

ΤΕΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ / ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ

Πτυχιακή εργασία

Τα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα
της Ευρώπης. Η περίπτωση της
Μασσαλίας και του Πειραιά.

Αικατερίνη Κολοβού

Σοφία Άννα Προβατοπούλου

Ντουρουντάκη

Μεσολόγγι 2015

ΤΕΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ / ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ

Πτυχιακή εργασία

Τα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα
της Ευρώπης. Η περίπτωση της
Μασσαλίας και του Πειραιά.

Αικατερίνη Κολοβού Σοφία Άννα Προβατοπούλου
Ντουρουντάκη

Επιβλέπων καθηγητής
Δρ. Βαγγέλης Πολίτης-Στεργίου

Μεσολόγγι 2015

Η έγκριση της πτυχιακής εργασίας από το Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων/Μεσολογγίου του ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

Πρόλογος

Η εργασία αυτή αποτελεί μια μελέτη σχετικά με το πώς επηρεάζεται η οικονομική άνθιση ενός λιμανιού με μια ανθρωπογεωγραφική προσέγγιση. Στην μελέτη αυτή μελετήσαμε τις περιπτώσεις του λιμανιού της Μασσαλίας και του Πειραιά. Η Μασσαλία επιλέχτηκε να συγκριθεί με το λιμάνι του Πειραιά λόγω της αδερφοποίησης των δυο λιμανιών από το 1984 των άριστων σχέσεων που έχουν οι δυο πόλεις αλλά και επειδή το λιμάνι της Μασσαλίας ιδρύθηκε από Έλληνες ναυτικούς. Η εργασία μας στηρίχτηκε κυρίως σε βιβλιογραφική επισκόπηση διαφόρων πηγών όπως άρθρα εφημερίδων και αποτελέσματα ερευνών. Για την υλοποίηση της πτυχιακής μας εργασίας επισκεφτήκαμε την βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου Πειραιώς, τη Δημοτική Βιβλιοθήκη του Πειραιά, την Δημοτική Βιβλιοθήκη Σπάρτης καθώς επίσης αντλήσαμε πληροφορίες και από το ναυτικό επιμελητήριο Ελλάδος.

Ο λόγος για τον οποίο αποφασίσαμε να είναι αυτό το θέμα μας είναι κυρίως η οικονομική κρίση που μαστίζει την χώρα μας αλλά και όλο τον κόσμο τα τελευταία χρόνια, μέσα από την εργασία αυτή θέλουμε να δείξουμε πως η Ελλάδα και η Γαλλία παρά τις δυσκολίες αποτελούν μεγάλη δύναμη στην παγκόσμια ναυτιλία ακόμα και σήμερα. Και οι δυο χώρες στο πέρασμα των χρόνων είχαν πολλές οικονομικές δυσχέρειες όμως κατάφεραν να ανακάμψουν.

Η ολοκλήρωση αυτής της πτυχιακής υλοποιήθηκε με την υποστήριξη ενός αριθμού ανθρώπων στους οποίους θα θέλαμε να εκφράσουμε τις θερμότερες ευχαριστίες μας.

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε για την πολύτιμη βοήθεια τους τις συναδέλφους μας Καλλιρρόη Παντελεάκη και Βιολέττα Κορολόγου που μας βοήθησαν στην επιλογή της βιβλιογραφίας που θα έχει η εργασία μας καθώς

επίσης μας παραχώρησαν κάποια από τα βιβλία που χρησιμοποιήσαμε . Στη συνέχεια θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον επιβλέποντα καθηγητή μας κύριο Ευάγγελο Στεργίου – Πολίτη για την καθοδήγηση του αλλά και την υπομονή του. Τέλος ένα μεγάλο και ειλικρινή ευχαριστώ στις οικογένειες μας, τους φίλους και τους συναδέλφους μας που πιστεύουν σε μας και μας στηρίζουν σε κάθε βήμα., σ' αυτούς αφιερώνουμε αυτή την εργασία.

Περιεχόμενα.

Εισαγωγή.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	7
1.1 Γενικές πληροφορίες για την ευρωπαϊκή ναυτιλία.....	7
1.2 Η γεωγραφική θέση της Ευρώπης	8
1.3 Μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα στην Ευρώπη	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗ ΓΑΛΛΙΑ.....	20
2.1 Η γεωγραφική θέση της Γαλλίας.....	20
2.2 Γεωλογία, τοπογραφία και υδρογραφία	22
2.3 Κλίμα.....	23
2.4 Δημογραφία	24
2.5 Η εξέλιξη της Γαλλίας στη ναυτιλία.....	24
2.6 Οι κύριες περίοδοι της ιστορίας της γαλλικής ναυτιλίας	26
2.7 Οικονομικά στοιχεία της σύγχρονης γαλλικής ναυτιλίας	29
2.8 Οι δύο μεγαλύτερες γαλλικές ναυτιλιακές εταιρίες	31
2.9 Το λιμάνι της Μασσαλίας.....	35
2.9.1 Γεωγραφική θέση και γεωγραφικά στοιχεία Μασσαλίας.....	35
2.9.2 Γενικές πληροφορίες για το λιμάνι της Μασσαλίας.....	36
2.9.3 Οικονομικά στοιχεία του λιμανιού της Μασσαλίας.....	39
2.9.4 Δυνατότητες του λιμανιού	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ναυτιλία στην Ελλάδα	44
3.1 Η Γεωγραφική θέση της Ελλάδας	44
3.2 Η εξέλιξη της Ελλάδας στη ναυτιλία.....	46

3.3 Οικονομικά στοιχεία της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας.....	48
3.4 Οι 15 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες.....	51
3.5 Η παρούσα κατάσταση του ελληνικού εμπορικού στόλου	54
3.6 Το Λιμάνι του Πειραιά	56
3.6.1 Γεωγραφική θέση και γεωγραφικά στοιχεία Πειραιά	56
3.6.2 Κλίμα.....	57
3.6.3 Ιστορική πορεία του Πειραιά.....	58
3.6.4 Η ανάδειξη του Πειραιά σε πρώτο λιμάνι της χώρας και η σημερινή πραγματικότητα	65
3.6.5 Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του Πειραιά.....	67
3.6.6 Διοίκηση του λιμανιού.....	68
3.6.7 Η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών του Πειραιά.....	69
3.6.8 Η συνεργασία με την Cosco Pacific Ltd.....	74
3.6.9 Πρόσφατα οικονομικά στοιχεία.....	77
Συμπεράσματα	79
Βιβλιογραφία	81

Ευρετήριο εικόνων.

Εικόνα 1. Οι ευρωπαϊκές σημαίες	8
Εικόνα 2. Χάρτης της Ευρώπης.....	9
Εικόνα 3. Το λιμάνι του Rotterdam	10
Εικόνα 4. Το λιμάνι της Αμβέρσας.....	11
Εικόνα 5. Το λιμάνι του Αμβούργου	12
Εικόνα 6. Το λιμάνι της Μασσαλίας	13
Εικόνα 7. Το λιμάνι του Άμστερνταμ.....	14
Εικόνα 8. Το λιμάνι του Novorossiysk.....	15
Εικόνα 9. Το λιμάνι της Χάβρης	16
Εικόνα 10. Το λιμάνι της Βρέμης.....	17
Εικόνα 11. Το λιμάνι του Primorsk	18
Εικόνα 12 .Το λιμάνι της Algeciras.....	19
Εικόνα 13. Ο χάρτης της Γαλλίας.....	22
Εικόνα 14. Χάρτης με της κλιματικές περιοχές της Γαλλίας.....	22
Εικόνα 15. Μεταφορικό κοντέινερ του ομίλου CMA-CGM	34
Εικόνα 16. Η Μασσαλία το 1575	36

Εικόνα 17. Χάρτης της Ελλάδος.....	44
Εικόνα 18. Το λιμάνι του Πειραιά.....	58

Ευρετήριο πινάκων.

Πίνακας 1. Κύριοι τύποι πλοίων στον Ελληνικό στόλο	50
Πίνακας 2. Ηλικίες των πλοίων στον Ελληνικό στόλο	50
Πίνακας 3. Η Ελληνική σημαία σε παγκόσμια κλίμακα	50
Πίνακας 4. Θέση του Ελληνικού στόλου ανάμεσα στους 15	50

Εισαγωγή.

Για αιώνες, η θάλασσα, η οποία αποτελεί φυσική οδό επικοινωνίας, αντιπροσώπευε πρακτικά το μόνο μέσο επαφής με τους απομακρυσμένους λαούς, και το αποκλειστικό στήριγμα των διεθνών συναλλαγών. Εύλογο είναι, λοιπόν, ότι το παρελθόν της εμπορικής ναυτιλίας είναι ένδοξο. Πράγματι, όλες οι εκτιμητές μεταβολές της οικονομίας των ανθρώπων στηρίχθηκαν στην εμπορική ναυτιλία. Αντιστρέφοντας την παραπάνω δήλωση, η ναυτιλία συνέβαλε στη γένεση και την ανάπτυξη κάποιων πολιτισμών, των οποίων η εξέλιξη και η παρακμή συνδέθηκαν με το μέγεθος και την ποιότητα του εμπορικού τους στόλου.

Με βάση τις παραπάνω αναφορές, θα επιχειρηθεί μία πρώιμη σκιαγράφηση της ναυτικής ιστορίας, οικονομίας και ανθρωπογεωγραφίας σε δύο από τα κυρίαρχα μέλη της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, της Ελλάδας και της Γαλλίας. Η παρούσα πτυχιακή στηρίζεται στην ανθρωπογεωγραφική μελέτη των δύο αυτών χωρών και στη καταγραφή των λόγων για τους οποίους κυριάρχησαν στις θάλασσες από την αρχαιότητα. Η εξέλιξη της ναυτιλίας σε καθεμία από τις ευρωπαϊκές αυτές χώρες ακολούθησε διαφορετική πορεία, γεγονός που καταγράφεται. Δεν θα μπορούσε να γίνει παράλειψη αναφοράς σε δύο από τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια τους, αυτό του Πειραιά και της Μασσαλίας, που συνδέονται με εμπορικές σχέσεις από την εποχή αποικισμού και ίδρυσης της Μασσαλίας από τους Φωκαείς. Στο τελευταίο κομμάτι παραθέτονται κάποια οικονομικά στοιχεία των εφοπλιστικών εταιριών, κάνοντας μία κατιούσα καταγραφή της χωρητικότητας του στόλου τους σε τόνους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ναυτιλία στην Ευρώπη.

1.1 Γενικές πληροφορίες για την ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Η Ευρώπη είναι μια ήπειρος με ακτογραμμή μήκους περίπου 70.000 χιλιομέτρων ενώ η πλειοψηφία των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι είτε παράκτιες είτε νησιωτικές περιοχές, δηλαδή άμεσα συνδεδεμένες με το θαλασσινό στοιχείο. Η θάλασσα και οι πόροι της καθώς και τα ναυτικά επαγγέλματα είναι ζωτικής σημασίας για την ευημερία και την καλή ποιότητα ζωής στην Ευρώπη (<http://www.tornosnews.gr/mobile/permalink/10195.html>).

Η ναυτιλία είναι εξαιρετικά σημαντική όχι μόνο για την Ελλάδα, αλλά και για ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, κάτι που δεν συνειδητοποιείται ίσως επαρκώς. Αρκεί να ληφθεί υπόψη ότι το 75% των εισαγωγών και των εξαγωγών της Ε.Ε. διακινείται μέσω των θαλασσιών οδών, όπως και το 37% του εσωτερικού εμπορίου. Συνεπώς η ναυτιλία έχει κομβικό ρόλο στην ασφάλεια της αλυσίδας προμηθειών της Ε.Ε. και ιδιαίτερα στην εισαγωγή ενέργειας και πρώτων υλών. Η λεγόμενη «γαλάζια οικονομία» της Ε.Ε. διατηρεί 5,4 εκατ. θέσεις εργασίας και προστιθέμενη αξία σχεδόν 500 δισ. ευρώ ετησίως.

Επιπλέον, η ναυτιλία έχει σημαντικό ρόλο στην σύνδεση των περιφερειακών και νησιωτικών περιοχών με την υπόλοιπη Ευρώπη, συμβάλλοντας στην γεωγραφική και κοινωνική συνοχή, την οικονομική ολοκλήρωση και την ενιαία αγορά

Ταυτόχρονα, η ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι ένας κλάδος με εξαιρετικά υψηλή κινητικότητα που αντιμετωπίζει σκληρό ανταγωνισμό από τρίτες χώρες (<http://ec.europa.eu/greece/news/2014/20140604>).



Εικόνα 1. Οι ευρωπαϊκές σημαίες.

Πηγή: www.magnesianews.gr

1.2 Η γεωγραφική θέση της Ευρώπης.

Η Ευρώπη έχει έκταση 10.498.000 τ. χλμ. και πληθυσμό 729.000.000, με βάσει στοιχεία του 2003. Το μεγαλύτερο τμήμα της Ευρώπης εκτείνεται στο ανατολικό ημισφαίριο εκτός από ένα μικρό μέρος που ανήκει στο δυτικό ημισφαίριο και στη βόρεια εύκρατη ζώνη εκτός από ένα πάλι μικρό μέρος στο βόρειο μέρος της που ανήκει στο βόρειο πολικό κύκλο.

Από ανατολικά είναι ενωμένη με την Ασία. Μαζί αποτελούν την Ευρασία. Θα μπορούσε δηλαδή να ειπωθεί ότι η Ευρώπη είναι μια χερσόνησος της Ασίας. Τα χερσαία σύνορα της, δηλαδή, τα μέρη της ξηράς που συνορεύει με την Ασία είναι η οροσειρά των Ουραλίων ορέων και ο Καύκασος. Σύνορα, επίσης, θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν η Κασπία και η Μαύρη θάλασσα. Με την Αφρική που βρίσκεται νότια της Ευρώπης, η Ευρώπη χωρίζεται με τη

Μεσόγειο θάλασσα και τον πορθμό του Γιβραλτάρ. Τέλος δυτικά βρέχεται από τον Ατλαντικό ωκεανό και βόρεια από τον Αρκτικό ωκεανό.

Η θέση της Ευρώπης είναι ευνοϊκή όσον αφορά την επικοινωνία με τις άλλες ηπείρους (Αμερική, Ασία, Αφρική), τις συγκοινωνίες και το διεθνές εμπόριο. Εκτείνεται (χωρίς τα νησιά) από το Βορρά και το Ακρωτήριο Nordkapp της Νορβηγίας ως Νότια στο ακρωτήριο Tarifa στο Γιβραλτάρ της Ισπανίας και από την Ανατολή και τα Ουράλια όρη στη Ρωσία έως το ακρωτήριο cabo da roca της Πορτογαλίας (http://egpaid.blogspot.com post_6349.html).



Εικόνα 29. 1: Πολιτικός χάρτης της Ευρώπης κατά το έτος 2006-2007

Εικόνα 2. Χάρτης της Ευρώπης.

Πηγή: www.wikipedia.org

1.3 Μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα στην Ευρώπη.

Όπως γίνεται ορατό, λόγω της θέσης της Ευρώπης στον παγκόσμιο χάρτη, αλλά και της γεωλογίας της στην ήπειρο αυτή, υπάρχουν πολλά μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα που εξυπηρετούν όχι μόνο τις χώρες της Ευρώπης αλλά και

όλο τον υπόλοιπο κόσμο. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι μεγαλύτεροι εμπορικοί λιμένες της Ευρώπης (Αθανασοπούλου, 2013).



Εικόνα 3. Το λιμάνι του Rotterdam.

Πηγή: www.clickatlife.gr

Rotterdam, Ολλανδία.

Αυτό το ολλανδικό λιμάνι ήταν το μεγαλύτερο στον κόσμο, μέχρι που το ξεπέρασε αυτό της Σαγκάης και τη Σιγκαπούρης πριν από μερικά χρόνια. Το Ρότερνταμ λειτουργεί ως πύλη εισόδου υπερατλαντικών -και όχι μόνο- αγαθών στην Ευρώπη. Οι σημαντικότερες δραστηριότητές του είναι η πετροχημική βιομηχανία και οι εμπορικές μεταφορτώσεις γενικότερων φορτίων. Επίσης λειτουργεί ως σημαντικός διαμετακομιστικός σταθμός για τη μεταφορά ακατέργαστων πρώτων υλών και άλλων αγαθών μεταξύ της Ευρωπαϊκής ηπείρου και άλλων σημείων του κόσμου. Εκτός από το λιμάνι, το Ρότερνταμ είναι μία από τις πλέον πολυπολιτισμικές ευρωπαϊκές πόλεις, γνωστό για το Πανεπιστήμιό του και για την υψηλού επιπέδου σύγχρονη αρχιτεκτονική του.



Εικόνα 4. Το λιμάνι της Αμβέρσας.

Πηγή: www.clickatlife.gr

Αμβέρσα, Βέλγιο.

Η Αμβέρσα αποτελούσε σημαντική πόλη οικονομικά και πολιτιστικά για τα κράτη της Μπενελούξ και είναι ένα από τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια. Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η μεγάλη κοινότητα Χασιδιτών Εβραίων της Αμβέρσας, ελέγχει το εμπόριο διαμαντιών, σημαντική οικονομική δραστηριότητα στην πόλη, που είναι ένα από τα διεθνή κέντρα του κλάδου. Το κέντρο της Παλιάς Πόλης, γύρω από τον εντυπωσιακό γοθικό καθεδρικό, είναι ιδιαίτερα όμορφο και όλη η πόλη μοιάζει με αρχιτεκτονικό μουσείο.



Εικόνα 5. Το λιμάνι του Αμβούργου.

Πηγή: www.clickatlife.gr

Αμβούργο, Γερμανία.

Σε ένα από τα βρειότερα σημεία της Ευρώπης, πολύ κοντά στη Δανία, αλλά και στη Βαλτική και τη Βόρεια θάλασσα, το Αμβούργο είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Γερμανίας και το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης, μετά το Ρότερνταμ και την Αμβέρσα.

Με έντονη αστική αλλά και φυσική ζωή, χαρακτηρισμένη ως Περιβαλλοντική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2011 (τα «πράσινα» μέρη της καταλαμβάνουν περίπου το 14% της έκτασής της), παρά τον έντονο βιομηχανικό της χαρακτήρα, αυτή η πόλη των 1.800.000 κατοίκων, αποτελεί ιδιαίτερα ενδιαφέροντα προορισμό για τους ταξιδιώτες, αλλά και φιλόξενη μητρόπολη για τους κατοίκους της.

Μασσαλία, Γαλλία.

Η Μασσαλία είναι η σημαντικότερη πόλη-λιμάνι της Γαλλίας και σημαντικό λιμάνι της Ευρώπης. Βρίσκεται στον κόλπο της Λυών, στην Δυτική Μεσόγειο. Από το 1962 έγινε το μεγαλύτερο κέντρο εισόδου μεταναστών στην Ευρώπη, καθώς από το λιμάνι της πέρασαν τουλάχιστον 1.000.000 μετανάστες, ιδιαίτερα από την Αλγερία.



Εικόνα 6. Το λιμάνι της Μασσαλίας.

Πηγή: www.clickatlife.gr

Σήμερα στην οικονομία της Μασσαλίας δεσπόζουσα θέση έχει το νέο λιμάνι, δημιουργημένο κάθετα στο παλιό, που είναι το σημαντικότερο εμπορικό και μεταφορικό κέντρο της Μεσογείου με 100.000.000 τόνους προϊόντων να διακινούνται ετησίως. Εισάγει κυρίως πετρέλαιο, φρούτα, λάδι και δέρματα, ενώ εξάγει κρασί, ποτά και τρόφιμα.

Στο επόμενο Κεφάλαιο, δίδονται αναλυτικά στοιχεία για το εν λόγω λιμάνι.

Άμστερνταμ, Ολλανδία.

Το Άμστερνταμ ιδρύθηκε στα τέλη του 12ου αιώνα ως μικρό αλιευτικό χωριό στις όχθες του ποταμού Άμστελ, από όπου και πήρε το όνομά του και σήμερα αποτελεί το οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας.



Εικόνα 7. Το λιμάνι του Άμστερνταμ.

Πηγή: www.clickatlife.gr

Η πόλη έχει ένα από τα μεγαλύτερα ιστορικά κέντρα στην Ευρώπη, κυρίως από τον 17ο αιώνα, την Χρυσή Εποχή της Ολλανδίας, της οποίας ήταν το εστιακό σημείο. Την περίοδο εκείνη, μια σειρά από ομόκεντρα ημικυκλικά κανάλια, τα περίφημα grachten, χτίστηκαν γύρω από το κέντρο της παλαιότερης πόλης, τα οποία μέχρι σήμερα προσδιορίζουν τη διάταξη και την εμφάνισή του κέντρου. Κατά μήκος των καναλιών βρίσκονται πολλά όμορφα σπίτια και αρχοντικά. Τα περισσότερα κατοικούνται, άλλα είναι πια γραφεία, και μερικά είναι δημόσια κτήρια.

Novorossiysk, Ρωσία.

Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Μαύρης Θάλασσας, μια βιομηχανική πόλη που βασίζεται στην παραγωγή χάλυβα και μεταλλικών προϊόντων, αλλά και στη

βιομηχανία τροφίμων. Πριν την Οκτωβριανή επανάσταση, εκεί ήταν συγκεντρωμένη η αφρόκρεμα των Ελλήνων εμπόρων της εποχής. Η πόλη εκτείνεται κατά μήκος της ακτής του απαλλαγμένου από πάγο λιμανιού στον κόλπο του Τσεμές, ο οποίος είχε αναγνωριστεί από την αρχαιότητα ως ένας από τους καλύτερους κόλπους στην Μαύρη Θάλασσα.



Εικόνα 8. Το λιμάνι του Novorossiysk.

Πηγή: www.clickatlife.gr

Το εμπορικό λιμάνι του Novorossiysk, εξυπηρετεί το ρωσικό θαλάσσιο εμπόριο με περιοχές όπως η Ασία, η Μέση Ανατολή, η Αφρική, η Μεσόγειος, και η Νότια Αμερική. Είναι το πιο απασχολημένο λιμάνι πετρελαίου στην Μαύρη Θάλασσα και απόληξη του αγωγού πετρελαίου από το πεδίο Τεγκνίζ στο δυτικό Καζακστάν.

Χάβρη, Γαλλία.

Η Χάβρη είναι πόλη-λιμάνι στη βόρεια Γαλλία και συγκεκριμένα στις ακτές της Μάγχης, στη Νορμανδία, στη δεξιά όχθη των εκβολών του ποταμού Σηκουάνα. Είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Γαλλίας, μετά τη Μασσαλία στο νότο και έχει κανάλια συνολικού μήκους 24 χιλιομέτρων.



Εικόνα 9. Το λιμάνι της Χάβρης.

Πηγή: www.clickatlife.gr

Πρόκειται για πόλη με πλούσιο ιστορικό και καλλιτεχνικό υπόβαθρο. Η πληθώρα των μουσείων της οφείλεται στο ότι αποτελεί γενέτειρα του ιμπρεσιονισμού. Το 2005, η Χάβρη ανακηρύχθηκε Μνημείο Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς από την UNESCO, λόγω της συνύπαρξης του παλαιού σχεδίου της πόλης και των ιστορικών της δομών με τη σύγχρονη αρχιτεκτονική και πολεοδομία.

Βρέμη, Γερμανία.

Το Bremerhaven (κατά λέξη, το «λιμάνι της Βρέμης»), είναι μια πόλη κατά μήκος του ποταμού Weser, απέναντι από την πόλη του Nordenham. Αν και είναι μια σχετικά νέα πόλη, έχει μια μακρά ιστορία ως εμπορικό λιμάνι και σήμερα είναι ένα από τα πιο σημαντικά γερμανικά λιμάνια.



Εικόνα 10. Το λιμάνι της Βρέμης.

Πηγή: www.clickatlife.gr

Περισσότερα από 1.350.000 αυτοκίνητα εισάγονται ή εξάγονται κάθε χρόνο μέσω του Bremerhaven και το λιμάνι αυτό εισάγει και εξάγει περισσότερα αυτοκίνητα από ό, τι οποιαδήποτε άλλη πόλη στην Ευρώπη, εκτός του Ρότερνταμ. Το παλιό μεσαιωνικό λιμάνι της Βρέμης, έχει σήμερα μετατραπεί σε μία παραθαλάσσια λεωφόρο γεμάτη bars και cafes.

Primorsk, Ρωσία.

Το Primorsk είναι μια παραλιακή πόλη στην περιφέρεια Vyborgsky του Leningrad Oblast της Ρωσίας και αποτελεί το μεγαλύτερο ρωσικό λιμάνι στη Βαλτική. Βρίσκεται 137 χιλιόμετρα δυτικά της Αγίας Πετρούπολης, στη βόρεια ακτή του Κόλπου της Φινλανδίας. Διαθέτει τερματικό σταθμό πετρελαίου, ο οποίος είναι εξοπλισμένος με μοντέρνες εγκαταστάσεις και αποτελείται από δεξαμενές αποθήκευσης, στις οποίες μπορούν να συνδεθούν μέχρι 18 τάνκερ. Το 2006, το Primorsk ήταν πρώτο στις εξαγωγές μαζούτ από τη Ρωσία, με όγκο εξαγωγών 5.863.000 μετρικούς τόνους.



Εικόνα 11. Το λιμάνι του Primorsk.

Πηγή: www.clickatlife.gr

Algeciras, Ισπανία.

Η Algeciras είναι μια πόλη-λιμάνι στο νότιο τμήμα της Ισπανίας και η μεγαλύτερη πόλη στον κόλπο του Γιβραλτάρ. Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στην Ευρώπη και στον κόσμο, σε τρεις κατηγορίες: κοντέινερ, cargo και μεταφόρτωση. Βρίσκεται 20 χλμ. βορειοανατολικά της Tarifa, στο Río de la Miel, το νοτιότερο ποτάμι της Ιβηρικής χερσονήσου και της ηπειρωτικής Ευρώπης. Οι κύριες δραστηριότητες συνδέονται με το λιμάνι, το οποίο λειτουργεί ως το βασικό σημείο επιβίβασης μεταξύ Ισπανίας και της Ταγγέρης, αλλά και άλλων λιμανιών στο Μαρόκο, καθώς και στα Κανάρια νησιά. Είναι από τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια στον κόσμο, ενώ επίσης έχει μια σημαντική αλιευτική βιομηχανία.



Εικόνα 12 .Το λιμάνι της Algeciras.

Πηγή: www.clickatlife.gr

Τα προαναφερόμενα ευρωπαϊκά λιμάνια, συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό εμπορικής διακίνησης μέσω θαλάσσης. Στο επόμενο Κεφάλαιο, αναλύεται η περίπτωση της Γαλλίας και παρατίθενται στοιχεία για το λιμάνι της Μασσαλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ναυτιλία στη Γαλλία.

2.1 Η γεωγραφική θέση της Γαλλίας.

Η Γαλλία είναι μία χώρα της Δυτικής Ευρώπης. Τα θαλάσσια σύνορά της είναι ο Ατλαντικός Ωκεανός, η Μεσόγειος, ο Βискаϊκός Κόλπος στα δυτικά, η Μάγνη στον βορά και η Βόρεια Θάλασσα. Η μητροπολιτική Γαλλία βρίσκεται στα δυτικά άκρα της Ευρώπης. Βρέχεται από την Βόρεια Θάλασσα στον βορρά, από την Μάγνη στα βορειοδυτικά, από τον Ατλαντικό Ωκεανό στα δυτικά και από την Μεσόγειο Θάλασσα νοτιοανατολικά. Συνορεύει με το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο στα βορειοανατολικά, με την Γερμανία και την Ελβετία στα ανατολικά, με την Ιταλία και το Μονακό στα νοτιοανατολικά, με την Ισπανία και την Ανδόρρα στα νοτιοδυτικά.

Μολονότι τα νότια σύνορα της χώρας καθορίζονται από οροσειρές τα βορειοανατολικά σύνορα δεν καθορίζονται από γεωγραφικά όρια αλλά από γλωσσικά.

Η μητροπολιτική Γαλλία περιλαμβάνει πολλά νησιά, εκ των οποίων τα κυριότερα είναι η Κορσική και τα παράκτια νησιά. Η μητρόπολη εκτείνεται μεταξύ 42°19'46" και 51°5'47" βορείου γεωγραφικού πλάτους και μεταξύ 4°46' δυτικού και 8°14'42" ανατολικού μήκους.

Η Γαλλία περιλαμβάνει πολλά εδάφη εκτός Ευρώπης, που ονομάζονται *territoires d'outre-mer*, (υπερπόντια εδάφη), που βρίσκονται σε όλους τους ωκεανούς πλην του Αρκτικού.

Αυτά τα εδάφη έχουν ποικίλους τύπους τοπικής αυτοδιοικήσεως της Γαλλίας και βρίσκονται:

- στην Νότια Αμερική: η Γουιάνα

- στον Ατλαντικό ωκεανό: το Σαιν-Πιέρ-ε-Μικελόν και, στις Αντίλλες, η Γουαδελούπη, η Μαρτινίκα, το Σαιν-Μαρτέν και το Σαιν-Μπαρτελεμί
- στον Ειρηνικό ωκεανό: η γαλλική Πολυνησία, η Νέα Καληδονία, οι νήσοι Ουαλίς και Φουτουνά και το Κλίπερτον
- στον Ινδικό ωκεανό: η Ρεϋνιόν, η Μαγιότ, οι Διάσπαρτες Νήσοι, οι Νήσοι Κροζέ, οι Νήσοι Κεργκελέν και Σαιν-Πωλ και Άμστερνταμ
- στην Ανταρκτική: η Αδελία Γη.

Μέσω αυτών των υπερπόντιων εδαφών, η Γαλλία έχει χερσαία σύνορα με την Βραζιλία και το Σουρινάμ, καθώς και με την Ολλανδία μέσω του γαλλικού τμήματος του Σαιν-Μαρτέν.

Η επιφάνεια της μητροπολιτικής Γαλλίας είναι 552.000 τετρ.χιλιόμετρα ή περίπου ένα εκτάριο ανά κάτοικο. Συμπεριλαμβανομένων όλων των υπερπόντιων εδαφών που βρίσκονται πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας η συνολική επιφάνεια είναι 675.000 τετρ. χιλιόμετρα.

Είναι η 42^η μεγαλύτερη σε επιφάνεια χώρα στον κόσμο. Είναι ακόμη η τρίτη μεγαλύτερη χώρα της Ευρώπης, μετά την Ρωσία και την Ουκρανία, δεύτερη αν συμπεριληφθούν οι υπερπόντιοι νομοί, και η μεγαλύτερη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Τα ηπειρωτικά μητροπολιτικά της εδάφη εκτείνονται σε περίπου 1.000 χιλιόμετρα από βορρά προς νότο και από ανατολή προς δύση.

Το μήκος της ακτογραμμής της, συμπεριλαμβανομένων και των υπερπόντιων εδαφών, είναι 8.245 χιλιόμετρα.

(<https://el.wikipedia.org/wiki>).



Εικόνα 13. Ο χάρτης της Γαλλίας.

Πηγή: www.users.sch.gr

2.2 Γεωλογία, τοπογραφία και υδρογραφία.

Το μητροπολιτικό έδαφος της Γαλλίας προσφέρει μια μεγάλη ποικιλία τοπογραφικών συνόλων και φυσικών τοπίων. Μεγάλα τμήματα του σημερινού εδάφους της Γαλλίας έχουν υψωθεί κατά τη διάρκεια αρκετών τεκτονικών δραστηριοτήτων, κυρίως κατά την Ερκύνια Ορογένεση τον Παλαιοζωικό Αιώνα οπότε σχηματίστηκε ο αρμορικανικός Ορεινός Όγκος, ο κεντρικός Ορεινός Όγκος, η Μορβάν, τα Βόσγια, η οροσειρά των Αρδεννών και η Κορσική. Οι ορεινοί όγκοι των Άλπεων, των Πυρηναίων και του Ιούρα είναι πολύ νεότεροι και έχουν υποστεί λιγότερη διάβρωση. Οι Άλπεις φτάνουν στα 4.810 μέτρα υψόμετρο στο Λευκό Όρος. Παρά το γεγονός ότι το 60% των κοινοτήτων έχουν ταξινομηθεί ως περιοχές σεισμικής επικινδυνότητας, οι κίνδυνοι αυτοί παραμένουν μέτριοι.

Αυτοί οι ορεινοί όγκοι οριοθετούν πολλές λεκάνες ιζηματογενέσεως, όπως η λεκάνη της Ακουιτανίας στα νοτιοδυτικά και η λεκάνη του Παρισιού στον βορρά, η τελευταίας περιλαμβάνει αρκετές περιοχές με ιδιαίτερα εύφορα εδάφη, κυρίως τα λασπώδη οροπέδια του Μπος και του Μπρι. Επιπλέον, διάφορα φυσικά περάσματα, όπως η κοιλάδα του Ροδανού, διευκολύνουν τις επικοινωνίες. Τα παράλια προσφέρουν τοπία αρκετά αντιφατικά.

Το υδρογραφικό σύστημα της Γαλλίας είναι κυρίως οργανωμένο σε τέσσερις μεγάλους ποταμούς, τον Λίγηρα, τον Σηκουάνα, τον Γαρούνα και τον Ροδανό, στους οποίους μπορούν να προστεθούν ο Μόσα και ο Ρήνος, μικρότερης σημασίας στην Γαλλία, αλλά μείζονος σημασίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η γαλλική λεκάνη απορροής των τεσσάρων πρώτων αντιστοιχεί σε περισσότερο από το 62 % της μητροπολιτικής περιοχής.

Η Γαλλία έχει υπο την δικαιοδοσία και την κυριαρχία της 11 εκατομμύρια τετρ.χλμ θαλασσίου χώρου, σε τρεις ωκεανούς και το 97% στα υπερπόντια εδάφη(<https://el.wikipedia.org/wiki/>).

2.3 Κλίμα.

Το κλίμα της μητροπολιτικής Γαλλίας είναι εύκρατο, επηρεαζόμενο από τον αντικυκλώνα των Αζορών όπως και η υπόλοιπη Δυτική Ευρώπη, με αρκετές περιφερειακές ή τοπικές διαφοροποιήσεις.

Η σημερινή τυπολογία προσδιορίζει έξι μεγάλες κλιματικές ζώνες (<https://el.wikipedia.org/wiki/%>).



Εικόνα 14. Χάρτης με της κλιματικές περιοχές της Γαλλίας.

Πηγή: www.wikipedia.gr

2.4 Δημογραφία.

Το προσδόκιμο ζωής στο σύνολο του πληθυσμού ήταν σύμφωνα με εκτιμήσεις του 2014 τα 81,66 χρόνια (78,55 χρόνια οι άνδρες και 84,91 οι γυναίκες).

Ο πληθυσμός της χώρας είναι 66.616.416 (20η στον κόσμο). Ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού είναι 0,549% (εκτίμηση 2009). 830.900 γεννήσεις το 2006, ευρωπαϊκό ρεκόρ γεννητικότητας με 2,07 παιδιά ανά οικογένεια. Ρυθμός γεννήσεων 12,57 γεννήσεις/1000 πληθυσμού (εκτιμ. 2009) και θανάτου 8,48 θάνατοι/1000 πληθυσμού (εκτίμηση 2008). Το προσδόκιμο ζωής στο σύνολο του πληθυσμού ήταν σύμφωνα με εκτιμήσεις του 2014 τα 81,66 χρόνια (78,55 χρόνια οι άνδρες και 84,91 οι γυναίκες).

(<https://el.wikipedia.org/wiki/>).

2.5 Η εξέλιξη της Γαλλίας στη ναυτιλία.

Η εξέλιξη της ναυτιλίας στη Γαλλία καλύπτει την περίοδο ανάμεσα στον 13^ο και 21^ο αιώνα. Διαμορφώθηκε τόσο από σημαντικές εξελίξεις, όσο και από ατυχείς περιόδους παρακμής λόγω των παρακάτω σημαντικών δυσκολιών που αντιμετώπισε κατά τη διάρκεια της εξέλιξής της:

- η ύπαρξη δύο εξόδων προς τη θάλασσα, το οποίο και προκάλεσε τη διατήρηση δύο ξεχωριστών στόλων και το μοίρασμα των κονδυλίων ανάμεσα στη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό
- η επικράτηση στρατηγικών εμποδίων στον ηπειρωτικό χώρο και κατ' επέκταση η στροφή στις επίγειες δυνάμεις ως οικονομική και πολιτική προτεραιότητα
- τα παραπάνω οδήγησαν σε μία ανεπάρκεια από την πλευρά του γαλλικού κράτους το οποίο ποτέ δεν αντιλήφθηκε τη σπουδαιότητα της ναυτικής δύναμης, ούτε εννόησε ότι η ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι μία μακροχρόνια επένδυση η οποία χρειάζεται και μακροχρόνιο σχεδιασμό

Η μελέτη της ιστορίας της γαλλικής ναυτιλίας θα περιοριστεί στην παρούσα εργασία μόνο στον 19^ο και 20^ο αιώνα, καθώς η ιστορία που αποτυπώθηκε στους δύο αυτούς αιώνες προσφέρει πολύτιμη γνώση για τα σύγχρονα οικονομικά προβλήματα. Η γαλλική ναυτιλία αντιμετώπισε, νωρίτερα από ότι οι άλλοι τομείς, τις συνέπειες της παγκοσμιοποίησης, είτε αφορά στην άνοδο της ισχύος των ασιατικών στόλων, είτε στον ανταγωνισμό των πλοίων με ελεύθερη σημαία. Έτσι κι αλλιώς, η αύξηση του στόλου των χωρών της Ασίας, επεξηγεί και τη συσχέτιση που υπάρχει μεταξύ της ανάπτυξης του εμπορικού στόλου ενός κράτους και την άνοδο της πολιτικής, οικονομικής και πολιτιστικής του δύναμης στην παγκόσμια κοινότητα.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 εμφανίστηκε μία πρωτοφανής μείωση του εμπορικού στόλου με γαλλική σημαία και έτσι, η Γαλλία αποφάσισε την αλλαγή πλεύσης στην πολιτική που εφάρμοζε μέχρι τότε. Ξεκινώντας από το αξίωμα ότι η παρακμή αυτή δεν πρέπει να εκληφθεί ως μοιραία, τέθηκε ως στόχος η εύρεση λύσεων και προτάσεων για τη διατήρηση ενός εθνικού στόλου, ο οποίος θα βρίσκεται στην υπηρεσία μίας φιλόδοξης ναυτιλιακής πολιτικής (Randier, 1980).

2.6 Οι κύριες περίοδοι της ιστορίας της γαλλικής ναυτιλίας

Στην προσπάθεια ανασκόπησης στις σημαντικές περιόδους της εξέλιξης του γαλλικού εμπορικού στόλου από το 1850 έως το 2000, πρέπει να διαιρεθούν 150 χρόνια σε τέσσερις περιόδους.

Τα χρόνια από το 1850 έως το 1890 αντιστοιχούν στην αλματώδη ανάπτυξη ενός σύγχρονου προφίλ στην εμπορική ναυτιλία, υπό την έννοια της κίνησης μεγάλων κεφαλαίων και της αναγκαιότητας θέσπισης ενός νέου νομοθετικού πλαισίου. Παρόλη την αντίσταση από την ύπαρξη των ιστιοφόρων, αρχίζει η διαμόρφωση των πρώτων στόλων με ατμόπλοια και η ίδρυση των πρώτων ναυτιλιακών εταιριών. Στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, εκεί όπου η κυριαρχία της *rex britannica* είναι αδιαμφισβήτητη στις θάλασσες, η Γαλλία παρουσιάζεται ως δεύτερη ναυτική εμπορική δύναμη στον κόσμο, πίσω από τη βρετανική (Randier, 1980). Μέσω της έκτασης του δικτύου μεταφορών που διαμόρφωση σε όλο τον κόσμο, αλλά και λόγω της ποιότητας των πλοίων της, η εμπορική ναυτιλία συμμετείχε ενεργά στην ανάπτυξη της αποικιακής αυτοκρατορίας και στο γόητρο της Γαλλίας.

Η δεύτερη περίοδος, που εκτείνεται από την Μπελ Επόκ (*Belle Epoque*) μέχρι και τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, χαρακτηρίζεται από τη δυσκολία προσαρμογής της γαλλικής εμπορικής ναυτικής δύναμης στη μεταστροφή των περιστάσεων. Βρίσκεται περιφρονημένη ως ένας δευτερεύων στόλος. Καταρχάς, τα χρόνια που προηγούνται του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου χαρακτηρίζονται από την αύξηση των λιμανιών σε χωρητικότητα, την πρόοδο στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές και την ναυπήγηση επιβατηγών πλοίων. Τα μεταφορικά εμπορικά πλοία ολοένα και αυξάνουν τη χωρητικότητά τους. Είναι άλλωστε η εποχή μίας πρώτης παγκοσμιοποίησης και διεθνοποίησης των οικονομιών· το ποσοστό των βιομηχανικών χωρών το 1913 παρουσιάζει τέτοιο

επίπεδο αύξησης που σημειώνει πάλι μόνο το 1973. Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από έναν υποβιβασμό της Γαλλίας στον τομέα αυτό, η οποία επλήγη από μία επίμονη μη-ανταγωνιστικότητα. Χάνει τη δεύτερη θέση πίσω από το Ηνωμένο Βασίλειο και βρίσκεται αμέσως να την προσπερνούν χώρες με υψηλή ανάπτυξη όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Γερμανία. Την παραμονή του Πρώτου Παγκοσμίου πολέμου, ο γαλλικός εμπορικός στόλος βρίσκεται στην Πέμπτη θέση παγκοσμίως (Randier, 1980).

Οι καταστροφές του πολέμου, η κρίση που επήλθε το 1930 και η δραματική συστολή του παγκόσμιου εμπορίου ως συνέπεια, αποτελούν σημαντικά πλήγματα στη γαλλική ναυτιλία και συντελούν σε απόλυτη μείωση του γαλλικού στόλου, του οποίου η χωρητικότητα σε τόνους το 1939 ήταν κατώτερη από αυτή το 1920. Οι δεσμοί μεταξύ του κράτους και των ναυτιλιακών εταιριών ενισχύονται, καθώς το κράτος στηρίζει με κεφάλαια τη ναυτιλία μπροστά στην απειλή μίας περαιτέρω μείωσης σε διεθνές επίπεδο. Παράλληλα με τον ιδιωτικό τομέα, γεννιέται και ο δημόσιος τομέας της γαλλικής εμπορικής ναυτιλίας. Η εταιρία Messageries Maritimes ηγείται στο χώρο το 1921 και αγοράζει την Compagnie Générale Transatlantique, το 1932, η οποία και βρίσκεται σε καθεστώς πτώχευσης. Η καθέλκυση του πλοίου Normandie το 1935 αδυνατεί να συγκαλύψει τις δυσκολίες που βιώνει η ναυτιλία στη Γαλλία εκείνη την περίοδο.

Η τρίτη περίοδος αντιστοιχεί στην επονομαζόμενη «λαμπρή τριαντακονταετία» (Trente glorieuses) και χαρακτηρίζεται από μία νέα άνθιση του γαλλικού στόλου, ο οποίος γνωρίζει έναν αναπτυσσόμενο εκσυγχρονισμό και μία εξάπλωση έως το 1978, ενώ σκαρφαλώνει στην 9^η θέση παγκοσμίως και αυτό σε πείσμα των αναγκαίων προσαρμογών. Έχοντας εξισορροπήσει τη ζημιά από το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο, το εμπορικό ναυτικό πρέπει να αντιμετωπίσει τεράστιες προκλήσεις όπως η αποαποικιοκρατία, οι δύο πετρελαϊκές κρίσεις και

ο πολλαπλασιασμός των πρωταγωνιστών στις θαλάσσιες μεταφορές. Τρεις παράγοντες ενθαρρύνουν την ανάπτυξή του. Ο πρώτος είναι η πρωτοφανής άνθιση των διεθνών συναλλαγών, κυρίως στο ενεργειακό επίπεδο. Ανάμεσα στο 1962 και 1975, και κατά ετήσιο ποσοστό, το σύνολο των τόνων που μεταφέρονται μέσω θάλασσας αυξάνεται κατά 7%. Ο δεύτερος παράγοντας είναι η εμφάνιση νέων τεχνικών· ναυπήγηση πλοίων σε γραμμή παραγωγής, αυτοματοποίηση των παραγγελιών, και καταχώρηση των εμπορευμάτων σε κοντέινερ. Ο τρίτος παράγοντας είναι η φιλόδοξη και συγκροτημένη πολιτική σχετικά με τη ναυτιλία από τις διάφορες κυβερνήσεις της περιόδου, η οποία και ανάγκασε τους εφοπλιστές να επενδύσουν στην κατασκευή νέων εξειδικευμένων πλοίων (Randier, 1980).

Οι πετρελαϊκές κρίσεις το 1973 και 1979 βάζουν φραγμό σε αυτή την επέκταση επιβαρύνοντας τα κόστη και το μέγεθος του χρέους. Αρχίζει στο σημείο αυτό μία τελευταία περίοδος η οποία εμφανίζει μία δυσπραγία στη γαλλική εμπορική ναυτιλία, από την οποία δεν ξεφεύγουν παρά μόνο κάποιες ναυτιλιακές εταιρίες. Το 2005, η γαλλική ναυτιλία βρίσκεται στην 29^η θέση, ενώ η Γαλλία είναι η 5^η χώρα σε εξαγωγές παγκοσμίως. Οι συνέπειες από την καθυστέρηση που επέφεραν οι κρίσεις καλύπτουν, στην πραγματικότητα, μία εις βάθος αλλοίωση της αγοράς που οφείλεται στην επιτάχυνση της παγκοσμιοποίησης των εμπορικών συναλλαγών, στην μετακίνηση των πόλων της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης προς την νοτιοανατολική Ασία και τον Ειρηνικό ωκεανό. Στο διάστημα από το 1980 μέχρι το 1986 οι γαλλικές ναυτιλιακές εμπορικές εταιρίες επιχειρούν να ενισχύσουν τις εμπορικές τους μετοχές και πετυχαίνοντάς το, χάνουν, για την εταιρία *Compagnie generale maritime* (CGM) ή καθυστερούν, όπως η *Velmas – Vieljeux*, στη στροφή της διεθνοποίησης(https://fr.wikipedia.org/wiki/capitaines_de_navires).

Έτσι σκιαγραφείται το σκηνικό για τη γαλλική ναυτιλία εδώ και ενάμιση αιώνα. Η εντύπωση που υπάρχει για μία συνεχή παρακμή δεν πρέπει να σταθεί εμπόδιο στο γεγονός πως σε τέτοιου είδους επιχειρηματική δράση οι περίοδοι ύφεσης είναι αναμενόμενες και πως οι περίοδοι προσαρμογής δεν έπαψαν να υφίστανται, με λιγότερη ή περισσότερη επιτυχία. Άλλωστε, από το 1998, η πρόσφατη επιτυχία της CMA-CGM, η οποία δεσπόζει ως τρίτη δύναμη στις μεταφορές με κοντέινερ, το στοίχημα του εφοπλιστή για μεταφορές χύμα φορτίων και η συνεργασία με μεγάλους βιομηχανικούς κολοσσούς, αφήνουν ελπίδα για μία παλινόρθωση.

2.7 Οικονομικά στοιχεία της σύγχρονης γαλλικής ναυτιλίας.

Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών αντιπροσωπεύει ένα μεγάλο ποσοστό της γαλλικής οικονομίας. Αθροίζοντας τις μεταφορές φορτίων, από τη μία, και τις μεταφορές επιβατών και οχημάτων, από την άλλη, ο τομέας της ναυτιλίας απασχολεί συνολικά πάνω από 14.000 ναυτικούς και 254 εταιρίες στη Γαλλία. Με κάποιες μεγάλες ναυτιλιακές και ένα πλήθος από εξειδικευμένες μικρομεσαίες, η γαλλική ναυσιπλοΐα προσφέρει μία ευρεία γκάμα υπηρεσιών, στραμμένη προς το εξωτερικό.

Η Γαλλία στην παρούσα φάση είναι η 4^η χώρα παγκοσμίως σε εξαγωγές εμπορευμάτων και η 2^η χώρα σε εξαγωγές αγροτικών προϊόντων. Υπολογίζεται ότι η Γαλλία έχει 41 θαλάσσιους λιμένες ανά την επικράτεια (και από τα οποία τα 6 είναι υπερπόντια). Οι λιμενικοί χώροι που υπάρχουν για τη μεταφορά των εμπορευμάτων και των επιβατών και που συνδέονται με την ενδοχώρα με διαφορετικά δίκτυα μεταφορών αφορούν δραστηριότητες της βιομηχανίας και των επιχειρήσεων εφοδιασμού και διατηρούν μόνιμους δεσμούς ανταλλαγής με το εξωτερικό (http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime).

Οι θαλάσσιοι λιμένες της μητροπολιτικής Γαλλίας ενισχύονται από το κράτος και δρουν υπό το καθεστώς του μεγάλου θαλάσσιου λιμένος. Αυτοί είναι οι λιμένες της Μπορντώ (Bordeaux), της Δουνκέρκης (Dunkerque), της Χάβρης (Le Havre), της Λα Ροσέλ (La Rochelle), της Νάντης (Nantes), της Ρουέν (Rouen) και του Καλαί (Calais). Τα 8 αυτά κυριότερα λιμάνια της Γαλλίας συγκεντρώνουν κοντά στα τρία τέταρτα της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων. Για τη χρονιά 2014, τα δύο πρώτα λιμάνια σε κίνηση, δηλαδή αυτό της Μασσαλίας και της Χάβρης, βρίσκονται δικαιωματικά στην 5^η και 6^η θέση στον ευρωπαϊκό χώρο και αθροίζουν μία κίνηση που ξεπερνά τους 70 εκατομμύρια τόνους το χρόνο. Οι κυριότεροι θαλάσσιοι λιμένες βρίσκονται σε πλεονεκτική γεωγραφική θέση· η πρόσοψη στη Μάγλη, τον Ατλαντικό και τη Μεσόγειο προσφέρουν βέλτιστες ναυτικές συνθήκες πρόσβασης στις υποδομές τους.

Η μεταρρύθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων που έγινε από το Κράτος το 2008 και μετέτρεψε τα κυριότερα γαλλικά λιμάνια σε διεθνείς ναυτικούς λιμένες είχε ως στόχο να προσδώσει μία νέα δυναμική και να ενδυναμώσει το δυναμικό φορτίο των γαλλικών λιμανιών έναντι των άλλων ευρωπαϊκών, όπως του Ρότερνταμ και του Αμβούργου, τα οποία με τα χρόνια δημιούργησαν λιμενικές υποδομές υψηλών επιδόσεων. Η μεταρρύθμιση στηρίχτηκε επίσης και σε ένα πρόγραμμα επιδότησης ύψους 2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ για την περίοδο 2009 – 2013.

Όσον αφορά την κίνηση σε φορτία, για το έτος 2014, 341,4 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων εξυπηρετήθηκαν από τα κυριότερα λιμάνια της Γαλλίας. Το 2009 όμως και υπό τη σκιά της οικονομικής κρίσης, η γενική κίνηση των μεγάλων λιμένων κατέγραψε μία μείωση κατά 12,9% σε σχέση με το 2008. Η κακή αυτή οικονομική συγκυρία επηρέασε εις βάθος τις χύδην μεταφορές (53,9 εκατομμύρια τόνοι, -23,5%) των οποίων οι εισαγωγές και οι εξαγωγές μειώθηκαν κατά 31,5 και 2,3% αντίστοιχα.

Οι εισαγωγές και οι εξαγωγές των πετρελαϊκών προϊόντων (αργό πετρέλαιο, αέριοι υδρογονάνθρακες υγροποιημένοι ή συμπιεσμένοι, διυλισμένα προϊόντα), κυριαρχούν σε χωρητικότητα στα γαλλικά διεθνή λιμάνι (136,1 εκατομμύρια τόνοι) αντιπροσωπεύοντας το 55% της γενικής κίνησης (247,2 τόνοι), παρατήρηση η οποία πρέπει να παραλληλιστεί με το γεγονός πως περίπου 85% της ικανότητας διύλισης της Γαλλίας βρίσκεται στις λιμενικές ζώνες (http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime).

2.8 Οι δύο μεγαλύτερες γαλλικές ναυτιλιακές εταιρίες.

Παράλληλη πορεία φαίνεται να χαρακτηρίζει τις δύο μεγαλύτερες γαλλικές ναυτιλιακές εταιρίες, την Compagnie Generale Transatlantique και την Messageries Maritimes. Οι ιδρυτές τους είχαν το ίδιο όραμα, ακολούθησαν παράλληλες πορείες και οι δύο ξεπήδησαν από τη βιομηχανική επανάσταση.

Η εταιρία Services Maritimes des Messageries Nationales, η οποία ύστερα από πολλές μεταμορφώσεις θα ονομαστεί Compagnie Des Messageries Maritimes, ιδρύθηκε το 1851. Η Messageries Nationales είναι μία επιχείρηση με μακρόχρονη ιστορία και είχε ως κύρια δραστηριότητα την εκμετάλλευση των υποχρεώσεων μέσα στη Γαλλία. Ο ερχομός του σιδηροδρόμου και η επιτυχία του την έστρεψε σε αλλαγή χαρτοφυλακίου. Η καινούργια Ανώνυμη Εταιρία που ιδρύθηκε με αρχικό κεφάλαιο 24 εκατομμύρια φράγκα είχε ως διαχειριστές τους Ernest Simons, Louis Edouard Besson, Albert Rostand και στη συνέχεια τον Armand BEhic. Από την αρχή, ο τομέας δράσης, ή καλύτερα η θάλασσα δράσης είναι η Μεσόγειος, με κύριο λιμάνι τη Μασσαλία. Η πόλη που ιδρύθηκε από τους Φωκαείς είναι λοιπόν το πρώτο γαλλικό λιμάνι και η πόρτα για τους παραδοσιακούς εμπορικούς δρόμους, την Ανατολή, τη Μέση και την Άπω Ανατολή οι οποίοι προσεγγίζονται με το άνοιγμα της διώρυγας του Σουέζ (http://fr.wikipedia.org/wiki/March%C3%A9_maritime).

Οι γραμμές πλεύσης με την πάροδο των χρόνων χαράσσονται προς όλες τις κατευθύνσεις· Ιταλία, Τουρκία, Αίγυπτο, και έπειτα Ελλάδα και τις χώρες του Μαγκρέμπ. Έχοντας πάντα ως λιμένα βάσης τη Μασσαλία, η Messageries Maritimes ξεπερνά τις μεσογειακές ακτές και φτάνει το 1857 στη Μαύρη Θάλασσα, το 1861 στην Ινδοκίνα και μετά στον Ινδικό Ωκεανό και την Ιαπωνία. Το 1860, εγκαινιάζει μία γραμμή στον Ατλαντικό προς τη Σενεγάλη, τη Βραζιλία και την Λα Πλάτα από τη Μπορντώ. Στην συνέχεια, είναι παρούσα σε όλα τα λιμάνια της Γαλλίας. Αυτές οι γραμμές υπέστησαν αλλαγές, κάποιες εγκαταλείφθηκαν και άλλες δημιουργήθηκαν έως τη συγχώνευση το 1975 με την Compagnie Generale Transatlantique.

Η ιστορία της Compagnie Generale Transatlantique διαφέρει ελάχιστα από αυτή της Messageries Maritimes. Αρχικά, βρίσκουμε εκεί τη συγκέντρωση προσωπικοτήτων του χρηματοοικονομικού κόσμου. Η εμπορική ναυτιλία είναι ένας κλάδος σε συνεχή μεταβολή ο οποίος, όπως προείπαμε, έχει ανάγκη από αναδιάταξη και ροή κεφαλαίων. Η CGT είναι ένα δημιούργημα της περιόδου της Δεύτερης Αυτοκρατορίας. Το 1855, οι αδελφοί Pereire ιδρύουν την εταιρία της οποίας η αποστολή είναι οι αποστολές ταχυδρομικών δεμάτων παράλληλα με το εμπόριο. Έπειτα από ένα παράτολμο ξεκίνημα, την πτώση της κίνησης, την εξαγορά της από την Credit Mobilier και πολυάριθμες διαπραγματεύσεις με τους υπουργούς, οι αδελφοί Pereire αυξάνουν τη δήμευσή τους και τροποποιούν το όνομα της εταιρίας σε Compagnie Generale Transatlantique το 1861. Οι βλέψεις της εταιρίας στρέφονται πρωταρχικά στον Ατλαντικό ωκεανό. Έπειτα από λιγότερο από 6 μήνες μετά τη νέα μετονομασία, ανοίγει μία γραμμή από το Saint-Nazaire εξυπηρετώντας τις Αντίλλες και το Μεξικό. Το Μεξικό τρέφει τις φιλοδοξίες του αυτοκράτορα. Οι Pereire, που είναι χρηματοδότες, γνωρίζουν πολύ καλά τι κέρδος μπορούν να προσκομίσουν οι διαμάχες και η πολιτική του αυτοκράτορα. Το 1864, μία άλλη γραμμή εγκαινιάζεται, αυτή που συνδέει τη Χάβρη με τη Νέα Υόρκη, προορισμός που

αποτελεί το αντικείμενο όλων των προσπαθειών της CGT. Για τη γραμμή αυτή επανδρωθήκανε τα μεγαλύτερα γαλλικά πλοία· το Paris, το Ile-de-France, το Liberte και το France έως την εγκατάλειψη της γραμμής το 1974. Η CGT δεν εγκαταλείπει από την άλλη ούτε τη Μεσόγειο.

Το 1880, επαναλειτουργεί τις γραμμές των ταχυδρομικών αποστολών και το στόλο του εφοπλιστή Valery στις χώρες του Μαγκρέμπ (http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_flottes_de_marine_marchande)

Τη δεκαετία του 1970, έρχεται ξανά η περίοδος των συγχωνεύσεων για να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός και να ανασχηματιστούν οι υπάρχουσες εταιρίες. Οι δύο ναυτιλιακές εταιρίες ενώνονται το 1975 για να ιδρύσουν την Compagnie Generale Maritime. Η τελευταία αγοράστηκε ξανά το 1995 από την CMA και η επονομασμένη CMA-CGM έγινε η πιο ισχυρή ναυτιλιακή εταιρία στη Γαλλία.

Η εικόνα που παρουσιάζει η CMA-CGM στη σύγχρονη εποχή είναι αυτή ενός παγκόσμιου leader στη ναυτιλία. Έχοντας ως βάση τη Μασσαλία, ο όμιλος CMA-CGM δραστηριοποιείται σε περισσότερες από 160 χώρες με ένα δίκτυο πάνω από 655 πρακτορείων, απασχολώντας πάνω από 20.000 υπαλλήλους παγκοσμίως (εκ των οποίων οι 4500 στη Γαλλία). Με έναν νέο και μεταβαλλόμενο στόλο, ο όμιλος εξυπηρετεί 450 εμπορικούς λιμένες από τους 521 που υπάρχουν στον κόσμο. Τα πλοία του είναι παρόντα σε όλες τις θάλασσες παγκοσμίως με 170 διαφορετικές θαλάσσιες υπηρεσίες. Χάρη σε αυτή την παγκόσμια παρουσία και στις εξαιρετικές επιδόσεις των πλοίων ο όμιλος μεταφέρει κάθε χρόνο έναν όγκο εμπορευμάτων της τάξης των 12,2 εκατομμυρίων TEU (μονάδα μέτρησης εμπορευμάτων ισοδύναμη με 20 πόδια).

Το 2014 έκλεισε για τον όμιλο CMA-CGM με έναν τζίρο 16,7 δισεκατομμυρίων δολαρίων, αποδεικνύοντας πως μία οικογενειακή επιχείρηση

προικισμένη με ισχυρές αξίες μπορεί να είναι αποτελεσματική και να ανυψώσει τη γαλλική βιομηχανία στις μεγαλύτερες αγορές.



Εικόνα 15. Μεταφορικό κοντέινερ του ομίλου CMA-CGM.

Πηγή: www.e-nautilus.gr

Σημαντικό στοιχείο του ομίλου είναι η υιοθέτηση μίας πολιτικής αιεφόρου ανάπτυξης από τον διευθύνοντα σύμβουλο Jacques Saadé. Από το 2005, η CMA-CGM έχει μειώσει την εκπομπή CO₂ κατά 40% (πρόβλεψη για το 2015 στα 50%). Οι λόγοι αυτής της περιβαλλοντικής επίδοσης είναι πολυάριθμοι:

- ένας ναυτικός στόλος εξοπλισμένος με τις τελευταίες τεχνολογίες από άποψη περιβάλλοντος και ασφάλειας
- μία πρωτοποριακή επένδυση στα οικολογικά κοντέινερ από το 2005

- η ίδρυση της Greenmodal Transport το 2012, της πρώτης επιχείρησης τριών μορφών που συνδύαζε τις σιδηροδρομικές, ποτάμιες και οδικές μεταφορές, εγγυώμενη χαμηλό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στο καλύτερο κόστος
- μία πιστοποίηση ISO 14001 για τη διαχείριση των πλοίων του Ομίλου για το έτος 2013.

2.9 Το λιμάνι της Μασσαλίας.

2.9.1 Γεωγραφική θέση και γεωγραφικά στοιχεία Μασσαλίας.

Η Μασσαλία είναι η σημαντικότερη πόλη-λιμάνι της Γαλλίας και η τρίτη σημαντικότερη (ως λιμάνι) της Ευρώπης. Βρίσκεται στον κόλπο της Λυών, στην Δυτική Μεσόγειο. Με περίπου 820.000 κατοίκους, η Μασσαλία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Γαλλίας μετά το Παρίσι και ανήκει στην ευρύτερη ιστορική περιοχή της Προβηγκίας. Ολόκληρη η αστική περιοχή γύρω από την Μασσαλία έχει περίπου 1,2 εκατομμύρια κατοίκους. Η Μασσαλία βρίσκεται σε υψόμετρο 12 μέτρων πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Όμως, οι λόφοι βόρεια της Μασσαλίας, ξεπερνούν και τα 700 μέτρα σε ύψος. Ανατολικά της πόλης βρίσκονται οι εκβολές του ποταμού Ροδανού (http://www.overseastravel.gr/Individuals_Europe_France).



Εικόνα 16. Η Μασσαλία το 1575.

Πηγή: www.forumfr.com

2.9.2 Γενικές πληροφορίες για το λιμάνι της Μασσαλίας.

- 1ο λιμάνι στη Γαλλία με συνολικά 86 εκατομμύρια τόνους tn το 2010
- 3ο λιμάνι πετρελαίου παγκοσμίως, μετά το λιμάνι του Ρότερνταμ και του Χιούστον
- 5ο Ευρωπαϊκό λιμάνι μετά του Ρότερνταμ, της Αμβέρσας, του Αμβούργου και του Άμστερνταμ
- 1.500 εργαζόμενοι για ένα κύκλο εργασιών 172 εκατομμυρίων ευρώ

Είναι ένας λιμένας γενικού σκοπού που διαθέτει 24 διαφορετικές δραστηριότητες, οι οποίες διανέμονται κατά μήκος ολόκληρης της περιοχής

του, που εκτείνεται από τη Μασσαλία προς το λιμάνι του Saint Louis du Rhône μέσω της Martigues:

- 880.000 εμπορευματοκιβώτια
- Περισσότεροι από 2 εκατομμύρια επιβάτες συμπεριλαμβανομένων 639.000 επιβατών κρουαζιέρας
- Περισσότερα από 4 εκατομμύρια φορτία εμπορευμάτων roll-on/roll-off
- Περισσότεροι από 57 εκατομμύρια τόνοι τη υδρογονανθράκων χειρίζονται από τις εγκαταστάσεις
- Μία από τις μεγαλύτερες τμηματικές ξηρές αποβάθρες του κόσμου – Σχηματίζει 10:465 m μήκος, 85 m πλάτος, 11 m βάθος

Ανατολικές αποβάθρες (Μασσαλία): 392 εκτάρια (ha) (1000 ha συμπεριλαμβανομένων των εκτάσεων του νερού)

Δυτικές αποβάθρες: 10.000 ha (25.000 ha συμπεριλαμβανομένων των εκτάσεων του νερού) πάνω από 60 km αποβάθρας σε όλη την απόσταση των 70km μεταξύ των δύο αποβάθρων.

Ένα από τα ισχυρά σημεία του λιμανιού της Μασσαλίας με την ιδανική γεωγραφική του θέση για βόρειο / νότιο και ανατολικό / δυτικό εμπόριο είναι ότι όλα τα εμπορεύματα μεταφέρονται μέσω αγωγού, γραμμής αερίου, χερσαίας μεταφοράς, σιδηροδρομικών γραμμών ή του ποταμού.

Ως το υπ' αριθμό 5ο λιμάνι της Ευρώπης, το λιμάνι της Μασσαλίας επιβεβαιώνει τη θέση του ως σημαντικός παράγοντας στην Ευρωμεσογειακή περιοχή, με την επαρκή υποδομή και χώρο για να φιλοξενήσει όλους τους τύπους μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων διαφόρων αγαθών και εμπορευματοκιβωτίων, ξηρού φορτίου, υγρού φορτίου, αυτοκινήτων συμβατικής κυκλοφορίας, επιβατικής κυκλοφορίας και κυκλοφορίας

κρουαζιέρας. Το λιμάνι Marseille Fos επενδύει συνεχώς και καινοτομεί για να ικανοποιήσει τη ζήτηση που δημιουργείται από την ανάπτυξη των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

Το λιμάνι λειτουργεί με τους εταίρους του για να υλοποιηθούν μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα έργα, με στόχο τομείς δραστηριότητας που αντιμετωπίζουν ισχυρή ανάπτυξη (ενέργεια, διοικητικές μέριμνες και συνδυασμένες μεταφορές) και γεννούν ελπίδες για την κυκλοφορία, την ανάπτυξη και την απασχόληση (41.000 θέσεις εργασίας που συνδέονται με την λιμενική δραστηριότητα). Έχοντας επίγνωση του ρόλου του ως εταιρικού πολίτη, το Λιμάνι δίνει προτεραιότητα σε πρωτοβουλίες οι οποίες συνδυάζουν οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα.

Αυτές οι ισχυρές πρωτοβουλίες προωθούν ενέργειες που επικεντρώνονται στην λειτουργία μεταφοράς, την προώθηση των σιδηροδρόμων και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών απολύτως συνδεδεμένων με τη διαχείριση της γης.

Τα 10.000 εκτάρια ha γης του λιμένα της Μασσαλίας, μοναδικά στην Ευρώπη, διευκολύνουν την αύξηση και ανάπτυξη νέων βιομηχανικών και διοικητικών δραστηριοτήτων.

Μέσω του βιώσιμου σχεδίου αύξησης και ανάπτυξής του, ο λιμένας έχει αναλάβει σημαντικές δεσμεύσεις για να περιορίσει τον αντίκτυπο των εγκαταστάσεών του στον αέρα, το νερό και το έδαφος, και να σεβαστεί τις τοπικές κοινότητες, να προστατεύσει την βιοποικιλότητα, να προωθήσει τη διαφύλαξη της ενέργειας και να εγγυηθεί την αποδοτική διαχείριση των αποβλήτων

(<http://www.apiceproject.eu>).

2.9.3 Οικονομικά στοιχεία του λιμανιού της Μασσαλίας.

Η οικονομία της Μασσαλίας βασίζεται κατά κύριο λόγο στο λιμάνι της, το μεγαλύτερο της Γαλλίας και της Μεσογείου και τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης, που συνδέει τη Γαλλία με την Αλγερία, το Μαρόκο και την Τυνησία. Στην θέση του παλιού λιμανιού, που είχε παρακμάσει λόγω της μεγάλης οικονομικής κρίσης του λαδιού, βρίσκονται σήμερα καφετέριες, εστιατόρια, ξενοδοχεία, μαρίνες και ιχθυοπωλεία.

Σήμερα, στην οικονομία της Μασσαλίας δεσπόζουσα θέση έχει το νέο λιμάνι, δημιουργημένο κάθετα στο παλιό, που είναι το σημαντικότερο εμπορικό και μεταφορικό κέντρο της Μεσογείου με 100.000.000 τόνους προϊόντων να διακινούνται ετησίως. Εισάγει κυρίως πετρέλαιο, φρούτα, λάδι και δέρματα, ενώ εξάγει κρασί, ποτά και τρόφιμα. Συνδέεται μέσω του Ρήνου με υπόγειο κανάλι έχοντας εξασφαλίσει πλήρως την ύδρευση των κατοίκων. Το πετρέλαιο μεταφέρεται στο Παρίσι με ειδικά κατασκευασμένους πετρελαιοαγωγούς. Το αεροδρόμιο Μαρινιάν της πόλης είναι το τέταρτο μεγαλύτερο σε ολόκληρη την Γαλλία. Η Μασσαλία διαθέτει άριστο οδικό δίκτυο. Η ευρύτερη μητρόπολη φιλοξενεί χιλιάδες εταιρείες, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι μικρές βιομηχανίες. Η ανεργία στην πόλη έπεσε από 20% (1995) σε 12% (2006) λόγω των 7.200 εταιρειών που δημιουργήθηκαν στην πόλη από το 2000, εξακολουθεί παρόλα αυτά να παραμένει σε υψηλά επίπεδα (<http://www.propaganda.net.gr/>).

2.9.4 Δυνατότητες του λιμανιού.

Η διοίκηση των λιμανιών Μασσαλίας και Φος, διαχειρίζεται τα λιμάνια της πόλης της Μασσαλίας και του Φος, που βρίσκεται 25 ναυτικά μίλια βορειοδυτικά του λιμανιού της Μασσαλίας. Σε συνδυασμό με τις παροχές του λιμανιού της Μασσαλίας, το λιμάνι Μασσαλίας- Φος είναι το μόνο λιμάνι στη νότια Ευρώπη που δίνει τη δυνατότητα μεταφοράς με 3 τρόπους, μέσω ποταμών, σιδηροδρόμων και οδικώς.

Καθημερινές σιδηροδρομικές μεταφορές συνδέουν το λιμάνι Μασσαλίας- Φος με όλες τις μεγαλύτερες ευρωπαϊκές πόλεις. Το λιμάνι συνδέεται με τους σταθμούς της Λυών, μέσω δικτύου διαύλων, γνωστό ως Medlink. Υπάρχουν 4 τερματικοί σταθμοί που επιτρέπουν στο λιμάνι Μασσαλίας- Φος να παραδίδει πάνω από 4, 4 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων μέσω του δικτύου αυτού, ενώ γίνονται ενέργειες για επέκταση των λειτουργιών.

Ο τερματικός σταθμός κοντέινερ Mougeriane στο λιμάνι της Μασσαλίας, ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1990 ώστε να παραλειφθούν κοντέινερ της Panamax. Ο σταθμός των 32 εκταρίων έχει αποβάθρα 952 μέτρων.

Ο νότιος σταθμός εμπορευμάτων λειτουργεί από το 1998 στο λιμάνι της Μασσαλίας και δέχεται πλοία που μεταφέρουν κοντέινερ και όλων των ειδών φορτία, περιλαμβανομένων των βαρέων φορτίων. Ο σταθμός έχει έκταση 19,4 εκτάρια και δυνατότητα μεταφοράς φορτίων 2 εκατομμυρίων τόνων το χρόνο. Διαθέτει αποβάθρα 1,7 χιλιομέτρου καθώς και σταθμό συμβατικών φορτίων. Επίσης, διαθέτει τρεις χώρους με υπόστεγα κοντά στην αποβάθρα εκτάσεως 20.000 τετραγωνικών μέτρων, ενώ είναι εξοπλισμένος με υποδομές που συνδέονται με το σιδηρόδρομο. Το 2007, ο σταθμός εξυπηρέτησε 1,5 εκατομμύριο τόνους εμπορευμάτων.

Ο βόρειος σταθμός του λιμανιού της Μασσαλίας λειτούργησε για πρώτη φορά το 2003 και πρόκειται για σταθμό που δύναται να εξυπηρετήσει πλοία κάθε είδους, με μέγιστη χωρητικότητα 1,5 τόνου. Ο σταθμός εκτείνεται σε 14 εκτάρια και εξυπηρετεί κυρίως πλοία κοντέινερ και γενικού φορτίου. Παρέχει αποβάθρα 1,2 χιλιομέτρου ενώ και αυτός δίνει τη δυνατότητα σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης. Το 2007, ο σταθμός διαχειρίστηκε πάνω από 320 χιλιάδες τόνους εμπορευμάτων.

Ο σταθμός επ' ονόματι "Bulk Alumina", είναι ο σταθμός στο λιμάνι της Μασσαλίας από όπου διεκπεραιώνονται οι εισαγωγές κι εξαγωγές αργίλου. Η αποβάθρα έχει έκταση 277 μέτρων. Το 2007, μέσω του σταθμού, διακινήθηκαν 247 χιλιάδες τόνοι αργίλου.

Το λιμάνι της Μασσαλίας εξυπηρετεί, επιπλέον, τις εξαγωγές δημητριακών από τις Άλπεις και τη περιοχή της Βουργουνδίας, μέσω του σταθμού " Tellines Port". Ο σταθμός μπορεί να εξυπηρετήσει και να αποθηκεύσει μια μεγάλη ποικιλία ξηρών εμπορευμάτων. Παρέχει αποθηκευτικούς χώρους 30.000 κυβικών μέτρων με ιμάντες μεταφοράς, κόσκινα, αναμίκτες και λοιπό εξοπλισμό που χρειάζεται για τέτοιου είδους εμπορεύματα. Το 2007, ο σταθμός διαχειρίστηκε 432 χιλιάδες τόνους δημητριακών και τύρφης.

Ο σταθμός Ζάχαρης στο λιμάνι της Μασσαλίας ξεκίνησε να λειτουργεί το 1980 για την εισαγωγή μη συσκευασμένης ζάχαρης για λογαριασμό της εταιρείας ζάχαρης Saint Louis. Ο σταθμός έχει μια αποβάθρα που μπορεί να φιλοξενήσει πλοία μήκους 200 μέτρων. Ο αποθηκευτικός χώρος μπορεί να εξυπηρετήσει 26 χιλιάδες τόνους και λειτουργεί αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση της εταιρείας Saint Louis. Το 2007, ο σταθμός διαχειρίστηκε 135 χιλιάδες τόνους φορτίου.

Ο σταθμός φρούτων βρίσκεται το βόρειο τμήμα του λιμανιού της Μασσαλίας. Δημιουργήθηκε το 1993 για να λαμβάνει, κυρίως, φρούτα από το Ισραήλ και

την Αφρική. Ο σταθμός διαθέτει υποδομές ελέγχου της θερμοκρασίας για την αποθήκευση φρούτων και λαχανικών, καθώς και για κάποια συσκευασμένα προϊόντα. Εκτείνεται σε 7 εκτάρια κι έχει δυνατότητα αποθήκευσης 50 χιλιάδων τόνων φορτίου. Διαθέτει αποβάθρα 685 μέτρων, ενώ περιλαμβάνει αποθήκες κατάψυξης 59.000 κυβικών μέτρων. Το 2007, μέσω του σταθμού, διακινήθηκαν 435 χιλιάδες τόνοι φρούτων και λαχανικών.

Ο σταθμός λαδιού και χημικών ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1992 για τη διαχείριση βρώσιμων ελαίων, χημικών ελαίων και μερικών άλλων χημικών υγρών. Η αποβάθρα περιλαμβάνει 4 σταθμούς και το 2007 εξυπηρέτησε 122 χιλιάδες τόνους υγρού φορτίου.

Πέρα, όμως, από τις πιο πάνω δυνατότητες που δίνονται για εμπορικούς σκοπούς, το λιμάνι της Μασσαλίας εξυπηρετεί και το επιβατικό κοινό.

Το λιμάνι είναι δημοφιλής προορισμός για επιβάτες που προτιμούν τις κρουαζιέρες και πάνω από 20 οργανωμένες κρουαζιέρες επισκέπτονται τη πόλη. Το 2006, 380.000 επιβάτες ταξίδεψαν μέσω του λιμανιού της Μασσαλίας, σε 51 θαλάσσιες διαδρομές. Το λιμάνι της Μασσαλίας εξυπηρετεί μεταφορές επιβατών από και προς τη Μεσόγειο και τη Βόρεια Αφρική. Οι εγκαταστάσεις υποδοχής είναι σύγχρονες και άνετες, ενώ διαθέτουν χώρους απασχόλησης παιδιών κι άλλες διευκολύνσεις.

Με χωρητικότητα περίπου 200.000 επιβατών, ο Σταθμός 1 του λιμανιού αποτελεί το σύνδεσμο με την Κορσική και τη Σαρδηνία. Ο σταθμός συνδέεται και σιδηροδρομικά, ενώ δίνεται η δυνατότητα μεταφοράς μεταξύ των Σταθμών 1 και 2.

Οι διεθνείς σταθμοί επιβατών του λιμανιού της Μασσαλίας είναι οι υπ' αριθμόν 3 και 4. Απευθύνονται στη μεταφορά μεταξύ Μασσαλίας, Αλγερίας και

Τυνησίας, διαθέτουν σήμανση σε Γαλλικά και Αραβικά, χώρους απασχόλησης παιδιών και ξεχωριστές περιοχές για θρησκευτικές εκδηλώσεις. Μέσω των σταθμών , ταξιδεύουν περίπου 620.000 επιβάτες κάθε χρόνο. Οι σταθμοί είναι εξοπλισμένοι ώστε να παρέχεται άνεση στους επιβάτες, οι οποίοι πολλές φορές καταφθάνουν ακόμα και 24 ώρες πριν την αναχώρηση του πλοίου. Οι διεθνείς σταθμοί δίνουν τη δυνατότητα εύκολης πρόσβασης στη πόλη, είτε οδικώς είτε χωρίς όχημα.

Το λιμάνι της Μασσαλίας διαθέτει έξι τερματικούς σταθμούς για κρουαζιέρες, ενώ μπορεί να φιλοξενήσει τα μεγαλύτερα πλοία που ταξιδεύουν στις θάλασσες (http://www.worldportsource.com/ports/commerce/FRA_Port_of_Marseille_89.php).

Η Γαλλία, δεν είναι η μόνη παράκτια χώρα που διαθέτει λιμάνια μεγάλης εμπορικής κίνησης, όπως αυτό της Μασσαλίας. Ανάλογοι θαλάσσιοι σταθμοί υπάρχουν σε όλη την παραθαλάσσια έκταση της Ευρώπης. Σε αυτούς περιλαμβάνεται και το λιμάνι του Πειραιά στην Ελλάδα, στοιχεία για το οποίο παρατίθενται στο επόμενο Κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ναυτιλία στην Ελλάδα

3.1 Η Γεωγραφική θέση της Ελλάδας.

Η Ελλάδα βρίσκεται στο πιο νότιο τμήμα της Βαλκανικής χερσονήσου και την νοτιοανατολική Μεσόγειο θάλασσα. Η Ελλάδα έχει σύνορα από τα βόρεια με την Αλβανία, την ΠΓΔΜ και τη Βουλγαρία. Από τα ανατολικά με το ευρωπαϊκό τμήμα της Τουρκίας. Στη δυτική Ελλάδα είναι το Ιόνιο Πέλαγος και στα ανατολικά είναι το Αιγαίο Πέλαγος. Προς τα νότια βρίσκεται το Λιβυκό Πέλαγος. Η ακτογραμμή της Ελλάδας είναι 13.676 χιλιόμετρα, ως εκ τούτου η Ελλάδα έχει την μεγαλύτερη ακτογραμμή της Μεσογείου. Περισσότερα από τα ελληνικά νησιά και νησίδες βρίσκονται στο Αιγαίο, ενώ ένας μικρός αριθμός των νησιών είναι στο Ιόνιο Πέλαγος.



Εικόνα 17. Χάρτης της Ελλάδος.

Πηγή: www.ebooks.edu.gr

Το γεγονός ότι βρέχεται από τη Μεσόγειο θάλασσα σε 3 μέρη, έχει ως αποτέλεσμα το ήπιο κλίμα με ξηρά καλοκαίρια και ήπιους χειμώνες. Η στρατηγική θέση της Ελλάδας μεταξύ των 3 ηπείρων, της Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής είχε ως αποτέλεσμα από την Αρχαιότητα, να αποτελέσει ένα σημαντικό πολιτιστικό και εμπορικό κέντρο. Αυτή η στρατηγική της θέση ήταν και η αιτία πολλών πολέμων γιατί η Ελλάδα είχε να αντιμετωπίσει πολλούς κατακτητές κατά τη διάρκεια των 3000 χρόνων ιστορίας της, αρχίζοντας με το Περσικούς πολέμους, τους Ρωμαίους και αργότερα οι Βενετοί και οι Τούρκοι.

Η Ελλάδα χωρίζεται σε 13 περιφέρειες. Ανατολική και Δυτική Μακεδονία με τη Θράκη στα βόρεια, βορειοδυτικά η Ήπειρος στα βόρεια και δυτικά, Θεσσαλία, Στερεά Ελλάδα με την Εύβοια στο κέντρο, η Πελοπόννησος στο νότο, τα Ιόνια νησιά στα δυτικά και τα νησιά του Αιγαίου (Κυκλάδες, Δωδεκάνησα) με τα βόρεια νησιά του Αιγαίου, στα ανατολικά και βορειοανατολικά. Στο νότιο άκρο βρίσκεται το μεγαλύτερο νησί της Ελλάδας η Κρήτη.

Η Ελλάδα γενικά δεν είναι πυκνοκατοικημένη, με συνολική επιφάνεια 132.000 km², η Ελλάδα έχει πληθυσμό περίπου 11.000.000 κατοίκους. Ο λόγος για αυτό είναι ότι οι περισσότερες περιοχές από την ηπειρωτική Ελλάδα είναι ορεινές, με λίγα οροπέδια στη Θεσσαλία, τη Μακεδονία και τη Θράκη και ένα μεγάλο τμήμα της χώρας αποτελείται από νησιά. Ως εκ τούτου, το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού της Ελλάδας είναι συγκεντρωμένο στα μεγάλα αστικά κέντρα με την Αθήνα και τις ευρύτερης περιοχής του Πειραιά να συγκεντρώνουν το ένα τρίτο του ελληνικού πληθυσμού, ακολουθούμενη από τη Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο και Λάρισα (<http://www.athensguide.org/blog/2008/09/blog-post.html>).

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατέθηκαν προκύπτει πως η γεωλογική μορφή της Ελλάδας συνάινεσε στην άνθηση του εμπορίου και της ναυτιλίας, καθώς το

μεγαλύτερο μέρος της χώρας βρέχεται από θάλασσα και επίσης της ανήκουν χιλιάδες νησιά. Το κλίμα της επιτρέπει να γίνονται δρομολόγια όλο το χρόνο και η γεωγραφική της θέση , το ότι δηλαδή βρίσκεται στο κέντρο της Ευρώπης της Ασίας και της Αφρικής κάνει πιο εύκολες της μεταφορές από και προς αυτές τις ηπείρους.

Εκτός όμως από τα γεωγραφικά πλεονεκτήματα που έχει η Ελλάδα αυτό που κυρίως την κατέστησε μεγάλη ναυτική δύναμη είναι οι κάτοικοι της , οι οποίοι αναγνώρισαν την σημασία της θέσης της στην ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας και στη δραστηριοποίηση της διεθνώς.

3.2 Η εξέλιξη της Ελλάδας στη ναυτιλία.

Οι έλληνες έχουν παράδοση στη ναυτιλία από την εποχή της αρχαίας Ελλάδας. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το ορεινό τοπίο της ηπειρωτικής χώρας, η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, τα χιλιάδες νησιά και η εγγύτητα άλλων προηγμένων πολιτισμών βοήθησαν να διαμορφωθεί η θαλάσσια φύση του ελληνικού έθνους.

Αρχικά, οι αρχαίοι έλληνες δραστηριοποιήθηκαν και κυριάρχησαν στο θαλάσσιο εμπόριο της περιοχής τους, έπειτα σταδιακά επεκτάθηκαν στις ακτές της Μεσογείου και της μαύρης θάλασσας και ίδρυσαν αποικίες στις πόλεις όπου επισκέπτονταν. Με το πέρασμα των αιώνων οι Έλληνες ανέπτυξαν τις ναυτικές τους ικανότητες και έτσι κατά την εποχή της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας ήταν υπεύθυνοι για ένα μεγάλο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου της.

Η προσφορά των ελλήνων ναυτικών δεν σταματά, όμως, εκεί και κατά τη διάρκεια της βυζαντινής αυτοκρατορίας όπου ο ελληνισμός είχε εξαπλωθεί στην Ασία και τα παράλια της Αφρικής, η ελληνική ναυτιλία είχε φτάσει σε όλο τον τότε γνωστό κόσμο.

Και κατά την οθωμανική αυτοκρατορία, όμως, η συμμετοχή των ελλήνων στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο ήταν επίσης εμφανής και τα ελληνικά πλοία εντοπίζονταν κυρίως στα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου. Κάτω από την κυριαρχία της οθωμανικής αυτοκρατορίας τον 16^ο αιώνα οι ναυτιλιακές δραστηριότητες της Ελλάδας αυξήθηκαν, λόγω της αυξημένης ανάγκης για σιτηρά. Οι Οθωμανοί εκείνη την εποχή είχαν επιβάλλει περιορισμούς στο εμπόριο σιτηρών και έτσι οι έλληνες ναυτικοί οδηγήθηκαν στη διεξαγωγή παράνομου εμπορίου, μέσα από το οποίο είχαν τεράστια κέρδη.

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα οικογένειες από το νησί της Χίου με βαθιά ναυτική παράδοση μπόρεσαν να επωφεληθούν από τις εμπορικές ευκαιρίες σε ολόκληρη την Ευρώπη μετά τους ναπολεόντειους πολέμους.

Πολλές αλλαγές και ανακατατάξεις επηρέασαν τις αγορές τις επόμενες δεκαετίες, όπως η ρωσική επανάσταση, η κατάρρευση της οθωμανικής αυτοκρατορίας και οι περιορισμοί στην Αίγυπτο που οδήγησαν στο κλείσιμο των αγορών τους στους αλλοδαπούς. Οι έλληνες έμποροι σιτηρών στο Λονδίνο και την Οδησό έχασαν την πρόσβαση στους προμηθευτές τους και στις παραδοσιακές αγορές, αλλά παρά τις δυσκολίες άδραξαν την ευκαιρία να επενδύσουν σε εμπορικούς στόλους.

Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος βρήκε τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες να δραστηριοποιούνται στις συμμαχικές περιοχές με τους στόλους τους υπό τον έλεγχο του Βρετανικού Εμπορικού Ναυτικού.

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου οι ελληνικοί στόλοι κυμάτισαν και πάλι την εθνική σημαία. Η μεταβαλλόμενη δυναμική τους οδήγησε σε στενότερα δεσμά με το κράτος και στη δημιουργία μιας ελληνικής υπηρεσίας Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο συνδυασμός της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας και οι ικανότητες των ελλήνων στη ναυτιλία έκαναν την Ελλάδα τεράστια ναυτική δύναμη. Γι αυτό πρέπει να καταλάβουμε πως για να καταφέρει μια χώρα να έχει

επιτυχή ναυτικό εμπόριο πρέπει φυσικά να έχει ένα γεωγραφικό περιβάλλον που να τη βοηθά αλλά και ανθρώπους που ξέρουν πώς να τα βγάλουν περά και πώς να εξελιχτούν σε αυτή την τόσο δύσκολη και ανταγωνιστική εργασία. Η Ελλάδα τα κατάφερε και τα οικονομικά στοιχεία που προκύπτουν είναι εντυπωσιακά (http://www.aegeanoil.com/Uploads/2120/f944_an43_gr.pdf).

3.3 Οικονομικά στοιχεία της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας.

Το έμφυτο και αναλλοίωτο στο πέρασμα των αιώνων ταλέντο της ελληνικής φυλής στη ναυτιλία δικαιολογείται από τη γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων. Η Ελλάδα είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας.

Σήμερα, η ναυτιλία αντιπροσωπεύει μια από τις σημαντικότερες βιομηχανίες της χώρας. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία του Lloyd's Register, ο ελληνικός στόλος, βρίσκεται σήμερα στους 157.0191 τόνους χωρητικότητας φορτίου, με 42,0258 από αυτούς να κυματίζουν την ελληνική σημαία (Πίνακες 1&3) και κατέχει τη δεύτερη θέση παγκοσμίως σε χωρητικότητα μετά την Ιαπωνία (Πίνακας 4). Η Ελλάδα έχει έναν πολύ νέο στόλο : 67% των πλοίων που περιλαμβάνουν τον ελληνικό στόλο είναι κάτω των 10 ετών και το 44% από αυτά είναι κάτω των 5 ετών (Πίνακας 2).

Όσον αφορά στη συμβολή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, η ελληνική ναυτιλία αντιπροσωπεύει το 6% του ΑΕΠ (Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν) και το 1/3 του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας και απασχολεί περίπου 160.000 άτομα. Τα κέρδη από τη ναυτιλία ανήλθαν σε 15.400.000 δισεκατομμύρια ευρώ το 2010, ενώ μεταξύ 2000 και 2010 η ελληνική ναυτιλία συνεισέφερε συνολικά 140 δισεκατομμύρια ευρώ.

Οι έλληνες βρίσκονται σε ηγετική θέση στο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Δεκατέσσερις έλληνες εφοπλιστές συμπεριλαμβάνονταν στο top 100 παγκοσμίως σύμφωνα με το Lloyd's list για το 2012, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι η ελληνική ναυτιλία παραμένει στο τιμόνι της παγκόσμιας αγοράς (http://www.aegeanoil.com/Uploads/2120/f944_an43_gr.pdf).

Επιπλέον, με στοιχεία που δημοσιεύτηκαν το 2015, ο ελληνικών συμφερόντων στόλος αριθμεί τα 4.057 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 314,4 εκατομμυρίων τόνων.

Σε σύγκριση με τα στοιχεία του προηγούμενου έτους, αυτό αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 156 πλοία και 23.6 εκατομμυρίων τόνων.

Στα 4.057 πλοία υπολογίζονται 374 πλοία διαφόρων τύπων, συνολικής χωρητικότητας 38 εκατομμυρίων τόνων, που είναι υπό ναυπήγηση.

Την ελληνική εμπορική ναυτιλία στο μητρώο, ακολουθεί η Λιβερία με 739 πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας των 54.034.080 τόνων, τα Νησιά Μάρσαλ με 697 πλοία 54.806.342 τόνων, η Μάλτα με 606 πλοία 48.550.930 DW, Παναμάς με 398 πλοία 25.210.082 τόνων DW, η Κύπρος με 253 πλοία των 17.689.741 DW και τις Μπαχάμες με 243 πλοία 17.527.315 DW.

Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου ανέρχεται σήμερα στα 10 έτη, έναντι 12,5 για τον παγκόσμιο στόλο (<http://www.iefimerida.gr/news/199507/sta-4057-ploia-o-ellinikon-symferonton-stolos-ta-839-me-elliniki-simaia>).

Οι πιο κάτω πίνακες περιέχουν τα στοιχεία του έτους 2012.

Κύριοι τύποι πλοίων στον Ελληνικό στόλο (Πίνακας 1)

Τύποι Πλοίων	Καταμέτρηση των Τύπων Πλοίων	Καταμέτρηση των Τύπων Πλοίων %	Άθροισμα Ολικής Χωρητικότητας	Άθροισμα Ολικής Χωρητικότητας %
Χύδην Φορτίου	1.720	37,89%	70.667.561	45,01%
Πλοίο Μετοφοράς Εμπορευματοκιβωτίων	299	6,59%	13.015.958	8,29%
Πλοίο Μετοφοράς Φυσικού Αερίου	115	2,53%	2.274.335	1,45%
Άλλοι Τύποι Πλοίων	651	14,34%	2.742.889	1,75%
Επιβατικό Πλοίο	398	8,77%	1.543.279	0,98%
Δεξαμενόπλοιο	1.356	29,87%	66.775.114	42,53%
Σύνολο	4.539	100,00%	157.019.136	100,00%

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία του Lloyd's Register, ο στόλος των Ελλήνων, βρίσκεται σήμερα στους 157.0191 mGT και κατέχει τη δεύτερη θέση παγκοσμίως σε χωρητικότητα μετά την Ιαπωνία

Ηλικίες των πλοίων στον Ελληνικό στόλο (Πίνακας 2)

Ηλικία	Καταμέτρηση των Τύπων Πλοίων	Καταμέτρηση των Τύπων Πλοίων %	Άθροισμα Ολικής Χωρητικότητας	Άθροισμα Ολικής Χωρητικότητας %
0 - 5	1.485	32,72%	69.518.049	44,27%
6 - 10	794	17,49%	35.610.915	22,68%
11 - 15	703	15,49%	28.436.195	18,11%
16 - 20	479	10,55%	14.884.509	9,48%
21 - 25	261	5,75%	4.401.635	2,80%
26+	817	18,00%	4.167.833	2,65%
Σύνολο	4.539	100,00%	157.019.136	100,00%

Η Ελληνική σημαία σε παγκόσμια κλίμακα (Πίνακας 3)

Σημαία	Αριθμός	mGT	mDWT	mTEU	mCuM	Μέσος Όρος Τωρινής Ηλικίας
Greece	1362	42.025881	74.71064	0.17699	0.896933	20.34043074

Θέση του Ελληνικού στόλου ανάμεσα στους 15 (Πίνακας 4)

Χώρα Οικονομικού Οφέλους	Αριθμός	mGT	mDWT	mTEU	mCuM	Μέσος Όρος Τωρινής Ηλικίας
Ιαπωνία	9142	157.341718	238.259567	1.342069	16.281443	13.37713301
Ελλάδα	4539	157.019136	274.427181	1.240253	3.243977	14.56271572
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	5790	99.078124	160.550834	1.269959	2.033542	14.96591825
Γερμανία	4380	97.295734	130.928739	5.675602	1.753439	11.79545282
Σιγκαπούρη	3810	63.359383	100.39326	1.315447	0.52943	12.39387577
Νότιος Κορέα	3793	57.088392	90.166448	0.550241	7.02131	23.74635293
Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής	7546	47.054551	50.858459	0.470467	1.526316	26.78870704
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	1556	37.426312	59.978449	0.48863	0.864764	13.9151671
Νορβηγία	2989	33.86425	41.420456	0.234657	7.153128	20.43230735
Κινεζική Ταϊπέι	1804	29.253371	46.486396	0.633878	0.036302	19.95579268
Ηνωμένο Βασίλειο	1878	27.636341	35.51296	0.578154	6.422136	18.97302094
Ιταλία	1926	24.143943	30.033992	0.152394	1.000418	20.97473174
Ινδία	1916	20.596319	34.60761	0.052552	1.814365	18.55293145
Τουρκία	2227	18.553012	29.815655	0.158382	0.1638	21.38500973
Δανία	1104	18.305877	23.526983	0.840959	1.222405	17.72735507

Πηγή : www.aegeanoil.com

3.4 Οι 15 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες.

Τα στοιχεία του 2014, κατέτασσαν τις ναυτιλιακές εταιρίες όπως δίδεται στη συνέχεια.

Στη πρώτη θέση της λίστας βρισκόταν η Navios Group της κυρίας Αγγελικής Φράγκου, σύμφωνα με τα στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Clarksons της 13ης Μαΐου 2014, με βάση τον αριθμό πλοίων.

Ακολουθούσαν ο όμιλος Αγγελικούση του κ. Ιωάννη Αγγελικούση, η Dynacom Tankers Management του κ. Γιώργου Προκοπίου, η Enterprises Shipping του κ. Βίκτωρος Ρέστη και την πρώτη πεντάδα συμπλήρωνε ο όμιλος Τσάκου των Παναγιώτη και Νίκου Τσάκου.

Αναλυτικά στην πρώτη θέση, με βάση τον αριθμό πλοίων, βρισκόταν ο Όμιλος Navios στις 13 Μαΐου 2014 με 112 πλοία συνολικής χωρητικότητας 10,7 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 95.919 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 6,4 έτη.

Στη δεύτερη θέση ο Όμιλος Αγγελικούση την ίδια περίοδο ήλεγχε 96 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 18,7 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 194.720 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας ανά μονάδα τα 8,6 έτη.

Στην τρίτη θέση βρισκόταν η Dynacom Tankers του κ. Προκοπίου με 89 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 11,9 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 134.569 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 4,80 έτη.

Στην τέταρτη θέση βρισκόταν η Enterprises Shipping του κ. Ρέστη με 81 πλοία συνολικής χωρητικότητας 7,2 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά πλοίο τους 88.708 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 9,11 έτη.

Τη Πέμπτη θέση κατείχε ο Όμιλος Τσάκου, με 74 πλοία συνολικής χωρητικότητας 6,8 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά πλοίο τους 91.937 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 9,08 έτη.

Στην έκτη θέση βρισκόταν η Costamare Shipping του κ. Κωστή Κωνσταντακόπουλου με 65 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4,3 εκατ. τόνων, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά πλοία τους 66.134 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 13,8 έτη.

Στην έβδομη θέση κατατασσόταν η Thenamaris (Mgmt) του κ. Ντίνου Μαρτίνου με 56 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5,1 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά πλοίο τους 91.352 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 7,7 έτη.

Την όγδοη θέση κατείχε η Danaos Shipping του δρος Ιωάννη Κούστα με 55 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3,9 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 70.010 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 7,6 έτη.

Στην ένατη θέση βρισκόταν η Dryships Inc. του κ. Γιώργου Οικονόμου με 54 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5,6 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 103.973 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 7,1 έτη.

Την πρώτη δεκάδα συμπλήρωνε η Minerva Marine Inc. του κ. Ανδρέα Μαρτίνου με 53 πλοία συνολικής χωρητικότητας 6,1 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 115.159 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 7,3 έτη.

Στην ενδέκατη θέση βρισκόταν η Stealth Maritime του κ. Χάρη Βαφειά με 52 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,4 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 26.109 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 10,3 έτη.

Στη δωδέκατη θέση κατατασσόταν η Cardiff Marine Inc., και αυτή του κ. Γιώργου Οικονόμου, με 52 πλοία συνολικής χωρητικότητας 7,6 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 145.911 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 7 έτη.

Στη δέκατη τρίτη θέση βρισκόταν η Aegean Marine Petroleum του κ. Δημήτρη Μελισσανίδη με 50 πλοία συνολικής χωρητικότητας 538.555 τόνων dw, με μέση χωρητικότητα τους 10.771 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 11,4 έτη.

Στη δέκατη τέταρτη θέση βρισκόταν η Laskaridis Shipping των αδελφών Πάνου και Θανάση Λασκαρίδη με 48 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,4 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά πλοίο τους 28.625 τόνους dw και μέσο όρο ηλικίας τα 15,5 έτη.

Την πρώτη δεκαπεντάδα, τέλος, συμπλήρωνε η Diana Shipping του κ. Συμεών Παληού με 45 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4,6 εκατ. τόνων dw, με μέσο όρο χωρητικότητας ανά μονάδα τους 102.461 τόνους dw (<http://www.tovima.gr/finance/article/>).

3.5 Η παρούσα κατάσταση του ελληνικού εμπορικού στόλου.

Η άνθηση που γνωρίζει ο ελληνικός εμπορικός στόλος και κατά τη διάρκεια του 2015, καταδεικνύεται από στοιχεία που δημοσιεύτηκαν στις αρχές του έτους.

Συγκεκριμένα, όπως αναφέρθηκε χαρακτηριστικά, πρόκειται για άλλο ένα ρεκόρ για την ελληνική ναυτιλία, όσον αφορά το μέγεθος του ελεγχόμενου από Έλληνες εμπορικού στόλου, το οποίο έχει πλέον διογκωθεί σε 314,5 εκατομμύρια dwt, 8% υψηλότερα σε σχέση με το 2014.

Κατά την ετήσια περίοδο μέχρι τις 10 Μαρτίου, υπό ελληνικά συμφέροντα ελέγχονταν 14.057 πλοία όλων των τύπων άνω των 1.000 gt, μια αύξηση της τάξης των 156 πλοίων από το 2014. Σε αυτά περιλαμβάνονται 374 πλοία 38 εκατ. dwt που βρίσκονται υπό παραγγελία.

Οι ετήσιες στατιστικές της LLOYD'S Register-Fairplay, κατόπιν παραγγελίας της με έδρα το Λονδίνο Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Greek Shipping Cooperation Committee-GSCC), έδειξε ότι με την εξαίρεση των τάνκερ μεταφοράς χημικών και παραγώγων προϊόντων (chemical and products tankers) και των επιβατηγών πλοίων όλοι οι άλλοι κύριοι τύποι των πλοίων αυξήθηκαν σε σχέση με το αντίστοιχο παγκόσμιο στόλο.

Η μεγαλύτερη αύξηση όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων ήρθε στο μεταλλευματοφόρα/πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (ore/bulk carriers), όπου προστέθηκαν 104 πλοία των 9,7 εκατομμυρίων dwt, παρά την άσχημη κατάσταση της ναυλαγοράς ξηρού χύδην.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν 1.856 φορτηγά πλοία εκ των οποίων τα 148 είναι υπό παραγγελία.

Ενώ η αύξηση του αριθμού των δεξαμενόπλοιων ήταν μικρότερη, στα 77 πλοία, η χωρητικότητα έφθασε πάνω από 13,6 εκατομμύρια dwt σε κάτι που μοιάζει

με προνοητική κίνηση από τους ιδιοκτήτες, που βλέπουν σήμερα να βελτιώνονται οι επιδόσεις του κλάδου.

Ο συνολικός αριθμός των δεξαμενόπλοιων που ελέγχονται σήμερα ανέρχεται σε 709, εκ των οποίων τα 80 είναι υπό παραγγελία.

Τα πλοία μεταφοράς χημικών και παραγώγων προϊόντων μειώθηκαν κατά 28 πλοία και 1,6 εκατομμύρια dwt.

Τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου, ένας αναπτυσσόμενος τομέας υπό ελληνική κυριότητα, αυξήθηκαν κατά 13 μονάδες σε 196, εκ των οποίων τα 68 είναι υπό παραγγελία.

Τα κοντέινερ που τα τελευταία χρόνια είχαν επιδείξει μια τόνωση των πωλήσεων δεν είχαν τόσο δραστικές αλλαγές το 2015, με μια αύξηση μόλις οκτώ πλοίων, και τον συνολικό στόλο ελεγχόμενο από Έλληνες στα 347 πλοία, εκ των οποίων τα 39 είναι υπό παραγγελία.

Μετά από αρκετά χρόνια, όπου ο στόλος υπό ελληνική σημαία επιδείκνυε απώλειες λόγω της ανησυχίας των εφοπλιστών σχετικά με την κρατική πολιτική, τα στοιχεία του έτους έδειξαν ότι 839 πλοία 80.5 εκατομμυρίων dwt βρίσκονται κάτω από εγχώρια χρώματα, πάνω από 20 πλοία και 4,4 εκατ dwt σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Αυτό αντιπροσωπεύει πάνω από το 25% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου ελληνικών συμφερόντων.

Τα μεγαλύτερα κέρδη σημειώθηκαν από τις Νήσους Μάρσαλ, που απέκτησαν 55 πλοία 7,2 εκατομμυρίων dwt και τη Λιβερία με 61 πλοία και χωρητικότητα λίγο κάτω των 5 εκατομμυρίων dwt.

Ο μέσος όρος ηλικίας του ελεγχόμενου από Έλληνες στόλου από την άποψη των πλοίων αυξήθηκε οριακά στα 10 έτη, αλλά παρ' όλα αυτά εξακολουθεί να είναι 2,5 χρόνια κάτω από το μέσο όρο ηλικίας του παγκόσμιου στόλου.

Τα στοιχεία έδειξαν ότι οι Έλληνες ιδιοκτήτες ελέγχουν πλέον το 15,9% του παγκόσμιου στόλου όσον αφορά την χωρητικότητα.

Στον τομέα των τάνκερ κατέχουν ένα σημαντικό μερίδιο της τάξης του 26,6%, έναντι 24% πέρυσι, ενώ το μερίδιό τους επί του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων ανέρχεται σε 16,9%, σημειώνοντας μια μικρή αύξηση από το περσινό 16,4% (<http://www.e-nautilia.gr/rekor-megethous-gia-ton-ellinikon-simferonton-emporiko-stolo/>).

Η λαμπρή πορεία του ελληνικού στόλου δεν προκαλεί έκπληξη, εάν ληφθεί υπόψη η μακράιωνη εμπειρία των Ελλήνων στη ναυτιλία.

3.6 Το Λιμάνι του Πειραιά.

3.6.1 Γεωγραφική θέση και γεωγραφικά στοιχεία Πειραιά.

Ο Πειραιάς (Αρχαία Ελληνικά: Πειραιεύς) είναι πόλη της περιφέρειας Αττικής και διαθέτει τον σημαντικότερο λιμένα της Ελλάδας και της ανατολικής Μεσογείου. Ο Πειραιάς αποτελεί τον τρίτο μεγαλύτερο οικισμό της Ελλάδας και είναι η έδρα του Δήμου Πειραιώς, ο οποίος έχει έκταση 10,9 τ.χμ. και πληθυσμό 175.697 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2001, που τον καθιστά ως τον τέταρτο μεγαλύτερο σε πληθυσμό δήμο της χώρας μετά τις συγχωνεύσεις που προκάλεσε το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Η ευρύτερη αστική περιοχή του Πειραιά αποτελείται από τον ομώνυμο δήμο και ακόμα έξι προάστια, με συνολικό πληθυσμό 466.065 κατοίκους και έκταση 50,4 τ.χμ., και καταλαμβάνει το νοτιοδυτικό τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, που συγκροτεί την περιφέρεια πρωτεύουσας. Το κέντρο του Πειραιά απέχει περίπου 12 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας, της οποίας αποτελεί ιστορικό επίγειο.

Ο Πειραιάς στην σύγχρονη εποχή είναι το σημαντικότερο βιομηχανικό κέντρο της χώρας και το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο της ελληνικής οικονομίας, ενώ διαθέτει τον μεγαλύτερο λιμένα της Ευρώπης και τον τρίτο στον κόσμο σε επιβατική κίνηση, συνδέοντας ακτοπλοϊκά την πρωτεύουσα με τα νησιά του Αιγαίου. Ως τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από πληθώρα μέσων: λεωφορεία, τρόλεϊ, τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο, το Τραμ Αθήνας και το Μετρό Αθήνας, προς το παρόν από την παλαιά γραμμή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου και μελλοντικά από την επέκταση της γραμμής του μετρό, ενώ συνδέεται και με το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ (<http://www.olp.gr/el/the-city-of-piraeus/item/172-plirofories-gia-tin-poli-toy-peiraia>).

3.6.2 Κλίμα.

Το κλίμα του Πειραιά είναι εύκρατο και γενικά ήπιο το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου. Τα κύρια χαρακτηριστικά της περιοχής είναι ο καθαρός ουρανός στην μεγαλύτερη διάρκεια του έτους, τα μεγάλα σε διάρκεια φθινόπωρα, η αρκετή υγρασία κυρίως τους χειμώνες και τα ζεστά και ξηρά καλοκαίρια. Οι χιονοπτώσεις το χειμώνα είναι σπάνιες και όποτε συμβαίνουν είναι συνήθως ασθενείς(<https://el.wikipedia.org/wiki>).



Εικόνα 18. Το λιμάνι του Πειραιά.

Πηγή: www.left.gr

3.6.3 Ιστορική πορεία του Πειραιά.

Η ιστορία του Πειραιά είναι ενδιαφέρουσα στη διάρκεια των αιώνων, με πολλές και ποικίλες μεταπτώσεις. Με περιόδους ακμής και παρακμής, ανόδου και πτώσης. Στην ιστορική αυτή πορεία είναι έκδηλα ορισμένα στοιχεία, που τις προσδίνουν τις διαστάσεις μιας ιδιαίτερης διαδρομής στο χρόνο

Στην διαμόρφωση της ιστορικής πορείας του Πειραιά, υπήρξε καθοριστική η επίδραση του φυσικού χώρου και της γεωγραφικής θέσης του. Για τον Πειραιά, στην διάρκεια των αιώνων, ίσχυσε με μαθηματική ακρίβεια, ό,τι συνήθως παρατηρείται στις περισσότερες – αν όχι όλες – παραθαλάσσιες πόλεις. Κατά καιρούς, η ανάπτυξη του λιμένα του συνδέθηκε πάντα με περιόδους ανάλογης ακμής και προόδου της πόλης. Στους δεκαπέντε περίπου αιώνες της παρακμής του λιμένα, η πόλη δεν υπήρξε. Η πορεία της πόλης και του λιμένα εμφανίζεται, στα πλαίσια του πειραιϊκού χώρου, κοινή.

Στους πρώτους ιστορικούς χρόνους που το λιμάνι του Πειραιά δεν χρησιμοποιήθηκε από τους Αθηναίους, οι κάτοικοι του τόπου ήταν ελάχιστοι. Ο Πειραιάς, πριν αξιοποιηθεί, στις αρχές του 5ου αιώνα π.Χ. και αναδειχθεί σε επίνειο της Αθήνας, ήταν – και έμεινε για αρκετούς αιώνες – ασήμαντος τόπος. Οι Αθηναίοι χρησιμοποιούσαν ως επίνειο το Φάληρο και για το εξαγωγικό εμπόριο τα λιμάνια των ανατολικών ακτών της Αττικής και κυρίως τις Πρασιές (το σημερινό Πόρτο-Ράφτη). Αντίθετα, όταν με τα έργα του Θεμιστοκλή και του Περικλή διαμορφώθηκε σε υποδειγματικό για την εποχή λιμάνι και συγκέντρωσε το εισαγωγικό και διαμετακομιστικό εμπόριο της Αθηναϊκής Δημοκρατίας, αναπτύχθηκε παράλληλα και η πόλη που έγινε το κέντρο της οικονομικής ζωής όχι μόνο της Αθήνας, αλλά και της Ελλάδας ολόκληρης.

Στους προϊστορικούς χρόνους, ο Πειραιάς ήταν νησί, που χωριζόταν από την υπόλοιπη Αττική με θαλάσσια ζώνη, που άρχιζε από την περιοχή του Φαληρικού όρμου – και συγκεκριμένα από το Νέο Φάληρο – περνούσε μέσα από τη σημερινή συνοικία Καμίνια και τμήμα του δήμου Αγίου Ιωάννη Ρέντη και κατάληγε στον λιμένα Αλών, μπροστά στο σταθμό των «Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων Αθηνών – Πειραιώς». Αργότερα η ζώνη αυτή καλύφθηκε με προσχώσεις για να μετασχηματιστεί αρχικά σε αβαθή θαλάσσια λωρίδα, στη συνέχεια σε «ελώδη περιοχή» (βάλτο) και τελικά σε «πηλώδη» (λασπότοπο) και να αποτελέσει το γνωστό Αλίπεδο, με το οποίο ο Πειραιάς ενώθηκε με την υπόλοιπη Αττική. Στην νησιωτική μορφή του τόπου, αποδίδεται και η προέλευση του τοπωνυμίου Πειραιεύς. Οι περισσότεροι το ετυμολογούν από τη λέξη περαιεύς (=πορθμέας, περαματάρης), από τον ανώνυμο περαματάρη που πιθανότητα μετέφερε με το πλοιάριό του τους κατοίκους της Αττικής στην απέναντι πειραιϊκή παραλία και αντίθετα. Το αρχικά προσηγορικό (περαιεύς) εξελίχθηκε σε τοπωνυμικό και με την εναλλαγή του ε σε ει διαμορφώθηκε στον τελικό τύπο Πειραιεύς. Έως σήμερα έχει επιβιώσει και ο αρχικός τύπος του τοπωνυμίου (Περαίας, Περαιάς). Κατ' άλλους το τοπωνύμιο ετυμολογείται από

τη λέξη πέραν, αφού ο Πειραιάς, είτε όταν ήταν νησί, αποκομμένο από την υπόλοιπη Αττική, είτε μετά από την ανασύνδεσή του, επειδή μεσολαβούσε ο βάλτος του Αλιπέδου, βρισκόταν «πέραν της ακτής» και χαρακτηριζόταν «νησιάζων».

Ο Πειραιάς κατοικήθηκε γύρω στα μέσα της 3ης π.Χ. χιλιετηρίδας. Η άποψη αυτή ενισχύεται από κατάλοιπα πρωτοελλαδικών οικισμών που αποκαλύφθηκαν στην Παλαιά Κοκκινιά και το Κερατσίνι – και τοποθετούνται χρονικά ανάμεσα στο 2600 και το 1900 π.Χ. – σε συσχετισμό με άλλα ευρήματα της ίδιας εποχής (ερείπια κτισμάτων, εργαλεία) στην περιοχή της Μουνιχίας και τη Σταλίδα (νησάκι του Κουμουνδούρου). Ως πρώτοι κάτοικοι του Πειραιά αναφέρονται, εκτός από τους Πελασγούς και άλλοι γνωστά ελληνικά φύλλα (Κάρες, Λέλεγες, Κρήτες, Θράκες, Φοίνικες) και -κυρίως – οι Μινύες, οι οποίοι ήταν οι περισσότερο προηγμένοι από όλους, με πολλές ικανότητες και τεχνικές γνώσεις, εκπληκτικές για την εποχή τους.

Παρά το γεγονός ότι είχε κατοικηθεί από τα μέσα της τρίτης χιλιετηρίδας, ο Πειραιάς, στους πρώτους ιστορικούς χρόνους και μέχρι την αξιοποίησή του (τον 5ο π.Χ. αιώνα), έμεινε για πολλούς αιώνες ασήμαντη περιοχή, χωρίς ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους Αθηναίους. Η ανάδειξη του Πειραιά, που ως σημειωθεί, ανακηρύχθηκε Δήμος το 517 π.Χ. στη διοικητική μεταρρύθμιση του Κλεισθένη, του θεμελιωτή της Αθηναϊκής Δημοκρατίας, συμπίπτει χρονικά με την περίοδο της ακμής της Δημοκρατίας αυτής. Και οφείλεται στο ενδιαφέρον και τις δημιουργικές πραγματώσεις δύο μεγάλων πολιτικών μορφών της εποχής: Του Θεμιστοκλή και του Περικλή.

Το εμπορικό λιμάνι του αρχαίου Πειραιά, το περίφημο «Εμπόριον», εκτεινόταν από την περιοχή του σημερινού Κεντρικού Τελωνείου (Αγίου Νικολάου) ως τη χηλή της Ηετιωνείας άκρας, δηλαδή το σημείο όπου βρίσκεται το Σιλό και υπήρχαν ως πρόσφατα οι αποθήκες και τα λιμενικά υπόστεγα της Ελευθέρας

Ζώνη, χωρίς να περιλαμβάνεται σ' αυτό η λεκάνη του λιμένα Αλών, που ως αβαθής δεν χρησιμοποιήθηκε στην αρχαιότητα. Διαθέτοντας τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και υποδειγματική οργάνωση, με όλα τα αρμόδια για την εξυπηρέτηση των συναλλασσομένων όργανα (επιμελητές εμπορίου, τελώνες ή ελλιμενιστές – για τη είσπραξη των λιμενικών ταλών και φόρων-, αγορανόμους, μετρονόμους, αστυνόμους, σιτοφύλακες κ.α.) το «Εμπόριον» διασφάλιζε τα εχέγγυα για την απρόσκοπτη διεξαγωγή των λιμενικών εργασιών, ενώ με τα αυστηρά μέτρα που ίσχυαν είχε επίσης εξασφαλιστεί η ομαλή διενέργεια των εμπορικών συναλλαγών στην «Αγορά», η οποία, με την ιδιαίτερη σημασία της, στην αρχαιότητα, αποτελούσε το κέντρο της οικονομικής ζωής της πόλης. Η «Αγορά» βρισκόταν στην περιοχή του «Εμπορίου», ενώ μια άλλη αγορά, για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων σε προμήθειες τροφίμων και άλλων ειδών, η «Ιπποδάμειος», λειτουργούσε στο εσωτερικό της πόλης, κοντά στο λιμένα της Ζέας (Πασσαλιμάνι).

Ο Πειραιάς στην αρχαιότητα, όπως και σήμερα, ήταν κυρίως εισαγωγικό λιμάνι, με μεγάλη ναυτιλιακή και εμπορευματική κίνηση, ιδιαίτερα από τον Οκτώβριο έως τον Απρίλιο, που οι καιρικές συνθήκες διευκόλυναν τα ταξίδια των ιστιοφόρων. Το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων προερχόταν από τα λιμάνια της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας και ιδιαίτερα της Σκυθίας, από την οποία εισάγονταν σιτηρά. Το εξαγωγικό εμπόριο ήταν περιορισμένο, με φορτώσεις ορισμένων προϊόντων της Αττικής (όπως λάδι, κρασί, μέλι) και ειδών αγγειοπλαστικής. Η μεγάλη εισαγωγική κίνηση του λιμένα του και η εφαρμογή, στην καθημερινή συναλλακτική πρακτική, των αρχών της ελεύθερης οικονομίας συνετέλεσαν στην ανάπτυξη αξιόλογης εμπορικής κίνησης και στην πόλη. Οι έμποροι ήταν, κατά κύριο λόγο, ξένοι, που είχαν μόνιμα εγκατασταθεί στον Πειραιά – οι μ έ τ ο ι κ ο ι-, στους οποίους είχαν δοθεί ορισμένα δικαιώματα για την απρόσκοπτη άσκηση του επαγγέλματός τους, υπό την προϋπόθεση της καταβολής ειδικού φόρου, του γνωστού «μετοίκιου». Και η

παρουσία μεγάλου αριθμού ξένων, με προοδευτικότερες ίσως αρχές και αντιλήψεις από τους ντόπιους αλλά και η παράλληλη μεγάλη κίνηση διερχομένων από το λιμάνι, που είχε ως αποτέλεσμα τη «διακίνηση» νέων ιδεών, εξηγεί ως ένα σημείο το γεγονός ότι στον Πειραιά από πολύ νωρίς επικρατούσε «πνεύμα» ελευθεροφροσύνης, και είχε αναπτυχθεί μια καθαρή δημοκρατική συνείδηση, ώστε να θεωρείται το «επίνειο», όχι μόνο στον οικονομικοκοινωνικό αλλά και στον πολιτικό χώρο «ωφελιμότερον της άνω πόλεως».

Εκτός από το εμπόριο σημαντικά είχε αναπτυχθεί και η βιομηχανία, με αντιπροσωπευτικούς κλάδους τη ναυπηγική, τη μεταλλουργία, την αγγειοπλαστική και, κατά δεύτερο λόγο, την υφαντουργία. Ακόμα στο λιμάνι του Πειραιά διαμορφωνόταν, την περίοδο αυτή, η χρηματιστηριακή τιμή των διαφόρων εμπορευμάτων, καθοριζόταν το ύψος των ναύλων και γενικά ρυθμίζονταν όλα τα σχετικά με τις εμποροναυτιλιακές συναλλαγές θέματα, σε «διεθνή» – για την εποχή – πλαίσια, ώστε δικαίως να χαρακτηρίζεται ο Πειραιάς ως «το Λονδίνο της αρχαιότητας».

Η οικονομική και κοινωνική άνθηση που γνώρισε ο Πειραιάς στην περίοδο της μέγιστης ακμής του είχε ως αποτέλεσμα την παράλληλη ανάπτυξη πνευματικής και καλλιτεχνικής ζωής στην πόλη, με ενεργό συμμετοχή σ' αυτήν όχι μόνον των ανθρώπων του πνεύματος και της τέχνης, αλλά και των ισχυρών οικονομικών παραγόντων της εποχής που είχαν ως έδρα της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας το «επίνειο». Σημειώνεται ότι ο χώρος που είχε επιλέξει ο Ξενοφών για τη διεξαγωγή του διαλόγου στο έργο του «Συμπόσιον» είναι το σπίτι του Καλλία στον Πειραιά, ενώ και ο Πλάτων στον Πειραιά τοποθετεί επίσης το χώρο του διαλόγου στο σπουδαιότερο ίσως έργο του, την «Πολιτεία». Τέλος, στο περίφημο θέατρο της Μουνιχίας (το σωζόμενο θέατρο της Ζέας είναι μεταγενέστερο) διδάχθηκαν, κατά καιρούς, έργα του Αισχύλου, του

Σοφοκλή, του Ευριπίδη, του Αριστοφάνη, του Μενάνδρου κ.α. με προσέλκυση θεατών από όλη την Ελλάδα.

Στη νεότερη ιστορική πορεία του Πειραιά δύο χρονολογίες σημαδεύουν καθοριστικά το επικό ξεκίνημα για τη δημιουργία: το 1829 και το 1835. Το 1829 φτάνουν στον τόπο αυτό οι πρώτοι νέοι του κάτοικοι – πέντε τον αριθμό – κι ανάμεσά τους ο Γιαννακός Τζελέπης, που η ιστορική μνήμη διασώζει ως τις μέρες μας το όνομα του στην ομώνυμη ακτή. Και το 1835 ιδρύεται ο Δήμος Πειραιώς, με πρώτο δήμαρχο τον Υδραίο Κυριακό Σερφιώτη. Εν τω μεταξύ, μετά τη μεταφορά της πρωτεύουσας του νεοσύστατου ελληνικού κράτους από το Ναύπλιο στην Αθήνα (1834) και τη διαγραφόμενη πλέον προοπτική για μελλοντική ανάπτυξη του πειραιϊκού λιμένα, αρχίζει να εκδηλώνεται εντονότερο το ενδιαφέρον για τον εποικισμό του Πειραιά από τους ανθρώπους που προέρχονταν από όλα τα σημεία του ελληνικού χώρου, με σταθερή αύξηση από χρόνο σε χρόνο του αριθμού τους. Οι άνθρωποι αυτοί που, όπως αποδείχθηκε στην πράξη, διέθεταν και ικανότητες και δυνατότητες, αποτέλεσαν το δυναμικό «πυρήνα» του πληθυσμού της νέας πόλης. Στις υπεράνθρωπες προσπάθειές τους οφείλει, κυρίως, ο Πειραιάς την αναδημιουργία του και την ανάδειξη του – τελικά – στο σπουδαιότερο εμποροναυτιλιακό κέντρο της χώρας. Και ακόμα στο γεγονός ότι είχε την τύχη, στη διάρκεια του δεκάτου ενάτου αιώνα, να κατευθύνουν τις τύχες του άνθρωποι δραστήριοι και δημιουργικοί, με ευρύτητα οραματισμών, που αγάπησαν τον τόπο και έθεσαν τις βάσεις για την μελλοντική προκοπή του.

Στις πρώτες τέσσερις δεκαετίες του εικοστού αιώνα η πόλη συνεχίζει σταθερά την ανοδική της πορεία, σε όλους τους τομείς. Στο εμπόριο, τη βιομηχανία, τη ναυτιλία και – γενικά – στον χώρο της οικονομικής ζωής. ενώ παράλληλα αξιόλογες είναι οι επιτεύξεις και στον ευρύτερο κοινωνικό χώρο. Τούτο οφείλεται βασικά στην ομοιογένεια που διατηρεί, ιδιαίτερα ως το 1922, η πειραιϊκή κοινωνία και στην έντονη προβολή μιας τοπικής συνείδησης, που σε

τελευταία ανάλυση, διαμορφώνει και την ιδιαιτερότητα της όλης «φυσιογνωμίας» της πόλης. Μια ιδιαιτερότητα που είναι έκδηλη ακόμα και στην αισθητική των δημοσίων και ιδιωτικών κτιρίων της. Με τη σταδιακή επέκταση του ηλεκτροφωτισμού, την ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς (1904) και των τραμ (1909), την ασφαλτόστρωση των κεντρικών οδών και πλατειών – την ίδια περίοδο – και την επίλυση του σοβαρότατου για την πόλη προβλήματος της υδροδότησης, μετά την κατασκευή του φράγματος του Μαραθώνα (1931), αντιμετωπίζονται αποφασιστικά άμεσες και πρακτικές ανάγκες των κατοίκων, με αισθητή βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια και μετά την αποκατάσταση των ζημιών στο λιμάνι και την πόλη, ο Πειραιάς άρχισε, ιδιαίτερα από τις αρχές της δεκαετίας του 1950, να ξαναβρίσκει τον συνήθη ρυθμό της ζωής του. Με την εκτέλεση σειράς έργων στο λιμάνι, που προσέλαβαν ευρύτερη έκταση μετά τις επαναστατικές αλλαγές που σημειώθηκαν στον χώρο των θαλασσιών μεταφορών με την εισβολή των CONTAINERS – και συνεχίζονται ως τις μέρες μας – δημιουργήθηκαν οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την αναγκαία υποδομή σε εγκαταστάσεις και μέσα, ώστε να μπορεί τούτο να εξυπηρετεί άνετα την σταθερά αυξανόμενη κίνησή του σε μοναδοποιημένα φορτία (τα τελευταία διακινούνται από τον μεγάλο σύγχρονο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων «Ελευθέριος Βενιζέλος», στο Νέο Ικόνιο). Παράλληλα, στα μέσα της δεκαετίας του '50, άρχισε η προσπάθεια για την ανοικοδόμηση της πόλης, για να πάρει όμως διαστάσεις πραγματικής κοσμογονίας, στον τομέα αυτό, από την επόμενη δεκαετία, με την ανέγερση πολυόροφων κτιρίων με επιβλητική κυριαρχία του «μπετόν» που, κάτω από την ασφυκτική πίεση των άμεσων αναγκών για στέγαση της εποχής πρόβαλε ίσως ως η μόνη λύση, αλλά που δυστυχώς είχε ως αποτέλεσμα τη ριζική αλλαγή της αισθητικής φυσιογνωμίας της πόλης (<https://ellas2.wordpress.com/2010/05/12/%CE%BF->).

3.6.4 Η ανάδειξη του Πειραιά σε πρώτο λιμάνι της χώρας και η σημερινή πραγματικότητα.

Ο Πειραιάς υπήρξε το κατ' εξοχήν ναυτιλιακό κέντρο του ελληνικού στόλου καθ' όλη τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα. Λειτουργήσε ως κέντρο ατμόπλοιων , πηρέ τη θέση της Σύρου και πενήντα χρόνια μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους, έγινε το πρώτο λιμάνι της χώρας και πλέον είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου.

Τα πλοία που εξυπηρετούσε ο Πειραιάς ως λιμάνι ήταν πολύ διαφορετικά από αυτά που εξυπηρετούσε ως ναυτιλιακό κέντρο. Το λιμάνι ασχολείται με το εξωτερικό εμπόριο καθώς και με τις ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας. Ο Πειραιάς ως κέντρο της ναυτιλίας στις αρχές του αιώνα, όπως και σήμερα, αποτελείται από εφοπλιστικά γραφεία, ναυτιλιακούς πράκτορες, προμηθευτές πλοίων, ναυλομεσιτικά γραφεία, ασφαλιστικές εταιρίες και τράπεζες που ασχολούνται με ναυτιλιακά και μεσιτικά γραφεία πληρωμάτων.

Όμως κάποια στιγμή η ναυτιλιακή επιχείρηση αρχίζει να απαιτεί παροχή καλύτερων υπηρεσιών κι αν δεν τις βρει, αλλάζει έδρα. Κάτι που έχει αρχίσει ήδη να συμβαίνει στον Πειραιά. Την τελευταία δεκαετία, μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αρχίζουν να εγκαταλείπουν την Ακτή Μιαούλη και εγκαθίστανται κατά μήκος της παραλίας (Γλυφάδα, Βούλα, Βουλιαγμένη) και στα βόρεια προάστια. Η ναυτιλιακή επιχείρηση έχει ανάγκη από σύγχρονες τηλεπικοινωνίες, χώρους στάθμευσης, εύκολη πρόσβαση. Προσόντα δηλαδή που ο σημερινός Πειραιάς δεν έχει και δεν προβλέπεται να αποκτήσει σύντομα.

Αν και στις αρχές του 1980 η ελληνική ναυτιλία διέρχεται κρίση, χάνει 1000 από τα 4000 πλοία της και αφήνει πολλούς ναυτικούς στην ανεργία, το 1990 βρίσκει την ελληνική εμπορική ναυτιλία σε ανάκαμψη. Το 1995 ο ελληνικός στόλος βρίσκεται πάλι στην πρώτη θέση του πίνακα με βάση τη χώρα

προέλευσης του πλοιοκτήτη. Αριθμεί 2.925 πλοία, χωρητικότητας 117.000.000 dw. Η πόλη του Πειραιά δεν είναι “εργατούπολη”, είναι η κατεξοχήν πόλη της ναυτιλίας στη Μεσόγειο. Η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να παραχωρεί στον Πειραιά το προνόμιο της φιλοξενίας των περισσότερων γραφείων της. Συνάλλαγμα ύψους 2δισ δολαρίων έφερε πέρυσι στη χώρα η δύναμη, που κατέχει σήμερα το 44% του συνόλου του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ελέγχει το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Η πορεία των χρονών έχει αποδείξει πως η ελληνική εμπορική ναυτιλία γνωρίζει να αντέχει τις κρίσεις και μάλιστα να βγαίνει ενισχυμένη απ’ αυτές. Μέχρι στιγμής, η πόλη του Πειραιά, που φθίνει τόσο από άποψη πληθυσμού όσο και από ποιότητα ζωής δεν φαίνεται ικανή να συμβαδίσει με την πορεία της μεγάλης δύναμης που φιλοξενεί (Χαρλαύτη,1995) .

Σήμερα, σύμφωνα με τις απόψεις του δημάρχου Πειραιώς κ. Μώραλη, το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου, της τοπικής και εθνικής οικονομίας. Συνιστά κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, διεθνές κέντρο κρουαζιέρας, κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο, εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους και κάθε σκοπού και χρήσης. Η σημερινή κατανομή των χρήσεων στο λιμάνι του Πειραιά έχει ως εξής: Επιβατικό είναι το κεντρικό λιμάνι που αποτελεί και τη φυσική συνέχεια της πόλης και του Δήμου του Πειραιά, εμπορικό το λιμάνι του Νέου Ικονίου και επισκευαστικό το Πέραμα και η Κυνοσούρα.

Στόχος της νέας δημοτικής αρχής και του αναπτυξιακού σχεδίου της για την πόλη και το Δήμο Πειραιά είναι η ανάδειξη του Πειραιά σε σύγχρονο τουριστικό, αναπτυξιακό, ναυτιλιακό, εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο της νοτιανατολικής Ευρώπης και παράλληλα σε ελκυστικό προορισμό με ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών και δικτύων σε αναβαθμισμένο ποιοτικά και χωροταξικά. Το λιμάνι είναι συνδεδεμένο οικονομικά και λειτουργικά με την ανάπτυξη της

τοπικής οικονομίας και χωροταξικά αποτελεί συνέχεια της πόλης. Η σχέση της πόλης με τη θάλασσα και το λιμάνι είναι το στρατηγικό συγκριτικό πλεονέκτημα, που μπορεί να αναπτύξει ιδιαίτερη δυναμική, και να παίζει καθοριστικό ρόλο στον αναπτυξιακό σχεδιασμό ή, σε περίπτωση ευκαιριακού σχεδιασμού προς εξυπηρέτηση συγκυριακών αναγκών, να καταστεί τροχοπέδη για την ανάπτυξη τόσο του λιμανιού όσο και της πόλης. Γι' αυτό οι όποιες εξελίξεις ή διεργασίες στο χώρο του λιμανιού δεν μπορεί και δεν πρέπει να γίνονται ερήμην της πόλης και της ηγεσίας της.

Βασική επιδίωξη της δημοτικής αρχής και του Δήμου Πειραιά είναι η ανάκτηση της επαφής της πόλης με τη θάλασσα και το θαλάσσιο μέτωπο το οποίο σε όλες τις λειτουργίες του, από την κυκλοφοριακή μέχρι την οικονομική και από την πολιτιστική μέχρι την πολεοδομική, πρέπει να αντιμετωπίζεται ενιαία, ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των αστικών χώρων, η συμπληρωματικότητα όλων των λειτουργιών της πόλης και η ποιότητα του περιβάλλοντος (<http://www.pireas2day.gr/02,04,11539,00.aspx>).

3.6.5 Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του Πειραιά.

Το λιμάνι του Πειραιά, χαρακτηρίζεται από κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με λοιπά λιμάνια, λόγω της θέσης του. Συγκεκριμένα διαθέτει (<http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/strategy-vision>):

- Πλεονεκτική γεωγραφική θέση στο σταυροδρόμι Ασίας – Αφρικής – Ευρώπης
- Επαρκείς υποδομές και φυσικά βυθίσματα για την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων

- Λειτουργία υπό καθεστώς ελεύθερης ζώνης τύπου II
- Λειτουργία των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων σε 24ωρη βάση, 365 ημέρες το χρόνο
- Κλιμακωτό τιμολόγιο με εκπτώσεις για αύξηση διακινούμενης ποσότητας μεταφορτωνόμενων (transshipment) εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων
- Ανταγωνιστικό τιμολόγιο αποθήκευσης φορτίων
- Μεγάλος αριθμός τροφοδοτικών γραμμών (feeder services) με τα περισσότερα κύρια λιμάνια της Μεσογείου
- Εφαρμογή ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος στις λειτουργίες του λιμανιού
- Συνθήκες λειτουργίας και ασφάλειας βάσει των διεθνών προτύπων και κανονισμών.

3.6.6 Διοίκηση του λιμανιού.

Τη διοίκηση του λιμανιού του Πειραιά κατέχει η εταιρεία Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. Σύμφωνα με το καταστατικό της, η Α.Ε. φέρει την επωνυμία ΟΛΠ Α.Ε. κι έχει έδρα το Δήμο Πειραιά.

Σκοπός της εταιρείας είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση του Λιμένος Πειραιώς ή και άλλων λιμένων. Η εταιρεία έχει το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης κι εκμετάλλευσης, αφενός μεν, των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης, αφενός δε, της θαλάσσιας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς, στην έκταση και υπό τους όρους που προβλέπονται στη Σύμβαση Παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο του 2002 (Καταστατικό ΟΛΠ, 2013).

Στο σκοπό της εταιρείας περιλαμβάνονται:

- ❖ Η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης φορτίων και επιβατών από και προς το λιμένα.
- ❖ Η εγκατάσταση, οργάνωση κι εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.
- ❖ Η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και κάθε άλλης εμπορικής, βιομηχανικής, πετρελαϊκής κι επιχειρηματικής δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένων, κυρίως, της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής και του σχεδιασμού και οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων.

3.6.7 Η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών του Πειραιά.

Από το 1923, η διαρρύθμιση του λιμανιού βασίστηκε σε δύο μεγάλα γενικά σχέδια τα οποία εκπονήθηκαν από επιτροπή του Υπουργείου της Συγκοινωνίας. Το πρώτο, αφορούσε το βόρειο τμήμα και σχεδιάστηκε τον Μάρτιο του 1923. Το δεύτερο, για το νότιο τμήμα, σχεδιάστηκε τον Νοέμβριο του 1923. Επρόκειτο να κατασκευαστούν 6.435 τρχ.μ. κρηπιδωμάτων, με βάθη από 6 έως 10 μ., να διαμορφωθούν 51 εκτάρια χερσαίων λιμενικών χώρων και 111 εκτάρια υδάτινης επιφάνειας, νέες λιμενικές αποθήκες και σιλό σιτηρών. Με εκείνο το σχέδιο, ξεκινούσε και ο μετασχηματισμός του όρμου Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου, σε λιμάνι . Ο Πειραιάς πλέον, αν και καθυστερημένα, έτεινε να μοιάσει στα μεγάλα ευρωπαϊκά και μεσογειακά λιμάνια.

Στο τέλος του τόμου για τα έργα, της Επιτροπείας Λιμένος Πειραιώς του 1930, εμφανίζονται οι κατά καιρούς γνωστές προτάσεις διαρρύθμισης του λιμανιού. Τελευταίο, παρουσιάζεται το πλέον φιλόδοξο και εκτεταμένο σχέδιο που έχει υπάρξει μέχρι σήμερα για τον Πειραιά. Με αυτό προτεινόταν τρία λιμάνια,

στον όρμο Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου, στον Κεντρικό Λιμένα και στο Νέο Φάληρο. Το πρώτο χαρακτηρίζεται ως βιομηχανικό, αρχίζει από τον Άγιο Γεώργιο, φθάνει με προβλήτες ως το Πέραμα και προστατεύεται από μεγάλο παράλληλο με την ακτή λιμενοβραχίονα, στον άξονα του στενού της Σαλαμίνας.

Το δεύτερο χαρακτηρίζεται ως εμπορικό, και είναι μία παραλλαγή αυτού που τελικά υλοποιήθηκε ως Κεντρικός Λιμένας. Το τρίτο χαρακτηρίζεται, ως τουριστικό και αεροπορικό, ενσωματώνει, το Πασαλιμάνι, το Τουρκολίμανο και τον Φαληρικό όρμο. Προβλέπει μεγάλη προβλήτα στο Πασαλιμάνι, εκεί σχεδόν που κατασκευάστηκε το 1961-1962, δύο μεγάλες προβλήτες στο Τουρκολίμανο και μεγάλο λιμενοβραχίονα παράλληλο της ακτής στο μέσον του Φαληρικού Όρμου, στην ευθεία Τουρκολίμανου-Φλοίσβου. Το έργο αυτό, παραλλάχθηκε πολλές φορές μέχρι την οριστική του μορφή στα τέλη του 20ου αιώνα. Το 1927 παραδόθηκαν από την κοινοπραξία τα πρώτα έργα στα οποία περιλαμβάνονταν κρηπιδώματα μήκους 450 μ. και βάθους 10 μ. στην Ηετιώνεια ακτή, επέκταση του βραχίονα Θεμιστοκλέους κατά 80 μ. και κατασκευή βραχίονα 320 μ. στον όρμο Αγίου Γεωργίου. Μέχρι το 1930, ο μώλος του Αγίου Γεωργίου έφθασε στο μήκος των 520 μ. και τα νέα κρηπιδώματα στα 2.756 μ. Στα λιμενικά εργοτάξια χρησιμοποιήθηκαν ένας πλωτός γερανός 100 τόνων, ογκόλιθοι τσιμέντου 60 τόνων, πλωτός εκβραχιστήρας, πλωτός εκσκαφέας και φορτηγίδες για τη μεταφορά της ιλύος. Το 1928 ξεκίνησαν τα έργα εξοπλισμού με την κατασκευή αποθηκών επιφάνειας 54.000 τ.μ., παραγγέλθηκαν 17 ηλεκτροκίνητοι γερανοί 2 τόνων και 2 γερανογέφυρες για φορτοεκφορτώσεις γαιάνθρακα .

Το 1932 ενώ είχε ολοκληρωθεί η πρώτη φάση του Προγραμματικού Σχεδίου, εμφανίζεται και άλλο σχέδιο. Περιλάμβανε την περιοχή από την προβλήτα Τζελέπη μέχρι τη νότια άκρη του λιμανιού όπως και το τμήμα Δραπετσώνας.

Εν τω μεταξύ μία μεγάλη κατασκευή ήλθε να προστεθεί στο νέο παράκτιο τοπίο. Η πολυώροφη σιταποθήκη στην προβλήτα Ηετιώνειας, δίπλα στις δεξαμενές, ήταν το τελευταίο έργο που κατασκευάστηκε στο λιμάνι πριν τον πόλεμο. Μέχρι τότε τα σιτηρά ξεφορτώνονταν από τα πλοία με κάδους ή γεραμούς και αποθηκεύονταν ελεύθερα στα κρηπιδώματα. Τοποθετούνταν σε σάκους και με φορτηγά μεταφέρονταν στους ατμόμυλους. Η μεταφόρτωση αυτή γινόταν στην προβλήτα του λιμένα Αλών.

Για την ανέγερση του σιλό προκηρύχθηκε διεθνής διαγωνισμός το 1929. Το 1931 εδόθη εντολή κατασκευής στην «Siemens-Bauunion G.F.T.H.-Berlin», την ελληνική εταιρεία του πολιτικού μηχανικού Νικολάου Γαβαλά και το εργοστάσιο μηχανών «Hartmann A.G. Offenbach a.M.». Η μελέτη προέβλεπε κτίριο την κατασκευή ενός σιλό, χωρητικότητας 15.000 τόνων με δυνατότητες επέκτασης σε εγκαταστάσεις χωρητικότητας 40.000 τόνων.

Η έναρξη της κατασκευής της σιταποθήκης, αφού προηγήθηκαν δύο αλλαγές στη θέση του κτιρίου και αύξηση της χωρητικότητας του στους 20.000 τόνους, καθυστέρησε μέχρι τον Οκτώβριο 1934. Κτίστηκε εν τέλει μέσα σε δύο χρόνια και άρχισε να λειτουργεί τον Νοέμβριο του 1936. Η αναρροφητική ικανότητα από τα πλοία, ζύγιση και αποθήκευση στα κελιά έφθανε στους 300 τόνους ανά ώρα, η δυνατότητα φόρτωσης σε φορτηγά ή σιδηροδρομικά οχήματα στους 200 τόνους ανά ώρα και η φόρτωση σε πλοία στους 100 τόνους ανά ώρα.

Το κυρίως κτίριο του σιλό κατασκευάστηκε με μήκος 49,97 μ., πλάτος 29,50 μ. και ύψος 44,28 μ. Ο πύργος φθάνει σε ύψος 56,20 μ. και επάνω του

τοποθετήθηκε ιστός 11 μ. ώστε να λειτουργήσει και ως σηματορός. Δίπλα στο σιλό το παράρτημα με τα γραφεία και το μηχανοστάσιο έχουν ύψος 21,60 μ. Ελεύθερη δίοδος κάτω από το σιλό με στοές επιτρέπει τη φόρτωση οχημάτων κάτω από τον πυθμένα των κελιών. Το σιλό περιέχει 78 τετραγωνικά κελιά (34 των 400 τόνων, 24 των 200 τόνων και 20 των 100 τόνων) με ύψος 27,25 μ. Παράλληλα κατασκευάστηκε και σιδηροδρομική αποβάθρα η οποία έμεινε αχρησιμοποίητη, καθώς το μεγαλύτερο μέρος φορτωνόταν σε φορτηγά οχήματα.

Με την κατασκευή του σιλό ολοκληρώθηκαν τα έργα του Κεντρικού Λιμένα. Τα νέα λιμενικά έργα, η εκβάθυνση του έλους και της λιμενολεκάνης, η επέκταση της με τη διαμόρφωση του Προλιμένα και την κατασκευή των νέων εξωτερικών λιμενοβραχιόνων, η κατασκευή των μόνιμων κτιστών ναυπηγοεπισκευαστικών δεξαμενών, ο αύλακας εισόδου, η αξιοποίηση της ακτής του Αγίου Διονυσίου με την απομάκρυνση των ναυπηγείων, η κατασκευή των νέων αποθηκευτικών υποδομών και υποδομών φόρτωσης έδωσαν στο λιμάνι του Πειραιά τη σύγχρονη του μορφή.

Μετά την ολοκλήρωση των έργων εκείνων και πριν την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου το λιμάνι διέθετε 6.665 τρχ. μ. κρηπιδωμάτων με βάθη από 3 έως 10 μ., λιμενικά υπόστεγα και αποθήκες, έκτασης 47.000 τ.μ. και χωρητικότητας 20.000 τόνων, το σιλό σιτηρών με ταινιόδρομο ωριαίας απόδοσης 300 τόνων και χωρητικότητας 20.000 τόνων, τις δύο μόνιμες δεξαμενές και την ιδιωτική εσχάρα ανέλκυσης πλοίων Βασιλειάδη, δύο γερανογέφυρες γαιανθράκων ωριαίας απόδοσης 150 τόνων, 21 ηλεκτροκίνητους γεραμούς 2-5 τόνων, δίκτυο ύδρευσης, ηλεκτροφωτισμού, τηλεφώνων, εργοστάσιο για επισκευές και συντηρήσεις μηχανημάτων. Κατά τη διάρκεια του πολέμου το λιμάνι του Πειραιά δέχθηκε πλήγματα με δύο βομβαρδισμούς, τον Απρίλιο του 1941 και τον Ιανουάριο του 1944 και

ανατίναξη των υποδομών του κατά τη αποχώρηση των στρατευμάτων κατοχής τον Οκτώβριο του 1944. Μικρότερες καταστροφές υπέστη και τον Δεκέμβριο του 1944. Το αποτέλεσμα ήταν η σχεδόν πλήρης αχρήστευση του. Από τις πολεμικές επιχειρήσεις καταστράφηκαν 1.800 μέτρα κρηπιδωμάτων, το 26% του συνόλου, οι δεξαμενές, ο ταινιόδρομος, το σιλό, αρκετές αποθήκες καθώς και όλος ο μηχανολογικός εξοπλισμός των γερανών. Τα ναυάγια του βομβαρδισμού του 1944 έκλειναν τον διάυλο.

Η έναρξη της αποκατάστασης των πολεμικών καταστροφών έγινε τον Οκτώβριο του 1947 με κατασκευάστρια την εταιρεία «Steers-Grove» στα πλαίσια της Αμερικανικής Βοήθειας. Το έργο αφορούσε ανακατασκευή 2.012 τρχ.μ. κρηπιδωμάτων, τις κτιστές δεξαμενές, το σιλό, τις αποθήκες της Ηετιώνειας και τον κατεστραμμένο εξοπλισμό. Παραδόθηκε το 1949 και ο εξοπλισμός το 1950. Η διαχείριση ανήκε στο «Ελληνικό Τμήμα του Σώματος Μηχανικών της Αμερικανικής Αποστολής για Βοήθεια στην Ελλάδα» και το ελληνικό Υπουργείο Δημοσίων Έργων με σύμβουλο τον ΟΛΠ. Μικρότερα έργα επισκευών των βομβαρδισμένων ή ανατιναγμένων τμημάτων του λιμανιού πραγματοποιούνταν και μετά το 1950. Σχέδια των επισκευών των λιμενικών κρηπιδωμάτων μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι επισκευές πραγματοποιήθηκαν το 1947-49.

Με τα μεταπολεμικά έργα το λιμάνι του Πειραιά επανήλθε στη μορφή του 1939, αυτή που είχε αποκτήσει με το Προγραμματικό Σχέδιο του 1923.

Η λιμενολεκάνη, είναι η ίδια με τη σημερινή, έκτασης 130 εκταρίων, με βάθη 4-15 μέτρα. Είχε κρηπιδώματα 6.850 μ., με τρεις φάρους, δύο λιμενοβραχίονες, με ταινιόδρομο 280 μ., δύο ναυπηγοεπισκευαστικές δεξαμενές, πέντε

πολυώροφες αποθήκες, σιλό σιτηρών με ταινιόδρομο και γερανογέφυρα φόρτωσης κάρβουνου.

Αυτή η μορφή με ελάχιστες αλλαγές, διατηρήθηκε ως το τέλος του 20ου αιώνα όταν και ολοκληρώθηκε το τελευταίο σκέλος των μεσοπολεμικών σχεδιασμών και η επέκταση του εμπορικού λιμανιού προς τα δυτικά. Τότε ο Κεντρικός Λιμένας, εντός των ιστορικών του ορίων του τέλους του 19ου αιώνα, μετατράπηκε σε αμιγώς επιβατικό και ο Λιμένας Αγίου Γεωργίου σε εμπορικό. Αν οι δεκάδες αλλαγές, διαρρυθμίσεις και επεκτάσεις θεωρηθούν ενιαίο έργο, τότε πρόκειται για το μεγαλύτερο λιμενικό έργο που έχει πραγματοποιηθεί στη χώρα (Μπελαβίλας, 2013).

3.6.8 Η συνεργασία με την Cosco Pacific Ltd.

Το 2008, υπεγράφη συμφωνία συνεργασίας μεταξύ της Cosco Pacific και του ΟΛΠ. Η Cosco Pacific είναι εταιρεία Κινεζικής ιδιοκτησίας, θυγατρική της Cosco. Πρόκειται για μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις παγκοσμίως. Η Cosco Pacific, είναι η τέταρτη κατά σειρά μεγέθους διαχειρίστρια εταιρεία σταθμών κοντέινερ σε λιμάνια και μια από τις πέντε μεγαλύτερες εταιρείες που παραχωρεί κοντέινερ μέσω μακροχρόνιας μίσθωσης, παγκοσμίως (http://www.coscopac.com.hk/en/about_us.php?class_id=5).

Το 2008, η Cosco Pacific Ltd υπέγραψε με τον ΟΛΠ την Σύμβαση Παραχώρησης που έγινε Νόμος του Ελληνικού κράτους, για την παραχώρηση για 35 χρόνια των Προβλητών II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.

Μέχρι το 2012, η εταιρεία είχε επενδύσει ήδη σχεδόν 50 εκατομμύρια Ευρώ σε τελευταίας τεχνολογίας εξοπλισμό που είχε εγκατασταθεί και θα εγκαθίσταντο τόσο στον Προβλήτα II και στην Προβλήτα III και υλοποιούσε πρόγραμμα

περίπου 1,5 εκατ. ευρώ για την ανακαίνιση του υφιστάμενου μηχανολογικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού.

Στον Προβλήτα II , είχαν εγκατασταθεί και λειτουργούσαν 6 νέες Super Post-Panamax Γερανογέφυρες και μαζί με τις 12 Post-Panamax εξασφάλιζαν την επάρκεια εξυπηρέτησης των πλοίων των πελατών.

Στον Προβλήτα III, επρόκειτο να προστεθούν 7 νέες Super-Super Post-Panamax Γερανογέφυρες με δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς containers στον κόσμο. Έτσι μέχρι το τέλος του 2015 PCT θα υπάρχει ένα σύνολο 25 Γερανογέφυρες σε πλήρη λειτουργία.

Η ΣΕΠ Α.Ε (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά) έχει επενδύσει επίσης σε νέες τεχνολογίες και πρακτικές, και εφαρμογές.

Η απόκτηση του λειτουργικό σύστημα (CATOS) ενός νέου εξελιγμένου κορεάτικου συστήματος λειτουργίας Terminals έδωσε την αξιοπιστία διαχείρισης που απαιτούν οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες του κόσμου.

Το Auto-Gate σύστημα, το οποίο έχει υλοποιηθεί και λειτουργεί από τον Ιούνιο του 2010 είναι μια επένδυση πάνω από 1 εκατ. ευρώ, που καθιστά δυνατή την ανάθεση μεταφοράς προς όλους τους κατόχους της Κάρτας Drivers ID μέσω WEB εφαρμογής και προσφέρει στους οδηγούς φορτηγών μια γρήγορη εξυπηρέτηση μέσα από τις Πύλες του Terminal μέσω αναγνώστες καρτών.

Η καταγραφή δεδομένων, η φωτογράφιση της εξωτερικής κατάστασης του εμπορευματοκιβωτίου, η εξάλειψη των σφαλμάτων και καθυστερήσεων αλλά και η την ασφάλεια των διαδικασιών, είναι μέρος της ωφέλειας του συστήματος

(<http://www.zougla.gr/zouglaport/pantoporos/article/cosco-enas-kolosos-stin-elada>) .

Η ΣΕΠ ΑΕ, το 2014, διακίνησε συνολικά 2,987 εκατ. εμπορευματοκιβώτια από τις Προβλήτες II και III που διαχειρίζεται. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Cosco Pacific, η ετήσια αύξηση είναι της τάξεως του 18,5% σε σχέση με το 2013, όταν είχαν διακινηθεί 2,512 εκατ. εμπορευματοκιβώτια. Σε μηνιαία βάση, τον Δεκέμβριο του 2014 διακινήθηκαν 254,6 χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια, έναντι 237,1 χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια τον αντίστοιχο μήνα του 2013, μια μεταβολή της τάξεως του 7,3%. Δηλαδή, η ΣΕΠ λειτούργησε το 2014 στο 85% της ετήσιας δυναμικότητάς της, που υπολογίζεται σε 3,7 εκατ. εμπορευματοκιβώτια, γεγονός που δικαιολογεί την προσπάθειά της να επεκτείνει ακόμα περισσότερο τη δυναμικότητα του λιμανιού. Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι ο ρυθμός της αύξησης στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων κατέγραψε αισθητή επιβράδυνση κατά τη διάρκεια του τέταρτου τριμήνου, καθώς δεν ξεπέρασε το 6,6% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2013 (Ρουσάνογλου, 2015).

Επιπλέον, το 2014 εγκρίθηκε, από το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ, η συμφωνία για νέες επενδύσεις από την Cosco στο λιμάνι του Πειραιά, ύψους 230 εκατ. ευρώ.

Σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο, προβλεπόταν η κατασκευή και εκμετάλλευση του Δυτικού Προβλήτα III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ από τη ΣΕΠ ΑΕ , η κατασκευή για λογαριασμό του ΟΛΠ ΑΕ του Προβλήτα Πετρελαιοειδών και η αναβάθμιση με νέο μηχανολογικό εξοπλισμό των Προβλητών II και Ανατολικού Προβλήτα III.

Με την επένδυση αυτή εκτιμούνταν ότι θα δημιουργηθούν 700 νέες θέσεις εργασίας στον Πειραιά και 1.500 έμμεσες, ενώ, παράλληλα, διασφαλιζόταν η αναπτυξιακή προοπτική του λιμανιού, το οποίο πλέον αναμένεται να αποκτήσει κυρίαρχο ρόλο μεταξύ των λιμανιών όλης της Μεσογείου (<http://www.aftodioikisi.gr/ipourgeia/ependisi-cosco-provlepsi-gia-pano-2-000-theseis-ergasias-ston-peiraia>).

Είναι προφανές ότι εκτός από τα οικονομικά οφέλη, τόσο για την Cosco όσο και για τον ΟΛΠ, το τεράστιο όφελος είναι η αναβάθμιση του Πειραιά σε ένα υπεσύγχρονο ανταγωνιστικό εμπορευματικό σταθμό με μεγάλες προοπτικές.

3.6.9 Πρόσφατα οικονομικά στοιχεία.

Κατά τη διάρκεια του α' εξαμήνου του 2015, σημειώθηκε σημαντική αύξηση στη καθαρή κερδοφορία του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, κατά 130,5%.

Ειδικότερα, τα κέρδη μετά από φόρους διαμορφώθηκαν στα 7,6 εκατ. ευρώ έναντι 3,3 εκατ. ευρώ του αντίστοιχου διαστήματος του 2014. Αντίθετα, τα έσοδα υποχώρησαν κατά 2,9% , στα 50,2 εκατ. ευρώ.

Τα συνολικά λειτουργικά έξοδα, την ίδια περίοδο, σημείωσαν σημαντική μείωση κατά 3,6 εκατ. ευρώ ή 7,34% (από 48,8 εκ. ευρώ σε 45,2 εκ. ευρώ). Η μεταβολή αυτή, όπως εξηγείται, προήλθε από μείωση κατά 5% των αμοιβών προσωπικού και από τον περιορισμό διάφορων δαπανών συντήρησης και επισκευής, ενώ οι αποσβέσεις παγίων στοιχείων παρέμειναν στα ίδια επίπεδα.

Εντυπωσιακή αύξηση της τάξης του 40,4% σημείωσαν τέλος, τα χρηματικά διαθέσιμα (<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/996340/auksisi-1305-sta-kathara-kerdi-tou-olp>).

Η μακράιωνη πορεία του Πειραιά ως λιμανιού, καταδεικνύει το πρωταγωνιστικό ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει προς την πορεία ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας. Δεδομένης της στρατηγικής θέσης του, αλλά και των επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία έτη, η δυνατότητα εκμετάλλευσης του λιμανιού ως παράγοντα της οικονομίας, είναι ιδιαίτερος σημαντική. Η σωστή εκμετάλλευση και ορθολογική διαχείριση των διαθέσιμων υποδομών, είναι ο δρόμος που μπορεί να οδηγήσει στην επίτευξη του στόχου.

Συμπεράσματα.

Σε μία προσπάθεια σύγκρισης των ανθρωπογεωγραφικών μελετών μεταξύ Γαλλίας και Ελλάδας, διαπιστώνεται η σύγκλιση σε σημεία που αφορούν το εφοπλιστικό κεφάλαιο που έχει αναφορά στην ποντοπόρο ναυτιλία και τη δεσπόζουσα θέση που κατέχουν και τα δύο κράτη σε παγκόσμια κλίμακα. Όμως, αναφορικά με κύριους παράγοντες, εντοπίζονται πολλά σημεία απόκλισης.

Καταρχάς, η γεωγραφική τοποθέτηση της κάθε χώρας διαφέρει κατά μεγάλο ποσοστό. Η Γαλλία, βρέχεται από δύο πλευρές, καθιστώντας την επικοινωνία με υπερπόντιους προορισμούς ευκολότερη, ενώ η τοποθεσία της Ελλάδας την περιορίζει και τη διευκολύνει σε ταξίδια προς τη Μαύρη Θάλασσα και τη διώρυγα του Σουέζ. Η ελληνική νησιωτική επικράτεια και η γεωλογία των εδαφών της, καθιστούσαν στο παρελθόν τη ναυτιλία ως μοναδική απασχόληση. Αντιθέτως οι λόγοι που οδήγησαν τη Γαλλία σε μία υπερδύναμη στη ναυτιλία ήταν κυρίως αποικιοκρατικοί.

Επίσης, η ναυτιλία στην Ελλάδα ξεκίνησε από την αρχαιότητα, γεγονός που δεν συνάδει με την αντίστοιχη ιστορική εξέλιξη του κλάδου στη Γαλλία, καθώς εκεί η πρώτη άνθιση παρατηρήθηκε κατά το 13^ο αιώνα. Όσον αφορά την περιβαλλοντική συνείδηση, το γαλλικό ναυτικό προηγείται στην ενίσχυση της οικολογικής πολιτικής από το 2005.

Η παρούσα μελέτη συνετέλεσε στο να διαμορφωθεί μία πληρέστερη εικόνα για αυτή την κρυμμένη οικονομική δραστηριότητα που ονομάζεται ναυτιλία. Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί έναν δυναμικό κλάδο τόσο της γαλλικής, όσο και της ελληνικής οικονομίας, η σημασία του οποίου κατά πλειοψηφία υποτιμάται. Το μέγεθος και ο ρόλος της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή υποβιβάζονται,

ενώ επικρατεί συνήθως η τάση να γίνεται ανάλυση της οικονομίας χωρίς την παρουσία του κλάδου αυτού.

Από την ανάλυση που προηγήθηκε συμπεραίνεται πως η ναυτιλία αποτελεί έναν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και γι αυτό θα πρέπει να τεθεί σε προτεραιότητα από τις κυβερνήσεις. Λιμάνια όπως της Μασσαλίας και του Πειραιά οφείλεται να αναβαθμιστούν σε διεθνείς πόλους έλξης φορτίων αλλά και επιβατών, εφαρμόζοντας ένα σχέδιο ανάπτυξης της λιμενικής βιομηχανίας. Συγκεκριμένα για την Ελλάδα, ο Λιμένας Πειραιά πρέπει να ενταχθεί στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, αξιοποιώντας τη γνώση και την εμπειρία των υπαλλήλων του αλλά και κατοχυρώνοντας πιο αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας.

Εν κατακλείδι, κρίνεται αναγκαία ο σχεδιασμός ενός καινοτόμου παραδείγματος στη ναυτιλία, το οποίο και θα μεγιστοποιεί τις ωφέλειες στην οικονομία από την εξωγενή δραστηριότητα, αλλά θα θέτει, κυρίως για την Ελλάδα, μία ενδογενή ναυτιλιακή δραστηριότητα στην εξυπηρέτηση των κοινωνικών αναγκών. Η υλοποίηση, παράλληλα, έργων υποδομής στα μικρά λιμάνια με στόχο να μπορούν να ανταποκριθούν ως πυλώνες στήριξης της περιφέρειας είναι απαραίτητη.

Βιβλιογραφία.

Ελληνική.

Αθανασοπούλου, Π., (2013), «Τα σπουδαιότερα λιμάνια της Ευρώπης», *Click at life*, διαθέσιμο στο: <http://www.clickatlife.gr/taksidi/story/14333>, ανακτήθηκε στις 2/9/2015.

Καρβούνης, Π., (2014), «Η ναυτιλιακή πολιτικής της ΕΕ στην υπηρεσία της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας και της ανάπτυξης», *Ευρωπαϊκή Επιτροπή*, διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/greece/news/2014/20140604_pcarvounis_naftemporiki_el.htm, ανακτήθηκε στις 2/9/2015.

Μπελαβίλας, Ν., (2013), «Η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών του Πειραιά», *Ελεύθερη Ζώνη*, διαθέσιμο στο: <http://elzoni.gr/html/ent/581/ent.36581.asp>, ανακτήθηκε στις 5/9/2015.

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, (2013), Άρθρο 1 &2, *Καταστατικό*.

Ρουσάνογλου, Ν., (2015), «Ξεκινάει η επένδυση ύψους 230 εκατ. της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά», *Η Καθημερινή*, διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/800616/article/oikonomia/epixeirhseis/3ekinaei-h-ependysh-yyoys-230-ekat-ths-cosco-sto-limani-toy-peiraia>, ανακτήθηκε στις 6/9/2015.

Χαρλαύτη, Τ., (1995), « Η ανάδειξη του Πειραιά σε πρώτο λιμάνι της χώρας και στο μεγαλύτερο της Αν. Μεσογείου», *Η Καθημερινή*.

Ξενογλώσση.

Randier, J., (1980), *Histoire de la Marine marchande française, éd.Maritimes et d'Outre-Mer*.

Ηλεκτρονικές πηγές.

«1.200 προσκεκλημένοι στον εορτασμό της Ευρωπαϊκής Ημέρας Θάλασσας στον Πειραιά», (2015), *Tornos News*, διαθέσιμο στο: <http://www.tornosnews.gr/mobile/permalink/10195.html>, ανακτήθηκε στις 2/9/2015.

«Η θέση της Ευρώπης», (2010), *Εγκύκλιος Παιδεία*, διαθέσιμο στο: http://egpaid.blogspot.com/2010/02/blog-post_6349.html, ανακτήθηκε στις 2/9/2015.

«Γαλλία», (2015), *Wikipedia*, διαθέσιμο στο: <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%93%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%AF%CE%B1>, ανακτήθηκε στις 2/9/2015.

“Association française des capitaines de navires”, (2015), *Wikipedia*, διαθέσιμο στο: https://fr.wikipedia.org/wiki/Association_fran%CC%83%97aise_des_capitaines_de_navires, ανακτήθηκε στις 2/9/2015.

“Transport maritime”, (2015), *Wikipedia*, διαθέσιμο στο: https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime, ανακτήθηκε στις 2/9/2015.

“Marché maritime”, (2015), *Wikipedia*, διαθέσιμο στο: https://fr.wikipedia.org/wiki/March%CC%89_maritime, ανακτήθηκε στις 3/9/2015.

“Liste des flottes de marine marchande”, (2015), *Wikipedia*, διαθέσιμο στο: https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_flottes_de_marine_marchande, ανακτήθηκε στις 3/9/2015.

«Μασσαλία», (2010), *Overseas Travel*, διαθέσιμο στο: http://www.overseastravel.gr/i.php/Individuals_Europe_France/view.html?oid=11504, ανακτήθηκε στις 3/9/2015.

«Λιμεναρχείο Μασσαλίας: Γενικές πληροφορίες», (2011), *Apice-project*, διαθέσιμο στο: <http://www.apice-project.eu/content.php?ID1=&ID2=28&ID=28&ID3=&lang=GRE>, ανακτήθηκε στις 3/9/2015.

«Μασσαλία: Η ελληνική αποικία που γέννησε τον Παύλο Μελά και έγινε το μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου προσφέρει μοναδικές συγκινήσεις!», (2015), *Propaganda*, διαθέσιμο στο: <http://www.propaganda.net.gr/travel/%CE%BC%CE%B1%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CE%B1-%CE%B7-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%AF%CE%B1->

[%CF%80%CE%BF%CF%85-](#)

[%CE%B3%CE%AD%CE%BD%CE%BD%CE%B7/](#), ανακτήθηκε στις 3/9/2015.

“Port of Marseille”, (2015), *World Port Source*, διαθέσιμο στο: http://www.worldportsource.com/ports/commerce/FRA_Port_of_Marseille_89.php, ανακτήθηκε στις 3/9/2015.

«Γεωγραφία της Ελλάδας»,(2008), *Athens guide*, διαθέσιμο στο: <http://www.athensguide.org/blog/2008/09/blog-post.html>, ανακτήθηκε στις 3/9/2015.

«Η ναυτιλία στην Ελλάδα, μια εθνική δύναμη», (2013), *Aegean Oil*, διαθέσιμο στο: http://www.aegeanoil.com/Uploads/2120/f944_an43_gr.pdf, ανακτήθηκε στις 3/9/2015.

«Οι 15 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες», (2014), *To Βήμα*, διαθέσιμο στο: <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=601735&wordsinarticle=%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AD%CF%82%3b%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B5%CE%AF%CE%B5%CF%82>, ανακτήθηκε στις 3/9/2015.

«Στα 4.057 πλοία ο ελληνικών συμφερόντων στόλος -Τα 839 με ελληνική σημαία», (2015), *iefimerida*, διαθέσιμο στο: <http://www.iefimerida.gr/news/199507/sta-4057-ploia-o-ellinikon-symferonton-stolos-ta-839-me-elliniki-simaia>, ανακτήθηκε την 4/9/2015.

«Ρεκόρ μεγέθους για τον ελληνικών συμφερόντων εμπορικό στόλο», (2015), *E-nautilia*, διαθέσιμο στο: <http://www.e-nautilia.gr/rekor-megethous-gia-ton-ellinikon-simferonton-emporiko-stolo/>, ανακτήθηκε στις 4/9/2015.

«Πληροφορίες για την πόλη του Πειραιά», (2015), *Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς*, διαθέσιμο στο: <http://www.olp.gr/el/the-city-of-piraeus/item/172-plirofories-gia-tin-poli-toy-peiraia>, ανακτήθηκε στις 4/9/2015.

«Πειραιάς, κλίμα», (2015), *Wikipedia*, διαθέσιμο στο: <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CE%AC%CF%82>, ανακτήθηκε στις 4/9/2015.

«Ο Πειραιάς δια μέσου των αιώνων», (2010), *Ελλάς*, διαθέσιμο στο: <https://ellas2.wordpress.com/2010/05/12/%CE%BF-%CF%80%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CE%AC%CF%82-%CE%B4%CE%B9%CE%B1-%CE%BC%CE%AD%CF%83%CE%BF%CF%85-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CE%BD%CF%89%CE%BD/>, ανακτήθηκε στις 4/9/2015.

«Πέρασε η πρόταση για το λιμάνι», (2014), *Pireas2day*, διαθέσιμο στο: <http://www.pireas2day.gr/02,04,11539,00.aspx>, ανακτήθηκε στις 4/9/2015.

«Συγκριτικά πλεονεκτήματα Πειραιά», (2015), *Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς*, διαθέσιμο στο: <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/strategy-vision>, ανακτήθηκε στις 5/9/2015.

«Cosco Pacific Ltd: Company Profile», (2012), *Coscopac*, διαθέσιμο στο: http://www.coscopac.com.hk/en/about_us.php?class_id=5, ανακτήθηκε στις 6/9/2015.

«COSCO: Ένας κολοσσός στην Ελλάδα», (2012), *Zougla*, διαθέσιμο στο: <http://www.zougla.gr/zouglaport/pantoporos/article/cosco-enas-kolosos-stin-elada>, ανακτήθηκε στις 6/9/2015.

«Επένδυση Cosco: Πρόβλεψη για πάνω από 2.000 θέσεις εργασίας στον Πειραιά», (2014), *Αυτοδιοίκηση*, διαθέσιμο στο: <http://www.aftodioikisi.gr/ipourgeia/ependisi-cosco-provlepsi-gia-pano-2-000-theseis-ergasias-ston-peiraia>, ανακτήθηκε στις 6/9/2015.

«Αύξηση 130,5% στα καθαρά κέρδη του ΟΛΠ», (2015), *Η Ναυτεμπορική*, διαθέσιμο στο: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/996340/auksisi-1305-sta-kathara-kerdi-tou-olp>, ανακτήθηκε στις 6/9/2015.

www.magnesianews.gr

www.wikipedia.org

www.users.sch.gr

www.clickatlife.gr

www.wikipedia.gr

www.e-nautilia.gr

www.forumfr.com

www.ebooks.edu.gr

www.aegeanoil.com

www.left.gr

Πνευματικά δικαιώματα

Copyright © ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 1599/1988 και τα άρθρα 2,4,6 παρ. 3 του Ν. 1256/1982, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής εργασίας και δεν προσβάλλει κάθε μορφής πνευματικά δικαιώματα τρίτων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον.

Αικατερίνη Κολοβού Σοφία Άννα Προβατοπούλου Ντουρουντάκη 2015