



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ - ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

« ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ »

ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΥΛΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΕΔΟΧΩΡΑ, ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Αλέξανδρος – Πλάτων Κώτσογλου

Αθήνα, Οκτώβριος 2019

Επιβλέπουσα: Δρ. Μαρία Μπουλέ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ - ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

« ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ »

**ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΥΛΗ
ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΕΔΟΧΩΡΑ,
ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΣΤΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ**

Αλέξανδρος – Πλάτων Κώτσογλου

Αθήνα, Οκτώβριος 2019

Επιβλέπουσα: Δρ. Μαρία Μπουλέ

Copyright © ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ –ΠΛΑΤΩΝ ΚΩΤΣΟΓΛΟΥ, 2019.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα. Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / COPYRIGHT

Ο μεταπτυχιακός φοιτητής που εκπόνησε την παρούσα διπλωματική εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων : του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη-εμπορικός, μη-κερδοσκοπικός, αλλά εκπαιδευτικός και ερευνητικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες, κ.λ.π.), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή την γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Αλέξανδρος – Πλάτων Κώτσογλου

Ευχαριστίες

Η τελική διαμόρφωση της εργασίας είναι αποτέλεσμα εκτενούς αναζήτησης και έρευνας, καθώς και προϊόν υποστήριξης και καθοδήγησης συγκεκριμένων ανθρώπων τους οποίους σε αυτό το σημείο νοιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω θερμά.

Αρχικά θα ήθελα να εκφράσω τον σεβασμό και την εκτίμηση μου, καθώς και να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την επιβλέπουσα καθηγήτρια της διπλωματικής μου εργασίας, Δρ. Μαρία Μπουλέ, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε κατά την επιλογή του θέματος, τις πολύτιμες συμβουλές και τις ουσιαστικές παρατηρήσεις για την ολοκλήρωση της εργασίας.

Την μητέρα μου, Μιρέλλα, η οποία με την ηθική και αμέριστη υποστήριξη της σε κάθε βήμα της καριέρας μου, αποτελεί ισχυρό κίνητρο για την επιτυχή ολοκλήρωσή των στόχων μου.

Τον πατέρα μου, Θωμά, ο οποίος μου έμαθε να «βλέπω την στεριά από την θάλασσα» και συνεχίζει, μέσα από ορθολογική αλλά και διαισθητική προσέγγιση να με καθοδηγεί.

Τα αδέρφια μου Κωνσταντίνο - Λέωντα και Φίλιππο - Θωμά που με θαυμασμό και αγάπη με συμπληρώνουν.

Την γιαγιά μου Αθανασία που όσο και αν μεγάλωσα, στα λάθη και στα ζόρια μου η αγκαλιά της ήταν πάντα το απάνεμο λιμάνι μου.

Την Νίκη, η οποία πίστεψε στις δυνατοτητές μου και παρά τις όλες δυσκολίες στάθηκε δίπλα μου

Τον κ. Μπαλτά Μανώλη για την υποστήριξη του στην συλλογή στατιστικών στοιχείων και μεταφορά τεχνογνωσίας στον τομέα των Εμπορευματικών Πάρκων.

Πίνακας Περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	8
Μεθοδολογία έρευνας	14
Διαδικασία συλλογής δεδομένων	16
Δεδομένα και υποθέσεις εργασίας	17
Η έννοια της Προσβασιμότητας στους λιμένες	18
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	21
Οριζόντια Ολοκλήρωση	21
Κάθετη Ολοκλήρωση	24
Τερματικό	26
Ενδοχώρα και Εξοχώρα	27
Η ιστορική εξέλιξη των λιμένων	30
Η ανάπτυξη των λιμένων	37
Η Περιφερειοποίηση των Λιμένων	42
Διάθεση φορτίου στην Ενδοχώρα	43
Περιφερειοποίηση των λιμένων και ολοκλήρωση της εφοδιαστικής αλυσίδας	45
Οι κόμβοι των λιμενικών δικτύων	46
Λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας (inland ports)	47
Ενδοχώρια τερματικά (Inland Terminals)	48
ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	57
Ισχύοντες Ευρωπαϊκοί κανονισμοί για τις μεταφορές	58
Το σύστημα των Διευρωπαϊκών Μεταφορών	59
The Motorways of Sea	60
Η Ελληνική πραγματικότητα	87
Γενικό Επιχειρηματικό & Οικονομικό Περιβάλλον Αναφοράς	87
Διάφοροι Ορισμοί και Έννοιες	92
Ιστορική Αναδρομή στην Ελλάδα	105
Δραστηριότητες Εμπορευματικού Κέντρου	107
Στοιχεία που συνθέτουν ένα Εμπορευματικό Κέντρο	108
Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.	112
Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε.	113
ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ	115
Το εθνικό σύστημα Χερσαίων και Θαλάσσιων μεταφορών	115
Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές μεταφορές	117
Θαλάσσιες μεταφορές	118
Η εφοδιαστική αλυσίδα	121
Ο κλάδος των Logistics στην Ελλάδα	122

Logistics – χερσαίες υπηρεσίες	126
3PL Logistics.....	128
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	129
Κοινωνικό-οικονομικό Περιβάλλον ανάπτυξης Ε.Π Θεσπρωτίας	135
Γεωγραφική Θέση.....	135
Πληθυσμιακή Εξέλιξη	138
Οικονομία	144
ΑΕΠ και Δείκτες Ευημερίας	145
Ζήτηση για χρήση Εφοδιαστικής Αλυσίδας	145
Δυνητική Ζήτηση για χρήση Μεταποίηση και λοιπές δραστηριότητες.....	146
Δυνητική ζήτηση ανάπτυξης Επιχειρηματικού πάρκου	148
Το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας	148
Διακίνηση Φορτίων	151
Διακίνηση Οχημάτων και Επιβατών	154
Εμπορευματικό Κέντρο Θεσπρωτίας.....	157
Εισαγωγή.....	157
Ανάπτυξη Ε.Κ.Θ.....	160
Πλάνο Ανάπτυξης	160
Ιδιοκτησιακό Καθεστώς ΕΠ	161
Διαχείριση Επιχειρηματικού Πάρκου	162
Προϋπολογισμός Έργου.....	163
Χρηματοδότηση του Έργου	163
Εξέλιξη Ανάπτυξης του Ε.Κ.Θ.....	165
Έσοδα.....	166
Έξοδα	167
Κοινωνικές Επιπτώσεις	167
Επιπτώσεις στην Απασχόληση	168
Αναμενόμενες Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις	170
Προσδιορισμός Ωφελειών – Κόστους.....	172
Γενικά Συμπεράσματα	173

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Παγκόσμιοι λιμενικοί Διαχειριστές, Πηγή: Drewry, 2017

Σχήμα 2. Η ενδοχώρα ενός τερματικού μεταφορών (Πηγή: Notteboom J.P, Rodrigue.T)

Σχήμα 3. Η ενδοχώρα και εξωχωρα ενός τερματικού μεταφορών (Πηγή: Notteboom J.P, Rodrigue.T)

Σχήμα 4: Φάσεις Ανάπτυξης Λιμένων, Πηγή: Raïkao και Marlow.(2003)

Σχήμα 5: Η ιστορική εξέλιξη των λιμένων, Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Σχημα 6: Το μοντέλο του anypport κατά Rodrigue et al (2009)

Σχήμα 7: Η εξέλιξη ενός λιμένα, Πηγή: NOTTEBOOM, T. AND J-P RODRIGUE (2005)

Σχήμα 8. Η Αποκέντρωση και η δημιουργία «υπεράκτιων – offshore» τερματικών σταθμών (Πηγή: Notteboom J.P, Rodrigue.T)

Σχήμα 9. Το μοντέλο περιφερειοποίησης του λιμένα (Πηγή: Notteboom J.P, Rodrigue.T)

Σχήμα 10: Ιεραρχία λειτουργικής και προστιθέμενης αξίας Πηγή: Rosso (2009)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Χάρτης που απεικονίζει τους διαδρόμους “Motorways of Sea”. Πηγή European Comission, Mobility and Transport

Εικόνα 2: Διαδικασία χρηματοδότησης Εμπορευματικών Πάρκων, Πηγή : EUROPLATFORMS Corporate presentation 2015

Εικόνα 3:Τα ελληνικά λιμάνια που συνδέουν την Ευρώπη με την Ανατολική Μεσόγειο , Πηγή : EY, 2015

Εικόνα 4: Οδικά δίκτυα μεταφορών στην Ελλάδα, Πηγή : EY, 2015

Εικόνα 5: Αποτύπωση των θέσεων ανάπτυξης Διχωρικού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας (ΔΕΚΘ) Πηγή : Ίδια επεξεργασία

Εικόνα 6: Δ.Ε.Κ.Θ. θέση Γκρίκα Πηγή : Ίδια επεξεργασία

Εικόνα 7: Δ.Ε.Κ.Θ περιοχή ασυνόδευτων Πηγή : Ίδια επεξεργασία

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας1: Καθορισμός γενεών θαλάσσιων λιμένων σύμφωνα με την UNCTAD

Πίνακας 2: Εμβαδόν στεγασμένων χώρων που έχουν στην Ολλανδία, Πηγή ΓΕΒ, ΥΠΟΙΚΑΝ

Πίνακας 3: Χαρακτηριστικά ΕΠ, Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης, ΓΓΒ

Πίνακας 4: Οι υπάρχοντες περιορισμοί και τα αποτελέσματα που διαμορφώνουν τον κλάδο Logistic στο Εγχώριο και κοινοτικό πλαίσιο, Ο κλάδος των 3PL – Επιλογή και Αξιολόγηση , Πηγή : Κικέρη .B,(2012

Πίνακας 5: Μικτό βάρος φορτίων σε τόνους που φορτώθηκαν στους Ελληνικούς λιμένες το 2014, και αφορούν κινήσεις προς το εξωτερικό (εξαγωγές). Πηγή : Ίδια επεξεργασία

Πίνακας 6: Μικτό βάρος φορτίων σε τόνους που εκφορτώθηκαν στους Ελληνικούς λιμένες το 2015, και αφορούν κινήσεις από το εξωτερικό (εισαγωγές). Πηγή : Ίδια επεξεργασία

Πίνακας 7: Μικτό βάρος φορτίων σε τόνους που φορτώθηκαν στους Ελληνικούς λιμένες το 2015, και αφορούν κινήσεις προς το εξωτερικό (εξαγωγές). Πηγή : Ίδια επεξεργασία

Πίνακας 8: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Περιοχής Δ.Ε.Κ.Θ.

Πίνακας 9: Μεταβολή πληθυσμού περιοχής Δ.Ε.Κ.Θ.

Πίνακας 10: Πληθυσμιακοί Δείκτες Περιοχής Μελέτης

Πίνακας 11: Επίπεδο εκπαίδευσης περιοχής μελέτης

Πίνακας 12: Εξέλιξη των ανέργων στην περιοχή μελέτης

Πίνακας 13: Διακίνηση φορτίων Ro - Ro από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας

Πίνακας 14: Συμμετοχή των φορτίων Ro -Ro εξωτερικού στο συνολικό διακινούμενο φορτίο Ro -Ro

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Οι ευκαιρίες ανάπτυξης του μοντέλου των Ε.Κ στην ΕΕ Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015

Διάγραμμα 2: Σχέση μεταξύ της μικτής επιφάνειας των Ε.Κ και του συνολικού ετήσιου όγκου φορτίου σε όλη την ΕΕ-28, Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015

Διάγραμμα 3: Εμπορευματικά Κέντρα interporti στην Ιταλία, Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015

Διάγραμμα 4: Εμπορευματικά Κέντρα Δανία, Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015

Διάγραμμα 5: Εμπορευματικά Κέντρα Γερμανία Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015

Διάγραμμα 6: Εμπορευματικά Κέντρα Ισπανία, Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015

Διάγραμμα 7: Συνολική Κίνηση TEU στους λιμένες της Ολλανδίας κατά έτος, Πηγή: (<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>)

Διάγραμμα 8: Οι 10 πιο σημαντικές εγγραφές στόλων σε επίπεδο χωρών με όρους χωρητικότητας DWT, Πηγή: *Clarksons World Fleet Monitor, Σεπτέμβριος 2016, ανάλυση από την ΕΥ*

Διάγραμμα 9: έκταση αποθηκευτικών χώρων στην Ελλάδα, Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Διάγραμμα 10: Οφέλη και Εμπόδια εταιρειών logistics, Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Διάγραμμα 11: Συνολική διακίνηση φορτίων από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 12: Διακίνηση Φορτίων Ro-Ro από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας

Διάγραμμα 13: Κίνηση Εξωτερικού, λιμάνι Ηγουμενίτσας

Διάγραμμα 14: Κίνηση εσωτερικού, λιμάνι Ηγουμενίτσας

ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο ρόλος, που οι σύγχρονοι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, καθώς και η συμβολή τους στην βιωσιμότητα των τοπικών και εθνικών οικονομιών, είναι θεμελιώδης.

Οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών στην Ευρώπη αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις καθώς η αυξανόμενη ζήτηση, ο αυξανόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων, η μέγιστη δυνατότητα εκμετάλλευσης της παρούσας υποδομής οδικού δικτύου και η εμφάνιση υπερμεγέθων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships) δημιουργούν όλο και μεγαλύτερες διοικητικές δυσχέρειες, παρουσιάζοντας όλο και πιο επιτακτική την ανάγκη για αντίδραση στις αναδυόμενες τάσεις, αναπτύσσοντας νέες στρατηγικές ανάδειξης και εκμετάλλευσης της ενδοχώρας των θαλάσσιων τερματικών σταθμών της Ευρώπης. Οι διαρθρωτικές αλλαγές στην εφοδιαστική αλυσίδα έχουν δημιουργήσει νέα πρότυπα διανομής εμπορευμάτων και έχουν επιβάλει νέες προσεγγίσεις στην ιεραρχία των λιμένων.

Οι χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας υπολογίζουν το συνολικό κόστος της μεταφοράς ετων εμπορευμάτων, υπονοώντας ότι οι σημερινές βελτιώσεις της αποδοτικότητας στη εφοδιαστική αλυσίδα για τη μεταφορά αυτών, προέρχονται κατά μεγάλο μέρος από την εσωτερική διανομή στην ενδοχώρα. Η περιφερειοποίηση τόσο των λειτουργικών διαδικασιών όσο και της στρατηγικής ανάπτυξης των λιμένων, δίνει μία προοπτική πέρα των γεωγραφικών περιορισμών σε μία ευρύτερη κλίμακα πέρα των φυσικών ορίων των τερματικών σταθμών επεκτείνοντας το μέχρι τώρα θεωρητικό μοντέλο, λαμβάνοντας υπόψη και τα εγχώρια δίκτυα μεταφορών σε συνδυασμό με τα ναυτιλιακά δίκτυα.

Η ιδέα της διευρυμένης πύλης (extended gate concept) για την προώθηση εμπορευματοκιβωτίων από τα τερματικά θαλάσσιων μεταφορών σε τερματικά πολυτροπικών μεταφορών στην ενδοχώρα δεν αποτελεί νέα έννοια και προσφέρει σημαντικά οφέλη στους εμπλεκόμενους χρήστες της μεταφορικής αλυσίδας, της απόδοσης logistics και της περιφερειακής ανάπτυξης της εκάστοτε χώρας. Τοποθετεί την τελωνειακή και εμπορική απελευθέρωση πιο κοντά στον πελάτη, μειώνοντας έτσι τους χρόνους αναμονής, εξομαλύνοντας τους χρόνους αιχμής και αυξάνοντας την προβλεψιμότητα μέσω της ταχύτερης διάδοσης της πληροφορίας μεταξύ των χρηστών. Επίσης συνεισφέρει στο περιβαλλοντολογικό αποτύπωμα χρησιμοποιώντας ευρύτερα τις σιδηροδρομικές, οδικές και πλωτές οδούς, μειώνοντας έτσι τις εκπομπές CO2 και διευκολύνοντας την πίεση στα καταπονημένα οδικά δίκτυα.

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται τον εντοπισμό των βέλτιστων πρακτικών, διευρυμένης πύλης, λιμένων με ηγετικό ρόλο στην Ε.Ε και την διερεύνηση, του κατά πόσο η εφαρμογή της εν λόγω πρακτικής θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε ελληνικούς λιμένες με στόχο τη βέλτιστη οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση καθώς και επέκταση των υπηρεσιών τους.

Για την μελέτη περίπτωσης προβήκαμε σε μία εις βάθος ανάλυση του κοινωνικού και οικονομικού επιπέδου της περιφέρειας Ηπείρου και συγκεκριμένα της Περιφερειακής Ενότητας Θεσπρωτίας για την ταυτοποίηση του κατά πόσο υπάρχει η δυνατότητα για την ανάπτυξη Ανοικτού Διχωρικού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας στις θέσεις «Γκρίκα» του Δήμου Σουλίου και εντός της λιμενικής Ζώνης με τη διαμόρφωση χώρου ασυνόδευτων φορτίων έχοντας ως σκοπό τη βέλτιστη αξιοποίηση της επέκτασης και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων του λιμένα της Ηγουμενίτσας.

Η μέθοδος που χρησιμοποιείται είναι βασισμένη σε δευτερογενή δεδομένα, στοιχεία από ιστοσελίδες και βάσεις δεδομένων, τα οποία καταγράφονται και αναλύονται.

Λέξεις κλειδιά: Λιμάνι, διευρυμένη πύλη λιμένα, Εμπορευματικά Πάρκα, διατροπική μεταφορά

EXTENDED ABSTRACT

The role that modern ports are called upon to play in the development of international trade, as well as their contribution to the sustainability of local and national economies, is fundamental.

Terminal operators in Europe face significant challenges as growing demand, increasing competition between ports, maximum capacity to exploit the present road infrastructure and the emergence of large container ships pose increasing administrative difficulties, presenting the need to respond to emerging trends, developing new strategies to promote and exploit the hinterland of Europe's sea terminals. Structural changes in the supply chain have created new patterns of freight distribution and have imposed new approaches towards the port hierarchy. Users of port and supply chain services calculate the total cost of transporting freight, implying that current efficiency improvements in the supply chain for transporting them derives from the inland distribution. The regionalization of both operational processes and strategic development for the ports presents a perspective beyond geographical constraints on a wider scale beyond the physical boundaries of terminals by extending the theoretical model, taking into account domestic transport networks in conjunction with shipping networks

The concept of an extended gate for the movement of containers from maritime terminals to inland intermodal terminals is not a new concept and offers significant benefits to transport users, logistics performance and regional development of the country. It places customs and commercial release closer to the customer, reducing waiting times, smoothing peak times and increasing predictability through faster dissemination of information among users. It contributes to the environmental footprint by making wider use of rail and waterways, thus reducing CO₂ emissions and facilitating pressure on strained road networks.

This paper addresses the identification of best extended port gate practices with a leading role in the EU and the investigation of whether this practice could be implemented in Greek ports with the aim of optimal horizontal and vertical integration and extension of their services. For the case study, we have carried out an in-depth analysis of the social and economic level of the Epirus region, and in particular of the Thesprotia Regional Unity, to identify whether it is possible to develop the Thesprotia Freight Village at the locations of "Grika" at the municipality of Soulio and within the Port Facility zone implementing an "unaccompanied cargo" space-section, with the purpose of optimizing the expansion and modernization of the port facilities of the port of Igoumenitsa.

The method used is based on secondary data, data from websites and databases, which are recorded and analyzed.

Key words: Port, extended gate terminal, Freight Villages, intermodality

Εισαγωγή

Μελετώντας την ιστορική εξέλιξη των λιμένων, αντιλαμβανόμαστε την μετάβασή τους από απλά κέντρα φόρτωσης και εκφόρτωσης σε παγκόσμια δίκτυα διανομής εμπορευμάτων. Λόγω του διαρκούς αυξανόμενου όγκου εμπορευμάτων μέσω των λιμένων καθώς και των προβλημάτων χωρητικότητας σε αυτά, τα ενδοχώρια τερματικά αποτέλεσαν την ιδανική λύση. Τόσο η αύξηση της σημαντικότητας των λιμένων όσο και των ενδοχώριων τερματικών τους, οδηγεί αρκετούς «παίχτες» της αγοράς να προσπαθούν να αποκτήσουν μερίδιο σε αυτά.

Τα λιμάνια αποδεικνύουν την ανάπτυξη τους από την εξέλιξη που παρουσιάζουν μέσα στα χρόνια, από την απλή ενασχόληση που είχαν διαχειριζόμενα υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης σήμερα αποτελούν κέντρα διανομής καλύπτοντας σε ένα μεγάλο βαθμό τη διαδικασία παραγωγής και κατανάλωσης. Η ενδοχώρια κατανομή αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας στους λιμένες. Η ανάπτυξη των μεταφορών μετατοπίζεται σταδιακά στην ενδοχώρια μετά από μία φάση που επικεντρώνεται στην ανάπτυξη των λιμενικών τερματικών σταθμών και των δικτύων θαλάσσιων μεταφορών.

Η δυναμική αυτή που αναπτύσσεται σήμερα στα λιμενικά δίκτυα μεταφορών, επηρεάζει τα ενδοχώρια τερματικά σε σχέση με την ανάπτυξή τους και τις εφαρμογές που τα χαρακτηρίζουν. Η ενσωμάτωση και ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών δίνει στους λιμένες μεγαλύτερη δυναμική ανάπτυξης μέσω των ενδοχώριων δράσεων, οι οποίες είναι μεγάλης σημασίας για τη προσβασιμότητα των χρηστών και των εμπορευμάτων στο ευρύτερο δίκτυο μεταφοράς. Τα λιμάνια λειτουργούν ως κέντρα διανομής ή ειδικοί χώροι για παγκόσμιες υπηρεσίες logistics και logistics προστιθέμενης αξίας (VAL). Μπορούν να εξελιχθούν από ένα κέντρο μεταφόρτωσης σε ένα συγκρότημα που λειτουργεί μέσα σε ένα σύστημα logistics

Η παρούσα εργασία παρέχει μια συνολική εικόνα της εξέλιξης των λιμανιών μέχρι και τη σημερινή εποχή, μία εισαγωγή στον τομέα των ενδοχώριων τερματικών, καθώς και τη σχέση τους με τα λιμάνια και την ίδια την ενδοχώρια, εντοπίζοντας τις βέλτιστες πρακτικές που ακολουθούνται από κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στην συνέχεια μελετά την περίπτωση εφαρμογής και μεταφοράς της πύλης του λιμένα στον Ελλαδικό χώρο μέσα από την ευρύτερη κοινωνική και οικονομική ανάλυση της ελληνικής αγοράς καθώς και των περιθωρίων ανάπτυξης του κλάδου logistics και υπηρεσιών μεταφοράς.

Μεθοδολογία έρευνας

Η αύξηση της κυκλοφορίας επέφερε αύξηση της συμφόρησης στις διεθνείς μεταφορές. Για να εξασφαλισθεί η διεθνής κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων, η μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και η αξιοποίηση της εν λόγω μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βελτιστοποιηθεί και, εν ανάγκη, να επεκταθεί με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών καλύπτοντας με αυτόν τον τρόπο τους ελλείποντες κρίκους στις υποδομές εντός και μεταξύ κρατών μελών και, ενδεχομένως και προς τις γειτονικές χώρες (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1315/2013).

Διαφορετικές επιχειρήσεις σε δίκτυα πολλαπλών μεταφορών, όπως φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, μεταφορείς εμπορευμάτων, πάροχοι υπηρεσιών πληροφόρησης, διαχειριστές υποδομής, φορτωτές και παραλήπτες, αποσκοπούν να συμβάλουν στην καλύτερη απόδοση της συνολικής εφοδιαστικής αλυσίδας.

Οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, για παράδειγμα, συμμετέχουν όλο και περισσότερο στη σύνδεση θαλάσσιων τερματικών σταθμών με λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή στη σύνδεση τερματικών σταθμών με συγκεκριμένα σημεία στην αλυσίδα, όπως αποθήκες. Έτσι, επιφορτίζονται με νέες ευθύνες εκτός από το να είναι ένα «σημείο αποθέματος». Η πλήρης εφαρμογή και υιοθέτηση ενός δικτύου διευρυμένης πύλης στην ενδοχώρα ενός λιμένα θα έχει ως αποτέλεσμα μια θεμελιώδη μεταβολή του ρόλου των θαλάσσιων λιμένων στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού. Το βασικό ερώτημα στο οποίο καλείται να απαντήσει η εργασία είναι στο αν λόγω της περιφερειοποίησης (regionalization) των υπηρεσιών των λιμένων, οι βέλτιστες πρακτικές διευρυμένων πυλών (EXTENDED GATES) λιμενικών τερματικών που συναντώνται σε ηγετικούς λιμένες της ΕΕ μπορούν αποδοτικά να εφαρμοστούν στην ελληνική αγορά με δεδομένο το ευρύτερο περιβάλλον της ενδοχώρας που καλείται ο εκάστοτε φορέας διαχείρισης λιμένα να εξυπηρετήσει και με δεδομένη την ενδο - λιμενική συγκέντρωση στα ενδοχώρια τερματικά.

Η ιδέα της διευρυμένης πύλης ενισχύει την ευελιξία και την ανταπόκριση μέσω του “synchro-modality”¹ όπου παρουσιάζεται η βέλτιστη και δυναμική χρήση όλων των τρόπων και μέσων μεταφοράς και η διαθέσιμη χωρητικότητα ανά πάσα στιγμή - μειώνοντας έτσι τα κέντρα κόστους και σταδιακά μετατρέποντας τα σε κέντρα κέρδους. Η παρατήρηση της τάσης γιγαντισμού των πλοίων για μείωση του χρόνου μεταφοράς και του κόστους ανά μεταφορική μονάδα από τις ναυτιλιακές εταιρείες, οδηγεί στην αύξηση των μεγεθών των προσεγγίσεων (calls)

¹ Η έννοια του synchro-modality, εξ ορισμού, αντικατοπτρίζει την δραστηριότητα όπου ο μεταφορέας έχει τον πλήρη έλεγχο της διαδικασίας απόκτησης των εμπορευμάτων από το Α στο Β. Αυτό σημαίνει ότι έχει καθορισμένη ημερομηνία, χρόνο και ποσότητα με τον πελάτη. Ωστόσο, είναι ελεύθερος να επιλέξει τον τρόπο με τον οποίο θα έχει τα αγαθά εκεί. Έχει μια επιλογή από μια πλήρη γκάμα επιλογών όπως οδικώς, αεροπορικώς, σιδηροδρομικώς και μέσω θαλάσσιων οδών. Ο πάροχος υπηρεσιών προσπαθεί να λάβει την καλύτερη δυνατή απόφαση με βάση παράγοντες όπως η απόσταση, ο τύπος αγαθών, το χρονοδιάγραμμα κλπ. Σημαίνει επίσης ότι μπορεί να συνδυάσει αυτούς τους διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς για να βρεί την πιο αποτελεσματική δυνατή διαδρομή.

και όλο και περισσότερο, τα θαλάσσια τερματικά έχουν να αντιμετωπίσουν αύξηση των συμφορήσεων και των χρόνων αναμονής στην χερσαία ζώνη του λιμένα. Κρίνεται λοιπόν σκόπιμη και βέλτιστη λύση η μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων στην ενδοχώρα σε αντίθεση με την εναπόθεση και αναμονή για παραλαβή αυτών από τους ήδη κορεσμένους χώρους διάθεσης του λιμένα.

Μεθοδολογικά η εργασία χωρίζεται σε τρία μέρη. Στο πρώτο μέρος γίνεται μία ανάλυση της φυσικής εξέλιξης των λιμένων κατά την διάρκεια της λειτουργίας τους, παρατηρώντας μοντέλα λειτουργίας που αναπτύχθηκαν από τους χρήστες της εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς και μία περαιτέρω ανάλυση των χαρακτηριστικών των τερματικών σταθμών που εξυπηρετούν τα λιμάνια στην ενδοχώρα. Επίσης καταγράφονται τα τερματικά και οι πρακτικές που συναντώνται ως διευρυμένες πύλες τους, οι οποίες εξυπηρετούν την αγορά της ΕΕ αποσαφηνίζοντας τον τρόπο και την μεθοδολογία .

Στο δεύτερο μέρος θα μελετηθεί μακροσκοπικά το ευρύτερο περιβάλλον που συναντάται στις μεταφορές στην ΕΕ, καθώς θα αναφερθούμε σε πρακτικές που ακολουθούνται από κράτος μέλος της ΕΕ για την εξεύρεση λύσης στην διασύνδεση των θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών ενώ στην συνέχεια στο τρίτο μέρος θα αναλάβουμε μία μελέτη περίπτωσης (case study) που πιθανό να εφαρμοστεί στον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας (Ο.Λ.ΗΓ), οπότε και έγινε η διαδικασία ανάπτυξης της μέσα από πίνακες και άλλα αριθμητικά δεδομένα, μεταφέροντας τις εφαρμοσμένες πρακτικές λιμανιών της ΕΕ και με τα τελικά συμπεράσματα από τη συγκεκριμένη ερευνητική διαδικασία για το αν αυτές θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν την αγορά της Ελλάδος μέσα από την βέλτιστη επιλογή των φορέων διαχείρισης του λιμένα από πλευράς προσφερόμενων υπηρεσιών.

Το παρόν ολοκληρώνεται από τα τελικά συμπεράσματα όπως αυτά προέκυψαν μέσα από τη μελέτη περίπτωσης.

Διαδικασία συλλογής δεδομένων

Η παρούσα μελέτη βασίστηκε στη συλλογή δευτερογενών δεδομένων και κυρίως στην ερευνητική αξιολόγηση και προσέγγιση αυτών με στόχο την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων. Η αναφορά σε δευτερογενή δεδομένα γίνεται με βάση του ότι ο ενασχολούμενος με το παρόν θέμα δεν διεξήγαγε κάποια έρευνα κάνοντας χρήση ερευνητικού εργαλείου (ερωτηματολογίου) για τη συλλογή πρωτογενών δεδομένων, αλλά περιορίστηκε στη μελέτη σχετικών με το θέμα ιστοσελίδων και βάσεων δεδομένων μέσα από τις οποίες αποκόμισε τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν.

Συγκεκριμένα μελετήθηκαν στοιχεία από συγκεκριμένες ιστοσελίδες λιμανιών που βρίσκονται στο διαδίκτυο αλλά και έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, κάνοντας παράλληλη χρήση της Ευρωπαϊκής και Ελληνικής νομοθεσίας τόσο για την παρουσίαση του πλαισίου στρατηγικής ανάπτυξης των λιμένων όσο και για την ενημέρωση της ακαδημαϊκής κοινότητας.

Δεδομένα και υποθέσεις εργασίας

Για την εκπόνηση της μελέτης έχουν ληφθεί υπόψη τα παρακάτω ενδεικτικά στοιχεία:

- 1.** Οι πολιτικές των μεταφορών που εφαρμόζονται στην Ευρωπαϊκή ένωση και το επιχειρηματικό, νομικό και οικονομικό περιβάλλον στην Ελλάδα
- 2.** Η τοπογραφία των, υπό μελέτη Εμπορευματικών Σταθμών, η γεωγραφική τους θέση, τα φυσικά και τεχνητά όριά τους καθώς και η σχέση του με την ευρύτερη ενδοχώρα που εξηγηρεί.
- 3.** Τα ειδικά χαρακτηριστικά λειτουργίας και διαχείρισης του τερματικού σταθμού.
- 4.** Οι θεσμικές συντονισμένες ενέργειες με σκοπό την αύξηση του λιμενικού προϊόντος δια μέσου της διατροπικότητας του λιμένα.

Η έννοια της Προσβασιμότητας στους λιμένες

Στόχος του φορέα διαχείρισης ενός λιμένα είναι η βελτίωση των υπηρεσιών που δύναται να προσφέρει το λιμάνι σε πλοία, φορτία και επιβάτες. Οι υπηρεσίες αυτές αφορούν στην επίβλεψη, διαχείριση και ρύθμιση της ενδολιμενικής κυκλοφορίας, στη μέριμνα για την πλοήγηση, ρυμούλκηση, παραβολή και αγκυροβόληση των πλοίων, στην φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση και διαμετακόμιση εμπορευμάτων, στη διακίνηση επιβατών, οχημάτων και φορτίων, στην εξυπηρέτηση του εφοδιασμού και της συντήρησης των πλοίων, στην ηλεκτρονική πληροφόρηση και γενικά στην εξυπηρέτηση κάθε χρήστη του λιμένος.

Κύριος σκοπός, είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των ενδιαφερομένων μερών και των χρηστών στις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών υπηρεσιών, με απώτερο στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του φορέα διαχείρισης και την παροχή υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας προς τους πελάτες του.

Μια σημαντική συνιστώσα των αποδοτικών και ποιοτικών λιμενικών υπηρεσιών αποτελεί αναμφίβολα και το επίπεδο της προσβασιμότητας τόσο των χρηστών των λιμενικών υπηρεσιών, όσο και όλων των ενδιαφερομένων με τη γενικότερη λιμενική λειτουργία.

Η προσβασιμότητα φυσικών προσώπων, οχημάτων, εμπορευμάτων, εφοδίων, πληροφοριών και κεφαλαίων που δυσχεραίνει εξαιτίας υφισταμένων προβλημάτων προσβασιμότητας, αποτρέπει πελάτες από την χρήση των λιμενικών υπηρεσιών και επιβαρύνει την ανταγωνιστικότητα και τη θέση του λιμένα στο περιβάλλον που προαναφέρθηκε. Επιπρόσθετα η ελλιπής προσβασιμότητα, όπως αυτή νοείται στα προαναφερόμενα, αποτρέπει το σύγχρονο λιμένα να αναπτύξει νέα λιμενικά προϊόντα και να απευθυνθεί σε νέες αγορές εκμεταλλεύομενος τα όποια πλεονεκτήματα και ισχυρά χαρακτηριστικά (γεωγραφικής θέσης, υποδομών κλπ.) διαθέτει.

Ένα ολοκληρωμένο σχέδιο προσβασιμότητας από πλευράς των διαχειριστών τερματικών σταθμών, έχει ως κύριο στόχο όλο και περισσότερο, την προσφορά υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας (Value Added Services – VAS) από τα λιμάνια, η οποία αυξάνει τις οικονομικές επιδόσεις και την ελκυστικότητά τους σε υφιστάμενους και δυνητικούς πελάτες και αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες συνεισφοράς στην οικονομία της εκάστοτε χώρας.

Οι δυσκολίες πρόσβασης στο λιμένα, αφορούν τόσο την φυσική προσβασιμότητα στις λιμενικές εγκαταστάσεις, όσο και τον βαθμό προσβασιμότητας σε αναγκαίες πληροφορίες και σχετικές υπηρεσίες. Τα κυριότερα προβλήματα μπορούν να καταταχθούν στις ακόλουθες 4 κατηγορίες.

1. Φυσικά εμπόδια, ελλιπής χωροταξική κατανομή και ελλείψεις υποδομών, Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) και σήμανσης/σηματοδότησης τόσο σε ότι αφορά τη διαχείριση της χερσαίας, όσο και τη διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας

2. Εμπόδια που προκύπτουν από συγκεκριμένες πολιτικές, διαδικασίες και συστήματα.
3. Εμπόδια-δυσκολίες αναφορικά με την προσβασιμότητα σε πληροφορίες.
4. Εμπόδια που προκαλούνται εξαιτίας εσφαλμένης διαχείρισης και πρακτικών αντιμετώπισης, καθώς και υπέρμετρης γραφειοκρατίας.

Για την βέλτιστη αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων οι βασικές παράμετροι τις οποίες πρέπει να λάβουν υπόψη τους οι διαχειριστές των λιμανιών είναι οι εξής :

- η ανάπτυξη διαδικασιών και συστημάτων προσβασιμότητας που στηρίζονται στην χρήση νέων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνίας, με στόχο τη βελτιστοποίηση και την επιτάχυνση της εξυπηρέτησης των διαφόρων κατηγοριών χρηστών, χωρίς έκπτωση στις απαιτήσεις ασφάλειας και λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις μεταβαλλόμενες λειτουργικές συνθήκες σε περιπτώσεις καταστάσεων επειγόντων-εκτάκτων περιστατικών και ανωμαλιών
- η ασφάλεια των εργαζομένων, των επισκεπτών και των χρηστών, εντός του εργασιακού περιβάλλοντος των λιμενικών εγκαταστάσεων
- η ασφάλεια των υποδομών, των περιουσιακών στοιχείων και γενικότερα της εφοδιαστικής αλυσίδας από έκνομες ενέργειες
- η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λιμενική λειτουργία
- η αλληλεπίδραση της λιμενικής λειτουργίας με το περιβάλλοντα χώρο και τη γειτνιάζουσα αστική περιοχή
- οι πρόσθετες λιμενικές δραστηριότητες/υπηρεσίες και σχετικές αγορές που θα μπορούσε η βελτιωμένη προσβασιμότητα να επιτρέψει στον λιμενικό οργανισμό να αναπτυχθεί.

Ενώ τα οφέλη που παρουσιάζονται είναι προφανή, η σύλληψή και ταυτόχρονη εκμετάλλευσή τους εξαρτάται από την καινοτομία που θα πρέπει να εφαρμοστεί εξ' ολοκλήρου στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Διαφορετικές επιχειρήσεις σε δίκτυα πολλαπλών μεταφορικών μέσων, όπως οι τερματικοί φορείς, οι μεταφορείς εμπορευμάτων, οι πάροχοι υπηρεσιών πληροφόρησης, οι διαχειριστές υποδομής, οι φορτωτές και οι παραλήπτες, έχουν ως στόχο να συμβάλλουν στην καλύτερη απόδοση της συνολικής εφοδιαστικής αλυσίδας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η διάθεση των διαχειριστών λιμενικών τερματικών για μετατροπή της χρήσης των λιμένων από σημεία αποθήκευσης και προσωρινής εναπόθεσης «stock points» σε σημεία ροής των εμπορευμάτων «flow points». Παρά την εκτεταμένη έρευνα και ανάλυση που έχει εφαρμοστεί για την ολοκλήρωση της εναλλαγής μεταξύ των μέσων στην εφοδιαστική αλυσίδα, η εναλλαγή των κόμβων (nodes) μεταφόρτωσης αποτελεί ένα πεδίο όπου επιδέχεται ακόμη μεγαλύτερης έρευνας για ολοκλήρωση και βελτιστοποίηση.

Εμφανής είναι η χρήση νέου, ακόμα μεγαλύτερου όγκου πληροφορίας που εμφανίζεται με την ανάπτυξη της τεχνολογίας από τους διαφορετικούς χρήστες – μέλη της ροής της αλυσίδας μεταφοράς οι οποίοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο ως κέντρα λήψης αποφάσεων σε λειτουργικές προτεραιότητες.

Μια από τις καινοτομίες που ακολουθείται από διαχειριστές βασίστηκε στην ακαδημαϊκή έρευνα και σε εργασίες που πραγματοποιήθηκαν λόγω του ερευνητικού κενού και ευκαιριών που παρουσιάστηκαν στην αγορά από πανεπιστημιακούς φορείς και κέντρα μελετών της Ευρώπης βασιζόμενοι στην ανάπτυξη ενός προγνωστικού μοντέλου για την εκφόρτωση (discharge) εμπορευμάτων βασιζόμενο στην ορθή και έγκαιρη διάδοση της πληροφορίας μεταξύ των χρηστών.

Αυτό θα καθιστούσε δυνατή την πρόβλεψη του πότε ένα συγκεκριμένο εμπορευματοκιβώτιο θα εκφορτωθεί και θα διατεθεί για περαιτέρω μεταφορά, με βάση την θέση του στο πλοίο και το σχέδιο εκφόρτωσης από τους φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών. Καθιστώντας αυτές τις πληροφορίες διαθέσιμες στους υπεύθυνους προγραμματισμού (planners), θα επέτρεπαν όχι μόνο αποτελεσματικές λειτουργίες στους τερματικούς σταθμούς αλλά και υποστήριξη μιας περισσότερο αποτελεσματικής και αξιόπιστης παράδοσης στην ενδοχώρα. Άρα παρατηρούμε έναν άμεσο αλληλο -συσχετισμό μεταξύ του εκτιμώμενου χρόνου άφιξης του φορτίου στον λιμένα και του επιθυμητού χρόνου παράδοσης του φορτίου στους κόμβους της εφοδιαστικής αλυσίδας (αποθήκες, κέντρα μεταφόρτωσης, κέντρα διανομής κ.α)

Αντικείμενο των μελετών ήταν η βελτιστοποίηση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των θαλάσσιων τερματικών σταθμών και της ενδοχώρας, με αποτέλεσμα την περαιτέρω αύξηση της αξιοπιστίας των χρηστών. Έχοντας αυτό υπόψη, οι τρεις στόχοι που παρουσιάζονται για την βελτιστοποίηση των διαδικασιών παρουσιάζονται παρακάτω

1. Να καταστούν διαθέσιμα τα σχετικά δεδομένα, βάσει των οποίων η πρόγνωση εκφόρτωσης (discharge) των φορτίων θα μπορούσε να καταστεί κρίσιμη πληροφορία για τους χειριστές.
2. Να παρουσιαστούν οι σχετικές πληροφορίες στους υπεύθυνους για τη λήψη αποφάσεων σε επίπεδο ανάγκης-γνώσης.
3. Να προωθηθεί περαιτέρω η εμπορική απελευθέρωση (Extended Line Release) στην ενδοχώρα και έτσι να ενισχυθεί η ταχεία διακίνηση του φορτίου μέσω του θαλάσσιου τερματικού σταθμού.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Πολλές λειτουργίες διανομής οι οποίες σήμερα είναι μεταξύ τους διαχωρισμένες, αναπτύσσονται μέσα από μία ενιαία διαδικασία, η οποία απλοποιεί την λειτουργία των λιμένων καθιστώντας την περισσότερο αποτελεσματική και λειτουργική (Gaggero et al., 2014). Παρατηρώντας το παραδοσιακό μοντέλο διακίνησης του φορτίου μέσα από τα τερματικά των λιμένων αναδुकνύεται ότι οι περισσότερες δραστηριότητες της διανομής εκτελούνταν από διακριτούς φορείς κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας π.χ ναυτικοί πράκτορες, μεταφορικές εταιρείες (οδικές και σιδηροδρομικές κ.α). Στην σύγχρονη εποχή παρατηρείται η ομογενοποίηση της λειτουργίας των φορέων αυτών με κοινό στόχο την μεγιστοποίηση του κέρδους, την ελαχιστοποίηση του κόστους, την απλοποίηση των διαδικασιών και την βελτιστοποίηση των δραστηριοτήτων με σκοπό την αύξηση της ανταγωνιστικότητας (Cariou, 2001).

Η ναυτιλιακή κοινότητα ακολουθεί την σύγχρονη τάση της παγκόσμιας βιομηχανίας εμπορίου για ενοποίηση και κατ επέκταση εφαρμογή ολοκληρωμένων υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας σε κάθετη και οριζόντια μορφή (Fremont, 2007). Το λιμάνι αποτελεί πλέον έναν κρίκο στην μεταφορική αλυσίδα.

Οριζόντια Ολοκλήρωση

Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές άλλων εταιρειών αποτελούν στην σύγχρονη οικονομική και πολιτική των λιμένων χαρακτηριστική πρακτική των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας τακτικών γραμμών. Οι κινήσεις αυτές αναδुकνύονται λόγω του ότι οι μικρότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αδυνατούν να επιβιώσουν στα πλαίσια του υψηλού ανταγωνισμού αλλά και της επιβολής όλο και πιο αυστηρών νομοθετικών επιβολών οι οποίες και ρυθμίζουν το λειτουργικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιούνται. Φυσικά οι νέες όλο και περισσότερο αυξανόμενες ανάγκες και οι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης των υπηρεσιών αυτών από την αγορά, αποσκοπούν σε όλο και μεγαλύτερες επενδυτικές κινήσεις. Οι υπέρογκες απαιτήσεις κεφαλαίου για την εξάλειψη των εμποδίων εισόδου στην αγορά αυτή έχουν ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη μίας ολιγοπωλιακής αγοράς.

Οι συγχωνεύσεις οριζόντιας μορφής πάντα έχουν να κάνουν με τις οικονομίες κλίμακας και είναι αποτέλεσμα διασποράς του σταθερού κόστους, της βελτιωμένης χρήσης της χωρητικότητας και της ελαχιστοποίησης του κόστους (Παρδάλη, Α. 2001).

Οι συμμαχίες πρωτοέκαναν την εμφάνισή τους στις αρχές τις δεκαετίας του 1990 σε παγκόσμιο επίπεδο, όπου στην συνέχεια μετατράπηκαν σε εξαγορές και συγχωνεύσεις για την ναυτιλία των τακτικών γραμμών. Με τον τρόπο αυτό η αγορά καλείται να αντιμετωπίσει από την μία πλευρά την γιγάντωση των μεγεθών των πλοίων που

προσεγγίζουν τους λιμένες και την δημιουργία των «παγκόσμιων συμμαχιών». Οι δυνάμεις που επιβάλλουν αυτή την τάση είναι δύο, η παγκοσμιοποίηση και τα παρατεταμένα χαμηλά κέρδη της πλειοψηφίας των μεταφορέων.

Αυτές οι ταχύτατες μεταβολές έχουν συμβάλει στην τροποποίηση των δραστηριοτήτων της ναυτιλίας τακτικών γραμμών Ε/Κ, καθώς δεν υπάρχει άλλη επιλογή από το να ακολουθήσουν τις τάσεις και τις ανάγκες των πελατών τους και να στέκονται αρωγοί στην εξεύρεση λύσεων για την εξυπηρέτηση αυτών. Η κύρια συνιστώσα που καθορίζει τις κινήσεις τους προέρχεται από την εξεύρεση της βέλτιστης λύσης για να συνεχίσουν οι εταιρίες να είναι ανταγωνιστικές μέσα από της αφανείς ή εμφανείς συμμετοχές και διασυνδέσεις μέσω εξαγορών και συγχωνεύσεων. Με μία πρόταση μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι όσο αυξάνεται το μέγεθος των πλοίων και η ανάγκες της ζήτησης της αγοράς τόσο θα παρατηρείται η μείωση του αριθμού των εταιριών και ο γιγαντισμός των συμμαχιών στην ναυτιλία των τακτικών γραμμών.

Στην λιμενική βιομηχανία συναντάται η έννοια των Παγκόσμιων Λιμενικών Διαχειριστών (Global Terminal Operators-GTOs) οι οποίοι είναι Εταιρείες παροχής Λιμενικών Υπηρεσιών που αναπτύσσουν διεθνώς μεγαλύτερο ή μικρότερο αριθμό Τερματικών Σταθμών. Εφόσον ο Λιμενικός Διαχειριστής δραστηριοποιείται σε μία Ηπειρωτική περιοχή λειτουργώντας μόνο σε αυτή (πχ. HHLA, Eurogate) τότε ονομάζεται Διεθνής Λιμενικός Διαχειριστής (ΔΛΔ) (International Terminal Operator – ITO) Με βάση τον ορισμό αυτό υπάρχουν 24 λιμενικές εταιρείες παγκοσμίως που μπορεί να θεωρηθούν ΠΛΔ ή ΔΛΔ. Χονδρικά, το έτος 2013, το 60% της παγκόσμιας λιμενικής δυναμικότητας λειτουργούσε από ΠΛΔ ή ΔΛΔ, το 20% από Δημόσιους Λιμενικούς Διαχειριστές και το υπόλοιπο 20% από λοιπούς (τοπικής εμβέλειας) Ιδιωτικούς Λιμενικούς Διαχειριστές (Θεοφάνης, Σ. 2018)

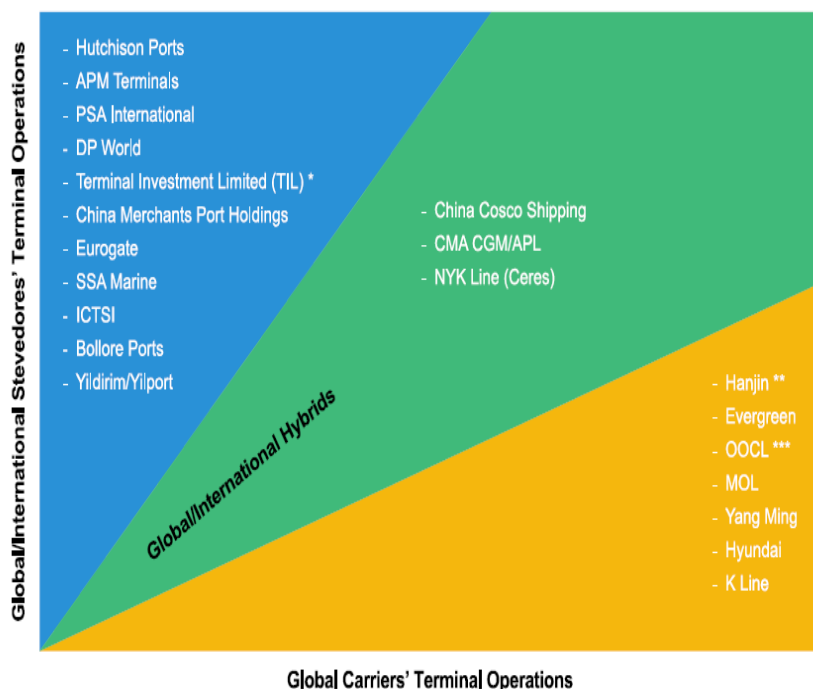
Η Αγορά των παγκόσμιων λιμενικών διαχειριστών συγκεντροποιείται (συγχωνεύσεις ή εξαγορές) σε μεγάλο βαθμό με τρόπο ανάλογο αυτού της Ναυτιλίας Τακτικών Γραμμών. Ο τομέας της Ναυτιλίας Διακίνησης Ε/Κ χαρακτηρίστηκε από συγκέντρωση του 45% της Αγοράς στις πέντε (5) μεγαλύτερες Εταιρείες Διακίνησης Ε/Κ το έτος 2016 και το έτος 2018 το ποσοστό αυτό αναμένεται να ανέλθει σε 57% (Εκτίμηση Fitch, 2018)

Ακολουθεί μία σύντομη αναφορά σε μερικούς από τους παγκόσμιους λιμενικούς διαχειριστές

1. Hutchison Port Holdings :Ξεκίνησε το 1866 ως Χονγκ Κονγκ και Whampoa Dock Company, κατασκευάζοντας και επισκευάζοντας πλοία. Μέχρι το 1969, είχαν σταρφεί στη διακίνηση εμπορευμάτων και εμπορευματοκιβωτίων ως Hongkong International Terminals Limited (Hutchison Ports HIT), και το 1994, καθώς το διεθνές τους δίκτυο λιμανιών αυξήθηκε, έγινε Hutchison Port Holdings Limited (Hutchison Ports). Ακολούθησε περαιτέρω επέκταση σε επιχειρήσεις εφοδιαστικής αλυσίδας και μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων τερματικών κρουαζιερόπλοιων, αερολιμενικών επιχειρήσεων, κέντρων διανομής, σιδηροδρομικών υπηρεσιών και επισκευής πλοίων. Σήμερα λειτουργεί τερματικά σε 52 λιμάνια σε 26 χώρες στην Ασία, τη Μέση Ανατολή, την Αφρική, Ευρώπη, την Αμερική και την Αυστραλία.
2. DP World: Η DP World απασχολεί περισσότερους από 36.000 ανθρώπους και το 2017 χειρίστηκε 70 εκατομμύρια teu. Διαχειρίζονται 78 λιμενικά και ενδοχώρια τερματικά σε έξη ηπείρους. Υπολογίζεται

μάλιστα ότι μέχρι το 2020, το φορτίο της DP World αναμένεται να υπερβεί τα 100 εκατομμύρια teu ετησίως.

- China Merchant Holdings International: Η China Merchant Holdings International (Μέλος του China Merchant Group) ιδρύθηκε το 1872 στην Κίνα, αλλά μετακόμισε την έδρα της στο Χονγκ Κονγκ, μετά το 1992, όταν εισήχθη στο Χρηματιστήριο του Χονγκ Κονγκ. Η CMG συμμετέχει ενεργά στην εθνική πρωτοβουλία "Belt and Road", που λειτουργεί 53 λιμάνια σε 20 χώρες και περιοχές, δημιουργώντας ένα δίκτυο υπερπόντιων λιμένων, logistics, οικονομικών και βιομηχανικών πάρκων. Το 2017, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων της εταιρείας ξεπέρασε τα 100 εκατομμύρια TEU για πρώτη φορά, γεγονός που καθιστά την εταιρεία το μεγαλύτερο κινεζικό και έναν κορυφαίο κατασκευαστή, επενδυτή και χειριστή τερματικών.
- APM Terminals: Η APM Terminals διαχειρίζεται ένα παγκόσμιο δίκτυο τερματικών σε 59 χώρες και ένα συνδυασμό 173 λιμενικών και ενδοχώριων υπηρεσιών, που απασχολούν 20.600 επαγγελματίες σε 58 χώρες και στις πέντε ηπείρους. Το 2015 στην Lloyd's List Global Awards' της απονέμεται ο τίτλος "Port Operator of the Year".



Σχήμα 1: Παγκόσμιοι λιμενικοί Διαχειριστές, Πηγή: Drewry, 2017

2016 equity teu (million)	
2M	
APMT (Maersk)	37.3
TIL (MSC)	19.3
Hyundai	2.2
"2M" total	58.8
Ocean	
CMA CGM	5.1
China Cosco Grou	31.5
OOCL	3.2
Evergreen	7.6
"Ocean" total	47.4
THE	
NYK	3.4
MOL	2.8
K Line	2.3
Yang Ming	2.5
Hapag-Lloyd	0.6
"THE" total	11.7

Κάθετη Ολοκλήρωση

Η κάθετη ολοκλήρωση αντικατοπτρίζεται σε συγχωνεύσεις που συμβαίνουν μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε συνεχόμενα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας και έχουν ως σκοπό την απόκτηση μεγαλύτερου ελέγχου και την επίτευξη καλύτερης οργάνωσης ολόκληρης της παραγωγικής διαδικασίας. Επιπλέον, οι ωφέλειες από την κάθετη ολοκλήρωση αυξάνουν τα εμπόδια εισόδου στην αγορά τακτικών γραμμών σε άλλες νομικές οντότητες που επιχειρούν να εισέλθουν στον χώρο.

Όπως προαναφέραμε η διαχείριση Ε/Κ στην διεθνή αγορά τα προηγούμενα χρόνια αποτελούσε διακριτή δραστηριότητα για πληθώρα εταιρειών. Σήμερα το φαινόμενο παραχώρησης των τερματικών σταθμών Ε/Κ (Container Terminals) σε παγκόσμιες συμμαχίες εταιρειών ναυτιλίας τακτικών γραμμών είναι αισθητά εμφανές. Αυτό είναι αποτέλεσμα του χάσματος μεταξύ των εταιρειών που εξυπηρετούν στην διαχείριση του φορτίου τους κολοσσούς αυτούς ιδιαίτερα στο σημείο της ανάπτυξης των τεχνολογιών κοινών για την εξυπηρέτηση των πλοίων. Άρα δημιουργείται το κενό που θα πρέπει να καλυφθεί για να μην παρουσιαστούν ολοένα και αυξανόμενες ζημιές από την σταλία χρόνου, λόγω αυξημένων καθυστερήσεων στην διαχείριση του φορτίου. Επιπλέον αυτού, το πεδίο των χερσαίων μεταφορών είναι μία δραστηριότητα όπου οι ναυτιλιακές εταιρείες κοιτούν να δραστηριοποιηθούν όλο και πιο έντονα.

Οι δραστηριότητες της ενδοχώρας παρέχουν μια κρίσιμη συμβολή στην παγκόσμια αλυσίδα της προσφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ως αποτέλεσμα, όλοι οι φορείς που εμπλέκονται στην παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού εμπορευματοκιβωτίων έχουν αυξήσει την παρουσία τους στις επιχειρήσεις της ενδοχώρας. Για παράδειγμα, η APM Terminals, θυγατρική της Maersk (η μεγαλύτερη εταιρία τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων), λειτουργεί 74 τερματικά εμπορευματοκιβωτίων και 166 υπηρεσίες στην ενδοχώρα παγκοσμίως. Η απόκτηση ελέγχου στην μεταφορά προς την ενδοχώρα των λιμανιών ταιριάζει στην ευρύτερη φιλοσοφία των ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες και στοχεύουν στην εξυπηρέτηση της αγοράς με την παροχή door-to-door υπηρεσιών.

Παραδοσιακά, η διασυνδεσιμότητα με την ενδοχώρα δεν αποτελούσε προτεραιότητα στο σχεδιασμό των λιμένων καθώς οι φορτωτές είχαν λίγες επιλογές όσον αφορά τη μετακίνηση φορτίου προς και από τις αγορές. Με όλο και πιο αποτελεσματική την εσωτερική υποδομή των μεταφορών, η φυσική απόσταση δεν αποτελεί πλέον το μοναδικό κριτήριο για μια ενδοχώρα, ιδιαίτερα από τις παγκόσμιες αλυσίδες logistics (Notteboom, T and Rodrigue, J.P. 2005). Η σημασία της για την συνεχιζόμενη αλληλοεπικάλυψη χώρου / χρόνου σχετίζεται περισσότερο με τη μείωση του κόστους παρά με την αύξηση της ταχύτητας (Rodrigue, 1999) ² πράγμα το οποίο μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι με την εξέλιξη των μεταφορών το δυναμικό της ενδοχώρας ενός λιμένα μπορεί να οριστεί ως η περιοχή που μπορεί να εξυπηρετηθεί με χαμηλότερο κόστος ή μικρότερο χρόνο από ό,τι ένα άλλο λιμάνι. Το

ενδιαφέρον για τους παγκόσμιους μεταφορείς είναι η ελαχιστοποίηση του συνολικού κόστους σε όλο το φάσμα της μεταφορικής αλυσίδας, με την επίτευξη από πλευράς λιμενικών δραστηριοτήτων οικονομικών κλίμακας.

Η λιμενική κοινότητα αντιμετωπίζει καθημερινά προκλήσεις όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων μέσω του λιμένα όπως: συμφόρηση, ρύπανση, καθυστερήσεις λόγω διοικητικών επιβαρύνσεων, αστάθεια συνδέσεων με την ενδοχώρα, οξύς ανταγωνισμός μεταξύ μεταφορέων και τερματικών σταθμών, καθώς και αναζήτηση της σχέσης μεταξύ των δραστηριοτήτων προστιθέμενης αξίας και της διαδικασίας διαχείρισης του φορτίου.

Επιπλέον ελλείπει ολιστικού σχεδιασμού μεταφορών, τα λιμάνια είναι προσβάσιμα μέσω πολυσύχναστων κέντρων πόλεων – έχοντας ως αποτέλεσμα τη βαριά οδική συμφόρηση. Πρόσθετα, οι περισσότερες εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που προορίζονται για το λιμάνι ενδέχεται να χρειαστεί να μοιράζονται επιβατικές γραμμές και η έλλειψη κατάλληλων πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας σημαίνει ότι η μεταφορά των πλωτών οδών δεν θεωρείται συχνά βιώσιμη επιλογή για τη διασύνδεση με την ενδοχώρα. Τελικά, όλα αυτά συμβάλλουν στην αναποτελεσματικότητα των λιμένων, σε σοβαρές εμπλοκές κυκλοφορίας γύρω από το λιμάνι, σε υψηλό κόστος της εφοδιαστικής αλυσίδας και σε υπολειμματικά περιουσιακά στοιχεία υποδομής.

Χαρακτηριστικό να αναφέρουμε ότι κατά τα έτη 2004 και 2005, όταν η απρόβλεπτη αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων από την Κίνα έφτασε στην Ευρώπη, τα διάφορα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων παρουσίασαν αυξημένη συμφόρηση γεγονός το οποίο οδήγησε σε έντονη αναγκαιότητα για αναζήτηση καινοτόμων λύσεων. Ως απάντηση, προέκυψε η ιδέα ότι ένα τερματικό λιμάνι θα μπορεί να είναι σε θέση να πιέσει τα μπλοκ των εμπορευματοκιβωτίων στο εσωτερικό της χώρας, προληπτικά, για την ανακούφιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Επομένως, η λύση έγκειται σε καινοτόμες προσεγγίσεις για τη διασύνδεση και την ανάπτυξη των ενδοχώριων τερματικών και σε γενικές γραμμές ο συγκεντρωτισμός σε τακτικές γραμμές και τερματικά.

Τα λιμάνια αποδεικνύουν την ανάπτυξη τους από την εξέλιξη που παρουσιάζουν μέσα στα χρόνια. Από την απλή ενασχόληση που είχαν διαχειριζόμενα υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης, σήμερα αποτελούν κέντρα διανομής καλύπτοντας σε ένα μεγάλο βαθμό τη διαδικασία παραγωγής και κατανάλωσης (Sakalayan, Chen and Cahoon, 2017). Ως εκ τούτου, οι λιμένες και οι φορείς παροχής μεταφοράς ανταγωνίζονται σε τοποθεσίες εξυπηρέτησης σε αυτά τα επικαλυπτόμενα τμήματα. Με την έλευση των ενδοχώριων τερματικών σταθμών (inland terminals), οι ενδοχώρες έχουν πλέον επεκταθεί ακόμη περισσότερο, προσθέτοντας πολυπλοκότητα στην οικονομική ανάλυση των λιμένων και των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Σημειωτέο δε ότι οι εταιρείες εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών συμμετέχουν επίσης όλο και περισσότερο στις επιχειρήσεις της ενδοχώρας.

Η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έχει πράγματι αυξήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων διευρύνοντας το ποσοστό της constestable ενδοχώρας - δηλαδή της ενδοχώρας που μπορεί να έχει αποτελεσματική πρόσβαση από περισσότερα από ένα λιμάνια (Notteboom, 2010)³

Η τάση προς μεγαλύτερα πλοία θέτει επίσης περισσότερο πίεση στα δίκτυα της ενδοχώρας. Έτσι, η κυκλοφοριακή συμφόρηση καθίσταται βασικό ζήτημα για τις περισσότερες λιμενικές αρχές παγκοσμίως (ΟΟΣΑ / ITF, 2013)⁴.

Τερματικό

Ορισμός

Οποιαδήποτε τοποθεσία όπου τα φορτία και οι επιβάτες προέρχονται, προορίζονται, είτε περνούν μέσω αυτής στη διαδικασία μεταφοράς. Οι τερματικοί σταθμοί είναι κεντρικές και ενδιάμεσες θέσεις στις μετακινήσεις επιβατών και εμπορευμάτων. Συχνά απαιτούν συγκεκριμένες εγκαταστάσεις και εξοπλισμό για να εξυπηρετήσουν την κίνηση που διαχειρίζονται (Rodrigue and Slack)⁵.

Παρά το γεγονός ότι ο όρος «τερματικό» υποδεικνύει τελικό σταθμό προορισμού, επειδή αποτελούν σημεία μεταφοράς, για την ακρίβεια είναι ενδιάμεσες τοποθεσίες σε ένα σύστημα ροής επιβατών και φορτίων. Η δυνατότητα εκμετάλλευσης της μεταφόρτωσης αποτελεί σημαντικό χαρακτηριστικό πολλών τερματικών σταθμών. Οι τερματικοί σταθμοί πιθανώς να παρουσιάζονται ως σημεία ανταλλαγής ή εναλλαγής μέσα στο υπάρχον - ίδιο σύστημα μεταφοράς εξασφαλίζοντας κατά κύριο λόγο την συνέχεια των ροών. Σημαντικό να κατανοήσουμε ότι τα τερματικά διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο ως σημεία εναλλαγής των μέσων. Για παράδειγμα τα μέσα οδικής μεταφοράς φορτίων παραδίδουν το εμπόρευμα στα μέσα σιδηροδρομικής μεταφοράς μέσω των αντίστοιχων τερματικών και αυτά με την σειρά τους στα λιμενικά τερματικά τοποθετούνται στις αποβάθρες για φορτοεκφόρτωση στα πλοία.

Τρία κύρια χαρακτηριστικά συνδέονται με τη σημασία και την απόδοση των τερματικών μεταφορών:

Τοποθεσία (Location). Ο σημαντικότερος συντελεστής γεωγραφικής κατανομής ενός τερματικού μεταφορών είναι προφανώς να εξυπηρετεί μια μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού ή / και βιομηχανικών δραστηριοτήτων, που αντικατοπτρίζονται στην ενδοχώρα ενός τερματικού σταθμού. Τα συγκεκριμένα τερματικά αντιμετωπίζουν συγκεκριμένους περιορισμούς, όπως λιμενικές εγκαταστάσεις και αεροδρόμια.

Προσβασιμότητα (Accessibility) . Η πρόσβαση σε άλλους τερματικούς σταθμούς (σε τοπική, περιφερειακή και παγκόσμια κλίμακα) καθώς και το πόσο καλά συνδέεται ο τερματικός σταθμός με το περιφερειακό σύστημα μεταφορών έχει μεγάλη σημασία. Για παράδειγμα, ένας θαλάσσιος τερματικός σταθμός έχει μικρή σημασία εάν

χειρίζεται αποτελεσματικά τη θαλάσσια κυκλοφορία, αλλά συνδέεται ελλιπώς με την ενδοχώρα μέσω ενός συστήματος χερσαίων μεταφορών (σιδηροδρομικές, οδικές).

Υποδομή (Infrastructure). Η κύρια λειτουργία ενός τερματικού είναι η διαχείριση και η μεταφορά των εμπορευμάτων ή των επιβατών, δεδομένου ότι οι τρόποι μεταφοράς διαχωρίζονται φυσικά. Έχουν δεδομένη χωρητικότητα που σχετίζεται με τους κύριους παράγοντες ανάπτυξης όπως, έκταση της γης, επίπεδο τεχνολογίας και εάν είναι εντάσεως εργασίας. Οι εκτιμήσεις σχετικά με την υποδομή είναι συνεπώς σημαντικές καθώς πρέπει να εξυπηρετούν την τρέχουσα κυκλοφορία και να προβλέπουν τις μελλοντικές τάσεις μαζί με τις τεχνολογικές και υλικοτεχνικές αλλαγές. Ποσοστό χρήσης 75 έως 80% της χωρητικότητας σχεδιασμού θεωρείται ότι είναι το βέλτιστο (Παρδάλη, 2001), αφού πάνω από αυτό το επίπεδο, αρχίζει να δημιουργείται συμφόρηση. Ένας τερματικός σταθμός σπάνια έχει μια ομοιόμορφη χρήση, η οποία συχνά χαρακτηρίζεται από περιόδους υψηλής και χαμηλής δραστηριότητας

Ενδοχώρα και Εξοχώρα

Τα τερματικά αποτελούν κρίκους της εφοδιαστικής αλυσίδας με γεωγραφική διασύνδεση της ενδοχώρας με την εξωχώρα συνδυάζοντας υπηρεσίες και λειτουργίες εξαγωγών και εισαγωγών.

Κρίνεται σκόπιμο για την πληρέστερη αντίληψη του εδαφικού προσδιορισμού η διατύπωση των ορισμών ώστε να γίνει απολύτως κατανοητή στην συνέχεια η ανάλυση της περιφερειοποίησης των λιμενικών τερματικών.

Ενδοχώρα

Δύο θεμελιώδεις έννοιες και προσδιορισμοί εξυπηρετούν τα λιμάνια και τις αγορές που συνδέονται άμεσα με αυτά. Οι τερματικοί σταθμοί μεταφορών εντάσσονται σε ένα σύστημα διανομής εμπορευμάτων το οποίο περιλαμβάνει τις έννοιες των εισαγωγών και εξαγωγών και των γεωγραφικών χώρων που εξυπηρετούν. Κάθε τερματικό μεταφοράς έχει τη δική του ενδοχώρα, αντιπροσωπεύοντας ένα σύνολο πελατών (δραστηριότητες παραγωγής και λιανικής πώλησης) με τους οποίους έχει συναλλαγές. Αυτές οι συναλλαγές περιλαμβάνουν μετακινήσεις εμπορευμάτων (ή και ανθρώπων) που σε κάποιο σημείο θα μεταφερθούν δια μέσω του τερματικού σταθμού.

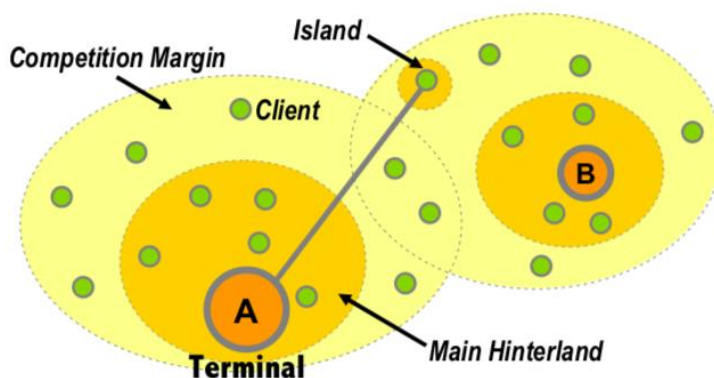
Η ενδοχώρα είναι ένας εδαφικός χώρος πάνω στον οποίο ένα τερματικό μεταφοράς, όπως ένα λιμάνι, πωλεί τις υπηρεσίες του και αλληλοεπιδρά με τους χρήστες της λιμενικής κοινότητας (Rodrigue, Slack, Notteboom). Αποτελεί το κομμάτι της αγοράς σε μία περιφέρεια που έχει ένα τερματικό συγκριτικά με άλλα τερματικά που εξυπηρετούν μια περιοχή. Ο τερματικός σταθμός, ανάλογα με τη φύση του, χρησιμεύει ως τόπος - κόμβος σύγκλισης - συγκέντρωσης για την κυκλοφορία των οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών. Με άλλα λόγια ως ενδοχώρα ορίζεται η εδαφική περιοχή μέσω της οποίας το λιμάνι συνδέεται με τους εσωτερικούς δρόμους μεταφοράς και εξυπηρετεί συνήθως από αυτό τις θαλάσσιες εισαγωγές και εξαγωγές της (Παρδάλη, Α. 2001)

Η ενδοχώρα, ή η "φυσική ενδοχώρα", αναφέρεται σε ολόκληρη την περιοχή που είναι δυνατόν να εξυπηρετηθεί από το τερματικό σταθμό.

Στην βιβλιογραφία συναντώνται δύο τύποι ενδοχώρας:

Πρώτον, η **θεμελιώδης ενδοχώρα (fundamental hinterland)** αναφέρεται στην περιοχή της αγοράς για την οποία το τερματικό παρατηρείται ως το πλησιέστερο ή αυτό με την μεγαλύτερη ευκολία προσβασιμότητας. Υποτίθεται ότι η πλειονότητα της κυκλοφορίας θα περάσει από το τερματικό, λόγω της εγγύτητας και της έλλειψης ανταγωνιστικών εναλλακτικών λύσεων.

Δεύτερον, η **ανταγωνιστική ενδοχώρα (contestable hinterland)** χρησιμοποιείται για να περιγράψει τις περιοχές της αγοράς στις οποίες το τερματικό ανταγωνίζεται με άλλα τερματικά για επιχειρηματικούς σκοπούς. (Rodrigue, Slack, Notteboom).



Σχήμα 2. Η ενδοχώρα ενός τερματικού μεταφορών (Πηγή: Notteboom J.P, Rodrigue.T)

Επεξηγώντας το παραπάνω σχήμα οι τερματικοί σταθμοί A και B ανταγωνίζονται σε περισσότερους από δύο πελάτες εντός του περιθωρίου ανταγωνισμού τους. Ένας άλλος κόμβος στην ενδοχώρα ενός άλλου τερματικού μπορεί επίσης να υπάρχει, είτε εξαιτίας μιας προνομιακής σχέσης μεταξύ του τερματικού σταθμού και ενός πελάτη ή / και λόγω ενός αποτελεσματικού συστήματος εσωτερικής διανομής που εξυπηρετείται από ένα συγκεκριμένο δίκτυο μεταφοράς.

Η εισερχόμενη ενδοπεριφερειακή κυκλοφορία τείνει να βασίζεται στην κατανάλωση, εκτός από την περίπτωση που τα εμπορεύματα και τα μέρη τους εμπλέκονται στην κατασκευή ενός προϊόντος, ενώ η εξερχόμενη ενδοχώρα είναι αποτέλεσμα κίνησης λόγω παραγωγής. Οι ενδοχώρες μπορούν να διακρίνονται περαιτέρω από το είδος του εμπορεύματος, καθώς το καθένα αποτελεί μέρος μιας συγκεκριμένης αλυσίδας εφοδιασμού με τις δικές του χωρικές σχέσεις (Notteboom J.P, Rodrigue.T).

Ο κύριος χαρακτήρας μιας ενδοχώρας είναι εμπορικός και η σημασία της συνδέεται με το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας καθώς και το επίπεδο ανταγωνισμού από άλλους τρόπους που δεν συνδέονται με τον τερματικό σταθμό.

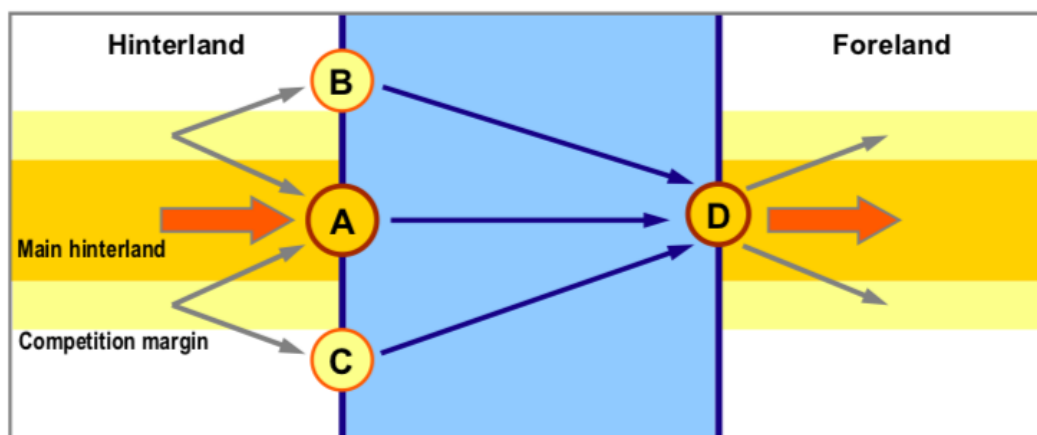
Φυσικά και άλλοι όροι δύνανται να χρησιμοποιηθούν όπως :

Τοπική ενδοχώρα, σε περίπτωση που αυτή περιορίζεται γύρω από τις εγκαταστάσεις του λιμένα (port city, port community), **Εθνική** ενδοχώρα, όταν το λιμάνι εξυπηρετείται από το εμπόριο μίας χώρας και τέλος **διεθνής** όταν αναφερόμαστε σε ενδοχώρα με εμπορική δραστηριότητα σε γειτονικές χώρες (Παρδάλη, Α. και Σταθοπούλου, Χ. 2001)

Η ενδοχώρα εξακολουθεί να αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο στις λιμενικές και ναυτιλιακές βιομηχανίες. Η πυκνότητα και η έκταση της ενδοχώρας διαμορφώνει και τις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές και λιμενικές εργασίες

Εξωχώρα

Η έννοια της εξωχώρας αποτελεί απόλυτο καθρέφτη της ενδοχώρας



Σχήμα 3. Η ενδοχώρα και εξωχώρα ενός τερματικού μεταφορών (Πηγή: Notteboom J.P, Rodrigue.T)

Η εξωχώρα ενός τερματικού αναφέρεται σε άλλους τερματικούς σταθμούς στους οποίους συνδέεται. Για έναν λιμένα, αυτό θα αντιπροσωπεύει τους άλλους λιμένες στους οποίους συνδέεται μέσω θαλάσσιων ναυτιλιακών υπηρεσιών (Rodrigue, Slack, Notteboom). Περιλαμβάνει πελάτες στο εξωτερικό με τους οποίους ο λιμένας πραγματοποιεί εμπορικές συναλλαγές. Η εξωχώρα μετριέται από το μερίδιο ενός λιμένα ή μιας ομάδας λιμένων που μεταφέρονται πάνω από την εξωχώρα τους σε σχέση με τις εξωχώρες άλλων λιμένων. Ορίζει τις αλληλεπιδράσεις ενός λιμένα με στοιχεία της παγκόσμιας οικονομίας. Καθώς η παγκόσμια οικονομία επεκτάθηκε, οι εξωχώρες των λιμανιών έγιναν όλο και πιο πολύπλοκα.

Οι γεωγράφοι έχουν επικρίνει εδώ και πολύ καιρό τη διάκριση, υποστηρίζοντας ότι η εξωχώρα και η ενδοχώρα πρέπει να θεωρούνται ως φυσική συνέχεια μεταξύ τους, αντί για ξεχωριστά στοιχεία. Αυτό το σημείο απέκτησε πρόσφατα ειδικό βάρος, με την εμφάνιση υπηρεσιών και δικτύων από πόρτα σε πόρτα (door-to-door logistic services), όπου το λιμάνι θεωρείται ένας κρίκος στις αλυσίδες μεταφορών (Notteboom and Winkelmanns, 2001, Robinson, 2002)

Η ιστορική εξέλιξη των λιμένων

Το σύγχρονο λιμάνι αποτελεί ένα κρίκο στην ευρύτερη μεταφορική αλυσίδα, που συνδέει τα θαλάσσια με τα χερσαία μέσα μεταφοράς και αντίστροφα. Το λιμάνι υπηρετεί μια ευρύτερη ενδοχώρα αποτελώντας βασικό στοιχείο στην περιφερειοποίηση του.

Κάθε σύγχρονο λιμάνι στα πλαίσια της φιλοσοφίας των συνδυασμένων μεταφορών καλείται να διαδραματίσει σημαντικό ρολό ως συνδετικός κρίκος, μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορικών μεσών και μιας σειράς χερσαίων μεσών μεταφοράς όπως και θα αναλύσουμε και παρακάτω, συντονίζοντας εργασίες έτσι ώστε να είναι οργανωμένες με τέτοιο τρόπο και σε τέτοιο βαθμό που στόχος του είναι η μείωση του κόστους παραγωγής των συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών αλλά και η μείωση του συνολικού κόστους της μεταφοράς (Παρδάλη, 2001).

Λόγω της μη γραμμικής φύσης της ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών εξαιτίας της μεταβλητότητας των συνθηκών διαχείρισης καθ' όλη τη διάρκεια των ετών, φαίνεται ότι δεν μπορούμε να συζητήσουμε τη φύση της αναπτυξιακής πορείας όλων των λιμένων. Δεν μπορεί κάθε λιμάνι να ανέλθει στη σκάλα ανάπτυξης εξαιτίας συγκεκριμένων φραγμών ανάπτυξης, γεωγραφικής θέσης ή της οικονομικής και πολιτικής κατάστασης της ενδοχώρας του

Το 1990, η διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών (UNTACD) πρότεινε ένα θεωρητικό μοντέλο ταξινόμησης θαλάσσιων λιμένων, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική ανάπτυξης των λιμένων, το φάσμα των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών και το επίπεδο της ενσωμάτωσης της τεχνολογίας της πληροφορικής (IT) στις οντότητες που λειτουργούν ως τμήμα της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών. Αυτή ήταν μια απόπειρα να συνοψίσουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων λιμένων την περίοδο πριν από τη δεκαετία του 1960, μετά την εισαγωγή των εμπορευματοκιβωτίων σε ευρύτερη κλίμακα στη δεκαετία του '70 και την ανάπτυξή τους ξεκινώντας από την δεκαετία του 1980 χάρη στη χρήση σύγχρονων, υψηλής απόδοσης συσκευών και εξοπλισμού, τεχνολογιών πληροφορικής και συνδυασμένων μεταφορών.

Η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD 1992) κατατάσσει τους λιμένες σε τρεις διαφορετικές **γενιές λιμένων**:

1. Πρώτη Γενιά: Οι ενδιάμεσοι σταθμοί μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορικών μέσων. Φθάνει μέχρι την δεκαετία του 1960 τα λιμάνια αποτελούν απλές γεωγραφικές περιοχές για τα φορτία, οι οποίες

παρεμβαίνουν μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών. Οι λειτουργίες που επιτελούνται αφορούν μονό τη φόρτωση, εκφόρτωση και αποθήκευση (Γιαννόπουλος, 1998). Οι φορείς διαχείρισης των λιμανιών είναι οι καθ' ύλην αρμόδιοι για την διάθεση της χερσαίας ζώνης του λιμανιού και τον έλεγχο της κίνησης των πλοίων σε αυτό. Η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, όπως και άλλες σχετικές υπηρεσίες που αναφέρθηκαν παραπάνω, πραγματοποιούνται από ιδιωτικές εταιρείες.

2. Δεύτερη Γενιά: Οι Οργανισμοί Λιμένων κινούνται στην κατεύθυνση αλλαγής μοντέλου αναζητώντας ένα νέο ρολό με την δραστηριοποίηση σε τομείς που υπερβαίνουν την απλή διαχείριση πόρων του λιμανιού (URENIO, 2008). Παρουσιάζεται μία διεύρυνση της γκάμας των παρεχόμενων υπηρεσιών με αποτέλεσμα να προστίθεται αξία στο μεταφερόμενο προϊόν. Στα λιμάνια, δημιουργούνται βιομηχανικά πάρκα τα οποία εισάγουν πρώτες ύλες που παραδίδονται δια θαλάσσης, όπως σιδηρομετάλλευμα, χάλυβας, αργό πετρέλαιο, αλουμίνιο, χαρτοπολτός, τεχνητά λιπάσματα, ζάχαρη, αλεύρι και άλλα γεωργικά φορτία. Το λιμάνι δεύτερης γενιάς θεωρείται κέντρο μεταφορικών και εμπορικών υπηρεσιών. Η δραστηριότητα του επεκτείνεται και σε άλλες υπηρεσίες πλέον των παραδοσιακών της φόρτωσης και μεταφόρτωσης φορτίων, όπως τυποποίηση και συσκευασία. Στόχος είναι πλέον να μπορεί να παρουσιάζει οικονομική ανάπτυξη σε βιώσιμα νούμερα ο φορέας διαχείρισης και στην συνέχεια να μπορέσει αφενός να καλύψει το λειτουργικό κόστος του και να μετατρέψει τα έσοδα αυτά σε επενδύσεις και πιθανώς σε διανομή μερίσματος σε κάποιες φορές στους μετόχους
3. Τρίτη Γενιά: Η ταχεία ανάπτυξη των αγορών και η ανάγκη για εναρμόνιση της λιμενικής βιομηχανίας με τις διεθνείς τάσεις, οδήγησε τα λιμάνια στο να μετατραπούν σε μέρος ενός ευρύτερου δικτύου μεταφορών (logistics), με στόχο την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας VAS (Value Added. Services) (Verhoeven .P, 2010) . Οι ισχυροί ιδιωτικοί φορείς που είναι οργανωμένοι σε παγκόσμια κλίμακα, όπως οι μεταφορείς, οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και οι φορείς παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, αγωνίζονται στο να αποκτήσουν τον έλεγχο των δικτύων logistics με γνώμονα το λιμάνι, ενώ οι λιμενικές αρχές πολύ συχνά φαίνεται ότι παραμένουν τοπικοί θεατές με περιορισμένη επιρροή σε αυτές τις αγορές διαδικασίες. Στον επιχειρησιακό τομέα, οι λιμένες τρίτης γενιάς χαρακτηρίζονται από ένα πολύ μεγαλύτερο εύρος υπηρεσιών που περιλαμβάνει τέσσερις τομείς επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Το πρώτο περιλαμβάνει υπηρεσίες μεταφοράς, αποθήκευσης και πλοήγησης με τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών, οργάνωση και διαχείριση. Σημαντικό ρόλο στη γενιά αυτή διαδραματίζουν οι δεξιότητες (τεχνογνωσία), η ηλεκτρονική επεξεργασία και ανταλλαγή δεδομένων. Η δεύτερη περιοχή περιλαμβάνει την επέκταση της βιομηχανικής λειτουργίας των λιμένων δεύτερης γενιάς με περιβαλλοντικές λειτουργίες που αφορούν τα πλοία, με ενέργειες που είναι απαραίτητες για την προστασία του περιβάλλοντος. Ο τρίτος τομέας περιλαμβάνει μια αποτελεσματική διοικητική-εμπορική διακίνηση πληροφοριών φορτίου, την απαραίτητη τράπεζα, ασφάλιση και νομικές υπηρεσίες για το λιμάνι. Ο τέταρτος τομέας επικεντρώνεται στη νέα λειτουργία διανομής που προκύπτει από την

ενσωμάτωση των θαλάσσιων λιμένων στην ολοκληρωμένη έννοια της αλυσίδας χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών.

Πίνακας1: Καθορισμός γενεών θαλάσσιων λιμένων σύμφωνα με την UNCTAD

Χαρακτηριστικά Λιμένων	Πρώτη Γενεά	Δεύτερη Γενεά	Τρίτη Γενεά
Περίοδος Ανάπτυξης	Πριν το 1960	1960-1980	Μετά το 1980
Κυρίως εμπόρευμα	Ημί – χύδην φορτίο	Ξηρό ημί – χύδην φορτίο και Υγρό χύδην φορτίο	Χύμα, Γενικό και Ε/Κ
Στάση και στρατηγική ανάπτυξης του Λιμένα	Συντηρητική, μέσα μεταφοράς ως σημείο αλλαγής	Επεκτατική, μεταφορά, βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο	Εμπορικό κέντρο διανομής logistics για το διεθνές εμπόριο
Πεδίο δράσης	Φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση, υπηρεσίες πλοήγησης	Επεξεργασία φορτίου, βιομηχανικές και εμπορικές υπηρεσίες	Φορτίο και διανομή πληροφοριών, λειτουργίες διαχείρισης
Χαρακτηριστικά οργάνωσης	Ανεξάρτητες λειτουργίες εντός του λιμένα, άτυπες συνδέσεις μεταξύ του λιμανιού και του λιμανιού με τους χρήστες	Στενότεροι δεσμοί μεταξύ του λιμένα και τους χρήστες του. Όχι συνδέσεις μεταξύ διαφορετικών τύπων επιχειρήσεων εντός του λιμένα, προσωρινές σχέσεις μεταξύ του λιμένα και της πόλης	Κοινόχρηστη κοινότητα λιμένων. Ενσωμάτωση με την αλυσίδα μεταφοράς. Κλειστές συνδέσεις μεταξύ του λιμανιού και του λιμανιού - πόλης. Οργάνωση διευρυμένης πύλης.
Χαρακτηριστικά ειδών Παραγωγής	Ροή φορτίου, απλή, ενιαίων υπηρεσιών. Καθόλου ή χαμηλή προστιθέμενη αξία	Η ροή φορτίου, Βασίζεται στην επεξεργασία φορτίου. Διάφορες υπηρεσίες, με υψηλότερη προστιθέμενη αξία	Διακίνηση φορτίων και πληροφοριών. Μεγάλο πακέτο υπηρεσιών. Υψηλή προστιθέμενη αξία

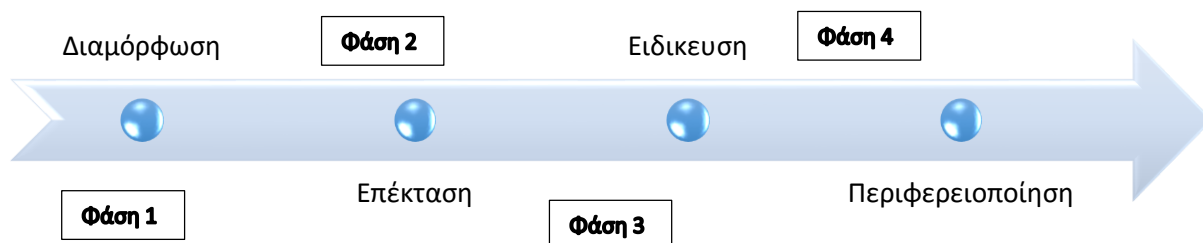
Λόγω των αλλαγών που σημειώθηκαν κοντά στα λιμάνια την δεκαετία του 1990 που συνδέονται με την εισαγωγή της έννοιας "Just-in-time", οι θαλάσσιοι λιμένες άρχισαν να μιμούνται τις αλλαγές που συμβαίνουν στις αλυσίδες θαλάσσιων μεταφορών, βελτιώνοντας με τον τρόπο αυτό τη διαδικασία μεταφοράς φορτίου και πληροφοριών, έχοντας ως στόχο την εξάλειψη της σπατάλης των πόρων και της ενέργειας, καθώς και τον περιορισμό των «νεκρών» χρόνων

Μέσα από μία διαρκή προσπάθεια εξέλιξης των υπηρεσιών που προσφέρουν και των δραστηριοτήτων τους στη συνολική μεταφορική αλυσίδα, προέβλεπαν στην κάλυψη των εξειδικευμένων απαιτήσεων των χρηστών. Τόσο οι δραστηριότητες που αφορούν την εκπαίδευση, το μάρκετινγκ, την καινοτομία, την διαχείριση ανθρωπίνων πόρων και την ανταλλαγή πληροφοριών, που αποτελούν τις νέες κυρίες δραστηριότητες που αναπτύσσονται στα λιμάνια στα τέλη του 20ου αιώνα, στηρίζονται σε σύγχρονες παραγωγικές διαδικασίες υψηλής τεχνολογίας. Χαρακτηριστικές είναι οι νέες λιμενικές δραστηριότητες οι οποίες μπορούν να συνοψιστούν σε:

- 1) παραδοσιακές λιμενικές υπηρεσίες (φορτοεκφόρτωση-διαχείριση φορτίων),
- 2) βιομηχανικές - περιβαλλοντικές υπηρεσίες, διοικητικές και εμπορικές υπηρεσίες
- 3) υπηρεσίες διανομής (Παρδάλη, 2001; UNCTAD, 1991).

Διατυπώθηκε και η άποψη για την ύπαρξη λιμένων και τέταρτης γενιάς, γεγονός που προδίδει και την ταχεία εξέλιξη που σημειώνεται στον κλάδο της λιμενικής βιομηχανίας (Ραϊχίο 2003). Στην συγκεκριμένη περίπτωση ο λιμένας κάνει χρήση των νέων τεχνολογιών και των εξελίξεων στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας, αναπτύσσοντας συνεργασίες με άλλους λιμένες για την πραγματοποίηση κοινών δράσεων συμπληρωματικού χαρακτήρα.

Η συμπληρωματικότητα διαφαίνεται στο παρακάτω σχήμα μέσω της πλήρους αυτοματοποίησης της λειτουργίας των τερματικών σταθμών και της λειτουργίας τους ως τμήματα ενός ολοκληρωμένου συστήματος εφοδιαστικής αλυσίδας (Ραϊχίο and Marlow, 2003)



Σχήμα 4: Φάσεις Ανάπτυξης Λιμένων, Πηγή: Ραϊχίο και Marlow.(2003)

Έτσι το 1999, η UNCTAD καθόρισε την έννοια του λιμένα τέταρτης γενιάς. Τα ακόλουθα κριτήρια έχουν ληφθεί υπόψη: η ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών, η χρήση των ΤΠ, η ανάπτυξη της λιμενικής κοινότητας, η παρουσία του συγκροτήματος λιμένων (port cluster) και του κέντρου εφοδιασμού, η ποιότητα των συνδέσεων με την ενδοχώρα από την χερσαία ζώνη και με την εξωχώρα από την θαλάσσια ζώνη. Σε αντίθεση με τους λιμένες τρίτης γενιάς, τα λιμάνια τέταρτης γενιάς διαδραματίζουν έναν υπερεθνικό ρόλο δημιουργώντας έναν κόμβο, δηλαδή τον κύριο περιφερειακό λιμένα από όπου το φορτίο μεταφέρεται δια θαλάσσης σε μικρότερους απομακρυσμένους λιμένες.

Το 1998-1999, η ΕΕ χρηματοδότησε το ερευνητικό έργο WORKPORT το οποίο, σε αντίθεση με το μοντέλο της UNCTAD του 1990, έδειξε μεταβολές σε θαλάσσιους λιμένες. Το έργο WORK-PORT υπογραμμίζει την ανθρώπινη πλευρά της οργανωτικής προόδου (λόγω της έμφασης που δίνεται στον ρόλο του λιμενικού προσωπικού στη διαδικασία εξέλιξης των λιμένων, τόσο σε επίπεδο διαχείρισης όσο και εκτέλεσης), από μια ομαδική οργάνωση εργασίας με σημαντική αυτονομία λήψης αποφάσεων που επιτρέπει την ευέλικτη παροχή λιμενικών υπηρεσιών και αξιοποιώντας την πτυχή πολλαπλών προσόντων των συμμετεχόντων (ομάδες με εξειδίκευση).

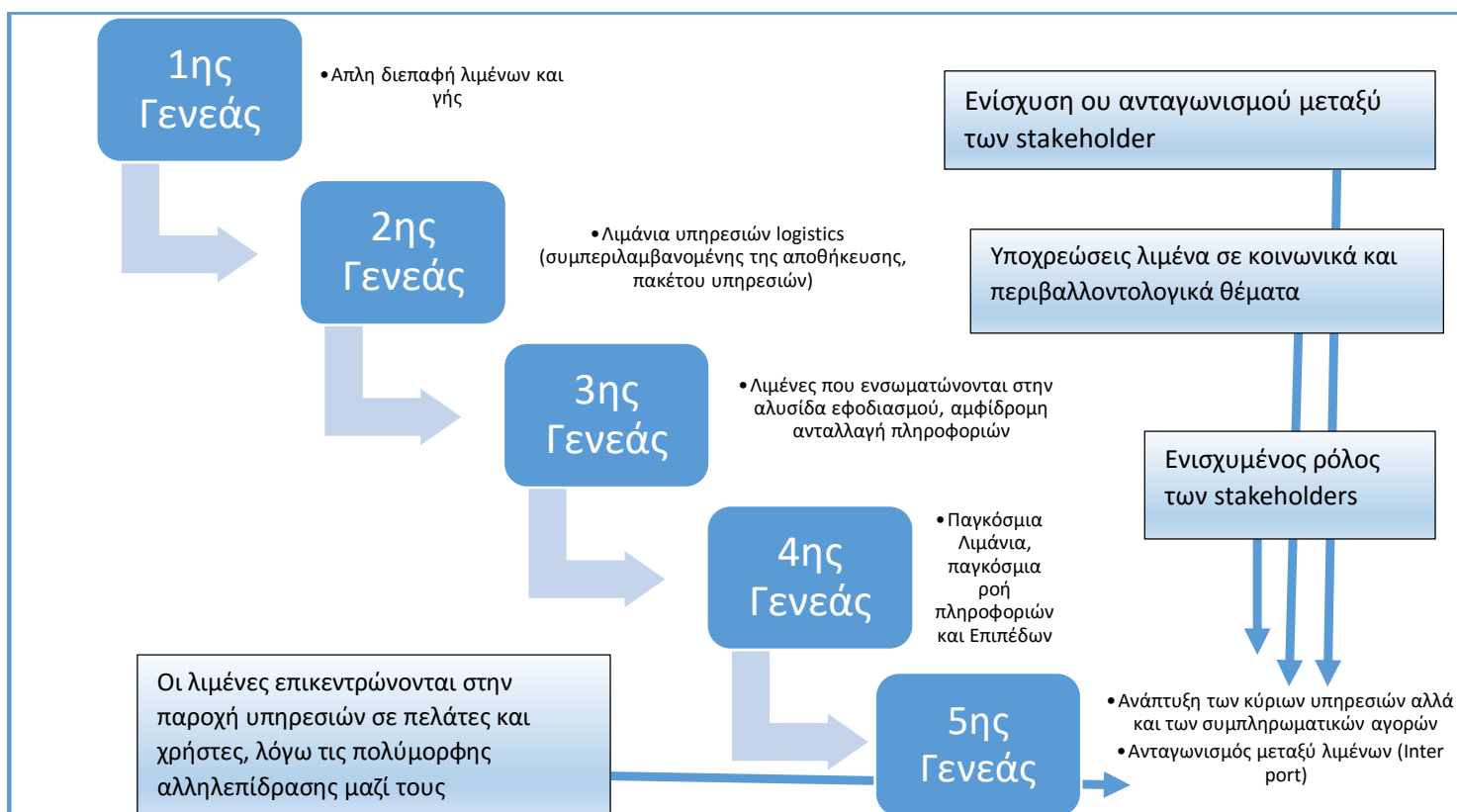
Τα λιμάνια πέμπτης γενιάς (5 GP) δημιουργήθηκαν ως αποτέλεσμα της δυναμικής ανάπτυξης της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και χαρακτηρίζονται από μια διαφορετική προσέγγιση στη λειτουργία των μεταφορών, του περιβάλλοντος και του αστικού ιστού. Το 2011, ο Flynn εισήγαγε μια πρόταση στο να συμπεριληφθούν δύο ομάδες ενδιαφερομένων: οι χρήστες των λιμένων (stakeholders) και η τοπική κοινότητα, ως χαρακτηριστικό του λιμένα πέμπτης γενιάς. Η UNCTAD τονίζει ότι οι επενδύσεις σε λιμενικούς κόμβους υλοποιούνται συνήθως από τον ιδιωτικό τομέα και ιδιαίτερα από ισχυρούς διεθνείς οργανισμούς που εξειδικεύονται στη λειτουργία λιμενικών τερματικών (κυρίως τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων). Φαίνεται ότι μια κατάλληλη συμμετοχή του ιδιωτικού κεφαλαίου σε μία σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, οδηγεί σε συνεργασία που επιτρέπει τη δημιουργία σύγχρονων λιμανιών τρίτης, τέταρτης ή και πέμπτης γενιάς από την αρχή, κατασκευάζοντας σύγχρονα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιούν τεχνολογίες αιχμής για τη μεταφορά φορτίων και λύσεις ΤΠ, καθώς και μια σύγχρονη προσέγγιση για την καθοδήγηση των οικονομικών διαδικασιών στο λιμάνι και του κύκλου της αγοράς.

Σε σχέση με την ανωτέρω τάση άμεσης εμπλοκής του ιδιωτικού τομέα στους λιμένες, η UNCTAD προτείνει στις λιμενικές αρχές να στρέψουν την προσοχή τους από τις θαλάσσιες μεταφορές σε πιο μακροπρόθεσμες μορφές διαμόρφωσης του μέλλοντος τους. Αυτές περιλαμβάνουν την εκπλήρωση της κυριότητας και των στρατηγικών τους σε πέντε τομείς: σχεδιασμός της πολιτικής λιμένων, κανονιστική ρύθμιση έναντι παρόχων λιμενικών υπηρεσιών (αδειοδότηση) και την εποπτεία στον τομέα της εξασφάλισης θεμιτών ανταγωνιστικών συνθηκών (κίνδυνος υπερβολικών τιμολογίων ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης) και διασφάλισης ενός ελάχιστου επιπέδου ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο λιμάνι (ασφάλεια), την παρακολούθηση της εγγύτητας του λιμένα, καθώς και την κατάρτιση του προσωπικού που είναι αναγκαίο για τη λειτουργία των λιμενικών υπηρεσιών.

Συνοψίζοντας παρατηρούμε ότι οι λιμένες της πέμπτης γενιάς θα πρέπει να συνδυάζουν τις ακόλουθες λειτουργίες:

- Εμπορευματικά κέντρα που θα μειώσουν το χρόνο παράδοσης του φορτίου.
- σημεία σύνδεσης των υδάτινων και χερσαίων ροών των επιβατών ·
- βιομηχανικά κέντρα με πλήρη διαχείριση των διατροπικών μεταφορών
- τα κέντρα υλικοτεχνικής υποστήριξης ως σημεία σύνδεσης για τη μεταφορά πολυτροπικών φορτίων.

Και θα πρέπει να συνεργάζεται ενεργά με τις τοπικές, τις περιφερειακές και τις εθνικές αρχές προκειμένου να αντιμετωπίσει τις συγκρούσεις και να θέσει προτεραιότητες που θα επιτρέψουν μια αδιάσπαστη ανταλλαγή φορτίου μεταξύ του λιμένα και της ενδοχώρας του καθώς και να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο ασφάλειας, με προοδευτικά μικρότερες εξωτερικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.



Σχήμα 5: Η ιστορική εξέλιξη των λιμένων, Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Το 2015, οι P. Lee και J. Lam ανέπτυξαν την πρώτη προσαρμογή των κριτηρίων αναγνώρισης των λιμένων ως πέμπτης γενιάς:

1. Η ύπαρξη συστημάτων πληροφορικής για τον αποτελεσματικό χειρισμό των χρηστών των λιμένων μέσω ενός συστήματος "single window" ή αλλιώς «Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας», καθώς και η ενημέρωση των

ενδιαφερομένων για τους λιμένες όσον αφορά τεχνικούς και επιχειρησιακούς δείκτες που μπορεί να είναι σημαντικοί σε αυτούς, καθώς και σχετικά με περιβαλλοντικούς δείκτες που αφορούν π.χ. σημερινό επίπεδο εκπομπών,

2. Επικοινωνητικός διάλογος μεταξύ των λιμένων πέμπτης γενεάς και των εμπλεκόμενων φορέων στο λιμένα καθώς και ο σχεδιασμός της τερματικής ικανότητας, περιλαμβανομένου ιδίως του σχεδιασμού της ανάπτυξης λιμενικών αποβάθρων και της χρήσης ενός συστήματος οικονομικών κινήτρων για τους πλοιοκτήτες για την εκμετάλλευση των πλοίων με οικολογικό τρόπο,
3. Ο ρόλος ενός 5GP στο σύμπλεγμα λιμένων πρέπει να είναι επαρκώς ενεργός, έτσι ώστε μέσω των λιμενικών δραστηριοτήτων (των λιμενικών αρχών) να αυξάνεται η ποιότητα των υλικοτεχνικών υπηρεσιών όπως και η προστιθέμενη αξία στο λιμάνι,
4. Να δημιουργηθούν οικονομικά κίνητρα για να προσελκύσουν πλοιοκτήτες, μεταφορείς και ναυτιλιακούς πράκτορες,
5. Η ύπαρξη του ως logistic hub για την βελτίωση των σχέσεων με τους ενδιαφερόμενους από την ενδοχώρα του λιμένα με σκοπό την δημιουργία συνεργιών,
6. Η εφαρμογή μιας ευνοϊκής τιμολογιακής πολιτικής, καθώς και ενός συστήματος οικονομικών κινήτρων για τους πελάτες, προκειμένου να βελτιωθεί η συνεργασία, ιδίως με διατροφικούς φορείς εκμετάλλευσης και μεταφορείς, προκειμένου να μειωθεί το συνολικό κόστος των μεταφορών φορτίου,
7. Η συμμετοχή του λιμένα σε διεθνείς αλυσίδες εφοδιασμού προκειμένου να αλλάξει η φύση του λιμένα από τον λιμένα προορισμού (πύλη) σε λιμένα ανταγωνιστικό την περιοχή των εμπορευμάτων διαμετακόμισης (κέντρο μεταφόρτωσης).

Οι T. Notteboom και J. Rodrigue προτείνουν μια νέα οπτική γωνία στις τρέχουσες και μελλοντικές τάσεις ανάπτυξης λιμένων. Λαμβάνουν υπόψη τις τάσεις στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων τόσο στην χερσαία όσο και στη θαλάσσια μεταφορά, με τους περιορισμούς της αποτελεσματικότητας του εφοδιαστικού συστήματος καθώς και των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού. Βασικό ζήτημα είναι η σύγκρουση μεταξύ της ολοένα και πιο αποτελεσματικής θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με τη χρήση megaships και της ατομικής χερσαίας μεταφοράς, η οποία σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι σε θέση να χειριστεί τον όγκο του φορτίου χωρίς εξωτερικό κόστος, όπως είναι η συμφόρηση εντός της λιμενικής ζώνης, η συμφόρηση στους δρόμους και η ανεπαρκής σιδηροδρομική μεταφορά. Οι T. Notteboom και J. Rodrigue υποστηρίζουν ότι οι μεταγενέστεροι θαλάσσιοι λιμένες θα περιοριστούν από την κλίμακα ανάπτυξης του συστήματος χερσαίων μεταφορών.

Φαίνεται ότι αυτό το κριτήριο μπορεί να είναι χρήσιμο με τον προσδιορισμό των καθοριστικών παραγόντων ενός λιμένα έκτης γενιάς. Ο T. Notteboom θέτει μια ερώτηση σχετικά με τη φύση των εμπορευματικών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων το 2056 (την εκατονταετή επέτειο της εμπορευματοποίησης) και προχωρά στην ανάλυση της επίδρασης της διαπραγματευτικής δύναμης τριών ομάδων παραγόντων: οικονομικών, τεχνολογικών και υλικοτεχνικών.

Ο S. Saxon και ο M. Stone καθιστούν την παγκόσμια ανάπτυξη εμπορευματοποίησης υπό τον όρο μακροοικονομικών δεικτών όπως η αύξηση του ΑΕΠ. Μέχρι το 2066, προβλέπουν (τουλάχιστον) την ετήσια αύξηση του όγκου των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρονται δια θαλάσσης κατά περίπου. 1,9% (στο μέγιστο, κατά 3,2% σε ετήσια βάση). Σε αντίθεση με τους T. Notteboom και J. Rodrigue, δεν αναλαμβάνουν τον κίνδυνο κορεσμού της αγοράς με ΕΚ σε αυτή την περίοδο (την αιχμή της ζήτησης για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων). Ο S. Saxon αναφέρεται στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών αργού πετρελαίου ως επίπεδο αναφοράς για το μέγεθος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Το 2017, τα λιμάνια που εκμεταλλεύτηκαν οι πλοιοκτήτες εμπορευματοκιβωτίων δεν υπερβαίνουν τα 400 μέτρα λόγω του μεγέθους των λιμενικών αποβάθρων, των δυσκολιών χειρισμών ενός τέτοιου σκάφους και του φόρτου των λιμένων να χρεώνουν τέλη ανά 100 μέτρα μήκους πλοίου. Φαίνεται ότι στο μέλλον μόνο η ταυτόχρονη διεύρυνση του μήκους και αύξηση του βάθους του πλοίου θα επιτρέψει την αύξηση της ικανότητας του πλοίου.

Σημειώτέο να αναφέρουμε ότι το βάθος του καναλιού Suez, που μετά τον πρόσφατο εκσυγχρονισμό έφτασε τα 24 μέτρα και το βάθος του στενού Malacca είναι 25 μέτρα, το οποίο επί του παρόντος περιορίζει το μέγεθος των πλοίων που ταξιδεύουν σε αυτή τη διαδρομή.

Τα πλοία που κατασκευάστηκαν στο μέλλον (post - Malaccamax) θα πρέπει να αλλάξουν σημαντικά τις διαδρομές τους, προσθέτοντας χιλιάδες χιλιόμετρα και, κατά συνέπεια, παρακάμπτοντας ορισμένους θαλάσσιους λιμένες.

Λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς σχετικά με το μέγιστο βύθισμα πλοίων που καταγράφονται στην έκθεση McKinsey και τις παρατηρήσεις των T. Notteboom και J. Rodrigue σχετικά με τις χερσαίες συνδέσεις με την ενδοχώρα, φαίνεται ότι οι νέοι λιμένες 6ης γενιάς (6GP) έχουν τα τρία ακόλουθα χαρακτηριστικά:

1. Ικανότητα χειρισμού πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 50 χιλιάδων TEU, μέγιστου βυθίσματος 20 μέτρων,
2. Πλήρης αυτοματοποίηση του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων λόγω του σημαντικού όγκου εργασιών φόρτωσης / εκφόρτωσης σε σύντομο χρονικό διάστημα, καθώς και σημαντικής προόδου της τεχνολογίας της πληροφορικής τα τελευταία 50 χρόνια. Ο συνεχής ρυθμός ανάπτυξης νέων τεχνολογιών και η μεγάλη ανάλυση δεδομένων αποτελούν τη βάση για τη διατήρηση του ρυθμού ανάπτυξης των τεχνολογιών πληροφορικής και των πληροφοριών κατά τα επόμενα 50 χρόνια,
3. Χειρισμό διατροπικών συνδέσεων με την ενδοχώρα, οι οποίες επιτρέπουν τη μεταφορά φορτίων με χαμηλό εξωτερικό κόστος (π.χ. συνδεδεμένα χωρίς συμφόρηση).

Η ανάπτυξη των λιμένων

Λόγω του μεγάλου όγκου στη διεθνή βιβλιογραφία για το θεωρητικό υπόβαθρο της ανάπτυξης των λιμένων και των παραγόντων που επηρεάζουν στην εξέλιξη αυτών, επιλέξαμε να σταθούμε στην θεωρητική προσέγγιση του

μοντέλου «anyport» του Bird⁶, το οποίο και παρουσιάζει και την ευρεία αποδοχή του ακαδημαϊκού κόσμου ως σταθμό για τις βασικές θεωρίες που αναπτύχθηκαν μεταγενέστερα.

Σύμφωνα με τον Bird ο χώρος των λιμένων γίνεται αντιληπτός ως μια χρονολογικά τοποθετημένη σε γραμμική μορφή, διαδοχή των διαφορών ιστορικών φάσεων ανάπτυξης του τόπου. Ξεκινώντας από τον αρχικό λιμένα με μικρές αποβάθρες δίπλα στο κέντρο της πόλης, η επέκταση των λιμένων είναι προϊόν εξελισσόμενων ναυτιλιακών τεχνολογιών και βελτιώσεων στον χειρισμό φορτίων.

Στο μοντέλο του, ο Bird εισάγει έξι στάδια τα οποία και αποτελούν τις συμπληρωματικές αλλαγές που πραγματοποιούνται σε ένα λιμάνι βασιζόμενες στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου αλλά και στις τεχνικές εξελίξεις που ενισχύουν την μεταφορά των αγαθών μέσω θαλάσσης, αντικατοπτρίζοντας την μετεξέλιξη του αρχικού σχηματισμού του λιμένα σε αυτό που κατά τις φάσεις των χρονικών τοποθετήσεων ορίζεται ως σύγχρονο μεγάλο λιμάνι.

Στα μεταγενέστερα στάδια, η αυξημένη εξειδίκευση του χειρισμού φορτίου, των αυξανόμενων μεγεθών των πλοίων και οι ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις για χώρο για το χειρισμό και την αποθήκευση φορτίου έχουν ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση λιμενικών δραστηριοτήτων σε τοποθεσίες που απέχουν πολύ από τις παλαιότερες εγκαταστάσεις (Notteboom .T, Rodrigue .J, 2005).

Κατά τους Notteboom & Rodrigue, η εσωτερική διανομή του φορτίου παρουσιάζεται ως μια πολύ σημαντική διάσταση του παραδείγματος της παγκοσμιοποίησης της θαλάσσιας μεταφοράς και της διανομής φορτίου. Οι διαρθρωτικές αλλαγές στην εφοδιαστική αλυσίδα έχουν δημιουργήσει νέα πρότυπα διανομής εμπορευμάτων και έχουν επιβάλει νέες προσεγγίσεις στην ιεραρχία των λιμένων. Οι πελάτες υπολογίζουν το συνολικό κόστος της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, υπονοώντας ότι οι σημερινές βελτιώσεις της αποδοτικότητας στη εφοδιαστική αλυσίδα για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, προέρχονται κατά μεγάλο μέρος από την εσωτερική διανομή στην ενδοχώρα⁷. Κατ' επέκταση η προσβασιμότητα τόσο στην λιμενική ζώνη όσο και στα μεταφορικά δίκτυα αποτελεί βασικό παράγοντα ανάπτυξης των διαδικασιών και των υπηρεσιών από και προς τους χρήστες των υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, γεγονός το οποίο βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα των λιμένων. Παρατηρούμε λοιπόν ότι η «μάχη» της εξωχώρας μεταφέρεται και συμπληρώνεται στην ενδοχώρα και στις υπηρεσίες που παρέχονται κατά μήκος της μεταφορικής – εφοδιαστικής αλυσίδας στην οποία μπορούν οι χρήστες να παίξουν σημαντικό ρόλο.

Η περιφερειοποίηση τόσο των λειτουργικών διαδικασιών όσο και της στρατηγικής ανάπτυξης των λιμένων, δίνει μία προοπτική πέρα των γεωγραφικών περιορισμών σε μία ευρύτερη κλίμακα πέρα των φυσικών ορίων των

⁶ Ο καθηγητής J.H. Bird, (1923-1997) είναι γεωγράφος με πλήθος μελετών στο πεδίο της γεωγραφίας των μεταφορών και κυρίως των λιμανιών.

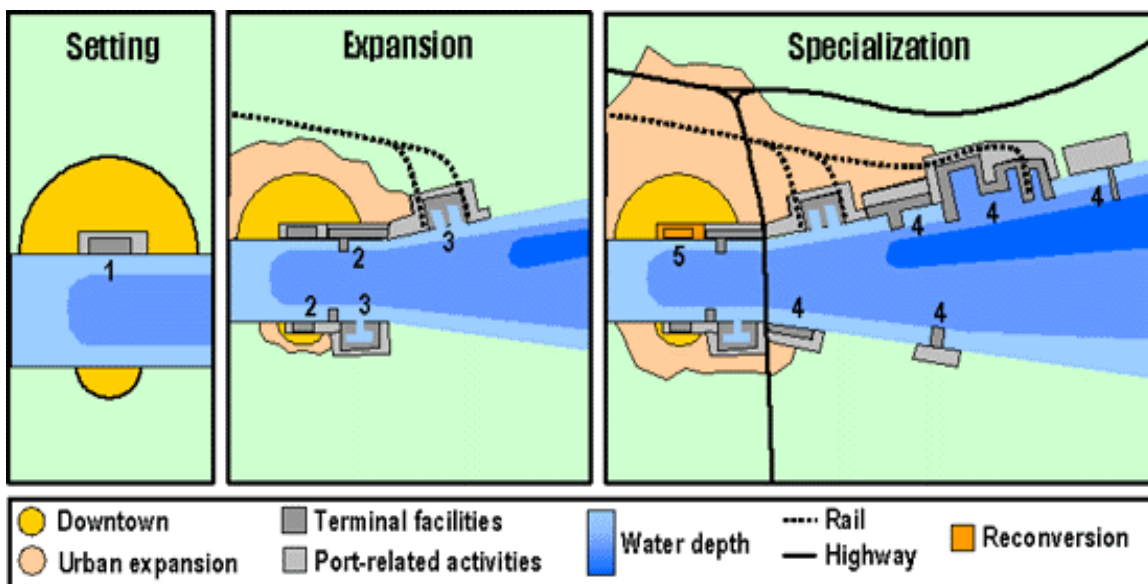
τερματικών σταθμών επεκτείνοντας το μέχρι τώρα θεωρητικό μοντέλο, λαμβάνοντας υπόψη και τα εγχώρια δίκτυα μεταφορών σε συνδυασμό με τα ναυτιλιακά δίκτυα.

Ξεκινώντας από τον αρχικό λιμένα με μικρές πλευρικές αποβάθρες δίπλα στο κέντρο της πόλης, η επέκταση των λιμένων είναι προϊόν εξελισσόμενων ναυτιλιακών τεχνολογιών και βελτιώσεων στον χειρισμό φορτίων. Αυτό σηματοδοτείται επίσης από τις μεταβολές των χωρικών σχέσεων μεταξύ του λιμένα και του αστικού ιστού, καθώς οι αποβάθρες είναι χτισμένες πιο μακριά από την κεντρική επιχειρηματική περιοχή.

Στα μεταγενέστερα στάδια, η αυξημένη εξειδίκευση του χειρισμού των φορτίων, των αυξανόμενων μεγεθών των πλοίων και οι συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις χώρου για το χειρισμό και την αποθήκευση φορτίου, έχουν ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση της λιμενικής δραστηριότητας σε τοποθεσίες μακριά από τις παλαιότερες εγκαταστάσεις

Κατά τους τους Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois and Brian Slack, «The Geography of transport systems» (Rodrigue et al, 2009), παρουσιάζεται μια πιο απλοποιημένη εξέλιξη των φάσεων του “Anyport” σε τρεις:

- 1) Αρχική Εγκατάσταση
- 2) Επέκταση
- 3) Εξειδίκευση



Σχημα 6: Το μοντέλο του anyport κατά Rodrigue et al (2009)

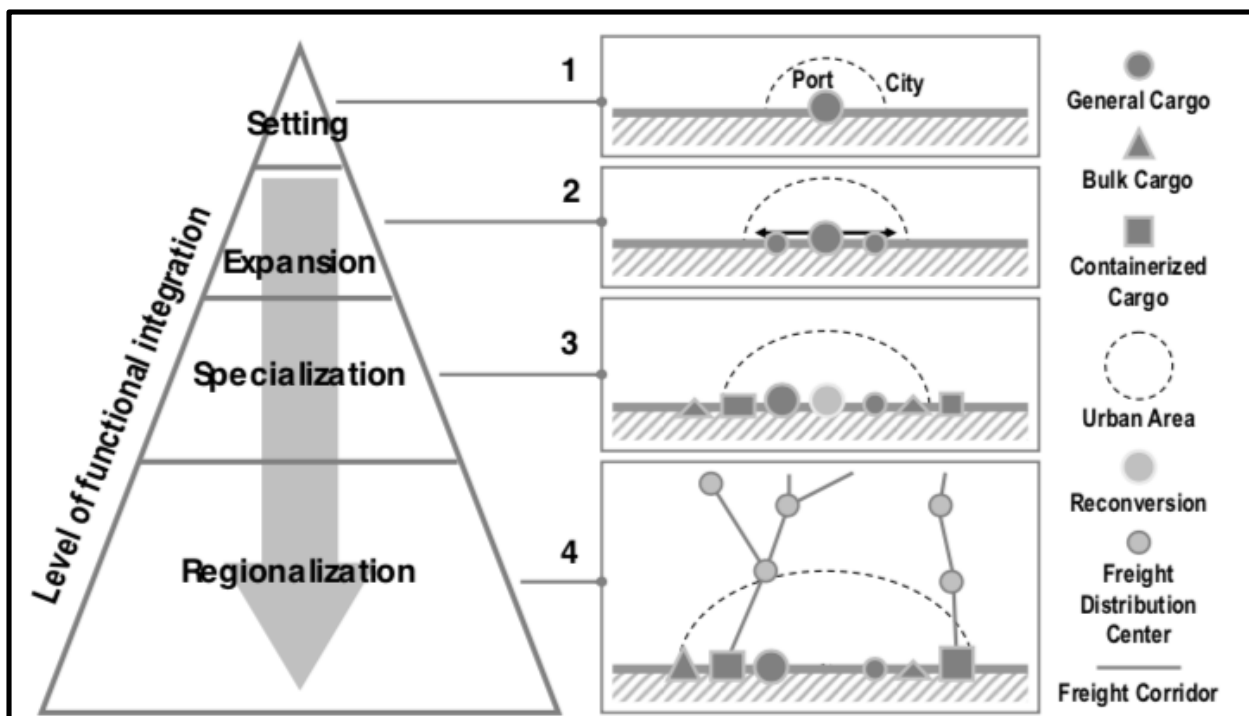
Ωστόσο, κατά τους Notteboom και Rodrigue το μοντέλο του Bird παρουσιάζει κάποιες αδυναμίες για την επεξήγηση στην σύγχρονη ανάπτυξη λιμένων.

Πρώτον, δεν εξηγεί την πρόσφατη λειτουργία των τερματικών σταθμών θαλάσσιων μεταφορών οι οποίοι παρουσιάζονται κατά βάση ως κόμβοι μεταφόρτωσης φορτίου σε εκτεταμένα δίκτυα θαλάσσιων συγκοινωνιών

και ως κόμβοι συλλογής και διανομής. Αυτός ο τομέας έρευνας παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον και δύναται να καταστεί ακόμη πιο σημαντικός λόγω του αυξανόμενου μεγέθους των πλοίων και, ως εκ τούτου, του μειωμένου αριθμού λιμένων / χειριστών ικανών να χειριστούν με αποδοτικό τρόπο την διαρκώς αυξανόμενη διαθεσιμότητα των φορτίων σε συνάρτηση με την διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση από την αγορά, η οποία και προκαλεί αλλαγές στο μέγεθος των πλοίων (τάσεις για γιγαντισμού), στα δρομολόγια των τακτικών γραμμών (liner) και στην ευρύτερη δομή του ναυτιλιακού κόσμου. Οι διεθνείς συμμαχίες των μεταφορέων οδηγούν σε αναζήτηση από πλευράς τους νέων υπηρεσιών end-to-end, έχοντας ως αποτέλεσμα την δημιουργία νέων μοντέλων τερματικών σταθμών, μακριά από την εξυπηρέτηση της άμεσης ενδοχώρας και του παραδοσιακού τρόπου επιλογής των λιμένων.

Βασίζονται σε μεγάλο βαθμό, στις ροές κυκλοφορίας που παράγονται από την αλληλεπίδραση μακρινών τοποθεσιών και διεγείρονται από τη θέση του λιμένα ή από τον ρόλο αυτού στην διαμεσολάβηση μεταξύ τους. Κατ' επέκταση το μοντέλο του Bird δεν επεξηγεί την ύπαρξη συγχώνευσης των λιμένων που λειτουργούν ως κόμβοι μεταφόρτωσης με off-shore τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται σε τοποθεσίες χωρίς άμεση ενδοχώρια αγορά.

Επίσης το μοντέλο του Bird δεν λαμβάνει ως καθοριστικό παράγοντα την άμεση διάσταση της ενδοχώρας για την δυναμική ανάπτυξη του λιμένα και των τερματικών. Έτσι λοιπόν οδηγούμαστε σε μια νέα φάση ανάπτυξης λιμένων, η οποία παρουσιάζει ισχυρότερους δεσμούς με την ενδοχώρα τους, αλλά και ενδιάμεσους λιμένες / λιμένες μεταφόρτωσης.



Σχήμα 7: Η εξέλιξη ενός λιμένα, Πηγή: NOTTEBOOM, T. AND J-P RODRIGUE (2005) "PORT REGIONALIZATION: TOWARDS A NEW PHASE IN PORT DEVELOPMENT"

Παρόμοιες ελλείψεις είχαν και μεταγενέστερα μοντέλα από αυτό του Bird τα οποία δεν μπορούσαν να ενσωματώσουν επιτυχώς και να εξηγήσουν την άνοδο των νέων τερματικών σταθμών ενώ παράλληλα δεν ενσωμάτωναν τα κέντρα διανομής εμπορευμάτων και τα τερματικά ως ενεργούς κόμβους στη διαμόρφωση της ανάπτυξης του κέντρου φορτίου (NOTTEBOOM, T. AND J-P RODRIGUE , 2005).

Η Περιφερειοποίηση των Λιμένων

Υπάρχει τεράστια βιβλιογραφία σχετικά με τις διατροφικές μεταφορές και την πρόσβαση στην ενδοχώρα. Βασικά θέματα είναι η αυξανόμενη κάθετη ολοκλήρωση στην αλυσίδα εφοδιασμού και η επακόλουθη επικέντρωση στην ανάπτυξη τερματικών παρά στην χωρική επέκταση των λιμένων, που οδήγησαν στην αναπόφευκτη εστίαση στα τερματικά της ενδοχώρας.

Έτσι μπορεί να παρατηρηθεί μια τάση προς χρήση των εσωτερικών τερματικών για την επέκταση της ενδοχώρας του θαλάσσιου λιμένα. Ο ρόλος του λιμένα έχει αλλάξει από μονοπώλιο σε κόμβο στην αλυσίδα εφοδιαστικής (Robinson, 2002) και οι ιεραρχίες στην αλυσίδα μεταφορών αλλάζουν. Ως εκ τούτου συμπερασματοποιείται ότι τα λιμάνια πρέπει να δραστηριοποιηθούν για την επέκταση ή και τη διατήρηση της ενδοχώρας τους.

Οι Notteboom και Rodrigue (Notteboom & Rodrigue, 2005) παρουσίασαν την ανάγκη να συμπεριληφθεί μια κατάλληλη ανάλυση της διανομής των φορτίων στην ενδοχώρα σε μοντέλα ανάπτυξης λιμένων. Πρότειναν μια νέα φάση για την ανάπτυξη λιμένων, λαμβάνοντας υπόψη τις συνδέσεις του λιμένα με την ενδοχώρα παράλληλα με την εξωχώρα. Αυτή η φάση ονομάζεται περιφερειοποίηση λιμένων. Σήμερα, η καθετοποίηση των υπηρεσιών logistics και ο αναπροσανατολισμός των ναυτιλιακών δικτύων έχουν επαναπροσδιορίσει τον λειτουργικό ρόλο των λιμένων στις εφοδιαστικές αλυσίδες και έχουν δημιουργήσει νέα πρότυπα εμπορευματικής διανομής και νέες προσεγγίσεις στην ανάπτυξη των λιμένων.

Στόχος είναι να καθίσταται δυνατή την προσέλκυση τεράστιου όγκου κίνησης από μικρές και όχι απαραίτητα συνδεδεμένες ενδοχώρες μέσω εγχώριων κέντρων διανομής. Η περιφερειοποίηση αντιπροσωπεύει ένα περιβάλλον όπου η χερσαία διανομή έχει πρωταρχική σημασία στον ανταγωνισμό των λιμένων, ευνοώντας την εμφάνιση δικτύων και κόμβων μεταφορών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Έτσι συμπεραίνεται ότι το λιμάνι δεν είναι το ίδιο κύριος υποκινητής της περιφερειοποίησης, αλλά «γρανάζι» της αλυσίδας. Η περιφερειοποίηση απορρέει κυρίως από τις αποφάσεις των μελών της εφοδιαστικής αλυσίδας και τις επακόλουθες ενέργειες των φορτωτών και των παρόχων 3PL.

Επίσης οι Notteboom και Rodrigue επισημαίνουν ότι η φάση περιφερειοποίησης του λιμένα χαρακτηρίζεται από αυξανόμενες σχέσεις αλληλεξάρτησης μεταξύ ορισμένων κέντρων φόρτωσης και εφοδιαστικές πλατφόρμες που βρίσκονται στην ενδοχώρα της λιμενικής ζώνης. Με αυτή την αλληλεξάρτηση επιτυγχάνεται το αποτέλεσμα να ευνοείται η επέκταση του λιμένα, μειώνοντας το κόστος και τις καθυστερήσεις. Έτσι, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η επιτυχία ενός λιμένα στον ανταγωνισμό για την κυκλοφορία και την διάθεση των φορτίων στην αγορά εξαρτάται επίσης από τη δική του ικανότητα να ενσωματωθεί στους εσωτερικούς διαδρόμους κυκλοφορίας. Σε αυτή τη φάση, η χερσαία διανομή καταλαμβάνει πρωταρχική σημασία στον ανταγωνισμό των λιμένων, ευνοώντας την εμφάνιση διαδρόμων μεταφορών και πόλων logistics.

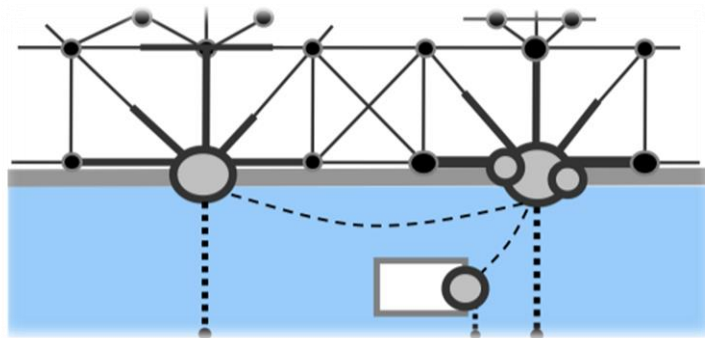
Ο σχεδιασμός αποτελεσματικών στρατηγικών περιφερειοποίησης των λιμένων είναι σχεδόν αδύνατο χωρίς την κατάλληλη γνώση των εσωτερικών διαδρόμων θαλάσσιας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένου του ρόλου των σημείων που ανήκουν στην ενδοχώρα του λιμένα αλλά δεν είναι χωρικά παράλληλα με την περιοχή γύρω από το λιμάνι. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να αναλυθεί η ενδοχώρα της και η εξέλιξή της κατά μήκος του χρόνου, όπως αναφέραμε και παραπάνω, τόσο για τον σχεδιασμό της στρατηγικής της όσο και για την καλύτερη κατανόηση της διαδικασίας περιφερειοποίησης ενός λιμένα.

Διάθεση φορτίου στην Ενδοχώρα

Βασιζόμενοι στην παραπάνω ανάλυση και στα κενά που παρουσιάστηκαν από το το μοντέλο Bird μέχρι και τα μοντέλα που αναπτύχθηκαν σε βάθος χρόνου μέχρι σήμερα παρατηρούμε ότι καθίστανται επεξηγηματικά κενά ως προς την άνοδο των νέων τερματικών σταθμών και στην συνέχεια την μη ενσωμάτωση των κέντρων διανομής εμπορευμάτων και τερματικών ως ενεργούς κόμβους στη διαμόρφωση της ανάπτυξης της ροής φορτίων. Η πρόσβαση στην ενδοχώρα αποτελεί πλέον τον ακρογωνιαίο λίθο της ανταγωνιστικότητας των λιμένων (ECMT, 2001)

Στην έρευνα τους οι Notteboom και Rodrigue αναλύουν την ανάπτυξη των λιμένων σε δύο επεκτάσεις

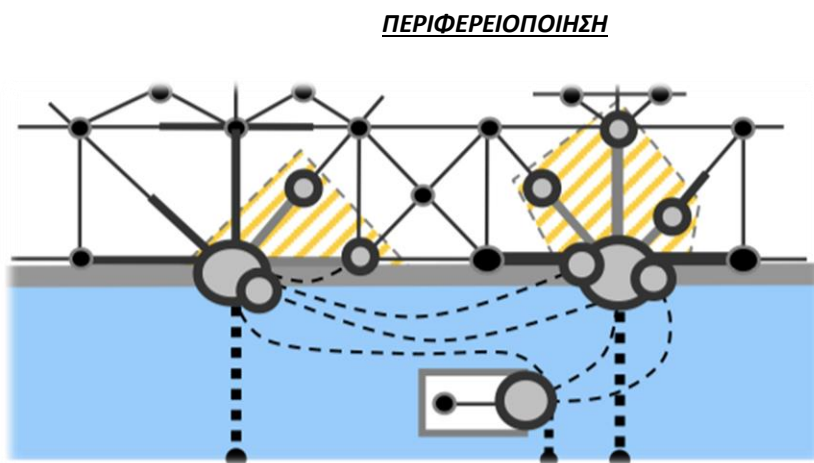
Στην πρώτη περίπτωση παρουσιάζεται η λύση των “offshore” τερματικών / «υπεράκτιων» κόμβων σε τοποθεσίες ή περιοχές νησιών χωρίς σημαντική ενδοχώρα. Για παράδειγμα αναφέρονται τα: Gioia Tauro, Algeciras, Μάλτα, κ.α. Προσδιοριστικοί παράγοντες που ενισχύουν την δημιουργία και ύπαρξη αυτών αναφέρονται στο γεγονός ότι έχουν το τεχνικό πλεονέκτημα να έχουν μεγαλύτερο βάθος με σκοπό να εξυπηρετήσουν την τάση διαρκούς γιγαντισμού των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.



Σχήμα 8. Η Αποκέντρωση και η δημιουργία «υπεράκτιων – offshore» τερματικών σταθμών (Πηγή: Notteboom J.P, Rodrigue.T)

Επίσης, παρουσιάζουν μεγαλύτερο και πιο δόκιμο εδαφικό εύρος για μελλοντική επέκταση και απαιτούνται περιορισμένες επενδύσεις στο εσωτερικό, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου μεταφορώνεται και η ιδιοκτησία ανήκει σε μεταφορείς οι οποίοι χρησιμοποιούν βέλτιστες πρακτικές για την λειτουργία τους.

Στην δεύτερη περίπτωση παρατηρούμε την ενσωμάτωση κέντρων διανομής εμπορευμάτων και τερματικών σταθμών εσωτερικής ναυσιπλοΐας ως ενεργούς κόμβους στη διαμόρφωση ανάπτυξης κέντρου φορτίων. Έτσι το μοντέλο περιφερειοποίησης των λιμένων χαρακτηρίζεται από ισχυρή λειτουργική αλληλεξάρτηση και ακόμη και την από κοινού ανάπτυξη ενός συγκεκριμένου φορτωτικού κέντρου και (επιλεγμένων) πολυτροπικών πλατφορμών εφοδιαστικής στην ενδοχώρα του, τελικά οδηγώντας στο σχηματισμό ενός "περιφερειακού δικτύου μεταφοράς φορτίων



Σχήμα 9. Το μοντέλο περιφερειοποίησης του λιμένα (Πηγή: Notteboom J.P, Rodrigue.T)

Πολλοί παράγοντες ευνοούν την εμφάνιση αυτής της φάσης όπως αναφέραμε και στην εισαγωγή μας, και περισσότερο συγκεκριμένα:

- Οι Εδαφικοί περιορισμοί. Τα λιμάνια και ιδιαίτερα οι μεγάλοι τερματικοί σταθμοί καλούνται να αντιμετωπίσουν προβλήματα εδαφικής στενότητας καθώς εμποδίζουν την χωρική ανάπτυξη και την αποτελεσματικότητά τους. Η έλλειψη διαθέσιμων χώρων και εκτάσεων για επέκταση είναι ένα από τα πιο οξύτατα προβλήματα, τα οποία έρχονται πολλές φορές και σε άμεση συνάρτηση και με τις απαιτήσεις για μεγαλύτερα βάθη στην θαλάσσια ζώνη με στόχο τον χειρισμό μεγαλύτερων πλοίων. Προστίθεται σε αυτό και το αυξανόμενο κόστος επένδυσης για την αγορά όλο και μεγαλύτερων οικοπέδων, λόγω των περιορισμών δόμησης και αξιοποίησης για χώρους εναπόθεσης, αποθήκευσης και πιθανώς μεταποίησης του φορτίου. Στη φάση της περιφερειοποίησης όλο και περισσότερο αναγνωρίζεται ότι οι ενδοχώριες μεταφορές έχουν ως σημαντικό στόχο τη μείωση του κόστους της εφοδιαστικής (Dwarakish and Salim,2015)

Από την άλλη πλευρά η αύξηση της κυκλοφορίας των φορτίων που παράγεται από την αυξημένη κίνηση των λιμένων στις πολλές περιπτώσεις οδηγεί και σε ανισότητες στο τοπικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της ενδοχώρας, επιβαρύνοντας την ομαλή ροή του με πιθανή την απουσία διασύνδεσης με το τοπικό και διεθνές εμπορευματικό δίκτυο (δημιουργία εσωστρέφειας). Φυσικά στο παραπάνω θα πρέπει αν σημειώσουμε και την όχληση των τοπικών κοινωνιών κυρίως λόγω της αύξησης της κίνησης

- Οι Παγκόσμιες αλλαγές. Με την αύξηση της παγκόσμιας τάσης για παραγωγή και κατανάλωση παρατηρείται και η αλλαγή σε μεθόδους και μοντέλα διανομής των αγαθών με στόχο την ταχύτερη και ασφαλέστερη μεταφορά των προϊόντων από τον παραγωγό στον τελικό παραλήπτη είτε παρουσιάζεται ως χρήστης είτε ως καταναλωτής, με γνώμονα την εξειδίκευση και την ποιότητα της παροχής της υπηρεσίας εξυπηρέτησης, σε συνάρτηση με τις ανάγκες και τις προδιαγραφές του πελάτη. Στην εξέλιξη των μεταφορικών δραστηριοτήτων υπάρχει έλλειμμα που δεν μπορεί αν καλυφθεί από συγκεκριμένες τοποθεσίες. Ένα κλασικό παράδειγμα είναι η εμφάνιση των Free Trade Zones (FTZ)⁸. Με αυτόν τον τρόπο η περιφερειοποίηση των λιμένων δρα αποτελεσματικά στην δημιουργία διακριτών δικτύων διανομής και μεταφοράς αγαθών. Με αυτόν τον τρόπο ένα μεγάλο μέρος της δημιουργίας αξίας στην εφοδιαστική αλυσίδα μεταφέρεται στους παρόχους των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι δραστηριότητες αυτές αναφέρονται ως υπηρεσίες logistics προστιθέμενης αξίας (VAL)⁹ και συνεπάγονται την ενσωμάτωση των τμημάτων παραγωγής και διανομής μιας αλυσίδας εφοδιασμού (Notteboom J.P, Rodrigue.T,2009).

Περιφερειοποίηση των λιμένων και ολοκλήρωση της εφοδιαστικής αλυσίδας

Η μετάβαση προς τη φάση της περιφερειοποίησης του λιμένα είναι μια σταδιακή και καθοδηγούμενη από την αγορά διαδικασία που επιβάλλεται στους λιμένες, η οποία αντανάκλα την αυξημένη εστίαση των συντελεστών της αγοράς στην ολοκλήρωση της εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι διεθνείς αλυσίδες εφοδιασμού έχουν γίνει πολύπλοκες και τα μοντέλα της εφοδιαστικής αλυσίδας εξελίσσονται συνεχώς ως αποτέλεσμα επιρροών και παραγόντων όπως αναφέραμε και παραπάνω με την παγκοσμιοποίηση των αγορών και την ταυτόχρονη επέκταση σε νέες αγορές, την μαζική προσαρμογή ως απάντηση στον κατακερματισμό των προϊόντων και της αγοράς και τις συνακόλουθες μετατοπίσεις κόστους και εξαρτώμενων από το χρόνο στρατηγικών διανομής (Notteboom and Rodrigue, 2009) .

⁸ Μια ζώνη ελεύθερου εμπορίου (FTZ) είναι μια ειδική οικονομική ζώνη. Πρόκειται για γεωγραφική περιοχή όπου τα εμπορεύματα μπορούν να εκφορτωθούν, να αποθηκευθούν, να μεταποιηθούν, να κατασκευαστούν ή να αναδιαμορφωθούν και να επανεξαχθούν σύμφωνα με τους ειδικούς τελωνειακούς κανονισμούς και γενικά να μην υπόκεινται σε δασμούς. Οι ζώνες ελεύθερου εμπορίου οργανώνονται γενικά γύρω από σημαντικούς θαλάσσιους λιμένες, διεθνή αεροδρόμια και εθνικά σύνορα - περιοχές με πολλά γεωγραφικά πλεονεκτήματα για το εμπόριο. https://en.wikipedia.org/wiki/Free-trade_zone#cite_ref-2, https://en.wikipedia.org/wiki/Encyclopædia_Britannica

⁹ Value Added Logistics (VAL) είναι η δημιουργία υψηλότερης προστιθέμενης αξίας στην εφοδιαστική αλυσίδα. Οι μεταφορείς παρέχουν όλο και περισσότερες υπηρεσίες: όχι μόνο οργανώνουν τις μεταφορές, συσκευάζουν, ζυγίζουν και επισημαίνουν τα προϊόντα. <https://www.logisticsglossary.com/term/value-added-logistics/>, retrieved from Logistics Glossary on February 17, 2019

Στην σύγχρονη αγορά όπου το κλίμα της ανταγωνιστικότητας είναι περισσότερο αισθητό έχει βελτιστοποιηθεί το μοντέλο λειτουργίας και διαχείρισης από την χρήση του 3PL μοντέλου διαχείρισης στην χρήση της τέταρτης γενιάς παροχής υπηρεσιών 4PL (Fourth Party Logistics), με την διαφορά να έγκειται στην εξειδίκευση της δημιουργίας και του συντονισμού σε όλο το εύρος των υπηρεσιών διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας για λογαριασμό και σύμφωνα με τα πρότυπα λειτουργίας και διάθεσης των πελατών τους.

Οι εξελίξεις στις εφοδιαστικές αλυσίδες και στα μοντέλα που τις διέπουν απαιτούν από τους παράγοντες της αγοράς, όπως οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι επιχειρήσεις φορτοεκφόρτωσης, οι χερσαίοι μεταφορείς και οι θαλάσσιοι μεταφορείς να επανεξετάσουν το ρόλο τους στη διαδικασία διακίνησης των φορτίων και θέτει μεγάλες προκλήσεις στο ρόλο των λιμένων ως λειτουργικών κόμβων στα δίκτυα εφοδιαστικής αλυσίδας.

Οι Notteboom και Winkelmans (2001) συζήτησαν την ενσωμάτωση της εφοδιαστικής αλυσίδας και τον μεταβαλλόμενο ρόλο των λιμένων στο νέο περιβάλλον υλικοτεχνικής αναδιάρθρωσης¹⁰. Η περιφερειοποίηση επιτρέπει την ανάπτυξη ενός δικτύου διανομής που ανταποκρίνεται περισσότερο με κατακερματισμένα συστήματα παραγωγής και κατανάλωσης (Martínez- Pardo, and Garcia-Alonso,2014). Πολλές λειτουργίες διανομής που διαχωρίστηκαν τώρα ελέγχονται από μία μόνο οντότητα, επιτρέποντας σε πολλούς μεταφορείς εμπορευμάτων να αναλάβουν τον έλεγχο μεγάλων τμημάτων της αλυσίδας εφοδιασμού. Άρα λοιπόν αυτό που η αγορά και το νομοθετικό πλαίσιο απαγόρευε τα παλαιότερα χρόνια στην βάση της κάθετης ανάληψης των λειτουργιών της εφοδιαστικής αλυσίδας και το οποίο οδηγούσε σε κατακερματισμό του ελέγχου και της ιδιοκτησίας από τους διάφορους χρήστες και κατ' επέκταση μεγαλύτερος χρόνος καθυστέρησης και κόστος μεταφοράς προϊόντος, έρχεται να λύσει το μοντέλο της περιφερειοποίησης. Η λειτουργική βελτιστοποίηση οδήγησε την αγορά στην οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση της όπως αναφέραμε και παραπάνω, δημιουργώντας οικονομίες κλίμακας στην διανομή του φορτίου. Έτσι λοιπόν διαφάνεται βαρύνουσας σημασίας ο ρόλος της ενδοχώριας μεταφοράς του φορτίου στις διευρυμένες πύλες των λιμένων εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις για ανάπτυξη και ολοκλήρωση – βελτιστοποίηση των διαδικασιών logistics και μείωσης του κόστους.

Οι κόμβοι των λιμενικών δικτύων

Οι κόμβοι στα λιμενικά δίκτυα της ενδοχώρας έχουν αναφερθεί ως ξηρά λιμάνια (Dry Ports), Ενδοχώρια τερματικά (Inland Terminals) , λιμάνια εσωτερικής ναυσιπλοΐας (Inland Ports) , κόμβους εσωτερικής ναυσιπλοΐας (Inland Clearance Depot) , κέντρα εσωτερικής εφοδιαστικής, Εμπορευματικά Κέντρα (Freight Villages) κλπ.

Ο λόγος για την ποικιλία των ορολογιών έγκειται στα πολλαπλά σχήματα, στις λειτουργίες και στις θέσεις των δικτύων αυτών των κόμβων (Notteboom and Rodrigue, 2009), αλλά και στις διαφορές στην προτιμώμενη ορολογία μεταξύ περιοχών ανά τον κόσμο (ESCAP,2007).

Λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας (inland ports)

Οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας (inland ports) απασχολούν την έρευνα όλο και περισσότερο τα τελευταία χρόνια. Ωστόσο, δεν παρουσιάζεται μία μονοδιάστατη προσέγγισή των ερευνητών για τον όρο «λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας». Τόσο παρατηρούμε ότι οι Rodrigue et al (2010) και Monios και Wang (2013) παρέχουν μια εκτενέστερη ανάλυση των διαφόρων ορισμών των εσωτερικών λιμένων. Το κύριο συμπέρασμα από τις δύο μελέτες σχετικά με τον ορισμό των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι ότι υπάρχουν διαφορετικά επίπεδα γεωγραφικών λιμένων, παραγόντων, κανονιστικών ρυθμίσεων και λειτουργιών. Ένα “Inland Port” βρίσκεται στην ενδοχώρα, γενικά μακριά από τους θαλάσσιους λιμενικούς σταθμούς. Προμηθεύει τις περιοχές με τη βοήθεια ενός διατροφικού τερματικού ή μέσω ενός σημείου συγχώνευσης των ποικίλων τρόπων μεταφοράς, όπως είναι οι σιδηροδρομικές, αεροπορικές μεταφορές και οι διαδρομές φορτηγών - που εμπλέκονται στη διανομή εμπορευμάτων που προέρχονται από τους θαλάσσιους λιμένες¹¹. Ένα εσωτερικό λιμάνι παρέχει συνήθως διεθνείς υπηρεσίες logistics και διανομής, συμπεριλαμβανομένης της αποστολής εμπορευμάτων, εκτελωνισμού, ολοκληρωμένης εφοδιαστικής, και των συστημάτων πληροφοριών (Roso et al, 2009).

Η ταξινόμηση των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι απαραίτητη προκειμένου να είναι δυνατή η διαφοροποίηση κατά την ανάλυση των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Μια πρώτη ταξινόμηση εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα της υποδομής. Οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ή / και οι εσωτερικοί τερματικοί σταθμοί) είναι προσπελάσιμοι από σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές οδούς ή από συνδυασμό των δύο (δίπλα στο δρόμο). Δεύτερον, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορούν να ταξινομηθούν ανάλογα με τον τύπο ιδιοκτησίας. (π.χ. μια επαρχιακή κοινότητα ή / και περιφερειακή αρχή), ιδιωτική ιδιοκτησία (π.χ. μια ιδιωτικοποιημένη λιμενική αρχή) ή μια σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην οποία συνεργάζονται δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς. Μια τρίτη ταξινόμηση εξαρτάται από τη σημασία των δραστηριοτήτων μεταφοράς και υλικοτεχνικής υποστήριξης (όπως εκτελωνισμός, διατροφικές μεταφορές, παραγωγή, εφοδιαστική και διαχείριση αλυσίδας εφοδιασμού) στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

¹¹ Οι συγγραφείς υποστηρίζουν ότι, όπως ένα θαλάσσιο λιμάνι μπορεί να είναι οτιδήποτε, από ένα απλό σημείο ανταλλαγής έως μια πολύπλοκη διάταξη τερματικών, αποθηκών, τελωνείων, εφοδιαστικής κλπ., Έτσι ώστε ένα λιμάνι εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορεί επίσης να είναι οτιδήποτε από μια μικρή διατροφική ανταλλαγή σε μια μεγάλη εγκατάσταση που περιλαμβάνει εμπορευματικό χωριό κλπ.

Ενδοχώρια τερματικά (Inland Terminals)

Η ενδοχώρια ανάπτυξη τερματικών σταθμών αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας στους λιμένες (CEMT, 2001). Η ανάπτυξη των μεταφορών παρουσιάζει σταδιακή μετατόπιση προς την ενδοχώρια ακολουθώντας μία φάση που επικεντρώνεται στην ανάπτυξη των λιμενικών τερματικών σταθμών και των δικτύων θαλάσσιων μεταφορών (CEMT, 2001). Οι πελάτες υπολογίζουν το συνολικό κόστος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εντός της μεταφορικής αλυσίδας. Ενώ η συνολική δαπάνη στην ναυτιλιακή μεταφορά είναι μια αρκετά γνωστή οντότητα λόγω αξιόπιστων υπηρεσιών μεταξύ των σημαντικότερων λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο και του υψηλού επιπέδου ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών, το τμήμα της εσωτερικής μετακίνησης του φορτίου ιδιαίτερα στο κομμάτι των εξόδων υπόκειται σε ένα ευρύ φάσμα κόστους και επιπέδων αξιοπιστίας. Αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το μεγαλύτερο μέρος που χρίζει υπηρεσιών βελτιστοποίησης και διαρκούς αναζήτησης για αναπροσαρμογή των λειτουργικών διαδικασιών είναι η διάθεση στο εσωτερικό των αγορών. Εδώ πάλι θα συναντήσουμε τον όρο της εσωτερικής προσβασιμότητας των αγαθών και των υπηρεσιών.

Έτσι λοιπόν η μάχη πάνω από τις λιμενικές εξωχώρες θα αποφασιστεί στο επίπεδο της ενδοχώρας, και συγκεκριμένα στο τμήμα της αλυσίδας διανομής, όπου οι λιμενικοί φορείς και οι λιμενικές αρχές θα μπορούσαν να διαδραματίσουν σημαντικότερο ρόλο. Φυσικά παρατηρείται εξέλιξη μεταξύ των διάφορων θεωριών που αναπτύχθηκαν από το μοντέλο του ANYPORT Bird μέχρι και σήμερα όπου συζητούν είτε για συγκεντρωτισμό των λιμενικών υπηρεσιών Taaffe et al. (1963) όπου παρουσιάζεται το αυξανόμενο επίπεδο συκέντρωσης λιμένων, καθώς ορισμένες οδικές μεταφορές στην ενδοχώρα αναπτύσσονται σε μεγαλύτερο βαθμό από άλλες σε συνδυασμό με την αυξημένη σημασία συγκεκριμένων αστικών κέντρων είτε του Barke (1986) και Hayuth (1981) οι οποίες μιλούν για άπο-συγκεντρωτισμό.

Οι γεωγραφικές περιοχές των λιμένων της ενδοχώρας μπορούν να κυμανθούν από το τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, μέχρι το λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, στην ενδοχώρα του εσωτερικού λιμένα, μέχρι τις συνδέσεις με τις λιμένες της θάλασσας.

Στα θαλάσσια λιμενικά δίκτυα μεταφορών, παρουσιάζονται διάφοροι χρήστες της λιμενικής κοινότητας, όπως οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, οι μεταφορείς εμπορευμάτων, οι πάροχοι υπηρεσιών πληροφόρησης, οι διαχειριστές της υποδομής, οι αποστολείς και οι παραλήπτες, οι οποίοι έχουν ως στόχο να συμβάλουν στην βέλτιστη απόδοση της συνολικής αλυσίδας εφοδιασμού. Παρατηρώντας την σύγχρονη ανάπτυξη των λιμένων μπορούμε να αναφέρουμε πληθώρα αιτιών για το ενδιαφέρον που παρατηρείται με γνήσιως αυξανόμενη ζήτηση προς την ανάπτυξη ενδοχώριων τερματικών. Οι λόγοι αυτοί είναι η πολυπλοκότητα της σύγχρονης διανομής εμπορευμάτων, η αυξημένη εστίαση στις συνδυασμένες μεταφορές και τα προβλήματα χωρητικότητας (Russo et al., 2015). Οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, για παράδειγμα, συμμετέχουν όλο και περισσότερο στη σύνδεση των θαλάσσιων τερματικών σταθμών με τους ενδοχώριους τερματικούς

σταθμούς ή ενδιάμεσους τερματικούς σταθμούς διασύνδεσης με τελικούς προορισμούς στην αλυσίδα εφοδιασμού, όπως αποθήκες μετατρέποντας τις δραστηριότητές τους από «διαχειριστές κόμβων» σε «διαχειριστές ροής».

Σε ποικίλες γεωγραφικές τοποθεσίες υπάρχουν ενδοχώρια τερματικά που κάνουν χρήση των συνδυασμένων μεταφορών και τα οποία αποτελούν καταλυτικό κομμάτι του συστήματος μεταφορών, ιδίως σε περιοχές όπου το εμπόριο παρουσιάζει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξή τους (Roso, 2005). Αυτοί οι κόμβοι στα πολυτροπικά δίκτυα μεταφορών συναντώνται στην βιβλιογραφία και στην επιχειρησιακή λειτουργία με τις ονομασίες dry ports, inland terminals, inland ports, inland hubs, inland logistics centers, inland freight villages, inland clearance depots, inland container depots, intermodal freight centers, inland freight terminals (Cardebring and Warnecke, 1995; Wiegman et al., 1999; Roso, 2005).

Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή ορολογία, ο όρος intermodal terminal είναι ευρύτερος από τον inland port, καθώς περιλαμβάνει όχι μόνο τις υπηρεσίες μεταφόρτωσης εσωτερικής ναυσιπλοΐας-σιδηροδρομικής / οδικής μεταφοράς, αλλά και εξοπλισμό μεταφόρτωσης βαθών / ρηχών υδάτων (Ιωάννου, 2008). Άλλες εκφράσεις, όπως το Freight Village, το Logistic Center / Πλατφόρμα / Πάρκο, το Κέντρο Μεταφορών, το City Logistic Centre, το Urban Distribution Centre χρησιμοποιούνται για τους τερματικούς σταθμούς μεταφοράς που προορίζονται για την υλοποίηση δραστηριοτήτων logistics (Ιωάννου, 2008). Όταν παρέχονται υπηρεσίες logistics στον τερματικό σταθμό σε μία ευρύτερη ενδοχώρα από το λιμένα, που συνδέεται άμεσα με το λιμάνι οι όροι, port logistic activity zone, hinterland terminals και Dry Port χρησιμοποιούνται (Jaržemskis and Vasiliauskas, 2007; Roso et al., 2009). Τα είδη των ενδοχώριων τερματικών είναι τα εξής:

Inland Clearance Depot

Αποτελεί μία περιοχή μέσα στην ενδοχώρα του λιμανιού, με καθεστώς δημόσιας αρχής. Η συγκεκριμένη περιοχή είναι καθορισμένη έχοντας σταθερές εγκαταστάσεις και προσφέροντας υπηρεσίες για τη διαχείριση και την προσωρινή αποθήκευση κάθε είδους εμπορευμάτων. Παρέχει επίσης υπηρεσίες αποθήκευσης και υπηρεσίες εκτελωνισμού για εμπορεύματα που έχουν εισαχθεί ή εξαχθεί από τελωνείο λιμανιού ή αεροδρομίου και έχουν μεταφερθεί οδικός ή σιδηροδρομικός (UNECE, 1998). Ένας τερματικός σταθμός που βρίσκεται στην ενδοχώρα ενός λιμένα πύλης και χρησιμεύει ως ξηρός λιμένας για τελωνειακή εξέταση και εκκαθάριση των φορτίων, εξαλείφοντας έτσι τις τελωνειακές διατυπώσεις στο λιμάνι UNCTAD (1991)

Inland Container Depot

Αποτελεί μία περιοχή μέσα στην ενδοχώρα του λιμανιού, με καθεστώς δημόσιας αρχής, που είναι καθορισμένη και με σταθερή εγκατάσταση και προσφέρει υπηρεσίες για τη διαχείριση και την προσωρινή αποθήκευση των εξαγόμενων/ εισαγόμενων γεμάτων και άδειων εμπορευματοκιβωτίων (Roso, 2005).

Οι κύριες λειτουργίες των ICD μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Παραλαβή και αποστολή / παράδοση φορτίου
- Προσωρινή αποθήκευση φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων
- Πράξεις εκτελωνισμού
- Ενοποίηση και αποδιαμόρφωση του φορτίου LCL
- Συντήρηση και επισκευή μονάδων εμπορευματοκιβωτίων
- Διαμετακόμιση σιδηροδρομικώς / οδικώς προς και από λιμένες εξυπηρέτησης

Τα ICD υιοθετούνται όλο και περισσότερο από διάφορα λιμάνια σε όλο τον κόσμο, καθώς συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση των λιμένων και στην αύξηση της αποτελεσματικότητας των αλυσίδων εφοδιαστικής.

Τα κύρια πλεονεκτήματα που προσφέρουν στους χρήστες είναι:

Η Αποσυμφόρηση λιμένων: Τα ICD παρέχουν αρκετά πλεονεκτήματα για τη μείωση της συμφόρησης του λιμένα, όπως:

- i. Παροχή επιπλέον χωρητικότητας αποθήκευσης δοχείων
- ii. Μείωση της κυκλοφορίας των οδικών μέσων, στα τερματικά των εμπορευματοκιβωτίων
- iii. Μείωση των τελωνειακών διαδικασιών στο λιμάνι (είτε αυτές μπορούν να γίνουν στις ΤΠΕ)

Αποδοτικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας: Τα ICD συμβάλλουν στη μείωση του συνολικού κόστους εφοδιαστικής με:

- I. Μείωση του κόστους αποθήκευσης λόγω ανταγωνιστικότερων τιμολογίων από τα τερματικά των εμπορευματοκιβωτίων
- II. Βελτίωση της χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων και μείωση της κίνησης των κενών εμπορευματοκιβωτίων
- III. Παροχή πρόσθετων υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας που δεν προσφέρονται από τα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων

Με βάση αυτά τα πλεονεκτήματα, τα ICD παρέχουν γενικά λογικές αποδόσεις επενδύσεων με κατάλληλο επίπεδο επένδυσης. Επίσης, υφίστανται περιορισμένο κίνδυνο ζήτησης εάν πραγματοποιηθεί επαρκής σταδιακή υλοποίηση της υποδομής, ευθυγραμμίζοντας την ανάπτυξή της με την αναμενόμενη ζήτηση.

Intermodal Freight Center

Μία συγκέντρωση από οικονομικά ανεξάρτητες εταιρείες που εργάζονται στις εμπορευματικές μεταφορές και σε συμπληρωματικές υπηρεσίες σε καθορισμένο χώρο, όπου μπορεί να λάβει χώρα μία αλλαγή των μονάδων μεταφοράς μεταξύ των τρόπων μεταφορών (Cardebring and Warnecke, 1995).

Dry Port

Ως απάντηση στο ζήτημα της ανάπτυξης του εμπορίου και της αντιμετώπισης της συμφόρησης στους τερματικούς σταθμούς, οι αναπτυσσόμενες βιομηχανικά χώρες και η αυξανόμενη ανάγκη τους να αποκτήσουν πρόσβαση στο παγκόσμιο σύστημα μεταφορών είναι αυτή που συμβάλλει όλο και περισσότερο στην ανάπτυξη της αποκαλούμενης έννοιας Dry Port. Αυτή η ιδέα βασίζεται στην αναγκαιότητα ότι δεν πρέπει να πραγματοποιούνται όλες οι βιομηχανικές και οικονομικές δραστηριότητες κοντά σε θαλάσσιους λιμένες (όπως είναι η εφαρμοζόμενη πρακτική έως σήμερα σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες), αλλά ότι η βελτιστοποίηση της υποδομής και οι εσωτερικοί κόμβοι μπορούν να βοηθήσουν και να διευκολύνουν την ανάπτυξη του εμπορίου οδηγώντας την ενδοχώρα στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ένα Dry Port είναι ένα ενδοχώριο διατροπικό τερματικό που συνδέεται άμεσα με το λιμάνι κάνοντας χρήση μέσων μεταφοράς μεγάλης χωρητικότητας, όπου οι πελάτες μπορούν να αφήσουν / παραλάβουν τυποποιημένα εμπορεύματά τους, όπως ακριβώς και σε ένα λιμάνι. Χρησιμεύουν για τη δέσμευση του φορτίου και εξυπηρετούν κυρίως μια κοινότητα φορέων εκμετάλλευσης φορτίου και χειριστών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Εναλλακτικά, ένα ξηρό λιμάνι μπορεί να γίνει κατανοητό ως επέκταση του θαλάσσιου λιμένα τόσο για εξαγωγές όσο και για εισαγωγές κάνοντας χρήση των εγκαταστάσεων για διακίνηση φορτίου για διάφορες λειτουργίες όπως για παράδειγμα, την ενοποίηση και τη διανομή, την προσωρινή αποθήκευση, τον εκτελωνισμό, ως ένας πολυτροπικός τερματικός σταθμός άμεσα συνδεδεμένος με το λιμάνι, ορισμός που δίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή European Commission (2001, p. 59). Μια καλά εφαρμοσμένη λειτουργία ενός “DRY PORT” μπορεί να μεταφέρει τις ποσότητες φορτίου από τα οδικά δίκτυα μεταφορών σε πιο ενεργειακά αποδοτικούς τρόπους κυκλοφορίας λιγότερο επιβλαβείς για το περιβάλλον, να απαλλάξει τις πόλεις από λιμάνια από την όποια συμφόρηση, να καταστήσει τα αγαθά πιο αποτελεσματικά στους θαλάσσιους λιμένες και να διευκολύνει τις βελτιωμένες λύσεις εφοδιαστικής για τους φορτωτές την ενδοχώρα του λιμανιού. Οι Roso et al (2009) εισάγουν την έννοια του «Dry Port» ως οδηγό για εναλλακτικές διαμορφώσεις δικτύου μεταφοράς. Παρατηρούν ότι τα «Dry Port» χρησιμεύουν για τη δέσμευση του φορτίου και εξυπηρετούν κυρίως μια κοινότητα συμφερόντων και χειριστών φορτίου. Ο κύριος σκοπός του «Dry Port» είναι να μεταφέρει δραστηριότητες από το λιμάνι στο «Dry Port» για να ανακουφίσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση και να επιτύχει άλλα οφέλη. Οι Roso et al (2009) αναφέρουν συγκεκριμένα τις δυνατότητες αλλαγής του τρόπου μεταφοράς ως ένα από αυτά τα οφέλη.

Transport Terminal

Αυτός ο τύπος του τερματικού απευθύνεται σχεδόν αποκλειστικά σε εμπορευματικές μεταφορές που έχουν σαν βάση τους τη μεταφόρτωση. Δεν υπάρχει σχεδόν καμία συλλογή και διανομή στην περιοχή όπου βρίσκεται το τερματικό. Το φορτίο φτάνει στο τερματικό και αναχωρεί από το τερματικό σε τεράστιες ροές. Ο τερματικός σταθμός χαρακτηρίζεται από μεγάλες περιοχές που επιτρέπουν την άμεση μεταφόρτωση μεταξύ αμαξοστοιχιών και / ή φορτηγίδων. Το αντίστοιχο ομαδοποιημένο μοντέλο είναι το δίκτυο hub-and-spoke (Wiegmans et al, 1999).

Οι εσωτερικοί τερματικοί σταθμοί εξελίχθηκαν από απλές διατροπικές τοποθεσίες με την ενσωμάτωσή τους σε δραστηριότητες διανομής εμπορευμάτων που βρίσκονται στην ίδια περιοχή, οι οποίες συνήθως χαρακτηρίζονται ως πάρκα εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι εσωτερικοί τερματικοί σταθμοί (ιδίως οι σιδηρόδρομοι) υπήρξαν πάντα

παρόντες, δεδομένου ότι είναι τοποθεσίες από τις οποίες επιτυγχάνεται μια ειδική κάλυψη της αγοράς. Ο περιορισμός των εμπορευματοκιβωτίων έχει επηρεάσει την κάλυψη αυτή μέσω της επιλογής τερματικών που εξυπηρετούν μια ευρύτερη περιοχή της αγοράς.

Αυτή η χωρική αλλαγή ήρθε επίσης με μια λειτουργική αλλαγή, καθώς οι τερματικοί σταθμοί διατροφικών μεταφορών άρχισαν να εξειδικεύουν τους ρόλους που βασίζονται στη γεωγραφική τους θέση αλλά και στην «θέση» τους μέσα στις εφοδιαστικές αλυσίδες.

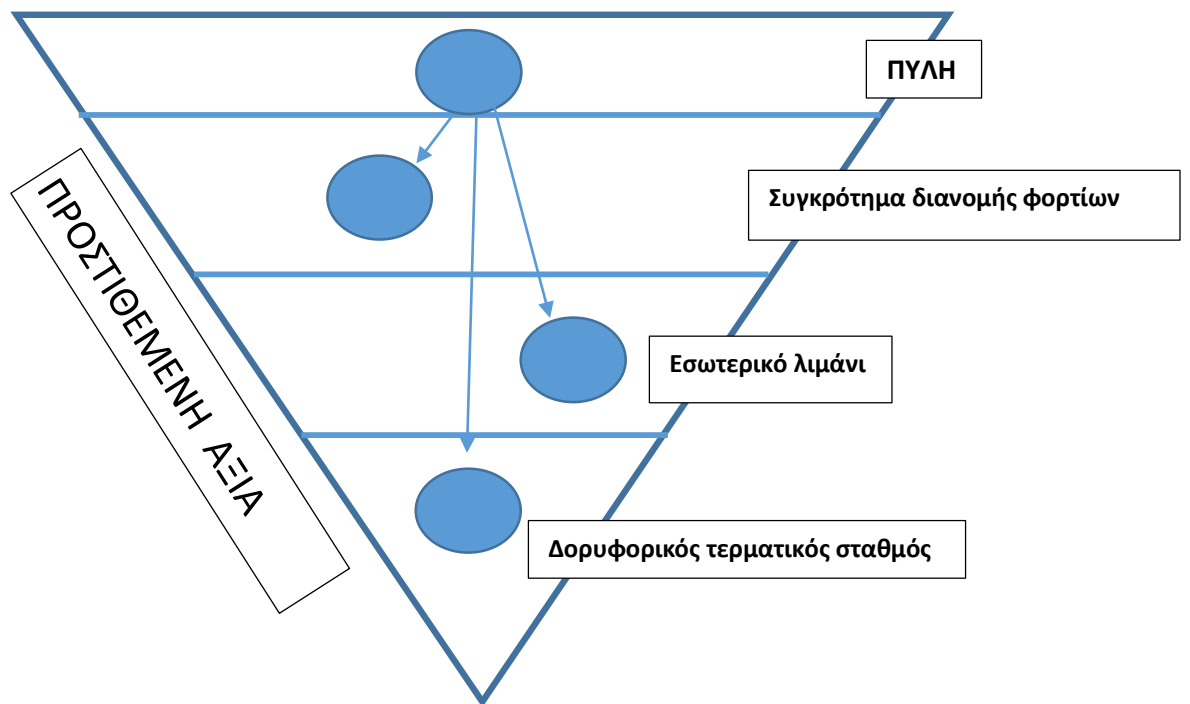
Μια ιεραρχία λειτουργικής και προστιθέμενης αξίας προέκυψε για τους εσωτερικούς τερματικούς σταθμούς, όπως απεικονίζεται στο σχήμα παρακάτω. Σε πολλές περιπτώσεις, οι τερματικοί σταθμοί εμπορευματικών μεταφορών εντάσσονται σε μια ιεραρχία με ένα λειτουργικά ενσωματωμένο σύστημα χερσαίων μεταφορών των πυλών και των διαδρόμων τους:

Πύλη - GATE (επίπεδο 1): Μια πύλη παγκόσμιας κλάσης πρέπει να περιλαμβάνει όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων προστιθέμενης αξίας που σχετίζονται με τις μεταφορές, από τη χρηματοδότηση στις υποδομές για τις μεταφορές και τις διατροφικές μεταφορές. Ωστόσο, μπορούν επίσης να υπάρχουν βασικές πύλες, οι οποίες επικεντρώνονται κυρίως στη μεταφόρτωση μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορικών συστημάτων.

Συγκρότημα διανομής φορτίων - Freight distribution cluster (επίπεδο 2): Χαρακτηρίζει ένα σύνολο μεγάλων εσωτερικών τερματικών σταθμών και κέντρων διανομής φορτίων που διευθύνουν τη διανομή μιας τεράστιας περιοχής αγοράς. Κάποιοι όπως το Duisburg, το Σικάγο ή το Kansas City περιλαμβάνουν τον όγκο των δραστηριοτήτων προστιθέμενης αξίας όσο μια πύλη.

Εσωτερικό λιμάνι - Inland port (επίπεδο 3): Συχνά ένας μοναδικός τερματικός σταθμός διατροφικών μεταφορών συνδυασμένος με μια σειρά δραστηριοτήτων διανομής. Συνήθως λειτουργεί ως κέντρο φόρτωσης για τις αλυσίδες εμπορευμάτων.

Δορυφορικός τερματικός σταθμός - Satellite terminal (επίπεδο 4): Εκτελεί μια πολύ συγκεκριμένη λειτουργία, όπως η μεταφόρτωση, συχνά κοντά σε μια πύλη. Ορισμένοι δορυφορικοί τερματικοί σταθμοί, όπως στο Λος Άντζελες, είναι πολύ σημαντικοί στην παροχή εξειδικευμένων δραστηριοτήτων διανομής εμπορευμάτων.



Σχήμα 10: Ιεραρχία λειτουργικής και προστιθέμενης αξίας Πηγή: Rosso (2009)

Μπορούμε λοιπόν να διαπιστώσουμε ότι η λειτουργική εξειδίκευση στους τερματικούς σταθμούς της ενδοχώρας έχει συνδεθεί με τη δημιουργία ομάδων εφοδιαστικής δραστηριότητας. Σε πολλές περιπτώσεις, οι σταθμοί εσωτερικής εφοδιαστικής δραστηριότητας μαρτυρούν μια ομαδοποίηση τοποθεσιών logistics στην περιοχή, οδηγώντας σε μια διαδικασία πόλωσης της εφοδιαστικής αλυσίδας και στη δημιουργία ζωνών logistic.

Το εύρος των λειτουργιών των ζωνών εσωτερικής εφοδιαστικής δραστηριότητας είναι ευρύτατο, από την απλή ενοποίηση των φορτίων μέχρι τις προηγμένες υπηρεσίες εφοδιαστικής. Πολλές εσωτερικές τοποθεσίες όχι μόνο έχουν αναλάβει σημαντικό αριθμό παραδοσιακών λειτουργιών και υπηρεσιών διαχείρισης φορτίου, αλλά έχουν προσελκύσει πολλές συναφείς υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των κέντρων διανομής, ναυτιλιακών πρακτόρων, εταιρειών φορτοεκφόρτωσης, εγκαταστάσεων επισκευής εμπορευματοκιβωτίων και εταιρειών συσκευασίας.

Η έννοια των ζωνών εφοδιαστικής στην ενδοχώρα έχει πλέον προχωρήσει αρκετά στην Ευρώπη. Οι πρώτες τέτοιες ζώνες δημιουργήθηκαν στη Γαλλία, κυρίως στο Sogaris και το Garonor κοντά στο Παρίσι. Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 και του 1970, οι ζώνες εφοδιαστικής εμφανίστηκαν στην Ιταλία και τη Γερμανία, ακολουθώντας την έννοια των εκτεταμένων τερματικών σταθμών διατροφικών μεταφορών. Στη δεκαετία του 1980 και του 1990 ο αριθμός των ζωνών αυτών πολλαπλασιάστηκε στη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιταλία, τις Κάτω Χώρες, το Βέλγιο και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Οι ζώνες εφοδιασμού που περιλαμβάνουν τερματικούς σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών και χώρους εφοδιαστικής αναφέρονται συχνά ως **Freight Village (Εμπορευματικά Πάρκα)**. Η Europlatforms, (στην Ιταλία, τη Γαλλία, την Ισπανία, τη Δανία, την Πορτογαλία, το Λουξεμβούργο, την Ελλάδα, την Ουγγαρία και την Ουκρανία), παρέχει έναν ολοκληρωμένο ορισμό των χωριών μεταφοράς τον οποίο και θα αναλύσουμε στην συνέχεια και στα παρακάτω κεφάλαια.

Freight Village (Εμπορευματικά Πάρκα)

Είναι ένα οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών , διαρθρωμένων υπηρεσιών, δραστηριοτήτων υποστήριξης (ξενοδοχεία, χώροι γραφείων και εστιατόρια) και υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς, που ιδρύεται και λειτουργεί σε περιοχή, που επιτρέπονται οι δραστηριότητες για την εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών και υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή συνδέεται με σιδηροδρομικό σταθμό ή λιμάνι ή αεροδρόμιο. Συνήθως δεν απαιτεί ένα γειτονικό διατροπικό τερματικό. Όλες οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τη μεταφορά, την υλικοτεχνική υποστήριξη και τη διανομή των εμπορευμάτων, τόσο για την εθνική όσο και για τη διεθνή διαμετακόμιση, εκτελούνται από διάφορους φορείς εκμετάλλευσης. Ένα Freight Village πρέπει επίσης να είναι εξοπλισμένο με όλες τις δημόσιες εγκαταστάσεις για την εκτέλεση των προαναφερθέντων εργασιών. Προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι συνδυασμένες μεταφορές για τον χειρισμό των εμπορευμάτων, ένα φορτηγό χωριό πρέπει κατά προτίμηση να εξυπηρετείται από μια πληθώρα τρόπων μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, βαθέων υδάτων, εσωτερικών πλωτών οδών, αέρος).

Τα Freight Villages συνήθως τοποθετούνται κοντά σε

1. αστικές περιοχές που χαρακτηρίζονται από τεράστιο αριθμό βιομηχανικών περιοχών
2. στον αυτοκινητόδρομο και τις σιδηροδρομικές συνδέσεις
3. σε περιοχές που χαρακτηρίζονται από μεγάλο όγκο κυκλοφοριακών ροών.

Ανάλογα με την εξεταζόμενη ευρωπαϊκή χώρα, τα Freight Villages είναι γνωστά με διαφορετικά ονόματα: πλατφόρμες logistiques στη Γαλλία, Güterverkehrszentren (GVZ) στη Γερμανία, interporti στην Ιταλία, Freight Villages στο Ηνωμένο Βασίλειο, κέντρα μεταφορών στη Δανία και Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) στην Ισπανία. Τα interporti στην Ιταλία είναι μια παραλλαγή του θέματος των εμπορευματικών χωριών (Iannone et al., 2007). Το πρώτο Interporti δημιουργήθηκε το 1966 στο Rivalta Scrivia (βορειοδυτική Ιταλία) με σκοπό να εξυπηρετήσει την κυκλοφορία του λιμένα της Γένοβας.

Άλλες αλληλεπιδράσεις ακολούθησαν τη δεκαετία του '70 (Μπολόνια, Βερόνα και Πάντοβα). Η πραγματική επιτυχία έλαβε χώρα όταν το ιταλικό κοινοβούλιο ψήφισε για το νόμο αριθ. 240 του 1990, το οποίο επέτρεψε τη χρηματοοικονομική υποστήριξη της ανάπτυξης των διασυνοριακών interporti.

Σύμφωνα με την ανάλυση των Notteboom και Rodrigue καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι καμία συγκεκριμένη τοποθεσία δεν μπορεί να εξυπηρετήσει αποτελεσματικά τις απαιτήσεις διανομής ενός σύνθετου δικτύου δραστηριοτήτων που άπτεται της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η περιφερειοποίηση των λιμένων επιτρέπει την ανάπτυξη ενός δικτύου διανομής που αντιστοιχεί περισσότερο στα κατακερματισμένα συστήματα παραγωγής και κατανάλωσης. Η μετάβαση προς τη φάση της περιφερειοποίησης των λιμένων είναι μια σταδιακή και καθοδηγούμενη από την αγορά διαδικασία, που αντικατοπτρίζει την αυξημένη εστίαση των συντελεστών της αγοράς στην ολοκλήρωση της εφοδιαστικής δραστηριότητας.

Η περιφερειοποίηση δίνει την λύση ως μια στρατηγική απάντηση στις ανάγκες του τμήματος διανομής του εσωτερικού δικτύου της αλυσίδας εφοδιασμού όσον αφορά τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς της, την ενίσχυση της ολοκλήρωσης της εφοδιαστικής δραστηριότητας και τη μείωση του κόστους διανομής.

Τα πλεονεκτήματα της μεγαλύτερης συνεργασίας με τις εσωτερικές τοποθεσίες διανομής περιλαμβάνουν:

- Αύξηση της περιφερειακής παραγωγικότητας μέσω μιας πιο αποτελεσματικής σύνδεσης με τις εσωτερικές τοποθεσίες
- Ισχυρότερη υποστήριξη για τη λειτουργία διαχείρισης φορτίου του λιμένα λόγω της καλύτερης χρήσης του χώρου και των αυξημένων δυνατοτήτων επιτυχούς μετατόπισης του τρόπου μεταφοράς
- Ισχυρότερη θέση για την προσέλκυση επενδύσεων και επιδοτήσεων λόγω ενός ολοκληρωμένου προϊόντος της ενδοχώρας
- Επέκταση στην ενδοχώρα και δυνατότητα απόκτησης μεριδίου αγοράς ανταγωνιστικών λιμένων
- Διατήρηση πελατών στην ενδοχώρα
- Καλύτερη γνώση και επίπεδο εξυπηρέτησης στις τοπικές αγορές
- Αύξηση των δυνατοτήτων για υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών, ακόμη και σε συντομότερο χρονικό διάστημα
- Περισσότερες ελκυστικές υπηρεσίες της ενδοχώρας λόγω της αύξησης ευελιξίας, αξιοπιστίας και συχνότητας
- Περαιτέρω ενίσχυση της γεωγραφικής συγκέντρωσης της εφοδιαστικής από εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων των πλεονεκτημάτων τόσο για τον λιμένα όσο και για τον λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας
- Απλουστευμένες τελωνειακές διαδικασίες

Κάποια παραδείγματα στην Ευρώπη αναφέρονται παρακάτω

Αμβέρσα - Trilogiport-Λιέγη: Κοινή ανάπτυξη μιας πλατφόρμας εφοδιαστικής μεγέθους 100 εκταρίων κατά μήκος του καναλιού του Αλβέρτου. Μεικτή οντότητα υπό το νομικό καθεστώς ενός "ομίλου οικονομικών συμφερόντων"

Λισαβόνα - Puerta de Atlantic-Mostoles : Ανάπτυξη πλατφόρμας υλικοτεχνικής υποστήριξης στα Mostoles στα προάστια της Μαδρίτης. Υπογραφή σύμβασης, Ιανουάριος 2008

Ρότερνταμ - Ευρωπαϊκά εσωτερικά τερματικά (EIT) : Συμμετοχή μειοψηφίας στους εσωτερικούς τερματικούς σταθμούς στην άμεση ενδοχώρα μέσω χωριστής εκμετάλλευσης.

Βαρκελώνη - tm-concept (Terminal Maritima): Κοινές εταιρικές σχέσεις για τη δημιουργία ξηρών λιμένων / ζωνών logistics στην ενδοχώρα. tmT (Toulouse), tmZ (Zaragoza), tmM (Μαδρίτη) λειτουργούν. Νέα έργα στο Περπινιάν, στο Μονπελιέ και στη Λυών

Μασσαλία - Εσωτερικό λιμάνι Λυών: Ανάπτυξη της Λυών ως πολυτροπικού δορυφορικού λιμένα της Μασσαλίας. Εταιρεία οικονομικών μικτών που ιδρύθηκε το 1997. Η λιμενική αρχή είναι ένας από τους μετόχους. Κοινές φορτηγίδες και σιδηροδρομικές γραμμές μεταξύ Λυών και Μασσαλίας

ΗΗΛΑ- Αμβούργο - Σιδηροδρομικά τερματικά: ΗΗΛΑ ha συμμετοχές σε σιδηροδρομικά τερματικά (Melnik, Βουδαπέστη, κλπ.) Για την υποστήριξη των σιδηροδρομικών προϊόντων μέσω των μεταφορών Potzug, Metrans και ΗΗCE.

ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι μεταφορές, τόσο σαν τομέας που έχει σχέση με την βιομηχανία όσο και σαν τομέας που έχει σχέση με την γενικότερη οικονομία και πολιτική, έχουν παίξει σημαντικότατο ρόλο στις διαδικασίες ενοποίησης της μεταπολεμικής Ευρώπης.

Η κοινή πολιτική των μεταφορών (ΚΤΠ) της ΕΕ βασίζεται σε τρεις κύριους πυλώνες

1. Εναρμόνιση: επιδιώκεται με την ανάπτυξη πρωτοβουλιών για την εναρμόνιση της τεχνικής, κοινωνικής και οικονομικής πολιτικής των χωρών μελών
2. Απελευθέρωση: επιδιώκεται με ενεργοποίηση των δυνάμεων της αγοράς, προς ενίσχυση των προβληματικών και μη αποτελεσματικών χώρων
3. Υποδομές: επιδιώκεται με την χάραξη πολιτικής για την ανάπτυξη διασυνοριακών υποδομών και εξελιγμένων τρόπων πληρωμής για την χρήση του δικτύου

Για πάρα πολλά χρόνια η πορεία προς την πραγματοποίηση της ΚΠΜ ήταν αργή, ιδίως σε σχέση με την σημασία των μεταφορών για την κοινοτική οικονομία. Η απόφαση που εξέδωσε το Ευρωπαϊκό δικαστήριο το 1985, απελευθερώνει τις χερσαίες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών για όλες τις εταιρείες ανεξαρτήτου εθνικότητας ή τόπου εγκατάστασης. Η απόφαση αυτή συνέπεσε με την «Λευκή Βίβλο» της Επιτροπής για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Με έναυσμα αυτό προχώρησε η ΕΕ σε ενέργειες με την αναγνώριση της κατάργησης των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών καθώς και άλλων διοικητικών, τεχνικών, φορολογικών, τελωνειακών κλπ. περιορισμών του εμπορίου.

Το 1992 αποτελεί χρονιά ορόσημο για την ΚΠΜ καθότι καταργήθηκαν τεχνητά εμπόδια στην παροχή υπηρεσιών τα οποία οδήγησαν σε μία περισσότερο ολοκληρωμένη και ορθή διαρρύθμιση των κοινοτικών συστημάτων μεταφορών σε μία εσωτερική αγορά. Η πολιτική αυτή συμπεριλάμβανε στους στόχους της τα εξής:

- Ανάπτυξη και ολοκλήρωση των κοινοτικών συστημάτων μεταφοράς εντός των ορίων της κοινότητας
- Ασφάλεια
- Περιβαλλοντική προστασία
- Κοινωνική διάσταση
- Εξωτερικές σχέσεις

Τα παραπάνω συνέβαλαν στην επίτευξη της διασύνδεσης της ενεργειακής και περιβαλλοντολογικής πολιτικής με την πολιτική για την προώθηση της επιχειρηματικότητας δια μέσου της «Λευκής Βίβλου» (με τίτλο «Χαρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών - για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» 28.03.2011 COM(2011)144)για τις μεταφορές το 2001, συνοψίζοντας σε τέσσερις άξονες

1. Απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς
2. Ισορροπη ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς
3. Αντιμετώπιση της συμφόρησης στις οδικές, σιδηροδρομικές και αεροπορικές μεταφορές
4. Αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών

Οι οποίοι άξονες εξειδικεύτηκαν σε δραστηριότητες για:

- Αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων
- Βελτίωση του οδικού δικτύου και της ποιότητας των οδικών μεταφορών
- Προώθηση των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών
- Επίτευξη της διατροπικότητας (Intermodality)
- Δημιουργία του Διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών
- Ενίσχυση της οδικής ασφάλειας
- Αναγνώριση των δικαιωμάτων των χρηστών
- Καθιέρωση μιας αποτελεσματικής και δίκαιης τιμολόγησης των μεταφορών

Στο πλαίσιο ανάπτυξης των πολυτροπικών διαδρόμων για την ανάπτυξη ενός περισσότερο βιώσιμου δικτύου μεταφορών απαιτείται ο συγχρονισμός των επενδύσεων και η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των έργων υποδομών για να υποστηριχθεί η αποτελεσματικότητα των πολύτροπικών δικτύων συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών μικρών και μεγάλων διαστάσεων.

Ισχύοντες Ευρωπαϊκοί κανονισμοί για τις μεταφορές

Το συνολικό «σώμα» κοινοτικής πολιτικής περιλαμβάνει μία σειρά από κείμενα πολιτικής, κατευθύνσεις, κανονιστικές – ρυθμιστικές διατάξεις σχετικά με τις υποχρεώσεις κρατών – μελών, όσον αφορά την προσαρμογή των εθνικών πολιτικών για την ανάπτυξη των υποδομών και τους κανόνες τιμολόγησης και λειτουργίας των δικτύων στους άξονες της κοινοτικής πολιτικής στα πλαίσια της εταιρικής σχέσης οι σημαντικότερες – σε ισχύ – από τις οποίες είναι οι παρακάτω

- Ο κανονισμός (ΕΚ) 67/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί καθορισμού των γενικών κανόνων για την χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης στον τομέα των Διευρωπαϊκών Δικτύων
- Ο κανονισμός (ΕΚ) 661/2010 ΕΥ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις κατευθυντήριες ανάπτυξης του ΔΔΜ
- Ο κανονισμός (ΕΚ) 1307/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές
- Η « Πράσινη Βίβλος» της 4^{ης} Φεβρουαρίου 2009

- Ο κανονισμός (ΕΚ) 169/2009 του Συμβουλίου περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των οδικών, σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών.
- Ο κανονισμός (ΕΚ) 1692/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την θέσπιση του προγράμματος Marco Polo II για την χορήγηση χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό την βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στις μεταφορές
- Οδηγία 96/106/ ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την θέσπιση κοινών κανόνων σε ορισμένες συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών.
- Ανακοίνωση της επιτροπής για την εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη – κλειδί για την βιώσιμη κινητικότητα COM 2006 (336).

Το σύστημα των Διευρωπαϊκών Μεταφορών

Το ευρύτερο περιβάλλον, όσον αφορά την λειτουργία των μεταφορικών δικτύων, μέρος του οποίου είναι ο λιμένας διαμορφώνεται από τις κατευθύνσεις της κοινής πολιτικής μεταφορών της ΕΕ. Γενικά το μεταφορικό δίκτυο είναι άμεσα συνδεδεμένο με την υλοποίηση των στόχων της ΕΕ και ειδικότερα με τους στόχους της Λισσαβόνας και τις προτεραιότητες του Γκετεμποργκ. Η ΕΕ προωθεί την υλοποίηση υποδομών στρατηγικής σημασίας για τον ευρωπαϊκό χώρο στην Βαλτική, τα Βαλκάνια, τη Μεσόγειο και σε περιοχές της Ευρασίας. Έτσι με την εξειδίκευση των κατευθύνσεων αυτών με την μορφή των αποφάσεων σχετικά με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΜ-Μ) έθεσαν με μεγαλύτερη σαφήνεια τους στόχους υλοποίησης ενός Κεντρικού Δικτύου (Core network) μεταφορικών υποδομών μέχρι το 2030 και ενός εκτεταμένου δικτύου (Comprehensive network) μέχρι το 2050, προνοώντας για την εξασφάλιση των αναγκαίων χρηματοδοτικών πόρων. Με την εφαρμογή του Κανονισμού COM (2011) 650 εισήχθησαν 9 ολοκληρωμένοι διάδρομοι που συνθέτουν το κεντρικό Δίκτυο, κάθε ένας από τους οποίους περιλαμβάνει τουλάχιστον τρία μέσα μεταφοράς, τρεις χώρες – μέλη της ΕΕ και δύο διασυνοριακά σημεία.

Σύμφωνα με την νέα ορολογία περιγραφής, ο Διευρωπαϊκός Διάδρομος (ΔΔ) ο οποίος ενδιαφέρει τη χώρα μας είναι ο ΔΔ Ανάτολης – Ανατολικής Μεσογείου (Orient East – Med Corridor) ο οποίος συνδέει τις θαλάσσιες πύλες τις Βόρειας Θάλασσας, της Βαλτικής, της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου, επιτρέποντας τη βέλτιστη χρήση των λιμενικών υποδομών και των Θαλάσσιων Αρτηριών που σχετίζονται με αυτούς.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες που συνιστούν την θαλάσσια διάσταση του ΔΕΔ-Μ αποτελούνται από ακτοπλοϊκές γραμμές, λιμένες, σχετική θαλάσσια υποδομή και εξοπλισμό και εγκαταστάσεις για ακτοπλοϊκές ή θαλάσσιες / ποτάμιες μεταφορές μεταξύ τουλάχιστον δύο λιμένων, καθώς και για την σύνδεση με την ενδοχώρα, σε τουλάχιστον δύο διαφορετικά κράτη μέλη.

Ο ΔΔ Ανατολής – Ανατολικής Μεσογείου προβλέπεται να αναβαθμίσει τις διατροπικές συνδέσεις μεταξύ της Βόρειας Γερμανίας, της Τσεχίας, την ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής βαλκανικής και την Ελλάδα επεκτεινόμενος δια θαλάσσης προς την Κύπρο. Περιλαμβάνει τις συνδέσεις Hamburg – Berlin, Rostock – Berlin-Dresden,

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden, Dresden -Usti nad Labem -Melnik/Praha – Kolin, Kolin-Pardubice – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timisoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia, Sofia – Plovdiv – Burgas, Plovdiv – τουρκοβουλγαρικά σύνορα, Sofia -Θεσσαλονίκη – Αθήνα – Πειραιάς – Λεμεσός – Λευκωσία, Αθήνα – Πάτρα/Ηγουμενίτσα.

The Motorways of Sea

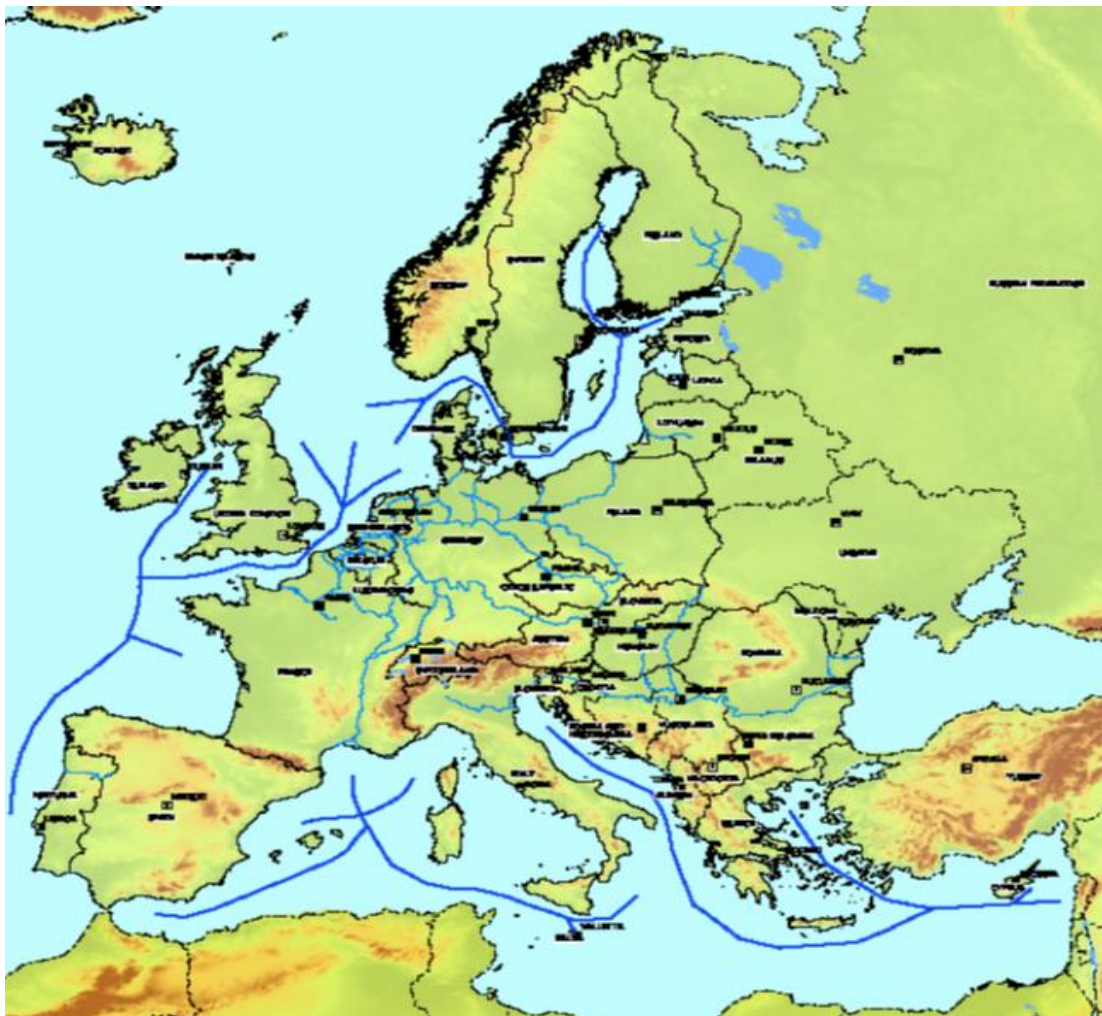
Η ιδέα των "Motorways of Sea", προτείνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως, η εναλλακτική αύξησης της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών συμπληρωματικά των χερσαίων και ως ένα μέλος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (TEN-T/ΔΕΔ-M), που αποσκοπεί στην εισαγωγή νέων αλυσίδων Logistics με διατροπικές θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρώπη, οι οποίες θα πρέπει να βελτιώσουν την οργάνωση των μεταφορών κατά τα προσεχή έτη. Αυτές οι αλυσίδες θα είναι πιο βιώσιμες και θα πρέπει να είναι αποδοτικότερες από τις οδικές μεταφορές. Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα βελτιώσουν έτσι την πρόσβαση στις αγορές σε ολόκληρη την Ευρώπη και θα δώσουν ανακούφιση στο υπερβολικά εκτεταμένο ευρωπαϊκό οδικό σύστημα. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να γίνει πληρέστερη χρήση όχι μόνο των πόρων των θαλάσσιων μεταφορών αλλά και των δυνατοτήτων στις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης αλυσίδας μεταφορών.

Σύμφωνα με το άρθρο 12α των κατευθυντήριων γραμμών ΔΕΔ-M παρουσιάζονται οι τρεις κύριοι στόχοι για τα έργα θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων:

- η συγκέντρωση των εμπορευματικών ροών στις θαλάσσιες οδούς εφοδιασμού
- αύξηση της συνοχής
- η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης μέσω της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών.

Έχουν οριστεί τέσσερις διάδρομοι για τη δημιουργία έργων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος

1. Της Βαλτικής Θάλασσας (σύνδεση των κρατών μελών της Βαλτικής με τα κράτη μέλη στην Κεντρική και Δυτική Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένης της διαδρομής μέσω του καναλιού της Βόρειας Θάλασσας / Βαλτικής Θάλασσας)
2. Της Θάλασσας της Δυτικής Ευρώπης (που οδηγεί από την Πορτογαλία και την Ισπανία μέσω του Ατλαντικού Τόξου στη Βόρεια Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας)
3. Της Θάλασσας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (που συνδέει την Αδριατική Θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένης της Κύπρου)
4. Της Θάλασσας της νοτιοδυτικής Ευρώπης (Δυτική Μεσόγειος, που συνδέει την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και τη Μάλτα και συνδέεται με τον αυτοκινητόδρομο της Θάλασσας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και περιλαμβάνει συνδέσεις με τη Μαύρη Θάλασσα)



Εικόνα 1: Χάρτης που απεικονίζει τους διαδρόμους “Motorways of Sea”. Πηγή European Commission, Mobility and Transport

Οι κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ για το 2013 (κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013) επαναπροσδιορίζουν τα Motorways of Sea ως τη θαλάσσια διάσταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που συμβάλλει στην υλοποίηση ενός ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου χωρίς εμπόδια και περιλαμβάνει:

- I. Θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ θαλάσσιων λιμένων του συνολικού δικτύου ή μεταξύ λιμένα του συνολικού δικτύου και λιμένα τρίτης χώρας όπου οι εν λόγω δεσμοί έχουν στρατηγική σημασία για την Ένωση
- II. Λιμενικές εγκαταστάσεις, τερματικοί σταθμοί εμπορευματικών μεταφορών, πλατφόρμες εφοδιαστικής και Freight Villages που βρίσκονται εκτός της λιμενικής ζώνης αλλά συνδέονται με λιμενικές επιχειρήσεις, τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ), όπως ηλεκτρονικά συστήματα διαχείρισης logistics και ασφάλεια και διοικητικές και τελωνειακές διαδικασίες. τουλάχιστον ένα κράτος μέλος
- III. Υποδομή για απευθείας πρόσβαση στην ξηρά και τη θάλασσα.

Όπως αποτυπώνεται στο παραπάνω χάρτη, η δίοδος συνδέει τα γερμανικά λιμάνια Βρέμη, Αμβούργο και Ροστόκ μέσω της Τσεχίας και της Σλοβακίας, με διακλάδωση μέσω Αυστρίας, μετέπειτα μέσω Ουγγαρίας, προς το ρουμανικό λιμάνι της Κωνσταντζα, το βουλγαρικό λιμάνι του Μπουργκάς, με διασύνδεση με Τουρκία, με τα ελληνικά λιμάνια Θεσσαλονίκης και Πειραιά και με μία σύνδεση με την επωνυμία «Motorway of the Sea», που αποτελεί σύνδεση με την Κύπρο. Περιλαμβάνει σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα, αερολιμένες, λιμάνια και την εσωτερική ναυσιπλοΐα του ποταμού Έλβα.

Τα λιμάνια της Ευρώπης

Όπως ορίζεται στη Λευκή Βίβλο, η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα των μεταφορών είναι δυνατόν να βελτιωθούν αισθητά εάν εξασφαλισθεί καλύτερη ενοποίηση των τροπών μεταφοράς σε όλο το δίκτυο, όσον αφορά τις υποδομές, τις ροές πληροφοριών και τις διαδικασίες (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. **1315/2013**).

Η Ευρώπη ωφελείται με μεγάλη ακτογραμμή που φτάνει από τη Βαλτική μέχρι τη Μεσόγειο Θάλασσα και τη Μαύρη Θάλασσα. Το ευρωπαϊκό σύστημα λιμένων δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ομοιογενές σύνολο λιμένων. Διαθέτει εγκατεστημένα μεγάλα λιμάνια καθώς και μια ολόκληρη σειρά μεσαίων και μικρότερων λιμανιών, καθένα από τα οποία παρουσιάζει ειδικά χαρακτηριστικά όσον αφορά τις εξυπηρετούμενες αγορές στην ενδοχώρα, τα εμπορεύματα που διαχειρίζονται και τις ιδιότητες της θέσης του καθενός.

Αυτό το μοναδικό μείγμα διαφορετικών τύπων και μεγεθών λιμανιών σε συνδυασμό με μια τεράστια οικονομική ενδοχώρα διαμορφώνει την ιεραρχία των λιμένων και τον ανταγωνισμό στην περιοχή (Notteboom .T, 2010). Το ευρωπαϊκό σύστημα λιμενικών υποδομών επηρεάζεται κυρίως από τις τεχνολογικές και οργανωτικές εξελίξεις στο τρίπτυχο ενδοχώρα - λιμάνι - εξωχώρα και από τα αποτελέσματα ορισμένων σημερινών ζητημάτων πολιτικής για τα λιμάνια. Ο Notteboom το 1994 ύστερα από την ανάλυση της δεκαπενταετίας 1980-1994 παρακολούθησε τις εξελίξεις και εντόπισε τάσεις που συνεχίστηκαν μέχρι την σύγχρονη εποχή και περιλαμβάνουν τον σχηματισμό περιφερειών διευρυμένης πύλης λιμένων, διαδικασιών περιφερειοποίησης λιμένων και δυναμικής της ενδοχώρας. Παρατηρήθηκαν διάφορες θεωρίες όπου ένα αυξανόμενο επίπεδο συγκέντρωσης λιμένων έκανε όλο και περισσότερο αισθητή την παρουσία του στην Ευρώπη, καθώς ορισμένα δίκτυα στην ενδοχώρα αναπτύσσονται σε μεγαλύτερο βαθμό από άλλα σε συνδυασμό με την αυξημένη σημασία συγκεκριμένων αστικών κέντρων (Taaffe et al. , 1963)

Η λιμενική κοινότητα στην Ευρώπη αντιμετώπιζε και αντιμετωπίζει προκλήσεις όσον αφορά τη μετακίνηση του φορτίου δια μέσω του λιμένα: συμφόρηση, ρύπανση, καθυστερήσεις λόγω διοικητικών επιβαρύνσεων, αστάθεια συνδέσεων με την ενδοχώρα, ανταγωνισμός μεταξύ μεταφορέων και τερματικών σταθμών, προβλήματα που οδήγησαν στην ανάγκη για βέλτιστη αναζήτηση της σχέσης μεταξύ των δραστηριοτήτων προστιθέμενης αξίας και της διαδικασίας διαχείρισης του φορτίου. Ήδη από το 2007 η επέκταση της πύλης του θαλάσσιου τερματικού στο να περιλαμβάνει επιλεγμένες τοποθεσίες εντός της ενδοχώρας επιτρέπει τη μετακίνηση των

εμπορευματοκιβωτίων σε αυτές τις θέσεις χωρίς προηγούμενη εμπλοκή της ναυτιλιακής εταιρείας ή του αποστολέα. Αυτό οδηγεί στην δημιουργία αποτελεσματικών πολυτροπικών δικτύων μεταφορών ενδοχώρας (Multimodal Hinterland Networks).

Οι ναυλωτές απαιτούν ολοένα και περισσότερες αποδοτικές και βιώσιμες υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών. Οι εταιρείες από την άλλη πλευρά βιώνουν την ολοένα και αυξανόμενη και πολύπλοκη πίεση ζήτησης από τους πελάτες – καταναλωτές για αξιοπιστία στην εγκυρότητα των χρόνων και της ασφάλειας των προϊόντων. Ένα παράδειγμα είναι η πολυεθνική εταιρεία Proctor & Gamble, οι οποίοι έχουν αναπτύξει μια φιλική προς το περιβάλλον ταμπλέτα πλύσης που μπορεί να πλυθεί στους 15 ° C. Για να μεταφέρουν αυτό το προϊόν στα κανάλια πωλήσεών τους στην Ευρώπη, απαιτούν επίσης φιλικές προς το περιβάλλον λύσεις μεταφοράς από το λιμάνι στις διάφορες αποθήκες τους στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Αυτό αποτελούσε μία ιδιαίτερη πρόκληση για ανάλυση της αλυσίδας διαχείρισης μεταξύ των τερματικών σταθμών , των τελωνείων, των υποδομών δικτύου και της διαχείρισης των μεταφορικών μέσων. Οι Bowersox et al (2005) παραθέτουν δέκα τάσεις εφοδιαστικής αλυσίδας.

από:	προς το:
Προϊόντα	Υπηρεσίες
Προμήθεια	Ζήτηση
Εφοδιαστική αλυσίδα	Επιχειρηματικό Δίκτυο
Κανάλι	Πολλαπλά κανάλια
Ένας οργανισμός	Πολλαπλούς οργανισμούς
Κέρδος	3 P (s) (Πρόσωπο-Κέρδος-Πλανήτης)
Σχεδίαση	Online
Ιεραρχικοί Οργανισμοί	Εικονικοί οργανισμοί
Τοπικό	Παγκόσμιο
1 διάσταση	Πολλαπλές διαστάσεις
(τιμή)	(τιμή, χρόνος, ποιότητα)

Αυτός ο πίνακας προτείνει τη μετάβαση προς ευέλικτα δίκτυα επιχειρήσεων, δυναμικά πελατοκεντρικά δίκτυα στα οποία η οικονομία, η ποιότητα και η αειφορία είναι ομοιόμορφα συμβατά και στην οποία η διαχείριση

πληροφοριών για διαδικτυακό σχεδιασμό, εικονικές επικοινωνίες και διαδικασίες προσανατολισμένες στη ζήτηση κρίνονται ως απαραίτητα στοιχεία για ανάπτυξη και βελτιστοποίηση της ροής των εμπορευμάτων. (Vervest, P. and Li, Z., 2009) και Veenstra, A.W, Zuidwijk, R.A, & van Asperen, E. (2012).

Λόγω της αύξησης των εμπορευματικών μεταφορών και της αύξησης της ανισορροπίας μεταξύ της χρήσης των διαφόρων μέσων μεταφοράς και της υποδομής, το σύστημα μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρουσιάζει ενδείξεις για αναποτελεσματικότητα από ένα κοινωνικοοικονομικό σημείο του. Η διατροπικότητα είναι ένα εξαιρετικό εργαλείο πολιτικής που μπορεί να υποστηρίξει ένα συνολικό σύστημα μεταφοράς έχοντας μία προσέγγιση που στοχεύει σε μια πιο ισορροπημένη και αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας.

Η Μελέτη FV-2000 για τα Εμπορευματικά Κέντρα στην Ε.Ε

Η Λευκή Βίβλος "Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010" δίδει ιδιαίτερη έμφαση όπως αναφέραμε σχετικά με την ανάγκη μετατόπισης της ισορροπίας προς εκείνα τα μέσα μεταφοράς που είναι περισσότερο βιώσιμα, ενισχύοντας τους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς (οδικές μεταφορές, θαλάσσιες, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι σιδηροδρομικές μεταφορές) και εξαλείφοντας τα σημεία συμφόρησης στους πολυτροπικούς διαδρόμους.

Το σημερινό μοντέλο του συστήματος μεταφορών προσανατολίζεται περισσότερο σε μεταφορές βασιζόμενες στο «μέσο» και οποιαδήποτε αλλαγή λειτουργίας ενός ταξιδιού συνεπάγεται μια αλλαγή του συνολικού συστήματος παρά μάλλον σε μια τεχνική μεταφόρτωση «transshipment». Αυτό δημιουργεί ένα κόστος που μπορεί να κάνει τη διατροπική μεταφορά μη ανταγωνιστική σε σύγκριση με το μονοπώλιο ιδίως στις οδικές μεταφορές.

Τα τερματικά διατροπικών εμπορευματικών μεταφορών (Intermodal Freight Terminals) παρουσιάζονται ως κρίσιμα στοιχεία της αλυσίδας του συστήματος διατροπικών μεταφορών και αποτελούν σημαντικό παράγοντα κόστους. Είναι επομένως απαραίτητο να μελετηθούν και να διερευνηθούν τα ζητήματα σχετικά με αυτούς τους τερματικούς σταθμούς, προκειμένου να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητά τους και να κάνουν τις διατροπικές εμπορευματικές μεταφορές περισσότερο ανταγωνιστικές και ελκυστικές.

Σύμφωνα με μελέτες που πραγματοποιήθηκαν από την Ε.Ε προέκυψε το FV-2000, ένα έργο 18 μηνών που συγχρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή - DGVII – στα πλαίσια του τέταρτου προγράμματος έρευνας και ανάπτυξης.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα εργασίας στον τομέα των μεταφορών, η έρευνα για τις Ολοκληρωμένες Αλυσίδες Μεταφορών (ή Intermodal Transport) έχει ως στόχο την αύξηση της εμπορικής χρήσης αποτελεσματικών διατροπικών μεταφορών εντός της Ευρώπης. Αυτό το έργο αντιμετωπίζεται στο σχέδιο FV-2000 λαμβάνοντας υπόψη τη δομή και την οργάνωση των κόμβων μεταφοράς (που ονομάζονται "freight villages", "FV" ή Ε.Κ) που παρέχουν υπηρεσίες διατροπικότητας, σε ευρωπαϊκή κλίμακα

Οι δραστηριότητες του έργου κάλυψαν 7 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης: τη Δανία, τη Φινλανδία, τη Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Ισπανία και Σουηδία. Για καθεμιά από αυτές τις χώρες, συμμετείχαν ένα ή περισσότερα FV ως συνεργάτες. Κάθε χώρα εκπροσωπήθηκε στο Εκτελεστικό Συμβούλιο της Κοινοπραξίας FV-2000, υπεύθυνο για την ποιότητα των εργασιών του εθνικό επίπεδο και για την τήρηση των σχεδίων.

Τα Ε.Κ αποτελούν κόμβους μεταφορών ουσιαστικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα των διατροφικών μεταφορών, οι οποίες λειτουργούν ως διασύνδεση μεταξύ των μέσων μεταφοράς και μεταξύ μεταφορών και μεταφορών εφοδιαστικής αλυσίδας.

Από την ανάλυση προκύπτει ότι τα Ε.Κ διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών και για την οικονομική ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες βρίσκονται. Ειδικότερα, η ανάλυση αποδεικνύει ότι οι υλικοτεχνικές συνέργιες που αναπτύχθηκαν στα "ολοκληρωμένα Ε.Κ" (που έχουν ένα διατροφικό τερματικό σταθμό, όπου πραγματοποιείται η ανταλλαγή τρόπων μεταφοράς και τα οποία παρέχουν μια σειρά από υπηρεσίες) αποτελούν βασικό παράγοντα για τη βελτίωση της διατροφικότητας. Η εγγύτητα των διαφόρων μεταφορών και οι υπηρεσίες logistics σε συνδυασμό με τις υπηρεσίες που παρέχει αυτό το μοντέλο FV στην εφοδιαστική και τις επιχειρήσεις μεταφορών αυξάνουν την ελκυστικότητα των διατροφικών μεταφορών για τους βιομηχανικούς και μεταφορικούς φορείς και μπορούν να καταστήσουν πιο αξιόπιστο, ευέλικτο και επομένως πιο ανταγωνιστικό το συνολικό μεταφορικό έργο.

Για τον σκοπό αυτό και για την μελέτη αναπτύχθηκε μία κοινή μεθοδολογία από τους εταίρους η οποία και στηρίχθηκε στα παρακάτω

- ερωτηματολόγια και έρευνες
- μελέτες περιπτώσεων (case studies)
- εθνικά εργαστήρια · (workshops)
- ποσοτική και ποιοτική ανάλυση δεδομένων.

Ως αφετηρία, οι σχέσεις που υπήρχαν μεταξύ των Ε.Κ και του περιβάλλοντός τους, με ιδιαίτερη αναφορά σε:

- Δομή.
- το δίκτυο
- η κοινότητα των μεταφορών.
- η εφοδιαστική κοινότητα ·
- άλλα πλαίσια.

Μεταφορικές εταιρείες

Στις συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 98 μεταφορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της μεταφοράς και αποστολής εμπορευμάτων και χειρίζονται σημαντικούς όγκους κίνησης σε μεσαίες και μεγάλες αποστάσεις

Το δείγμα είναι ετερογενές, τόσο ως προς τις δραστηριότητες που εκτελούνται από τις εταιρείες και τη γεωγραφική κάλυψη του δικτύου, η οποία εξασφαλίζεται μέσω διαφόρων κλάδων και υπηρεσιών θυγατρικών στην Ευρώπη και σε ορισμένες εκτός Ευρώπης χώρες. Το 49% των εταιρειών βρίσκονται μέσα σε ένα FV ενώ το 51% βρίσκεται έξω.

Οι λόγοι που οδηγούν τις εταιρείες να ξεκινήσουν τις σχέσεις τους με ένα FV είναι οι εξής:

1. τη βελτιστοποίηση των ροών κυκλοφορίας
2. τη μείωση του λειτουργικού κόστους
3. ζήτηση πελατών
4. την αξία της ολοκληρωμένης εφοδιαστικής
5. τη διαφοροποίηση των υπηρεσιών
6. τη διαθεσιμότητα της τεχνολογίας των πληροφοριών.

Η έρευνα FV-2000, βασισμένη σε δείγμα 14 ευρωπαϊκών FVs που βρίσκονται σε 7 χώρες (Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Ισπανία και Σουηδία) έδειξε ότι υπάρχουν διάφορα μοντέλα FV Την Ευρώπη σήμερα, καθένα από τα οποία έχει τις δικές του ιδιαιτερότητες. Φαίνεται ότι όλα τα εξεταζόμενα FVs συμβάλλουν στην επίλυση των προβλημάτων που απορρέουν από την αυξανόμενη ζήτηση για τη μεταφορά αγαθών στην Ευρώπη (συμφόρηση, περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ατυχήματα και αποτελεσματικότητα κόστους).

Δύο κύρια μοντέλα FV μπορούν να επισημανθούν

- **Ολοκληρωμένες μονάδες FV (Integrated Freight Village)**, όπου επιτυγχάνεται η αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης, παρέχοντας επίσης μια σειρά συνδυαστικών υπηρεσιών όπου οι μεταφορές αποτελούν μόνο ένα μέρος της παγκόσμιας επίδοσης της εφοδιαστικής. Αυτό είναι το Ιταλικό μοντέλο "interporti" το οποίο ενσωματώνει το FV με το Κρατικό σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιταλίας
- **μη ολοκληρωμένες μονάδες FV (Non - Integrated Freight Village)**, εντός των οποίων δεν επιτυγχάνεται η αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης – πραγματοποιείται αλλαγή οχήματος (δηλαδή από το ένα όχημα στο άλλο) αλλά όχι του τρόπου μεταφοράς. αυτό συνήθως είναι αστικό μοντέλο που ενσωματώνει τις μεταφορικές δραστηριότητες στις περιφέρειες μεγάλων πόλεων και τις αλλαγές στους τρόπους μεταφοράς από φορτηγά σε μικρά φορτηγά.

Μεταξύ των ανωτέρω περιγραφέντων μοντέλων FV υπάρχουν οργανωτικά μοντέλα που κυμαίνονται από το ένα σύστημα σε άλλο, όπου υπάρχει σιδηροδρομική υποδομή, αλλά είναι μικρότερη σε σύγκριση με τις περιοχές που είναι εξοπλισμένες για υπηρεσίες οδικών μεταφορών.

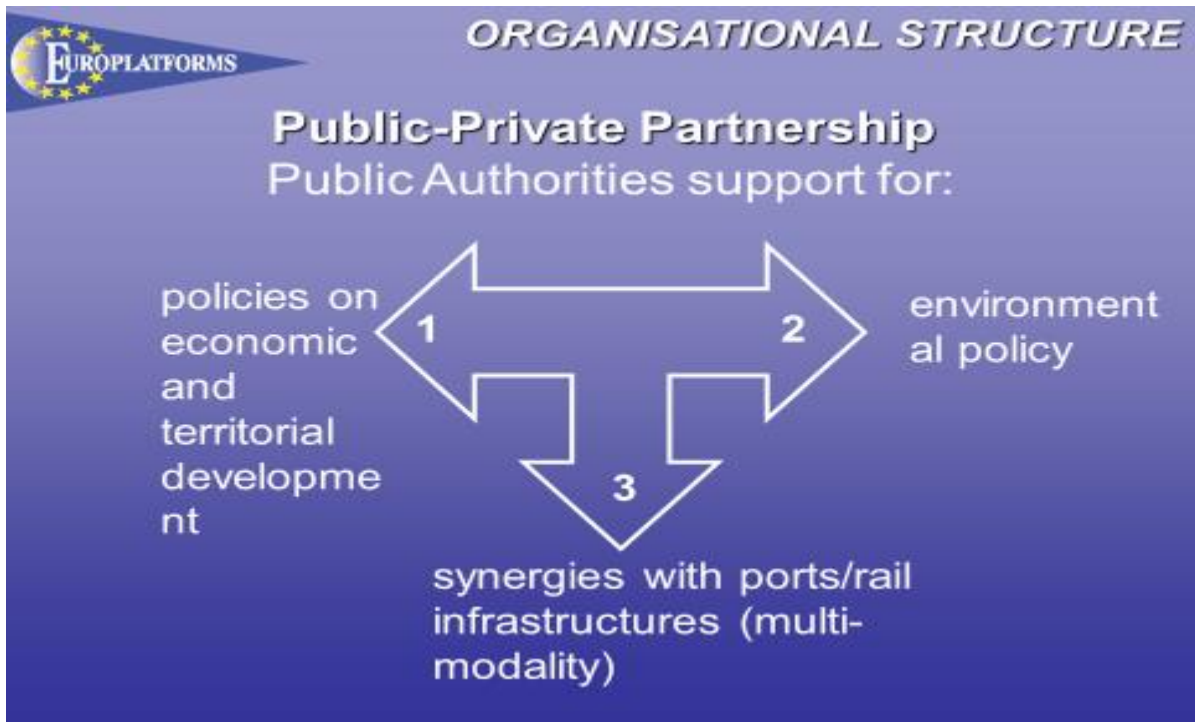
ΣΔΙΤ (Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα)

Η κατασκευή ενός F.V συνεπάγεται συνήθως τη συμμετοχή τοπικών δημόσιων αρχών, ο ρόλος των οποίων είναι απλώς να εποπτεύουν και να δίνουν οδηγίες για τον χωροταξικό σχεδιασμό, την απλοποίηση των υποδομών (θεωρώντας ότι ένα F.V εκτείνεται σε μια πολύ μεγάλη περιοχή) και τις ανάγκες σημαντικών υποδομών.

Το μοντέλο Σ.Δ.Ι.Τ (Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα) είναι μία από τις πιο δημοφιλείς οργανωτικές δομές για τα F.V. Τα ποσοστά δημόσιων ή ιδιωτικών κεφαλαίων αλλάζουν σε κάθε χώρα, ανάλογα με το ιστορικό της πολιτικής μεταφορών εμπορευμάτων και τον οργανισμό δημόσιων αρχών.

Η επιλογή του μοντέλου ΣΔΙΤ, έτσι ώστε η συμμετοχή των δημόσιων αρχών στο μετοχικό κεφάλαιο των εμπορευματικών χωριών να συνδέεται με τις επιπτώσεις που έχουν τα φορτηγά χωριά στην τοπική οικονομία, στο περιβάλλον, στην ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών αλλά και στην υψηλή οι επενδύσεις που δημιουργούν ένα F.V συνεπάγονται από την αρχή.

Η επένδυση πρέπει να χρηματοδοτήσει τη δημιουργία όχι μόνο μεγάλων αποθηκών αλλά και μεγάλης δυναμικότητας πρόσβαση σε τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των διατροφικών εγκαταστάσεων διακίνησης. Είναι αλήθεια ότι η οικοδόμηση ενός Εμπορευματικού κέντρου απαιτεί μεγάλες επενδύσεις, αλλά και κερδοφόρες επενδύσεις επειδή η ζήτηση αποθηκών εφοδιαστικής αυξάνεται πραγματικά σήμερα. Αυτό που κοστίζει περισσότερο είναι μόνο η ομάδα των απαραίτητων αστικών υποδομών: δρόμοι, σιδηρόδρομοι, ηλεκτρικό σύστημα, υπονόμους και ούτω καθεξής.



Εικόνα 2: Διαδικασία χρηματοδότησης Εμπορευματικών Πάρκων, Πηγή : EUROPLATFORMS Corporate presentation 2015

Παραδείγματα:

Ορισμένα Εμπορευματικά Κέντρα στην Δανία έχουν κατασκευαστεί από χρηματοπιστωτικούς επενδυτές. Ενώ άλλα κέντρα ξεκίνησαν με τοπικές πρωτοβουλίες. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση είναι δυνατές πολλές λύσεις, αλλά σε θέματα διαχείρισης είναι ευθύνη των μεμονωμένων εταιρειών. Έχει ακόμη μεγάλη σημασία ο συντονισμός μεταξύ των εταιρειών να είναι παρών και ενεργός. Η ευθύνη για αυτές τις συνεργασίες θα μπορούσε να δημιουργηθεί με λύσεις ΣΔΙΤ, π.χ. μεταξύ μιας τοπικής αρχής και ενός χρηματοπιστωτικού ιδρύματος.

Στη Βερόνα έχουν επενδυθεί συνολικά 300 δισεκατομμύρια λιρέτες, τα οποία είναι δημόσια χρήματα. Θέμα σπουδαιότητας αποτελεί το υψηλό επενδυτικό κόστος που απαιτείται για την υλοποίηση των Ε.Κ, το οποίο σημαίνει ότι η δημόσια παρέμβαση είναι απαραίτητη, τουλάχιστον κατά τη φάση της επένδυσης. Απο την άλλη υπάρχουν αξιοσημείωτα οφέλη εκτός αυτών των υποδομών, τα οποία πρέπει να εξεταστούν αξιολογώντας την οικονομική ευκολία, όταν οι δημόσιες αρχές αποφασίζουν για την κατανομή των οικονομικών πόρων. Στην περίπτωση της Βερόνας, χωρίς δημόσια παρέμβαση, δεν θα ήταν δυνατή η οποιαδήποτε επίτευξη .

Οι διατροπικές υποδομές θα πρέπει να χρηματοδοτούνται από το κράτος. Ομοίως, όσον αφορά το μεταβλητό κόστος, η πολιτική στήριξης των σιδηροδρόμων (και έμμεσα συνδυσασμένων μεταφορών) είναι απαραίτητη. Στην Ιταλία θα πρέπει να παρέχει βοήθεια στους σιδηροδρόμους.

Η Στρατηγική Ανάπτυξη και η σημασία ίδρυσης Εμπορευματικών Κέντρων στην Ευρώπη

Όπως προκύπτει από την εισαγωγή που αναφέρεται στο παρόν, οι εμπλεκόμενοι χρήστες των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, οι οποίοι εμπλέκονται άμεσα σε εθνικό αλλά και διεθνές επίπεδο με την εμπορικές συναλλαγές και μεταφορές, παρουσιάζουν μεγάλο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη δομών, οι οποίες θα προσθέσουν αξία στο τελικό προϊόν και στην διαδικασία λειτουργίας της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η έκδηλη εμφάνιση των τερματικών σταθμών στην ενδοχώρα, όπως τα Εμπορευματικά Κέντρα, παρουσιάζει μέγιστο επιχειρηματικό ενδιαφέρον τόσο σε περιοχές τις Δυτικής Ευρώπης, όσο και σε περιοχές των Η.Π.Α και της Νοτιο – Ανατολικής Ασίας. Παράλληλα όμως έχουν αρχίσει να παρουσιάζουν και ιδιαίτερο ενδιαφέρον στις περιοχές της Βαλκανικής και της Ελλάδας για λόγους του οποίους θα αναλύσουμε παρακάτω, καθώς αποτελεί ένα μείγμα εναρμόνισης της Ευρωπαϊκής πολιτικής των μεταφορών με την δημιουργία ενός Διευρωπαϊκού Δικτύου στις μεταφορές και την υιοθέτηση στρατηγικών μανάτζμεντ για την βελτιστοποίηση των λειτουργιών και την μείωση του συνολικού μεταφορικού κόστους από την παραγωγή στην κατανάλωση.

Τα εμπορευματικά κέντρα λειτουργούν ως κομβικά σημεία της πορείας των εμπορευμάτων, προσθέτοντας επιπλέον αξία και ασφάλεια στην εφοδιαστική αλυσίδα. Παρέχουν εξειδικευμένες υπηρεσίες που διευκολύνουν τις εμπορευματικές ροές, προωθούν την υιοθέτηση της συνδυασμένης μεταφοράς των προϊόντων και συμβάλουν με τον τρόπο τους στην μείωση του κόστους των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων.

Βασικό πλεονέκτημα που προέρχεται από την δραστηριοποίηση των διαμετακομιστικών αυτών κέντρων είναι η άρρηκτη σχέση που παρουσιάζουν με τις επιχειρήσεις που λειτουργούν και συναναστρέφονται εντός του «πυρήνα» του. Αυτό μας οδηγεί σε πρώτο βαθμό να αναλύσουμε τα πλεονεκτήματα σε επίπεδο επιχείρησης και στην συνέχεια σε κοινωνικό – οικονομικό επίπεδο ούτως ώστε να αντιληφθούμε καλύτερα την βιωσιμότητα τέτοιων οργανωτικών μοντέλων.

Κάποια από τα πλεονεκτήματα αναφέρονται παρακάτω:

1. Μείωση του συνολικού κόστους διαχείρισης των προϊόντων

Ένας από τους σημαντικότερους στόχους στην θεωρία του μανάτζμεντ των επιχειρήσεων είναι η αύξηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που έχουν στην αγορά. Πολλές φορές η διατήρηση μίας πολύ καλής τιμής για τον τελικό χρήστη των προϊόντων αντικατοπτρίζει και το πλεονέκτημα που αναφέραμε παραπάνω και είναι αποτέλεσμα της συνολικής διαχείρισης ενός χαμηλού κόστους λειτουργίας. Στο σημείο αυτό αναγνωρίζουμε ότι το στάδιο της αποθήκευσης και της μεταφοράς επηρεάζει άμεσα τα συνολικά κόστη. Η επιδίωξη των επιχειρήσεων στο κομμάτι αυτό προέρχεται από την αποτελεσματική διαχείριση των αποθεμάτων των προϊόντων της αλλά και να οργανώνει γρήγορα και οικονομικά την μεταφορά τους τόσο σε κοντινές όσο και σε μακρινές αγορές. Αυτό οδηγεί στην ικανοποίηση των τελικών χρηστών και τις συνολικής ζήτησης της αγοράς. Η συνολική διαχείριση των αποθεμάτων αξίζει να πούμε ότι προσθέτει κόστος και όχι προστιθέμενη

αξία στο προϊόν γιατί πηγάζει από διαδικασίες και υπηρεσίες όπως ενοικίαση ή αγορά του αποθηκευτικού χώρου και των απαιτούμενων μηχανημάτων, την διατήρηση δεσμευμένου κεφαλαίου, την ασφάλιση των εμπορευμάτων, την μισθοδοσία των απασχολούμενων υπάλληλων, την συντήρηση μηχανημάτων και κτιρίων, την αγορά πληροφοριακού συστήματος διαχείρισης αποθήκης καθώς και αλλά συναφή έξοδα .

Η συνεργασία με Εμπορευματικά Κέντρα παρέχει αποθηκευτικές και μεταφορικές υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές και ταυτόχρονα εγγυάται την ασφάλεια των προϊόντων και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Με την σύμπραξη των επιχειρήσεων με τα Εμπορευματικά Κέντρα αποκτάται η δυνατότητα στρατηγικής στόχευσης στις υπόλοιπες δραστηριότητες με σκοπό την βελτίωση της αποδοτικότητας αυτών.

2. Απαλοιφή υψηλών εμποδίων για την είσοδο των επιχειρήσεων σε νέες αγορές

Πολλές επιχειρήσεις προσπαθούν να ανακαλύψουν νέες στρατηγικές διείσδυσης σε αγορές που παρουσιάζονται υψηλά επίπεδα κορεσμού και ανταγωνισμού με αποτέλεσμα είτε να μην πραγματοποιούνται ικανοποιητικές πωλήσεις, είτε τα επίπεδα πωλήσεων να παραμένουν σχετικά σταθερά. Σε πολλές περιπτώσεις οι επιχειρήσεις αυτές δαπανούν μεγάλα ποσά σε έξοδα μάρκετινγκ και επικοινωνίας, αλλά και σε έξοδα «διαφοροποίησης» των προϊόντων τους με σκοπό την προσφορά στους χρήστες ενός εναλλακτικού προϊόντος που θα καλύψει τις ίδιες και πιθανόν περισσότερες ανάγκες από τον ανταγωνισμό. Ο επωμισμός τέτοιων κέντρων κόστους μπορεί να παρουσιάσει έντονη μείωση έναντι του συνολικού μέσα από την χρήση εμπορευματικών κέντρων ως ενδιάμεσο σταθμό που δέχεται τα προϊόντα, τα αποθηκεύει με ασφάλεια και στην συνέχεια τα διοχετεύει στα τελικά σημεία διανομής με μικρό συγκριτικά κόστος. Η επιχείρηση – προμηθευτής είναι πάντα αυτή που δίνει τις εντολές διανομής και διοχέτευσης των προϊόντων στους υπαλλήλους του εμπορευματικού κέντρου, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τις αυξομειώσεις της ζήτησης και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της νέας αγοράς - στόχου. Σε περίπτωση συνολικής λειτουργίας των υπηρεσιών αυτών από την επιχείρηση, θα πρέπει να γίνουν μία σειρά από έξοδα για την είσοδο σε νέες γεωγραφικές περιοχές. Το κόστος αγοράς νέων μέσων μεταφοράς ή της επικοινωνίας αυτών καθώς και το κόστος πρόσληψης και εκπαίδευσης νέου προσωπικού για την διαχείριση, η ασφαλής μεταφορά των εμπορευμάτων, η σωστή πρόβλεψη της ζήτησης με σκοπό την αποφυγή μεγάλων επιστροφών η οποία και προέρχεται από την σωστή χρήση εξειδικευμένων πληροφοριακών συστημάτων για την λήψη της σωστής πληροφόρησης της ζήτησης καθώς και η απασχόληση επιπλέον προσωπικού για την επίβλεψη των εμπορευματικών ροών, είναι κάποια από τα χαρακτηριστικά κέντρα κόστους που μπορούν να καταστούν ευέλικτα από την συνεργασία με τα Ε.Κ.

3. Η φιλοσοφία της γρήγορης και just in time ανταπόκρισης των υπηρεσιών

Η φιλοσοφία αυτή αντικατοπτρίζεται στην την στρατηγική που στηρίζεται τόσο στην ταχύτατη ανάπτυξη νέων προϊόντων όσο και στην παράδοση τους στον σωστό τόπο και σε μικρό σχετικά χρόνο . Αυτό συμβαίνει κυρίως γιατί τα Ε.Κ έχουν την δυνατότητα να αποθηκεύουν τα προϊόντα κοντά στα τελικά σημεία διανομής με στόχο να διατηρείται με ασφάλεια το επαρκές απόθεμα, την κατάλληλη στιγμή με άμεση διαθεσιμότητα. Πραγματοποιείται βέλτιστος έλεγχος της εμπορευματικής ροής μέσω κατάλληλων πληροφοριακών συστημάτων EDI και barcode κ.α . Υπάρχει γρήγορη και αξιόπιστη διανομή ανάλογα με την εκάστοτε ανάγκη για ζήτηση και διαρκής ενημέρωση για την έγκαιρη και έγκυρη παράδοση των προϊόντων.

4. Δημιουργία ευκαιριών για την ενίσχυση της ενδυνάμωσης των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται εντός των Ε.Κ

Επιχειρήσεις που δυσκολεύονται να διαχειριστούν και να χρηματοδοτήσουν νέες επενδύσεις στην μεταφορά και αποθήκευση των προϊόντων τους στις αγορές ενδιαφέροντος βρίσκουν σημαντικές ευκαιρίες και δυνατότητες μέσα από αυτές τις συνέργειες. Μέσα από μία σημαντική διαχείριση αποθήκευσης και μεταφοράς όπως αναφέραμε παραπάνω μειώνεται το συνολικό κόστος. Υπηρεσίες εκτελωνισμού (είτε α' ύλης είτε έτοιμου προϊόντος) μπορούν να πραγματοποιηθούν στον ίδιο χώρο καθώς τα σύγχρονα διαμετακομιστικά κέντρα παρέχουν ολοκληρωμένες εκτελωνιστικές υπηρεσίες. Τους δίνεται η ευκαιρία να προωθήσουν και προβάλουν τα προϊόντα τους μέσα στους ειδικά διαμορφωμένους εκθεσιακούς χώρους των εμπορευματικών κέντρων. μπορούν να κάνουν χρήση των λοιπών επικουρικών υπηρεσιών, όπως είναι οι τραπεζικές και οι ταχυδρομικές υπηρεσίες, χωρίς να χρειάζεται να μεταβαίνουν σε άλλους χώρους και να χάνουν πολύτιμο χρόνο, ενώ έχουν την δυνατότητα να επικοινωνούν με τους αρμόδιους του εμπορευματικού κέντρου και να ενημερώνονται για την κατάσταση και την κίνηση των εμπορευμάτων.

Μέσα στο χώρο των Ε.Κ βρίσκονται και εταιρείες που υποστηρίζουν και διευκολύνουν αυτή την δραστηριότητα όπως είναι:

- οι μεταφορικές εταιρείες
- οι τραπεζικοί οργανισμοί
- οι ταχυδρομικές εταιρείες
- οι εταιρείες μαζικής εστίασης
- οι εταιρείες παροχής εκτελωνιστικών υπηρεσιών κ.α

Η στέγαση τους μέσα στο χώρο του εμπορευματικού κέντρου αποτελεί ξεχωριστή ευκαιρία για μεγέθυνση του πελατολογίου τους και αύξηση του ετήσιου τζίρου τους.

Συμπληρωματικά στα ως άνω αναφερόμενα έρχεται και η ανάπτυξη του κοινωνικού – οικονομικού περιβάλλοντος αυξάνοντας της εμπορευματική δραστηριότητα των γεωγραφικών περιοχών στις οποίες ανήκουν, ώστε να διευκολυνθούν περισσότερο οι εμπορευματικές ροές. Για να λειτουργήσει σωστά ένα εμπορευματικό κέντρο, εκτός από τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και τον απαιτούμενο εξοπλισμό, χρειάζεται και το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό. Η ίδρυση του λοιπόν δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας γεγονός που οδηγεί στην ενίσχυση της τοπικής απασχόλησης αλλά και στην προσέλκυση πληθυσμού γύρω από την περιοχή όπου αυτό είναι εγκατεστημένο. Οι νέες θέσεις εργασίας που πρόκειται να καλυφθούν έχουν να κάνουν τόσο τις εργασίες που εκτελούνται μέσα σε ένα εμπορευματικό κέντρο όσο και με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Η δημιουργία τέτοιων υποδομών δίνει ώθηση στον αναπτυξιακό χαρακτήρα των τοπικών και εθνικών στρατηγικών με την προσέλκυση μεγάλου ενδιαφέροντος για νέες επενδύσεις. Προκειμένου να δοθούν οι βέλτιστες πρακτικές για την αντιμετώπιση συστημικών στρεβλώσεων για την παρουσία επενδυτικού ενδιαφέροντος, οι εκάστοτε κυβερνήσεις δίνουν κίνητρα με στόχο την ελάφρυνση των πιθανών επενδυτών . Κάποια από αυτά είναι:

- ✓ επιχορηγήσεων ή μερικών επιδοτήσεων με κεφάλαια που προέρχονται από προγράμματα Δημοσίων Έργων και Κοινοτικά κονδύλια
- ✓ φορολογικών απαλλαγών και μειωμένων φορολογικών συντελεστών
- ✓ επενδύσεων στις υποδομές από το ίδιο το κράτος
- ✓ κρατικών ενισχύσεων για την εισαγωγή καινοτομιών στο κλάδο
- ✓ κρατικών προγραμμάτων για έρευνα και ανάπτυξη (Research & Development) στους τομείς μεταφορών & logistics.
- ✓ ειδικών προνομίων, όπως είναι η επιδότηση των καυσίμων και των διοδίων.

Με την απόδοση τέτοιων κινήτρων οι περιοχές αυτές παρουσιάζουν μεγάλη βελτίωση και έντονη δραστηριότητα για την ενίσχυση της τοπικής κοινωνίας, αυξάνοντας την εισροή συναλλάγματος από τις εμπορευματικές δραστηριότητες και δημιουργώντας υπεραξία από την χρήση της γής.

Τέλος θα πρέπει να αναφερθούμε στην μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προέρχονται από την λειτουργία των Ε.Κ. Η άναρχη και μη συντονισμένη ύπαρξη επιχειρήσεων που ασχολούνται με την αποθήκευση και μεταφορά των εμπορευμάτων, δημιουργεί προβλήματα στην διαχείριση των λημμάτων και των ρύπων και μπορεί εύκολα να οδηγήσει στην υποβάθμιση και την απαξίωση μιας περιοχής . Σε αντίθεση με την βέλτιστη παροχή πρακτικών διαχείρισης μίας οργανωνένης ροής και λειτουργίας διαμετακομιστικών υπηρεσιών που είναι αποτέλεσμα υψηλής τεχνογνωσίας και οργανωτικού μανατζμεντ.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω και σύμφωνα με την Europlatforms:

1. Στο οικονομικό περιβάλλον, ένα Ε.Κ υποστηρίζει την αποδοτικότητα και τη μείωση του κόστους καθώς και τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας στην αλυσίδα εφοδιασμού που είναι εγγενής σε οποιαδήποτε

οικονομική δραστηριότητα και είναι επίσης σε θέση να δημιουργήσει άμεση και έμμεση απασχόληση με χαμηλότερα ποσοστά επενδύσεων από άλλες βιομηχανικές δραστηριότητες .

2. Στο κοινωνικό περιβάλλον, το διοικητικό συμβούλιο Ε.Κ παρέχει την απαιτούμενη κριτική και αναγνώριση σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο για να διευκολύνει την αναγκαία διαχείριση των ενδιαφερομένων μερών, να προωθήσει μια πιο ενεργή συνεργασία μαζί τους και μια πιο φιλόδοξη εταιρική κοινωνική ευθύνη.
3. Στο κοινωνικό περιβάλλον, τα Ε.Κ διευκολύνουν έναν ευρύ εκσυγχρονισμό και εκλέπτυνση της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς και Logistics, προωθώντας την ποιότητα και την καινοτομία και δημιουργώντας συνέργειες όταν απαιτείται για την παροχή μιας συγκεκριμένης ειδικής υπηρεσίας μεταφοράς και Logistics,
4. Στο φυσικό περιβάλλον, τα ευρέως αποδεκτά πρότυπα στον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των Ε.Κ συνεπάγονται μια πιο προσεκτική και υπεύθυνη προσέγγιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, της διαχείρισης των αποβλήτων, της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και υλικών κ.λπ. σχεδιασμό και εφαρμογή μέτρων αντιστάθμισης.

Η ανάλυση των περιπτώσιολογικών μελετών στην Ευρώπη υπογραμμίζει δύο βασικούς παράγοντες για την επιτυχία ενός Ε.Π (Εμπορευματικού Πάρκου – Freight Village), καθώς και για τις επιμέρους δομές που το συνθέτουν.

Πρώτον, είναι ουσιαστικής σημασίας ένας ισχυρός συντονιστικός ρόλος, ικανός να δημιουργήσει εταιρικές σχέσεις μεταξύ των Εμπορευματικών Πάρκων (στην περίπτωση της Ελλάδας θα αναφερθούμε παρακάτω στην διχοτόμηση του όρου σε ΕΠΕΕΕ και ΕΠΕΑ) προκειμένου να δημιουργηθούν σταθερές διατροφικές συνδέσεις και ανταλλαγή επιτυχημένων πρακτικών, καθώς και να αναπτυχθεί τυποποίηση και εναρμόνιση των υπηρεσιών. Αυτό μπορεί να γίνει εν μέρει από μια επαγγελματική ένωση όπως υφίσταται η EUROPLATFORMS στην Ευρώπη σε συνδυασμό με τον μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχεδιασμό που δίνεται μέσα από τις εκάστοτε κεντρικές κυβερνήσεις.

Ένα δεύτερο βασικό χαρακτηριστικό για την επιτυχία των περιοχών των ΕΠ είναι η δυνατότητα ανάπτυξης διατροφικών μεταφορών.

Σε ολόκληρη την ΕΕ-28 έχουν εντοπιστεί 240 Ε.Κ που ανήκουν στις πιο αντιπροσωπευτικές εθνικές ενώσεις. Τα 240 Ε.Κ παρέχουν περίπου 25.891 εκτάρια ακαθάριστης επιφάνειας ειδικά σχεδιασμένα, κατασκευασμένα και εξοπλισμένα για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων μεταφοράς και Logistics. Αυτό σημαίνει ένα μέσο μέγεθος 108 Ha / Ε.Κ.. Τέσσερις χώρες, ήτοι η Γερμανία, η Ισπανία, η Γαλλία και η Ιταλία, αντιπροσωπεύουν το 47,9% του συνολικού αριθμού των Ε.Κ που εντοπίστηκαν και το 62,1% της συνολικής τους επιφάνειας. Η ωρίμανση στην εξέλιξη των Ε.Κ ποικίλλει ανάλογα με τη χώρα και εξαρτάται από την αναλογία που χρησιμοποιείται για τη σύγκριση.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι χώρες της Ε.Ε μέλη της EUROPLATFORMS καθώς και οι ευκαιρίες ανάπτυξης του μοντέλου των Ε.Κ για έκαστη από αυτές

COUNTRY		TLCs				NATIONAL RATIOS					
#	Name	Number (#)	%	Surface (Händ)	%	Population (10 ⁶ hab)	10 ⁶ hab # TLC	Surface (10 ³ Ha) # TLC	10 ³ Ha # TLC	Cargo (10 ⁶ Ton) # TLC	10 ⁶ Ton # TLC
1	Germany	35	14,6%	6.132	23,7%	80,78	2,31	35.720	1.021	3.833	110
2	Spain	33	13,8%	3.726	14,4%	46,51	1,41	50.600	1.533	1.554	47
3	France	26	10,8%	2.756	10,6%	65,86	2,53	63.280	2.434	2.464	95
4	Italy	21	8,8%	3.460	13,4%	60,78	2,89	30.210	1.439	1.570	75
5	The Netherlands	15	6,3%	999	3,9%	16,83	1,12	4.150	277	1.550	103
6	Czech Republic	11	4,6%	496	1,9%	10,51	0,96	7.890	717	436	40
7	Sweden	10	4,2%	445	1,7%	9,64	0,96	43.860	4.386	510	51
8	United Kingdom	9	3,8%	858	3,3%	64,31	7,15	24.850	2.761	2.134	237
9	Denmark	7	2,9%	1.195	4,6%	5,63	0,80	4.290	613	270	39
10	Belgium	7	2,9%	977	3,8%	11,20	1,60	3.050	436	773	110
11	Hungary	7	2,9%	216	0,8%	9,88	1,41	9.300	1.329	224	32
12	Portugal	6	2,5%	393	1,5%	10,43	1,74	9.220	1.537	236	39
13	Poland	6	2,5%	346	1,3%	38,50	6,42	31.270	5.212	1.601	267
14	Slovakia	6	2,5%	89	0,3%	5,42	0,90	4.900	817	57	9
15	Austria	5	2,1%	867	3,3%	8,51	1,70	8.390	1.678	432	86
16	Finland	5	2,1%	330	1,3%	5,45	1,09	33.840	6.768	416	83
17	Croatia	4	1,7%	465	1,8%	4,28	1,07	5.659	1.415	103	26
18	Luxembourg	4	1,7%	124	0,5%	0,55	0,14	260	65	68	17
19	Ireland	4	1,7%	55	0,2%	4,60	1,15	6.980	1.745	155	39
20	Lithuania	3	1,3%	592	2,3%	2,94	0,98	6.530	2.177	140	47
21	Estonia	3	1,3%	340	1,3%	1,32	0,44	4.520	1.507	118	39
22	Cyprus	3	1,3%	95	0,4%	0,86	0,29	930	310	23	8
23	Greece	2	0,8%	263	1,0%	10,99	5,50	13.200	6.600	644	322
24	Slovenia	2	0,8%	158	0,6%	2,06	1,03	2.030	1.015	100	50
25	Latvia	2	0,8%	105	0,4%	2,00	1,00	6.460	3.230	184	92
26	Malta	2	0,8%	89	0,3%	0,43	0,21	30	15	5	3
27	Romania	1	0,4%	250	1,0%	1,23	1,23	23.839	23.839	312	312
28	Bulgaria	1	0,4%	70	0,3%	7,36	7,36	11.099	11.099	219	219
		240	Total	25.891	100,0%	Average	1,98	Average	3.070	Average	93

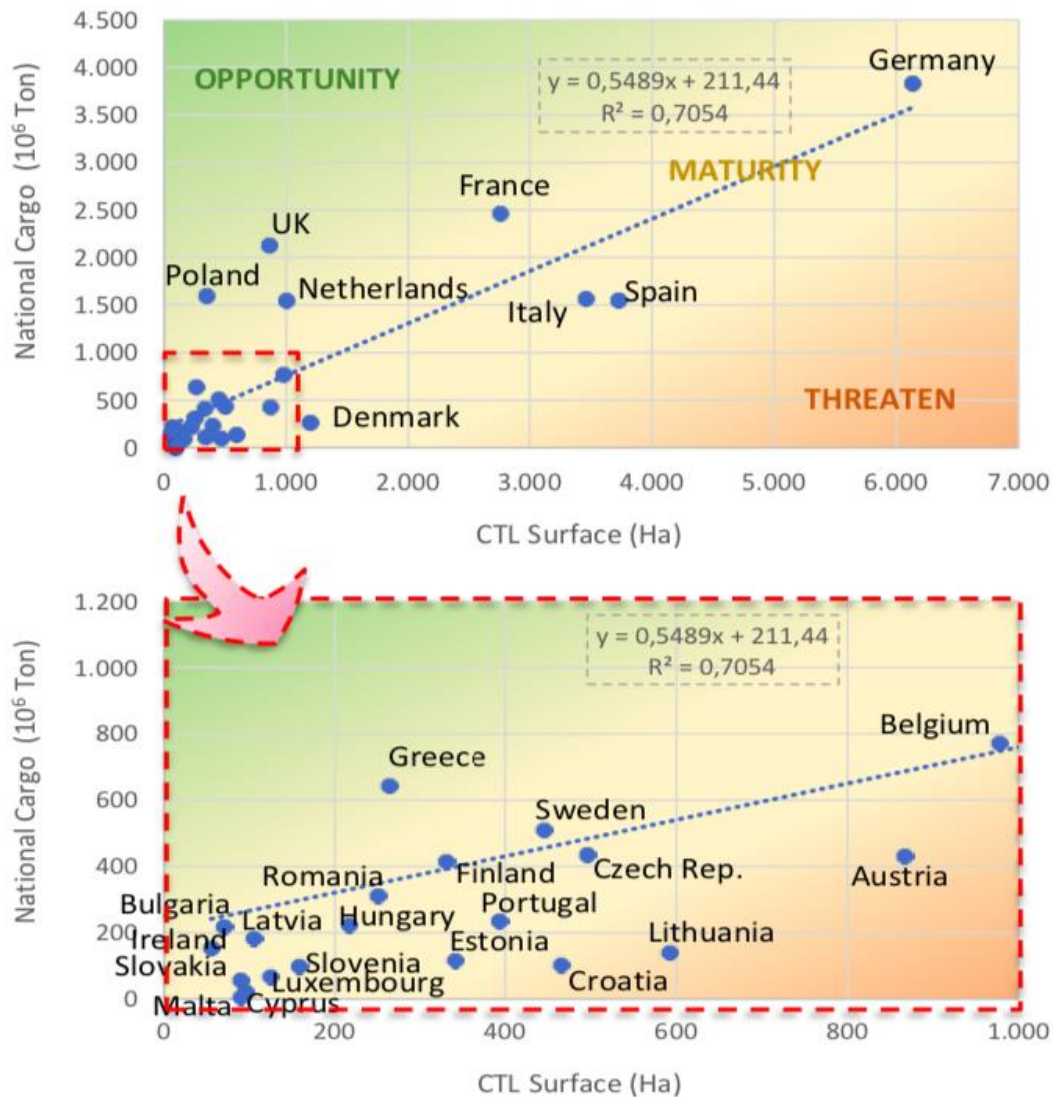
Four countries represent 47,9% of TLCs and 62,1% of their gross Surface.

Opportunity for further development in relation to the specific ratio.

Threaten of excessive development in relation to the specific ratio.

Διάγραμμα 1: Οι ευκαιρίες ανάπτυξης του μοντέλου των Ε.Κ στην ΕΕ Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015

Όπως φαίνεται στα γραφήματα παρακάτω υπάρχει μια γραμμική σχέση μεταξύ της μικτής επιφάνειας των Ε.Κ και του συνολικού ετήσιου όγκου φορτίου σε όλη την ΕΕ-28, με μέτρια διασπορά για τις περισσότερες χώρες σε σχέση με την «τάση». Οι χώρες που βρίσκονται πιο κοντά στην πράσινη ζώνη, όπως η Πολωνία, το Ηνωμένο Βασίλειο ή η Ελλάδα, θα μπορούσαν να παρουσιάσουν την ευκαιρία για περαιτέρω ανάπτυξη της επιφάνειας και / ή του αριθμού των Ε.Κ, λαμβάνοντας υπόψη τις αναλογικά υψηλότερες εθνικές ροές φορτίου, ενώ η Μάλτα, το Λουξεμβούργο ή η Κύπρος, θα μπορούσαν να παρουσιάσουν έναν κίνδυνο που συνδέεται με την υπερβολικά υψηλή ανάπτυξη της επιφάνειας της συνολικής επιφάνειας του Ε.Κ.



Διάγραμμα 2: Σχέση μεταξύ της μικτής επιφάνειας των Ε.Κ και του συνολικού ετήσιου όγκου φορτίου σε όλη την ΕΕ-28, Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015

Τα Ε.Κ αποτελούν βασική υποδομή στα δίκτυα μεταφορών και σε πολλές περιπτώσεις, παρέχουν διατροπικότητα μεταξύ δύο ή περισσότερων τρόπων μεταφοράς. Ως εκ τούτου, η θέση τους στις περισσότερες περιπτώσεις συμπίπτει με τους βασικούς κόμβους του ΔΕΔ-Μ (Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών), ιδιαίτερα για τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Κάποια Ευρωπαϊκά μοντέλα θα αναφέρουμε παρακάτω επιγραμματικά για την ανάλυση μας. Τα Freight Villages καλούνται με διαφορετικούς τρόπους ανάλογα με τη χώρα:

- "Interporti" στην Ιταλία.
- "Transport Centres, Κέντρα μεταφορών" στη Δανία.
- "Gunterverkehrscentren" στη Γερμανία.
- "Zonas de Actividad Logísticas" στην Ισπανία.

Οι διαφορετικές εμπειρίες επιτυχίας παρουσιάζουν διαφορές στην οργάνωση των υποδομών και των υπηρεσιών που προσφέρουν τις ίδιες πλατφόρμες εφοδιαστικής.

Ιταλία: INTERPORTI

Ένα θεμελιώδες χαρακτηριστικό του ιταλικού μοντέλου, το οποίο εξαρτάται από την επιλογή του νομοθέτη το 1990, είναι η παρουσία στην ίδια περιοχή του κέντρου εφοδιαστικής και του τερματικού διατροπικών μεταφορών. Οι πλατφόρμες είναι αρκετά ετερογενείς και καταλαμβάνουν μια μέση επιφάνεια 1,1 εκατομμυρίων τετραγωνικών μέτρων, αλλά η απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη ενός Freight Village είναι η ταυτόχρονη παρουσία χώρων αφιερωμένων στην εφοδιαστική, των περιοχών που χρησιμοποιούνται για τις διατροπικές υπηρεσίες και ενός σιδηροδρομικού τερματικού σταθμού.

Το ιταλικό σύστημα Freight Villages αποτελείται σήμερα από είκοσι τέσσερις δομές, συνδεδεμένες με το UIR (Unione Interporti Riuniti). Οι περιοχές υποδομής των ιταλικών εμπορευματικών μεταφορών καλύπτουν, συνολικά, σχεδόν 22 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα. Υπάρχουν επίσης τεράστιες περιοχές που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για επέκταση βραχυπρόθεσμα, περιοχές που είναι ήδη διαθέσιμες στον φορέα εκμετάλλευσης και δεν έχουν ακόμη υποδομή, συνολικού ύψους άνω των 10 εκατομμυρίων τετραγωνικών μέτρων. Επιπλέον, υπάρχουν άλλα 5 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα που προορίζονται για δραστηριότητες μεταφοράς Freight Village, αλλά δεν είναι ακόμη διαθέσιμα στον αερομεταφορέα. Συνολικά, λοιπόν, το ιταλικό σύστημα αποτελείται εσωτερικά από: ένα τεράστιο όγκο ακίνητων περιουσιακών στοιχείων, τόσο των αποθηκών όσο και των κτιρίων γραφείων, από την άποψη της γης.

Είναι γεγονός, ο νομοθέτης έχει θέσει ως στόχο τις εταιρείες διαχείρισης εμπορευμάτων να οργανώνουν τις δομές προκειμένου να διευκολύνουν τη διατροπικότητα μέσω της χρήσης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Μέχρι σήμερα μόνο λίγοι έχουν σημαντικές εμπορευματικές κινήσεις μέσα στο τερματικό σταθμό. Στην πραγματικότητα υπάρχει μια ισχυρή συγκέντρωση ροών που περιορίζεται μόνο σε ορισμένα Freight Village. Συγκεκριμένα, το ένα τρίτο των Freight Village (8 από 24) δείχνουν κινήσεις σε TEU το 2012 οι οποίες ανήλθαν σε πάνω από 98% του συνόλου των εμπορευματικών χωριών.

Η κριτική αυτή οφείλεται εν μέρει στα όρια των υποδομών. Αυτά τα όρια μπορεί να είναι εσωτερικά ή εξωτερικά της δομής. Ένας δείκτης εσωτερικών ορίων στη δομή είναι το μέγιστο μήκος ή μορφή της αμαξοστοιχίας που είναι λειτουργικά αποδεκτή (χωρίς να σπάσει μέσα στο τερματικό).

Η ενότητα είναι μία από τις βασικές μεταβλητές για να καταστεί αποδοτική η διατροφική υπηρεσία, χάρη στη μείωση του μοναδιαίου κόστους μεταφοράς. Σε 8 Freight Village, από τα 21 που συμμετείχαν στις στατιστικές έρευνες που αφορούσαν την "Έκθεση για το ιταλικό σύστημα εμπορευματικών μεταφορών το 2012", το μέγιστο μήκος της αμαξοστοιχίας δεν υπερβαίνει τα 600 μέτρα.

Ακόμη πιο σοβαρός είναι ο περιορισμός που υπάρχει εκτός του συστήματος Freight Village, κατά μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου, διότι σε πολλά μέρη δεν μπορούν να ταξιδεύουν τρένα μήκους άνω των 450 μέτρων.

Για το λόγο αυτό, ο φορέας εκμετάλλευσης εμπορευμάτων έχει επιδείξει την ανάγκη μεγαλύτερης εστίασης των πόρων για την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στο υφιστάμενο σύστημα εσωτερικού και εξωτερικού δικτύου Freight Village. Από τη μία πλευρά υπάρχει η ανάγκη να ολοκληρωθούν και να καταστούν αποτελεσματικά τα τερματικά διατροφικών μεταφορών, χάρη στη χρήση μέσω εταιρικής διασύνδεσης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, ενώ από την άλλη πλευρά είναι απαραίτητο να επικεντρωθούν οι παρεμβάσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο προκειμένου να δοθεί προτεραιότητα σε εκείνες που καθιστούν πλήρως λειτουργική την λειτουργία των Freight Village .

Τέτοιες παρεμβάσεις συχνά συνδέονται με μικρά έργα και δαπάνες που παράγουν ωστόσο υψηλή κοινωνική απόδοση.

#	Name	Ha _{TLC}	Modes				
			Road	Rail	Sea	River	Air
1	Interporto Sud Europa	520	✓	✓			
2	Interporto di Bologna	420	✓	✓			
3	Società Interporto di Torino	300	✓	✓			
4	Interporto Campano	300	✓	✓			
5	Interporto Toscano A. Vespucci	280	✓	✓	✓		
6	Ce. P.I.M. Interporto di Parma	254	✓	✓			
7	Interporto Quadrante Europa	250	✓	✓			✓
8	Interporto di Rovigo	190	✓	✓	✓		
9	Interporto Rivalta Scrivia	125	✓	✓			
10	Interporto di Padova	110	✓	✓			
11	Interporto Marche	104	✓	✓	✓		✓

#	Name	Ha _{TLC}	Modes				
			Road	Rail	Sea	River	Air
12	Interbrennero	100	✓	✓			
13	Interporto Alpe Adria	100	✓	✓			
14	Interporto Val Pescara	96	✓	✓			
15	Interporto Centro Italia Orte	78	✓	✓			
16	Interporto Toscana C.	75	✓	✓			
17	P L Internato Mortara	60	✓	✓			
18	Interpoto Regionale Puglia	50	✓	✓			
19	Interporto di Venezia	21	✓	✓	✓		
20	C.I.M Interporto di Novara	18	✓	✓			
21	Portogruaro Interporto	9	✓	✓			
Total		3.460					

Διάγραμμα 3: Εμπορευματικά Κέντρα interporti στην Ιταλία, Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015



" Transport Centres, Κέντρα μεταφορών" στη Δανία.






Μέχρι σήμερα, η περιοχή που είναι πιο ελκυστική και πρέπει να παραμείνει μέχρι το 2018 είναι η περιοχή του Venlo, στο νοτιοανατολικό τμήμα των Κάτω Χωρών, στα σύνορα με τη Γερμανία.

Λόγω της τοποθεσίας του, η περιοχή εφοδιαστικής της Venlo (στην οποία υπάρχει το εμπορικό λιμάνι Venlo, το οποίο καλύπτει μια συνολική έκταση 8 εκατομμυρίων τετραγωνικών μέτρων) μπορεί να επωφεληθεί από τις απευθείας συνδέσεις με τα λιμάνια της Βόρειας Περιοχής, με τα κύρια αεροδρόμια και μερικές από τις μεγάλες βιομηχανικές περιοχές της Ευρώπης.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συνδέσεις με τους λιμένες, το εμπορικό λιμάνι Venlo μπορεί πράγματι να εκμεταλλευτεί μια απευθείας σύνδεση με το λιμάνι του Ρότερνταμ, χάρη σε μια καθημερινή υπηρεσία μεταφοράς, εκτός από τις διασυνδέσεις που παρουσιάζουν τα λιμάνια της Αμβέρσας και του Άμστερνταμ.

Η περιοχή αυτή μπορεί επίσης να επωφεληθεί από τις συνδέσεις ενός χεριού με τα διεθνή αεροδρόμια του Άμστερνταμ (ένα από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια στην Ευρώπη), το Μάαστριχτ / Άαχεν, το Ντίσελντορφ και την Αμβέρσα. ποταμό Meuse, ένα από τα μεγαλύτερα ποτάμια της Ευρώπης.

Επομένως, η επιτυχία του τομέα αυτού πρέπει να αποδοθεί στην ικανότητα των τοπικών αρχών να αναπτύξουν, τις δυνατότητες της περιοχής από άποψη θέσης.

#	Name	Ha _{TLC}	Modes				
			Road	Rail	Sea	River	Air
							
1	Nordisk T.C.	365	✓	✓	✓		
2	Skandinavisk T.C.	240	✓	✓	✓		
3	Herning T&L C.	205	✓				
4	Hoeje-Taastrup T.C.	170	✓	✓			
5	Taulov T.C.	105	✓	✓			
6	Horsens T.C.	85	✓				
7	Hirtshals T.C.	25	✓	✓	✓		
Total		1.195					

Διάγραμμα 4: Εμπορευματικά Κέντρα Δανία, Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015

"Gunterverkehrscentren" στη Γερμανία.

Στη Γερμανία υπάρχει ένα σύστημα διακλαδισμένων Freight Village αποτελούμενο από 34 εγκαταστάσεις, 21 από τις οποίες ανήκουν στην DGG, μια εταιρεία περιορισμένης ευθύνης που ιδρύθηκε το 1993 για να εκπροσωπεί τα κοινά συμφέροντα των διαφόρων δομών. Συγκεκριμένα, η DGG εργάζεται για την προώθηση και την ενίσχυση των γερμανικών Freight Village υποστηρίζοντας τη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων δομών.

Οι τυπικές περιοχές στις οποίες δραστηριοποιείται η εταιρεία είναι: η δημιουργία νέων διατροφικών συνδέσεων μεταξύ των διαφόρων κέντρων εφοδιαστικής, η εναρμόνιση των προτύπων υπηρεσιών μεταξύ διαφόρων περιοχών και η ανάπτυξη βιώσιμων μοντέλων logistics center. Η συνεργασία που μπορεί να δημιουργήσει το DGG είναι ένα από τα χαρακτηριστικά της δύναμης του γερμανικού μοντέλου Freight Village.

Κατά μέσο όρο, τα κέντρα εφοδιαστικής στη Γερμανία καταλαμβάνουν περίπου 2,1 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα, ωστόσο παρουσιάζουν σημαντική διακύμανση. Το Freight Village Herne είναι στην πραγματικότητα το μικρότερο, με 230.000 τετραγωνικά μέτρα, ενώ το μεγαλύτερο είναι στη Λειψία με 6.75 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα.

Οι γερμανικές δομές φαίνεται να είναι, κατά μέσον όρο, μεγαλύτερες από τις ιταλικές. Ταυτόχρονα, τα γερμανικά κέντρα υλικοτεχνικής υποστήριξης αξιοποιούν μεγαλύτερο αριθμό TEU εντός του τερματικού τους. Συγκεκριμένα, το 2009 το γερμανικό σύστημα Freight Village χειρίστηκε 2,3 εκατομμύρια TEU. Σε σύγκριση με το ιταλικό σύστημα, τα γερμανικά κέντρα εφοδιαστικής μπορούν να επωφεληθούν από ένα σιδηροδρομικό δίκτυο με λιγότερα σημεία

συμφόρησης και με τη δυνατότητα διέλευσης των αμαξοστοιχιών με δομοστοιχεία έως και 700 μ. σε μεγάλο μέρος του δικτύου.

Αξίζει επίσης να τονιστεί η μεγαλύτερη παρουσία και το ενδιαφέρον της Deutsche Bank για την αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, σε σύγκριση με την αντίστοιχη ιταλική.

Ένα από τα κυριότερα γερμανικά κέντρα υλικοτεχνικής υποστήριξης (μαζί με το GVZ Bremen υποδεικνυόμενο από την DGG ως το καλύτερο στη Γερμανία) είναι το κέντρο logistics της Νυρεμβέργης ("Bayernhafen Nurnberg"), που βρίσκεται στη νότια Γερμανία.

Η δομή αυτή μπορεί να διαδραματίσει, λόγω της θέσης της, πύλη για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, εκμεταλλευόμενη τη θέση της μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Περιοχής και των λιμένων της Μεσογείου δέχοντας ροές από τα λιμάνια και τα λιμάνια της Μεσογείου στη Βόρεια Ευρώπη, που είναι ουσιαστικά στο μέσο μεταξύ των δύο θαλασσών.

Το Freight Village βρίσκεται επίσης σε μία από τις πιο ελκυστικές εφοδιαστικές εγκαταστάσεις της Γερμανίας σύμφωνα με την ταξινόμηση από το Prologis. Το Intermodal διοικείται από μια εταιρεία εντελώς δημόσια. Συγκεκριμένα, το 80% των μετοχών κατέχεται από την Bayernhafen GmbH, η οποία με τη σειρά της ανήκει 100% στην ιδιοκτησία του κράτους της Βαυαρίας. Το υπόλοιπο των μετοχών ανήκει στην πόλη της Νυρεμβέργης (19%) και στη γειτονική πόλη Roth (1%).

Η περιοχή καλύπτει μια συνολική έκταση 3,34 εκατομμυρίων τετραγωνικών μέτρων και στεγάζει μέσα στις δομές που απαιτούνται για την ανάπτυξη εμπορευματικών μεταφορών τρεις διαφορετικούς τρόπους: οδικές, σιδηροδρομικές και ποτάμιες μεταφορές.

Ειδικότερα, ο σιδηροδρομικός τερματικός σταθμός καλύπτει έκταση 160.000 τετραγωνικών μέτρων και μπορεί να δέχεται τρένα μέγιστου μήκους 700 μ., Με χωρητικότητα χειρισμού 480.000 TEU φορτίου ετησίως.

Το 2012 τα TEU που χειρίστηκαν ανήλθαν στο 65% της συνολικής χωρητικότητας, φτάνοντας τα 312.000 TEU, με ετήσια αύξηση 9,3%.

Εκτός από το τερματικό σταθμό, η σιδηροδρομική υποδομή του Freight Village περιλαμβάνει 50 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών που το συνδέουν με τις συνδεδεμένες αποθήκες και τη θύρα του ποταμού.

Ο τελευταίος είναι χτισμένος σε δύο λεκάνες, απευθείας δίπλα και συνδέεται με το κανάλι Main-Danube.

Η πρώτη λεκάνη έχει μήκος 1.190 μ., Ενώ η δεύτερη είναι περίπου μισή (565 μ.) ενώ και οι δύο έχουν λάβει κατά τη διάρκεια του 2012, 479 σκάφη.

Στη συνέχεια σχηματίζεται μια πυκνή σειρά άμεσων συνδέσεων με τους κύριους κόμβους της περιοχής, χρησιμοποιώντας όλους τους τρόπους μεταφοράς.

#	Name	Ha _{TLC}	Modes				
			Road	Rail	Sea	River	Air
1	GVZ Leipzig	600	✓	✓			✓
2	GVZ Bremen	475	✓	✓			
3	GVZ Berlin Süd	440	✓	✓			
4	GVZ Emsland	400	✓	✓	✓		
5	GVZ Regensburg	360	✓	✓		✓	
6	GVZ Erfurt	350	✓	✓			✓
7	GVZ Nürnberg	337	✓	✓		✓	
8	GVZ Magdeburg	307	✓	✓		✓	
9	GVZ Kiel	270	✓	✓	✓		
10	GVZ Europark	240	✓	✓			
11	GVZ Frankfurt/Oder	237	✓	✓			
12	GVZ Berlin West	226	✓	✓		✓	
13	GVZ Koblenz	210	✓	✓		✓	
14	GVZ Südwestsachsen	172	✓	✓			
15	GVZ JadeWeserPort	160	✓	✓	✓		
16	GVZ Rheine	140	✓	✓		✓	
17	GVZ Berlin Ost	130	✓	✓			
18	GVZ Trier	130	✓	✓		✓	

#	Name	Ha _{TLC}	Modes				
			Road	Rail	Sea	River	Air
19	GVZ Ingolstadt	118	✓	✓			
20	GVZ Augsburg	112	✓	✓			✓
21	GVZ Salzgitter	110	✓	✓			
22	GVZ Köln	87	✓	✓			✓
23	GVZ Kassel	75	✓	✓			
24	GVZ Dresden	73	✓	✓		✓	
25	GVZ Rostock	68	✓	✓	✓		
26	GVZ Ulm	60	✓	✓			
27	GVZ Osnabrück	46	✓	✓		✓	
28	City GVZ Westhafen	40	✓	✓		✓	
29	GVZ Göttingen	35	✓	✓			
30	GVZ Hannover-Lehrte	35	✓	✓			
31	GVZ Lübeck	32	✓	✓	✓		
32	GVZ Herne-Emscher	23	✓	✓		✓	
33	GVZ Weil am Rhein	20	✓	✓		✓	
34	GVZ Hof	10	✓	✓			
35	GVZ Wolfsburg	4	✓	✓			
Total		6.132					

Διάγραμμα 5: Εμπορευματικά Κέντρα Γερμανία Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015

"Zonas de Actividad Logísticas" στην Ισπανία.

Το ισπανικό μοντέλο είχε πάντα μια προσέγγιση « Οδικού προσανατολισμού » η οποία πάντα ευνοούσε τις οδικές μεταφορές εις βάρος των σιδηροδρόμων. Η επιλογή αυτή από την Ισπανία μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι υπαγορεύεται εν μέρει από την κακή υποδομή του σιδηροδρομικού δικτύου.

Για το λόγο αυτό, σε πολλές περιπτώσεις το ισπανικό Ε.Κ βρίσκεται πολύ κοντά στην έννοια του κέντρου κυκλοφορίας, όπου ο μικρός χώρος παραμένει διατροφικός.

Ένα άλλο πρόβλημα στο δίκτυο Ε.Κ στην Ισπανία, εν μέρει και στο ιταλικό σύστημα, είναι η έλλειψη στρατηγικού οράματος και η μακροπρόθεσμη πρακτική του να αντιλαμβάνονται οι διαφορετικές δομές ως αναπόσπαστα μέρη ενός ενιαίου συστήματος. Ο σχεδιασμός των εγκαταστάσεων στην Ισπανία επηρεάστηκε κυρίως από τη λογική του τοπικού και περιφερειακού τύπου δικτύων.

Μια προσπάθεια συντονισμού πραγματοποιήθηκε από την ένωση ισπανικών Ε.Κ, η οποία ιδρύθηκε το 1991 με στόχο τη δημιουργία περισσότερων συνεργασιών μεταξύ των διαφόρων υλικοτεχνικών κέντρων και την ανταλλαγή πληροφοριών και γνώσεων σχετικά με τον τομέα των μεταφορών.

Από την άποψη αυτή, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι μία από τις κύριες δομές της σημαντικότερης περιοχής εφοδιαστικής της Ισπανίας (η περιοχή της Μαδρίτης) δεν αποδείχθηκε ότι συνδέει την ACTE¹². Το Puerto Seco de

¹² ACTE : είναι ένας οργανισμός ο οποίος ιδρύθηκε στις 24 Ιουνίου 1991, με στόχο την ενίσχυση των σχέσεων μεταξύ των Ε.Κ και της ενσωμάτωσης των πλατφόρμων εφοδιαστικής οδηγώντας την ανάπτυξή της. Ως επαγγελματική ένωση που εξυπηρετεί τις εταιρείες στους τομείς των μεταφορών και logistics, σήμερα έχει 23

Madrid είναι μέρος του φορτηγού χωριού κοντά στην ισπανική πρωτεύουσα, μαζί με το Centro de Transportes de Coslada και το Κέντρο Cargo Aerea de Madrid Barajas. Αυτές οι τρεις δομές αναπτύσσουν ισχυρές συνέργειες που αποτελούν ένα ενιαίο σύστημα εφοδιαστικής. Σε περίπου 40 χιλιόμετρα από την πρωτεύουσα υπάρχει επίσης το Puerto Seco de Azuquema, μοναδική δομή που συνδέεται με την περιοχή ACTE.



#	Name	Ha _{ΠLC}	Modes				
			Road	Rail	Sea	River	Air
1	Pla-za	1.285	✓	✓			✓
2	Central Iberum	350	✓				
3	Cimalsa - BCN(5 C.I.M)	248	✓	✓			✓
4	Arasur	200	✓	✓			
5	ZAL Gran Europa	182	✓	✓			✓
6	C.T. Pamplona	160	✓	✓			
7	ZAL Cilsa BCN	150	✓	✓	✓		✓
8	C.T. Coslada	108	✓	✓			✓
9	Zalia	100	✓		✓		
10	A.L. Antequera	100	✓	✓			
11	A.L. Algeciras	85	✓	✓			
12	Citmusa	75	✓				
13	C.T. Vitoria-Gasteiz	72	✓	✓			✓
14	C.T. Zaragoza	61	✓	✓			
15	C.I.M. Valladolid	60	✓				
16	C.T.M. Sevilla	52	✓	✓			
17	Parc Logistic Z.Franca	41	✓		✓		

#	Name	Ha _{ΠLC}	Modes				
			Road	Rail	Sea	River	Air
18	C.T. Gijón	40	✓				
19	Zaisa Irún	40	✓	✓	✓		
20	ZAL Sevilla	35	✓	✓		✓	
21	P.L. Salamanca	35	✓	✓			
22	C.T. Madrid	34	✓				
23	C.T. León Cetile	27	✓	✓			
24	Cetrapal	27	✓				
25	C.T. Aduana de Burgos	25	✓	✓			✓
26	C.T.M. Málaga	23	✓				
27	A.L. Córdoba	23	✓	✓			
28	C.T. Benavente	22	✓				
29	C.T. Almería	19	✓				
30	Consorti Z.Franca BCN	16	✓	✓	✓		✓
31	C.L. Ávila	13	✓	✓			
32	Bikakabo Aparcabisa	11	✓		✓		
33	C.T. Oviedo	7	✓				
Total		3.726					

Διάγραμμα 6: Εμπορευματικά Κέντρα Ισπανία, Πηγή: EUROPLATFORMS Corporate Presentation 2015

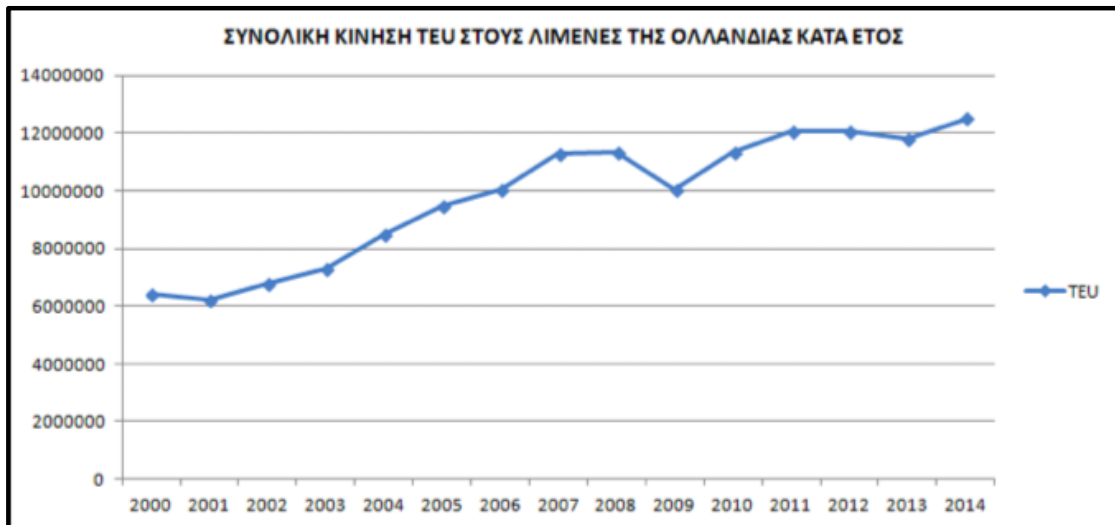
κέντρα και 1.350 επιχειρήσεις, που απασχολούν πάνω από 12.000 εργαζόμενους στον τομέα της βιομηχανίας, των μεταφορών, αποθήκευσης, διανομής και σε βοηθητικές υπηρεσίες. Ο ACTE έχει ενσωματωθεί στην ισπανική Συνομοσπονδία των εμπορευμάτων, CETM, επιχειρηματική οργάνωση που δημιουργήθηκε το 1977, το οποίο συγκεντρώνει πάνω από 35.000 επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν 135.000 οχήματα και απασχολούν 224.000 άτομα. Το CETM αποτελείται από εννέα εθνικές ενώσεις, πέντε περιφερειακές και 48 επαρχιακές. Επίσης, ο ACTE αποτελεί μέρος της Εθνικής Επιτροπής Οδικών Μεταφορών, CNTC, (συμβουλευτικό όργανο της κυβέρνησης της Ισπανίας στον τομέα των μεταφορών και logistics), με παράσταση του 90% του συνόλου των κέντρων μεταφοράς στη χώρα. είναι επίσης ιδρυτής και μέλος του EUROPLATFORMS, ευρωπαϊκή ένωση που συγκεντρώνει τις μεγάλες εθνικές ενώσεις των ευρωπαϊκών πλατφορμών εφοδιαστικής, <https://www.acte.es/acte>

Πάρκα Logistic στην Ολλανδία

Η επιλογή της Ολλανδίας ως περιοχή μελέτης για την βέλτιστη σύγκριση με τον ελλαδικό χώρο στηρίχθηκε κυρίως στο γεγονός ότι και στις δύο χώρες το μεγαλύτερο μέρος των προιόντων που εισάγονται και εξάγονται διακινείται για κυρίως δια θαλάσσης από ένα λιμάνι, στην περίπτωση της Ελλάδας ο Πειραιάς και στην περίπτωση της Ολλανδίας το Rotterdam. Παρά λοιπόν το γεγονός ότι υπάρχει μία πύλη εισόδου και στην Ολλανδία παρατηρείται η διασπορά των επιλογών εγκατάστασης ΕΠ σε όλη την επικράτεια. Αυτό έρχεται να συμπληρώσει την ερώτηση που έχουμε θέσει και νωρίτερα για το ποιος είναι ο βέλτιστος αριθμός των πάρκων εφοδιαστικής που μπορεί να εξυπηρετήσει την ελληνική πραγματικότητα και στην συνέχεια ποια είναι η σωστή τοποθεσία ανά την επικράτεια καθώς προς το παρόν υπάρχει μία πύλη εισόδου με μεγάλο μέγεθος ροών μεταφορικού προιόντος και στην συνέχεια αν θα πρέπει να υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση γύρω από την βασική πύλη (στην περίπτωση μας Πειραιάς).

Από την βιβλιογραφία και από περαιτέρω μελέτες αποδεικνύεται ότι η συγκέντρωση και το groupage γύρω από την πύλη δεν αποτελεί βέλτιστη λύση σε σχέση με την μελετημένη διασπορά ανά την επικράτεια. Ο βασικός λόγος είναι το γεγονός ότι τα παραγωγικά κέντρα που αναφέραμε και παραπάνω είναι διασκορπισμένα σε όλη την έκταση του ελλαδικού χώρου και ο μεταφοριός φόρτος κινείται από και προς το αστικά κέντρα και τα κέντα παραγωγής.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας από τα λιμάνια της Ολλανδίας διακινήθηκαν το 2014 12,513,407 TEU από τα 6,407,162 TEU που είχαν διακινήθει το 2000. Απ' αυτά το 2014 τα 12,300,000 TEU διακινήθηκαν από το λιμάνι του Rotterdam.



Διάγραμμα 7: Συνολική Κίνηση TEU στους λιμένες της Ολλανδίας κατά έτος, Πηγή:
<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

Στην Ολλανδία έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν 10 συστάδες πάρκων Logistics στα οποία έχουν αναπτυχτεί εγκαταστάσεις εφοδιαστικής που περιλαμβάνουν 20.175.000τμ κλειστών χώρων. Μέσω των εγκαταστάσεων αυτών διαχειρίζονται και διακινούνται μεταφορικοί φόρτοι το κλάσμα των οποίων αφορά θαλάσσιες μεταφορές ανέρχεται σε 12,513,407 TEU.

A/A	ΠΟΛΗ / ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΜΒΑΔΟ ΚΛΕΙΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΠΑΡΚΑ LOGISTICS (σε τμ)
1	ROTTERDAM	1,365,000
2	SCHIPHOL	1,070,000
3	AMSTERDAM	880,000
4	North: ALKMAAR-HEERHUGOWAARD, HEERENVEEN, ZWOLLE, ENSCHEDE- HENGELO-OLDENZAAL	2,260,000
5	Centre: CENTRE RANDSTAD, ALMERE, UTRECHT, EDE, APELDOORN	4,070,000
6	a15 Zone: TIEL, NIJMEGEN-WIJCHEN, HEERENBERG	2,070,000
7	West Brabant: BERGEN OP ZOOM, MOERDIJK, ROOSENDAAL, ETTEN-LEUR, BREDA, OOSTERHOUT-RAAMSDONKSVEER)	2,790,000
8	Central Brabant: WAALWIJK, DEN BOSCH, TILBURG	1,610,000
9	East Brabant: OSS, EINDHOVEN, VEGHEL, HELMOND	1,760,000
10	LIMBURG: VENRAY, VENLO, ROERMOND, BORN	2,300,000
ΣΥΝΟΛΟ		20,175,000

Πίνακας 2 :Εμβαδόν στεγασμένων χώρων που έχουν κατασκευαστεί σε κάθε συστάδα πάρκων στην Ολλανδία, Πηγή ΓΕΒ, ΥΠΟΙΚΑΝ

Σύμφωνα με όσα αναφέραμε παραπάνω η αναλογία στεγασμένων χώρων ανά TEU στην Ολλανδία είναι 1.6τμ στεγασμένων χώρων/1 TEU. Ενδεικτικά τα τρία «districtparks»

- Το Maasvlakte, που εφάπτεται του λιμένα του Rotterdam,
- Το Botlek, που συνδέεται με το λιμένα με πλωτά μέσα και
- Το Eemhaven, που επίσης συνδέεται με το λιμένα με πλωτά μέσα.

Η συνολική έκταση των διαθέσιμων στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων και των τριών Επιχειρηματικών Πάρκων είναι 1.365.000τμ.

Τα αρχικά σχέδια σχεδιασμού και ανάπτυξης για τα Εμπορευματικά Πάρκα απαιτούν μια περιεκτική ανάλυση σε ποιοτικά και ποσοτικά δεδομένα. Ο ορισμός ενός κέντρου εφοδιαστικής είναι τόσο σημαντικός καθότι σίγουρα επηρεάζει τη διαδικασία σχεδιασμού, το πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας και το πλαίσιο επιλογής και κριτηρίου ανάλυσης. Όπως παρατηρήσαμε και παραπάνω για να συγκρίνουμε τα Κέντρα Logistics που έχουν χτιστεί σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες μεταξύ τους, βρήκαμε διαφορές στα ονόματα και τις έννοιές τους. Υπάρχουν διαφορές που δεν περιορίζονται μόνο στην ονομασία, όπου παρουσιάζονται εννοιολογικές και λειτουργικές διαφορές στις υπηρεσίες. Για παράδειγμα, στην Γερμανία, κάθε GVZ έχει σχεδιαστεί ως κέντρο συγκέντρωσης και ομαδοποίησης των φορτίων, ενώ οι λιμενικές υπηρεσίες ιδιωτικοποιούνται για το καθένα Interporto στην Ιταλία, οπότε υπάρχει εμπορικός ανταγωνισμός μεταξύ τους υποστηρίζοντας τις εξαγωγικές επιχειρήσεις και το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω των Ιταλικών λιμένων. Ένα από τα κρίσιμα υποβληθέντα θέματα είναι η θέση της εγκατάστασης του Εμπορευματικού Κέντρου. Τα βασικά χαρακτηριστικά κάθε Ε.Κ που προσδιορίζουν τα εννοιολογικά και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του και θεωρούνται επίσης σημαντικά καθώς ενσωματώνουν τις εμπορικές, επιχειρηματικές και κοινωνικοοικονομικές πτυχές κάθε έργου. Σε αυτό θα πρέπει να προσθέσουμε τις επιχειρηματικές ευκαιρίες ανάπτυξης και την ανταγωνιστικότητα για τους εταίρους τους.

Οι κρίσιμοι παράγοντες για την επιλογή τοποθεσίας

Στην πλειονότητα των αναλύσεων σχετικά με την δημιουργία μιας νέας υποδομής ή την ενσωμάτωση τεχνικών βελτιώσεων στο σύστημα μεταφορών, θεωρείται συνήθως ότι θα επέλθουν ορισμένες θετικές επιπτώσεις, τόσο από κοινωνικής όσο και από οικονομικής απόψεως.

Προφανώς, η εξέλιξη των μεταφορών οδήγησε σε αλλαγές στην επιλογή της βέλτιστης τοποθεσίας. Έτσι, παρατηρήσαμε ότι οι βιομηχανικές τοποθεσίες εξελίχθηκαν παράλληλα με την ανάπτυξη των μεταφορών από τις βιομηχανικές φάσεις που χαρακτηρίζονται από τη θέση τους σε λιμένες και κατά μήκος πλωτών ποταμών, σε πιο ευέλικτες τοποθεσίες λόγω των σιδηροδρόμων. Σύμφωνα με τον Brown (2005), υπάρχει η ανάγκη να επιλεγεί μια εναλλακτική που να έχει την καλύτερη προσβασιμότητα (πρόσβαση σε μεγαλύτερο αριθμό προμηθευτών και διανομέων) προς και από τα κέντρα προέλευσης και προορισμού των διαφόρων ροών, η οποία επιτυγχάνεται μέσω της σύνδεσης με τα συστήματα μεταφορών και επικοινωνιών. Μπορεί να ειπωθεί ότι η προσβασιμότητα αυξάνεται γύρω από τα μεγάλα αστικά κέντρα και μειώνεται όσο αυξάνεται η απόσταση.

Από τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα, το περιβάλλον ως μεταβλητή, έχει αποκτήσει μεγάλη σημασία στο σχεδιασμό και την κατασκευή των μεταφορών. Στην ανάλυση κόστους-οφέλους προστέθηκε μια εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η οποία συνέβαλε αποφασιστικά στην επισημοποίηση ενός συστήματος λήψης αποφάσεων βασισμένου στη χρήση συστημάτων ανάλυσης πολλαπλών κριτηρίων (Forester, 2008).

Η Ελληνική πραγματικότητα

Γενικό Επιχειρηματικό & Οικονομικό Περιβάλλον Αναφοράς

Τα τελευταία χρόνια υπήρξε πλήρης μεταστροφή των προοπτικών για την εμπορευματοποίηση στις μεσογειακές αγορές. Αυτή η περιοχή καταγράφει τώρα μερικά από αυτά με στόχο τη ταχύτερη αύξηση της ζήτησης στον κόσμο δίνοντας σαφή περιθώρια για σημαντικές και σταθερές επενδύσεις.

Αρκετοί σημαντικοί παράγοντες έχουν συγκεντρωθεί για να δημιουργήσουν αυτή την κατάσταση:

- Η μεταρρύθμιση των λιμενικών λειτουργιών σε πολλά λιμάνια της περιοχής.
- Η αναδιάρθρωση των ανατολικών χωρών και η ένταξή τους στο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων
- Η αυξημένη χρησιμοποίηση της μεταφόρτωσης για την περιφερειακή διανομή.
- Η συνεχιζόμενη επανάσταση μεγέθους σε εμπορευματοποίηση βαθέων υδάτων.
- Βελτιωμένες και εκτεταμένες διατροφικές συνδέσεις.
- Μεγαλύτερη πολυπλοκότητα στην τροφοδοτική και ενδοπεριφερειακή ναυτιλία.
- Εσωτερικές επενδύσεις στην ανάπτυξη λιμένων.

Ενώ οι συνολικές προοπτικές είναι εξαιρετικά θετικές, υπάρχουν σαφείς περιοχές με μεγάλες δυνατότητες στην περιφερειακή αγορά, καθώς και τομείς όπου η υπερπροσφορά μπορεί να απειλήσει τη βραχυπρόθεσμη κερδοφορία. Ο εκσυγχρονισμός των λειτουργικών συστημάτων και η διαχείριση των λιμένων έχουν αξιολογηθεί σημαντικά με βελτίωση της παραγωγικότητας και των δομών κόστους. Ταυτόχρονα, οι ανταγωνιστικές πιέσεις μεταξύ των μεγάλων τερματικών έχουν αναπτυχθεί πολύ γρήγορα με την επέκταση του διατροφισμού στις αποτελεσματικές ενδοχώρες αυτών των λιμένων.

Επιπλέον, η μεταφόρτωση αναπτύχθηκε πολύ γρήγορα - αρχικά στο Algeciras και πιο πρόσφατα, σε άλλους περιφερειακούς λιμένες (Gioai Tauro, Marsaxlokk). Παρά την πολύ ταχεία αύξηση της ζήτησης στον τομέα αυτό, η συνολική ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης λιμένων προκαλεί κάποια ανησυχία.

Η αύξηση της παραγωγικότητας των λιμένων και η αυξημένη χρησιμοποίηση της μεταφόρτωσης έχουν ριζικά αναμόρφωσε αυτή την αγορά εμπορευματοκιβωτίων τα τελευταία χρόνια και η διαδικασία αυτή συνεχίζεται. Η ενσωμάτωση των κόμβων μεταφόρτωσης με τα μεγάλα τροφοδοτικά τερματικά και την ανάπτυξη της ικανότητας της ναυτιλίας για την παροχή του απαιτούμενου βαθμού συνδέσεων υπήρξε σημαντική.

Σημαντικές νέες ευκαιρίες έχουν εντοπιστεί στις αγορές της Αδριατικής για την εξυπηρέτηση της ανατολικής Ευρωπαϊκής ενδοχώρας. Ο τομέας αυτός - ανάλογα με τη συνεχιζόμενη διατροφική μεταφόρτωση και τη μεταφόρτωση θα δημιουργήσει σημαντική περιφερειακή ζήτηση στα λιμάνια.

Παρά την πολύ ισχυρή ανάπτυξη, η ισορροπία στους περιφερειακούς λιμένες είναι κάπως αβέβαιη.

Λαμβάνοντας υπόψη τις αγορές της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, η εμπορευματοποίηση γενικά περιορίζεται σε πολλές από αυτές τις αγορές και η οικονομική ανάπτυξη αναμένεται να αυξηθεί γρήγορα όπου παρουσιάζεται ένα σαφές πεδίο για πολύ ισχυρή αύξηση της ζήτησης σε αυτές τις περιοχές. Για να μην περιοριστεί μια σημαντική αναπτυξιακή επένδυση σε υποδομές, οι αγορές της Μαύρης Θάλασσας αντιπροσωπεύουν έναν επιπλέον τομέα. Καθώς οι οικονομίες της περιοχής κινούνται προς την κατεύθυνση της βιώσιμης οικονομικής επέκτασης μπορεί να αναμένεται σημαντικός όγκος συναλλαγών με ενσωμάτωση της νέας χωρητικότητας περιφερειακών λιμένων στους κόμβους μεταφόρτωσης της Μεσογείου, όπου θα είναι η βασική μέθοδος για να διευκολυνθεί αυτή η επέκταση.

Όσον αφορά τη ναυτιλία, οι μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων της Μεσογείου ιστορικά αναπτύσσονται ως ξεχωριστές υπηρεσίες που συνδέουν την περιοχή με τις κυριότερες περιοχές του παγκόσμιου εμπορίου. Όπως και οι βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας βελτιώθηκαν και η στροφή προς τα μεγαλύτερα μεγέθη πλοίων επιταχύνεται, παρουσιάζονται σαφή περιθώρια για την αναδιάρθρωση αυτής της θέσης και την ενσωμάτωση αυτών των συναλλαγών σε μεγάλες ροές.

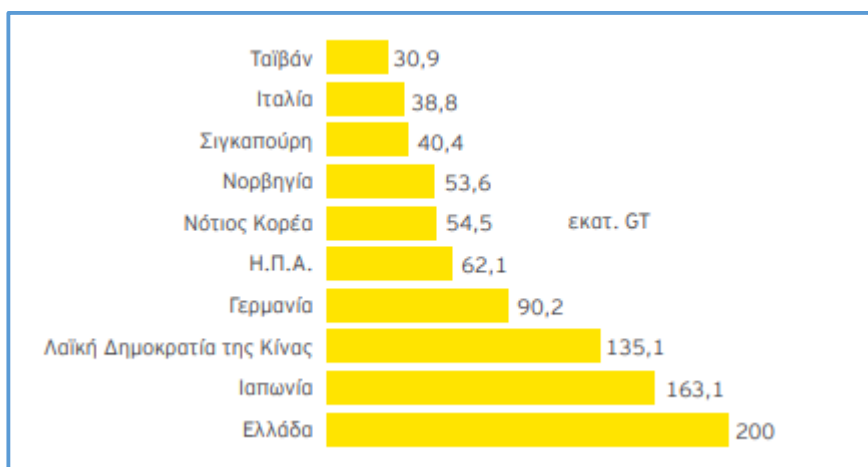
Η ναυτιλιακή δομή στη Μεσόγειο μπορεί να χωριστεί σε διάφορες υπηρεσίες:

1. **Άμεσες υπηρεσίες αποστολής** : Πρόκειται για υπηρεσίες που προσφέρουν άμεσες συνδέσεις μεταξύ ιδίως μεταξύ Ασίας / Βόρειας Αμερικής / Βόρειας Ευρώπης και της Μεσογείου. Καλούνται επίσης υπηρεσίες από άκρο σε άκρο, δηλαδή τα σκάφη θα καλούν σε πολλά λιμένες της Μεσογείου. Πρώην κύριοι λιμένες των ενδιαφερομένων χωρών έχουν εξυπηρετηθεί αλλά λόγω των αυξανόμενων μεγεθών πλοίων και στις υπηρεσίες αυτές οι λιμένες κλήσης (ports of call) έχουν μειωθεί.
2. **Υπηρεσίες λιμένων** : Πρόκειται για υπηρεσίες που διέρχονται από τη Μεσόγειο εξυπηρετώντας το εμπόριο μεταξύ Ασίας / Μέσης Ανατολής - Βόρειας Ευρώπης. Όπως αποδέχονται οι ναυτιλιακές γραμμές σε αυτές τις συναλλαγές και φορτίο για τις μεσογειακές χώρες θα καλέσουν μόνο σε μερικούς λιμένες που βρίσκονται βέλτιστα στη διαδρομή τους μέσω της Μεσογείου και από τα λιμάνια αυτά μεταφέρονται στη συνέχεια στις διάφορες άλλα λιμάνια. Για την ανατολική μεσογειακή περιοχή επί του παρόντος οι αιγυπτιακοί λιμένες έχουν αποκτήσει μεγάλη σημασία ως λιμάνια και για την κεντρική και δυτική περιοχή της Μεσογείου Θάλασσας Marsaxlokk και Gioia Tauro είναι τα κύρια λιμάνια. Το Algeciras έχει γίνει ο λιμάνι της Μεσογείου με το φορτίο του να αποστέλλεται στα πλοία που εξυπηρετούν τις συναλλαγές μεταξύ της Αμερικής και της Βόρειας Ευρώπης. Λόγω αυτής της ανάπτυξης και του ανταγωνισμού, ιδιαίτερα η σημασία της άμεσης ναυτιλίας μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και των λιμένων της Μεσογείου έχει μειωθεί.
3. **Ενδοπεριφερειακές υπηρεσίες (Intraregional)** : πρόκειται για υπηρεσίες που έχουν συσταθεί για την εξυπηρέτηση του μεταξύ των μεσογειακών χωρών. Αυτά είτε καλύπτουν μόνο μια περιοχή όπως τη δυτική, κεντρική και ανατολική Μεσόγειο ή / και ολόκληρη την περιοχή της Μεσογείου. Σήμερα, οι υπηρεσίες αυτές συμμετέχουν επίσης στη μεταφορά φορτίου μεταφόρτωσης.

4. **Υπηρεσίες τροφοδοσίας (Feeder)** : Οι υπηρεσίες αυτές επικεντρώνονται στην κατανομή των εμπορευματοκιβωτίων από / προς τα λιμάνια-κόμβους προς / από τα άλλα λιμάνια που βρίσκονται στη Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα. Λειτουργούν είτε ως κοινές υπηρεσίες τροφοδοσίας είτε ως ελεγχόμενες γραμμές τροφοδοσίας και λειτουργούν από μια κύρια γραμμή μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η γεωστρατηγική θέση της Ελλάδας (βρίσκεται στο νοτιότερο σημείο της Ευρώπης και στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής), είναι σημαντικός παράγων στην ενίσχυση του ρολού της χώρας στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές συμβάλλοντας αποτελεσματικά στην ενίσχυση της εφοδιαστικής, καθιστώντας τη δυναμικό και ανερχόμενο κλάδο της οικονομίας. Σε αυτό θα πρέπει να προστεθεί το γεγονός ότι ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 16% της παγκόσμιας συνολικής χωρητικότητας.

Η Ελλάδα έχει ενισχύσει τη θέση της ως το μεγαλύτερο πλοιοκτητικό κράτος, σε όρους χωρητικότητας και αξίας, με πάνω από 5.266 πλοία και αξία που αγγίζει τα 90 δις δολάρια. Παρά τις εγχώριες και παγκόσμιες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, η Ελλάδα εξακολουθεί να ηγείται των χωρών με τις μεγαλύτερες πλοιοκτητικές κοινότητες, με ολική χωρητικότητα (Gross Tonnage - GT) 200 εκατ. τόνων, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 16,3% του παγκόσμιου στόλου, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία (13%), την Κίνα (11%) και τη Γερμανία (7%).



Διάγραμμα 8: Οι 10 πιο σημαντικές εγγραφές στόλων σε επίπεδο χωρών με όρους χωρητικότητας DWT, Πηγή: Clarksons World Fleet Monitor, Σεπτέμβριος 2016, ανάλυση από την EY

Με μία σύγχρονη και ανταγωνιστική επιχειρηματικότητα με αδειοδοτημένες επιχειρήσεις εφοδιαστικής σε νόμιμες υποδομές και εγκαταστάσεις σε Οργανωμένους Υποδοχείς, η Ελλάδα μπορεί να παίξει δυναμικό ρόλο στην ανάπτυξη και λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών.

Ο κλάδος Μεταφορών και Logistics είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας και αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος, πλούτου και κύρους για την Ελλάδα, καθώς αντιπροσωπεύει το 10,85% του ΑΕΠ και ανέρχεται σε 19,8 δις ευρώ (σύμφωνα με μελέτη της EEL του 2014). Σε ένα παγκόσμιο, γεμάτο προκλήσεις περιβάλλον, ο κλάδος επενδύει σημαντικά και επεκτείνει διαρκώς την παρουσία του.

Την παρούσα χρονική περίοδο η χώρα καταρτίζει τη φιλόδοξη στρατηγική της για την εφοδιαστική και τις μεταφορές στη βάση εγκεκριμένου Εθνικού Σχέδιου Δράσης.

Βασικές προϋποθέσεις για τη σύγχρονη επιχειρηματικότητα στην εφοδιαστική:

- Επαρκή και εκτεταμένα συγκοινωνιακά δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών (δημοσιές υποδομές)
- Επαρκείς υποδομές, σύγχρονα συστήματα διοίκησης & ευρύτατη χρήση των νεών τεχνολογιών (ιδιωτικές υποδομές)
- Σεβασμός στο περιβάλλον
- Αδειοδοτημένες Επιχειρήσεις
- Μετάβαση από την χωροταξική αναρχία στην οργανωμένη δόμηση και τη συλλογική περιβαλλοντική συμμόρφωση και ανάπτυξη των επιχειρήσεων με την αξιοποίηση του εργαλείου των Επιχειρηματικών Πάρκων

Ειδική ανάλυση βασικών εμπορευμάτων

Η Ρωσία, η Βουλγαρία, η Τουρκία, η Ρουμανία και η Ουκρανία είναι τα κύρια σημεία προέλευσης και προορισμού εμπορευμάτων. Η Αλβανία είναι επίσης μια σημαντική περιοχή προορισμού, ωστόσο δεν υπάρχουν σημαντικές εξαγωγές στην χώρα.

Η Ρωσία εξάγει στην Ελλάδα κυρίως ξύλο, χαρτοπολτό, λιπάσματα, μεταλλεύματα, φυσικό αέριο, άνθρακα, πετρέλαιο, ανόργανα χημικά, βιομηχανικά λιπάσματα και χάλυβα. Σχεδόν όλα αυτά τα φορτία συνήθως μεταφέρονται με φορτηγά πλοία. Η Ελλάδα εξάγει στη Ρωσία λαχανικά και φρούτα, μεταλλεύματα, πετρέλαιο και πολλά χημικά προϊόντα και υλικά.

Η Ρουμανία εξάγει στην Ελλάδα χαρτοπολτό, μεταλλεύματα, άνθρακα, βιομηχανικά λιπάσματα, ακατέργαστα πλαστικά υλικά και χάλυβα, ενώ η Ρουμανία εισάγει μεταλλεύματα και πετρέλαιο. Οι εξαγωγές της Ουκρανίας προς την Ελλάδα είναι λιπάσματα, μη οργανικά χημικά, βιομηχανικά λιπάσματα, σιδήρου και χάλυβα και μεταλλεύματα.

Η Ελλάδα εξάγει φρούτα και λαχανικά, αλκοόλ και οινοπνευματώδη ποτά, καπνός και τα προϊόντα του, πετρελαϊκά χημικά υλικά και προϊόντα από μη μεταλλικά υλικά.

Η Ρουμανία, η Ουκρανία και η Ρωσία εξάγουν επίσης αργό πετρέλαιο και η Ελλάδα επεξεργάζεται μέρος της για κάλυψη των τοπικών αναγκών. Το εμπόριο με τη Ρουμανία φαίνεται να είναι ισορροπημένο, ενώ αυτό δεν συμβαίνει με τη Ρωσία και την Ουκρανία. Η Ουκρανία εισάγει πετρέλαιο από την Ελλάδα.

Με μια πιο προσεκτική ματιά στο εμπόριο με τα Βαλκανικά κράτη, τα πράγματα δεν είναι διαφορετικά.

Η Τουρκία, ο σημαντικότερος εμπορικός εταίρος, εισάγει από την Ελλάδα ελαιόλαδο και σχετικά προϊόντα, μεταλλεύματα, πετρέλαιο και χάλυβα, ενώ εξάγουν φρούτα και λαχανικά, λιπάσματα, μηχανήματα, πετρέλαιο, ανόργανες χημικές ουσίες και χάλυβα. Ωστόσο, υπάρχει ένα έντονο συναίσθημα, το οποίο δεν μπορεί να αποδειχθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτού του εμπορίου βρίσκεται μεταξύ της ανατολικής και της δυτικής ακτής του Αιγαίου, και υπάρχει μόνο μια αμελητέα ποσότητα προς ή από τη Μαύρη Θάλασσα.

Στην περίπτωση της Βουλγαρίας, το θαλάσσιο εμπόριο φαίνεται να επικεντρώνεται σε μεγάλο βαθμό στο πετρέλαιο και τον χάλυβα. Η Ελλάδα εισάγει σχεδόν 80.000 τόνους και εξάγει περίπου 90.000 τόνους. Ο όγκος είναι μάλλον αλλά είναι το μόνο σημαντικό εμπόριο μαζί με την εξαγωγή περίπου 136.000 τόνων ατσάλι. Πρέπει να σημειωθεί ότι είναι πολύ πιο εύκολη η οδική μεταφορά εμπορευμάτων, διότι υπάρχουν πολλά οχήματα που διασχίζουν τη Βουλγαρία και υπάρχουν πάντα προβλήματα να περάσουν τα στενά.

Παρ' όλα αυτά, ακόμη και αν δεν υπήρχε πρόβλημα θαλάσσιας κυκλοφορίας στα στενά, η απόσταση, ο χρόνος διέλευσης και το κόστος ευνοούν τις οδικές μετακινήσεις. Μια ισχυρότερη σιδηροδρομική σύνδεση μπορεί να εξαλείψει τις θαλάσσιες μετακινήσεις εντελώς.

Το σύστημα εμπορευματικών μεταφορών της Ελλάδας δείχνει έλλειψη υποδομής και οργάνωσης για την εκπλήρωση της αύξησης της εμπορευματικής κίνησης. Δεν υπάρχουν ακόμη κέντρα μεταφοράς εμπορευμάτων για την εφοδιαστική αλυσίδα και την εξυπηρέτηση των επιχειρήσεων σε μια θέση, έχοντας πρόσβαση σε διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς προκειμένου να προωθηθούν οι συνδυασμένες μεταφορές. Εξαιτίας αυτού, υπάρχουν ανεπαρκείς ευκαιρίες για αξιόπιστες, γρήγορες, οικονομικές και οικολογικές εμπορευματικές μεταφορές. Αυτό αφορά τη διαμετακόμιση (transit) ακριβώς όπως τις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές.

Η δημιουργία του δικτύου εμπορευματικών κέντρων αποσκοπεί στην προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Όλα τα κέντρα εμπορευματικών μεταφορών θα έχουν άμεση πρόσβαση στους κύριους άξονες και σε ορισμένες περιπτώσεις, απευθείας πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Η ίδρυση αυτών των κέντρων εμπορευματικών μεταφορών, η ολοκλήρωση δύο μεγάλων αυτοκινητοδρόμων (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνες), παράλληλα με την ανάπτυξη των λιμανιών του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Αλεξανδρούπολης και της Ηγουμενίτσας ανοίγουν νέες προοπτικές για τη μεταφορά από και προς τα Βαλκάνια και προς τη Μαύρη, την Κασπία και τη Μεσόγειο Θάλασσα μέσω της Ελλάδας

Διάφοροι Ορισμοί και Έννοιες

Επιχειρηματικό Πάρκο (Ε.Π.) σύμφωνα με τον Ν. 3982/2011 – Ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων, είναι ένα οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών, υπηρεσιών και υποδομών που σχεδιάζεται και αναπτύσσεται για λογούς δημοσίας ωφέλειας.

- ⇒ **Οργανώνεται πολεοδομικά** βάσει ορισμένου ρυμοτομικού σχεδίου και διαθέτει **σύγχρονα δίκτυα υποδομής**.
- ⇒ **Διατίθεται υπό μορφή οικοπέδων** για την εγκατάσταση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του **δευτερογενούς και τριτογενούς** τομέα παραγωγής.
- ⇒ Στις επιχειρήσεις που εγκαθίστανται παρέχεται πλήθος **ειδικών κίνητρων/υπηρεσιών και ωφελειών** οικονομίων συγκέντρωσης.

Επιχειρηματικό/Εμπορευματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας (ΕΠΕΕΕ) νοείται το Επιχειρηματικό Πάρκο, στο οποίο μπορούν να εγκαθίστανται κατά κύριο λόγο επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Εφοδιαστική και εξασφαλίζει υποχρεωτικά πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά.

- Η έκτασή του ΕΠΕΕΕ πρέπει να εμπεριέχει ή να εφάπτεται με:
 - εγκατάσταση σιδηροδρομικού σταθμού με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών ή
 - λιμενική εγκατάσταση με δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τουλάχιστον

ή

- αερολιμενική εγκατάσταση που εξυπηρετεί αεροσκάφη μεταφοράς φορτίων

Εμπορευματικά Πάρκα Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας και Εμπορευματικά Πάρκα Εφοδιαστικής Αλυσίδας (ΕΠΕΕΕ & ΕΠΕΑ)

Τα πάρκα εφοδιαστικής αποτελούν επιχειρηματικά πάρκα ειδικού τύπου. Η ίδρυση και η λειτουργία τους γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3982/2011, δηλαδή του βασικού νόμου που διέπει την ίδρυση και λειτουργία των «Επιχειρηματικών Πάρκων» στον οποίο υπήρχε σαφής αναφορά στις επιχειρήσεις Εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), ωστόσο η θεσμοθέτηση των ΕΠΕΕΕ και των ΕΠΕΑ καθώς και ο ακριβής προσδιορισμός των δραστηριοτήτων που εγκαθίστανται σ' αυτά έγινε με το νόμο 4302/2014.

Το 2014 ψηφίστηκε ο ν. 4302/2014 ο οποίος αφενός ρύθμισε τα θέματα εφοδιαστικής (logistics) και αφετέρου προσδιόρισε δυο νέους τύπους επιχειρηματικών πάρκων η ίδρυση και λειτουργία των οποίων θα γίνεται με τις διατάξεις του ν. 3982/2011. Πρόκειται για τα:

- - Επιχειρηματικό/Εμπορευματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας και
- - Επιχειρηματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Logistics)

Ουσιαστικά ο ν. 4302/2014 συμπληρώνει και εξειδικεύει τον ν. 3982/2011 σχετικά με τα πάρκα εφοδιαστικής – Logistics.

«Ως Επιχειρηματικό/ Εμπορευματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας κατά την έννοια του παρόντος άρθρου νοείται το Επιχειρηματικό Πάρκο, στο οποίο μπορούν να εγκαθίστανται κατά κύριο λόγο επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Εφοδιαστική, και το οποίο ιδρύεται σε έκταση τουλάχιστον τριακοσίων στρεμμάτων και εξασφαλίζει υποχρεωτικά πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά. Η πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά στο πλαίσιο του Επιχειρηματικού/Εμπορευματικού Πάρκου Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας εξασφαλίζεται εφόσον η έκτασή του εμπεριέχει είτε εγκατάσταση σιδηροδρομικού σταθμού με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών είτε λιμενική εγκατάσταση με δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τουλάχιστον είτε αερολιμενική εγκατάσταση που εξυπηρετεί αεροσκάφη μεταφοράς φορτίων ή εφάπτεται με τέτοιες εγκαταστάσεις».

Εδώ θα πρέπει να τονιστεί η ιδιαίτερη απαίτηση από τον νόμο για την ύπαρξη σιδηροδρομικής εγκατάστασης εντός της ζώνης η οποία και βαραίνει την εταιρεία ειδικού σκοπού που δημιουργείται. Με την υποχρέωση αυτή παρουσιάζεται άμεση η δέσμευση για την τοποθεσία αλλά και για το κύριο μέσο μεταφοράς από και προς το ΕΠΕΕΕ το οποίο και θα είναι ο σιδηρόδρομος.

Από τις διατάξεις του νόμου δεν υπάρχει περιορισμός ως προς τον αριθμό και την έκταση των ΕΠΕΕΕ που θα ιδρυθούν στην χώρα ούτε ρυθμίζεται κάποιος αλγόριθμος για τον προσδιορισμό τους, ωστόσο με το άρθρο 15 οριοθετούνται δυο εκτάσεις, μια στην Αττική (Θριάσιο Πεδίο περίπου 2000 στρέμματα) και μια στη Θεσσαλονίκη (Στρατόπεδο του Γκόνου, 672 στρέμματα) εντός των οποίων δύναται να εγκριθούν Επιχειρηματικά/ Εμπορευματικά Πάρκα Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας.

Η έκταση του Θριάσιου, βρίσκεται στην Περιφερειακή Ενότητα της Δυτικής Αττικής βόρεια από το αστικό συγκρότημα του Ασπρόπυργου και νότια από την Αττική Οδό στην οποία έχει πρόσβαση από πλήρη ανισόπεδο κόμβο. Βρίσκεται πολύ κοντά στο λιμάνι του Πειραιά με το οποίο συνδέεται με σιδηροδρομική γραμμή, διαθέτει σιδηροδρομικό σταθμό και έχει άμεση σύνδεση με την ΠΑΘΕ αλλά και το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος μέσω της Αττικής Οδού.

Η έκταση του πρώην «Στρατοπέδου Γκόνου», βρίσκεται πολύ κοντά στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση με τον Εμπορικό Σταθμό του ΟΣΕ και τον λιμένα Θεσσαλονίκης, η οποία σύνδεση όμως, σύμφωνα με τη ΓΑΙΑΟΣΕ, έχει εγκαταλειφθεί και απαιτείται η αναβάθμιση της.

Όπως και στην περίπτωση του Θριασίου, έτσι και στην περίπτωση του πρώην «Στρατοπέδου Γκόνου», η θέση φαίνεται ως ιδανική για την ανάπτυξη ενός ΕΠΕΕΕ. Αποτελεί την μοναδική ακάλυπτη έκταση σ' αυτή την ακτίνα γύρω από το λιμάνι με πολύ καλά μορφολογικά χαρακτηριστικά, κατάλληλη για ανέγερση εγκαταστάσεων εφοδιαστικής χωρίς ιδιοκτησιακά προβλήματα και θεσμοθετημένες κατάλληλες χρήσης γης.

Το μικρό εμβαδόν της οριοθετημένης ζώνης αποτελεί ένα στοιχείο που πιθανόν να οδηγήσει σε αναζήτηση και δεύτερης έκτασης με αντίστοιχα χαρακτηριστικά. Στην περίπτωση αυτή θα οδηγηθούμε ή στις αδόμητες εκτάσεις της ΒΙΠΕ Σίνδου ή δυτικότερα και πέρα αυτής. Σε κάθε περίπτωση, οι εκτάσεις αυτές, αποτελούν πολύ ενδιαφέρουσα επιλογή για την ανάπτυξη είτε ενός δεύτερου ΕΠΕΕΕ είτε ενός ΕΠΕΑ που αφενός θα υποστηρίξει το μεταφορικό φόρτο που προέρχεται από την μεγάλη βιομηχανική συγκέντρωση της δυτικής Θεσ/νικης και αφετέρου θα λειτουργεί συμπληρωματικά του ΕΠΕΕΕ.

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΕΠΕΕΕ ΚΑΙ ΕΠΕΑ

Και οι δύο μορφές ΕΠ στοχεύουν στην εξυπηρέτηση των διαδικασιών και των επιχειρήσεων logistics που δραστηριοποιούνται στον χώρο και την ανάπτυξη της λειτουργίας του κλάδου. Τα ΕΠΕΕ χρησιμεύουν στην εξυπηρέτηση του εισερχόμενου ή εξερχόμενου φορτίου από την χώρα ενώ τα ΕΠΕΑ αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση ως υποστήριξη του φόρτου ο οποίος προέρχεται από την ζώνες παραγωγικής δραστηριότητας της χώρας καθώς και του κατευθυνόμενου στην εσωτερική αγορά για κατανάλωση.

Στο σημείο αυτό συνειδητοποιούμε την δυσκολία διαχωρισμού των λειτουργικών διαφορών και αυτό κυρίως λόγω της εδαφικής συγγένειας των αστικών κέντρων με τις πύλες εισόδου/ εξόδου της χώρας και των ζωνών παραγωγικής δραστηριότητας. Παράδειγμα ένα container το οποίο καταφθάνει στο Θριάσιο πεδίο εκτελωνισμένο και στην συνέχεια ένα κομμάτι του ανασυσκευάζεται και ένα άλλο μεταφέρεται προς ΕΠΕΑ για την διασύνδεση με την εσωτερική αγορά και φυσικά υπάρχει και η περίπτωση όπου το φορτίο δεν εκτελωνίζεται , συναρμολογείται και προχωρά για εξαγωγή.

Τύποι Πάρκων Εφοδιαστικής – Logistics		
Χαρακτηριστικά	ΕΠΕΕΕ (Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας)	ΕΠΕΑ (Εφοδιαστικής Αλυσίδας – Logistics)
Τύπος Ε. Π.	Αποτελεί διακριτό τύπο επιχειρηματικού πάρκου	Αποτελεί περίπτωση επιχειρηματικού πάρκου Ειδικού Τύπου
Νόμος / Άρθρο με τον οποίο καθορίστηκε	Άρθρο 14 του ν. 4302/2014	Άρθρο 17 του ν. 4302/2014
Νόμος / Άρθρα που διέπουν την ίδρυση, λειτουργία, κλπ.	Άρθρα 41 έως 64, του ν. 3982/2011 και Άρθρο 14 του ν. 4302/2014	Άρθρα 41 έως 64, του ν. 3982/2011.
Ελάχιστη έκταση	300 στρέμματα	50 στρέμματα
Ποσοστό Κάλυψης από Επιχειρήσεις Εφοδιαστικής	Θα οριστεί με π. δ.	≥ 60%
Απαίτηση για κάλυψη της έκτασης από συνδυασμένες Μεταφορές	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Απαίτηση για Σιδηροδρομική κάλυψη - ύπαρξη Σιδηροδρομικού σταθμού καθώς και κατασκευής Σιδηροδρομικής Υποδομής εντός αυτού	ΝΑΙ	ΟΧΙ

Πίνακας 3: Χαρακτηριστικά ΕΠ, Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης, ΓΓΒ

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να αντλήσουμε την διαφορά ότι μπορεί να είναι ακόμα και ένα μικρό πάρκο, των μόλις 50 στρεμμάτων και μπορεί να χωροθετηθεί οπουδήποτε ως ΕΠΕΑ χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις ως προς την κάλυψη του από συνδυασμένες μεταφορές. Πιθανή και η χρήση του για cluster επιχειρήσεων για την διακίνηση φορτίου μεταξύ πόλεων, χωρίς όμως να δίνεται ιδιαίτερη σημασία ή να αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα η έκταση του πάρκου για τον μετασχηματισμό του σε ΕΠΕΕΕ. Από την άλλη ένα ΕΠΕΕ καθότι υπάγεται σε κατ ελάχιστο 300 στρέμματα έκταση δεν μπορεί να βρεί εφαρμογή σε μικρά πάρκα πράγμα στο οποίο φυσικά συνεπικουρεί και η αναγκαία διασύνδεση με μεγάλα μεταφορικά δίκτυα (οδικά και σιδηροδρομικά). Από μόνη της η χρήση του όρου Εθνική Εμβέλεια για τα ΕΠΕΕΕ δεν περιορίζει την δραστηριότητα εντός των εθνικών συνόρων. Εν αντιθέσει τα ΕΠΕΕ χρησιμεύουν και για τις διεθνείς μεταφορές και την προώθηση των προϊόντων στα δίκτυα του εξωτερικού. Ο διαχωρισμός αυτός αποτελεί και την βασική συνιστώσα για την διαφορά μεταξύ του ν. 4302/2014 από τον ν. 3333/2005, που προέβλεπε μόνο ένα τύπο πάρκου, το Εμπορευματικό Κέντρο (ΕΚ).

Στο Άρθρο 4 του ν. 3333/2005 ορίζεται ότι στο Εμπορευματικό Κέντρο προβλέπεται η εγκατάσταση αποκλειστικά επιχειρήσεων με δραστηριότητες σχετικές με την Εφοδιαστική – Logistics ή και επιχειρήσεις υποστηρικτικού χαρακτήρα στις δραστηριότητες αυτές. Αντίθετα σήμερα στα ΕΠΕΑ, μπορούν να εγκαθίστανται επιχειρήσεις άλλου είδους, πχ βιομηχανίες, σε ποσοστό που δεν θα ξεπερνά το 40% της έκτασης του πάρκου.

Από καμία διάταξη δεν καθορίζεται μεθοδολογία αλγόριθμος ή οποιασδήποτε μορφής κριτήρια μέσω των όποιων δύναται να προσδιοριστεί η απαιτούμενη έκταση για την ίδρυση πάρκων εφοδιαστικής.

Για τα πάρκα ΕΠΕΕΕ έχουν καθοριστεί προϋποθέσεις που αφορούν κυρίως την υποστήριξη τους από συνδυασμένες μεταφορές που δεσμεύουν την χωροθέτηση τους.

Στην Ελλάδα μέχρι σήμερα δεν υπάρχει καμμία ανάπτυξη ΕΠ για να μπορέσουμε να αντλήσουμε στοιχεία ως προς την ομάλη εξέλιξη και συνέχιση της επιχειρηματικότητας «business continuity». Στόχος αυτής της εργασίας όπως έχουμε αναφέρει και κατά την εισαγωγή μας είναι να εντοπιστούν οι βέλτιστες πρακτικές στην ΕΕ και να ερευνήσουμε κατά πόσο αποτελεί βιώσιμη μία τέτοια επένδυση στον ελλαδικό χώρο. Άρα η όποια εμπειρία και να υφίσταται για την λειτουργία ΕΠ θα πρέπει να αναζητηθεί όπως και να έχει στο εξωτερικό. Μέχρι στιγμής στην Ελλάδα υπάρχουν μεμονομένες κινήσεις στον τομέα της εφοδιαστικής για logistic centers και αυτά κυρίως για την εξυπηρέτηση των τοπικών (μικρής ή μεγάλης εμβέλειας) επιχειρήσεων. Επίσης γνωρίζουμε ότι η μισή σχεδόν βιομηχανική δραστηριότητα της Ελλάδος συγκεντρώνεται γύρω από τις περιοχές του Ασπρόπυργου, των Οινοφοίτων και του Ωραιοκάστρου. Βέβαια οι περισσότερες περιοχές προϋποθέτουν για την μελέτη μας και την , αν όχι άμεση, αλλά κοντινή διασύνδεσή με λιμάνι ή σχετικές εμπορικές λιμενικές εγκαταστάσεις.

Είναι σκόπιμο να επισημάνουμε ότι οι δραστηριότητες εφοδιαστικής εκτός των ΕΠΕΕΕ και ΕΠΕΑ σύμφωνα με το άρθρο 9 του ν. 4302/2014 μπορούν να εγκαθίστανται σε:

- ΒΙ. ΠΕ. του νόμου 4458/1967
- ΒΕ. ΠΕ. του νόμου 2545/1997 και
- Ε. Π. του νόμου 3982/2011.
- Εντός σχεδίου περιοχή και σύμφωνα με τους όρους του π. δ. την έκδοση του οποίου προβλέπει το Άρθρο 4 του ν. 4302/2014
- Εκτός σχεδίου περιοχή, εφόσον δεν υφίσταται κάποιος ειδικός όρος προστασίας της περιοχής κατά τις κείμενες διατάξεις.

Προφανώς σε όλες τις περιπτώσεις ισχύουν οι περιορισμοί που έχουν τεθεί σχετικά με την μέγιστη έκταση που δύναται να καταλάβουν εντός ενός υποδοχέα οι επιχειρήσεις που δεν αφορούν μεταποίηση (<40%)

Με βάση τα στοιχεία από τις ως άνω ενότητες, αλλά και την εικόνα των πάρκων από χώρες εκτός Ελλάδος έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

1. Η απουσία σχεδιασμού σχετικά με την οργάνωση της Εφοδιαστική – Logistics στην Ελλάδα έχει σαν αποτέλεσμα τη μεγάλη διασπορά των επιχειρήσεων και βέβαια την ανυπαρξία έστω και ενός εξειδικευμένου πάρκου εφοδιαστικής. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα μια κατακερματισμένη αγορά με ότι αυτό συνεπάγεται στο κόστος αλλά και την ποιότητα των υπηρεσιών logistics.
2. Οι υφιστάμενες επιχειρήσεις Logistics έχουν εγκατασταθεί είτε σε περιοχές που παρουσιάζουν μεγάλη συγκέντρωση παραγωγικών δραστηριοτήτων (ΒΙΠΕ, ΑΒΣ κλπ) είτε σε σημεία που έχουν πρόσβαση σε συνδυασμένες μεταφορές και αυτό αποτελεί μια σημαντική ένδειξη για τα κριτήρια της χωροθέτησης των νέων πάρκων.
3. Η πλειοψηφία των παραγωγικών Επιχειρήσεων διεξάγουν τις δραστηριότητες εφοδιαστικής που χρειάζονται χωρίς να χρησιμοποιούν outsourcing, δηλαδή να αναθέτουν τις δραστηριότητες αυτές σε τρίτες εταιρίες που εξειδικεύονται στον τομέα αυτόν, αλλά αναπτύσσουν θυγατρικές εταιρείες με αποκλειστικό σκοπό την εφοδιαστική - logistics της μητρικής εταιρείας.
4. Η δημιουργία district parks, δηλαδή Πάρκων που θα εξυπηρετούν της ανάγκης κάποιας περιοχής με σημαντική παραγωγική δραστηριότητα είναι επιβεβλημένη δια την δημιουργία οικονομικών κλίμακας τόσο στην διακίνηση των προϊόντων όσο και στην αποθήκευση τους.
5. Όπως προκύπτει από τα συνολικά στοιχεία για τις εγκαταστάσεις logistics στην Ολλανδία η αναλογία στεγασμένων χώρων ανά TEU θαλασσίου μεταφορικού φόρτου που διακινείται στα λιμάνια της χώρας είναι 1.6τμ στεγασμένων χώρων/1 TEU.
6. Η χωροθέτηση των πάρκων εφοδιαστικής πρέπει να διαθέτει κλιμακωτή διασπορά επειδή ο μεταφορικός φόρτος των λιμανιών διακινείται από και προς τις περιοχές παραγωγικής δραστηριότητας και τα αστικά κέντρα.

Σύμφωνα με την Υ.Α. Φ/Α.15/3/15056/1115/2013, για την αξιολόγηση των Περιφερειακών Ενοτήτων, για τους δύο τύπους Πάρκων Εφοδιαστικής – Logistics, εφαρμόζονται τα παρακάτω κριτήρια, για την περίπτωση του υποέργου Π.Π.4, ΕΠΕΕΕ:

- Εξασφάλιση έκτασης τουλάχιστον 300 στρεμμάτων
- Πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά
- Εξυπηρέτηση από διεθνή μεταφορικά δίκτυα
- Διασυνοριακός χαρακτήρας
- Εγγύτητα σε αστικό κέντρο
- Οικονομική ευρωστία
- Δείκτης επιχειρηματικότητας

Για την περίπτωση των ΕΠΕΑ τα αντίστοιχα κριτήρια και οι αντίστοιχοι συντελεστές βαρύτητας που προσδιορίζονται στο Άρθρο 3 της αναφερόμενης Υπουργικής Απόφασης είναι ως ακολούθως:

- Εγγύτητα σε αστικό κέντρο
- Οικονομική ευρωστία
- Δείκτης επιχειρηματικότητας
- Ζήτηση βιομηχανικής γης σε ΟΥΜΕΔ
- Διαθεσιμότητα βιομηχανικής γης σε υφιστάμενους ΟΥΜΕΔ
- Εξυπηρέτηση από διεθνή μεταφορικά δίκτυα

«εξασφάλιση έκτασης τουλάχιστον 300 στρεμμάτων», σύμφωνα με το άρθρο 2 Υ.Α. Φ/Α.15/3/15056/1115/2013, εξετάζεται η δυνατότητα να χωροθετηθούν εκτάσεις, με συγκεκριμένο εμβαδό, που να έχουν πρόσβαση σε λιμάνι ή σιδηροδρομικό σταθμό ή αεροδρόμιο με ικανότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Συγκεκριμένα, εξετάζεται εάν μπορεί να χωροθετηθεί μια σημαντική έκταση που να έχει πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά. Σύμφωνα με το ν. 4302/2014 ισχύει ότι: «Η πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά στο πλαίσιο του Επιχειρηματικού / Εμπορευματικού Πάρκου Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας εξασφαλίζεται εφόσον η έκτασή του εμπεριέχει είτε εγκατάσταση σιδηροδρομικού σταθμού με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών είτε λιμενική εγκατάσταση με δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων .

Για την παραπάνω πολυκριτηριακή ανάλυση ακολουθείται η παρακάτω μεθοδολογία. Η βαθμολογία που λαμβάνει η κάθε Περιφερειακή Ενότητα, όπως αναλύεται παρακάτω, έχει εύρος από 1 μέχρι 4. Ο βαθμός που προκύπτει πολλαπλασιάζεται με τον αντίστοιχο συντελεστή βαρύτητας που προσδιορίζεται στο Άρθρο 3 της ως άνω αναφερόμενης Υπουργικής Απόφασης.

Στην περίπτωση των ΕΠΕΕ ακολουθείται ο παρακάτω πίνακας

1	Εξασφάλιση έκτασης τουλάχιστον 300 στρεμμάτων	4
2	Πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά	4
3	Εξυπηρέτηση από διεθνή μεταφορικά δίκτυα	3
4	Διασυννοριακός χαρακτήρας	3
5	Εγγύτητα σε αστικό κέντρο	3
6	Οικονομική ευρωστία	2
7	Δείκτης επιχειρηματικότητας	2

Στην περίπτωση των ΕΠΕΑ ακολουθείται ο παρακάτω πίνακας

1	Εγγύτητα σε αστικό κέντρο	4
2	Οικονομική ευρωστία	3
3	Δείκτης επιχειρηματικότητας	3
4	Ζήτηση βιομηχανικής γης σε ΟΥΜΕΔ	2
5	Διαθεσιμότητα βιομηχανικής γης σε υφιστάμενους ΟΥΜΕΔ	1
6	Εξυπηρέτηση από διεθνή μεταφορικά δίκτυα	4

Πρέπει να σημειωθεί ότι στην μελέτη εφαρμογής μας (Λιμάνι Ηγουμενίτσας και Π.Ε Θεσπρωτίας) δεν θα μπορούσε να χωροθετηθεί ΕΠΕΕ καθότι ενώ καλύπτεται η απαίτηση της ΥΑ για εντοπισμό περιοχής – έκτασης σε όμορη θέση με λιμάνι και λιμενική εγκατάσταση από το οποίο και πραγματοποιούνται δραστηριότητες μεταφορών Ε/Κ (RO-RO) και εντοπίζεται η διασύνδεση με εθνικό δίκτυο οδικών μεταφορών (Εγνατία οδός), απουσιάζει η διασύνδεση με σιδηροδρομικό δίκτυο και διεθνές αεροδρόμιο cargo καθώς και η ελάχιστη απαίτηση για έκταση 300 στρεμμάτων με αποτέλεσμα να μην μπορεί να λάβει βαθμολογία. Οι μόνες Π.Ε που μπόρεσαν να λάβουν την απαραίτητη βαθμολογία και καλύπτουν τις απαιτήσεις της Υ.Α είναι της Δυτικής Αττικής, Θεσσαλονίκης, Έβρου, Λάρισας, Ανατολικής Αττικής.

Η εξεύρεση χώρου κατάλληλου για την χωροθέτηση ενός ΕΠΕΕΕ σύμφωνα με τους όρους που τίθενται με τον ν. 4302/2014 δεν είναι δυνατή για περισσότερες περιοχές στην Ελλάδα. Η αιτία είναι κυρίως η τάση που υπήρχε στην Ελλάδα να δημιουργούνται αστικές περιοχές γύρω από τις υποδομές, και κυρίως γύρω από τους λιμένες, σε συνδυασμό με το έντονο και ορεινό ανάγλυφο της χώρας. Είναι χαρακτηριστικό ότι, δε δύναται να βρεθούν 300 στρέμματα που να εφάπτονται στους λιμένες Πάτρας, Ηρακλείου, Βόλου, Ηγουμενίτσας, και Λαυρίου. Στις τρεις πρώτες περιπτώσεις κυριαρχεί η αστικοποίηση και στις δύο τελευταίες η μεν αστικοποίηση είναι μέτρια αλλά το έντονο και ορεινό ανάγλυφο γύρω από τους λιμένες είναι απαγορευτικό για την δημιουργία ενός ΕΠΕΕΕ.

Σε κάθε περίπτωση η χωροθέτηση χώρων στις ως άνω πέντε Περιφερειακές Ενότητες, Ανατολικής και Δυτικής Αττικής, Θεσσαλονίκης, Λαρίσης και Έβρου, είναι θεμιτή και απολύτως συμβατή με το διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών όπως ήδη έχει παρουσιαστεί, και με το εθνικό επιχειρησιακό σχέδιο για τις μεταφορές.

Ανάλυση των ορισμών για κάθε κατηγορία κριτηρίου όπως αναφέρονται στους παραπάνω πίνακες

- **ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ:** Πρόσβαση είτε σε αερολιμενική εγκατάσταση που εξυπηρετεί αεροσκάφη μεταφοράς φορτίων είτε σε λιμενική εγκατάσταση με δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τουλάχιστον είτε σε σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών,
- **ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΠΟ ΔΙΕΘΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ:** Λαμβάνονται υπ όψη και αξιολογούνται στοιχεία σχετικά με τον άξονα ΠΑΘΕ, την Εγνατία οδό και τους επτά ενεργοποιημένους κάθετους άξονες σύνδεσης της Εγνατίας Οδού με τον ευρύτερο βαλκανικό και ευρωπαϊκό χώρο, τη μελλοντική χάραξη της Ιόνια οδού και τέλος το Βόρειο Άξονα Κρήτης.
- **ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ:** Λαμβάνονται υπ όψη και αξιολογούνται, στοιχεία σχετικά με την Εγνατία οδό και τους επτά ενεργοποιημένους κάθετους άξονες σύνδεσης της Εγνατίας Οδού με τον ευρύτερο βαλκανικό και ευρωπαϊκό χώρο. Επιπλέον εξετάστηκε και χάρτης της Χώρας ώστε να διαπιστωθούν τα χερσαία σύνορα της κάθε Περιφερειακής Ενότητας.
- **ΕΓΓΥΤΗΤΑ ΣΕ ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ :** Λαμβάνονται υπ όψη και αξιολογούνται στοιχεία χωροταξικά, όπως οι πόλεις έδρες Περιφερειών, οι Δήμοι με λιμάνια – πύλες εισόδου της χώρας κ.α. καθώς και πληθυσμιακά. Αναλυτικότερα οι κατηγορίες διαχωρισμού των Περιφερειακών ενότητων.
- **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΥΡΩΣΤΙΑ:** Λαμβάνεται υπ όψη και αξιολογείται, επί της ουσίας, η ποσοστιαία συμμετοχή της κάθε Περιφερειακής Ενότητας στην δημιουργία της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας της Χώρας το έτος που προηγείται του χρόνου εκπόνησης του επιχειρηματικού σχεδίου. (Για την βαθμολόγηση αυτού του κριτηρίου χρησιμοποιείται ο δείκτης της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας του κλάδου. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής για την Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία σε επίπεδο περιφέρειας αφορούν το έτος 2013 και δημοσιεύτηκαν τον Ιανουάριο του 2016.

- **ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:** Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Υ.Α. Φ/Α.15/3/15056/1115/2013, επιλέγεται ένας σύνθετος δείκτης που συντίθεται κατά 50% από το μέσο όρο των εξαγωγών της Περιφερειακής Ενότητας της τελευταίας πενταετίας και κατά 50% από την Προστιθέμενη Αξία της Περιφερειακής Ενότητας στη μεταποίηση για το έτος που προηγείται του χρόνου εκπόνησης του επιχειρηματικού σχεδίου. Τα αποτελέσματα που προκύπτουν για κάθε Περιφερειακή Ενότητα θα διαιρούνται δια το άθροισμα του μέσου όρου των εξαγωγών της χώρας της τελευταίας πενταετίας και της συνολικής Εγχώριας Προστιθέμενης Αξίας στη μεταποίηση για το έτος που προηγείται του χρόνου εκπόνησης του επιχειρηματικού σχεδίου.
- **ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΓΗΣ ΣΕ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΟΥΜΕΔ:** Χρησιμοποιούνται στοιχεία σχετικά με τον αριθμό πωλήσεων βιομηχανικών οικοπέδων σε ΟΥΜΕΔ και στοιχεία σχετικά με τη διαθέσιμη βιομηχανική γη σε ΟΥΜΕΔ για τα έτη από 2011 έως και το 2015.

Ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος (Σ.Β.Β.Ε) περιγράφει **το Εμπορευματικό Κέντρο** ως «ένα φυσικό χώρο στον οποίο εγκαθίστανται επιχειρήσεις οι οποίες αποτελούν είτε παρόχους (π.χ. επιχειρήσεις μεταφορικές, διαμεταφορικές, 3PL) είτε χρήστες (π.χ. κέντρα διανομής εμποροβιομηχανικών επιχειρήσεων) υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών και 'logistics'».

Ο καθηγητής Σαμπράκος Ευάγγελος αναφέρει στο συγγραφικό του έργο ότι «**το Διαμετακομιστικό Κέντρο** (Freight Village) είναι μια μεγάλη γεωγραφική περιοχή, η οποία περιλαμβάνει τερματικούς σταθμούς, τεχνικές και διαχειριστικές εγκαταστάσεις σχετικά με τη συνδυασμένη μεταφορά (μεσίτες, μεταφορές, τελωνεία κλπ.) και εγκαταστάσεις για εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις συνδυασμένες μεταφορές».

Τα Εμπορευματικά Κέντρα, αποτελούν ειδικές οριοθετημένες ζώνες δραστηριοτήτων σχετικών με μεταφορές και logistics, εξοπλισμένες με καταλληλά δίκτυα τεχνικής υποδομής και εξοπλισμό μεταφόρτωσης. Είναι «ανοιχτές» στην εγκατάσταση των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων των σχετικών κλαδών (μεταφορέων, διαμεταφορέων, πρακτόρων κλπ.), με δυνατότητα χρήσης διαφορετικών μεσών μεταφοράς, μεσώ κατάλληλων χωροθετήσεων. Επιτρέπουν την πλήρως ανεξάρτητη άσκηση δραστηριοτήτων των εγκατεστημένων επιχειρήσεων, με παράλληλη δυνατότητα των επιχειρήσεων για χρήση «κοινών» υπηρεσιών (τηλεματική-τηλεπικοινωνίες, τελωνείο, κτηνιατρικός- γεωπονικός έλεγχος, τράπεζα, εστιατόριο, ξενοδοχείο, ασφάλεια- αστυνόμευση χώρου, σταθμός καυσίμων, συντήρηση - επισκευή οχημάτων και μοναδοποιημένων φορτιών κλπ.).

Κατά τον ορισμό της EUROPLATFORMS ένα εμπορευματικό κέντρο « **.....είναι μια καθορισμένη περιοχή εντός της οποίας όλες οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τη μεταφορά, την εφοδιαστική και τη διανομή αγαθών - τόσο για εθνική όσο και για διεθνή διαμετακόμιση φορτίων, διεξάγονται από διάφορους επιχειρηματίες σε εμπορική βάση. Οι φορείς εκμετάλλευσης μπορούν είτε να είναι ιδιοκτήτες ή ενοικιαστές κτιρίων και εγκαταστάσεων**

(αποθήκες, κέντρα διανομής, αποθηκευτικοί χώροι, γραφεία, υπηρεσίες φορητών κ.λπ.), τα οποία έχουν κατασκευαστεί εντός των ορίων της εγκατάστασης....»

Προκειμένου να συμμορφωθεί με τους κανόνες ελεύθερου ανταγωνισμού, ένα εμπορευματικό κέντρο πρέπει να είναι ανοικτό για να επιτρέπει την πρόσβαση σε όλες τις εταιρείες που εμπλέκονται στις προαναφερθείσες δραστηριότητες. Ένα εμπορευματικό κέντρο πρέπει επίσης να είναι εφοδιασμένο με όλες τις εγκαταστάσεις για την εκτέλεση των αναφερόμενων ενεργειών. Εάν είναι δυνατόν, θα πρέπει να περιλαμβάνει δημόσιες υπηρεσίες για το προσωπικό και τον εξοπλισμό των χρηστών.

Προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι συνδυασμένες μεταφορές για τον χειρισμό των εμπορευμάτων, ένα εμπορευματικό κέντρο θα πρέπει κατά προτίμηση να εξυπηρετείται από πολλαπλούς τρόπους μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εσωτερικές πλωτές, αεροπορικές). Για να διασφαλιστεί η συνέργεια και η εμπορική συνεργασία, είναι σημαντικό να διαχειρίζεται από μία ενιαία εμπορική και νομική οντότητα (κατά προτίμηση μέσω σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα - ΣΔΙΤ). Τέλος, θα πρέπει να συμμορφώνεται με τα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Κατά την Ελληνική Εταιρεία Logistics, **η εφοδιαστική αλυσίδα** περιλαμβάνει όλες εκείνες τις ενέργειες-δραστηριότητες που σχετίζονται με τις διαδικασίες της προμήθειας, της παραγωγής-μεταποίησης, της αποθήκευσης, της μεταφοράς και της διανομής των προϊόντων. Η ίδια στην επίσημη ιστοσελίδα της τα **“logistics”** ως «εκείνο το τμήμα της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας που σχεδιάζει, υλοποιεί και ελέγχει την αποδοτική και αποτελεσματική, κανονική και αντίστροφη ροή και αποθήκευση των προϊόντων, υπηρεσιών και των σχετικών πληροφοριών από το σημείο προέλευσης τους έως το σημείο κατανάλωσης τους, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις των πελατών».

Κατά τον νόμο 3333/2005, «**συνδυασμένη μεταφορά** είναι η μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων με χρήση δύο ή περισσότερων μέσων μεταφοράς σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορικής αλυσίδας από αποστολέα σε παραλήπτη (« πόρτα – πόρτα»)¹³. Τέλος, η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη των Υπουργών Μεταφορών (ECMT) δίνει μία στενότερη έννοια στις συνδυασμένες μεταφορές (combined transport) με τους ακόλουθους ορισμούς :

- 1) Πολυτροπική μεταφορά (Multimodal transport): Μεταφορά εμπορευμάτων με τουλάχιστον δύο διαφορετικά μέσα μεταφοράς.
- 2) «Μοναδοποιημένο φορτίο» είναι είτε το κλειστό κιβώτιο (ενδεικτικά εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα) είτε το κλειστό επικαθήμενο ή ρυμουλκούμενο όχημα με το οποίο μεταφέρονται εμπορεύματα.

¹³ http://www.dsnet.gr/Epikairothta/Nomothesia/n3333_05.htm, ΝΟΜΟΣ 3333/2005 - ΦΕΚ Α/91/12.4.2005
Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις

- 3) Διατροπική μεταφορά (Intermodal transport): η μεταφορά φορτίου σε μία και μόνη μεταφορική μονάδα ή όχημα χρησιμοποιώντας σταδιακά διάφορα μέσα μεταφοράς ενώ το πραγματικό φορτίο δεν υπόκειται σε χειρισμό κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.
- 4) Συνδυασμένη μεταφορά (Combined transport): είναι η διατροπική μεταφορά όπου όμως το μεγαλύτερο τμήμα του ταξιδιού γίνεται σιδηροδρομικώς ή μέσω θαλάσσιας ή ποτάμιας οδού και κάθε αρχικό ή τελικό τμήμα του που γίνεται με δικά μέσα είναι όσο το δυνατόν μικρότερο.
- 5) «Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου» είναι το νομικό πρόσωπο που έχει τη μορφή ανώνυμης εταιρείας, η οποία αναλαμβάνει τη μελέτη, τη χρηματοδότηση, την ίδρυση, την κατασκευή και τη λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου.

Κατηγοριοποίηση των εμπορευματικών κέντρων

Τα εμπορευματικά κέντρα ανάλογα με τις γεωγραφικές δομές που χρησιμοποιούν για την διανομή των προϊόντων που εισέρχονται σε αυτά διακρίνονται στις ακόλουθες τέσσερις κατηγορίες:

Διεθνή Εμπορευματικά Κέντρα: Τα συναντάμε συνήθως κοντά σε μεγάλα εργοστάσια παραγωγής και αυτό βοηθάει σε πολύ μεγάλο βαθμό στην διανομή των παραχθέντων προϊόντων σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές σε παγκόσμια κλίμα.

EMMA Εμπορευματικά Κέντρα: Έχουν την χρήση κεντρικών αποθηκών για αγαθά που προορίζονται για περιοχές όπως είναι η Ευρώπη, η Μέση Ανατολή και η Αφρική (EMAA) και αναλαμβάνουν την τροφοδότηση επιμέρους μικρότερων εμπορευματικών κέντρων.

Τα τοπικά εμπορευματικά κέντρα.: Αυτό το εμπορευματικό κέντρο εξυπηρετεί τις επιμέρους ανάγκες μιας συγκεκριμένης περιοχής που καλύπτεται από τα EMAA Εμπορευματικά κέντρα.

Τα εθνικά / εγχώρια εμπορευματικά κέντρα: Περιορίζονται εντός συγκεκριμένων γεωγραφικών συνόρων – γεωγραφικών περιοχών και έχουν ως στόχο την υποδοχή για αποθήκευση προϊόντων με σκοπό την τελική τους διανομή στα σημεία κατανάλωσης

Αυτό όμως που αναλύεται και στην πράξη είναι ο βέλτιστος συνδυασμός των προαναφερθέντων σχημάτων.

Βέβαια, η δομή του δικτύου διανομής σε κάθε περίπτωση προσαρμόζεται και από την φύση των αγαθών που διανέμονται. Μια βιομηχανία παραγωγής φρέσκου φαγητού δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει διεθνή εμπορευματικά κέντρα, λόγω του ευπαθούς χαρακτήρα των προϊόντων της, με αποτέλεσμα να πραγματοποιεί τις διανομές της μέσω των εγχωρίων εμπορευματικών κέντρων. Στην φαρμακοβιομηχανία, επειδή τα προϊόντα παράγονται

συνήθως σε συγκεκριμένα κεντρικά εργοστάσια, τα ΕΜΑΑ εμπορευματικά κέντρα αναλαμβάνουν να φέρουν εις πέρας την αποθήκευση και την περαιτέρω διανομή τους.

Επιπλέον, ανάλογα με τον τρόπο και τα μέσα που χρησιμοποιούν για να διεκπεραιώσουν τις μεταφορές των προϊόντων διακρίνονται σε εμπορευματικά κέντρα που χρησιμοποιούν κυρίως:

- Το οδικό δίκτυο
- Το σιδηροδρομικό δίκτυο
- Τις αερομεταφορές
- Τις ακτοπλοϊκές μεταφορές
- Συνδυασμένες μεταφορές

Ιστορική Αναδρομή στην Ελλάδα

Πριν από την είσοδο της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση η συνεχής και αυστηρή τελωνιακή επιτήρηση σε συνδυασμό με τις πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες δυσκόλευαν σε μεγάλο βαθμό τις εμπορευματικές μεταφορές. Οι δημόσιοι φορείς εκμεταλλευόταν μονοπωλιακά χώρους, όπως είναι τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, περιορίζοντας έτσι την ανάπτυξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Μέχρι το 1999 η συντριπτική πλειοψηφία των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών διεξάγονταν οδικώς, αφήνοντας ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 5% στις μεταφορές με τρένα και αεροπλάνα.

Η είσοδος όμως της Ελλάδος στην Ευρωπαϊκή Ένωση συνοδεύτηκε από την κατάργηση πολλών έλεγχων, κυρίως τελωνιακών, στις ενδοκοινοτικές μεταφορές. Στο σημείο αυτό να αναφέρουμε ότι το 2015 η αξία των εμπορευματικών συναλλαγών της Ε.Ε που μεταφέρθηκαν δια μέσου του θαλάσσιου δικτύου αντιστοιχούσε στο 51% του συνολικού εμπορίου της Ε.Ε. διαδραματίζοντας έναν από τους βασικούς πυλώνες ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας καθώς το 80% του παγκόσμιου εμπορευματικού όγκου να μεταφέρεται μέσα από θαλάσσια μεταφορά. Με την ταχύτητα των εμπορευματικών ροών να αυξάνεται συνεχώς, άρχισε να δημιουργείται η ανάγκη εύρεσης “αποθηκών” για την συγκέντρωση φορτίων. Σε αυτό συνέβαλε και η κρίση που ξέσπασε στην Γιουγκοσλαβία, η οποία και έφερε στην επιφάνεια ακόμα πίο έντονη την χρήση των συνδυασμένων μεταφορών μέσω θαλάσσης, με το πρόβλημα της απουσίας επαρκών υποδομών στους λιμένες της χώρας για την υποδοχή τέτοιου όγκου φορτίων και κατ’ επέκταση την δημιουργία άτυπων κέντρων εφοδιαστικής κυρίως για την χρήση αποθηκευτικών χώρων.

Το 2002, έπειτα από διαγωνισμό του ελληνικού Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΜΕ) και με χρηματοδότηση της ΕΕ ξεκίνησε η «Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του ελληνικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών - Εθνικό Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων».

Στόχοι αυτής της μελέτης αποτέλεσαν:

1. Ο καθορισμός των απαιτούμενων ΕΚ στην ελληνική επικράτεια
2. Οι θέσεις για εγκατάσταση
3. Τα master plan των ΕΚ
4. Η εκτίμηση κόστους για την απόδοση της εκάστοτε επένδυσης σε ΕΚ
5. Η μελέτη βιωσιμότητας σε τεχνικό και οικονομικό επίπεδο των προς ανάπτυξη ΕΚ
6. Η παρουσίαση των τυπικών προδιαγραφών ανάπτυξης των ΕΚ και υλοποίησης της τεχνικής διαλειτουργικότητας και της επιχειρησιακής ικανότητας αυτών

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν η δημιουργία του σχεδίου νόμου 3333 τον Ιανουάριο του 2004 και η ψήφιση αυτού την επόμενη χρονιά το 2005 (ν. 3333/2005) - **ΦΕΚ Α/91/12.4.2005** - ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις. Ο νόμος αυτός αποτελείται από 21 άρθρα και λοιπές διατάξεις. Στο πρώτο άρθρο διατυπώνονται οι ορισμοί που αναφέρθηκαν παραπάνω σχετικά με τις μεταφορές και το ΕΚ, ενώ στο δεύτερο άρθρο του νόμου προσδιορίζεται η Έκταση, μεταφορικές υποδομές και αρχές χωροθέτησης Εμπορευματικών Κέντρων.

Το Εμπορευματικό Κέντρο ανάλογα με την έκταση που καταλαμβάνει απαιτείται να διαθέτει τις παρακάτω μεταφορικές υποδομές ή να εξασφαλίζει πρόσβαση στο μεταφορικό δίκτυο της χώρας ως εξής:

- Εμπορευματικό Κέντρο που ιδρύεται σε έκταση μεγαλύτερη των 500 στρεμμάτων, υποχρεωτικά περιλαμβάνει εντός της εκτάσεως του ή εφάπτεται με σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, οι οποίες παρέχουν δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών ή με λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες επιτρέπουν την εξυπηρέτηση οχηματαγωγών πλοίων, καθώς και πλοίων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων ή με αεροπορικές εγκαταστάσεις προς εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς φορτίων. Αν δεν πληρούνται οι ως άνω προϋποθέσεις, η εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου υποχρεούται να κατασκευάσει τις υποδομές αυτές. Ειδικότερα, στην περίπτωση κατασκευής σιδηροδρομικού σταθμού, τη σύνδεση αυτού με την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, όπως ορίζεται στο Π.Δ. 41/2005 (ΦΕΚ 60 Α), κατασκευάζει με φροντίδα και δαπάνες της η εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου υπό την έγκριση και εποπτεία του διαχειριστή υποδομής ως προς την τήρηση των προδιαγραφών κατασκευής και ασφάλειας. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις σύνδεσης με την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
- Εμπορευματικό Κέντρο που ιδρύεται σε έκταση μεταξύ 250 και 500 στρεμμάτων, υποχρεωτικά εξασφαλίζει πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά είτε σε σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών είτε σε λιμενικές εγκαταστάσεις με δυνατότητα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων, καθώς και πλοίων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων είτε σε αεροπορικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς φορτίων. Η πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά μπορεί να γίνεται και με οδική σύνδεση όταν η απόσταση προς τους παραπάνω συγκοινωνιακούς κόμβους για συνδυασμένη μεταφορά είναι μέχρι 50 χιλιόμετρα.
- Εμπορευματικό Κέντρο που ιδρύεται σε έκταση μεταξύ 100 και 250 στρεμμάτων υποχρεωτικά εξασφαλίζει πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά είτε σε σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών είτε σε λιμενικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση οχηματαγωγών πλοίων είτε σε αεροπορικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς φορτίων. Η πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά μπορεί να γίνεται και με οδική σύνδεση όταν η απόσταση προς τους παραπάνω συγκοινωνιακούς κόμβους για συνδυασμένη μεταφορά είναι μέχρι 100 χιλιόμετρα.

Τα Εμπορευματικά Κέντρα ιδρύονται και εγκαθίστανται σε εκτάσεις που προσδιορίζονται, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις εγκεκριμένων Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης ή Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207 Α) ή ρυθμιστικών σχεδίων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 2508/1997 (ΦΕΚ124 Α).

Η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου ιδρύεται και λειτουργεί με τη μορφή Ανώνυμης Εταιρίας κατά τις διατάξεις του ΚΝ. 2190/1920 (ΦΕΚ 37 Α), όπως ισχύει. Στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρίας Εμπορευματικού Κέντρου μπορούν να συμμετέχουν φυσικά και νομικά πρόσωπα ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου, καθώς και νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός έχει οριοθετηθεί στην παρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α), καθώς και Σύνδεσμοι και Επιχειρήσεις των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού.

Ο νόμος 4302/2014 («Θέματα logistics και άλλες διατάξεις») που δημοσιεύθηκε στην επίσημη Εφημερίδα της Κυβέρνησης της Ελλάδας το 2014, αποτελεί το σημαντικότερο αποτέλεσμα συνδυάζοντας επιτυχώς τον επενδυτικό σχεδιασμό και τα κίνητρα για τους φορείς εκμετάλλευσης με μια ολοκληρωμένη μεταρρύθμιση της νομοθεσίας και τις μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις των υπευθύνων για τη χάραξη πολιτικής, των βιομηχανικών ενώσεων και των ιδιωτικών φορέων. Ο νόμος αυτός θεσπίζει ένα σύγχρονο και ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο για τη βιομηχανία των logistics στην Ελλάδα. Επίσης κύριο πλεονέκτημα του νέου νόμου είναι η άρση μιας σειράς απαιτήσεων γραφειοκρατίας και διοικητικών φραγμών, όσον αφορά στη δημιουργία και λειτουργία εγκαταστάσεων logistics και, ιδίως, όσον αφορά στα κέντρα εμπορευματικών μεταφορών και τα διατροφικά κέντρα. Για το σκοπό αυτό, ο νόμος ενσωματώνει, τροποποιεί, καταργεί ή / και αντικαθιστά μια σειρά σχετικών πράξεων, όπως: Το νόμο 3333/2005, σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία εμπορευματικών χωριών., Το νόμο 3892/2011, σχετικά με την αδειοδότηση παραγωγικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων επιχειρηματικών πάρκων και αποθηκών, Το νόμο 4014/2011 και την Υπουργική Απόφαση 1958/2012, σχετικά με την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων

Δραστηριότητες Εμπορευματικού Κέντρου

Στην προσδιορισμένη έκταση του Εμπορευματικού Κέντρου επιτρέπεται να εγκαθίστανται επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά, αποθήκευση, διαχείριση, διανομή αγαθών και παρέχουν υπηρεσίες ιδίως στη διασύνδεση και αλλαγή μέσων μεταφοράς, οργάνωση και συγκρότηση φορτίων, διανομή και ομαδοποίηση φορτίων, συμβατική και εξειδικευμένη αποθήκευση, οργάνωση τελικής διανομής, συσκευασία και αποσυσκευασία προϊόντων και μεταφόρτωση αυτών, καθώς και υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας διευκόλυνσης ροής φορτίων, όπως υπηρεσίες ανάπτυξης συστημάτων πληροφορικής και τηλεματικής.

Στο Εμπορευματικό Κέντρο επιτρέπεται να εγκαθίστανται και επιχειρήσεις με δραστηριότητες υποστηρικτικές ή υποβοηθητικές της λειτουργίας αυτού και των υπηρεσιών, που παρέχει, καθώς και υπηρεσιακές μονάδες δημόσιων υπηρεσιών και άλλες αναγκαίες υπηρεσίες για τη λειτουργία και την ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου.

Στοιχεία που συνθέτουν ένα Εμπορευματικό Κέντρο

Η Τοποθεσία

Ένας καθοριστικός παράγοντας για την λήψη της απόφασης από τον φορέα λειτουργίας και διοίκησης ενός εμπορευματικού κέντρου είναι αυτή της επιλογής της βέλτιστης τοποθεσίας. Προκείμενου να επιτευχθεί αυτός ο στόχος λαμβάνονται υπόψη μία σειρά από καθοριστικές αποφάσεις με πολύπλευρες μελέτες.

Ειδικότερα:

Η έκταση της περιοχής και η διασυνδεσιμότητα με τα διαθέσιμα μεταφορικά δίκτυα.

Πρωτίστως μελετάται η δυνατότητα φιλοξενίας του φορέα από περιοχές με επαρκή έκταση για την χωροταξική ανάπτυξη των εγκαταστάσεων. Στη συνέχεια εξετάζεται το δίκτυο προσβασιμότητας από και προς τους λοιπές υποδομές ζωτικής σημασίας όπως, λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικούς σταθμούς και οδικά δίκτυα. Όσο πιο κοντά βρίσκεται μια περιοχή σε κάποια από αυτά τόσο πιο πολλές πιθανότητες έχει στο να αποτελέσει πόλο έλξης για την εν λόγω επένδυση και επιλογή.

Το κόστος της γης και οι δυνατότητες για περαιτέρω νέες χρήσεις σε περίπτωση μελλοντικών λειτουργιών

Το κόστος της περιοχής είναι ιδιαίτερα σημαντικό και προκύπτει από υπολογισμούς. Μπορεί κάλλιστα να καταστεί απαγορευτικό για την δημιουργία ενός εμπορευματικού κέντρου παρά το γεγονός ότι περιοχή μπορεί και να πληρεί σε μεγάλο βαθμό όλα τα υπόλοιπα κριτήρια. Βέβαια, υπάρχουν και περιπτώσεις όπου το κόστος της γης, αν και είναι συγκριτικά υψηλό, αντισταθμίζεται από τις ευοίωνες μελλοντικές προβλέψεις και τις δυνατότητες επέκτασης που παρουσιάζει η περιοχή.

Η σχετική απόσταση από τα σημεία παραγωγής και κατανάλωσης

Η δημιουργία ΕΚ εξυπηρετεί τον σκοπό της βέλτιστης διασύνδεσης των δυνάμεων ζήτησης και προσφοράς στην αγορά. Έτσι λοιπόν παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον οι τοποθεσίες που βρίσκονται κοντά στους παραγωγούς των προϊόντων ή στους καταναλωτές αυτών. Ένα εμπορευματικό κέντρο που απέχει ελάχιστα από ένα αστικό κέντρο-τελικό σημείο κατανάλωσης αποτελεί επιλογή για πολλές επιχειρήσεις που επιθυμούν τα εμπορεύματα τους να αποθηκεύονται πρώτα σε αυτό και έπειτα να διανέμονται στα καταστήματα ανάλογα με την υπάρχουσα

ζήτηση. Αντίστοιχα, αυτά που βρίσκονται δίπλα στους παραγωγούς των προϊόντων, επιλέγονται ως κέντρα αποθήκευσης και διανομής, απαλλάσσοντας τον παραγωγό από το συγκριτικά πολύ μεγαλύτερο κόστος διατήρησης δικών του αποθηκών και δικτύων διανομής.

Το αναπτυξιακό περιβάλλον των επιχειρήσεων.

Το περιβάλλον αυτό συνίσταται κυρίως στις κύρια δραστηριότητα των επιχειρήσεων που λειτουργούν στην περιοχή, στο μέγεθος και την έκταση αυτής της δραστηριοποίησης, στις σύγχρονες επιχειρηματικές τάσεις καθώς και στα πιθανά φορολογικά κίνητρα που δίνει η πολιτεία.

Η νομοθεσία

Η εφαρμογή των εθνικών νομοθετικών ρυθμίσεων καθορίζει απόλυτα την επιλογή της επένδυσης καθότι δύναται να φέρει πιθανές προστριβές σε μελλοντικές επενδυτικές ευκαιρίες εάν δεν κωλύει παρούσες επενδύσεις και μπορεί να οδηγήσει στον αποκλεισμό αρκετών περιοχών που φαινομενικά πληρούν αρκετά από τα κριτήρια επιλογής. Έτσι για παράδειγμα, όταν ο νόμος σε μια χώρα επιτρέπει την ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων μόνο δίπλα σε λιμάνια τότε οι πιθανές επιλογές μειώνονται σε συγκεκριμένες πλέον τοποθεσίες. Επίσης μεγάλο ρόλο παίζει και η εφαρμογή της νομοθεσίας ανάλογα με ο εύρος των πιθανών δραστηριοτήτων που θα θέλει να αναπτύξει η νομική οντότητα (π.χ free zones).

Το ιστορικό και τα χαρακτηριστικά της περιοχής

Έχουν να κάνουν κυρίως με την προηγούμενη χρήση γης, την κατάσταση και την ποιότητα του εδάφους, τον συντελεστή δόμησης, το σχήμα του οικοπέδου, την διαβάθμιση της περιοχής σε ζώνες, τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν, τους τυχόν περιβαλλοντικούς περιορισμούς που υπάρχουν, την εγγύτητα της σε χώρους αρχαιολογικής σημασίας, σε εθνικούς δρυμούς και δάση κ.α.

Το ανθρώπινο δυναμικό της περιοχής

Η περιοχή που θα φιλοξενήσει το εμπορευματικό κέντρο θα πρέπει να του εξασφαλίσει την δυνατότητα απασχόλησης και το ορθό απόθεμα ανθρώπινου δυναμικού για την λειτουργία της δομής. Γι' αυτό το λόγω στην μελέτη θα πρέπει να υπολογιστούν τα κοινωνικά και εργασιακά κριτήρια της περιοχής όπως είναι το ποσοστό της ανεργίας, το ύψος των μηνιαίων αποδοχών, το υπάρχον εργασιακό καθεστώς, το επίπεδο της μόρφωσης και των τεχνικών δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού, η ύπαρξη καλά οργανωμένων γραφείων εύρεσης εργασίας και οργανισμών εκπαίδευσης εργαζόμενων κ.α.

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες – υποδομές

Η περιοχή όπου θα εγκατασταθεί ένα εμπορευματικό κέντρο θα πρέπει απαραίτητα να του εξασφαλίζει την απαιτούμενη και απρόσκοπτη παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, ύδατος και φυσικού αερίου με συγκριτικά χαμηλό κόστος. Ιδιαίτερα σημαντική είναι και η ύπαρξη ενός αποτελεσματικού και σύγχρονου τηλεπικοινωνιακού δικτύου που θα εγγυάται συνεχή και χωρίς προβλήματα επικοινωνία αλλά τη σωστή λειτουργία όλων των χρησιμοποιούμενων συστημάτων “logistics”.

Στο σημείο αυτό γεννάται το ευρύτερο ερώτημα για τον ακριθή αριθμό με την βέλτιστη απόδοση των ΕΚ που μπορούν να αναπτυχθούν και να λειτουργήσουν στον ελλαδικό χώρο, κυρίως ποιες περιοχές και κατά πόσο κρίνονται κατάλληλες για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στην ίδρυση αυτών.

Περισσότεροι από 25 σημαντικοί εμπορικοί λιμένες λειτουργούν αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα . Σύμφωνα με την 8315.2/02/2007/02-7-2007 ΚΥΑ «Κατάταξη Λιμένων» (202 Β), οι Λιμένες της Χώρας έχουν αφενός διαφορετική σημασία όσον αφορά την επίδρασή τους στο δίκτυο των διεθνών και εθνικών μεταφορών της Χώρας σε συνδυασμό με τη διακριτή γεωστρατηγική τους θέση και αφετέρου παρουσιάζουν διαφορετικές μεταξύ τους προοπτικές ανάπτυξης στο πλαίσιο των θαλάσσιων διαδρόμων των διευρωπαϊκών και εθνικών δικτύων μεταφοράς.

Ο καθορισμός προτεραιοτήτων, η ιεράρχηση και ο προγραμματισμός της εκτέλεσης λιμενικών έργων απαιτούν τη διάκριση, από άποψη αναπτυξιακών επιλογών των λιμένων αυτών ανάλογα με τη θέση τους στο Λιμενικό Σύστημα της Χώρας και τις προοπτικές αύξησης εθνικών ροών,

Ως Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος καθορίστηκαν οι λιμένες: ΠΕΙΡΑΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΒΟΛΟΥ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ, ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ, ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ, ΚΑΒΑΛΑΣ, ΚΕΡΚΥΡΑΣ, ΛΑΥΡΙΟΥ, ΠΑΤΡΩΝ, ΡΑΦΗΝΑΣ, ΜΥΚΟΝΟΥ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ, ΡΟΔΟΥ και ΣΟΥΔΑΣ-ΧΑΝΙΩΝ.

Τέσσερις από τους παραπάνω έχουν χαρακτηριστεί από την Ε.Ε. ως λιμένες στρατηγικού ενδιαφέροντος («βασικοί λιμένες» - “core ports”) και έχουν ενταχθεί στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (Trans-European Network of Transport-TEN-T) ως βασικές θαλάσσιες διασυνδέσεις της διόδου Orient/East-Med (OEM). Αυτοί οι τέσσερις ελληνικοί OEM λιμένες είναι τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας. Όλοι οι ελληνικοί OEM λιμένες διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης και σχετικό εξοπλισμό που διευκολύνει τη σύνδεσή τους με το εθνικό οδικό δίκτυο. Οι δύο μεγαλύτεροι Πειραιάς και Θεσσαλονίκη διαθέτουν και τις απαραίτητες σιδηροδρομικές συνδέσεις για να υποστηρίξουν την ορθή και βέλτιστη διαμετακίνηση φορτίου και εμπορευμάτων σε συνδυασμό με τα οδικά και θαλάσσια δίκτυα προς τα εμπορικά κέντρα της Ε.Ε.

Η παραπάνω επιχειρηματική προοπτική για ανάπτυξη μπόρεσε να χρηματοδοτηθεί είτε από Ταμείο Συνοχής μέσα από το πρόγραμμα « Συνδέοντας την Ευρώπη» είτε από πρωτοβουλίες αποτέλεσμα ΣΔΙΤ και συμφωνιών

παραχώρησης, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον από τους Κινέζους COSCO Group για το λιμάνι του Πειραιά και της κοινοπραξίας SEGT. Επενδύσεις που αγγίζουν τα 350 εκατ. ευρώ από την COSCO εντός των επόμενων 10 ετών στο λιμάνι του Πειραιά και 180 εκατ. ευρώ θα επενδυθούν σε έργα ανάπτυξης και επέκτασης του λιμένα της Θεσσαλονίκης.

Βαρύνουσα σημασία έχει το γεγονός ότι τα ελληνικά λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας έχουν καθιερωθεί ως κρίσιμοι ναυτιλιακοί κόμβοι της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, καθώς συνδέουν την Ελλάδα με την Κύπρο στα ανατολικά (Λεμεσός), με την Ιταλία στην Αδριατική Θάλασσα και με άλλες μη ευρωπαϊκές χώρες στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.

Η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων στο σύνολο των ελληνικών λιμανιών αυξήθηκε περισσότερο από 4,5 φορές σε σχέση με τους συνολικούς τόνους που διακινήθηκαν μεταξύ 2009–2015.

Το σημείο τομής ως προς αυτήν την αλλαγή μπορεί να θεωρηθεί το εκτός 2009, με την σύμβαση παραχώρησης με την COSCO να τίθεται σε ισχύ.



Εικόνα 3: Τα ελληνικά λιμάνια που συνδέουν την Ευρώπη με την Ανατολική Μεσόγειο, Πηγή: ΕΥ, 2015

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε

Η Θεσσαλονίκη είναι κυρίως λιμάνι πύλης για τροφοδοτικά (feeders) και ενδοπεριφερειακά σκάφη. Εξυπηρετεί την βιομηχανική και γεωργική ενδοχώρα της βόρειας Ελλάδας και είναι η κύρια πύλη εξαγωγής του έθνους. Επιπλέον, έχει ρόλο νότιας πύλης στα Βαλκάνια με εμπορικό σήμα καθώς και φυσική υποδομή που υποστηρίζει το εμπόριο με τους βόρειους γείτονες.

Λόγω της πλεονεκτικής γεωγραφικής του θέσης και των εξαιρετικών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων του, είναι ο μεγαλύτερος λιμένας διαμετακομιστικού εμπορίου της χώρας και εξυπηρετεί τις ανάγκες των 15 περίπου εκατομμυρίων κατοίκων της διεθνούς ενδοχώρας του.

Διαθέτει πυκνό οδικό δίκτυο, το οποίο ενώνεται απευθείας, παρακάμπτοντας την πόλη, με το εθνικό και διεθνές οδικό δίκτυο. Απέχει ένα χιλιόμετρο από τον Επιβατικό Σιδηροδρομικό Σταθμό και 16 χιλιόμετρα από το Διεθνές Αεροδρόμιο της πόλης

Βρίσκεται στη διασταύρωση σπουδαίων χερσαίων δικτύων μεταφοράς, Ανατολής - Δύσης (Εγνατία οδός) και Νότου-Βορρά (ΠΑΘΕ: Πάτρα-Αθήνα- Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι ή Ειδομένη) ο οποίος συνεχίζει προς βορρά αφενός ως διάδρομος Ανατολής – Ανατολικής Μεσογείου, του Κεντρικού δικτύου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς (TEN-T Core Network Corridor Orient - East Med), αφετέρου ως πανευρωπαϊκός διάδρομος Δέκα Χ.

Η ετήσια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα ανέρχεται σε 0,35 εκατ. TEUs, με ποσοστό χρησιμοποίησης λιμένα 70-75% το 2015. Σύμφωνα με τα συγκεντρωτικά στοιχεία του Μαρτίου 2019 (Πήγη ΟΛΘ Α.Ε) την περίοδο Ιανουάριος – Μάρτιος του 2019 το λιμάνι διακίνησε :

Συγκεντρωτικά Στατιστικά Στοιχεία Μαρτίου 2019

Έτος Περίοδος	2019	2018	Διαφορά	
	Ιανουάριος-Μάρτιος	Ιανουάριος-Μάρτιος	Σύνολο	%
Εμπορεύματα (τόνοι)-Περιοχή ΟΛΘ				
Συμβατικό φορτίο (χωρίς ΕΓ/ΟΓ)	1.203.740	795.964	407.776	51,23
RO-RO εντός ΕΓ/ΟΓ	19.550	24.630	-5.080	-20,63
Εμπορευματοκιβότια (σε τόνους)*	916.861	830.571	86.290	10,39
Σύνολο σε τόνους	2.140.151	1.651.165	488.986	29,61
Εμπορεύματα (τόνοι)-Άλλα Κρηπιδόματα				
Προβλήτα ΑΓΕΤ	40.200	46.458	-6.258	-13,47
Αγκυροβόλια Υγρών Καυσίμων	1.916.926	2.061.892	-144.966	-7,03
Εμπορευματοκιβότια				
Εμπορευματοκιβότια (σε τεμάχια)	72.670	69.993	2.677	3,82
Εμπορευματοκιβότια (TEU)	108.737	102.877	38.744	5,70
Λιμενική Κίνηση (TEU)**	108.645	102.864	5.781	5,62

Ένα πρόσφατα επικαιροποιημένο γενικό σχέδιο, το οποίο έχει, εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θέτει σαφείς βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προτεραιότητες για την ανάπτυξη και την αναβάθμιση του λιμένα ως

ευρωπαϊκού λιμένα μεσαίας κατηγορίας. Οι κύριες αναπτυξιακές δράσεις αποσκοπούν στην αύξηση της χωρητικότητας των τερματικών σταθμών του, καθώς και στην αναβάθμιση των ναυτιλιακών εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών διαμετακόμισης.

Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι ένας από τους μεγαλύτερους λιμένες προσφοράς υπηρεσιών πλοίων Ro-Ro, τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ανατολική Μεσόγειο. Η βελτιωμένη διατροπική διαδρομή κατά μήκος του διάδρομου Αδριατικής-Ιονίου θα στηρίξει την ένταξη των Θαλάσσιων Διαδρόμων σε μια σύνθετη αλυσίδα εφοδιασμού μεταξύ της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (Ελλάδα, Αλβανία, Βουλγαρία, ΠΓΔΜ, Τουρκία) και σε άλλες χώρες των Βαλκανίων (Κροατία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Σερβία, Μαυροβούνιο, Ρουμανία), καθώς και την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη (Βόρεια και Κεντρική Ιταλία, Αυστρία, Γερμανία, Σλοβενία, Γαλλία, Ισπανία).

Εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων διακινούνται ετησίως μέσω του λιμανιού με φορτηγά διεθνών μεταφορών, εξυπηρετώντας τη Βόρεια Ελλάδα, τα νότια Βαλκάνια (κυρίως τη Βουλγαρία και την Τουρκία), καθώς και ορισμένες χώρες της Μέσης Ανατολής. Βρίσκεται σε μία σημαντική οδική διασταύρωση, όπου ενώνονται οι αυτοκινητόδρομοι «Εγνατία Οδός» και «Ιονία Οδός».

Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε

Το λιμάνι της Πάτρας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική ζωή της Πάτρας και της Δυτικής Ελλάδας, γενικότερα. Αποτελεί, κυρίως, λιμάνι επιβατών που χειρίζεται σημαντικό ποσοστό της μετακίνησης των επιβατών μεταξύ Ελλάδας και άλλων χωρών. Ως εμπορικό λιμάνι, συνδέει την Ελλάδα με τα ιταλικά λιμάνια της Αδριατικής μέσω πλοίων Ro-Ro, τα οποία έπειτα συνεχίζουν μέχρι την Κεντρική Ευρώπη

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε

Ο Πειραιάς είναι ο μεγαλύτερος ελληνικός λιμένας και το κύριο διεθνές εμπορικό λιμάνι της χώρας. Είναι η φυσική πύλη που ενώνει την Ευρώπη με την Ανατολική Μεσόγειο, αναδεικνύοντας την γεωστρατηγική θέση του ως ένας σημαντικός κρίκος διασύνδεσης της Ελλάδας και της ΕΕ με την Ανατολή.

Το λιμάνι του Πειραιά ειδικεύεται στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και κατατάσσεται στην 8^η θέση μεταξύ όλων των ευρωπαϊκών λιμανιών όσον αφορά, τη συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, αφού διαχειρίζεται πάνω από 3,6 εκατ. TEUs ετησίως (Η ανοδική πορεία του λιμανιού του Πειραιά πιστοποιείται και σε επίπεδο αριθμών, καθώς αναρριχήθηκε στην 8η θέση το 2015 (3,4 εκατ. TEU), μια και δυο θέσεις παραπάνω, αντίστοιχα, από εκεί που βρισκόταν το 2014 και το 2013) και είναι το 4^ο μεγαλύτερο λιμάνι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο. Το σημερινό ποσοστό χρησιμοποίησης του λιμένα υπερβαίνει το 80% . Μάλιστα, μετά την

ιδιωτικοποίηση των λιμένων το 2016, δημιουργήθηκαν νέες επενδύσεις σε υποδομές, οι οποίες αναμένεται να αυξήσουν τη χωρητικότητα των λιμανιών σε περισσότερα από 7 εκατ. TEUs. Με άλλα λόγια, από το σημείο ναδίρ του 2008 όπως καταγράφηκε, ο Πειραιάς κατάφερε εν είτε 2015 να αυξήσει την κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων περισσότερο από 7,5 φορές. Επιπλέον, και με βάση αλλά συγκριτικά στοιχεία πάντα ως προς τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, το 2015, το σχετικό μέγεθος πλάου- σιάσε αύξηση 10% σε CAGR (Σύνθετος Ετήσιος Ρυθμός Ανάπτυξης)

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ

Το εθνικό σύστημα Χερσαίων και Θαλάσσιων μεταφορών

Σύμφωνα με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, το σύστημα μεταφορών της Ελλάδος διαμορφώνεται κυρίως από εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες πάνω στο το οδικό και θαλάσσιο δίκτυο μεταφορών της χώρας και σε συνδυασμό με τις πιέσεις που ασκούνται από τις προτεραιότητες που έχουν θεσπιστεί από την ΕΕ οι οποίες συνοψίζονται σε πολιτικές βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας, της επιχειρηματικότητας και της καινοτομίας. Όλα αυτά βρίσκονται στο πλαίσιο της έντονης τάσης ενοποίησης των παγκόσμιων αγορών, η οποία εντείνει τον ανταγωνισμό και τις μεταφορικές απαιτήσεις, οδηγώντας στην απαίτησή βελτίωσης των μεταφορικών υποδομών και υπηρεσιών. Ακόμα η πολιτική δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου ΔΔΜ και ενός Πανευρωπαϊκού συστήματος, επιδιώκει να βελτιώσει τις ισορροπίες μεταξύ των διάφορων μέσων μεταφοράς προς την απελευθέρωση των διεθνών μεταφορών και προς όφελος του περιβάλλοντος και της ασφάλειας.

Οδικό Δίκτυο – οδικές μεταφορές

Το εθνικό δίκτυο της χώρας ανέρχεται σε 10.000 χλμ, το επαρχιακό δίκτυο σε 30.000 χλμ και το αστικό 45.000 χλμ. Τμήμα του εθνικού δικτύου, μήκους 3.500 χλμ είναι μέρος του ΔΔΜ. Υλοποιημένο ή υπό κατασκευή είναι μέρος του τμήματος αυτού, μήκους 1.897 χλμ., στους άξονες ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδός, ΒΟΑΚ και Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα.

Υπήρξε δραματική μείωση των συνολικών επιδόσεων των οδικών μεταφορών μεταξύ 2009-2015, η οποία προήλθε από την έκρηξη της ελληνικής χρηματοπιστωτικής κρίσης το 2009, καθώς και από την επακόλουθη συνεχή ύφεση της ελληνικής οικονομίας

Τα πρώτα σημάδια αυτής της δραματικής κάμψης στην πορεία της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών παρατηρήθηκαν το 2010, όταν, για πρώτη φορά, η αγορά σημείωσε σημαντική μείωση κατά 10% των συνολικών μεταφερόμενων όγκων. Ωστόσο, ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης ήταν πιο εμφανής το επόμενο έτος, το 2011, όταν τα συνολικά τονοχιλιόμετρα γνώρισαν απότομη πτώση της τάξης του 31% σε μόλις ένα έτος και οι συνολικές ποσότητες σε τόνους μειώθηκαν κατά 12% την επόμενη χρονιά.

Οι εθνικές μεταφορές, ως βασικό συστατικό του κλάδου, οι οποίες έχουν μερίδιο 99% επί του συνόλου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και 77% επί των συνολικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, υπέστησαν τις πιο σοβαρές συνέπειες της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης και της ελληνικής οικονομικής ύφεσης. Κατά την περίοδο 2009-2015, οι επιδόσεις της εσωτερικής αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών μειώθηκαν κατά περισσότερο από 38%, όσον αφορά στα τονοχιλιόμετρα

Ως βασικά προβλήματα και αναπτυξιακά κενά του οδικού δικτύου, αναγνωρίζονται:

- Τα μέτρια γεωμετρικά χαρακτηριστικά του εθνικού οδικού δικτύου – πλήν των πρόσφατα κατασκευασμένων και των υπό κατασκευή τμημάτων αυτοκινητοδρόμων – με συνέπεια χαηλό επίπεδο εξυπηρέτησης και ασφάλειας
- Η ύπαρξη σημαντικών κενών στο βασικό εθνικό δίκτυο και τις συνδέσεις σημαντικών μεταφορικών κόμβων (λιμένων, αεροδρομίων, σιδηροδρομικών σταθμών, μεταφορικών κέντρων κλπ.)
- Η διχοτόμηση των πόλεων από την διέλευση υπεραστικών δικτύων
- Η μη συστηματική και ελλιπής καταγραφή χαρακτηριστικών μεγεθών της κυκλοφορίας στο εθνικό, το κύριο επαρχιακό δίκτυο και τα αστικά δίκτυα.

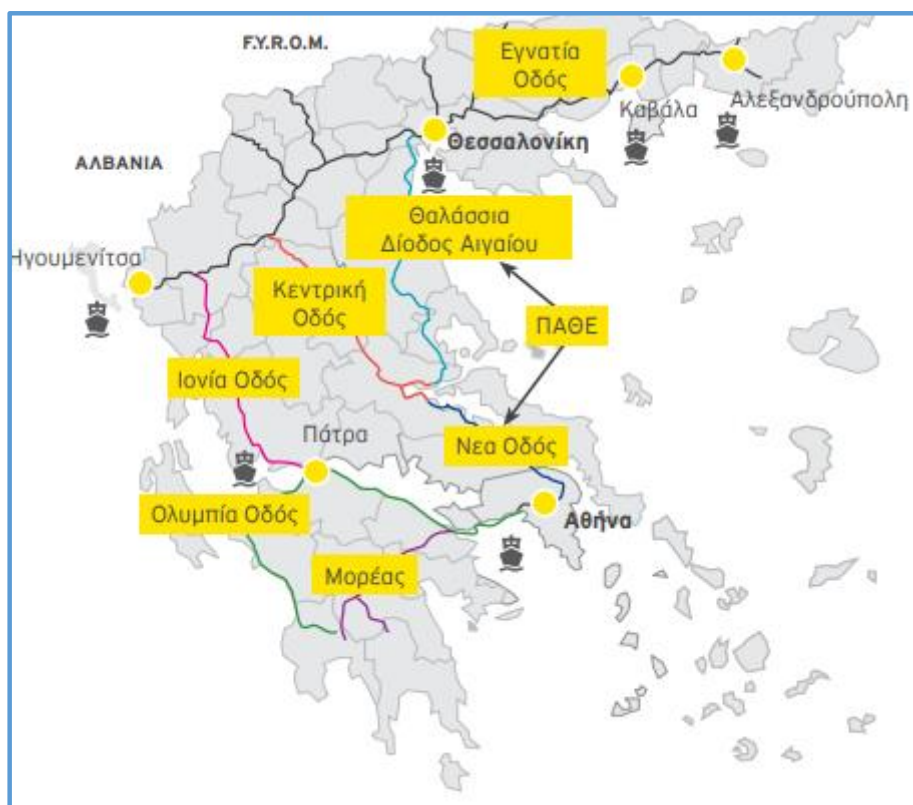
Εντούτοις, από το 2012 και εξής, παρατηρούνται, επίσης, σημάδια αργής ανάκαμψης στον τομέα: οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές, σε τονοχιλιόμετρα, αυξήθηκαν κατά 3% το 2015, μετά από ελαφρά άνοδο κατά 1% το 2014.

Αυτή η μικρή ετήσια αύξηση των επιδόσεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών οφείλεται, κυρίως, στην αργή ανάκαμψη του τομέα όσον αφορά στις διεθνείς δραστηριότητες οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η ανάκαμψη οφείλεται, σε μεγάλο βαθμό, στην αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου που μεταφορτώθηκε μέσω της Ελλάδας, με το λιμάνι του Πειραιά να βρίσκεται στο επίκεντρο αυτής της δραστηριότητας. Μεταξύ 2011 και 2015, ο λιμένας του Πειραιά αναδείχθηκε σε ένα κομβικό ευρωπαϊκό λιμάνι, αυξάνοντας την κυκλοφορία των εμπορευματοκιβωτίων πάνω από 7,5 φορές. Μια τέτοια επέκταση μεγάλης κλίμακας στήριξε την ανάκαμψη όλων σχεδόν των σχετικών βιομηχανιών, μετατρέποντας τον Πειραιά σε πραγματικό μοχλό ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία.

Δεν πρέπει να εκπλήσσει το γεγονός ότι τα σημαντικότερα δίκτυα βρίσκονται γύρω από τους βασικούς οικονομικούς κόμβους logistics της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, διασυνδέοντας αυτές τις δύο μεγάλες πόλεις με τους κύριους θαλάσσιους λιμένες της χώρας, δηλαδή τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα, όπως, επίσης, και με τα βόρεια σύνορα της Ελλάδας

Ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι	μήκος (χλμ)
Εγνατία οδός	658
Κεντρική οδός	235
Αιγαίου	231
Μορέας	205
Ολυμπία οδός	202
Ιονία οδός	196
Νέα οδός	181
Αττική οδός	70
Σύνολο μήκους	1.978



Εικόνα 4: Οδικά δίκτυα μεταφορών στην Ελλάδα, Πηγή : ΕΥ, 2015

Εάν προσθέσουμε στα παραπάνω ότι η Ελλάδα έχει ένα από τα πλέον ανεπτυγμένα οδικά δίκτυα στην περιοχή της και ότι η εγχώρια αγορά logistics αναμένεται να παρουσιάσει αύξηση λόγω ανάκαμψης της εθνικής οικονομίας, μπορούμε να παρουσιάσουμε ένα περισσότερο ευοίωνο μοντέλο για την αύξηση του όγκου των εμπορευμάτων και των τονοχλιομέτρων στις εμπορευματικές μεταφορές και κατ'επέκταση να ελπίζουμε σε ένα ελκυστικότερο περιβάλλον για νέες επενδύσεις.

Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές μεταφορές

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, συνολικού μήκους 2.420 χλμ, είναι γραμμικό και εξυπηρετεί τμήμα μόνο της επικράτειας, αφήνοντας ακάλυπτες μεγάλες περιοχές, λόγω του απαγορευτικού μορφολογικού ανάγλυφου. Σημαντικό τμήμα του δικτύου (28%) αποτελείται από γραμμή μετρικού εύρους, ενώ μόνον το 3,6 % των γραμμών υπάρχει ηλεκτροκίνηση. Χαρακτηριστικό του σιδηροδρομικού δικτύου είναι η έλλειψη λειτουργικών διασυνδέσεων με τους κύριους λιμένες της χώρας, με βασική εξαίρεση την σύνδεση του εμπορευματικού λιμένα του Πειραιά με το Θριάσιο Πεδίο.

Σε σχέση με τις συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές, η χώρα δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο εμπορευματικών κέντρων και δεν έχει υλοποιήσει κάποιο σημαντικό έργο. Σε εθνικό επίπεδο έχουν εκπονηθεί

μελέτες για την χωροθέτηση εμπορευματικών κέντρων¹⁴, ενώ ο σχετικός νόμος όπως αναφέραμε παραπάνω ψηφίστηκε το 2005. Η σημαντικότερη παρέμβαση αφορά την δημιουργία συγκροτήματος του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο και την σιδηροδρομική του σύνδεση με το Εμπορευματικό λιμάνι του Πειραιά.

Ως βασικά προβλήματα και αναπτυξιακά κενά στις σιδηροδρομικές και συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές είναι:

- Η μερική μόνο ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου που περιλαμβάνεται στα ΔΔΜ.
- Η δυσχερής ή ανέφικτη ένταξη στη σιδηροδρομική αγορά μεγάλων περιοχών της ηπειρωτικής χώρας, λόγω εδαφικής μορφολογίας ή μικρής δυναμικής ζήτησης
- Η έλλειψη ΕΚ και συνδέσεων τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο
- Οι ανύπαρκτη ή ελλιπής σύνδεση με πόλους έλξης και παραγωγής εμπορευματικών κινήσεων.
- Οι ανεπαρκείς επενδύσεις σε τεχνολογία
- Η παραμένουσα σχετικά χαμηλή ελκυστικότητα του σιδηρόδρομου για την προσέλκυση εμπορευματικού και επιβατικού έργου, αποτέλεσμα της μακρόχρονης παρακμής και υποβάθμισης του μέσου.

Θαλάσσιες μεταφορές

Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών είναι ζωτικός για την κοινωνική και οικονομική ζωή της χώρας, λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα και της γεωγραφικής της θέσης στη μεταφορική αγορά της Ανατολικής Μεσογείου. Οι λιμένες της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας είναι οι κύριες πύλες σύνδεσης της χώρας με την ΕΕ μέσω του Αδριατικού Διαδρόμου.

Ο τομέας εξυπηρετεί το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος των αναγκών εμπορευματικής διακίνησης. Ο λιμένας του Πειραιά – και δευτερευόντως – της Θεσσαλονίκης έχουν αναπτυχθεί ως σημαντικά διαμετακομιστικά κέντρα Ε/Κ στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και εμφανίζουν θετική δυναμική περαιτέρω ανάπτυξης. Οι λιμένες Πάτρας και Ηγουμενίτσας επίσης, έχουν εξελιχθεί σε πολύ σημαντικούς λιμένες συνδυασμένων μεταφορών Ro-Ro, εμφανίζοντας αξιόλογη δυναμική μελλοντικής επέκτασης και ανάπτυξης

Οι ιδιαίτερες ανάγκες της χώρας καθώς και η επιδίωξη στόχων, όπως η ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη και σύγκλιση και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, απαιτούν και προϋποθέτουν την ανάπτυξη ενός πιο ολοκληρωμένου λιμενικού συστήματος που θα χαρακτηρίζεται από ικανή χωρητικότητα και υψηλή προσπελασιμότητα. Προς την κατεύθυνση αυτή έχουν γίνει σημαντικά βήματα, παρότι εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά προβλήματα και αναπτυξιακά κενά.

¹⁴ «Μελέτη στρατηγικής χωροθέτησης ΕΔΕΚ», ΕΕΣΥΜ, 1997, και «Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη ΕΚ κατά μήκος του ΔΔΜ», ΥΜΕ, 2000

Τα ενθαρρυντικά για τη περιοχή μας στοιχεία αποτυπώνονται και από το κινεζικό σχέδιο για την ανάπτυξη του Δρόμου του μεταξιού, δηλαδή την οδική και θαλάσσια σύνδεση μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Το μεγάλο στοίχημα δεν είναι απλά η αύξηση του όγκου των διερχόμενων φορτίων, αλλά η δημιουργία προστιθέμενης αξίας κατά τη μεταφορά των εμπορευμάτων στην Ελλάδα. Η προοπτική ανάπτυξης των λιμένων της βορειοανατολικής Ελλάδας -δηλαδή της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης- θεωρείται εξαιρετική. Οι δύο λιμένες σε συνεργασία με τον λιμένα Θεσσαλονίκης μπορούν να αποτελέσουν πύλες εισόδου για τα Δυτικά Βαλκάνια και την Παρευξείνιο περιοχή. Η πολύ πρόσφατη συμφωνία που υπεγράφη μεταξύ Ελλάδας - Βουλγαρίας για τη σιδηροδρομική σύνδεση τριών λιμανιών της Βουλγαρίας (του Ρούσε στον Δούναβη ποταμό, της Βάρνας και του Μπουργκάς στον Εύξεινο Πόντο) με τα τρία λιμάνια μας στη Βόρεια Ελλάδα (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Θεσσαλονίκη) και την κατασκευή δύο σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων είναι σαφές ότι θα αναβαθμίσει ακόμη περισσότερο τη θέση και τον ρόλο των δύο χωρών στη Ζώνη OBOR.

Στη δυτική ακτή της Ελλάδας, στη δυτική κατάληξη της Εγνατίας Οδού, ο λιμένας Ηγουμενίτσας έχει ήδη καταγράψει σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια ως πύλη από και προς τους λιμένες της νοτιοδυτικής Ευρώπης τόσο στην επιβατική όσο και στην εμπορευματική κίνηση.

Η πρόσφατη ολοκλήρωση της Ιονίας Οδού που διευκολύνει την οδική πρόσβαση στον άξονα Βορρά - Νότου σε συνδυασμό με την συνεχώς αυξανόμενη χρήση της Εγνατίας Οδού (που εξυπηρετεί την κίνηση στον άξονα Ανατολή - Δύση) είναι σίγουρο ότι εξασφαλίζουν ένα σαφή και σημαντικό παράθυρο ευκαιρίας για περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα Ηγουμενίτσας ως διεθνούς λιμένα.

Βήματα που έχει κάνει η Ελλάδα, σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση του γ.γ Ναυτιλίας κ. Χρήστου Λαμπρίδη για την ανάπτυξη και μετεξέλιξη του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου εμφανίζονται παρακάτω:

- έχουν ήδη ολοκληρωθεί οι πέντε συμβάσεις παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων
- σύντομα πρόκειται να κυρωθεί και το νότιο τμήμα του Ε65
- μέχρι το τέλος του 2018 θα έχει ολοκληρωθεί η σιδηροδρομική σύνδεση Αθήνας - Θεσσαλονίκης
- δημοπρατήθηκαν και βρίσκονται σε εξέλιξη οι διαγωνιστικές διαδικασίες της υποθαλάσσιας σύνδεσης Σαλαμίνας
- βρίσκονται σε εξέλιξη οι δύο διαγωνιστικές διαδικασίες του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης
- προετοιμάζονται οι διαγωνισμοί για την παράκαμψη της Χαλκίδας και το τελευταίο τμήμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης Κορίνθου-Πατρών
- συνεργασία με τη Βουλγαρία για την ίδρυση διακρατικής εταιρείας υλοποίησης και λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης με Μπουργκάς-Βάρνα και Ρουσε (Δούναβης). Πρόκειται για ένα project το οποίο έχει την αμέριστη στήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

- ξεκίνησε μέσω του INTERREG η μελέτη βιωσιμότητας της σιδηροδρομικής σύνδεσης Φλώρινας-Καστοριάς με την Αλβανία μέσω Κρυσταλλοπηγής
- σε επίπεδο της μακροπεριφέρειας Αδριατικής-Ιονίου από τη διαδικασία του labelling συγκαταλέγεται και η υλοποίηση του οδικού άξονα Ηγουμενίτσα - Σαγιάδα - Μαυρομάτι (Η μελέτη αφορά νέα χάραξη, μήκους 20 χλμ. περίπου, με διατομή ενιαίου οδοστρώματος, πλάτους 11 μ. και ταχύτητα μελέτης 80 km/h)
- ξεκίνησαν πρόσφατα οι συζητήσεις με Ουγγαρία, Σερβία και πΓΔΜ για έναν νέο σιδηροδρομικό εμπορευματικό άξονα. (Ναυτεμπορική, 2018)

Το ζήτημα που προκύπτει είναι, πώς οι σχετικές αρχές θα εκμεταλλευτούν το λιμενικό σύστημα της χώρας.

Κοινωνικοοικονομική ανάλυση σε σχέση με τους στόχους της ΕΕ

Τα χαρακτηριστικά του ελληνικού συστήματος μεταφορών φαίνεται να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις για την ουσιαστική συμβολή τους στους στόχους της ΕΕ συνολικά, καθώς και στις αναπτυξιακές προτεραιότητες της χώρας. Υπό το πρίσμα αυτό, το σύστημα μεταφορών στην Ελλάδα επηρεάζεται από τις πολιτικές και τις προτεραιότητες της ΕΕ σε τομείς όπως

- Η απελευθέρωση των διεθνών μεταφορών, με δικαίωμα εγκατάστασης στα κράτη μέλη υπηρεσιών από όλη την ΕΕ (CABOTAGE)
- Η καθιέρωση κανόνων ασφαλείας και ορίων ταχύτητας για φορτηγά και λεωφορεία και ο περιορισμός των κινδύνων από την μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων.
- Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου Διευρωπαϊκού Συστήματος Μεταφορών, καθώς και ενός πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για τη σύνδεση με την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη (ΚΑΕ) και την Μεσόγειο.
- Βελτίωση της ισορροπίας μεταξύ των οδικών και των άλλων μέσων μεταφοράς, για την προστασία του περιβάλλοντος και τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των ατυχημάτων

Η διερεύνηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της ενσωμάτωσης των νέων κρατών μελών μετά το 2007, έχει πολλαπλές επιπτώσεις στα δίκτυα μεταφορών, δεδομένου ότι :

- Για πρώτη φορά στην Ελλάδα απέκτησε χερσαία σύνορα με την ΕΕ – γεγονός που πιθανόν θα τονώσει μακροπρόθεσμα τις οδικές και κυρίως σιδηροδρομικές συνδέσεις της με τη λοιπή Ευρώπη, ιδιαίτερα στη διακίνηση προϊόντων / εμπορευμάτων, προσδίδοντας έτσι μεγαλύτερο ρόλο αλλά και βιωσιμότητα στο σιδηρόδρομο. Στον τομέα αυτό θα συμβάλουν η απλούστευση των διαδικασιών στη μεταφορική αλυσίδα, η αποφυγή καθυστερήσεων στις διασυνοριακές διελεύσεις, ο περιορισμός του κόστους και η ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών

- Στην ίδια κατεύθυνση θα είναι και οι επιπτώσεις πιθανής ειδικής σχέσης της ΕΕ με την Τουρκία, που θα έχει ως αποτέλεσμα η περιοχή της ΝΑ Μεσογείου θα καταστεί ο «οργανικός σύνδεσμος» της Ευρώπης με την Μέση Ανατολή
- Με τις εξελίξεις αυτές, μειώνεται δραστικά η « περιφερειακότητα» της Ελλάδας – αν και παραμένει σημαντική η απόσταση από τις κύριες συγκεντρώσεις και τα κέντρα βάρους πληθυσμού, αγορών και οικονομικής δραστηριότητας της Ευρώπης

Οι εξελίξεις αυτές αυτόματα καθιστούν ιδιαίτερα σημαντικές τις χερσαίες – οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας / Ρουμανίας, αλλά και Τουρκίας. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η Εγνατία Οδός και οι κάθετες συνδέσεις της, οι λοιποί αυτοκινητόδρομοι, οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες που συνδέουν τη νοτιότερη Ελλάδα με την Εγνατία και τους Βόρειους και ανατολικούς γείτονες (ΠΑΘΕ, Ιονία Οδός, άξονας Κεντρικής Ελλάδας, κ.α)

Στο πλαίσιο αυτό ο λιμένας Ηγουμενίτσας αναβαθμίζεται σημαντικά ως κέντρο συνδυασμένων μεταφορών προς τα Βαλκάνια, τον Εύξεινο Πόντο και τη Μέση Ανατολή, και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και άλλων συστημάτων συνδυασμένων χερσαίων – θαλάσσιων μεταφορών διεθνούς εμβέλειας (λιμένες Θεσσαλονίκης και Αλεξανδρούπολης για την εξυπηρέτηση της Βουλγαρίας, Ρουμανίας, FYROM και Σερβίας, Πάτρας, κλπ.).

Η εφοδιαστική αλυσίδα

Η εφοδιαστική αλυσίδα είναι «η συνεχής σύνδεση μεταξύ των παροχών των πρώτων υλών μέσω της παραγωγής στο ολοκληρωμένο προϊόν που παραδίδεται στον τελικό καταναλωτή, η συνολική ακολουθία των επιχειρησιακών διαδικασιών, μέσα σε ένα ή πολλαπλάσια περιβάλλοντα επιχείρησης που επιτρέπουν τη ζήτηση πελατών για ένα προϊόν ή μια υπηρεσία που τους ικανοποιεί». (Lowe, 2002)

Η έννοια Logistics

«Τα logistics είναι η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας» (Institute of Logistics of Great Britain)

Logistics είναι η φυσική διανομή των προϊόντων και συγκεκριμένα εκείνο το τμήμα της Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας που σχεδιάζει, υλοποιεί και ελέγχει την αποδοτική και αποτελεσματική κανονική και αντίστροφη ροή και αποθήκευση των προϊόντων, υπηρεσιών και των σχετικών πληροφοριών από το σημείο προέλευσης τους έως το σημείο κατανάλωσής τους, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις των πελατών.

Οι υπηρεσίες logistics αφορούν όλους τους τύπους μεταφορών: χερσαίων (οδικών και σιδηροδρομικών), θαλάσσιων και αεροπορικών. Ειδικότερα οι **επιχειρηματικές λειτουργίες** που καλύπτουν διακρίνονται σε:

- I. **βασικές** δραστηριότητες, όπως η φόρτωση-εκφόρτωση, μεταφορά, συλλογή-διανομή, αποθήκευση, ομαδοποίηση-διαχωρισμός, απογραφή προϊόντων καθώς και η διαχείριση της πληροφορίας για την αποδοτικότητα των άνω λειτουργιών.
- II. **συμπληρωματικές** δραστηριότητες, όπως η συσκευασία (ή ανασυσκευασία), ετικετοποίηση, συναρμολόγηση και ο έλεγχος ποιότητας προϊόντων.

Ο κλάδος των Logistics στην Ελλάδα

«Ο κλάδος των logistics, μπορεί να φέρει στη χώρα τρεις φορές περισσότερα έσοδα από όσα φέρνει ο τουρισμός και η ανάπτυξη των εμπορευματικών κέντρων θα βοηθήσει στην ταχύτερη επίτευξη αυτού του στόχου.»¹⁵

Όπως σημειώθηκε από ομιλητές σε εκδήλωση του Ελληνογερμανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου με αφορμή την διοργάνωση του πρώτου εθνικού περιήπτερου της Ελλάδας στη Διεθνή Έκθεση Μεταφορών και Εφοδιαστικής Αλυσίδας, *transport logistic*, στο Μόναχο, η Ελλάδα έχει ήδη τεθεί στα «ραντάρ» μεγάλων πολυεθνικών σχημάτων με ισχυρή παρουσία στο χώρο των logistics, καθότι τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη υποδομών σε λιμάνια και αεροδρόμια, η σταδιακή ολοκλήρωση μεγάλων οδικών αξόνων και έργων σταθερής τροχιάς, η αναμενόμενη κατασκευή του σύγχρονου εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο, συγκροτούν ένα θετικό υπόστρωμα για την επιχειρηματικότητα, ενώ διαμορφώνουν και ένα νέο πλαίσιο για την ανάπτυξη συνεργειών με καταξιωμένες επιχειρήσεις στο χώρο, πολλές από τις οποίες προέρχονται και από τη Γερμανία, όπως για παράδειγμα οι πρόσφατες επενδύσεις των *DB Schenker*, *DHL* και *Fraport*.

Σε ότι αφορά τη δυναμική που έχουν τα logistics στην Ελλάδα, αξίζει να σημειωθεί ότι το 11% του ΑΕΠ παράγεται από την εφοδιαστική αλυσίδα, ενώ, σύμφωνα με αναλύσεις, το ποσοστό αυτό μπορεί αν φτάσει και στο 30% καθώς οι εταιρίες του κλάδου έχουν δείξει ανθεκτικότητα στην ύφεση και αναμένεται να αναπτύξουν σημαντικά τα μεγέθη τους και να αποτελέσουν αξιόπιστους συνεργάτες μεγάλων ξένων επιχειρήσεων με ευελιξία και ανταγωνιστικές τιμές. Μάλιστα διαπιστώνεται, οι εμπορευματικές ροές αυξάνονται σταθερά, το *transit* φορτίο δίνει σταδιακά τη θέση του και σε *added value* υπηρεσίες, ενώ δημιουργούνται *clusters* στην αγορά με κυριότερο αυτό των φορέων υποδομών, οι οποίοι συνεργάζονται στενά με όλο και καλύτερα αποτελέσματα.»

Ο κλάδος των Logistics – Εφοδιαστική Αλυσίδα- αποτελεί έναν από τους πλέον υποσχόμενους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας. Η σημασία του κλάδου έχει αναγνωριστεί από την Ελληνική πολιτεία και

¹⁵ RE+D magazine 06 Απριλίου 17 : **Τεράστιες οι προοπτικές των Logistics για την Ελλάδα**

συμπεριλαμβάνεται στους εννέα στρατηγικούς κλάδους οι οποίοι θα αποτελέσουν το μοχλό ανάπτυξης για την περίοδο 2014-2020 σύμφωνα με το ΕΣΠΑ 2014-2020 και το RIS3¹⁶. Σύμφωνα με τη έρευνα της Ελληνικής Εταιρείας Logistics¹⁷ ο κλάδος αποτελεί μία από την πλέον ελπιδοφόρα οικονομική δραστηριότητα με σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης παρά τα προβλήματα και την συρρίκνωση (η οποία βάνει επιβραδυνόμενη) που παρουσίασε την περίοδο της κρίσης και η οποία οφείλεται κυρίως στην συρρίκνωση της εγχώριας παραγωγής.

Τα βασικά αποτελέσματα της έρευνας έχουν ως εξής:

- Η Ελλάδα καταλαμβάνει την 44η θέση στην παγκόσμια κατάταξη σύμφωνα με το δείκτη LPI¹⁸ (Mean LPI Score- 3,19) η οποία θεωρείται μέτρια επίδοση (Συνολική κατάταξη και βαθμολογίες LPI, 2012-18). Πρώτη στην κατάταξη είναι η Γερμανία (Mean LPI Score- 4,19) με δεύτερη την Ολλανδία(Mean LPI Score- 4,07). Η Τουρκία καταλαμβάνει την 30η θέση, η Ρουμανία την 40η και η Βουλγαρία την 50η θέση.

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος των Logistics στη χώρα μας είναι :

- Οι ελλείψεις Υποδομές
- Η ανταγωνιστικότητα και ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Οι χρονοβόρες διαδικασίες δημοσίων υπηρεσιών.
- Η συνεισφορά του κλάδου στο Εθνικό ΑΕΠ (2013) ανέρχεται στα 19,8 δις ευρώ τα οποία αντιστοιχούν στο 10,8% του ΑΕΠ της χώρας. Από αυτά τα 13,3 δις ευρώ (7,2%) προέρχονται από τους κλάδους : Εμπορία, Μεταποίηση και Παροχή Υπηρεσιών logistics ενώ τα 6,5 δις ευρώ (3,6%) προέρχονται από τον κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας.
- Οι οδικές μεταφορές αποτελούν το κυρίαρχο μεταφορικό μέσο (81,03%). Δεύτερες έρχονται οι θαλάσσιες μεταφορές (18,50%), τρίτες οι σιδηροδρομικές μεταφορές (0,46%) και τελευταίες οι αεροπορικές (0,02%).

Οι λόγοι επιλογής των οδικών μεταφορών είναι:

- I. οι μικρές αποστάσεις μεταξύ των βασικών πόλεων
- II. γεωμορφολογία και
- III. ευελιξία και αξιοπιστία.

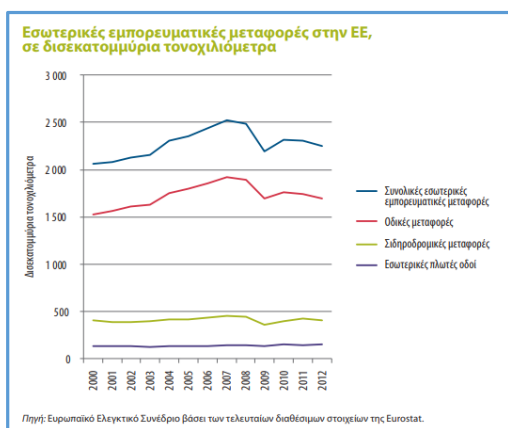
¹⁶ Βλέπε κείμενο ΕΣΠΑ 2014-2020, κείμενο RIS3 2014-2020 και κείμενο βάσης – κείμενο εργασίας «Μεταφορές και Logistics» της ΓΓΕΤ για τον προσδιορισμό τομέων έξυπνης Εξειδίκευσης για την Περίοδο 2014-2020

¹⁷ Η έρευνα διενεργήθηκε σε δείγμα 121 εταιρειών εκ των οποίων το 14,63% έχει ως βασική δραστηριότητα τη μεταποίηση, το 38,21% την εμπορία και το 47,15% την παροχή υπηρεσιών logistics(3PL), με σκοπό την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και της συνεισφοράς τους στη χώρα και να ανιχνεύσει τις τάσεις, προοπτικές και προκλήσεις των Ελληνικών Logistics την περίοδο 2014 -2020

¹⁸ Το LPI είναι ένα εργαλείο διαλογικής συγκριτικής αξιολόγησης που δημιουργήθηκε για να βοηθήσει τις χώρες να εντοπίσουν τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που αντιμετωπίζουν στις επιδόσεις τους στην εφοδιαστική και τι μπορούν να κάνουν για να βελτιώσουν την απόδοσή τους (<https://lpi.worldbank.org/>).

Οι οδικές μεταφορές παρουσιάζουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης

- Οι θαλάσσιες μεταφορές ευνοούνται από την γεωμορφολογία και την παράδοση της χώρας. Η χώρα καταλαμβάνει την 13η θέση σε 36 χώρες της Ευρώπης σε εμπορευματικές μεταφορές (2012).
- Οι δύο βασικοί λιμένες της χώρας : Πειραιά και Θεσσαλονίκης αποτελούν τους βασικούς μοχλούς ανάπτυξης των θαλασσίων μεταφορών.
- Το μερίδιο αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών βαίνει μειούμενο από το 2007-2012 (-12,7%). Η μείωση αυτή οφείλεται κυρίως στην οικονομική κρίση και στην κυριαρχία της οδικής μεταφοράς. Η Ελλάδα καταλαμβάνει την 29η θέση στην ΕΕ σε όγκους μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω του σιδηροδρόμου.¹⁹



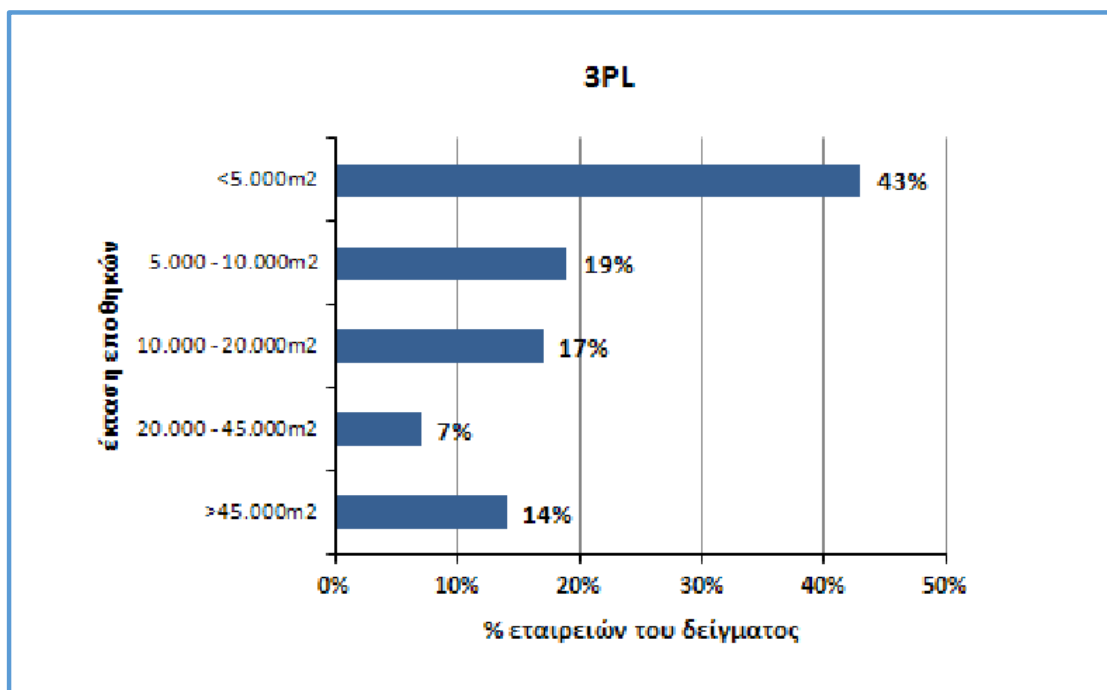
Παρά τις προσπάθειες που έχει καταβάλει η Επιτροπή από την έκδοση της Λευκής Βίβλου του 2001, οι επιδόσεις της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων στην ΕΕ παραμένουν συνολικά μη ικανοποιητικές. Ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς ετησίως παρέμεινε σχετικά σταθερός μεταξύ 2000 και 2012 (περίπου 400 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα). Την ίδια περίοδο, ωστόσο, αυξήθηκε ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν οδικώς (από 1 522 σε 1 693 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα)

- Διαπιστώνονται σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι λόγοι που συνηγορούν στην αισιόδοξη πρόβλεψη είναι :
 - Η νέα υπηρεσία Cargo Shuttle (iCS) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ η οποία έχει συμβάλει στην αύξηση του εμπορευματικού έργου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ το 2014
 - Συμφωνίες με κορυφαίες διεθνείς εταιρείες για μεταφορά από Πειραιά προς χώρες της Ν.Α. Ευρώπης.
 - Η ανάπτυξη του Θριάσιου Πεδίου και του πρώην Στρατοπέδου Γκόνου.
 - Η ολοκλήρωση των έργων αυτοκινητοδρόμων και σηματοδότησης.
 - Η επέκταση της διπλής γραμμής και ηλεκτροδότησης δικτύου, βελτίωση της διασύνδεσης της χώρας με τις γείτονες χώρες.
- Ένα σημαντικό εύρημα της έρευνα είναι η περιορισμένη διαθεσιμότητα και το μικρό μέγεθος των διαθέσιμων αποθηκών ειδικότερα :

¹⁹ Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ παραμένουν εκτός τροχιάς. Ειδική έκθεση, (https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_EL.pdf)

- Το 68% των εταιρειών των κλάδων Εμπόριο / Μεταποίηση δηλώνει ότι διαθέτει περιορισμένους αποθηκευτικούς χώρους ενώ το 62% των εταιρειών Logistics 3PL²⁰ δηλώνει περιορισμένους αποθηκευτικούς χώρους.

Το παρακάτω διαγράμματα δείχνουν τη σημαντική έλλειψη τη χώρα σε μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους.



Διάγραμμα 9: έκταση αποθηκευτικών χώρων στην Ελλάδα, Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

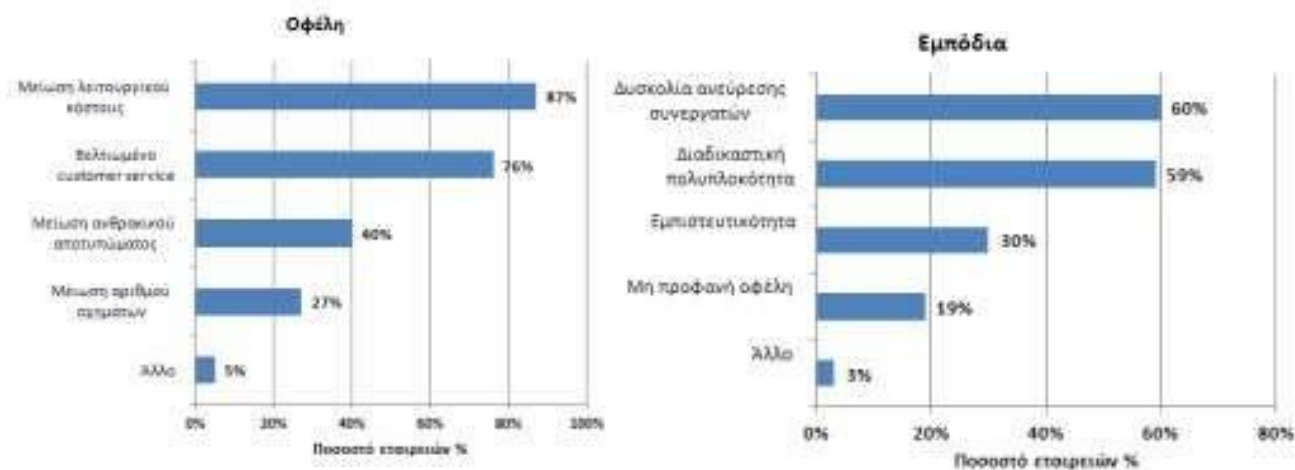
Σχετικά με το είδος του φορτίου που διακινείται το μεγαλύτερο ποσοστό αφορά Ξηρό φορτίο. Το 58% του δείγματος των εμπορικών και μεταποιητικών εταιρειών διακινούν ξηρό φορτίο, ενώ το 61% των εταιρειών 3PL διακινούν ξηρό φορτίο.

Η γενική εικόνα του κλάδου έχει ως εξής :

- Ο κλάδος συνεισφέρει σημαντικά στην απασχόληση. Το 60% των εταιρειών απασχολεί πάνω από 50 εργαζόμενους.
- Το 54% των εταιρειών παρουσιάζει ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 10 εκ. ευρώ.
- Άνω του 60% των εταιρειών της έρευνας ανέφερε μείωση του κύκλου εργασιών σε σχέση με το 2008.

²⁰ 3PL: Ανάθεση του συνόλου των υπηρεσιών- λειτουργιών logistics σε εξειδικευμένη εταιρεία logistics. Τότε αναφερόμαστε σε υπηρεσίες **3PL (Third-Party Logistics)**. Με αυτή την πρακτική οι βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις μπορούν να ωφεληθούν από την τεχνογνωσία, τις οικονομίες κλίμακας καθώς και να πετύχουν αποδέσμευση ανθρώπινων πόρων που μπορούν να ανακατευθύνουν προς την κύρια δραστηριότητά τους.

- Υπάρχουν σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης σχετικά με το outsourcing (ανάθεση των logistics σε τρίτους). Το 50,8% των εταιρειών του δείγματος κάνουν μερική ανάθεση σε τρίτους, το 20% κάνουν εξ ολοκλήρου ανάθεση σε τρίτους και το 29,2%
- Οι μεταφορές και διανομή είναι οι πλέον συνήθεις δραστηριότητες ανάθεσης σε τρίτους
- Τα οχήματα των εταιρικών στόλων είναι περιορισμένης χωρητικότητας
- Οι εταιρείες 3PL προσφέρουν στους πελάτες τους ευρεία γκάμα υπηρεσιών line
- Η χρήση τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών κυμαίνεται σε μέτρια επίπεδα
- Οι ελληνικές εταιρείες δηλώνουν αυξημένο ενδιαφέρον για συνέργειες και συμμετοχή σε logistics clusters καθότι διαπιστώνουν σημαντικά οφέλη, αλλά και ορισμένα εμπόδια.



Διάγραμμα 10: Οφέλη και Εμπόδια εταιρειών logistics, Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

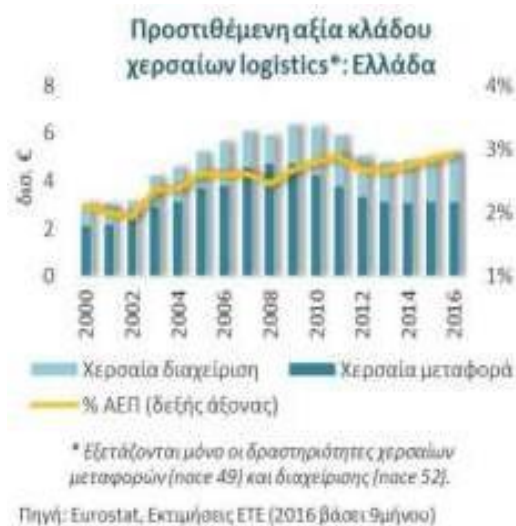
Logistics – χερσαίες υπηρεσίες

Όπως αναφέρθηκε και στην αρχή του κεφαλαίου η έρευνα της Ελληνικής Εταιρείας Logistics αφορούσε το σύνολο του κλάδου. Πρόσφατη μελέτη – έρευνα συγκυρίας της Εθνικής Τράπεζας εστιάζεται στον υποκλάδο των logistics τις χερσαίες υπηρεσίες²¹. Η εν λόγω μελέτη εστιάζει στον εντοπισμό των κινητήριων δυνάμεων που έχουν τεθεί σε λειτουργία - κυρίως από τις επενδύσεις της COSCO και την ανάπτυξη δικτύων από εταιρείες logistics (4PL)²² - αλλά

²¹ Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις : Έρευνα Συγκυρίας, Ειδικό Θέμα : Logistics – Χερσαίες υπηρεσίες, Φεβρουάριος 2017. Έρευνα πεδίου της ΕΤΕ σε δείγμα 1.200 ΜμΕ

²² **Δίκτυα 4PL (Fourth-Party Logistics):** Τα δίκτυα 4PL σχηματίζονται όταν μια εταιρεία logistics, που λειτουργεί ως διαχειριστής του δικτύου, συντονίζει περισσότερες (συνήθως μικρότερες) επιχειρήσεις logistics με σκοπό να καλυφθούν πιο περίπλοκες ανάγκες ως συνδυασμένη αλληλουχία και συχνά σε ευρύτερες γεωγραφικά περιοχές.

και των παραγόντων που φρενάρουν την ανάπτυξη του κλάδου (κυρίως εμπόδια θεσμικής φύσης). Βασικό συμπέρασμα της ανάλυσης είναι η ισχυρή ανάπτυξη που αναμένεται να έχει ο κλάδος την επόμενη πενταετία.



Τα βασικά συμπεράσματα που προέκυψαν από την μελέτη έρευνα της Εθνικής Τράπεζας είναι τα εξής:

Ανθεκτικές αποδείχθηκαν οι επιχειρήσεις χερσαίων υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) κατά τη διάρκεια της κρίσης, ανεβάζοντας τη συνεισφορά τους στο ελληνικό ΑΕΠ στο 2,9% το 2016 από 2,5% το 2008 και εμφανίζοντας σημάδια σύγκλισης με τα ευρωπαϊκά δεδομένα (3,4% του ΑΕΠ). Ο κλάδος των χερσαίων logistics παρουσιάζει θετική μακροοικονομική εικόνα. Σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας, ο κλάδος αυτός υπερέχει του λοιπού εταιρικού τομέα σε όλους τους κρίσιμους δείκτες (ζήτηση, εξωστρέφεια, απασχόληση), αξιοποιώντας ως

βασική κινητήρια δύναμη τις τεχνολογικές εξελίξεις. Παράλληλα, η χρηματοοικονομική του εικόνα είναι παρόμοια του ευρωπαϊκού μέσου όρου σε όρους ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού, κερδοφορίας και μόχλευσης.

Ωστόσο, αυτή η συνολικά θετική εικόνα κρύβει έντονες ανομοιογένειες τόσο (i) σε επίπεδο μεγεθών επιχειρήσεων όσο και (ii) σε επίπεδο επιμέρους τομέων δραστηριότητας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τα μεγέθη, οι μεσαίες επιχειρήσεις ξεχωρίζουν έντονα έναντι των μικρών σε όρους βασικών λειτουργικών μεγεθών (όπως πωλήσεις και επενδύσεις) και αριθμοδεικτών (απόδοση ενεργητικού και επίπεδο μόχλευσης).

Όσον αφορά τις επιμέρους δραστηριότητες, βελτίωση παρουσίασε ο τομέας διαχείρισης φορτίων (αποθήκευση, συσκευασία, τιμολόγηση κτλ.) και επιδείνωση ο τομέας μεταφορών. Συγκεκριμένα, η διαχείριση φορτίων βελτιώθηκε σε όρους όγκου (αυξανόμενος κατά 59% κατά την τελευταία οκταετία), αλλά και σε όρους ποιότητας (με την απόκλιση επιπέδου ανταγωνιστικότητας από τα ευρωπαϊκά δεδομένα να περιορίζεται στο 11% το 2016 από 19% το 2012, βάσει του Logistics Performance Index της World Bank). Από την άλλη πλευρά, η μεταφορά φορτίων δέχθηκε ισχυρή πίεση από τις μειωμένες εθνικές μεταφορές (κατά 33% την τελευταία οκταετία), η οποία αντισταθμίστηκε μόνο μερικώς από τις ανοδικές διεθνείς μεταφορές (κατά 16%). Πέρα από τη συστατική συγκυρία ζήτησης, οι μεταφορές επιβαρύνονται και από μία ιδιαίτερη διαρθρωτική κατάσταση η οποία έχει αναπτυχθεί ως αποτέλεσμα των γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων της Ελλάδας αλλά και του θεσμικού πλαισίου των οδικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, το κλειστό μέχρι πρότινος επάγγελμα των ιδιοκτητών φορτηγών ΔΧ οδήγησε στη δημιουργία ενός μεγάλου στόλου παλιών και σχετικά μικρών φορτηγών ΙΧ - με την Ελλάδα να ξεχωρίζει ως η ευρωπαϊκή χώρα με τη χαμηλότερη διείσδυση των εξειδικευμένων επιχειρήσεων logistics στον τομέα της χερσαίας μεταφοράς φορτίων (21% των φορτίων έναντι 70% στην ΕΕ).

Εστιάζοντας στη μελλοντική προοπτική του κλάδου, η δυναμική του διατηρείται σε υψηλές ταχύτητες. Συγκεκριμένα, καθώς ποσοστό άνω του 10% των βιομηχανικών και εμπορικών ΜμΕ δηλώνει πρόθεση ανάθεσης των εργασιών logistics σε εξειδικευμένες εταιρείες (με το ποσοστό να φτάνει το 15% για τις μεσαίες επιχειρήσεις), η ζήτηση για τις υπηρεσίες του κλάδου αναμένεται να αυξηθεί κατά 30%-40% κατά την επόμενη πενταετία. Επιπλέον, σχεδόν το ½ του τομέα των ΜμΕ εμφανίζει σημαντικό κενό ενημέρωσης όσον αφορά τα οφέλη και τις επιλογές που προσφέρουν οι εξειδικευμένες επιχειρήσεις logistics – το οποίο σε περίπτωση κάλυψής του θα ενισχύσει ακόμα περισσότερο τη δυνητική ζήτηση στον κλάδο. Καθώς ο κλάδος αυτός αποτελεί κρίσιμο κρίκο της παραγωγικής και της εξαγωγικής διαδικασίας, η πραγμάτωση της δυναμικής του μπορεί να ενισχύσει την αποδοτικότητα των επιχειρήσεων – πελατών – γεγονός που διαφάνηκε στο ερωτηματολόγιο από τη διαφορά απόδοσης των βιομηχανικών/εμπορικών ΜμΕ που έχουν κάνει ανάθεση των υπηρεσιών logistics σε εξειδικευμένη εταιρεία σε σχέση με αυτές που τις διενεργούν εσωτερικά.

Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, πέρα από την αυξημένη ζήτηση από τις ελληνικές επιχειρήσεις, οι χερσαίες υπηρεσίες logistics εκτιμάται ότι θα ευνοηθούν και από μια σειρά εξωγενών παραγόντων. Κατά πρώτον, βάσει της έρευνας, η συμμετοχή σε ευρύτερα δίκτυα 4PL και η αναβαθμισμένη παρουσία της COSCO θα λειτουργήσουν ως επιταχυντές για τον κλάδο κατά την επόμενη πενταετία.

3PL Logistics.

Οι υπηρεσίες 3PL Logistics καταλαμβάνουν ένα σημαντικό τμήμα της αγοράς της Εφοδιαστικής Αλυσίδας με συνεχείς αυξητικές τάσεις όπως φαίνεται και από τα αποτελέσματα της έρευνας της Ελληνικής Εταιρείας Logistics. Ο κλάδος της παροχής υπηρεσιών σε τρίτους (3PL) στη χώρα μας περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό επιχειρήσεων, οι οποίες είναι (κυρίως) είτε (δια)μεταφορικές που παρέχουν και υπηρεσίες 3PL, είτε αμιγείς επιχειρήσεις παροχής των εξεταζόμενων υπηρεσιών.

Η ανάπτυξη των υπηρεσιών Third Party Logistics (3PL) βασίζεται στην αναγνώριση της σπουδαιότητας των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας και στην αποδοχή του outsourcing από τις εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις, σε συνδυασμό βέβαια και με τη βελτίωση και ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας.

Η ενσωμάτωση σύγχρονων τεχνολογιών, η κατασκευή και διάθεση επαρκών σε μέγεθος και σύγχρονων υποδομών (αποθήκες, οργανωμένοι χώροι υποδοχής εταιρειών 3PL σε συνδυασμό με παραγωγικές και εμπορικές δραστηριότητες) καθώς και η ολοκλήρωση των οδικών αξόνων και η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών της χώρας και η ένταξη της δε διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών αποτελούν κρίσιμους παράγοντες για την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας.

<u>Περιορισμοί</u>	<u>Αποτέλεσμα</u>
Έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού, καθορισμένων χρήσεων γης και θεσμοθέτησης αυτόνομων logistics περιοχών (ενσωμάτωση σε βιομηχανικές περιοχές)	Η ανάπτυξη κέντρων logistics χωρίς σχεδιασμό, με ελλιπείς υποδομές, εντός πόλεων οδηγεί σε: –υψηλό κόστος κτήσης οικοπέδων –υψηλό κόστος εμπορευματικών διακινήσεων και –αντιδράσεις των τοπικών κοινωνιών
Περιοριστικοί όροι κάλυψης / δόμησης για ανέγερση αποθηκευτικών / διανεμητικών κέντρων	Αδυναμία ανέγερσης υψηλών αποθηκευτικών / διανεμητικών κέντρων (και σε πολλές περιπτώσεις με υψηλό κόστος)
Μη διασύνδεση των κόμβων στο εθνικό δίκτυο και μη ένταξη στο διεθνές εμπορευματικό δίκτυο	Αύξηση εμπορευματικού κόστους και απουσία εξωστρέφειας
Απελευθέρωση σιδηροδρομικών μεταφορών	Αύξηση εμπορευματικού κόστους λόγω έλλειψης συνδυασμένων μεταφορών
Επέκταση δυνατότητας χρήσης ιδιωτικών λιμένων	Αύξηση εμπορευματικού κόστους λόγω έλλειψης συνδυασμένων μεταφορών
Απουσία ειδικού και ενιαίου νομοθετικού πλαισίου για εκτέλεση δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας	Απουσία διασφάλισης ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών και προστασίας εταιρικών που λειτουργούν με σωστά πρότυπα
Απουσία νομοθεσίας / φορολογικού συστήματος για κίνητρα προσέλκυσης ξένων επενδύσεων για ανάπτυξη δραστηριοτήτων logistics	Απουσία ξένων επενδύσεων που θα δώσουν ώθηση στις δραστηριότητες logistics και στη ενδυνάμωση της Ελλάδας ως transit προορισμού από την Ευρώπη προς την Ασία / Αφρική και το αντίστροφο
Απελευθέρωση του επαγγέλματος του μεταφορέα	Περιορισμένες επιπτώσεις στην αγορά

Πίνακας 4: Οι υπάρχοντες περιορισμοί και τα αποτελέσματα που διαμορφώνουν τον κλάδο Logistic στο Εγχώριο και κοινοτικό πλαίσιο, Ο κλάδος των 3PL – Επιλογή και Αξιολόγηση , Πηγή : Κικέρη .B,(2012)

ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Από τα αποτελέσματα που ερευνήσαμε μέσα από την στατιστική υπηρεσία διαπιστώσαμε ότι δεν υπάρχουν επαρκή νούμερα για το φορτίο που διακινείτε με όλα τα μέσα μεταφοράς όπως ο σιδηρόδρομος και το οδικό δίκτυο. Παρόλα αυτά τα λιμάνια ως πύλες εισόδου και εξόδου φορτίων στην χώρα παράγουν και υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία με μονάδα μέτρησης τους τόνους για το συνολικό μεταφορικό φορτίο τόσο σε επίπεδο κύριων όσο και σε επίπεδο περιφερειακών λιμένων της χώρας. Οι παρακάτω πίνακες αντλήθηκαν από την έρευνα που διεξήγαγε η Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας και τα στοιχεία που έλαβε από την Εθνική στατιστική υπηρεσία για τις χρονιές 2014 - 2015.

Μικτό βάρος φορτίων σε τόνους που εκφορτώθηκαν στους Ελληνικούς λιμένες το 2014, και αφορούν κινήσεις από το εξωτερικό (εισαγωγές).

Λιμένες αναφοράς	Κατηγορίες εκφορτωθέντων - Unloaded					
	Σύνολο - Total	Υγρό Φορτίο Χύμα- Liquid bulk	Ξηρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια - Containers	Φορτίο σε Ro/Ro - Roll- on roll-off	Άλλα Γεν. Φορτία - Other general cargo
Σύνολο	59,877,993	29,426,110	6,941,163	18,535,462	2,957,639	2,017,619
Πειραιάς	18,353,380	93,951	117,685	17,736,051	390,757	14,936
Θεσσαλονίκη	6,788,942	3,113,525	2,439,462	759,407	0	476,548
Πάτρα	1,707,828	88,275	126,433	0	1,473,397	19,723
Ηγουμενίτσα	942,309	0	0	0	942,309	0
Βόλος	282,392	39,623	226,546	0	0	16,223
Κόρινθος	253,521	0	133,364	0	116,320	3,837
Πρέβεζα	139,971	0	106,281	0	0	33,690
Ηράκλειο	51,835	0	30,229	3,680	0	17,926
Αλεξανδρούπολης	18,969	0	18,969	0	0	0
Άγιοι Θεόδωροι	12,387,519	12,387,519	0	0	0	0
Μέγαρα	9,223,861	9,223,861	0	0	0	0
Ελευσίνα	4,340,700	3,644,569	395,633	276	368	299,854
Λαύριο	447,345	350,799	11,000	32,958	31,441	21,147
Αίγιο	61,347	0	1,701	3,090	0	56,556
Υπόλοιπα Λιμάνια (46)	4,878,074	483,988	3,333,860	0	3,047	1,057,179

Λιμένες αναφοράς	Κατηγορίες φορτωθέντων - Loaded					
	Σύνολο - Total	Υγρό Φορτίο Χύμα- Liquid bulk	Ξηρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια - Containers	Φορτίο σε Ro/Ro - Roll-on roll-off	Άλλα Γεν.Φορτία - Other general cargo
Σύνολο	46,238,669	13,541,500	9,654,986	18,139,216	2,645,272	2,257,695
Πειραιάς	17,258,046	0	0	16,907,601	346,749	3,696
Θεσσαλονίκη	2,975,992	421,477	1,164,312	1,209,064	0	181,139
Πάτρα	1,165,614	0	10,408	0	1,143,890	11,316
Ηγουμενίτσα	1,049,080	0	0	0	1,049,080	0
Βόλος	1,007,859	0	697,923	0	0	309,936
Κόρινθος	37,279	0	0	0	37,279	0
Πρέβεζα	0					
Ηράκλειο	7,474	0	0	7,458	74	2
Αλεξανδρούπολις	182,226	0	163,287	0	25	18,914
Άγιοι Θεόδωροι	7,909,629	7,906,995	0	0	0	2,634
Μέγαρο	0					
Ελευσίνα	7,234,496	5,135,254	1,913,422	6	0	185,814
Λαύριο	91,872	0	11,000	15,029	63,294	2,549
Αίγιο	678	0	0	58	0	620
Υπόλοιπα Λιμάνια (46)	7,318,424	77,774	5,694,634	0	4,881	1,541,075

Πίνακας 5: Μικτό βάρος φορτίων σε τόνους που φορτώθηκαν στους Ελληνικούς λιμένες το 2014, και αφορούν κινήσεις προς το εξωτερικό (εξαγωγές). Πηγή : Ίδια επεξεργασία

Λιμένες αναφοράς	Κατηγορίες εκφορτωθέντων - Unloaded					
	Σύνολο - Total	Υγρό Φορτίο Χύμα- Liquid bulk	Ξηρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια - Containers	Φορτίο σε Ro/Ro - Roll-on roll-off	Άλλα Γεν.Φορτία - Other general cargo
Σύνολο	59,838,208	30,859,507	7,218,127	17,052,687	2,981,637	1,726,250
Πειραιάς	16,781,302	93,166	150,000	16,178,023	352,841	7,272
Θεσσαλονίκη	7,759,933	4,450,620	2,169,708	810,510	0	329,095
Πάτρα	1,703,280	90,519	108,880	0	1,495,539	8,342
Ηγουμενίτσα	1,042,805	0	0	0	1,042,805	0
Βόλος	303,952	45,584	252,012	0	0	6,356
Κόρινθος	173,093	0	128,864	0	44,180	49
Πρέβεζα	140,085	0	126,658	0	0	13,427
Ηράκλειο	40,707	0	32,940	28	0	7,739
Αλεξανδρούπολις	25,709	2,115	20,550	0	0	3,044
Άγιοι Θεόδωροι	12,651,666	12,651,666	0	0	0	0
Μέγαρα	9,286,358	9,286,358	0	0	0	0
Ελευθέρων (Καβάλα)	4,184,766	3,276,851	584,251	291	64	323,309
Λαύριο	483,641	371,383	0	60,693	44,358	7,207
Αίγιο	48,507	0	0	3,142	0	45,365
Ελευσίνα	0	0	0	0	0	0
Υπόλοιπα Λιμάνια (45)	5,212,404	591,245	3,644,264	0	1,850	975,045

Πίνακας 6: Μικτό βάρος φορτίων σε τόνους που εκφορτώθηκαν στους Ελληνικούς λιμένες το 2015, και αφορούν κινήσεις από το εξωτερικό (εισαγωγές). Πηγή : Ίδια επεξεργασία

Λιμένες αναφοράς	Κατηγορίες εκφορτωθέντων - Unloaded					
	Σύνολο - Total	Υγρό Φορτίο Χύμα- Liquid bulk	Ξηρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια - Containers	Φορτίο σε Ro/Ro - Roll-on roll-off	Άλλα Γεν.Φορτία - Other general cargo
Σύνολο	44,605,890	14,086,419	9,547,711	16,230,974	2,751,089	1,989,635
Πειραιάς	15,568,994	0	0	15,329,246	235,122	4,626
Θεσσαλονίκη	2,238,101	573,991	714,997	865,894	0	83,219
Πάτρα	1,220,514	0	0	0	1,216,932	3,582
Ηγουμενίτσα	1,198,129	0	0	0	1,198,129	0
Βόλος	1,057,327	0	915,821	0	0	141,506
Κόρινθος	19,118	0	0	0	14,421	4,697
Πρέβεζα	0		Search documents and filenames for text		0	0
Ηράκλειο	9,986	0	0	9,986	0	0
Αλεξανδρούπολης	39,709	3,636	26,680	20	0	9,373
Άγιοι Θεόδωροι	8,321,602	8,321,602	0	0	0	0
Μέγαρα	0	0	0	0	0	0
Ελευθέρων (Καβάλα)	7,184,991	5,106,807	2,008,486	32	0	69,666
Λαύριο	120,289	0	6,700	25,691	85,626	2,272
Αίγιο	19,120	0	0	105	0	19,015
Ελευσίνα	6,333	0	6,333	0	0	0
Υπόλοιπα Λιμάνια (45)	7,601,677	80,383	5,868,694	0	859	1,651,679

Πίνακας 7: Μικτό βάρος φορτίων σε τόνους που φορτώθηκαν στους Ελληνικούς λιμένες το 2015, και αφορούν κινήσεις προς το εξωτερικό (εξαγωγές). Πηγή : Ίδια επεξεργασία

Από τους παραπάνω πίνακες προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

1. Το υγρό φορτίο εντοπίζεται να διακινείται κυρίως από Αγ. Θεοδώρους, Μέγαρα, Ελευθέρους Καβάλας και το 2014 και από την Ελευσίνα που αφορούν καύσιμη ύλη και σε αυτά παρουσιάζονται νούμερα και στην εξαγωγή πράγμα το οποίο μας δηλώνει ότι η Ελλάδα εξαγεί προϊόντα πετρελαίου. Για την αναζήτηση των πρακτικών δημιουργίας ΕΠ δεν μας αφορά η συγκεκριμένη κατηγορία
2. Στην συνέχεια παρατηρούμε «χύμα» υγρά φορτία και «χύμα» ξηρά φορτία, καθώς και «άλλα γενικά φορτία», μοιρασμένα σε διασπορά λιμένων ανά την επικράτεια. Επιπλέον αυτά είναι μοιρασμένα σε πολλούς λιμένες και σε όλη την επικράτεια. Η συγκεκριμένες κατηγορίες μπορούν να αξιοποιηθούν μέσα

από τα ΕΠ καθώς αποτελούν πρώτη ύλη για βιομηχανική χρήση η οποία μπορεί όμως να μεταφερθεί απευθείας σε βιομηχανικές εγκαταστάσεις.

3. Η διακίνηση φορτίων «Ro/Ro» γίνεται κυρίως την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα. Αυτό πιθανότατα προκύπτει από το γεγονός ότι από εκεί διέρχονται πολλά οχήματα – φορτηγά αυτοκίνητα προς Ιταλία.
4. Η διακίνηση εμπορευματοκιβώτιων γίνεται κατά βάση από το λιμάνι του Πειραιά. Όπως έχουμε αναφέρει και παραπάνω η συγκέντρωση του φορτίου από την κύρια πύλη του Πειραιά δεν θα πρέπει να μας οδηγήσει στο συμπέρασμα και κατά αναλογία συγκέντρωση των ΕΠ στο πεδίο της Αττικής, αλλά σε διασπορά ανά την επικράτεια εφόσον θα πρέπει αν εξυπηρετούνται οι περιοχές βιομηχανικής και παραγωγικής δραστηριότητας καθώς και τα αστικά κέντρα τα οποία και αποτελούν τελικούς χρήστες και καταναλωτές των προϊόντων αυτών.

Σύμφωνα με στοιχεία που δίνει η ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ ΑΕ²³ καταγράψαμε το σύνολο των επιχειρήσεων Εφοδιαστικής – Logistics που σήμερα λειτουργούν εντός των 26 θεσμοθετημένων ΒΙΠΕ στις οποίες η ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ ΑΕ είναι φορέας λειτουργίας. Στις ΒΙ.ΠΕ βρίσκονται εγκατεστημένες **2.285 επιχειρήσεις**, στις οποίες απασχολούνται **πάνω από 30.000 εργαζόμενοι**.

Συνολικά από αυτές καταγράφηκαν 140 επιχειρήσεις που έχουν αναπτυχτεί σε οικοπέδα με συνολικό εμβαδό 1969 στρέμματα που αποτελεί το 6.82% της συνολικής έκτασης των 28860 στρεμμάτων στην οποία έχει αναπτυχτεί παραγωγική δραστηριότητα εντός των 26 ΒΙΠΕ, με τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις να βρίσκονται στην ΒΙ.ΠΕ της ΣΙΝΔΟΥ και της ΠΑΤΡΑΣ (ενδεικτικά SALONIKA INTERNATIONAL LOGISTICS & ΠΑΤΡΑ ΛΟΤΖΙΣΤΙΚΣ ΕΠΕ)

²³ Η ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ. Α.Ε. ανήκει στον Όμιλο Πειραιώς με συμμετοχή κατά 35% του Ελληνικού Δημοσίου.

Ιδρύθηκε το 2003 με την απόσχιση του Κλάδου των Βιομηχανικών Περιοχών από την ΕΤΒΑbank, κατά την εξαγορά της από τον Όμιλο Πειραιώς. Κύριο αντικείμενο της ΕΤΒΑ είναι ο **σχεδιασμός, η ανάπτυξη, η εκμετάλλευση και η διαχείριση βιομηχανικών περιοχών** (ΒΙ.ΠΕ. – ΒΕ.ΠΕ. – ΒΙΟ.ΠΑ.) και Επιχειρηματικών πάρκων (Ε.Π.).

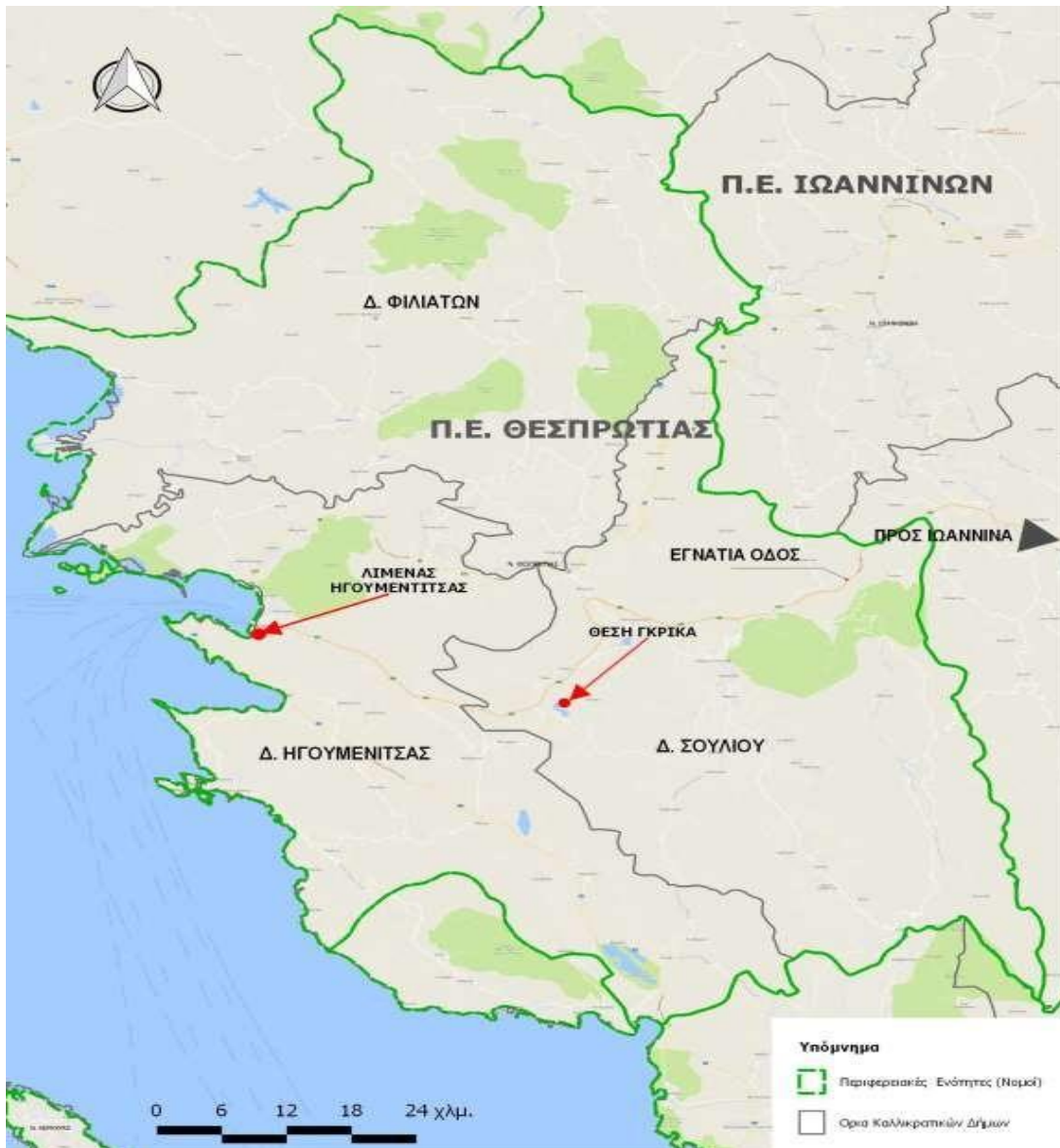
Κοινωνικό-οικονομικό Περιβάλλον ανάπτυξης Ε.Π Θεσπρωτίας Γεωγραφική Θέση

Το ΔΕΚΘ θα αναπτυχθεί σε έκταση 25,6 στρεμμάτων εντός της λιμενικής ζώνης του λιμένα Ηγουμενίτσας για τη διαχείριση ασυνόδευτων φορτίων και σε έκταση 498,11 στρεμμάτων στη θέση "Γκρίκα" που αποτελεί επέκταση του υφιστάμενου ΒΙΟΠΑΘΕ (237,21 στρέμματα υφιστάμενου ΒΙΟΠΑΘΕ και 260,90 στρέμματα νέα πολεοδόμηση).

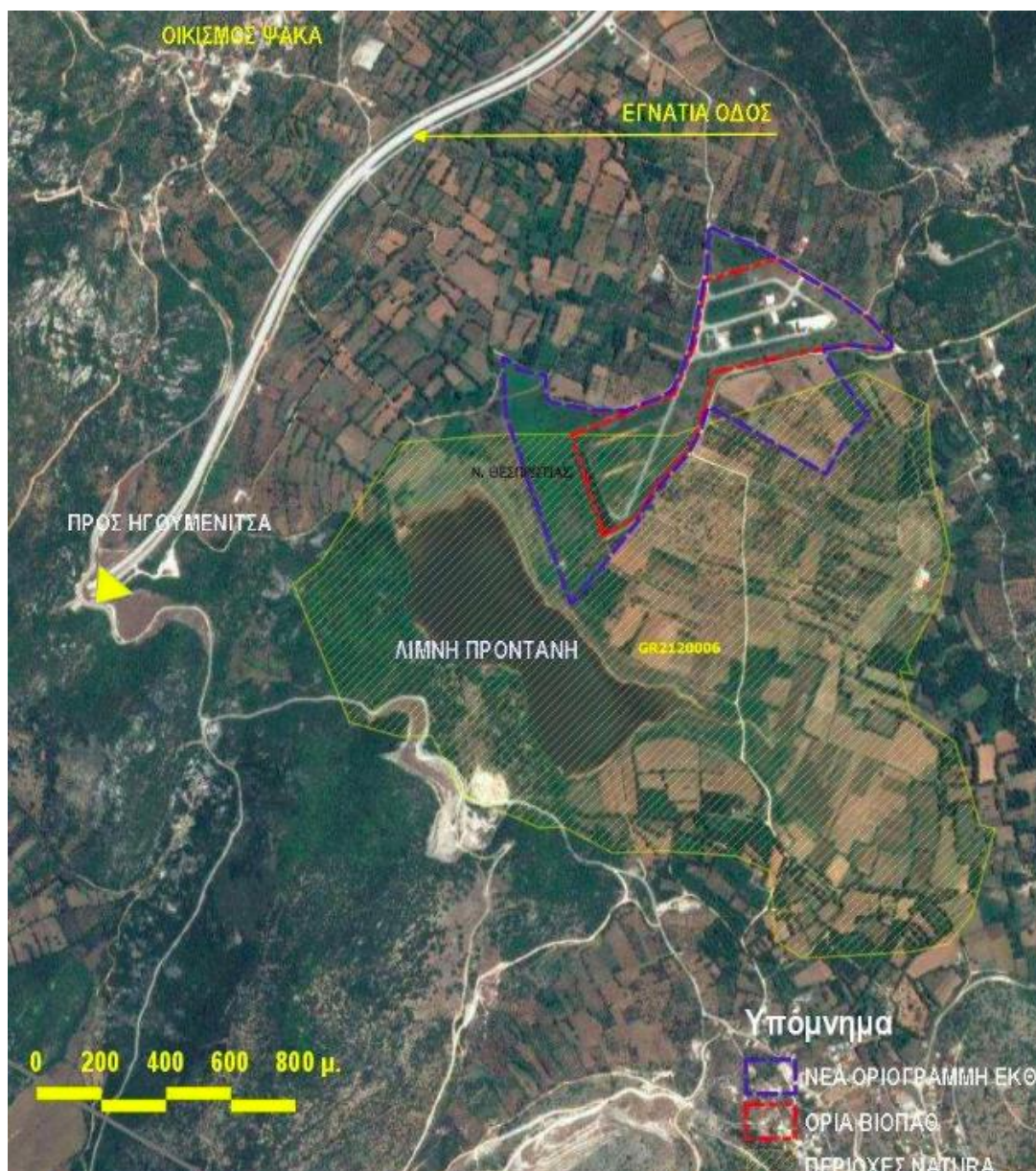
Το Επιχειρηματικό Σχέδιο ανάπτυξης του Διχωρικού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας (ΔΕΚΘ), έχει αναλάβει να εκπληρώσει ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας ΟΛΗΓ Α.Ε. ως επισπεύδων φορέας και ως βασικός μέτοχος της υπό σύσταση ΕΑΝΕΠ ο οποίος έχει και την ευθύνη δημιουργίας της Εταιρείας Ανάπτυξης του Επιχειρηματικού Πάρκου σύμφωνα με το άρθρο 45 του νόμου 3982/2011 η οποία είναι αρμόδια, κατά το νόμο για τη δημιουργία του Επιχειρηματικού Πάρκου.

Στο ΔΕΚΘ, στη θέση "Γκρίκα", δύναται να εγκατασταθούν επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας του Αρθ.1 του Ν.4302/2014 χαμηλής και μέσης όχλησης, μεταποιητικές επιχειρήσεις χαμηλής όχλησης και λοιπές δραστηριότητες του Αρθ.43 του Ν.3982/2011 και του Π.Δ. 23-2-1987 όπως ισχύει μετά την έκδοση σχετικού Π.Δ. σε αντικατάσταση του Β' Μέρους του Ν.4269/2014 που καταργήθηκε.

Το συνολικό κόστος υλοποίησης της προτεινόμενης επένδυσης αφορά στην υλοποίηση των έργων υποδομής και ανέρχεται στα 6.162.014,00 € + 1.442.153,36 € ΦΠΑ χωρίς κοινωφελή κτίρια. Με κοινωφελή κτίρια το κόστος υλοποίησης ανέρχεται σε 8.736.698,48 € + 2.060.077,64 € με ΦΠΑ.



Εικόνα 5: Αποτύπωση των θέσεων ανάπτυξης Διχωρικού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας (ΔΕΚΘ) Πηγή : Ίδια επεξεργασία



Εικόνα 6: Δ.Ε.Κ.Θ. θέση Γκρίκα Πηγή : Ίδια επεξεργασία



Εικόνα 7: Δ.Ε.Κ.Θ περιοχή ασυνόδευτων Πηγή : Ίδια επεξεργασία

Πληθυσμιακή Εξέλιξη

Η εξέλιξη του πληθυσμού στις ευρύτερης περιοχής εγκατάστασης του Ε.Κ.Θ. παρουσιάζεται στους παρακάτω πίνακες που ακολουθούν σε επίπεδο καλλικρατικού δήμου και Περιφερειακής Ενότητας. Ο πληθυσμός της Π.Ε. Θεσπρωτίας τη τελευταία δεκαετία παρέμεινε σχεδόν σταθερός μετά τη συνεχή αύξηση την περίοδο 1981 – 2001. Από τους τρεις καλλικρατικούς δήμους που συγκροτούν τη Π.Ε. Θεσπρωτίας ο Δήμος Ηγουμενίτσας την περίοδο 2001 – 2011 παρουσίασε σημαντική πληθυσμιακή αύξηση σε σχέση με τους άλλους δήμους οι οποίοι

παρουσιάζουν πληθυσμιακή συρρίκνωση, ιδιαίτερα ο Δήμος Φιλιατών η πληθυσμιακή συρρίκνωση του οποίου ανήλθε στο -15,2%.

Ο Δήμος Ηγουμενίτσας την περίοδο 1981-2011 παρουσιάζει μία σημαντική πληθυσμιακή μεγέθυνση με σημαντικούς ρυθμούς αν και την τελευταία δεκαετία ο ρυθμός ανάπτυξης μειώθηκε σημαντικά, παραμένει όμως θετικός και σε υψηλά επίπεδα σε σχέση με τους άλλους δήμους, τις περιφερειακές ενότητες και την περιφέρεια Ηπείρου και στο σύνολο της χώρας.

Πίνακας 8: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Περιοχής Δ.Ε.Κ.Θ.

Χωρικό Επίπεδο Ανάλυσης	2011	2001	1991	1981	MEM
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	10.816.286	10.934.097	10.223.392	9.740.417	0,35%
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ	336.856	336.392	327.176	324.476	0,12%
Π.Ε. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	167.901	161.027	152.759	147.304	0,44%
Π.Ε. ΑΡΤΑΣ	67.877	73.620	75.594	80.040	-0,55%
Π.Ε. ΠΡΕΒΕΖΑΣ	57.491	58.144	57.068	55.915	0,09%
Π.Ε. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	43.587	43.601	41.755	41.217	0,19%
Δήμος Ηγουμενίτσας	25.814	24.130	20.454	18.180	1,18%
Δήμος Σουλίου	10.063	10.379	11.011	12.071	-0,60%
Δήμος Φιλιατών	7.710	9.092	10.290	10.966	-1,17%

Πηγή : Στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ, απογραφές 2011, 2001, 1991 και 1981- Μόνιμος Πληθυσμός

Πίνακας 9: Μεταβολή πληθυσμού περιοχής Δ.Ε.Κ.Θ.

Χωρικό Επίπεδο Ανάλυσης	2011/2001	2001/1991	1991/1981
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	-1,08%	6,95%	4,96%
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ	0,14%	2,82%	0,83%
Π.Ε. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	4,27%	5,41%	3,70%
Π.Ε. ΑΡΤΑΣ	-7,80%	-2,61%	-5,55%
Π.Ε. ΠΡΕΒΕΖΑΣ	-1,12%	1,89%	2,06%
Π.Ε. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	-0,03%	4,42%	1,31%
Δήμος Ηγουμενίτσας	6,98%	17,97%	12,51%
Δήμος Σουλίου	-3,04%	-5,74%	-8,78%
Δήμος Φιλιατών	-15,20%	-11,64%	-6,16%

Πηγή : Επεξεργασία στοιχείων πίνακα 3-1

Πληθυσμιακή Πυκνότητα

Η πληθυσμιακή πυκνότητα της Π.Ε. Θεσπρωτίας ανέρχεται σε 29 άτομα / τ. χλμ και είναι από τις χαμηλότερες σε επίπεδο χώρας. Σε επίπεδο περιφέρειας είναι η πλέον αραιοκατοικημένη περιοχή. Από του καλλικρατικούς δήμους που συγκροτούν την Περιφερειακή Ενότητα ο Δήμος Ηγουμενίτσας παρουσιάζει την υψηλότερη πληθυσμιακή

πυκνότητα σε σχέση με τους άλλους δήμους και την περιφέρεια Ηπείρου και συσχετίζεται με το μέγεθος του πληθυσμού του δήμου και ιδιαίτερα με την πόλη της Ηγουμενίτσας. Ο Δ. Ηγουμενίτσας (καλλικρατικός) συγκεντρώνει το 60% περίπου του πληθυσμού της Θεσπρωτίας.

Οι άλλοι δήμοι της Περιφερειακής Ενότητας παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, με το Δ. Φιλιατών να έχει τη μικρότερη (13 άτομα / τ. χλμ.), και συσχετίζεται με το μικρό μέγεθος του πληθυσμού των περιοχών αυτών και τη φθίνουσα πληθυσμιακή εξέλιξη.

Πληθυσμιακή Πυραμίδα

Η πληθυσμιακή σύνθεση (κατανομή) της ευρύτερης περιοχής εγκατάστασης του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας μεταξύ 2001 και 2011 (στοιχεία απογραφών) παρουσιάζει αρνητική εξέλιξη. Το 2011, τόσο σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας (Θεσπρωτία) όσο και σε επίπεδο Περιφέρειας η πληθυσμιακή κατανομή διαμορφώθηκε σε δυσμενεστέρα επίπεδα σε σύγκριση με την αντίστοιχη για το 2011. Παρατηρείται υποχώρηση του πληθυσμού των ηλικιακών ομάδων 0-14, 15-24 και σχετικά σημαντική αύξηση των πληθυσμιακών ομάδων 55-64 και >80 (βλέπε σχήμα 4-2). Είναι προφανής η σταδιακή γήρανση του πληθυσμού.

Στην Π.Ε. Θεσπρωτίας η πληθυσμιακή ομάδα 0-24 συγκεντρώνει το 13,84% του πληθυσμού το οποίο είναι σχετικά χαμηλό σε σύγκριση με το σύνολο της χώρας και στο ίδιο επίπεδο με αυτό της Περιφέρειας. Στις παραγωγικές ηλικίες 25-64 η Π.Ε. Θεσπρωτίας συγκεντρώνει το 52,61% του πληθυσμού το οποίο ταυτίζεται με αυτό της περιφέρειας (52,11%) και μικρότερο από αυτό της χώρας (55,08%)

Στην ηλικιακή ομάδα 15-24 το ποσοστό της Περιφερειακής Ενότητας είναι 9,39%, ιδιαίτερα χαμηλό σε σχέση με την περιφέρεια (11,12%) και τη Χώρα (10,91%) (Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή 2011).

Η πληθυσμιακή κατανομή του Δήμου Ηγουμενίτσας παρουσιάζει καλύτερη δημογραφική εικόνα σε σχέση με αυτή της Περιφερειακής Ενότητας και της Περιφέρειας δεδομένου ότι έχει το υψηλότερο ποσοστό στην ηλικιακή ομάδα 0-14 που ανέρχεται στο 15,72%, το υψηλότερο σε επίπεδο περιφέρειας και χώρας ενώ στις ηλικιακές ομάδες 25-64 (παραγωγικές ηλικίες) συγκεντρώνει ποσοστό 54,78% υψηλότερο της περιφέρειας και μικρότερο κατά μία μισή περίπου μονάδα από αυτό της χώρας. Στην ηλικιακή ομάδα 15-24 το ποσοστό του δήμου είναι 10,17% και κυμαίνεται στα επίπεδα της χώρας. Το υψηλό ποσοστό που παρατηρείται στην Π.Ε. Ιωαννίνων (12,88%) συσχετίζεται με τη συγκέντρωση στην πόλη των Ιωαννίνων εκπαιδευτικών και ερευνητικών ιδρυμάτων.

Δείκτες γήρανσης, εξάρτησης και νεανικότητας

Σημαντικοί για την ηλικιακή ανάλυση του πληθυσμού της Περιφέρειας Μελέτης είναι οι δείκτες γήρανσης, εξάρτησης και νεανικότητας. Ο δείκτης γήρανσης²⁴ εκφράζει κατά πόσο το βάρος του πληθυσμού μετατοπίζεται από τη βάση της πληθυσμιακής πυραμίδας προς την κορυφή δηλαδή πόσο γερασμένος είναι ο πληθυσμός και κατά πόσο υφίσταται πρόβλημα ανανέωσης. Για τη Π.Ε. Θεσπρωτίας, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2011, ο δείκτης γήρανσης ανέρχεται στο 174,57% ενώ για το σύνολο της χώρας στο 134,39% και την Π. Ηπείρου στο 175,97%. Δηλαδή ο πληθυσμός της Π.Ε. Θεσπρωτίας είναι λιγότερο γερασμένος από ότι ο συνολικό πληθυσμό της Π. Ηπείρου αλλά περισσότερο γερασμένος από το σύνολο της χώρας. Εσωτερικά της Π.Ε. Θεσπρωτίας ο Δείκτης Γήρανσης παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις με το Δ. Ηγουμενίτσας (καλλικρατικός δήμος) να παρουσιάζει έναν σχετικά χαμηλό (σε σύγκριση με τα δημογραφικά δεδομένα της χώρας) δείκτη γήρανσης (132,05%) σε αντίθεση με τους άλλους δύο καλλικρατικούς δήμους όπου οι δείκτης κυμαίνονται σε πολύ υψηλά επίπεδα. Γενικά στην περιοχή μελέτης υφίσταται πρόβλημα ανανέωσης του πληθυσμού, παρουσιάζεται ιδιαίτερα γερασμένος, με εξαίρεση το δήμο Ηγουμενίτσας όπου φαίνεται να παρουσιάζει καλύτερη εικόνα σχετικά με το πρόβλημα ανανέωσης του πληθυσμού. Η πληθυσμιακή ομάδα 0-14 αντιπροσωπεύει το 15,72% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου. Ο δείκτης εξάρτησης²⁵ δείχνει την επιβάρυνση που υφίσταται ο ενεργός πληθυσμός (15-65 ετών) από τον γεροντικό και νεανικό πληθυσμό (65+ και 0-14 ετών). Ο δείκτης εξάρτησης για τη Π.Ε. Θεσπρωτίας ανέρχεται στο 61,30% και χαρακτηρίζεται ως υψηλός, ενώ σε επίπεδο περιφέρειας ανέρχεται στο 58,16% και στο σύνολο της χώρας στο 51,53%. Ο μη ενεργός πληθυσμός της Π.Ε. Θεσπρωτίας είναι περισσότερο εξαρτώμενος από τον ενεργό σε σχέση με το μέσο επίπεδο εξάρτησης ενεργού και μη ενεργού πληθυσμού που υπάρχει στο σύνολο της Π. Ηπείρου και της χώρας. Σε επίπεδο καλλικρατικών δήμων της περιοχής μελέτης ο Δ. Ηγουμενίτσας παρουσιάζει το μικρότερο δείκτη τόσο σε σχέση με τους άλλους δύο δήμους όσο και σε σχέση με την περιφέρεια ενώ είναι υψηλότερος από αυτόν της χώρας. Δείκτης Νεανικότητας⁵ υποδηλώνει το ποσοστό των νέων (0-14) στο σύνολο του πληθυσμού. Η τιμή του δείκτη για την Π.Ε. Θεσπρωτίας ανέρχεται στο 13,84%, κρίνεται σχετικά ικανοποιητικός και είναι υψηλότερος σε σχέση με το σύνολο περιφέρειας (13,32%) και είναι μικρότερος από αυτόν της χώρας (14,51%). Ο Δ. Ηγουμενίτσας παρουσιάζει τον υψηλότερο δείκτη νεανικότητας σε σχέση με τα άλλα χωρικά επίπεδα αναφοράς που εξετάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Γενικά η δημογραφική εικόνα της Π.Ε Θεσπρωτίας χαρακτηρίζεται ως προβληματική με εξαίρεση το Δήμο Ηγουμενίτσας του οποίου η δημογραφική εικόνα μπορεί να χαρακτηριστεί ως ικανοποιητική «υγιή» αλλά με τάσεις επιδείνωσης όπως φαίνεται από τη μεταβολή των δεικτών μεταξύ 2001 και 2011 στον πίνακα που ακολουθεί.

²⁴ Δείκτης Γήρανσης = (πληθυσμός 65+ / πληθυσμός 0-14) X 100

²⁵ Δείκτης Εξάρτησης = [(πληθυσμός 0-14 + πληθυσμός 65+)/πληθυσμός 15-64] X 100

Πίνακας 10: Πληθυσμιακοί Δείκτες Περιοχής Μελέτης

	ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΗΡΑΝΣΗΣ		ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΞΑΡΤΗΣΗ		ΔΕΙΚΤΗΣ ΝΕΑΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Π.Ε. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	146,56%	165,27%	50,58%	53,39%	13,62%	13,12%
Π.Ε. ΑΡΤΑΣ	165,52%	214,13%	58,53%	66,15%	13,91%	12,67%
Π.Ε. ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	135,92%	174,57%	58,00%	61,30%	15,56%	13,84%
Δήμος Ηγουμενίτσας	93,82%	123,05%	50,15%	53,98%	17,23%	15,72%
Δήμος Σουλίου	177,42%	262,44%	65,09%	72,40%	14,21%	11,59%
Δήμος Φιλιατών	234,84%	306,17%	73,58%	74,43%	12,66%	10,51%
Π.Ε. ΠΡΕΒΕΖΑΣ	127,56%	165,70%	54,30%	61,25%	15,47%	14,30%
Π. ΗΠΕΙΡΟΥ	145,54%	175,97%	53,85%	58,16%	14,25%	13,32%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	112,33%	134,39%	47,72%	51,53%	15,22%	14,51%

Πηγή ΕΛ.ΣΤΑΤ. , Στοιχεία απογραφής 2011

Μορφωτικό Επίπεδο

Την καλύτερη εικόνα όσον αφορά το μορφωτικό επίπεδο παρουσιάζει η Π.Ε. Ιωαννίνων και ακολουθεί η Π.Ε. Πρέβεζας, η Π.Ε. Θεσπρωτίας και η Π.Ε. Άρτας με βάση το ποσοστό αυτών που δεν γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση.

Ο Δήμος Ηγουμενίτσας παρουσιάζει την καλύτερη εικόνα σε σχέση με τους άλλους δήμους της Π.Ε. Θεσπρωτίας με χαμηλό ποσοστό αυτών που δεν γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση ενώ οι πτυχιούχοι ανωτέρων και ανωτάτων σχολών ανέρχονται στο 13,08% και οι απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης στο 20,91%.

Η Π.Ε. Θεσπρωτίας παρουσιάζει σημαντική βελτίωση του μορφωτικού επιπέδου του πληθυσμού την περίοδο 2001 – 2011. Σημαντικά ποσοστά αύξησης παρουσιάζουν οι ομάδες : «Κάτοχοι διδακτορικού ή μεταπτυχιακού τίτλου / Πτυχιούχοι Παν/μίου - Πολυτεχνείου, ΑΤΕΙ, ΑΣΠΑΙΤΕ, ανώτερων επαγγελματικών και ισότιμων σχολών» και «Πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΕΚ, Κολλέγια κλπ.)»

Πίνακας 11: Επίπεδο εκπαίδευσης περιοχής μελέτης

Τόπος μόνιμης διαμονής	Επίπεδο εκπαίδευσης						
	Κάτοχοι διδακτορικού ή μεταπτυχιακού τίτλου /Πτυχιούχοι Παν/μίου - Πολυτεχνείου, ΑΤΕΙ, ΑΣΠΑΙΤΕ, ανώτερων επαγγελματικών και ισοτίμων σχολών	Πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΕΚ, Κολλέγια κλπ.)	Απόφοιτοι Λυκείου (Γενικού, Εκκλησιαστικού, Επαγγελματικού κλπ.)	Απόφοιτοι τριτάξιου Γυμνασίου και πτυχιούχοι Επαγγελματικών Σχολών	Απόφοιτοι Δημοτικού	Εγκατέλειψαν το Δημοτικό, αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση / Ολοκλήρωσαν την προσχολική αγωγή / Δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	Μη κατατασσόμενοι (άτομα γεννηθέντα μετά την 1/1/2005)
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	16,73%	4,64%	23,41%	13,21%	23,34%	12,42%	6,25%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ	14,21%	3,14%	20,17%	12,28%	28,84%	15,66%	5,71%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	17,06%	3,40%	22,06%	12,16%	26,16%	13,36%	5,80%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΤΑΣ	10,97%	2,69%	17,67%	12,76%	31,77%	18,95%	5,20%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	10,77%	2,88%	18,62%	12,35%	31,62%	18,01%	5,74%
ΔΗΜΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	13,08%	3,29%	20,91%	12,66%	27,42%	15,94%	6,70%
ΔΗΜΟΣ ΣΟΥΛΙΟΥ	8,52%	2,34%	15,21%	11,28%	36,91%	21,17%	4,58%
ΔΗΜΟΣ ΦΙΛΙΑΤΩΝ	6,01%	2,20%	15,42%	12,71%	38,79%	20,82%	4,05%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	12,32%	3,09%	18,76%	11,99%	31,11%	16,72%	6,01%

Πηγή : Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ. (απογραφή 2011)

Ανεργία

Η περιοχή μελέτης σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ παρουσιάζει υψηλά ποσοστά ανεργίας. Σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας η ανεργία στη Θεσπρωτία το 2011 ανήλθε στο 20% περίπου, το μεγαλύτερο ποσοστό σε επίπεδο Περιφέρειας και χώρας. Σε επίπεδο δήμων, ο Δήμος Ηγουμενίτσας (καλλικρατικός δήμος) παρουσίασε το μεγαλύτερο ποσοστό ανεργίας το οποίο το 2011 έφθασε στο 22,3% , το μεγαλύτερο σε επίπεδο χώρας και περιφέρειας.

Τα μεγάλα ποσοστά ανεργίας του Δήμου Ηγουμενίτσας οφείλονται στο γεγονός ότι ο δήμος παρουσιάζει υψηλή εξειδίκευση και εξάρτηση από κλάδους που έχουν πληγεί περισσότερο από την κρίση , όπως είναι οι κατασκευές.

Πίνακας 12:Εξέλιξη των ανέργων στην περιοχή μελέτης

Κωδ.	Όνομασία	Αριθμός Ατόμων			% Οικονομικά Ενεργών			ΜΕΡΜ		
		1991	2001	2011	1991	2001	2011	91-01	01-11	91-11
18	Π.Ε. Ιωαννίνων	6.155	7.848	11.414	11,3%	12,6%	16,1%	2,46%	3,82%	3,14%
19	Π.Ε. Άρτας	2.709	3.186	5.813	10,4%	11,6%	19,2%	1,64%	6,20%	3,89%
21	Π.Ε. Πρέβεζας	1.702	3.001	3.371	7,9%	12,8%	12,8%	5,84%	1,17%	3,48%
20	Π.Ε. Θεσπρωτίας	1.403	2.005	3.756	9,4%	11,5%	19,9%	3,63%	6,48%	5,05%
2001	Δ. Ηγουμενίτσας	683	1.309	2.579	9,0%	13,0%	22,3%	6,72%	7,02%	6,87%
2002	Δ. Σουλίου	278	363	653	7,0%	8,8%	15,0%	2,70%	6,05%	4,37%
2003	Δ. Φιλιατών	442	333	523	13,3%	10,4%	17,8%	-2,79%	4,63%	0,85%
	ΗΠΕΙΡΟΣ	11.969	16.040	24.355	10,2%	12,3%	16,6%	2,97%	4,27%	3,62%
	ΕΛΛΑΔΑ	311.536	512.408	802.047	8,1%	11,1%	16,3%	5,10%	4,58%	4,84%

Πηγή : ΕΛ.ΣΤΑΤ, απογραφές πληθυσμού 1991,2001,2011

Επισημαίνεται ότι τα ποσοστά της ανεργίας τόσο στην περιοχή μελέτης όσο και σε επίπεδο περιφέρειας και χώρας λόγω της οικονομικής κρίσης έχουν επιδεινωθεί και κυμαίνονται σε υψηλότερα επίπεδα σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat και τα αποτελέσματα της έρευνας εργατικού δυναμικού της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Οικονομία

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται οι βασικοί δείκτες της οικονομίας της περιφέρειας και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσπρωτίας, οι οποίοι αποτυπώνουν τις οικονομικές δυνατότητες και προοπτικές της. Συγκεκριμένα με βάση τους περιφερειακούς λογαριασμούς παρουσιάζονται διαχρονικά και αναλύονται στοιχεία του περιφερειακού ΑΕΠ, το κατά Κεφαλήν ΑΕΠ και των κλάδων της οικονομίας με βάση την ακαθάριστη αξία παραγωγής κλπ.

ΑΕΠ και Δείκτες Ευημερίας

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι βασικοί δείκτες ευημερίας που χαρακτηρίζουν την περιοχή μελέτης (Περιφέρεια Ηπείρου και Π.Ε. Θεσπρωτίας) σε σχέση με το μέσο όρο της χώρας. Σημειώνεται ότι τα στοιχεία των πινάκων που μελετήθηκαν από το περιοδικό ΕΠΙΛΟΓΗ, Έκδοση 2010, ΕΛΣΤΑΤ, (αυτά που αναφέρονται στα έτη 2008 και 2009) λόγω της οικονομικής συγκυρίας αναμένεται να έχουν εξελιχθεί προς το δυσμενέστερο. Από τα στοιχεία του πίνακα και από την ανάλυση που έπεται, προκύπτει ότι η περιφέρεια Ηπείρου και ιδιαίτερα Π.Ε Θεσπρωτίας δεν διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Η περιοχή μελέτης παρουσιάζει σημαντική αναπτυξιακή υστέρηση σε σχέση με άλλες περιοχές της χώρας που οφείλεται σε μία σειρά παραγόντων οι κυριότεροι των οποίων είναι (τουλάχιστον μέχρι πρότινος) η γεωγραφική απομόνωση, η στενότητα φυσικών πόρων (μεγάλο ποσοστό ορεινών εκτάσεων) και η επακόλουθη περιορισμένη παραγωγική δραστηριότητα και πληθυσμιακή συρρίκνωση. Η ολοκλήρωση και λειτουργία της Εναντίας Οδού το δυτικό άκρο της οποίας καταλήγει στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, η κατασκευή του δυτικού οδικού άξονα (Ιόνια Οδός) ο οποίος ολοκληρώθηκε πρόσφατα, η αναβάθμιση του λιμένα της Ηγουμενίτσας σε πρωτεύουσα πύλη εισόδου, οι αγωγοί φυσικού αερίου (διευρωπαϊκοί) που καταλήγουν στην περιοχή του Δήμου Ηγουμενίας, καθώς και οι πρόσφατες αναθέσεις για διερεύνηση και αξιοποίηση των υφιστάμενων κοιτασμάτων υδρογονανθράκων που υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή αναμένεται, σε βάθος

Σύμφωνα με στοιχεία των περιφερειακών λογαριασμών η περιφέρεια Ηπείρου συμμετέχει στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας (2014) με ποσοστό της τάξεως του 2,22% και το 2014 ανήλθε στα 3.947 εκ. ευρώ σε τρέχουσες τιμές (σχήμα 4-15). Μεταξύ 2000 και 2008 το περιφερειακό ΑΕΠ αυξήθηκε κατά +51,90% παρουσιάζοντας μικρότερη αύξηση σε σχέση με το ΑΕΠ της χώρας (71,32%) για την ίδια περίοδο. Την περίοδο 2009 – 2014 το περιφερειακό ΑΕΠ παρουσίασε μείωση της τάξεως -21,44% μικρότερη από αυτή που παρατηρείται σε επίπεδο χώρας (-25,09%). Η μείωση αυτή παρατηρείται και τα επόμενα χρόνια ως απόρροια των δυσμενών εξελίξεων στην οικονομία της χώρας

Ζήτηση για χρήση Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Τα δεδομένα και οι προοπτικές του κλάδου των Logistics, όπως αυτά καταγράφονται παραπάνω: “Ο κλάδος των Logistics” συνηγορούν στο γεγονός ότι δεν θα υπάρξει πρόβλημα στη κάλυψη της προσφοράς του Ε.Π. όσον αφορά τα Logistics. Η σύνδεση του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και τη ζώνη ασυνόδευτων, η άμεση πρόσβαση στην Εγνατία Οδό, το γεγονός ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι ο μεγαλύτερος λιμένας διακίνησης φορτίων (από άποψη όγκου εμπορευμάτων) Ro-Ro με σημαντικές τάσεις ανάπτυξης, η ολοκλήρωση των υποδομών του και η διασυνδεδεμένη του με του λιμένες της Αδριατικής είναι

παράγοντες που καθιστούν την επένδυση ιδιαίτερα ελκυστική και ασφαλή για την προσέλκυση εταιρειών παροχής υπηρεσιών logistics.

Εξασφάλιση της ζήτησης προκύπτει από την τάση αγοράς που στοχεύει στην προσέλκυση ροών διαμετακόμισης εμπορευμάτων και στη διευκόλυνση των διαδικασιών διαχείρισής τους, για την ανάπτυξη υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας εντός του εθνικού χώρου (συναρμολόγηση, μικρή μεταποίηση κλπ)

Ανεξαρτήτως αυτών, η πρόβλεψη για την κάλυψη της προσφοράς του ΕΠ ενισχύεται και από μία σειρά καθοριστικών παραγόντων και πλεονεκτημάτων που διαθέτει το Ε.Π. όπως:

- Η σύνδεση του ΕΠ με το οδικό δίκτυο (Εγνατία Οδός) και το Λιμάνι της Ηγουμενίας (συνδυασμένες μεταφορές).
- Η δυνατότητα κατασκευής μεγάλων αποθηκευτικών χώρων (>10.000 τμ) που μπορούν να αναπτυχθούν σε ενιαία επιφάνεια μέχρι και 60.000 τμ, μέγεθος εξαιρετικά σπάνιο και «ανύπαρκτο» στην ελληνική επικράτεια. Επισημαίνεται ότι όλες οι σχετικές έρευνες που έχουν διεξαχθεί για την εφοδιαστική εντοπίζουν σημαντικές ελλείψεις μεγάλων αποθηκευτικών χώρων και θεωρούν ιδανικά μεγέθη τα μεγέθη αποθηκών 20.000 τμ έως 40.000 τμ. Το ΕΚΘ διαθέτει οικοδομικά τετράγωνα στα οποία μπορούν να αναπτυχθούν αποθήκες των παραπάνω μεγεθών.
- Η προοπτική κατασκευής σιδηροδρομικού δικτύου που θα καταλήγει στο λιμάνι της Ηγουμενίας και η διασύνδεση του ΕΚΘ με αυτό.
- Η εφοδιαστική έχει την ευκαιρία, για πρώτη φορά μέσω των διατάξεων του Ν. 4302/2014, να εκμεταλλευτεί και να αξιοποιήσει τα κίνητρα και τα πλεονεκτήματα που δίνει στις επιχειρήσεις εντός ΕΠ, ο Ν.3982/2011.

Από τα παραπάνω εκτιμάται με βεβαιότητα ότι η προσφορά του ΕΠ σε αποθηκευτικούς χώρους και υπηρεσίες Logistics, για επιχειρήσεις του τομέα όπως ορίζονται στο Άρθ. 1 του Ν.4302/2014, θα καλυφθεί από τη ζήτηση και μάλιστα σε σύντομο χρονικό διάστημα από την έναρξη λειτουργίας του.

Δυνητική Ζήτηση για χρήση Μεταποίηση και λοιπές δραστηριότητες

Οι εν δυνάμει πελάτες του Ε.Π. για χρήση Μεταποίηση ή άλλες δραστηριότητες, επιτρεπόμενες σύμφωνα με το Ν.3982/2011 και το ΠΔ για τις χρήσεις γης που θα τεθεί σε ισχύ, είναι μικρές και μεσαίες Επιχειρήσεις, που επιθυμούν να εγκατασταθούν εντός οργανωμένου υποδοχέα και να λειτουργήσουν δορυφορικά και σε αλληλεξάρτηση με την εφοδιαστική και την ζώνη ασυνόδευτων, ιδίως σε αλληλεξάρτηση με τις επιχειρήσεις εφοδιαστικής που θα επιλέξουν να ασκήσουν και δευτερεύουσες δραστηριότητες ήπιας μεταποίησης (συσσκευασία, συναρμολόγηση), σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Ν.4302/2014. Η ελκυστικότητα του ΕΠ

αντικειμενικά ενισχύεται από το γεγονός ότι η ευρύτερη περιοχή εγκατάστασης του ΔΕΚΘ στερείται οργανωμένων υποδοχέων, τη διασύνδεση του με το λιμάνι και τη Εγνατία Οδό. Εκτιμάται ότι δεν θα δημιουργηθεί σημαντική ζήτηση κατά την ανάπτυξη του ΕΠ.

Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες οι οποίες δύνανται να εγκατασταθούν εντός των Ε.Π. ορίζονται κατ'αρχήν στις διατάξεις του άρθρου 43 του Ν.3982/2011, όπως ισχύει, σε συνδυασμό όμως με τις προβλέψεις του Π.Δ. «Κατηγορίες και Περιεχόμενο Χρήσεων Γης» που θα τεθεί σε ισχύ σε αντικατάσταση του Π.Δ. 23-2-1987, στη θέση του Β' Μέρους του Ν.4269/2014 που καταργήθηκε.

Οι επιτρεπόμενες δραστηριότητες που μπορούν να εγκατασταθούν ενός Ε.Π. σύμφωνα με τις θεσμικές προβλέψεις του Ν.3982/2011 έχουν ως εξής:

- 1) Μεταποιητικές δραστηριότητες
- 2) Επιχειρηματικές δραστηριότητες του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα.
- 3) Επιχειρήσεις Εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), αποθήκες και συγκροτήματα αποθηκών οι οποίες δεν αποτελούν τμήματα των βιομηχανικών-βιοτεχνικών εγκαταστάσεων,
- 4) Δραστηριότητες του ν.1575/1985 (ΦΕΚ Α' 207), ως ισχύει (συνεργεία αυτοκινήτων κλπ),
- 5) Ερευνητικά κέντρα και εργαστήρια που σχετίζονται με εφαρμοσμένη βιομηχανική, ενεργειακή, μεταλλευτική έρευνα, κέντρα τεχνολογικής υποστήριξης των επιχειρήσεων και των εργαζομένων, εργαστήρια παροχής υπηρεσιών υψηλής τεχνολογίας και ποιότητας, καθώς και εγκαταστάσεις που αξιοποιούν ή συνδέονται με τα αποτελέσματα των εργασιών των ερευνητικών κέντρων ή των εργαστηρίων, σχολές τεχνικής κατεύθυνσης και παραρτήματα πανεπιστημιακών ιδρυμάτων
- 6) Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων
- 7) Δραστηριότητες υποστηρικτικές ή υποβοηθητικές της λειτουργίας των επιχειρήσεων του Επιχειρηματικού Πάρκου, καθώς και παραρτήματα, υποσταθμοί ή υπηρεσιακές μονάδες δημοσίων υπηρεσιών, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., κοινωφελών οργανισμών, υπηρεσίες υγείας, χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί και μονάδες καθαρισμού αποβλήτων
- 8) Δραστηριότητες παραγωγής ηλεκτρικής ή και θερμικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και φυσικό αέριο, συμπαραγωγής ηλεκτρισμού και θερμότητας, με τις συνοδευτικές υποδομές τους (γραμμές μεταφοράς και διανομής και εγκαταστάσεις τροφοδοσίας με καύσιμα)
- 9) Δραστηριότητες αγροκτηνοτροφίας, ιδίως μέσω θερμοκηπιακών καλλιεργειών, καθώς και υποστηρικτικές ή υποβοηθητικές της λειτουργίας τους, όταν τα παραγόμενα προϊόντα τους τυγχάνουν επεξεργασίας εντός του Επιχειρηματικού Πάρκου από μεταποιητικές δραστηριότητες.

Δυνητική ζήτηση ανάπτυξης Επιχειρηματικού πάρκου

Η δυνητική ζήτηση του σχεδιαζόμενου Επιχειρηματικού Πάρκου προσδιορίζεται κυρίως από τη δυνητική ζήτηση για χρήση εφοδιαστικής και δευτερευόντως από τη δυνητική ζήτηση για χρήση μεταποίηση ή άλλες δραστηριότητες που μπορούν να εγκατασταθούν νομίμως στο ΕΠ. Κρίσιμη συνεισφορά στην ανάπτυξη της δυνητικής ζήτησης του σχεδιαζόμενου Επιχειρηματικού Πάρκου Εφοδιαστικής έχει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

Το επιχειρηματικό πλάνο στηρίζεται στην μελέτη για την ανάπτυξη Ανοικτού Διχωρικού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας στις θέσεις «Γκρίκα» του Δήμου Σουλίου και εντός της λιμενικής Ζώνης με τη διαμόρφωση χώρου ασυνόδευτων φορτίων με σκοπό τη βέλτιστη αξιοποίησης της επέκτασης και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων του λιμένα της Ηγουμενίτσας, που είναι σε εξέλιξη, στο πλαίσιο του προγράμματος ADRI-UP και της ένταξής του στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (Trans- European Network of Transport-TEN-T) ως βασική θαλάσσια διασύνδεση της διόδου Orient /East-Med (OEM) και της διασύνδεσης του με τα ευρωπαϊκά λιμάνια και τα λιμάνια της Αδριατικής. Παράλληλα η ανάπτυξη του ΔΕΚΘ θα αξιοποιήσει τη σύνδεση του λιμένα της Ηγουμενίτσας με την Εγνατία Οδό η οποία καταλήγει στις εγκαταστάσεις του.

Ο Φορέας Επένδυσης, η Εταιρεία Ανάπτυξης Επιχειρηματικού Πάρκου (ΕΑΝΕΠ), θα συσταθεί με πρωτοβουλία της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε., σύμφωνα με σχετικές αποφάσεις του Δ/Σ και η οποία (ΟΛΗΓ ΑΕ) θα αποτελέσει το βασικό μέτοχο της ΕΑΝΕΠ.

Το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας

Ο ρόλος του λιμένα της Ηγουμενίτσας στα ΔΔΜ προσδιορίζεται ως εξής:

1. Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας προβλέπεται να αποτελέσει την βασική πύλη της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδας για την διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων από και προς τις χώρες της ΕΕ, μέσω Ιταλίας , παρέχοντας έτσι θαλάσσιες συνδέσεις με όλους τους πορθμιακούς λιμένες (διακίνηση RO-RO) των ανατολικών ακτών της Ιταλίας.
2. Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας θα μπορέσει με τις κατάλληλες ενέργειες να αποτελέσει κέντρο διαμετακόμισης για τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ΕΕ και Μέσης Ανατολής

Τα κύρια τμήματα των ΔΕΔ-Μ τα οποία έχουν κατασκευαστεί ή πρόκειται να κατασκευαστούν και επηρεάζουν άμεσα το λιμάνι είναι τα εξής

- Η Εγνατία Οδός – σύνδεση της Ηγουμενίτσας με την Β. Ελλάδα
- Η Ιονία Οδός,
- Η κεντρική Οδός (Ε 65) μέσω της οποίας ο λιμένας θα συνδεθεί με την Θεσσαλία

Η θέση του λιμένα Ηγουμενίτσας στο εθνικό δίκτυο μεταφορών.

Ο λιμένας Ηγουμενίτσας θα αποτελέσει βασική δυτική πύλη της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδος για την διακίνηση εμπορευμάτων από και προς τις χώρες της ΕΕ.

Η εκτίμηση αυτή βασίζεται στις παρακάτω διαστάσεις:

- Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κόστους μεταφοράς, ταχύτητας και αξιοπιστίας του διαδρόμου της Αδριατικής έναντι του οδικού άξονα μέσω Βουλγαρίας – Ρουμανίας, παγίωσαν τον Διάδρομο της Αδριατικής ως τον σημαντικότερο άξονα επικοινωνίας με την Δυτική Ευρώπη. Η ολοκλήρωση των κύριων οδικών αξόνων Εγνατίας και ΠΑΘΕ θα διευρύνει περισσότερο το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του Διαδρόμου Αδριατικής.
- Η συνεχιζόμενη με εντυπωσιακούς ρυθμούς αύξηση της χωρητικότητας του θαλάσσιου σκέλους του Διαδρόμου, αποτέλεσμα της δρομολόγησης νεότευκτων σύγχρονων και ταχέων πλοίων, έχει επιφέρει επαναστατικές αλλαγές στα χαρακτηριστικά της προσφερόμενης εξυπηρέτησης και έχει αυξήσει τον ανταγωνισμό των εταιρειών. Η αξιοπιστία και η άνεση της προσφερόμενης εξυπηρέτησης βρίσκονται πλέον σε πολύ ικανοποιητικό στάδιο.
- Οι δύο ελληνικοί λιμένες που εξυπηρετούν αυτόν τον διάδρομο, αυτοί της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας, καλούνται να εξυπηρετήσουν ολοένα αυξανόμενους φόρτους εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης. Οι ρυθμοί αύξησης, οι οποίοι ήταν εντυπωσιακοί κατά τα πρώτα έτη της δεκαετίας του '90, εξακολουθούν να είναι υψηλοί, ιδιαίτερα για την εμπορευματική διακίνηση. Τούτο αποτελεί ένδειξη ότι η διαδικασία μεταστροφής χρηστών προς τον διάδρομο της Αδριατικής συνεχίζεται ακόμα και σήμερα
- Η αναγνώριση της ενίσχυσης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του Διαδρόμου και της παγίωσης της ανταγωνιστικής θέσης του έναντι όλων των άλλων δυνατών ή πιθανών εναλλακτικών διαδρόμων για την επικοινωνία με την Δυτική Ευρώπη, οδήγησε στην αναγνώριση της ανάγκης ενίσχυσης των διαθέσιμων λιμενικών υποδομών και στην σχεδίαση των έργων των νέων λιμένων Ηγουμενίτσας και Πάτρας.

Σχετικά με τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές του λιμένα, εκτιμούνται τα παρακάτω:

- Οι στρατηγική σημασία των λιμένων Ηγουμενίτσας και Πάτρας ως κύριων πυλών σύνδεσης της χώρας με την Δυτική Ευρώπη θα βαίνει ολοένα αυξανόμενη. Οι δύο λιμένες είναι και θα παραμείνουν μεσοπρόθεσμα λιμένες πορθμειακής διεκπεραίωσης με λειτουργίες RO-RO. Η σχεδίαση και η λειτουργία των λιμενικών τους εγκαταστάσεων εξυπηρετεί αποκλειστικά αυτόν τον χαρακτήρα.
- Η κατασκευή σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ηγουμενίτσας με το δίκτυο της Β. Ελλάδας και μέσω αυτού με τα Βαλκανικά δίκτυα, δεν έχει προωθηθεί πλήρως ακόμα. Σε κάθε περίπτωση όποτε και αν υλοποιηθεί η σύνδεση αυτή, θα αποτελέσει τη σιδηροδρομική Εγνατία και θα λειτουργήσει άμεσα θετικά για τον λιμένα, κυρίως όσον αφορά την δυνατότητα του να προσελκύσει πρόσθετα φορτία συνδυασμένης μεταφοράς από την εγχώρια αγορά και θα ανοίξει νέες αγορές για την διακίνηση transit φορτίων

συνδυασμένης μεταφοράς. Η δυνατότητα δρομολόγησης σιδηροδρομικών πορθμείων προς Ιταλία θα εξαρτηθεί από τον όγκο και τον τύπο των φορτίων που θα προσελκυστούν. Μακροπρόθεσμα, η προοπτική αυτή, παρ' ότι σήμερα δεν εκτιμάται ότι μπορεί να τεκμηριωθεί επαρκώς από άποψη βιωσιμότητας δεν πρέπει να αποκλειστεί.

- Η κατασκευή συμπληρωματικών υποδομών διαχείρισης εμπορευμάτων στη ζώνη του λιμένα ή στην ευρύτερη περιοχή αυτού, προκειμένου να διευκολυνθεί περαιτέρω η διακίνηση του μέσω του Διαδρόμου και να μειωθεί το κόστος μεταφοράς, πρέπει επίσης να αντιμετωπιστεί στα πλαίσια της στρατηγικής ανάπτυξης του λιμένα

Σχετικά με τα σιδηροδρομικά έργα τα οποία θα δώσουν την δυνατότητα στην Ηγουμενίτσα της σιδηροδρομικής μεταφόρτωσης και της διοχέτευσης φορτίου μέσω του ιταλικού δικτύου, δημιουργώντας ένα επιλεγμένο σιδηροδρομικό σταθμό, το έργο της σιδηροδρομικής σύνδεσης βρίσκεται προς το παρόν σε επίπεδο προτάσεως προκαταρκτικού σχεδιασμού, με απροσδιόριστο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης .

Θα πρέπει εδώ να αναφέρουμε ότι οι βασικότερες υποδομές που καθορίζουν την εύρυθμη λειτουργία των τερματικών εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των πλοίων είναι οι ακόλουθες:

- Επαρκείς/ κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις για την ασφαλή πρόσδεση και φορτοεκφόρτωση των πλοίων σχεδιασμού
- Επαρκείς και κατάλληλα διαμορφωμένοι χερσαίοι χώροι για την προσωρινή παραμονή οχημάτων και την διέλευση / έξοδο των εξερχομένων οχημάτων από τα πλοία
- Επαρκείς και κατάλληλα χωροθετημένες κτιριακές εγκαταστάσεις για τον έλεγχο των εισερχόμενων και εξερχόμενων οχημάτων εντός/ εκτός λιμενικής ζώνης
- Κατάλληλες οδικές προσβάσεις από// προς την τερματική εγκατάσταση, προς τους κύριους προορισμούς των οχημάτων (εθνικές και επαρχιακές οδοί). Επιπλέον , επαρκείς χώροι στάθμευσης εκτός ελεγχόμενης ζώνης, τόσο για τα προς αναχώρηση οχήματα , όσο και για την εξυπηρέτηση των φορτίων (πέριξ της κτιριακής τερματικής εγκατάστασης)

Η παρούσα εργασία μελέτησε την έγκριση ανάπτυξης Διχωρικού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας (ΔΕΚΘ) στη θέση «Γρίκα» του καλλικρατικού Δήμου Σουλίου της Π.Ε. Θεσπρωτίας και στη Λιμενική Ζώνη του λιμένος Ηγουμενίτσας του καλλικρατικού Δήμου Ηγουμενίτσας (διχωρικό) σύμφωνα με τα οριζόμενα:

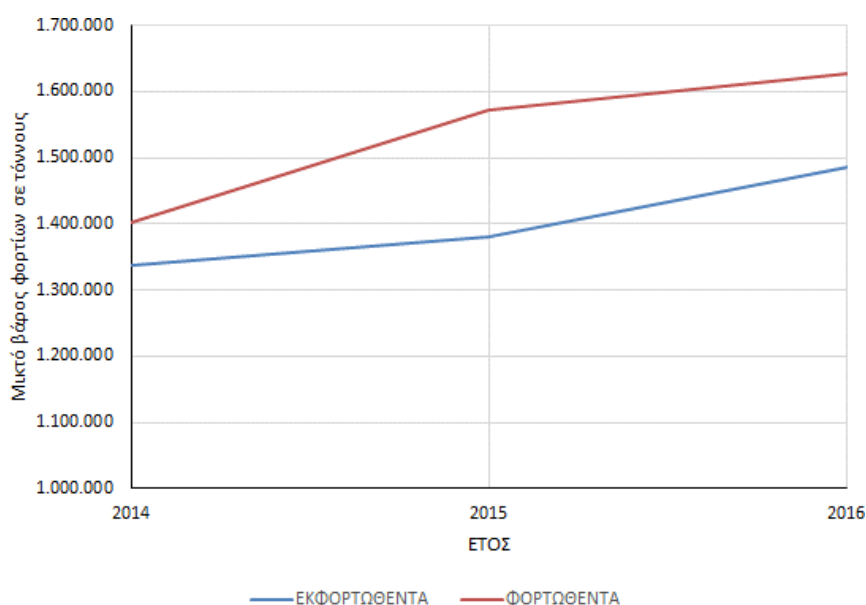
- στο αρθ.46 παρ.5 του Ν.3982/2011,
- στο αρθ.3 της ΚΥΑ Φ/Α.15/3/2226/170/1-3-2012 (ΦΕΚ Β' 583/2012)

Διακίνηση Φορτίων

Από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας διακινούνται εμπορευματικά φορτία²⁶ υπό μορφή Ξηρού Φορτίου Χύμα (Liquid Bulk) και φορτίο σε Ro_Ro (Roll – on roll off). Το ξηρό φορτίο Χύμα διακινείται αποκλειστικά μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών (γραμμές εσωτερικού) ενώ τα φορτία Ro-Ro διακινούνται μέσω των γραμμών εσωτερικού και κυρίως μέσω των γραμμών εξωτερικού – ο μεγαλύτερος όγκος (εξαγωγές).

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία για τα τρία τελευταία έτη (2014,2015,2016) η γενική εικόνα της διακίνησης φορτίων από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας παρουσιάζεται στο σχήμα που ακολουθεί.

Διάγραμμα 11: Συνολική διακίνηση φορτίων από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ

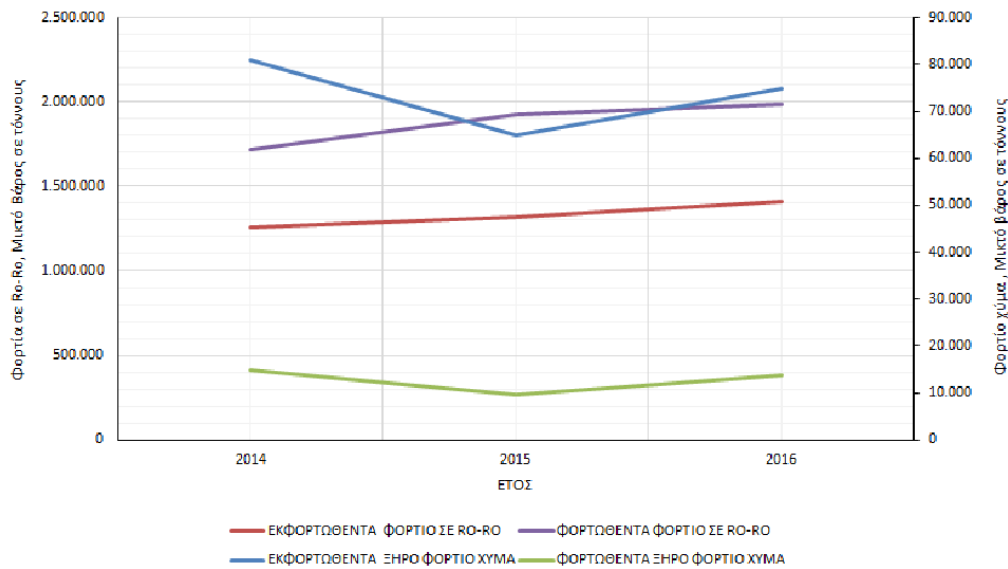


Οι τύποι των φορτίων που διακινούνται μέσω του λιμένα της Ηγουμενίτσας, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, είναι τα φορτία χύμα τα οποία διακινούνται μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών του εσωτερικού και τα φορτία σε Ro-Ro τα οποία διακινούνται μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών (εσωτερικού) και μέσω των γραμμών εξωτερικού. Στο σχήμα παρουσιάζεται η εξέλιξη της διακίνησης των δύο τύπων φορτίων για τα έτη 2014, 2015 και 2016, Ο μεγαλύτερος όγκος φορτίων που διακινείται από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι τα φορτία Ro-Ro και κυρίως τα φορτωθέντα (δηλαδή τα φορτία που αναχωρούν από το λιμάνι) με μέση ετήσια αύξηση +4,95%.

Τα φορτία Ro-Ro που εκφορτώνονται (δηλαδή τα φορτία εισέρχονται στο λιμάνι) υπολείπονται αυτών που αναχωρούν από το λιμάνι, παρουσιάζουν όμως και αυτά σημαντική αύξηση με μέση ετήσια μεταβολή +3,91%.

²⁶ Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα ακτοπλοΐας κατά λιμένα και κατηγορία φορτίου

Σχήμα 5-2 : Διακίνηση τύπων φορτίου από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας



Πηγή : επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

Στους παραπάνω πίνακες και παρουσιάζεται η διακίνηση φορτίων Ro-Ro εσωτερικού και εξωτερικού από και προς το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Με εξαίρεση τα εκφορτωθέντα φορτία Ro_Ro εσωτερικού τα οποία παρουσιάζουν αρνητική μέση ετήσια μεταβολή -1,91% τα άλλα φορτία ανάλογα με τη διακίνηση (εκφορτωθέντα εξωτερικού και φορτωθέντα εσωτερικού και εξωτερικού παρουσιάζουν τη τριετία 2014-2016 σημαντική αύξηση.

Ο μεγαλύτερος όγκος φορτίων Ro-Ro που διακινείται από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι αυτά που προέρχονται ή κατευθύνονται από και προς το εξωτερικό. Από το σύνολο των φορτίων Ro_Ro αυτά που προέρχονται από το εξωτερικό αντιπροσωπεύουν το 77% περίπου (Μ.Ο. τριετίας) του συνολικού όγκου των εκφορτωθέντων, ενώ αυτά που κατευθύνονται προς το εξωτερικό αντιπροσωπεύουν το 80% (Μ.Ο. τριετίας) του συνολικού όγκου των φορτωθέντων.

Πίνακας 13: Διακίνηση φορτίων Ro - Ro από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας

ΕΤΟΣ	ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ		ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ	
	ΦΟΡΤΙΟ ΣΕ Ro-Ro (Εσωτερικού)	ΦΟΡΤΙΟ ΣΕ Ro-Ro (Εξωτερικού)	ΦΟΡΤΙΟ ΣΕ Ro-Ro (Εσωτερικού)	ΦΟΡΤΙΟ ΣΕ Ro-Ro (Εξωτερικού)
2014	314.910	942.309	334.318	1.383.398
2015	272.032	1.042.805	364.265	1.562.394
2016	297.220	1.113.235	388.107	1.597.381
MEM	-1,91%	5,71%	5,10%	4,91%

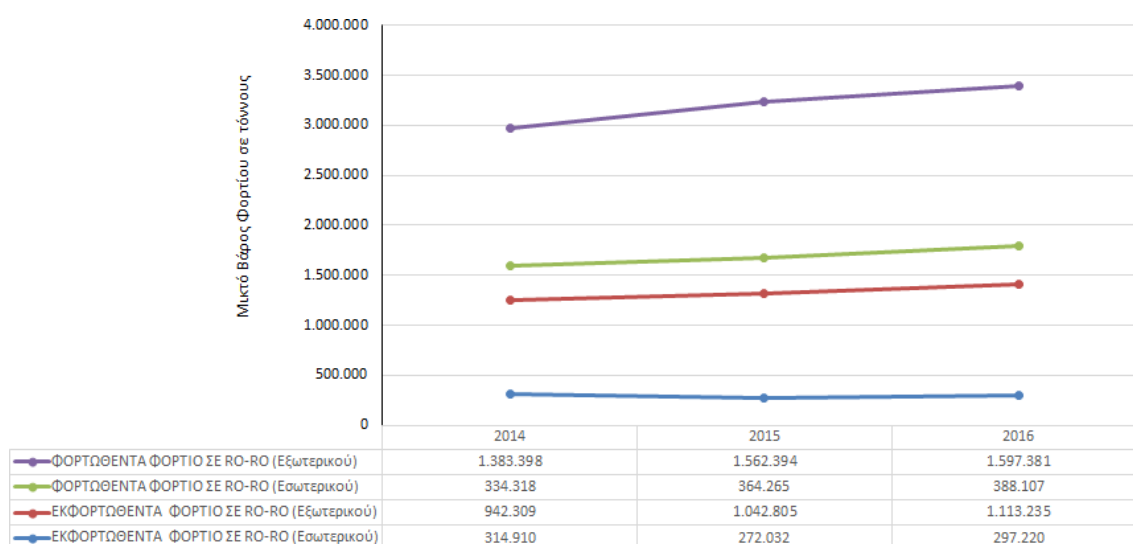
Πηγή : επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 14: Συμμετοχή των φορτίων Ro -Ro εξωτερικού στο συνολικό διακινούμενο φορτίο Ro -Ro

ΕΤΟΣ	ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ		ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ	
	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ Ro-Ro (μικτό βάρος σε τόνους)	Συμμετοχή Φορτίου Ro-Ro Εξωτερικού	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ Ro-Ro (μικτό βάρος σε τόνους)	Συμμετοχή Φορτίου Ro-Ro Εξωτερικού
2014	1.257.219	74,95%	1.717.716	80,54%
2015	1.314.837	79,31%	1.926.659	81,09%
2016	1.410.455	78,93%	1.985.488	80,45%

Πηγή : επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 12: Διακίνηση Φορτίων Ro-Ro από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας



Πηγή : επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

Διακίνηση Οχημάτων και Επιβατών

Η συνολική διακίνηση οχημάτων και επιβατών εξωτερικού και εσωτερικού, για την περίοδο 2006 – 2016, σύμφωνα με στοιχεία της Ο.Λ.ΗΓ. ΑΕ παρουσιάζεται στα σχήματα 5-4 και 5-5 που ακολουθούν.

Διάγραμμα 13: Κίνηση Εξωτερικού, λιμάνι Ηγουμενίτσας

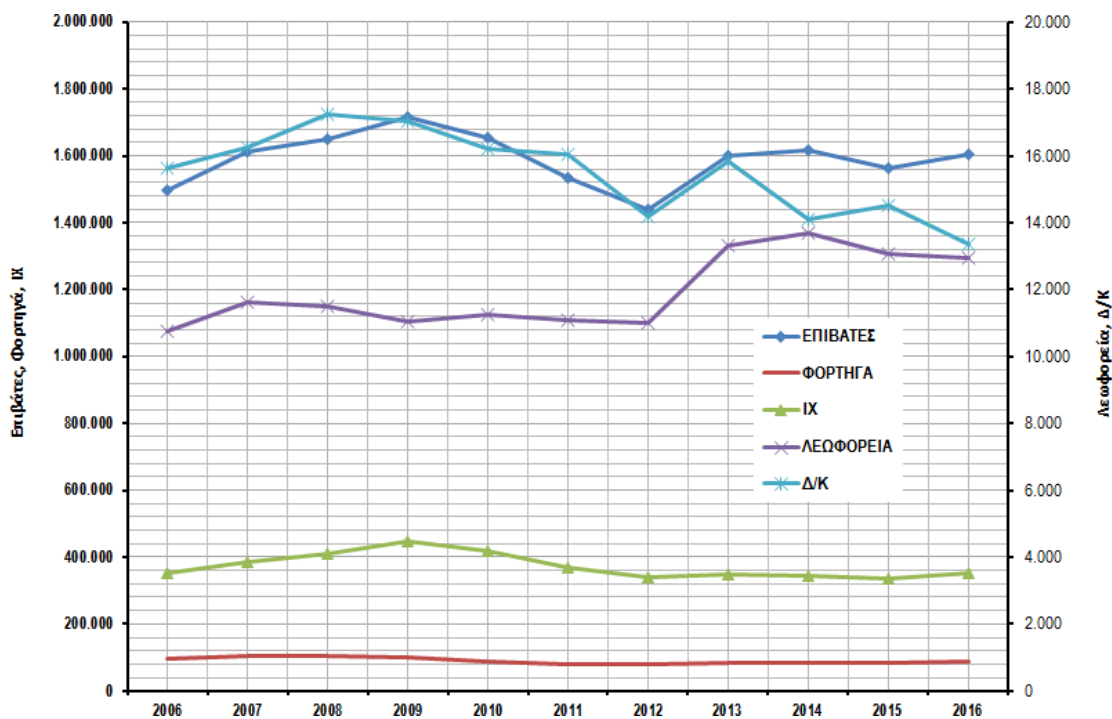


Πηγή : Επεξεργασία στοιχείων Ο.Λ.ΗΓ.

Η κίνηση του εξωτερικού μετά από μία σταδιακή αύξηση παρουσίασε πτώση μεταξύ των ετών 2010 έως 2012 στους επιβάτες και Δ/Κ. Η διακίνηση των φορτηγών δεν παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις, παρέμεινε σχεδόν σταθερή και την εξεταζόμενη περίοδο παρουσίασε μέση ετήσια μεταβολή -0,18%.

Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζει και η κίνηση του εσωτερικού (σχήμα 5-5) όπου η διακίνηση των φορτηγών παρουσίασε μέση ετήσια μεταβολή -0,74%

Διάγραμμα 14: Κίνηση εσωτερικού, λιμάνι Ηγουμενίτσας



Πηγή : Επεξεργασία στοιχείων Ο.Λ.ΗΓ.

Η Εγνατία Οδός

Ένας σύγχρονος κλειστός αυτοκινητόδρομος μήκους 680 χιλιομέτρων και πλάτους 24,5 μέτρων στο μεγαλύτερο μέρος του μήκους του μετά από μια νέα ευθυγράμμιση, διασχίζει την Ήπειρο και τη Βόρεια Ελλάδα από την Ηγουμενίτσα έως τον Έβρο, η Εγνατία Οδός είναι ένα από τα μεγαλύτερα έργα οδοποιίας στην Ευρώπη.

Εννέα μεγάλοι κατακόρυφοι άξονες συνδέουν τον αυτοκινητόδρομο με την Αλβανία, την ΠΓΔΜ, τη Βουλγαρία και την Τουρκία. Επιπλέον, 5 λιμάνια και 6 αεροδρόμια εξυπηρετούν το δρόμο. Μια σειρά από σήραγγες, γέφυρες και κόμβοι τον μεταφέρουν σε όλη την ελληνική ύπαιθρο.

Ο αυτοκινητόδρομος Εγνατίας 680 km είναι ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος που πιθανότατα θα είναι ο μόνος δρόμος (και κατ'επέκταση το μοναδικό μεταφορικό) που διασχίζει τη Βόρεια Ελλάδα από τα δυτικά στα ανατολικά σύνορα. Από την αφετηρία του στην Ηγουμενίτσα, διασχίζει τους Νομούς της Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων, Γρεβενών, Κοζάνης, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Σερρών, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης και τον Έβρο, στο χωριό Κήποι στα τουρκικά σύνορα.

Εννέα μεγάλοι κάθετοι άξονες παρέχουν συνδέσεις με την Αλβανία, την ΠΓΔΜ, τη Βουλγαρία και την Τουρκία και ολόκληρο το σύστημα εξυπηρετείται από 720 χιλιόμετρα δρόμων εξυπηρέτησης.

Ο αυτοκινητόδρομος σχεδιάστηκε σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΔΔΜ.

Αυτό που το κάνει ένα από τα πιο ενδιαφέροντα τεχνικά έργα στην Ελλάδα σήμερα είναι ο αριθμός των δομών που απαιτούνται για τη μεταφορά τους σε όλη την ύπαιθρο.

Αυτός ο αυτοκινητόδρομος αποτελείται από:

- 1650 γέφυρες, συνολικού μήκους 40 χλμ.
- 74 σήραγγες, συνολικού μήκους 49,5 χιλιομέτρων
- 50 διασυνδέσεις με το υπάρχον οδικό δίκτυο.
- 43 διαβάσεις ποταμών
- 11 σιδηροδρομικές διαβάσεις

Υπάρχουν επίσης λιμένες σύνδεσης όπως: Ηγουμενίτσα - Θεσσαλονίκη - Καβάλα – Αλεξανδρούπολη και αεροδρόμια όπως αυτά των Ιωαννίνων - Καστοριάς - Κοζάνης - Θεσσαλονίκης - Καβάλας - Αλεξανδρούπολης. Ο συνολικός αριθμός των κοινοτήτων που συνδέει ανέρχεται σε 332 και 30 τουριστικές περιοχές.

Με την εξυπηρέτηση των Βιομηχανικών Ζώνων στα Ιωάννινα - Φλώρινα - Έδεσσα - Θεσσαλονίκη - Κιλκίς - Σέρρες - Δράμα - Ξάνθη - Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη, είτε άμεσα είτε με τους κάθετους άξονες που υποστηρίζουν τις κινήσεις διαμετακόμισης και τις μεταφορές φορτίου σε όλη την Ελλάδα και σε όλες τις γειτονικές χώρες.

Σε εθνικό επίπεδο, η Εγνατία Οδός θα αποτελέσει τον κορμό των μεταφορών της Βόρειας Ελλάδας και μια πύλη που ανοίγει στις απομονωμένες επαρχίες της Ηπείρου, της Δυτικής Μακεδονίας και της Μακεδονίας - Θράκης. Θα προσφέρει ευκαιρίες για νέες επενδύσεις σε τομείς όπως οι μεταφορές, οι εμπορευματικές μεταφορές, τον τουρισμό και τη βιομηχανία, και θα αποτελέσει άξονα ανάπτυξης για το σύνολο της Βόρειας Ελλάδας.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Εγνατία οδός συνδέει τα βιομηχανικά κέντρα της Δύσης με αυτά της Ανατολής. Όσο μεγαλύτερη είναι η πολιτική και οικονομική διάρθρωση, τόσο μεγαλύτερη είναι η ανάγκη για κανάλια επικοινωνίας που οδηγούν από το κέντρο προς τις περιθωριακές περιοχές.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η Ευρωπαϊκή Ένωση επενδύει τόσο πολύ στην Εγνατία Οδό. Ο αυτοκινητόδρομος Εγνατία θα είναι επίσης μια διαδρομή συλλογής για τα Βαλκάνια καθώς το Νοτιοανατολικό Ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών. Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων IV (Βερολίνο - Σόφια - Θεσσαλονίκη), IX (Ελσίνκι - Αλεξανδρούπολη) και X (Βιέννη - Βελιγράδι - Θεσσαλονίκη) ολοκληρώνονται στην Εγνατία Αυτοκινητόδρομος.

Σιδηροδρομική διασύνδεση

Η μελλοντική προσφορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών πρέπει να περιλαμβάνει τις συνδυασμένες μεταφορές, τη μεταφορά τη μεταφορά χύδην φορτίου και τη μεταφορά αυτοκινήτων. Ομογενή τρένα θα ήταν εξαιρετικά μη οικονομικά λόγω του μικρού μήκους της αμαξοστοιχίας.

Ωστόσο, ο στόχος πρέπει να είναι ομοιογενής αμαξοστοιχίες όσο το δυνατόν συντομότερα όσο αυξάνεται ο όγκος. Αυτό θα μειώσει σημαντικά την ταξινόμηση και προσπάθεια ελιγμών στους προορισμούς, η οποία είναι απαραίτητη για τη δρομολόγηση των βαγονιών στα διαφορετικά σημεία φόρτωσης για τις 3 κατηγορίες φορτίου. Ο καθοριστικός παράγοντας είναι η οικονομική αποτελεσματικότητα του πλήρους συστήματος, όχι της αμαξοστοιχίας. Η έννοια της εμπορευματικής περιοχής στην Θεσπρωτία για την τελική φάση συνεπώς υποτίθεται ότι θα είναι οι 3 κατηγορίες φορτίων οι οποίες θα μεταφέρονται σε χωριστά τρένα.

Το κέντρο εμπορευματικών μεταφορών του νομού Θεσπρωτίας πρέπει να εκπληρώσει τα ακόλουθα καθήκοντα:

- μεταφόρτωση από το οδικό δίκτυο στο σιδηροδρομικό δίκτυο
- μονάδες φόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές
- γενικό φορτίο
- αυτοκίνητα
- εξυπηρέτηση ιδιωτών πελατών
- για τις συνδυασμένες μεταφορές
- για γενικό φορτίο και μεταφορά φορταμαξών
- για τη μεταφορά αυτοκινήτων
- στάθμευση και διακίνηση φορταμαξών με επικίνδυνα εμπορεύματα
- στάθμευση προσωρινά αχρησιμοποίητων βαγονιών και οχημάτων έλξης
- συντήρηση οχημάτων
- τη συντήρηση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων
- αφίξεις και αναχωρήσεις τρένων
- εργασίες μετατόπισης μεταξύ των συνιστωσών της εγκατάστασης
- οδική πρόσβαση για φορτηγά και αυτοκίνητα

Ανάλυση σκοπού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας

Εισαγωγή

Η ανάπτυξη και λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας, αποτελεί έναν από τους βασικότερους μακροπρόθεσμους στόχους για τον Ο.Λ.ΗΓ. Το Εμπορευματικό Κέντρο αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά τις προοπτικές και το προφίλ του λιμένα και θα αποτελέσει έναν από τους βασικούς πυλώνες για την ανάδειξή του σε Δυτική Πύλη των Βαλκανίων για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι τάσεις που κυριαρχούν όσον αφορά τα Εμπορευματικά Κέντρα είναι η έντονη ανταγωνιστικότητα, η έμφαση στο διαμετακομιστικό εμπόριο, η υψηλή συγκέντρωση μεριδίου αγοράς σε λίγα λιμάνια, η επικράτηση του door-to-door έναντι του port-to-port και η διασύνδεση χερσαίων και θαλάσσιων δικτύων. Τα λιμάνια πλέον αποτελούν συστήματα Logistics. Η υλοποίηση

ενός σύνθετου και πολύπλοκου έργου, όπως αυτό του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας, θα πρέπει να αντιμετωπισθεί με προσεκτικό και συστηματικό τρόπο, ώστε να διασφαλισθεί η επιτυχία της σημαντικής αυτής επένδυσης και να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος κατά την υλοποίησή του.

Ο Ο.Λ.ΗΓ. σε συνεργασία με την Λιμενική Αρχή της Βενετίας υπέβαλε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (TEN-T Agency) την πρόταση ADRIAMOS, με αντικείμενο την χρηματοδότηση όλων των μελετών κατασκευής του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας (το οποίο αποτελεί ένα Επιχειρηματικό Πάρκο Επιχειρήσεων Εφοδιαστικής Αλυσίδας), στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος των Θαλασίων Διαδρόμων. Κατά συνέπεια, εντάχθηκαν οι οριστικές μελέτες ανάπτυξης του διχωρικού Ε.Κ. (όπως προβλέπονται από τον Ν.3333/2005 και Ν. 3710/2008) καθώς και οι μελέτες κατασκευής των κτιρίων και έργων υποδομής ως έργο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΔΜ) συγχρηματοδότησης 50% από τα ΔΔΜ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή) και 50% από εθνικούς πόρους.

Οι μελέτες που οφείλουν να πραγματοποιηθούν με σκοπό την εξέταση βιωσιμότητας της χρηματοδότησης από την Ε.Ε αλλά και με την καταβολή των ίδιων πόρων από πλευράς του Ο.Λ.ΗΓ Α.Ε είναι:

1. **Τοπογραφική Ανάλυση/μελέτη χωροθέτησης και χωροταξική μελέτη του Εμπορευματικού Κέντρου.** (Location Analysis and Physical Planning of the bipolar Freight Village)
2. **Μελέτη βιωσιμότητας Ε.Κ. και Υπολογισμός της Στροφής των Μεταφορών.** (Feasibility study and Modal Shift calculation)
3. **Ρυθμιστικό Σχέδιο – Πρώτη & Δεύτερη Φάση** (Master Plan -Phase I & Phase II)
4. **Μελέτη αντίκτυπου στην κυκλοφορία** (Traffic impact study)
5. **Πολεοδομική Μελέτη** (Urban Planning Study)
6. **Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (ΣΠΕ) – Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΕΠΕ)** (Strategic Environmental Impact Analysis (SEA) – Environmental Impact Assessment (EIA))
7. **Επιχειρηματικό Σχέδιο – Επενδυτικό Σχέδιο, Πηγή Χρηματοδότησης, Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης** (Business Plan -Investment Plan, Source of Funding, Time Schedule of Implementation)
8. **Λεπτομερής Μελέτη του Εμπορευματικού Κέντρου** (Detailed Design of Freight Village)

Για την υλοποίηση των παραπάνω εγκεκριμένων μελετών, ο Ο.Λ.ΗΓ. προχώρησε στην προκήρυξη τριών (3) ανοικτών διεθνών διαγωνισμών το 2014. Με την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών, οι μελέτες ανετέθησαν, εκπονήθηκαν, ολοκληρώθηκαν και παρελήφθησαν από τον ΟΛΗΓ. ο οποίος βρίσκεται πλέον σε θέση να εξάγει τα απαραίτητα συμπεράσματα σε ότι αφορά στην

περαιτέρω ωρίμανση και τελικά την αδειοδότηση και κατασκευή του διχωρικού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας (ΕΚΘ).

Στο διάστημα που μεσολάβησε, και διαρκούς της περιόδου εκπόνησης των παραπάνω μελετών, καταργήθηκε ο Ν.3333/2005 για την ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων και οι υπόψη υποδομές αδειοδοτούνται και υλοποιούνται πλέον με το Ν.3982/2011 και αντιμετωπίζονται ως Επιχειρηματικά Πάρκα Ειδικού Τύπου.

Από την έρευνα και αξιολόγηση όλων των εναλλακτικών επιλογών που εξετάστηκαν κατά την εκπόνηση των ως άνω μελετών, αναδείχτηκε ως μοναδική λύση η ανάπτυξη του διχωρικού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας

- στη θέση Γκρίκα της Δημοτικής Ενότητας Παραμυθιάς, του Δήμου Σουλίου Θεσπρωτίας, σε επαφή και πέριξ με το Βιοτεχνικό Πάρκο Θεσπρωτίας, σε συνολική έκταση 550στρ., σε απόσταση 20 χλμ από την Ηγουμενίτσα, με άμεση πρόσβαση από την Εγνατία Οδό και δυνατότητα τεχνικής σύνδεσης με την προβλεπόμενη σιδηροδρομική γραμμή του ΟΣΕ,
- σε ζώνη προσωρινής εναπόθεσης ασυνόδευτων φορτίων εντός του λιμένος Ηγουμενίτσας.

Η υλοποίηση του ΕΚ προβλέπεται να γίνει από Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (Επιχειρηματικό Πάρκο Θεσπρωτίας ΑΕ), με βασικό μέτοχο την ΟΛΗΓ ΑΕ, όπως προβλέπεται στις διατάξεις του Ν.3982/2011 σε συνδυασμό με το Ν.4302/2014, η οποία εταιρεία θα έχει κατά το νόμο την ευθύνη τόσο της ανάπτυξης όσο και της διαχείρισης του Πάρκου. Πρόκειται για έναν πολεοδομημένο Οργανωμένο Υποδοχέα Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων, στον οποίον επιτρέπεται η εγκατάσταση επιχειρήσεων εφοδιαστικής αλυσίδας σε ποσοστό 60% της ωφέλιμης έκτασης του καθώς και επιχειρήσεων μεταποίησης στην υπόλοιπη ωφέλιμη έκταση.

Τα βασικά οφέλη του Εμπορευματικού Κέντρου Ηγουμενίτσας επικεντρώνονται στα:

- Αναδιοργάνωση και εξορθολογισμός των εμπορευματικών μεταφορών
- Βελτιστοποίηση των υφιστάμενων υποδομών του λιμένα
- Μείωση της αστικής συμφόρησης, λόγω της ομαδοποίησης των δραστηριοτήτων
- Ενσωμάτωση και βελτιωμένη σύνδεση συστήματος εμπορευματικών μεταφορών
- Στροφή των μεταφορών με μείωση της οδικής κυκλοφορίας
- Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας
- Αύξηση της οδικής ασφάλειας του συστήματος μεταφορών λόγω της μείωσης της οδικής κυκλοφορίας
- Ενισχυμένες υπηρεσίες ασφαλείας στους χώρους του ΕΚ

Ανάπτυξη Ε.Κ.Θ

Πλάνο Ανάπτυξης

Το πλάνο ανάπτυξης του Διχωρικού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας (ΔΕΚΘ) περιλαμβάνει την υλοποίηση ενός Επιχειρηματικού Πάρκου στη θέση "Γκρίκα" του καλλικρατικού δήμου Σουλίου συνολικής έκτασης 498,11 στρεμμάτων σύμφωνα με τους όρους και τις διατάξεις του ν.3982/2011. Στο υπό ίδρυση Ε.Π., στη θέση "Γκρίκα", θα ενσωματωθεί και το υφιστάμενο ΒΙΟΠΑΘΕ το οποίο αδειοδοτήθηκε, πολεοδομήθηκε και κατασκευάστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.2545/1997 συνολικής έκτασης 237,21 στρεμμάτων. Επομένως το νέο Ε.Π. αποτελεί επέκταση του ήδη υφιστάμενου.

Παράλληλα το νέο Επιχειρηματικό Πάρκο θα διασυνδεθεί με τη Ζώνη Ασυνόδευτων Φορτίων που θα αναπτυχθεί εντός του λιμένας της Ηγουμενίτσας στη ζώνη πρόσδεσης των πλοίων Ro-Ro σύμφωνα με το Master Plan του λιμένα (ΥΑ Αριθμ. 8216/126/14 – ΦΕΚ 281/ΤΑΑΠΘ/1-9-2014) : *Επικαιροποίηση Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα Ηγουμενίτσας*) συνολικής έκτασης 25,5 στρεμμάτων και δυναμικότητας 135 θέσεων.

Έργα Υποδομής

Στα έργα υποδομής σύμφωνα με το ν. 3982/2011 και των κανονιστικών πράξεων αυτού, πρέπει κατ' ελάχιστον να περιλαμβάνονται τα έργα εσωτερικής οδοποιίας, τα δίκτυα αποχέτευσης ομβρίων, ακαθάρτων και μονάδα καθαρισμού αποβλήτων, το δίκτυο ύδρευσης, τα δίκτυα διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, τηλεπικοινωνιών και ευρυζωνικών δικτύων.

Τα έργα υποδομής που θα υλοποιηθούν στη θέση "Γκρίκα" σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ν.3982/2011 είναι τα εξής :

1. Δίκτυο Εσωτερικής Οδοποιίας
2. Δίκτυο ύδρευσης
3. Δίκτυο Αποχέτευσης ομβρίων
4. Δίκτυο Αποχέτευσης ακαθάρτων
5. Μονάδα Καθαρισμού Αποβλήτων
6. Κτίριο Διοίκησης (500τμ)
7. Δικτύου Διανομής Ενέργειας / Οδοφωτισμός
8. Τηλεπικοινωνιακό Δίκτυο
9. Ανάπτυξη επιλεγμένων χώρων πρασίνου - έργα πυρόσβεσης
10. Εξοπλισμός Επιχειρηματικού Πάρκου

11. Κοινωφελή Κτίρια

Τα ανωτέρω έργα υποδομής υπερκαλύπτουν τις απαιτήσεις του ν.3982/2011 και των κανονιστικών αυτού πράξεων σχετικά με την επάρκεια των απαραίτητων τεχνικών υποδομών του Ε.Π.. Σύμφωνα με τις τεχνικές μελέτες στα ανωτέρω έργα περιλαμβάνονται και οι απαραίτητες τεχνικές παρεμβάσεις και συμπληρώσεις στα υφιστάμενα έργα υποδομής του ΒΙΟΠΑΘΕ ώστε να ενοποιηθούν τα νέα και υφιστάμενα δίκτυα και υποδομές και να αποτελέσουν ενιαία τεχνικά σύνολα ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες του νέου Επιχειρηματικού Πάρκου.

Η θέση των ασυνόδευτων, λόγω χρήσης, δεν απαιτεί ιδιαίτερες υποδομές. Οι υποδομές αποχέτευσης, ύδρευσης, ενέργειας και τηλεπικοινωνιών καλύπτονται από τις υποδομές του λιμένα της Ηγουμενίτσας. Η εξυπηρέτηση των ασυνόδευτων φορτίων (ρυμουλκούμενα οχήματα ή οχήματα ψυγεία) απαιτεί την ανάπτυξη ορισμένων υποδομών όπως η διαμόρφωση του χώρου (περίφραξη, παροχές ηλεκτρικής ενέργειας στις θέσεις των ψυγείων) και η προμήθεια τρακτόρων για τη διαχείριση των ρυμουλκούμενων οχημάτων). Επομένως στο πλαίσιο της ανάπτυξης του ΕΠ στη θέση των ασυνόδευτων προβλέπονται :

1. Διαμόρφωσή του χώρου και
2. Προμήθεια τρακτόρων (εξοπλισμός για τη διαχείριση των ρυμουλκούμενων οχημάτων)

Ιδιοκτησιακό Καθεστώς ΕΠ

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας προκύπτει από την υφιστάμενη κατάσταση του ΒΙΟΠΑΘΕ (ιδιοκτησιακό καθεστώς οικοδομικών τετραγώνων και κοινόχρηστων υποδομών), από το ιδιοκτησιακό καθεστώς της γης που εντάσσεται στο νέο Επιχειρηματικό Πάρκο και από το ιδιοκτησιακό καθεστώς της ζώνης ασυνόδευτων στη λιμενική ζώνη.

Ειδικότερα :

- ΒΙΟΠΑΘΕ : Εντός των ορίων του ΒΙΟΠΑΘΕ η γη ανήκει σε ιδιώτες (ιδιοκτήτες οικοπέδων, περίπου 137 στρέμματα) και στην ΒΙΟΠΑΘΕ ΑΕ, φορέα υλοποίησης του ΒΙΟΠΑΘΕ (ένα μέρος των οικοπέδων και οι κοινόχρηστες υποδομές).
- ΝΕΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ : Η γη που εντάσσεται στη νέα πολεοδόμηση προέρχεται από ιδιώτες και από το δημόσιο. Η γη του δημοσίου θα εκχωρηθεί για χρήσης στην ΟΛΗΓ ΑΕ ενώ η γη ιδιωτών (ένα μικρό τμήμα 18 στρεμμάτων) θα περιέλθει στην κυριότητα της ΕΑΝΕΠ με απαλλοτρίωση σύμφωνα με της προβλέψεις του άρθρου 46, παρ. 2 του ν.3982/2011.
- ΧΩΡΟΣ ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΩΝ : ο χώρος εντός της λιμενικής ζώνης του λιμένα της Ηγουμενίτσας που προορίζεται για την προσωρινή στάθμευση των ασυνόδευτων φορτίων ανήκει, όπως και το σύνολο της λιμενικής ζώνης, στην ΟΛΗΓ. ΑΕ

Μετά την υλοποίηση του Επιχειρηματικού Πάρκου και την εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης στη θέση "Γκρίκα" στην κυριότητα της ΕΑΝΕΠ (φορέας ανάπτυξης του Ε.Π.) θα περιέλθουν η έκταση που

τυχόν απαλλοτριωθεί, οι κοινόχρηστοι χώροι και τα κοινωφελή κτίρια συμπεριλαμβανομένων και αυτών που ανήκουν στο ΒΙΟΠΑΘΕ (άρθρο 48 του ν.3982/2011 σχετικά με την κυριότητα χώρων και υποδομών). Στη λιμενική ζώνη ο χώρος των ασυνόδευτων παραμένει στην κυριότητα της ΟΛΗΓ ΑΕ.

Διαχείριση Επιχειρηματικού Πάρκου

Σύμφωνα με τον ν. 3982/2011, την ανάπτυξη και διαχείριση του ΕΠ αναλαμβάνει η ΕΑΝΕΠ, οποία μετά την ολοκλήρωση των έργων υποδομής μετασηματίζεται (υπό προϋποθέσεις) σε ΕΔΕΠ (Εταιρεία Ανάπτυξης Επιχειρηματικού Πάρκου). Οι αρμοδιότητες και υποχρεώσεις τόσο της ΕΑΝΕΠ – ΕΔΕΠ όσο και των ιδιοκτητών γης του ΕΠ, αποτυπώνονται στον κανονισμό λειτουργίας του ΕΠ (άρθρο 59, ν.3982/2011)

Οι βασικές αρμοδιότητες της ΕΑΝΕΠ – ΕΔΕΠ θα είναι οι εξής:

- ✓ Η διαχείριση των κοινοχρήστων χώρων (καθαριότητα, ηλεκτροφωτισμός κλπ)
- ✓ Η είσπραξη του τέλους επιχειρήσεων ανάλογα με τη χρήση τεκμαρτή η πραγματική των υποδομών.
- ✓ Η διαχείριση των αδόμητων οικοπέδων ιδιοκτησίας τρίτων
- ✓ Η είσπραξη του εφάπαξ αποθεματικού από την πώληση οικοπέδων
- ✓ Η διαχείριση και αξιοποίηση των διαθέσιμων χώρων του κτιρίου διοίκησης (ενοικίαση χώρων) καθώς και των κοινωφελών κτιρίων του Επιχειρηματικού Πάρκου
- ✓ Τη διαχείριση του εξοπλισμού του Επιχειρηματικού Πάρκου στη θέση Γκρίκα
- ✓ Η ανάπτυξη εξωτερικών συνεργασιών για ειδικά θέματα του ΕΠ
- ✓ Η παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών στις εταιρείες του ΕΠ
- ✓ Η ΕΑΝΕΠ – ΕΔΕΠ αναλαμβάνει για λογαριασμό της ΟΛΗΓ ΑΕ τη διαχείριση της δημόσιας έκτασης που της παραχωρήθηκε κατά χρήση. Η συγκεκριμένη έκταση λόγω του δημόσιου χαρακτήρα της και του είδους της παραχώρησης, δεν θα πωληθεί αλλά θα αξιοποιηθεί με μακροχρόνιες μισθώσεις. Η διαδικασία της αξιοποίησης (εξεύρεση ενδιαφερομένων, παρακολούθηση των συμβάσεων, είσπραξη, για λογαριασμό της ΟΛΗΓ ΑΕ των μισθωμάτων κλπ) μπορεί να αναλάβει η ΕΑΝΕΠ.
- ✓ Η αξιοποίηση του μηχανολογικού εξοπλισμού (clark διαχείρισης εμπορευματοκιβώτιων και τράκτορες κυριότητας ΕΑΝΕΠ - ΕΔΕΠ) θα γίνει με παραχώρηση σε τρίτους και είσπραξη από την ΕΑΝΕΠ – ΕΔΕΠ συμφωνημένου αντιτίμου.
- ✓ Η ΕΑΝΕΠ – ΕΔΕΠ μπορεί να προβεί σε πώληση γης μόνο στο τμήμα που θα περιέλθει στην κυριότητα της με απαλλοτρίωση.

Για την κατάστρωση του Επιχειρηματικού Πλάνου του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι θεσμικές αρμοδιότητες της ΕΑΝΕΠ – ΕΔΕΠ, το ιδιοκτησιακό καθεστώς καθώς και οι προθέσεις και επιθυμίες του βασικού μετόχου της ΕΑΝΕΠ – ΕΔΕΠ (ΟΛΗΓ ΑΕ και ΤΑΙΠΕΔ).

Προϋπολογισμός Έργου

Ο προϋπολογισμός του έργου συντίθεται από:

1. το κόστος κατασκευής των έργων υποδομής, όπως αυτό προκύπτει από τις τεχνικές μελέτες που έχουν εκπονηθεί,
2. το κόστος απόκτησης μηχανολογικού εξοπλισμού του ΕΠ για τη διαχείριση μεγάλων φορτίων (τράκτορες και clark),
3. το κόστος των υπηρεσιών διοίκησης και διαχείρισης του έργου
4. το κόστος απόκτησης της γης.
5. οι δαπάνες ίδρυσης και οργάνωσης του φορέα

Σε μελλοντική ανάλυση θα πρέπει να εξεταστούν δύο περιπτώσεις ανάπτυξης (επένδυσης) του Ε.Π. Η πρώτη περίπτωση θα περιλαμβάνει και τα κοινωφελή κτίρια (κτίριο εισόδου, μηχανοστάσιο & υποσταθμός ΕΚΘ, Κτίριο τελωνείου, Γραφείο Ασφαλείας, Κτίριο Συντηρητών εγκαταστάσεων, Κτίριο συνεργείων & σταθμός οχημάτων, Εγκατάσταση πρατηρίου Καυσίμων, Κτίριο Βοηθητικών Λειτουργιών, Υπόστεγο πυροσβεστικού σταθμού) ενώ η δεύτερη περίπτωση δεν θα περιλαμβάνει τα κοινωφελή κτίρια. Και στις δύο περιπτώσεις το κτίριο διοίκησης θα συμπεριλαμβάνεται στα έργα υποδομής ως ξεχωριστή κατηγορία εργασιών και αφορά το ημιτελές κτίριο διοίκησης του ΒΙΟΠΑΘΕ στο οποίο θα γίνουν εργασίες βελτίωσης και αποπεράτωσης ώστε να καταστεί λειτουργικό.

Χρηματοδότηση του Έργου

Σε κάθε περίπτωση, ένα έργο Ε.Π. , όπου ο κύριος της έκτασης δεν είναι ένας, προκειμένου να υλοποιηθεί μπορεί να χρηματοδοτηθεί ουσιαστικά από δύο (2) πηγές ως κάτωθι:

1. Εισφορά σε χρήμα λόγω πολεοδομησης (άρθρο 52, παρ. 6 του ν. 3982/2011)
2. Δημόσια Επιχορήγηση/ ΕΣΠΑ 2014 – 2020

Για το εξεταζόμενο Επιχειρηματικό Πάρκο η χρηματοδότηση από εισφορά σε χρήμα δεν ισχύει δεδομένου ότι :

- ✓ η γη που θα πολεοδομηθεί ανήκει σε έναν ιδιοκτήτη (την Ο.ΛΗ.Γ. ΑΕ).
- ✓ Το υφιστάμενο ΒΙΟΠΑΘΕ έχει ήδη πολεοδομηθεί
- ✓ Το υφιστάμενο ΒΙΟΠΑΘΕ ως νομική οντότητα παραμένει ως έχει και η σχέση του με την Εταιρεία Ανάπτυξης του Επιχειρηματικού Πάρκου είναι καθαρά επιχειρηματική εκχωρώντας στο νέο φορέα τη διαχείριση του.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η Ο.ΛΗ.Γ. ΑΕ έχει προχωρήσει στην ένταξη του Ε.Π. στο πρόγραμμα ADRI-UP και τη χρηματοδότηση του έργου από το ταμείο CEF – Transport με φυσικό αντικείμενο την ανάπτυξη των έργων υποδομής και την ανέγερση κοινωφελών κτιρίων η χρηματοδότηση του εξεταζόμενου έργου μπορεί να χρηματοδοτηθεί από τις εξής πηγές :

1. Πρόγραμμα ADRI-UP
2. ΕΣΠΑ 2014 -2020 σύμφωνα με τα προγραμματικά κείμενα και τις ανακοινώσεις της διοίκησης και ειδικότερα του Υπ. Ανάπτυξης που είναι ο καθ' ύλη αρμόδιος φορέας.
3. Από ίδια κεφάλαια του επισπεύδοντος φορέα - ΟΛΗΓ ΑΕ

Ειδικότερα, η χρηματοδότηση των Επιχειρηματικών Πάρκων γίνεται μέσω του ΕΠΑνεΚ 2014-2020 το οποίο εξειδικεύει τη στρατηγική για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρεφούς επιχειρηματικότητας της ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής για τη νέα περίοδο 2014-2020 και αφορά στο χρηματοδοτικό πρόγραμμα για την κοινοτική συγχρηματοδότηση των Ε.Π. στο σύνολο της Ελληνικής Επικράτειας. Στο πλαίσιο του Ε.Π. Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα προωθείται η ανάπτυξη των Ε.Π. και γενικά των υποδοχέων βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων μέσω του Άξονα Προτεραιότητα (ΑΠ) 01 και 1Σ στο πλαίσιο του Θεματικού Στόχου 03, του Ειδικού Στόχου 1.4 και της Επενδυτικής Προτεραιότητας 3c του ΕΣΠΑ 2014 -2020. Συγκριμένα στο πλαίσιο της Επενδυτικής Προτεραιότητας 3c προβλέπεται :
«.....5. *Αναβάθμιση υποδομών για την εγκατάσταση και λειτουργία σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων: Αναβάθμιση υποδομών για την εγκατάσταση και τη λειτουργία σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (π.χ. επιχειρηματικά πάρκα, βιομηχανικές περιοχές, μέσω και δημιουργίας συνεργατικών σχηματισμών καινοτομίας, ανεξαρτήτως του μεγέθους του αρωγού, εκθεσιακοί και αποθηκευτικοί χώροι) και τη παροχής υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις που εγκαθίστανται σ' αυτές. Η ίδρυση, η οργάνωση, η λειτουργία και ο εκσυγχρονισμός Επιχειρηματικών Πάρκων συμβάλλει στην υποστήριξη της περιφερειακής ανάπτυξης και την προστασία του περιβάλλοντος, στη βελτίωση των υποδομών, ιδιαίτερα σε περιοχές που παρουσιάζουν προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης και περιβαλλοντικής υποβάθμισης, στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και της απασχόλησης και στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εγκατεστημένων επιχειρήσεων. Ενδεικτικά παραδείγματα υποδομών για την εγκατάσταση και λειτουργία σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων είναι τα *agrologistics centers, district parks και Hubs* (π.χ. στις εμπορευματικές πύλες εισόδου στα μεγάλα λιμάνια της χώρα, για τα προϊόντα του κλάδου της αγροδιατροφής / βιομηχανίας τροφίμων), οι υπερτοπικές *logistics εγκαταστάσεις και τα πρακτορεία.»**

Εξέλιξη Ανάπτυξης του Ε.Κ.Θ.

Η εξέλιξη της ανάπτυξης του Δ.Ε.Κ. Θεσπρωτίας, επηρεάζει καθοριστικά τη βιωσιμότητα των οικονομικών αποτελεσμάτων που σχετίζονται με τη σκοπιμότητα-βιωσιμότητα του.

Οι δυνάμεις, τα δεδομένα και οι παράμετροι που επηρεάζουν την ταχύτητα και το μοντέλο ανάπτυξης του Δ.Ε.Κ. Θεσπρωτίας, έχουν ως ακολούθως:

- ⇒ Η ανάπτυξη του λιμένα της Ηγουμενίτσας ως βασική υποδομή του ανοικτού διχωρικού ΕΚ που σχεδιάζεται ενισχύει και εδραιώνει το λιμένα ως σημαντική Δυτική Πύλη εισόδου και δημιουργεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις και τη δυναμική για την ανάπτυξη ενός βιώσιμου Δ.Ε.Κ.
- ⇒ Το ελκυστικό επιχειρηματικό περιβάλλον που δημιουργείται για την εγκατάσταση εντός του Δ.Ε.Κ. Θεσπρωτίας (ευνοϊκοί όροι δόμησης μετά την ολοκλήρωση της πολεοδομίας του Εμπορευματικού Κέντρου, μείωση των απαιτούμενων αδειοδοτήσεων και των γραφειοκρατικών διαδικασιών).
- ⇒ Οι ευνοϊκές οικονομικές προϋποθέσεις και κίνητρα που υφίστανται για την εγκατάσταση/μετεγκατάσταση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εντός Δ.Ε.Κ.
- ⇒ Το ιδανικό μίγμα χρήσεων που επιτυγχάνεται διά της διεύρυνσης των δραστηριοτήτων του ΒΙΟΠΑΘΕ.
- ⇒ Η άρση των δυσκολιών στη διοικητική και περιβαλλοντική αδειοδότηση τόσο των υφιστάμενων επιχειρήσεων όσο και των νέων επιχειρήσεων
- ⇒ Ο περιορισμός που τίθεται από το αρθ.75 του Ν.3982/2011 (όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει) και σχετίζεται με την υποχρεωτική μετεγκατάσταση των νομίμως υφιστάμενων μεταποιητικών δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στο άρθρο 7 παρ. 1 του ν.3325/2005 εκτός αστικού ιστού και έως 08 Αυγούστου 2019
- ⇒ Η συμβολή του έργου στην παραγωγική αναδιάρθρωση της Περιφερειακής Ενότητας Θεσπρωτίας και της Ηπείρου γενικότερα γεγονός που θα συμβάλει στην άρση των ανισοτήτων και δυσμενών συνθηκών (έλλειψη επαρκών υποδομών, περιορισμένη εκβιομηχάνιση) και στην ενίσχυση της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης σε νέους τομείς και υπηρεσίες.

Για τον προσδιορισμό των μεγεθών ανάπτυξης κτιριακών υποδομών εντός του ΔΕΚ:

Η ολοκλήρωση της ανάπτυξης του ΔΕΚ. (εξάντληση του σ.δ. και σ.κ.) εκτιμάται ότι θα πραγματοποιηθεί σε βάθος 17ετίας από την έναρξη λειτουργίας του. Για τον υπολογισμό των οικονομικών μεγεθών που προκύπτουν από την ανάπτυξη λαμβάνονται τα οριζόμενα στον πολεοδομικό κανονισμό βάσει της τελικής Πολεοδομικής Μελέτης όπου :

- ✓ στην μεταποιητική ζώνη (υφιστάμενο ΒΙΟΠΑΘΕ) θα αναπτυχθούν υποδομές που αντιστοιχούν σε σ.δ. = 0,8 και σ.κ. = 60%. Συντελεστές που ισχύουν για το υφιστάμενο ΒΙΟΠΑΘΕ.

- ✓ στην ζώνη logistics θα αναπτυχθούν υποδομές με $\sigma_k = 70\%$ και σταδιακά θα εξαντληθεί ο προβλεπόμενος από το νόμο σ.δ. = 1,2

Έσοδα

Τα έσοδα της ΕΑΝΕΠ προσδιορίζονται με βάση τις ανάγκες υλοποίησης και λειτουργίας του Επιχειρηματικού Πάρκου, την ειδική φύση της εταιρείας (ειδικού σκοπού), τους περιορισμούς και υποχρεώσεις που θέτει η κείμενη νομοθεσία σχετικά με την ανάπτυξη των Επιχειρηματικών Πάρκων και το Επιχειρηματικό Πλάνο της ΕΑΝΕΠ στο οποίο αποτυπώνονται οι αποφάσεις και προθέσεις του επισπεύδοντα φορέα της επένδυσης (ΟΛΗΓ ΑΕ). Συνοπτικά οι πηγές προέλευσης των εσόδων παρουσιάζονται κατωτέρω.

- ✓ Έσοδα από τη διαχείριση της Λιμενικής Ζώνης (ασυνόδευτα φορτία)
 - Έσοδα από Φορτοεκφόρτωση, Στάθμευση, Έσοδα από ηλεκτροδότηση
- ✓ Έσοδα από ενοικιάσεις οικοπέδων «ιδιοκτησίας» ΟΛΗΓ ΑΕ
 - Βασικό έσοδο του Δ.Ε.Κ. Θεσπρωτίας θα είναι τα έσοδα που προκύπτουν από την ενοικίαση οικοπέδων που έχουν εκχωρηθεί κατά χρήση από το Ελληνικό Δημόσιο στην ΟΛΗΓ ΑΕ. Η συνολική προς ενοικίαση έκταση για επιχειρήσεις εφοδιαστικής αλυσίδας, σύμφωνα με την πολεοδομική μελέτη, ανέρχεται σε 180.621,59m² (180,62 στρέμματα)
- ✓ Έσοδα από τη Συνεισφορά των Επιχειρήσεων λόγω της διαχείρισης των κοινόχρηστων υποδομών
- ✓ Έσοδα Διοίκησης και Διαχείρισης Αδόμητων Οικοπέδων (έσοδα)
- ✓ Εφ' άπαξ αποθεματικό κεφάλαιο
 - Κατά το νόμο καταβάλλεται εφάπαξ με την υπογραφή του συμβολαίου μεταβίβασης γης σε ποσοστό 1% της αξίας κτήσης του οικοπέδου για τις ανάγκες διοίκησης και διαχείρισης του Ε.Π. Για το Ε.Κ. Θεσπρωτίας τα συγκεκριμένα έσοδα προέρχονται μόνο από την πιθανή πώληση των ιδιοκτησιών στο υφιστάμενο ΒΙΟΠΑΘΕ σύμφωνα με το πλάνο ανάπτυξης του Επιχειρηματικού Πάρκου.
- ✓ Έσοδα από παροχή υπηρεσιών στις επιχειρήσεις
- ✓ Έσοδα από τη Διαχείριση των Κοινόχρηστων-Κοινοφελών Υποδομών του Κτιρίου Διοίκησης και τη διαχείριση των κοινοφελών κτιρίων.
 - Προβλέπονται έσοδα από την αξιοποίηση των κοινοχρήστων-κοινοφελών υποδομών του Κτιρίου Διοίκησης (μίσθωση τμήματος κτιρίου διοίκησης, αξιοποίηση κυλικείου, αίθουσας κτιρίου διοίκησης για διοργάνωση εκδηλώσεων, αξιοποίηση εκθεσιακών χώρων κ.λπ.) καθώς και την αξιοποίηση των κοινοφελών κτιρίων (δεν λαμβάνονται υπόψη στην εκτίμηση των εσόδων το κτίριο εισόδου, μηχανοστάσιο και υποσταθμός και υπόστεγο πυροσβεστικής) τα οποία θα εκχωρηθούν προς χρήση σε τρίτους με την είσπραξη μισθώματος από την ΕΑΝΕΠ.

- ✓ Έσοδα από τη χρήση του εξοπλισμού του Επιχειρηματικού Πάρκου
- ✓ Άλλα έσοδα

Έξοδα

Τα έξοδα διαχείρισης της ΕΑΝΕΠ προκύπτουν από το θεσμικό πλαίσιο του Ν.3982/2011 που καθορίζει τους όρους και διαδικασίες υλοποίησης των Επιχειρηματικών Πάρκων, καθώς και από τις ανάγκες διοίκησης και διαχείρισης του Επιχειρηματικού Πάρκου.

Στα λειτουργικά έξοδα συμπεριλαμβάνονται οι εξής δαπάνες :

- ✓ Αμοιβές προσωπικού
- ✓ Δημοτικά Τέλη (κτίριο διοίκησης και κοινωφελών κτιρίων)
- ✓ Ασφάλιση (κοινόχρηστων υποδομών)
- ✓ Συντήρηση (κοινόχρηστων υποδομών)
- ✓ Καθαριότητα (κτίριο διοίκησης)
- ✓ Marketing
- ✓ Δαπάνες Λειτουργίας Κτηρίου Διοίκησης
- ✓ Αμοιβές Εξωτερικών Συνεργατών

Κοινωνικές Επιπτώσεις

Οι κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις που προκαλούνται από αντίστοιχα έργα (Επιχειρηματικά Πάρκα) εντοπίζονται στο πεδίο της τοπικής κυρίως απασχόλησης τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής των έργων υποδομής όσο και κατά τη διάρκεια ανάπτυξης του Επιχειρηματικού Πάρκου με την εγκατάσταση των επιχειρήσεων (κατασκευή και λειτουργία).

Επίσης η ανάπτυξη αντίστοιχων έργων δημιουργεί πολλαπλασιαστικά οικονομικά αποτελέσματα στην τοπική και περιφερειακή οικονομία και κάτ. επέκταση στην εθνική οικονομία, μέσω της φορολογίας, των μισθών, της κατανάλωσης και αποταμίευσης που προκαλεί.

Σημειώνεται ότι για το συγκεκριμένο πεδίο (αποτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων από την ίδρυση και λειτουργία των Επιχειρηματικών Πάρκων) ελάχιστα έχει διερευνηθεί και ελάχιστα έχουν γραφτεί στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία.

Για τον προσδιορισμό των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων από την κατασκευή και υλοποίηση του Δ.Ε.Κ.Θ. αξιοποιούνται εργαλεία και μεθοδολογίες της Ε.Ε για την αξιολόγηση Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων καθώς και οι κατευθύνσεις για την ανάλυση Κόστους – Οφέλους βιομηχανικών ζωνών και τεχνολογικών πάρκων

Επιπτώσεις στην Απασχόληση

Μια σημαντική επίπτωση από την υλοποίηση και τη λειτουργία του Δ.Ε.Κ.Θ. είναι η δημιουργία και ενίσχυση της απασχόλησης κατά:

- τη διάρκεια κατασκευής των έργων υποδομής του Ε.Π.,
- τη λειτουργία της ΕΑΝΕΠ/ΕΔΕΠ,
- την ανάπτυξη του Ε.Π. (κατασκευή κτιριακών υποδομών και λειτουργίας των επιχειρήσεων).
- τη λειτουργία του Δ.Ε.Κ. Θεσπρωτίας Συγκεκριμένα :

Απασχόληση κατά την κατασκευή των έργων υποδομής του Δ.Ε.Κ.

Με βάση τον προϋπολογισμό του έργου και την κατηγορία δαπανών οι άμεσες ισοδύναμες ετήσιες θέσεις απασχόλησης που θα δημιουργηθούν εκτιμώνται σε 118 θέσεις, οι περισσότερες των οποίων θα προέλθουν από την τοπική αγορά εργασίας (ειδικευμένο και ανειδίκευτο προσωπικό).

Απασχόληση κατά τη λειτουργία της ΕΑΝΕΠ/ΕΔΕΠ:

Τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής όσο και κατά τη λειτουργία του Πάρκου, ο Φορέας υλοποίησης και λειτουργίας (ΕΑΝΕΠ και μετέπειτα ΕΔΕΠ) πρέπει να στελεχωθεί με το κατάλληλο προσωπικό για να ανταπεξέλθει στις καταστατικές του υποχρεώσεις και να εκπληρώσει τον ειδικό σκοπό για τον οποίο δημιουργήθηκε. Θα απαιτηθεί η πρόσληψη προσωπικού, σε αριθμό και ειδικότητες που καθορίζονται από το οργανόγραμμα του Φορέα.

Απασχόληση κατά τη λειτουργία του Ε.Π. για τις ανάγκες της ΕΔΕΠ:

Η λειτουργία του Δ.Ε.Κ. Θεσπρωτίας δημιουργεί άμεση απασχόληση μέσω της στελέχωσης της ΕΑΝΕΠ/ΕΔΕΠ με κατάλληλες ειδικότητες, για την εποπτεία της συντήρησης και διαχείρισης των κοινοχρήστων υποδομών και γενικότερα για τη διαχείριση των γενικών αναγκών του Πάρκου. Όπως ήδη έχει αναφερθεί για τη λειτουργία της ΕΑΝΕΠ/ΕΔΕΠ, απαιτείται στελέχωση με προσωπικό κατάλληλων ειδικοτήτων.

Είναι ωστόσο προφανές ούτι εκτός από τις ανάγκες γενικής εποπτείας της ΕΔΕΠ, οι πραγματικές ανάγκες διαχείρισης του Πάρκου θα εξυπηρετηθούν με εξωτερική υποστήριξη (outsourcing).

Πιο συγκεκριμένα η ΕΔΕΠ, θα προσφύγει σε εξωτερικές υπηρεσίες για τη λειτουργία και συντήρηση του βιολογικού καθαρισμού, του οδοφωτισμού, του πράσινου, του οδικού δικτύου, για υπηρεσίες φύλαξης, υπηρεσίες Εξωτερικών Συμβουλών, υπηρεσίες Marketing κλπ. Με βάση τις δαπάνες που θα καταβληθούν για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών εκτιμάται ούτι θα δημιουργηθούν 10 έως 12 έμμεσες ετήσιες μόνιμες θέσεις απασχόλησης.

Κατά τη λειτουργία του Δ.Ε.Κ.Θ. η απασχόληση που θα δημιουργηθεί θα προέρχεται από τη λειτουργία των επιχειρήσεων που θα εγκατασταθούν σε αυτό και τη λειτουργία της ζώνης των ασυνόδευτων. Σημαντικό ποσοστό των θέσεων απασχόλησης εκτιμάται ούτι θα αφορά υφιστάμενες θέσεις από επιχειρήσεις που ήδη δραστηριοποιούνται και θα χρειαστεί να μετεγκατασταθούν στο Επιχειρηματικό Πάρκο, υπό τις απαιτήσεις του αρθ.75 του Ν.3982/2011.

Σημαντικό επίσης ποσοστό αφορά νέες θέσεις απασχόλησης οποίες θα προκύψουν από τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, εντός του Διαχωρικού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας.

Επισημαίνεται ούτι η ανάπτυξη του Δ.Ε.Κ.Θ. θα έχει ως αποτέλεσμα και την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας που θα προκύψουν και από τις νέες επιχειρήσεις που θα δημιουργηθούν περιμετρικά του Πάρκου, και του λιμένα Ηγουμενίτσας όπως καταστήματα, εστιατόρια κλπ. Προσφέροντας κατά αυτό τον τρόπο επιπλέον διέξοδο για την ενίσχυση της απασχόλησης στην ευρύτερη περιοχή εγκατάστασης του Επιχειρηματικού Πάρκου (Π.Ε. Θεσπρωτίας).

Η δημιουργία του Δ.Ε.Κ. Θεσπρωτίας συμβάλλει έμμεσα και άμεσα με θετικές και ελάχιστα αρνητικές κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις στην επιχειρηματική δραστηριότητα, στην περιφερειακή και εθνική οικονομία και στους κατοίκους της περιοχής όπου θα αναπτυχθεί το Πάρκο.

Οι θετικές επιπτώσεις προέρχονται κυρίως από :

- το φόρο μεταβίβασης ακίνητων (αύξηση δημοσίων εσοδών).
- τους αμέσους και εμμέσους φόρους από την κατασκευή του Ε.Π. και την ανάπτυξη των υποδομών των εγκατεστημένων επιχειρήσεων (αύξηση δημοσίων εσοδών).
- τη μείωση του επιχειρηματικού κόστους, δεδομένου ούτι διευκολύνεται η περιβαλλοντική και διοικητική αδειοδότηση των επιχειρήσεων που θα αποφασίσουν να εγκατασταθούν στο Πάρκο
- την αύξηση της κατανάλωσης και την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, με δεδομένη την αύξηση ή διατήρηση της απασχόλησης στην περιοχή του έργου,
- την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στην Π.Ε. Θεσπρωτίας και γενικότερα στην Περιφέρεια Ηπείρου.
- την εξομάλυνση των αξιών γης και του κτιριακού αποθέματος, με αποτέλεσμα την αειφορική ανάπτυξη της περιοχής,
- τη δημιουργία Θετικών Οικονομικών Κλίμακας / Ανάπτυξη Clusters κλπ.
- τη δημιουργία ανεπτυγμένου δικτύου πελατών & προμηθευτών

- την κατασκευή αξιολόγων υποδομών ευρωπαϊκών δεδομένων, που θα βελτιώσουν και θα ενισχύσουν την παραγωγή των επιχειρήσεων και θα διευκολύνουν την μεταφορά και διαχείριση των εμπορευμάτων .
- τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εγκατεστημένων επιχειρήσεων
- την ανάπτυξη ή την ευχερή μετέγκατασταση βιομηχανικών/βιοτεχνικών εγκαταστάσεων υπό συνθήκες εγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδίου,
- την ανάπτυξη συγχρόνων υποδομών εφοδιαστικής αλυσίδας συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη του κλάδου των Logistics
- την παροχή μιας οργανωμένης υποδομής για την εγκατάσταση και ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σύγχρονης επιχειρηματικότητας
- την συμβολή τους αρμοδίους φορείς για την ολοκλήρωση του προγραμματισμού των χρήσεων γης και χωροθέτησης της βιομηχανίας και εφοδιαστικής.
- την συμβολή στην προστασία του περιβάλλοντος
- την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των πέριξ ή των πλησίον περιοχών

Αναμενόμενες Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις

Η δημιουργία του Δ.Ε.Κ. Θεσπρωτίας συμβάλλει έμμεσα και άμεσα με θετικές και ελάχιστα αρνητικές κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις στην επιχειρηματική δραστηριότητα, στην περιφερειακή και εθνική οικονομία και στους κατοίκους της περιοχής όπου θα αναπτυχθεί το Πάρκο.

Οι θετικές επιπτώσεις προέρχονται κυρίως από :

- το φόρο μεταβίβασης ακινήτων (αύξηση δημοσίων εσόδων). Η θετική αυτή επίπτωση εκτιμάται ότι θα προκύψει μακροπρόθεσμα και σε χρονικό ορίζοντα μεγαλύτερο αυτού της ανάλυσης του Ε.Π. και δεν λαμβάνεται υπόψη στην παρούσα ανάλυση
- τους άμεσους και έμμεσους φόρους από την κατασκευή του Ε.Π. και την ανάπτυξη των υποδομών των εγκατεστημένων επιχειρήσεων (αύξηση δημοσίων εσόδων).
- τη μείωση του επιχειρηματικού κόστους, δεδομένου ότι διευκολύνεται η περιβαλλοντική και διοικητική αδειοδότηση των επιχειρήσεων που θα αποφασίσουν να εγκατασταθούν στο Πάρκο, με αποτέλεσμα:
 - τη μείωση του γραφειοκρατικού κόστους με έμμεση συμβολή στις κρατικές δαπάνες
 - τη μείωση του επενδυτικού κόστους
- την αύξηση της κατανάλωσης και την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, με δεδομένη την αύξηση ή διατήρηση της απασχόλησης στην περιοχή του έργου,

- την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στην Π.Ε. Θεσπρωτίας και γενικότερα στην Περιφέρεια Ηπείρου.
- την εξομάλυνση των αξιών γης και του κτιριακού αποθέματος, με αποτέλεσμα την αειφορική ανάπτυξη της περιοχής,
- τη δημιουργία Θετικών Οικονομικών Κλίμακας / Ανάπτυξη Clusters κλπ
- τη σημαντική μείωση:
 - του κόστους λειτουργίας και εγκατάστασης των επιχειρήσεων
 - του χρόνου έκδοσης αδειών λειτουργίας,
- τη δημιουργία ανεπτυγμένου δικτύου πελατών & προμηθευτών
- την κατασκευή αξιόλογων υποδομών ευρωπαϊκών δεδομένων, που θα βελτιώσουν και θα ενισχύσουν την παραγωγή των επιχειρήσεων και θα διευκολύνουν την μεταφορά και διαχείριση των εμπορευμάτων .
- τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εγκατεστημένων επιχειρήσεων
- την πληρέστερη αξιοποίηση και απορρόφηση κοινοτικών και εθνικών πόρων, καθώς κοινή κατεύθυνση όλων των ευρωπαϊκών και εθνικών χωροταξικών σχεδιασμών, είναι η συγκέντρωση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε Οργανωμένους Υποδοχείς στην ορθολογική χωροθέτηση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων τόσο για την πώλη της Ηγουμενίτσας, όσο και για την ευρύτερη περιοχή του Νομού Θεσπρωτίας και με περιβαλλοντικά κριτήρια,
- την ανάπτυξη ή την ευχερή μετεγκατάσταση βιομηχανικών/βιοτεχνικών εγκαταστάσεων υπό συνθήκες εγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδίου,
- την ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών εφοδιαστικής αλυσίδας συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη του κλάδου των Logistics
- την αναδιάρθρωση της διάσπαρτης χωροθέτησης βιομηχανικών/βιοτεχνικών χρήσεων,
- την άμβλυνση των συγκρούσεων γης στην ευρύτερη περιοχή εγκατάστασης του Δ.Ε.Κ.Θ.
- την παροχή μιας οργανωμένης υποδομής για την εγκατάσταση και ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σύγχρονης επιχειρηματικότητας
- την συμβολή τους αρμόδιους φορείς για την ολοκλήρωση του προγραμματισμού των χρήσεων γης και χωροθέτησης της βιομηχανίας και εφοδιαστικής.
- την συμβολή στην προστασία του περιβάλλοντος
- την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των πέριξ ή των πλησίων περιοχών
- την ενίσχυση της απασχόλησης,
- τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εγκατεστημένων επιχειρήσεων
- την προώθηση της πράσινης ανάπτυξης

- την τροποποίηση των δομών του παραγωγικού ιστού της περιοχής, με θετικά αποτελέσματα στην βιώσιμη ανάπτυξη και απασχόληση

Αρνητικές επιπτώσεις εντοπίζονται κυρίως από :

- ✓ τη μείωση της αγροτικής παραγωγής η οποία μεταφράζεται σε μείωση του τοπικού αγροτικού εισοδήματος, επειδή ένα μέρος της έκτασης που θα εγκατασταθεί στο πάρκο θα πάψει να χρησιμοποιείται ως καλλιεργούμενη έκταση. Ωστόσο αυτή η απώλεια του αγροτικού εισοδήματος ισοσκελίζεται αμέσως από την αύξηση των αξιών γης που θα προκύψουν στην περιοχή και την ευρύτερη ανάπτυξη της τοπικής οικονομικής λειτουργίας.

Προσδιορισμός Ωφελειών – Κόστους

Ωφέλειες : Στις ωφέλειες συμπεριλαμβάνονται οι άμεσες και έμμεσες ωφέλειες που προκαλούνται από την υλοποίηση και λειτουργία του έργου.

Οι έμμεσες ωφέλειες οι οποίες είναι δυνατόν να μετρηθούν (εκτιμηθούν) και οι οποίες προκύπτουν ως έμμεσο αποτέλεσμα της ίδρυσης και λειτουργίας του Δ.Ε.Κ.Θ. και ειδικότερα:

- ⇒ Από την δημιουργία δημοσίων εσόδων μέσω της φορολογίας εισοδήματος, που προκύπτουν από την κατασκευαστική δραστηριότητα τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής των κοινόχρηστων υποδομών του πάρκου, όσο και κατά τη διάρκεια κατασκευής των εγκαταστάσεων των επιχειρήσεων κατά τη διάρκεια ανάπτυξης του Πάρκου.
- ⇒ Από τη μείωση της γραφειοκρατικής διαδικασίας. Σύμφωνα με το νόμο 3982/2011 για τις επιχειρήσεις που εγκαθίστανται στο Επιχειρηματικό Πάρκο (στις περισσότερες των περιπτώσεων) δεν απαιτείται άδεια λειτουργίας, διαδικασία ΠΠΕΑ, διαδικασία γνωμοδοτήσεων για Περιβαλλοντική Αδειοδότησης κλπ

Γενικά Συμπεράσματα

Συμπερασματικά μετά από ανάλυση της ευρύτερης αγοράς logistic και συγκεκριμένα του Logistics Hub της Ελλάδος καταλήγουμε στο εξής. Το ελληνικό δίκτυο μεταφορών θα χρειαστεί μία εκτεταμένη προσπάθεια για να διασυνδεθούν οι χερσαίες με τις θαλάσσιες μεταφορές τόσο σε επίπεδο υποδομών όσο και σε λειτουργικό επίπεδο με στόχο την επίτευξη της βέλτιστης δια – λειτουργικότητας. Αυτό συμβαίνει καθώς από πλευράς λιμένων σε επίπεδο περιφερειακών λιμένων θα πρέπει να διανύσουμε ακόμα πολύ δρόμο σε επίπεδο χωρητικότητας και διαθεσιμότητας, ποιότητας υποδομών , ποιότητας και αξιοπιστίας των υπηρεσιών και δια τροπικής διασύνδεσης με τα λοιπά μέσα μεταφοράς.

Θα πρέπει να υπάρξει καλύτερη συνεργασία μεταξύ των λιμένων με σκοπό την κοινή εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών. Χαρακτηριστική η εφαρμογή του «single window». Ένα άλλο θέμα είναι ο συγχρονισμός όλων των λειτουργιών σε ένα δίκτυο 24/7 με σκοπό την μείωση των σταλιών χρόνου και των επιπλέον χρεώσεων των μεταφορέων από τα λιμενικά τέλη για καθυστερήσεις. Καλύτερη διασύνδεση του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο με τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές να καλύπτουν τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδος. Και στους περιφερειακούς λιμένες όπως και στους σιδηρόδρομους θα πρέπει να ενισχυθεί κατά πολύ η ιδιωτική πρωτοβουλία για επενδύσεις. Φυσικά αυτό υπό την προϋπόθεση να μην παρατηρηθούν ραγδαίες αυξήσεις στο κόστος χρήσης του δικτύου (όπως υψηλά διόδια), δίνοντας στον χρήστη το κίνητρο (χρηματοδοτικό) για την χρήση.

Επίσης η απουσία μίας ολιστικής προσέγγισης για τον σχεδιασμό και την συνολική λειτουργική οργάνωση των υπηρεσιών της εφοδιαστικής αλυσίδας μέχρι σήμερα έχει αποδώσει σε κατακερματισμό της αγοράς και στην υλοποίηση ενός μη οργανωμένου σχεδίου έχοντας ως αποτέλεσμα την παροχή χαμηλότερης αξίας υπηρεσιών πράγμα το οποίο αντιτίθεται στον βασικό πυλώνα της αλυσίδας ο οποίος είναι η παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας.

Όσες επιχειρήσεις απασχολούνται τον κλάδο έχουν συγκεντρωθεί γύρω από περιοχές οι οποίες παρουσιάζουν σημαντική διασύνδεση με τις συνδυασμένες μεταφορές. Αυτό μας δίνει να καταλάβουμε ότι ένα από τα βασικότερα κριτήρια στην επιλογή του σχεδιασμού για την χωροθέτηση των νέων ΕΠ είναι όπως έχουμε αναφέρει πολλάκις η ομαλή και άρρηκτη διασύνδεση με τις πολυτροπικές μεταφορές και δίκτυα αυτών.

Υπάρχει απουσία από τον κλάδο και τις εταιρείες logistics ενεργειών outsourcing σε λοιπές εταιρείες που εξειδικεύονται στον κλάδο. Προτιμάται δηλαδή η ανάπτυξη θυγατρικών εταιρειών για την λειτουργία του συνόλου της αλυσίδας παροχής υπηρεσιών αυξάνοντας πιθανά και το κόστος που απευθύνεται στον τελικό χρήστη και το κόστος επένδυσης για την εκάστοτε νομική οντότητα. Αυτό δυσκολεύει την δημιουργία οικονομικών κλίμακας για την διακίνηση και την αποθήκευση των προϊόντων.

Σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν, τα Εμπορευματικά Κέντρα αποτελούν πλέον κομμάτι της σύγχρονης εφοδιαστικής αλυσίδας που συμβάλλει με την λειτουργία του στην οργανωμένη, αποτελεσματικότερη και ασφαλέστερη διαχείριση της. Δημιουργήθηκαν για να συγκεντρώσουν σε ένα συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο όλες εκείνες τις δραστηριότητες που σχετίζονται άμεσα και έμμεσα με την εμπορευματική δραστηριότητα όπως είναι π.χ. η αποθήκευση, η συσκευασία, η λήψη και αποστολή παραγγελιών κ.α καθώς και για να συντονίσουν την διαμετακόμιση των προϊόντων μέσω της συνδυασμένης μεταφοράς. Σημαντικό πλεονέκτημα αποτελεί η ύπαρξη εντός του κέντρου υποστηρικτικών υπηρεσιών όπως είναι π.χ. οι εκτελωνιστικές υπηρεσίες, η μίσθωση εκθεσιακών χώρων κ.α. Επιπλέον, στην περιοχή που φιλοξενείται ένα διαμετακομιστικό κέντρο, τα επίπεδα της επιχειρηματικής δραστηριότητας αυξάνονται, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας, μειώνεται σταδιακά η ανεργία, βελτιώνεται το μεταφορικό σύστημα και αναπτύσσεται το εμπόριο και η τοπική οικονομία. Η περιοχή αυτή είναι πλέον ελκυστική για την δημιουργία νέων επενδύσεων και αποκτά υπεραξία.

Ισχυρή υποψηφιότητα θέτουν τα μεγάλα ελληνικά λιμάνια όπως είναι ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, ο Βόλος, η Πάτρα, η Καβάλα, η Ηγουμενίτσα, το Ηράκλειο και η Αλεξανδρούπολη που διαθέτουν τις βασικές τουλάχιστον υποδομές και ήδη διαχειρίζονται ένα μεγάλο κομμάτι της εμπορευματικής κίνησης.

Η μελέτη για τις ροές φορτίων στην περιοχή της Θεσπρωτίας έχει αποκαλύψει ένα πολύ γνωστό γεγονός, σε όρους ποιοτικούς από μια καλά καθορισμένη ποσοτική προσέγγιση. Αυτό σημαίνει ότι όταν ο αυτοκινητόδρομος Εγνατία θα είναι πλήρως λειτουργικός, κατά μήκος με τους κατακόρυφους άξονες, οι υπάρχουσες ροές φορτίου θα είναι σχεδόν 3 έως 4 φορές υψηλότερες από τις υφιστάμενες ροές φορτίου. Είναι επομένως προφανές, σε ολόκληρη την κοινότητα των Θεσπρωτών, ότι πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη πολλά μέτρα, προκειμένου να διευκολυνθούν οι ροές φορτίου.

Η εξέταση της εξόδου και της πρόσβασης στο λιμάνι πρέπει να εξεταστεί σε υψηλό επίπεδο:

1. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αυξάνει τον χώρο για άμεση αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων
2. Δραστηριότητες υποστήριξης όπως η εφοδιαστική των λιμένων, οι υπηρεσίες για τα φορτηγά και τους οδηγούς, καθώς και οι επιβάτες και τα ιδιωτικά αυτοκίνητά τους, οι χώροι για την άμεση αποθήκευση των φορτηγών και των αυτοκινήτων, και τα λοιπα.
3. Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και τα φορτηγά, έχοντας υπόψη ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχει περιορισμένο διαθέσιμο χώρο (κάτω από 150.000 τ.μ.), αλλά περιοχές όπως το Νεοχώρι (Δήμος Παραμυθιάς) κοντά στο Λιμάνι (24χλμ.) μέσω του ήδη υπάρχοντος κόμβου (ανταλλαγή Νεοχωρίου) θα μπορούσε εύκολα να χρησιμοποιηθεί για την υποστήριξη του λιμένα.

Από την ανάλυση που προηγήθηκε (εξέταση των τεχνικών, χρηματοοικονομικών και κοινωνικών παραμέτρων του έργου) προκύπτουν τα παρακάτω συμπεράσματα, τα οποία παρουσιάζονται συγκεντρωτικά και ουσιαστικά απαντούν στις προϋποθέσεις και καλύπτουν τις απαιτήσεις που θέτει Ν. 3982/2011 και η ΚΥΑ Φ/Α. 15/3/2226/170 (ΦΕΚ 523/Β/2 Μαρτίου 2012):

- 1) Η προτεινόμενη επένδυση είναι σύμφωνη με τον εθνικό και περιφερειακό χωροταξικό σχεδιασμό, σχετικά με την ανάπτυξη οργανωμένων υποδοχέων και υπό το πρίσμα που καθορίζεται από τα χαρακτηριστικά του δυναμικού και ανερχόμενου κλάδου της εφοδιαστική.
- 2) Οι θέσεις ανάπτυξης του Διχωρικού Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας (στη λιμενική ζώνη του λιμένα Ηγουμενίτσας και στη θέση Γκρίκα στο Δήμο Σουλίου σε απόσταση 20 χιλ από το λιμένα) ενδυναμώνει σημαντικά την αναπτυξιακή δυναμική της επένδυσης, λαμβανομένων υπόψη των ωφελειών που δημιουργούνται από τη λειτουργία της ζώνης Ασουνόδευτων φορτίων και την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου που εξασφαλίζεται από τις συνδυασμένες μεταφορές.
- 3) Σύμφωνα με την χρηματοοικονομική ανάλυση (ιδιωτικοοικονομική προσέγγιση του έργου) προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα :
 - Κρίσιμος παράγων που καθορίζει το επίπεδο βιωσιμότητας της προτεινόμενης επένδυσης είναι το χρηματοδοτικό σχήμα, ιδίως ως προς την διαθεσιμότητα δημόσιων πόρων για τη συγχρηματοδότηση της επένδυσης,
 - Η επιδότηση της επένδυσης από το ΕΣΠΑ καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τη βιωσιμότητα της επένδυσης (μείωση του κόστους υλοποίησης). Η επίδραση της επιδότησης είναι συνάρτηση του ποσοστού επιχορήγησης, το οποίο με τη σειρά του καθορίζεται από ανάλογα με το μέγεθος του φορέα επένδυσης, όπως τελικά θα συγκροτηθεί.
 - η ανάπτυξη του Δ.Ε.Κ.Θ. θα συμβάλλει στη διατήρησης και στην ενίσχυση της απασχόλησης στην ευρύτερη περιοχή, με τη δημιουργία ισοδύναμων θέσεων απασχόλησης τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής των έργων υποδομής (118 θέσεις) όσο και κατά τη διάρκεια ανάπτυξης του Ε.Π. (εγκατάσταση επιχειρήσεων 2.500 θέσεις). Επίσης κατά τη λειτουργία της ΕΑΝΕΠ θα δημιουργηθούν τουλάχιστον 3 νέες μόνιμες θέσεις απασχόλησης για τη στελέχωση ΕΑΝΕΠ και 10 ~ 12 θέσεις για τη λειτουργία και συντήρηση των κοινόχρηστων υποδομών του Ε.Π. και τη παροχή υπηρεσιών από τρίτους (εξωτερικές υπηρεσίες).
 - η ανάπτυξη του Δ.Ε.Κ.Θ. θα συμβάλει στη βελτίωση των μακροοικονομικών δεικτών (περιφερειακών και εθνικών) μέσω της απασχόλησης, του εισοδήματος και της κατανάλωσης που δημιουργεί. Οι κοινωνικοί δείκτες που προκύπτουν από την οικονομική ανάλυση (ροές ωφελειών – κόστους) καταδεικνύουν τον κοινωνικό χαρακτήρα του έργου ανάπτυξης του Δ.Ε.Κ.Θ. και τη συμβολή του στην τοπική και περιφερειακή οικονομία.

Επίσης αξίζει να σημειώσουμε ότι με βάση τα παραπάνω, εκτιμάται ότι ο χαρακτήρας του λιμένα Ηγουμενίτσας στο μέλλον θα παραμείνει αυτός που είναι και σήμερα, με διεύρυνση της ενδοχώρας του και ενίσχυση του ρόλου του. Έτσι ο λιμένας προβλέπεται να αποτελεί τον έναν εκ των δύο εξειδικευμένων (πορθμειακών) λιμένων για την σύνδεσή της χώρας με την Δυτική Ευρώπη. Οι εξελίξεις στην διαμετακόμιση των εμπορευμάτων και οι νέες τάσεις στην σύγχρονη εφοδιαστική αλυσίδα είναι πλέον γεγονός. Αν θέλουν η ελληνικές επιχειρήσεις και κατ' επέκταση η ελληνική οικονομία να παραμείνουν ανταγωνιστικές θα πρέπει να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα και να δώσουν άμεση προτεραιότητα στην ίδρυση των εμπορευματικών κέντρων και στην κατάλληλη στελέχωση τους. Βέβαια χρειάζεται κατάλληλος πολιτικός σχεδιασμός, οικονομική ενίσχυση, εντατικοποιημένη δράση των τοπικών αρχών και φορέων και αλλαγή της επιχειρηματικής κουλτούρας ώστε να αναδειχθεί σταδιακά η Ηγουμενίτσα σε έναν ισχυρό πόλο ανάπτυξης και υποστήριξης των εμπορευματικών δραστηριοτήτων.

ΒΙΒΛΟΓΡΑΦΙΑ

- «ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΡΚΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 42 ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ Ν. 3982/2011»
<http://www.ggb.gr/sites/default/files/basic-page-files/LOGISTICS.pdf> [Αποκτήθηκε πρόσβαση στις 12 Φεβρουαρίου 2019]
- ΕΣΠΑ 2014-2020, κείμενο RIS3 2014-2020 και κείμενο βάσης – κείμενο εργασίας «Μεταφορές και Logistics” της ΓΓΕΤ για τον προσδιορισμό τομέων έξυπνης Εξειδίκευσης για την Περίοδο 2014-2020
- Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις : Έρευνα Συγκυρίας, Ειδικό Θέμα : Logistics – Χερσαίες υπηρεσίες, Φεβρουάριος 2017. Έρευνα πεδίου της ΕΤΕ σε δείγμα 1.200 ΜμΕ
- Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ παραμένουν εκτός τροχιάς. Ειδική έκθεση, (https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_EL.pdf) [Αποκτήθηκε πρόσβαση στις 10 Νοεμβρίου 2018]
- **Το στοίχημα της συνέργειας για λιμάνια και εμπορευματικά - επιχειρηματικά κέντρα. Με βάση τα στοιχεία από τις τρεις οδούς μεταφοράς μεταξύ Ανατολής – Δύσης,**
<https://www.naftemporiki.gr/afieromata/story/1426079/to-stoixima-tis-sunergeias-gia-limania-kai-emporeumatika-epixeirimatika-kentra> [Αποκτήθηκε πρόσβαση στις 24 Μαρτίου 2019]
- Ad hoc Intergovernmental Group of Port Experts, UNCTAD, Geneva 1990, Port marketing and the third generation port, TD/B C.4/AC.7/14, UNCTAD, Geneva 1991
- Ana Martínez-Pardo, Lorena Garcia-Alonso, Analysis of the Inland Port Regionalization Process in Spain, Procedia - Social and Behavioral Sciences, Volume 162, 2014, Pages 228-236, ISSN 1877-0428,
- Beresford, B. Gardner, S. Pettit, A. Naniopoulos, C. F. Wooldridge, The UNCTAD and WORKPORT models of port development: evolution or revolution?, Maritime Policy and Management” 2004, No. 2, p. 97
- Bowersox, D.J., Closs, D.J. and Stank, P.T. (2000). Ten Mega-trends that Will Revolutionize Supply Chain Logistics. Journal of Business Logistics 21(2)
- Brown, N. D. (2005). La teoría de la localización. Documento de trabajo, Universidad de Barcelona.
- CAI (2011). La logística en Aragón, capítulo 1: Infraestructuras de transporte en Aragón. ISBN 978-84-87807-43-5. Estudios de la Caja de Ahorros de la Inmaculada de Aragón, Spain.
- CONNECTING TO COMPETE 2018 TRADE LOGISTICS IN THE GLOBAL ECONOMY , The Logistics Performance Index and Its Indicators, The International Bank for Reconstruction and

Development/The World Bank

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

- Distribution and Logistics Management, Vol. 33 No 4
- Dwarakish, G. S., & Salim, A. M. (2015). Review on the Role of Ports in the Development of a Nation. Aquatic Procedia, 4, pp.295-301.
- ESCAP, 2007. "Logistics sector developments: planning models for enterprises and logistics clusters." New York.
http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TFS_pubs/pub_2457/pub_2457_fulltext.pdf
- Europlatforms Corporate presentation October 2015, http://www.europlatforms.eu/wp-content/uploads/2016/01/Corporate-Presentation-2015-Europlatforms-Final_20151229.pdf
[Αποκτήθηκε πρόσβαση στις 10 Νοεμβρίου 2018]
- Forester, J. (2008). Planning Theory and Practice, vol. 9, n° 3, pp. 299-304
- **NΟΜΟΣ 3333/2005**
- **ΦΕΚ Α/91/12.4.2005**,http://www.dsanet.gr/Epikairothta/Nomothesia/n3333_05.htm,
[Αποκτήθηκε πρόσβαση στις 11 Δεκεμβρίου 2018]
- <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.12.203>. (<http://www.sciencedirect.com>)
- https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en "«Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών- Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» («Λευκή Βίβλος»)"
- https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/doc/motorways_sea_2004_07_30_map.pdf
- [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-greece-logistics-survey-download/\\$FILE/ey-greece-logistics-survey.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-greece-logistics-survey-download/$FILE/ey-greece-logistics-survey.pdf), Ελλάδα – Διεθνές Εμπορευματικό κέντρο, μελέτη ΕΥ [αποκτήθηκε πρόσβαση στις 18 Ιουνίου 2019]
- Inland terminals within North American and European supply chains, Transport and Communication Bulletin for Asia and the Pacific , Notteboom T. Rodrigue J.P, No 78, 2009
- K. Misztal, S. Szwanowski, Organizacja i eksploatacja portów morskich, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999, p. 58.
- Kaliszewski, Fifth and sixth generation ports (5GP, 6GP) – evolution of economic and social roles of ports, translated from Polish: "Porty piątej oraz szóstej generacji (5GP, 6GP)- ewolucja ekonomicznej i społecznej roli portów", „Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego” (ISSN 2080-6302), 2017, no. 14, DOI:
<https://doi.org/10.26881/sim.2017.4.06>
- (Lowe, 2002) "Business Logistics theoretical and practical perspectives with analysis, Turkey Yildirim, 2014 p.46"
- L. Lonza, M. Cristina Marolda, Ports as Drivers of Urban and Regional Growth, Transportation Research Procedia, Volume 14, 2016, Pages 2507-2516, ISSN 2352 1465,<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.327>.(<http://www.sciencedirect.com>)

- M. Flynn, P. Lee, The next step on the port generations ladder: customer centric and community ports, (in:) T. Notteboom, Current Issues in Shipping, Ports and Logistics, University Press Antwerp, Brussels 2011, p. 497- 510.
- Notteboom .T, 2010, Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port system: an update , Journal of Transport Geography 18 (2010) 567–583
- NOTTEBOOM, T. AND J-P RODRIGUE (2005) “PORT REGIONALIZATION: TOWARDS A NEW PHASE IN PORT DEVELOPMENT”, MARITIME POLICY AND MANAGEMENT, VOL. 32, NO. 3, PP. 297-313.
- Notteboom, T. and Winkelmanns, W, 2001, Structural changes in logistics: how do port authorities face the challenge ?, Maritime Policy and Management, 28, 71-89.
- Notteboom, T., and Rodrigue, J.-P., 2009. “Inland terminals within North American and European supply chains.” Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific Journal of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific 78: 1-39.
- Notteboom, T.E. 2010. Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port system: An update. Journal of Transport Geography 18, 567–583.
- Notteboom, Theo & Rodrigue, Jean-Paul. (2005). Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. Maritime Policy & Management. 32. 10.1080/03088830500139885.
- OECD/ITF. 2013. Efficient hinterland transport infrastructure and services for large container ports. Discussion paper 2013-19, OECD Publishing.
- Patrick Verhoeven (2010) A review of port authority functions: towards a renaissance?, Maritime Policy & Management, 37:3, 247-270, DOI: [10.1080/03088831003700645](https://doi.org/10.1080/03088831003700645)
- Port marketing and the challenge of the third generation port, UNCTAD, TD/B/C.4/AC.7/14, Geneva 1991, p. 23.
- RE+D magazine 06 Απριλίου 17 : **Τεράστιες οι προοπτικές των Logistics για την Ελλάδα**
- Rodrigue, J.-P., 1999. Globalization and the synchronization of transport terminals. Journal of Transport Geography 7, 255–261.
- S. Saxon, M. Stone, Container shipping: the next 50 years, “Travel, Transport and Logistics” October 2017, McKinsey, <https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/how-container-shipping-could-reinvent-itself-for-the-digital-age>
- Samir Awad-Núñez, Nicoletta González-Cancelas, Alberto Camarero-Orive, Application of a Model based on the Use of DELPHI Methodology and Multicriteria Analysis for the Assessment of the Quality of the Spanish Dry Ports Location, Procedia - Social and Behavioral Sciences, Volume 162, 2014, Pages 42-50, ISSN 1877-0428, <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.12.184>.
(<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042814062855>)

- T. Notteboom, J. Rodrigue, The future of containerization: perspectives from maritime and inland freight distribution, „Geojournal” 2009, vol. 74, No. 1, p. 7-22.
- Taaffe, E.J., Morrill, R.L., Gould, P.R., 1963. Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis. *Geographical Review* 53, 503–529.
- *Terminology on Combined Transport*, Geneva 2001 - pag.56
- The extended gate concept for container terminals: Expanding the notion of dry ports. *Maritime Economics & Logistics*, 14(1), 14–32. doi:10.1057/mel.2011.15
- The fourth generation port, UNCTAD Ports Newsletter, 1999, No. 19, p. 10, [http://unctad.org/en/ Docs/posdtetibm15.en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/posdtetibm15.en.pdf)
- The Logistic Platforms Association, https://www.europlatforms.eu/?page_id=150
- Vervest, P. and Li, Z. (2009). *The Network Experience – New value from smart business networks*. Berlin: Springer