

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ Τ.Ε.Ι. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
(LOGISTICS)

ΒΑΛΜΑ ΜΑΡΙΑ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:

**« Διακίνηση συμβατικού φορτίου μέσω του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης»
Προοπτικές ανάπτυξης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης στον τομέα διαχείρισης
γενικού και χύδην φορτίου.**



ΕΠΟΠΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ:
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ,
ΜΑΝΙΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΚΑΤΕΡΙΝΗ 2009

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ Τ.Ε.Ι. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
(LOGISTICS)

ΒΑΛΜΑ ΜΑΡΙΑ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:

**« Διακίνηση συμβατικού φορτίου μέσω του Οργανισμού Λιμένος
Θεσσαλονίκης »**

**Προοπτικές ανάπτυξης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης στον
τομέα διαχείρισης γενικού και χύδην φορτίου.**

ΕΠΟΠΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ:

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ,

ΜΑΝΙΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΚΑΤΕΡΙΝΗ 2009



Αφιερώνεται στον Αντώνη



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου που με στήριξε τόσο ψυχολογικά όσο και οικονομικά καθόλη τη διάρκεια των σπουδών μου αλλά και κατά τη διεξαγωγή της πτυχιακής μου εργασίας.

Έπειτα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τη συμφοιτήριά μου Ξανθάκη Ελένη γιατί εκτός από τη στήριξη και τη συντροφιά που μου παρείχε κατά τη διάρκεια της φοίτησής μου, εξακολούθει να είναι δίπλα μου σε όλες τις καλές και κακές στιγμές μου.

Θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμωσύνη και εκτίμησή μου στον Προϊστάμενο του Τμήματος, κύριο Δημήτριο Τριανταφύλλου, για την βοήθεια, την υποστήριξη και τις συμβουλές που μου παρείχε καθόλη τη φοίτησή μου. Επίσης, τους επιβλέποντες καθηγητές μου για την παρούσα εργασία, κύριο Τριανταφύλλου Δημήτριο και Μανίκα Ιωάννη, για την υπομονή, την υποστήριξη, τα χρήσιμα σχόλιά τους και τις προτάσεις ώστε να βελτιστοποιήσω την ποιότητα της έρευνας και της συγγραφή της εργασίας μου.

Θα ήθελα να αναφερθώ στο Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης για την ευγενική αντιμετώπιση και υποστήριξη που μου παρείχε για τη διεξαγωγή της έρευνάς μου, και ιδιαίτερα τον κύριο Μπρόζο, διευθυντή της Διεύθυνσης Εκμετάλλευσης της Γενικής Διεύθυνσης Επιχειρησιακών Μονάδων.

Τέλος, ευχαριστώ όλους εκείνους που συμμετείχαν με ενθουσιασμό στις συνεντεύξεις και αφιέρωσαν χρόνο για να απαντήσουν στις ερωτήσεις των ερωτηματολογίων, συμβάλλοντας στην αξιοπιστία αυτής της έρευνας και την βελτιστοποίηση της ποιότητάς της.

Δεν θα μπορούσα να ξεχάσω την αδερφή μου και καλύτερή μου φίλη Βαλμά Αφροδίτη, καθώς και τους καλούς μου φίλους Μουρατίδη Χρήστο, Χατζοπούλου Ίριδα και Τσομπανίδη Δημοσθένη για το μοναδικό τρόπο που με βοήθησε ο καθένας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

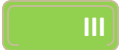
Η παρούσα πτυχιακή εργασία αναπτύχθηκε στα πλαίσια της ολοκλήρωσης των σπουδών για λογαριασμό του Τμήματος Τυποποίησης και Διακίνησης Προϊόντων, Logistics, του Α.Τ.Ε.Ι Κατερίνης, και μελετήθηκε η Διακίνηση Συμβατικού φορτίου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και οι προοπτικές ανάπτυξης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης στον τομέα διαχείρισης γενικού και χύδην φορτίου, με τη χρήση ερωτηματολογίων και συνεντεύξεων. Ο σκοπός της εργασίας από τη μια μεριά ήταν η παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και από την άλλη μεριά οι προοπτικές ανάπτυξης της διαχείρισης του χύδην φορτίου. Συμπερασματικά, μέσα από την έρευνα που διεξάχθηκε, αναδείχθηκε τόσο η ανταγωνιστική θέση του λιμένα όσο και αρκετά προβλήματα που αντιμετωπίζει τόσο το ίδιο το λιμάνι όσο και οι βασικότεροι πελάτες του. Η πτυχιακή εργασία απευθύνεται σε σπουδαστές Πανεπιστημίων και Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων καθώς και σε όσους ασχολούνται με το αντικείμενο των logistics.

Λέξεις – κλειδιά : εφοδιαστική αλυσίδα, διεθνές εμπόριο, χύδην φορτίο, λιμάνι, διαχείριση χύδην φορτίου

SUMMARY

This dissertation is produced in the framework of the undergraduate study program of the Department of Standardisation and Distribution of Products (Logistics) of the Technological Education Institute of Thessaloniki. The research topic is the identification and assessment of conventional and bulk cargo handling and distribution techniques in the port of Thessaloniki and the development prospects of the port in the area of conventional cargo management, with the use of questionnaire and interviews . The aim of this study is to exhibit the current state of conventional and bulk cargo handling in the port of Thessaloniki, to identify areas of improvement and development opportunities. In this research, the competitive advantages of the port in the aforementioned areas are identified, as well as the main problems in terms of cargo handling and customer service efficiency. This research study can be useful in students of Educational Institutes, as well as for anyone who is interested in the topics of port management, supply chain, and logistics.

Key – words : supply chain, commercial trade, bulk cargo, port, conventional cargo handling



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	I
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	II
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	IX
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.....	X
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ.....	X
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	XI
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ.....	XII
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σελ. 1

ΕΝΟΤΗΤΑ 1^η ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΙ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

1.1 ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟ – ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	σελ. 4
1.1.α ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	σελ. 8
1.1.β ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	σελ. 8
1.1.γ ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	σελ. 8
1.1.δ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	σελ. 8
1.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ	σελ. 9
1.2.1 ΘΕΩΡΙΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....	σελ. 9
1.3 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	σελ. 11
1.3.1 ΛΙΜΕΝΕΣ – ΓΕΝΙΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	σελ. 13
1.3.1.α ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΩΤΗΣ ΓΕΝΙΑΣ.....	σελ. 13
1.3.1.β ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΓΕΝΙΑΣ.....	σελ. 14
1.3.1.γ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΡΙΤΗΣ ΓΕΝΙΑΣ.....	σελ. 14
1.3.2 ΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	σελ. 15

1.3.3 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΡΙΚΟΣ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ.....σελ.	17
1.3.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....σελ.	22
1.3.5 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....σελ.	26
1.3.5.α ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΕΙΔΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ.....σελ.	26
1.3.5.β ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΑΣΕΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΩΝ.....σελ.	27
1.3.5.γ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΤΟΥΣ.....σελ.	27
1.3.6 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ.....σελ.	27
1.3.7 ΣΥΝΔΕΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ.....σελ.	28
1.3.7.α ΜΙΑ ΕΝΙΑΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ.....σελ.	29
1.3.7.β ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ.....σελ.	29
1.3.8 ΤΟ MARKETING ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....σελ.	30
1.4 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....σελ.	31
1.4.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....σελ.	31
1.4.2 ΣΧΕΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....σελ.	34
1.4.2.α Ο ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ.....σελ.	35
1.4.2.β Η ΕΛΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....σελ.	35
1.4.2.γ Ο ΚΥΚΛΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....σελ.	36
1.4.3 ΔΟΜΗ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....σελ.	36
1.4.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....σελ.	37

1.4.5 ΚΟΣΤΗ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....σελ. 37	σελ. 37
1.4.6 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΛΙΜΕΝΑ.....σελ. 38	σελ. 38
1.5 ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ PORTER.....σελ. 40	σελ. 40
1.5.α ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ.....σελ. 41	σελ. 41
1.5.β ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ.....σελ. 41	σελ. 41
1.5.γ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΧΕΤΙΣΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ.....σελ. 41	σελ. 41

ΕΝΟΤΗΤΑ 2^η ΣΤΟΧΟΙ & ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ – ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

2 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ – ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ.....σελ. 43	σελ. 43
2.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ.....σελ. 43	σελ. 43
2.1.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΥΠΟΘΕΣΗ.....σελ. 44	σελ. 44
2.1.2 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ.....σελ. 45	σελ. 45
2.1.3 ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ – ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΕΔΙΟ.....σελ. 48	σελ. 48
2.1.3.1 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....σελ. 48	σελ. 48
2.1.3.2 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ.....σελ. 49	σελ. 49
2.1.4 ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΑ ΠΕΔΙΑ.....σελ. 49	σελ. 49
2.2 ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ.....σελ. 50	σελ. 50
2.2.1 ΒΙΒΛΙΑ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ, ΕΝΤΥΠΑ, ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ.....σελ. 50	σελ. 50
2.2.2 ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ.....σελ. 51	σελ. 51
2.3 ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑσελ. 51	σελ. 51
2.3.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ – ΜΕΣΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....σελ. 52	σελ. 52
2.3.1.1 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ.....σελ. 52	σελ. 52

2.3.1.2 ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ.....σελ.	52
2.3.1.3 ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ.....σελ.	53
2.3.2 ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....σελ.	53
2.3.2.1 ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ.....σελ.	55
2.3.2.2 ΣΥΝΟΜΙΛΗΤΕΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΩΝ.....σελ.	55
2.3.2.3 ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ.....σελ.	55
2.3.3 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....σελ.	56
2.3.3.1 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ.....σελ.	56
2.3.3.2 ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ.....σελ.	57
2.3.3.3 ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ.....σελ.	57
2.3.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ.....σελ.	57
2.3.4.1 ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ.....σελ.	57
2.3.4.2 ΠΟΣΟΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ.....σελ.	58

ΕΝΟΤΗΤΑ 3^η ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

3.1 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ.	60
3.1.1 Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ.	61
3.1.2 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ.	63
3.1.2.α ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....σελ.	65
3.1.2.β ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....σελ.	66
3.1.2.γ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.....σελ.	68
3.1.3 ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.....σελ.	69
3.1.3.α ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΟΥ ΚΟΝΙΟΡΤΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.....σελ.	70
3.1.3.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ.....σελ.	72

3.1.3.1.α ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΚΟΝΗΣ ΑΠΟ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ.....σελ.	73
3.1.3.1.β ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.....σελ.	74
3.1.3.1.β.i ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.....σελ.	75
3.1.3.1.β.ii ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΣΕ ΦΟΡΤΗΓΑ Η ΒΑΓΟΝΙΑ.....σελ.	75
3.1.3.1.γ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΞΥΛΕΙΑΣ ΚΑΙ SCRAP.....σελ.	75
3.1.3.1.γ. i ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΞΥΛΕΙΑΣ ΚΑΙ SCRAP.....σελ.	76
3.1.3.2 ΥΓΙΕΙΝΗ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....σελ.	77
3.1.3.2.α ΕΚ[ΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ....σελ.	77
3.1.3.2.β ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ....σελ.	78
3.1.3.2.γ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ.....σελ.	78
3.1.3.2.γ.i ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....σελ.	80
3.1.4 ΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ.	80
3.1.4.α ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ.....σελ.	81
3.1.4.1.α.i ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ.....σελ.	82
3.1.4.β ΞΗΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ.....σελ.	83
3.1.4.β.i ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΞΗΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ.....σελ.	85
3.1.4.γ ΥΓΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ.....σελ.	85
3.1.4.γ.i ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΥΓΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ.....σελ.	86
3.1.5 ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΕΣ.....σελ.	86
3.1.5.α ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....σελ.	87

3.1.5.β ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.....σελ.	89
3.1.5.γ ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΥΓΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.....σελ.	92
3.1.6 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ.	92
3.1.7 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....σελ.	93
3.1.7.α ΕΓΧΩΡΙΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ.....σελ.	94
3.1.7.β ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ.....σελ.	94
3.1.7.1 ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΛΙΜΕΝΑ.....σελ.	96
3.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥΣ ΚΟΣΤΟΥΣ Η' ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ PORTER ΣΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ.	97
3.2.α ΟΙ ΦΥΣΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ.....σελ.	97
3.2.β Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.....σελ.	98
3.2.γ ΤΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....σελ.	98
3.2.δ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ.....σελ.	99
3.2.ε ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ.....σελ.	99
3.2.στ ΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ.....σελ.	100
3.2.1 ΤΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ.	100
3.3 ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ.	101
3.3.1 SWOT ANALYSIS ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΝΑΝΤΙ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.....σελ.	102

ΕΝΟΤΗΤΑ 4^η ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

4.1 ΦΥΣΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ.	105
4.2 Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ.	106
4.3 ΤΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....σελ.	107
4.4 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ.....σελ.	107
4.5 ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ.....σελ.	108
4.6 SWOT ANALYSIS ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ.	109
4.6.1 ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ.....σελ.	110
4.6.2 ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ.....σελ.	111
4.6.3 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ.....σελ.	112
4.6.4 ΑΠΕΙΛΕΣ.....σελ.	112
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....σελ.	114
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....σελ.	117
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....σελ.	118
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....σελ.	124
ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ.....σελ.	136

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 : ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ

1999 - 2008.....σελ. 82

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 : ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ

1999 - 2008.....σελ. 84

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 : ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΥΓΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ

1999 – 2008.....σελ. 86

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 : ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΠΕΛΑΤΕΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ. 88

ΠΙΝΑΚΑΣ 5 : ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΠΕΛΑΤΕΣ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ. 91

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

ΣΧΗΜΑ 1 : ΓΕΡΑΝΟΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ.....σελ. 5	σελ. 5
ΣΧΗΜΑ 2 : ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ.....σελ. 5	σελ. 5
ΣΧΗΜΑ 3 : ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....σελ. 12	σελ. 12
ΣΧΗΜΑ 4 : ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....σελ. 23	σελ. 23
ΣΧΗΜΑ 5 : ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.....σελ. 24	σελ. 24
ΣΧΗΜΑ 6 : ΕΝΝΙΑΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ.....σελ. 29	σελ. 29
ΣΧΗΜΑ 7 : ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ.....σελ. 29	σελ. 29
ΣΧΗΜΑ 8 : ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ.....σελ. 32	σελ. 32
ΣΧΗΜΑ 9 : ΚΑΤΟΨΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ- ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ 1.....σελ. 63	σελ. 63
ΣΧΗΜΑ 10 : ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ 2.....σελ. 63	σελ. 63
ΣΧΗΜΑ 11 : ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ 3.....σελ. 64	σελ. 64
ΣΧΗΜΑ 12 : ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ 4.....σελ. 64	σελ. 64
ΣΧΗΜΑ 13 : ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ 5 & 6 ΓΙΑ ΧΕΙΡΙΣΜΟ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....σελ. 65	σελ. 65
ΣΧΗΜΑ 14 : ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ.....σελ. 66	σελ. 66
ΣΧΗΜΑ 15 : ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΠΕΡΟΝΟΦΟΡΩΝ.....σελ. 68	σελ. 68

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΗΜΑ 1 : ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....σελ. 7	σελ. 7
ΓΡΑΦΗΜΑ 2 : ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΜΕΣΩ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.....σελ. 34	σελ. 34
ΓΡΑΦΗΜΑ 3 : ΔΟΜΗ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....σελ. 36	σελ. 36
ΓΡΑΦΗΜΑ 4 : ΤΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ PORTER.....σελ. 40	σελ. 40
ΓΡΑΦΗΜΑ 5 : ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ 1999-2008.....σελ 82	σελ 82
ΓΡΑΦΗΜΑ 6 : ΞΗΡΟ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟ 1999-2008.....σελ. 83	σελ. 83
ΓΡΑΦΗΜΑ 7 : ΥΓΡΟ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟ 1999-2008.....σελ. 85	σελ. 85
ΓΡΑΦΗΜΑ 8 : ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΟΛΘ.....σελ. 93	σελ. 93
ΓΡΑΦΗΜΑ 9 : ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ. 101	σελ. 101
ΓΡΑΦΗΜΑ 10 : SWOT ANALYSIS ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....σελ. 103	σελ. 103
ΓΡΑΦΗΜΑ 11 : SWOT ANALYSIS ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.....σελ. 103	σελ. 103
ΓΡΑΦΗΜΑ 12 : SWOT ANALYSIS ΟΛΘ.....σελ. 110	σελ. 110

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 1 : ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ.....σελ. 4
ΕΙΚΟΝΑ 2 : BULK CARRIER.....σελ. 4
ΕΙΚΟΝΑ 3 : ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΔΙΚΑ.....σελ. 5
ΕΙΚΟΝΑ 4 : ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ CONTAINERS.....σελ. 6
ΕΙΚΟΝΑ 5 : ΨΥΓΕΙΑ.....σελ. 6
ΕΙΚΟΝΑ 6 : ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΔΥΣΚΙΝΗΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....σελ. 7
ΕΙΚΟΝΑ 7 : ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΣΗΜΑΤΩΝ.....σελ. 72

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1 : ΚΑΤΟΨΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....σελ. 48	σελ. 48
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 2 : ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ.....σελ. 60	σελ. 60
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 3 : ΥΠΑΙΘΡΙΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ.....σελ. 67	σελ. 67
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 4 : ΠΕΡΟΝΟΦΟΡΟ ΚΑΤΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ.....σελ. 67	σελ. 67
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 5 : ΠΕΡΟΝΟΦΟΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ.....σελ. 68	σελ. 68
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 6 : ΦΟΡΤΗΓΑ ΕΚΦΟΡΤΩΝΟΥΝ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ ΣΤΙΣ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΓΕΡΑΝΟΙ ΦΟΡΤΩΝΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ.....σελ. 69	σελ. 69
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 7 : ΕΛΑΣΤΙΧΟΦΟΡΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ.....σελ. 69	σελ. 69
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 8 : ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ.....σελ. 70	σελ. 70
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 9 : ΦΟΡΤΩΣΗ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΣΕ ΒΑΓΟΝΙΑ.....σελ. 70	σελ. 70
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ 10 & 11 : ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΚΟΝΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ.....σελ. 73	σελ. 73
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ 12 & 13 : ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.....σελ. 74	σελ. 74
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 14 : ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΞΥΛΕΙΑΣ.....σελ. 75	σελ. 75
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ 15 & 16 : ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ SCRAP.....σελ. 76	σελ. 76

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο νέο περιβάλλον που διαμορφώνεται στο χώρο των μεταφορών υπάρχει αυξημένη ζήτηση για παροχή σύγχρονων λιμενικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές. Η τάση είναι σαφώς ανοδική, δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποκτούν διαρκώς σημαντικότερο μερίδιο στη συνολική μεταφορική δραστηριότητα.

Οι λιμένες συντελούν στην αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες μεταφορές έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών, υποστηρίζοντας την οικονομική ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται αλλά και των ευρύτερων περιφερειών τους.

Η Ελληνική Ναυτιλία είναι κατά κύριο λόγο ελευθέρα φορτηγός ναυτιλία και μεταφέρει επί το πλείστον χύδην φορτία. Στα χύδην φορτία περιλαμβάνονται τα συμβατικά γενικά φορτία και τα χύδην ξηρά και υγρά φορτία.

Ο σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση και ανάλυση του τρόπου διακίνησης του συμβατικού φορτίου στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, καθώς και οι προοπτικές ανάπτυξης του Λιμένα σε μια περίοδο Παγκόσμιας Οικονομικής Κρίσης και αναζήτησης Ιδιωτικών Κεφαλαίων.

Παρόλο που η Ελληνική βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε είναι δυστυχώς περιορισμένη και πολλοί ερευνητές επικεντρώνονται περισσότερο στην ανάλυση και παρακολούθηση ανάπτυξης του εμπορίου με εμπορευματοκιβώτια, η παρούσα εργασία διεξάχθηκε βάσει έγκυρων, αξιόπιστων πηγών και μετρήσιμων στοιχείων. Οι πληροφορίες που χρησιμοποιήθηκαν, συλλέχθηκαν με τη χρήση ερωτηματολογίων, συνεντεύξεων καθώς και μέσα από την επεξεργασία στατιστικών στοιχείων. Επίσης, μέσω της δευτερογενούς έρευνας από ξένες και ελληνικές βιβλιογραφίες, άρθρα και δημοσιεύσεις, και από επιστημονικές έρευνες.

Η παρούσα εργασία χωρίζεται σε τέσσερα κεφάλαια ως εξής :

- ✚ Το πρώτο κεφάλαιο καλύπτει όλες τις βασικές έννοιες και προσδιορισμούς, το θεωρητικό πλαίσιο του οποίου προσφέρει στον αναγνώστη τις απαραίτητες γνώσεις για την κατανόηση της παρούσας εργασίας.
- ✚ Στο δεύτερο κεφάλαιο περιγράφεται όλη η διαδικασία διεξαγωγής της έρευνας, η περιγραφή της μεθοδολογίας που επιλέχθηκε και η ανάλυση της πρωτογενούς και δευτερογενούς έρευνας. Επίσης, ύστερα από την βιβλιογραφική ανασκόπηση, ακολουθούν οι ερευνητικές υποθέσεις πάνω στις οποίες θα βασισθεί η έρευνα.
- ✚ Στο τρίτο κεφάλαιο, πραγματοποιείται η συγγραφή των αποτελεσμάτων που προέρχονται από την πρωτογενή έρευνα.
- ✚ Στο τέταρτο κεφάλαιο, αναφέρονται οι αναλύσεις των αποτελεσμάτων και η καταγραφή προτάσεων.

1

1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΙ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

1.1 ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟ – ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

Σύμφωνα με τον Martin Stopford (2003) το θεμέλιο διαχωρισμού της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι δύο μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανίες, η bulk cargo και η general cargo, με κριτήριο διαχωρισμού το μέγεθος της ανεξάρτητης παρτίδας φορτίου προς μεταφορά.

Έτσι, bulk cargo, χύδην φορτίο θεωρείται κάθε φορτίο ικανοποιητικά μεγάλο ώστε να γεμίσει ένα ολόκληρο πλοίο ή το αμπάρι του. Τα χύδην φορτία μεταφέρονται στα αμπάρια του πλοίου σε ποσότητες μεγαλύτερες των 2,000 – 3,000 τόνων. Χωρίζονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- 📖 Υγρά χύδην φορτία (liquid bulks) : όλα τα φορτία που μεταφέρονται σε χύδην υγρή μορφή με δεξαμενόπλοια. Το μέγεθος της κάθε παρτίδας μπορεί να κυμανθεί από 1,000 τόνους μέχρι 550,000 τόνους.

Handysize και Panamax Tankers

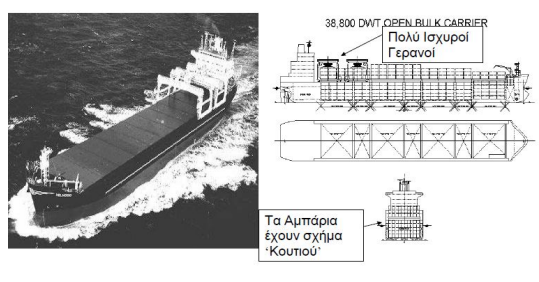


Εικόνα 1 : Δεξαμενόπλοια
Πηγή : Διδακτικές σημειώσεις κ. Τσολάκη

- 📖 Ξηρά χύδην φορτία (dry bulks) : τα ξηρά χύδην φορτία χωρίζονται περαιτέρω στις ακόλουθες κατηγορίες

- 📖 5 Κύρια χύδην ξηρά φορτία (5 major bulks): στα κύρια χύδην φορτία συμπεριλαμβάνονται το σιδηρομέταλλευμα (iron ore), τα σιτηρά (grain), ο άνθρακας (coal), ο βωξίτης (bauxite) και τα φωσφάτα (phosphates). Μεταφέρονται από συμβατικά bulk

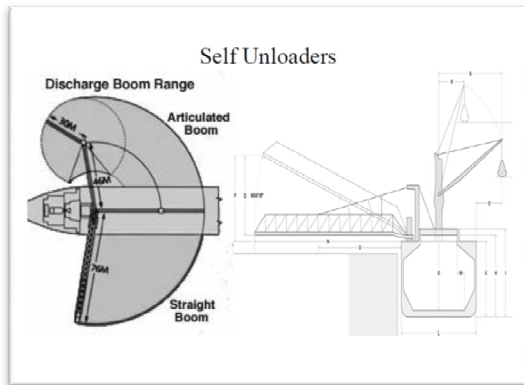
Open Bulk Carrier (Con-Bulk)



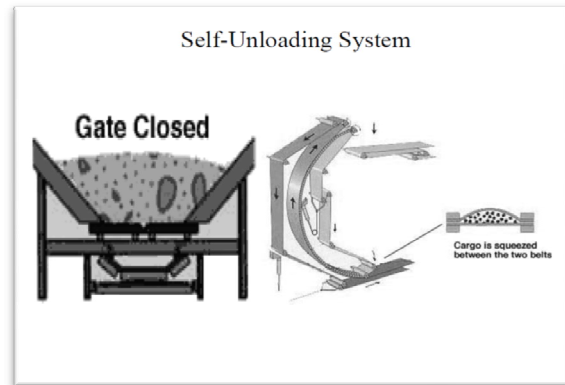
Εικόνα 2 : Bulk Carrier
Πηγή : Διδακτικές σημειώσεις κ. Τσολάκη

carriers και σπανιότερα από tweendeckers, με συντελεστή στοιβασίας από 20 έως 55 κυβικά πόδια ανά τόνο. Τα bulk carriers σπάνια χρειάζονται δικούς

τους γερανούς για φορτοεκφόρτωση. Τα μικρότερα bulk carriers είναι σχεδιασμένα να φορτώνουν και να ξεφορτώνουν τα φορτία τους οπουδήποτε, γι αυτό το λόγο διαθέτουν δικούς τους γερανούς φορτοεκφόρτωσης.



Σχήμα 1 : Γερανός φορτοεκφόρτωσης



Σχήμα 2 : Σύστημα φορτοεκφόρτωσης

Πηγή : Διδακτικές σημειώσεις κ. Τσολάκη

- Δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία (minor bulks) : στην κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται σχεδόν όλα τα υπόλοιπα χύδην φορτία που διακινούνται, με κυριότερα από αυτά το χάλυβα, το τσιμέντο, το αλάτι, τη ζάχαρη.
- Εξειδικευμένα χύδην ξηρά φορτία (specialized bulk cargoes) : η κατηγορία αυτή καλύπτει όλα τα χύδην φορτία που απαιτούν ειδική διαχείριση κατά την αποθήκευση, τη στοιβασία, τη διακίνηση, όπως τα αυτοκίνητα.



Εικόνα 3 : Αυτοκινητάδικα

Πηγή : Διδακτικές σημειώσεις κ. Τσολάκη

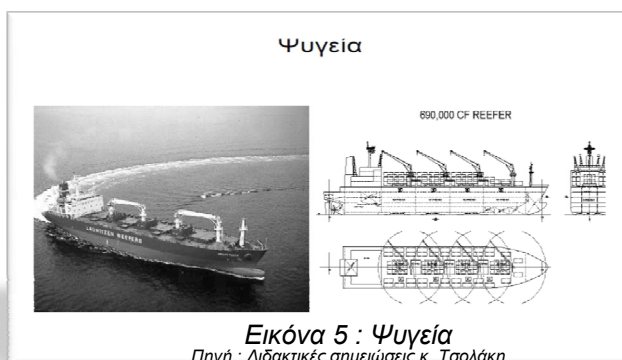
General cargo, γενικό φορτίο, ορίζεται κάθε παρτίδα φορτίου η οποία δεν είναι ικανή να γεμίσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή του αμπαριού του, κι έτσι μεταφέρεται σε συνδυασμό με άλλες παρτίδες.

Οι πιο σημαντικές κατηγορίες γενικού φορτίου είναι οι ακόλουθες :

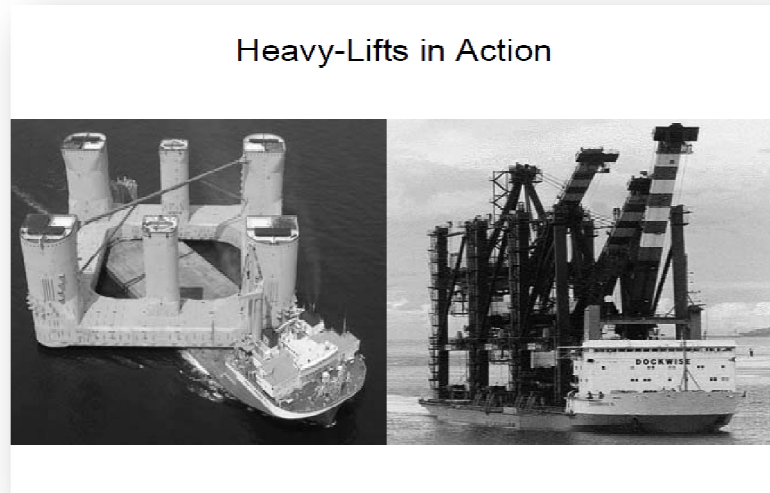
- ❏ Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο (loose cargo ή break bulk cargo) : φορτία που στοιβάζονται και φορτοεκφορτώνονται ως ανεξάρτητες παρτίδες π.χ. εξαρτήματα μηχανημάτων
- ❏ Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο (containerized cargo) : φορτία που μεταφέρονται μέσα σε εμπορευματοκιβώτια



- ❏ Φορτίο σε παλέτες (palletized cargo) : κάθε φορτίο συσκευασμένο και μοναδοποιημένο σε παλέτες για εύκολη στοιβασία και γρήγορο χειρισμό
- ❏ Υγρό γενικό φορτίο (liquid cargo) : μικρές παρτίδες υγρού φορτίου που μεταφέρονται μέσα σε δεξαμενές (tanks), δοχεία (containers) ή βαρέλια (drums)
- ❏ Κατεψυγμένο φορτίο (refrigerated cargo) : ευπαθή προϊόντα (φρούτα, ψάρια, τρόφιμα) τα οποία μεταφέρονται παγωμένα ή κατεψυγμένα σε κατάλληλα πλοία-ψυγεία ή εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία.



- 📄 Βαριά και δυσκίνητα φορτία (heavy-lifts and awkward cargo) : ογκώδη, βαριά και δυσκίνητα φορτία, δύσκολα στην φορτοεκφόρτωση και στοιβάσιμά τους.



Εικόνα 6 : Μεταφορά δυσκίνητων φορτίων
Πηγή : Διδακτικές σημειώσεις κ. Τσολάκη



Γράφημα 1 : Κατηγοριοποίηση χύδην φορτίων

1.1.α. Θαλάσσια μεταφορά χύδην φορτίων

Ορίζεται η μεταφορά οποιουδήποτε φορτίου σε μεγάλες παρτίδες προκειμένου να μειωθεί το κόστος μεταφοράς.

1.1.β. Προϋποθέσεις θαλάσσιας μεταφοράς χύδην φορτίων

Υπάρχουν τρεις βασικές προϋποθέσεις για τη μεταφορά χύδην φορτίου:

- Η μεταφερόμενη ποσότητα πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη
- Το φορτίο πρέπει να ενδείκνυται για μεταφορά σε χύδην μορφή (Ομοιογένεια Προϊόντος / Προσφερόμενες Υπηρεσίες)
- Η μεταφορά με πλοίο θα αποτελεί μέρος της μεταφοράς

1.1.γ. Αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων

Η αγορά στη Ναυτιλία Μεταφοράς Χύδην Φορτίων χαρακτηρίζεται από Τέλειο Ανταγωνισμό.

Οι βασικές προϋποθέσεις που προκύπτουν από τον τέλειο ανταγωνισμό είναι οι ακόλουθες :

- Μεγιστοποίηση του κέρδους
- Πλήρης γνώση της αγοράς
- Ομοιογενές προϊόν
- Μεγάλος αριθμός αγοραστών και πωλητών
- Ελεύθερη είσοδος και έξοδος
- Η επιχείρηση είναι αποδέκτης τιμών
- Κυβερνητική παρέμβαση που δεν εμποδίζει τον ανταγωνισμό

1.1.δ. Εμφάνιση εμπορευματοκιβωτίων

Μεγάλη ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μεταφοράς ξεκίνησε από τα μέσα του 1950 με την ανακάλυψη του εμπορευματοκιβωτίου. Η εμφάνιση των εμπορευματοκιβωτίων πρόσφερε τα εξής πλεονεκτήματα :

- Η διαίρεση σε μονάδες έδωσε τη δυνατότητα στις ναυτιλιακές εταιρείες να προσφέρουν υπηρεσίες door-to-door.
- Δημιουργήθηκαν συνενώσεις μεταξύ των εταιρειών
- Δημιουργήθηκαν εξειδικευμένοι τερματικοί σταθμοί με λιγότερους υπαλλήλους που εξυπηρετούσαν μεγαλύτερα πλοία.

Από την άλλη μεριά, υπήρξαν επιπτώσεις στα χύδην φορτία :

- Τα πλοία γενικού φορτίου άρχισαν να εξαφανίζονται
- Τα φορτία χύδην άρχισαν να μεταφέρονται από δεξαμενόπλοια και bulk carriers ή άλλα εξειδικευμένα πλοία
- τα πλοία και η πλοιοκτησία πέρασαν στο παρασκήνιο καθώς η κύρια δραστηριότητα των εταιρειών αφορούσε τις συνδυασμένες μεταφορές

1.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Διεθνές εμπόριο είναι η μορφή των διεθνών οικονομικών σχέσεων διαμέσου των εξαγωγών και εισαγωγών εμπορευμάτων και υπηρεσιών, το οποίο βασίζεται στον διεθνή καταμερισμό εργασίας και εξειδίκευσης και στην αρχή των συγκριτικών πλεονεκτημάτων (Trebicock, Howse , 2005)

Βασισμένο στην αρχή των συγκριτικών πλεονεκτημάτων το ελεύθερο εμπόριο δίνει στην παγκόσμια οικονομία τη δυνατότητα επίτευξης της αποτελεσματικότερης κατανομής των πόρων και υψηλότερου επιπέδου οικονομικής ευημερίας και προσφοράς αγαθών.

Η θεωρία του Διεθνούς Εμπορίου εξετάζει τις αιτίες για τις οποίες οι διάφορες χώρες ανταλλάσσουν τα προϊόντα τους , και τις συνέπειες της ανταλλαγής στην εσωτερική οικονομία, δηλαδή την επίδραση του εμπορίου στις τιμές των προϊόντων και των συντελεστών παραγωγής, στη διανομή εισοδήματος και στην ευημερία. Επίσης εξετάζει τους τρόπους και το βαθμό που παρεμβαίνει το κράτος στη διεθνή αγορά αγαθών και τις συνέπειες παρεμβάσεων στις τιμές των προϊόντων, των συντελεστών παραγωγής και της ευημερίας.

1.2.1 ΘΕΩΡΙΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ¹

Πρόγονος της κλασικής, νεοκλασικής και εναλλακτικής θεωρίας του διεθνούς διεθνούς εμπορίου είναι ο Μερκαντισμός (Mercantilism – Εμποριοκρατισμός). Εκπρόσωποι του μερκαντιστικού δόγματος ήταν οι Tomas Mun, Charles Davenant, William Petty, Jean-Baptiste Colbert.

¹ Για λεπτομέρειες σχετικά με τις θεωρίες του διεθνούς δικαίου βλ. Rostow W.W., Kennedy, M. (1992)

Το мерκαντιλιστικό δόγμα εστιάζει στο ρόλο που έχει το κράτος στην οικονομική δραστηριότητα των χωρών. Τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι :

- Η οικονομική δραστηριότητα που έχει σαν σκοπό την αύξηση της ευημερίας στη χώρα
- Η ευημερία επιτυγχάνεται με τη συσσώρευση πολύτιμων μετάλλων, κυρίως χρυσού, στα θησαυροφυλάκια του κράτους
- Οι εξαγωγές είναι επιθυμητές μόνο στο βαθμό που συντελλούν στην αύξηση του αποθέματος πολύτιμων μετάλλων

Σύμφωνα με αυτή την αρχή, οι εισαγωγές είναι παντελώς άχρηστες. Το δόγμα αυτό βασίζεται στην εσφαλμένη κατανόηση της παγκόσμιας οικονομίας ως ένα στατικό σύστημα με περιορισμένο πλούτο, στην οποία η ευημερία μιας χώρας μπορεί να υπάρξει μόνο με την αφαίρεση πλούτου από άλλες χώρες.

Κατά τον οικονομολόγο David Hume, καμιά χώρα δεν μπορεί να διατηρεί διαρκώς θετικό το εμπορικό της ισοζύγιο, καθώς η εισροή χρυσού θα οδηγούσε σε αύξηση της προσφοράς χρήματος, αύξηση των μισθών και των τιμών, αύξηση των εισαγωγών και μείωση των εξαγωγών.

Καθώς το βέλτιστο εμπορικό ισοζύγιο θα πρέπει να είναι ίσο με το μηδέν, στις ανταγωνιστικές οικονομίες ο αυξανόμενος όγκος των εξαγωγών επιδιώκει να καλύψει τον αυξανόμενο όγκο των εισαγωγών.

Ο φιλελευθερισμός έφερε το άτομο στο κέντρο του ενδιαφέροντος τονίζοντας το ρόλο του στην κοινωνικο-οικονομική ζωή. Εκπρόσωποι της κλασικής θεωρίας είναι οι : Adam Smith, David Ricardo και John Stewart Mill. Υποστήριζαν ότι υπάρχει όφελος για όλες τις χώρες που συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο. Οι ιδέες τους εκφράζονται κυρίως μέσω της θεωρίας του απόλυτου και συγκριτικού πλεονεκτήματος.

Σύμφωνα με τη θεωρία του απόλυτου πλεονεκτήματος (absolute advantage theory) μια χώρα ωφελείται από τη συμμετοχή της στο διεθνές εμπόριο, αν εξαγάγει τα προϊόντα που παράγει με χαμηλότερο κόστος και εισάγει τα προϊόντα που παράγονται σε άλλες χώρες φθηνότερα (Adam Smith 1776).

Ακόμα και αν μια χώρα είναι πιο παραγωγική σε όλους τους κλάδους παραγωγής, δηλαδή παράγει όλα τα προϊόντα με χαμηλότερο κόστος, έχει όφελος από τη συμμετοχή της στο διεθνές εμπόριο (D. Ricardo 1817).

Οι θεωρίες του απόλυτου και συγκριτικού πλεονεκτήματος περιλαμβάνονται ως βασικά στοιχεία στη Νεοκλασική Θεωρία του Διεθνούς Εμπορίου.

Οι Σουηδοί οικονομολόγοι Eli Heckscher και Bertil Ohlin (1933) ανέπτυξαν μια θεωρία σύμφωνα με την οποία μια χώρα πρέπει να εξαγάγει τα αγαθά για την παραγωγή των οποίων κατέχει σχετικά άφθονους συντελεστές παραγωγής και να εισάγει τα αγαθά για τα οποία αντιμετωπίζει σχετική έλλειψη των παραγωγικών συντελεστών.

Ο M. B Posner και R. Vernon, τόνισαν την επιρροή της καινοτομίας προϊόντων και το τεχνολογικό πλεονέκτημα που κατέχει μια επιχείρηση και το οποίο εμφανίζεται είτε μέσα από τη μείωση κόστους παραγωγής του προϊόντος είτε μέσα από την εμφάνιση νέων προϊόντων και καινοτομιών. Το γεγονός αυτό παρέχει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στην εγχώρια οικονομία μέσω του οποίου αλλάζει η διάρθρωση του εξωτερικού της εμπορίου.

Από την άλλη μεριά ο S. B. Linder (1961) τονίζει το ρόλο της εγχώριας ζήτησης όσο αφορά τις εξαγωγές νέων προϊόντων. Πιο συγκεκριμένα θεωρεί ότι η εγχώρια ζήτηση είναι βασική προϋπόθεση για τις εξαγωγές και βλέπει το εξωτερικό εμπόριο σαν επέκταση του εσωτερικού εμπορίου. Ένα προϊόν είναι δυνητικά εξαγωγίμο όταν πρωτίστως καταναλώνεται ή επανεπενδύεται στην εγχώρια οικονομία. Ο βιομήχανος δηλαδή δεν αποτολμά εξαγωγές αν τα προϊόντα του δεν καταναλώνονται από την τοπική – εγχώρια αγορά.

1.3 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εμπορική ναυτιλία είναι ο κλάδος των μεταφορών που ασχολείται με την εκτέλεση υπηρεσιών για τη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης.

Σύμφωνα με το Rochdale Report του 1970 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 άλλον. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες.

Η ιδέα της ναυτιλίας ως καταλύτη της οικονομικής ανάπτυξης δεν είναι νέα. Ο Adam Smith, που θεωρείται πατέρας της σύγχρονης οικονομίας χαρακτήρισε τη ναυτιλία ως “θεμελιώδη λίθο της οικονομικής ανάπτυξης”.

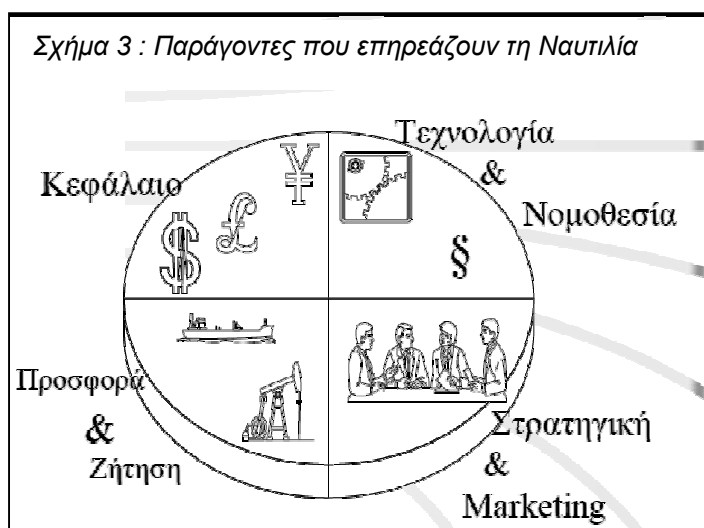
Υποστήριζε επίσης ότι η κινητήρια δύναμη σε μια καπιταλιστική κοινωνία είναι οι διαστάσεις των εργασιών, εννοώντας το εύρος και της προοπτικές ανάπτυξης μιας χώρας ή ενός τομέα. Για παράδειγμα, μια επιχείρηση που λειτουργεί σε μια χώρα που λειτουργεί ανεξάρτητα χωρίς διασυνδέσεις με τον εξωτερικό κόσμο, δεν μπορεί ποτέ να επιτύχει τα υψηλά επίπεδα αποδοτικότητας επειδή η πολύ μικρή αγορά της θα περιορίσει το βαθμό ειδίκευσής.

Ο Adam Smith θεωρούσε τη ναυτιλία ως “πηγή φθηνής μεταφοράς που μπορεί να διευρύνει τις αγορές στην ειδίκευση, προσφέροντας τη δυνατότητα μεταφοράς ακόμα και των καθημερινών προϊόντων στις πιο χαμηλές τιμές που θα μπορούσαν να επιτευχθούν από οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο.

Τα πλοία, που αποτελούν τα θεμελιώδη στοιχεία της, ποικίλλουν σε μέγεθος και τύπο παρέχοντας μια πλήρη γκάμα υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων που πρέπει να μεταφερθούν είτε σε κοντινές είτε σε μακρινές αποστάσεις.

Συνεχίζοντας, υποστηρίζεται ότι παρόλο που κάποιος μπορεί να διαχωρίσει τομείς και αγορές μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν μπορεί να αντιληφθεί τη σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους.

Επιπλέον, 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 εταιρείες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη.



1.3.1 ΛΙΜΕΝΕΣ – ΓΕΝΙΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ²

Το κάθε λιμάνι θεωρείται μοναδικό όσο αφορά τους παράγοντες γεωγραφία, υδρογραφία, παρεχόμενων εμπορικών διαδικασιών και λειτουργιών. Ωστόσο, είναι κοινώς αποδεκτό ότι τα λιμάνια αντιμετωπίζουν προκλήσεις λόγω των αυξανόμενων εμπορικών και περιβαλλοντικών απαιτήσεων.

Ο παραδοσιακός ορισμός του λιμένα “ η περιοχή όπου η κυκλοφορία των αγαθών και προϊόντων χρησιμοποιεί διαφορετικά είδη μεταφοράς μεταξύ στεριάς και θάλασσας ” χρησιμοποιείται για να δείξει το σημαντικό ρόλο που παίζει το λιμάνι στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Τα λιμάνια είναι ένα μίγμα βιομηχανίας και παροχής υπηρεσιών το οποίο προσφέρει και εξυπηρετεί συγκεκριμένες λειτουργίες παραγωγής και διανομής. (Σταυρακούλη και Wooldridg 2004).

Επιπλέον, τα λιμάνια λειτουργούν υπό την πίεση των παγκόσμιων αγοραστικών δυνάμεων και των τοπικών πολιτικών δυνάμεων για αναδιαμόρφωση. (EI-Hibir 2004)

Η ανάπτυξη των λιμένων παρουσίασε έντονους ρυθμούς ανάπτυξης μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο και διακρίνεται σε στάδια διαμόρφωσης, ενίσχυσης και προέκτασης των υποδομών. Αυτή η ιστορική εξέλιξη έχει κωδικοποιηθεί και κατηγοριοποιηθεί σε “γενιές λιμένων” (Γκιζιάκης – Παπαδόπουλος 2002).

Τα λιμάνια που δραστηριοποιούνται παγκόσμια μπορούν να καταταγούν σε τρεις γενιές. Η κατάταξη αυτή βασίζεται σε τρία κριτήρια τα οποία είναι :

- Η τακτική εξέλιξη του λιμανιού
- Η επέκταση των λιμενικών δραστηριοτήτων
- Η ολοκλήρωση των λιμενικών δραστηριοτήτων και της οργάνωσης (UNCTAD 2002)

1.3.1.α. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΩΤΗΣ ΓΕΝΙΑΣ

Μέχρι το 1960 τα λιμάνια θεωρούνταν απλά σημείο πρόσβασης από τη θάλασσα στην ξηρά. Το παραδοσιακό λιμάνι, είχε το ρόλο του μεταφορικού

² Σύμφωνα με την κ. Παρδάλη, 2001

κέντρου, επικεντρωνόταν δηλαδή στην παροχή της υποδομής για διαδικασίες που αφορούσαν τη μεταφορά, τη μεταφόρτωση και την προσωρική αποθήκευση. (Cullinane et al 2002, Tongzon and Heng 2005)

Το γεγονός αυτό απομονώνει τα λιμάνια από κάθε είδους δραστηριότητες μεταφοράς και εμπορίου. Η συμμετοχή των ιδιωτών είναι μεμονωμένη και η προβολή του λιμένος, όταν υπάρχει, είναι μικρής σημασίας.

Επίσης, λειτουργώντας κατά αυτό τον τρόπο και χρησιμοποιώντας δικά τους συστήματα πληροφόρηση που δεν είναι συμβατά με αυτά των χρηστών τους καθώς και ακολουθώντας αυτόνομη οργάνωση και διοίκηση καθίστανται αυτόνομα και ανεξάρτητα.

Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η χαμηλή παραγωγικότητα του λιμανιού και η αργή διακίνηση του φορτίου. Τα λιμάνια πρώτης γενιάς ασχολούνται κυρίως με τη διαχείριση συμβατικού φορτίου και χύδην φορτίου.

1.3.1.β ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΓΕΝΙΑΣ

Τα λιμάνια που ανήκουν στη δεύτερη γενιά εμφανίστηκαν κατά τη δεκαετία του 1960. Τα λιμάνια αυτά θεωρούνται κέντρα μεταφορικών και εμπορικών υπηρεσιών. Έπαιξαν το ρόλο του κέντρου διανομής παρέχοντας υπηρεσίες επεξεργασίας και διαχείρισης αποθεμάτων.

Μπορούν να παρέχουν και άλλες υπηρεσίες όπως συσκευασία εμπορευμάτων και παροχή βιομηχανικών υπηρεσιών πέρα από τη φορτοεκφόρτωση και διαχείριση φορτίων. Οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις βρίσκονται μέσα στη λιμενική περιοχή.

Αναπτύσσουν καλύτερη συνεργασία με τους εμπορικούς συνεργάτες τους αλλά και το δήμο τον οποίο ανήκουν. Ασχολούνται κυρίως με τη διαχείριση χύδην φορτίου και γενικού φορτίου.

1.3.1.γ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΡΙΤΗΣ ΓΕΝΙΑΣ

Τα λιμάνια αυτά εμφανίστηκαν στη δεκαετία του 1980 λόγω της εμφάνισης και της επικράτησης των εμπορευματοκιβωτίων και των συνδυασμένων μεταφορών.

Το λιμάνι της τρίτης γενιάς θεωρείται “ένας δυναμικός κόμβος στο παγκόσμιο δίκτυο παραγωγής – κατανάλωσης”. Η διακίνηση των λιμανιών διαφοροποιεί την παθητική στάση της προσφοράς λιμενικών ευκολιών και συμμετέχει ενεργά στις εξελίξεις του παγκόσμιου εμπορίου.

Έτσι, τα λιμάνια μετασχηματίζονται σε επιχειρηματικούς – μεταφορικούς κόμβους και σε σημαντικά σημεία logistics για το παγκόσμιο εμπόριο οι φορείς των οποίων επιτυγχάνουν την προστιθέμενη αξία των τελικών προϊόντων. Για την εξασφάλιση της επιτυχίας τους, οι φορείς αυτοί προσπαθούν να πετύχουν υψηλά επίπεδα συνεργασίας και συντονισμού. (DeSouza et al 2003)

Ασχολούνται κυρίως με τη διαχείριση χύδην φορτίου και φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια.

1.3.2 ΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Οι λειτουργίες ενός λιμένα είναι πολλαπλές και απασκοπούν στο να καθιστούν το λιμένα παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης. Η πρώτη και κύρια λειτουργία του λιμένα είναι η παροχή υπηρεσιών για τη διακίνηση των φορτίων και των επιβατών.

Ο λιμένας είναι απαραίτητο να διαθέτει τους κατάλληλους χώρους και τις κατάλληλες υποδομές σε κτίρια και μηχανήματα ώστε να εξυπηρετεί το πλοίο, το φορτίο και τους επιβάτες.

Βέβαια τα έργα υποδομής που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση όλων αυτών δεν είναι τα ίδια για όλους τους λιμένες, αλλά εξαρτώνται από την κατηγορία του κάθε λιμένα. Γενικά όμως υπάρχουν κάποια βασικά έργα και μηχανικός εξοπλισμός που είναι αναγκαία σε κάθε λιμένα.

Τα λιμενικά έργα και ο μηχανικός εξοπλισμός ανάλογα με την ανάγκη που ικανοποιούν είναι (Μυλωνόπουλος, 2006) :

Α. Ως προς την εξυπηρέτηση του πλοίου. Απαιτούνται λιμενικά έργα που εξυπηρετούν στην υποδοχή του πλοίου. Τα έργα αυτά προβλέπουν στην προσόρμιση του πλοίου από πλευράς βυθίσματος αυτού, ασφάλειας και στη λειτουργική εξυπηρέτησή του. Το βάθος του λιμένα, θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο από το έμφορτο βύθισμα του πλοίου που υποδέχεται. Αυτό προϋποθέτει έργα εκβάθυνσης και διαμόρφωσης του βυθού για την

αγκυροβολία του πλοίου. Η απαίτηση ασφαλούς προσόρμισης ενδεχομένως να προϋποθέτει έργα προφύλαξης του λιμένα από καιρικές συνθήκες, π.χ. λιμενοβραχίονες, κυματοθραύστες. Η λειτουργική εξυπηρέτηση του πλοίου από την άλλη μεριά, απαιτεί προβλήτες για την πρυμνοδέτηση και παραβολή του πλοίου και κρηπιδώματα με μεγάλο μήκος.

B. Ως προς την εξυπηρέτηση του φορτίου. Για την φορτοεκφόρτωση του φορτίου από και προς το πλοίο όπως και για τη διακίνησή του στους χώρους του λιμένα απαιτείται μηχανικός εξοπλισμός. Για την αποθήκευσή του φορτίου απαιτούνται κτιριακές εγκαταστάσεις. Τόσο ο μηχανικός εξοπλισμός όσο και οι κτιριακές εγκαταστάσεις εξαρτώνται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του φορτίου που διακινείται στο λιμένα. Συνήθως στους μεγάλους λιμένες με μεγάλη κίνηση φορτίων δημιουργούνται ειδικοί σταθμοί (terminal) που απαιτούν εξειδικευμένες εγκαταστάσεις και εξειδικευμένο μηχανολογικό εξοπλισμό. Τέτοιοι σταθμοί είναι :

i. Σταθμός διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Εξυπηρετεί πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια (containers), γι αυτό διαθέτει μεγάλο μήκος προβλήτες για την πρόσδεση των πλοίων αυτών. Επίσης, διαθέτει γερανογέφυρες ξηράς που κινούνται σε σιδηροτροχιές κατά μήκος του προβλήτα, γεραμούς που κινούνται με τροχούς, ελκυστήρες – πλατφόρμες , περονοφόρα οχήματα κτλ. Διαθέτει χώρους εναπόθεσης και φύλαξης των εμπορευματοκιβωτίων, χώρους πλήρωσης και εκκένωσης των εμπορευματοκιβωτίων κτλ.

ii. Σταθμός διακίνησης συμβατικού φορτίου. Εξυπηρετεί πλοία που μεταφέρουν συμβατικό φορτίο δηλαδή γενικό φορτίο και ξηρό φορτίο. Απαιτεί προβλήτες για την παραβολή των πλοίων. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που απαιτείται για την φορτοεκφόρτωση του φορτίου είναι αυτοκινούμενοι γερανοί, περονοφόρα οχήματα, γερανοί “άρπαγες” για τα χύδην ξηρά φορτία όπως και συστήματα αέρος που λειτουργούν ως αντλίες αναρρόφησης και προώθησης του χύδην ξηρού φορτίου. Επίσης, απαιτούνται στεγασμένοι χώροι αποθήκευσης, υπόστεγα διαμετακόμισης, ανοιχτοί χώροι εναπόθεσης κτλ.

iii. Σταθμός διακίνησης υγρών φορτίων. Για τη φορτοεκφόρτωση των υγρών φορτίων απαιτούνται ειδικές εγκαταστάσεις με σωληνώσεις και αγωγούς στον προβλήτα αλλά και μέσα στη θάλασσα ανάλογα με το είδος του υγρού φορτίου.

Γ. *Ως προς την εξυπηρέτηση των επιβατών.* Για την εξυπηρέτηση των επιβατών λειτουργεί ο σταθμός επιβατών που διαθέτει αίθουσες αναμονής, τουριστικά καταστήματα, εστιατόρια και αναψυκτήρια, τράπεζες, ανταλλακτήρια συναλλάγματος κτλ.

Δ. *Οδικό δίκτυο.* Για την κίνηση των τροχοφόρων μέσα στο λιμένα είναι απαραίτητο να υπάρχει κατάλληλο οδικό δίκτυο ώστε η προσπέλαση στο λιμένα να είναι εύκολη. Σε πολλούς λιμένες λειτουργεί σιδηροδρομικό δίκτυο για τη γρήγορη διακίνηση του φορτίου εντός και εκτός αυτών.

Ε. *Ανθρώπινο Δυναμικό.* Η λειτουργία των κτιριακών εγκαταστάσεων, του μηχανικού εξοπλισμού και η γενική λειτουργία του λιμένα βασίζεται στο ανθρώπινο δυναμικό που προσφέρει την εργασία του. Για την άριστη απόδοσή του απαιτούνται κατάλληλες κτιριακές εγκαταστάσεις, άριστες συνθήκες εργασίας και τεχνολογική υποστήριξη. Π.χ. ηλεκτρονικοί υπολογιστές, εξειδικευμένο λογισμικό, πληροφοριακά συστήματα, συνεχής επιμόρφωση και κατάρτιση.

Η λειτουργία του λιμένα κατά κανόνα γίνεται είτε με το συγκεντρωτικό σύστημα είτε με το αποκεντρωτικό. Σύμφωνα με το συγκεντρωτικό σύστημα ο φορέας λειτουργίας του λιμένα αναλαμβάνει όλες τις λιμενικές δραστηριότητες. Όλες οι υπηρεσίες που παρέχονται στο λιμένα τίθενται υπό ενιαία διοίκηση και οργάνωση. Σήμερα επικρατεί η τάση την ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων (shortsea shipping) δηλαδή η διακίνηση των ενδοκοινοτικών φορτίων μέσω της θάλασσας για να απομακρυνθούν τα φορτία από τους δρόμους και τους σιδηροδρόμους. (Μυλωνόπουλος 2006)

Σύμφωνα με το αποκεντρωτικό σύστημα, οι υπηρεσίες του λιμένα παρέχονται από αυτόνομες επιχειρηματικές μονάδες, σε ξεχωριστά πεδία επιχειρηματικής εξειδίκευσης.

1.3.3 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΡΙΚΟΣ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ

Με τον όρο **Εφοδιαστική (Logistics)** χαρακτηρίζονται εκείνες οι απαιτούμενες διαδικασίες για την αποθήκευση, την προώθηση ενός προϊόντος την κατάλληλη στιγμή, την προστασία τους αποθέματος. Όπως γίνεται αντιληπτό η Εφοδιαστική αποτελεί κόμβο (έναν ή περισσότερους) της Εφοδιαστικής Αλυσίδας. (Captain Harbour , 2009)

Με τον όρο Εφοδιαστική Αλυσίδα (Supply Chain) αναφερόμαστε στο σύμπλεγμα αυτό των κόμβων που είναι απαραίτητοι για να επιτευχθεί η παραγωγή, η προώθηση και η λήψη ενός αγαθού από τον καταναλωτή του. Τέτοιοι κόμβοι μπορεί να είναι η μονάδα παραγωγής, οι προμηθευτές της, ο λιανοπωλητής κτλ.

Ένα σύστημα προμηθευτών, κατασκευαστών, διανομέων, λιανοπωλητών και πελατών όπου υπάρχει κάθετη ροή υλικών από τον προμηθευτή στον πελάτη και αμφίδρομη ροή πληροφοριών.

Η σειρά δραστηριοτήτων που αφορούν τον προγραμματισμό, συντονισμό και έλεγχο των υλικών, ημιτελών και τελικών προϊόντων από τους διανομείς στους πελάτες. Αφορά δύο ευδιάκριτες ροές, πληροφοριών και υλικών. (Stevens 1989)

Τα λιμάνια είναι ο κρίκος που συνδέει τις χερσαίες με τις θαλάσσιες μεταφορές και αντίστροφα. Σαν κρίκος της εφοδιαστικής αλυσίδας το λιμάνι χαρακτηρίζεται ως cluster, όπου cluster ορίζεται η γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (επιχειρησιακές μονάδες για χειρισμό φορτίων, μεταφορές, διοικητική μέριμνα, παραγωγή, εμπορικά συστήματα κτλ).

Σχετικά με τους λιμένες, η σύνθετη οργανωτική τους δομή πάντα ήταν ένα κεντρικό ζήτημα στη διαχείριση λιμένων και πιθανώς να αποτελεί το σημαντικότερο εμπόδιο στην ανάπτυξη ενός πλαισίου για τη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας του λιμένα και ένα σύνολο ενσωματωμένων δεικτών απόδοσης (Bichou and Gray 2004)

Οι κρίσιμοι παράγοντες επιτυχίας των λιμένων στηρίζονται στη δυνατότητα να δημιουργηθούν συνεργίες/συμπράξεις μεταξύ των φορέων της λιμενικής κοινότητας και των άλλων φορέων της εφοδιαστικής αλυσίδας, προκειμένου να εγγυηθούν η αξιοπιστία, η συνεχής εξυπηρέτηση και το υψηλό επίπεδο παραγωγικότητας.

Η αξιοπιστία και η παραγωγικότητα εξαρτώνται από τη δυνατότητα πρόσβασης και αποτελεσματικής διαχείρισης της ροής πληροφοριών. Αυτοί είναι καθοριστικοί παράγοντες για την επιλογή ενός λιμένα (Herfort et al 2001).

Προκειμένου να αυξηθεί η ελκυστικότητα ενός λιμένα, θα πρέπει να επιτυγχάνεται ομαλή και εύκολη διακίνηση φορτίων και η προσφορά

υπηρεσιών σε ευθυγράμμιση με τη ζήτηση στην αγορά, ελαχιστοποιώντας τα έξοδα. (Marlow and Paixao 2003)

Υπάρχουν έξι βασικές παράμετροι για την ολοκλήρωση των λιμένων στις εφοδιαστικές αλυσίδες:

- ✓ Χρήση της τεχνολογίας για τη διανομή/μοίρασμα πληροφοριών
- ✓ Σχέσεις με τις ακτοπλοϊκές γραμμές
- ✓ Υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας
- ✓ Σχέσεις με προμηθευτές εσωτερικών μεταφορών
- ✓ Ολοκλήρωση απόδοσης τρόπων μεταφοράς
- ✓ Ολοκλήρωση πρακτικών και προετοιμασίας³

Χρήση τεχνολογίας για διανομή πληροφοριών

Η εγκατάσταση των τεχνολογικών συνδέσεων με τους προμηθευτές και τους πελάτες επιτρέπει στις επιχειρήσεις τη διαβίβαση πληροφοριών, εγγράφων και ναυτιλιακών ανακοινώσεων σε σύντομο χρονικό διάστημα επιταχύνοντας τις ναυτιλιακές συναλλαγές (Stefansson 2002). Η διανομή των πληροφοριών ανάμεσα στους συνεργάτες μιας εφοδιαστικής αλυσίδας παρουσιάζεται σαν δομική μονάδα που χαρακτηρίζει μια στερεά εφοδιαστική αλυσίδα σχέσεων (Lalonde 1998). Η ροή έγκυρων και έγκαιρων πληροφοριών ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη της εφοδιαστικής αλυσίδας μπορεί να αποτελέσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (Novack et al 1995). Οι παρεχόμενες πληροφορίες για να είναι αποτελεσματικές απαιτούν ακρίβεια, επικαιρότητα, επάρκεια και αξιοπιστία (Moneczka et al 1998). Αυτό σημαίνει ότι η ενσωμάτωση τεχνολογίας πληροφοριών πρέπει να επικεντρώνεται στην διευκόλυνση της ροής πληροφοριών σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Σχέσεις με τις ακτοπλοϊκές γραμμές

Μια εφοδιαστική αλυσίδα που βασίζεται στις μακρόχρονες σχέσεις, προσφέρει μοναδικές, αποδοτικές και αποτελεσματικές λύσεις (Bowersox et al 2000). Οι προμηθευτές που διατηρούν μακροχρόνιες σχέσεις με επίλεκτους πελάτες είναι σε θέση να διατηρούν ή ακόμα και να βελτιώνουν τα επίπεδα αποδοτικότητάς τους σε μεγαλύτερο βαθμό από τους προμηθευτές που

³ Σύμφωνα με τους Wang, Olivier, Notteboom, Slack, 2007

υιοθετούν μια συνναλαγματική προσέγγιση (Kalwani and Narayandas 1995). Για την επίτευξη ενός συγχρονισμένου λειτουργικού συστήματος είναι απαραίτητες οι μακροχρόνιες σχέσεις μεταξύ των λιμένων και των ακτοπλοϊκών γραμμών. Τα λιμάνια αυτά φαίνεται να έχουν υψηλά επίπεδα ολοκλήρωσης στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας

Αυτή η μεταβλητή συνεπάγεται τη δυνατότητα του λιμένα να προσθέτει αξία στις υπηρεσίες που παρέχει, διευκολύνοντας τους στόχους του συστήματος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Σύμφωνα με τον Robinson 2002, το λιμάνι αποτελεί μέρος μιας αξιοκρατούμενης αλυσίδας και έτσι μπορούν προσθέτουν αξία στα αγαθά που διακινούνται εκεί. Ο Ραίχαο και Marlow 2003 υπέβαλλαν ένα πλαίσιο που μπορεί να υιοθετηθεί για την προσθήκη αξίας . αυτό περιλαμβάνει την προσθήκη αξίας σε διαφορετικές υπηρεσίες, διαδικασίες και ικανότητες που μπορούν να πραγματοποιηθούν στο περιβάλλον ενός λιμένα. Αυτοί περιλαμβάνουν τη ικανότητα να παρασχεθεί η ενδοχώρα (hinterland) για οδική και σιδηροδρομική πρόσβαση, τη δυνατότητα προώθησης νέων προσαρμοσμένων υπηρεσιών και διαχείρισης διάφορων τύπων φορτίων. Η ευελιξία του λιμένα, η ταχύτητα με την οποία μπορεί να πάρει αποφάσεις σχετικά με την αλλαγή αποφάσεων, προγραμμάτων, τροποποίηση διαταγών για την ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών.η δυνατότητα να προσφέρονται ποικίλλες υπηρεσίες σε συνδυασμένες διαδικασίες. Η ικανότητα μεταβίβασης φορτίων με πολλούς διαφορετικούς τρόπους και εναλλακτικές διαδρομές ώστε να παραδίδεται στον λιγότερο πιθανό χρόνο στις εγκαταστάσεις των τελικών χρηστών και η ικανότητα παροχής προσαρμοσμένων υπηρεσιών στους διαφορετικούς τομείς της αγοράς.

Σχέσεις με προμηθευτές εσωτερικών μεταφορών

Οι σχέσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας συνεπάγονται τις σχέσεις των προμηθευτών και πελατών. Όπως προείπαμε, με τον ίδιο τρόπο που οι λιμένες αναπτύσσουν και διατηρούν σχέσεις με τις ακτοπλοϊκές γραμμές, πρέπει επίσης να αναπτύσσουν σχέσεις με τους προμηθευτές και τους χειριστές εσωτερικών μεταφορών. Σύμφωνα με τους Notteboom και Rodrigue

2005, οι περιφερειακές λιμενικές αρχές θα μπορούσαν να συμμετέχουν στο συντονισμό που μπορεί να βελτιώσει την εσωτερική διανομή του φορτίου. Βασικό στοιχείο των σχέσεων είναι η επικοινωνία και τα χαρακτηριστικά των σχέσεων μεταξύ των συμμετεχόντων.

Ολοκλήρωση απόδοσης τρόπων μεταφοράς

Οι λιμένες είναι μέρος ενός αξιοκρατούμενου συστήματος το οποίο αναγωνίζεται άλλα αξιοκρατούμενα συστήματα. Για τις ροές των φορτίων επιδιώκονται οι διαδρομές που θα επιφέρουν το χαμηλότερο κόστος, λιμένες που προσφέρουν αποδοτική πρόσβαση ενδοχωρών λόγω της παραγωγικότητας, της αποδοτικότητας, και της αξιοπιστίας στις συνδυασμένες μεταφορές και υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας στους φορτωτές και τους παραλήπτες της εφοδιαστικής αλυσίδας. (Wang, Olivier, Notteboom, Slack, 2007)

Ολοκλήρωση πρακτικών και προετοιμασίας

Σύμφωνα με τους Bichou και Gray 2004, η ολοκλήρωση του λιμένα πρέπει να περιλαμβάνει την επέκταση των δραστηριοτήτων, και διαδικασιών που προγραμματίζονται να γίνουν. Οι Notteboom και Rodrigue 2005 προτείνουν την εισαγωγή νέων σιδηροδρομικών γραμμών στην ενδοχώρα, σε συνεργασία με τις αντίστοιχες εθνικές υπηρεσίες, χειριστές ραγών, ναυτιλιακές εταιρείες και μεγάλους φορτωτές / ναυλωτές. Επιπλέον, πρέπει να επεκταθούν σε συνεργασίες μεταξύ της διοίκησης των λιμένων και άλλων μερών της εφοδιαστικής αλυσίδας ώστε να αποδίδεται το κόστος καθώς και λύσεις για τα φορτία που διακινούνται. Ο ρόλος των σύγχρονων θαλάσσιων λιμένων περιλαμβάνει την ολοκλήρωση του στην εφοδιαστική αλυσίδα και αυτός ο ρόλος σημαίνει τη μεγαλύτερη δυνατή αποδοτικότητα του λιμένα ώστε να ικανοποιήσει τους πελάτες του και να επιτύχει τους στόχους του. (Wang, Olivier, Notteboom, Slack 2007)

1.3.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Οι οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων ετών συνετέλεσαν στην όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων και την ανάδειξη νέων στοιχείων ως αιχμές ανταγωνισμού, με κύριο στοιχείο αυτό της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο και διαφοροποιημένο περιβάλλον. Νέες υποδομές και νέες υπηρεσίες μετέτρεψαν τους λιμένες από χώρους διακίνησης ταξιδιωτών και εμπορευμάτων σε πολυσύνθετες επιχειρήσεις με υψηλές τεχνοκρατικές διαδικασίες και μεθόδους λειτουργίας, οι οποίες καλούνται επίσης να ανταποκριθούν σε νέες απαιτήσεις και υποχρεώσεις απέναντι στο περιβάλλον και στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.

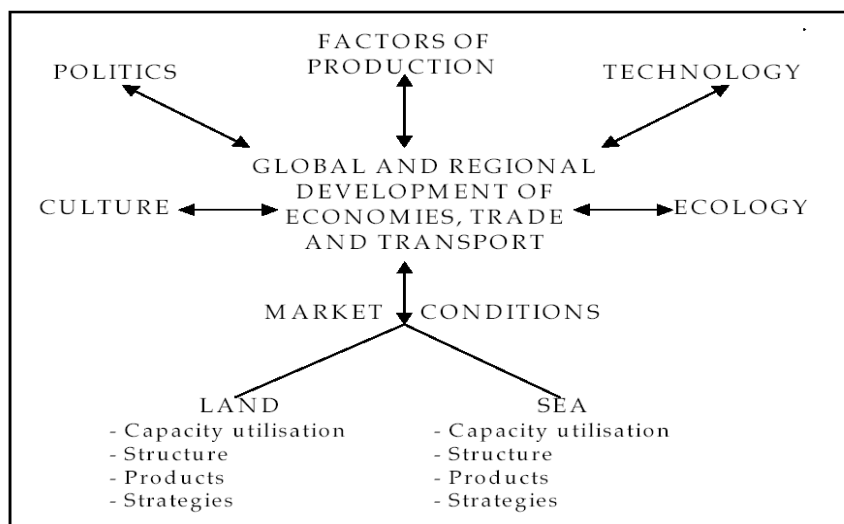
Βασικοί παράγοντες που στοιχειοθετούν το νέο περιβάλλον για τους λιμένες είναι : η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών ως εναλλακτικού τρόπου μεταφοράς έναντι των χερσαίων και αεροπορικών με σαφή ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα.

Ένα λιμάνι συχνά είναι ένας και μόνο κρίκος από τους πολλούς κρίκους σε μια μακρά εφοδιαστική αλυσίδα όπου περιλαμβάνονται πολλοί τρόποι μεταφοράς. Σε μια τέτοια αλυσίδα το σίγουρο είναι ότι από μόνο του το λιμάνι δεν μπορεί να αποφασίσει την πιθανή επιτυχία του.

Το κάθε λιμάνι παραμένει εξαρτώμενο από τους άλλους κρίκους της εφοδιαστικής αλυσίδας και της ανταγωνιστικότητας από άποψη κόστους και ποιότητας από όλη την αλυσίδα μεταφοράς που χρησιμοποιεί ο αγοραστής.

Σε κάθε περίπτωση ένας λιμένας μπορεί να συμβάλλει θετικά στην ανταγωνιστικότητα ορισμένων μεταφορικών οδών, ως κόμβος, με την προσφορά αξιόπιστων βασικών υπηρεσιών όπως:

- ✓ Μεγάλα θαλάσσια βάθη
- ✓ Καλή διαθεσιμότητα αποβάθρων
- ✓ Κατάλληλος / συμβατός εξοπλισμός
- ✓ Αποδοτικός χειρισμός συμπεριλαμβανομένου του καλού επιπέδου προσφερόμενων υπηρεσιών (Wang, Olivier, Notteboom, Slack 2007)



Σχήμα 4 : Παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς
 Πηγή : Brodin A., 2003

Εάν θα μπορούσε να προσφερθεί ένα κατάλληλο μίγμα των προαναφερθέντων παραγόντων, φυσικά θα ενίσχυε τη χρήση ενός λιμένα. Για παράδειγμα, θα εξασφαλιζόταν η θέση του στην εφοδιαστική αλυσίδα. Ωστόσο, η κατάσταση για το λιμένα θα μπορούσε να γίνει προβληματική εάν θα μπορούσαν ταυτόχρονα να προσφέρουν και οι άλλοι λιμένες σε μια περιοχή το ίδιο σύνολο παραγόντων ή υπηρεσιών.

Η επιλογή ενός λιμένα από ένα παραλήπτη σε μια τέτοια περίπτωση θα κριθεί με βάση το κόστος διαχείρισης που χρεώνει ο κάθε λιμένας.

Για ένα λιμένα με διαφορετικό είδος επιχειρησιακών τομέων, υπάρχουν διαφορετικοί παράγοντες στο περιβάλλον που επηρεάζουν το μέλλον της λειτουργίας του.

Μερικοί από αυτούς τους παράγοντες μπορούν άμεσα ή έμμεσα να ενισχύσουν τη θέση ενός λιμένα σε οικονομικούς όρους και κύκλους εργασιών, ενώ άλλοι μπορούν να αποδειχθούν αρνητικοί για την ανάπτυξη του λιμένα.

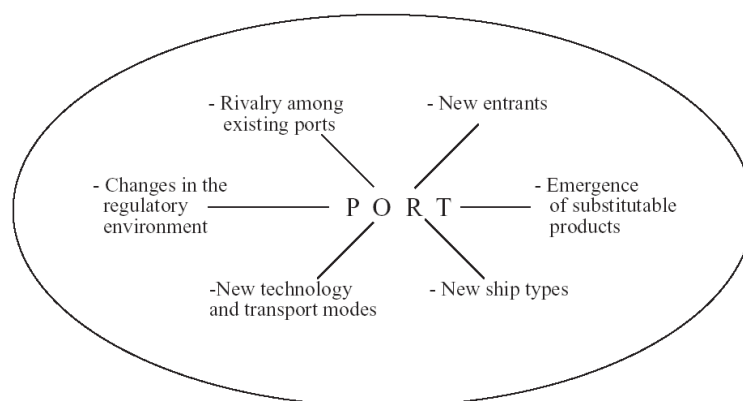
Το λιμάνι από την πλευρά του μπορεί και αυτό να επηρεάσει έμμεσα μερικούς τέτοιους παράγοντες, ενώ τα αποτελέσματα άλλων πρέπει να ληφθούν πέρα από τον έλεγχο ενός μεμονωμένου λιμένα.

Ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να τοποθετηθεί το λιμάνι σε σχέση με τις αλλαγές των εμπορικών αποφάσεων πρέπει να ληφθεί από τη διαχείριση του κάθε μεμονωμένου λιμένα.

Όπως φαίνεται στο σχήμα, ένας μεγάλος αριθμός παραγόντων που μπορεί να επηρεάσει την απόδοση ενός συστήματος μεταφορών μπορεί να προσδιοριστεί και ο οποίος καθιστά τη λήψη αποφάσεων ακόμη πιο περίπλοκη.

Με την εστίαση προς διάφορους υπο-παράγοντες σύμφωνα με το σχήμα 5, η σχέση ενός λιμένα με διάφορες εξωτερικές δυνάμεις και τάσεις ανάπτυξης, σημαντικές για το μελλοντικό προγραμματισμό, είναι μεγάλου ενδιαφέροντος.

Η σημασία των παραγόντων αυτών εφαρμόζεται διαφορετικά στο κάθε λιμάνι ξεχωριστά, αλλά επηρεάζει τη μελλοντική του πορεία και ανάπτυξη. Κάποιοι παράγοντες είναι η γεωγραφική θέση, η ιστορία και άλλα.



Σχήμα 5 : Εξωτερικοί παράγοντες που επηρεάζουν τους λιμένες

Πηγή : Brodin A. , 2003

Οι παράγοντες αυτοί βοηθούν στη λήψη στρατηγικών αποφάσεων που αφορούν τον ανταγωνισμό με τα υπάρχοντα λιμάνια αλλά και με την εμφάνιση των νεοεισερχομένων στην αγορά.

Μέσω της γεωγραφικής τους θέσης τα λιμάνια είναι η διεπαφή μεταξύ στεριάς και θάλασσας αλλά και ένα σημείο όπου η συμβατότητα μεταξύ των διαχειριζόμενων συστημάτων τίθεται σε οικονομική και πρακτική δοκιμή. Η δοκιμή αυτή μπορεί να εξοικονομήσει πολύ χρόνο και κέρδη εάν ο χειρισμός εκτιμηθεί σωστά και επιτευχθεί ο απαιτούμενος στόχος της ανταγωνιστικότητας.

Οι αλλαγές στο ρυθμιστικό περιβάλλον συμβάλλουν στη μελλοντική ανάπτυξη του λιμένα. Η εθνική νομοθεσία των λιμένων θα πρέπει να λειτουργεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να θέτει τους ίδιους περιορισμούς σε όλους τους λιμένες αποφεύγοντας τη δημιουργία ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων ή

μειονεκτημάτων σε εθνικό επίπεδο. Από την άλλη μεριά, σε παγκόσμιο επίπεδο μπορεί να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα των εσωτερικών λιμένων σε σύγκριση με αυτή των γειτονικών.

Οι *είσοδος νέων ανταγωνιστών* στη λιμενική βιομηχανία δεν είναι και τόσο διαδεδομένη αφού τα εμπόδια στην είσοδο νέων ανταγωνιστών είναι πολύ μεγαλύτερα από ότι στους περισσότερους άλλους τομείς της επιχειρησιακής κοινωνίας. Οι λιμένες είναι πρώτα από όλα εξαιρετικά μακροπρόθεσμες επενδύσεις που χρειάζονται τις μεγάλες περιοχές προκυμαίων. Το κόστος ανάπτυξης των περιοχών αυτών είναι πολύ υψηλό και η ανάπτυξή τους είναι συχνότερα ευαίσθητη από περιβαλλοντική άποψη και οι κατάλληλες περιοχές βρίσκονται δίπλα στα κέντρα πληθυσμών λόγω της ανάγκης της υποδομής μεταφορών. Για το λόγο αυτό μπορούμε να θεωρήσουμε την έναρξη ενός νέου εξοπλισμένου τερματικού σε έναν υπάρχοντα λιμένα, ως «νεοεισερχόμενο» ανταγωνιστή.

Η *εμφάνιση των υποκατάστατων προϊόντων* δεν επηρεάζει άμεσα το ίδιο το λιμάνι αλλά τα προϊόντα που αυτό διαχειρίζεται και διακινεί. Ένα παράδειγμα είναι η εισαγωγή νέων προϊόντων ή υποκατάστατων των ήδη υπάρχοντων προϊόντων που διαχειρίζονται. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να οδηγήσει στην απώλεια μεγάλου όγκου φορτίων για το λιμένα καθώς οι εμπορικοί δρόμοι επαναπροσανατολίζονται τοπικά ή και διεθνώς. Οι μετατοπίσεις στο εμπόριο μπορούν επίσης να πλήξουν μια επιχείρηση από τους κανονισμούς, π.χ. εάν η χρήση των λιπασμάτων καλίου επρόκειτο να περιοριστεί μέσα στην ΕΕ, αυτό θα ήταν ένα σκληρό χτύπημα σε πολλούς τομείς, συμπεριλαμβανομένων των τερματικών λιμένων. Οι ενεργοί λιμένες πρέπει συνεχώς να γνωρίζουν και να προετοιμάζονται για τέτοιες εξελίξεις, π.χ. εφευρίσκοντας ακριβότερο αλλά πολλαπλών χρήσεων εξοπλισμό. Αυτό επιτυγχάνεται με τη διατήρηση στενής σχέσης με τους σημαντικούς πελάτες και με τη συνεχή ενημέρωση όσο αφορά τις τάσεις ανάπτυξης του σημαντικότερου πελάτη του λιμένα.

Η *εμφάνιση των νέου είδους караβιών* μπορεί να σημαίνει την αναζήτηση νέου εξοπλισμού κατάλληλου να διαχειρίζεται τα φορτία από και προς τα νέα καράβια. Μια συνήθης ανάγκη για την υποδοχή νέων τύπων караβιών είναι το βάθος του λιμένα να είναι μεγαλύτερο από το έμφορτο βύθισμα του πλοίου που υποδέχεται. Αυτό προϋποθέτει έργα εκβάθυνσης και διαμόρφωσης του

βυθού για την αγκυροβολία του πλοίου. Η μη εκτέλεση των απαραίτητων έργων μπορεί να φέρει το λιμένα σε δυσμενή θέση εφόσον θα ρισκάρει πλέον τη συνέχιση επιλογής του από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Ένα άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα των νέων αναγκών είναι η χρήση νέου μηχανικού εξοπλισμού που θα χειρίζεται περισσότερους τύπους φορτίων.

Η χρήση νέων τεχνολογιών μπορεί να αναφέρεται τόσο σε τύπους τεχνολογιών ορατών εξοπλισμών χειρισμού, π.χ. γεραμούς, όσο και σε λιγότερο ορατούς εξοπλισμούς, π.χ. διοικητικά συστήματα, συστήματα ελέγχου φορτίου. Για να καταστεί ένα λιμάνι αξιόπιστο στα μάτια των μακρυπρόθεσμων χρηστών τα προηγμένα νέα διοικητικά συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών βελτιώνουν τόσο την εσωτερική διοίκηση, για λειτουργίες όπως ο προγραμματισμός εργασίας ή η τιμολόγηση, όσο και την αύξηση των προτύπων στα διεθνή πρότυπα, από την εισαγωγή και την παρακολούθηση των φορτίων. Μια άλλη μεγάλη αλλαγή είναι *οι νέοι τρόποι μεταφοράς* των αυξανόμενων φορτίων σε διαφορετικούς τύπους καραβιών, π.χ. περισσότερο Ro/Ro και λιγότερο χύμα. Ο μεγαλύτερος όγκος φορτίων που πρέπει να μεταφερθούν με τα φορτηγά από και προς το λιμάνι, μπορεί να αποτελέσει μια μεγάλη δοκιμασία για το λιμάνι που είχε σχεδιαστεί να φορτοεκφορτώνει τα φορτία από και προς τα βαγόνια, ενδεχομένως και απειλή αφού κάτι τέτοιο θα έθετε την επανεξέταση του σχεδιασμού και του εξοπλισμού που θα είχε το λιμάνι. (Wang, Olivier, Notteboom, Slack 2007)

1.3.5 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Τα λιμάνια διαχωρίζονται ανάλογα με τις υπηρεσίες που προσφέρουν, τα είδη που μπορούν να διαχειριστούν, τα γεωγραφικά τους γνωρίσματα και το μέγεθός τους. (Παρδάλη 2001)

1.3.5.α. ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΕΙΔΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

- ❖ Μοναδοποιημένο φορτίο (containerized)
- ❖ Χύδην φορτίο (bulk)
- ❖ Γενικού τύπου φορτίο (break bulk cargo)

1.3.5.β. ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΑΣΕΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΩΝ

- Θαλάσσια λιμάνια
- Λιμνοθαλάσσια λιμάνια
- Παραποτάμια λιμάνια
- Λιμάνια σε διώρυγες
- Λιμάνια σε όχθες λίμνης
- Ανοιχτά λιμάνια
- Κλειστά λιμάνια

1.3.5.γ. ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΤΟΥΣ

- Μικρό τοπικό λιμάνι
- Μεγάλο τοπικό λιμάνι
- Μεγάλο περιφερειακό λιμάνι
- Περιφερειακά διαμετακομιστικά και μεταφορτωτικά κέντρα

1.3.6 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ⁴

Εκτός από την παροχή βασικής υποδομής για τη μεταφορά φορτίων και επιβατών μεταξύ στεριάς και θάλασσας, υπάρχουν πολλαπλές υπηρεσίες που προσφέρονται από πράκτορες στους λιμένες. Οι υπηρεσίες αυτές καλύπτουν όλες τις δραστηριότητες από τη στιγμή που ένα πλοίο πλησιάζει στο λιμένα έως ότου τελειώσει όλες τις διαδικασίες του.

Οι Trujillo & Nombela (1999) χωρίζουν τις διαδικασίες αυτές σε :

1. Παρεχόμενες βασικές υποδομές
2. Υπηρεσίες προσόρμισης οι οποίες περιλαμβάνουν την πλοήγηση και τη ρυμούλκηση. Οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να παρέχονται είτε από τις λιμενικές αρχές, είτε από ιδιωτικούς πράκτορες.
 - Πλοήγηση ορίζεται η διαδικασία που απαιτείται για να εισέλθει και να εξέλθει ένα πλοίο από ένα λιμένα με ασφάλεια
 - Η ρυμούλκηση είναι η διαδικασία οδήγησης ενός πλοίου με τη βοήθεια μικρότερων, των ρυμουλκών
3. Η διαχείριση φορτίου καλύπτει όλες τις δραστηριότητες σχετικά με τη μετακίνηση του φορτίου από και προς τα πλοία και τις εγκαταστάσεις

⁴ Σύμφωνα με την κ. Παρδάλη, 2001

των λιμένων. Η διαχείριση των φορτίων ποικίλλει ανάλογα με τον τύπου του φορτίου.

- Στοιβάσια (stevedoring)
 - Τερματικά (terminals)
 - Αποθήκευση (storage)
 - Κατάψυξη (freezing)
4. Παραλήπτες : οι παρεχόμενες διαδικασίες που αφορούν στη διοικητική γραφική εργασία και τις απαιτούμενες άδειες (υγειονομικά πιστοποιητικά, φόροι, έγγραφα εισαγωγής και εξαγωγής)
- Διοικητική γραφική εργασία για τα πλοία και τα φορτία
 - Άδειες
 - Μίσθωση υπηρεσιών
5. Δευτερεύουσες υπηρεσίες : υπάρχει μια σειρά βοηθητικών διαδικασιών που εκτελούνται από διαφορετικούς πράκτορες και εταιρείες. Όλες οι προμήθειες του πλοίου (καύσιμα), καθώς και υπηρεσίες του προσωπικού (ιατρική μέριμνα), όπως και κοινές υπηρεσίες (καθάρισμα, συλλογή απορριμάτων), υπηρεσίες επισκευής.
- Προμήθειες
 - Επισκευές
 - Καθαριότητες, συλλογή απορριμάτων
 - ασφάλεια

1.3.7 ΣΥΝΔΕΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ

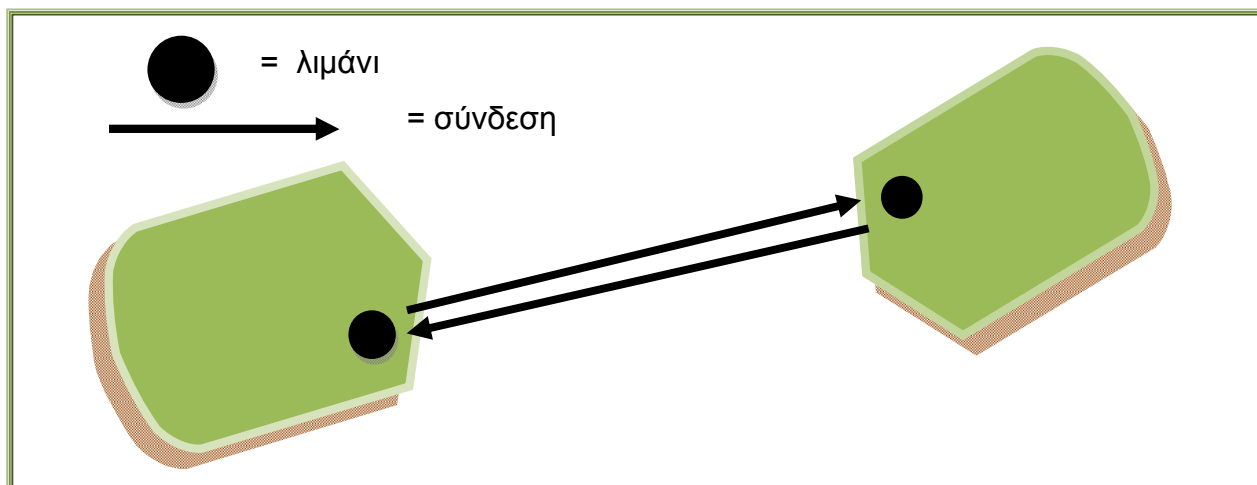
Ένα δίκτυο λιμένων επιδιώκει να ελαχιστοποιήσει τις δαπάνες, καλύπτοντας συγχρόνως τα αιτήματα των ναυλωτών. Σαν μέρος του δικτύου, τα λιμάνια δημιουργούν μια ή περισσότερες συνδέσεις, καθεμιά από τις οποίες χαρακτηρίζονται από :

- Σταθερές συχνότητες
- Χωρητικότητα
- Ικανότητα διαχείρισης

1.3.7.α. Μια ενιαία σύνδεση

Σύμφωνα με τον Lumsden (2002), μια σύνδεση είναι η απλούστερη μορφή μια ακτοπλοϊκής γραμμής, συνδέοντας δύο λιμένες με μια μόνο σύνδεση. Εφόσον όλες οι διαδικασίες ξεκινούν και τελειώνουν σε ένα μόνο λιμένα, επιτυγχάνεται :

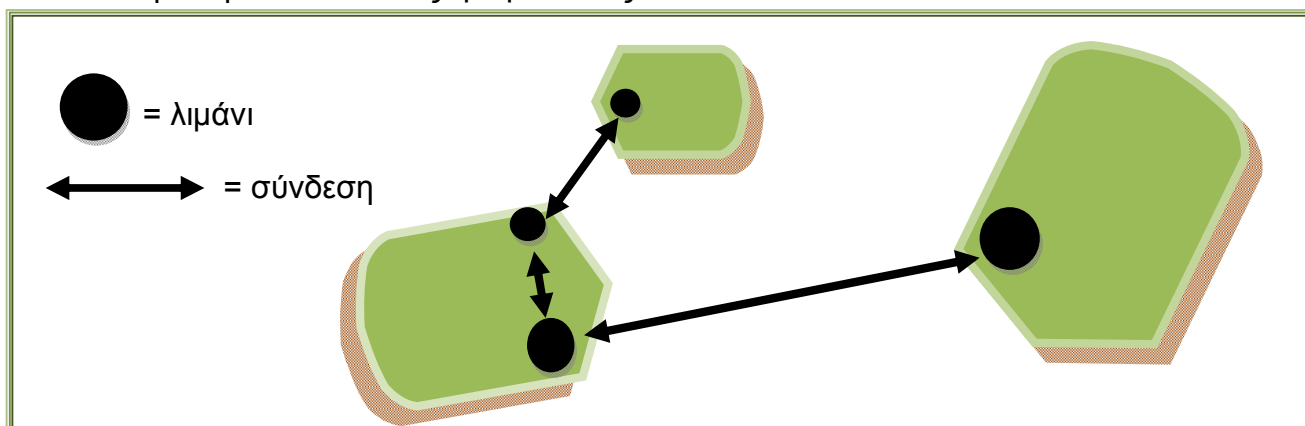
- ✓ Απλοποίηση των διαδικασιών
- ✓ Ευκολότερη επιλογή πλοίου



Σχήμα 6 : Ενιαία σύνδεση λιμένα

1.3.7.β. Διάφορες συνδέσεις με διαδικασίες τροφοδοσίας

Η ακτοπλοϊκή γραμμή μπορεί να μεταφέρει μεγαλύτερα ποσά φορτίων, με περισσότερα πλοία. Επειδή οι λιμένες δεν διαθέτουν πάντα επαρκείς ποσότητες για την κάλυψη της χωρητικότητας των πλοίων στην ενδοχώρα, πολλές φορές συνδέονται και με άλλα λιμάνια. Έτσι, τα φορτία μεταφέρονται από τα μικρότερα λιμάνια στα μεγάλα πλοία. Η ακτοπλοϊκή γραμμή στηρίζεται δηλαδή σε διαδικασίες τροφοδοσίας.



Σχήμα 7 : Συνδέσεις δικτύων με διαδικασίες τροφοδοσίας

1.3.8 ΤΟ MARKETING ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ⁵

Το μάρκετινγκ είναι η διαδικασία του σχεδιασμού και της εκτέλεσης της σύλληψης, τιμολόγησης, προώθησης και διανομής ιδεών και υπηρεσιών για τη δημιουργία συναλλαγών που ικανοποιούν ατομικούς και οργανωτικούς στόχους. (Bennett 1995).

Ο τομέας της δραστηριότητας ενός λιμένα είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας βιομηχανίας υπηρεσιών. Αυτό σημαίνει ότι το προϊόν “λιμενικές υπηρεσίες” δεν μπορεί να αποθηκευτεί όταν η παραγωγή είναι αυξημένη, ούτε να πωληθεί από το απόθεμα όταν η παραγωγή είναι μείωση της παραγωγής. (Kotler 2000). Συγχρόνως, οι λιμενικές υπηρεσίες είναι συγκεκριμένες για τους παρακάτω λόγους:

Οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι λιμένες είναι μόνο ένα μικρό μέρος στη εφοδιαστική αλυσίδα από τις αποθήκες των φορτωτών μέχρι τις εγκαταστάσεις του πελάτη. Η θέση του λιμένα στην αγορά εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους ισχύοντες όρους των μεταφορών της ενδοχώρας

Η ισχυρή επιρροή στις λιμενικές υπηρεσίες από άλλους θεσμικούς παράγοντες πέρα από τον έλεγχο του λιμένα όπως π.χ. το φορολογικό σύστημα, κρατικές επιχορηγήσεις και άλλες υπηρεσίες δημόσιου τομέα μαζί με την πρόσβαση στις τραπεζικές υπηρεσίες.

Η απαίτηση για τις λιμενικές υπηρεσίες είναι μια παραγόμενη απαίτηση. Η απαίτηση αυτή εξαρτάται από τους διεθνείς παράγοντες που δεν εξαρτώνται άμεσα από το λιμένα π.χ. όροι παγκόσμιας αγοράς, τιμές διεθνών αγορών, ισοτιμίες νομίσματων κτλ.

Οι λιμένες προσπαθούν να προωθήσουν την οντότητά τους στην αγορά, όχι μόνο ως σημείο παροχής υπηρεσιών αλλά περισσότερο ως προμηθευτές ενός πακέτου παρεχόμενων υπηρεσιών. Ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά αυτής της προσέγγισης, είναι η παροχή πολλών μεμονωμένων υπηρεσιών σε ένα πλήρες πακέτο. Αυτό αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και χαρακτηριστικό διαφοροποίηση για ένα λιμένα.

Οι άμεσοι αποδέκτες των λιμενικών υπηρεσιών είναι συνήθως οι μεσάζοντες, δηλαδή οι πράκτορες, και όχι οι ιδιοκτήτες των φορτίων. Οι

⁵ Σύμφωνα με τους Parkin & Nobay, 1975

μεσάζοντες έχουν γίνει οι κύριοι ιθύνοντες που αξιολογούν τις εναλλακτικές υπηρεσίες που προσφέρονται από διαφορετικά λιμάνια των οποίων συχνά οι ίδιοι είναι ενεργά μέρη.

1.4 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Το θαλάσσιο εμπόριο συνδέεται άρρηκτα με την οικονομία και η οικονομία με τη σειρά της συνδέεται άρρηκτα με τα logistics.

1.4.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ⁶

“Logistics” είναι η τεχνική της διατήρησης του ελέγχου μιας παγκόσμια εφοδιαστικής αλυσίδας που συνδυάζει τη μεταφορά, την αποθήκευση, τη διαχείριση της διανομής και τα πληροφοριακά συστήματα (Cooper, Browhen, Peters 1995).

Η σπουδαιότητα της μεταφοράς σήμερα είναι πολύ μεγάλη, αφού σε αυτή οφείλουν την ανάπτυξή τους οι σύγχρονες εταιρείες, που για να παράγουν ένα προϊόν τροφοδοτούνται με πρώτες ύλες από μια χώρα, αποθηκεύουν το προϊόν σε κάποια άλλη περιοχή και το πωλούν σε τρίτη (παγκοσμιοποίηση της οικονομίας).

Ανεξάρτητα από το πολιτικό σύστημα που εφαρμόζεται, η ανάγκη της μεταφοράς προκύπτει από την επιθυμία να διακινηθούν αγαθά από μια θέση σε μια άλλη.

Η κύρια δύναμη της μεταφοράς, παραδοσιακά είναι η βιομηχανία με τις ανάγκες που προκύπτουν για διακίνηση χύμα πρώτων υλών που υποβάλλονται σε επεξεργασία και έπειτα τη μεταφορά των ημιτελών προϊόντων σε άλλες θέσεις ή τη διανομή των τελικών προϊόντων στους καταναλωτές.

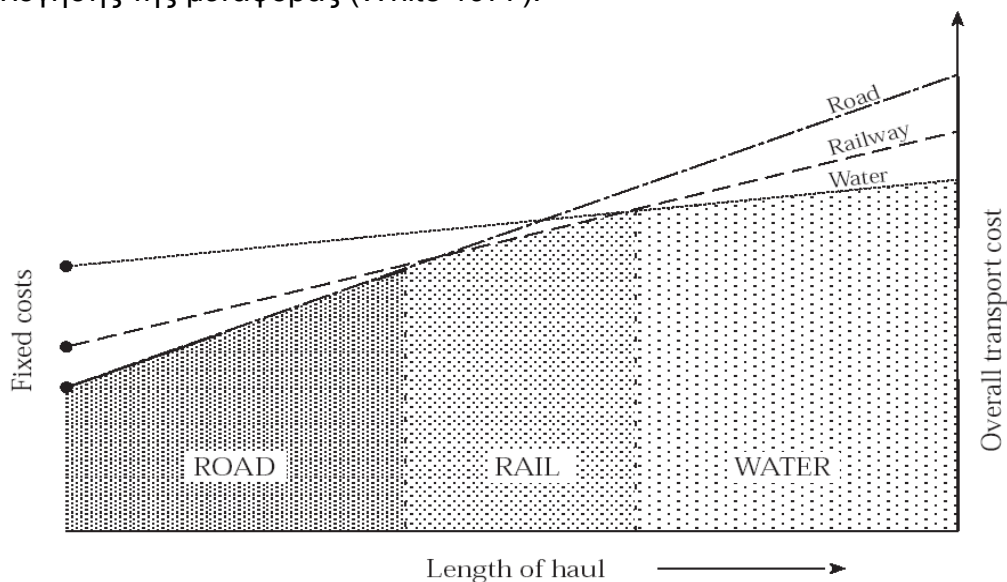
Συνοψίζοντας τα παραπάνω, οι τρεις κύριοι τύποι αναγκών μεταφοράς είναι :

- Ανα - διανομή πρώτων υλών και εν δυνάμει πόρων
- Μεταφορά ημιτελών αγαθών
- Διανομή

⁶ Σύμφωνα με τον Brodin, A., 2003

Η μεταφορά είναι η μονάδα μέτρησης μεταξύ περιοχών / αποστάσεων και είναι επομένως ένα ουσιαστικό μέρος της γεωγραφίας .

Έναν αιώνα πριν όλες οι μελέτες στρέφονταν στη γεωγραφία των μεταφορών και στις προϋποθέσεις που η ίδια η φύση έθετε για επιλογή δρομολόγησης της μεταφοράς (White 1977).



Σχήμα 8 : Σχέση μεταξύ κόστους και απόστασης
 Πηγή : Brodin, A. 2003

Οι πιο πρόσφατες προσεγγίσεις προσπάθησαν να εξηγήσουν το συμβιβασμό μεταξύ των δαπανών κατασκευής κατάλληλης υποδομής και των δαπανών των διαδικασιών. Τα έξοδα μεταφοράς είναι ένας από τους καταλυτικούς παράγοντες (Alfred Weber 1929).

Δεκαετίες αργότερα, οι νέες μέθοδοι και τεχνικές ανάπτυξης ακόμη και των πιο δύσκολων δικτύων ώθησαν σε αναζητήσεις νέων τρόπων μεταφοράς και λύσεις logistics (Trolley & Turton 1995).

Στα πιο πρόσφατα χρόνια, κύριος παράγοντας στη γεωγραφία μεταφορών είναι η σχέση προσφοράς – ζήτησης (Hoyle & Knowles 1992).

Σύμφωνα με τις οικονομίες κλίμακας, τα έξοδα μεταφοράς ανά απόσταση – μονάδα και ανά βάρος – μονάδα θα συμπέσουν μέχρι ένα ορισμένο όγκο και απόσταση. Άλλος παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη εκτός από το καθαρό κόστος μεταφοράς ανά μονάδα , είναι ότι όσο πιο μακρινός είναι ο προορισμός, τόσο αυξάνεται και η ο χρόνος / διάρκεια μεταφοράς και το ρίσκο. Έτσι, η επιλογή και ο τρόπος μεταφοράς ενός προϊόντος βασίζεται σε διάφορους παράγοντες όπως ο όγκος, η συχνότητα, η διάρκεια, η διαθεσιμότητα και η τιμή.

Στο σχήμα φαίνεται ότι όσο μεγαλύτερη είναι η απόσταση τόσο πιθανότερη είναι η χρήση της θαλάσσιας μεταφοράς. Τα αποτελέσματα μας δείχνουν ένα γραμμικό συσχετισμό μεταξύ του κόστους και της απόστασης που μόνο υπό τέλειους όρους / συνθήκες μπορεί να φανεί τόσο καθαρά/ ευδιάκριτα.

Εκτός αυτού, η τιμή που αναφέρεται για μια μεταφορά μπορεί να μην επαρκεί να καλύψει όλα τα κόστη που προκύπτουν.

Επικρατεί η τάση στη βιομηχανική παραγωγή ότι το κόστος των πρώτων υλών που εισάγονται στην τιμή πώλησης των αγαθών μειώνεται συνεχώς. Αυτός είναι ένας παράγοντας που καθιστά την κίνηση των φθηνών προϊόντων (πρώτων υλών) πιο πιθανή με μεγαλύτερης διάρκειας μεταφορές. Παρόλο που είναι ευρέως γνωστό ότι τα ακριβά προϊόντα διακινούνται περισσότερο από τα φθηνά προϊόντα. (Haggett 1965)

Συγχρόνως, μια συνεχής μετατόπιση στον τομέα των κατασκευών, μακριά από τις κύριες αγορές και σε λιγότερα κέντρα παραγωγής και διανομής θα αυξήσει αναπόφευκτα τις μέσες μεταφορικές αποστάσεις ανάμεσα στην κατασκευή και την κατανάλωση.

Το γεγονός αυτό θα έλθει να διορθώσει τα συμπεράσματα του Weber τα οποία υπογράμμιζαν τη σημασία των εξόδων μεταφοράς.

Αν και το κόστος μεταφοράς συνεχίζει να είναι ένας σημαντικός παράγοντας, οι νέες διαδικασίες κατασκευής και η συνεχώς αυξανόμενη μέση αξία αγαθών / βάρους αγαθού αναγκάζουν τους αγοραστές να λάβουν υπόψη τους και άλλους παράγοντες όπως το χρόνο μεταφοράς, την ασφάλεια φορτίου και την ποιότητα μεταφοράς και διαχείρισης του φορτίου.

Η τάση αυτή έχει ανοίξει νέους τομείς υπηρεσιών logistics , τόσο για εξειδικευμένες μικρές εταιρείες όσο και για μεγάλους διεθνείς χειριστές όπου και οι δυο πλευρές ως μέρος της επιχειρησιακής τους ιδέας, δοκιμάζουν να παρευρίσκονται σε όσο το δυνατόν περισσότερες αγορές.

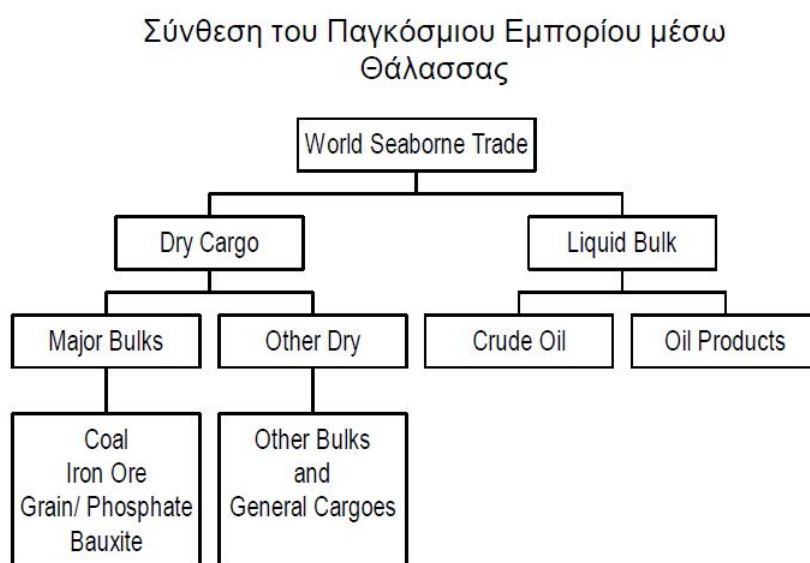
🚚 Εκατομμύρια προϊόντα διακινούνται παγκοσμίως κάθε χρόνο, με διαρκή ποσοτικό και ποιοτικό «εμπλουτισμό». Τα logistics είναι «παρεπόμενη υπηρεσία» (πρέπει να υπάρχει κατ' αρχάς εμπορική δραστηριότητα για να προκύψουν), είναι δυνατό όμως να επηρεάσουν θετικά ή αρνητικά την αύξηση ή μείωση διακίνησης προϊόντων

- ✚ Η παγκοσμιοποίηση ως φαινόμενο μετεξέλιξης του παγκόσμιου εμπορίου δημιουργεί προστιθέμενες ανάγκες και πιο οργανωμένη διακίνηση των προϊόντων. Κάθε σχετική υπηρεσία συμμετέχει ενεργά στο ΑΕΠ, επηρεάζοντας ρυθμούς πληθωρισμού, επιτοκίων, παραγωγικότητας, ενεργειακού κόστους κλπ.
- ✚ Οι «οικονομίες κλίμακας», ως επιχειρησιακή στρατηγική, είναι προσανατολισμένες στην βελτιστοποίηση των λειτουργιών logistics.

1.4.2 ΣΧΕΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Ο Carlo Cipolla υποστήριζε ότι “η μεταφορά είναι η πρωταρχική δύναμη που βοήθησε στη μετατόπιση του κόσμου από το εθνικό σύστημα στην παγκόσμια οικονομία η οποία επικρατεί σήμερα.” Η γρήγορη και φθηνή μεταφορά είναι ένα από τα κύρια προϊόντα της βιομηχανικής επανάστασης.

Ο σημαντικότερος παράγοντας ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών είναι “παράγωγος ζήτηση” (derived demand) η οποία προκύπτει αρχικά από την παγκόσμια οικονομία και μετέπειτα από το θαλάσσιο εμπόριο, μέσω της εισαγωγής πρώτων υλών για την κατασκευαστική βιομηχανία ή μέσω του εμπορίου τελικών προϊόντων. (Γκιζιάκης et al, 2002)



Γράφημα 2 : Σύνθεση του Παγκόσμιου Εμπορίου μέσω Θαλάσσης

Η σχέση ανάμεσα στο θαλάσσιο εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία δεν είναι άμεση ούτε απλή. Υπάρχουν τρία τμήματα της παγκόσμιας οικονομίας που μπορούν να επιδράσουν στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών : ο επιχειρηματικός ή οικονομικός κύκλος (business cycle or economic cycle), η ελαστικότητα του θαλάσσιου εμπορίου (seaborne trade elasticity) και ο κύκλος ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου (seaborne trade development cycle).

1.4.2.α. Ο ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Ο επιχειρηματικός κύκλος ή οικονομικός κύκλος αποτελεί το υπόβαθρο για τους ναυτιλιακούς κύκλους. Οι διακυμάνσεις στο επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης διαμορφώνουν την κατάσταση στο θαλάσσιο εμπόριο και επομένως δημιουργούν κυκλικές διακυμάνσεις στη ζήτηση πλοίων. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002)

1.4.2.β. Η ΕΛΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Η μακροχρόνια συσχέτιση ανάμεσα στο θαλάσσιο εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία περιγράφεται με τον όρο “ελαστικότητα του θαλάσσιου εμπορίου” που ορίζεται ως η ποσοστιαία μεταβολή του θαλάσσιου εμπορίου διαιρούμενη με την ποσοστιαία μεταβολή στη βιομηχανική παραγωγή.

Με τον όρο αυτό μετράται εάν το θαλάσσιο εμπόριο μεταβλήθηκε γρηγορότερα, αργότερα ή με τον ίδιο ρυθμό σε σχέση με τη βιομηχανική παραγωγή και για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Όσο η παγκόσμια οικονομία μεταβάλλεται και όσο η δομή του θαλάσσιου εμπορίου τροποποιείται, τόσο μεταβάλλεται και η τιμή της ελαστικότητας του θαλάσσιου εμπορίου.

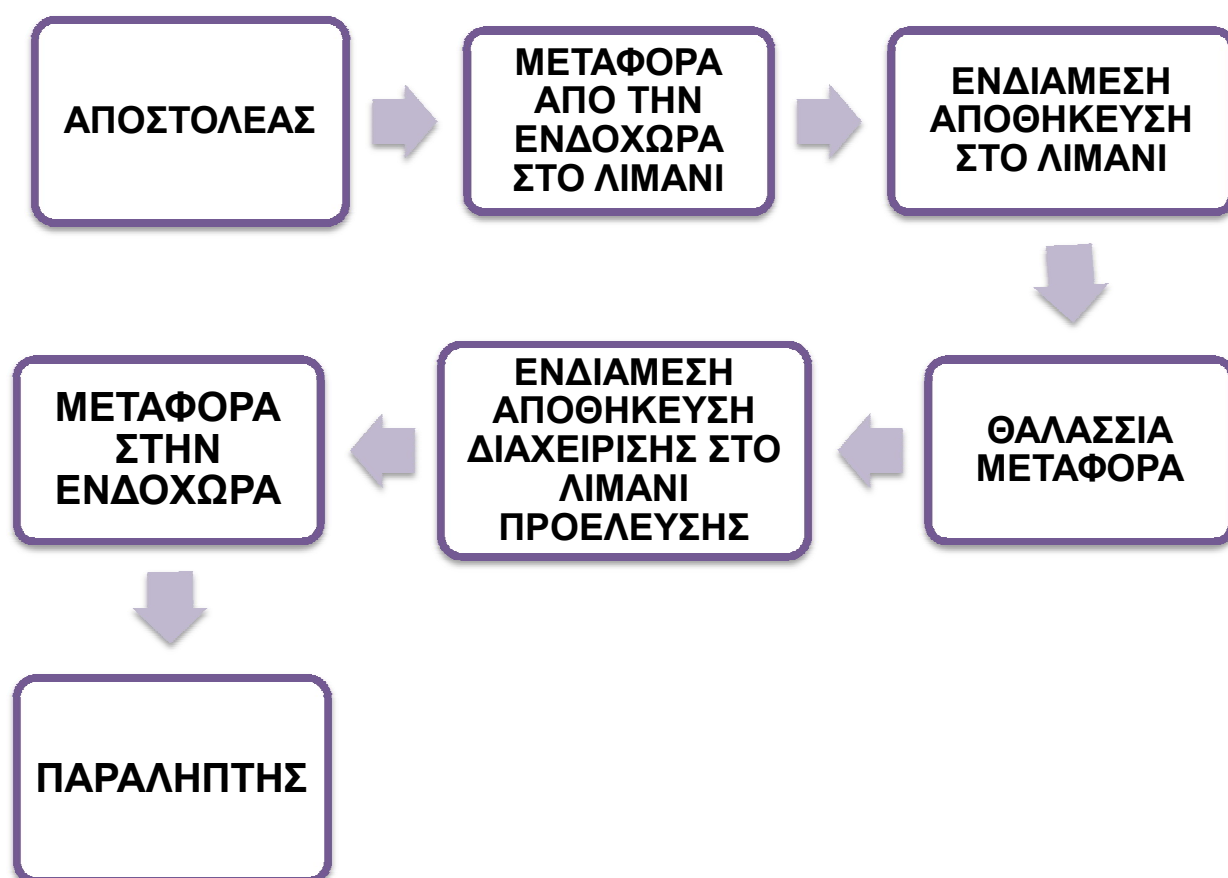
Επομένως, είναι ευνόητο ότι οι μεταβολές της ελαστικότητας του θαλάσσιου εμπορίου επιφέρουν μεταβολές στη ζήτηση πλοίων. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002)

1.4.2.γ Ο ΚΥΚΛΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Ο κύκλος ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου αποτελεί το τρίτο στοιχείο της παγκόσμια οικονομίας, το οποίο εμφανώς επηρεάζει τελικά τη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών.

Η παγκόσμια αλλά και η οικονομία κάθε χώρας περνάει από διάφορα στάδια οικονομικής ανάπτυξης πραγματοποιώντας ένα οικονομικό κύκλο. Ανάλογα με το στάδιο της οικονομικής ανάπτυξης στο οποίο βρίσκεται η παγκόσμια οικονομία ή η συγκεκριμένη χώρα, θα εμφανίζει ένα διαφορετικό σχήμα θαλάσσιου εμπορίου, ακολουθώντας παράλληλα έναν αντίστοιχο κύκλο ανάπτυξης του εμπορίου αυτού. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002)

1.4.3 ΔΟΜΗ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



Γράφημα 3 : Δομή Αλυσίδας Θαλάσσιων Μεταφορών

1.4.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Όπως σε όλα τα μέσα μεταφοράς έτσι και στη θαλάσσια μεταφορά υπάρχουν παράγοντες που επηρεάζουν τη διαχείριση και την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου.

Κατά τον Lumsden (2002), προκύπτουν τεσσάρων ειδών δυσαναλογίες όσο αφορά τη ροή των εμπορευμάτων από τον έναν λιμένα σε έναν άλλον :

- Δομικές δυσαναλογίες (structural imbalances). Προκύπτουν από τη δυσαναλογία στη ροή εισερχόμενων και εξερχόμενων προϊόντων. Το πρόβλημα έχει δημιουργηθεί από το σύστημα βιομηχανίας και δεν μπορεί να διορθωθεί από τη θαλάσσια μεταφορά. Το μόνο μέτρο που μπορεί να ληφθεί είναι η μετακίνηση των προϊόντων μέσω του συστήματος τροφοδοσίας ή η χρήση μοναδοποιημένου φορτίου.
- Εξαρτώμενες δυσαναλογίες (dependent imbalances). Συγκεκριμένα πλοία σχεδιάζονται να μεταφέρουν συγκεκριμένο τύπο φορτίων ώστε να επιτευχθεί η υψηλή αποδοτικότητα στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό γίνεται όταν επιλέγεται διαδρομή μιας μόνο κατεύθυνσης. Η δυσαναλογία προκύπτει από το σχεδιασμό του πλοίου, την υψηλή αποδοτικότητα και τους κίνδυνους που παραμονεύουν σε συνδυασμό με το κόστος που προκύπτει.
- Λειτουργικές δυσαναλογίες (operational imbalances). Ένα σύστημα θαλάσσιας μεταφοράς συχνά ξεκινάει από τον ανεφοδιασμό του πλοίου από το χειριστή. Η δυσαναλογία που θα προκύψει θα οφείλεται στον τρόπο διαχείρισης των πλοίων
- Εμπορικές δυσαναλογίες (commercial imbalances). Οι εμπορικές δυσαναλογίες προκύπτουν συνήθως από τους οικονομικούς, κοινωνικούς και πολιτικούς παράγοντες.

1.4.5 ΚΟΣΤΗ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σύμφωνα με τους Wijnolst & Wegerland (1997), τα κόστη που προκύπτουν από τις θαλάσσιες μεταφορές ταξινομούνται σε **κύριες δαπάνες**

(αφορούν την οικονομικά ενεργή ζωή των πλοίων, τις ρυθμίσεις χρηματοδότησης, φορολογικά μέτρα), **λειτουργικές δαπάνες** (αφορούν την επισκευή και συντήρηση των πλοίων, ασφάλεια προστασίας και αποζημίωσης, επάνδρωση), **δαπάνες ταξιδιών** (αφορούν τη ρυμούλκηση, πλοήγηση, λιμενικά τέλη, δαπάνες αποθηκών), και **έξοδα διεκπεραίωσης φορτίων** (αφορούν τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης των φορτίων, τον τύπο φορτίου, τύπο πλοίου, ποσότητα). Παρόλο που η επεξεργασία των στοιχείων σε κάθε χώρα διαφέρει λόγω φορολογίας, εντούτοις οι βασικές αρχές της κοστολόγησης ισχύουν διεθνώς. (Lumsden 2002).

1.4.6 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΛΙΜΕΝΑ

Στις μέρες μας, όταν αναφερόμαστε σε ένα λιμένα δεν εννοούμε το χώρο όπου φορτοεκφορτώνονται τα εμπορεύματα από τα πλοία, αλλά τη γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Τα λιμάνια θα πρέπει να συνδέονται τουλάχιστον με τους τρεις βασικούς τρόπους μεταφοράς, οδική, θαλάσσια και σιδηροδρομική.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες ενδιαφέρονται να αναπτύξουν σταθερές σχέσεις με τους λιμένες. Τα σημαντικότερα κριτήρια για την επιλογή του λιμένα ως τόπο προορισμού είναι τα ακόλουθα:

- ✚ Η θέση του λιμένα. Η θέση του λιμένα είναι το θεμελιώδες σημείο βάσει του οποίου οι μεταφορείς επιλέγουν ένα λιμάνι. Εκτός όμως από τη θέση του λιμένα, εντοπίζονται και άλλες πτυχές όπως η ενδοχώρα για το πιθανό φορτίο, η ισοροπία μεταξύ εισερχόμενων και εξερχόμενων φορτίων, ο ανταγωνισμός, γειτονικά λιμάνια.
- ✚ Η ευελιξία του λιμένα όσο αφορά τη διαχείριση διαφορετικών τύπων εμπορευμάτων, προσαρμογή στους ποίλλους χρόνους άφιξης, οι απαιτήσεις υπερωριών.
- ✚ Το κόστος χρήσης του λιμένα. Η αποδοτικότητα ενός λιμένα μετριέται σε κόστος ανά TEU/τόνος και χρόνου, το επίπεδο δαπανών των εισερχομένων εμπορευμάτων, δαπάνες στοιβασίας στο λιμάνι σύμφωνα με δασμολόγια.

- ✚ Το εμπορικό σήμα του λιμένα. Καθώς οι λιμένες τείνουν να αναπτύσσουν το εμπορικό τους σήμα, είναι σημαντικό οι μεταφορείς να μπορούν να εντοπίζουν τα οφέλη από τις υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας που ρέουν από το εμπορικό σήμα. Το εμπορικό σήμα περιλαμβάνει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, την αξιοπιστία, την εξυπηρέτηση των πελατών.
- ✚ Η τεχνική χωρητικότητα του λιμένα, η πρακτικά μέγιστη χωρητικότητα. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στο σχεδιάγραμμα αγκυροβολιών και στις εφεδρικές εγκαταστάσεις όπως ο εξοπλισμός διαχείρισης των εμπορευμάτων, η αποθήκευσή τους, το δίκτυο διανομής.
- ✚ Το πληροφοριακό σύστημα του λιμένα. Τα σύγχρονα λιμάνια είναι πλήρως αυτοματοποιημένα σε όλους τους τομείς της ναυτιλιακής επιχείρησης. Είναι σημαντικό για το λιμένα να έχει πάντα πρόσβαση σε δεδομένα που αφορούν τόσο τα πλοία όσο και τον ίδιο το λιμένα.
- ✚ Η ποιότητα του λιμένα να αποτρέπει τις ζημιές στα φορτία και να εμμένει στους προσχεδιασμένους χρόνους και σε άλλους όρους των συμφωνιών.
- ✚ Η πολιτική σταθερότητα και η οικονομική ανάπτυξη του λιμένα.
- ✚ Η παροχή Free Trade Zones, ελεύθερες ζώνες συναλλαγών.
- ✚ Καιρικές συνθήκες, αέρα και πάγου.

Οι κρίσιμοι παράγοντες επιτυχίας των λιμένων στηρίζονται στη δυνατότητα να δημιουργηθούν συνεργίες/συμπράξεις μεταξύ των φορέων της λιμενικής κοινότητας και των άλλων φορέων της εφοδιαστικής αλυσίδας, προκειμένου να εγγυηθούν η αξιοπιστία, η συνεχής εξυπηρέτηση και το υψηλό επίπεδο παραγωγικότητας.

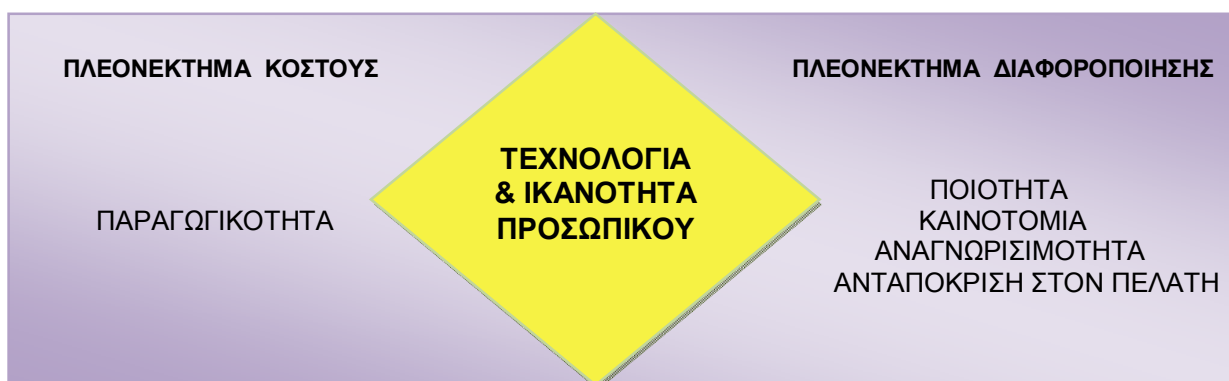
1.5 ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ PORTER¹⁴

Βασική έννοια της ανταγωνιστικής στρατηγικής αποτελεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Οι επιχειρήσεις που διαθέτουν διατηρήσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, τείνουν να επιτυγχάνουν συγκριτικά με τους ανταγωνιστές τους.

Σύμφωνα με την ευρύτατα αποδεκτή θεωρία του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος του Porter, διακρίνονται δύο βασικοί τύποι ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος :

- Χαμηλό κόστος. Μια επιχείρηση έχει την ικανότητα να σχεδιάζει, να παράγει και να διαθέτει στην αγορά ένα αποδεκτό προϊόν αποτελεσματικότερα σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές της. Για τιμές ίδιες ή παραπλήσιες των ανταγωνιστών, το χαμηλό κόστος μεταφράζεται σε μεγαλύτερα κέρδη και μεγαλύτερες δυνατότητες επανεπένδυσης, για περαιτέρω ενίσχυση της ανάπτυξής τους.
- Διαφοροποίηση. Η ικανότητα της επιχείρησης να παρέχει μοναδική και ανώτερη αξία στον πελάτη, σε όρους ποιότητας προϊόντος, ειδικών χαρακτηριστικών ή υπηρεσιών μετά την πώληση. Η διαφοροποίηση επιτρέπει σε μια επιχείρηση να επιτυγχάνει υψηλές τιμές, οι οποίες οδηγούν σε ανώτερη κερδοφορία δεδομένου ότι το κόστος είναι συγκρίσιμο με αυτό των ανταγωνιστών.

Τα δύο είδη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος είναι δυνατόν να αναλυθούν σε μια σειρά από παράγοντες οι οποίοι αποτελούν τους κρίσιμους παράγοντες επιτυχίας.



Γράφημα 4 : Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του Porter

1.5.α Παράγοντες απόκτησης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος κόστους

Οι παράγοντες που οδηγούν στην απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος κόστους είναι :

- Το ανταγωνιστικό κόστος παραγωγής και διανομής

1.5.β Παράγοντες απόκτησης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος διαφοροποίησης

Οι παράγοντες που οδηγούν στην απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος διαφοροποίησης είναι :

- Η ικανότητα παραγωγής προϊόντων και υπηρεσιών υψηλής ποιότητας
- Η ικανότητα ανταπόκρισης στις ανάγκες του πελάτη
- Η δυνατότητα για καινοτομία και συνεχείς βελτιώσεις των προϊόντων
- Η δυνατότητα ανάπτυξης αναγνωρίσιμων προϊόντων & υπηρεσιών

1.5.γ Παράγοντες σχέτισης ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων

Παράγοντες που σχετίζονται και με τα δύο είδη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος :

- Η υιοθέτηση σύγχρονων τεχνολογιών
- Η μάθηση του προσωπικού

2

ΣΤΟΧΟΙ &
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ
ΕΡΕΥΝΑΣ –
ΜΕΘΟΔΟΙ
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

2 Στόχοι και Μεθοδολογία Έρευνας – Μέθοδοι Αξιολόγησης

Η μεθοδολογία έρευνας ορίζεται από τον Donald R. Lehmann ως “Η συλλογή, επεξεργασία και ανάλυση των πληροφοριών πάνω σε θέματα σχετικά με την έρευνα· ξεκινάει με τον προσδιορισμό ενός προβλήματος και ολοκληρώνεται με την αναφορά του και τις προτάσεις επίλυσής του”.

Σε αυτό το κεφάλαιο επισημαίνεται ο σκοπός και ο στόχος της έρευνας, οι ερευνητικές υποθέσεις, οι μέθοδοι αξιολόγησης που θα χρησιμοποιηθούν και οι παράγοντες επιλογής αυτών των μεθόδων.

2.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο αρχικός στόχος που πραγματοποιήθηκε η έρευνα για την παρούσα εργασία είναι η κατανόηση του τρόπου διαχείρισης και διακίνησης του συμβατικού φορτίου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, καθώς και οι προοπτικές ανάπτυξης του λιμένα.

Το λιμάνι παρουσιάζεται ως ένας κρίκος της εφοδιαστικής αλυσίδας, ο οποίος αλληλοεπιδρώντας με εξωγενείς παράγοντες πολλές φορές καθορίζει την ανάπτυξη και συγχρόνως την ανάπτυξη του τόπου και του εμπορίου. Στόχος λοιπόν της παρούσας έρευνας είναι η καταγραφή και ανάλυση του τρόπου διαχείρισης του συμβατικού φορτίου από τη μια μεριά, και οι προοπτικές ανάπτυξης του λιμένα από την άλλη μεριά.

Ύστερα από την καταγραφή και ανάλυση των δεδομένων που προέκυψαν από την πρωτογενή και δευτερογενή έρευνα, απώτερος σκοπός της εργασίας αυτής είναι ο εντοπισμός των αδύνατων σημείων και οι προτάσεις βελτιστοποίησης των σημείων αυτών.

2.1.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

Λόγω της γεωφυσικής ιδιαιτερότητας της χώρας μας και της μακραίωνης ναυτικής παράδοσης του λαού μας, υπάρχει μια περισσότερο θαλασσοκεντρική προσέγγιση της ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών, στην οποία οι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο.

Οι λιμένες συντελούν στην αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες μεταφορές έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών, υποστηρίζοντας την οικονομική ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται αλλά και των ευρύτερων περιφερειών τους.

Η λιμενική βιομηχανία αναπτύσσεται σε ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον, με τις εξελίξεις να καθορίζουν τη λειτουργία και την ανάπτυξη των λιμένων.

Ποιά θέση κατέχει ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης σε αυτό το έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον; Υπάρχουν προοπτικές ανάπτυξης;

Ένα λιμάνι συχνά είναι μόνο ένας και μόνο κρίκος από τους πολλούς κρίκους σε μια μακρά εφοδιαστική αλυσίδα όπου περιλαμβάνονται πολλοί τρόποι μεταφοράς. Σε μια τέτοια αλυσίδα το σίγουρο είναι ότι από μόνο του το λιμάνι δεν μπορεί να αποφασίσει την πιθανή επιτυχία του. Το κάθε λιμάνι παραμένει εξαρτώμενο από τους άλλους κρίκους της εφοδιαστικής αλυσίδας και της ανταγωνιστικότητας από άποψη κόστους και ποιότητας από όλη την αλυσίδα μεταφοράς.

Σαν κρίκος της εφοδιαστικής αλυσίδας το λιμάνι χαρακτηρίζεται ως cluster. (De Langen 2001) όπου cluster ορίζεται η γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Οι κρίσιμοι παράγοντες επιτυχίας των λιμένων στηρίζονται στη δυνατότητα να δημιουργηθούν συνεργίες μεταξύ των φορέων της λιμενικής κοινότητας και των άλλων φορέων της εφοδιαστικής αλυσίδας, προκειμένου να εγγυηθούν η αξιοπιστία, η συνεχής εξυπηρέτηση και το υψηλό επίπεδο παραγωγικότητας.

Ποιό είναι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης; Πως προκύπτει και με ποιό τρόπο αξιοποιείται;

Η Ελληνική Ναυτιλία είναι κατά κύριο λόγο ελευθέρα φορτηγός ναυτιλία και μεταφέρει επί το πλείστον χύδην φορτία. Στα χύδην φορτία περιλαμβάνονται τα συμβατικά γενικά φορτία και τα χύδην ξηρά και υγρά φορτία.

Όσο αφορά το συμβατικό γενικό φορτίο, στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης το 1999 η ζήτηση ανήλθε σε 1,7 εκατ. Τόνους, πριν μειωθεί σε 1,1 εκατ. Τόνους το 2003, ενώ το 2007 εκτιμήθηκε σε 1,3 εκατ. Τόνους.

Αντίστοιχα, για το χύδην ξηρό φορτίο, το 1999 οι συνολικοί όγκοι ξεπερνούσαν τους 1,1 εκατ. Τόνους, ενώ μειώθηκαν σε μόλις 0,12 εκατ. Τόνους το 2004. Από τότε, η ζήτηση αυξήθηκε και ξεπέρασε τους 1,3 εκατ. Τόνους το 2007. Για το υγρό χύδην φορτίο, το 2007 διακινήθηκαν συνολικά 8,54 εκατ. Τόνοι.

Ποιό είναι το μερίδιο αγοράς του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης; Ποιοί είναι οι κύριοι ανταγωνιστές; Υπάρχει ανάπτυξη στη διακίνηση συμβατικού γενικού φορτίου και χύδην φορτίου τα τελευταία έτη; Ποιές είναι οι προβλέψεις των επόμενων ετών;

2.1.2 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Ένα λιμάνι συχνά είναι μόνο ένας και μόνο κρίκος από τους πολλούς κρίκους σε μια μακρά εφοδιαστική αλυσίδα όπου περιλαμβάνονται πολλοί τρόποι μεταφοράς. Σε μια τέτοια αλυσίδα το σίγουρο είναι ότι από μόνο του το λιμάνι δεν μπορεί να αποφασίσει την πιθανή επιτυχία του.

Υπάρχουν πολλοί εξωτερικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη λειτουργία των λιμένων όπως η πολιτική, η τεχνολογία, η κουλτούρα, η οικονομία και η βιομηχανία.

Μερικοί από αυτούς τους παράγοντες μπορούν άμεσα ή έμμεσα να ενισχύσουν τη θέση ενός λιμένα σε οικονομικούς όρους και κύκλους εργασιών, ενώ άλλοι μπορούν να αποδειχθούν αρνητικοί για την ανάπτυξη του λιμένα. Πολλοί συγγραφείς και ερευνητές έχουν μελετήσει τους τρόπους ανάπτυξης ή εξέλιξης των λιμένων βάσει των παραγόντων αυτών.

Το 2001 η κ. Αγγελική Παρδάλη (επίκουρος καθηγήτρια του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς), εξέδωσε το βιβλίο με

τίτλο “Η λιμενική Βιομηχανία” περιγράφοντας με λεπτομερή και ευκολονόητο τρόπο τους ρόλους και τις λειτουργίες των λιμένων, καθώς και τον τρόπο που λειτουργεί η λιμενική βιομηχανία στα εμπορευματοκιβώτια, και στα συμβατικά φορτία. (*Η λιμενική Βιομηχανία – Στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*, 2001). Ένα έτος μετά, το 2002 οι κ. Κ. Γκιζιάκης (Αναπληρωτής Καθηγητής του Ναυτιλιακού Τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιά), κ. Α. Παπαδόπουλος (Αναλυτής Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων και Ναυτιλιακός Οικονομολόγος) και η κ. Ε. Πλωμαρίτου (Υποψήφια Διδάκτωρ του Ναυτιλιακού Τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιά και Ναυτιλιακή Οικονομολόγος), εξέδωσαν το βιβλίο με τίτλο “Εισαγωγή στις Ναυλώσεις” το οποίο είναι ένας πλήρης οδηγός της ναυτιλιακή δραστηριότητας που αναφέρεται στον τρόπο απασχόλησης των πλοίων και τον τρόπο διακίνησης των φορτίων ανά τον κόσμο. (*Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, 2002). Ο κύριος Ψαραύτης Χαρίλαος (Καθηγητής στο τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών) παρουσιάζει μέσα από δημοσιευμένα άρθρα και συγγράματά του με μοναδικό τρόπο την οικονομική προσέγγιση των θαλάσσιων μεταφορών με επίκαιρα παραδείγματα. Ο αξιόλογος καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, κύριος Σ. Τσολάκης, με τις καλοδιατυπωμένες διαλέξεις του που αφορούν το μάθημα “Χρηματοοικονομική των μεταφορών”, το οποίο αναφέρεται στην πορεία της Ναυτιλίας, τη διάρθρωσή της, τους τύπους πλοίων.

Περνώντας στην ξενόγλωσση βιβλιογραφία, θα πρέπει να αναφέρω μια σειρά αξιόλογων βιβλίων και συγγραμάτων που αφορούν το Διεθνές Εμπόριο, στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες, στη ναυτιλία, και στο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Αρχίζοντας με το βιβλίο του Henry W. Spiegel “The growth of economic thought”, που μας εισάγει στην ανάπτυξη της οικονομίας. (*The growth of economic thought*, 1999). Συνεχίζοντας, οι Walt Whitman Rostow και Michael Kennedy, στο βιβλίο “Theorists of Economic Growth from David Hume to the Present – With a Perspective on the Next Century” θα αναλύσουν την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας βάσει των υποστηρικτών τους μέχρι και σήμερα. (*Theorists of Economic Growth from David Hume to the Present – With a Perspective on the Next Century*, 1992). Όσο αφορά τα λιμάνια και τις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες, την ανάλυση έχουν αναλάβει οι James Jixian Wang και Daniel Olivier, Theo Notteboom και Brian

Slack με το βιβλίο τους “Ports, cities, and global supply chains, 2007). Πολύ σημαντικές είναι και οι αναφορές με τίτλο “Review of Maritime Transport” που εκδίδονται ετησίως από τα United Nations. (Review of Maritime Transport, 2007). Τέλος, ο Michael Porter με τα βιβλία του “Competitive Strategy – Techniques for analyzing industries and competitors” και “Competitive Advantage – Creating and sustaining superior performance” αναλύει τη στρατηγική του ανταγωνισμού και τρόπους ανάλυσης βιομηχανιών, (Competitive Strategy – Techniques for analyzing industries and competitors, 1998) και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο μπορεί να έχει μια επιχείρηση (Competitive Advantage – Creating and sustaining superior performance, 1998).

Αναφορά θα πρέπει να γίνει και σε προηγούμενες μελέτες που διεξάχθηκαν σε διάφορα λιμάνια του κόσμου, ερευνώντας τον τρόπο λειτουργίας τους, τη διαχείριση και τη διακίνηση εμπορευμάτων αλλά και την ασφάλεια που πρέπει να διασφαλίζεται. Στην έρευνά του με τίτλο Tandem Queues in Bulk Port Operations ο Tayfur Altioğ, 2000, αναλύει τον τρόπο που διαχειρίζεται το χύδην φορτίο στο λιμάνι Kamsar στη Γουινέα καθώς και τα προβλήματα και που προκύπτουν από αυτόν. Ο Alf Brodin από την άλλη μεριά, στην έρευνά του με τίτλο Baltic Sea Ports and Russian Foreign Trade – Studies in the Economic and Political Geography of Transition, 2003, αναφέρει και αναλύει τον τρόπο που διάφοροι παράγοντες όπως η γεωγραφία και η πολιτική μπορούν να επηρεάσουν τον τρόπο που λειτουργεί το εμπόριο, οι λιμένες, ακόμα και ο ανταγωνισμός στη Βαλτική . Τέλος, οι Raul Compes Lopez και Nigel Poole, στην έρευνα με τίτλο Quality assurance in the maritime port logistics chain: the case of Valencia, Spain, 1998, ασχολούνται με την ασφάλεια και την ποιότητα των υπηρεσιών που θα πρέπει να παρέχουν οι λιμένες, χρησιμοποιώντας σαν μοντέλο το λιμάνι της Βαλέντσια.

Σαφώς εντοπίστηκαν και πολλά άλλα άρθρα, δημοσιεύσεις και συγγράμματα, τα οποία δεν είχαν άμεση σχέση με το αντικείμενο της παρούσης έρευνας.

2.1.3 ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ – ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΕΔΙΟ

Η επιχείρηση που επιλέχθηκε ως πεδίο της ερευνητικής υπόθεσης είναι ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ιδρύθηκε πριν από περίπου 2,300 χρόνια , το 315 π.Χ., μαζί με την ίδρυση της πόλης από τον Κάσσανδρο.



Φωτογραφία 1 : Κάτοψη του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης¹

2.1.3.1 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

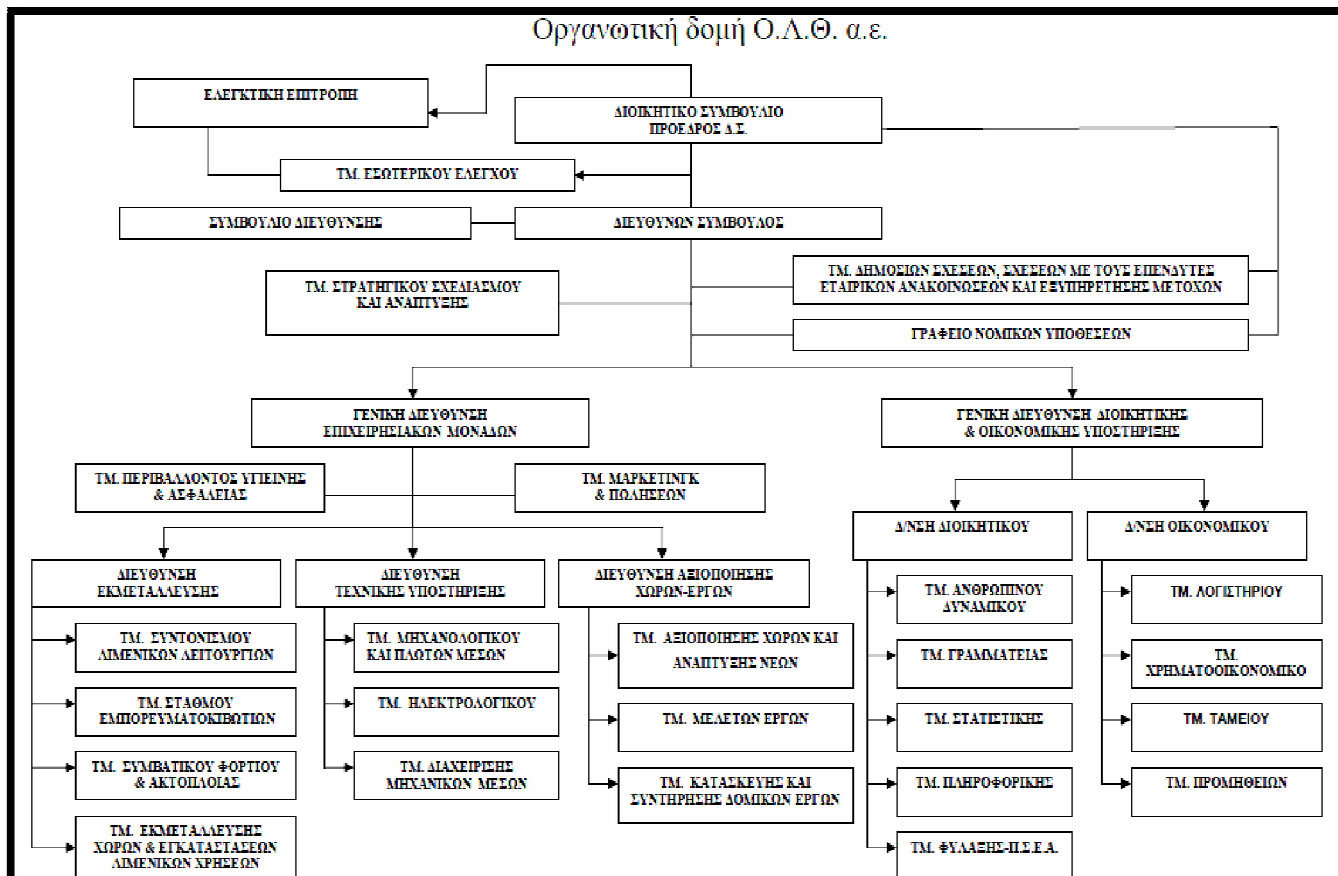
Οι δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης διακρίνονται σε:

- Διακίνηση μοναδοποιημένων φορτίων
- Διακίνηση συμβατικού φορτίου
- Εξυπηρέτηση επιβατών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων
- Εξυπηρέτηση πλοίων (ελλιμενισμός, προσόρμιση, παραβολή) και λοιπές υπηρεσίες
- Εκμετάλλευση οργανωμένων σταθμών αυτοκινήτων²

¹ Επίσημη ιστοσελίδα Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

² Επίσημη ιστοσελίδα Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

2.1.3.2 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ³



2.1.4 ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΑ ΠΕΔΙΑ

Ο βασικός σκοπός της παρούσας έρευνας είναι η παρουσίαση του τρόπου διακίνησης του συμβατικού φορτίου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Έτσι, τα πεδία που εξετάστηκαν κατά τη διεξαγωγή της έρευνας είναι αρχικά:

- ✚ η ναυτιλιακή βιομηχανία,
- ✚ η λιμενική βιομηχανία
- ✚ η διακίνηση του συμβατικού φορτίου

χρησιμοποιώντας στατιστικά στοιχεία των εισαγωγών και των εξαγωγών κατά τα τελευταία έτη. Η εξέταση των πεδίων αυτών τεκμηριώνεται:

³ Επίσημη ιστοσελίδα Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

- ✚ από την εξέταση της τρέχουσας κατάστασης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης,
- ✚ με σχεδιαγράμματα και γραφήματα,
- ✚ ερευνώντας τις τάσεις ανάπτυξης και σχεδιασμού,
- ✚ ερευνώντας τις ευκαιρίες και τις απειλές.

2.2 ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ (Secondary Research)

Η δευτερογενής έρευνα διεξάγεται χρησιμοποιώντας πληροφορίες οι οποίες έχουν ήδη συλλεχθεί από άλλες πηγές, όπως επιστημονικά περιοδικά, εργασίες, αναφορές, βιβλία, στατιστικές αναλύσεις και διδακτικές σημειώσεις καθώς και προηγούμενες μελέτες ερευνητών σε αντίστοιχα θέματα.

2.2.1 ΒΙΒΛΙΑ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ, ΕΝΤΥΠΑ, ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

Παρόλες τις δυσκολίες εύρεσης της απαραίτητης βιβλιογραφίας που κρίθηκε αναγκαία για την κάλυψη του θέματος της έρευνάς μου, πιστεύω πως επιλέχθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν αξιόλογα βιβλία (αν και ολιγάριθμα) της ελληνικής βιβλιογραφίας και αρκετά της ξένης βιβλιογραφίας .

Η άντληση πληροφοριών από την ελληνική και ξένη βιβλιογραφία, χρησιμοποιήθηκε για τους εννοιολογικούς προσδιορισμούς της εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, η βιβλιογραφία που επιλέχθηκε και χρησιμοποιήθηκε αναφέρεται στη Λιμενική Βιομηχανία, στο Διεθνές Εμπόριο, στις Λειτουργίες των Λιμένων, στο Ανταγωνιστικό Πλεονέκτημα, στη Εφοδιαστική Αλυσίδα και στο ρόλο που παίζουν οι Λιμένες σε αυτήν.

Τα επιστημονικά περιοδικά, τα έντυπα και εφημερίδες χρησιμοποιήθηκαν για τη μελέτη της συμμετοχικής παρατήρησης και την άντληση πληροφοριών που αφορούν την τρέχουσα περίοδο.

Τέλος, χρησιμοποιήθηκαν προηγούμενες μελέτες ερευνητών, όπου αφερόταν η μεθοδολογία έρευνας που ακολουθήθηκε καθώς και ο τρόπος συλλογής στοιχείων.

2.2.2 ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Το διαδίκτυο είναι ένα σύγχρονο εργαλείο άντλησης έγκυρων πληροφοριών, με μικρή κατανάλωση χρόνου για το χρήστη. Η χρήση του διαδικτύου αποδείχθηκε καθοριστική για τη διεξαγωγή της παρούσας έρευνας, αφού, όπως προείπα, δυστυχώς η ελληνική βιβλιογραφία δεν επαρκούσε για την κάλυψή της. Εκτός από τη χρήση on-line εφημερίδων και περιοδικών για την κάλυψη των εξελίξεων της λιμενικής βιομηχανίας την τρέχουσα περίοδο, χρησιμοποιήθηκαν και αρκετά on-line βιβλία καθώς και journals (ξένης βιβλιογραφίας) για την κάλυψη των θεμάτων που δεν μπορούσαν να καλυφθούν από τη χρήση της ελληνικής βιβλιογραφίας.

2.3 ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ (Primary Research)

Πρωτογενής έρευνα ορίζεται η έρευνα που διεξάγεται για την εξέταση συγκεκριμένων παραγόντων που επηρεάζουν την επιχείρηση. Στην πρωτογενή έρευνα, ο ερευνητής προσπαθεί να αποκομίσει πληροφορίες απευθείας από τους εργαζόμενους, τους πελάτες ή άλλες πηγές. Το σημαντικό σημείο της χρήσης της πρωτογενούς έρευνας είναι η άντληση πληροφοριών απευθείας από την πηγή. Σε αντίθεση με τη δευτερογενή έρευνα, η πρωτογενής έρευνα περιλαμβάνει σε μεγάλο βαθμό της προσωπική ανάμιξη μέσω συνεντεύξεων και συζητήσεων. Τέλος, η πρωτογενής έρευνα θα πρέπει να σχεδιαστεί με συγκεκριμένο τρόπο, εξετάζοντας τους παράγοντες που είναι άμεσα σχετιζόμενοι με το σκοπό της έρευνας.

Η πρωτογενής έρευνα διεξάχθηκε στο χώρο του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, με στόχο την άμεση άντληση πληροφοριών από τους εργαζόμενους του Λιμένα καθώς και των κύριων πελατών του.

2.3.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ – ΜΕΣΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Η πρωτογενής έρευνα πραγματοποιήθηκε στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης. Για την άντληση πληροφοριών χρησιμοποιήθηκαν ερωτηματολόγια, προσωπικές συνεντεύξεις και η συμμετοχική παρατήρηση.

2.3.1.1 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Για την διεξαγωγή της παρούσας έρευνας χρησιμοποιήθηκαν δύο ερωτηματολόγια που διαμορφώθηκαν ανάλογα για να καλύψουν τις απαιτήσεις της έρευνας. Το πρώτο ερωτηματολόγιο συντάχθηκε και αναφέρεται στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης. Το δεύτερο ερωτηματολόγιο αναφέρεται στους μεγαλύτερους πελάτες χύδην προϊόντων. Και τα δύο ερωτηματολόγια περιλαμβάνουν τόσο ανοιχτού όσο και κλειστού τύπου ερωτήσεις.

Το πρώτο ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει ερωτήσεις που αφορούν την υπάρχουσα θέση του λιμένα στην αγορά, την πορεία του συμβατικού φορτίου, τους βασικούς πελάτες και ανταγωνιστές, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τις προοπτικές ανάπτυξης καθώς και το ενδεχόμενο ιδιωτικοποίησης του λιμένα.

Το δεύτερο ερωτηματολόγιο, συντάχθηκε και αναφέρεται στους μεγαλύτερους πελάτες χύδην φορτίου, για να εμφανιστούν τα αδύνατα και δυνατά σημεία του Οργανισμού, και οι πραγματικές ανάγκες των πελατών που είτε καλύπτονται είτε όχι.

2.3.1.2 ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Αρχικά πραγματοποιήθηκε μια επίσκεψη στις εγκαταστάσεις του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, συνοδευόμενη με μια αδόμητη συνέντευξη γενικού περιεχομένου ώστε να ληφθούν γενικά στοιχεία που αφορούν τον Οργανισμό. Ακολούθησε σειρά δομημένων συνεντεύξεων με τη χρήση ερωτηματολογίου, χρησιμοποιώντας ερωτήσεις ανοιχτού και κλειστού

τύπου για την άντληση περαιτέρω πληροφοριών στα σημεία που δεν διελευκάνθηκαν και για την κάλυψη ορισμένων κενών.

Ανάλογα με το είδος της συνέντευξης και το σκοπό στον οποίο αποσκοπούσε, αντλήθηκαν και οι ανάλογες πληροφορίες, είτε γενικού περιεχομένου, είτε μέσω βαθύτερης ανάλυσης.

2.3.1.3 ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Η συμμετοχική παρατήρηση μπορεί να υφίσταται με δύο τρόπους, είτε με πλήρη συμμετοχή του παρατηρητή, είτε με συμμετοχή ως παρατηρητή.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, υπήρχε εν μέρει συμμετοχή ως παρατηρητή λόγω της εξάμηνης πρακτικής μου άσκησης, και εργασίας μέχρι και σήμερα, σε γραφείο διακίνησης χύμα φορτίου το οποίο διακινούνταν τόσο στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, όσο και στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά.

Έτσι, υπήρχε ενημέρωση στη διακίνηση χύδην φορτίων στην Ελληνική πραγματικότητα και η γνώση των προβλημάτων και απειλών που υπάρχουν τόσο στην Ελληνική Ναυτιλία όσο και στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης.

2.3.2 ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Τα υποκείμενα της έρευνας που διεξάχθηκε ήταν οι εργαζόμενοι των σημαντικότερων πελατών του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και εργαζόμενοι του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης που κατέχουν υψηλές θέσεις στις επιχειρήσεις και λαμβάνουν αποφάσεις.

Οι μεγαλύτεροι πελάτες του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης σύμφωνα με τις στατιστικές μετρήσεις των εισαγωγών και εξαγωγών τα τελευταία 7 έτη, από το 2002 έως και το 2008, είναι οι ακόλουθες εταιρείες :

- Η Ελληνική Εταιρεία Χάλυβος ΑΕ ή Ανώνυμος Ελληνική Εταιρεία Χάλυβος πιο γνωστή ως Hellenic Steel. Η εταιρεία αυτή δραστηριοποιείται στο χώρο του σιδήρου και του χάλυβα, διακινεί κυρίως προϊόντα σιδήρου, χάλυβα και scrap, ανήκει κατά ποσοστό 52% στον ιταλικό όμιλο RIVA και διαθέτει εργοστάσιο στη Θεσσαλονίκη από το 1970.

- Η εταιρεία ΣΙΔΕΝΟΡ ΑΕ που αποτελεί τον κλάδο παραγωγής και εμπορίας



προϊόντων χάλυβα (κυρίως scrap και μεταλλεύματα) του Ομίλου ΒΙΟΧΑΛΚΟ. Η ΣΙΔΕΝΟΡ ΑΕ αποτελεί όμιλο εταιρειών, με θυγατρικές εταιρείες οι οποίες ειδικεύονται στην παραγωγή, μεταποίηση και πώληση προϊόντων χάλυβα, και διακινεί κυρίως scrap. Ιδρύθηκε το 1962 στη Θεσσαλονίκη και ύστερα από συγχώνευσή της με την εταιρεία ΕΡΛΙΚΟΝ ΑΕ, εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών το 1997.

- Η εταιρεία Mittal Steel, η οποία εξαγόρασε το 2004 την εταιρεία Balkan Steel. Το 2006, ύστερα από τη



συγχώνευση των εταιρειών Arcelor και Mittal Steel, ιδρύθηκε η εταιρεία



Arcelor Mittal, η οποία είναι η μεγαλύτερη εταιρεία χάλυβα στον κόσμο και ηγέτης της αγοράς στην αυτοκινητοβιομηχανία, στις κατασκευές, στις οικιακές συσκευές και τη συσκευασία. Διακινεί κυρίως χάλυβα και σίδηρο.

- Η εταιρεία Dufreco, ελβετικών συμφερόντων, ιδρύθηκε το 1979 και μαζί με την εταιρεία Balkan / Mittal που αναφέρθηκε παραπάνω, αποτελεί σημαντικό μέτοχο του χαλυβουργείου της ΠΓΔΜ Zelezara, για τη διαμετακόμιση χαλυβουργικών προϊόντων από και προς την ΠΓΔΜ μέσω του λιμένος Θεσσαλονίκης. Όπως και η Mittal, διακινεί κυρίως χάλυβα και σίδηρο.

- Η εταιρεία TITAN, δραστηριοποιείται για περισσότερα από 100 χρόνια στον κλάδο του



τσιμέντου και άλλων συναφών δομικών υλικών. Οι κύριες

δραστηριότητες της εταιρείας είναι η εισαγωγή pet coke και σκουριάς.

- Η εταιρεία Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων Α.Ε., ιδρύθηκε το 1961 από τον Όμιλο της Εμπορικής Τράπεζας και άρχισε να λειτουργεί το 1965 στην περιοχή της Νέας Καρβάλης στην Καβάλα. Οι μέτοχοί της, υπέγραψαν συμφωνία πώλησης του συνόλου των

μετοχών της Βιομηχανίας Φωσφορικών Λιπασμάτων στην εταιρεία Ελληνικά Λιπάσματα και Χημικά ELFE Ανώνυμη Βιομηχανική Εμπορική Εταιρεία, που ελέγχεται από τη Lamda Partners.

- Η εταιρεία ΛΑΡΚΟ ιδρύθηκε το 1963. Οι μεταλλουργικές εγκαταστάσεις της εταιρείας ΛΑΡΚΟ βρίσκονται στη Λάρυμνα στο Νομό Φθιώτιδας, όπου γίνεται πυρομεταλλουργική επεξεργασία των Ελληνικών σιδηρονικελιούχων μεταλλευμάτων με στόχο την παραγωγή σιδηρονικελίου. Υπάρχει και δεύτερο μεταλλείο στην Καστοριά όπου εξάγει κυρίως γαιάνθρακες και κοκ.
- Η εταιρεία ΚΑΛΑΣ Α.Ε. – ΚΑΛΑΜΑΡΑΚΗΣ Α.Β.Ε.Ε., ιδρύθηκε το 1922 και δραστηριοποιείται στη βιομηχανία και εμπορία άλατος και τροφίμων.



2.3.2.1 ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

Οι αποδέκτες των ερωτηματολογίων επιλέχθηκαν προσεχτικά με κριτήριο τη θέση που κατέχουν (θέσεις κλειδιά).

2.3.2.2 ΣΥΝΟΜΙΛΗΤΕΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΩΝ

Οι προσωπικές συνεντεύξεις διεξήχθησαν σε άτομα που κατέχουν κομβικές θέσεις και συμμετέχουν ενεργά στη λήψη αποφάσεων τόσο στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, όσο στους βασικούς πελάτες του Οργανισμού.

2.3.2.3 ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Η συμμετοχική παρατήρηση, ως παρατηρητή όπως προείπα, εφαρμόστηκε μέσω συνεργασίας με τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης ως πελάτης, από την άφιξη των εμπορευμάτων στον Οργανισμό, έως την παράδοσή τους στον τελικό πελάτη.

2.3.3 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Η μέθοδος συλλογής στοιχείων πραγματοποιήθηκε αρχικά μέσω των ερωτηματολογίων, των συνεντεύξεων και της συμμετοχικής παρατήρησης.

2.3.3.1 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Το πρώτο ερωτηματολόγιο συντάχθηκε και απαντήθηκε από τον κύριο Μπρόζο Αστέριο, διευθυντή της Διεύθυνσης Εκμετάλλευσης της Γενικής Διεύθυνσης Επιχειρησιακών Μονάδων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Αποτελείται από 15 ερωτήσεις από τις οποίες απαντήθηκαν και οι 15 στις 19/05/2009.

Το δεύτερο ερωτηματολόγιο συντάχθηκε και εστάλη στους μεγαλύτερους πελάτες του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, 8 στο σύνολο, στις 18/9/2009 μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Αρχικά ανταποκρίθηκαν 2 από τους 8 πελάτες του λιμένα. Ακολούθησε τηλεφωνική επικοινωνία με τους υπεύθυνους του τμήματος εξαγωγών των εταιρειών όπου και απαντήθηκε το ερωτηματολόγιο από ακόμα 2 εταιρείες. Μια από τις προαναφερθείσες εταιρείες δεν δέχτηκε να συμμετέχει στην έρευνα εφόσον έκριναν ότι εάν συμμετείχε θα εξέθετε την εικόνα της. Επίσης, μια ακόμη εταιρεία πωλήθηκε από τους μετόχους της και σταμάτησε τις συναλλαγές με τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης τα τελευταία έτη, ενώ μια άλλη εταιρεία σταμάτησε τη συνεργασία της με το λιμάνι λόγω μείωσης της παραγωγής των προϊόντων της, λόγω της οικονομικής κρίσης των τελευταίων ετών.

Συμπερασματικά, οι εταιρείες που συμμετέχουν στην έρευνα και απάντησαν στο ερωτηματολόγιο είναι 4 εκ των 6 ενεργών πελατών του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, δείγμα αρκετά ικανοποιητικό και αξιόπιστο.

2.3.3.2 ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν σε διάστημα τεσσάρων μηνών και περιείχαν τόσο δομημένες όσο και αδόμητες ερωτήσεις ανάλογα που αποσκοπούσαν.

2.3.3.3 ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Η συμμετοχική παρατήρηση πραγματοποιήθηκε μέσω της εξάμηνης πρακτικής μου άσκησης, και εργασίας μέχρι και σήμερα, σε γραφείο διακίνησης χύμα φορτίου το οποίο διακινούνται τόσο στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, όσο και στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά.

2.3.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

Υπάρχουν πολλοί μέθοδοι να ερευνήσει κάποιος μια αγορά. Όσο πιο λεπτομερής είναι μια έρευνα, τόσο πιο απίθανο είναι να παραβλέψει κάποιος τα σημαντικά στοιχεία.

Η ποιοτική έρευνα (Qualitative Research) και η ποσοτική έρευνα (Quantitative Research) είναι οι δύο βασικές μέθοδοι έρευνας. Για την ανάλυση των δεδομένων της παρούσας εργασίας θα χρησιμοποιηθούν και οι δύο μέθοδοι.

2.3.4.1 ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ

Χρησιμοποιώντας την ποιοτική μέθοδο, ο ερευνητής συλλέγει μη μετρήσιμες πληροφορίες, που απορρέουν από συνεντεύξεις, συζητήσεις, στάσεις και συμπεριφορές μεμονωμένων ατόμων. (Lehmann, 1979)

Σύμφωνα με τους Mike Imms και Gill Ereat, η ποιοτική έρευνα περιλαμβάνει :

- ✚ Διάγνωση (κατανόηση σε βάθος της τρέχουσας κατάστασης και τα αίτια που δημιούργησαν την κατάσταση αυτή)
- ✚ Πρόγνωση (οδήγηση σε εύρεση επιλογών, προτάσεων και λύσεων)
- ✚ Δημιουργικότητα (χρήση των στάσεων και των ιδεών των εμπλεκομένων στην ποιοτική έρευνα για έμπνευση και εφευρετικότητα)

Η ποιοτική μέθοδος έρευνας είναι κυρίως πρωτογενής (με τη χρήση ήδη υπάρχουσων πληροφοριών) και από τη συμμετοχική παρατήρηση.

2.3.4.2 ΠΟΣΟΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ

Σε αντίθεση με την ποιοτική μέθοδο, η ποσοτική μέθοδος χρησιμοποιείται ώστε να συλλεχθούν μετρήσιμες πληροφορίες, μέσω ερωτηματολογίων, στατιστικών και διεξαγωγής πειραμάτων. (Lehmann, 1979)

Για την αποτελεσματικότητα της ποσοτικής έρευνας θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν :

- ✚ Ένα ορθά δομημένο ερωτηματολόγιο
- ✚ Αξιόλογο δείγμα ερωτηθέντων (όσο μεγαλύτερο το δείγμα, τόσο πιο αντιπροσωπευτικό και πραγματικό θα είναι το αποτέλεσμα)

3

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

3.1 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το πρώτο εξαγωγικό και διαμετακομιστικό λιμάνι της χώρας καλύπτοντας έκταση 1,550,000 τμ. Κατέχει πλεονεκτική γεωγραφική θέση πάνω στον άξονα της Εγνατίας οδού και στα υπό κατασκευή διευρωπαϊκά δίκτυα Βορρά-Νότου, διαθέτει σύγχρονο και κατάλληλο μηχανολογικό εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση όλων των ειδών φορτίων.

Η πλεονακτική του γεωγραφική θέση πάνω στον άξονα της Εγνατίας Οδού και στα υπό κατασκευή διευρωπαϊκά δίκτυα Βορρά- Νότου (διάδρομος IV, IX & X), καθώς και ο εξοπλισμός που εξυπηρετεί φορτία όλων των ειδών,



Φωτογραφία 2 : Γεωγραφική σύνδεση

το καθιστούν ως τον καταλληλότερο και πλησιέστερο λιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις χώρες των Βαλκανίων και της Παραευξεινίας Ζώνης.

Διαθέτοντας σιδηροδρομικό δίκτυο σε όλους τους προβλήτες, υπάρχει η δυνατότητα σύνδεσης με προορισμούς εντός και εκτός Ελλάδας, με Ευρωπαϊκά οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα.

Εκτείνεται από το φάρο της Επανομής, χωρίς να τον περιλαμβάνει, στα ανατολικά και συνεχίζεται προς τα δυτικά έως τις εκβολές του ποταμού Αξιού. Αποτελείται από τη χερσαία και τη θαλάσσια λιμενική ζώνη.

Η χερσαία Λιμενική Ζώνη, είναι η περιφραγμένη περιοχή του Λιμένος που περιλαμβάνει όλες τις εκτάσεις, τους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τα μηχανήματα που απαιτούνται για τη λειτουργία του λιμένα . Ενώ όλες οι εγκαταστάσεις και τα κτίρια ανήκουν κατά κυριότητα στο Ελληνικό Δημόσιο, η ΟΛΘ ΑΕ έχει το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης, συντήρησης και εκμετάλλευσης αυτών ύστερα από Σύμβαση που υπεγράφη με το Ελληνικό Κράτος.

Η θαλάσσια Λιμενική Ζώνη, είναι η περιοχή που περιλαμβάνει τις συνεχόμενες με τον αιγιαλό λεκάνες λιμένων ή τα τυχόν κατασκευασμένα κρηπιδώματα και έκταση ανοιχτής θάλασσας μέχρι 500 μέτρα απόσταση από

τις ακτές της χερσαίας Ζώνης ή και πέραν των 500 μέτρων μέχρι συναντήσεως θαλάσσης βάθους 30 μέτρων, εφοσον τα ύδατα της θαλάσσιας ζώνης είναι αβαθή.¹

Η δραστηριότητα της ΟΛΘ αε διακρίνεται σε:

- *Διακίνηση μοναδοποιημένων φορτίων*
- *Διακίνηση συμβατικού φορτίου*
- *Εξυπηρέτηση επιβατών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων*
- *Εξυπηρέτηση πλοίων (ελλιμενισμός, προσόρμιση, παραβολή) και λοιπές υπηρεσίες*
- *Εκμετάλλευση οργανωμένων σταθμών αυτοκινήτων²*

3.1.1. Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ιδρύθηκε πριν από περίπου 2,300 χρόνια , το 315 π.Χ., μαζί με την ίδρυση της πόλης από τον Κάσσανδρο.

Το 1904 ήταν η χρονιά ανακατασκευής του λιμένα, έργο που ανέλαβε να διεκπεραιώσει η Γαλλική Εταιρεία Societe Ottomane d' Exploitation du Port de Salonique , ύστερα από τη σύμβαση μεταξύ Τουρκίας και Γαλλίας. Με την ανακατασκευή κατασκευάστηκαν η 1^η προβλήτα και οι αποθήκες της, το κτίριο του Τελωνείου, ο κυματοθραύστης, το τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου του λιμένα και τα πρώτα μηχανήματα.

Δύο χρόνια μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης το 1914, η Ελληνική Κυβέρνηση θεσμοθέτησε την ίδρυση της "Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης". Στόχος ήταν η διατήρηση της σημασίας του λιμένα, τη διατήρηση των πελατών του λιμένα, ύστερα από τα νέα σύνορα που προέκυψαν μετά τον πόλεμο, και την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου. Λόγω του Παγκοσμίου Πολέμου, του Εμφυλίου και της Μικρασιατικής Καταστροφής, η ουσιαστική λειτουργία της Ελευθέρας Ζώνης ξεκίνησε μετά το 1925.

¹ Ετήσιο δελτίο χρήσεως του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, 2006

² Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

Το 1923 κατά το οποίο το κράτος ανέκτησε την υπόστασή του, ιδρύθηκε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, με την επωνυμία “Επιτροπεία Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης”.

Το 1925 , λόγω συμμετοχής της Γιουγκοσλαβίας στον πόλεμο , έδωσε στη χώρα την επονομαζόμενη “Γιουγκοσλαβική Ελεύθερη Ζώνη” την οποία και διατήρησε για 50 χρόνια, έως το 1975. Παρά την επιθυμία της γειτονικής χώρας , δεν υπογράφηκε νέα συμφωνία.

Το 1930 ιδρύθηκε το “Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης”, το οποίο εξαγόρασε το προνόμιο εκμετάλλευσης του λιμένα από τη Γαλλική Εταιρεία .

Το 1953 οι φορείς της “Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης” και του “Λιμενικού Ταμείου Θεσσαλονίκης”, ενοποιήθηκαν σε έναν με την επωνυμία “Ελεύθερη Ζώνη και Λιμνή Θεσσαλονίκης” (Ε.Ζ.Λ.Θ.).

ΤΟ 1970 η “Ελεύθερη Ζώνη και Λιμνή Θεσσαλονίκης” μετονομάστηκε σε “Όργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης” (Ο.Λ.Θ.) Ο ΟΛΘ, ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, αυτοδιοικείται υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το 1999 το Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, μετατρέπεται σε Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία “ΟΛΘ ΑΕ”.

Στις 27/6/01, υπογράφηκε συμφωνία διάρκειας 40 ετών μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΘ, σύμφωνα με την οποία στην ΟΛΘ παραχωρείται το δικαίωμα αποκλειστικής χρήσης και εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης του Λιμένος Θεσσαλονίκης, τα οποία ανήκουν κατά κύριο λόγο στο Ελληνικό Δημόσιο.

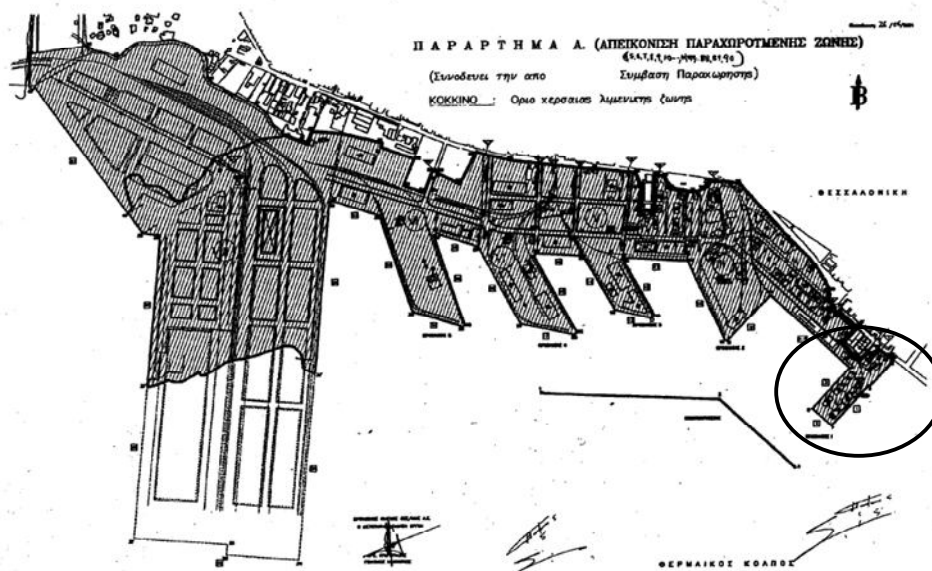
Στις 27/8/01 πραγματοποιήθηκε η εισαγωγή μετοχών της εταιρείας στο Χρηματιστήριο Αθηνών.³



³ Περιοδικό Τάμαριξ, τεύχος Φεβρουαρίου 1997

3.1.2 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

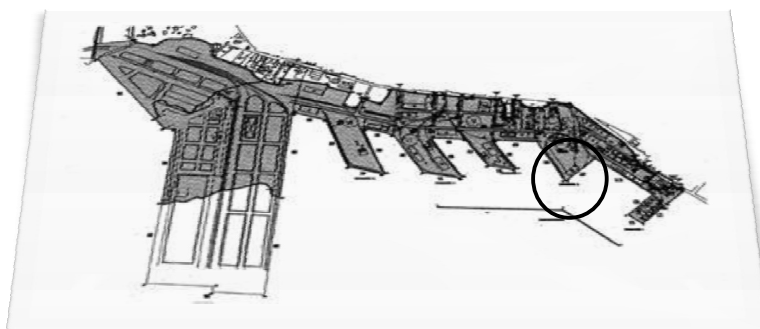
Η λιμενική ζώνη της ΟΛΘ ΑΕ καλύπτει έκταση περίπου 1.550.000 μ², και εκτείνεται σε μια ζώνη περίπου 3.500 μέτρων. Διαθέτει 6.150 μέτρα κρηπιδωμάτων, 6 προβλήτες, κτίρια διοικητικής και τεχνικής υποστήριξης, αποθήκες, υπόστεγα, ειδικό εξοπλισμό και λοιπές εγκαταστάσεις.



Σχήμα 9 : Κάτοψη της χερσαίας Λιμενικής Ζώνης – Προβλήτας 1

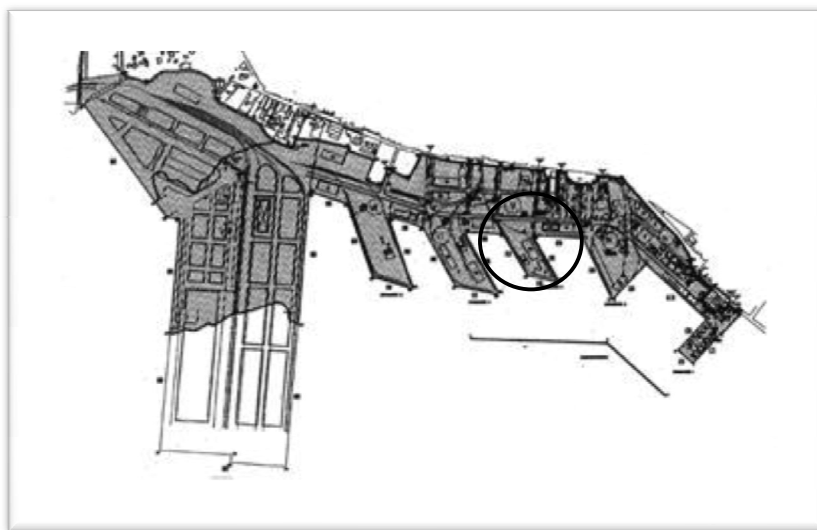
Όπως φαίνεται και στο σχήμα⁵, παρατηρώντας την κάτοψη από τα δεξιά προς τα αριστερά, βλέπουμε τον πρώτο προβλήτα, όπου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του παλαιού λιμένα και περιλαμβάνονται τα κρηπιδώματα 1-8. Σήμερα, αρκετές από τις αποθήκες του παλαιού λιμένα χρησιμοποιούνται για πολιτιστικές εκδηλώσεις και διαλέξεις ενώ στα κρηπιδώματα 1-8 η δραστηριότητα περιορίζεται στις λειτουργίες κρουαζιερόπλοιων και οχηματαγωγών.

Ο δεύτερος προβλήτας , προσφέρει σημαντικό χώρο για το χειρισμό φορτίων, λόγω όμως του παράπλευρου βάθους που κυμαίνεται μεταξύ 8,6 – 10,1 μέτρων, μπορεί να επικεντρωθεί μόνο στις μικρότερες κατηγορίες πλοίων.



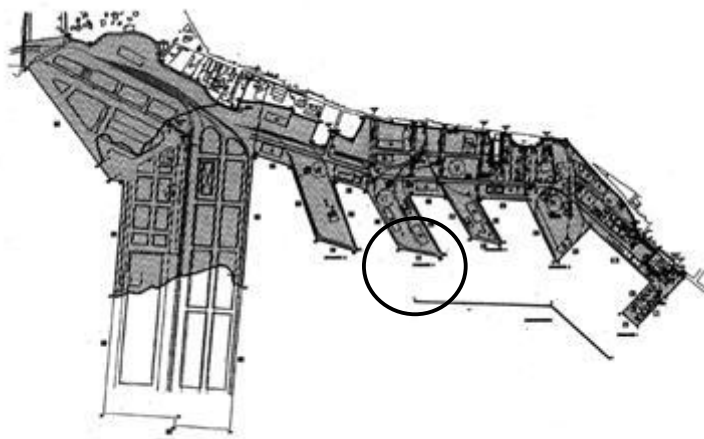
Σχήμα 10 : Προβλήτας 2

Ο τρίτος προβλήτας προσφέρει χρήσιμη χωρητικότητα για το χειρισμό φορτίου, αλλά μεγάλο μέρος του διαθέσιμου χώρου καλύπτεται από αποθήκες και άλλα κτίρια. Στο νοτιότερο άκρο του προβλήτα, βρίσκεται σε σχήμα «Λ» μεγάλος διώροφος αποθηκευτικός χώρος, η συνολική επιφάνεια του οποίου είναι 5.950 μ². Στην νότια και ανατολική πλευρά και πάνω στην οροφή του ισογείου υπάρχει ράμπα πάνω στην οποία κινείται ηλεκτροκίνητος γερανός. Το βάθος του νερού σε αυτές τις θέσεις πλεύρισης κυμαίνεται μεταξύ 9,2 – 10,4 μέτρων.



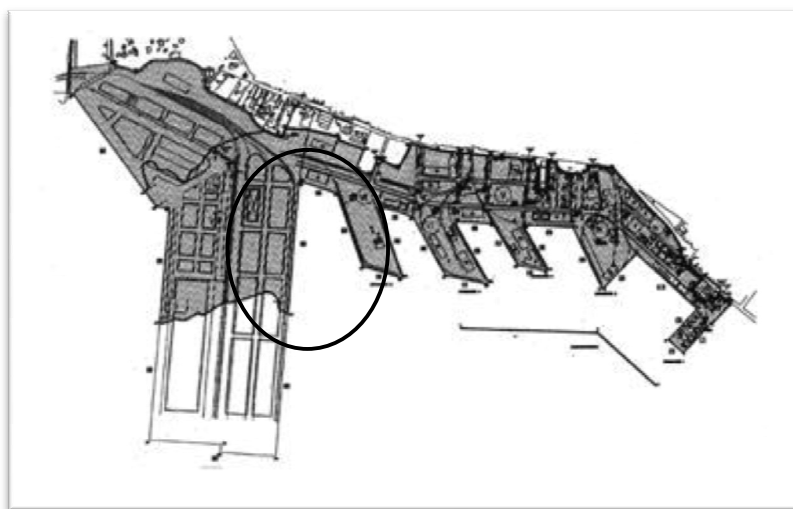
Σχήμα 11 : Προβλήτας 3

Ο τέταρτος προβλήτας είναι επίσης περιορισμένος, αλλά προσφέρει 510 μέτρα θέσεων πλεύρισης με βάθος 10,1 μέτρα κι έτσι υπάρχει η δυνατότητα χειρισμού πλοίων με ικανοποιητικό μέγεθος, τα οποία χρησιμοποιούνται κυρίως στις αγορές γενικού φορτίου μεγάλου όγκου (προϊόντα χάλυβα), καθώς και πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου.



Σχήμα 12 : Προβλήτας 4

Το κύριο σημείο εστίασης για το χειρισμό φορτίου από τους αναπτυσσόμενους τομείς της αγοράς είναι ο πέμπτος προβλήτας και τμήμα του έκτου προβλήτα, που προορίζεται για τα χύδην φορτία. Αυτοί οι προβλήτες παρέχουν ωφέλιμη χωρητικότητα χειρισμού, με θέσεις πλεύρισης για πλοία με μεγάλο βύθισμα στο τέλος του πέμπτου προβλήτα και κατά μήκος ολόκληρου του έκτου προβλήτα. Αυτές οι θέσεις έχουν μεγάλη ζήτηση, και είναι σαφές ότι οι εγκαταστάσεις προσεγγίζουν ήδη τη μέγιστη χρήση τους, με τον τρέχοντα εξοπλισμό χερσαίας και πλευράς και γερανών.



Σχήμα 13 : Προβλήτας 5 και 6 για χειρισμό συμβατικού φορτίου

3.1.2.α ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η εξυπηρέτηση του συμβατικού φορτίου γίνεται από το συμβατικό Κοινοτικό λιμάνι και από τη συμβατικό λιμάνι της Ελεύθερης Ζώνης. Στη Χερσαία Λιμενική Ζώνη του λιμένα της Θεσσαλονίκης, η εξυπηρέτηση του συμβατικού φορτίου πραγματοποιείται σε χώρο συνολικής έκτασης 1.000.000 μ², με κρηπιδώματα μήκους 4.000 μέτρων και βάθους έως 12 μέτρων. Τα κρηπιδώματα 10-14 αποτελούν το συμβατικό Κοινοτικό λιμάνι, ενώ τα κρηπιδώματα 15-24 αποτελούν το συμβατικό λιμάνι της Ελεύθερης Ζώνης.

Από το συμβατικό Κοινοτικό λιμάνι διακινούνται :

- ✓ Κοινοτικά φορτία με προορισμό/ προέλευση κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- ✓ Κοινοτικά και εγχώρια φορτία με προορισμό/ προέλευση άλλους ελληνικούς λιμένες

Από την Ελεύθερη Ζώνη διακινούνται φορτία ανεξαρτήτου προελεύσεως/ προορισμού:

- ✓ Φορτία γενικών εμπορευμάτων (σίδερα, λαμαρίνες, μάρμαρα, ξυλεία)
- ✓ Στερεά χύδην φορτία (ορυκτά, κάρβουνο, δημητριακά, σκραπ, τσιμέντο)
- ✓ Υγρά χύδην φορτία με σωληνώσεις (οινόπνευμα, ασφαλτος, χημικά, κρασιά)
- ✓ Τροχοφόρα με το σύστημα Ro-Ro (Roll on – Roll off)



Σχήμα 14 : Συμβατικό Κοινοτικό Λιμάνι και Συμβατικό λιμάνι Ελεύθερης Ζώνης

Το συμβατικό λιμάνι περιλαμβάνει τους προβλήτες τρία έως έξι, ενώ λειτουργεί σε δύο βάρδιες χωρίς υπερωριακή προσαύξηση.

Κατά μήκος των θέσεων παραβολής ή αλλιώς πλεύρισης, υφίσταται σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο εκτείνεται σε όλη τη λιμενική ζώνη. Το δίκτυο αυτό συνδέεται με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

3.1.2.β ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

Για την αποθήκευση του διακινούμενου χύδην φορτίου υπάρχουν αποθήκες 85.000 τετραγωνικών μέτρων (εκ των οποίων μια αποθήκη-ψυγείο 4.000 τετραγωνικών μέτρων), ανοικτά υπόστεγα 12.000 τετραγωνικών μέτρων, υπαίθριοι αποθηκευτικοί χώροι 500.000 τετραγωνικών μέτρων και ένα σιλό δημητριακών χωρητικότητας 20.000 τόνων.



Φωτογραφία 3 : Υπαίθρια αποθήκευση χύδην φορτίου⁴

Ο σκοπός της ύπαρξης διαμετακομιστικών υπόστεγων είναι ρυθμιστικός πετυχαίνοντας :

- Ταχεία ροή από το πλοίο στην ακτή
- Αργή κίνηση από την ακτή στην ενδοχώρα

Στο χώρο των υπόστεγων γίνεται ο έλεγχος των φορτίων, αντιστοίχιση με το δηλωτικό ή τη φορτωτική, διαδικασία εκτελωνισμού. Οι διαμετακομιστικές αποθήκες δεν ενδείκνυνται για μακροπρόθεσμη αποθήκευση. Η αποθήκευση για μακρά χρονικά διαστήματα είναι λειτουργία των αποθηκευτικών χώρων.

Η χρήση των αποθηκευτικών χώρων από την άλλη μεριά, χρησιμοποιείται από τον Οργανισμό όταν:

- Η μέγιστη ροή φορτίου υπερβαίνει τη χωρητικότητα των διαμετακομιστικών υπόστεγων
- Στόχος είναι η μακρόχρονη αποθήκευση
- Τα φορτία πρέπει να αποθηκευθούν έως την ωρίμανση, τη διαλογή ή τη συσκευασία

Ο ρόλος τόσο των υπόστεγων διαμετακόμισης όσο και των αποθηκευτικών χώρων είναι **συμπληρωματικός**, αφού και οι δυο μαζί αποτελούν τη συνολική αποθηκευτική χωρητικότητα του λιμένα.



Φωτογραφία 4 : Περονοφόρο κατά τη μεταφορά⁵

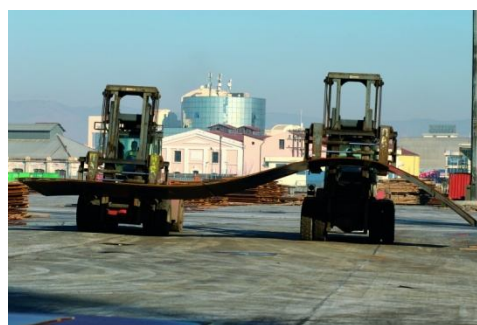
⁴ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

⁵ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

3.1.2.γ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

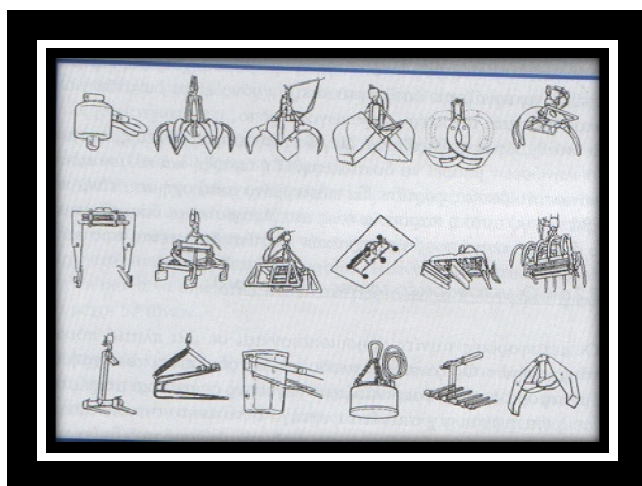
Ο εξοπλισμός για το χειρισμό του συμβατικού φορτίου αποτελείται από:

- 35 ηλεκτροκίνητους γερανούς κινουμένων επί σιδηροτροχιών ανυψωτικής ικανότητας έως 40 τόνων.
- 1 ελαστιχοφόρο γερανό (harbor crane) ανυψωτικής ικανότητας 100 τόνων
- 2 αυτοκινούμενους γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 120 και 150 τόνων
- Πλήθος άλλων μηχανημάτων χειρισμού φορτίων (φορτωτές, περονοφόρα, πλατφόρμες)

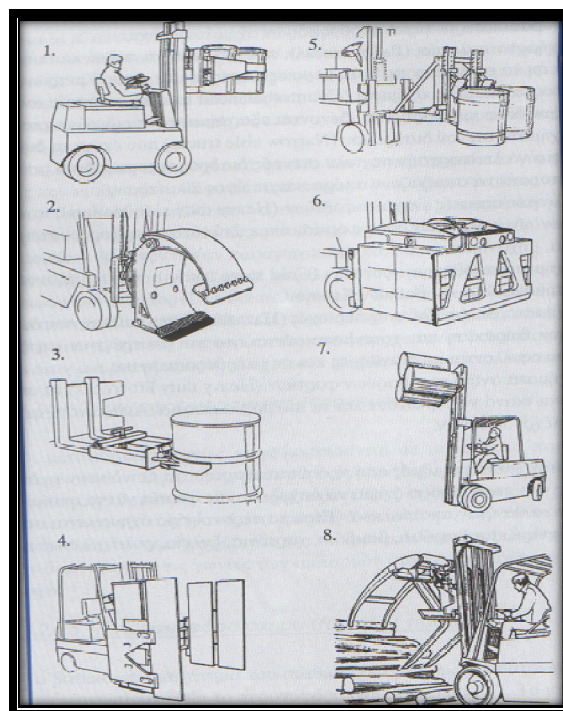


Φωτογραφία 5 : Περονοφόρα κατά τη διακίνηση φορτίων⁶

Στο σχήμα κάτω δεξιά, βλέπουμε μερικούς από τους τύπους περονοφόρων που υπάρχουν, σχεδιασμένοι ανάλογα με τον τύπο του φορτίου που πρόκειται να διαχειριστούν.



Σχήμα 14 : Εξαρτήματα “άρπαγες”⁷



Σχήμα 15 : Βασικοί τύποι περονοφόρων⁸

⁶ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

⁷ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

⁸ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

3.1.3 ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

Κατά την εισαγωγή και την εξαγωγή των χύδην φορτίων ακολουθείται μια σειρά διαδικασιών οι οποίες περιλαμβάνουν διαφορετικό μηχανικό εξοπλισμό και φυσικά ανθρώπινο δυναμικό.

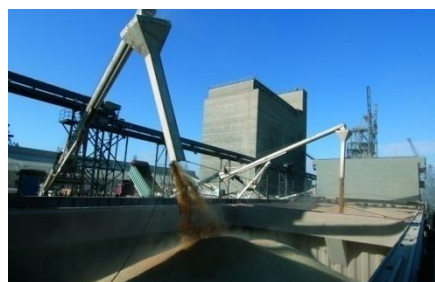


Φωτογραφία 6 : Φορητά εκφορτώνουν το φορτίο στις αποθήκες διαμετακόμισης και γερανοί φορτώνουν το πλοίο⁹

Κατά την τυπική διαδικασία της εξαγωγής, ο εξαγωγέας, δηλαδή το εργοστάσιο παραγωγής, το ορυχείο ή η πετρελαιοπηγή, μεταφέρει τις επιθυμητές ποσότητες από τις αποθήκες του στα υπόστεγα διαμετακόμισης του λιμένα είτε με οδική μεταφορά, είτε με σιδηροδρομική μεταφορά. (Βλέπε εικόνα 6). Από εκεί, ηλεκτροκίνητοι ή αυτοκινούμενοι γερανοί μεταφέρουν το φορτίο στα αμπάρια του πλοίου.

Σε άλλες περιπτώσεις, η φόρτωση του εμπορεύματος στα αμπάρια του караβιού γίνεται με ελαστικοφόρο γερανό ο οποίος ρουφώντας το φορτίο το πετάει με πεπιεσμένο αέρα απευθείας στα αμπάρια του πλοίου.

(Βλέπε φωτογραφία 7).]



Φωτογραφία 7 : Ελαστικοφόρος γερανός¹⁰

Κατά την τυπική διαδικασία της εισαγωγής, όταν το πλοίο αφιχθεί στο λιμάνι και πλευρίσει στο κρηπίδωμα, ανάλογα με το είδος του φορτίου αυτοκινούμενοι ή ηλεκτροκίνητοι γερανοί αναλαμβάνουν την εκφόρτωση του πλοίου. Το εμπόρευμα, είτε εκφορτώνεται από το πλοίο στις υπαίθριες

⁹ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

¹⁰ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

αποθήκες διαμετακόμισης, (βλέπε φωτογραφία 8) ή απευθείας σε βαγόνια (βλέπε φωτογραφία 9) .



Φωτογραφία 8 : Εκφόρτωση¹¹



Φωτογραφία 9 : Φόρτωση απευθείας σε βαγόνια¹²

Από εκεί, φορτώνονται τα εμπορεύματα από τις υπαίθριες αποθήκες διαμετακόμισης σε φορτηγά, ή κινούνται με τα βαγόνια έως τις εγκαταστάσεις του εισαγωγέα.

3.1.3.α ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΟΥ ΚΟΝΙΟΡΤΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ¹³

Ο σκοπός του ελέγχου είναι ο περιορισμός του παραγόμενου κονιορτού από τη φορτοεκφόρτωση χύδην φορτίου στην περιοχή του λιμένα της Θεσσαλονίκης . Ο έλεγχος εφαρμόζεται στο λιμένα και αφορά τους υπεύθυνους λειτουργίας και συντήρησης του εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης.

Η ενδεχόμενη διακοπή φορτοεκφόρτωσης προτείνεται λαμβάνοντας υπόψη την ταξινόμηση του χύδην φορτίου ανάλογα με τη δυνατότητα συμπαρασυρμού και κονιορτοποίησης και για την αποφυγή δημιουργίας κονιορτού στην περίπτωση φορτοεκφόρτωσης σε ανοικτό πεδίο με ρίψη από ψηλά και χωρίς προστατευτικά διασκορπισμού.

Έτσι, διακοπή φορτοεκφόρτωσης προτείνεται όταν :

- Επιδρούν άνεμοι έντασης 4 Beauf, για κλάσεις φορτίου S1 και S2.
- Επιδρούν άνεμοι έντασης 6 Beauf, για κλάση φορτίου S3.
- Επιδρούν άνεμοι έντασης 8 Beauf, για κλάσεις φορτίου S4 και S5.

¹¹ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

¹² Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

¹³ Σύμφωνα με την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, 2004

Όπου :

S1 : εύκολα συμπαρασυρόμενο φορτίο, όχι υδατοδιαλυτό

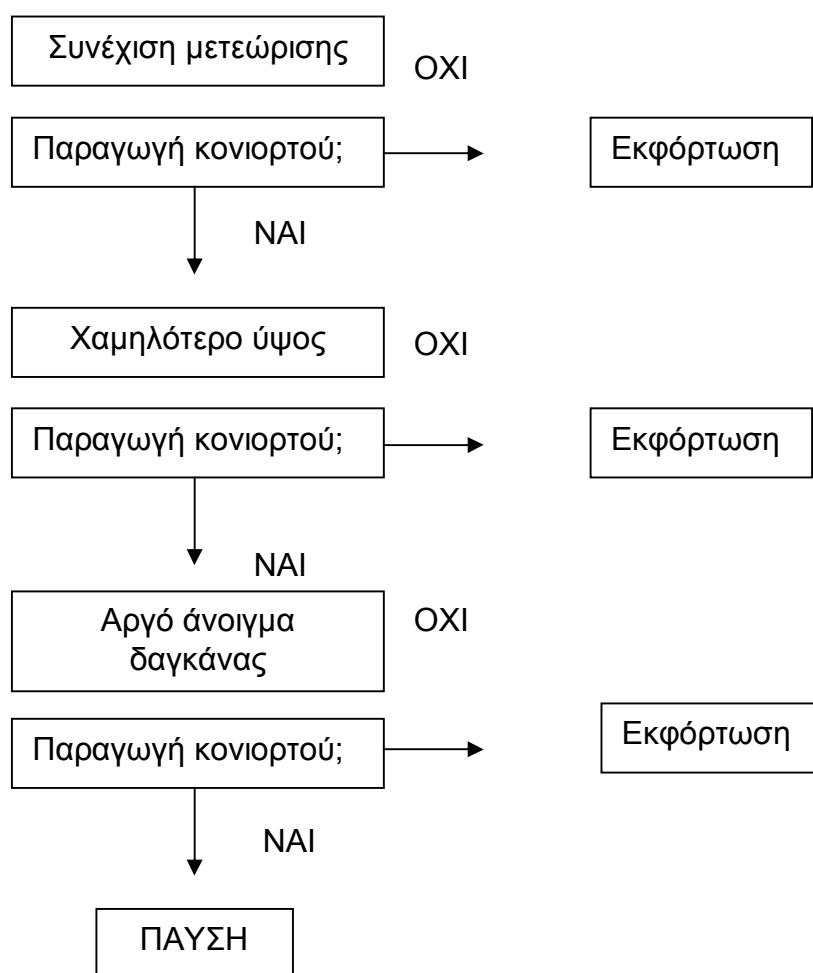
S2 : εύκολα συμπαρασυρόμενο φορτίο , υδατοδιαλυτό

S3 : μετρίως συμπαρασυρόμενο φορτίο, όχι υδατοδιαλυτό

S4 : μετρίως συμπαρασυρόμενο φορτίο, υδατοδιαλυτό

S5 : καθόλου ή ελάχιστα συμπαρασυρόμενο

Εναλλακτικά για την παύση της φορτοεκφόρτωσης προτείνεται η εφαρμογή της ακόλουθης διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης :



3.1.3.1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ

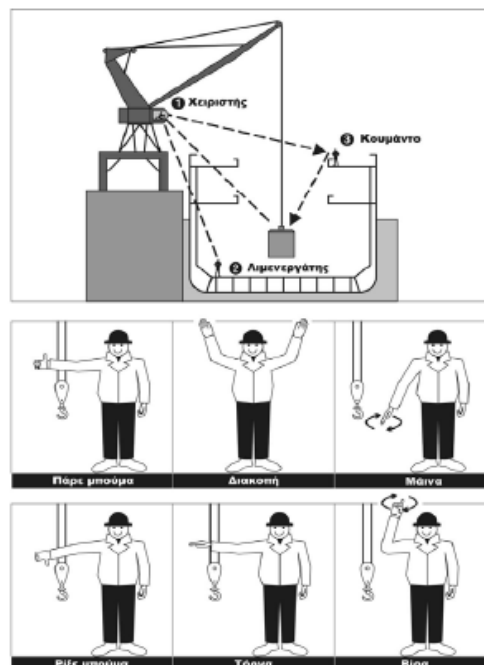
Για την ασφαλή φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων ακολουθούνται τα γενικά μέτρα ασφαλείας και ο διεθνής κώδικας σημάτων, καθώς και άλλα μέτρα ασφαλείας ανάλογα με το είδος του φορτίου που διαχειρίζεται.

ΓΕΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Να είστε πάντα προσηλωμένοι σε αυτό που κάνετε
2. Μη στέκεστε ποτέ κάτω από αναρτημένα φορτία
3. Να είστε πάντα σε εκγρήγορση, μην αγνοείτε φωτεινά και ηχητικά σήματα προειδοποίησης, συνεγερμούς, κόρνες οχημάτων, περνοφόρων και λοιπων μηχανημάτων που κινούνται διαρκώς στο χώρο.
4. Μη φοράτε δαχτυλίδια, βραχιόλια, αλυσίδες κατά την εργασία
5. Μην καταναλώνετε ποτέ αλκοολούχα ποτά
6. Μη βρίσκεστε ποτέ κάτω από την πορεία που ακολουθεί ο γερανός ή η γερανογέφυρα
7. Βεβαιωθείτε ότι ο χειριστής σας βλέπει διαρκώς

Γενικά Μέτρα Ασφαλείας :

1. Φόρμα
2. Γιλέκο υψηλής ευκρίνειας
3. Κράνος
4. Γάντια
5. Μάσκες
6. Γυαλιά μηχανικής προστασίας
7. Ωτοβύσματα



Εικόνα 7 : Διεθνής κώδικας σημάτων

Πιστοποιήσεις για την φορτοεκφόρτωση χύδην φορτίων

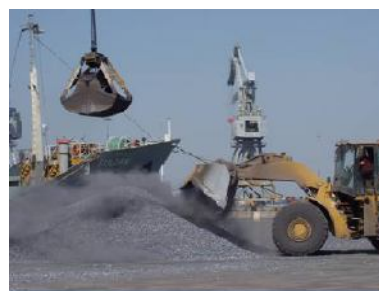
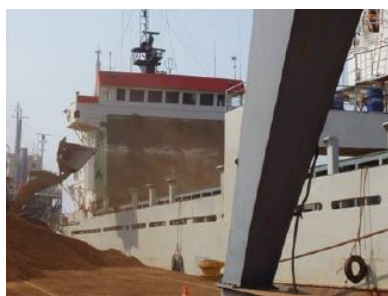
1. Για τα δημητριακά πρέπει να ελεγχθεί εάν έχουν υποστεί απεντόμωση (υποκαπνισμό), σε αυτή την περίπτωση ελέγχεται το fumigation certificate και εκδίδεται ειδική άδεια από την αρμόδια λιμενική αρχή.
2. Όλοι οι τερματικοί σταθμοί διακίνησης χύμα φορτίων, πλην δημητριακών, πρέπει να διαθέτουν ISO 9001/2000 για την ασφαλή φορτοεκφόρτωση των χύδην φορτίων.



3.1.3.1.α ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΚΟΝΗΣ ΑΠΟ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ

Κατά την φορτοεκφόρτωση των χύδην φορτίων δημιουργείται σκόνη η οποία μπορεί να μολύνει άλλων ειδών χύδην φορτία. Τα μέτρα για τη διαχείριση της σκόνης που λαμβάνονται από το λιμένα Θεσσαλονίκης εξαρτώνται από τις ιδιότητες του φορτίου και είναι :

- ✓ Η καταβροχή του φορτίου και του περιβάλλοντος χώρου
- ✓ Η χρήση αναρροφητικών μέσων φορτοεκφόρτωσης
- ✓ Η χρήση φορητών σιλό
- ✓ Το σκέπασμα του φορτίου
- ✓ Η τοποθέτηση περιμετρικά πάνελς ή άλλων κατασκευών περιορισμού τους.



Φωτογραφια 10 & 11 : Δημιουργία σκόνης κατά τη φορτοεκφόρτωση¹⁴

¹⁴ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

- ✓ Το σκέπασμα των φορητών που μεταφέρουν χύμα φορτία
- ✓ Το τακτικό σκούπισμα του κρηπιδώματος και οπωσδήποτε μετά την απομάκρυνση του φορτίου
- ✓ Απαιτείται ελάχιστη απόσταση 10 μέτρων από την άκρη του κρηπιδώματος, διαφορετικά απαιτείται η κατασκευή κρηπιδότοιχου που να εμποδίζει τη διαρροή του φορτίου προς τη θάλασσα.

3.1.3.1.β ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ

Κατά τη φορτοεκφόρτωση χαλυβουργικών προϊόντων λαμβάνονται υπόψη οι παρακάτω παράγοντες :

- Το μέγεθος, το σχήμα και το βάρος του φορτίου
- Η ανυψωτική ικανότητα του μέσου
- Ο χώρος και η διαδρομή του φορτίου

Τα μακριά χαλυβουργικά προϊόντα, όπως οι σωλήνες, φορτοεκφορτώνονται με ηλεκτροκίνητους ή αυτοκινούμενους γεραμούς ενώ αποφεύγεται η χρήση περονοφόρων. Τα προϊόντα αναρτώνται από δύο σημεία (Βλέπε φωτογραφίες 12 και 13) ώστε να αποφεύγεται η αιώρηση του φορτίου και οι γρήγορες και απότομες μετακινήσεις.

Για τη μεγαλύτερη ασφάλεια, τοποθετούνται αντιολισθητικά μέσα στον εξοπλισμό ειδικότερα όταν τα χαλυβουργικά προϊόντα είναι καλυμμένα με λάδι (εμποτισμένο ύφασμα).



Φωτογραφίες 12 & 13 : Εκφόρτωση χαλυβουργικών προϊόντων¹⁵

¹⁵ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

3.1.3.1.β.i ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Κατά την αποθήκευση των χαλυβουργικών προϊόντων θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα παρακάτω :

- Λαμβάνεται μέριμνα για να μη γλιστρήσουν ή κυλίσουν, με τη χρήση τακαρίας ικανοποιητικής αντοχής. Οι εργάτες, δεν επιτρέπεται να βάζουν ποτέ τα χέρια τους κάτω από τα φορτία.
- Η στοιβάση γίνεται με διαχωρισμό μεταξύ τους, ώστε να είναι εφικτή κ ανάρτησή τους.
- Βεβαιώνεται ότι το δάπεδο αντέχει το βάρος των εμπορευμάτων.

3.1.3.1.β.ii ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΣΕ ΦΟΡΤΗΓΑ Η ΒΑΓΟΝΙΑ

Κατά τη φόρτωση σε φορτηγά η βαγόνια βεβαιώνεται :

- Ότι το μέσο είναι κατάλληλο για τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου
- Το μέγιστο ωφέλιμο βάρος του μέσου
- Ότι εξασφαλίζει τη μέγιστη δυνατή ευστάθεια που θα ενισχύεται με το κατάλληλο δέσιμο μετά την τοποθέτησή τους.

3.1.3.1.γ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΞΥΛΕΙΑΣ ΚΑΙ SCRAP

Για τη φορτοεκφόρτωση των κορμών ξυλείας , λαμβάνονται τα ίδια μέτρα όπως για τα μακριά χαλυβουργικά προϊόντα.

Για τον υπολογισμό της ανυψωτικής ικανότητας του εξοπλισμού θεωρείται πάντα ότι οι κορμοί είναι εμποτισμένοι, συνήθως με νερό,



Φωτογραφία 14 : Εκφόρτωση ξυλείας¹⁶

¹⁶ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

ενώ ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται για πρόσθετους κινδύνους υγείας (ψόφια ζώα, φίδια).

Οι κορμοί φορτοεκφορτώνονται σε “γάφες” αναρτημένες σε δύο σημεία, ώστε να ζυγίζεται το φορτίο και να μη δημιουργούνται περιστροφές.

Οι παλέτες ξυλείας επιθεωρούνται πρώτα οπτικά και η φορτοεκφόρτωσή τους γίνεται με τους κανόνες που ακολουθούνται για τα παλετοποιημένα φορτία.

Κατά την φορτοεκφόρτωση του scrap δημιουργείται θόρυβος και σκόνη. Πρέπει λοιπόν εκ των προτέρων να είναι γνωστό το μέγεθος των υλικών ώστε να προλαμβάνεται η καλύτερη δυνατή διαχείρισή τους.

Ο καθαρισμός των αμπαριών ή του κρηπιδώματος γίνεται με τη χρήση μαγνητών. Πολλές φορές όταν τα υλικά προέρχονται από εργοστάσια ή ορυχεία, υπάρχει πιθανότητα να ανιχνευθούν ραδιενεργές πηγές.

Επίσης, λαμβάνεται υπόψη η έλλειψη οξυγόνου στα αμπάρια του πλοίου που περιέχουν scrap λόγω της οξείδωσης. Έτσι, αποφεύγεται όσο το δυνατόν περισσότερο η απευθείας φόρτωση από το όχημα στο αμπάρι.



Φωτογραφίες 15 & 16 : Εκφόρτωση scrap¹⁷

3.1.3.1.γ.ι ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΞΥΛΕΙΑΣ ΚΑΙ SCRAP

Κατά την αποθήκευση, πρέπει να λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να μην κυλήσουν ή γλιστρήσουν, ενώ για τη μεταφορά τους απαιτούνται οχήματα με ειδικό εξοπλισμό.

Η αποθήκευση των παλετών ξυλείας γίνεται ακολουθώντας του κανόνες αποθήκευσης των παλετοποιημένων φορτίων, και στο μέγιστο βάρος.

¹⁷ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

3.1.3.2 ΥΓΙΕΙΝΗ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης δίνει ιδιαίτερη σημασία στην υγιεινή, την ασφάλεια των εργαζομένων και των εμπορευμάτων, ενώ προσπαθεί να επιτυγχάνει τη σωστή λειτουργία του με σεβασμό προς το περιβάλλον.

Το τμήμα Περιβάλλοντος, Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας με τις τακτικές μετρήσεις του θορύβου, της ακτινοβολίας και των χημικών παραγόντων, έχει συμβάλλει στη βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας και υγείας των εργαζομένων στον εργασιακό χώρο. Αποτέλεσμα των μετρήσεων αυτών είναι η μείωση των δεικτών συχνότητας και σοβαρότητας των ατυχημάτων του λιμενεργατικού προσωπικού.

3.1.3.2.α ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Έχοντας ως κινητήριο μοχλό το προσωπικό της, το οποίο διακρίνεται σε υπαλληλικό (Διοικητικό, Τεχνικό, Βοηθητικό) και λιμενεργατικό, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης επενδύει στη διαρκή εκπαίδευση και ενημέρωση του προσωπικού της μέσω εκπαιδευτικών προγραμμάτων και σεμιναρίων σε θέματα όπως η επικοινωνία, διοίκηση, οικονομία, υγιεινή και ασφάλεια.

Στόχος του είναι η βασική εκπαίδευση του λιμενεργατικού προσωπικού σύμφωνα με το πρόγραμμα Portworkers Development Programme (PDP) του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας (International Labour Office – ILO). Σύμφωνα με το πρόγραμμα αυτό, οι εργαζόμενοι εκπαιδεύονται στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και σε συναφείς δραστηριότητες, ενώ κατήρτισε πιστοποιημένους από το Διεθνές Γραφείο Εργασίας εκπαιδευτές, για την εκπαίδευση του προσωπικού του λιμένα αλλά και άλλων ενδιαφερόμενων εκτός του λιμένα.

Επίσης, ο λιμένας είναι πιστοποιημένος κατά ISO 9002, το οποίο αφορά τις επιχειρήσεις που παράγουν προϊόντα ή παρέχουν τυποποιημένες υπηρεσίες.

3.1.3.2.β ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Μέσα στο πλαίσιο των αρχών της προστασίας του περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης, είναι το πρώτο λιμάνι της Μεσογείου που πιστοποιήθηκε για περιβαλλοντικά θέματα με το Port Environmental Review System, από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Λιμένων (ESPO) και την ECOPORTS Foundation.

Ecoports ονομάζεται το δίκτυο των λιμένων που μοιράζονται τις περιβαλλοντικές εμπειρίες, τρόπους και μέσα ανάπτυξης για τη σωστή διαχείριση του λιμενικού περιβάλλοντος. Σημαντικό προϊόν του δικτύου Ecoports αποτελεί το Port Environmental Review Standard (PERS) το οποίο είναι ένα σύστημα διασφάλισης περιβαλλοντικής διαχείρισης και το οποίο βασίζεται στο ISO 14001 (Mark van der Veen 2006).

Οι βασικοί περιβαλλοντικοί παράγοντες είναι :

- Τα απόβλητα
- Η διαχείριση αποβλήτων
- Ο θόρυβος
- Η σκόνη
- Η ποιότητα της ατμόσφαιρας
- Η ποιότητα των υδάτων
- Η ανάπτυξη του λιμένα

3.1.3.2.γ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Λιμενική δραστηριότητα χαρακτηρίζεται η προμήθεια και η μετάγγιση καυσίμων οποιασδήποτε μορφής και η παράδοση ή παραλαβή αποβλήτων οποιασδήποτε μορφής, υγρής, στερεάς ή αέριας.

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης εφαρμόζει Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων σε εναρμόνιση με την κοινοτική οδηγία 2000/59/EK και τη MARPOL.

Διαχείριση αποβλήτων είναι η προσωρινή αποθήκευση, η συλλογή, η μεταφορά, η μεταφόρτωση, η αξιοποίηση και η διάθεση των αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της εποπτείας των εργασιών αυτών, της επίβλεψης

των εγκαταστάσεων διάθεσης καθώς και της μετέπειτα φροντίδας των χώρων αυτών.

Πιο συγκεκριμένα, για την πρόληψη της ρύπανσης από τα λύματα των πλοίων και άλλα σχετικά στερεά απόβλητα, προβλέπονται :

- Η ύπαρξη δεξαμενής στα πλοία που να συγκεντρώνει τα λύματα
- Η ύπαρξη συστήματος επεξεργασίας, πολτοποίησης και απολύμανσης των λυμάτων
- Η εκτέλεση επιθεωρήσεων στα πλοία
- Η έκδοση “Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από τα Λύματα”
- Η διάθεση λυμάτων σε ευκολίες υποδοχής

Μερικά παραδείγματα της ορθής περιβαλλοντικής διαχείρισης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης είναι :

- Η επιλογή της τεχνικής λύσης κάλυψης με γεφυφάσματα, της ταφής και της στράγγισης μετά την επιχωμάτωση, για την επέκταση της χερσαίας δυτικής εισόδου του, αντί της χρήσης ρυπασμένων βυθοκορημάτων από τα βυρσοδεψία, αποφεύγοντας με αυτό τον τρόπο τη ρύπανση του κόλπου.
- Η αποφυγή ρύπανσης της ατμόσφαιρας και της θάλασσας με αιωρούμενα χύδην κοκκώδες υλικά από την φορτοεκφόρτωση και την απαοθήκευση φορτίων, με τη χρήση φραγμάτων και πετασμάτων.
- Η αποφυγή και άμεση αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδων μικρού μεγέθους στη θαλάσσια περιοχή του
- Η εγκατάσταση και η λειτουργία της ΑΝΔΡΟΜΕΔΑΣ, πλωτού σταθμού περιβαλλοντικών μετρήσεων στη θάλασσα, όπου συλλέγονται στοιχεία για τον έλεγχο της κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη μείζονα περιοχή του λιμένα
- Η εξοικονόμηση ενέργειας και πόρων και η εφαρμογή υψηλής και αποδοτικής ενεργειακά και οικολογικά τεχνολογίας.

3.1.3.2.γ.ι ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, δημιούργησε μητρώο "Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφάλειας για την Παροχή Υπηρεσιών σε Λιμενικές Εγκαταστάσεις σύμφωνα με τον κώδικα ISPS, στο οποίο εντάσσεται και ο Λιμένας της Θεσσαλονίκης.

Στόχος του κώδικα ISPS είναι η καθιέρωση ενός διεθνούς πλαισίου συνεργασίας ανάμεσα στις κυβερνήσεις, στις κρατικές αρχές, τις τοπικές αρχές και τη ναυτιλιακή βιομηχανία με στόχο :

- ✓ Τον εντοπισμό και την αξιολόγηση πιθανών τρομοκρατικών απειλών
- ✓ Τη λήψη προληπτικών μέτρων για την προστασία πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων

Για την εφαρμογή του κώδικα ISPS στη χώρα μας, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εξουσιοδότησε συγκεκριμένες ιδιωτικές εταιρείες παροχής ασφαλείας αφού πρώτα τις αναγνώρισε ως "Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας", για τη διενέργεια αξιολογήσεων ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις και να την κατάρτιση σχεδίων ασφαλείας.¹⁸

3.1.4 ΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Από την ίδρυση του, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί το πρώτο εξαγωγικό και διαμετακομιστικό λιμάνι της χώρας, τη θαλάσσια πύλη της βαλκανικής ενδοχώρας.

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης δραστηριοποιείται στη διακίνηση μοναδοποιημένου φορτίου μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια (containerized cargo), συμβατικού γενικού φορτίου (break bulk cargo), ξηρού και υγρού χύδην φορτίου (dry and liquid bulks), και επιβατών με κρουαζιερόπλοια ή οχηματαγωγά.

Πιο συγκεκριμένα, οι τομείς που εξετάζονται στην παρούσα έρευνα αφορούν τα συμβατικά γενικά φορτία, τα ξηρά χύδην φορτία και τα υγρά χύδην φορτία. Η τομεακή ανάλυση έχει ως εξής:

¹⁸ Σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

- **Συμβατικά γενικά φορτία**
Σε αυτό τον τομέα δεσπόζουν τα προϊόντα σιδήρου και χάλυβα.
- **Ξηρά χύδην φορτία**
Στον εν λόγω τομέα, κυριαρχούν τα ορυκτά και τα παλιοσίδερα (σκραπ).
- **Υγρά χύδην φορτία**
Το μεγαλύτερο όγκο σε αυτό τον τομέα καλύπτουν το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα πετρελαίου

3.1.4.α ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ

Η Θεσσαλονίκη διαθέτει σημαντική ομάδα υποστήριξης για τα συμβατικά γενικά φορτία. Τα κύρια προϊόντα του τομέα αυτού είναι ο σίδηρος και ο χάλυβας με εισαγωγές και εξαγωγές που καθορίζουν τη συνολική ζήτηση.

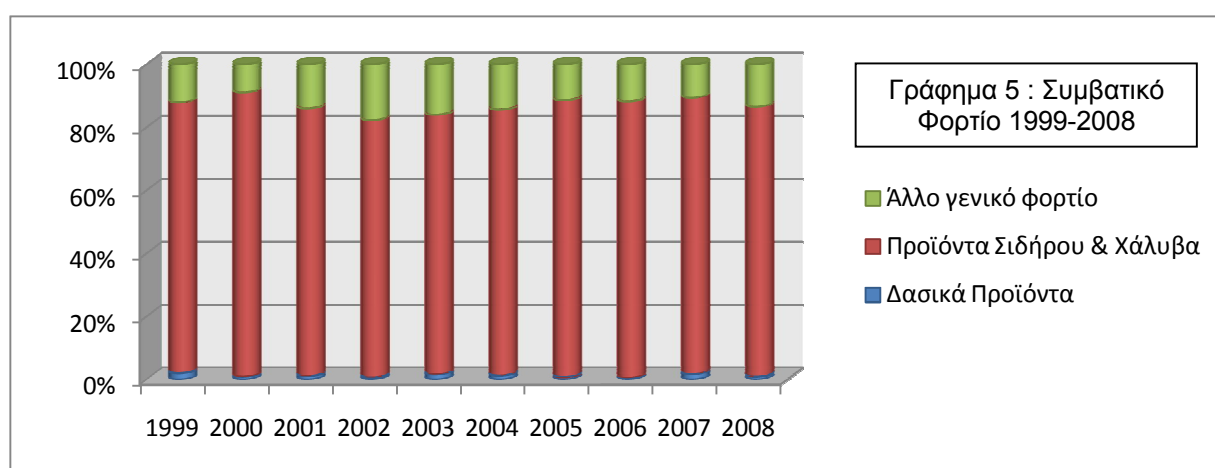
Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης είναι κυρίως λιμένας εισαγωγών και η σχέση που ευνοεί την εκφόρτωση έναντι της φόρτωσης εμπορευμάτων εντάθηκε τα τελευταία έτη. Αυτό αντιπροσωπεύει έντονη ζήτηση σε εισαγωγές, ιδιαίτερα για τις αγορές διαμετακόμισης. Η ζήτηση για διαμετακόμιση κατέστη ένα από τα πρωταρχικά κίνητρα για την ανάκαμψη των όγκων εμπορικών συναλλαγών. Το ποσοστό του μεριδίου διαμετακόμισης σε αυτό τον τομέα το 2004 ανερχόταν σε 32,5 τοις εκατό, ενώ αυξήθηκε σε 44,5 τοις εκατό το 2007.

Η ζήτηση στον τομέα αυτό τα τελευταία χρόνια μειώνεται απότομα. Πιο συγκεκριμένα, η ζήτηση μειώνεται ανάμεσα στα έτη 1999 και 2003 και στη συνέχεια υπάρχει αισθητή ανάκαμψη. Η συνολική ζήτηση ανερχόταν σε 1,7 εκατομ. τόνους το 1999 πριν να μειωθεί σε 1,1 εκατομ. τόνους το 2003, ενώ το 2007 η ζήτηση υπολογίσθηκε σε 1,3 εκατομ. τόνους.¹⁹ Μεγαλύτερη μείωση παρατηρείται το 2008 στο γενικό συμβατικό φορτίο, κυρίως για το σίδηρο και το χάλυβα, αφού έφτασε στο -25,3 τοις εκατό. (Βαφάκη, 2008).

¹⁹ Βάσει στατιστικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

Πίνακας 1 : Διακίνηση Συμβατικού φορτίου μεταξύ 1999-2008²⁰

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Δασικά Προϊόντα	34,8	20,4	15,7	7,5	17,9	15,3	8,7	5,7	22,9	8,2
Προϊόντα Σιδήρου & Χάλυβα	1490,9	2064,8	1224,4	944,4	901,7	1032,8	1023,3	959,2	1160,4	810,7
Άλλο Γενικό Φορτίο	208,5	203,6	201,4	204,2	174,7	175,7	132,6	128,4	139,6	126,7
Σύνολο	1734,2	2288,8	1441,5	1156,1	1094,3	1223,8	1164,6	1093,3	1322,9	945,6
Εκφόρτωση	1125,0	1441,6	850,4	709,5	723,9	786,4	700,3	729,2	934,7	684,2
Φόρτωση	609,2	847,2	591,1	446,6	370,4	437,4	464,3	364,1	388,2	261,4
Σύνολο	1734,2	2288,8	1441,5	1156,1	1094,3	1223,8	1164,6	1093,3	1322,9	945,6



3.1.4.α.ι ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ

Υπάρχει σημαντικό περιθώριο για επέκταση της ζήτησης στον τομέα του συμβατικού γενικού φορτίου. Τα προϊόντα σιδήρου και χάλυβα, ο πιο σημαντικός τομέας ζήτησης στην κατηγορία γενικού φορτίου, φαίνεται να έχουν μεγάλες δυνατότητες για βιώσιμη αύξηση σε ζήτηση. Τα δασικά προϊόντα και άλλα εμπορεύματα μικρότερου όγκου από την άλλη μεριά, θα συνδέονται κυρίως με το ρυθμό της ευρύτερης περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης .

Τα διάφορα άλλα εμπορεύματα που συμπληρώνουν τη ζήτηση γενικού φορτίου φαίνεται να συνδέονται με τη γενική οικονομική ανάπτυξη. (Μπρόζος, 2009).

²⁰ Βάσει στατιστικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

3.1.4.β ΞΗΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ

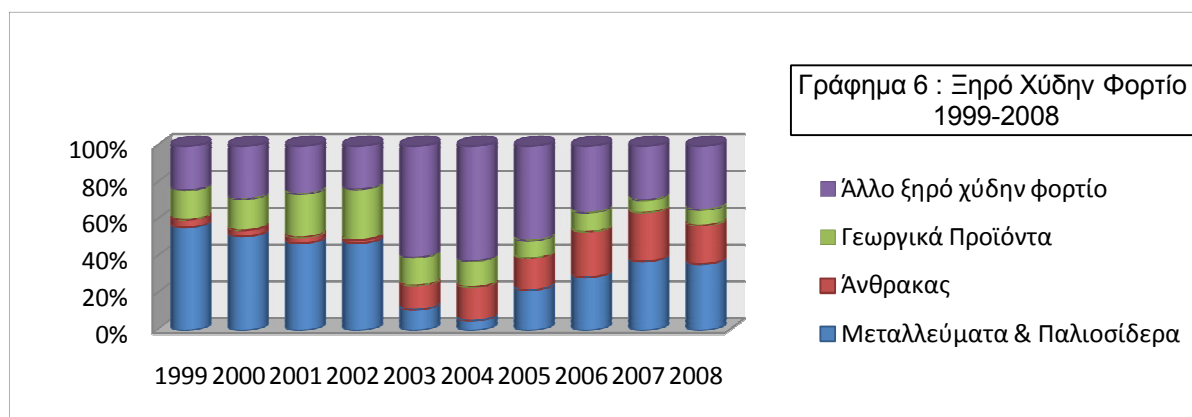
Οι συνολικοί όγκοι ξηρού χύδην φορτίου αυξάνονται ραγδαία τα τελευταία έτη, έπειτα από μεγάλο διάστημα στασιμότητας. Μεταξύ των ετών 1999 και 2003 οι συνολικοί όγκοι παρέμειναν στους 1,8 – 2,1 εκατομ. τόνους. Τα τελευταία χρόνια, οι προοπτικές μεταβλήθηκαν και για άλλη μια φορά πρωταρχικό κίνητρο αποτέλεσε η αγορά διαμετακόμισης.

Στο σύνολο της ζήτησης σε αυτό τον τομέα, κυριαρχούν τα ορυκτά και τα παλιοσίδηρα (σκραπ), παρόλο που είναι ευμετάβλητα σύμφωνα με τις τοπικές και περιφερειακές οικονομικές συνθήκες. Το 1999, οι συνολικοί όγκοι ξεπερνούσαν τους 1,1 εκατομ. τόνους, ενώ το 2004 μειώθηκαν σε μόλις 0,12 εκατομ. τόνους. Το 2007, η ζήτηση αυξήθηκε και ξεπέρασε τους 1,3 εκατομ. τόνους. Η ζήτηση για διαμετακόμιση ήταν ο μεγαλύτερος τομέας ανάπτυξης για αυτά τα εμπορεύματα. Η ζήτηση σε αυτό τον τομέα ενισχύθηκε από τις απαιτήσεις των βιομηχανιών σιδηρο-νικέλιου και σιδηρο-μαγγάνιου της ΠΓΔΜ. Το 2008 παρατηρείται μείωση στο ξηρό χύμα φορτίο κατά 5,2 τοις εκατό.²¹

Ο άνθρακας επίσης αποτελεί αυξανόμενο φορτίο για το λιμένα λόγω ζήτησης:

- Για διαμετακόμιση από τον ανανεωμένο τομέα της μεταλλουργίας στα νότια Βαλκάνια, και
- Του τοπικού τομέα τσιμέντου

Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν εισαγωγές μικρότερων όγκων άνθρακα για να ικανοποιήσουν την περιφερειακή ζήτηση σε ηλεκτρισμό, αλλά αυτή είναι μια εν δυνάμει αγορά.



²¹ Βάσει στατιστικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

Από την άλλη μεριά, τα γεωργικά προϊόντα αποτελούν αρκετά περιορισμένο κέντρο ζήτησης για το λιμένα, με όγκους που δεν καταγράφουν πραγματική ανάπτυξη για αυτή τη χρονική περίοδο. Παρόλο που αυτός ο τομέας της αγοράς βρίσκεται στην ωρίμανση, υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης σε ζήτηση για την αγορά διαμετακόμισης, καθώς η περιφερειακή γεωργία εκσυγχρονίζεται και η διατροφή βελτιώνεται.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Μεταλλεύματα & Παλιοσίδερα	1143,5	959,9	831,5	860,5	219,8	120,9	580,9	800,4	1362,5	1243,0
Ανθρακας	86,3	62,6	57,4	33,0	256,5	410,6	458,0	685,8	966,8	723,0
Γεωργικά Προϊόντα	326,0	317,1	413,5	499,2	295,2	317,0	250,7	288,2	242,9	291,9
Άλλο Ξηρό Χύδην Φορτίο	489,4	540,4	456,2	425,9	1176,7	1406,5	1353,1	1001,1	1066,8	1191,3
Σύνολο	2045,2	1880,0	1758,6	1818,6	1948,2	2255,0	2642,7	2775,5	3639,0	3449,2
Εκφόρτωση	1713,2	1597,4	1375,2	1483,0	1433,4	1323,2	1459,1	1628,6	2382,6	2103,6
Φόρτωση	332,0	282,6	383,4	335,6	514,8	931,8	1183,6	1146,9	1256,4	1345,6
Σύνολο	2045,2	1880,0	1758,6	1818,6	1948,2	2255,0	2642,7	2775,5	3639,0	3449,2

Πίνακας 2 : Διακίνηση Ξηρού Χύδην Φορτίου μεταξύ 1999-2008²²

Άλλα εμπορεύματα ξηρού χύδην φορτίου είναι το τσιμέντο, το αλάτι και το κοκ από πετρέλαιο και λιπάσματα. Οι συνδυασμένοι όγκοι των εν λόγω αγαθών κατέγραψαν κάποια αύξηση κατά τη χρονική περίοδο έως το 2004, αλλά από τότε παρέμειναν σε σταθερά επίπεδα.

Η σπουδαιότητα των αγορών διαμετακόμισης αυξήθηκε από μόλις 7 τοις εκατό το 2004 σε σχεδόν 34 τοις εκατό, και αυτή η τάση φαίνεται να συνεχίζεται. Η δομή της επιχειρηματικής δραστηριότητας ξηρού χύδην φορτίου στο λιμένα μεταβάλλεται ραγδαία και αυτές οι αλλαγές επικεντρώθηκαν στη χρονική περίοδο από το 2006. Τα εμπορεύματα αυτά δεν αποτελούν εμπορική ευθύνη του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, οπότε και δεν αποτελούν πηγή εσόδων.²³

²² Βάσει στατιστικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

²³ Βάσει στατιστικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

3.1.4.β.ι ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΞΗΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ

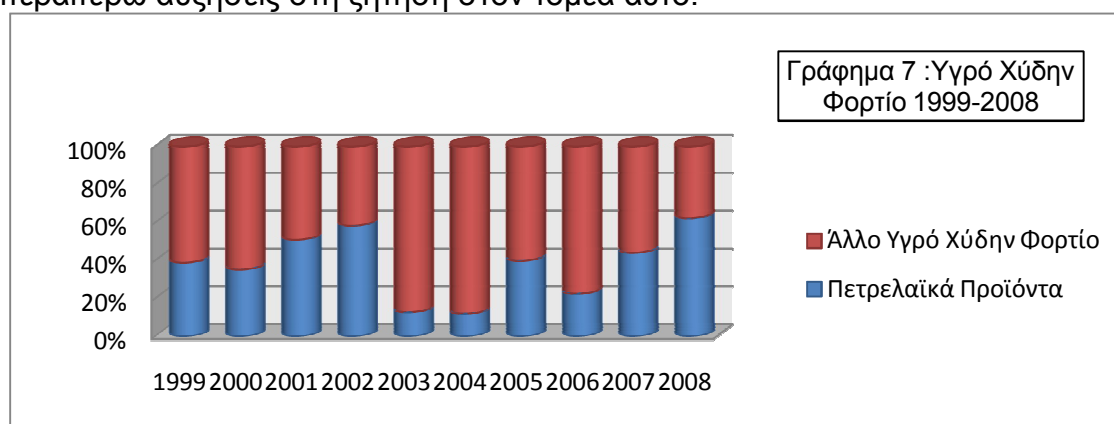
Υπάρχει δυνατότητα για πολύ μεγάλη ανάπτυξη όσο αφορά τη συνολική αύξηση της ζήτησης στον τομέα ξηρού χύδην φορτίου. Πιο συγκεκριμένα,

- ❖ Η ζήτηση για τσιμέντο και τα ακατέργαστα υλικά του έχει περιθώριο για αύξηση
- ❖ Η ζήτηση για διαμετακόμιση είναι πολύ μεγάλη
- ❖ Τόσο στον τομέα των μεταλλευμάτων όσο και των παλιοσίδερων (σκραπ) προβλέπεται αύξηση
- ❖ Ο άνθρακας επίσης παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη με την απότομη αύξηση της ζήτησης λόγω των απαιτήσεων των τοπικών πελατών
- ❖ Κάποια αύξηση μπορεί να καταγραφεί και στον τομέα των γεωργικών χύδην φορτίων με ενδεχόμενη ζήτηση πρόσθετου σιλό.²⁴

3.1.4.γ ΥΓΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ

Λόγω του διυληστηρίου που βρίσκεται κοντά στο λιμένα, διακινούνται μεγάλοι όγκοι πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου. Το 2007, διακινήθηκαν περίπου 8,54 εκατομ. τόνοι με κυρίαρχες τις ειαγωγές αργού πετρελαίου και τις εξαγωγές προϊόντων πετρελαίου.²⁵

Επίσης, διακινούνται υγρά χύδην φορτία μικρότερου όγκου μέσω του ίδιου του λιμένα. Ο λιμένας Θεσσαλονίκης δεν αποτελεί λιμένα υγρού χύδην φορτίου, για το λόγο αυτό μπορούν να αναμένονται μόνο περιορισμένες περαιτέρω αυξήσεις στη ζήτηση στον τομέα αυτό.



²⁴ Προσωπική συνομιλία με τον κ. Μπρόζο, 2009

²⁵ Βάσει στατιστικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Πετρελαϊκά Προϊόντα	42,2	30,3	42,6	67,6	6,5	5,6	12,8	6,1	20,4	31,6
Άλλο Υγρό Χύδην Φορτίο	66,3	56,6	40,9	48,1	44,5	41,4	19,3	21,1	25,9	19,1
Σύνολο	108,5	86,9	83,5	115,7	51,0	47,0	32,1	27,2	46,3	50,7
Εκφόρτωση	83,5	69,2	81,7	115,7	47,9	43,0	32,1	24,3	40,1	50,2
Φόρτωση	25,0	17,7	1,8	0,0	3,1	4,0	0,0	2,8	6,2	0,5
Σύνολο	108,5	86,9	83,5	115,7	51,0	47,0	32,1	27,1	46,3	50,7

Πίνακας 3 : Διακίνηση Υγρού Χύδην Φορτίου μεταξύ 1999-2008²⁶

3.1.4.γ.ι ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΥΓΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ

Η σημαντικότερη τάση στον τομέα των υγρών χύδην φορτίων θα είναι η αυξημένη εμπορευματοκιβωτιοποίηση των μεγαλύτερης αξίας υγρών χύδην φορτίων, όπως χημικές ουσίες και ποτά. Αυτές οι αυξήσεις της ζήτησης θα εκδηλωθούν πρωταρχικά στα στατιστικά στοιχεία που αφορούν τα εμπορευματοκιβώτια. Η αύξηση σε αυτό τον τομέα προβλέπεται να είναι περιορισμένη.²⁷

3.1.5 ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΕΣ

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης διαθέτει αρκετούς αξιόλογους χρήστες του λιμένα, τους οποίους θα εξετάσουμε ανά τομέα δραστηριοποίησης.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του ΟΛΘ την τελευταία δεκαετία, οι μεγαλύτεροι χρήστες του Οργανισμού είναι²⁸ :

²⁶ Βάσει στατιστικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

²⁷ Προσωπική συνομιλία με τον κ. Μπρόζο, 2009

²⁸ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

Συμβατικό Φορτίο

- **AEEEX**
- **ΣΙΔΕΝΟΡ**
- **Balkan / Mittal**
- **Duferco**

Ξηρό Χύδην Φορτίο

- **Titan**
- **VFL**
- **Larco**
- **Kalamarakis**

Για να μελετήσουμε την υπάρχουσα θέση του λιμένα Θεσσαλονίκης και τις προοπτικές ανάπτυξής του, θα εξετάσουμε τους μεγαλύτερους χρήστες του ανά τομέα δραστηριότητας καθώς και την πορεία του καθένα τα τελευταία χρόνια.

3.1.5.α Οι μεγαλύτεροι χρήστες του συμβατικού φορτίου

Η Θεσσαλονίκη διαθέτει σημαντική ομάδα υποστήριξης για τα συμβατικά γενικά φορτία. Τα κύρια προϊόντα του τομέα αυτού είναι ο σίδηρος και ο χάλυβας με εισαγωγές και εξαγωγές που καθορίζουν τη συνολική ζήτηση.

Η Ανώνυμος Ελληνική Εταιρεία Χάλυβος, αποτελεί μέρος του Ομίλου RIVA και παραμένει η μεγαλύτερη επιχείρηση σε αυτό τον τομέα. Η εταιρεία παρουσιάζει κάποιο περιθώριο για αύξηση της παραγωγής αλλά αυτό θα εξαρτηθεί από τις συνθήκες της αγοράς.

Η εταιρεία AEEEX είναι αποκλειστικός πελάτης του λιμένα και δεν υπάρχουν αποτελεσματικές εναλλακτικές λύσεις για μεταφορά μέσω της Θεσσαλονίκης.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ΑΕΕΧ							
Σύνολα Εκφόρτωσης	364.2	363.6	442.3	410.4	383.6	345.6	272.9
Σύνολα Φόρτωσης	118.2	81.0	157.6	175.4	155.1	148.8	76.9
Σύνολο	482.4	444.6	599.9	585.8	538.7	494.4	349.8
ΣΙΔΕΝΟΡ							
Σύνολα Εκφόρτωσης	155.7	81.3	23.2	65.4	35.7	23.5	32.7
Σύνολα Φόρτωσης	8.1	0.8	15.6	11.8	9.7	15.7	36.2
Σύνολο	163.8	82.1	38.8	77.2	45.4	39.2	68.9
Balkan/Mittal							
Σύνολα Εκφόρτωσης	50.4	65.1	43.2	59.0	81.7	298.9	75.9
Σύνολα Φόρτωσης	63.9	66.6	80.3	93.8	64.6	40.1	5.5
Σύνολο	114.3	131.7	123.5	152.8	146.3	339.0	81.4
Duferco							
Σύνολα Εκφόρτωσης	73.6	84.3	82.2	52.5	82.5	56.8	103.8
Σύνολα Φόρτωσης	164.7	147.5	157.1	172.2	120.5	165.7	133.9
Σύνολο	238.3	231.8	239.3	224.7	203.0	222.5	237.7

Πίνακας 4 : Οι σημαντικότεροι πελάτες συμβατικού φορτίου του ΟΛΘ²⁹

Η εταιρεία ΣΙΔΕΝΟΡ, που όπως φαίνεται στον πίνακα 3.4, η συμμετοχή της μειώνεται κάθε χρόνο, φτάνοντας το 2008 σε χαμηλά επίπεδα. Η μείωση αυτή οφείλεται στη γενικότερη κάμψη του ρυθμού ανάπτυξης της δραστηριότητας του κλάδου της μεταλλουργίας, επηρεασμένος από το δυσμενές οικονομικό περιβάλλον. Η συνεχής μείωση της κατασκευαστικής

²⁹ Βάσει στατιστικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

δραστηριότητας και η πτώση των τιμών του χάλυβα και του παλαιοσίδηρου, επέφεραν την ταυτόχρονη μείωση ζήτησης και τιμών πώλησης.

Για τον τομέα διαμετακόμισης της ΠΓΔΜ, οι δυο μεγάλες εταιρείες που λειτουργούν είναι η **Duferco και η Mittal**. Ο ρυθμός ανάκαμψης και αύξησης της ζήτησης ήταν ραγδαίος και υπάρχει σαφές περιθώριο για περαιτέρω αύξηση της ζήτησης. Η εταιρεία Mittal αύξησε τις επενδύσεις της στην περιοχή συνολικά και απέκτησε σημαντικά μερίδια όχι μόνο στην ΠΓΔΜ αλλά και στη Βοσνία. Οι επενδύσεις της Mittal τα τελευταία χρόνια έδωσε μεγάλη ώθηση στη βιομηχανία.

Είναι σαφές ότι υπάρχει πραγματικό περιθώριο για αύξηση του όγκου των φορτίων της Mittal στη Θεσσαλονίκη, καθώς παραμένει ο λογικός λιμένας επιλογής για την ΠΓΔΜ και την ευρύτερη αγορά των Βαλκανίων.

Επίσης, η εταιρεία προτίθεται να αυξήσει την παραγωγή σε 1 εκατομμύρια τόνους ετησίως, αλλά εκφράζονται ανησυχίες σχετικά με την ικανότητα του λιμένα να χειριστεί τέτοιου είδους αυξήσεις στη ζήτηση.

3.1.5.β Οι σημαντικότεροι χρήστες ξηρού χύδην φορτίου

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης είναι ένας πολύ σημαντικός λιμένας ξηρού χύδην φορτίου, με τους συνολικούς όγκους να αυξάνονται ραγδαία τον τελευταίο καιρό.

Η εταιρεία Τιτάν είναι αποκλειστικός πελάτης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Παρατηρώντας τον πίνακα 3.5, το 2007 παρόλο που η παραγωγή παρέμεινε ασταθής, η συμβολή της ζήτησης στη Θεσσαλονίκη αυξήθηκε, καθώς οι αποστολές εμπορευμάτων, οι φορτώσεις, αυξήθηκαν ραγδαία από το 2004.

Η εταιρεία εισάγει κλίνκερ και μεταφέρει τσιμέντο για την τοπική μονάδα. Επιπλέον, ο τερματικός σταθμός εισάγει γύψο και σκωρία αργού σιδήρου και έχει αρχίσει να χρησιμοποιεί κοκ από πετρέλαιο στη διαδικασία τσιμέντου πέρα από τον άνθρακα ατμοπαραγωγής. Αυτό έχει σαν συνέπεια μια διαφοροποιημένη βάση φορτίου στο λιμένα. Από το 2003, η εταιρεία εξάγει επίσης κλίνκερ και αυτό βοήθησε στην αύξηση της ζήτησης. Επιπλέον, η εταιρεία διαθέτει εγκαταστάσεις στην ΠΓΔΜ και ήθελε να χρησιμοποιήσει το

λιμένα για τη διαμετακόμιση των πρώτων υλών σε αυτές τις μονάδες, αν και μέχρι σήμερα η αγορά αυτή δεν θεωρείται σημαντική.

Εκτιμάται ότι η εταιρεία Τιτάν έχει τη δυνατότητα να αυξήσει τη ζήτηση στη Θεσσαλονίκη σε 0,8-0,9 εκατομμύρια τόνους σε διάφορα εμπορεύματα εκ των οποίων το 50% περίπου θα είναι σε πλοία Panamax.

Ο επιχειρηματικός τομέας των λιπασμάτων έχει πέσει σε πολύ μικρά επίπεδα στο λιμένα, καθώς **η εταιρεία VFL** βασικός πελάτης του ΟΛΘ, σταμάτησε την παραγωγή, η οποία αντισταθμίστηκε εν μέρει από κάποια αύξηση των εισαγωγών σε άλας από **την εταιρεία Καλαμαράκης** η οποία δραστηριοποιείται στη βιομηχανία και εμπορία άλατος και τροφίμων. Η ζήτηση στους εν λόγω τομείς συνδέεται με το βαθμό της γεωργικής ανάκαμψης στην ευρύτερη περιοχή.

Η εταιρεία Larco, είναι ένας πολύ σημαντικός πελάτης του λιμένα και μια από τις μεγαλύτερες ελληνικές εταιρείες αφού **αντιπροσωπεύει το 1,5 % του εθνικού ΑΕΠ**. Η εταιρεία αύξησε τη ζήτησή της στο λιμένα και το 2007 μετέφερε περίπου 0,65 εκατομ. τόνους σιδηρονικέλιου. Θεωρείται επίσης ένας σημαντικός αποστολέας άνθρακα μέσω του λιμένα. Η κύρια εγκατάσταση της εταιρείας βρίσκεται στη Λάρυμνα Νομού Φθιώτιδας, όπου οι εγκαταστάσεις λιμένα είναι πολύ περιορισμένες και η εταιρεία θα ήθελε να αυξήσει τους όγκους στη Θεσσαλονίκη, ως χώρο συσσώρευσης για τη μονάδα της Λάρυμνας και ως κανάλι μεταφοράς για τα μεταλλεία της στη Βόρεια Ελλάδα.

Είναι απίθανο να γίνουν μεγάλες επενδύσεις στη Λάρυμνα βραχυπρόθεσμα και γι αυτό η συγκεκριμένη επιχειρηματική δραστηριότητα θα μπορούσε να αποτελέσει μια μακροπρόθεσμη αγορά για τα πιο περιορισμένα κρηπιδώματα της Θεσσαλονίκης. Επίσης, θα μπορούσε να μεγιστοποιήσει η Θεσσαλονίκη το ρόλο της ως χώρο συσσώρευσης για τη Larco, αλλά με δεδομένη την έλλειψη χωρητικότητας στο λιμένα, αυτή δεν είναι η βέλτιστη χρήση των ανεπαρκών πόρων. Δυστυχώς από τα τέλη του 2008 έως και σήμερα η εταιρεία έχει σταματήσει τη συνεργασία με το λιμάνι λόγω της οικονομικής κρίσης.

Ενότητα 3^η Καταγραφή & Ανάλυση Αποτελεσμάτων

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Titan							
Σύνολο Εκφόρτωσης	290,4	282,5	295,4	337,6	377,2	327,0	409,0
Σύνολο Φόρτωσης	0,0	37,4	262,4	355,5	325,3	275,2	267,8
Σύνολο	290,4	319,9	557,8	693,1	702,5	602,2	676,8

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
VFL							
Σύνολο Εκφόρτωσης	206.7	271.6	215.8	219.2	0.0	0.0	0.0
Σύνολο Φόρτωσης	59.0	106.9	81.6	77.8	3.6	0.0	0.0
Σύνολο	265.7	378.5	297.4	297.0	3.6	0.0	0.0

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kalamarakis							
Σύνολο Εκφόρτωσης	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	56.9	53.8
Σύνολο Φόρτωσης	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Σύνολο	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	56.9	53.8

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Largo							
Σύνολο Εκφόρτωσης	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	0.0	0.1
Σύνολο Φόρτωσης	0.0	0.0	0.0	504.5	529.0	652.0	515.8
Σύνολο	0.0	0.0	0.0	504.5	533.5	652.0	515.9

Πίνακας 5 : Οι σημαντικότεροι πελάτες ξηρού χύδην φορτίου του ΟΛΘ³⁰

³⁰ Βάσει στατιστικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

3.1.5.γ Οι σημαντικότεροι χρήστες υγρού χύδην φορτίου

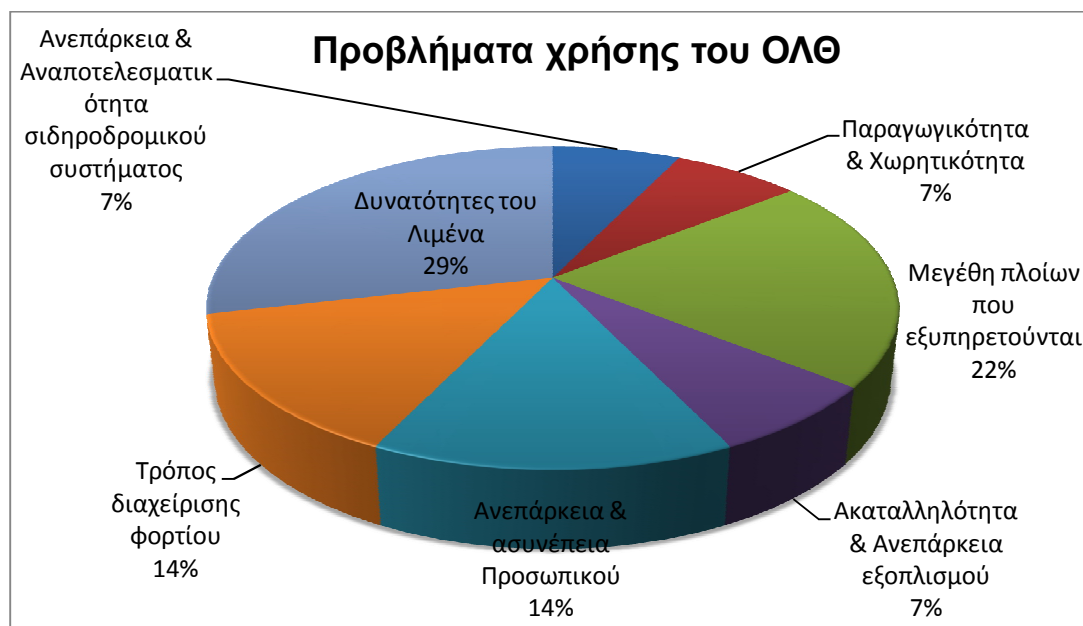
Όπως είδαμε και προηγουμένως, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν δραστηριοποιείται σε μεγάλο βαθμό στα υγρά χύδην φορτία. Παρατηρώντας τον πίνακα 3.3, βλέπουμε ότι οι χωρητικότητες παρουσίασαν μια αρνητική εξέλιξη στο διάστημα από το 1999 και ότι το περιθώριο για νέα αύξηση της ζήτησης είναι περιορισμένο.³¹ Οι όγκοι είναι σχετικά ισομερώς κατανομημένοι μεταξύ των πετρελαιοειδών και των άλλων εμπορευμάτων υγρού χύδην φορτίου. Η Θεσσαλονίκη δεν είναι στην ουσία λιμένας υγρού χύδην φορτίου και δεν μπορεί να αναμένεται μεγάλη αύξηση της ζήτησης από αυτό τον τομέα.

3.1.6 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Από τη συνοπτική παρουσίαση των σημαντικότερων πελατών του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, τα προβλεπόμενα επίπεδα ανάπτυξης των χύδην φορτίων και μέσα από την συλλογή πληροφοριών από τα ερωτηματολόγια, προέκυψαν προβλήματα κατά τη χρήση του λιμένα τα οποία αφορούν:

- Τους διαθέσιμους χώρους και τις θέσεις πλεύρισης για το χειρισμό και την αποθήκευση αγαθών
- Την παραγωγικότητα και τη χωρητικότητα του λιμένα
- Τα μεγέθη των πλοίων που μπορούν να πλευρίσουν το λιμένα
- Την καταλληλότητα και την επάρκεια του εξοπλισμού χειρισμού
- Την επάρκεια και τη συνέπεια του προσωπικού
- Τον τρόπο διαχείρισης του φορτίου
- Τις δυνατότητες για ανάπτυξη που διαθέτει ο λιμένας

³¹ Βάσει στατιστικών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης



Γράφημα 8 : Προβλήματα που προέκυψαν από τη χρήση του ΟΛΘ³²

3.1.7 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Το ανταγωνιστικό περιβάλλον του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης περιλαμβάνει λιμάνια διαφόρων γεωγραφικών περιοχών και διαφορετικών λειτουργικών χαρακτηριστικών. Οι παράγοντες που προσδιορίζουν το περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης είναι η γεωγραφική του θέση, το είδος των εμπορευμάτων που διαχειρίζονται και διακινούνται, η προέλευση και ο προορισμός τους, όπως και η ποιότητα και το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η ευρύτερη γεωγραφική περιοχή που εξυπηρετείται σήμερα από το λιμμένα της Θεσσαλονίκης είναι :

- Η Μακεδονία, η Θράκη, μέρος της Θεσσαλίας
- Η ΠΓΔΜ, η ΝΔ Βουλγαρία και η Ν. Σερβία
- Η Αλβανία
- Οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας

Ο ανταγωνισμός ανάμεσα στους λιμένες κατηγοριοποιείται στον εγχώριο ανταγωνισμό και στο διεθνή ανταγωνισμό, οι οποίοι αναλύονται παρακάτω.³³

³² Οι τιμές προέκυψαν από τα ερωτηματολόγια που συμπλήρωσαν οι χρήστες του λιμένα

³³ Προσωπική συνομιλία με τον κ. Μπρόζο, 2009

3.1.7.α ΕΓΧΩΡΙΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Ο εγχώριος ανταγωνισμός περιλαμβάνει τα γειτονικά λιμάνια που διακινούν χύδην φορτίο. Πιο συγκεκριμένα,

- Ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης, ο οποίος εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος του γενικού και χύδην φορτίου με προέλευση ή προορισμό τη Θράκη.
- Ο λιμένας της Καβάλας, ο οποίος εξυπηρετεί την τοπική οικονομία της ευρύτερης περιοχής Καβάλας – Δράμας για τα χύδην και γενικά φορτία.
- Οι λιμένες Σταυρού και Ν. Μουδανιών, οι οποίοι διακινούν κυρίως χύδην και συμβατικό φορτίο, μέρος του οποίου έχει προέλευση / προορισμό την αγορά της Θεσσαλονίκης.
- Ο λιμένας του Βόλου, ο οποίος εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων της Θεσσαλίας.
- Ο λιμένας του Πειραιά, λόγω του μεγέθους του, της μεγάλης συχνότητας δρομολογίων και της σύνδεσης με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο μπορεί να αφαιρέσει μικρούς όγκους κίνησης από το λιμένα της Θεσσαλονίκης.

3.1.7.β ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Στο διεθνή ανταγωνισμό κατατάσσονται τα ακόλουθα λιμάνια της Βουλγαρίας, ΠΓΔΜ, Αλβανίας, Σερβίας, Ρουμανίας, Βοσνίας, Κροατίας, Σλοβενίας και των Χωρών της Μαύρης Θάλασσας:

- Οι λιμένες της Βουλγαρίας, του Μπουργκάς και της Βάρνας, που ανταγωνίζονται το λιμένα της Θεσσαλονίκης. Παρόλο που ο λιμένα της Θεσσαλονίκης διαθέτει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων έναντι των προαναφερθέντων λιμένων όσο αφορά την υποδομή και τη γεωγραφική θέση, δεν ισχύει το ίδιο και τα χύδην φορτία. Η χερσαία απόσταση και το κόστος μεταφοράς αποτελούν καθοριστικό παράγοντα στην επιλογή του λιμένα. Έτσι, καθίσταται περιορισμένη η δυνατότητα διακίνησης χύδην φορτίων μέσω του λιμένα Θεσσαλονίκης, τα οποία σήμερα εξυπηρετούνται από

τους λιμένες του Μπουργκάς και της Βάρνας. Η ολοκλήρωση των Ευρωπαϊκών Δικτύων και ο Διάδρομος VIII, που συνδέει την ΠΓΔΜ με τη Βουλγαρία, θα εντείνει περισσότερο τον ανταγωνισμό για την αγορά της ΠΓΔΜ.

- Η χερσαία απόσταση μεταξύ ΠΓΔΜ και του λιμένα Θεσσαλονίκης καθιστά τη διακίνηση φορτίων με προέλευση ή προορισμό την ΠΓΔΜ εξαιρετικά συμφέρουσα. Οι λιμένες του Μπουργκάς και της Βάρνας αποτελούν εναλλακτικές λύσεις σε περιπτώσεις που η διακίνηση των φορτίων μέσω του λιμένος Θεσσαλονίκης δεν είναι εφικτή, όπως συνέβη για παράδειγμα την περίοδο των απεργιών.
- Τα φορτία με προέλευση και προορισμό την Αλβανία διακινούνται μέσω του λιμένα του Δυρραχίου με το σύστημα Ro – Ro (Roll on – Roll off). Ο λιμένας του Δυρραχίου δεν διαθέτει τον απαιτούμενο εξοπλισμό για τη διακίνηση φορτίων με το σύστημα Lo-Lo (Lift on – Lift off) γεγονός που παρέχει στο λιμένα Θεσσαλονίκης περιθώριο διεκδίκησης μεριδίου στο συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς.
- Η διακίνηση φορτίων από και προς τη Σερβία και το Μαυροβούνιο εξυπηρετείται από τους λιμένες της Αδριατικής και συγκεκριμένα από τους λιμένες της Κροατίας, της Σλοβενίας και της Ιταλίας (Ριέκα, Σπλίτ, Κόπερ, Τεργέστη), καθώς και από το λιμένα Μπαρ του Μαυροβουνίου, ο οποίος αντιμετωπίζει προβλήματα εξοπλισμού και χωρητικότητας. Επίσης, μέρος της διακίνησης εμπορευμάτων με προέλευση και προορισμό τη Σερβία και το Μαυροβούνιο, διακινείται μέσω των λιμένων της Κωσταντζας και της Βάρνας, και του λιμένα του Βελιγραδίου στο Δούναβη. Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης σε αυτή την περίπτωση, δύναται να εξυπηρετήσει σημαντικό μέρος των διακινούμενων φορτίων μέχρι την περιοχή του Νις, ενώ οι δυνατότητες της διακίνησης φορτίων μέχρι το Βελιγράδι περιορίζονται στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.
- Λόγω της μεγάλης χερσαίας απόστασης και της ανυπαρξίας σιδηροδρομικής σύνδεσης, ο λιμένας Θεσσαλονίκης δεν δύναται να εξυπηρετήσει τη διακίνηση από και προς τη Ρουμανία. Έτσι, το μεγαλύτερο μέρος της διακίνησης των φορτίων γίνεται από το λιμάνι της Κωσταντζας.

- Η διακίνηση φορτίων από και προς τη Βοσνία, Κροατία και Σλοβενία εκτελούνται κυρίως από του λιμένες της Αδριατικής (Κόπερ, Ρίεκα, Σπλίτ) και από το λιμάνι της Τεργέστης.
- Ο λιμένας Θεσσαλονίκης δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, εκτός και αν αναπτυχθεί σε κομβικό σταθμό μεταφόρτωσης εμπορευμάτων (hub).

3.1.7.1 ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΛΙΜΕΝΑ

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή λιμένα και τερματικού σταθμού από τους φορτωτές είναι πολλοί. Τα κριτήρια επιλογής των λιμένων είναι πολλά και ποικίλλουν ανάλογα με τις συγκεκριμένες ανάγκες των πελατών.

Έτσι, ένας σημαντικός χρήστης του λιμένα μπορεί να χρησιμοποιεί αναγκαστικά το λιμένα επειδή δεν υπάρχει άλλη αποτελεσματική εναλλακτική λύση. Στην περίπτωση του λιμένα Θεσσαλονίκης, η επιχειρηματική δραστηριότητα που εμπίπτει σε αυτή την κατηγορία χρηστών είναι η εταιρεία “Τσιμέντα Τιτάν”.

Σε άλλες περιπτώσεις, ένας λιμένας μπορεί να παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα, αλλά να υπάρχουν και εναλλακτικές επιλογές. Για παράδειγμα, η ζήτηση από τη δυτική Βουλγαρία καθιστά το λιμένα της Θεσσαλονίκης ως την καλύτερη λογική επιλογή. Παρόλα αυτά και το λιμάνι της Βάρνας αποτελεί μια αξιόλογη εναλλακτική λύση, που μπορεί να επηρεάσει τις δομές του κόστους και τη ζήτηση στη Θεσσαλονίκη.

Παρά την πολύπλοκη αυτή κατάσταση, υπάρχουν κάποιοι κοινοί, σταθεροί παράγοντες που θεωρούνται σημαντικοί για την επιλογή του λιμένα. Αυτοί περιλαμβάνουν:

- τις διαθέσιμες περιοχές και τις θέσεις πλευρίσης για το χειρισμό και την αποθήκευση των εμπορευμάτων
- την παραγωγικότητα και τη χωρητικότητα του λιμένα
- τα μεγέθη των πλοίων που μπορούν να πλευρίσουν το λιμένα
- την καταλληλότητα και την επάρκεια του εξοπλισμού χειρισμού
- τις συνδέσεις με τις ευρύτερες περιοχές

- το συνολικό κόστος διαμετακόμισης
- τις προοπτικές ανάπτυξης (Νανιόπουλος et al, 2006)

3.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ Η' ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ PORTER ΣΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Οι επιχειρήσεις που διαθέτουν διατηρήσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα τείνουν να επιτυγχάνουν συγκριτικά με τους ανταγωνιστές τους.

Σύμφωνα με τη θεωρία του Porter, υπάρχουν δυο βασικοί τύποι ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, **το χαμηλό κόστος και η διαφοροποίηση**. (Porter 1998).

Για να εξετάσουμε σε ποιά κατηγορία ανήκει ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, εξετάσουμε μια σειρά παραγόντων οι οποίοι είναι:

- Οι φυσικές δυνατότητες της Θεσσαλονίκης
- Η παραγωγικότητα και η χωρητικότητα
- Τα μεγέθη των πλοίων
- Ο εξοπλισμός χειρισμού
- Οι συνδέσεις με την ευρύτερη περιοχή
- Το συνολικό κόστος διαμετακόμισης του λιμένα

3.2.α Οι φυσικές δυνατότητες του λιμένα

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης έχει αναπτυχθεί και έχει προσαρμοσθεί στις ανάλογα με τη ζήτηση και τις αλλαγές που έγιναν στη δομή της αγοράς στη διάρκεια αρκετών δεκαετιών. Με την αύξηση των πλοίων και τη μετατόπιση της ζήτησης υπέρ της μοναδοποίησης και των λειτουργιών χύδην φορτίου, οι χώροι του λιμένα βελτιώθηκαν και επεκτάθηκαν προοδευτικά προς τα δυτικά.

Από την άλλη μεριά, τα περιθώρια για πρόσθετη χρήση γης είναι περιορισμένα και η πιθανή ανάπτυξη του λιμένα θα περιλαμβάνει την επέκτασή του προς τη θάλασσα.

Επίσης υπάρχει έλλειψη των θέσεων πλεύρισης για πλοία μεγάλου βυθίσματος στο λιμένα, και αυτό είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του λιμένα αφού περιορίζει και την εξέλιξη των πελατών.

Παρόλα τα προβλήματα, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης είναι ανταγωνιστικός, και θεωρείται ως “λογική επιλογή” συγκριτικά με άλλους πιο δαπανηρούς και υπο-ανάπτυκτους λιμένες, και στοχεύει στις ίδιες υπάρχουσες και ενδεχόμενες αγορές της ενδοχώρας.

3.2.β Η παραγωγικότητα και η χωρητικότητα

Για να εκτιμήσουμε τη δυναμική χωρητικότητα του λιμένα, θα μελετήσουμε τον τύπο λειτουργίας που λαμβάνει χώρα σε κάθε προβλήτα, και θα καθορίσουμε ένα εκτιμώμενο επίπεδο παραγωγικότητας όσο αφορά τη χρήση θέσης πλεύρισης και τη χρήσης γης.

Εκτιμάται ότι η συνολική χωρητικότητα του λιμένα ανέρχεται σε 5,86 εκατομ. τόνους. Λαμβάνοντας υπόψη την επιφάνεια του λιμένα, η συνολική εκτιμώμενη χωρητικότητα είναι 5,61 εκατομ. τόνοι. Είναι λοιπόν σαφές ότι ο περιοριστικός παράγοντας του λιμένα είναι η έκταση της γης.

Η χρησιμοποίηση του λιμένα ανέρχεται ήδη σε περίπου 85 τοις εκατό. Το 2007 η συνολική ζήτηση χύδην και γενικού φορτίου ανήλθε σε 4,96 εκατομ. τόνους. Με δεδομένη την αναμενόμενη πιθανή αύξηση της ζήτησης στο λιμένα, το περιθώριο για επέκταση είναι πολύ μικρό και σηματοδοτεί την εμφάνιση δυσκολιών βραχυπρόθεσμα.

3.2.γ Τα μεγέθη των πλοίων

Τα μεγέθη των πλοίων που μεταφέρουν τα εμπορεύματα τα οποία ενδιαφέρουν κυρίως το λιμένα της Θεσσαλονίκης και στα οποία μπορεί να αναμένεται η μεγαλύτερη αύξηση ζήτησης, αυξάνονται ραγδαία. Με δεδομένη την έλλειψη εγκαταστάσεων στο λιμένα για πλοία με μεγάλο βύθισμα, αυτό θα δυσχεράνει τον οικονομικό χειρισμό των φορτίων στο μέλλον. Η κατάσταση αυτή, σαφώς δεν αφορά μόνο το λιμένα αλλά και την ευρύτερη περιοχή.

Οι περισσότεροι μεγάλοι πελάτες του λιμένα, όπως είδαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, έχουν εκφράσει την επιθυμία να αυξηθεί ο αριθμός των προσορμίσεων πλοίων τύπου **Panamax** στο λιμάνι. Με δεδομένη την αναμενόμενη ανάπτυξη σε αυτούς τους τομείς, η παροχή μεγαλύτερων θέσεων πλεύρισης για πλοίου τύπου Panamax (12 μέτρα ή βαθύτερα) θα αποτελέσει σημαντική προτεραιότητα για το λιμένα.

Η πίεση για την ικανοποίηση αυτής της απαίτησης μετριάζεται κάπως από την έλλειψη της εν λόγω χωρητικότητας και στους ανταγωνιστικούς τερματικούς σταθμούς.

3.2.δ Εξοπλισμός χειρισμού του λιμένα

Οι εγκαταστάσεις που διαθέτει ο λιμένας θεωρούνται, για την ώρα, ανταγωνιστικές συγκριτικά με των άλλων λιμένων. Ωστόσο, υπάρχουν απαιτήσεις για τη βελτίωση του εξοπλισμού χειρισμού, τόσο από τα πλοία προς την ξηρά όσο και στους χώρους αποθήκευσης.

3.2.ε Συνδέσεις με την ευρύτερη περιοχή

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης κατέχει κεντρικό ρόλο στις αγορές της Βόρειας Ελλάδας και στις αγορές διαμετακόμισης. Οι οδικές συνδέσεις της περιοχής δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένες πέρα από τα σύνορα της Ελλάδας, ειδικά στη δρομολόγηση βαριών φορτίων από τη Βουλγαρία ή το Δυρράχιο. Αυτό σημαίνει ότι παρά τα προβλήματα αυτά και την ανάγκη διέλευσης πολλών συνόρων, οι συνδέσεις της ευρύτερης περιοχής από τη Θεσσαλονίκη είναι ανταγωνιστικές.

Όσο αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο, μόνο η Θεσσαλονίκη προσφέρει σημαντική δυνατότητα σιδηροδρομικής μεταφοράς στην περιοχή διαμετακόμισης. Όπως φαίνεται θα απαιτηθεί αρκετό χρονικό διάστημα μέχρι να υλοποιηθούν οι σιδηροδρομικές συνδέσεις από τους ανταγωνιστικούς λιμένες. Παρόλο που υπάρχουν προβληματισμοί σχετικά με τη χωρητικότητα, το κόστος και την αξιοπιστία, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης κρίνεται ως η αποτελεσματικότερη επιλογή.

3.2.στ Το συνολικό κόστος διαμετακόμισης του Λιμένα

Το κόστος διαμετακόμισης λιμένα είναι το σύνολο των εξόδων που προκύπτουν μεταξύ του λιμένα και του τελικού προορισμού ή της προέλευσης. Το κόστος αυτό περιλαμβάνει τα στοιβαδórica έξοδα, τα λιμενικά τέλη και το κόστος της χερσαίας μεταφοράς. Πρέπει να σημειωθεί ότι το κόστος της χερσαίας μεταφοράς είναι ο πιο σημαντικός τομέας που λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση της ανταγωνιστικής θέσης του λιμένα της Θεσσαλονίκης. Οι δαπάνες χειρισμού του φορτίου και τα λιμενικά τέλη φαίνεται να είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικά και υπόκεινται κάθε φορά στις συνθήκες της αγοράς.

Για τους εσωτερικούς προορισμούς στην Ελλάδα, ο λιμένας του Πειραιά κατέχει την καλύτερη θέση για την αγορά της Αθήνας, ενώ ακόμη και η Λάρισα , περίπου 150 χιλιόμετρα από τη Θεσσαλονίκη και 350 χιλιόμετρα από την Αθήνα) εξυπηρετείται καλύτερα ακόμη μέσω της Θεσσαλονίκης.

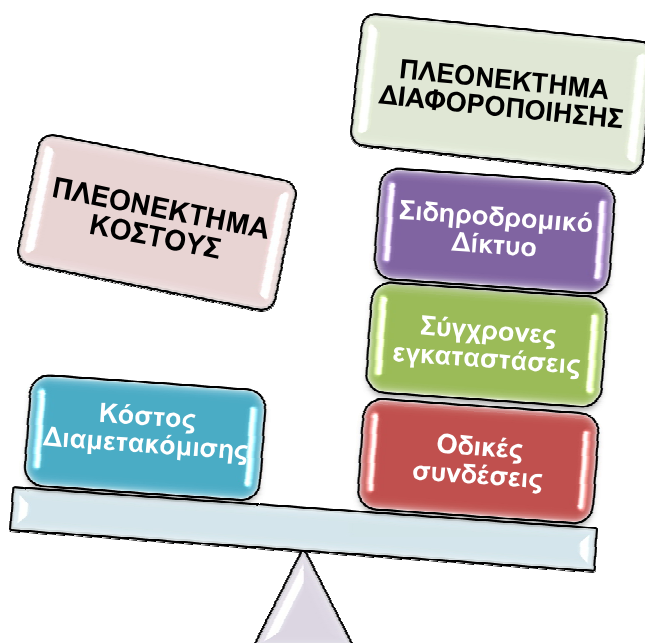
3.2.1 ΤΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Από την ανάλυση των παραπάνω παραγόντων, μελετήσαμε την υπάρχουσα θέση του λιμένα και τις δυνατότητες που προσφέρει αυτή τη στιγμή.

Παρόλο που εντοπίστηκαν πολλά προβλήματα όσο αφορά το χειρισμό του φορτίου, τη χωρητικότητα του λιμένα και τα μεγέθη των πλοίων που μπορεί να εξυπηρετήσει, φαίνεται ότι τα προβλήματα που αντιμετωπίζει είναι σηνήθη και τα αντιμετωπίζουν όλοι οι ανταγωνιστικοί λιμένες.

Σε συνδυασμό λοιπόν με το χαμηλό κόστος διαμετακόμισης, τις αξιοπρεπείς εγκαταστάσεις, το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που προσφέρει, ο λιμένας Θεσσαλονίκης καθίσταται ως ανταγωνιστικός λιμένας

και η καλύτερη επιλογή έναντι πολλών λιγότερο ανεπτυγμένων και πιο δαπανηρών ανταγωνιστικών λιμένων.



Γράφημα 9 : Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

Συνοψίζοντας τα πλεονεκτήματα κόστους και διαφοροποίησης στο γράφημα 4, θα λέγαμε ότι ο λιμένας Θεσσαλονίκης διαθέτει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της διαφοροποίησης.

3.3. ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η διαδικασία εισαγωγής ιδιωτικών επιχειρήσεων στην εκμετάλλευση των τερματικών σταθμών των εμπορευματοκιβωτίων αποτέλεσε μια από τις βασικές τάσεις της λιμενικής αγοράς από τα μέσα της δεκαετίας του '90. Ενώ το αντικείμενο και η δομή της συμμετοχής αυτής ποικίλλουν, είναι προφανές ότι η διαδικασία έχει ως αποτέλεσμα τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών εργασιών και την εγκατάσταση δυναμικών και ανεπτυγμένων δραστηριοτήτων που αποφέρουν σημαντικά οικονομικά κέρδη τόσο εντός των λιμένων όσο και στις ευρύτερες περιφερειακές οικονομίες.

Η είσοδος του ιδιωτικού τομέα στην Ελληνική λιμενική βιομηχανία αναμένεται να συμβάλλει:

- ✓ Στην αύξηση των επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές και εξοπλισμό
- ✓ Στη μείωση των κρατικών δαπανών για την εκτέλεση λιμενικών έργων

Επίσης επιτυγχάνονται :

- ✓ Η μεταφορά σημαντικού ρίσκου στον ιδιωτικό τομέα
- ✓ Η αξιοποίηση των δυνατοτήτων των Ελληνικών λιμένων με την εισαγωγή μεθόδων και διαδικασιών του ιδιωτικού management
- ✓ Η μεταφορά τεχνογνωσίας και εμπειρίας στο δημόσιο τομέα
- ✓ Διασφαλίζεται η καλύτερη ποιότητα κατασκευής των έργων και ο συντομότερος χρόνος εκτέλεσής τους, η βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών και η προσφορά τους σε ανταγωνιστικές τιμές.

Από την άλλη μεριά, τη δεδομένη στιγμή το υφιστάμενο καθεστώς που επικρατεί στο λιμένα έχει πετύχει :

- ✓ Σχετικά σταθερή εργασιακή κατάσταση
- ✓ Εδραιωμένες σχέσεις αγοράς
- ✓ Ισχυρό ισολογισμό

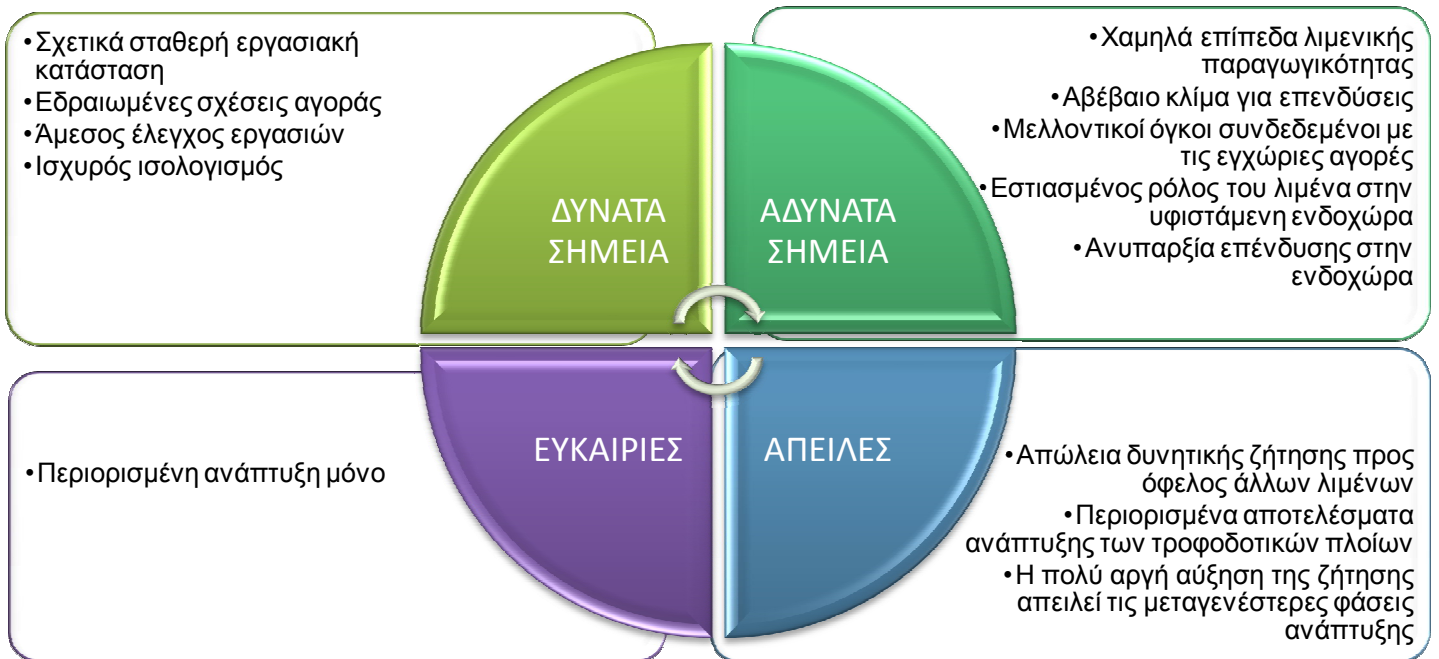
Ενδεχομένως, με την εισαγωγή των ιδιωτικών κεφαλαίων η κατάσταση αυτή να αλλάξει. Ακολουθεί η SWOT ANALYSIS της υφιστάμενης κατάστασης έναντι του καθεστώτος παραχώρησης στο λιμένα της Θεσσαλονίκης.

3.3.1 SWOT ANALYSIS ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΝΑΝΤΙ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Παρακάτω, στα σχήματα απεικονίζονται βάσει της SWOT ANALYSIS τα δυνατά και αδύνατα σημεία του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης καθώς και οι κίνδυνοι και οι απειλές που υπάρχουν στην υφιστάμενη κατάσταση και στην ενδεχόμενη ιδιωτικοποίηση του λιμένα. Η ανάλυση αυτή αναφέρεται στον τρόπο που λειτουργεί ο λιμένας γενικά και όχι συγκεκριμένα στον τομέα των χύδην φορτίων.

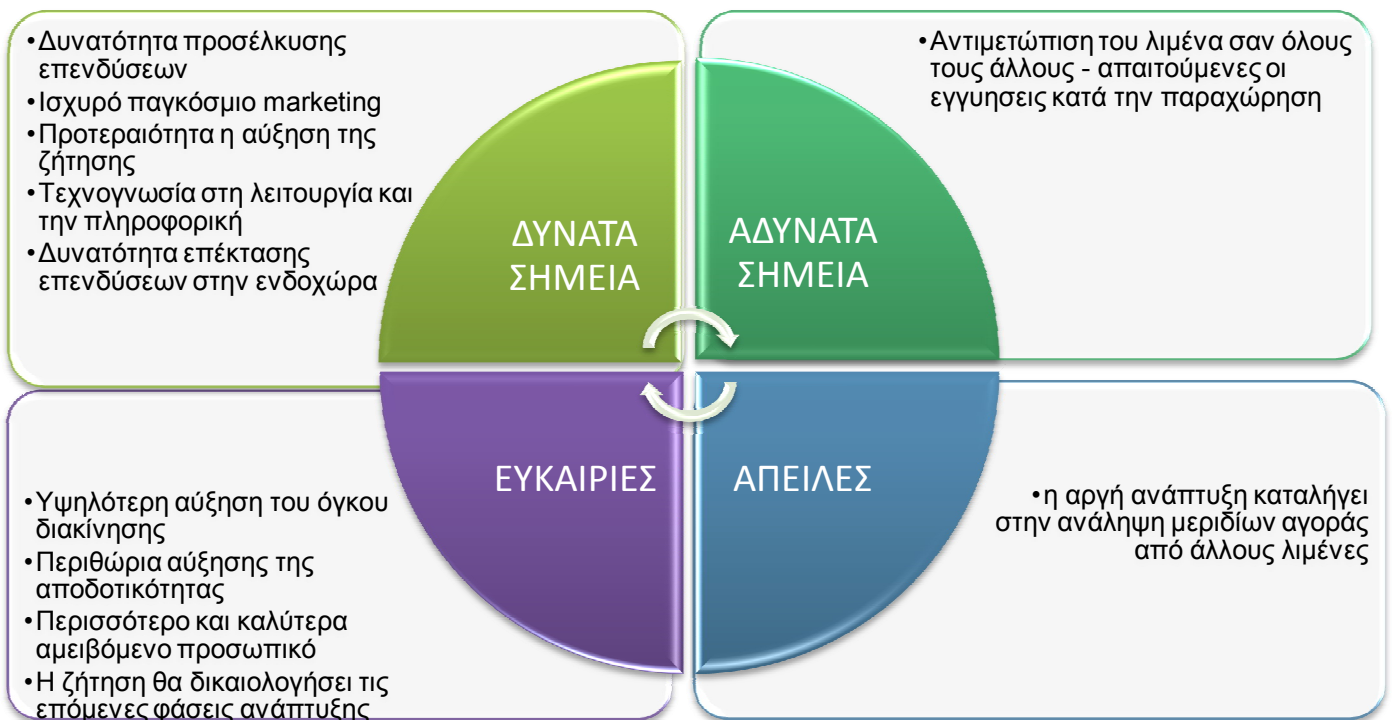
Γράφημα 10 : SWOT ANALYSIS ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

A. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



Γράφημα 11 : SWOT ANALYSIS ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

B. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ



4

ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

4.1 ΦΥΣΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης έχει αναπτυχθεί και έχει προσαρμοσθεί στις ανάλογα με τη ζήτηση και τις αλλαγές που έγιναν στη δομή της αγοράς στη διάρκεια αρκετών δεκαετιών. Με την αύξηση των πλοίων και τη μετατόπιση της ζήτησης υπέρ της μοναδοποίησης και των λειτουργιών χύδην φορτίου, οι χώροι του λιμένα βελτιώθηκαν και επεκτάθηκαν προοδευτικά προς τα δυτικά.

Από την άλλη μεριά, τα περιθώρια για πρόσθετη χρήση γης είναι περιορισμένα και η πιθανή ανάπτυξη του λιμένα θα περιλαμβάνει την επέκτασή του προς τη θάλασσα.

Επίσης υπάρχει έλλειψη των θέσεων πλεύρισης για πλοία μεγάλου βυθίσματος στο λιμένα, και αυτό είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του λιμένα αφού περιορίζει και την εξέλιξη των πελατών. Οι ίδιοι οι πελάτες έχουν ήδη επισημάνει αυτό το πρόβλημα.

Αν και ο λιμένας της Θεσσαλονίκης είναι ανταγωνιστικός, και θεωρείται ως “λογική επιλογή” συγκριτικά με άλλους πιο δαπανηρούς και υποανάπτυκτους λιμένες, ο κύριος ανταγωνισμός για την περιοχή θα προέλθει από τα λιμάνια της Βάρνας και του Μπουργκάς. Και στις δύο περιπτώσεις διατίθεται σημαντική χωρητικότητα λιμένα, αλλά το βάθος του νερού είναι πιο περιορισμένο από ότι το βάθος στις βαθύτερες θέσεις πλεύρισης στο λιμένα της Θεσσαλονίκης.

Ωστόσο, τυχόν συμφόρηση ή έλλειψη χωρητικότητας στο λιμένα της Θεσσαλονίκης θα στοχοθετήσει και πιθανώς θα εκτρέψει τη βάση του φορτίου σε αυτούς τους δύο λιμένες.

Αυτή τη στιγμή, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης κρίνεται ως η κατάλληλη επιλογή παρά το βασικό σημείο επέκτασης στο οποίο υστερεί, λόγω της επίσης ανικανότητας των πρωτίτως ανταγωνιστικών λιμένων.

Παρόλο που είναι γνωστό το πρόβλημα δυνατοτήτων πλεύρισης, το πρόβλημα μετριάζεται λόγω της επίσης ανικανότητας άλλων λιμένων. Μήπως είναι προτιμότερο η αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού να λυθεί πριν το λύσουν πρώτοι οι άλλοι λιμένες;

4.2 Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Εκτιμάται ότι η συνολική χωρητικότητα του λιμένα ανέρχεται σε 5,86 εκατομ. τόνους. Λαμβάνοντας υπόψη την επιφάνεια του λιμένα, η συνολική κετιμώμενη χωρητικότητα είναι 5,61 εκατομ. τόνοι. Είναι λοιπόν σαφές ότι ο περιοριστικός παράγοντας του λιμένα είναι η έκταση της γης.

Η χρησιμοποίηση του λιμένα ανέρχεται ήδη σε περίπου 85 τοις εκατό. Το 2007 η συνολική ζήτηση χύδην και γενικού φορτίου ανήλθε σε 4,96 εκατομ. τόνους. Με δεδομένη την αναμενόμενη πιθανή αύξηση της ζήτησης στο λιμένα, το περιθώριο για επέκταση είναι πολύ μικρό και σηματοδοτεί την εμφάνιση δυσκολιών βραχυπρόθεσμα.

Η περαιτέρω αύξηση της παραγωγικότητας των υφιστάμενων εγκαταστάσεων από την άλλη μεριά, θα απαιτούσε περαιτέρω επενδύσεις σε εξοπλισμό, όπως γερανούς μεγαλύτερης δυναμικότητας. Επίσης θα ήταν απαραίτητη η επιτάχυνση της διέλευσης των εμπορευμάτων μέσω του λιμένα και η μείωση της χρήσης του λιμένα ως χώρο αποθήκευσης.

Ακόμη και αν αυξανόταν η παραγωγή η χρήση της γης θα εξακολουθούσε να είναι ένας κρίσιμος παράγοντας αφού θα υπήρχε συμφόρηση στο λιμένα.

Τα βασικά προβλήματα που εντοπίστηκαν όσο αφορά τη χωρητικότητα του λιμένα είναι :

1. Έλλειψη χώρου για χειρισμό φορτίου
2. Έλλειψη χώρου για την αποθήκευση του φορτίου
3. Περιορισμένη διαθεσιμότητα γερανών μεγάλης δυναμικότητας
4. Έλλειψη θέσεων πλεύρισης για πλοία με μεγάλο βύθισμα

Ο μόνος τρόπος με τον οποίο θα μπορεί να αυξηθεί η χωρητικότητα του λιμένα της Θεσσαλονίκης είναι η δημιουργία μεγαλύτερων νέων θέσεων πλεύρισης για πλοία με μεγάλο βύθισμα κι η αξιοποίηση κενών χώρων που αυτή τη στιγμή δεν εκμεταλλεύονται για την αποθήκευση των φορτίων. Ενδεχόμενη λύση θα ήταν και η προέκταση και συνένωση των προβλητών τέσσερα και πέντε για τη χρήση γης για μεγαλύτερη χωρητικότητα.

4.3 ΤΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Με δεδομένη την έλλειψη εγκαταστάσεων και χωρητικότητας του λιμένα για πλοία με μεγάλο βύθισμα, θα υπάρξει πρόβλημα στο χειρισμό των φορτίων στο μέλλον. Ήδη μερικοί από τους σημαντικότερους χρήστες του λιμένα έχουν επισημάνει το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν. Αυτή τη στιγμή, τα πλοία τύπου Handysize και Handymax δεσπόζουν στη μεταφορά χύδην φορτίων.

Παρόλα αυτά, οι περισσότεροι μεγάλοι πελάτες του λιμένα έχουν εκφράσει την επιθυμία να αυξηθεί ο αριθμός των προσορμίσεων πλοίων τύπου Panamax στο λιμάνι. Με δεδομένη την αναμενόμενη ανάπτυξη σε αυτούς τους τομείς, η παροχή μεγαλύτερων θέσεων πλεύρισης για πλοίου τύπου Panamax (12 μέτρα ή βαθύτερα) θα αποτελέσει σημαντική προτεραιότητα για το λιμένα.

Η πίεση για την ικανοποίηση αυτής της απαίτησης μετριάζεται κάπως από την έλλειψη της εν λόγω χωρητικότητας και στους ανταγωνιστικούς τερματικούς σταθμούς.

Δεδομένης της κλίμακας της ζήτησης των πλοίων αυτών, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να είναι σε θέση να εξυπηρετεί και να χειρίζεται μεγάλο αριθμό πλοίων Panamax.

Για ακόμη μια φορά λοιπόν, η λύση είναι η δημιουργία μεγαλύτερων νέων θέσεων πλεύρισης για πλοία με μεγάλο βύθισμα.

4.4 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ

Οι εγκαταστάσεις που διαθέτει ο λιμένας θεωρούνται, για την ώρα, ανταγωνιστικές συγκριτικά με των άλλων λιμένων. Ωστόσο, υπάρχουν απαιτήσεις για τη βελτίωση του εξοπλισμού χειρισμού, τόσο από τα πλοία προς την ξηρά όσο και στους χώρους αποθήκευσης.

Επίσης, η ενδεχόμενη αύξηση της παραγωγής και η απαίτηση των μεγαλύτερων χρηστών του λιμένα για προσόρμιση πλοίων με μεγάλο

βύθισμα, προϋποθέτουν και την παροχή εξοπλισμού ανάλογης δυναμικότητας.

Η περιορισμένη έκταση γης που είναι διαθέσιμη για την αποθήκευση και το χειρισμό των φορτίων υποδηλώνει την ανάγκη για επιπρόσθετες επενδύσεις στους χώρους αποθήκευσης και στη μέγιστη αξιοποίηση των κενών και ανεκμετάλλευστων χώρων.

Τέλος, αρκετοί χρήστες του λιμένα ζητούν το διαχωρισμό των χύδην φορτίων από τα γενικά φορτία μεγαλύτερης αξίας λόγω της μόλυνσης. Στη περίπτωση αυτή, ιδανική λύση θα ήταν η αποκλειστική χρήση ενός τμήματος του λιμένα για λειτουργίες χύδην φορτίων όπου με τη χρήση ολοκληρωμένων συστημάτων ταινιοδρόμων αποθήκης να επιτρέπεται ο χειρισμός και ο διαχωρισμός πολλαπλών φορτίων.

4.5 ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

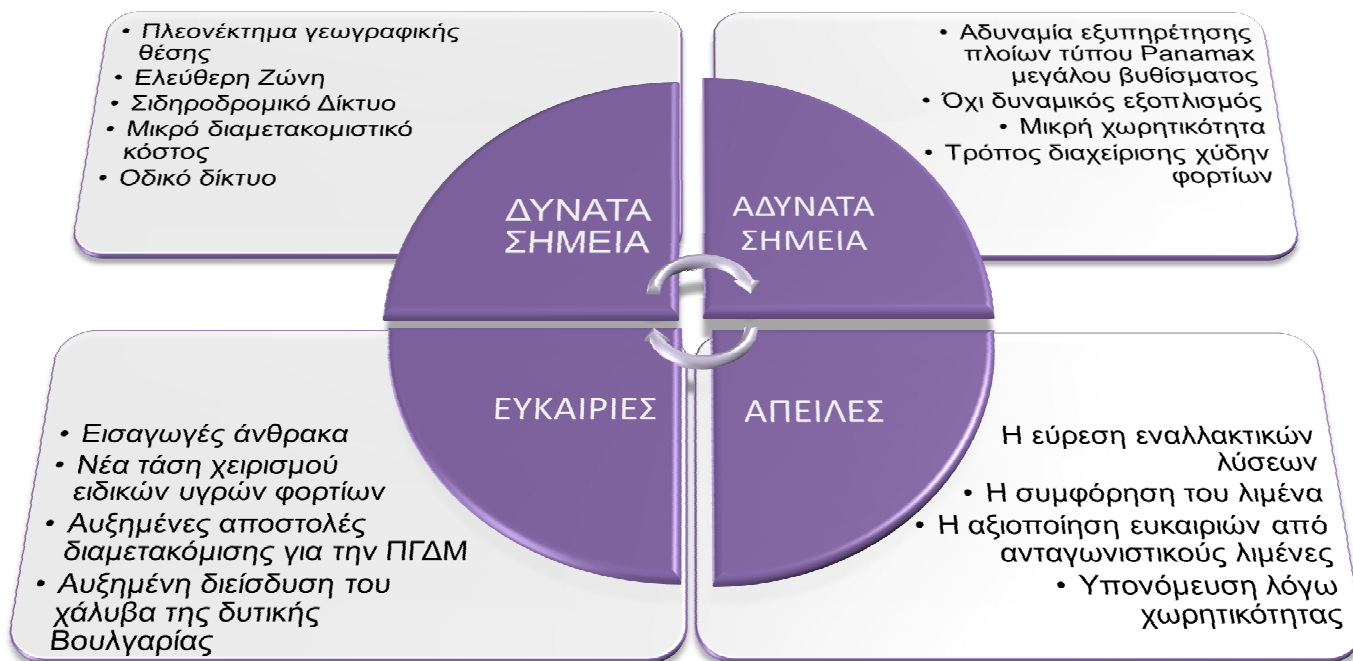
Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης κατέχει κεντρικό ρόλο στις αγορές της Βόρειας Ελλάδας και στις αγορές διαμετακόμισης. Οι οδικές συνδέσεις της περιοχής δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένες πέρα από τα σύνορα της Ελλάδας, ειδικά στη δρομολόγηση βαριών φορτίων από τη Βουλγαρία ή το Δυρράχιο. Αυτό σημαίνει ότι παρά τα προβλήματα αυτά και την ανάγκη διέλευσης πολλών συνόρων, οι συνδέσεις της ευρύτερης περιοχής από τη Θεσσαλονίκη είναι ανταγωνιστικές.

Όσο αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο, μόνο η Θεσσαλονίκη προσφέρει σημαντική δυνατότητα σιδηροδρομικής μεταφοράς στην περιοχή διαμετακόμισης. Όπως φαίνεται θα απαιτηθεί αρκετό χρονικό διάστημα μέχρι να υλοποιηθούν οι σιδηροδρομικές συνδέσεις από τους ανταγωνιστικούς λιμένες. Παρόλο που υπάρχουν προβληματισμοί σχετικά με τη χωρητικότητα, το κόστος και την αξιοπιστία, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης κρίνεται ως η αποτελεσματικότερη επιλογή.

Η ανταγωνιστική θέση του λιμένα της Θεσσαλονίκης κρίνεται για ακόμη μια φορά λόγω του ανύπαρκτου σιδηροδρομικού δικτύου από τα ανταγωνιστικά λιμάνια. Σε αυτή την περίπτωση ο λιμένας μπορεί να επηρεάσει μόνο έμμεσα την κατάσταση προσφέροντας υψηλή ποιότητα στις υπηρεσίες που μπορεί να προσφέρει.

4.6 SWOT ANALYSIS ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Συνοψίζοντας τα αποτελέσματα που λήφθηκαν από την πρωτογενή έρευνα, καταλήγουμε σε τέσσερα βασικά σημεία στη δομή και στη λειτουργία του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, τα οποία απεικονίζονται στο παρακάτω διάγραμμα με τη SWOT ANALYSIS.



Γράφημα 12 : SWOT ANALYSIS ΟΛΘ

Η ανάλυση αυτή αναφέρεται συγκεκριμένα στον τρόπο που λειτουργεί ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης στον τομέα των χύδην φορτίων, συμπερασματικά ύστερα από καταγραφή των ανταγωνιστών, των πελατών και της πορείας του εμπορίου σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης διαθέτει δυνατά και αδύνατα σημεία, ευκαιρίες ανάπτυξης και συγχρόνως απειλές, οι οποίες αναλύονται παρακάτω.

4.6.1 ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Το δυνατό σημείο του Οργανισμού είναι σαφώς το πλεονέκτημα γεωγραφικής θέσης, καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι των χερσαίων δικτύων μεταφορών :

- Ανατολής – Δύσης μέσω της Εγνατίας Οδού
- Νότου – Βορρά μέσω της Π.Α.Θ.Ε.
- Των πανευρωπαϊκών διαδρόμων IV και X

Ένα άλλο σημαντικό πλεονέκτημα του λιμένα είναι η Ελεύθερη Ζώνη η οποία λειτουργεί σύμφωνα με την τελωνειακή νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διευκολύνει το Διεθνές Εμπόριο και τα “in transit” φορτία. Οι βασικές χρήσεις της Ελεύθερης Ζώνης είναι :

- ✓ Η μη καταβολή εισαγωγικών δασμών και φόρων
- ✓ Η έλλειψη ή περιορισμός τελωνειακών διατυπώσεων κατά την είσοδο των εμπορευμάτων
- ✓ Η δυνατότητα απεριόριστου χρόνου παραμονής των εμπορευμάτων

Η σύνδεση του λιμένα με το σιδηροδρομικό εθνικό δίκτυο είναι ένας σημαντικός λόγος επιλογής του λιμένα. Παρόλο που το σιδηροδρομικό δίκτυο χρειάζεται αναβάθμιση, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης απολαμβάνει το γεγονός ότι οι ανταγωνιστικοί λιμένες δεν διαθέτουν ή διαθέτουν χαμηλότερης ποιότητας συνδέσεις με σιδηροδρομικά δίκτυα.

Το μικρό διαμετακομιστικό κόστος θεωρείται δυνατό σημείο του λιμένα, έναντι του διαμετακομιστικού κόστους των δαπανηρών ανταγωνιστικών λιμένων.

Τέλος, οι οδικές συνδέσεις πέρα από τα σύνορα της Ελλάδας δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένες και αυτό φαίνεται περισσότερο όσο αφορά τη διακίνηση φορτίων από το λιμάνι της Βουλγαρίας και του Δυρράχιου. Αυτό το γεγονός καθιστά ανταγωνιστικές τις συνδέσεις της ευρύτερης περιοχής από τη Θεσσαλονίκη.

4.6.2 ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Τα αδύνατα σημεία του λιμένα της Θεσσαλονίκης, θα λέγαμε πως για την ώρα τουλάχιστον δεν υπονομεύουν τη θέση του, αφού οι περισσότεροι ανταγωνιστικοί λιμένες βρίσκονται σε χειρότερη κατάσταση.

Όσο αφορά την εξυπηρέτηση των πλοίων, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης αδυνατεί να εξυπηρετήσει μεγαλύτερα πλοία από τα πλοία Handysize και Handymax που εξυπηρετεί ως επί των πλείστων αυτή τη στιγμή. Η αδυναμία αυτή οφείλεται στις θέσεις πλεύρισης μικρού βάθους, οι οποίες δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία τύπου Panamax μεγαλύτερου βάθους. Η αδυναμία αυτή θα πρέπει να αντιμετωπισθεί όσο το δυνατόν γρηγορότερα και να αντιστραφεί σε πλεονέκτημα διαφοροποίησης αφού όπως είπαμε οι ανταγωνιστικοί λιμένες διαθέτουν την ίδια αδυναμία.

Επίσης, η απαίτηση για εξυπηρέτηση των πλοίων αυτών ξεκίνησε από τους σημαντικότερους χρήστες του λιμένα οι οποίοι διακινούν μεγάλο όγκο φορτίων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Ο εξοπλισμός που διαθέτει αυτή τη στιγμή ο λιμένας εξυπηρετεί τις τωρινές απαιτήσεις αλλά σε περίπτωση αναβάθμισής του και εξυπηρέτησης μεγαλύτερου βυθίσματος πλοίων θα χρειαστεί νέος δυναμικός εξοπλισμός.

Ένα από τα μεγαλύτερα μειονεκτήματα του λιμένα είναι η χωρητικότητά του και οι προοπτικές ανάπτυξης της χωρητικότητας, οι οποίες θα λέγαμε ότι είναι περιορισμένες.

Αν και η υφιστάμενη χωρητικότητα του λιμένα επαρκεί για την υπάρχουσα ζήτηση, μια ενδεχόμενη αύξηση της ζήτησης η οποία αναμένεται τα επόμενα έτη, θα καταστήσει το λιμάνι ανήμπορο στη διαχείριση του όγκου των εμπορευμάτων και θα προκαλέσει συμφόρηση στο λιμένα, αναζήτηση εναλλακτικών λύσεων που πιθανώς να είναι οι λιμένες της Βάρνας και του Μπουργκάς.

Τέλος, αδύνατο σημείο του λιμένα είναι ο τρόπος που διαχειρίζεται τα χύδην φορτία, αφού πολλοί από τους χρήστες του λιμένα έχουν ζητήσει το διαχωρισμό των χύδην φορτίων από τα φορτία υψηλής αξίας λόγω της μόλυνσης που προκαλείται.

4.6.3 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

Οι ευκαιρίες ανάπτυξης του λιμένα της Θεσσαλονίκης εξετάζουν τις προοπτικές ανάπτυξης της ζήτησης και την εισαγωγή σε νέα ή μεγαλύτερα τμήματα της αγοράς.

Μια μεγάλη ευκαιρία είναι η εισαγωγή άθρακα για ανάμειξη με τοπικό λιγνίτη για την εγχώρια βιομηχανία ηλεκτρικής ενέργειας. Οι αυξημένες αποστολές διαμετακόμισης για την ΠΓΔΜ, ιδίως στον τομέα του νικελίου και σε άλλους τομείς μεταλλευμάτων. Η αυξημένη διείσδυση του τομέα χάλυβα της δυτικής Βουλγαρίας. Σε κάθε περίπτωση, θα χρειαστούν μεγαλύτερα πλοία καθώς θα αυξηθούν τα ποσοστά χειρισμού.

Η πιο σημαντική τάση θα αφορά το χειρισμό ειδικών υγρών χύδην φορτίων και αυτά τα εμπορεύματα θα μεταφέρονται όλο και περισσότερο σε εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές και θα δρομολογούνται μέσω του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.

4.6.4 ΑΠΕΙΛΕΣ

Σημαντική απειλή του λιμένα είναι η εύρεση εναλλακτικών λύσεων. Αυτή τη στιγμή παρόλο που υπάρχουν πολλά προβλήματα στο λιμένα της Θεσσαλονίκης η κατάσταση μετριάζεται λόγω των ίδιων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν και οι ανταγωνιστικοί λιμένες. Μια ενδεχόμενη νέα εναλλακτική λύση θα έφερνε το λιμένα της Θεσσαλονίκης σε δύσκολη θέση.

Η συμφόρηση του λιμένα θα ήταν επίσης μια μεγάλη απειλή αφού πολλοί χρήστες θα έστρεφαν το ενδιαφέρον τους σε άλλες κατευθύνσεις λόγω της αδυναμίας εξυπηρέτησης των όγκων των εμπορευμάτων τους. Επίσης, συμπληρωματική απειλή θα ήταν η απαίτηση των σημαντικότερων χρηστών για αποκλειστικότητα χώρων. Υπό τις παρούσες συνθήκες, η εν λόγω δυνατότητα δεν είναι δυνατό να παρασχεθεί, λόγω έλλειψης χωρητικότητας.

Η αξιοποίηση των ευκαιριών από τους ανταγωνιστικούς λιμένες θα ήταν καταστροφική για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Αυτή τη στιγμή ο λιμένας απολαμβάνει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα όχι λόγω της υψηλής τεχνολογίας και εξοπλισμού που διαθέτει, αλλά λόγω της χειρότερης κατάστασης που επικρατεί στους ανταγωνιστικούς λιμένες. Σε περίπτωση που οι ανταγωνιστικοί λιμένες αναβαθμίσουν το οδικό τους δίκτυο, το σιδηροδρομικό τους δίκτυο, τη χωρητικότητά τους και τη δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων με μεγαλύτερο βύθισμα, τότε σαφώς ένας μεγάλος όγκος φορτίων θα εξυπηρετείται από τα ανταγωνιστικά λιμάνια με πρώτες επιλογές τα λιμάνια της Βουλγαρίας.

Τέλος, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να προσχωρήσει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει πριν να υπονομευθεί η χωρητικότητά του.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία έχει ως αντικείμενο έρευνας της διακίνηση του χύδην φορτίου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και τις προοπτικές ανάπτυξης του λιμένα.

Απόρροια της πρωτογενούς έρευνας που διεξήχθηκε είναι τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- ✓ Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης κατέχει πλεονεκτική θέση καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι σημαντικών χερσαίων δικτύων μεταφορών (Νότου-Βορρά μέσω της Π.Α.Θ.Ε., Ανατολής-Δύσης μέσω της Εγνατίας Οδού, των πανευρωπαϊκών διαδρόμων IV και X).
- ✓ Η λιμενική ζώνη της ΟΛΘ ΑΕ καλύπτει έκταση περίπου 1.550.000 μ², και εκτείνεται σε μια ζώνη περίπου 3.500 μέτρων. Διαθέτει 6.150 μέτρα κρηπιδωμάτων, 6 προβλήτες, κτίρια διοικητικής και τεχνικής υποστήριξης, αποθήκες, υπόστεγα, ειδικό εξοπλισμό και λοιπές εγκαταστάσεις.
- ✓ Η εξυπηρέτηση του συμβατικού φορτίου γίνεται από το συμβατικό Κοινοτικό λιμάνι και από τη συμβατικό λιμάνι της Ελεύθερης Ζώνης.
- ✓ Κατά μήκος των θέσεων παραβολής ή αλλιώς πλεύρισης, υφίσταται σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο εκτείνεται σε όλη τη λιμενική ζώνη. Το δίκτυο αυτό συνδέεται με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.
- ✓ Ο σκοπός της ύπαρξης διαμετακομιστικών υπόστεγων είναι ρυθμιστικός πετυχαίνοντας :
 - Ταχεία ροή από το πλοίο στην ακτή
 - Αργή κίνηση από την ακτή στην ενδοχώρα
- ✓ Η χρήση των αποθηκευτικών χώρων χρησιμοποιείται από τον Οργανισμό όταν:
 - Η μέγιστη ροή φορτίου υπερβαίνει τη χωρητικότητα των διαμετακομιστικών υπόστεγων
 - Στόχος είναι η μακρόχρονη αποθήκευση
 - Τα φορτία πρέπει να αποθηκευθούν έως την ωρίμανση, τη διαλογή ή τη συσκευασία

- ✓ Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης δραστηριοποιείται στη διακίνηση μοναδοποιημένου φορτίου μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια (containerized cargo), συμβατικού γενικού φορτίου (break bulk cargo), ξηρού και υγρού χύδην φορτίου (dry and liquid bulks), και επιβατών με κρουαζιερόπλοια ή οχηματαγωγά.
- ✓ Η Θεσσαλονίκη διαθέτει σημαντική ομάδα υποστήριξης για τα συμβατικά γενικά φορτία. Τα κύρια προϊόντα του τομέα αυτού είναι ο σίδηρος και ο χάλυβας με εισαγωγές και εξαγωγές που καθορίζουν τη συνολική ζήτηση.
- ✓ Η ζήτηση στον τομέα αυτό τα τελευταία χρόνια μειώνεται απότομα. Πιο συγκεκριμένα, η ζήτηση μειώνεται ανάμεσα στα έτη 1999 και 2003 και στη συνέχεια υπάρχει αισθητή ανάκαμψη. Η συνολική ζήτηση ανερχόταν σε 1,7 εκατομ. τόνους το 1999 πριν να μειωθεί σε 1,1 εκατομ. τόνους το 2003, ενώ το 2007 η ζήτηση υπολογίσθηκε σε 1,3 εκατομ. τόνους.
- ✓ Οι συνολικοί όγκοι ξηρού χύδην φορτίου αυξάνονται ραγδαία τα τελευταία έτη, έπειτα από μεγάλο διάστημα στασιμότητας. Μεταξύ των ετών 1999 και 2003 οι συνολικοί όγκοι παρέμειναν στους 1,8 – 2,1 εκατομ. τόνους. Τα τελευταία χρόνια, οι προοπτικές μεταβλήθηκαν και για άλλη μια φορά πρωταρχικό κίνητρο αποτέλεσε η αγορά διαμετακόμισης.
- ✓ Ο λιμένας Θεσσαλονίκης δεν αποτελεί λιμένα υγρού χύδην φορτίου.
- ✓ Τα προβλήματα κατά τη χρήση του λιμένα αφορούν:
 - Τους διαθέσιμους χώρους και τις θέσεις πλεύρισης για το χειρισμό και την αποθήκευση αγαθών
 - Την παραγωγικότητα και τη χωρητικότητα του λιμένα
 - Τα μεγέθη των πλοίων που μπορούν να πλευρίσουν το λιμένα
 - Την καταλληλότητα και την επάρκεια του εξοπλισμού χειρισμού
- ✓ Η ευρύτερη γεωγραφική περιοχή που εξυπηρετείται σήμερα από το λιμένα της Θεσσαλονίκης είναι :
 - Η Μακεδονία, η Θράκη, μέρος της Θεσσαλίας
 - Η ΠΓΔΜ, η ΝΔ Βουλγαρία και η Ν. Σερβία
 - Η Αλβανία
 - Οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας

- ✓ Ο εγχώριος ανταγωνισμός περιλαμβάνει τα γειτονικά λιμάνια που διακινούν χύδην φορτίο.
- ✓ Στο διεθνή ανταγωνισμό κατατάσσονται τα ακόλουθα λιμάνια της Βουλγαρίας, Αλβανίας, Σερβίας, Ρουμανίας, Βοσνίας, Κροατίας, Σλοβενίας και των Χωρών της Μαύρης Θάλασσας.
- ✓ Οι πιθανότεροι ανταγωνιστικοί λιμένες είναι οι λιμένες της Βουλγαρίας.
- ✓ Σε συνδυασμό λοιπόν με το χαμηλό κόστος διαμετακόμισης, τις αξιοπρεπείς εγκαταστάσεις, το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που προσφέρει, ο λιμένας Θεσσαλονίκης καθίσταται ως ανταγωνιστικός λιμένας και η καλύτερη επιλογή έναντι πολλών λιγότερο ανεπτυγμένων και πιο δαπανηρών ανταγωνιστικών λιμένων.
- ✓ Η διατήρηση και η επένδυση πρωτίστως σε οδική ικανότητα και μακροπρόθεσμα στον τομέα των σιδηροδρόμων θα παίξουν αποφασιστικό ρόλο για τη βιωσιμότητα της υφιστάμενης θέσης.
- ✓ Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης αντιμετωπίζει σημαντικό πρόβλημα λόγω
 - Έλλειψη χώρου για χειρισμό φορτίου
 - Έλλειψη χώρου για την αποθήκευση του φορτίου
 - Περιορισμένη διαθεσιμότητα γερανών μεγάλης δυναμικότητας
 - Έλλειψη θέσεων πλεύρισης για πλοία με μεγάλο βύθισμα
- ✓ Η αντιμετώπιση των υφισταμένων προβλημάτων μπορεί να γίνει με τη δημιουργία μεγαλύτερων νέων θέσεων πλεύρισης για πλοία με μεγάλο βύθισμα, την αξιοποίηση όλων των ανεκμετάλλευστων ή κενών χώρων που υπάρχουν, την εγκατάσταση ολοκληρωμένου συστήματος ταινιοδρόμων για το διαχωρισμό των φορτίων, την αγορά νέου εξοπλισμού αντίστοιχης δυναμικότητας.

Βιβλιογραφία

- Altiock T. (2000). Tandem queues in bulk port operations. *Annals of Operations Research*, 93, 1-14. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>
- Βαφάκη, Ε. (2008). *Λειτουργία λιμένων, Περιβαλλοντικοί περιορισμοί, Ολοκληρωμένη περιβαλλοντική διαχείριση* (παρουσίαση PPT). Ανακτήθηκε στις 07/09/09 από την ιστοσελίδα http://hermes.civil.auth.gr/pgtransport/docs/vafaki_litourgia_limenon_peribalontikoi_periorismoι.pdf
- Bichou, K. and Gray, R. (2004). A Logistics and Supply Chain Management Approach to Port Performance Measurement. *Journal of Maritime Policy and Management*, 31:1, 47-67. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>
- Bowersox, D.J., Closs, D.J. and Stank, T.P. (2000). Ten Mega-trends that will Revolutionize Supply Chain Logistics. *Journal of Business Logistics*, 2 1:2, 1-16. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>
- Brodin, A. (2003) . *Baltic Sea Ports and Russian Foreign Trade*. Studies in the Economic and Political Geography of Transition. Department of Human and Economic Geography. University of Göteborg.
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η. (2002). *Εισαγωγή στις ναυλώσεις* . Αθήνα : Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
- Captain Harbour. (2009) *Παγκόσμια Εφοδιαστική Αλυσίδα - Ευκαιρία Ευημερίας*.URL http://www.captainharbour.blogspot.com/2009/02/blog-post_26.html. 02/03/2009.

Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, Τεύχος Δεύτερο, Άρθρα 47-50, Κεφάλαιο Θ, Αρ. Φύλλου 1389 – 10/09/2004 : Έλεγχος παραγόμενου κονιορτού από την φορτοεκφόρτωση χύδην φορτίου.

EI-Hibir M. (2004, January). Impact of globalization on ports. *Proceedings, The 20th International Port Conference*. Alexandria, Egypt.

Jixian J., Daniel O., Notteboom T., Slack B. (2007). *Ports, cities, and global supply chains*. United Kingdom : Ashgate Publishing, Ltd.

Καρολίδου Α. (2009). *Και μεγάλη υποχώρηση στον τζίρο της ΟΛΘ Α.Ε. το 2008*. Δημοσιεύθηκε στις 5/2/2009 από δικτυακό τόπο www.engineering.gr

Kalwani, M.U. and Narayandas, N. (1995). Long-term Manufacturer-Supplier Relationships. Do they pay? *Journal of Marketing*, 59:1, 1-16. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>

Lalonde, B.J. (1998). Building a Supply Chain Relationship, *Supply Chain Management Review*, 2:2, 7-8. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>

Μπρόζος Α, (προσωπική συνομιλία Απρίλιος – Ιούλιος 2009).

Μυλωνόπουλος, Δ. (2006). *Ο παράγοντας "ασφάλεια" στη λειτουργία των λιμένων*. Ε-Περιοδικό Επιστήμης & Τεχνολογίας, 3 . Ανακτήθηκε στις 18 /9 /2009 από δικτυακό τόπο http://e-jst.teiath.gr/issue_3_2006/milopoulos_3.pdf

Mark van der Veen, (2006). *The Port Environmental Review System and the Selg Diagnosis Method*. Presentation of the International Conference on Coastal and Ocean Governance: One Ocean, One People, One Vision (12-14 December 2006).

Marlow, P.B. and Paixao, A.C. (2003). Measuring Lean Ports Performance. *International Journal of Transport Management*, 1, 189-202. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>

Monczka, R.M., Petersen, K.J, Handfield, R.B. and Ragatz, G.L. (1998). Success Factors in Strategic Supplier Alliances: *The Buying Company Perspective, Decision Sciences*. (pp. 5553-5577). Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>

Naniopoulos A. , Tselentis B. S. and Wooldridge C. F. (2006). *Sustainable Development of Port Operations : The role of Research Led Education*. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://www.ecoport.com/ContentFiles/KefaloniaEDUCATION06v2.pdf>

Notteboom, T.E. and Rodrigue, J.-P (2005). Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. *Maritime Policy & Management*, 32:3, 297-313. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>

Novack, R.A., Langley, C.J. and Rinehart, L.M. (1995). *Creating Logistics Value: Themes for the Future*. Oak Brook, IL: Council of Logistics Management. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>

ΟΛΘ Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.

Δικτυακός τόπος <http://www.olth.gr>, ανακτήθηκε 17/9/2009

Ετήσιο δελτίο χρήσεως 2006

Στατιστικά στοιχεία 1999-2008

Παρδάλη Α. (2001). *Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*. Αθήνα : Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Πήγασος Χρηματιστηριακή Α.Ε.Π.Ε.Υ. (2009) *Αποτελέσματα τριμήνου, 06/2009*. URL
<http://www.pegsec.gr/Statistics/Comment%203M%202009.pdf>.
24/8/2009

Palantzas G. et al. (2005) Towards an integrated environmental management of the port of Piraeus. *Proceedings, The 21th International Port Conference*. Alexandria, Egypt.

Parkin M., Nobay A., Association of University Teachers of Economics. (1975). Contemporary issues in economics. *Proceedings of the [annual] conference of the Association of University Teachers of Economics*. Warwick, Manchester University Press ND

Porter M., (1998). *Competitive Strategy – Techniques for analyzing industries and competitors*. (1st Free press edition) , Free press

Porter M. (1998). *Competitive Advantage – Creating and sustaining superior performance* . (1st Free press edition), Free press

Robinson, R. (2002). Ports as Elements in Value-driven Chain Systems: The New Paradigm. *Maritime Policy & Management*, 25, 21-40. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>

Rostow, W.W., Kennedy, M. (1992). *Theorists of Economic Growth from David Hume to the Present - With a Perspective on the Next Century*. Oxford : University Press US.

Ryan, N.K. (1998). The Future of Maritime Facility Designs and Operations. *Proceedings of the 1998 Winter Simulation Conference*. (pp. 1223-1227). Washington, D.C.

Sgouris P. S., Angelides D. (2002) Simulation-based analysis of handling inbound containers in a terminal. *Proceedings of the Winter*, 2, 8-11. (pp. 1716-1724). Xanthi, Greece.

Spiegel W. H. (1999). *The growth of economic thought*. (3rd edition) United States of America : Duke University Press

Stavrakouli S. and Wooldridge C. (2004). Current status of port environmental management. *Proceedings, International Conference for the Protection and Restoration of the Environment VII*. Mykonos, Greece.

Stefansson, G. (2002). Business-to-Business Data Sharing: A Source for Integration of Supply Chains. *International Journal of Production Economics*, 75, 135-146. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>

Stevens, G. (1989). Integrating the Supply Chain. *International Journal of Physical Distribution and Materials Management*, 19:8, 3 – 8. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://books.google.com>

Stopford Martin (2003) : *Maritime Economics*. (2nd ed.). London : Taylor & Francis Group.

Τάμαριξ. (1997) , τεύχος 2, Φεβρουάριος 1997

Τσολάκης Σ., (2008). *Χρηματοοικονομική των μεταφορών*. Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών [Σημειώσεις μαθήματος.]

Οικονομική ανάλυση των αγορών χύδην φορτίου

Οικονομική ανάλυση των παραγόντων που επηρεάζουν την αγορά πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων

Η θέση της Ελληνικής ναυτιλίας παγκοσμίως

Ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών στο διεθνές εμπόριο

Trebicock M. J., Howse R., (2005). *The regulation of International Trade*. (3rd edition). Abingdon : *Routledge*. Ανακτήθηκε από δικτυακό τόπο <http://www.ewidgetsonline.com/dxreader/Reader.aspx?token=NzplkgEρHmsMgSR6roIAEQ%3d%3d&rand=1250709629&buyNowLink=>

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. (2009) Ανακτήθηκε στις 16/9/2009 από δικτυακό τόπο <http://www.yen.gr/home.html>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ –
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ -
ΑΡΘΡΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΕΛΑΤΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

1. Ονοματεπώνυμο Ερωτώμενου _____
2. Θέση στην Επιχείρηση _____
3. Έδρα Επιχείρησης _____ Νομός _____
Περιφέρεια _____
4. Επωνυμία Επιχείρησης _____
5. Διακριτικός Τίτλος (Αν υπάρχει) _____
6. Αντικείμενο Δραστηριότητας _____

7. Παρακαλώ βαθμολογήστε βάσει σημαντικότητας του ακόλουθους παράγοντες επιλογής λιμένα. (Χρησιμοποιήστε την κλίμακα όπου 1=χαμηλής σημασίας και 7=πολύ υψηλής σημασίας)

Παράγοντες επιλογής λιμένα

Κλίμακα σημαντικότητας

	1	2	3	4	5	6	7
A. Η γεωγραφική θέση του λιμένα							
B. Ο τεχνολογικός εξοπλισμός του λιμένα							
Γ. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός							
Δ. Η σχέση που έχετε αναπτύξει με το λιμένα							
Ε. Η χωρητικότητα του λιμένα							
ΣΤ. Η ελαστικότητα διαχείρισης των εμπορευμάτων							
Z. Τα κόστη διαχείρισης που προκύπτουν από την άφιξη των εμπορευμάτων							
Η. Τα βάθη του πυθμένα της θάλασσας							
Θ. Οι εσωτερικές μεταφορικές λύσεις που παρέχει ο λιμένας							
Ι. Οι κλιματικές συνθήκες του λιμένα							
Κ. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών							
Λ. Η επωνυμία του λιμένα							
Μ. Η παροχή των ελευθέρων ζωνών							
N. Άλλοι παράγοντες, παρακαλώ αναφέρετέ τους							

8. Τι είδους λιμάνι θεωρείτε ότι είναι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης;
 - Τοπικό λιμάνι με τοπική ενδοχώρα (Local ports with a local hinterland)
 - Σημαντικό λιμάνι για εθνικό εμπόριο (Important port for national foreign trade)
 - Λιμάνι τροφοδοσίας για άλλα Ευρωπαϊκά λιμάνια (Feeder port to other European ports)
 - Λιμάνι διαμετακόμισης (Port of transshipment)

9. Είναι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ο ιδανικότερος προορισμός για τη διακίνηση χύμα φορτίου από τα δρομολόγια των γραμμών της εταιρείας σας;

- Ναι
- Όχι

9α. Αν όχι, ποιός από τους παρακάτω παράγοντες επηρεάζει τη μη επιλογή του ΟΛΘ ως τελικό προορισμό;

- A. Ο όγκος του φορτίου
- B. Η γεωγραφική θέση του λιμένα
- Γ. Το κόστος χρήσης του λιμένα
- Δ. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών
- E. Το βάθος του πυθμένα της θάλασσας
- Στ. Άλλοι παράγοντες. Παρακαλώ αιτιολογήστε

9β. Αν ναι, με ποιά κριτήρια επιλέχθηκε ο συγκεκριμένος λιμένας;

10. Είστε ευχαριστημένοι από τη λειτουργία και το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται;

- Ναι
- Όχι

10α. Αν όχι, σε ποιά σημεία πιστεύετε ότι υστερεί; Παρακαλώ αιτιολογήστε.

11. Ποιός είναι ο λόγος που θα σταματούσατε ή έχετε ήδη σταματήσει τη συνεργασία με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης;

12. Πιστεύετε ότι υπάρχουν τρόποι αντιμετώπισης των προβλημάτων που αντιμετωπίσατε;

- Ναι
- Όχι

Παρακαλώ αιτιολογήστε.

13. Ποιοί είναι οι εναλλακτικοί λιμένες που θα επέλεγε η επιχείρησή σας ως τελικό προορισμό για τη διακίνηση χύμα φορτίου;

14. Για ποιούς λόγους επιλέγονται οι λιμένες αυτοί;

- Ο όγκος του φορτίου
- Ο χρόνος διακίνησης
- Το κόστος χρήσης των λιμένων
- Το βάθος του πυθμένα των λιμένων
- Η γεωγραφική θέση των λιμένων
- Άλλοι παράγοντες, Παρακαλώ αιτιολογήστε

14α. Ποιός από τους λόγους είναι ο σημαντικότερος; Παρακαλώ αιτιολογήστε.

15. Πιστεύετε ότι ο ΟΛΘ μπορεί να προσελκύσει περισσότερους πελάτες; (direct calls).
Παρακαλώ αιτιολογήστε.

- Ναι
- Όχι

15α. Αν όχι, ποιός είναι ο βασικός λόγος; Παρακαλώ αιτιολογήστε.

16. Ποιά η γνώμη σας για την ενδεχόμενη ιδιωτικοποίηση του λιμένα; Πιστεύετε ότι θα επιφέρει σημαντικά οφέλη; Παρακαλώ αιτιολογήστε.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

1. Ονοματεπώνυμο Ερωτώμενου _____

2. Θέση στην Επιχείρηση _____

3. Έδρα Επιχείρησης _____ Νομός _____
Περιφέρεια _____

4. Επωνυμία Επιχείρησης _____

5. Διακριτικός Τίτλος (Αν υπάρχει) _____

6. Ποιές είναι οι κύριες δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης;

7. Ποιός είναι ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη διαχείριση του χύδην φορτίου την τρέχουσα περίοδο;

8. Με ποιό τρόπο γίνεται η αποθήκευση των χύδην προϊόντων και ποιά μέτρα λαμβάνονται για την ασφάλειά τους;

9. Υπάρχουν ανταγωνιστικά λιμάνια;

Ναι

Όχι

9α. Αν ναι, ποιά είναι αυτά;

10. Σύμφωνα με ποιά πολιτική λειτουργεί ο ΟΛΘ;

A. Πλεονέκτημα κόστους

B. Πλεονέκτημα διαφοροποίησης

Παρακαλώ αιτιολογήστε

11. Ποιά είναι τα δυνατά και αδύνατα σημεία του λιμένα; Ποιές είναι οι ευκαιρίες και οι απειλές;

Παρακαλώ αιτιολογήστε

12. Τι αντίκτυπο έχουν τα προβλήματα χρήσης του λιμένα στους βασικότερους χρήστες του;

13. Έχουν ληφθεί μέτρα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών;

14. Ποιά είναι η γνώμη σας για την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ; Ποιά είναι τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που θα επιφέρει μια τέτοια ενέργεια;

15. Ποιές είναι οι προοπτικές ανάπτυξης του λιμένα τα επόμενα έτη;

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Έτος Περίοδος	2003										2002	
	Ιανουάριος-Δεκέμβριος					Φόρτιση					Ιαν.-Δεκέμβριος	
	Εισοπρακτική Εξοπρακτική	Transit	Σύνολο	Εισοπρακτική Εξοπρακτική	Transit	Σύνολο	Γενικό Σύνολο	Σύνολο	Διαφορά %			
Α1 ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ (σε τόνους)	216.337	2.524.301	818.499	3.559.137	368.424	1.096.073	456.638	1.921.135	5.480.272	5.350.133	2,43	
10 ΥΓΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΧΥΜΑ	2.798	29.726	15.379	47.903	0	3.148	0	3.148	51.051	115.710	-55,88	
13 Προϊόντα πετρελαίου	1.927	4.603	0	6.530	0	0	0	6.530	6.530	67.635	-90,35	
19 Άλλα υγρά εμπορεύματα χύμα	871	25.123	15.379	41.373	0	3.148	0	3.148	44.521	48.075	-7,39	
20 ΕΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΧΥΜΑ	163.622	1.019.275	250.466	1.433.363	244.918	240.281	29.702	514.901	1.948.264	1.818.960	7,11	
21 Ορυκτά & scarp	5.023	76.435	77.843	159.301	0	30.835	29.702	60.537	219.838	309.409	-28,95	
22 Άνθρακας	41.565	141.332	70.563	253.460	3.050	0	0	3.050	256.510	182.522	40,54	
23 Θεωρητικά προϊόντα	3.725	208.606	16.591	228.922	0	66.295	0	66.295	295.217	499.528	-40,90	
29 Άλλα ξηρά εμπορεύματα χύμα	113.309	592.902	85.469	791.680	241.868	143.151	0	385.019	1.176.699	827.501	42,20	
30 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ	0	925.956	380.408	1.306.364	0	756.882	155.173	912.055	2.218.419	2.002.305	10,79	
31 20' ποδών	0	500.340	163.080	663.420	0	452.130	79.365	531.495	1.194.915	1.157.265	3,25	
32 40' ποδών	0	425.616	217.328	642.944	0	304.752	75.808	380.560	1.023.504	845.040	21,12	
50 RO-RO	47.460	152	0	47.612	120.529	8	0	120.537	168.149	205.044	-17,99	
51 Εμπορεύματα εντός Φ/Γ συν/των	47.460	0	0	47.460	120.360	0	0	120.360	167.820	205.020	-18,14	
62 Θεωρητικά και βιομηχανικά οχήματα	0	152	0	152	169	8	0	177	329	24	1.270,83	
90 ΤΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	2.457	549.192	172.246	723.895	2.977	95.754	271.763	370.494	1.094.389	1.208.114	-9,41	
91 Δασικά προϊόντα	0	16.681	128	16.809	0	67	1.062	1.129	17.938	7.547	137,68	
92 Προϊόντα σιδήρου και χυδαίβα	0	467.982	149.414	617.396	531	51.135	232.668	284.334	901.730	957.465	-5,82	
99 Άλλα γενικά φορτία	2.457	64.529	22.704	89.690	2.446	44.552	38.033	85.031	174.721	243.102	-28,13	
Συμβατικά φορτία (εκτός Ε/Κ)	216.337	1.598.345	438.091	2.252.773	368.424	339.191	301.465	1.009.080	3.261.853	3.347.828	-2,57	
Συμβατικά φορτία (εκτός Ε/Κ και ΕΓ/ΟΥ)	168.877	1.598.345	438.091	2.205.313	248.064	339.191	301.465	888.720	3.094.033	3.142.808	-1,55	

Σημείωση: Στις ανωγραφόμενες ποσότητες βάρος ΔΕΝ περιλαμβάνεται το βάρος εμπορευματοκιβωτίων (απόβαρο).

14 ανάδοση εμπορ 01-12.2003

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2003

Παράρτημα

Ετος Περίοδος	2004										2003		Διαφορά %
	Ιανουάριος-Δεκέμβριος					Φύση					Ιετικό Σύνολο	Σύνολο	
	Εσωτερική Εξωτερική	Transit	Σύνολο	Εσωτερική Εξωτερική	Transit	Σύνολο	Εξωτερική	Transit	Σύνολο				
A1 ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ (σε τόνους)	195.498	2.879.937	772.440	3.847.875	876.107	1.068.639	562.147	2.506.913	6.354.788	5.480.270	15,96		
10 ΥΓΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΧΥΜΑ	1.139	35.085	6.744	42.968	0	4.005	0	4.005	46.973	51.051	-7,99		
13 Προϊόντα πετρελαίου	0	5.617	0	5.617	0	0	0	0	5.617	6.530	-13,98		
19 Άλλα υγρά εμπορεύματα χύμα	1.139	29.468	6.744	37.351	0	4.005	0	4.005	41.356	44.521	-7,11		
20 ΕΠΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΧΥΜΑ	148.713	1.073.345	101.191	1.323.249	759.031	118.869	53.879	931.779	2.255.028	1.948.264	15,75		
21 Ορυκτά & scrap	3.539	25.424	4.820	33.783	1.249	31.979	53.879	87.107	120.890	219.838	-45,01		
22 Ανθρακας	24.024	265.314	0	289.338	121.275	0	0	121.275	410.613	256.510	60,08		
23 Θεωρητικά προϊόντα	4.139	237.200	68.147	309.486	7.503	0	0	7.503	316.989	295.217	7,37		
29 Άλλα ξηρά εμπορεύματα χύμα	117.011	545.407	28.224	690.642	629.004	86.890	0	715.894	1.406.536	1.176.699	19,53		
30 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ	0	1.127.145	524.262	1.651.407	0	768.723	251.097	1.019.820	2.671.227	2.218.417	20,41		
31 20' ποδών	0	610.905	232.230	843.135	0	450.915	133.305	584.220	1.427.355	1.194.945	19,45		
32 40' ποδών	0	516.240	292.032	808.272	0	317.808	117.792	435.600	1.243.872	1.023.472	21,53		
50 RO-RO	43.340	504	0	43.844	113.936	0	0	113.936	157.780	168.149	-6,17		
51 Εμπορεύματα εντός Φ/Γ αυτών	43.340	0	0	43.340	113.920	0	0	113.920	157.260	167.820	-6,29		
62 Θεωρητικά και βιομηχανικά οχήματα	0	504	0	504	16	0	0	16	520	329	58,05		
90 ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	2.306	643.858	140.243	786.407	3.140	177.062	257.171	437.373	1.223.780	1.094.389	11,82		
91 Δοσικά προϊόντα	0	14.809	38	14.847	0	34	396	430	15.277	17.938	-14,83		
92 Προϊόντα σιδήρου και χυδαίβα	0	526.382	125.749	652.131	0	143.096	237.618	380.714	1.032.845	901.730	14,54		
99 Άλλα γενικά φορτία	2.306	102.667	14.456	119.429	3.140	33.932	19.157	56.229	175.658	174.721	0,54		
Συμβατικά φορτία (εκτός Ε/Κ)	195.498	1.752.792	248.178	2.196.468	876.107	299.936	311.050	1.487.093	3.683.561	3.261.853	12,93		
Συμβατικά φορτία (εκτός Ε/Κ και ΕΓ/ΟΙ)	152.138	1.752.792	248.178	2.153.128	762.187	299.936	311.050	1.373.173	3.526.301	3.094.033	13,97		

Σημείωση: Στις αντιστοιχούμενες ποσότητες βάρους ΔΕΝ περιλαμβάνεται το βάρος εμπορευματοκιβωτίων (απόβαρο).

14 ανάλυση εμπορ 01-12.2004

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2004

Ανάλυση θαλάσσιας διακίνησης εμπορευμάτων περιοχής ΟΑΘ σύμφωνα με την οδηγία της ΕΕ

Έτος Περίοδος	2005										2004		
	Εκφόρτιση					Φόρτιση					Γενικό Σύνολο	Ιαν-Ακρίβριος Σύνολο	Διαφορά %
	Εσοτερικού	Εξωτερικού	Transit	Σύνολο	Εσοτερικού	Εξωτερικού	Transit	Σύνολο					
A1 ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ (σε τόνους)	226.125	2.833.026	933.449	4.012.600	976.770	1.281.647	621.396	2.879.813	6.892.413	6.354.788	8,46		
10 ΥΓΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΧΥΜΑ	1.723	24.783	5.533	32.059	0	0	0	0	32.059	46.973	-31,75		
13 Προϊόντα πετρελαίου	0	12.282	503	12.785	0	0	0	0	12.785	5.617	127,61		
19 Άλλα υγρά εμπορεύματα χύμα	1.723	12.501	5.030	19.274	0	0	0	0	19.274	41.356	-53,39		
20 ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΧΥΜΑ	183.524	1.023.623	251.977	1.459.124	877.204	213.130	91.179	1.183.513	2.642.637	2.255.028	17,19		
21 Μεταλλεύματα & scrap	2.410	95.214	222.237	319.861	142.060	27.818	91.179	261.057	580.918	120.890	380,53		
22 Ανθρακας	11.390	258.153	0	269.543	188.422	0	0	188.422	457.965	410.613	11,53		
23 Τεμαχικά προϊόντα	3.101	141.773	0	144.874	10.195	95.626	0	105.821	250.695	316.989	-20,91		
29 Άλλα ξηρά εμπορεύματα χύμα	166.623	528.483	29.740	724.846	536.527	91.686	0	628.213	1.333.039	1.406.536	-3,80		
30 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ	0	1.208.896	571.072	1.779.968	0	888.258	248.718	1.136.976	2.916.944	2.671.227	9,20		
31 20' ποδών	0	645.120	256.560	901.680	0	527.490	133.750	660.240	1.561.920	1.427.355	9,43		
32 40' ποδών	0	563.776	314.512	878.288	0	360.768	115.968	476.736	1.355.024	1.243.872	8,94		
50 RO-RO	39.620	1.542	0	41.162	95.070	0	0	95.070	136.232	157.780	-13,66		
51 Εμπορεύματα εντός Φ/Γ αυτ/ων	39.620	0	0	39.620	94.980	0	0	94.980	134.600	157.260	-14,41		
53 Λευφορεία	0	46	0	46	0	0	0	0	46	0	-		
54 Αυτοκίνητα εισαγωγών-εξαγωγών	0	1.086	0	1.086	0	0	0	0	1.086	0	-		
61 Ασυνδέσιμα οδικά	0	71	0	71	90	0	0	90	161	0	-		
62 Τεμαχικά και βιομηχανικά οχήματα	0	339	0	339	0	0	0	0	339	520	-34,81		
90 ΤΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	1.258	574.182	124.847	700.287	4.496	178.259	281.499	464.254	1.164.541	1.223.780	-4,84		
91 Δασικά προϊόντα	0	8.664	0	8.664	0	0	81	81	8.745	15.277	-42,76		
92 Προϊόντα σιδήρου και χάλυβα	0	485.894	111.756	597.650	646	158.522	266.381	425.549	1.023.199	1.032.845	-0,93		
99 Άλλα γενικά φορτία	1.258	79.624	13.091	93.973	3.850	19.737	15.037	38.624	132.597	175.658	-24,51		
Συνολικό φορτίο (εκτός Ε/Κ)	226.125	1.624.130	382.377	2.232.632	976.770	393.389	372.678	1.742.837	3.975.469	3.683.561	7,92		
Συνολ.φορτία (εκτός Ε/Κ και ΕΙ/ΟΙ)	186.505	1.624.130	382.377	2.193.012	881.790	393.389	372.678	1.647.857	3.840.869	3.526.301	8,92		

Σημείωση: Στις ανωγραφούμενες ποσότητες βάρους ΔΕΝ περιλαμβάνεται το βάρος εμπορευματοκιβωτίων (απόβρο).

14 ανάλυση εμπορ 01-12-2005

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2005

Ανάλυση θάλασσης δακτινήσης εμπορευμάτων περιοχής ΟΑΘ σύμφωνα με την οδγήγία της ΕΕ

Έτος Περίοδος	2006										2005		
	Εκφορτώσεις					Φόρτωση					Γενικό Σύνολο	Ιαν.-Δεκέμβριος Σύνολο	Διαφορά %
	Εσωτερικού	Εξωτερικού	Transit	Σύνολο	Εσωτερικού	Εξωτερικού	Transit	Σύνολο					
A1 ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ (σε τόνους)	184.263	2.708.042	1.216.466	4.108.771	911.680	1.330.085	393.161	2.634.926	6.743.697	6.892.413	-2,16		
10 ΥΓΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΧΥΜΑ	1.183	5.814	17.294	24.291	2.820	0	0	2.820	27.111	32.059	-15,43		
13 Προϊόντα πετρελαίου	0	4.797	1.257	6.054	0	0	0	0	6.054	12.785	-52,65		
19 Άλλα υγρά εμπορεύματα χύμα	1.183	1.017	16.037	18.237	2.820	0	0	2.820	21.057	19.274	9,25		
20 ΕΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΧΥΜΑ	160.827	956.185	511.627	1.628.639	860.995	232.624	53.278	1.146.897	2.775.536	2.642.637	5,03		
21 Μεταλλεύματα & scrap	10.511	83.394	359.755	453.660	273.386	25.083	48.267	346.736	800.396	580.918	37,78		
22 Άνθρακας	11.266	290.877	130.246	432.389	253.400	0	0	253.400	685.789	457.965	49,75		
23 Έσοργικά προϊόντα	0	149.810	0	149.810	9.334	129.111	0	138.435	288.245	250.695	14,98		
29 Άλλα ξηρά εμπορεύματα χύμα	139.050	432.104	21.626	592.780	324.885	78.430	5.011	408.326	1.001.106	1.353.059	-26,01		
30 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ	0	1.199.047	507.098	1.706.145	0	928.405	146.383	1.074.788	2.780.933	2.916.944	-4,66		
31 20' ποδών	0	656.055	213.690	869.745	0	580.965	68.175	649.140	1.518.885	1.561.920	-2,76		
32 40' ποδών	0	542.992	293.408	836.400	0	347.440	78.208	425.648	1.262.048	1.355.024	-6,86		
50 RO-RO	20.540	0	0	20.540	46.240	0	0	46.240	66.780	136.232	-50,98		
51 Εμπορεύματα εντός Φ/Γ αυτών	20.540	0	0	20.540	46.240	0	0	46.240	66.780	134.600	-50,39		
53 Δεσφορεία	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	-		
54 Αυτοκίνητα εισαγώντων-εξισγώντων	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.086	-		
61 Ασυπόδευτα οδικά	0	0	0	0	0	0	0	0	0	161	-		
62 Έσοργικά και βιομηχανικά οχήματα	0	0	0	0	0	0	0	0	0	339	-		
90 ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	1.713	546.996	180.447	729.156	1.625	169.056	193.500	364.181	1.093.337	1.164.541	-6,11		
91 Δασικά προϊόντα	0	5.382	0	5.382	0	0	323	323	5.705	8.745	-34,76		
92 Προϊόντα σιδήρου και χάλυβα	0	469.908	164.208	634.116	1.268	138.733	185.130	325.131	959.247	1.023.199	-6,25		
99 Άλλα γενικά φορτία	1.713	71.706	16.239	89.658	357	30.323	8.047	38.727	128.385	132.597	-3,18		
Συνολικά φορτία (εκτός Ε/Κ)	184.263	1.508.995	709.368	2.402.626	911.680	401.680	246.778	1.560.138	3.962.764	3.975.469	-0,32		
Συνολικά φορτία (εκτός Ε/Κ και ΕΥ/ΟΙ)	163.723	1.508.995	709.368	2.382.086	865.440	401.680	246.778	1.513.898	3.895.984	3.840.869	1,43		

Σημείωση: Στις αναγραφόμενες ποσότητες βάρους ΔΕΝ περιλαμβάνεται το βάρος εμπορευματοκιβωτίων (σαφίρα).

Λά αναίσηση ειατορ 01-12.2006

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2006

Ανάλυση θalάσσιας δικινητήρις εμπορευμάτων περιοχής ΟΛΘ σύμφωνα με την οδήγία της ΕΕ

Έτος Περίοδος	2007										2006		
	Εκφόρτωση					Φόρτωση					Γενικό Σύνολο	Ιση-Δεκέμβριος Σύνολο	Διαφορά %
	Εσωτερική	Εξωτερική	Transit	Σύνολο	Εσωτερική	Εξωτερική	Transit	Σύνολο					
Α1 ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ (σε τόνους)	216.495	3.126.271	2.264.194	5.606.960	1.074.599	1.349.585	435.315	2.859.499	8.466.450	6.743.697	25,55		
10 ΥΓΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΧΥΜΑ	1.822	31.614	9.796	43.232	605	4.577	0	5.182	48.414	27.111	-78,58		
13 Προϊόντα πετρελίου	0	23.045	0	23.045	0	0	0	0	23.045	6.054	280,66		
19 Άλλα υγρά εμπορεύματα χύμα	1.822	8.569	9.796	20.187	605	4.577	0	5.182	25.369	21.057	20,48		
20 ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΧΥΜΑ	183.815	1.011.639	1.195.404	2.390.858	987.917	1.722.900	89.421	1.250.238	3.641.096	2.775.536	31,19		
21 Μεταλλεύματα & scrap	2.298	41.773	913.564	957.635	329.437	13.369	89.421	432.227	1.389.862	800.396	73,65		
22 Άνθρακας	32.883	354.625	227.542	615.050	321.363	0	0	321.363	936.413	685.789	36,55		
23 Τεχνητά προϊόντα	6.093	167.555	7.830	181.478	12.019	54.933	0	66.952	248.430	288.245	-13,81		
29 Άλλα ξηρά εμπορεύματα χύμα	142.541	447.686	46.468	636.695	325.098	104.598	0	429.696	1.066.391	1.001.106	6,52		
30 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ	0	1.528.827	711.472	2.240.299	0	1.020.968	134.803	1.155.771	3.396.070	2.780.933	22,12		
31 20' ποδών	0	877.275	294.720	1.171.995	0	651.240	74.115	725.355	1.897.350	1.518.885	24,92		
32 40' ποδών	0	651.552	416.752	1.068.304	0	369.728	60.688	430.416	1.498.720	1.262.048	18,75		
50 RO-RO	30.690	0	0	30.690	83.380	0	0	83.380	114.070	66.780	70,81		
51 Εμπορεύματα εντός Φ/Γ αυτών	30.690	0	0	30.690	83.380	0	0	83.380	114.070	66.780	70,81		
90 ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	168	554.191	347.522	901.881	2.697	151.140	211.091	364.928	1.266.809	1.093.337	15,87		
91 Δασικά προϊόντα	0	20.415	0	20.415	0	0	113	113	20.528	5.705	259,82		
92 Προϊόντα αιδήρου και χάλυβα	0	447.098	337.182	784.280	1.931	135.032	201.790	338.753	1.123.033	959.247	17,07		
99 Άλλα γενικά φορτία	168	86.678	10.340	97.186	766	16.108	9.188	26.062	123.248	128.585	-4,00		
Συμβατικά φορτία (εκτός Ε/Κ)	216.495	1.597.444	1.552.722	3.366.661	1.074.599	328.617	300.512	1.703.728	5.070.389	3.962.764	27,95		
Συμβατικά φορτία (εκτός Ε/Κ και ΕΓ/ΟΙ)	185.805	1.597.444	1.552.722	3.335.971	991.219	328.617	300.512	1.620.348	4.956.319	3.895.984	27,22		

Σημείωση: Στις αναγραφόμενες ποσότητες βάρους ΔΕΝ περιλαμβάνεται το βάρος εμπορευματοκιβωτίων (απόβρος).

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2007

Έτος Περίοδος	2008										2007		
	Ισοζύγιο-Δεκέμβριος					Φόρτωση					Ισολόγιο Σύνολο	Ισο-Δεκέμβριος Σύνολο	Διαφορά %
	Εισπρακτικό	Εκφόρτωση Εξοπλιστικού	Transit	Σύνολο	Εισπρακτικό	Εξοπλιστικό	Transit	Σύνολο	Σύνολο				
Α1 ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ (σε τόνοι)	234.372	2.313.387	1.557.835	4.105.594	1.092.102	1.074.856	319.378	2.486.336	6.591.930	8.466.459	-22,14		
10 ΥΓΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΧΥΜΑ	6.870	36.650	6.695	50.215	0	542	0	542	50.757	48.414	-4,84		
13 Προϊόντα πετρελαίου	5.036	26.592	0	31.628	0	0	0	0	31.628	23.045	37,24		
19 Άλλα υγρά εμπορεύματα χύμα	1.834	10.058	6.695	18.587	0	542	0	542	19.129	25.369	-24,60		
20 ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΧΥΜΑ	195.307	881.147	1.027.147	2.103.601	1.006.010	222.986	116.694	1.345.690	3.449.291	3.641.096	-5,27		
21 Μεταλλεύματα & scrap	5.553	14.022	756.598	776.173	335.422	14.726	116.694	466.842	1.243.015	1.389.862	-10,57		
22 Άνθρακας	16.332	297.106	216.385	529.823	193.217	0	0	193.217	723.040	936.413	-22,79		
23 Τροφικά προϊόντα	2.162	131.028	3.075	136.265	12.553	143.071	0	155.624	291.889	248.430	17,49		
29 Άλλα ξηρά εμπορεύματα χύμα	171.260	438.991	51.089	661.340	464.818	65.189	0	530.007	1.191.347	1.066.391	11,72		
30 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ	1.245	942.763	295.454	1.239.462	1.245	735.244	59.275	795.764	2.035.226	3.396.070	-40,07		
31 20' ποδών	1.245	532.635	128.430	662.310	1.245	468.540	39.435	509.220	1.171.530	1.897.350	-38,25		
32 40' ποδών	0	410.128	167.024	577.152	0	266.704	19.840	286.544	863.696	1.498.720	-42,37		
50 RO-RO	28.120	0	0	28.120	82.940	0	0	82.940	111.060	114.070	-2,64		
51 Εμπορεύματα εντός ΦΥΤ αυτών	28.120	0	0	28.120	82.940	0	0	82.940	111.060	114,070	-2,64		
90 ΤΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	2.830	452.827	228.539	684.196	1.907	116.084	143.409	261.400	945.596	1.266.809	-25,36		
91 Δασικά προϊόντα	0	8.226	0	8.226	0	0	23	23	8.249	20,528	-59,82		
92 Προϊόντα σιδήρου και χάλυβα	0	361.211	220.939	582.150	0	88.433	140.108	228.541	810.691	1.123,033	-27,81		
99 Άλλα γενικά φορτία	2.830	83.390	7.600	93.820	1.907	27.651	3.278	32.836	126.656	123,248	2,77		
Συμβατικό φορτίο (εκτός Ε/Κ)	233.127	1.370.624	1.262.381	2.866.132	1.090.857	339.612	260.103	1.690.572	4.556.704	5.070.389	-10,13		
Συμβατικό φορτίο (εκτός Ε/Κ και ΕΥΦΟΙ)	205.007	1.370.624	1.262.381	2.838.012	1.007.917	339.612	260.103	1.607.632	4.445.644	4.956.319	-10,30		

Σημείωση: Σης ανεπισημασμένες ποσότητες βάρους ΔΕΝ περιλαμβάνεται το βάρος εμπορευματοκιβωτίων (απόβρο).

14 αναίτηση εμπορ 01-12.08

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2008

ΑΡΘΡΑ

Lloyd's Register: Ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου ξηρού χύδην φορτίου τα επόμενα 5 χρόνια



Μια νέα έκθεση, που δημοσιεύθηκε από την Lloyd's Register - Fairplay Research, προβλέπει ότι ο παγκόσμιος στόλος ξηρού χύδην φορτίου θα συνεχίσει να αναπτύσσεται δυναμικά τα επόμενα πέντε χρόνια, χάρη στη αυξημένη ζήτηση για σιδηρομεταλλεύματα και μεταλλουργικό λιθάνθρακα από την αγορά της Κίνας για την παραγωγή χάλυβα.

Η μηνιαία πρόβλεψη της αγοράς ναυπηγήσεων για το μήνα Σεπτέμβριο εξετάζει τους τομείς του ξηρού χύδην φορτίου και γενικότερα του φορτίου που μεταφέρεται με πλοία. Παρέχει μια επισκόπηση της ζήτησης του παγκόσμιου επιχειρηματικού περιβάλλοντος για τις θαλάσσιες μεταφορές φορτίων, των συνθηκών της αγοράς και της χρήσης των δυνατοτήτων χωρητικότητας των συγκεκριμένων τύπων πλοίων και παρουσιάζει μια λεπτομερή πενταετή πρόβλεψη για τον κλάδο της ναυπήγησης, περιλαμβάνοντας στοιχεία για νέες παραγγελίες, παραδόσεις και διαλύσεις πλοίων.

Στην έκθεση εκτιμάται ότι ο στόλος μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, που ήδη αποτελείται από 7.839 πλοία με συνολική χωρητικότητα 432 εκατ. deadweight τόνων (dwt), θα αυξηθεί κατά μέσο όρο 9,5% μέχρι το τέλος του 2013, πάνω από το 6,5% που ήταν ο ετήσιος μέσος όρος ανάπτυξης τα προηγούμενα πέντε χρόνια. Ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος τομέας θα είναι τα πλοία πολύ μεγάλης χωρητικότητας άνω των 200.000 dwt, που θα παρουσιάσουν αύξηση 16,8% ετησίως. Οι παραδόσεις νέων πλοίων για χύδην φορτίο μέχρι το τέλος του 2013 θα φτάσουν σε χωρητικότητα τα 318 εκατ. dwt, με αύξηση της τάξης του 150% σε σχέση με τα προηγούμενα πέντε χρόνια.

Αυτό θα αντισταθμιστεί από μια αύξηση στα πλοία προς ακρήστευση καθώς 76 εκατ. dwt χωρητικότητας θα απομακρυνθούν από το στόλο. Οι παραγγελίες για κατασκευή νέων πλοίων χύδην φορτίου στα ναυπηγεία θα μειωθούν, καθώς ο μεγάλος αριθμός πλοίων που παραγγέλθηκαν κατά τη διάρκεια της ραγδαίας ανάπτυξης του 2007 και 2008 παραδίδονται στους στόλους. Η πρόβλεψη συμβολαίων για τα έτη 2009-2013 παραμένει στα 139 εκατ. dwt, χαμηλότερη δηλαδή από τα τελευταία πέντε χρόνια, αλλά παρόλ' αυτά ένα αξιοσημείωτο μέγεθος χάρη στις αναμενόμενες παραγγελίες για νέο τονάζ που θα υπάρξει λόγω του ενδιαφέροντος Κινέζων και Ιαπώνων.

Μοχλός ανάπτυξης η κινέζικη αγορά παραγωγής χάλυβα

Το συνεχιζόμενο κύμα των κινέζικων εισαγωγών σιδηρομεταλλευμάτων και άνθρακα θα είναι η βασική μηχανή ανάπτυξης για τον παγκόσμιο στόλο χύδην φορτίου, αντισταθμίζοντας την πτώση των εξαγωγών σιτηρών και αγροτικών προϊόντων και γενικά των μικρού όγκου φορτίων χύδην προϊόντων, σύμφωνα με την έκθεση.

«Η παραγωγή χάλυβα προϋποθέτει για τις επιχειρήσεις σχεδόν τους μισούς μεταφορείς χύδην φορτίου παγκοσμίως και η Κίνα τώρα παράγει σχεδόν το 50% του παγκόσμιου χάλυβα», παρατηρεί ο Niklas Bengtsson, ένας από τους συγγραφείς της έκθεσης. «Οι εισαγωγές στην Κίνα προϊόντων ενέργειας ή μη για την προμήθεια της βιομηχανίας της με υλικά για την παραγωγή εγχώριων προϊόντων και επενδύσεων σε υποδομές έδωσε το έναυσμα για ένα κύμα ζήτησης για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου με μεγάλο τονάζ», προσθέτει.

Ρυθμός ανάπτυξης των πλοίων γενικού cargo

Η καμπύλη ανάπτυξης γενικά για τα πλοία cargo θα είναι περισσότερο αμετάβλητη, σύμφωνα με την έκθεση. Τον Αύγουστο του 2009, γενικά ο στόλος cargo αποτελείτο από 17.137 πλοία με συνολική χωρητικότητα 81 εκατ. dwt και προβλέπεται να σημειώσει αύξηση της τάξης του 2,5% ετησίως μέχρι το 2013. Υπάρχει ακόμα ένας μεγάλος αριθμός από νέα πλοία που πρόκειται να παραδοθούν – κατάλοιπο της "έκρηξης" των παραγγελιών του 2007 και του 2008 – ωστόσο λόγω ακρήστευσης θα απομακρυνθούν 12,7 εκατ. dwt από τη χωρητικότητα στόλου έως το 2013 και οι νέες παραγγελίες θα πέσουν απότομα κατά 63% καθώς η ζήτηση αμβλύνεται. Η έκθεση επίσης σημειώνει ότι η αγορά των ειδικών πλοίων ψυχρού φορτίου θα συνεχίσει να παρακάμζει, με μόνο έναν πολύ μικρό αριθμό πλοίων να βρίσκονται σε παραγγελία.

Δεδομένου της κυριαρχίας της Κίνας στη βιομηχανία χάλυβα, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι η Κίνα διατηρεί την πρώτη θέση στην κατασκευή πλοίων για τους τομείς ξηρού χύδην φορτίου και cargo γενικότερα. Το μερίδιο της Κίνας στο κλείσιμο παραγγελιών μέχρι το 2013 ανέρχεται στο 50%, ενώ η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα ακολουθούν στη δεύτερη και τρίτη θέση αντίστοιχα. Στην έκθεση σημειώνεται ότι οι παραδόσεις πλοίων χύδην φορτίου και γενικού cargo από τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία έχουν ούτε λίγο ούτε πολύ εξαφανιστεί τα τελευταία 30 χρόνια καθώς και ότι δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι η τάση αυτή θα αντιστραφεί.

<http://www.supply-chain.gr/articles.php?artic=1768>

ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ

- Absolute advantage theory** = Θεωρία του απόλυτου πλεονεκτήματος
- Break bulk cargo** = Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο
- Bulk cargo** = Χύδην φορτίο
- Bulk carriers** = Πλοία που μεταφέρουν χύδην φορτία
- Business cycle or economic cycle** = Επιχειρηματικός ή οικονομικός κύκλος
- Cluster** = Γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων
- Commercial imbalances** = Εμπορικές δυσαναλογίες
- Container vessels** = Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων
- Containerized cargo** = φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο
- Containers** = Εμπορευματοκιβώτια
- Dependent imbalances** = Εξαρτώμενες δυσαναλογίες
- Derived demand** = Παράγωγος ζήτηση
- Dry bulks** = Ξηρά χύδην φορτία
- D.W.T. (dead weight tones)** = Η μέγιστη χωρητικότητα του πλοίου σε εμπόρευμα συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων, πληρώματος, προμηθειών
- General cargo** = Γενικό φορτίο
- Handymax vessels** = Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων χωρητικότητας 40.000 – 60.000dwt
- Handysize vessels** = Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων χωρητικότητας 10.000 – 40.000dwt
- Heavy-lifts and awkward cargo** = Βαριά και δυσκίνητα φορτία
- Hinterland** = Ενδοχώρα
- Liquid bulks** = Υγρά χύδην φορτία
- Liquid cargo** = Υγρό γενικό φορτίο

Lo – lo (lift on – lift off) = Φόρτωση και εκφόρτωση διατροφικής μονάδας μεταφοράς με τη χρήση ανυψωτικού μηχανήματος

Logistics = Αλυσίδα εφοδιασμού

Loose cargo = Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο

Mercantilism = Εμποριοκρατισμός

Minor bulks = Δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία

Operational imbalances = Λειτουργικές δυσαναλογίες

Panamax vessels = Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων χωρητικότητας 60.000 – 80.000dwt

Palletized cargo = Φορτίο σε παλέτες

Refrigerated cargo = Κατεψυγμένο φορτίο

Ro – ro (roll on – roll off) = Φόρτωση και εκφόρτωση ενός οχήματος , βαγονιού ή διατροφικής μονάδας μεταφοράς εντός ή εκτός ενός πλοίου με τη χρήση των δικών του τροχών ή τροχών που προσαρμόζονται σ'αυτό για το συγκεκριμένο λόγο

Scrap = Παλιοσίδερα

Seaborne trade elasticity = Ελαστικότητα θαλάσσιου εμπορίου

Seaborne trade development cycle = Κύκλος ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου

Shortsea shipping = Ναυτιλία μικρών αποστάσεων

Specialized bulk cargoes = Εξειδικευμένα χύδην ξηρά φορτία

Structural imbalances = Δομικές δυσαναλογίες

Supply chain = Εφοδιαστική αλυσίδα

Tankers = Δεξαμενόπλοια

Tweendeckers = Πλοία διπλού καταστρώματος για μεταφορά γενικού φορτίου