

Το Πλαίσιο Λειτουργίας των Λιμένων της Ευρώπης και η περίπτωση του λιμένα Ρότερνταμ και Αμβούργου

του

Αναστάσιου Χατζηπαζαρη

Μεταπτυχιακός Φοιτητής στο πρόγραμμα του (MSc in Shipping Management) στο Πανεπιστήμιο του Canterbury Christ Church University/ Canterbury, Email: tasoshatz1997@gmail.com,

Περίληψη: Στην ακόλουθη έρευνα αποτυπώνεται το πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων της Ευρώπης, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στην πολιτική που εφαρμόζει η Ε.Ε. σε σχέση με αυτό, αναλύοντας στην συνέχεια το μοντέλο οργάνωσης ενός μεσογειακού λιμένα επεξηγώντας τα ιεραρχικά επίπεδα που υπάρχουν σε αυτό ώστε να αποδοθεί μία καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη ανάλυση.

Αρχικά γίνεται μία αναφορά στην μεγάλη σημασία των λιμένων για την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και την ιδιαιτερότητα του νέου περιβάλλοντος το οποίο δραστηριοποιούνται, δίνοντας μετέπειτα το θεωρητικό υπόβαθρο του πλαισίου λειτουργίας των λιμένων της Ευρώπης και της πολιτικής της Ε.Ε. σε σχέση με αυτό επικεντρώνοντας την έρευνα σε δύο κράτη μέλη (Ολλανδία και Αμβούργο) αναλύοντας το μοντέλο οργάνωσης και στρατηγική 2 λιμένων αυτών. Τέλος αφού γίνεται η παρουσίαση του μοντέλου οργάνωσης και η διοικητική διάρθρωση ενός Μεσογειακού Λιμένα καταλήγουμε σε κάποια βασικά συμπεράσματα.

Λέξεις Κλειδιά: Ευρωπαϊκή Πολιτική Λιμένων, Ανταγωνισμός μεταξύ λιμένων, Στρατηγικές λιμένων Ρότερνταμ και Αμβούργου, Ιεραρχικά επίπεδα Μάνατζμεντ

1.1 Η σημασία των λιμένων στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα.

Από την αρχαιότητα έως την σύγχρονη εποχή που διανύουμε, το εμπόριο διά θαλάσσης υπήρξε αναμφισβήτητα εξαιρετικά σημαντικό για την εξέλιξη της ίδιας της ανθρωπότητας, αφού μέσω αυτής επιτυγχάνεται η μεταφορά τεράστιων ποσοτήτων εμπορευμάτων που είναι αναγκαία για αυτήν αλλά και την ανάπτυξη των οικονομιών οποιοδήποτε κράτους, αφού όπως είναι ευρέως γνωστό 85% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω της θάλασσας, ενώ για την Ευρώπη όπου και θα επικεντρωθεί αυτή η έρευνα, το ποσοστό αγγίζει το 90% του συνολικού εμπορίου σε αυτήν. Εξίσου κρίσιμο για την αποτελεσματική λειτουργία και διατήρηση αυτής της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας, υπήρξε η μεγάλη συμβολή των λιμένων ανά τον κόσμο, όπου δίχως την ανάπτυξη και λειτουργία αυτών, δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί τίποτα από τα παραπάνω.

Ειδικότερα οι λιμένες αποτελούν τμήμα του κύριου άξονα που διακινείται σχεδόν ολόκληρο το παγκόσμιο εμπόριο και ο ρόλος τους έχει εξελιχτεί αφού πλέον

αποτελούν οικονομικούς οργανισμούς και αντιμετωπίζονται σαν αυτούς, επιφέροντας αρκετά οφέλη τόσο από τις θέσεις εργασίας που δημιουργούνται όσο και από την βελτίωση του εμπορίου διεθνώς και τοπικά. (Zuidwijk, 2018)

1.2 Το νέο περιβάλλον των λιμένων και η ανάγκη ύπαρξης κεφαλαίων για τον εκσυγχρονισμό τους.

Με την πάροδο του χρόνου δημιουργήθηκε ένα νέο περιβάλλον δραστηριοποίησης των λιμένων όπου στην σημερινή εποχή χαρακτηρίζεται ως αρκετά ανταγωνιστικό με μία μεγάλη δυναμικότητα, λόγω κάποιων παραγόντων που οδήγησαν σε αυτήν την νέα πραγματικότητα, επιφέροντας σημαντικές αλλαγές στην δομή αυτών.

Αρχικά το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης των αγορών και γενικότερα η μεγάλη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, με την τεράστια ζήτηση προϊόντων όπως από διάφορες Ασιατικές χώρες (κυρίως την Κίνα) προς τον υπόλοιπο κόσμο (Ευρώπη και Βόρεια Αμερική) καθώς και μεταξύ τους, σε συνδυασμό τόσο με τις σύγχρονες ανάγκες των καταναλωτών όσο και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών (χερσαίων, οδικών, θαλάσσιων) είχαν ως αποτέλεσμα να γίνουν μεγάλες επενδύσεις στις υποδομές και ανωδομές των λιμένων. Παράλληλα σημειώθηκαν αλλαγές λόγω των ραγδαίων εξελίξεων στην τεχνολογία, όπως τα διάφορα πληροφοριακά συστήματα (Logistics) και φυσικά οι τεχνολογικές μεταβολές στα ίδια τα πλοία όπως το μέγεθος αυτών με στόχο την πραγματοποίηση λιγότερων δρομολογίων μεταφέροντας περισσότερα φορτία καθώς και την εξειδίκευση σε συγκεκριμένες αγορές, ώστε μέσω όλων αυτών να είναι ικανά να δέχονται σύγχρονα πλοία και νέα προϊόντα.

Όλα τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα οι λιμένες να αποτελούν πλέον σύνθετες επιχειρήσεις με αρκετά εξειδικευμένους τρόπους λειτουργίας, κρίνοντας απαραίτητο για την συνεχή εξέλιξη τους, την εύρεση αρκετών κεφαλαίων, με σκοπό να δημιουργήσουν τις κατάλληλες συνθήκες ώστε να παρέχουν υψηλή ποιότητα υπηρεσιών σε συνδυασμό με ένα ελκυστικό πακέτο (εξοικονόμηση κόστους, ταχύτητα μεταφοράς, ασφάλεια των φορτίων) ανταποκρινόμενα στις απαιτήσεις του εμπορίου. (Song & Panayides, 2015)

2.1 Το πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων της Ευρώπης και η στροφή προς τους ιδιώτες.

Πρωτίστως είναι απαραίτητο να αναφερθεί πως τα παλαιότερα χρόνια υπήρξαν διαφορές σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο και την πολιτική διαχείρισης ανάμεσα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως και λιμένων εντός της ίδιας χώρας. Στην πραγματικότητα οι διαφορές αυτές δεν επηρέαζαν την γενικότερη διαχείριση τους, ενώ πλέον λόγω της ύπαρξης του μεγάλου ανταγωνισμού όπου αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα για το περιβάλλον των λιμένων, γίνεται μία προσπάθεια ώστε να αξιοποιούνται οι καλύτερες δυνατές πρακτικές ώστε να μην εμφανίζονται διαφορές μεταξύ των λιμένων.

Στην τωρινή εποχή αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι η διαφορά που εμφανίζεται ανάμεσα στους Λιμένες, όπου στο πλαίσιο λειτουργίας τους επικρατεί η έννοια των λιμενικών δραστηριοτήτων ως δημόσιες υπηρεσίες και τους Λιμένες όπου στο πλαίσιο λειτουργίας τους υπερισχύει ο εμπορικός χαρακτήρας των δραστηριοτήτων τους. Ειδικότερα στην πρώτη περίπτωση το κράτος έχει τον βασικό ρόλο για την σωστή ρύθμιση και άμεση διαχείριση των δραστηριοτήτων του λιμένα που συνδέονται κυρίως με την διακίνηση των εμπορευμάτων, ενώ αντίθετα στο δεύτερο μοντέλο η παρέμβαση του Κράτους μέσω των διάφορων οργάνων όπως (οι τοπικές λιμενικές αρχές ή η διοίκηση λιμένα) είναι περιορισμένη μόνο σε θέματα που αφορούν τις χερσαίες δραστηριότητες και ζητήματα γενικού ενδιαφέροντος π.χ.(ασφάλεια των λιμένων κ.α.).

Αξιοσημείωτο αποτελεί το γεγονός πως λόγω των διαφορών που υπάρχουν στα χαρακτηριστικά και το μέγεθος διοίκησης των λιμένων δεν υπάρχει σταθερό ποσοστό συμμετοχής του (Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα), ενώ πρέπει να τονιστεί πως το δεύτερο μοντέλο φαίνεται να προτιμάται πολύ περισσότερο από την πλειοψηφία των σύγχρονων λιμανιών της Ευρώπης, αφού είναι ζωτικής σημασίας η εύρεση αρκετών κεφαλαίων για την ανάπτυξη τους, κάτι το οποίο επιτυγχάνεται ευκολότερα όταν υπάρχουν συνεργασίες με ιδιώτες. (Χλωμούδης, 2011)

2.2 Η πολιτική της Ε.Ε. σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση λόγω της ιδιαιτερότητας και ποικιλομορφίας των λιμένων της, οι παρεμβάσεις τις οποίες αυτή κάνει είναι ειδικά σχεδιασμένες ώστε να μην επιβάλουν πολιτικές που θα προκαλέσουν την ομοιομορφία στον τρόπο οργάνωσης αυτών, κάτι το οποίο θα επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα των λιμένων. Αντιθέτως παρεμβαίνει μόνο σε θέματα που αφορούν την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών από όλα τα λιμάνια της, δημιουργώντας έναν υγιή ανταγωνισμό με σκοπό να επωφελούνται όσο το δυνατόν περισσότερο οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέλος εμπλέκεται, δηλαδή τόσο οι αρχές όσο και οι ίδιοι καταναλωτές με (μείωση του κόστους). Πιο συγκεκριμένα αυτό που αποσκοπεί η Ε.Ε. είναι η εξάλειψη της γραφειοκρατίας και των καθυστερήσεων στις συνδιαλλαγές που

πραγματοποιούνται μεταξύ των λιμένων της, όπου κάτι τέτοιο επιτυγχάνεται μέσω της απλοστεύσης των διαδικασιών που απαιτούνται. Καθώς η Ε.Ε. προσπαθεί να δημιουργήσει το (Δυτικό Ευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών) ώστε να υπάρχουν ευνοϊκές συνθήκες για την διεκπεραίωση του εμπορίου, εξασφαλίζοντας έτσι την σύνδεση μεταξύ των μελών της και άλλων οικονομικών κέντρων, αυτό το οποίο πρότείνει, είναι η δημιουργία ενός κλίματος ανταγωνισμού λειτουργώντας έτσι σαν ένας κινητήριος μοχλός για την συνεχή βελτίωση των λιμένων της θεσπίζοντας κάποιους κανόνες .

Οι βασικοί κανόνες τους οποίους θέσπισε για να συμβεί αυτό, είναι πρώτον να υπάρχει σεβασμός στις τοπικές ιδιαιτερότητες του Ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος (προσεκτικές παρεμβάσεις), δεύτερον να επιτρέπεται η πρόσβαση σε οποιονδήποτε οργανισμό ιδιωτικού ή δημόσιου τομέα δίχως διακρίσεις με ίσες ευκαιρίες χωρίς να υπάρχει όριο στον αριθμό συμμετοχών αυτών ενώ αναφέρεται πως η λιμενική επιχείρηση δικαιούται να απασχολεί δικό της προσωπικό. Επιπρόσθετα οι χρήστες που υπάρχουν σε έναν λιμένα μπορούν να αναλάβουν περισσότερες από μία λιμενική υπηρεσία π.χ. (φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση) και σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του διαχειριστή του λιμένα και τον πάροχο των λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να επιλυθεί μέσω κατάλληλων υπηρεσιών διαιτησίας. (Χλωμούδης, 2011)

2.3 Το μοντέλο οργάνωσης της Ολλανδίας και το λιμάνι του Ρότερνταμ.

Έχοντας επεξηγήσει αναλυτικά την ιδιαιτερότητα λειτουργίας των λιμένων της Ε.Ε. στις προηγούμενες υπό ενότητες, στην συνέχεια θα γίνει αναφορά δύο μελών της, αναλύοντας τα μεγαλύτερα λιμάνια αυτών.

Η πρώτη περίπτωση αφορά το κράτος της Ολλανδίας, όπου όσον αφορά το πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων της, φαίνεται πως έχει επικρατήσει το δεύτερο μοντέλο οργάνωσης στην πλειοψηφία των λιμένων αυτής, αφού συμμετέχει τόσο ο δήμος όσο και οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας το λιμάνι του Ρότερνταμ. Σχετικά με αυτό βρίσκεται στον ποταμό (MAAS) με έκταση περίπου (42 km) και βάθος που φτάνει ακόμη και τα (23 m), αποτελώντας το μεγαλύτερο και πιο εξελιγμένο λιμάνι διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη, με συνολικό αριθμό (14.349.446 TEU) το 2020 με πλήρως αυτοματοποιημένες διαδικασίες και πληροφοριακά συστήματα (IT) όντας ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου, όπου διακινούνται σε αυτό ποικίλα φορτία (χύδην υγρό-ξηρό, εμπορευματοκιβώτια κ.α.) κατέχοντας 12 τερματικούς σταθμούς. Συγκεκριμένα στο λιμάνι του Ρότερνταμ, η λιμενική αρχή ανήκει στον δήμο (τοπική αυτοδιοίκηση) και είναι υπεύθυνη για την βελτίωση και εξέλιξη της υποδομής του, την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και την προώθηση των υπηρεσιών που προσφέρονται μέσω του ειδικού συμβουλίου προώθησης, το οποίο διαθέτει.

Αντιθέτως η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα είναι αρκετά μεγαλύτερη, καθώς οι δραστηριότητες τις οποίες συμμετέχει, έχουν να κάνουν με την ανάπτυξη

της ανωδομής του και τις εμπορικές δραστηριότητες του λιμένα. Αναλυτικότερα πραγματοποιούνται μακροχρόνιες συνεργασίες που αφορούν την εκμίσθωση της λιμενικής ζώνης όπως (προβλήτες, βιομηχανικούς χώρους) αλλά επίσης έχουν παραχωρηθεί σε ιδιωτικές εταιρείες, η διακίνηση και αποθήκευση των προϊόντων με δικό τους εξοπλισμό (γερανοί, υπόστεγα κ.α.). Τέλος οι κύριες πηγές εσόδων του αποτελούν τα λιμενικά τέλη αλλά και οι πολυετείς μισθώσεις που πραγματοποιεί με ιδιώτες. (Port Of Rotterdam Authority, 2020)

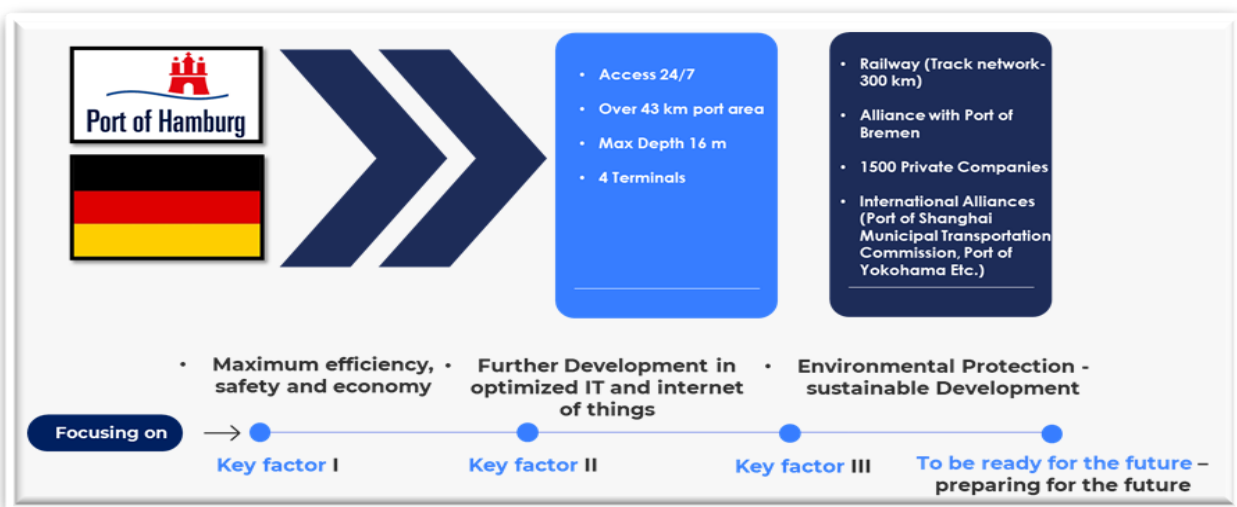
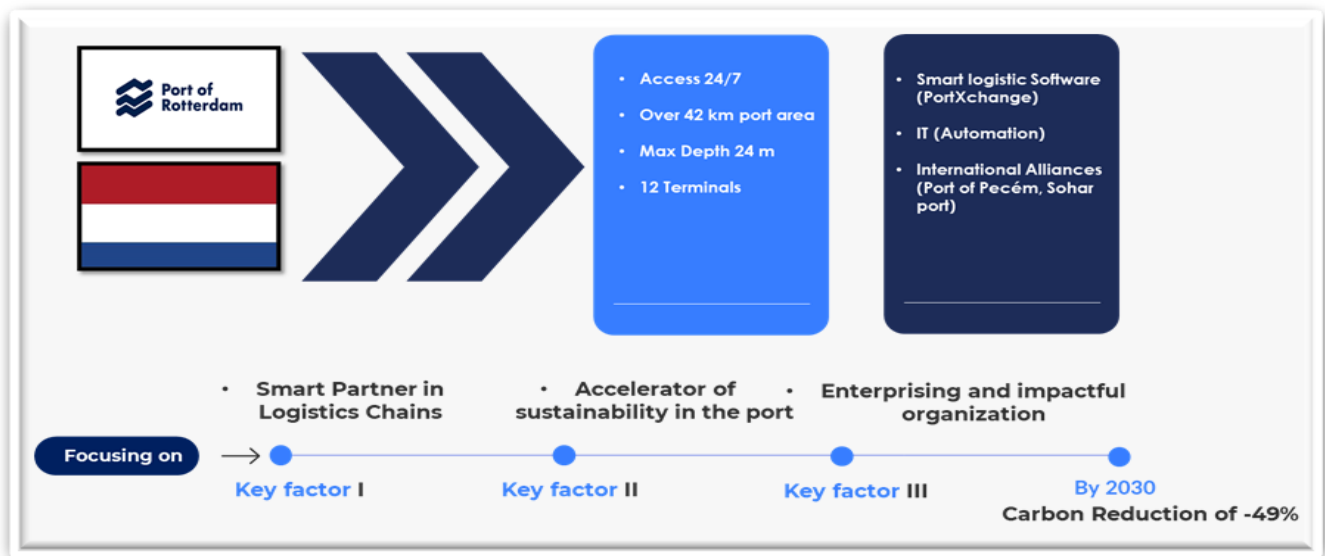
2.4 Το μοντέλο οργάνωσης της Γερμανίας και το λιμάνι του Αμβούργου.

Στην δεύτερη περίπτωση θα αναλυθεί η χώρα της Γερμανίας όπου ακόμη μία φορά οι λιμένες λειτουργούν συνήθως μέσω ενός κοινού εγχειρήματος του Δήμου και των ιδιωτικών επιχειρήσεων, με το σημαντικότερο λιμάνι αυτής το Αμβούργο, να λειτουργεί με βάση αυτόν τον τρόπο.

Αρχικά εκτείνεται σε έκταση (43 km) με μέγιστο βάθος (16,3 m) με κύριο πεδίο δραστηριοποίησης τον τομέα των container με (8.570.000 TEU) το 2020, έχοντας επιτύχει μεγάλες συνεργασίες όπως την Κίνα και την Αμερική, έχοντας επίσης την δυνατότητα να διαχειρίζεται οποιοδήποτε είδος φορτίου λόγω των εγκαταστάσεων του. Κατέχει 4 τερματικούς σταθμούς με αυτοματοποιημένα συστήματα και εξελιγμένες τεχνολογίες (IT) όπου ο ένας από αυτούς (HHLA Containers Terminal Altenwerder) θεωρείται ένας από τους πιο μοντέρνους και εξελιγμένους του είδους του, κάνοντας χρήση 91 αυτοματοποιημένων οχημάτων (AGVs) για την μεταφορά των container από αυτόν, προσφέροντας μία ταχύτατη φορτοεκφόρτωση. Τέλος είναι απαραίτητο να αναφερθεί πως αποτελεί το μεγαλύτερο (Rail Port) της Ευρώπης μεταφέροντας μέσω σιδηρόδρομων εκατομμύρια τόνους φορτίων από και προς αυτό, βελτιώνοντας έτσι ακόμα περισσότερο την εξίσωση των συνδυασμένων μεταφορών που παρατηρείται στον 21ο αιώνα. (Port Of Hamburg Authority, 2020)

Στο εν λόγω λιμάνι ο δήμος είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη της υποδομής ενώ ο ιδιωτικός τομέας κατέχει ένα πολύ μεγάλο μέρος των δραστηριοτήτων του λιμανιού με την κυριότητα των κτιρίων και του εξοπλισμού, με τεράστιους επενδυτές όπως η (Cosco) με την πρόσφατη απόκτηση 35% του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων εκεί το (2021). (Knowler, 2021)

Εικόνα 1: Η τρέχουσα στρατηγική του λιμένα Rotterdam → (Διαμόρφωση Συγγραφέα, 2021)



Εικόνα 2: Η τρέχουσα στρατηγική του λιμένα Hamburg → (Διαμόρφωση Συγγραφέα, 2021)

3.1 Ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά.

Το τελευταίο θέμα το οποίο θα αναλυθεί είναι το μοντέλο οργάνωσης ενός Μεσογειακού λιμένα, όπου από το 2000 και μετέπειτα παρατηρήθηκαν αλλαγές στην οργάνωση και διοίκηση των λιμένων στην Μεσόγειο, με ένα από αυτά να αποτελεί ο λιμένας του Πειραιά, όπου το 1930 ιδρύθηκε ο Ο.Λ.Π. και το 1999 μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία. Έπειτα το 2002 παραχωρήθηκε σε αυτόν από το Ελληνικό Δημόσιο το δικαίωμα εκμετάλλευσης της λιμενικής ζώνης για 40 χρόνια ενώ το 2003 εισήχθη στο χρηματιστήριο Αθηνών όπου το 2008 επισύναψε συμφωνία με την εταιρεία COSCO Pacific, χορηγώντας σε αυτήν το δικαίωμα λιμενικής λειτουργίας (αγορά 25,5% των μετοχών) στις προβλήτες II και III δίνοντας (50 εκατ. ευρώ) στο Ελληνικό κράτος. Έπειτα το 2016 πραγματοποιήθηκε σύμβαση αγοροπωλησίας με την COSCO για την μεταβίβαση του (67,5%) των μετοχών, με το πρώτο στάδιο της συμφωνίας δίνοντας (280,5 εκατ. ευρώ) για το (51%) ενώ το υπόλοιπο (16%) δόθηκε τον Σεπτέμβριο του 2021. Με αυτήν την παραχώρηση υπολογίζεται πως έχουν ήδη επενδυθεί περίπου (600 εκατ. ευρώ) στις προβλήτες που αναφέρθηκαν, κάνοντας περισσότερο ανταγωνιστικό τον λιμένα.

Το εργατικό δυναμικό του λιμένα ανέρχεται συνολικά σε (1002) υπαλλήλους και ο κύκλος εργασιών του περιέχει 6 επιχειρηματικούς τομείς, όπου οι κυριότεροι από αυτούς είναι οι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων (5.437.477 TEU) το 2020 καθώς και οι τερματικοί σταθμοί κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας (μεγαλύτερο λιμάνι επιβατών στην Ευρώπη) ενώ κατέχει επίσης ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τμήμα δεξαμενών και τερματικό σταθμό αυτοκινήτων. Τέλος άλλες υπηρεσίες που προσφέρει είναι η διακίνηση και αποθήκευση του συμβατικού φορτίου και η εκμίσθωση των χερσαίων εγκαταστάσεων του λιμένα. (Peiraeus Port Authority S. A., 2020)

3.2 Η διοικητική διάρθρωση του Ο.Λ.Π.

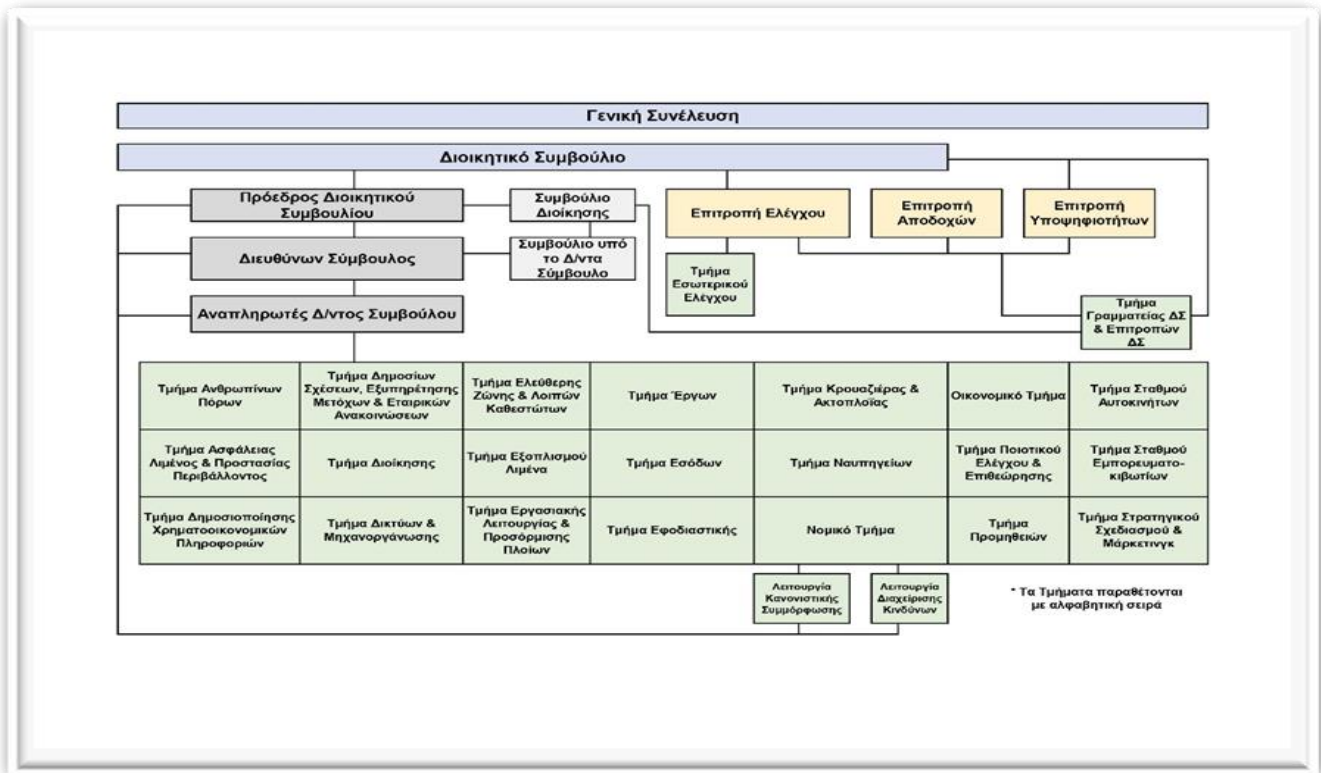
Όπως κάθε επιτυχημένη επιχείρηση έτσι και στον Ο.Λ.Π. υπάρχει ιεραρχία και αρμοδιότητες ανάμεσα στους υπαλλήλους. Σύμφωνα με το παρακάτω οργανόγραμμα το μάνατζμεντ εκτελείται από την ανώτερη διοίκηση, όπου ανώτερο όργανο όλων αποτελεί η Γενική Συνέλευση των μετόχων της εταιρείας όπου αποφασίζει για οποιοδήποτε θέμα που αφορά τον οργανισμό ενώ είναι υπεύθυνοι και για την εκλογή του Διοικητικού Συμβουλίου με την πλειοψηφία αυτών να είναι η (COSCO) όπως είναι λογικό, το οποίο έχει αρκετές αρμοδιότητες, όπως η διαχείριση της εταιρικής περιουσίας, εκπροσώπηση αυτής και λήψη αποφάσεων για οποιοδήποτε θέμα το οποίο αφορά την κερδοφορία και βιωσιμότητα της, πλην αυτών των οποίων υπάγονται στις αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης. Στην συνέχεια ο Πρόεδρος του Δ.Σ. (YU ZENGGANG) συντονίζει και δίνει τις κατευθυντήριες γραμμές στις συνεδριάσεις, ο Διευθύνων Σύμβουλος σε συνεργασία με τον Πρόεδρο εκτελεί έλεγχο για την εφαρμογή των στρατηγικών καθώς και οι Αναπληρωτές Διευθύνοντες Σύμβουλοι αναλαμβάνουν την εποπτεία που τους ανατίθεται από

τους προαναφερθέντες ενώ για την σωστή λειτουργία του Δ.Σ. υπάρχουν σύμφωνα με τον νόμο και οι επιτροπές Ελέγχου, Αποδοχών και Υποψηφίων.

Στο δεύτερο επίπεδο πραγματοποιείται η επιχειρησιακή διοίκηση της εταιρείας δηλαδή ο σχεδιασμός, ο συντονισμός και ο έλεγχος όλων των τμημάτων της επιχείρησης (22 τμήματα) από τον εκάστοτε διευθυντή ή τμηματάρχη, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό την συνεχή λειτουργία αυτών βάσει των οδηγιών που έλαβαν από το επίπεδο μάνατζμεντ. Τέλος το τελευταίο επίπεδο (τακτικό επίπεδο) αφορά το λοιπό εργατικό δυναμικό του λιμένα που εργάζεται στον χώρο του λιμανιού όπως (εργατοτεχνίτες κτλ.).

Εικόνα 3: Οργανόγραμμα της εταιρείας

→ (Peiraeus Port Authority S.A., 2020)



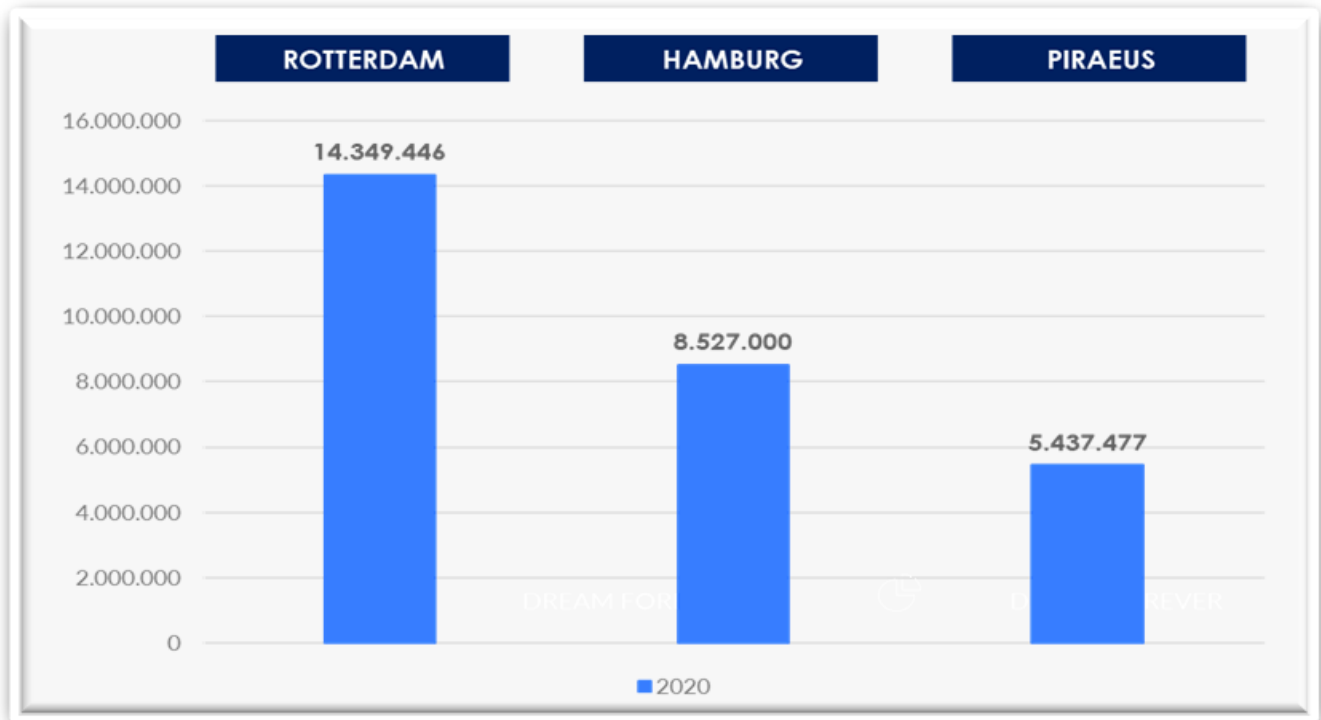
Συμπεράσματα

Μετά την παραπάνω ανάλυση που έγινε για την σπουδαιότητα των λιμένων στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα και τις αλλαγές που επήλθαν στην δομή αυτών λόγω του νέου περιβάλλοντος δραστηριοποίησης τους, με την επικέντρωση της έρευνας κυρίως στο πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων της Ευρώπης καθώς και την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας αυτών, αλλά και την αναφορά που έγινε για την οργάνωση ενός μεσογειακού λιμένα, καταλήγουμε σε κάποια βασικά συμπεράσματα.

Αρχικά λόγω του γεγονότος πως οι λιμένες πλέον αποτελούν πολύπλοκους οικονομικούς οργανισμούς και δραστηριοποιούνται μέσα σε ένα τόσο ανταγωνιστικό περιβάλλον όπου απαιτείται η συνεχής εξέλιξη αυτών, κάτι το οποίο πραγματοποιείται μέσω της εύρεσης αρκετών κεφαλαίων, γίνεται κατανοητό πως στην σύγχρονη εποχή που διανύουμε, η πλειοψηφία των σύγχρονων λιμανιών της Ευρώπης έχει υιοθετήσει το δεύτερο μοντέλο οργάνωσης, όπου σε αυτό υπάρχουν συνεργασίες του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, όπως παρατηρήθηκε και από την ανάλυση των 2 σημαντικότερων λιμένων της Ευρώπης (Ρότερνταμ και Αμβούργου) ενώ πρέπει να τονιστεί πως ακόμη και στα κρατικά λιμενικά μοντέλα φαίνεται να ακολουθείται η ίδια τακτική αφού, όλο και περισσότερες υπηρεσίες απασχόλησης δίνονται στους ιδιώτες ώστε να πραγματοποιηθεί η ανάπτυξη αυτών ταχύτερα. Ακόμα γίνεται εμφανές πως η στάση της Ε.Ε. ως προς τον τρόπο λειτουργίας των λιμένων της, έχει ως στόχο την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών, δημιουργώντας έναν υγιή ανταγωνισμό με σκοπό να επωφεληθούν όλα τα συμβαλλόμενα μέλη που εμπλέκονται.

Τέλος γίνεται αντιληπτό πως ο κλάδος της ναυτιλίας κινείται στην εποχή της ψηφιοποίησης, όπου αυτό διαφαίνεται έντονα και στους κυριότερους λιμένες του κόσμου και της Ευρώπης, δίνοντας μεγάλη σημασία στα πληροφοριακά συστήματα και τις τεχνολογίες IT (αυτοματοποίηση διαδικασιών) αφού μέσω όλων αυτών επιτυγχάνεται η διακίνηση τεράστιων ποσοτήτων φορτίου και καθορίζεται το πόσο ανταγωνιστικοί είναι, όπου αναλογιζόμενοι όλα αυτά που αναφέρθηκαν για τους εν λόγω λιμένες, στο παρακάτω διάγραμμα αποτυπώνονται ξεκάθαρα οι δυνατότητες του κάθε λιμανιού.

Εικόνα 4: Συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων των 3 λιμένων (TEU)→
(Διαμόρφωση Συγγραφέα ,2021)



Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

Χλωμούδης, Κ. (2011), ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, *Κεφάλαιο 5: Λιμάνι-Τερματικά και Διεθνές Περιβάλλον*, Εκδόσεις Παπαζήση, σελ. 320-328.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Geerlings, H., Kuipers, B. and Zuidwijk, R. (2018), PORTS AND NETWORKS, *Chapter 2: Ports and Global Supply Chains*, Editions Taylor & Francis, p. 28-29.

Song, D. & Panayides, P. (2015), MARITIME LOGISTICS : A GUIDE TO CONTEMPORARY SHIPPING AND PORT MANAGEMENT, *Chapter 1: Introduction to maritime logistics*, Editions Kogan page, p. 3-5.

Ξενόγλωσσα Άρθρα

Knowler, G. 2021, JOC, *Cosco Ports grows European footprint with Hamburg terminal stake*, Available at: https://www.joc.com/port-news/cosco-ports-grows-european-footprint-hamburg-terminal-stake_20210921.html (Accessed at 06/12/2021).

Ετήσιες εκθέσεις

Peiraeus Port Authority S. A. , 2020. ANNUAL FINANCIAL REPORT 2020. [online] Available at: <https://www.olp.gr/el/plirofories-ependyton/etisia-deltia/itemlist/category/263-2020#> (Accessed at 07/12/2021)

Port Of Hamburg Authority, 2020. A LOOK BACK – BEHIND THE SCENES. [online] Available at: https://www.hafen-hamburg.de/site/assets/files/453591/en_jahresbericht-2020-rz_englisch.pdf (Accessed at 06/12/2021).

Port Of Rotterdam Authority, 2020. STAYING ON COURSE IN EXCEPTIONAL TIMES. [online] Available at: <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-06/facts-and-figures-port-of-rotterdam.pdf> (Accessed at 04/12/2021).

Παράρτημα

Port Of Peiraeus S.A., Εικόνα 3: Οργανόγραμμα της Εταιρείας, viewed 7 December 2021, <<https://www.olp.gr/el/o-organismos/domi>>