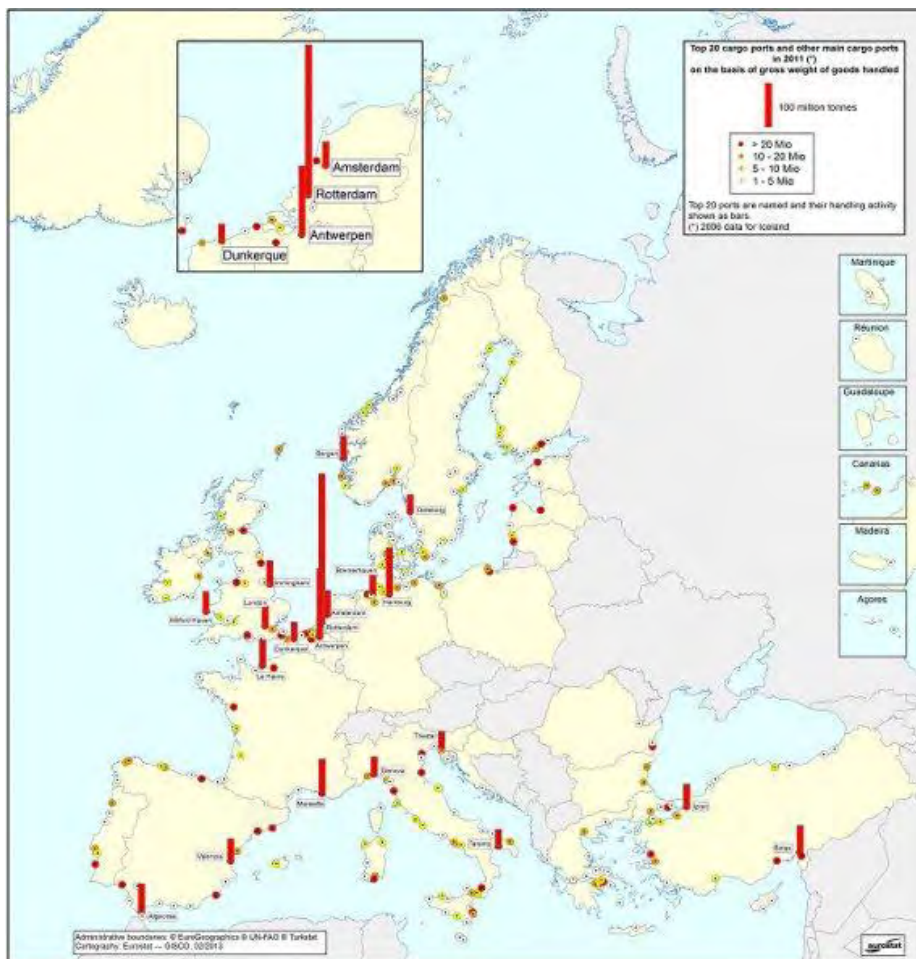
Πίνακας 3.1: Οι 20 σημαντικότεροι εμπορευματικοί λιμένες της ΕΕ για το 2013

1	Rotterdam, Ολλανδία
2	Antwerpen, Βέλγιο
3	Hamburg, Γερμανία
4	Marseille, Γαλλία
5	Algeciras, Ισπανία
6	Le Havre, Γαλλία
7	Amsterdam, Ολλανδία
8	Immingham, Αγγλία
9	Bremerhaven, Γερμανία
10	Valencia, Ισπανία
11	London, Αγγλία
12	Milford Haven, Αγγλία
13	Genova, Ιταλία
14	Trieste, Ιταλία
15	Göteborg, Σουηδία
16	Taranto, Ιταλία
17	Dunkerque, Γαλλία
18	Southampton, Αγγλία
19	Tallinn, Εσθονία
20	Tees & Hartlepool, Αγγλία

Πηγή: europa.eu

Αξίζει να σημειωθεί πως το λιμάνι του Πειραιά λείπει από τον παραπάνω πίνακα. Ο χάρτης που ακολουθεί σημειώνει, πέραν των 20 παραπάνω λιμένων, και τους υπόλοιπους λιμένες της Ευρώπης. Τα στατιστικά στοιχεία που απεικονίζει αφορούν τον αριθμό των τόνων διακινούμενου φορτίου για το έτος 2011.

Χάρτης 3.3: Στατιστική απεικόνιση τόνων διακινούμενου φορτίου για το 2011



Πηγή: Eurostat

Να σημειωθεί πως η κατάταξη των 20 λιμένων έγινε βάση των τόνων διακινούμενων φορτίων. Με άλλα λόγια το λιμάνι του Πειραιά δεν συμμετέχει τόσο ενεργά στις διαδικασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η γεωγραφική θέση της Ευρώπης μπορεί να χαρακτηριστεί στρατηγική διότι αποτελεί την δίοδο για την μεταφορά αγαθών από την ανατολή προς τη δύση και από τον βορά προς το νότο.

Πιο αναλυτικά, οι θαλάσσιες λεωφόροι που εξυπηρετούν τις ανάγκες του παγκόσμιου εμπορίου χονδρικά χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες (Stopford 2003; Notteboom 1997):

- Το εμπόριο Ανατολής-Δύσης
- Το εμπόριο Βορά- Νότου
- Το ενδοπεριφερειακό Εμπόριο

3.4.A Το Εμπόριο Ανατολής-Δύσης

Η διαδρομή αυτή εξυπηρετεί τα βιομηχανικά κέντρα της Βόρειας Αμερικής, της Δυτικής Ευρώπης και της Ασίας. Εξυπηρετούν σχεδόν το 50% της διακίνησης containers, των οποίων η μεταφορά εκτελείται από τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. (Τσιταμπάνης, 2013)

3.4.B Το Εμπόριο Βορά-Νότου

Η διαδρομή αυτή συνδέει τα βιομηχανικά κέντρα της Βόρειας Αμερικής, της Δυτικής Ευρώπης και της Ασίας με την Λατινική Αμερική, την Αφρική και την Αυστραλασία. Οι διακινήσεις που εξυπηρετεί κατέχουν σχεδόν το 25% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (Τσιταμπάνης, 2013). Αυτό το μικρό ποσοστό μπορεί ίσως να τα δικαιολογήσει το γεγονός πως η σύνδεση είναι μεταξύ δύο άνισων, οικονομικά, κέντρων. Από την μία τα αναπτυγμένα βιομηχανικά κέντρα του Βορά και από την άλλη οι αναπτυσσόμενες οικονομίες του Νότου.

3.4.Γ Το Ενδοπεριφερειακό Εμπόριο

Εδώ οι διακινήσεις γίνονται με μικρότερα πλοία διότι οι αποστάσεις είναι μικρότερες, ωστόσο τα τελευταία χρόνια για οικονομικούς λόγους οι ναυτιλιακές εταιρίες προτιμούν τη χρήση μεγαλύτερων πλοίων έτσι ώστε να αποφεύγεται η ανταπόκριση με μικρότερα λιμάνια. Οι μετακινήσεις εμπορευματοκιβωτίων γίνονται μεταξύ λιμένων- κόμβων όπως το Ρότερνταμ, Σιγκαπούρη και Χονγκ-Κονγκ. (Τσιταμπάνης, 2013).

3.5 Διεθνείς Τάσεις Και Προοπτικές Στις Θαλάσσιες Μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το 80% του παγκόσμιου εμπορίου (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2012). Το εμπόριο, το οποίο εξυπηρετείται από τις μεταφορές, είναι ένας ζωντανός οργανισμός επηρεάζεται από όλες τις εξελίξεις στο κοινωνικό και στο οικονομικό επίπεδο. Εν ολίγοις, η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών είναι απορία της παγκοσμιοποίησης και των αυξανόμενων αναγκών της σύγχρονης κοινωνίας.

Σύμφωνα με την έκθεση της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής (2012) οι θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν 4% το 2010 σε σχέση με το 2009 και επιπλέον 2% το 2011. Η πρόβλεψη που έγινε για το έτος στόχο 2050, αναφέρει ότι η εξέλιξη είναι «αισιόδοξη» με τις θαλάσσιες μεταφορές να υπερισχύουν των οδικών εμπορικών μεταφορών. (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2012)

3.6 Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών – Θαλάσσιες Λεωφόροι

Όπως αναφέρεται στο κείμενο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής (2012) τρεις είναι οι διευρωπαϊκοί άξονες που έχουν ως απόληξη Ελληνικούς λιμένες. Αυτοί είναι:

- Άξονας IV: ξεκινά από τη Γερμανία διακλαδώνεται και ένα μέρος του καταλήγει στο λιμένα Θεσσαλονίκης. Πιο γενικά συνδέει τη Βορειοδυτική με τη Νοτιοανατολική Ευρώπη
- Άξονας X: επίσης καταλήγει στο λιμένα Θεσσαλονίκης, ξεκινώντας από την Αυστρία. Αυτός ο άξονας έχει τέσσερις διακλαδώσεις, η μια από αυτές συνδέει τις πόλεις Βελέζ-Μπίτολα-Φλώρινα-Κοζάνη-Ηγουμενίτσα.
- Άξονας IX: καταλήγει στο λιμένα Αλεξανδρούπολης ξεκινώντας από τη Φιλανδία, οι διακλαδώσεις του καταλήγουν επίσης σε λιμένες της Μαύρης Θάλασσας και της Βαλτικής.

Το 1992 με την υπογραφή της Συνθήκης του Μάαστριχτ, θεσμοθετήθηκαν τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και το 1996 υιοθετήθηκαν οι κατευθυντήριες οδηγίες με την Απόφαση 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Έπειτα από την απόφαση 1346/2001/EK για τον επαναπροσδιορισμό των Δικτύων, υιοθετήθηκε στα 29 Απριλίου του 2004 η Απόφαση 884/2004/EK όπου αναθεωρούνται οι κατευθυντήριες οδηγίες των Δικτύων. Στην εν λόγω Απόφαση στο άρθρο 12 μελετάται η δημιουργία θαλάσσιων λεωφόρων. (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2006)

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Άρθρο 12 της Απόφασης 884/2004/EK η δημιουργία ενός διευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων αρτηριών (λεωφόρων) έχει ως σκοπό τη συγκέντρωση της ροής εμπορευμάτων σε οργανωμένες θαλάσσιες μεταφορές έτσι ώστε να βελτιωθούν οι υφιστάμενες ή να δημιουργηθούν νέες προκειμένου να αποσυμφωρηθεί το χερσαίο δίκτυο αλλά και να υπάρξει καλύτερη σύνδεση των νησιωτικών ή περιφερειακών Κρατών- Μελών.

Το εν λόγω δίκτυο συνδέει τουλάχιστον δύο λιμένες μεταξύ τους σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη. Αποτελείται από εγκαταστάσεις και υποδομές, όπως λιμενικές εγκαταστάσεις, ηλεκτρονικά συστήματα οργανωτικής υποστήριξης, διαδικασίες ασφάλειας και προστασίας, διοικητικές και τελωνειακές διαδικασίες, όπως και υποδομή για την άμεση πρόσβαση στους λιμένες από τη ξηρά και από τη θάλασσα κ.α..

Κατά συνέπεια, στο Άρθρο 12 οριοθετούνται οι εξής τέσσερις λεωφόροι/αρτηρίες:

- Βαλτικής Θάλασσας - συνδέει τα κράτη μέλη της Βαλτικής Θάλασσας με τα κράτη μέλη της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης συμπεριλαμβανόμενης της οδού μέσω της Διώρυγας Βόρεια Θάλασσα/Βαλτική
- Δυτικής Ευρώπης - οδηγεί από την Πορτογαλία και την Ισπανία, στη Βόρεια Θάλασσα και στη Θάλασσα της Ιρλανδίας, μέσω του Ατλαντικού Τόξου.
- Νοτιοανατολικής Ευρώπης - συνδέει την Αδριατική Θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την ανατολική Μεσόγειο, ώστε να συμπεριλαμβάνεται η Κύπρος
- Νοτιοδυτικής Ευρώπης (δυτική Μεσόγειος) - συνδέει την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία μαζί με τη Μάλτα, και έχει διασύνδεση με τη θαλάσσια αρτηρία της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Η ναυτιλία εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές, διότι οι συναφείς κλάδοι της ναυτιλίας παίζουν καθοριστικό ρόλο στην οικονομία της ΕΕ, ως πηγή εισοδήματος και θέσεων απασχόλησης. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία οφείλει να ακολουθεί τις τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου. Αξίζει να σημειωθεί πως η οικονομική κρίση των τελευταίων χρόνων άγγιξε και αυτόν τον τομέα ενώ παράλληλα ο ανταγωνισμός από τις χώρες όλου του κόσμου συνεχώς αυξάνεται. Αυτό οδήγησε τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα ώστε να διατηρήσουν μέρος του στόλου στα ευρωπαϊκά νηολόγια αλλά και για να δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας για του Ευρωπαίους ναυτικούς. (Σπαθή κ.α. 2010; Νιαβής 2012)

Παρόλα αυτά, ο ανταγωνισμός που αντιμετωπίζουν οι ευρωπαϊκές σημαίες από τρίτες χώρες είναι αρκετά έντονος. Οι ανταγωνιστές διαθέτουν πληθώρα

πλεονεκτημάτων όπως κυβερνητική στήριξη, πρόσβαση σε φθηνά κεφάλαια, άφθονο εργατικό δυναμικό κτλ..

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

4.1 Ορισμός Και Κατάταξη Λιμένων

Η λέξη λιμάνι προέρχεται από την αρχαία ελληνική «λιμήν». Στη νεοελληνική γλώσσα αναφέρεται ως λιμένας ή λιμάνι. Με τον όρο αυτό νοείται «ο ασφαλής εκείνος όρμος στον οποίο μπορούν να προσεγγίζουν με ασφάλεια τα πλοία προκειμένου να προβούν σε εμπορικές πράξεις». Οι λιμένες διακρίνονται σε φυσικούς (harbor) και σε τεχνητούς (port) και ακόμη σε θαλάσσιους ή παραθαλάσσιους, ποτάμιους ή παραποτάμιους και σε λιμναίους ή παραλιμναίους. Τέλος οι λιμένες που προσεγγίζουν αποκλειστικά πολεμικά πλοία και εξυπηρετούνται αποκλειστικά αυτά ονομάζονται ναύσταθμοι ή ναυτικές βάσεις. (Wikipedia, Λιμένας, 2014)

Από νομικής απόψεως, σύμφωνα με το άρθρο 1 του Νόμου 2971/2001 «ως "Λιμένας" ορίζεται η ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, τη φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές». Όπως αναφέρεται και στο άρθρο 976 του Αστικού Κώδικα, τα λιμάνια είναι πράγματα κοινής χρήσεως και εποπτεύονται από τη λιμενική αρχή.

Με βάση το Ναυτικό Ιδιωτικό Δίκαιο, λιμάνι είναι ο τόπος «κατοικίας» των εις το νηολόγιό του «εγγεγραμμένων» πλοίων, ενώ σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο το λιμάνι υπάγεται στην κυριαρχία του παράκτιου κράτους.

Σύμφωνα με την Σύμβαση της Γενεύης (1923) θεσπίζεται η αρχή «του απαρακώλυτου της χρήσεως των λιμένων», υπό τον όρο της αμοιβαιότητας. Τούτο

πρακτικά σημαίνει πως το παράκτιο κράτος κατέχει το δικαίωμα να απαγορεύσει σε οποιοδήποτε πλοίο την είσοδο σε στρατιωτικό λιμένα.

Τέλος, σύμφωνα με την Ομάδα Εργασίας για τα Λιμάνια (Port Working Group) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (1975) οι θαλάσσιοι λιμένες ορίζονται ως «*μια περιοχή από ξηρά και θάλασσα, η οποία αποτελείται από βελτιωτικά έργα και εξοπλισμό που καθιστούν δυνατή την υποδοχή των πλοίων, την φορτοεκφόρτωσή τους, την αποθήκευση εμπορευμάτων, την παραλαβή και παράδοση των εμπορευμάτων αυτών με μεταφορά στην ενδοχώρα και που περιλαμβάνει επίσης τις δραστηριότητες των επιχειρήσεων που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές*».

Ουσιαστικά οι λιμένες μπορούν να χαρακτηριστούν ως «εμπορικές κοινότητες» μέσα στις οποίες υφίστανται και αλληλεπιδρούν πολλές λειτουργίες, σχετικά με την παραγωγή, αποθήκευση κ μεταφορά των αγαθών. Όσο πιο αποδοτική είναι η συνεργασία των διάφορων λειτουργιών τόσο πιο ανταγωνιστικό γίνεται το λιμάνι. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί πως οι λιμένες πέρα από εμπορικές κοινότητες είναι ταυτόχρονα «κόμβοι» διότι ευνοούν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς αποτελούν κέντρα διασύνδεσης διαφορετικών μέσων μεταφοράς.

Συνοπτικά, από τα παραπάνω συμπεραίνεται πως οι σύγχρονοι λιμένες έχουν διπλό ρόλο στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. Πρώτον, είναι ο κρίκος μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών (Χωρέμη, 2012), και δεύτερον, καλούνται να συντονίσουν τις εργασίες στον συγκεκριμένο χώρο, ώστε να μειωθεί τόσο το κόστος των λιμενικών υπηρεσιών όσο και το συνολικό κόστος μεταφοράς των αγαθών (Παρδάλη, 2001).

4.2 Η Εξέλιξη Των Λιμένων

Οι πρώτοι ναυτικοί αναζητούσαν φυσικούς όρμους ώστε να προστατεύονται τα πλοία τους από τα καιρικά φαινόμενα. Ουσιαστικά, αναζητούσαν το «φυσικό λιμάνι». Αρχικά ήταν απλές εδαφικές περιοχές όπου τα πλοία εκτελούσαν φορτοεκφορτώσεις προϊόντων. Έπειτα με το πέρασμα των χρόνων, την εξέλιξη της τεχνολογίας και την αύξηση των αναγκών το λιμάνι γίνεται τεχνητό. Έτσι γίνονται πόλοι συγκέντρωσης και ανάπτυξης διάφορων εμπορικών δραστηριοτήτων. Στη συνέχεια εμφανίζεται η ανάγκη σύνδεσης του λιμένα με την πλησιέστερη κατοικημένη περιοχή, οπότε και εμφανίζεται η λειτουργία για ευκολότερη επικοινωνία και σύνδεση του λιμένα με την ενδοχώρα. (Χλωμούδης 2011; Stopford, 2009; Notteboom, 2008a)

Έτσι, το λιμάνι γίνεται σταδιακά ένας κόμβος μεταφορών στην αλληλεξάρτηση των θαλάσσιων και των χερσαίων μεταφορών, και έτσι δεν αρκείται μόνο στα έργα υποδομής αλλά χρειάζεται και έργα ανωδομής ώστε να καταστεί εφικτή η σύνδεση με την ενδοχώρα. (Παρδάλη, 2001; Martin and Thomas, 2003)

Αυτή είναι και η βασική διάκριση του σύγχρονου λιμένα από τον παραδοσιακό. Δηλαδή, τα έργα ανωδομής του έχουν ως σκοπό την εξυπηρέτηση του εμπορεύματος, του πλοίου και του επιβάτη. (Λεουτσάκου, 2009)

Τα έργα ανωδομής που είναι απαραίτητα για τη παροχή υπηρεσιών προς το εμπόρευμα αφορούν στους χερσαίους αποθηκευτικούς χώρους, στους στεγασμένους χώρους, στις αποθήκες, στις ειδικές εγκαταστάσεις για τη διατήρηση ευαίσθητου εμπορεύματος, στον εξοπλισμό χειρισμού και μεταφοράς του φορτίου, στα μηχανήματα στοιβασίας και μεταφοράς και στα μεταφορικά μέσα. (Notteboom 2008a; Notteboom and Winkelmanns, 2001)

Ενώ για την παροχή υπηρεσιών προς τα πλοία, απαραίτητα οι πλοηγοί, τα ρυμουλκά, τα ναυαγοσωστικά και τα πυροσβεστικά πλοία, οι δεξαμενές και οι γερανοί, το δίκτυο υδροδότησης και οι πλωτοί υδροφόροι, το δίκτυο παροχής καυσίμων, το δίκτυο παροχής ρεύματος και οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις σε όλο τον κόσμο. (Λεουτσάκου, 2009; Notteboom, 2008a)

Ένα σύγχρονο λιμάνι οφείλει να έχει τα απαραίτητα έργα ανωδομής και για την λειτουργία παροχής υπηρεσιών προς τους επιβάτες. Ωστόσο, στα πλαίσια της παρούσας εργασίας αυτά δεν θα αναλυθούν περεταίρω.

4.2.1 Οι Γενιές Των Λιμένων

Στην ανάπτυξη των λιμένων επέδρασαν πολλοί παράγοντες, όπως κοινωνικοί, οικονομικοί, γεωγραφικοί και κλιματολογικοί. Συγκεκριμένα, καθοριστικής σημασίας είναι (Notteboom, 1997; Brooks et al., 2012):

- Η θέση του λιμένα
- Οι φυσικές διαμορφώσεις και οι κλιματολογικές συνθήκες

Ο ΟΗΕ στην συνδιάσκεψη που πραγματοποιήθηκε το 1992 (United Nations Conference on Trade and Development- UNCTAD) επιχείρησε να κατατάξει τους λιμένες σε τρεις γενιές. Τα κύρια κριτήρια για την κατάταξή τους είναι τα εξής:

- η τακτική εξέλιξης του λιμανιού,
- η επέκταση των λιμενικών δραστηριοτήτων

- η ολοκλήρωση των λιμενικών δραστηριοτήτων και της οργάνωσης.

Βάση αυτών των κριτηρίων γίνεται αντιληπτή η συμβολή του λιμένα στην περιφερειακή ανάπτυξη ανάλογα με την γενιά στην οποία ανήκει.

Στην **πρώτη γενιά** εντάσσονται οι λιμένες όπου πριν από 1960 αποτελούσαν ενδιάμεσους σταθμούς μεταξύ των θαλάσσιων και των χερσαίων μεταφορών. Οι βασικές λειτουργίες ήταν κυρίως ο χειρισμός των προϊόντων στις λιμενικές εγκαταστάσεις, και η φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων. Ωστόσο, ακόμα και σήμερα σε πολλά λιμάνια, αυτές θεωρούνται βασικές λειτουργίες με αποτέλεσμα (Παρδάλη 2001;Χλωμούδης 2011):

- Το λιμάνι δεν συμμετέχει στις διαδικασίες μεταφοράς ή εμπορίου.
- Οι ανάγκες των χρηστών παραμερίζονται όταν το λιμάνι αποκτά μονοπωλιακή δύναμη.
- Το λιμάνι δεν φιλελευθεροποιείται με αποτέλεσμα να είναι δύσκολη η συμμετοχή των ιδιωτών στις όποιες λειτουργίες.
- Τα λιμάνια αυτά είναι αποκομμένα από την αλυσίδα των υπόλοιπων λιμένων και θεωρούν τον εαυτό τους ανεξάρτητες οντότητες. Τούτο σημαίνει πως δρουν ανεξάρτητα σε εμπορικό επίπεδο, παραβλέποντας την ευκαιρία συνεργασίας με κοντινούς ή άλλους λιμένες, με αποτέλεσμα την χαμηλή παραγωγικότητα και αποτελεσματικότητα του λιμανιού.

Αξιοσημείωτο είναι πως τα λιμάνια πρώτης γενιάς ασχολούνται με το χειρισμό συμβατικών γενικών φορτίων και χύδην φορτίων (Stopford, 2009; Χλωμούδης, 2011).

Στη **δεύτερη γενιά** λιμένων (1960-1980) εντάσσονται οι λιμένες που όπως προαναφέρθηκε μπορούν να χαρακτηριστούν ως «κοινότητες» καθώς φιλοξενούν βιομηχανικές, εμπορικές και μεταφορικές υπηρεσίες, με αποτέλεσμα να προστίθεται αξία στο μεταφερόμενο προϊόν.

Ο βιομηχανικός τομέας και οι υπόλοιπες λειτουργίες ενός λιμένα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα μεταξύ τους και επηρεάζουν άμεσα την περιφερειακή ανάπτυξη. Τούτο είναι και το κύριο πλεονέκτημα αυτών των λιμένων, διότι ανέπτυξαν την συνεργασία με τους εμπορικούς συνεργάτες και το δήμο που ανήκουν, δημιουργώντας ροές από και προς την πόλη. Στην περιοχή μέσα και γύρω από το λιμάνι με κατεύθυνση προς την ενδοχώρα εγκαθίστανται βιομηχανικές μονάδες που έχουν σχέση με το πλοίο (ναυπηγήσεις, επισκευές κτλ) αλλά και με τα εμπορεύματα

(πχ τυποποίηση). Όλες αυτές οι νέες λειτουργίες αύξησαν τις ποσότητες των εμπορευμάτων. (Martin and Thomas, 2003; Steenken et.al., 2004)

Οι NABΠΕ – Ναυτιλιακές Βιομηχανικές Περιοχές

Οι ανάπτυξη των NABΠΕ σημειώνεται στα τέλη του 1960. Η αύξηση των βιομηχανιών πετρελαίου, σίδηρου και ατσαλιού, η ολοένα και αυξανόμενες ποσότητες των χύδην φορτίων αλλά και η ανάγκη για μεγαλύτερα πλοία αποτελούν τα κύρια αίτια της ανάπτυξης των NABΠΕ. Συνεπώς, βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη των NABΠΕ είναι(Παρδάλη 2001; Χλωμούδης, 2011):

- τα βαθιά νερά
- οι μεγάλες εκτάσεις αποθήκευσης
- κατάλληλα οργανωμένο χερσαίο μεταφορικό δίκτυο
- επαρκής χώρος για την εγκατάσταση των εργοστασίων.

Η πρώτη NABΠΕ έγινε στο Ρότερνταμ, και η ανάπτυξή της βασίστηκε στο μοντέλο «Ρήνος». Το 1958, οργανώθηκε βιομηχανική και λιμενική ανάπτυξη με έμφαση στην διύλιση πετρελαίου και στα πετροχημικά. Ταυτόχρονα, επιχειρήθηκε ένα σχέδιο ανάπτυξης στην Αμβέρσα για την περίοδο 1955-1965 όπου συμπεριλάμβανε και υπηρεσίες συναρμολόγησης οχημάτων, πέρα από τα εργοστάσια πετροχημικών και τα διυλιστήρια πετρελαίου.(Γσιταμπάνης, 2013; Hayuth and Fleming, 1994; Gouzalez and Trujillo, 2005)

Η **τρίτη γενιά** λιμένων εμφανίστηκε την δεκαετία του 1980. Τα λιμάνια αυτής της γενιάς λειτουργούν ως κρίκοι στη συνολική μεταφορική αλυσίδα, ικανοποιώντας εξειδικευμένες απαιτήσεις των χρηστών στηριζόμενα σε σύγχρονες παραγωγικές διαδικασίες υψηλής τεχνολογίας. Έχουν πλέον δυναμικό ρόλο στην παγκόσμια αλυσίδα παραγωγής και κατανάλωσης, και από «κοινότητες» γίνονται «κόμβοι» μεταφορικοί και εμπορευματικοί.(Stopford, 2009; Gouzalez and Trujillo, 2005)

Οι βασικές υπηρεσίες των λιμένων χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες (Παρδάλη, 2001; Notteboom, and Winkelmanns, 2001):

1. Παραδοσιακές λιμενικές υπηρεσίες

Οι υπηρεσίες των λιμένων πρώτης γενιάς ,δηλαδή η διαχείριση του φορτίου, δεν παύουν να υπάρχουν αλλά εκσυγχρονίζονται και διαχειρίζονται βάσει νέων τεχνολογιών ηλεκτρονικής πληροφόρησης.(Stopford, 2009; Martin and Thomas, 2003)

2. Βιομηχανικές-περιβαλλοντικές υπηρεσίες

Υπάρχουν δυο είδη βιομηχανικών υπηρεσιών, αυτές που σχετίζονται με το πλοίο και αυτές που αφορούν το φορτίο. Στόχος είναι η καλύτερη δυνατή παραγωγή αυτών των υπηρεσιών με απώτερο σκοπό την μείωση του κόστους. Ακόμα, τόσο τα πλοία όσο και τα φορτία είναι πηγές ρύπων για την λιμενική περιοχή, γι' αυτό το λόγο όπως κάθε βιομηχανική περιοχή έχει ανάγκη περιβαλλοντικής προστασίας έτσι οφείλει να γίνει και στα λιμάνια. Τα τελευταία χρόνια εφαρμόζονται οι αρχές του «Green Management» για την προστασία του περιβάλλοντος. (Τσιταμπάνης,2013; Steenken et.al, 2004)

3. Διοικητικές και εμπορικές διαδικασίες

Οι γραφειοκρατικές αγκυλώσεις (διακίνηση εγγράφων) και οι περίπλοκες διοικητικές διαδικασίες συναντώνται συχνά στα λιμάνια με αποτέλεσμα να εμποδίζουν την ανάπτυξη του εμπορίου. Τα απαιτούμενα έγγραφα πρέπει αν είναι απλά, κατανοητά στο εμπόριο και στη μεταφορά καθώς και μηχανογραφημένα. Επίσης, από την άποψη της διοικητικής αποτελεσματικότητας οφείλει να υπάρχει οργανωμένος προγραμματισμός της εργασίας στις λιμενικές λειτουργίες. Πλέον τα σύγχρονα λιμάνια εργάζονται 365 μέρες τον χρόνο και 24 ώρες την ημέρα. *Ο χρόνος παραμονής του πλοίου στο λιμάνι επιβαρύνει τον πλοιοκτήτη, τον κάτοχο του φορτίου αλλά και το ίδιο το λιμάνι* (Παρδαλη, 2001).(Notteboom and Winkelmanns, 2001; Gouzalez and Trujillo, 2005)

Τέλος, ένα λιμάνι τρίτης γενιάς παρέχει όλες της εμπορικές ευκολίες στους χρήστες. Η εμφάνιση των logistics έχει ενισχύσει της εμπορικές δραστηριότητες στη λιμενική ζώνη.(Martin and Thomas, 2003; Hayuth and Fleming, 1994)

4. Υπηρεσίες διανομής

Στα λιμάνια τρίτης γενιάς ενσωματώνονται όλα τα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Πλέον η αποθήκευση και η μεταφορά είναι εξαρτώμενες διαδικασίες και η δραστηριότητας της διανομής αποτελεί δραστηριότητα με προστιθέμενη αξία για τον χρήστη των λιμενικών υπηρεσιών.(Notteboom and Winkelmanns, 2001; Steenken et.al, 2004)

4.3 Οι Βασικές Λειτουργίες Των Λιμένων

Τέσσερις είναι οι βασικές λειτουργίες των λιμένων:

1. Παροχή υπηρεσιών προς τα πλοία

Η λειτουργία αυτή αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση του χρόνου φορτοεκφόρτωσης, καθώς περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες ενέργειες όπου με τη χρήση του κατάλληλου μηχανολογικού εξοπλισμού είτε του πλοίου είτε του λιμανιού επιχειρεί τον γρήγορο και αποτελεσματικό χειρισμό του φορτίου. Ταυτόχρονα, συμπληρωματικά προς τις υπηρεσίες αυτές ένα λιμάνι μπορεί να παρέχει τις εξής λειτουργίες(Τσιταμπάνης, 2013; Martin and Thomas, 2003):

- Ρυμούλκηση
- Πλοήγηση
- Πρόσδεση-Απόδεση
- Εφοδιασμό
- Επισκευές

2. Χειρισμός του φορτίου στην αποβάθρα

Η λειτουργία αυτή χαρακτηρίζεται ως αρκετά πολύπλοκη και χρονοβόρα διαδικασία διότι αφορά ενέργειες που έχουν να κάνουν με τη μεταφορά, τη διακίνηση και την αποθήκευση του φορτίου. Στις διαδικασίες χειρισμού περιλαμβάνονται και δευτερεύουσες υπηρεσίες, όπως έλεγχος του φορτίου, ζύγισμα, ταξινόμηση, αναβάθμιση, επιδιόρθωση, οι οποίες πρέπει να παρέχονται ταυτόχρονα. Απώτερος σκοπός της αποθήκευσης του φορτίου είναι η προφύλαξη αυτού από τις καιρικές συνθήκες, και η όσο το δυνατόν καλύτερη διατήρησή του. Τέλος, η ενέργεια αυτή, δηλαδή η αποθήκευση, δεν σχετίζεται με τις λειτουργίες των λιμένων, ωστόσο λόγω των εκτενών υποδομών τους σε αποθηκευτικούς χώρους χρησιμοποιείται από τα διάφορα λιμάνια.(Steenken et.al, 2004)

3. Παραλαβή και Διανομή

Η λειτουργία αυτή είναι ο συνδετικός κρίκος μεταξύ των λιμένων και της ενδοχώρας.(Hayth and Fleming, 1994; Steenken et.al, 2004)

4. Logistics

Οι υπηρεσίες Logistic κατέχουν πλέον σημαντικό ρόλο στη διαχείριση μιας ολοκληρωμένης εφοδιαστικής αλυσίδας, παρέχοντας υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας τόσο για τους μεταφορείς όσο και για τους τελικούς χρήστες. (Παρδάλη, 2001; Steenken et.al, 2004)

Πίνακας 4.1: Διάκριση λιμένων σε γενιές & η εξέλιξη της λιμενικής βιομηχανίας

	Πρώτη γενιά	Δεύτερη γενιά	Τρίτη γενιά
Περίοδος ανάπτυξης	<i>Πριν τη δεκαετία του 1960</i>	<i>Μετά τη δεκαετία του 1960</i>	<i>Μετά τη δεκαετία του 1980</i>
Κύριο διαχειριζόμενο φορτίο	Χύδην συσκευασμένο φορτίο	Χύδην και γενικό φορτίο (Ξηρό και υγρό)	Χύδην φορτίο και Ε/Κ
Συμπεριφορά και στρατηγική ανάπτυξης του λιμένα	<ul style="list-style-type: none"> - Συντηρητική - Σημείο αλλαγής μεταφορικών μέσων 	<ul style="list-style-type: none"> - Επεκτατική - Μεταφορικό, βιομηχανικό, εμπορικό κέντρο 	<ul style="list-style-type: none"> - Προσανατολισμένο εμπορικά - Ολοκληρωμένο κέντρο μεταφοράς και πλατφόρμα logistics
Περιεχόμενο των δραστηριοτήτων	1. Φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση - Αποβάθρα, περιοχή κοντά στο νερό	1+ 2. Μεταποίηση φορτίου. Βιομηχανικές και εμπορικές υπηρεσίες που συνδέονται με το πλοίο - Επέκταση της περιοχής του λιμανιού	1+2+ 3. Διανομή φορτίου και πληροφορίες, υπηρεσίες «logistics». - τερματικοί σταθμοί και «ζώνες διανομής» στη χερσαία πλευρά
Χαρακτηριστικά οργάνωσης	<ul style="list-style-type: none"> - Ανεξάρτητες δραστηριότητες μέσα στο λιμάνι - Άτυπη σχέση μεταξύ του λιμένα και των χρηστών του 	<ul style="list-style-type: none"> - Στενότερη σχέση του λιμανιού και των χρηστών του - Χαλαρή σχέση μεταξύ δραστηριοτήτων μέσα στο λιμάνι - Τυχαία σχέση μεταξύ λιμένα και τοπικής αυτοδιοίκησης 	<ul style="list-style-type: none"> - Ενοποιημένη λιμενική κοινότητα - Ενσωμάτωση του λιμανιού με την αλυσίδα μεταφορών και εμπορίου - Στενή σχέση μεταξύ λιμένα και τοπικής αυτοδιοίκησης - αυξημένη οργάνωση του λιμένα
Χαρακτηριστικά παραγωγής	<ul style="list-style-type: none"> - Ροή φορτίου - Απλή εξατομικευμένη υπηρεσία - Χαμηλή προστιθέμενη αξία 	<ul style="list-style-type: none"> - Ροή του φορτίου - Μεταποίηση του φορτίου - Βελτιωμένη προστιθέμενη αξία 	<ul style="list-style-type: none"> - Ροή φορτίου/πληροφοριών - Διανομή φορτίου/πληροφοριών - Πολλαπλές υπηρεσίες - Υψηλή προστιθέμενη αξία
Αποφασιστικοί παράγοντες	Εργασία/κεφάλαιο	Κεφάλαιο	Τεχνολογία/τεχνογνωσία

Πηγή: Χλωμούδης, 2011; Παρδάλη 1997

4.4 Η Συμβολή Των Λιμένων Στην Εθνική Και Τοπική Ανάπτυξη

Αναμφίβολα ένας λιμένας μπορεί να θεωρηθεί ως μια παραγωγική μονάδα του τριτογενούς τομέα παραγωγής, που συμβάλει ενεργά τόσο στην εθνική όσο και στην τοπική ανάπτυξη.

Τόσο το κόστος όσο και οι συνθήκες λειτουργίας ενός λιμένα επιδρούν σημαντικά στην τοπική και εθνική οικονομία. Οι λειτουργίες που προσφέρει, όπως προαναφέρθηκε, αλλά και το ανθρώπινο δυναμικό που απασχολεί επιδρούν στο κόστος του λιμένα με αποτέλεσμα να επηρεάζουν τις εισαγωγικές και εξαγωγικές δραστηριότητες. Το εξαγωγικό λιμάνι έχει εκ φύσεως αναπτυξιακό ρόλο καθώς προωθεί την εξαγωγή εγχώριων προϊόντων, συμβάλει στη διακίνηση των εισαγόμενων κεφαλαιουχικών αγαθών, τα οποία επενδύονται στον εκσυγχρονισμό των εγχώριων παραγωγικών μονάδων και, ταυτόχρονα, συμβάλλει στην απασχόληση εργατικού δυναμικού, ενώ προσελκύει συναφείς επιχειρήσεις. (Νιαβής, 2012)

Όπως σημειώθηκε και παραπάνω, στόχος όλων των διοικήσεων είναι η παραμονή του εκάστοτε πλοίου όσο το δυνατόν μικρότερο χρονικό διάστημα. Ωστόσο αυτό για να επιτευχθεί πρέπει η εργασία να έχει υψηλή απόδοση και να γίνεται αποτελεσματικός προγραμματισμός αγκυροβολιών προς αποφυγή συμφόρησης. Ακόμα, είναι απαραίτητος ο επαρκής εξοπλισμός μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης για την εξυπηρέτηση όλων των πλοίων όπως επίσης και η διαμόρφωση του βάθους του πυθμένα ώστε να πλευρίζουν τα μεγάλα πλοία. Κάθε λιμένας οφείλει, επίσης, να είναι δικτυωμένος με τα χερσαία δίκτυα μεταφοράς αλλά και να υπάρχει πλήρης οργάνωση των εργασιών εντός αυτού για την αποτελεσματική σύνδεση των θαλάσσιων και των χερσαίων μέσων. Τέλος, είναι ζωτικής σημασίας η διευκόλυνση των γραφειοκρατικών διαδικασιών. (Λεουτσάκου, 2009; Παρδάλη 2001; Σπαθή κα 2010)

Όπως γίνεται αντιληπτό από τα παραπάνω, το υψηλό λιμενικό κόστος αποτελεί τροχοπέδη στην οικονομική ανάπτυξη. Το λιμενικό κόστος προκύπτει από την πρόσθεση των επιμέρους δαπανών που επιβαρύνουν τα εμπορεύματα όσο κινούνται εντός της λιμενικής περιοχής. Οι δαπάνες αυτές είναι (Λεουτσάκου, 2009):

1. Ναυτιλιακές
2. Φορτοεκφορτικά δικαιώματα
3. Αποθηκευτικά δικαιώματα

4. Δικαιώματα ναυτικών πρακτόρων-εκτελωνιστών

Κατά συνέπεια, λαμβάνοντας υπόψη όλα όσα προαναφέρθηκαν, οι λιμένες αποτελούν μια μικρο-οικονομική μονάδα παραγωγής καθώς ενισχύουν την απασχόληση και συμβάλουν στην ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας. Αποτελούν αναπόσπαστο κρίκο του παγκόσμιου συστήματος μεταφορών αλλά και των τομέων παραγωγής. Τούτο είναι εύλογο διότι για τη διακίνηση όλων των ειδών προϊόντων, από και προς την ενδοχώρα, θα χρησιμοποιηθούν λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

5.1 Γενικά

Η Εμπορική Ναυτιλία περιλαμβάνει όλες τις υπηρεσίες που αφορούν στην θαλάσσια μεταφορά αγαθών. Είναι ένας από τους σημαντικότερους κλάδους των μεταφορών, αν όχι ο σημαντικότερος. Απαραίτητη προϋπόθεση για την τέλεση της μεταφοράς αποτελεί η ύπαρξη συμφωνίας μεταξύ αυτού που αναλαμβάνει να την πραγματοποιήσει και εκείνου που την επιθυμεί.

Η Εμπορική Ναυτιλία οικονομικά αντικατοπτρίζει την Ναυτιλιακή Αγορά, αποτελείται από ένα σύνολο επιμέρους αγορών που διαφοροποιούνται βάση των εξής κριτηρίων (Γκιζιάκη κ.α. 2010):

- Τον τύπο και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου
- Τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου
- Τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών
- Το γεωγραφικό καταμερισμό

Όπως αναφέρει και ο Stopford στο «Maritime Economics», το 1970 το «Rochdale Report» έθεσε έναν ορισμό περί Ναυτικής Βιομηχανίας. Ορισμός αυτός είναι αποτέλεσμα μιας προσπάθειας να αντιμετωπιστεί η Ναυτιλιακή Αγορά ως ενιαία οικονομική μονάδα. Ορισμός έχει ως εξής:

Η Ναυτιλία είναι μια περίπλοκη βιομηχανία μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε έναν άλλο. Σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες. Τα θεμελιώδη στοιχεία της, τα πλοία, ποικίλουν ευρύτερα σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας μια πλήρη γκάμα υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων που πρέπει να μεταφερθούν είτε σε κοντινές ή σε μακρινές θαλάσσιες αποστάσεις. Ωστόσο, παρόλο που κάποιος μπορεί να διαχωρίσει τομείς και αγορές μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τη σημαντική αλληλεπίδραση και

αλληλεξάρτησή τους. Πρόσθετα, πρέπει να τονιστεί πως το μεγαλύτερο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί μέσα σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας, ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρίες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη.

5.2 Διάκριση της Ναυτιλίας σε Bulk και Liner

Η ναυτιλιακή αγορά και βιομηχανία χωρίζεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: στην αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων «Bulk Shipping Market» και στην αγορά γραμμών «Liner Shipping Market». Ο διαχωρισμός αυτός γίνεται βάση του μεγέθους της παρτίδας φορτίου προς μεταφορά. (Stopford, 2009)

Σύμφωνα με τη συνάρτηση «Parcel Size Distribution Function» (PSDF), που βασίζεται στη θεώρηση ότι κάθε παρτίδα αποτελεί διαφορετική και μοναδική αποστολή φορτίου προς μεταφορά (Stopford, 2009), εξάγεται ο εξής διαχωρισμός στον τύπο του φορτίου (Παρδάλη, 1997; Σπαθή κ.α. 2010):

- «Bulk cargo» - θεωρείται η παρτίδα του φορτίου που μπορεί να συμπληρώσει από μόνη της την χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού
- «General cargo» - θεωρείται η παρτίδα του φορτίου, η οποία δεν είναι ικανή να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή αμπαριού, οπότε μεταφέρεται ταυτόχρονα με άλλες παρτίδες (groupage).

Ουσιαστικά η διαφορά τους έγκειται στο ότι για τη μεταφορά του «Bulk cargo» μπορεί να ναυλωθεί ολόκληρο πλοίο ενώ για το «General cargo» χρησιμοποιούνται πλοία τακτικών γραμμών «liner shipping».

5.3 Τα Χύδην Φορτία - «Bulk Cargo»

Οι παρτίδες αυτών των φορτίων ξεπερνούν τους 2000 – 3000 τόνους. Τα χύδην φορτία χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες (Τσιταμπάνης, 2013):

1. Τα υγρά χύδην φορτία «liquid bulks»

Αυτά είναι τα φορτία που μεταφέρονται χύδην σε δεξαμενόπλοια, όπως είναι το πετρέλαιο και τα προϊόντα του και διάφορα χημικά.

2. Τα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία «five major bulks»

Αυτά είναι τα σιδηρομεταλλεύματα (iron ore), ο άνθρακας (coal), τα σιτηρά (grain), ο βωξίτης (bauxite) και τα φώσφατα (phosphates). Συνήθως μεταφέρονται με συμβατικά «bulk carriers».

3. Τα δευτερεύοντα χύδη ξηρά φορτία «minor bulks»

Περιλαμβάνουν προϊόντα όπως χάλυβα, τσιμέντο, γύψο κ.α

4. Τα εξειδικευμένα χύδη φορτία «specialized bulk cargos»

Είναι εμπορεύματα που χρήζουν ειδικής μεταχείρισης κατά την αποθήκευση, τη στοιβασία ή την φόρτωση.

5.4 Το Γενικό Φορτίο - «General Cargo»

Οι παρτίδες γενικού φορτίου δεν ξεπερνούν τους 2000 – 3000 τόνους, και συνήθως δεν μπορούν να συμπληρώσουν τη χωρητικότητα ενός πλοίου, όπως προαναφέρθηκε. Στο γενικό φορτίο ανήκει ένα μεγάλο φάσμα προϊόντων, γι' αυτό το λόγο ο διαχωρισμός τους γίνεται βάση του τρόπου χειρισμού και φόρτωσης, συνεπώς προκύπτουν οι εξής κατηγορίες (Παρδάλη 2001; Σπαθή κ.α. 2010; Τσιταμπάνης, 2013):

1. Μη μοναδοποιημένο ή χαλαρό φορτίο (loose ή break bulk cargo)

Περιλαμβάνει φορτίο το οποίο αποτελείται από ένα συνονθύλευμα, ανεξάρτητων μεταξύ τους, παρτίδων.

2. Σαμπανιασμένο φορτίο (pre-slung cargo)

Αποτελείται από μικρά κομμάτια, όπως ξυλεία, τα οποία δένονται μεταξύ τους, για να σχηματίσουν ομαδοποιημένα φορτία ή παρτίδες ιδίου μεγέθους.

3. Φορτίο σε παλέτες (palletized cargo)

Το φορτίο είναι συσκευασμένο σε παλέτες έτσι ώστε η διαδικασία της στοιβασίας όσο και ο χειρισμός του να είναι εύκολος.

4. Βαρέα και δύσχρηστα φορτία (heavy and awkward cargo)

Εδώ περιλαμβάνονται τα ογκώδη και βαριά φορτία, που παρουσιάζουν δυσκολία στον χειρισμό, στη φόρτωση και στη στοιβασία τους.

5. Φορτίο μεταφερόμενο σε ψυγεία (refrigerated cargo)

Χαρακτηρίζεται το φορτίο που αποτελείται από προϊόντα που έχουν την ανάγκη της ψύξης. Η μεταφορά τους γίνεται με ειδικά πλοία-ψυγεία ή εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία.

6. Υγρό γενικό φορτίο (liquid cargo)

Αυτό είναι το φορτίο που αποτελείται από παρτίδες υγρού προϊόντος. Η μεταφορά του γίνεται σε δεξαμενές, δοχεία ή βαρέλια.

- 7. Κιβωτιοποιημένο ή σε εμπορευματοκιβώτιο φορτίο (containerized cargo)**
Πρόκειται για προϊόντα που φορτώνονται σε κιβώτια σταθερών διαστάσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Αν και ο αναπροσανατολισμός της παγκόσμιας παραγωγής και το εμπόριο συνεχίζεται, με τις αναπτυσσόμενες χώρες να συνεισφέρουν τα μεγαλύτερα μερίδια στην παγκόσμια οικονομική παραγωγή και το εμπόριο, η επιδόσεις της παγκόσμιας οικονομίας και των εμπορικών συναλλαγών το 2012 είναι μια υπενθύμιση της παγκόσμιας οικονομικής ολοκλήρωσης και αλληλεξάρτησης.

Το 2012, το ποσοστό του παγκόσμιου ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) μειώθηκε στο 2,2 % από 2,8 % που καταγράφηκε το προηγούμενο έτος. Παράλληλα, το ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων επίσης μειώθηκε σε 1,8 % από έτος σε έτος, αντικατοπτρίζοντας την ταυτόχρονη πτώση της ζήτησης για εισαγωγές τόσο των ανεπτυγμένων και των αναπτυσσόμενων οικονομιών.(UNCTAD, 2013)

Οι επιπτώσεις της οικονομικής δυσχέρειας που ταλαιπωρεί από το 2008 την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι απτές. Εν τω μεταξύ, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο λειτούργησε σχετικά καλά, σημειώνοντας αύξηση 4,3% για το 2013 (UNCTAD, 2013). Η απόδοση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου παραμένει, ωστόσο, ευάλωτη σε κινδύνους που μπορούν να προκύψουν από τις εξελίξεις της οικονομίας και του εμπορίου.

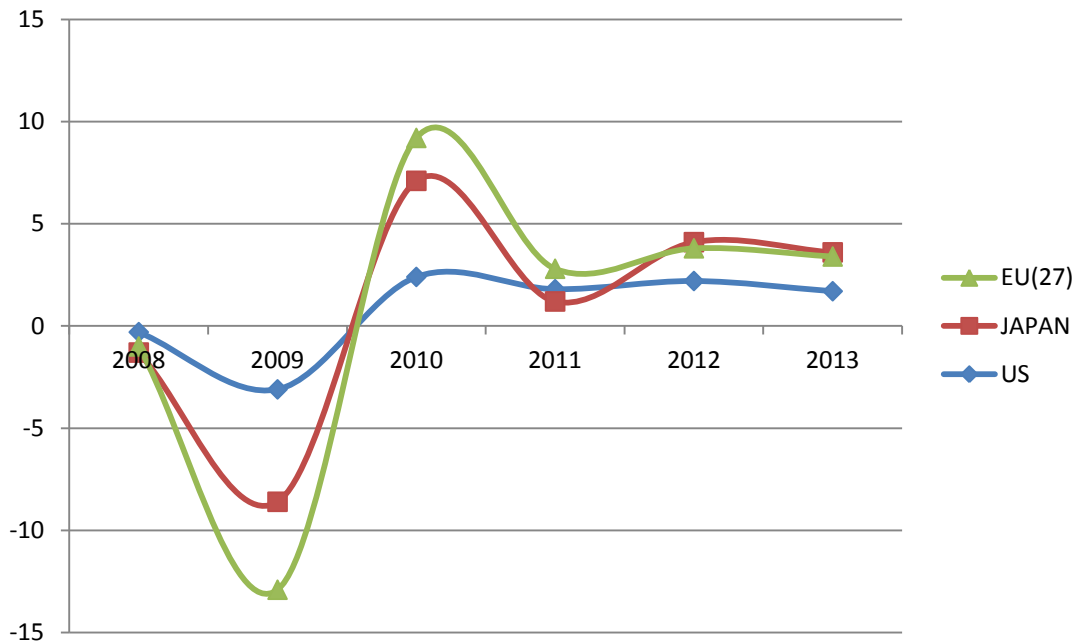
6.1 Παγκόσμιο Οικονομικό Περιβάλλον

Η παγκόσμια οικονομία σημείωσε ύφεση το 2012 με το παγκόσμιο ΑΕΠ να πηγαίνει στο 2,2% από 2,8% για το έτος 2011. Πιο αναλυτικά, το ΑΕΠ σημείωσε μείωση και στις τρεις ομάδες χωρών. Δηλαδή (UNCTAD, 2013):

- 1,2% το 2012 στις ανεπτυγμένες χώρες από 1,5% το 2011

- 4,6% το 2012 στις αναπτυσσόμενες από 5,9% το 2011, και
- 3% το 2012 στις οικονομίες υπό μετάβαση (economies in transition) από 4,9% το 2011

Διάγραμμα 6.1: Παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη 2008-2013 – Ανεπτυγμένες χώρες



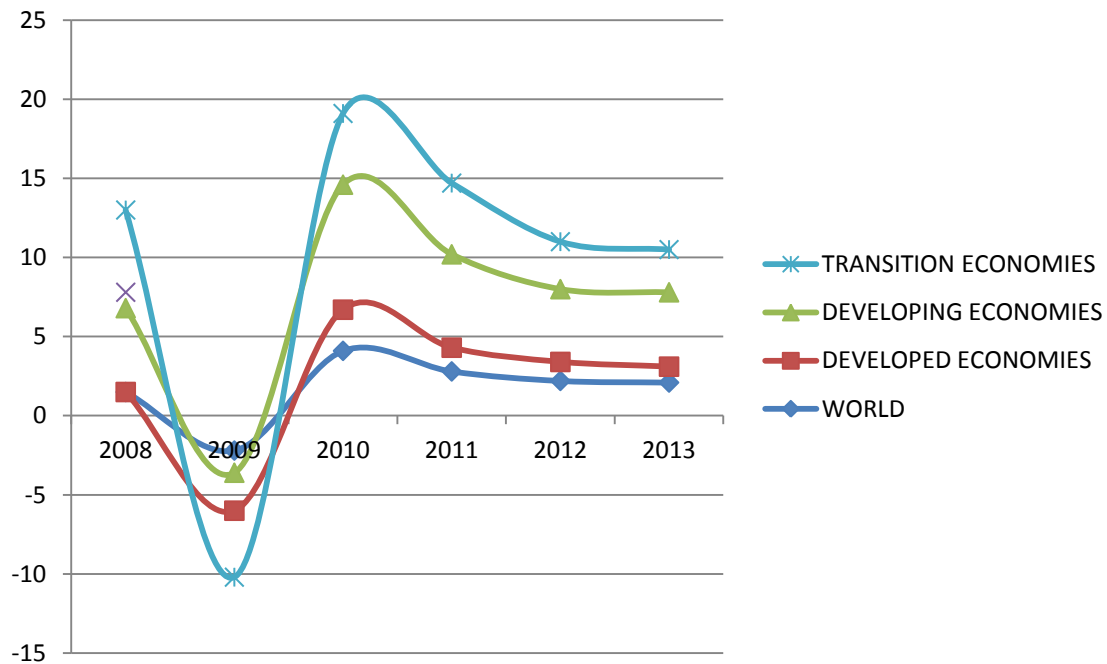
Πηγή: ίδια επεξεργασία, με στοιχεία από την έκθεση της UNCTAD (2013)

*ετήσια ποσοστιαία μεταβολή

**τα στοιχεία του 2013 αποτελούν πρόβλεψη

Το ΑΕΠ των Ηνωμένων Πολιτειών αυξήθηκε ραγδαία το 2012, σημειώνοντας σχεδόν διπλάσιο ποσοστό (2,2%) από τον μέσο όρο των ανεπτυγμένων χωρών (1,2%). Η ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση τέθηκε σε στασιμότητα, σημειώνοντας ΑΕΠ -0,3% ενώ στην Ιαπωνία η ανάπτυξη επιταχύνθηκε με το ΑΕΠ να φτάνει στο 1,9%.(UNCTAD, 2013)

Διάγραμμα 6.2: Παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη 2008-2013



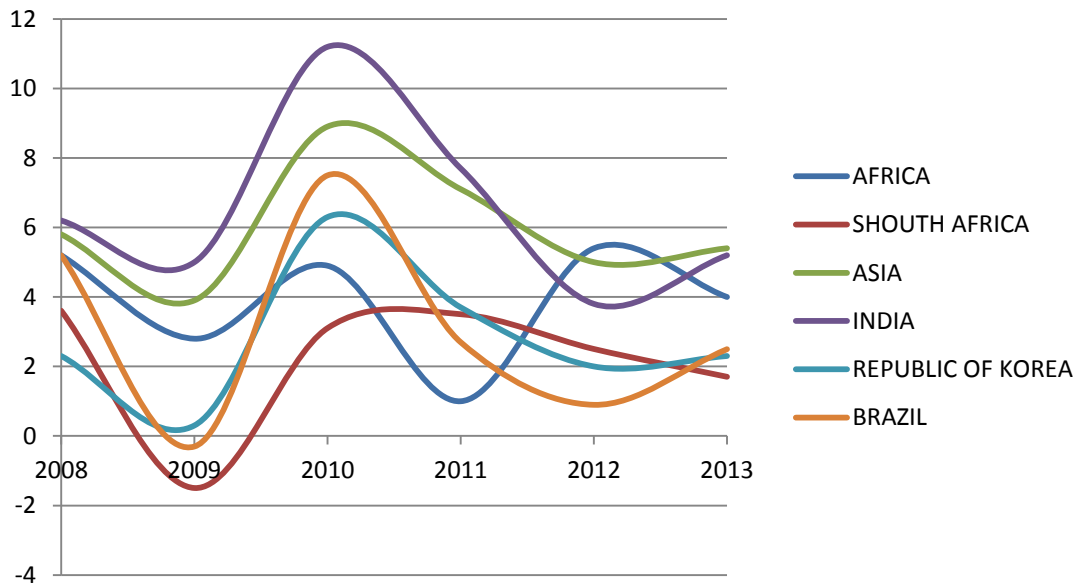
Πηγή: ίδια επεξεργασία, με στοιχεία από την έκθεση της UNCTAD (2013)

*ετήσια ποσοστιαία μεταβολή

**τα στοιχεία του 2013 αποτελούν πρόβλεψη

Οι οικονομίες που βρίσκονται σε ανάπτυξη αλλά και αυτές που βρίσκονται σε μεταβατικό στάδιο επηρεάζονται από την οικονομική κρίση των κρατών-μελών της ΕΕ αλλά και από τις εξελίξεις στην εύθραυστη οικονομία των ΗΠΑ. Όλες αυτές οι εξελίξεις έχουν αντίκτυπο στη ναυτιλιακή αγορά κυρίως μέσω του εμπορίου όπου μειώνεται η ζήτηση για εξαγωγές στις αναπτυσσόμενες χώρες και στις χώρες με οικονομίες σε μεταβατικό στάδιο. Χώρες όπως η Ρωσία, η Βραζιλία και η Κίνα πέρα από την μείωση του όγκου των εξαγωγών αντιμετωπίζουν και εσωτερικά προβλήματα. (UNCTAD, 2013)

Διάγραμμα 6.3: Παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη 2008-2013 – Αναπτυσσόμενες χώρες



Πηγή: ίδια επεξεργασία, με στοιχεία από την έκθεση της UNCTAD (2013)

*ετήσια ποσοστιαία μεταβολή

**τα στοιχεία του 2013 αποτελούν πρόβλεψη

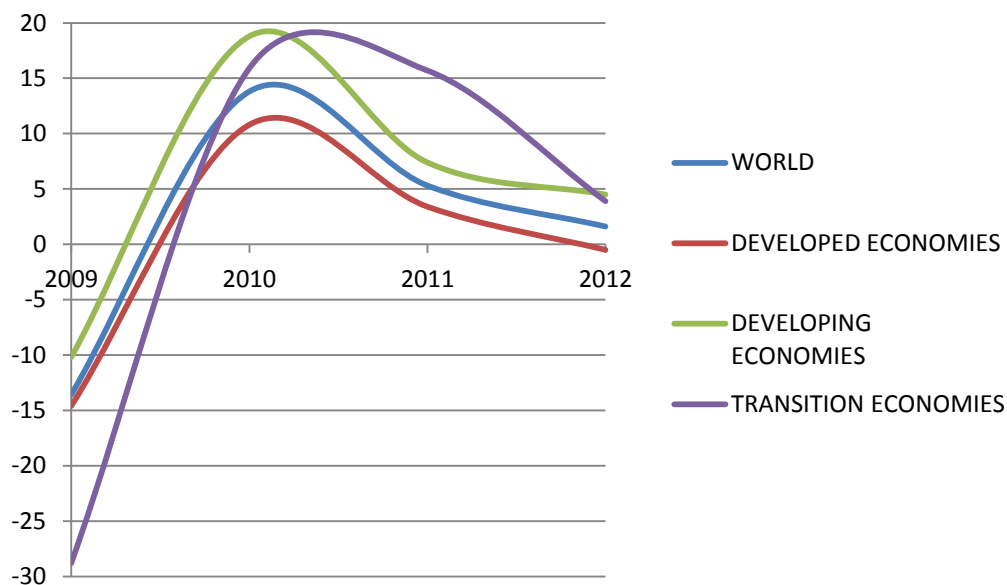
Η οικονομική ανάπτυξη στην Κίνα σημείωσε ύφεση από 9,3% το 2011 στο 7,8% το 2012, το χαμηλότερο ποσοστό μέσα σε μία δεκαετία. Η μείωση αυτή επηρέασε την παραγωγική διαδικασία της Κίνας καθώς μειώθηκε η ζήτηση για εξαγωγές στην Ευρώπη ενώ ταυτόχρονα μειώθηκαν αρκετά και οι επενδύσεις. Η ανάπτυξη στην Ινδία μειώθηκε στο μισό το 2012 (3.8%) ενώ η ανάπτυξη στις νέες βιομηχανικές οικονομίες εμφάνισε ύφεση, όπως αυτή της Δημοκρατίας της Κορέας και αυτό οφείλεται στη μειωμένη ζήτηση αγαθών από την ΕΕ. Στη δυτική Ασία οι περισσότερες χώρες εξαγωγής πετρελαίου παρουσίασαν ισχυρή ανάπτυξη. (UNCTAD, 2013)

Σύμφωνα με το UNCTAD (2013) το ΑΕΠ παραμένει σταθερό για το 2013 με την παγκόσμια οικονομία να προσπαθεί να επιστρέψει σε ισχυρή και σταθερή πορεία ανάπτυξης. Ένας αριθμός από παράγοντες προμηνύουν οικονομική ανάκαμψη, παρόλο που οι επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης του 2008 είναι ακόμα εμφανείς.

6.2. Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο - Τάσεις

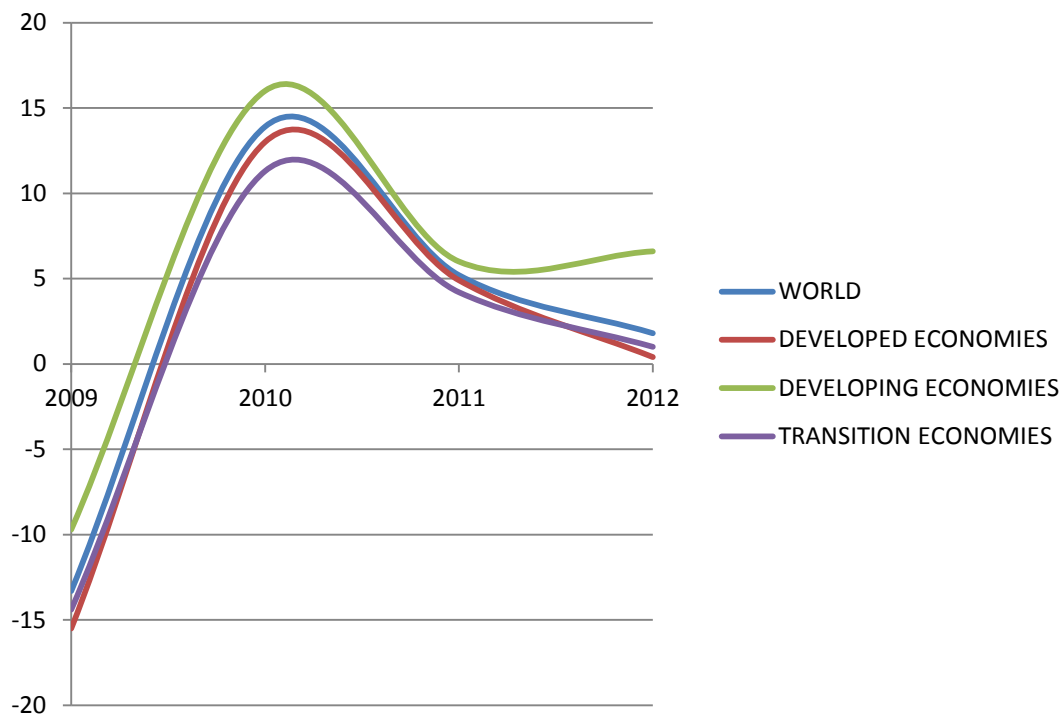
Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο δείχνει να έχει μια καλύτερη πορεία από ότι η παγκόσμια οικονομία, με τις μεταβλητές να φτάνουν το 4,3%. Σχεδόν 9.2 δις τόνων εμπορευμάτων φορτοεκφορτώθηκαν σε λιμάνια παγκοσμίως, με τα δεξαμενόπλοια να κατέχουν λιγότερο από το ένα τρίτο του συνόλου.(UNCTAD, 2013)

Διάγραμμα 6.4.α: Παγκόσμια διακίνηση εμπορευμάτων ανά γεωγραφική περιοχή – Εισαγωγές



Πηγή: ίδια επεξεργασία, με στοιχεία από την έκθεση της UNCTAD (2013)

Διάγραμμα 6.4.β: Παγκόσμια διακίνηση εμπορευμάτων ανά γεωγραφική περιοχή – Εξαγωγές



Πηγή: ίδια επεξεργασία, με στοιχεία από την έκθεση της UNCTAD (2013)

Η ισχυρή ανάπτυξη (5,7%), που παρουσίασαν οι μεταφορές των ξηρών φορτίων - οφείλεται κυρίως στην συνεχιζόμενη αύξηση του όγκου ξηρού φορτίου – παρέμεινε ο στυλοβάτης της μεγέθυνσης του 2012. Σημαντικό ρόλο σε αυτή την ανάπτυξη έπαιξε η ολοένα και αυξανόμενη ζήτηση σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα από τις χώρες της Ασίας. Η Κίνα, η οποία συνέβαλε σημαντικά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου τα τελευταία χρόνια, συνεχίζει να παράγει εντυπωσιακά μεγάλο όγκο εμπορευμάτων.(UNCTAD, 2013)

Η ανάπτυξη του εμπορίου με εμπορευματοκιβώτια μειώθηκε αρκετά κατά το 2012, με τον όγκο να μειώνεται στο 3,2% από 7.1% που κατείχε το 2011. Κύρια αιτία ήταν οι πτώση της ζήτησης από την Ευρώπη που επηρέασε αλυσιδωτά της εξαγωγές παγκοσμίως, κυρίως αυτές της Ασίας. (UNCTAD, 2013)

Ορισμένοι αναλυτές προβλέπουν ότι η αξία του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων θα υπερδιπλασιαστεί μεταξύ του 2010 και του 2020 και ότι οι εξαγωγές της Κίνας προς την Ευρώπη θα γίνουν σχεδόν διπλάσιες από εκείνες των εξαγωγών των Ηνωμένων Πολιτειών στην Ευρώπη. Επίσης, προβλέπουν πως το ενδοπεριφερειακό ασιατικό εμπόριο θα αυξηθεί ραγδαία φτάνοντας τα 5

τρισεκατομμύρια δολάρια ενώ οι εξαγωγές της Ευρώπης στην Αφρική και στη Δυτική Ασία θα είναι περίπου 50 % μεγαλύτερες από ό, τι οι εξαγωγές της προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Σε ότι αφορά στο εμπόριο μηχανημάτων, εξοπλισμού μεταφορών, καταναλωτικών ηλεκτρικών προϊόντων (για παράδειγμα, οι υπολογιστές, τηλεοράσεις και πλυντήρια) και τα βιομηχανικά προϊόντα, αναμένεται να κάνουν τη μεγαλύτερη συνεισφορά στο παγκόσμιο εμπόριο κατά τα επόμενα δέκα χρόνια. (UNCTAD, 2013)

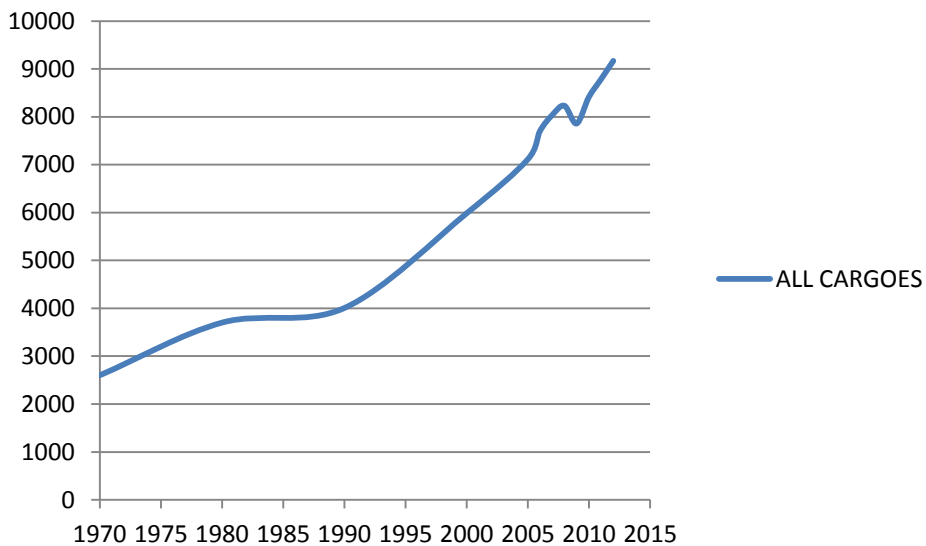
Ορισμένοι, σύμφωνα με την έκθεση της UNCTAD (2013), θεωρούν ότι μέχρι το 2025, η ετήσια κατανάλωση στις αναπτυσσόμενες οικονομίες θα ανέλθει έως 30 τρισεκατομμύρια δολάρια και ότι αναμένεται να συμβάλουν στα περισσότερα νοικοκυριά των οποίων οι ετήσιες αποδοχές ξεπερνούν το \$ 20,000. Εάν οι προβλέψεις αυτές επαληθευτούν, τα σχέδια ανάπτυξης του εμπορίου και της δυναμικής του θα επηρεαστούν. Για το θαλάσσιο εμπόριο, οι υπάρχουσες προβλέψεις στοχεύουν στη συνεχή ανάπτυξη, εκτιμώντας για το 2013 μια αύξηση 4,2 %. (UNCTAD, 2013)

Σε ένα περιβάλλον, με πολλές επιχειρηματικές ευκαιρίες να ξεπροβάλλουν, όπως αυτό των αναπτυσσόμενων οικονομιών, ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να προσαρμοστεί στις επιχειρηματικές στρατηγικές που αντανακλούν τις αλλαγές στην παγκόσμια οικονομία.

6.3 Το Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο Και Η Οικονομική Ανάπτυξη

Σύμφωνα με την έκθεση της UNCTAD για το 2013, λαμβάνοντας υπόψη τα στατιστικά στοιχεία που παρέχει από το 1970 έως και το 2012, είναι εμφανές πως από το 1980 και έπειτα το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο παρουσιάζει μια συνεχόμενη αυξητική τάση.

Πίνακας 6.5: Η τάση του θαλάσσιου εμπορίου από το 1970 έως και το 2012



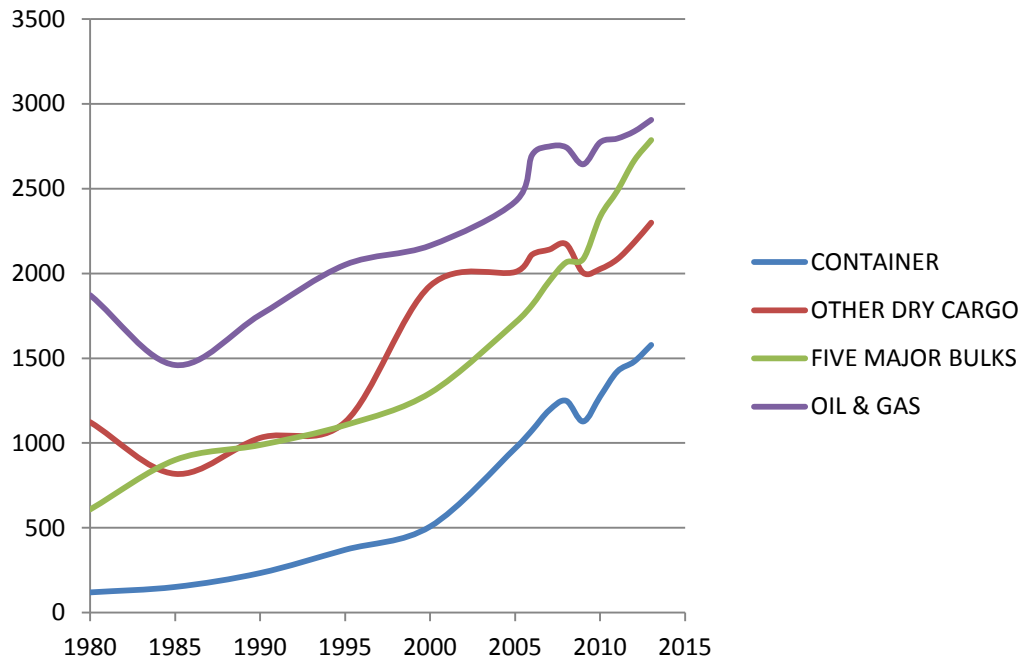
Πηγή: ίδια επεξεργασία, με στοιχεία από την έκθεση της UNCTAD (2013)

*τιμές σε εκατομμύρια τόνους

Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 6.5 η αύξηση στα συνολικά εμπορεύματα είναι συνεχής στην όλη διάρκεια των τελευταίων σαράντα χρόνων.

Στο παρακάτω διάγραμμα 6.6 απεικονίζεται η πορεία του διεθνούς εμπορίου ανά τύπο φορτίου μεταξύ των ετών 1980-2013.

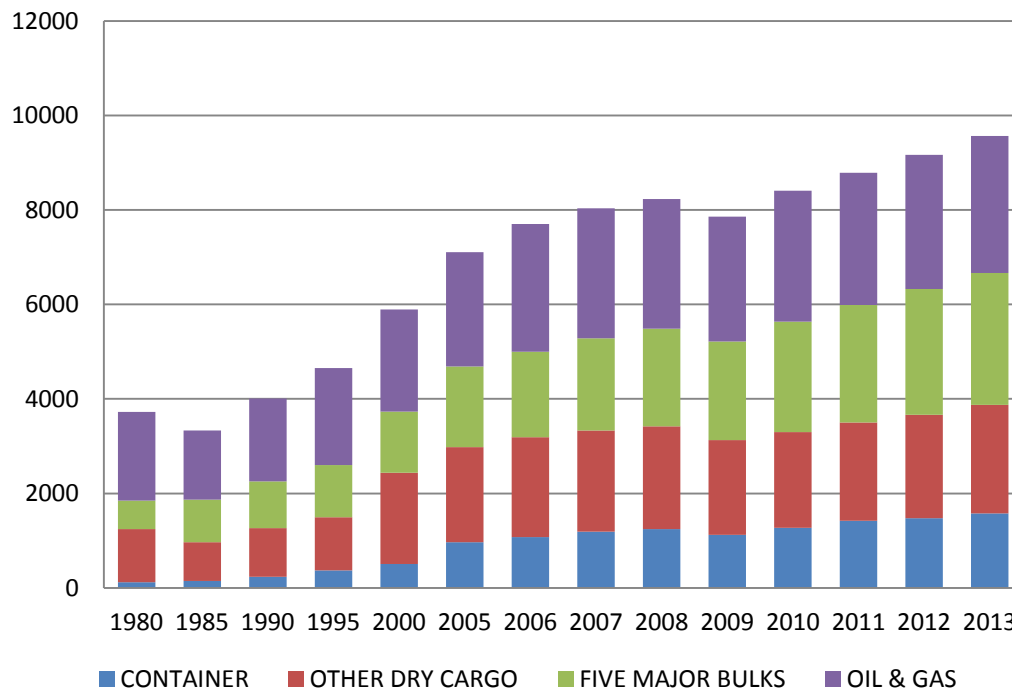
Διάγραμμα 6.6: Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο ανά τύπο φορτίου 1980-2013



Πηγή: ίδια επεξεργασία, με στοιχεία από την έκθεση της UNCTAD (2013)
*τιμές σε εκατομμύρια τόνους

Είναι και εδώ φανερό πως από το 1985 υπάρχει μία συνεχής αύξηση, μέχρι το 2009 που παρατηρείται μια αρνητική τάση, εξαιτίας της οικονομικής κρίσης του 2008/2009. Παρόλα αυτά, τα επόμενα έτη, δηλαδή από το 2010 μέχρι και το 2013 παρατηρείται αυξητική τάση, ωστόσο ο ρυθμός ανάπτυξης ακολουθεί φθίνουσα πορεία.

Διάγραμμα 6.7: Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο ανά τύπο φορτίου 1980-2013



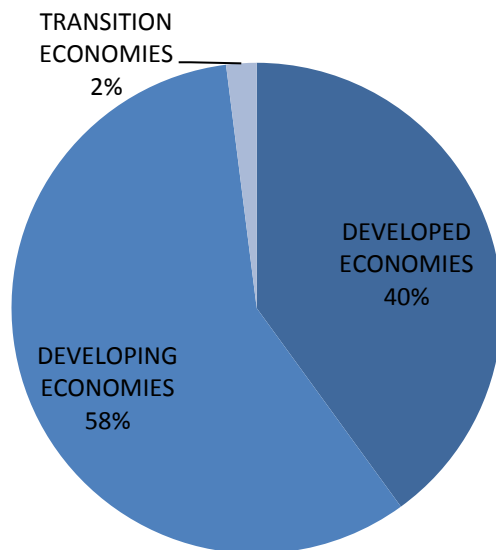
Πηγή: ίδια επεξεργασία, με στοιχεία από την έκθεση της UNCTAD (2013)

*τιμές σε εκατομμύρια τόνους

Αναλύοντας περαιτέρω το διάγραμμα 5.4, παρατηρείται πως το πετρέλαιο (oil and gas) αποτελεί περίπου το ένα τρίτο της συνολικής διακίνησης σε όλη την διάρκεια των ετών από το 1980 έως το 2013. Οι υπόλοιπες κατηγορίες φορτίων, όπως το «ξηρό φορτίο» (dry cargo), που περιλαμβάνει τα «κυρίως ξηρά χύδην» (major dry bulks) φορτία, δηλαδή το σιδηρομετάλλευμα, τα σιτηρά, τον άνθρακα, τα φώσφατα και τον βωξίτη, τα «δευτερεύοντα ξηρά χύδην» (minor dry bulks) φορτία, δηλαδή τον χάλυβα, το αλουμίνιο, το τσιμέντο, τη ζάχαρη κ.α. (Τσιταμπάνης, 2013), τα εμπορευματοκιβώτια (containers), αλλά και το «γενικό φορτίο» (general cargo) κινήθηκαν στα υπόλοιπα δύο τρίτα της διακίνησης.

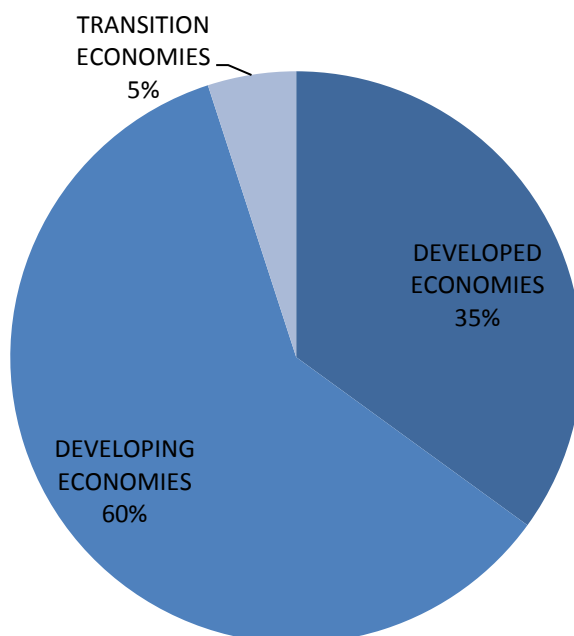
Στα ακόλουθα διαγράμματα παρουσιάζεται η συμβολή κάθε ομάδας χωρών, ανεπτυγμένων, αναπτυσσόμενων κ εκείνων που βρίσκονται σε μεταβατική κατάσταση, δηλαδή από ελεγχόμενες σε ανοιχτές οικονομίες.

Διάγραμμα 6.8.α: Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, 2012 – Εξαγωγές



Πηγή: ίδια επεξεργασία, με στοιχεία από την έκθεση της UNCTAD (2013)
*ποσοστό επί του συνόλου διακίνησης

Διάγραμμα 6.8.β: Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, 2012 – Εισαγωγές

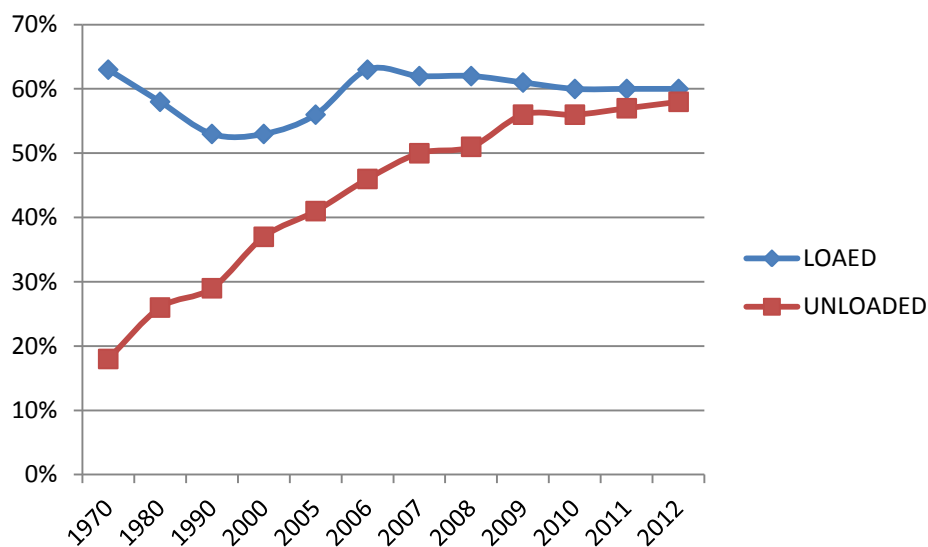


Πηγή: ίδια επεξεργασία, με στοιχεία από την έκθεση της UNCTAD (2013)
*ποσοστό επί του συνόλου διακίνησης

Οι αναπτυσσόμενες χώρες κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος στην ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, διότι, όπως φαίνεται το 2012 το 60% των παγκόσμιων εξαγωγών και το 58% των παγκόσμιων εισαγωγών, προήλθε ή κατέληξε σε αυτές τις χώρες.

Οι ανεπτυγμένες οικονομίες παρουσιάζουν αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο, αφού παρατηρούνται περισσότερες εισαγωγές από ότι εξαγωγές. Ενώ, οι οικονομίες που βρίσκονται σε μεταβατική φάση φαίνεται να έχουν έναν εξαγωγικό χαρακτήρα καθώς το ποσοστό των εξαγωγών του είναι τριπλάσιο από αυτό των εισαγωγών τους.

Διάγραμμα 6.9: Η συμβολή των αναπτυσσόμενων χωρών στο θαλάσσιο εμπόριο 1970-2012



Πηγή: ίδια επεξεργασία, με στοιχεία από την έκθεση της UNCTAD (2013)

Στα παραπάνω διαγράμματα 6.6 α και β, αποτυπώνεται η έντονη εξαγωγική δραστηριότητα των αναπτυσσόμενων χωρών και την κυριαρχία τους στη διακίνηση αγαθών και στο θαλάσσιο εμπόριο. Το φαινόμενο αυτό δικαιολογείται από την βελτίωση της παραγωγικής δραστηριότητας σε αυτές τις χώρες.

6.4 Οι Αναδυόμενες Τάσεις Που Επηρεάζουν Την Διεθνή Ναυτιλία

Παρά τη θετική ανάπτυξη του 2012, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο παραμένει ευάλωτο σε πολλούς κινδύνους και εκτίθεται σε τάσεις που, δυνητικά, θα μπορούσαν να επαναπροσδιορίσουν την λειτουργία του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η διεθνής ναυτιλία αντιμετωπίζει ένα νέο πολύπλοκο περιβάλλον που περιλαμβάνει τόσο

προκλήσεις όσο και ευκαιρίες, την αναντιστοιχία προσφοράς και ζήτησης, την οικονομική αβεβαιότητα και τις γεωπολιτικές εντάσεις. Ωστόσο, η κλιματική αλλαγή, η περιβαλλοντική βιωσιμότητα, η ενεργειακή κάλυψη και το κόστος αποτελούν από τις πιο ανησυχητικές τάσεις αυτής της περιόδου. Κυρίως το θέμα της κλιματικής αλλαγής καταλαμβάνει την πρώτη θέση στην ατζέντα της διεθνούς πολιτικής περί ναυτιλίας και λιμενικών δραστηριοτήτων.

Παρά τις θετικές εξελίξεις σε πολλούς τομείς, ο κόσμος δεν φαίνεται να είναι σε θέση να διαχειριστεί το φαινόμενο του θερμοκηπίου το οποίο ευθύνεται για την αύξηση της θερμοκρασίας κατά 2°C (από τα προ-βιομηχανικά επίπεδα). Οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής είναι εμφανής παγκοσμίως και επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό το διεθνές εμπόριο (πχ τα ακραία καιρικά φαινόμενα και η άνοδος της στάθμης της θάλασσας).

Ωστόσο, οι κύριες τάσεις που επηρεάζουν αρνητικά τη διεθνή ναυτιλία είναι οι εξής (UNCTAD, 2013):

1. Οι συνεχιζόμενες επιδράσεις της κρίσης του 2008/2009 στην ζήτηση, στην οικονομία και στο εμπόριο
2. Οι διαρθρωτικές αλλαγές στα πρότυπα της παγκόσμιας παραγωγής
3. Αλλαγές στις πηγές ορυκτών πόρων, κυρίως στο πετρέλαιο και στο φυσικό αέριο
4. Η άνοδος του Νότου και η μετατόπιση της οικονομικής επιρροής μακριά από τα παραδοσιακά κέντρα ανάπτυξης
5. Δημογραφικά φαινόμενα όπως, η γήρανση του πληθυσμού στις ανεπτυγμένες οικονομίες και ο ραγδαία αυξανόμενος πληθυσμός στις αναπτυσσόμενες οικονομίες επηρεάσει άμεσα την παγκόσμια παραγωγή και κατανάλωση
6. Τεχνολογικές αναβαθμίσεις στον στόλο, όπως τα container megaships
7. Η κλιματική αλλαγή
8. Ενεργειακά κόστη και περιβαλλοντική βιωσιμότητα

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν τάσεις που προβάλλουν ευκαιρίες, όπως (UNCTAD, 2013):

1. Καλύτερη περιφερειακή ολοκλήρωση και συνεργασία «Νότου-Νότου» (ASA-South America-Africa)
2. Αυξημένη διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού ενεργοποιημένη από την τεχνολογία και την αποτελεσματική μεταφορά

3. Το αυξανόμενο εμπόριο, βοήθησε ώστε να αναδυθούν νέες εμπορικές εταιρίες και έκανε δυνατή τη πρόσβαση σε νέες αγορές
4. Επέκταση/ άνοιγμα νέων θαλάσσιων διαδρομών (Διώρυγα του Παναμά- επέκταση σε αρκτικές διαδρομές)
5. Οι διαθρωτικές αλλαγές στο παγκόσμιο ενεργειακό χάρτη επέφερε αλυσιδωτές επιδράσεις στο εμπόριο με δεξαμενόπλοια
6. Η αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης η οποία προήλθε από την παγκόσμια αύξηση του πληθυσμού και της αύξησης της κατανάλωσης στη μεσαία τάξη
7. Η εμφάνιση τραπεζών των αναπτυσσόμενων χωρών με τη δυνατότητα να αυξήσει τη χρηματοδότηση για την κάλυψη επενδύσεων στις μεταφορές.

Σε αυτό το πλαίσιο οι εξελίξεις που επηρεάζουν τη ναυτιλία και αλληλοεξαρτώνται μεταξύ τους είναι οι εξής:

1. Το κόστος των καυσίμων
2. Οι εκπομπές αερίων στην ατμόσφαιρα
3. Ο καινοτόμος σχεδιασμός στα πλοία (πράσινα πλοία/ eco-ships)

Αυτά τα τρία ζητήματα έχουν ένα κοινό στοιχείο, τα ορυκτά καύσιμα, ένας στρατηγικός παράγοντας που μπορεί να καθορίσει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας και την μακροπρόθεσμη αειφορία του.

6.5 Οι Επιπτώσεις Του Κόστους Μεταφοράς Στην Οικονομική Ανάπτυξη

Η τεχνολογική εξέλιξη και ο εκσυγχρονισμός των μέσων μεταφοράς έχουν επιδράσει θετικά στις διεθνείς υπηρεσίες των μεταφορών, υπό το πρίσμα της παγκοσμιοποίησης. Η τυποποίηση και η απελευθέρωση του εμπορίου, οι πιο γρήγορες, φθηνές και αξιόπιστες μεταφορές αλλά και η πρόοδος στις τηλεπικοινωνίες έκαναν πιο εύκολη την πρόσβαση στις πρώτες ύλες.

Το εμπορικό κόστος επιβαρύνεται από τα μεταφορικά κόστη τις δασμολογικές επιβαρύνσεις, τη συναλλαγματική ισοτιμία των νομισμάτων και τις υπηρεσίες διανομής. Μια πιθανή μείωση του κόστους μεταφοράς ή μια μείωση της τιμής του εγχώριου νομίσματος ή η μείωση των δασμολογικών επιβαρύνσεων στη χώρα εισαγωγής μπορεί να τονώσει την εξαγωγική δραστηριότητα. Ωστόσο, οι διεθνείς συμφωνίες στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (World Trade Organization - WTO) έχουν μειώσει σε μεγάλο βαθμό τις δασμολογικές

επιβαρύνσεις, ώστε μια επιπλέον μείωση δεν θα επέφερε σημαντικό αποτέλεσμα. Τα μεταφορικά κόστη επηρεάζουν αρκετά την τελική τιμή του προϊόντος αναγκάζοντας τους υπεύθυνους κοστολόγησης να εξετάζουν εναλλακτικές λύσεις για μια οικονομικότερη μεταφορική πρόσβαση. Τέτοιες λύσεις αποτελούν οι σύγχρονοι διεθνείς λιμένες. (Kumar and Hoffmann, 2002)

Στις αναπτυσσόμενες χώρες η τιμή των περισσότερων εμπορευμάτων είναι εξωγενής και αυτό διότι τα περισσότερα προϊόντα (πρώτες ύλες και καταναλωτικά αγαθά) εισάγονται. Μια επικειμένη αύξηση του μεταφορικού κόστους θα επιφέρει και αύξηση του πληθωρισμού, στην περίπτωση εισαγωγών καταναλωτικών αγαθών, αλλά και αύξηση του κόστους της εγχώριας παραγωγής. Ο διπλασιασμός του μεταφορικού κόστους για μια χώρα οδηγεί στη μείωση του εμπορίου της κατά 80% (Limao and Venables, 2001). Αυτό σημαίνει πως αν τα εξαγόμενα προϊόντα γίνουν πιο ακριβά τότε θα μειωθούν τα έσοδα από την αγορά του εξωτερικού.

Τα μεταφορικά κόστη, επομένως, μπορούν να οδηγήσουν στη μείωση των επενδύσεων, σε χαμηλότερη αποταμίευση, σε μειωμένες εξαγωγές και υπηρεσίες, σε μείωση της απασχόλησης και σε μειωμένη πρόσβαση στη γνώση και στη τεχνολογία. Όπως διατυπώνουν οι Radelet και Sachs (1998) ο διπλασιασμός του μεταφορικού κόστους μειώνει τον ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης κατά περισσότερο από μισή ποσοστιαία μονάδα.

Ο Krugman το 1991 αποτύπωσε το μεταφορικό κόστος με τον εξής τύπο:

$$T(d) = e^{-\tau d},$$

Όπου:

T(d): μεταφορικό κόστος

τ : παράμετρος φθοράς

d: διανυόμενη απόσταση

Συνεπώς η απόσταση και το κόστος είναι ποσά ανάλογα, δηλαδή η μακρινή απόσταση σημαίνει και αυξημένο κόστος και το αντίστροφο. Παρόλα αυτά, πολλοί είναι αυτοί που επικρίνουν τη συνάρτηση αυτή διότι δεν υπολογίζει τις υπόλοιπες μεταβλητές που επηρεάζουν το μεταφορικό κόστος.

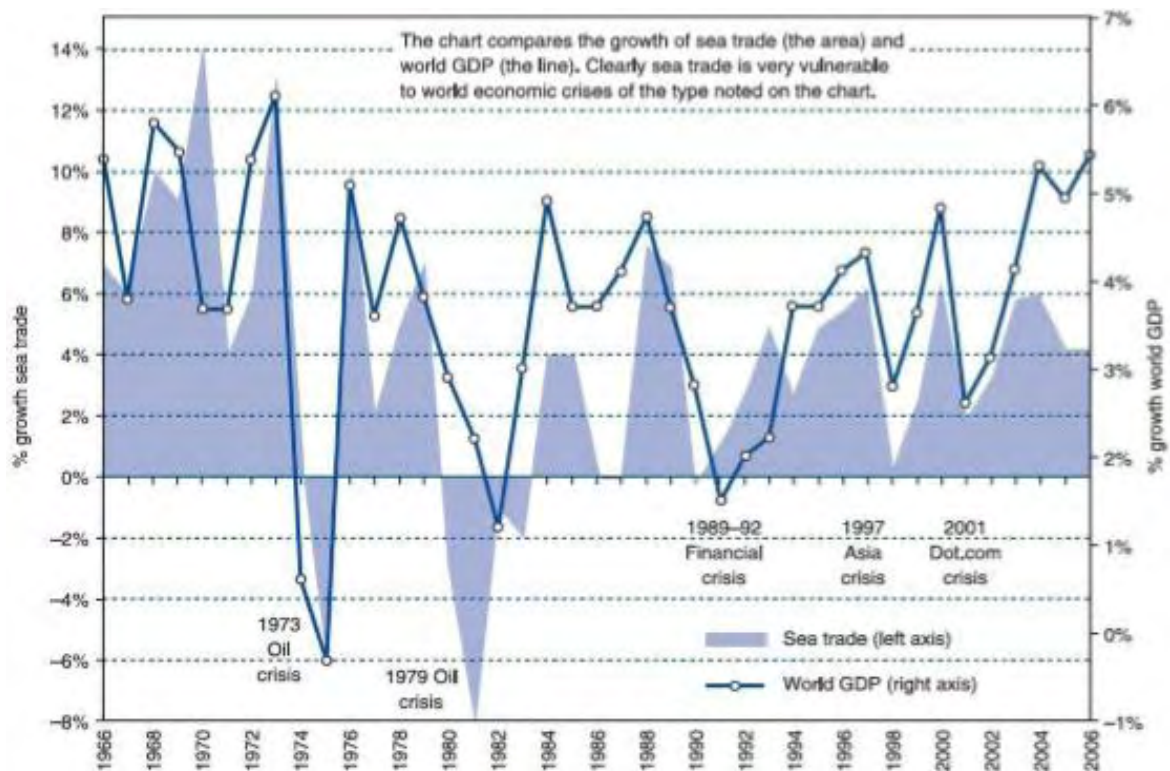
Οι Sanchez, Hoffmann, Micco, Pizzolitto Sgut και Wilmsmeier παρουσίασαν το 2002 στο IAME στον Παναμά τους παράγοντες που καθορίζουν το θαλάσσιο μεταφορικό κόστος:

1. Η αποδοτικότητα του λιμανιού αφετηρίας και η αποδοτικότητα του λιμανιού προορισμού
2. Τα φυσικά χαρακτηριστικά του εξαγόμενου προϊόντος και η ελαστικότητα της ζήτησης στην αγορά
3. Η ασφάλεια της μεταφοράς
4. Η θαλάσσια απόσταση ανάμεσα στα δύο λιμάνια
5. Η διαθεσιμότητα και η κανονικότητα εξυπηρέτησης ανά τακτά χρονικά διαστήματα από τη ναυτιλιακή εταιρία και κατά πόσο είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις και το χρονοδιάγραμμα του κάθε εξαγωγέα
6. Μυστικές συμφωνίες μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών ή πρακτόρων, που επηρεάζουν τις τιμές των ναύλων και δημιουργούν στρεβλώσεις στην αγορά
7. Ο βαθμός εμπορευματοκιβωτιοποίησης των εξαγόμενων προϊόντων

6.6 Συσχέτιση Παγκόσμιας Οικονομίας Και Ναυτιλιακής Μεταφοράς

Η τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας επηρεάζουν άμεσα τις θαλάσσιες μεταφορές και αυτό έχει αντίκτυπο στη ζήτηση αγαθών. Σύμφωνα με το παρακάτω διάγραμμα αποδεικνύεται πως οι διακυμάνσεις του παγκόσμιου ΑΕΠ επηρεάζουν τις ποσότητες του θαλάσσιου εμπορίου.

Διάγραμμα 6.10: Διακυμάνσεις παγκόσμιου ΑΕΠ και θαλάσσιο εμπόριο



Πηγή: Stopford, 2009

6.7 Η Εμπορική Ναυτιλία Και Οι Επιπτώσεις Στην Οικονομία

Η εμπορική ναυτιλία είναι κλάδος των μεταφορών με άμεση και έμμεση συμβολή στην οικονομία της κάθε χώρας και απασχολεί έναν μεγάλο αριθμό εργατών. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα από τις υπερπόντιες θαλάσσιες μεταφορές να κατανέμεται στους διάφορους κλάδους της οικονομίας με πολλαπλασιαστικά οφέλη δημιουργώντας εισοδήματα και προσελκύοντας επενδύσεις.

Τα μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας επηρεάζονται σημαντικά από τη δραστηριότητα των επιμέρους κλάδων της εμπορικής ναυτιλίας. Το μέγεθος της συμβολής των τομέων της καταδεικνύει την αποτελεσματικότητα και τη σημαντικότητά τους στον τομέα των μεταφορών και της οικονομίας.

Οι θετικές επιδράσεις αφορούν την αύξηση της απασχόλησης και της παραγωγικότητας με νέες επενδύσεις και σύγχρονη τεχνολογία όπως και υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών, όχι μόνο στους κλάδους της ναυτιλίας αλλά και σε άλλους τομείς όπως ο τουρισμός οι κατασκευές κ.α..

6.8 Οικονομίες Κλίμακας Στα Λιμάνια

Οι οικονομίες κλίμακας στα σύγχρονα λιμάνια δημιουργήθηκαν από την ολοένα και μεγαλύτερη ανάπτυξη των λιμένων και του τομέα της ναυτιλίας. Νέες ανάγκες αναδύθηκαν στην επιφάνεια που με τη σειρά τους επέφεραν την δημιουργία νέων εκσυγχρονισμένων λιμενικών υπηρεσιών αλλά και νέων εξειδικευμένων πλοίων.

Όπως αναφέρει και η Παρδάλη (1997) *«όσο μεγαλύτερο το λιμάνι τόσο μεγαλύτερη η λιμενική παραγωγή και τόσο μικρότερο το μακροχρόνιο κόστος»*. Ωστόσο, οι συνθήκες για να ισχύει αυτό προϋποθέτουν κατάλληλη και πλεονεκτική θέση του λιμένα, εκσυγχρονισμένες υπηρεσίες και μια αρκετά ανεπτυγμένη, οικονομικά, ενδοχώρα. Οι οικονομίες αυτές στηρίζονται κυρίως στη χρήση εμπορευματοκιβωτίων στους σταθμούς που γίνεται η φορτοεκφόρτωση-αποθήκευση αλλά και κιβωτιοφόρα στα πλοία. (Brooks et. al. 2012)

Η βιωσιμότητα και η παραγωγικότητα ενός λιμένα είναι συνάρτηση της αποδοτικότητας της λειτουργίας των διάφορων εγκαταστάσεων για την περάτωση των φορτοεκφορτώσεων και των λοιπών αναγκών εντός κ εκτός πλοίου. Πιο αναλυτικά, η σωστή λειτουργία ενός λιμένα εξασφαλίζεται εφόσον παρέχονται στα πλοία οι καλύτερες υπηρεσίες αλλά και στον ορθολογικό σχεδιασμό διαχείρισης των εμπορευμάτων μέσα στο λιμάνι και προώθησης αυτών στην ενδοχώρα. (Χλωμούδης 2011q Brooks et. al. 2012)

Η διαδικασία της στοιβασίας, του τελωνιακού ελέγχου και της προώθησης στην ενδοχώρα θα πρέπει χρονικά να είναι ίση με τον χρόνο εκφόρτωσης του εμπορεύματος από το πλοίο στην προκυμαία.

Για να δημιουργηθούν οικονομίες κλίμακας σε ένα λιμάνι δεν αρκεί μόνο να επεκταθεί σε μέγεθος αλλά να εκσυγχρονίσει της λειτουργίες του. Συνεπώς, η σκοπιά από την οποία μπορούν να μελετηθούν οι οικονομίες κλίμακας ενός λιμένα είναι οι εξής δύο (Bennathan and Walters, 1979):

1. Των οικονομιών της εγκατάστασης των λιμενικών ευκολιών.
2. Του κατάλληλου μεγέθους αυτών των ευκολιών.

Όπως έχει σημειωθεί και παραπάνω, η χωροθέτηση ενός λιμένα παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην εξέλιξή του, στην παραγωγικότητά του και στην ανταγωνιστικότητά του. Για την εκάστοτε θέση εγκατάστασης εξετάζεται το κόστος

και το επίπεδο ζήτησης των παρεχόμενων υπηρεσιών, η απόστασή του από τον εσωτερικό προορισμό αλλά και από τα πληθυσμιακά κέντρα.(Brooks et. al. 2012)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

7.1 Το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα

Η στρατηγική γεωγραφική θέση της Ελλάδας ως σταυροδρόμι τριών ηπείρων δικαιολογεί τη θαλάσσια ασχολία των Ελλήνων από τα αρχαία χρόνια έως και σήμερα. Το έμφυτο ταλέντο των ελλήνων στις θαλάσσιες ασχολίες δικαιολογείται ακόμα και από το γεγονός πως τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χλμ και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα με θαλασσινούς κατοίκους. (ΥΝΑ, 2014)

Ο ρόλος των λιμένων κρίνεται καθοριστικός στο διεθνές εμπόριο της Ελλάδας, καθώς μέσω αυτών διεξάγεται η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. Όπως προαναφέρθηκε, οι λιμένες μπορούν να θεωρηθούν ως «κοινότητες» λόγω της ποικιλίας υποδομών και υπηρεσιών που παρέχουν· εξαιτίας αυτού συμβάλλουν ουσιαστικά στη διαμόρφωση του εθνικού και περιφερειακού προϊόντος. (Νιαβής, 2012)

Στην ελληνική επικράτεια έχει αναπτυχθεί ένα πυκνό δίκτυο λιμένων εξαιτίας της ύπαρξης πολλών νησιών και της κάλυψης των αναγκών των κατοίκων τους. Δημιουργούνται, λοιπόν, ροές εμπορευμάτων, οχημάτων, επιβατών και τουριστών από και προς την ηπειρωτική χώρα. Υπάρχουν περίπου 260 λιμάνια στην ηπειρωτική και νησιωτική χώρα που συνδέονται μέσω της ακτοπλοΐας, των πορθμείων και άλλων υδάτινων μεταφορών. Στις εμπορευματικές μεταφορές με το εξωτερικό για τις εξαγωγές και τις εισαγωγές, δραστηριοποιούνται περίπου 132 λιμένες, ενώ 56 λιμάνια δέχονται κρουαζιερόπλοια. (Σπαθή κ.α., 2010)

Οι ελληνικοί λιμένες διαθέτουν στο συγκριτικό πλεονέκτημα στις στρατηγική τους θέση, το οποίο εάν η κυβέρνηση αξιοποιούσε κατάλληλα θα μπορούσε να αναπτύξει τα ελληνικά λιμάνια σε κόμβους διασύνδεσης της Άπω Ανατολής με την

Ευρώπη. Ωστόσο η άνοδος της ναυτιλίας τη δεκαετία του 1990 αλλά και η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και των τηλεπικοινωνιών παρουσίαζαν διεθνή προοπτική που όμως οι ελληνική ναυτιλία δεν μπόρεσε να ακολουθήσει και αυτό εξαιτίας των ελλειμματικών υποδομών που παρουσίαζε η Ελλάδα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. (Chlomoudis and Pallis, 1997)

Μέχρι και την δεκαετία του 1990 το πρότυπο διακυβέρνησης των ελληνικών λιμένων ήταν αυτό της πλήρους κρατικής ιδιοκτησίας και διοίκησης. Ο ιδιωτικός τομέας μπορούσε να παρέμβει μόνο σε περιπτώσεις έλλειψης τεχνικής υποδομής. Όμως, στα τέλη αυτής της δεκαετίας ο παραδοσιακός αυτός χαρακτήρας άρχισε να αλλάζει. Έτσι οι λιμένες μετασχηματίστηκαν σε λιμενικά νομικά πρόσωπα υπό κρατικό ιδιοκτησιακό καθεστώς, έγιναν δηλαδή ανώνυμες εταιρίες με συγκεκριμένα οργανογράμματα και διοικητικά συμβούλια. (Τσιταμπάνης, 2013)

Σύμφωνα με τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, το εθνικό λιμενικό σύστημα της χώρας αποτελείται από:

- **12 Οργανισμούς Λιμένων**, που λειτουργούν ως ανώνυμες εταιρίες, και είναι οι εξής: Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας. Οι Οργανισμοί Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης είναι εισηγημένοι στο Χρηματιστήριο Αθηνών με κύριο μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο, όπως ορίζουν οι νόμοι Ν. 2688/1999, Ν. 2881/2001, Ν. 2892/2001 και Ν. 2932/2001.
- **23 Κρατικά Λιμενικά Ταμεία**, που αφορούν λιμένες εθνικής και μείζονος σημασίας
- **6 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία**, αφορούν λιμένες διεθνούς, εθνικής και μείζονος σημασίας
- **2 Νομαρχιακά Λιμενικά Γραφεία**, λειτουργούν ως Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία
- **1.250** περιφερειακούς λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς.

7.2 Κατηγορίες Και Χρήσεις Λιμένων

Σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αρ. 3514.96/02/92, ΦΕΚ Β 440/07-07-1991 των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Πε.Χω.Δε, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, οι ελληνικοί λιμένες κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- **Λιμένες εθνικής σημασίας:** Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Σούδας Χανίων, Χαλκίδας, Κύμης, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρεθύμνου, Σύρου, Κω.
- **Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος:** Λάγος, Ν. Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου, Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών λιμένων, Βαθέως Σάμου, Μυρίνας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης.
- **Λιμένες τοπικής σημασίας,** περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της χώρας

Από την άλλη, σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπουργών Εσ.Δ.Δ.Α., ΥπΟι.Ο., Πε.Χω.ΔΕ και Ε.Ν.Α.Ν.Π. Αρ. 8315.2/02/07, ΦΕΚ Β 202/16-2-2007 για την κατάταξη των λιμένων ελήφθησαν υπόψη τα εξής:

- a. οι ιδιομορφίες του ελληνικού γεωγραφικού χώρου (κατάτμηση σε πολυάριθμα νησιά, ύπαρξη πορθμειακών ενδονησιωτικών και διαπεριφερειακών συνδέσεων)
- b. τα στατιστικά στοιχεία του συνολικού ετήσιου όγκου διακίνησης εμπορευμάτων (σε τόνους) και επιβατών των λιμένων που πληρούν τα χαρακτηριστικά Α και Β της υπ' αριθμ. 1346/2001/22.5.2001 ΕΚ απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΔΜ), σε συνδυασμό με τα κριτήρια των εγγενών γεωγραφικών τους πλεονεκτημάτων και της επίδρασης τους στο δίκτυο των διεθνών και εθνικών μεταφορών της Χώρας, καθώς και των διαφαινομένων προοπτικών ανάπτυξης που παρουσιάζουν.

Επομένως, η ΚΥΑ κατατάσσει τους λιμένες στις παρακάτω κατηγορίες, βάση της θέσης τους στο σύστημα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών:

1. Κατηγορία K1: Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος (16 λιμένες): Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων.

Σε αυτή τη κατηγορία ο ετήσιος συνολικός όγκος εμπορευμάτων πρέπει είναι 1,5 εκατομμύρια τόνοι ή 200.000 επιβάτες.

2. Κατηγορία K2: Λιμένες Εθνικής Σημασίας (16 λιμένες): Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατάκολου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδος και Χίου

3. Κατηγορία K3: Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος (25 λιμένες): Αγ. Κηρύκου Ικαρίας, Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Αιγίου, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μύρινας Λήμνου, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανιών, Πάτμου, Σαμοθράκης, Πόρου Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Σκοπέλου, Σητείας, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου και Ύδρας.

4. Λιμένες τοπικής σημασίας

Οι παρακάτω χρήσεις υλοποιούνται από τους λιμένες των κατηγοριών K1, K12, K3:

- Γενικά εμπορεύματα
- Χύδην φορτία
- Εμπορευματοκιβώτια
- Ακτοπλοΐα εσωτερικού –εξωτερικού
- Κρουαζιέρα
- Αναψυχή
- Αλιευτικά

7.3 Οι Οργανισμοί Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης

Η διοικητική οργάνωση και η λειτουργία των δύο αυτών οργανισμών πέρασε από τρεις φάσεις. Αρχικά, στη πρώτη φάση όπου γίνεται ο πλήρης έλεγχος από το Ελληνικό Δημόσιο.

Από το 1999 που ιδρύθηκαν λειτουργούν ως ανώνυμες εταιρίες κοινής ωφέλειας, έχουν διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και λειτουργούν με βάση τις αποφάσεις των διοικητικών του οργάνων. Το 51% των μετοχών τους ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Τέλος οι λειτουργίες των οργανισμών αυτών εποπτεύονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (ως προς τις λιμενικές δραστηριότητες) και από το Υπουργείο Οικονομικών (ως προς τις χρηματοοικονομικές λειτουργίες).

Έπειτα, στη δεύτερη φάση γίνεται η εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, το 2001 με την διάθεση του 25,5% των μετοχών του Ο.Λ.Θ. ΑΕ και το 2003 με το ίδιο πακέτο μετοχών ο Ο.Λ.Π. ΑΕ. Μέχρι το 2011 το Ελληνικό Δημόσιο κατέχει το 74,1% των μετοχών του ΟΛΠ ΑΕ και το 74,3% του ΟΛΘ ΑΕ .

Τέλος, το 2011, όπου ξεκινάει η τρίτη φάση, γίνεται η μεταβίβαση μετοχών στο ΤΑΙΠΕΔ. Έτσι, το 23,1% των μετοχών του ΟΛΠ ΑΕ και το 23,3% των μετοχών του ΟΛΘ ΑΕ μεταβιβάζονται στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου. Ωστόσο, το 2012 μεταβιβάστηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ επιπλέον μετοχές, 51,038% και 50,968% αντιστοίχως. Συνεπώς, σύμφωνα με το επίσημο μετοχολόγιο του ΧΑΑ ο κύριος μέτοχος των δύο αυτών οργανισμών είναι το ΤΑΙΠΕΔ με συνολικά ποσοστά 74,138% επί των μετοχών του ΟΛΠ ΑΕ και 74,268% του ΟΛΘ ΑΕ.

7.4 Ελληνικοί Λιμένες και διευρωπαϊκά δίκτυα

Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την ανατολή επέφερε αλλαγές στον χάρτη των μεταφορών, επηρεάζοντας και τις θαλάσσιες μεταφορές στον ελλαδικό χώρο. Η Ελλάδα απέκτησε, γεωγραφικά, σύνορα με την Ευρωπαϊκή Ένωση έπειτα από την προσχώρηση της Βουλγαρίας. Πλέον η διακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων είναι πολύ πιο εύκολη και γρήγορη. Ενώ η Ελλάδα ανάγεται σε κεντρικό οικονομικό κόμβο της ευρωπαϊκής οικονομίας.(Pallis et. al., 2011q Brooks et.al, 2012)

Ενδοχώρα για τους λιμένες θεωρούνται οι γειτονικές χώρες των Βαλκανίων, δηλαδή η Σερβία, η ΠΓΔΜ, το Κόσσοβο, η Βουλγαρία, η Ρουμανία και η Ουκρανία, η Τουρκία και τα παράλια της Μαύρης θάλασσας. Η σημασία των Ελληνικών λιμένων για αυτές τις χώρες εξαρτάται από το επίπεδο της οικονομικής τους ανάπτυξης. Όσο πιο υψηλό το επίπεδο τόσο πιο πολλή θα είναι η ζήτηση για εισαγωγές. Ακόμα εξαρτάται και από την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών εντός του ελλαδικού χώρου, δηλαδή του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, ώστε να διευκολύνεται η εφαρμογή των συνδυασμένων μεταφορών. Για παράδειγμα, με την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής Εγνατίας, οι λιμένες της Ηγουμενίτσας, της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης γίνονται πύλες σύνδεσης της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη αλλά και της Ευρώπης με τα Βαλκάνια και της Χώρες της Ανατολής. (Νιαβής, 2012)

Παρακάτω φαίνεται ο χάρτης 7.1 με την δυνητική ενδοχώρα των ελληνικών λιμένων

Χάρτης 7.1: Δυνητική Ενδοχώρα Των Ελληνικών Λιμένων



Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, 2012

Σύμφωνα με την Εθνική Λιμενική Πολιτική (2012), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, με την ένταξη των ελληνικών λιμένων στα εν λόγω μεταφορικά δίκτυα να αποτυπώνεται ως εξής:

Στο **κεντρικό δίκτυο (core network)** εντάσσονται οι λιμένες του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και του Ηρακλείου. Ταυτόχρονα οι λιμένες του Πειραιά και Θεσσαλονίκης εντάσσονται στον **διάδρομο 4** (Αμβούργο-Ρόστοκ-Μπουργκάς-Πειραιάς-Θεσσαλονίκη-Λευκωσία) που συνδέει την περιφέρεια με το κέντρο της Ευρώπης.

Ενώ στο **εκτεταμένο δίκτυο (comprehensive network)** εντάσσονται οι λιμένες Μυτιλήνης, Χίου, Ρόδου, Χανίων, Μυκόνου, Νάξου, Πάρου, Σύρου, Θήρας, Λαυρίου, Ραφήνας, Χαλκίδας, Ελευσίνας, Καλαμάτας, Πύργου, Βόλου, Σκιάθου, Καβάλας, Κέρκυρας, Κυλλίνης.

7.5 Λιμενικό Σύστημα Και Θαλάσσιες Ενδομεταφορές

Σύμφωνα με την Εθνική Λιμενική Πολιτική (2012) η ακτοπλοΐα αποτελεί έναν κρίσιμο παράγοντα για την εθνική και κοινωνική συνοχή διότι το 95% του συνολικού αριθμού των επιβατών που διακινούνται είναι Έλληνες πολίτες, ενώ το 25% των εμπορευμάτων ξεκινούν από ελληνικούς προορισμούς. Η Ελλάδα είναι μια χώρα με μεγάλο αριθμό νησιών στα οποία κατοικεί το 13% (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2012) του συνολικού ελληνικού πληθυσμού, γεγονός που καθιστά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές βασικό παράγοντα για την εδαφική συνοχή.

Συνεπώς, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ένας κλάδος αρκετά σημαντικός για την ελληνική οικονομία και όχι μόνο. Αξίζει να σημειωθεί, πέρα από τα παραπάνω πως το 18% των εισαγόμενων φορτίων στην Ελλάδα μεταφέρεται μέσω θάλασσας, το 25% των εμπορευμάτων που διακινούνται στο εσωτερικό της χώρας διακινείται επίσης μέσω θάλασσας. Ενώ ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών απασχολεί 29.200 εργαζόμενους περιλαμβανομένων και των συνοδευτικών κλάδων όπως λιμενικές υπηρεσίες, ναυπηγοεπισκευαστική κ.α.. Τέλος, η Ελλάδα βρίσκεται στην 6^η θέση στην Ευρώπη όπου οι θαλάσσιες μεταφορές και οι συνοδευτικοί κλάδοι δημιουργούν προστιθέμενη αξία ίση με 3,2% του ΑΕΠ. (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2012; Τσιταμπάνης, 2013)

7.6 Το Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κονδύλια του ισοζυγίου υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών. Το 90% των ποσών είσπραξης

συναλλάγματος από μεταφορές αντιστοιχούν στην υπερπόντιο ναυτιλία προερχόμενα από τις διεθνείς δραστηριότητες του εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θεωρείται από τα δυναμικότερα κονδύλια του ισοζυγίου πληρωμών. Σύμφωνα με τους Σπαθή, Καραγιάννη, Γεωργικόπουλο (2010), ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης της καθαρής εισροής του συναλλάγματος από θαλάσσιες υπηρεσίες έφτασε το 16% για την εξαετία 2003-2008 από 27,9% για την πενταετία 1998-2002.

Από οικονομετρικής άποψης, οι παράγοντες που προσδιορίζουν το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου αύξηση των ναύλων, η ανανέωση του στόλου, οι νέες κατασκευές, η αύξηση του μέσου μεγέθους των πλοίων, η απασχόληση Ελλήνων ναυτικών, οι αποδοχές και οι εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία του ναυτεργατικού δυναμικού. Τα αργούντα πλοία, η προσέλκυση του ελληνόκτητου στόλου στη ελληνική σημαία και η εγκατάσταση των γραφείων τους στην Ελλάδα, η δημιουργία λιμενικής και ευρύτερης ναυτιλιακής υποδομής. (Σπαθή κ.α, 2010)

7.7 Η Συμβολή Της Ναυτιλίας Στην Ελληνική Οικονομία

Η πορεία της ανάπτυξης και η ευημερία της χώρας επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τις οικονομικές δραστηριότητες του κλάδου της εμπορικής ναυτιλίας. Η καθαρή εισροή συναλλάγματος από τις θαλάσσιες μεταφορές προέρχεται κυρίως από τις δραστηριότητες τις εμπορικής ναυτιλίας που αντιστοιχούσε το 2008 στο 4,6% του ΑΕΠ της χώρας και συνέβαλε στην κάλυψη του εμπορικού ελλείμματος από 3,1% - 25,3% μεταξύ 2004-2008. Για την εφταετία 2000-2007, ο κλάδος των υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών συνέβαλε σημαντικά στις εξαγωγές της χώρας με μέση συμμετοχή 37,2% στο σύνολο και μέση ποσοστιαία συμβολή στην αύξηση των εξαγωγών κατά 138,4%. (Σπαθή κ.α., 2010; Χλωμούδης 2011)

Ταυτόχρονα για την ίδια εφταετία, ο κλάδος 61 παρουσίασε μικρότερη συμμετοχή στις εξαγωγές (0,23%) και συνέβαλε στη μείωση των ελληνικών εισαγωγών κατά 6,7%. Η συμμετοχή του στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία ανέρχεται στο 3,4% ενώ συνέβαλε κατά 44,2% στην αύξησή της. Όσον αφορά την ακαθάριστη αξία παραγωγής, συμμετείχε κατά 3,4% ενώ συνέβαλε κατά 44,2% στην αύξησή της. (Σπαθή κ.α., 2010; Τσιταμπάνης, 2013)

Συμπερασματικά, η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί σημαντικό τομέα της οικονομίας. Με την ανάπτυξη της και την διεξαγωγή περισσότερων δραστηριοτήτων στην Ελλάδα δίνεται η ευκαιρία απόκτησης εμπειρίας και παράδοσης ενώ ταυτόχρονα εισάγονται και εφαρμόζονται προηγμένες τεχνολογίες για την βελτιστοποίηση των υποδομών και του γενικότερου επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Συνεχής στόχος αποτελεί η αύξηση της εισροής του συναλλάγματος και η ανάπτυξη του λιμένα του Πειραιά αλλά και των υπολοίπων λιμένων της χώρας (όπως της Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης κ.α.) σε διεθνή ναυτιλιακά κέντρα ώστε να διεκδικήσουν σημαντικότερο ρόλο στο διεθνές ναυτιλιακό συνάλλαγμα. (Σπαθή κ.α., 2010; Χλωμούδης 2011; Νιαβής, 2012)

7.8 Η Ανταγωνιστικότητα Των Ελληνικών Λιμένων

Η μέτρηση του ανταγωνισμού των λιμένων γίνεται με τον υπολογισμό διάφορων δεικτών συγκέντρωσης. Οι δείκτες αυτοί δίνουν σημαντικές πληροφορίες για το είδος της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται ένα λιμάνι και χρησιμοποιούνται για να αποτυθωθεί η ένταση του ανταγωνισμού σε ένα λιμενικό σύστημα. Παρακάτω αποτυπώνεται ο δείκτης που θα χρησιμοποιηθεί και ο τρόπος υπολογισμού τους.

7.8.1. Η καμπύλη LORENZ και ο δείκτης GINI

Η καμπύλη συγκέντρωσης LORENZ χρησιμοποιείται για τη διαγραμματική απεικόνιση της χωρικής κατανομής, αλλά και του τρόπου κατανομής οικονομικών και άλλων μεγεθών εντός μιας περιφέρειας (Πολύζος, 2011). Στην συγκεκριμένη εργασία χρησιμοποιείται η καμπύλη LORENZ για την μελέτη του τρόπου κατανομής του εμπορικού φόρτου των ελληνικών λιμένων. Παρακάτω εξετάζεται ο φόρτος 24 εμπορικών ελληνικών λιμένων, δηλαδή οι εισαγωγές, οι εξαγωγές και το σύνολό τους, για τα έτη 2000 και 2012.

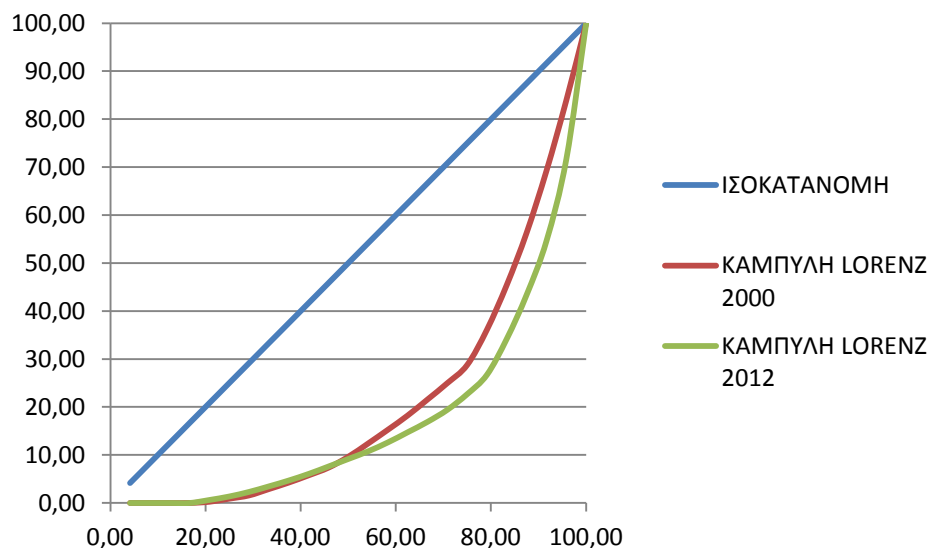
Πίνακας 7.1: Συνολικός εμπορικός φόρτος για τα έτη 2000 & 2012

ΛΙΜΑΝΙ	2000	ΠΟΣΟΣΤΟ % ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	2012	ΠΟΣΟΣΤΟ % ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ (%)
ΑΓΙΟΙ ΘΕΟΔΩΡΟΙ	11.205	11,7	21.220	18,6	89,4
ΑΛΙΒΕΡΙΟ	3.520	3,7	1.522	1,3	-56,8
ΑΛΜΥΡΟΣ ΒΟΛΟΥ	0	0,0	0	0,0	0,0
ΑΝΤΙΚΥΡΑ	1.362	1,4	1.953	1,7	43,4
ΑΝΤΙΡΙΟ	0	0,0	1.920	1,7	0,0
ΒΟΛΟΣ	9.628	10,0	5.051	4,4	-47,5
ΕΛΕΥΣΙΝΑ	15.158	15,8	11.430	10,0	-24,6
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	1.646	1,7	2.312	2,0	40,5
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	2.858	3,0	2.638	2,3	-7,7
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	13.311	13,9	13.964	12,3	4,9
ΚΑΒΑΛΑ	3.437	3,6	1.185	1,0	-65,5
ΚΕΡΚΥΡΑ	261	0,3	0	0,0	-100,0
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	660	0,7	0	0,0	-100,0
ΛΑΡΥΜΝΑ	2.959	3,1	4.056	3,6	37,1
ΛΑΥΡΙΟ	705	0,7	784	0,7	11,2
ΜΕΓΑΡΑ	7.618	7,9	9.338	8,2	22,6
ΜΗΛΟΣ	2.338	2,4	1.702	1,5	-27,2
ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	0	0,0	1.437	1,3	0,0
ΠΑΤΡΑ	3.074	3,2	2.702	2,4	-12,1
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	16.513	17,2	35.189	30,9	113,1
ΠΕΡΑΜΑ	0	0,0	3.127	2,7	0,0
ΡΙΟ	1.558	1,6	1.991	1,7	27,8
ΡΟΔΟΣ	1.393	1,5	0	0,0	-100,0
ΧΑΛΚΙΔΑ	3.900	4,1	907	0,8	-76,7
ΕΛΛΑΔΑ	96.035	100,0	113.912	100,0	18,6

Πηγή: ίδια επεξεργασία, στοιχεία από την Eurostat,

Στον παραπάνω πίνακα 7.1 φαίνεται ο συνολικός φόρτος των εμπορικών λιμένων. Όπως φαίνεται και στην τελευταία στήλη τα λιμάνια με την μεγαλύτερη θετική μεταβολή είναι αυτά του Πειραιά (102%) και των Αγίων Θεοδώρων (95%), όπου διπλασιαστήκαν οι τόνοι των φορτίων ενώ, παράλληλα, υπάρχει μια μικρή αύξηση της τάξης του 7,1 % για το σύνολο της χώρας. Η αύξηση αυτή δικαιολογείται, σύμφωνα με αυτά που ειπώθηκαν στο κεφάλαιο 6, καθώς από το 1980 και έπειτα το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο παρουσιάζει μια συνεχόμενη αυξητική τάση. Συνεπώς η ελληνική ναυτιλιακή αγορά ακολουθεί τις τάσεις του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.

Διάγραμμα 7.1: Καμπύλη LORENZ για τα ελληνικά εμπορικά λιμάνια (συνολικός φόρτος)



Πηγή: ίδια επεξεργασία, στοιχεία από την Eurostat

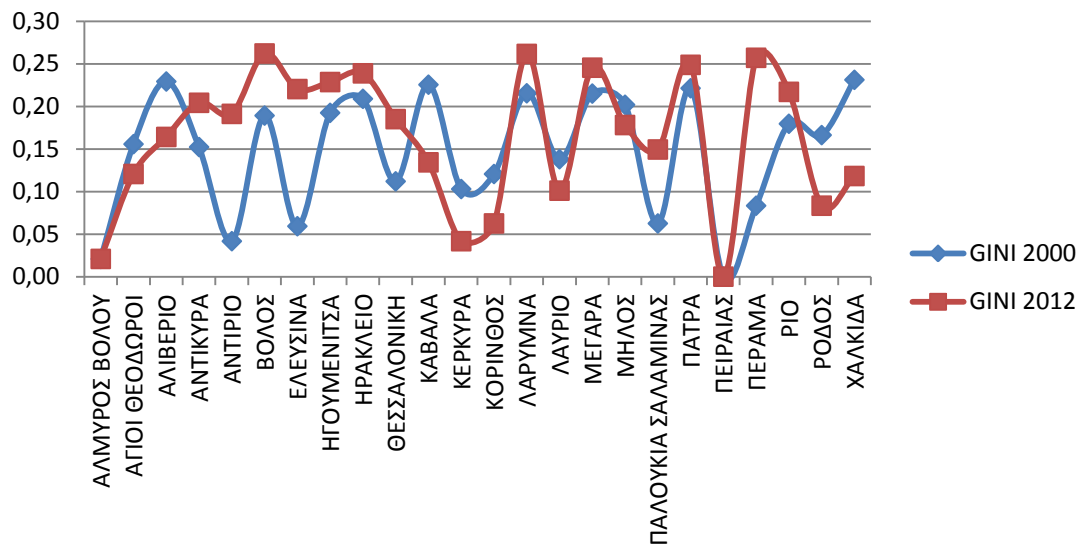
Ωστόσο, όπως δείχνει η καμπύλη Lorenz το έτος 2012 παρουσιάζεται αυξημένη η ανισοκατανομή του εμπορικού φόρτου σε σχέση με το έτος 2000. Τούτο είναι λογικό διότι, όπως φαίνεται και στον πίνακα οι αρνητικές μεταβολές αφορούν πάνω από το 50% των εξεταζόμενων λιμένων, ενώ οι θετικές, που αναλογικά είναι λιγότερες, είναι μεγαλύτερες σε ποσοστό μεταβολής.

Η ανισοκατανομή του εμπορικού φόρτου εξετάστηκε και με το δείκτη GINI, τα αποτελέσματα του οποίου παρουσιάζονται στο διάγραμμα 7.2.

Ο δείκτης GINI είναι ένας συντελεστής που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της ανισοκατανομής ενός περιφερειακού μεγέθους, στην προκειμένη περίπτωση για τον εμπορικό φόρτο των λιμένων. Παίρνει τιμές μεταξύ 0 και 1. Οι χαμηλές τιμές του

δείκτη φανερόνουν πως υπάρχει κάποια ισοκατανομή, ενώ όταν $G=0$ υπάρχει τέλεια ισοκατανομή. Από την άλλη, οι υψηλές τιμές του δείκτη δείχνουν πως υπάρχει κάποια ανισότητα, ενώ όταν $G=1$ υπάρχει τέλεια ανισότητα. (Πολύζος, 2011; Notteboom, 1997)

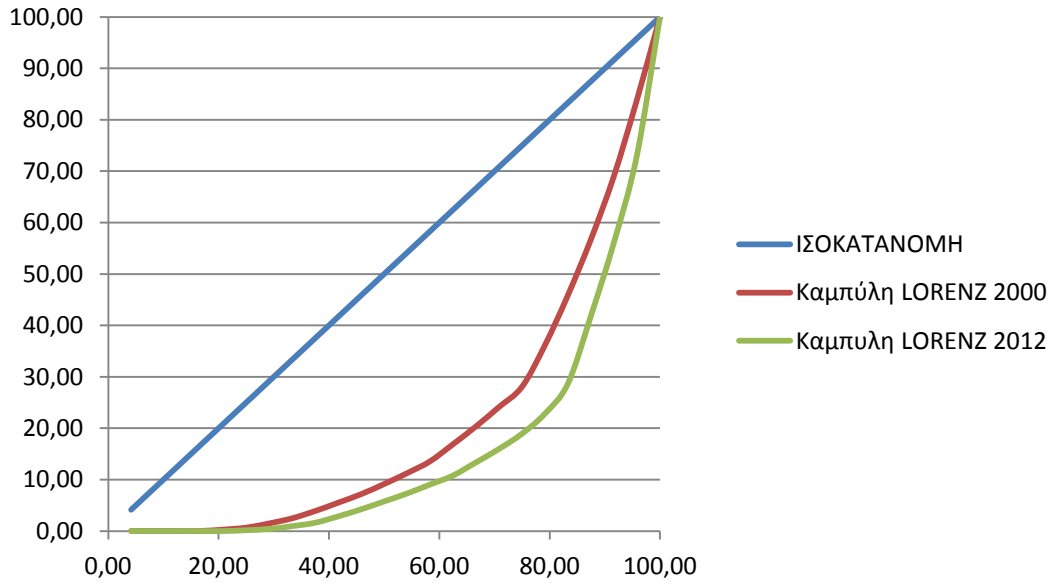
Διάγραμμα 7.2: Ο δείκτης GINI για τα έτη 2000 & 2012 (συνολικός φόρτος)



Πηγή: ίδια επεξεργασία, στοιχεία από την Eurostat

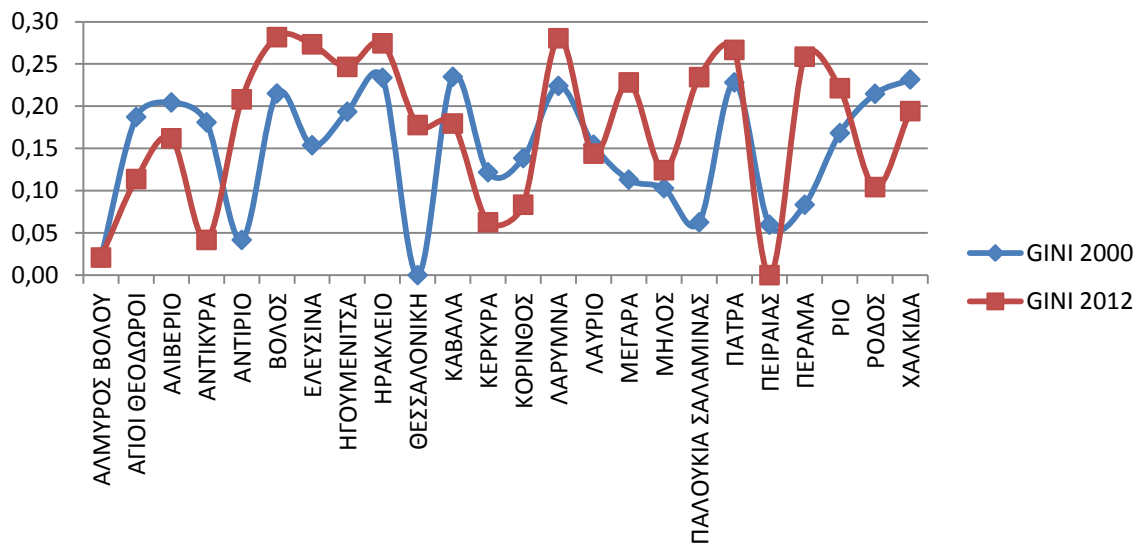
Το έτος 2012 οι περισσότερες τιμές του δείκτη αποκλίνουν από την τιμή 0, δηλαδή και από την τέλεια ισοκατανομή. Σημαντική απόκλιση μέσα στη δωδεκαετία παρουσιάζει το λιμάνι του Αντιρρίου, αποκλίνει αρκετά το 2012 από την ισοκατανομή που πλησίαζε το 2000, στο ίδιο τέμπο κυμαίνεται και το λιμάνι της Ελευσίνας.

Διάγραμμα 7.3: Καμπύλη LORENZ για τα έτη 2000 & 2012 (εισαγωγές)



Πηγή: ίδια επεξεργασία, στοιχεία από την Eurostat

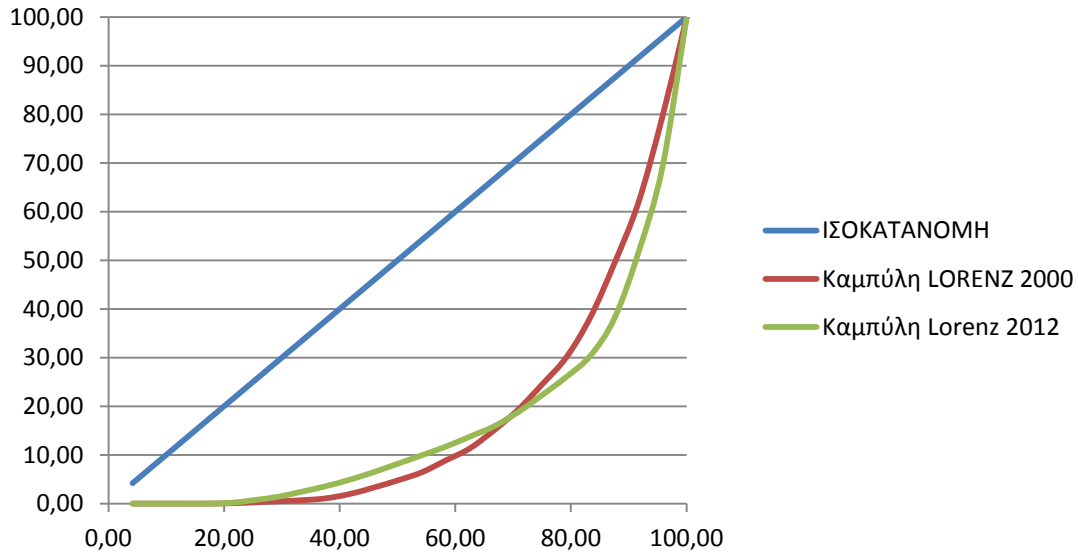
Διάγραμμα 7.4: Ο δείκτης GINI για τα έτη 2000 & 2012 (εισαγωγές)



Πηγή: ίδια επεξεργασία, στοιχεία από την Eurostat

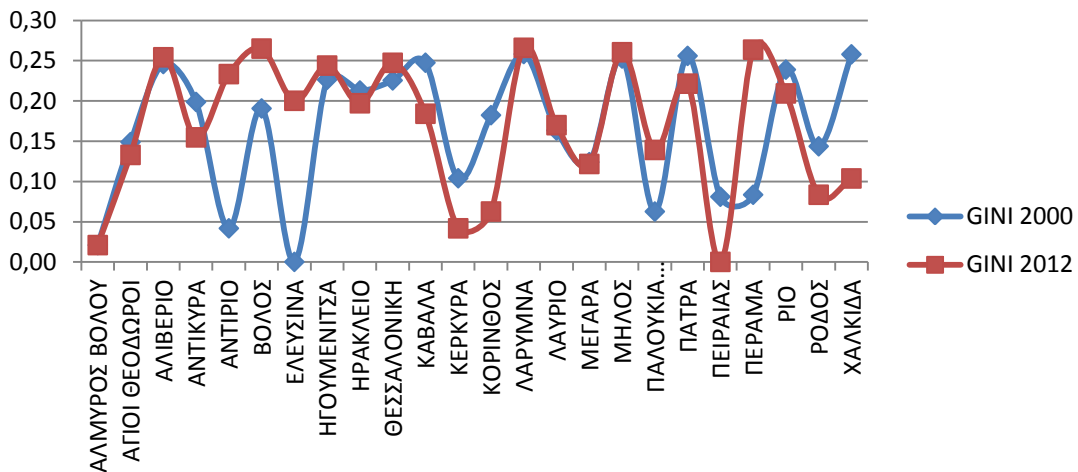
Όσον αφορά στις εισαγωγές, η ανισοκατανομή είναι μεγαλύτερη σε σχέση με το σύνολο. Αυτό φαίνεται και από την καμπύλη LORENZ αλλά και από τις τιμές του δείκτη GINI όπου σε αυτή περίπτωση ο δείκτης λαμβάνει μέγιστες τιμές που κυμαίνονται πάνω από το 0,25 (για το έτος 2012). Συνεπώς και στον τομέα των εξαγωγών η κατανομή του φόρτου για το έτος 2012 τείνει να είναι περισσότερο άνιση σε σχέση με το 2000.

Διάγραμμα 7.5: Καμπύλη LORENZ για τα έτη 2000 & 2012 (εξαγωγές)



Πηγή: ίδια επεξεργασία, στοιχεία από την Eurostat

Διάγραμμα 7.6: Ο δείκτης GINI για τα έτη 2000 & 2012 (εξαγωγές)

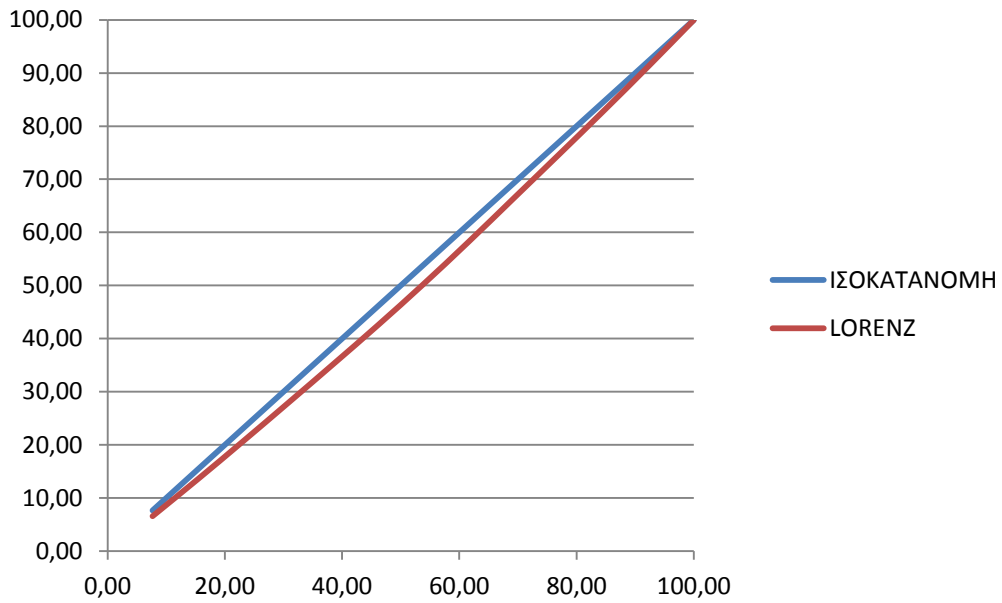


Πηγή: ίδια επεξεργασία, στοιχεία από την Eurostat

Λίγο πιο μικρή διαφορά στην κατανομή του φόρτου των εξαγωγών φαίνεται έχουν τα εμπορικά λιμάνια μεταξύ των ετών 2000 και 2012. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 7.6, οι περισσότερες τιμές του δείκτη GINI 2000 και του GINI 2012 βρίσκονται στο διάστημα μεταξύ 0,15 και 0,25.

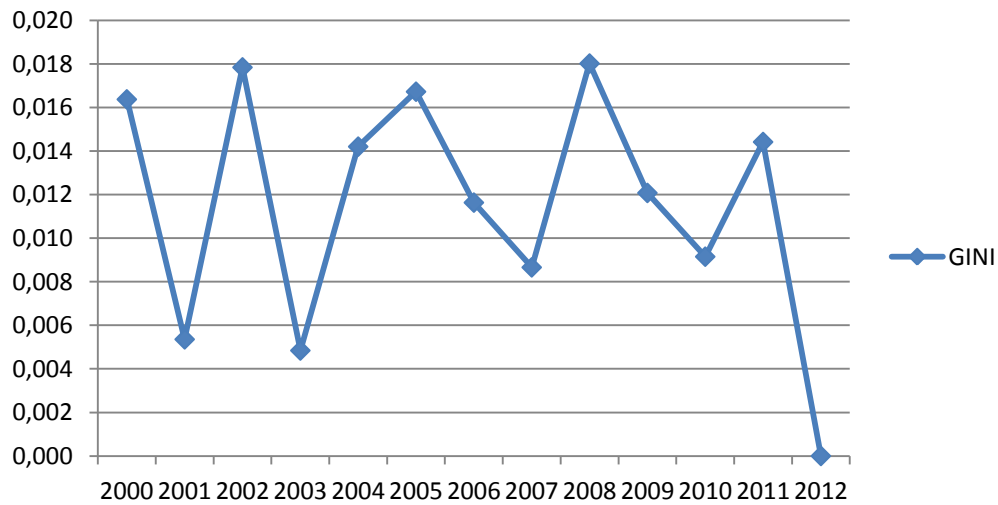
Σε εθνικό επίπεδο η κατανομή του συνολικού φόρτου για την περίοδο 2000-2012 πλησιάζει πολύ την ισοκατανομή. Οι τιμές του δείκτη GINI σε γενικές γραμμές κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα κοντά στο 0, η μεγαλύτερη τιμή σημειώνεται το έτος 2008, την χρονιά δηλαδή που ξέσπασε η οικονομική κρίση.

Διάγραμμα 7.7: Καμπύλη LORENZ για την περίοδο 2000-2012 (συνολικός φόρτος σε εθνικό επίπεδο)



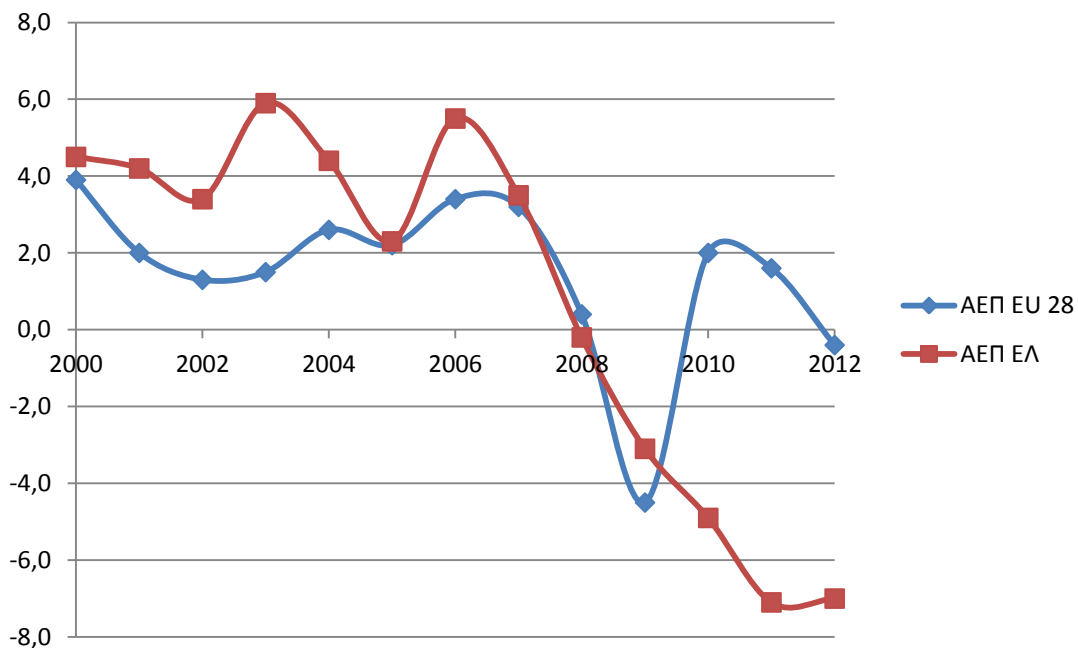
Πηγή: ίδια επεξεργασία, στοιχεία από την Eurostat

Διάγραμμα 7.8: Ο δείκτης GINI ανά έτος για την περίοδο 2000 - 2012 (συνολικό φορτίο σε εθνικό επίπεδο)



Πηγή: ίδια επεξεργασία, στοιχεία από την Eurostat

Διάγραμμα 7.9: Η πορεία του ΑΕΠ για την περίοδο 2000-2012 (ευρωπαϊκό & εθνικό επίπεδο)



Πηγή: ίδια επεξεργασία, στοιχεία από την Eurostat

Ανάλυση απόκλισης-συμμετοχής - Sift Share Analysis

Η SSA (Shift Share Analysis) χρησιμοποιείται ευρέως στην περιφερειακή ανάλυση. Εξετάζει την μεταβολή ενός περιφερειακού μεγέθους ανάλογα με τα αίτια που προκάλεσαν τη μεταβολή αυτή στη διάρκεια μια χρονικής περιόδου. Η μεταβολή ενός περιφερειακού μεγέθους διακρίνεται σε δύο συνιστώσες: (α) τη συνιστώσα της εθνικής μεταβολής και (β) τη συνιστώσα της απόκλισης. Η τελευταία περιλαμβάνει δυο επιμέρους συνιστώσες: (α') τη συνιστώσα της ομολογικής απόκλισης και (β') τη συνιστώσα της διαφορικής απόκλισης. (Πολύζος, 2011)

Ο τύπος που ισχύει είναι ο εξής:

$$R = N + M + S,$$

Όπου:

R= η συνολική μεταβολή του φόρτου E_r του λιμένα r μεταξύ των χρονικών στιγμών 2000 και 2012

N= η συνιστώσα της εθνικής συμμετοχής

M= η συνιστώσα της ομολογικής απόκλισης

S= η συνιστώσα της διαφορικής απόκλισης

Ο υπολογισμός των συνιστωσών γίνεται από τις εξής σχέσεις:

$$N = E_{r0} \left(\frac{E_{Nt}}{E_{N0}} \right) - E_{rt}$$

$$M = E_{r0} \left(\frac{E_{rt}}{E_{r0}} - \frac{E_{Nt}}{E_{N0}} \right)$$

$$S = E_{rt} - E_{r0} \left(\frac{E_{rt}}{E_{r0}} \right)$$

Εάν η ομολογική συνιστώσα είναι θετική, τότε ο λιμένας r παρουσιάζει σε εθνικό επίπεδο ρυθμό μεταβολής του εμπορικού φόρτου μεγαλύτερο από το ρυθμό μεταβολής του εμπορικού φόρτου του συνόλου των λιμένων. Στην περίπτωση που η διαφορική συνιστώσα είναι θετική, ο λιμένας παρουσιάζει ρυθμό μεταβολής του εμπορικού φόρτου μεγαλύτερο από το ρυθμό μεταβολής στο σύνολο της χώρας. (Πολύζος, 2011)

Ο Boudeville με βάση το μέγεθος και το πρόσημο της διαφορικής και ομολογικής συνιστώσας, καθόρισε 8 περιφερειακούς τύπους. Στην συγκεκριμένη περίπτωση βάση αυτών των τύπων θα γίνει η αξιολόγηση της ανάπτυξης των λιμένων. Η ερμηνεία των επιμέρους συνιστωσών της SSA, είναι αρκετά σημαντική για την ερμηνεία των περιφερειακών τύπων.

Πιο αναλυτικά, η **θετική ομολογική συνιστώσα** σημαίνει πως στον λιμένα διακινείται ικανοποιητικός όγκος φορτίου ενώ ταυτόχρονα προσφέρει τις απαραίτητες υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση των πλοίων και των φορτίων. Σε αυτή τη περίπτωση ο ρυθμός μεταβολής του φορτίου είναι μεγαλύτερος από το ρυθμό μεταβολής του συνολικού φορτίου σε εθνικό επίπεδο. Η **αρνητική ομολογική συνιστώσα** σημαίνει μικρό όγκο εμπορευμάτων και έλλειψη στον τομέα των υπηρεσιών.

1. Από την άλλη, η θετική διαφορική συνιστώσα σημαίνει ευνοϊκούς τοπικούς παράγοντες οι οποίοι αφορούν:
2. Την γεωγραφική θέση του λιμένα, και κυρίως τη γειτνίαση με έναν πόλο ανάπτυξης (π.χ, Ελευσίνα – Πειραιάς), οποίος ευνοεί τη χωρική διάχυση της ανάπτυξης
3. Την ύπαρξη ικανοποιητικών μεταφορικών υποδομών και την ικανοποιητική σύνδεσή τους. Τούτο βοηθάει στην ανάπτυξη της προσπελασιμότητας και στη μείωση του μεταφορικού κόστους
4. Την ευνοϊκή κρατική παρέμβαση για την ανάπτυξη ορισμένων λιμένων

Όταν οι παραπάνω παράγοντες δεν είναι ικανοποιητικοί η **διαφορική συνιστώσα είναι αρνητική**.

Με βάση τα αποτελέσματα της ανάλυσης απόκλισης – συμμετοχής, προσαρμόζονται τα μέτρα που προτείνει ο Stilwell (προσαρμοσμένα στην ανάπτυξη των λιμένων) και είναι τα εξής:

1. Όταν η ομολογική συνιστώσα είναι αρνητική θα πρέπει να γίνει βελτίωση στον τομέα των υπηρεσιών.
2. Όταν η διαφορική συνιστώσα είναι αρνητική θα πρέπει να γίνει βελτίωση της υποδομής.

Στον πίνακα 7.2, παρουσιάζονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της λιμενικής ανάπτυξης και τα προτεινόμενα μέτρα για τον κάθε τύπο.

Πίνακας 7.2: Ερμηνεία λιμενικών τύπων

Λιμενικός Τύπος	Κριτήρια Boudeville			Χαρακτηριστικά λιμενικής ανάπτυξης	Προτεινόμενα μέτρα
	M>0	S>0	M>S		
1	M>0	S>0	M>S	Ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών, θετικοί τοπικοί παράγοντες, ικανοποιητική υποδομή	-
2	M>0	S>0	M<S	Ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών, θετικοί τοπικοί παράγοντες, ικανοποιητική υποδομή	-
3	M>0	S<0	M>S	Ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών, αρνητικοί τοπικοί παράγοντες	Βελτίωση υποδομής
4	M<0	S>0	M<S	Μη ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών, θετικοί τοπικοί παράγοντες	Βελτίωση τομέα παροχής υπηρεσιών
5	M<0	S>0	M>S	Μη ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών, θετικοί τοπικοί παράγοντες	Βελτίωση τομέα παροχής υπηρεσιών
6	M>0	S<0	M<S	Ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών, αρνητικοί τοπικοί παράγοντες	Βελτίωση υποδομής
7	M<0	S<0	M>S	Μη ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών, αρνητικοί τοπικοί παράγοντες	Βελτίωση υποδομής & τομέα παροχής υπηρεσιών
8	M<0	S<0	M<S	Μη ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών, αρνητικοί τοπικοί παράγοντες	Βελτίωση υποδομής & τομέα παροχής υπηρεσιών

Πηγή: Πολύζος, 2011, ίδια επεξεργασία

Οι λιμένες που ανήκουν στους τύπους 1-4 αναπτύσσονται ταχύτερα από τον μέσο ρυθμό της χώρας, ενώ όσοι ανήκουν στους τύπους 5-8 αναπτύσσονται με μικρότερο ρυθμό.

Οι ταξινόμηση που έγινε στο εξεταζόμενο δείγμα λιμένων εξήγαγε τα εξής αποτελέσματα:

Πίνακας 7.3: Κατάταξη των εμπορικών λιμένων ανά λιμενικό τύπο με χρήση της SSA

Λιμάνι	Λιμενικός Τύπος
ΑΓΙΟΙ ΘΕΟΔΩΡΟΙ	3
ΑΛΙΒΕΡΙΟ	4
ΑΝΤΙΚΥΡΑ	3
ΑΝΤΙΡΙΟ	4
ΒΟΛΟΣ	5
ΕΛΕΥΣΙΝΑ	5
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	3
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	5
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	4
ΚΑΒΑΛΑ	5
ΚΕΡΚΥΡΑ	5
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	5
ΛΑΡΥΜΝΑ	3
ΛΑΥΡΙΟ	6
ΜΕΓΑΡΑ	3
ΜΗΛΟΣ	5
ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	4
ΠΑΤΡΑ	5
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	3
ΠΕΡΑΜΑ	4
ΡΙΟ	3
ΡΟΔΟΣ	5
ΧΑΛΚΙΔΑ	5

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Όπως φαίνεται σχεδόν το 45% των λιμένων του δείγματος ανήκουν στον περιφερειακό τύπο 5, δηλαδή έχουν θετικούς τοπικούς παράγοντες αλλά υστερούν σε θέματα σχετικά με την παροχή υπηρεσιών. Εδώ προτείνεται η βελτίωση όσον αφορά στον τρόπο διαχείρισης της κίνησης και στον τρόπο εξυπηρέτησης του πλοίου και του φορτίου. Ενώ το 30% κατατάσσεται στον τύπο 3 όπου η παροχή υπηρεσιών είναι ευνοϊκή, αλλά οι τοπικοί παράγοντες αρνητικοί. Σε αυτή την περίπτωση προτείνεται βελτίωση της υποδομής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

8.1 Μεθοδολογική Προσέγγιση

Όπως προαναφέρθηκε, ένα σύγχρονο λιμάνι δρα σαν μια παραγωγική μονάδα τριτογενούς παραγωγής και ο ρόλος του είναι καθαρά αναπτυξιακός σε Εθνικό αλλά και σε Τοπικό επίπεδο. Η λειτουργία του λιμανιού σαν σύγχρονη μικροοικονομική μονάδα παραγωγής, είναι πολύ σημαντική για την τοπική οικονομία και κοινωνία καθώς ενισχύει την απασχόληση και την επιχειρηματικότητα. Ακόμα, οι λιμένες συντελούν στην αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες μεταφορές έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών, ενώ στα πλαίσια μιας σύγχρονης και περισσότερο σύνθετης αντίληψης για τη λιμενική λειτουργία, επιζητείται η σύνδεση του λιμένα με τον αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή που εξυπηρετεί. (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2006)

Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη συνολική δραστηριότητα και την ανταγωνιστικότητα των λιμένων ποικίλουν, ενώ υπάρχει ένα μεγάλο εύρος προσεγγίσεων και μεθοδολογιών, οι οποίες στοχεύουν στη συσχέτιση διάφορων συνιστωσών της λειτουργίας των λιμένων με την επίδοσή τους. (Νιαβής & Πολύζος, 2009)

Οι βασικότερες προσεγγίσεις γίνονται με την βοήθεια της DEA Analysis και οικονομετρικών αναλύσεων (Tovar et al. 2007). Η DEA Analysis είναι μια παραμετρική ανάλυση δεδομένων η οποία στηρίζεται στο γραμμικό προγραμματισμό. Στόχος της είναι η μέτρηση της αποδοτικότητας των λιμένων τα οποία θεωρούνται ως παραγωγικές μονάδες που καταναλώνουν εισροές και παράγουν εκροές. Η διαδικασία

κατανάλωσης-παραγωγής προσδιορίζει το μέγεθος αποδοτικότητας ενός λιμένα. (Lee et al, 2005; Νιαβής & Πολύζος, 2009)

Η δεύτερη πιο διαδεδομένη μεθοδολογία είναι αυτή της οικονομετρικής ανάλυσης. Με αυτή τη μέθοδο εξετάζεται ο βαθμός επηρεασμού μιας σειράς παραγόντων στην επίδοση ενός λιμένα (Νιαβής & Πολύζος, 2009). Αυτή η μεθοδολογία θα χρησιμοποιηθεί στην παρούσα εργασία για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τους παράγοντες που επηρεάζουν την επιβατική κ εμπορική κίνηση στους ελληνικούς λιμένες.

8.2 Επιλογή Παραγόντων

Για την ανάλυση της αποδοτικότητας των ελληνικών λιμένων και των προσδιοριστικών της παραγόντων θα χρησιμοποιηθούν 3 υποδείγματα πολλαπλής γραμμικής παλινδρόμησης. Το πρώτο, αφορά στην εμπορική κίνηση 20 ελληνικών λιμένων για την περίοδο 2008-2012. Το δεύτερο, επικεντρώνεται στη επιβατική κίνηση της χειμερινής περιόδου 2008-2012, ενώ το τρίτο στην επιβατική κίνηση της θερινής περιόδου 2008-2012. Τα στατιστικά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν, ανακτήθηκαν από τις βάσεις δεδομένων της EUROSTAT, της ΕΛ.ΣΤΑΤ. αλλά και από τα sites των Οργανισμών των λιμένων. Και τα τρία υποδείγματα έχουν την ακόλουθη μορφή:

$$Y_i = a + \sum_i^n b_i X_i + \varepsilon_i \quad (1)$$

$$i=1,2,\dots,n, \quad a, b_i \neq 0, \quad \varepsilon_i \sim N(0, \sigma^2)$$

όπου:

Y_i = η εμπορευματική/επιβατική κίνηση του λιμένα

X_i = οι προσδιοριστικοί παράγοντες

a, b_i = οι παράμετροι του υποδείγματος

ε_i = ο διαταρακτικός όρος

Υπόδειγμα Πρώτο (Y₁) - Εμπορευματική Κίνηση¹: Εδώ χρησιμοποιήθηκαν προσδιοριστικοί παράγοντες σχετικοί με την υποδομή του λιμένα καθώς επίσης ο πληθυσμός και το ΑΕΠ της δυνητικής ενδοχώρας. Πιο αναλυτικά, συμπεριλήφθηκε η **συνολική επιφάνεια**, όπου αφορά τη συνολική επιφάνεια που έχει το εμπορικό τμήμα ενός λιμένα. Η μεταβλητή αυτή εκφράζει τη δυνατότητα παροχής λειτουργιών διαχείρισης και αποθήκευσης του φορτίου. Είναι απαραίτητο κάθε εμπορικό λιμάνι να έχει ικανοποιητική έκταση αναλογικά με τον όγκο των εμπορευμάτων που δέχεται ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα κορεσμού και συμφορήσεων. Ακόμα, συμπεριλήφθηκε ο παράγοντας **μέγιστο βύθισμα**, που ουσιαστικά εκφράζει τη δυνατότητα του λιμένα να φιλοξενήσει συγκεκριμένα πλοία βάσει του είδους κ του μεγέθους τους. Τέλος, όσον αφορά στις υποδομές, χρησιμοποιήθηκε ο **αριθμός των γερανών**, όπου προσδιορίζει τη δυνατότητα του λιμένα για γρήγορη και αποτελεσματική εξυπηρέτηση. (Νιαβής & Πολύζος, 2009)

Επίσης, έχουν συμπεριληφθεί να χαρακτηριστικά της ενδοχώρας, δηλαδή, ο **πληθυσμός της περιφέρειας** στην οποία ανήκει ο λιμένας, αλλά και το **ΑΕΠ** της περιφερειακής ενότητας.²

Υπόδειγμα Δεύτερο & Τρίτο – Επιβατική Χειμερινή (Y₂)/ Θερινή Κίνηση (Y₃)³: Αρχικά να αναφερθεί πως ο αριθμός των εξεταζόμενων επιβατικών λιμένων είναι, προφανώς πολύ μεγαλύτερος από αυτόν των εμπορικών, και ανέρχεται στους 65 λιμένες. Και εδώ όπως και στο πρώτο υπόδειγμα ως προσδιοριστικοί παράγοντες χρησιμοποιήθηκαν ο πληθυσμός της ενδοχώρας του λιμένα αφετηρίας, ο πληθυσμός του λιμένα προορισμού και το ΑΕΠ της περιφερειακής ενότητας της αφετηρίας. Ακόμα, χρησιμοποιήθηκε ο **αριθμός των δρομολογίων** με αφετηρία το εξεταζόμενο λιμάνι, ο παράγοντας αυτός επιλέχθηκε διότι η ύπαρξη σταθερών και πολλών δρομολογίων κάνει περισσότερο ανταγωνιστικό το λιμάνι. Τέλος, συμπεριλήφθηκε η **μέση διανυόμενη απόσταση** από το λιμάνι αφετηρίας προς τους προορισμούς.

¹ Το Y₁ εκφράζει τη εμπορευματική κίνηση η οποία υπολογίστηκε ως ο μέσος όρος του εμπορικού φόρτου της περιόδου 2008-2012

² Υπολογίστηκε ο μέσος πληθυσμός των περιφερειών για την περίοδο 2008-2012, ενώ το ΑΕΠ των περιφερειακών ενότητων αναφέρεται στο έτος 2012.

³ Το Y₂ εκφράζει την επιβατική χειμερινή κίνηση η οποία υπολογίστηκε ως ο μέσος όρος των επιβατών της χειμερινής περιόδου 2008-2012, ομοίως υπολογίστηκε η θερινή κίνηση για το Y₃

8.3 Αξιολόγηση Αποτελεσμάτων

Υπόδειγμα Πρώτο (Y_1) - Εμπορευματική Κίνηση: Με τη βοήθεια του στατιστικού πακέτου SPSS 20 και με την εφαρμογή της μεθόδου MLR (Multiple Linear Regression) έγινε ο υπολογισμός της συσχέτισης της εξαρτημένης μεταβλητής Y με τις ανεξάρτητες μεταβλητές X .

Πίνακας 8.1. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR

Ανεξάρτητες Μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων	Τιμή t	Έλεγχος σημαντικότητας t	Ανοχή
Σταθερά	12727,318	1,158	0,266	
X1(POP_NUTSII)	0,001	0,448	0,661	0,116
X2(γερανοί)	781,447	1,611	0,130	0,870
X3(βύθισμα)	-1025,718	-0,943	0,362	-0,358
X4(εμβαδό γηπέδου εγκαταστάσεων)	0,003	0,243	0,812	0,113
X5(AEΠNUTSIII)	-0,003	-0,077	0,940	-0,019

$R^2=0,740$ Adjusted $R^2=0,576$ $N=20$

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Όπως παρατηρείται τα αποτελέσματα δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικά. Το t λαμβάνει στις μεταβλητές X_5 και X_4 μικρές τιμές, ενώ ταυτόχρονα οι συντελεστές ανοχής είναι σχετικά υψηλοί με το ενδεχόμενο εμφάνισης πολυσυγγραμικότητας. Επαναυπολογίζεται η εξίσωση (1) με την απαλοιφή της μεταβλητής X_5 και τα νέα αποτελέσματα φαίνονται στον πίνακα 8.2..

Πίνακας 8.2. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR χωρίς την μεταβλητή X_5

Ανεξάρτητες Μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων	Τιμή t	Έλεγχος σημαντικότητας t	Ανοχή
Σταθερά	12635,444	1,196	0,250	
X1(POP_NUTSII)	0,000	0,501	0,624	0,105
X2(γερανοί)	770,057	1,726	0,105	0,857
X3(βύθισμα)	-1016,918	-0,973	0,346	-0,355
X4(εμβαδό γηπέδου εγκαταστάσεων)	0,003	0,273	0,789	0,120
$R^2=0,740$ Adjusted $R^2=0,617$ N=20				

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το Adjusted R^2 αυξήθηκε. Ωστόσο, οι υπόλοιπες μεταβλητές συνεχίζουν να μην είναι στατιστικά σημαντικές. Για το λόγο αυτό επαναυπολογίζεται η εξίσωση (1) απαλείφοντας αυτή τη φορά την μεταβλητή X_4 , που παρουσιάζει την χαμηλότερη τιμή t. Με αυτό τον τρόπο προκύπτει ο πίνακας 8.3.

Πίνακας 8.3. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR χωρίς την μεταβλητή X_4

Ανεξάρτητες Μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων	Τιμή t	Έλεγχος σημαντικότητας t	Ανοχή
Σταθερά	12151,061	1,202	,247	
X1(POP_NUTSII)	,000	,480	,637	,097
X2(γερανοί)	855,986	2,792	,013	,953
X3(βύθισμα)	-957,574	-,965	,349	-,335
$R^2=0,7438$ Adjusted $R^2=0,651$ N=20				

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Συνεπώς, το Adjusted R^2 αυξήθηκε και θεωρείται στατιστικά σημαντικό, οι τιμές του t είναι ικανοποιητικές και στατιστικά σωστές. Όπως φαίνεται, η σχέση του εμπορικού φόρτου και του πληθυσμού της ενδοχώρας του λιμένα, είναι θετική. Με άλλα λόγια, όσο περισσότερος είναι ο πληθυσμός, τόσο περισσότερο θα είναι και το διακινούμενο φορτίο. Αυτό είναι λογικό, ο πληθυσμός αυτός αποτελεί τους δυνητικούς χρήστες των εμπορευμάτων, ή τους δυνητικούς εργαζόμενους σε

σχετικούς τομείς. Όσο πιο μεγάλος είναι ο πληθυσμός τόσο πιο πολλές είναι οι ανάγκες για εισαγωγή προϊόντων.

Ακόμα θετική είναι και η σχέση της εξαρτημένης μεταβλητής με τον αριθμό των γεραμών. Δηλαδή, ο αριθμός των γεραμών είναι ανάλογος του εμπορικού φόρτου. Η εξήγηση αυτής της σχέσης έγκειται στο γεγονός πως η φορτοεκφόρτωση είναι ταχύτερη, πράγμα που συμφέρει από άποψη κόστους, και είναι ένας παράγοντας που κάνει ανταγωνιστικό ένα λιμάνι και προσελκύει περισσότερους πελάτες.

Αντίθετη με τις προσδοκίες, είναι η σχέση του βυθίσματος των κρηπιδωμάτων με την εξαρτημένη μεταβλητή. Αυτό είναι παράδοξο, αλλά ίσως μπορεί να εξηγηθεί διότι, μεγάλο μέρος του δείγματος αφορά μικρά λιμάνια, όπως για παράδειγμα το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, το οποίο έχει βύθισμα -6 μέτρα. Δηλαδή, δέχονται πολλά αλλά μικρά πλοία.

Υπόδειγμα Δεύτερο (Y₂)– Επιβατική Χειμερινή: Σε αυτό το μοντέλο εξετάζεται η σχέση που έχει η επιβατική κίνηση ενός λιμένα την χειμερινή περίοδο με μια σειρά παραγόντων όπως αναφέρθηκαν παραπάνω, υπενθυμίζεται πως τα εξεταζόμενα λιμάνια είναι 65.

Πίνακας 8.4. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR

Ανεξάρτητες Μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων	Τιμή t	Έλεγχος σημαντικότητας t	Ανοχή
Σταθερά	-32165,821	-,245	,807	
X1(δρομολόγια)	16262,089	,985	,329	,147
X2(POPαφετηρίαςNUTSII)	,149	,847	,400	,441
X3(POPπροορισμούNUTSII)	-,004	-,099	,921	-,015
X4(μέση απόσταση)	-117,001	-,111	,912	-,015
X5(AEIPNUTSIII)	-,126	-,020	,984	-,011

$R^2=0,594$ Adjusted $R^2=0,525$ $N=65$

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τα αποτελέσματα από την πρώτη εφαρμογή δεν είναι ικανοποιητικά. Η τιμή t της μεταβλητής X₅ είναι αρκετά χαμηλή για αυτό τον λόγο επαναλαμβάνεται ο υπολογισμός χωρίς αυτή την μεταβλητή.

Πίνακας 8.5. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR χωρίς την μεταβλητή X_5

Ανεξάρτητες Μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων	Τιμή t	Έλεγχος σημαντικότητας t	Ανοχή
Σταθερά	-30503,619	-,303	,763	
X1(δρομολόγια)	16240,342	,994	,324	,147
X2(POPαφετηρίαςNUTSII)	,146	3,252	,002	,431
X3(POPπροορισμούNUTSII)	-,004	-,107	,915	-,016
X4(μέση απόσταση)	-116,641	-,112	,911	-,014

$R^2=0,594$ Adjusted $R^2=0,540$ $N=65$

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το Adjusted R^2 αυξήθηκε ελάχιστα, οι τιμές των t είναι σε ικανοποιητικά επίπεδα σε συνδυασμό με το επίπεδο ανοχής και τις τιμές σημαντικότητας του t. Παρατηρείται πως η σχέση του παράγοντα του αριθμού των δρομολογίων με την επιβατική κίνηση είναι θετική. Λογικό, καθώς όσο περισσότερα δρομολόγια ξεκινούν από ένα λιμάνι τόσο μεγαλύτερος θα είναι και ο όγκος επιβατών που θα εξυπηρετεί.

Όπως προαναφέρθηκε ο αριθμός των δρομολογίων αφορά μόνο το εξεταζόμενο λιμάνι, δηλαδή το λιμάνι αφετηρίας, έτσι με την ίδια λογική εξεταστική η σχέση που έχει ο πληθυσμός στις ενδοχώρες της αφετηρίας σε επίπεδο NUTS II, με την επιβατική κίνηση. Σύμφωνα, λοιπόν, με τα αποτελέσματα η σχέση είναι θετική, που σημαίνει πως όσο περισσότερος είναι ο πληθυσμός της ενδοχώρας της αφετηρίας τόσο περισσότερη είναι η επιβατική κίνηση. Αυτό, μπορεί να βασιστεί στο γεγονός πως ο Πειραιάς, για παράδειγμα, έχει πολύ μεγαλύτερη ενδοχώρα και άρα πολύ περισσότερους χρήστες να εξυπηρετήσει από ότι ένα μικρό απομακρυσμένο νησί σαν η Χάλκη.

Αντίθετα, η σχέση του πληθυσμού της ενδοχώρας του προορισμού με την εξαρτημένη μεταβλητή είναι αρνητική. Τούτο μπορεί να οφείλεται στο γεγονός πως ένα μεγάλο ποσοστό του δείγματος είναι λιμένες νησιών, που εκ των πραγμάτων ο πληθυσμός των ηπειρωτικών περιφερειών είναι μεγαλύτερος από αυτόν των νησιωτικών περιφερειών. Για παράδειγμα η Ρόδος, εξεταζόμενη ως αφετηρία εξυπηρετεί προορισμού με μεγαλύτερο πληθυσμό, όπως οι Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου, Κρήτης και Αττικής, ενώ ο πληθυσμός της ενδοχώρας της είναι πολύ μικρότερος.

Τέλος, αρνητική φαίνεται να είναι η σχέση μεταξύ της χειμερινής κίνησης και της μέσης διανυομένης απόστασης. Αυτό, σημαίνει πως όσο μικρότερη είναι η απόσταση του προορισμού από την αφετηρία τόσο περισσότερος είναι ο επιβατικός φόρτος. Για παράδειγμα, τα δρομολόγια από Πειραιά με προορισμό την Κάλυμνο έχουν λιγότερη επιβατική κίνηση απ' ό,τι τα δρομολόγια με προορισμό τη Σαλαμίνα. Αυτό, ίσως οφείλεται στον ανταγωνισμό μεταξύ των θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών, που έχουν τα απομακρυσμένα νησιά. Συνήθως, και ανάλογα με τις ανάγκες του χρήστη, συμφέρει σε περιπτώσεις όπως αυτή της Καλύμνου η προσέγγιση του προορισμού με αεροπλάνο.

Υπόδειγμα Τρίτο (Y₃)– Επιβατική Θερινή Κίνηση: Σε αυτή τη περίπτωση μελετάται η σχέση που έχει ο επιβατικός φόρτος με τους παράγοντες που προαναφέρθηκαν και συμπεριλήφθηκαν στο υπόδειγμα Y₂. Όπως φαίνεται στον πίνακα 8.5 τα αποτελέσματα δεν ικανοποιούν τις αρχικές υποθέσεις.

Πίνακας 8.6. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR

Ανεξάρτητες Μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων	Τιμή t	Έλεγχος σημαντικότητας t	Ανοχή
Σταθερά	-161943,405	-,811	,420	
X1(δρομολόγια)	65162,479	2,595	,012	,367
X2(POPαφετηρίαςNUTSII)	,460	1,718	,091	,849
X3(POPπροορισμούNUTSII)	-,025	-,432	,667	-,063
X4(μέση απόσταση)	151,395	,095	,925	,012
X5(AEΠNUTSIII)	-8,058	-,841	,404	-,425

$R^2=0,673$ Adjusted $R^2=0,611$ N=65

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Οι τιμές των t στον έλεγχο σημαντικότητας είναι υψηλές, με την μεταβλητή X₄ να αποκλίνει σημαντικά. Συνεπώς, επαναυπολογίζεται η εξίσωση (1) χωρίς τη μεταβλητή X₄ και προκύπτουν τα αποτελέσματα που αναγράφονται στον πίνακα 8.6.

Πίνακας 8.7. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR χωρίς την μεταβλητή X_4

Ανεξάρτητες Μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων	Τιμή t	Έλεγχος σημαντικότητας t	Ανοχή
Σταθερά	-157662,363	-,818	,417	
X1(δρομολόγια)	66186,673	2,945	,005	,373
X2(POΡαφετηρίαςNUTSII)	,460	1,734	,088	,850
X3(POΡπροορισμούNUTSII)	-,026	-,455	,651	-,065
X5(AEΠNUTSIII)	-8,073	-,850	,399	-,426

$R^2= 0,673$ Adjusted $R^2= 0,624$ N=65

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το Adjusted R^2 αυξήθηκε, ωστόσο η μεταβλητή X_3 δεν είναι στατιστικά σημαντική, και γι' αυτό επαναυπολογίζεται το υπόδειγμα μόνο με τις μεταβλητές X_1 , X_2 , X_5 οπότε και προκύπτει ο πίνακας 8.6.

Πίνακας 8.8. Αποτελέσματα της εξίσωσης (1) με τη μέθοδο MLR χωρίς την μεταβλητή X_3

Ανεξάρτητες Μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρω ν	Τιμή t	Έλεγχος σημαντικότητας t	Ανοχή
Σταθερά	-188258,961	-1,049	,298	
X1(δρομολόγια)	61486,165	3,101	,003	,346
X2(POΡαφετηρίαςNUTSII)	,472	1,801	,077	,873
X5(AEΠNUTSIII)	-9,069	-,988	,327	-,478

$R^2= 0,670$ Adjusted $R^2= 0,634$ N=65

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το Adjusted R^2 αυξήθηκε, και οι υπόλοιπες μεταβλητές δείχνουν να είναι στατιστικά σημαντικές. Η σχέση μεταξύ του αριθμού των δρομολογίων και του επιβατικού φόρτου είναι θετική, όπως παρατηρήθηκε και στο υπόδειγμα Y_2 , καθώς όσο περισσότερα δρομολόγια ξεκινούν από έναν λιμένα τόσο περισσότερος θα είναι και ο εξυπηρετούμενος πληθυσμός του λιμένα αφετηρίας.

Επιπρόσθετα, θετική φαίνεται να είναι και η σχέση μεταξύ της εξαρτημένης μεταβλητής και του πληθυσμού αφετηρίας. Όμοια είναι αυτή η σχέση και στο υπόδειγμα Y_2 . Αυτό όπως δικαιολογήθηκε παραπάνω οφείλεται στο ότι οι λιμένες αφετηρίας, είναι κυρίως ηπειρωτικοί και οι περιφέρειες στις οποίες ανήκουν είναι πληθυσμιακά μεγαλύτερες από τις νησιωτικές.

Αντίθετα η σχέση μεταξύ του επιβατικού θερινού φόρτου με το ΑΕΠ της Π.Ε. του λιμένα αφετηρίας είναι αρνητική, διότι όπως ειπώθηκε παραπάνω ο πληθυσμός την Π.Ε. είναι πολύ μικρότερος από αυτόν που πραγματικά εξυπηρετεί το λιμάνι αφετηρίας.

8.4 Συμπεράσματα Κεφαλαίου

Συνοψίζοντας, οι βασικοί παράγοντες, που επηρεάζουν τον εμπορικό φόρτο, αφορούν τον εξυπηρετούμενο πληθυσμό της ενδοχώρας και την παροχή υπηρεσιών, δηλαδή, τον αριθμό των γερανών (πόσο γρήγορα μπορεί να γίνει η φορτοεκφόρτωση ενός πλοίου) και το βύθισμα που έχει ο λιμένας, που ορίζει ποιου μεγέθους πλοία μπορεί να δεχτεί.

Όσον αφορά στην επιβατική κίνηση του χειμερινού εξαμήνου, συμπεραίνεται πως ο επιβατικός φόρτος αυτήν την εποχή επηρεάζεται από τον αριθμό των δρομολογίων, από τον πληθυσμό του λιμένα αφετηρίας και από τον πληθυσμό της ενδοχώρας του λιμένα προορισμού, ενώ ταυτόχρονα σημασία μεγάλη έχει και η μέση απόσταση των δρομολογίων. Από την άλλη, την θερινή περίοδο, ο επιβατικός φόρτος, επηρεάζεται από τρεις μόνο παράγοντες, από τον αριθμό των δρομολογίων, από τον εξυπηρετούμενο πληθυσμό της ενδοχώρας της αφετηρίας και το μέγεθος του ΑΕΠ της Περιφερειακής Ενότητας στην οποία ανήκει ο λιμένας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: SWOT ANALYSIS ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Έπειτα από τη μελέτη και την ανάλυση της κατάστασης των ελληνικών λιμένων, και την επεξήγηση της σημασίας που έχει η ένταξής τους στο Ευρωπαϊκό, Μεσογειακό και στο Περιβάλλον της Μαύρης Θάλασσας και των Παρευξείνιων περιοχών παρατίθενται συγκεντρωτικά δυνατά και τα αδύνατα σημεία, τις ευκαιρίες και τις απειλές που προκύπτουν για τους ελληνικούς λιμένες (SWOT Analysis).

Οι δυνάμεις των ελληνικών λιμένων είναι οι εξής:

1. Ποικιλία λιμένων με ευρεία γεωγραφική διασπορά, και με πολλαπλές χρήσεις που μπορούν να εξυπηρετήσουν διάφορες ανάγκες.
2. Εξειδικευμένη γνώση και ανεπτυγμένες δεξιότητες του εργατικού δυναμικού της χώρας όπως προέκυψε από την μακρά ενασχόληση των Ελλήνων με τη θάλασσα.
3. Η στρατηγική θέση της Ελλάδας στον χώρο της Μεσογείου δίνει στα λιμάνια πληθώρα συγκριτικών πλεονεκτημάτων και ενισχύει το ρόλο τους στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο ιδιαίτερα σε σχέση με τις Βαλκανικές και τις παρευξείνιες χώρες, που αποτελούν δυνητική ενδοχώρα για τα ελληνικά λιμάνια.
4. Ο σημαντικός ο ρόλος του λιμένα Πειραιά στη θαλάσσια διακίνηση και διαμετακόμιση Ε/Κ στην Ανατολική Μεσόγειο.
5. Η σημαντικά αναβαθμισμένη υποδομή των Ελληνικών Λιμένων από το 1993 έως και σήμερα.
6. Η ένταξη σημαντικού αριθμού ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας στο σύστημα Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

7. Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδας σε συνδυασμό με το μεγάλο μήκος ακτογραμμής προσδίδουν μοναδικά χαρακτηριστικά στην Τουριστική Ανάπτυξη της Ελλάδας.
8. Το ανεπτυγμένο δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών και έχει τη δυνατότητα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

Οι αδυναμίες των Ελληνικών λιμένων είναι οι εξής:

1. Οι ελλείψεις που παρουσιάζονται στις υποδομές και ανωδομές των λιμένων για την υποδοχή κρουαζιέρας και για την εξυπηρέτηση εμπορικών πλοίων νέας γενιάς.
2. Η ανεπαρκής σύνδεση των λιμανιών της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα χερσαία και εναέρια δίκτυα μεταφορών και η περιορισμένη δυνατότητα συνδυασμένων μεταφορών.
3. Το πολύπλοκο θεσμικό πλαίσιο, αποτελεί τροχοπέδη στην εφαρμογή των Ευρωπαϊκών οδηγιών σχετικά με τη διαχείριση φορτίων και επιβατών, την ασφάλεια των λιμένων και την προστασία του περιβάλλοντος.
4. Στο οργανωτικό μοντέλο λιμένων δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός των επιχειρησιακών λιμενικών δραστηριοτήτων από τις διοικητικές, με αποτέλεσμα η ίδια η διοικητική αρχή να ενεργεί ως εκμισθωτής γης, ως εργοδότης, ως λιμενικός εργολάβος ή ως συντηρητής μηχανημάτων.
5. Η υψηλή εξάρτηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και η αδυναμία εθνικής χρηματοδότησης για την έναρξη/ αποπεράτωση έργων και υποδομών.

Οι ευκαιρίες των Ελληνικών Λιμένων είναι οι εξής:

1. Η εξειδίκευση βάσει συγκριτικών πλεονεκτημάτων, όπως η γεωγραφική θέση, η συσχέτιση με τα ΔΔΜ, η δυνατότητα εξυπηρέτησης συνδυασμένων και η υιοθέτηση αναπτυξιακών σχεδίων ανάλογα με την εξειδίκευση.
2. Η ενδυνάμωση του ρόλου των ελληνικών λιμένων ως «πύλη εισροής» προς τα Βαλκάνια και τις παρευξείνιες χώρες, με την πλήρη υιοθέτηση των ΔΔΜ.
3. Το άνοιγμα προς τον ιδιωτικό τομέα με δύο μορφές. Η πρώτη θα αφορά τα ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια για συνεργασία στην ανάπτυξη των λιμένων, όπως στη βελτίωση των υποδομών και των ανωδομών και τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των λιμένων και η δεύτερη στην παραχώρηση δικαιωμάτων

αξιοποίησης και ανάπτυξης συγκεκριμένης λιμενικής δραστηριότητας σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, με κατάλληλη εμπειρία και θέση στην παγκόσμια αγορά, αλλά με την υποχρέωση υλοποίησης των αναγκαίων επενδύσεων.

4. Η πλήρης ανάπτυξη, οργάνωση και λειτουργία τουριστικών λιμένων σε δίκτυα μαρίνων με παροχή υπηρεσιών σε ιδιωτικά τουριστικά σκάφη.
5. Η μεγαλύτερη αξιοποίηση των ελληνικών λιμένων ως Home Ports για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και την προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδήματος.

Ως κίνδυνοι για τα Ελληνικά Λιμάνια μπορούν να θεωρηθούν οι εξής:

1. Η μη επαρκής σύνδεση των λιμένων με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών περιορίζει τις δυνατότητες των συνδυασμένων μεταφορών.
2. Ο έντονος ανταγωνισμός από λιμένες της Αδριατικής, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας, οι οποίοι λειτουργούν ως διαμετακομιστικά κέντρα για το διεθνές εμπόριο ή ως οργανωμένοι λιμένες υποδοχής τουριστικών σκαφών.
3. Η παρατεινόμενη παγκόσμια οικονομική ύφεση που επιφέρει μείωση της ζήτησης για εμπορεύματα και κατά συνέπεια μείωση των θαλάσσιων μεταφορών.
4. Οι πολύπλοκες, αναποτελεσματικές και χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, χρηματοδότησης των απαιτούμενων για την ανάπτυξη έργων και υποδομών, λόγω της αλληλοεπικάλυψης αρμοδιοτήτων και της πληθώρας των αδειοδοτήσεων.
5. Η χαμηλή απορρόφηση των Κοινοτικών χρηματοδοτήσεων και η απώλεια σημαντικών κονδυλίων, λόγω του δαιδαλώδη τρόπου διοίκησης.

Πίνακας 9.1: SWOT Analysis Ελληνικών Λιμένων

SWOT ANALYSIS	
Δυνάμεις	Αδυναμίες
<ol style="list-style-type: none"> 1. Μεγάλος αριθμός λιμένων - Γεωγραφική διασπορά 2. Εξειδικευμένη γνώση και ανεπτυγμένες δεξιότητες του εργατικού δυναμικού της χώρας 3. Ισχυρή γεωπολιτική θέση στον χώρο της Μεσογείου 4. Σημαντικός ρόλος του λιμένα Πειραιώς στην θαλάσσια διακίνηση και διαμετακόμιση φορτίων στην Ανατολική Μεσόγειο 5. Σημαντικά αναβαθμισμένη υποδομή από το 1993 έως σήμερα 6. Ένταξη αρκετών λιμένων της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας στο TEN-Ta 7. Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδας 8. Ανεπτυγμένο δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ελλείψεις σε υποδομές και υπηρεσίες των λιμένων 2. Ανεπαρκής σύνδεση των θαλάσσιων δικτύων με τα χερσαία και τα εναέρια δίκτυα (συνδυασμένες μεταφορές) 3. Σύνθετο θεσμικό πλαίσιο 4. Πολυπλοκότητα θεσμών και θεσμικών οργάνων - Διασπορά αρμοδιοτήτων μεταξύ των υπηρεσιών 5. Αδυναμία εθνικής χρηματοδότησης
Ευκαιρίες	Απειλές
<ol style="list-style-type: none"> 1. Εξειδίκευση βάσει συγκριτικών πλεονεκτημάτων (γεωγραφική θέση) 2. Ενδυνάμωση του ρόλου ως πύλη προς Βαλκάνια και Παρευξείνιες χώρες 3. Άνοιγμα προς τον ιδιωτικό τομέα 4. Αναζωογόνηση των τοπικών οικονομιών με την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών προς τις δραστηριότητες του λιμένα 5. Πλήρης ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων σε δίκτυα μαρίνων 6. Μεγαλύτερη αξιοποίηση ως Home Ports για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Περιορισμός της δυνατότητας συνδυασμένων μεταφορών - Μη επαρκής σύνδεση με τα χερσαία δίκτυα 2. Έντονος ανταγωνισμός από τους λιμένες των γειτονικών χωρών 3. Μείωση της ζήτησης στα εμπορεύματα από την παρατεινόμενη οικονομική κρίση 4. Πολύπλοκες και αναποτελεσματικές διαδικασίες έγκρισης και χρηματοδότησης έργων 5. Χαμηλή απορρόφηση των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Συνεπώς, βάσει των βασικών προβλημάτων και τις αδυναμίες, αλλά και τις ευκαιρίες που παρουσιάζει το ελληνικό λιμενικό σύστημα και σε συνδυασμό με το αναπτυσσόμενο διεθνές περιβάλλον, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανέπτυξε συγκεκριμένο στρατηγικό σχεδιασμό, όπως φαίνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Διάγραμμα 9.1 Στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη των Ελληνικών Λιμένων



Πηγή: ΥΝΑ, 2013, ίδια επεξεργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι λιμένες αποτελούν σημαντική πηγή ανάπτυξης και οικονομικής ευρωστίας. Τα τελευταία χρόνια οι λιμένες γνωρίζουν μεγάλη αύξηση των κινήσεων τους, γεγονός που επηρεάζεται από την αυξανόμενη ζήτηση του θαλάσσιου εμπορίου. Η αύξηση αυτή οφείλεται στο ότι το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών είναι μικρότερο από κάθε άλλο είδος μεταφοράς.

Ο σύγχρονος λιμενικός οργανισμός δεν είναι μια ανεξάρτητη επιχειρηματική οντότητα, η οποία παράγει μια και μόνο υπηρεσία. Αυτό είναι, ίσως, το βασικότερο χαρακτηριστικό του. Εντός των ορίων ενός λιμένα, λαμβάνουν χώρα πλήθος δραστηριοτήτων με διαφορετικά χαρακτηριστικά, τούτο οδηγεί σε διάφορους τρόπους διοικητικών σχημάτων των λιμενικών οργανισμών.

Η ανάγκη για γρήγορη και καλύτερη ανάπτυξη των λιμένων και προσέγγισης κεφαλαίων αλλά και η παράλληλη ανάγκη και σωστή διαχείριση είναι αποτέλεσμα της τάσης ιδιωτικοποίησης των λιμένων και περιορισμού του κρατικού παράγοντα. Οι παράγοντες που έχουν ενισχύσει τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα είναι η εύρεση νέων μορφών χρηματοδότησης για το λιμάνι, η μείωση του δημοσίου χρέους και η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των λιμενικών εργασιών. Η σύγχρονη τάση είναι η συνύπαρξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, με το ιδιοκτησιακό καθεστώς να παραμένει υπό κρατικό έλεγχο και οι διάφορες λειτουργίες να παραχωρούνται σε ιδιώτες. Ως γνωστόν οι ιδιώτες έχουν σκοπό την μεγιστοποίηση του κέρδους, ενώ ο δημόσιος τομέας είναι προσανατολισμένος περισσότερο στις κοινωνικές υπηρεσίες. Με άλλα λόγια, ο ρόλος του δημοσίου είναι η δημιουργία των κατάλληλων δομών και του κατάλληλου περιβάλλοντος όπου γίνεται ευνοϊκή και συμφέρουσα η ανάπτυξη των λιμενικών δραστηριοτήτων.

Παρόλα αυτά είναι εμφανής και έντονη η τάση στην παροχή εξειδικευμένων και φιλικών, προς τον χρήστη, λιμενικών υπηρεσιών. Μέχρι τη δεκαετία του 1960 η μεταφορά του γενικού φορτίου γινόταν με διάφορους τύπους συσκευασίας και τα με πλοία μικρού μεγέθους. Η διαδικασία αυτή ήταν εντάσεως εργασίας και τα πλοία καταναλώναν σημαντικό χρόνο στα λιμάνια κατά τη φορτοεκφόρτωση. Την επανάσταση στη μεταφορά έφερε η εμπορευματοκιβωτιοποίηση. Η διαδικασία αυτή βελτίωσε αρκετά την αξιοπιστία της μεταφορικής αλυσίδας ενώ παράλληλα ενίσχυσε την αλληλεξάρτηση της Λιμενικής Βιομηχανίας και του Διεθνούς Εμπορίου.

Τη φιλοσοφία αυτή που κυριαρχεί διεθνώς, πάνω στο ιδιοκτησιακά καθεστώς και στα διοικητικά σχήματα, έτσι, ακολουθεί και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Απώτερος σκοπός είναι η μείωση του κρατικού μονοπωλίου στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η αύξηση του ανταγωνισμού με γνώμονα πάντα τις ιδιαιτερότητες του εκάστοτε λιμένα. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης γίνεται μέσω των θαλάσσιων λεωφόρων, ενώ το 35% του ενδοκοινοτικού εμπορίου διακινείται από τα λιμάνια.

Οι συνεχείς αλλαγές στις οικονομικές και θεσμικές συνθήκες στην Ευρώπη, κάνουν τον ανταγωνισμό ιδιαίτερα δυναμικό. Σημαντικός παράγοντας στην διαφοροποίηση των Ευρωπαϊκών λιμένων από τους υπόλοιπους αποτελεί η προσπάθεια ένταξής τους σε ένα κοινό δίκτυο, το Διερωπαϊκό δίκτυο Μεταφορών (TEN-T). Η ένταξη σε αυτό το δίκτυο γίνεται μέσω της υιοθέτησης ενός κοινού νομοθετικού πλαισίου που σαν κύριο μέλημα έχει την αποδοτική χρήση των λιμενικών πόρων και τη βιώσιμη ανάπτυξη της διακίνησης των εμπορευμάτων. Με αυτόν τον τρόπο, τα λιμάνια δεν λειτουργούν σαν αυτόνομοι και ανεξάρτητοι οργανισμοί, αλλά σαν μέλη-κρίκοι ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφοράς.

Όσον αφορά στην ελληνική λιμενική πραγματικότητα, οι ελληνικοί λιμένες είναι δημόσιας διαχείρισης. Ο κρατικός παράγοντας είναι πολύ έντονος σε όλα τα λιμάνια της χώρας, παρόλο που κάποιες αρμοδιότητες παραχωρούνται σε ιδιώτες, όπως στον Πειραιά και στην Θεσσαλονίκη. Γενικά, οι ελληνικοί λιμένες κατέχουν στρατηγική θέση, δεδομένου της γεωγραφικής θέσης της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων. Εξίσου σημαντική είναι και η ανάπτυξη των γειτονικών (αναπτυσσόμενων) χωρών γεγονός που επηρεάζει θετικά το θαλάσσιο εμπόριο. Αυτοί οι παράγοντες, δηλαδή η γεωγραφική θέση και η γειτνίαση με τις αναπτυσσόμενες χώρες δίνουν τη δυνατότητα στους ελληνικούς λιμένες για περαιτέρω ανάπτυξη.

Με βάση τα όσα προαναφέρθηκαν στον κεφάλαιο 8, οι παράγοντες που επηρεάζουν τον επιβατικό και εμπορευματικό φόρτο, σε γενικές γραμμές αφορούν το οικονομικό περιβάλλον, στο οποίο ανήκει ο λιμένας, τις υποδομές και τις υπηρεσίες που προσφέρει. Συνεπώς, κρίνεται απαραίτητος ο συνεχής εκσυγχρονισμός των υποδομών – υπηρεσιών, ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα. Ζωτικής σημασίας είναι η προσαρμογή των Ελληνικών μεταφορικών δικτύων στο διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών. Εφόσον, αναβαθμιστούν όλα αυτά η ελληνικοί λιμένες, θα αποτελέσουν κρίκους βαρύνουσας σημασίας, τόσο στην εφοδιαστική αλυσίδα όσο και στην επιβατική κίνηση. Αυτή η αναβάθμιση είναι ο καταλύτης της ελληνικής οικονομίας, τόσο σε τοπικό, όσο σε περιφερειακό αλλά και εθνικό επίπεδο.

Το εμπόριο υπήρχε και στο παρελθόν και θα συνεχίσει να υπάρχει όσο υπάρχει η ανάγκη των ανθρώπων να επικοινωνούν και να συναλλάσσονται, ενώ όσο τα εμπορεύματα βρίσκονται μακριά από τους καταναλωτές, η διακίνηση των αγαθών διαμέσου θαλάσσης θα παραμένει στο επίκεντρο της εμπορικής δραστηριότητας. Γι' αυτό τον λόγο τα ελληνικά λιμάνια οφείλουν να γίνουν ανταγωνιστικά, ώστε να μπορούν να ανταποκρίνονται στις τάσεις του παγκόσμιου εμπορίου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ανδρικοπούλου, Ε. (1995). *Οι Περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση*. Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο

Ανδρικοπούλου, Ε., Καυκαλάς, Γ. (1985). *Η Ρύθμιση του Περιφερειακού Χώρου, Θεωρία και Πρακτική*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Παρατηρητή

Αντωνίου, Α., Παππά, Σ., Παπαδόπουλος, Χ. (2013). «Εφοδιαστική Αλυσίδα και Λιμένες» (ανέκδοτη εργασία). Χίος: Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλιακών και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Αμοιραλή, Κ. (2008). «Πρόσφατες Εξελίξεις στην Αγορά Διεθνών Θαλάσσιων Μεταφορών» (ανέκδοτη μεταπτυχιακή διατριβή). Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Αργύρης, Α. (1985). *Οικονομική του Χώρου, Θεωρία του Τόπου Εγκατάστασης*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Κυριακίδη

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010). *Ναυλώσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

Chlomoudis, C. and Pallis A. (1997). Investments in Transport Infrastructure: Have the EU Initiatives Promoted their Balanced and Rational Distribution?. *World Transport Policy and Practice*, Vol. 3(4) pp. 23-29

Bennathan, E., Walters, A, (1979). «Port Pricing and Investment Policy for Developing Countries». Oxford: Oxford University Press, pp 45

Boudeville, J. (1966). *Problems of Regional and Economic Planning*. Edinburgh: University Press

Brooks, M.R. and Pallis A.A. (2012). *Classics in Port Policy and Management*. UK: Edward Elgar Publishing.

Gonzalez, M. M. and Trujillo L. (2008). «Reforms and Infrastructure Efficiency in Spain's Container Ports». *Transportation Research Part A*. 42:1. pp. 243-257

- Hayuth, Y. and Fleming, D.K. (1994). «Concepts of strategical commercial location: the case of container ports». *Maritime Policy and Management*. 21:3. pp. 187-193
- Καλαϊτζιδάκη, Π., Καλυβίτη, Σ. (2002). Οικονομική Μεγέθυνση, Θεωρία και Πολιτική. Αθήνα: Εκδόσεις Κρητική
- Kumar, S. and Hoffmann, J. (2002). «Globalization, the Maritime Nexus». *Handbook of Maritime Economics*. London: LLP
- Λαμπριανίδης, Λ. (2001). *Οικονομική Γεωγραφία: Στοιχεία Θεωρίας και Εμπειρικά Παραδείγματα*. Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη
- Lee H. S., Chou M. T. & Kuo S. G., (2005). «Evaluating port efficiency in Asia Pacific region with recursive data envelopment analysis». *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*. 6, pp. 544 - 559
- Λεουτσάκου, Σ. (2009). «Το Λιμάνι του Πειραιά και η Συμβολή του στην Τοπική Ανάπτυξη» (ανέκδοτη μεταπτυχιακή διατριβή). Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Οικιακής Οικονομίας και Οικολογίας
- Limao, A. and Venables, J. (2001). «Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs». *World Bank Economic Review*. Vol. 15
- Martin, J. and Thomas, J. B. (2001) «The container terminal community». *Maritime Policy & Management*. 28:3. pp. 279-292
- Μιχαλόπουλος, Β. (2006). «Ο Λιμενικός Ανταγωνισμός στη Διαχείριση των Εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο & ο Ρόλος του Λιμένος Πειραιώς» (ανέκδοτη διδακτορική διατριβή). Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
- Νιαβής, Σ. και Πολύζος Σ. (2009). «Το λιμενικό σύστημα της ΝΑ Ευρώπης. Μια εισαγωγική εξέταση των παραγόντων επηρεασμού των μεταφορικών τους επιδόσεων». Πρακτικά 2ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης. Βόλος: 24-27 Σεπτεμβρίου
- Νιαβής, Σ. (2012). «Μεθοδολογική Προσέγγιση Εκτίμησης της Αποτελεσματικότητας και Αξιολόγησης της Ανταγωνιστικότητας των Επιχειρήσεων: Η Περίπτωση των Λιμένων της Χωρικής Ενότητας της Μεσογείου» (ανέκδοτη διδακτορική διατριβή). Βολος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ
- Notteboom, T.E. (1997). «Concentration and load center development in the European container system». *Journal of Transport Geography*. 5:2, pp. 99-115
- Notteboom, T. E. and Winkelmann, W. (2001). «Structural changes in the logistics: how will port authorities face the challenge?» *Maritime Policy and Management*. 28:1. pp. 71-89

Notteboom, T.E. (2008a). «Path Dependency and Contingency in the Development of Multi-port Gateway Regions and Multi-port Hub Regions» in Notteboom T. E., Ducruet, C. and De Langen, P. W. (eds). *Ports in Proximity: Competition and Cooperation among Adjacent Seaports*. Aldershot: Ashgate. pp. 55 – 72

Οικονόμου, Δ. (2009). «Χωροταξική Πολιτική-Σημειώσεις Μαθήματος». Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ

Παπαδάκης, Φ., Παντελής-Τσολίγκας, Β. (2008). «Συνδυασμένες Μεταφορές στα Πλαίσια των Σύγχρονων Logistics, Προοπτικές και Πρακτική Εφαρμογή στο Έργο Σύνδεσης Λιμένα Πειραιά με Θριάσιο Πεδίο» (ανέκδοτη πτυχιακή εργασία). Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Γεωγραφίας

Παρδάλη, Α. (1990). «Η Εξέλιξη του Λιμανιού του Πειραιά και η Επίδρασή του στην Ανάπτυξη της Ευρύτερης Περιοχής του Πειραιά από το 1853 ως το 1985» (ανέκδοτη διδακτορική διατριβή). Αθήνα: Πάντειο Πανεπιστήμιο

Παρδάλη, Α. (1997). *Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων*. Αθήνα: Interbooks

Παρδάλη, Α. (2001). *Λιμενική Βιομηχανία*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

Pallis, A.A. and de Langen, W. P. (2010) «Seaports and the structural implication of the economic crisis». *Transportation Economics*, 27:1, pp. 10-18

Pallis A.A., Vitsounis T.K., De Langen P.W. and Notteboom T.E. (2011). Content Analysis of Published Port Studies (1997-2008). *Transport Reviews*, 31(4), pp.445-471

Πετράκος, Γ., Ψυχάρης, Ι. (2004). *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική

Πολύζος, Σ. (2011). *Περιφερειακή Ανάπτυξη*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική

Πουτουρίδης, Α. (2006). «Λιμάνια και Περιφερειακή Ανάπτυξη». (ανέκδοτη διπλωματική εργασία). Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ

Ρέππας, Π. (2003). *Οικονομική Ανάπτυξη: Θεωρίες και Στρατηγικές*. Τόμος Β', Β' Έκδοση. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση

Rabelet, S. and Sachs, J. (1998). «The Onset of the East Asian Financial Crisis». NBER Working Paper No. 6680, Cambridge

Rodrigue, J-P., Notteboom, T.E, and Pallis A.A. (2011). «The Financialisation of the Terminal and Port Industry: Revisiting Risk and Embeddedness. *Maritime Policy and Management*» 38(2), 191-213 (ISI Impact factor: 0.743).

Σκούντζος, Θ. (2005) *Οικονομική Ανάπτυξη: Θεωρία – Προβληματισμοί*. Τόμος Ι, Δ' Έκδοση. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

- Σπαθή, Σ., Καραγιάννης, Σ., Γεωργικόπουλος, Ν. (2010). *62 Εκθέσεις: Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*. Αθήνα: Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών
- Steenken, D., Voß, S. and Stahlbock, R. (2004). «Container terminal operation and operations research – a classification and literature review». *OR Spectrum*. 26:1. pp. 3-49
- Stopford, M. (2003). *Maritime Economics*. 2nd Edition. London: Routledge
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. 3rd Edition. London: Routledge
- ΤΑΙΠΕΔ (2012). Background Paper to the Hellenic Republic National Port Policy-Final Report. HRDAF
- Τσιταμπάνης, Α. (2013). «Διοίκηση Λιμένων και η Συμβολή των Λιμανιών στην Ανάπτυξη του Διεθνούς Εμπορίου, οι Λιμένες της Ελλάδας και η Περίπτωση της Στρατηγικής Θέσης του Λιμένας της Θεσσαλονίκης» (ανέκδοτη διπλωματική εργασία). Θεσσαλονίκη: Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Τμήμα Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών
- Tovar, B., Jara-Diaz, S., Trujillo, L. (2007), «Econometric Estimation of Scale and Scope Economies within the Port Sector: A Review»(Report No. 07/04). London: Department of Economics, City University London
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (2006). «Εθνική Λιμενική Πολιτική». Πειραιάς: Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής
- Υπουργείο Αιγαίου και Ναυτιλίας (2012). «Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018». Πειραιάς
- Φώτης, Γ. (2003). *Χωρική Ανάλυση - Σημειώσεις Μαθήματος*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Χλωμούδης, Κ.(2001). Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων. Πειραιάς: Τζέι και Τζέι Ελλάς
- Χλωμούδης, Κ. (2011). *Τάσεις και Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση
- Χωρεμη, Κ. (2012). «Το Θεσμικό Πλαίσιο Για Την Προστασία Του Περιβάλλοντος Στα Λιμάνια: (Case Study) Του Λιμένα Πειραιά». (ανέκδοτη μεταπτυχιακή διατριβή). Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
- UNCTAD (2011). *Review of Maritime Transport 2011*. Geneva: United Nations Publications (αναρτημένο στο δικτυακό τόπο: http://unctad.org/en/docs/rmt2011_en.pdf, ημέρα πρόσβασης 14/9/2014)

UNCTAD (2012). *Review of Maritime Transport 2012*. Geneva: United Nations Publications (αναρτημένο στο δικτυακό τόπο: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/mt2012_en.pdf, ημέρα πρόσβασης 14/9/2014)

UNCTAD (2013). *Review of Maritime Transport 2013*. Geneva: United Nations Publications (αναρτημένο στο δικτυακό τόπο: http://unctad.org/en/publicationslibrary/mt2013_en.pdf, ημέρα πρόσβασης 14/9/2014)

Στατιστικές Πηγές

Eurostat Database: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, Πολλαπλές Επισκέψεις

ΒΔ ΕΛ.ΣΤΑΤ: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-database>, Πολλαπλές Επισκέψεις

Ιστοσελίδες Οργανισμών Λιμένων

ΟΛΠ: <http://www.olp.gr/el/>

ΟΛΘ: <http://www.thpa.gr/index.php?lang=el>

ΟΛΠΑ: <http://www.patrasport.gr/>

ΟΛΗ: <http://www.portheraklion.gr/index.php/el/>

ΟΛΗΓ: <http://www.olig.gr/>

ΟΛΚ: <http://www.portkavala.gr/>

ΟΛΑ: <http://www.ola-sa.gr/>

ΟΛΛ: <http://www.oll.gr/>

ΟΛΡ: <http://www.rafinaport.gr/>

ΟΛΚΕ: <http://corfuport.gr/>

Διαδικτυακοί Τόποι

<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9B%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82>, ημέρα πρόσβασης 14/9/2014

<http://www.lloydslistintelligence.com/lint/index.htm;jsessionid=92FA3D9E58EC91F363E564A1ECE92FD2>, πολλαπλές επισκέψεις

<http://www.marineinsight.com/>, πολλαπλές επισκέψεις

<http://www.marineinsight.com/sports-luxury/equipment/16-types-of-container-units-and-designs-for-shipping-cargo/>, ημέρα πρόσβασης 14/9/2014

<http://www.neurope.eu/article/trans-european-transport-projects-will-receive-12-billion-commission>, ημέρα πρόσβασης 14/9/2014

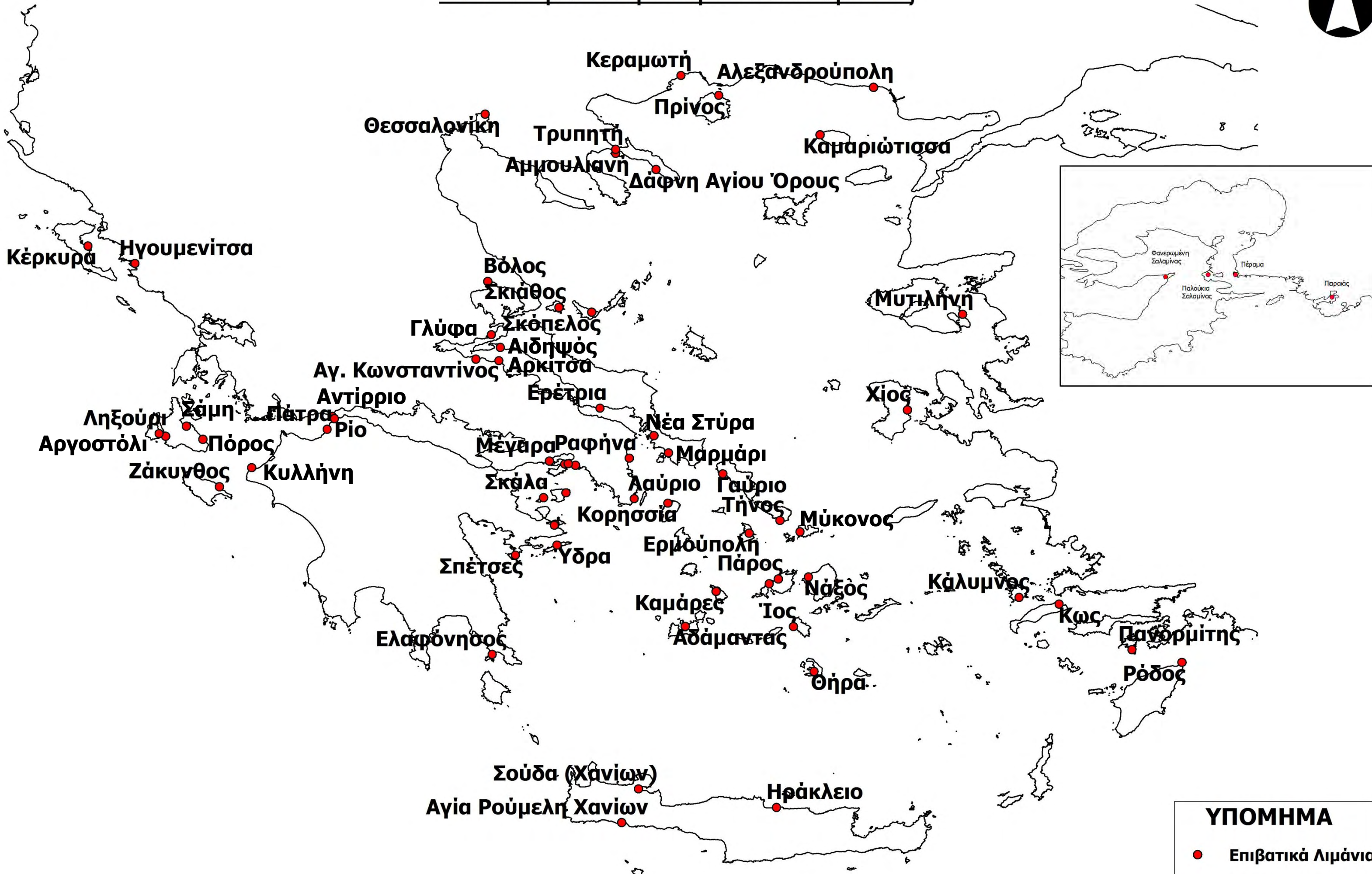
<http://www.yen.gr/wide/home.html>, πολλαπλές επισκέψεις

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αποτελέσματα από Shift – Share Analysis

ΛΙΜΑΝΙ	N	M	S	R	Περιφερειακός Τύπος
ΑΓΙΟΙ ΘΕΟΔΩΡΟΙ	2.086	112.204.784	-112.196.855	10.015	3
ΑΛΙΒΕΡΙΟ	655	-7.037.135	7.034.482	-1.998	4
ΑΝΤΙΚΥΡΑ	254	803.326	-802.989	591	3
ΑΝΤΙΡΙΟ	0	0	1.920	1.920	4
ΒΟΛΟΣ	1.792	-44.078.776	44.072.407	-4.577	5
ΕΛΕΥΣΙΝΑ	2.822	-56.527.004	56.520.454	-3.728	5
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	306	1.094.284	-1.093.924	666	3
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	532	-632.150	631.398	-220	5
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	2.478	8.676.294	-8.678.119	653	4
ΚΑΒΑΛΑ	640	-7.744.201	7.741.309	-2.252	5
ΚΕΡΚΥΡΑ	49	-68.431	68.121	-261	5
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	123	-436.383	435.600	-660	5
ΛΑΡΥΜΝΑ	551	3.242.513	-3.241.967	1.097	3
ΛΑΥΡΙΟ	131	54.859	-54.911	79	6
ΜΕΓΑΡΑ	1.418	13.093.924	-13.093.622	1.720	3
ΜΗΛΟΣ	435	-1.489.741	1.488.670	-636	5
ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	0	0	1.437	1.437	4
ΠΑΤΡΑ	572	-1.147.174	1.146.230	-372	5
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	3.074	308.377.201	-308.361.599	18.676	3
ΠΕΡΑΜΑ	0	0	3.127	3.127	4
ΡΙΟ	290	672.766	-672.623	433	3
ΡΟΔΟΣ	259	-1.942.101	1.940.449	-1.393	5
ΧΑΛΚΙΔΑ	726	-11.677.326	11.673.607	-2.993	5
ΕΛΛΑΔΑ	17.877	1.716.703.783	-1.716.703.783	17.877	

Οι υπό μελέτη Επιβατικοί Λιμένες



ΥΠΟΜΗΜΑ

- Επιβατικά Λιμάνια
- Ακτογραμμή



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Οι υπό μελέτη Εμπορικοί Λιμένες



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Εμπορικοί Λιμένες
- Ακτογραμμή



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία