



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
& ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

ΤΙΤΛΟΣ

Στρατηγική ανάπτυξη ενδοχώρας λιμένα Θεσσαλονίκης

ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ

Strategic development of Thessaloniki's port hinterland

Όνοματεπώνυμο Σπουδαστή:

Ξάνθης Αναστάσιος

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνων Καθηγητών:

Δρ. Λεκάκου Μαρία / Δρ. Βαγγέλας Γεώργιος

ΔΙΑΤΡΙΒΗ

Φεβρουάριος 2021



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
& ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Βαγγέλας Γεώργιος

Παπουτσιδάκης Μιχαήλ

Νικητάκος Νικήτας

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος **Ξάνθης Αναστάσιος, του Μελετίου**, με αριθμό μητρώου **8056116** φοιτητής του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ο Δηλών

Ξάνθης Αναστάσιος



Στρατηγική ανάπτυξη ενδοχώρας λιμένα Θεσσαλονίκης

Ξάνθης Αναστάσιος

Μεταπτυχιακή Διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Περίληψη

Η εργασία εξετάζει αρχικά την παρούσα κατάσταση για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Γίνεται αναφορά στο σημαντικό ρόλο του λιμανιού και την ιστορική αλληλεξάρτηση που υπάρχει μεταξύ της πόλης της Θεσσαλονίκης και του λιμένα της. Ακολουθεί επισκόπηση της παρούσας κατάστασης του λιμανιού και του σημαντικού έργου που βρίσκεται σε εξέλιξη για την επέκταση της 6^{ης} προβλήτας του.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η αξιολόγηση της παρούσας κατάστασης για την ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης. Δίδεται ο ορισμός της ενδοχώρας που δραστηριοποιείται ο λιμένας και αναλύονται οι τύποι συνδέσεων που διατηρούνται στη σχέση λιμένα Θεσσαλονίκης και ενδοχώρας αυτού. Εξετάζονται και αναλύονται τα χαρακτηριστικά, ως προς την συνδεσιμότητα και την εμπορευματική κίνηση γενικού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων, για τα ανταγωνιστικά λιμάνια που βρίσκονται στην Βαλκανική ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης. Επιπρόσθετα γίνεται επισκόπηση των οικονομικών στοιχείων των Βαλκανικών αυτών χωρών με σκοπό να δοθεί μια πληρέστερη εικόνα αυτών ως προς το οικονομικό τους μέγεθος με στόχο να αναδειχθούν οι πιο ανταγωνιστικές οικονομίες.

Μια σημαντική αναφορά γίνεται για τους δείκτες συνδεσιμότητας ενός λιμένα με την ενδοχώρα του και σχετική εφαρμογή των δεικτών αυτών στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Εξετάζεται η ορθότητα για τον σχεδιασμό και την λειτουργία dry ports από τον Ο.Λ.Θ. Α.Ε στη Βουλγαρία, τη Π.Γ.Δ.Μ. και τη Σερβία. Στη συνέχεια παρουσιάζονται επιγραμματικά τα εμπορευματικά κέντρα που βρίσκονται στην ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης καθώς και τα Ευρωπαϊκά και Εθνικά προγράμματα που έχουν ως στόχο την ανάπτυξη και την διαμόρφωση των δικτύων συνδεσιμότητας.

Τέλος, πραγματοποιείται έρευνα πεδίου που έχει ως στόχο να αναδείξει τις εμπειρικές απόψεις των χρηστών του λιμένα Θεσσαλονίκης για τη χρήση των δικτύων συνδεσιμότητας του λιμένα με την Βαλκανική χερσόνησο.

Λέξεις-κλειδιά: Συνδεσιμότητα, εμπορευματοκιβώτια, ενδοχώρα, λιμένας Θεσσαλονίκης

Abstract

The paper first examines the current situation for the port of Thessaloniki. Reference is made to the important role of the port and the historical interdependence that exists between the city of Thessaloniki and its port. The following paper is an overview of the current condition of the port and the important project that is in progress for the expansion of its 6th pier.

Moreover, this is an assessment of the current situation for the hinterland of the port of Thessaloniki. The definition of the hinterland, where the port operates, is given and the types of connections maintained in the relationship between the port of Thessaloniki and its hinterland are analyzed. The characteristics, in terms of connectivity and the movement of general cargo and containers, for the competing ports located in the Balkan hinterland of the port of Thessaloniki are examined and analyzed. In addition, the economic data of these Balkan countries are reviewed in order to give a more complete overview of their economic size in order to highlight the most competitive economies.

An important report is made on the connectivity indicators of a port with its hinterland and the relevant implementation of these indicators in the port of Thessaloniki. These rates prove the accuracy of the design and operation of dry port by the O.L.T.H. SA in Bulgaria, FYROM and Serbia.

The following paper is an overview of the freight centers located in the hinterland of the port of Thessaloniki as well as the European and National programs that aim to develop and configure connectivity networks.

Finally, a field research is carried out that aims to highlight and compare the views of users of the port of Thessaloniki and its connectivity networks with the Balkan Peninsula.

Keywords: Connectivity, containers, inland, port of Thessaloniki



Πρόλογος - Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία αποτελεί την διπλωματική μου διατριβή με τίτλο ‘Στρατηγική ανάπτυξη ενδοχώρας λιμένα Θεσσαλονίκης’. Η εργασία αυτή εκπονήθηκε στο πλαίσιο αποφοίτησης από το Διϊδρυματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών σπουδών του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου σε συνεργασία με το τμήμα Μηχανικών και Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την Δρ. Λεκάκου Μαρία και τον Δρ. Βαγγέλα Γεώργιο, καθηγητών του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, για την εποπτεία, την καθοδήγηση και τις πολύτιμες συμβουλές κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας.

Τέλος, αφιερώνω την παρούσα εργασία στην σύζυγο μου Κωνσταντίνα και στον γιο μου Μελέτη για την αμέριστη στήριξη τους καθ’ όλη την διάρκεια των σπουδών μου.

Πίνακας περιεχομένων

Περίληψη.....	- 5 -
Abstract	- 6 -
Πρόλογος - Ευχαριστίες	- 7 -
1. Εισαγωγή.....	- 12 -
1.1 Σημαντικότητα αντικείμενου της εργασίας.....	- 12 -
1.2 Διατύπωση ερευνητικού προβλήματος.....	- 13 -
1.3 Δομή και ερευνητική μεθοδολογία εργασίας	- 14 -
1.4 Ο πολυδιάστατος ρόλος της μεταφοράς	- 15 -
2. Αξιολόγηση παρούσας κατάστασης λιμένα Θεσσαλονίκης.	- 17 -
2.1 Ιστορική αναδρομή	- 17 -
2.2 Το λιμάνι σήμερα.....	- 20 -
2.3 Έργο επέκτασης της βής προβλήτας του λιμένα Θεσσαλονίκης.....	- 21 -
3. Αξιολόγηση παρούσας κατάστασης ενδοχώρας	- 22 -
3.1 Τι ορίζεται ως ενδοχώρα του λιμένα	- 22 -
3.2 Τύποι συνδέσεων του λιμένα με την ενδοχώρα.....	- 24 -
3.3 Ανάλυση των τύπων συνδέσεων του λιμένα με την ενδοχώρα	- 25 -
3.3.1 Οδικό δίκτυο	- 26 -
3.3.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο.....	- 28 -
3.3.3 Παράδειγμα – Οι καινοτόμες σιδηροδρομικές μεταφορές στο Γκέτεμποργκ.....	- 30 -
3.4 Δείκτες συνδεσιμότητας ενδοχώρας.....	- 31 -
3.4.1 Εφαρμογή των δεικτών συνδεσιμότητας ενδοχώρας για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης- 34 -	
3.5 Επισκόπηση οικονομικών στοιχείων Βαλκανικών χωρών.....	- 36 -
3.5.1 Αλβανία	- 37 -
3.5.2 Βουλγαρία.....	- 39 -
3.5.3 Ελλάδα.....	- 39 -
3.5.4 Μαυροβούνιο	- 40 -
3.5.5 Σερβία.....	- 41 -
3.5.6 Π.Γ.Δ.Μ.	- 41 -
3.5.7 Ρουμανία.....	- 42 -
3.5.8 Σύγκριση οικονομικών στοιχείων Βαλκανικών χωρών	- 43 -
3.6 Ανταγωνιστικά λιμάνια.....	- 44 -
3.6.1 Λιμάνι του Δυρραχίου (Αλβανία).....	- 45 -

3.6.2	Λιμάνι του Μπουργκάς (Βουλγαρία).....	- 48 -
3.6.3	Λιμάνι της Βάρνα (Βουλγαρία).....	- 50 -
3.6.4	Λιμάνι της Κωσταντζα (Ρουμανία).....	- 52 -
3.6.5	Λιμάνι του Μπάρ (Μαυροβούνιο).....	- 55 -
3.6.6	Λιμάνι της Καβάλας (Ελλάδα).....	- 56 -
3.6.7	Λιμάνι του Βόλου (Ελλάδα).....	- 59 -
3.6.8	Σύγκριση στατιστικών στοιχείων των λιμένων.....	- 62 -
3.7	Ευρωπαϊκή και Εθνική συμμετοχή στη διαμόρφωση των δικτύων.....	- 64 -
3.7.1	Το πρόγραμμα Marco Polo.....	- 64 -
3.7.2	Το πρόγραμμα Horizon 2020.....	- 65 -
3.7.3	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών.....	- 65 -
3.7.4	Το Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).....	- 69 -
3.8	Εμπορευματικά κέντρα στην ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης.....	- 71 -
4.	Έρευνα πεδίου.....	- 73 -
4.1	Μεθοδολογία έρευνας.....	- 73 -
4.2	Περιορισμοί της έρευνας.....	- 74 -
4.3	Ο σχεδιασμός του δείγματος.....	- 74 -
4.4	Πιθανές μεροληπτικές απαντήσεις.....	- 76 -
4.5	Περιεχόμενο ερωτηματολογίου.....	- 76 -
4.6	Παρουσίαση ευρημάτων πρωτογενούς έρευνας.....	- 77 -
5.	Συμπεράσματα.....	- 82 -
6.	Μελλοντική Έρευνα.....	- 84 -
7.	Βιβλιογραφία.....	- 85 -
7.1	Ελληνική βιβλιογραφία.....	- 85 -
7.2	Ξένη βιβλιογραφία.....	- 88 -
8.	Παράρτημα.....	- 90 -
8.1	Παράρτημα 1.....	- 90 -

Κατάλογος εικόνων, σχημάτων και πινάκων

Εικόνα 1. Η απεικόνιση της 6 ^{ης} προβλήτας του λιμένα.	20 –
Εικόνα 2. Η απεικόνιση της ενδοχώρας του λιμένα Θεσσαλονίκης.	23 –
Εικόνα 3. Αποτύπωση του λιμένα Θεσσαλονίκης.	25 –
Εικόνα 4. Η Διαδρομή της Εγνατίας Οδού.	26 –
Εικόνα 5. Διευρωπαϊκά Οδικά Δίκτυα.	26 –
Εικόνα 6. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας.	27 –
Πίνακας 1. Δείκτης συνδεσιμότητας ναυτιλιακών γραμμών.	33 –
Πίνακας 2. Διαμετακόμιση (Transit) εμπορευματοκιβωτίων με προορισμό τα Βαλκάνια.	34 –
Πίνακας 3. Σύγκριση οικονομικών στοιχείων Βαλκανικών χωρών.	43 –
Εικόνα 7. Ο Πανευρωπαϊκός διάδρομος VIII.	44 –
Εικόνα 8. Η γεωγραφική θέση του λιμανιού του Δυρραχίου.	45 –
Εικόνα 9. Οι οδικές συνδέσεις του λιμανιού του Δυρραχίου με τις γειτονικές χώρες.	46 –
Πίνακας 4. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι του Δυρραχίου. .	47 –
Εικόνα 10. Η γεωγραφική θέση της Βουλγαρίας.	47 –
Εικόνα 11. Οι συνδέσεις της Βουλγαρίας στη διαδρομή TRACECA.	48 –
Πίνακας 5. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι του Μπουργκάς. –	49–
Εικόνα 12. Το αεροδρόμιο της Βάρνα σε σχέση με το λιμάνι.	50 –
Πίνακας 6. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι του Βάρνα.	51 –
Εικόνα 13. Ο Διευρωπαϊκός διάδρομος IV.	52 –
Εικόνα 14. Η ενδοχώρα του λιμανιού της Κωνσταντζα.	53 –
Πίνακας 7. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι της Κωνσταντζα. –	54–
Εικόνα 15. Το λιμάνι του Μπαρ.	55 –
Εικόνα 16. Η γεωγραφική θέση του λιμένα Καβάλας.	56 –
Εικόνα 17. Η σύνδεση λιμανιού και αεροδρομίου στην Καβάλα.	57 –
Πίνακας 8. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι της Καβάλας.	58 –
Εικόνα 18. Κάτοψη του λιμένα Βόλου.	58 –
Εικόνα 19. Η θέση του λιμανιού Βόλου στον ευρύτερο χάρτη των Βαλκανίων.	59 –
Πίνακας 9. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι του Βόλου.	59 –
Πίνακας 10. Συγκριτικός πίνακας κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων.	60 –
Πίνακας 11. Συγκριτικός πίνακας κυκλοφορίας γενικού φορτίου.	60 –
Εικόνα 20. Ενδεικτικές εμπορευματικές οδικές και σιδηροδρομικές μετακινήσεις στην ηπειρωτική Ελλάδα.	63 –



Εικόνα 21. Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών(Trans-European Transport Network). Μέρος των κυρίων διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.	- 67 -
Σχήμα 1. Οι περιορισμοί που τίθενται στο ερωτηματολόγιο.	- 71 -
Σχήμα 2. Η κατανομή δραστηριοτήτων των εταιρειών της έρευνας.....	- 75 -
Σχήμα 3. Τρόπος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προς τις Βαλκανικές χώρες.	- 75 -
Σχήμα 4. Ικανοποίηση χρηστών από το οδικό δίκτυο	- 76 -
Σχήμα 5. Ικανοποίηση χρηστών από το σιδηροδρομικό δίκτυο	- 76 -
Σχήμα 6. Κατανομή διακίνησης εμπορευμάτων.....	- 77 -
Σχήμα 7. Προσβασιμότητα εμπορευματικών κέντρων	- 77 -
Σχήμα 8. Εκτίμηση χρηστών για δημιουργία dry port από τον ΟΛΘ	- 78 -

1. Εισαγωγή

Η κατάσταση στα λιμάνια της Βαλκανικής χερσονήσου δείχνει ότι έχει παραμείνει σταθερή τα τελευταία χρόνια. Κάθε λιμάνι εντός της περιοχής αυτής έχει δικό του ρόλο, λειτουργία και συνδέσεις με την ενδοχώρα και τα γειτονικά λιμάνια. Σε γενικές γραμμές τα λιμάνια της νότιας Ευρώπης λειτουργούν κυρίως καλύπτοντας τις ανάγκες σε τοπική ή περιφερειακή εμβέλεια. Στα λιμάνια αυτά ανήκει και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με κομβικό ρόλο, καθώς αποτελεί πύλη προς την ευρύτερη περιοχή της Βόρειας Ελλάδας και της Βαλκανικής χερσονήσου. Βασικό ρόλο για την επιτυχημένη λειτουργία του λιμανιού ως κόμβου αποτελούν οι χερσαίες συνδέσεις του, οδικές ή σιδηροδρομικές.¹

1.1 Σημαντικότητα αντικείμενου της εργασίας

Τα τρία σημαντικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν την ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού² είναι η γεωγραφική του θέση στο θαλάσσιο δίκτυο μεταφορών, η εσωτερική διαδικασία και λειτουργία που διέπει το λιμάνι αυτό καθ' αυτό και τέλος η ενδοχώρα και κατ' επέκταση οι συνδέσεις της ενδοχώρας που καλύπτει και πόσο αποδοτικά λειτουργούν αυτές.

Συνεπώς, η ανταγωνιστικότητα ενός θαλάσσιου λιμένα εξαρτάται εν μέρη από το βαθμό στον οποίο το φορτίο που διακινείται στο λιμάνι μπορεί να φθάσει στον προορισμό του³. Η αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού των λιμανιών καθώς και η ιδιωτικοποίηση των λιμενικών επιχειρήσεων συνέβαλαν στη μείωση του χρόνου παραμονής του πλοίου στο λιμάνι και της αύξησης του διακινούμενου φορτίου.

Αντίθετα, η ομαλότητα των συνδέσεων, οδικών ή σιδηροδρομικών, των λιμένων με την ενδοχώρα για τη μεταφορά του διακινούμενου φορτίου δεν ακολούθησε με τον ίδιο ρυθμό ανάπτυξης. Αυτό διότι ένα από τα βασικά ζητήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν για την ανάπτυξη επαρκών συνδέσεων των λιμανιών με την ενδοχώρα είναι ο συντονισμός πολλών φορέων, ιδιωτικών και δημόσιων, που συχνά έχουν αντικρουόμενες κατευθύνσεις.

¹Glyniadakis P., The case of the Piraeus Port as a gateway for the Balkan region and Central-Eastern European countries, 2016, Rotterdam University, p: 1

²Arvis, J.F., Vesin, V., Carruthers, R., Ducruet, C. & De Langen, P., Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean, 2019, p: 13

³Merk O., Notteboom T., Port Hinterland Connectivity, International Transport Forum, 2015, p: 4, 23

Στο πλαίσιο αυτό, ένας λιμένας πρέπει να έχει διασυνδέσεις μεταξύ μεγάλων εταιρειών θαλάσσιων μεταφορών, όπως συμβαίνει με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης το οποίο μπορεί να εξυπηρετήσει φορτία από τη Μεσόγειο, την Αδριατική και τη Μαύρη Θάλασσα, και να μπορεί να καλύπτει μέσω κατάλληλων συνδέσεων τις ανάγκες της ενδοχώρας. Η ανάπτυξη εμπορικών διαδρόμων επηρεάζει όλο και πιο πολύ την ανταγωνιστικότητα των λιμένων. Ο στόχος είναι να ενσωματωθεί το λιμάνι σε ένα πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών. Η δημιουργία ενός τέτοιου δικτύου μεταφορών για το λιμάνι πρόκειται να βελτιώσει την ευκολία πρόσβασης των προϊόντων που διακινούνται. Η ενσωμάτωση του λιμανιού σε ένα πολυτροπικό δίκτυο αυξάνει τον όγκο του φορτίου που διακινείται από και προς το λιμάνι και το καθιστά ως αναπόσπαστο κομμάτι ενός ευρύτερου μεταφορικού δικτύου.

Για παράδειγμα, η βελτίωση των τρόπων μεταφοράς και η ομαλή ροή των εμπορευμάτων μπορεί να συμβάλλει στην αύξηση των εμπορικών ροών και της ανταγωνιστικότητας του λιμανιού. Ακόμη, η ποιότητα και η ικανότητα των διαδικασιών που υπάρχουν για την μεταφορά εμπορευμάτων προς την ενδοχώρα και η αύξηση της φέρουσας ικανότητας του οδικού δικτύου είναι απαραίτητες για οποιαδήποτε επέκταση του εμπορίου. Συχνά, η ευρωπαϊκή και εθνική συμμετοχή στην αναβάθμιση των υποδομών λαμβάνει τη μορφή επενδύσεων, οι οποίες άμεσα ή έμμεσα σχετίζονται με την λειτουργία των λιμένων.

1.2 Διατύπωση ερευνητικού προβλήματος

Στην παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζεται η υφιστάμενη κατάσταση διασύνδεσης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης προς την ενδοχώρα την οποία καλύπτει, καθώς και η δυνατότητα αξιοποίησης της με τέτοιο τρόπο ώστε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να αποτελεί κομβικό σημείο στη διαδρομή των εμπορευμάτων προς την Βαλκανική Χερσόνησο. Η εργασία επικεντρώνεται όσον αφορά το φορτίο στα εμπορευματοκιβώτια και το συμβατικό φορτίο που διαχειρίζεται το λιμάνι.

Πιο αναλυτικά, θα αναδειχθούν προτάσεις που μπορούν να εφαρμοστούν για την μελλοντική αύξηση των εμπορευματικών ροών από και προς το λιμάνι. Τα ερευνητικά ερωτήματα που τίθενται προς διερεύνηση είναι τα ακόλουθα:

- Ποια στρατηγική πρέπει να επιλεγεί για την ανάπτυξη της ενδοχώρας του λιμένα της Θεσσαλονίκης;
- Πως θα συμβάλλει και θα ενισχύσει ανταγωνιστικά τη θέση του λιμένα στην περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου η στρατηγική αυτή;

1.3 Δομή και ερευνητική μεθοδολογία εργασίας

Η ερευνητική μεθοδολογία στη διαδικασία εκπόνησης μιας εργασίας εκφράζει την επιστημονική προσέγγιση μέσα από την οποία μια επιστήμη επιδιώκει να αποδείξει, να επαληθεύσει ή να διαψεύσει μια υπόθεση. Η μέθοδος περιλαμβάνει σε πρακτικό επίπεδο τρόπους οργάνωσης μίας έρευνας οι οποίοι είναι άλλοτε σχετικά ελεύθεροι και άλλοτε άκαμπτοι. Εν τέλει, η μέθοδος που ακολουθείται αντικατοπτρίζει ένα πλαίσιο εργασίας λιγότερο ή περισσότερο αφηρημένο, ακριβές ή ασαφές, σε σχέση με έναν σκοπό.⁴

Σε ότι αφορά τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται, το θεωρητικό υπόβαθρο της έρευνας στηρίζεται σε βιβλιογραφία προερχόμενη τόσο από Έλληνες όσο και ξένους συγγραφείς καθώς και σε διπλωματικές εργασίες ελληνικών και ξένων πανεπιστημίων. Ακόμη, σημαντικές πληροφορίες αντλήθηκαν από το Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, τα δελτία τύπου του ΟΛΘ, το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών (ITF) και το διαδίκτυο.

Η δομή της εργασίας αποτελείται από τα παρακάτω κεφάλαια :

- Κεφάλαιο Πρώτο: Περιλαμβάνει την περιγραφή του αντικειμένου και της διατύπωσης του ερευνητικού προβλήματος, του σκοπού, του στόχου καθώς και της μεθοδολογίας που ακολουθήθηκε.
- Κεφάλαιο Δεύτερο: Αποτυπώνει την υπάρχουσα κατάσταση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Γίνεται μια αναδρομή στην μακρά ιστορία του, αποτυπώνει την σημερινή κατάσταση που επικρατεί στο λιμάνι, καθώς και το σχέδιο επέκτασης στην 6η προβλήτα του λιμένα.
- Κεφάλαιο Τρίτο: Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μια εκτεταμένη αναφορά για την ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης. Δίδεται ο ορισμός για την ενδοχώρα του λιμανιού της

⁴ Σχεδιασμός και μεθοδολογία έρευνας, Υπουργείο Εθνικής Παιδείας & Θρησκευμάτων, Ειδική υπηρεσία εφαρμογής προγράμματος Κ.Π.Σ., Μονάδα Α1, σελ: 5

Θεσσαλονίκης, γίνεται αναφορά στα ανταγωνιστικά λιμάνια της Βαλκανικής χερσονήσου, καθώς και μια αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης όσον αφορά τις συνδέσεις σε οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο.

- Κεφάλαιο Τέταρτο: Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η έρευνα πεδίου. Γίνεται αναφορά στην μεθοδολογία της έρευνας, του περιορισμούς που λήφθηκαν υπόψιν, το περιεχόμενο του ερωτηματολογίου καθώς και τα συμπεράσματα αυτού.
- Κεφάλαιο Πέμπτο: Αναφέρονται τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγει η εργασία συνδυάζοντας τα δεδομένα από τη θεωρητική προσέγγιση και την έρευνα πεδίου.
- Κεφάλαιο Έκτο: Παρατίθενται προτάσεις για μελλοντική έρευνα.
- Κεφάλαιο Έβδομο: Παρατίθενται η σχετική ελληνική και ξένη βιβλιογραφία.

1.4 Ο πολυδιάστατος ρόλος της μεταφοράς

Η μεταφορά από το ένα μέρος στο άλλο, ανθρώπων και υλικών, αποτελούν μια πολύ σημαντική ανθρώπινη δραστηριότητα με παγκόσμια απήχηση. Η ανάγκη για μετακίνηση απαιτείται καθώς υπάρχει διασπορά των χρήσεων γης στον χώρο. Διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις σχέσεις μεταξύ των σύγχρονων πόλεων και καθορίζει τον τρόπο που αυτές επικοινωνούν μεταξύ τους ως μέρος ενός ευρύτερου συστήματος μεταφορών. Ένα σύστημα μεταφορών έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ότι η ζήτηση για τη μεταφορά ανθρώπων και υλικών, με διαφορετικό σκοπό, χρονική διάρκεια και διαφορετικά μέσα επιτυγχάνεται σε ένα σύστημα με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά όπως η υποδομή, το σύστημα διαχείρισης και τα διαθέσιμα μεταφορικά μέσα. Βασικό χαρακτηριστικό της ζήτησης του συστήματος αυτού των μεταφορών είναι ότι αποτελεί παράγωγο ζήτηση⁵. Η μεταφορά αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της οικονομίας, της ιστορίας, της πολιτικής, τους περιβάλλοντος και της κοινωνίας.

Πιο συγκεκριμένα, από ιστορικής πλευράς οι μεταφορές έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάδειξη σημαντικών πολιτισμών και στην ανάπτυξη των κοινωνιών. Στο κοινωνικό πλαίσιο οι μεταφορές υποστηρίζουν και διαμορφώνουν τις κοινωνικές δομές. Συνεισφέρουν στην κινητικότητα των ανθρώπων, όπως η πρόσβαση σε ένα νοσοκομείο για λόγους υγείας ή δίνουν την δυνατότητα να παρακολουθήσει μια θεατρική παράσταση για ψυχαγωγικούς λόγους. Από

⁵ Παπαντωνίου Π., Ανάλυση και Σχεδιασμός Μεταφορών Ι, Πανεπιστήμιο Πατρών, 2017, σελ: 11



πολιτικής πλευράς, οι μεταφορές έχουν αντίκτυπο είτε στην οικοδόμηση του κράτους και στην εθνική ενότητα, όπως για παράδειγμα επενδύοντας στη δημιουργία νέων και σύγχρονων αυτοκινητόδρομων, είτε στην χρήση τους ως πολιτικό εργαλείο όπως για παράδειγμα στην δημιουργία θέσεων εργασίας. Η εξέλιξη των μεταφορών ήταν πάντα συνδεδεμένη με την οικονομική ευημερία. Οι μεταφορές αποτελούν παράγοντα που διαμορφώνει τις οικονομικές δραστηριότητες και μια αυτοτελή βιομηχανία παραγωγής υπηρεσιών. Τέλος, η χρήση των μεταφορών έχει σημαντικό αντίκτυπο στο περιβάλλον, οικιστικό και μη, συχνά όμως με αρνητικό πρόσημο προς τη δημόσια υγεία. Οι μεταφορές αποτελούν σημαντικό παράγοντα προς συζήτηση για τα σύγχρονα περιβαλλοντικά ζητήματα⁶.

⁶ Rodrigue J.P., Slack B., Comtois C., The Geography of Transport Systems, Third Edition, 2013 ,p: 5

2. Αξιολόγηση παρούσας κατάστασης λιμένα Θεσσαλονίκης.

2.1 Ιστορική αναδρομή

Η ιστορία της πόλης της Θεσσαλονίκης και η ιστορία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης είναι άρρηκτα συνδεδεμένα μεταξύ τους. Η ιστορία του λιμανιού μπορεί να χωρισθεί σε 4 μεγάλες περιόδους. Αυτές είναι η Αρχαία περίοδος, η Ρωμαϊκή περίοδος, η Βυζαντινή περίοδος και η περίοδος της Τουρκοκρατίας⁷.

Η ιστορία του λιμανιού της πόλης της Θεσσαλονίκης ξεκινά από την ίδρυση τους το 316 π.Χ. από τον βασιλιά της Μακεδονίας Κάσσανδρο. Η μεταφορά του λιμανιού στην πόλη της Θεσσαλονίκης κρίθηκε απαραίτητη για να ανταπεξέλθει στις αυξανόμενες ανάγκες των Μακεδόνων. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης απετέλεσε σημαντικό ναυτικό κέντρο καθ' όλη την περίοδο της Μακεδονικής Αυτοκρατορίας έως και το 305 π.Χ.⁸ Στοιχείο το οποίο αξίζει να σημειωθεί σε αυτή την πρώιμη περίοδο, είναι η ανάπτυξη της πόλης της Θεσσαλονίκης διακριτά από το λιμάνι καθώς στο ενδιάμεσο μεσολαβούσαν αγροτικές καλλιέργειες. Οι αγροτικές καλλιέργειες αυτές ήταν συνδεδεμένες από την ύπαρξη του λιμανιού.

Η Ρωμαϊκή περίοδος διήρκεσε από το 168 π.Χ. έως και το 330 μ.Χ. Την περίοδο εκείνη παρά τη μεταφορά της εμπορικής δραστηριότητας δυτικά, το λιμάνι και η πόλη της Θεσσαλονίκης συνέχιζαν να έχουν ρόλο κομβικής σημασίας. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, με την πόλη της Θεσσαλονίκης, πρωτεύουσα της Ρωμαϊκής επαρχίας της Μακεδονίας, ανεδείχθη σε μεγάλο θαλάσσιο συγκοινωνιακό κέντρο.⁹ Η συνθήκη ειρήνης που παρείχαν οι Ρωμαίοι στην αυτοκρατορία τους, ονομαζόμενη και Pax Romana, και η οποία διήρκεσε περίπου 150 χρόνια παράλληλα με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, οδηγεί την Θεσσαλονίκη να εξελιχθεί σε ένα πολύ σημαντικό εμπορικό και διαμετακομιστικό κέντρο των Βαλκανίων με το λιμάνι της να έχει πρωταγωνιστικό ρόλο.

⁷ Βεράνη Ε., Οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στον αστικό χώρο : Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2008, σελ: 132-144

⁸ Οψιμούλη Μ., Χρηματοοικονομική ανάλυση Ο.Λ.Π & Ο.Λ.Θ. και μελέτη της Αρχικής Δημόσιας Προσφοράς τους, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, σελ : 12

⁹ Καρακιουλάχ Θ., Λιμάνι Θεσσαλονίκης: Ιστορία αιώνων - Ναυτικό κέντρο της Μακεδονικής Αυτοκρατορίας, 2017, URL: <https://www.thessnews.gr/article/65639/limani-thessalonikis-istoria-aionon-naytiko-kentro-tis-makedonikis-aytokratorias>, (Ημερ. Πρόσβασης : 19/03/2020)



Η Βυζαντινή περίοδος διήρκησε από το 330 μ.Χ. έως και το 1430 μ.Χ. Η μεταφορά της πρωτεύουσας της αυτοκρατορίας από της δύση προς την ανατολή αύξησε και τον πληθυσμό της πόλης σε 200.000 κατοίκους. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατά την περίοδο αυτή αποτέλεσε σημαντικό κόμβο της αυτοκρατορίας. Το γεωγραφικό πλεονέκτημα του λιμανιού αξιοποιήθηκε και από εκεί διακινούνταν εμπορεύματα προς όλα τα εδάφη της αυτοκρατορίας, τη βόρεια βαλκανική και τη δυτική Ευρώπη. Η πόλη συνδεόταν προς το βορρά με μια οδική αρτηρία η οποία ακολουθούσε τη ροή του Αξιού ποταμού μέχρι τα Σκόπια και μέσω της κοιλάδας του Μοράβα ενωνόταν με τη Ρωμαϊκή οδό. Ακόμη, ο Αξιός ποταμός ήταν πλωτός και έτσι γινόταν η μετακίνηση προϊόντων από τις βόρειες περιοχές της Βαλκανικής στη Θεσσαλονίκη. Μέσω της Via Singidunum συνδεόταν η Θεσσαλονίκη και η Κωνσταντινούπολη με τη Βουλγαρία, τη Σερβία και τις χώρες της δυτικής Ευρώπης. Εξάγονταν κυρίως σιτηρά, όσπρια, εργαλεία, υφάσματα και διάφορα είδη βιοτεχνικής παραγωγής. Ακόμη, κατά τη περίοδο αυτή αναπτύχθηκε η ναυπήγηση πλοίων.¹⁰

Η περίοδος της Τουρκοκρατίας για την πόλη της Θεσσαλονίκης διήρκησε από το 1430 μ.Χ. έως και το 1912 μ.Χ.. Με τον ερχομό των Οθωμανών ο πληθυσμός της πόλης μειώθηκε από 40.000 κατοίκους σε 7.000 κατοίκους. Παράλληλα μειώθηκε και η εμπορική κίνηση της πόλης και του λιμανιού¹¹. Στα τέλη του 14^{ου} αιώνα Ισραηλίτες, διωγμένοι από την Ισπανία, εγκαθίστανται πλέον στην πόλη της Θεσσαλονίκης και μια νέα περίοδος ξεκινά. Περίπου στο 1600 μ.Χ. η πόλη επιλέγεται να γίνει το επίσημο τουρκικό ναυπηγείο ενώ στις αρχές του 18^{ου} αιώνα η πόλη και το λιμάνι της αποκτούν ξανά έντονη εμπορική δραστηριότητα. Οι μεγάλες δυνάμεις της εποχής ιδρύουν προξενεία και εμπορικούς οίκους διακρίνοντας το πλεονέκτημα από τη φυσική θέση της πόλης. Προς τα τέλη του 19^{ου} αιώνα κατασκευάζεται η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Φλώρινας – Μοναστηρίου και το 1895 η γραμμή Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Κωνσταντινούπολη¹². Η περίοδος μεταξύ 1870 και 1900 ήταν μια εποχή εντατικής κατασκευαστικής δραστηριότητας στον τομέα των λιμενικών έργων σε όλη την ανατολική Μεσόγειο.

¹⁰ Λειβαδιώτη Μ., Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης από την ίδρυση της πόλης μέχρι την κατάληψη της από τους Τούρκους (1430), Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2009, σελ: 14

¹¹ Βεράνη Ε., Οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στον αστικό χώρο : Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2008, σελ: 132-144

¹² Οψιμούλη Μ., Χρηματοοικονομική ανάλυση Ο.Λ.Π & Ο.Λ.Θ. και μελέτη της Αρχικής Δημόσιας Προσφοράς τους, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, σελ : 13



Το 1888 μια γαλλική Εταιρεία, με ανάδοχο τον Edmond Bartissol ανέλαβε σύμφωνα με σχετική σύμβαση το έργο του εκσυγχρονισμού των λιμενικών υποδομών. Αυτό περιλάμβανε την επέκταση της παλιάς προκουμαίας, την κατασκευή μίας νέας προβλήτας, μιας σιδηροδρομικής γραμμής, ενός σιλό δημητριακών και νέες αποθήκες. Προκειμένου να υλοποιηθεί το έργο ο Bartissol συνέστησε το 1896 την Ανώνυμη Εταιρεία Κατασκευής του Λιμένα Θεσσαλονίκης. Η νεοσυσταθείσα Γαλλική εταιρεία με το όνομα «Société Anonyme Ottomane de Construction et Exploitation du Port de Salonique» αρχικά υπέγραψε σύμβαση για την εκμετάλλευση του λιμένα για 25 χρόνια και της δόθηκε άδεια λειτουργίας του λιμένα για μια περίοδο πέντε ετών¹³. Το 1904 υπογράφηκε νέα σύμβαση η οποία έθετε σε λειτουργία την Εταιρεία Εκμετάλλευσης του Λιμένα Θεσσαλονίκης και επέκτεινε τα δικαιώματα της αρχικής εταιρείας έως το 1944¹⁴.

Ωστόσο, στις 26 Οκτωβρίου του 1912 η Θεσσαλονίκη απελευθερώθηκε από την Οθωμανική κυριαρχία. Το 1913 με τη λήξη των Βαλκανικών πολέμων και τον καθορισμό των νέων συνόρων, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης περιόρισε την εμπορική του δραστηριότητα για την εξυπηρέτηση των αναγκών της Ελληνικής επικράτειας. Από το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου και έως σήμερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, συνεχώς επεκτείνεται και εκσυγχρονίζεται. Το 1946 κατασκευάστηκε η 3^η προβλήτα, το 1962 η 4^η και το 1966 η 5^η προβλήτα και έως το 1989 έχει κατασκευαστεί και το μεγαλύτερο μέρος της 6^{ης} προβλήτας. Τη δεκαετία του 1990 κατασκευάζεται η απευθείας οδική σύνδεση του λιμανιού με το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας.¹⁵

¹³ Keridis D., Kiesling J., Thessaloniki: A City in Transition, 1912–2012, Routledge, 2020, p: 92

¹⁴ Φλέσσας Ι., Μνήμη – έμπνευση – δημιουργικότητα : Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, 2017, URL: <https://docplayer.gr/20907586-Mnimi-empneysi-dimioyrgikotita-to-limani-tis-thessalonikis.html>, (Ημερ. Πρόσβασης : 19/03/2020)

¹⁵ Τσίφης Γ., Οι συμβάσεις παραχώρησης των οργανισμών λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2019, σ: 60

2.2 Το λιμάνι σήμερα

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας μετά τον Πειραιά. Η θέση στην οποία βρίσκεται το λιμάνι είναι στρατηγικής σημασίας καθώς εξυπηρετεί μια μεγάλη σε έκταση ενδοχώρα η οποία περιλαμβάνει τις χώρες της Βαλκανικής Χερσονήσου.¹⁶ Όσον αφορά τις θαλάσσιες οδούς, η γεωγραφική θέση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης μπορεί να εξυπηρετήσει φορτία από τη Μεσόγειο, την Αδριατική και τη Μαύρη Θάλασσα. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης την παρούσα περίοδο διοικείται από μια κοινοπραξία. Αυτή αποτελείται από τη SEGT, που συνίσταται από το γερμανικό επενδυτικό κεφάλαιο Deutsche Invest Equity Partners σε ποσοστό 47%, την Terminal Link, που είναι θυγατρική του γαλλικού ναυτιλιακού κολοσσού CMA CGM με ποσοστό 33% και την Belterra Investments. Μάλιστα η Terminal Link έχει ως δεύτερο της μέτοχο την China Merchant που είναι η άλλη μεγάλη κρατική ναυτιλιακή εταιρεία της Κίνας¹⁷.

Το λιμάνι αποτελείται από έναν τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, έναν τερματικό σταθμό συμβατικού φορτίου, έναν τερματικό σταθμό υγρών καυσίμων, έναν τερματικό σταθμό τσιμέντου και τέλος έναν τερματικό σταθμό επιβατών¹⁸. Η παρούσα εργασία θα επικεντρωθεί στην αξιολόγηση και ανάπτυξη των δικτύων της Βαλκανικής ενδοχώρας του λιμένα σε σχέση με τα εμπορευματοκιβωτιά και το συμβατικό φορτίο.

Η ενδοχώρα που καλύπτει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αφορά περιοχές όπου τις προηγούμενες δεκαετίες, κυρίως μέχρι τις αρχές του 2000 με τον πόλεμο της Γιουγκοσλαβίας, επλήγησαν από πολιτικές και κοινωνικές αναταράξεις. Οι καταστάσεις αυτές, πέρα από το κοινωνικό και πολιτιστικό κόστος, συνέβαλαν και στον κατακερματισμό και την καταστροφή των εμπορικών δικτύων μεταφοράς. Επιπλέον, καθυστέρησαν σημαντικά την οικονομική ανάπτυξη των Βαλκανικών αυτών χωρών. Ωστόσο, η πολιτική και κοινωνική σταθερότητα που ακολούθησε,

¹⁶ Τσιταμπάνη Α., Διοίκηση Λιμένων και η συμβολή των λιμανιών στην ανάπτυξη του Διεθνούς εμπορίου : Οι λιμένες της Ελλάδας και η περίπτωση της στρατηγικής θέσης του Λιμένος της Θεσσαλονίκης, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, 2013, σελ: 143

¹⁷ Τσιμπλάκη Α., Πώς το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ανοίγει την πόρτα των Βαλκανίων, εφημερίδα Ναυτεμπορική, 2019, URL: <https://m.naftemporiki.gr/story/1440960>, (Ημερ. Πρόσβασης : 20/03/2020)

¹⁸ Γάργαλης Π., Λειβαδάρας Κ., Προσομοίωση των λειτουργιών του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του οργανισμού λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2013, σ: 27

από τα μέσα της δεκαετίας του 2000, συνέβαλε στην σταθερή αύξηση των εμπορικών ροών προς την ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης.

2.3 Έργο επέκτασης της δής προβλήτας του λιμένα Θεσσαλονίκης

Ρόλο στη διαμόρφωση των δικτύων μεταφοράς εμπορευμάτων στη Βαλκανική ενδοχώρα έχει η έναρξη κατασκευής της επέκτασης για την 6η προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης. Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή νέου πρόσθετου κρηπιδώματος μήκους τουλάχιστον 440 μέτρων¹⁹.

Η 6^η προβλήτα άρχισε να κατασκευάζεται το 1972 και το μεγαλύτερο μέρος της ολοκληρώθηκε έως το 1989 όπου και ξεκίνησε την λειτουργία του ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων. Τη δεκαετία του 1990 ολοκληρώνεται το μεγαλύτερο μέρος του έργου της εκβάθυνσης, αφαίρεσης ιλύος και επιχωμάτωσης της βάσης της 6ης προβλήτας, αναβαθμίζοντας περιβαλλοντικά την περιοχή και ταυτόχρονα αυξάνοντας σημαντικά την αποθηκευτική ικανότητα του λιμένος της Θεσσαλονίκης

Έπειτα, σχεδιάζεται η επέκταση της 6ης προβλήτας όπου σύμφωνα με το πλάνο του έργου προβλέπεται η κατασκευή νέου πρόσθετου κρηπιδώματος μήκους τουλάχιστον 440 μέτρων από τα οποία τα 400 μέτρα πρέπει να έχουν ωφέλιμο βάθος 16,5 μέτρα τουλάχιστον. Ακόμη, το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή πρόσθετης χερσαίας ζώνης, πλάτους τουλάχιστον 300 μέτρων, κατά μήκος του παραπάνω νέου κρηπιδώματος, καθώς επίσης και την κατασκευή συμπληρωματικών έργων υποδομής που είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της λειτουργικότητας του νέου κρηπιδώματος και της αντίστοιχης χερσαίας ζώνης.



¹⁹Καραγιάννης Ν., Ξεκινούν οι επενδύσεις στον ΟΛΘ, δεσπόζει το έργο ολοκλήρωσης του 6ου Προβλήτα με 175εκατ.ευρώ, 2019, URL : <https://ypodomos.com/ksekinoyin-oi-ependyseis-ston-olth-despozei-to-ergo-oloklirosis-tou-6ou-provlita-me-175ekat-evro/> (Ημερ. Πρόσβασης : 20/01/2020)

Εικόνα 1. Η απεικόνιση της 6^{ης} προβλήτας του λιμένα. Επίσης, προβλέπεται η προμήθεια νέου εξοπλισμού για τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και του σταθμού για το συμβατικό φορτίο με κόστος περίπου 30 εκατομμύρια ευρώ. Τέλος, περιλαμβάνεται η αποκατάσταση του κτιρίου του παλαιού τελωνείου με προβλεπόμενο κόστος περί τα 20 εκατομμύρια ευρώ.

3. Αξιολόγηση παρούσας κατάστασης ενδοχώρας

3.1 Τι ορίζεται ως ενδοχώρα του λιμένα

Πριν ωστόσο δοθεί ο ορισμός της ενδοχώρας ενός λιμένα κρίνεται σημαντικό πως θα πρέπει να αναφερθούν ορισμένα στοιχεία σχετικά με αυτόν. Για παράδειγμα, η περιοχή η οποία ορίζεται ως ενδοχώρα ενός λιμένα δεν παραμένει σταθερή στη διάρκεια του χρόνου. Είναι εφικτό βέβαια για μια χρονική περίοδο να την ορίσουμε. Ωστόσο, αυτή μεταβάλλεται σύμφωνα με τις ανάγκες της ενδοχώρας και την τεχνολογική εξέλιξη, η οποία δίνει τη δυνατότητα στο λιμάνι να καλύπτει επιπλέον απαιτήσεις. Επομένως, η έννοια του ορισμού της ενδοχώρας ενός λιμένα επιδέχεται αμφισβήτηση. Πάντως, η κατά προσέγγιση γνώση της ενδοχώρας του λιμένα βοηθά ώστε το λιμάνι να σχεδιάσει κατάλληλα τις υποδομές σύμφωνα με την ζήτηση του. Συμπεριλαμβάνοντας τις παραμέτρους αυτές δίνεται ο κάτωθι ορισμός.

Ως ενδοχώρα ενός λιμένα ορίζεται η περιοχή που χρησιμοποιεί το λιμάνι για την αποστολή εμπορευμάτων ή την παραλαβή εμπορευμάτων από τα λιμάνια του εξωτερικού. Η ενδοχώρα ενός λιμανιού εξυπηρετείται από οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές οδούς (φορτηγίδες).²⁰

Γι' αυτό, λοιπόν, το μέγεθος της ενδοχώρας ενός λιμένα είναι ένα στοιχειώδες αλλά θεωρητικά πολύπλοκο ερώτημα για να έχει μια μονοδιάστατη απάντηση. Όπως αναφέρθηκε, η ενδοχώρα ουσιαστικά αποτελείται από όλες τις περιοχές εκείνες όπου ένας λιμένας παράγει ανταγωνιστικό κόστος μεταφοράς σε σχέση με ένα άλλο λιμάνι ή λιμάνια, οπότε και για αυτούς τους λιμένες αποτελεί ανταγωνιστή. Η έννοια της οριοθέτησης μεταξύ μιας ενδοχώρας δυο λιμένων δεν έχει ξεκάθαρα όρια. Αντιθέτως, μπορεί να αναφερθεί ότι είναι αρκετά ρευστή διότι εξαρτάται από τον τύπο του φορτίου ή τον προορισμό, για παράδειγμα. Ίσως γίνει πιο κατανοητή η έννοια της

²⁰Arvis, J.F., Vesin, V., Carruthers, R., Ducruet, C. & De Langen, P., Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean, 2019, p: 19



ρευστής οριοθέτησης της ενδοχώρας μεταξύ δυο λιμένων με ένα παράδειγμα όπως αυτό του λιμανιού της Καβάλας σε σχέση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Το λιμάνι της Καβάλας, ως ένα βαθμό, καλύπτει κάποιες ανάγκες στην ίδια ενδοχώρα με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αφού είναι και αυτό ένα εμπορευματικό λιμάνι όπου και αυτό συνδέεται με την Εγνατία οδό. Διαθέτει υποδομή όπου διακινούνται και από εκεί φορτία χύδην και εμπορευματοκιβώτια όπως ακριβώς και από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Ακόμη, μέρος των εμπορευμάτων που διακινούνται από το λιμάνι της Καβάλας έχουν και αυτά προορισμό τις χώρες της Βαλκανικής χερσονήσου²¹. Συνεπώς, έχουν και κοινό προορισμό. Υπάρχουν έτσι κοινές συνιστώσες, ώστε αυτά τα δύο λιμάνια να είναι ανταγωνιστικά μεταξύ τους και να μοιράζονται μερίδιο αγοράς από την ίδια ενδοχώρα.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί μια άμεση και έμμεση αγορά περίπου 40 εκατομμυρίων κατοίκων. Η άμεση αγορά που εξυπηρετεί στις Βαλκανικές χώρες περιλαμβάνει την Αλβανία, την Π.Γ.Δ.Μ., τη Βουλγαρία, τη Σερβία και το Μαυροβούνιο. Η αγορά αυτή περιλαμβάνει περίπου 20 εκατομμύρια κατοίκους. Η έμμεση αγορά, που εξυπηρετεί επίσης περίπου 20 εκατομμύρια κατοίκους, περιλαμβάνει μέρος των χωρών της Κροατίας, Ουγγαρίας, Ρουμανίας και της Βοσνίας και Ερζεγοβίνης. Μεταξύ των χωρών αυτών, συμπεριλαμβάνονται σημαντικά λιμάνια της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας. Στην άμεση αγορά που απευθύνεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης υπάρχουν τα λιμάνια του Μπουργκάς και της Βάρνας στη Βουλγαρία και το λιμάνι του Δυρραχίου στην Αλβανία. Στην έμμεση αγορά ξεχωρίζουν το λιμάνι του Σπλιτ στην Κροατία και το λιμάνι της Κωσταντζα στη Ρουμανία²².

²¹ Γνωμοδότηση επί του Β1 Σταδίου της Μελέτης Αξιολόγησης, Αναθεώρησης & Εξειδίκευσης του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Οργανισμός Λιμένος Καβάλας, 2015, σελ: 19

²² Σισμάνης Σ., Η συμβολή της σχεδιαζόμενης ανάπτυξης του Λιμένα Θεσσαλονίκης στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., 2016, σελ:13



Εικόνα 2. Η απεικόνιση της ενδοχώρας του λιμένα Θεσσαλονίκης.

3.2 Τύποι συνδέσεων του λιμένα με την ενδοχώρα

Η ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού εξαρτάται εν μέρει από την συνδεσιμότητά του με την ενδοχώρα και τον βαθμό ταχύτητας εξυπηρέτησης της. Η καλύτερη συνδεσιμότητα αναμένεται να αυξήσει το εμπόριο με τις μακρινές αγορές και να τονώσει τις δραστηριότητες στην ενδοχώρα. Ωστόσο, η αύξηση του μεγέθους και της χωρητικότητας των πλοίων δεν οδήγησε σε παράλληλη αύξηση και εξέλιξη των δικτύων μεταφοράς των εμπορευμάτων. Η δυσλειτουργία αυτή, αναφερόμενη στην ξένη βιβλιογραφία ως bottleneck, επιβάλλει καθυστερήσεις στην ομαλή ροή μεταφοράς εμπορευμάτων. Οι τρόποι που ένα λιμάνι συνδέεται με μία πόλη ή ένα λιμάνι της ενδοχώρας μπορεί να είναι οι κάτωθι:

1. Οδικό δίκτυο
2. Σιδηροδρομικό δίκτυο
3. Πλωτές μεταφορές

Στην περίπτωση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης ο τελευταίος τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων δεν είναι διαθέσιμος, καθώς το λιμάνι δεν συνδέεται με ποτάμια. Έτσι, για παράδειγμα, τα

εμπορευματοκιβώτια μεταφέρονται από το λιμάνι προς τον προορισμό τους είτε μέσω του οδικού είτε μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου²³.

3.3 Ανάλυση των τύπων συνδέσεων του λιμένα με την ενδοχώρα

Η σταθερά αυξανόμενη τάση των εμπορικών ροών καθιστά υποχρεωτική την ανάπτυξη επαρκών δικτύων μεταφοράς. Όπως αναφέρθηκε, οι επιπτώσεις από τις πολιτικές αναταραχές είναι σημαντικές στα δίκτυα μεταφοράς. Η μεταβολή αυτής της κατάστασης απαιτεί σημαντικές οικονομικές επενδύσεις και χρόνο για την υλοποίησή τους. Χώρες που ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπως η Ελλάδα, η Κροατία, η Βουλγαρία, η Ρουμανία και η Σλοβενία έχουν βοηθηθεί μέσα από οικονομικά προγράμματα για την ανοικοδόμηση των δικτύων μεταφοράς. Σε διαδικασία ένταξης στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που είναι μια χρονοβόρα και περίπλοκη διαδικασία, βρίσκονται και οι υπόλοιπες χώρες που απαρτίζουν την Βαλκανική Χερσόνησο. Οι χώρες αυτές είναι η Αλβανία, η Βοσνία – Ερζεγοβίνη, το Μαυροβούνιο, η Π.Γ.Δ.Μ. και η Σερβία. Στον αντίποδα, η Τουρκία δείχνει να απομακρύνεται από την προοπτική ένταξης της στην Ευρωπαϊκή Ένωση.²⁴

Όπως έχει αναφερθεί, η διαμετακομιστική κίνηση προς τις χώρες των Βαλκανίων και της Κεντρικής Ευρώπης αποτελεί σημαντική προοπτική ανάπτυξης της κυκλοφορίας για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Προς αυτή τη κατεύθυνση είναι απαραίτητη η βελτίωση των συνδέσεων των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και ξηρού χύδην φορτίου προς και από τα δίκτυα αυτοκινητοδρόμων και σιδηροδρόμων. Ωστόσο, η ανάπτυξη της εν λόγω διαμετακομιστικής κυκλοφορίας εμποδίζεται σήμερα από τις ανεπαρκείς χερσαίες συνδέσεις μεταξύ του λιμένα και της ενδοχώρας του.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα αποκομίσει τα μέγιστα οφέλη με την αποτελεσματική διασύνδεση του λιμανιού με τους κύριους άξονες μεταφοράς εμπορευμάτων. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει να λάβει χώρα η βελτίωση της χερσαίας πρόσβασης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης που περιλαμβάνει τη δημιουργία νέας απευθείας οδικής σύνδεσης από τη δυτική πύλη, κοντά στον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και ξηρού χύδην φορτίου, έως τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ.

²³ Vanidis G., Port of Thessaloniki-Masterplan, Technical University of Delft, 2008, p: 94

²⁴ De Munter A., Τα Δυτικά Βαλκάνια, 2019, URL : <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/168/the-western-balkans>, (Ημερ. Πρόσβασης : 19/01/2020)

Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει δύο φάσεις. Η πρώτη είναι η οριστικοποίηση των υπό εξέλιξη μελετών που πραγματοποιούνται από την Εγνατία Οδό και η δεύτερη είναι η κατασκευή της άμεσης οδικής σύνδεσης από τη δυτική πύλη 16 ως το κύριο δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων.



Εικόνα 3. Αποτύπωση του λιμένα Θεσσαλονίκης.

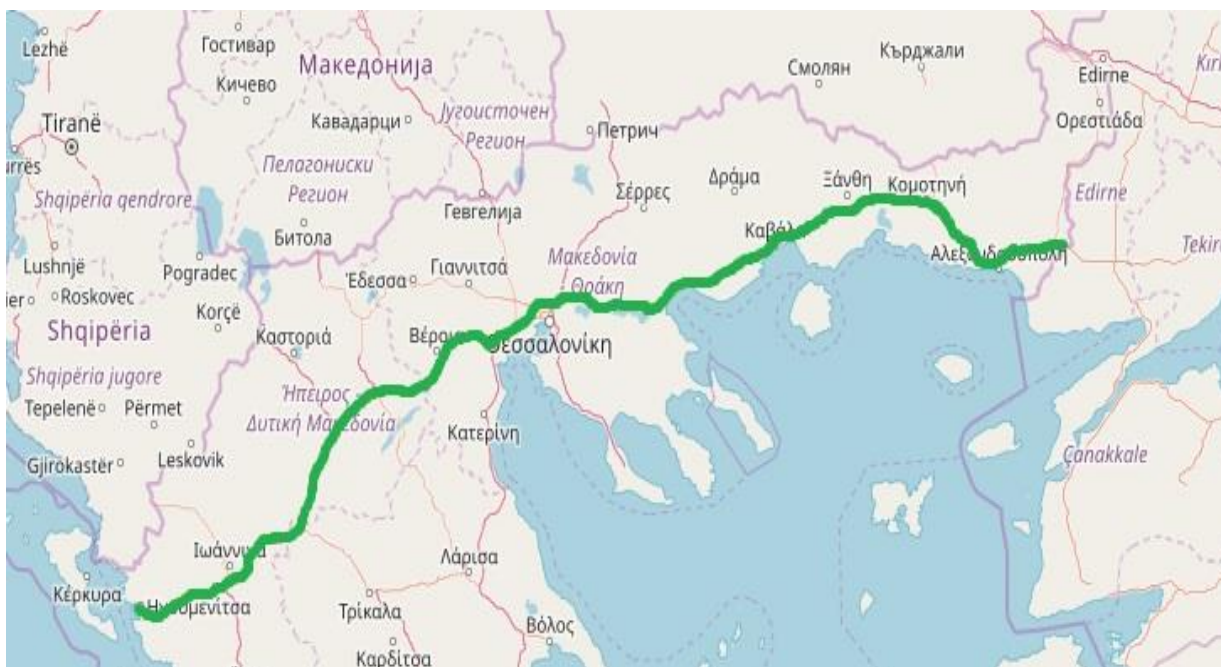
3.3.1 Οδικό δίκτυο

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατέχει προνομιακή τοποθεσία στο σταυροδρόμι των ακόλουθων δικτύων χερσαίων μεταφορών. Αρχικά, από οδικής πλευράς μέσα από την Εγνατία οδό,²⁵ το οποίο είναι ένα έργο που χρηματοδοτήθηκε με ποσοστό 50% από την Ευρωπαϊκή Ένωση²⁶. Η κατασκευή της αυξάνει τις δυνατότητες επενδύσεων σε μεταφορές, καθώς μέσα από το δίκτυο της ενώνονται τα βιομηχανικά κέντρα Δύσης και Ανατολής. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης απέχει από την Εγνατία οδό περίπου 15 χιλιόμετρα. Η Εγνατία οδός ως αυτοκινητόδρομος εκτείνεται από την Ηγουμενίτσα του νομού Θεσπρωτίας έως τους Κήπους του νομού Έβρου, μια απόσταση

²⁵Εγνατία Οδός Α.Ε., Η Σημασία του Έργου, URL: <http://www.egnatia.eu/page/default.asp?la=1&id=25>, (Ημερ. Πρόσβασης : 19/01/2020)

²⁶Εγνατία Οδός Α.Ε., Χρηματοδότηση Κύριου Άξονα, URL : http://www.egnatia.eu/files/images/pita_funding_gr.pdf, (Ημερ. Πρόσβασης : 19/01/2020)

περίπου 670 χιλιομέτρων. Είναι ένα σύγχρονο οδικό δίκτυο με υψηλά πρότυπα. Ακόμη, συνδέει τα λιμάνια Ηγουμενίτσας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης.



Εικόνα 4. Η Διαδρομή της Εγνατίας Οδού.

Η Εγνατία οδός λειτουργεί συγχρόνως ως συνδετικός οδικός άξονας των μεταφορών της Βαλκανικής και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Σε αυτήν καταλήγουν οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι IV (Βερολίνο - Σόφια - Θεσσαλονίκη), IX (Ελσίνκι με κατάληξη την Αλεξανδρούπολη), X (Βιέννη - Βελιγράδι - Θεσσαλονίκη). Συνδέεται μέσω εννέα κάθετων αξόνων με τα σύνορα Βαλκανικών χωρών οι οποίες είναι η Αλβανία, η Π.Γ.Δ.Μ., η Βουλγαρία και με το ευρωπαϊκό μέρος της Τουρκίας.



Εικόνα 5. Διευρωπαϊκά Οδικά Δίκτυα.

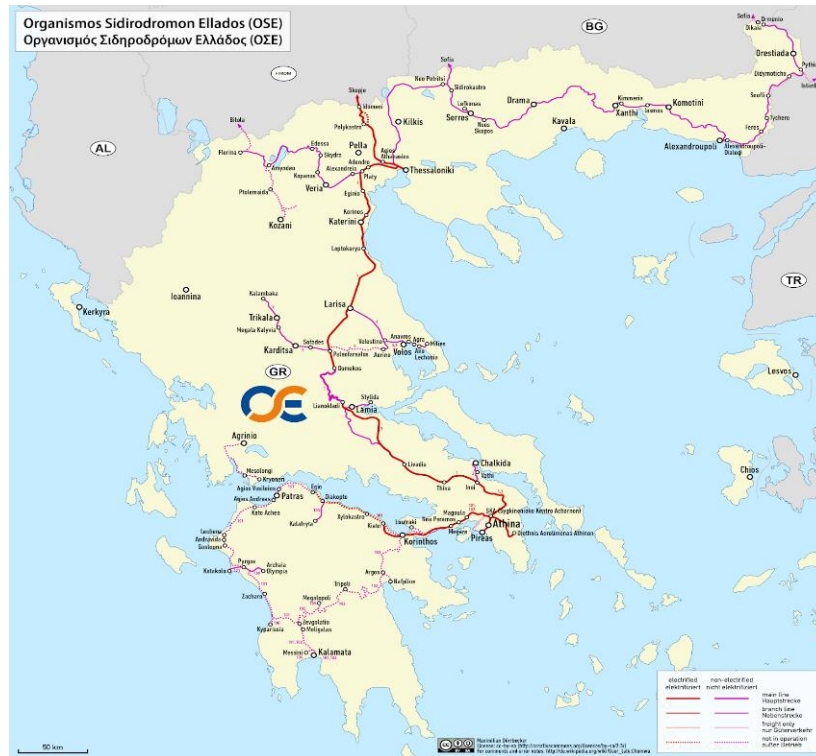
3.3.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο

Σε συνέχεια, η σιδηροδρομική διασύνδεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με την υπόλοιπη Ελλάδα και τις Βαλκανικές χώρες γίνεται μέσω του εθνικού σιδηροδρομικού διαδρόμου με το ακρωνύμιο Π.Α.Θ.Ε.Π. το οποίο αποτελείται από τα αρχικά των πόλεων της Πάτρας, της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης, των Ευζώνων και του Προμαχώνα. Η ηλεκτροκίνηση του δικτύου αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί έως το 2025²⁷.

Στην παρούσα περίοδο, ο ΟΣΕ βρίσκεται σε διαδικασία αναβάθμισης της υφιστάμενης σιδηροδρομικής σύνδεσης όσον αφορά τη σύνδεση του λιμένα με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και η οποία αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί μέσα στο 2020. Η δαπάνη του έργου υπολογίζεται στα 3,3 εκατομμύρια ευρώ²⁸.

²⁷Καραγιάννης Ν., Μέχρι που πρέπει να φτάσει το σύγχρονο ηλεκτροκίνητο τρένο; ΠΑΘΕΠ ή σιδηροδρομικό δίκτυο; 2018, URL : <https://ypodomes.com/mexri-pou-prepei-na-ftasei-to-sygxrono-ilektrokinito-treno-pathep-i-sidirodromiko-diktyo/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 22/01/2020)

²⁸Ζώη Φ., Αναβάθμιση του δικτύου σύνδεσης μεταξύ ΟΛΘ και ΟΣΕ, εφημερίδα Ναυτεμπορική, 2019, URL : <https://m.naftemporiki.gr/story/1536308/anabathmisi-tou-diktuou-sundesis-metaksu-olth-kai-ose> (Ημερ. Πρόσβασης : 23/01/2020)



Εικόνα 6. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας.

Όσον αφορά την εναρμόνιση των διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών υπάρχουν τεχνικά ζητήματα, όπως διαφορές στα συστήματα σηματοδότησης που χρήζουν αντιμετώπισης. Στη πράξη γίνονται προσπάθειες για την αντιμετώπιση των ζητημάτων από φορείς, όπως το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (γνωστό και ως ERTMS). Αναμένεται ότι τα τεχνικά εμπόδια για διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες θα έχουν μερικώς αντιμετωπιστεί έως το 2030²⁹.

²⁹ Merk O., Notteboom T., Port Hinterland Connectivity, International Transport Forum, 2015, p: 10

3.3.3 Παράδειγμα – Οι καινοτόμες σιδηροδρομικές μεταφορές στο Γκέτεμποργκ

Το Γκέτεμποργκ είναι πόλη στη δυτική ακτή της Σουηδίας. Το 2002 στην πόλη δημιουργήθηκε ένα σύγχρονο και μοντέρνο σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Το σύστημα αυτό μεταφέρει απευθείας εμπορευματοκιβώτια από πλοία με τρένο σε κέντρα διανομής σε ακτίνα 300 χιλιομέτρων γύρω από την πόλη. Τα τελωνεία μετεγκαταστάθηκαν στα κέντρα διανομής στην ενδοχώρα, μια ενέργεια που περιορίζει τις μεταφορτώσεις. Όταν τα εμπορευματοκιβώτια φθάσουν στα κέντρα διανομής, τα φορτηγά αναλαμβάνουν τη μεταφορά τους στον τελικό προορισμό. Χαρακτηριστικό της επιτυχίας του εγχειρήματος είναι ότι το 2011, 887.000 εμπορευματοκιβώτια πέρασαν από το λιμάνι του Γκέτεμποργκ και τα 374.000 από αυτά μεταφέρθηκαν στην ενδοχώρα με σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

Τα οφέλη από αυτή την επένδυση είναι πολλαπλά και σημαντικά. Η επιλογή αυτή βελτιώνει τις περιβαλλοντικές και οικονομικές επιδόσεις του λιμένα. Διευκολύνει την ταχύτερη μεταφορά αγαθών στον τελικό προορισμό τους περιορίζοντας τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, μιας και η Σουηδία ανήκει στη περιοχή ελέγχου εκπομπών θείου (SECA zone). Επιπλέον, η άφιξη του συστήματος σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών συνέβαλε στη μείωση της συμφόρησης που προκλήθηκε από τα φορτηγά από και προς το λιμάνι εντός των ορίων της πόλης.

Τέλος, στην επιτυχή εφαρμογή των σιδηροδρομικών μεταφορών οδήγησαν τρεις κύριες συνιστώσες, οι οποίες είναι η επιτυχία να υπάρξει ένα ενιαίο σύστημα διακυβέρνησης που ελέγχεται από μια αποδοτική και αποτελεσματική λιμενική αρχή, η συμβολή των δημόσιων επενδύσεων και η ικανότητα ανταπόκρισης της λιμενικής αρχής στις προσδοκίες των χρηστών.³⁰

³⁰ Merk O., Notteboom T., Port Hinterland Connectivity, International Transport Forum, 2015, p: 9

3.4 Δείκτες συνδεσιμότητας ενδοχώρας

Οι δείκτες συνδεσιμότητας με την ενδοχώρα τείνουν να προσεγγίσουν το βαθμό διακίνησης των εμπορευμάτων του λιμανιού με την ενδοχώρα. Σκοπός είναι να δείξουν την αλληλεξάρτηση που υπάρχει. Σύνηθες είναι να υπάρχει μέρος των δεδομένων διαθέσιμο από τους αρμόδιους φορείς ή τα δεδομένα να είναι γενικευμένα. Ακριβώς λόγω της περιορισμένης πρόσβασης στην πληροφορία συχνά επιλέγονται περισσότεροι του ενός δείκτη αλλά όχι όλοι οι δείκτες για την εξαγωγή σχετικού συμπεράσματος. Εξετάζονται πέντε διαφορετικοί δείκτες, οι οποίοι είναι ο όγκος κινητικότητας των φορτίων, η διαίρεση κατά φορτίο, η διατροφική συνδεσιμότητα, η οδική συμφόρηση και η πρόσβαση στα δημόσια δίκτυα μεταφοράς.

A. Όγκος κινητικότητας φορτίων

Βασικός δείκτης συνδεσιμότητας με την ενδοχώρα είναι ο όγκος του φορτίου (συμβατικού και εμπορευματοκιβωτίων) που διακινούνται από και προς την ενδοχώρα. Τα στοιχεία για το φορτίο που διακινείται είναι συχνά διαθέσιμα από τον ίδιο τον λιμένα και σε κάποιες περιπτώσεις είναι και ανάλογα διαμορφωμένα.

B. Διαίρεση κατά φορτίο

Άλλος ένας δείκτης που χρησιμοποιείται συχνά είναι ο διαχωρισμός των τρόπων μεταφοράς του φορτίου. Χρησιμοποιείται κυρίως για τα εμπορευματοκιβώτια και δείχνει το σύνολο του όγκου που διακινείται από και προς το λιμάνι. Τα δεδομένα είναι συχνά περιορισμένα εκτός από κάποια μεγάλα λιμάνια. Ο δείκτης υπολογίζεται διαιρώντας τον σύνολο των σιδηροδρόμων, ή των φορτηγίδων, όπου για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν υπάρχει αυτή η επιλογή της μεταφοράς με φορτηγίδα, που διακινήθηκαν προς την ενδοχώρα δια το συνολικό όγκο του εμπορευματοκιβωτίου μείον τον όγκο μεταφόρτωσης³¹.

C. Διατροφική συνδεσιμότητα

Η διατροφική συνδεσιμότητα με την ενδοχώρα αφορά την μεταφορά εμπορευμάτων με ένα και μόνον μεταφορικό μέσο, συνήθως είναι φορτηγό, το οποίο χρησιμοποιεί διαδοχικά δύο ή περισσότερους τρόπους για να φθάσει στον προορισμό του όπως το οδικό και το πλωτό δίκτυο,

³¹ Arvis, J.F., Vesin, V., Carruthers, R., Ducruet, C. & De Langen, P., Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean, 2019, p: 47

χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων κατά την αλλαγή των μέσων³². Τα δεδομένα για τον δείκτη αυτόν απαιτούν μια σημαντική προσπάθεια για την συλλογή τους όταν δεν είναι διαθέσιμα στο κοινό και χρειάζεται να υπάρξει άμεση επαφή με το ίδιο το λιμάνι. Χρειάζεται η καταγραφή για κάθε μια ξεχωριστή αποστολή προς την ενδοχώρα. Η πιο απλή χρήση του δείκτη είναι το άθροισμα των μοναδικών προορισμών που εξυπηρετούνται απευθείας από ένα λιμάνι. Μια πιο περίπλοκη εικόνα του δείκτη απαιτεί αθροιστικά πληροφορίες, όπως ο χρόνος μετάβασης του εμπορεύματος από το λιμάνι προς τον τελικό προορισμό της ενδοχώρας, ο ελάχιστος αριθμός ενδιάμεσων στάσεων και ο αριθμός των ανταγωνιστικών λιμανιών που παρέχουν την ίδια υπηρεσία.

D. Οδική συμφόρηση

Ο δείκτης της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι πολύ σημαντικός δείκτης καθώς μεγάλο μέρος των μεταφορών πραγματοποιείται μέσω του οδικού δικτύου και κατά το πλείστον με φορτηγό. Σύμφωνα με την έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, οι οδικές μεταφορές που εκτελούνται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιπροσωπεύουν ένα ποσοστό περίπου 75% για το 2015, το οποίο έχει παραμείνει σχετικά σταθερό κατά την τελευταία δεκαετία,³³ ενώ για την Ελλάδα στην ίδια περίοδο το αντίστοιχο ποσοστό είναι 97.6%³⁴. Η συλλογή δεδομένων για τον δείκτη αυτόν είναι εφικτή μόνο από δευτερογενείς πηγές με την χρήση νέων τεχνολογιών στους δρόμους πρόσβασης από και προς το λιμάνι.

E. Διακυβέρνηση διαδρόμου

Η συλλογή δεδομένων και για τον δείκτη αυτόν είναι εφικτή μόνο από δευτερογενείς πηγές. Ο δείκτης αυτός αφορά την παρουσία οργανωμένης δομής διακυβέρνησης για την παρακολούθηση της κατάστασης του διαδρόμου και την επικοινωνία του λιμανιού με την ενδοχώρα την οποία

³² Κούτρας Ν., Προϋποθέσεις και προκλήσεις για την ανάπτυξη των διατροπικών μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2015, σελ: 10

³³ Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Επιτροπής προς το συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2017, σελ: 8, URL: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/EL/COM-2017-775-F1-EL-MAIN-PART-1.PDF>, (Ημερ. Πρόσβασης : 29/03/2020)

³⁴ Transport in the European Union-Current Trends and Issues, European Commission, 2019, σελ: 61, URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>, (Ημερ. Πρόσβασης : 29/03/2020)

καλύπτει μέσω αυτού. Σχετίζεται με την καταγραφή των επιδόσεων του διαδρόμου, την παρακολούθηση της εύρυθμης λειτουργίας αυτού και τη βελτιστοποίηση της απόδοσης του.

Τέλος, κρίνετε σκόπιμο να γίνει αναφορά και στον δείκτη συνδεσιμότητας ναυτιλιακών γραμμών (Liner Shipping Connectivity Index - LSCI). Σκοπός του δείκτη είναι να καταγράψει πόσο καλά οι χώρες συνδέονται με τα παγκόσμια δίκτυα αποστολής εμπορευμάτων. Υπολογίστηκε από τη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη (UNCTAD) και βασίζεται σε έξι συνιστώσες του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών³⁵. Αυτές είναι :

- ο αριθμός των προγραμματισμένων κλήσεων πλοίων που προσεγγίζουν τα λιμάνια της κάθε χώρας σε εβδομαδιαία βάση για εισαγωγικές, εξαγωγικές ή δραστηριότητες μεταφόρτωσης.
- η εγκατεστημένη ετήσια χωρητικότητα σε μονάδες ισοδύναμου είκοσι ποδιών που προσφέρεται στη χώρα. Όσο υψηλότερη είναι η χωρητικότητα, τόσο μεγαλύτερη είναι η δυνατότητα διαπραγμάτευσης στις παγκόσμιες αγορές.
- ο αριθμός ή οι τακτικές ναυτιλιακές υπηρεσίες από και προς τη χώρα αυτή. (regular liner shipping services).
- ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (liner shipping companies) που δραστηριοποιούνται από και προς τη χώρα αυτή.
- η άμεση σύνδεση με άλλα λιμάνια άλλων χωρών. Σε αυτή τη περίπτωση κάθε εμπορευματοκιβώτιο που μεταφέρεται μεταξύ τους δεν χρειάζεται να μεταφορτωθεί. Η άμεση σύνδεση με άλλο λιμάνι υποδηλώνει ότι αποτελούν μέρος του ίδιου συστήματος ακόμη και αν περιλαμβάνονται και άλλες στάσεις στο ενδιάμεσο.
- το μέσο μέγεθος σε εμπορευματοκιβώτια (σε μονάδες είκοσι ποδιών) των πλοίων που αναπτύσσονται από την προγραμματισμένη υπηρεσία σε σχέση με το μεγαλύτερο σε μέσο μέγεθος πλοίο. Αυτό είναι σημαντικό διότι ένα μεγάλο σε μέγεθος πλοίο δημιουργεί οικονομίες κλίμακας δεδομένου ότι παρέχονται χαμηλότερα έξοδα αποστολής ανά εμπορευματοκιβώτιο. Ένας περιορισμένος αριθμός λιμένων μπορεί να φιλοξενήσει πλοία άνω των 8.000 - 10.000 εμπορευματοκιβωτίων. Τα λιμάνια που μπορούν έχουν μεγαλύτερη συνδεσιμότητα.

³⁵ Country and Port Level Liner Shipping Connectivity Index, Port Economics, Management and Policy, URL: <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/ports-and-container-shipping/country-port-level-liner-shipping-connectivity-index/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 13/02/2021)

Ο δείκτης δημιουργείται για όλες τις χώρες που εξυπηρετούνται από τακτικές υπηρεσίες τακτικών μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια. Κάτωθι παρατίθενται συγκριτικός πίνακας των Βαλκανικών χωρών της ενδοχώρας του λιμένα Θεσσαλονίκης.

Δείκτης συνδεσιμότητας ναυτιλιακών γραμμών				
Μονάδα μέτρησης	Δείκτης (Μέγιστο Q1 2006=100)			
Τρίμηνο	Q3 2006	Q3 2010	Q3 2015	Q3 2020
Αλβανία	Μη διαθέσιμο	3.8909037	4.7233013	4.1911402
Βουλγαρία	7.9601746	5.3396069	8.461156	7.8371062
Ελλάδα	32.4986279	29.2554387	44.6456878	59.8122451
Μαυροβούνιο	Μη διαθέσιμο	3.6740726	3.863026	5.4353639
Ρουμανία	20.6250183	18.5188042	25.4521878	27.0570145

Πίνακας 1. Δείκτης συνδεσιμότητας ναυτιλιακών γραμμών.

Ο υπολογισμός γίνεται για κάθε στοιχείο, διαιρούμε την τιμή της χώρας με τη μέγιστη τιμή για το στοιχείο το πρώτο τρίμηνο του 2006 και στη συνέχεια υπολογίζουμε τον μέσο όρο των έξι στοιχείων για τη χώρα. Ο μέσος όρος της χώρας διαιρείται και πάλι με τη μέγιστη τιμή για τον μέσο όρο το πρώτο τρίμηνο του 2006 και πολλαπλασιάζεται με 100. Το αποτέλεσμα είναι μια μέγιστη τιμή 100 που αφορά το πρώτο τρίμηνο του 2006. Αυτό σημαίνει ότι ο δείκτης για την Κίνα το πρώτο τρίμηνο του 2006 είναι 100 και όλοι οι άλλοι δείκτες σχετίζονται με αυτήν την τιμή ως τιμή αναφοράς³⁶.

3.4.1 Εφαρμογή των δεικτών συνδεσιμότητας ενδοχώρας για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Στα πλαίσια της εργασίας πραγματοποιείται μια προσέγγιση για την προσαρμογή των δεικτών που αναφέρθηκαν όσον αφορά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και την συνδεσιμότητα του με την Βαλκανική ενδοχώρα. Έτσι, έπειτα γραπτής επικοινωνίας του συγγραφέα με το αρμόδιο τμήμα του Ο.Λ.Θ. Α.Ε. παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα σε TEU's το σύνολο των εμπορευματοκιβώτιων που έφυγαν από το χώρο του Ο.Λ.Θ. Α.Ε. με προορισμό τα Βαλκάνια κατά τα έτη 2016, 2017, 2018. Η ανάλυση γίνεται ανά κράτος.

³⁶ Statistics of United Nations Conference on Trade and Development, URL: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/summary.aspx>, (Ημερ. Πρόσβασης : 13/02/2021)

Διαμετακόμιση (Transit) εμπορευματοκιβωτίων με προορισμό τα Βαλκάνια

Έτος	2016	2017	2018	Μεταβολή 2016-18
Περίοδος	Ιανουάριος-Δεκέμβριος			
Προορισμός				
Π.Γ.Δ.Μ. - Σερβία	18.188	19.168	19.494	7.18%
Βουλγαρία	16.218	18.504	21.156	30.45%
Αλβανία	140	175	160	14.29%
Όγκος κινητικότητας φορτίων σε TEU's προς τις Βαλκανικές χώρες	34.546	37.847	40.810	18.13%
Διάρθρωση κατά φορτίο (σε ποσοστό)	12.04%	10.99%	10.1%	
Συνολική ετήσια διακίνηση σε TEU's λιμανιού	344.316	401.947	424.500	23.29%
Ποσοστό επί του συνόλου διαμετακόμισης εμπορευματοκιβωτίων με προορισμό τα Βαλκάνια	10.03%	9.42%	9.61%	

Πίνακας 2. Διαμετακόμιση (Transit) εμπορευματοκιβωτίων με προορισμό τα Βαλκάνια.

Στον παραπάνω πίνακα υπολογίζεται ο όγκος των φορτίων που διακινούνται προς τις Βαλκανικές χώρες. Ο αριθμός βαγονιών ανά συρμό δεν παραμένει σταθερός είτε αυτός είναι εμπορευματοκιβώτια είτε γενικό φορτίο. Μεταβάλλεται ανάλογα το δρομολόγιο και εξαρτάται ενδεικτικά από το τύπο του φορτίου που διακινείται, από το σταθμό προορισμού, από τις δυνατότητες του τρένου. Κατά προσέγγιση, μπορεί να εκτιμηθεί ότι για ένα βαρύ φορτίο συνήθως ο συρμός αποτελείται από 15 έως 20 βαγόνια ενώ για ένα ελαφρύ φορτίο από 20 έως 25. Για τον υπολογισμό θα γίνει εκτίμηση με βάση τη μέση τιμή δηλαδή 20 βαγόνια ανά δρομολόγιο. Από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης προς την Βαλκανική ενδοχώρα οι προορισμοί είναι κυρίως η Π.Γ.Δ.Μ., η Σερβία και η Βουλγαρία. Για τους προορισμούς αυτούς υπάρχουν τακτικά δρομολόγια για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων αλλά δεν υπάρχει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα αυτών. Τα δρομολόγια αναχωρούν όταν υπάρχει πληρότητα φορτίου³⁷. Έπειτα από τηλεφωνική επικοινωνία του συγγραφέα με το αρμόδιο τμήμα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε τα δρομολόγια προς Π.Γ.Δ.Μ. και Σερβία υπολογίζονται σε τρία με τέσσερα δρομολόγια κατά μέσο όρο ανά εβδομάδα ενώ για την Βουλγαρία ένα δρομολόγιο ανά εβδομάδα. Στη διαμόρφωση του αριθμού των δρομολογίων συμβάλει σημαντικά

³⁷ ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Μεταφορά Εμπορευματοκιβωτίων Εξωτερικού, URL: <http://www.trainose.gr/εμπορεύματα/μεταφορά-εμπορευμάτων/προσφερόμενες-υπηρεσίες/μεταφορά-εμπορευματοκιβωτίων-2/μεταφορά-εμπορευματοκιβωτίων-εξωτερ/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 01/12/2020)

και η κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Η γραμμή προς Π.Γ.Δ.Μ. και Σερβία είναι μερικώς ηλεκτροκινούμενη (Θεσσαλονίκη - Πολύκαστρο – Ειδομένη) ενώ για την γραμμή προς Βουλγαρία (Θεσσαλονίκη - Στρυμόνας – Προμαχώνας) η κίνηση γίνεται με μηχανές ντίζελ³⁸.

Ακόμη, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εντάσσεται σε ένα δίκτυο όπου ασκείται διακυβέρνηση του διαδρόμου από συγκεκριμένο φορέα. Βρίσκεται στον διάδρομο Orient - East Med ο οποίος εντάσσεται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών³⁹. Ο φορέας ο οποίος ασκεί την εποπτεία του διαδρόμου Orient - East Med έχει διαγνώσει την ανάγκη για περαιτέρω μελέτη και ανάπτυξη της σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα.

Συμπερασματικά, η διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων προς την Π.Γ.Δ.Μ., την Σερβία και την Βουλγαρία παρουσιάζει αυξητική τάση. Ιδιαίτερα η Βουλγαρία παρουσιάζει μεταβολή 30.45% για το διάστημα 2016 - 2018, κατά 7% περίπου μεγαλύτερη από την συνολική ετήσια διακίνηση σε TEU's του λιμανιού για την ίδια περίοδο. Η εικόνα των δεικτών συμφωνούν με την στρατηγική που χαράζει ο λιμένας της Θεσσαλονίκης, ο οποίος προχωρά σε ίδρυση και λειτουργία ενός dry port στην Βουλγαρία ενώ σχεδιάζει να επεκταθεί στην δημιουργία δύο ακόμη dry ports στην Π.Γ.Δ.Μ. και την Σερβία⁴⁰.

3.5 Επισκόπηση οικονομικών στοιχείων Βαλκανικών χωρών.

Είναι σκόπιμο να γίνει μια οικονομική επισκόπηση στην δυναμική των χωρών με τις οποίες υπάρχουν εμπορευματικές συναλλαγές για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Σκοπός είναι να δοθεί μια εικόνα για τη κάθε χώρα μέσα από συγκεκριμένους μετρήσιμους δείκτες. Θα χρησιμοποιηθούν ο δείκτης κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων λιμένων, ο δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής επί συνόλου και επί μέρους όσον αφορά την ποιότητα του εμπορίου και των υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές, ο δείκτης αξίας εισαγωγής και οι φόροι που επιβάλλονται από τη κάθε χώρα στο διεθνές εμπόριο σε ποσοστό επί των εσόδων⁴¹.

³⁸ Η πώληση του ΟΛΘ φέρνει επενδύσεις στον εμπορευματικό σιδηρόδρομο, URL: <https://www.voria.gr/article/olth-anigi-ton-dromo-stis-metafores-cargo-me-treno>, (Ημερ. Πρόσβασης : 01/12/2020)

³⁹ Mobility and Transport, Orient – East Med Corridor, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/orient-east-med_en, (Ημερ. Πρόσβασης : 01/12/2020)

⁴⁰ ΟΛΘ Α.Ε.: Ίδρύει dry port στη Βουλγαρία, Ναυτικά Χρονικά, URL: https://www.naftikachronika.gr/2020/11/13/olth-ae-idryei-dry-port-sti-voulgaria/?fbclid=IwARInarctyCGvMYVKnedF17IUjQ8-eN3vet_7bXIXFXeqQThulrnscsAn_ak, (Ημερ. Πρόσβασης : 01/12/2020)

⁴¹ The World Bank Group, Δεδομένα χωρών, URL: <https://data.worldbank.org/?locations=AL-BG-GR-ME-MK-RO-RS>, (Ημερ. Πρόσβασης : 05/08/2020)

Παρατίθενται κάτωθι η επεξήγηση των δεικτών που θα χρησιμοποιηθούν:

- Δείκτης κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων λιμένων: Ο δείκτης αυτός μετρά τη ροή εμπορευματοκιβωτίων από τις χερσαίες προς τις θαλάσσιες μεταφορές και αντίστροφα, σε ισοδύναμες μονάδες ενός τυπικού μεγέθους εμπορευματοκιβώτιο των είκοσι ποδιών (TEU's). Τα δεδομένα αναφέρονται σε παράκτια ναυτιλία καθώς και σε διεθνή ταξίδια. Η κυκλοφορία μεταφόρτωσης υπολογίζει τα εμπορευματοκιβώτια που περνούν από τη πύλη, τόσο στην φόρτωση όσο και στην εκφόρτωση, και περιλαμβάνει και κενά εμπορευματοκιβώτια.
- Δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής επί συνόλου: Η συνολική βαθμολογία του δείκτη αντικατοπτρίζει τις αντιλήψεις για την εφοδιαστική μιας χώρας σε έξι τομείς. Αυτοί είναι η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας εκτελωνισμού, η ποιότητα των υποδομών που σχετίζονται με το εμπόριο και τις μεταφορές, η ευκολία οργάνωσης αποστολών σε ανταγωνιστικές τιμές, η ποιότητα των υπηρεσιών εφοδιαστικής και η ικανότητα εντοπισμού και παρακολούθησης αποστολών και τη συχνότητα με τις οποίες οι αποστολές φτάνουν στον παραλήπτη εντός της προγραμματισμένης ώρας. Ο δείκτης κυμαίνεται από 1 που είναι η χειρότερη έως 5 που είναι η υψηλότερη βαθμολογία.
- Δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής όσον αφορά την ποιότητα του εμπορίου και των υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές: Ο δείκτης αυτός αποτελεί υποδιαίρεση του δείκτη που αναφέρεται παραπάνω ωστόσο στο πλαίσιο της εργασίας κρίνεται σκόπιμο να γίνει ξεχωριστή αναφορά σε αυτόν.
- Δείκτης αξίας εισαγωγής: Ο δείκτης αξίας εισαγωγής είναι η τρέχουσα αξία των εισαγωγών, που μετατρέπονται σε δολάρια ΗΠΑ, και εκφράζονται ως ποσοστό του μέσου όρου για το έτος βάσης που είναι το 2000 και ισοδυναμεί με 100 μονάδες.
- Οι φόροι που επιβάλλονται από τη κάθε χώρα στο διεθνές εμπόριο σε ποσοστό επί των εσόδων.

3.5.1 Αλβανία

Η Αλβανία είναι βαλκανική χώρα της Νοτιοανατολικής Ευρώπης με πρωτεύουσα τα Τίρανα. Συνορεύει βόρεια με το Μαυροβούνιο, ανατολικά με τη Π.Γ.Δ.Μ. και νότια με την Ελλάδα. Η Αλβανία είναι υποψήφια προς ένταξη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου και έλαβε καθεστώς επίσημης υποψήφιας στις 24 Ιουνίου 2014. Η οικονομία της χώρας τα τελευταία χρόνια έχει ανοίξει σε διεθνείς επενδύσεις, κυρίως στον τομέα της ενέργειας και των υποδομών μεταφοράς,

παρόλα αυτά το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι φτωχό σε διεθνές και τοπικό επίπεδο. Ο πληθυσμός της χώρας ανέρχεται σε 2.854.191 κατοίκους σε εκτίμηση του 2019. Το ΑΕΠ της χώρας για το 2019 ανήλθε σε 15.278 δισεκατομμύρια (μετατροπή του εγχώριου νομίσματος σε δολάρια ΗΠΑ) και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανήλθε σε 5.352,86 €⁴².

Πιο συγκεκριμένα, ο δείκτης κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων λιμένων για την Αλβανία είναι διαθέσιμος για τα έτη 2007 έως 2009 και ανέρχεται σε 33.127 TEU's για το 2007, 46.798 TEU's για το 2008 και 68.780 για το 2009. Ο δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής επί συνόλου είναι 2,66 και ο επιμέρους δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής όσον αφορά την ποιότητα του εμπορίου και των υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές ανέρχεται σε 2,29. Ο δείκτης αξίας εισαγωγής είναι 543,18 και τέλος οι φόροι που επιβάλλονται από τη χώρα στο διεθνές εμπόριο σε ποσοστό επί των εσόδων είναι 1,4692.

Επίσης, σύμφωνα με τα ετήσια στοιχεία της Αλβανικής Στατιστικής Υπηρεσίας⁴³, σημαντική διεύρυνση της τάξεως του 5,8% σημειώθηκε στο εμπορικό έλλειμμα της Αλβανίας κατά το έτος 2019 της τάξεως των 2,89 δισεκατομμύρια ευρώ. Ειδικότερα, οι αλβανικές εξαγωγές ανήλθαν στα 2,47 δισ. ευρώ, μειωμένες κατά 3,8% έναντι του 2018, ενώ οι εισαγωγές στα 5,36 δισ. ευρώ, ήτοι αυξημένες κατά 1,2%. Όσον αφορά τις προμηθεύτριες χώρες της Αλβανίας, η Ιταλία παραμένει η σημαντικότερη χώρα προέλευσης των αλβανικών εισαγωγών με μερίδιο της τάξεως του 25,3% επί του συνόλου ενώ η Ελλάδα κατέλαβε την τέταρτη θέση με μερίδιο 8,4%. Οι συνολικές εισαγωγές από χώρες ΕΕ αντιστοιχούν στο 58,4% των συνολικών αλβανικών εισαγωγών. Οι σημαντικότερες αγορές για τις αλβανικές εξαγωγές είναι η Ιταλία, το Κόσσοβο, η Ισπανία, η Γερμανία και η Ελλάδα. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια του 2019, η Ιταλία απορρόφησε το 47,9% των αλβανικών εξαγωγών ενώ η Ελλάδα είναι στην πέμπτη θέση με ποσοστό 4,3%. Αξίζει περαιτέρω να σημειωθεί ότι το 76,5% των αλβανικών εξαγωγών κατευθύνθηκε προς χώρες της ΕΕ.

⁴² Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, URL: www.ebeth.gr > userdata > modules > Pages > ALBANIA, (Ημερ. Πρόσβασης : 05/08/2020)

⁴³ Πρεσβεία της Ελλάδος στα Τίρανα, Γραφείο οικονομικών και εμπορικών υποθέσεων, Στοιχεία εξωτερικού εμπορίου Αλβανίας έτους 2019, URL: <http://agora.mfa.gr/infofiles/Στοιχεία%20Εξωτερικού%20Εμπορίου%20Αλβανίας%20έτους%202019%20al.pdf>, (Ημερ. Πρόσβασης : 05/08/2020)

3.5.2 Βουλγαρία

Η Βουλγαρία⁴⁴ είναι χώρα της Νοτιοανατολικής Ευρώπης με πρωτεύουσα τη Σόφια. Οι χώρες οι οποίες συνορεύει είναι η Ελλάδα στα νότια, η Τουρκία στα ανατολικά, η Π.Γ.Δ.Μ. στα δυτικά και τέλος η Σερβία και η Ρουμανία στα βόρεια. Η χώρα αποτελεί μέρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 2007. Με βάση εκτίμηση του 2019 ο πληθυσμός της χώρας ανέρχεται σε 6.975.761 κατοίκους. Το ΑΕΠ της χώρας για το 2019 ανήλθε σε 67.927 δισεκατομμύρια (μετατροπή του εγχώριου νομίσματος σε δολάρια ΗΠΑ) και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανήλθε σε 9.737,60 €.

Οι δείκτες που αναφέρθηκαν για την χώρα της Βουλγαρίας για το 2018 είναι σε 217.200 TEU's για τον δείκτη κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων λιμένων. Ο δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής επί συνόλου είναι 3,03 και ο επιμέρους δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής όσον αφορά την ποιότητα του εμπορίου και των υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές ανέρχεται σε 2,76. Ο δείκτης αξίας εισαγωγής είναι 578,90 και τέλος οι φόροι που επιβάλλονται από τη χώρα στο διεθνές εμπόριο σε ποσοστό επί των εσόδων είναι 0,0417.

3.5.3 Ελλάδα

Η Ελλάδα αποτελεί το νοτιότερο άκρο της Βαλκανικής χερσονήσου. Συνορεύει στα βορειοδυτικά με την Αλβανία, στα βορειοανατολικά με την Τουρκία και στα βόρεια με τη Π.Γ.Δ.Μ. και τη Βουλγαρία. Η Ελλάδα αποτελεί μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 1981. Με βάση εκτίμηση του 2019 ο πληθυσμός της χώρας ανέρχεται σε 10.716.322 κατοίκους. Το ΑΕΠ της χώρας για το 2019 ανήλθε σε 209.853 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανήλθε σε 19.582,54 €.

Για την Ελλάδα ο δείκτης αξίας εισαγωγής είναι 191,06. Ο δείκτης κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων λιμένων είναι 5.324.000 TEU's και ο δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής επί

⁴⁴Υπουργείο Εξωτερικών, Γενική Γραμματεία Διεθνών Οικονομικών σχέσεων & εξωστρέφειας, Οικονομικό προφίλ Βουλγαρίας έτους 2019, URL: <https://agora.mfa.gr/infofiles-menu/infofile/71282>, (Ημερ. Πρόσβασης : 05/08/2020)

συνόλου είναι 3,2 και ο επιμέρους δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής όσον αφορά την ποιότητα του εμπορίου και των υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές ανέρχεται σε 3,17. Τέλος, οι φόροι που επιβάλλονται από τη χώρα στο διεθνές εμπόριο σε ποσοστό επί των εσόδων είναι 0,0082. Οι δείκτες αναφέρονται σε τιμές του 2018.

Για το έτος 2018 οι μεταφορές αποτέλεσαν σημαντικό κομμάτι ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας. Άλλοι τομείς ενδεικτικά ήταν το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, οι υπηρεσίες στέγασης και εστίασης, η δημόσια διοίκηση. Το εμπόριο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιπροσωπεύει το 53% των εξαγωγών της χώρας, ενώ εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης το 6% κατευθύνεται στην Τουρκία και το 4% στο Λίβανο. Όσον αφορά τις εισαγωγές, το 51% προέρχεται από κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης βασικοί εταίροι είναι το Ιράκ από όπου προέρχεται το 8%, η Ρωσία όπου προέρχεται επίσης 8% από η Κίνα όπου προέρχεται το 7%⁴⁵.

3.5.4 Μαυροβούνιο

Το Μαυροβούνιο⁴⁶ αποτελεί κράτος στην περιοχή των Βαλκανίων που ιδρύθηκε σχετικά πρόσφατα, μόλις το 2006, με πρωτεύουσα την Ποντγκόριτσα. Συνορεύει με την Κροατία στα δυτικά, τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη στα βορειοδυτικά, τη Σερβία στα ανατολικά και την Αλβανία στα νότια. Η χώρα δεν ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση ωστόσο από τον Ιουνίου του 2012 βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις προσχώρησης.

Με βάση εκτίμηση του 2019 ο πληθυσμός της χώρας ανέρχεται σε 622.137 κατοίκους. Το ΑΕΠ της χώρας για το 2019 ανήλθε σε 5.495 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανήλθε σε 8.832,04 €.

Τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία για την χώρα του Μαυροβουνίου είναι κάπως περιορισμένα. Οι δείκτες που είναι διαθέσιμοι αναφέρονται για το έτος 2018. Αυτοί είναι ο δείκτης απόδοσης

⁴⁵Ευρωπαϊκή Ένωση, Συνοπτική παρουσίαση Ελλάδας, URL: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries/member-countries/greece_el, (Ημερ. Πρόσβασης : 05/08/2020)

⁴⁶ Στατιστική υπηρεσία Μαυροβουνίου, URL: <http://www.monstat.org/userfiles/file/demografija/procjene%20stanovnistva/2018/release%202018%2027%2005%202009.pdf>, (Ημερ. Πρόσβασης : 05/08/2020)

εφοδιαστικής επί συνόλου είναι 2,75 και ο επιμέρους δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής όσον αφορά την ποιότητα του εμπορίου και των υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές ανέρχεται σε 2,57.

3.5.5 Σερβία

Η Σερβία, με πρωτεύουσα το Βελιγράδι, βρίσκεται στα κεντρικά Βαλκάνια και αποτελεί σταυροδρόμι της κεντρικής και νοτιοανατολικής Ευρώπης. Συνορεύει με αρκετές χώρες. Αυτές είναι η Ουγγαρία στα βόρεια, τη Ρουμανία και τη Βουλγαρία στα ανατολικά, τη Π.Γ.Δ.Μ. στα νότια, την Κροατία και τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη στα δυτικά και το Μαυροβούνιο στα νοτιοδυτικά. Με βάση εκτίμηση του 2019 ο πληθυσμός της χώρας ανέρχεται σε 6,944,975 κατοίκους. Το ΑΕΠ της χώρας για το 2019 ανήλθε σε 51.409 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανήλθε σε 7.402,35 €.

Οι δείκτες⁴⁷ για την χώρα της Σερβίας για το 2018 είναι ο δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής επί συνόλου, ο οποίος ανέρχεται σε 2,84, και ο επιμέρους δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής όσον αφορά την ποιότητα του εμπορίου και των υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές και ανέρχεται σε 2,6. Ο δείκτης αξίας εισαγωγής είναι 697,45. Ακόμη, οι φόροι που επιβάλλονται από τη χώρα στο διεθνές εμπόριο σε ποσοστό επί των εσόδων είναι 2,8539 οι οποίοι αναφέρονται στο τελευταίο διαθέσιμο έτος που είναι το 2012. Τέλος, για τον δείκτη κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων λιμένων δεν υπάρχουν στοιχεία καθώς η χώρα δεν διαθέτει κάποιο λιμάνι. Για το έτος 2018 η Ελλάδα ήταν ένας από τους κυριότερους προμηθευτές της σερβικής αγοράς. Επιπρόσθετα οι σερβικές εξαγωγές προς την Ελλάδα αυξήθηκαν περίπου 15% το 2018 σε σχέση με το 2017 με αποτέλεσμα ο όγκος του διμερούς εμπορίου να βελτιώνεται συνεχώς.

3.5.6 Π.Γ.Δ.Μ.

Η Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, με πρωτεύουσα τα Σκόπια, βρίσκεται στα κεντρικά Βαλκάνια. Συνορεύει με το Κόσοβο στα βορειοδυτικά, τη Σερβία στα βόρεια, τη Βουλγαρία στα ανατολικά, την Ελλάδα στα νότια και την Αλβανία στα δυτικά. Με βάση εκτίμηση του 2019 ο πληθυσμός της χώρας ανέρχεται σε 2.083.459 κατοίκους. Το ΑΕΠ της χώρας για το

⁴⁷ Υπουργείο Εξωτερικών, Γενική Γραμματεία Διεθνών Οικονομικών σχέσεων & εξωστρέφειας, Οικονομικό προφίλ Σερβίας έτους 2019, URL: <https://www.mfa.gr/serbia/ellada/ellada-kai-serbia/oikonomikes-skheseis.html>. (Ημερ. Πρόσβασης : 05/08/2020)

2019 ανήλθε σε 12.695 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανήλθε σε 6.093,14 €.

Οι δείκτες για την χώρα της Π.Γ.Δ.Μ. για το 2018 είναι ο δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής επί συνόλου είναι 2,7 και ο επιμέρους δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής όσον αφορά την ποιότητα του εμπορίου και των υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές ανέρχεται σε 2,47. Ο δείκτης αξίας εισαγωγής είναι 432,21. Ακόμη, οι φόροι που επιβάλλονται από τη χώρα στο διεθνές εμπόριο σε ποσοστό επί των εσόδων είναι 2,9814. Τέλος, για τον δείκτη κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων λιμένων δεν υπάρχουν στοιχεία καθώς η χώρα δεν διαθέτει κάποιο λιμάνι.

Για το έτος 2018 οι εμπορικές σχέσεις Ελλάδας και Π.Γ.Δ.Μ. καταγράφουν έντονα ανοδική πορεία με αποτέλεσμα η Ελλάδα να εξελιχθεί στον δεύτερο σημαντικότερο εμπορικό εταίρο της χώρας μετά τη Γερμανία. Ο διμερής όγκος εμπορίου αυξήθηκε κατά 15,8% έναντι του 2017 και οι ελληνικές εξαγωγές κατέγραψαν σημαντική άνοδο της τάξης του 19,1%. Αυξητικά κινήθηκαν και οι εξαγωγές της Π.Γ.Δ.Μ. στην Ελλάδα κατά 5,8%. Το πλεόνασμα υπέρ της Ελλάδας στο διμερές εμπορικό ισοζύγιο διευρύνθηκε κατά 25,6% έναντι του 2017. Το μερίδιο των ελληνικών εισαγωγών επί του συνόλου των εισαγωγών της Π.Γ.Δ.Μ. αυξήθηκε κατά 0,5% από το 2017 και ανήλθε σε 8,5%, ενώ η Ελλάδα απορρόφησε, το 2018, το 3,2% των εξαγωγών της Βόρειας Μακεδονίας⁴⁸.

3.5.7 Ρουμανία

Η Ρουμανία με πρωτεύουσα το Βουκουρέστι είναι χώρα της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Συνορεύει με τη Βουλγαρία, τη Μολδαβία, την Ουγγαρία, την Ουκρανία και τη Σερβία. Αποτελεί μέλος από το 2007 και είναι η έβδομη πολυπληθέστερη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με βάση εκτίμηση του 2019 ο πληθυσμός της χώρας ανέρχεται σε 19.356.544 κατοίκους. Το ΑΕΠ της χώρας για το 2019 ανήλθε σε 250.077 δισεκατομμύρια (μετατροπή του εγχώριου νομίσματος σε δολάρια ΗΠΑ) και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανήλθε σε 12.919,53 €.

⁴⁸ Υπουργείο Εξωτερικών, Γενική Γραμματεία Διεθνών Οικονομικών σχέσεων & εξωστρέφειας, Οικονομικό προφίλ Π.Γ.Δ.Μ. έτους 2019, URL: <http://www.agora.mfa.gr/ta-grafeia-oikonomikon-emporikon-upotheseon/grafeia-ana-xora/infofile/65713>, (Ημερ. Πρόσβασης : 05/08/2020)

Οι δείκτες για την χώρα της Ρουμανίας για το 2018 είναι σε 678.000 TEU's για τον δείκτη κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων λιμένων. Ο δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής επί συνόλου είναι 3,12 και ο επιμέρους δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής όσον αφορά την ποιότητα του εμπορίου και των υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές ανέρχεται σε 2,91. Ο δείκτης αξίας εισαγωγής είναι 743,68 και τέλος οι φόροι που επιβάλλονται από τη χώρα στο διεθνές εμπόριο σε ποσοστό επί των εσόδων είναι 0,0198.

Για το έτος 2018 οι σημαντικότεροι τομείς της Ρουμάνικης οικονομίας της ήταν η βιομηχανία, το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, οι μεταφορές, οι υπηρεσίες στέγασης και εστίασης. Το εμπόριο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιπροσωπεύει το 77% των ρουμανικών εξαγωγών, ενώ εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης το 3% των εξαγωγών κατευθύνεται στην Τουρκία και το 2% στις Ηνωμένες Πολιτείες. Όσον αφορά τις εισαγωγές, το 75% προέρχεται από κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης το 5% προέρχεται από την Κίνα και το 4% από την Τουρκία⁴⁹.

3.5.8 Σύγκριση οικονομικών στοιχείων Βαλκανικών χωρών

Στη συνέχεια γίνεται μια σύγκριση των στοιχείων που αναφέρθηκαν για την κάθε χώρα ξεχωριστά⁵⁰. Έτσι, όσον αφορά το ΑΕΠ και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της κάθε χώρας παρατηρούμε ότι η Ελλάδα και η Ρουμανία ξεχωρίζουν σε σχέση με τις υπόλοιπες Βαλκανικές χώρες. Σχετικά με τους δείκτες, γίνεται ξεκάθαρη η πλεονεκτική θέση της χώρας σε σχέση με τις υπόλοιπες Βαλκανικές στην διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων. Η Ελλάδα έρχεται στην πρώτη θέση με πολλαπλάσια διακίνηση σε σχέση με την δεύτερη Ρουμανία ενώ η τρίτη Βουλγαρία διαχειρίζεται το 1/3 της εμπορευματικής κίνησης της Ρουμανίας.

Παρατηρείται επίσης, ότι οι χώρες με χαμηλή βαθμολογία στον δείκτη απόδοσης της εφοδιαστικής αλυσίδας επί συνόλου και επί μέρους επιβάλλουν παράλληλα υψηλή φορολογία στο διεθνές εμπόριο. Ένας αποτρεπτικός παράγοντας για την επιλογή των χωρών αυτών ως μέσο διακίνησης. Επίσης, η Αλβανία, η Π.Γ.Δ.Μ., το Μαυροβούνιο και η Σερβία βρίσκονται χαμηλά

⁴⁹ Ευρωπαϊκή Ένωση, Συνοπτική παρουσίαση Ρουμανίας, URL: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries/member-countries/romania_el, (Ημερ. Πρόσβασης : 05/08/2020)

⁵⁰ The World Bank Group, Δεδομένα χωρών, URL: <https://data.worldbank.org/?locations=AL-BG-GR-ME-MK-RO-RS>, (Ημερ. Πρόσβασης : 05/08/2020)

στην ποιότητα και στις υποδομές των μεταφορών, κάτι που υποδηλώνει την δυσκολία ανάπτυξης επαρκών δικτύων άμεσα αλλά με περιθώρια ανάπτυξης στο μέλλον.

	Αλβανία	Βουλγαρία	Ελλάδα	Μαυροβούνιο	Ρουμανία	Π.Γ.Δ.Μ.	Σερβία
Έτος 2019							
ΑΕΠ (μετατροπή σε δις. δολάρια ΗΠΑ)	15.278	67.927	209.853	5.495	250.077	12.695	51.409
Κατά κεφαλήν ΑΕΠ	5.352,86 €	9.737,60 €	19.582,54 €	8.832,04 €	12.919,53 €	6.093,14 €	7.402,35 €
Έτος 2018							
Φόροι που επιβάλλονται από τη κάθε χώρα στο διεθνές εμπόριο σε ποσοστό επί των εσόδων	1,4692	0,0417	0,0082	-	0,0198	2,9814	2,8539 (Έτος 2012)
Δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής επί συνόλου	2,66	3,03	3,2	2,75	3,12	2,7	2,84
Δείκτης απόδοσης εφοδιαστικής όσον αφορά την ποιότητα του εμπορίου και των υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές	2,29	2,76	3,17	2,57	2,91	2,47	2,6
Δείκτης αξίας εισαγωγής (Έτος βάσης 2000 = 100)	543,18	578,90	191,06	-	743,68	432,21	697,45
Δείκτης κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων λιμένων	68.780 (Έτος 2009)	217.200	5.324.000	-	678.000	-	-

Πίνακας 3. Σύγκριση οικονομικών στοιχείων Βαλκανικών χωρών.

3.6 Ανταγωνιστικά λιμάνια

Η Βαλκανική χερσόνησος, η οποία περιστοιχίζεται από την Αδριατική Θάλασσα, τη Μαύρη Θάλασσα και το Αιγαίο, απαρτίζεται και από αρκετά λιμάνια τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της ενδοχώρας. Έτσι, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης βρίσκεται αντιμέτωπο με τα λιμάνια αυτά που μοιράζονται την ίδια ενδοχώρα. Τα κυριότερα λιμάνια της Βαλκανικής Χερσονήσου είναι :

- Στην Αλβανία το λιμάνι του Δυρραχίου.
- Στην Βουλγαρία το λιμάνι του Μπουργκάς και το λιμάνι της Βάρνα.

- Στην Ρουμανία το λιμάνι της Κωσταντζα.
- Στο Μαυροβούνιο το λιμάνι του Μπάρ.
- Στην Ελλάδα το λιμάνι της Καβάλας και του Βόλου.

Ορισμένα από αυτά, όπως το Δυρράχιο της Αλβανίας, το Μπαρ του Μαυροβουνίου και το Μπουργκάς της Βουλγαρίας, αναπτύσσονται, οργανώνονται και διεκδικούν το δικό τους αυξημένο μερίδιο στον λιμενικό καταμερισμό της περιοχής⁵¹. Με τα διαθέσιμα στοιχεία που συλλέχθηκαν γίνεται παρακάτω μια αναφορά σε κάθε ένα λιμάνι ξεχωριστά με σκοπό μια πληρέστερη εικόνα των ανταγωνιστικών λιμανιών.

3.6.1 Λιμάνι του Δυρραχίου (Αλβανία)

Η γεωγραφική θέση της Αλβανίας συνδέει τη νοτιοδυτική και νοτιοανατολική Ευρώπη και καθιστά το λιμάνι του Δυρραχίου έναν σημαντικό πολυτροπικό κόμβο στα κύρια βιομηχανικά κέντρα της χώρας και της περιοχής. Το λιμάνι του Δυρραχίου αποτελεί την κύρια πύλη εισόδου εμπορευμάτων στην αγορά της Αλβανίας και είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Έχει άμεση πρόσβαση στην Αδριατική Θάλασσα και αποτελεί το τέλος του Πανευρωπαϊκού διαδρόμου VIII που ξεκινά από τη Μαύρη Θάλασσα στη Βάρνα της Βουλγαρίας⁵².

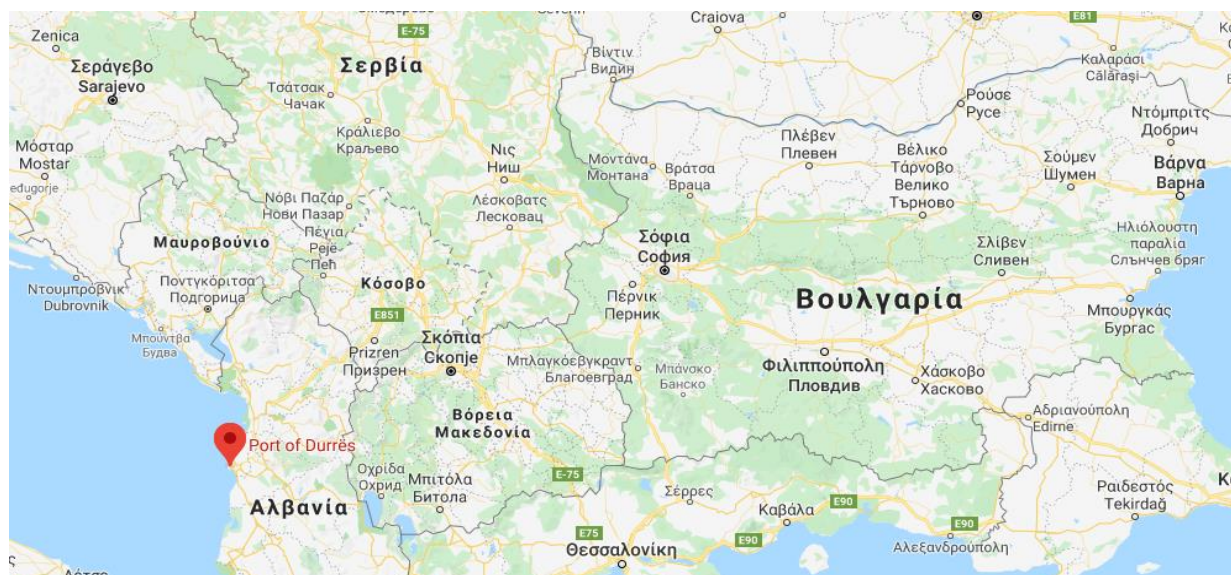


Εικόνα 7. Ο Πανευρωπαϊκός διάδρομος VIII.

⁵¹ Τα Βαλκάνια στηρίζουν την ανάπτυξη του ΟΛΘ, Διμηνιαία έκδοση της ΟΛΘ ΑΕ port.thess, φύλλο 14, σελ: 3

⁵²Durres Port Authority, 2020, URL: <http://www.durresport.al/index.php/en/port/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 14/05/2020)

Η γεωγραφική θέση του ίδιου του λιμανιού είναι πλεονεκτική και αποτελεί λύση για γειτονικές χώρες, όπως το Κοσσυφοπέδιο και η Π.Γ.Δ.Μ., που χρησιμοποιούν τις θαλάσσιες υπηρεσίες και τις υπηρεσίες logistics του λιμανιού. Οι αποβάθρες του λιμανιού συνδέονται σιδηροδρομικώς με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και τις τοπικές γραμμές του. Η σιδηροδρομική υπηρεσία είναι προσβάσιμη στον ανατολικό τερματικό σταθμό Durres Port παρέχοντας σε εικοσιτετράωρη βάση ενεργό λειτουργικό σύστημα για τη μεταφορά εμπορευμάτων και τη μεταφορά φορτίου.



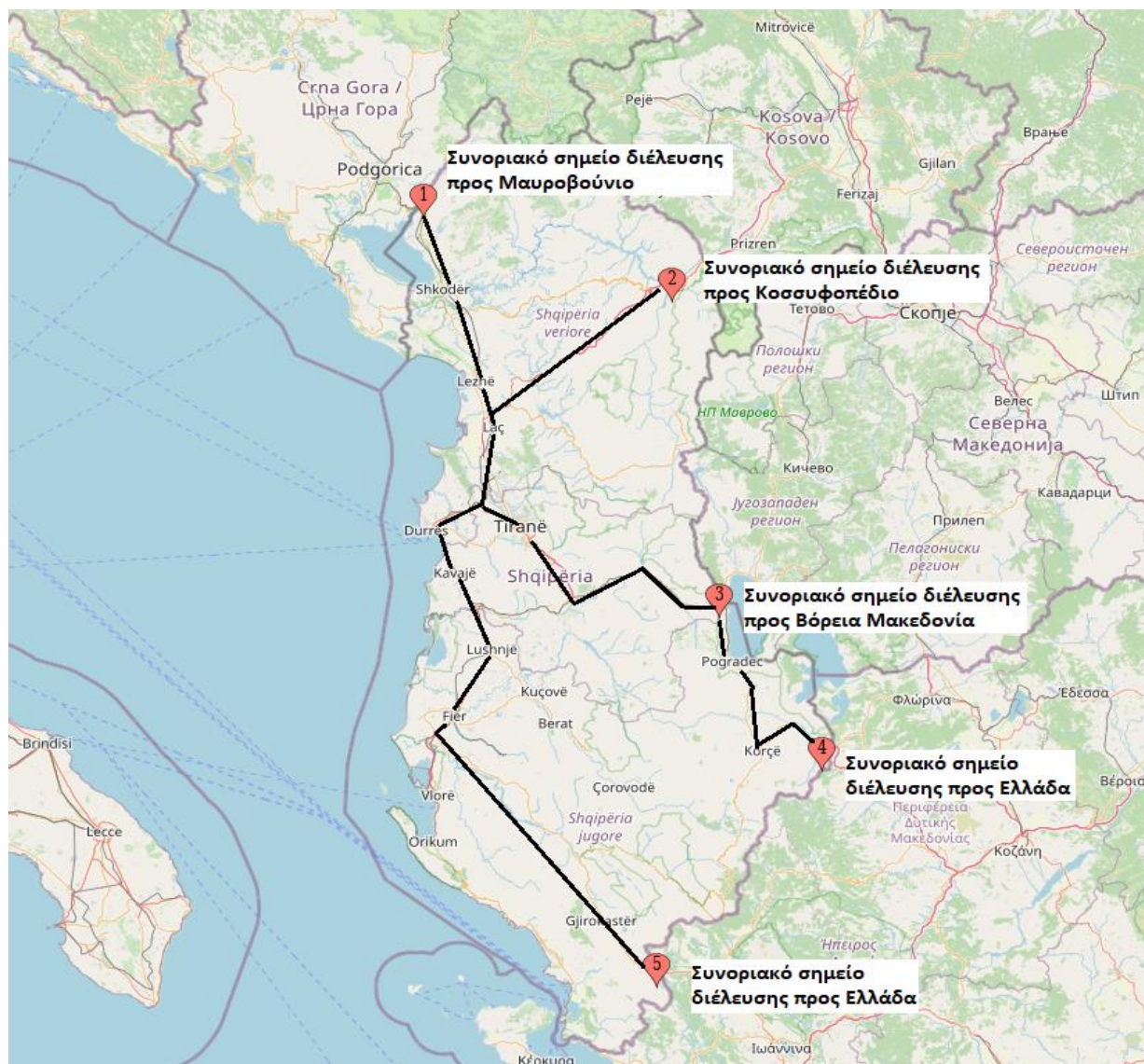
Εικόνα 8. Η γεωγραφική θέση του λιμανιού του Δυρραχίου.

Από οδικής πλευράς, ο αυτοκινητόδρομος Durres-Kukes-Prishtine A1 είναι ένα από τα μεγαλύτερα τεχνικά έργα της χώρας καθώς έχει συμβάλει σημαντικά στην επικοινωνία μεταξύ Αλβανίας και Κοσσυφοπεδίου. Στον κάτωθι χάρτη απεικονίζονται οι διαδρομές και τα συνοριακά σημεία διέλευσης των οδικών συνδέσεων του λιμανιού. Στο σημείο 1 απεικονίζεται το σημείο Hani Hotit όπου συνδέει το Μαυροβούνιο με το λιμάνι του Δυρραχίου καθώς και την διαδρομή. Στο σημείο 2 απεικονίζεται το Kukës όπου συνδέει το Κοσσυφοπέδιο με τον αυτοκινητόδρομο SH2. Το συνοριακό σημείο διέλευσης του Qafë –Thanë απεικονίζεται στο σημείο 3, το οποίο συνδέει το λιμάνι με την Π.Γ.Δ.Μ. ενώ τα σημεία 4 και 5 απεικονίζουν τις περιοχές Καπέστιτσα Κορυτσάς και Κακαβιά αντίστοιχα, όπου υπάρχει σύνδεση του λιμανιού με την Ελλάδα.

Η αεροπορική σύνδεση του λιμένα εξυπηρετείται από το Διεθνές αεροδρόμιο «Mother Theresa». Το αεροδρόμιο βρίσκεται σε απόσταση 25 χιλιομέτρων από το λιμάνι του Δυρραχίου και



συνδέεται μέσω του αυτοκινητοδρόμου SH2 που είναι ο παλαιότερος αυτοκινητόδρομός στην Αλβανία.



Εικόνα 9. Οι οδικές συνδέσεις του λιμανιού του Δυρραχίου με τις γειτονικές χώρες.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία από το λιμάνι του Δυρραχίου⁵³ η κίνηση όσον αφορά τα εμπορευματοκιβώτια και το συμβατικό φορτίο παρουσιάζεται στο παρακάτω πίνακα:

⁵³Durres Port Authority, 2020, URL: <http://www.durresport.al/index.php/raporte-financiare/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 14/05/2020)

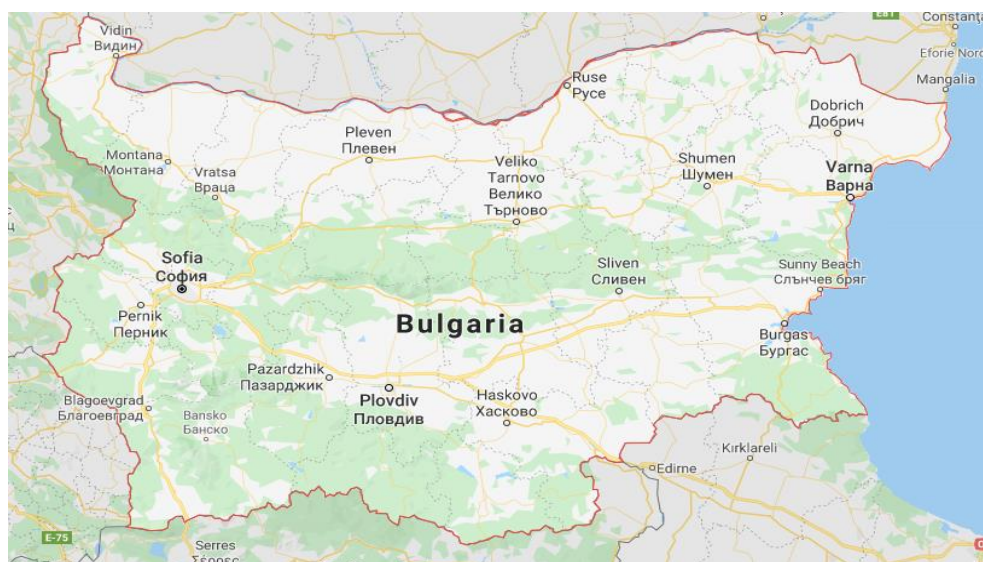
Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων (σε TEU)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	104.060	118.829	118.270	132.869
Γενικό φορτίο (σε χιλιάδες τόνους)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	805	694	639	700

Πίνακας 4. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι του Δυρραχίου.

Συμπερασματικά, ο λιμένας του Δυρραχίου στη σημερινή του κατάσταση δεν αποτελεί σοβαρό ανταγωνιστή για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης στη διακίνηση φορτίου. Η σημαντικότερη έλλειψη του λιμένα είναι ότι ο προγραμματισμένος ευρωπαϊκός διάδρομος VIII που λήγει στις στο Δυρράχιο δεν έχει ολοκληρωθεί.

3.6.2 Λιμάνι του Μπουργκάς (Βουλγαρία)

Η Βουλγαρία είναι χώρα της νοτιοανατολικής Ευρώπης και αποτελεί σημαντικό κόμβο αφού συνορεύει με την Ελλάδα στα νότια, την Τουρκία στα ανατολικά, τη Π.Γ.Δ.Μ. στα δυτικά, τη Σερβία και τη Ρουμανία στα βόρεια. Στα ανατολικά η χώρα έχει πρόσβαση στην Μαύρη Θάλασσα και βόρεια έχει πρόσβαση στον ποταμό Δούναβη ο οποίος αποτελεί και φυσικό σύνορο μεταξύ της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας.



Εικόνα 10. Ο γεωγραφική θέση της Βουλγαρίας.

Ένα από τα δύο κύρια λιμάνια της Βουλγαρίας είναι το λιμάνι του Μπουργκάς το οποίο βρίσκεται στη Μαύρη Θάλασσα. Διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σχετικά με τη διαδρομή του Διευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών VIII. Η επέκταση αυτής της διαδρομής προς την ανατολή είναι επίσης γνωστή ως TRACECA (Διάδρομος μεταφορών Ευρώπη – Καύκασος -Ασία).



Εικόνα 11. Οι συνδέσεις της Βουλγαρίας στη διαδρομή TRACECA.

Το λιμάνι του Μπουργκάς είναι ένα λιμάνι εθνικής σημασίας για τις δημόσιες συγκοινωνίες. Χειρίζεται χύμα και γενικά φορτία. Οι διαθέσιμες εγκαταστάσεις στο λιμάνι επιτρέπουν και στους δύο τερματικούς σταθμούς να χειρίζονται πρακτικά κάθε τύπο χύδην φορτίου.

Οδικώς, το λιμάνι συνδέεται με τον αυτοκινητόδρομο Α1. Ο αυτοκινητόδρομος Α1 είναι ο κυριότερος αυτοκινητόδρομος της Βουλγαρίας και αποτελεί την πιο σημαντική σύνδεση μεταξύ δυτικής και ανατολικής Βουλγαρίας. Καλύπτει μια διαδρομή 360 χιλιομέτρων όπου συνδέει το λιμάνι του Μπουργκάς με την πρωτεύουσα Σόφια. Το λιμάνι συνδέεται σε κοντινή απόσταση,

περίπου 13 χιλιομέτρων, με το αεροδρόμιο του Μπουργκάς. Επίσης, οι αποβάθρες του λιμανιού έχουν άμεση πρόσβαση στον σιδηροδρομικό σταθμό του Μπουργκάς, έναν κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό που εξυπηρετεί τα φορτία από και προς τη Μαύρη Θάλασσα, ο οποίος συνδέει το λιμάνι με την υπόλοιπη Βουλγαρία. Τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία⁵⁴ για την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και συμβατικού φορτίου της περιόδου 2015 - 2019 παρατίθενται στους κάτωθι πίνακες.

Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων (σε TEU)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	61.847	66.181	76.572	81.361
Γενικό φορτίο (σε χιλιάδες τόνους)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	1,418	1,489	1,494	2,015

Πίνακας 5. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι του Μπουργκάς.

3.6.3 Λιμάνι της Βάρνα (Βουλγαρία)

Το άλλο κύριο λιμάνι της Βουλγαρίας είναι το λιμάνι της Βάρνας. Το λιμάνι αυτό είναι η μεγαλύτερη λιμενική εγκατάσταση στη Βουλγαρία. Βρίσκεται στη δυτική ακτή της Μαύρης Θάλασσας στον Κόλπο της Βάρνας και περιλαμβάνει επίσης το απομακρυσμένο λιμάνι του Μπαλτσίκ. Το λιμάνι χωρίζεται σε δύο μέρη. Αρχικά το εσωτερικό της Βάρνας στα ανατολικά, συμπεριλαμβανομένου ενός ξηρού λιμένα και ενός τερματικού σταθμού επιβατών, και το εξωτερικό της Βάρνας στα δυτικά όπου εξυπηρετούνται τα εμπορευματοκιβώτια⁵⁵. Αποτελεί την αρχή του διευρωπαϊκού διαδρόμου VIII και μέρος του Διεθνή διαδρόμου μεταφορών TRACECA (Ευρώπη-Καύκασος-Ασία). Είναι το κύριο λιμάνι στη Βουλγαρία στην διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων με πάνω από 130 χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια το χρόνο να περνούν από αυτό. Έχει ένα σημαντικό περιθώριο ανάπτυξης διότι διαθέτει 44 χιλιόμετρα προστατευμένη εσωτερική προκυμαία. Είναι εύκολα προσβάσιμο οδικώς και σιδηροδρομικώς και βρίσκεται πλησίον του Διεθνές Αεροδρομίου της Βάρνας.

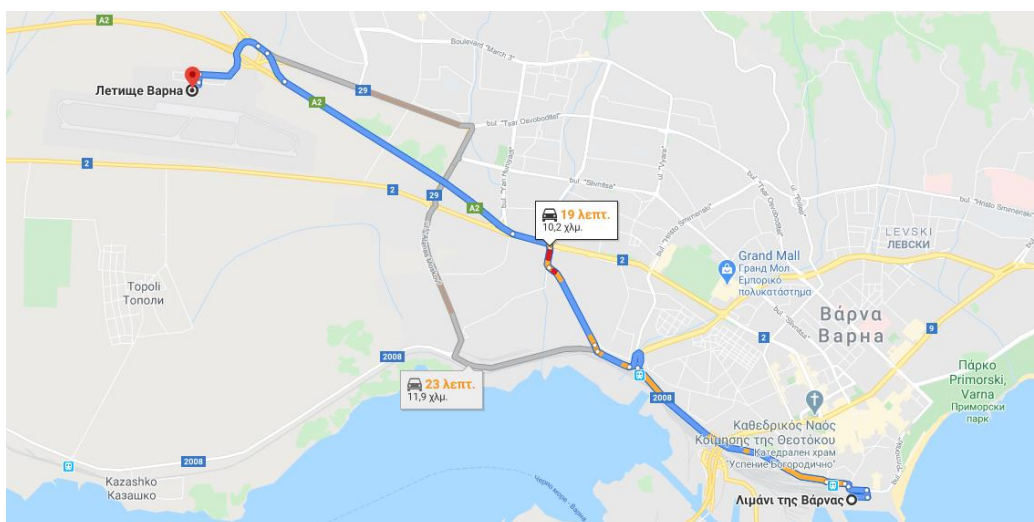
⁵⁴ Annual Report - European sea ports organisation 2018-2019, 2019, σελ:82-98,
URL:<https://www.espo.be/media/Annual%20Report%202018-2019%20FINAL.pdf>, (Ημερ. Πρόσβασης:
28/07/2020)

⁵⁵ Port of Varna official site, URL:<https://port-varna.bg/en/TERMINALS/Varna-Zapad>, (Ημερ. Πρόσβασης :
30/07/2020)

Το λιμάνι της Βάρνας παρέχει εύκολη πρόσβαση στο εθνικό οδικό δίκτυο της Βουλγαρίας. Χρειάζεται μόνο ένα λεπτό για να φτάσετε από την ανατολική πλευρά του λιμανιού στη γέφυρα Asparuhov, η οποία αποτελεί μέρος του δρόμου E-87 που συνδέει τη Βάρνα με το Μπουργκάς και προχωρά στα σύνορα με την Τουρκία. Ο παραλίμιος δρόμος μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τα φορτηγά επίσης για γρήγορη μετακίνηση. Το λιμάνι έχει πρόσβαση στον αυτοκινητόδρομο «Hemus» που συνδέει τη Βάρνα με τη Σόφια και το δρόμο E-70 που συνδέει τη Βάρνα με τη Πέμπτη μεγαλύτερη πόλη της Βουλγαρίας που είναι το Ρούσε. Αναφέρονται ενδεικτικές οδικές αποστάσεις από τη Βάρνα προς ορισμένους προορισμούς όπως η Σόφια που απέχει 470 χιλιόμετρα, το Μπουργκάς απέχει 132 χιλιόμετρα ενώ η Βουδαπέστη απέχει 532 χιλιόμετρα.

Σιδηροδρομική πρόσβαση στο δίκτυο της χώρας έχουν όλες οι αποβάθρες του λιμένα της Βάρνα. Το γεγονός αυτό παρέχει εξαιρετικές ευκαιρίες για την ανάπτυξη συνδυασμένων τρόπων μεταφοράς. Σημαντικός εταίρος για το λιμάνι της Βάρνας στη μεταφορά φορτίων αποτελούν οι Βουλγαρικοί Σιδηρόδρομοι. Ενδεικτικά μερικές από τις σιδηροδρομικές αποστάσεις από τη Βάρνα προς ορισμένους είναι 520 χιλιόμετρα προς Σόφια, 945 χιλιόμετρα προς Βελιγράδι, 1287 χιλιόμετρα προς Βουδαπέστη.

Το αεροδρόμιο της Βάρνας είναι το δεύτερο μεγαλύτερο διεθνές αεροδρόμιο της Βουλγαρίας που βρίσκεται 10 χιλιόμετρα από το λιμάνι της Βάρνας. Είναι ένα σύγχρονο και αξιόπιστο αεροδρόμιο που μπορεί να εξυπηρετήσει μεγάλα φορτία.



Εικόνα 12. Το αεροδρόμιο της Βάρνα σε σχέση με το λιμάνι.

Λόγω του ότι γειτνιάζει με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και εξαιτίας της κοινής ενδοχώρας όπου μοιράζονται, θα μπορούσε να αποτελέσει έναν μελλοντικό ανταγωνιστή. Τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία για την εμπορευματική κίνηση του λιμένα παρατίθενται κάτωθι⁵⁶.

Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων (σε TEU)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	139.203	139.930	151.972	160.355
Γενικό φορτίο (σε χιλιάδες τόνους)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	894	1,316	1,342	1,244

Πίνακας 6. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι του Βάρνα.

3.6.4 Λιμάνι της Κωνσταντζα (Ρουμανία)

Το λιμάνι της Κωνσταντζα είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ρουμανίας. Βρίσκεται στη Μαύρη Θάλασσα και περιλαμβάνει ένα από τα δύο άκρα του διευρωπαϊκού διαδρόμου IV, το άλλο είναι η Κωνσταντινούπολη. Συνδέεται επίσης με τον Διευρωπαϊκό Διάδρομο VII, ο οποίος είναι η ναυσιπλοΐα μεταξύ Δούναβη και Ρήνου. Το λιμάνι της Κωνσταντζα ενισχύεται από τη θέση του δίπλα στον ποταμό Δούναβη, ο οποίος αποτελεί σύνδεσμο από τη Μαύρη Θάλασσα προς την Κεντρική Ευρώπη, ακόμη και τη Βόρεια Θάλασσα.

Επίσης, το λιμάνι της Κωνσταντζα συνδέεται μέσω του σιδηροδρόμου με το Βουκουρέστι από το οποίο διέρχεται ο Διευρωπαϊκός διάδρομος IX. Εν τέλει, οι διαδρομές που συνδέουν το λιμάνι με την Κεντρική Ευρώπη αποτελούν μέρος του επενδυτικού έργου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών διασφαλίζοντας τη μελλοντική ανάπτυξη της θέσης του λιμανιού.

⁵⁶ Annual Report - European sea ports organisation 2018-2019, 2019, σελ:82-98,
URL:<https://www.espo.be/media/Annual%20Report%202018-2019%20FINAL.pdf>, (Ημερ. Πρόσβασης:
28/07/2020)

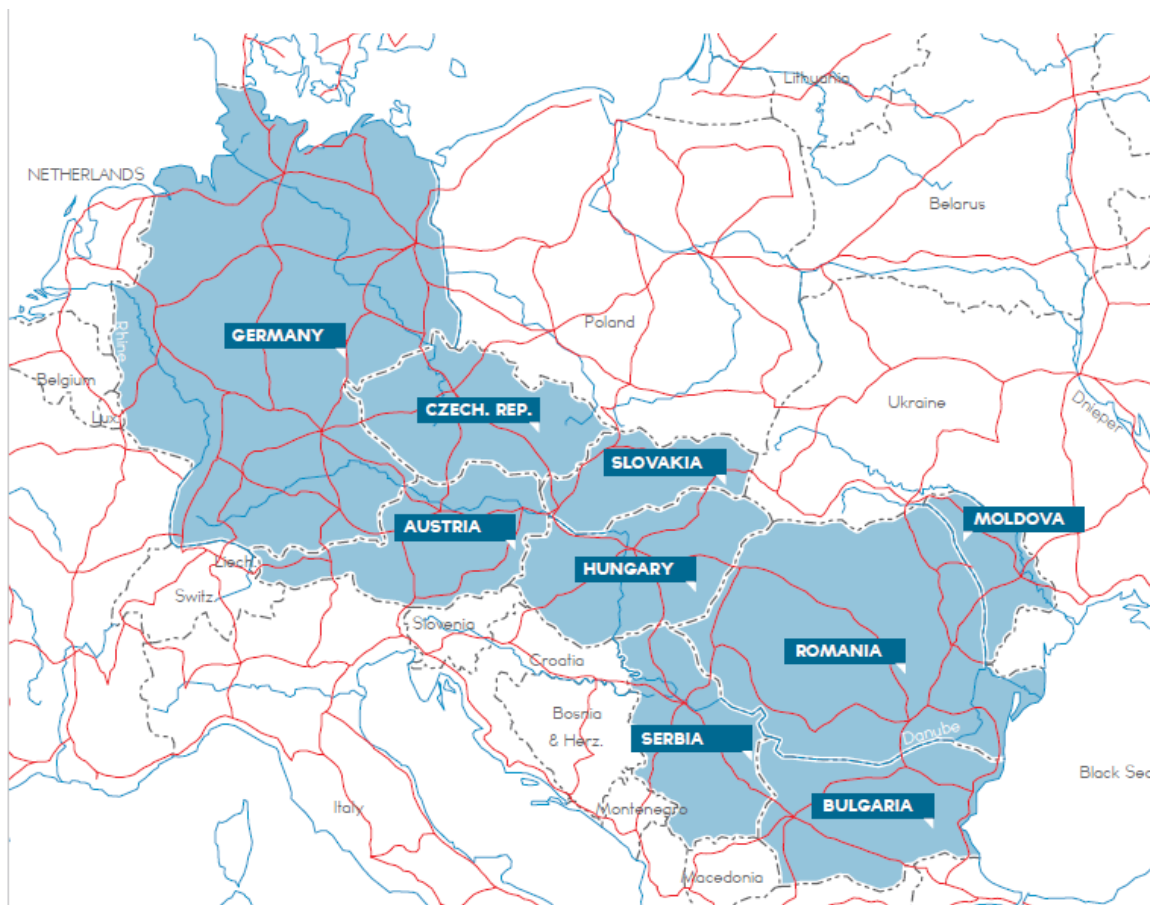


Εικόνα 13. Ο Διευρωπαϊκός διάδρομος IV.

Η ενδοχώρα του λιμανιού περιλαμβάνει μια τεράστια περιοχή στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη όπου περιλαμβάνονται χώρες μεταξύ των οποίων η Γερμανία, η Τσεχία, η Αυστρία. Το ίδιο το λιμάνι αποτελεί έναν πολυτροπικό κόμβο μεταφορών για κάθε είδους φορτίο και αποτελεί σημαντική εμπορική πύλη και για τις χώρες του Εύξεινου Πόντου προς την Βαλκανική ενδοχώρα.

Το λιμάνι διαθέτει καλές συνδέσεις για την μεταφορά εμπορευμάτων μέσα από το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, τις πλωτές και αεροπορικές μεταφορές.

Το λιμάνι της Κωνσταντζας διαθέτει σημαντική υποδομή οδικών μεταφορών. Η εθνική οδός Κωνσταντζα - Βουκουρεστίου, μαζί με την παράκαμψη που συνδέει το λιμάνι με τον αυτοκινητόδρομο, εξασφαλίζει ευκολότερη και καλύτερη πρόσβαση στο εθνικό και στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο. Η οδική γέφυρα πάνω από το κανάλι του Δούναβη μέσα στο λιμάνι της Κωνσταντζας αποτελεί επίσης πλεονέκτημα για τη βελτίωση της προσβασιμότητας του λιμένα στο δίκτυο οδικών μεταφορών.



Εικόνα 14. Η ενδοχώρα του λιμανιού της Κωνσταντζα.

Το λιμάνι προσφέρει άμεση πρόσβαση από κάθε τερματικό σταθμό στο ευρωπαϊκό και εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο της Ρουμανίας. Αυτό γίνεται μέσω του δικού του σιδηροδρομικού συστήματος μήκους περίπου 300 χιλιομέτρων. Οι εργασίες βελτίωσης της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Κωνσταντζας και Βουκουρεστίου εξασφαλίζουν ανταγωνιστικούς χρόνους διέλευσης, παρέχοντας ευκολότερη πρόσβαση στις αγορές της Κεντρικής Ευρώπης.

Η σύνδεση του λιμανιού με τον ποταμό Δούναβη πραγματοποιείται μέσω του καναλιού Δούναβη - Μαύρης Θάλασσας, το οποίο αντιπροσωπεύει ένα από τα κύρια βασικά σημεία του λιμένα της Κωνσταντζας. Λόγω του χαμηλού κόστους και του σημαντικού όγκου φορτίου που μπορεί να μεταφερθεί, ο Δούναβης είναι ένας από τους πιο πλεονεκτικούς τρόπους μεταφοράς. Αποτελεί μια αποτελεσματική εναλλακτική λύση στις ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές όπου η χρήση του μπορεί να οδηγήσει σε αποσυμφόρηση των δικτύων.

Το λιμάνι διαθέτει αεροδρομική σύνδεση σε κοντινή απόσταση. Σε περίπου 30 χιλιόμετρα μακριά βρίσκεται ο διεθνής αερολιμένας Mihail Kogălniceanu. Είναι το κύριο αεροδρόμιο της περιοχής και εξυπηρετεί τις ανάγκες αερομεταφοράς εμπορευμάτων από και προς το λιμάνι της Κωνσταντζα.

Το λιμάνι διαθέτει στατιστικά στοιχεία τα οποία παρατίθενται στον κάτωθι πίνακα⁵⁷.

Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων (σε TEU)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	689.012	711.339	696.438	668.016
Γενικό φορτίο (σε χιλιάδες τόνους)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	2,818	2,447	2,653	2,628

Πίνακας 7. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι της Κωνσταντζα.

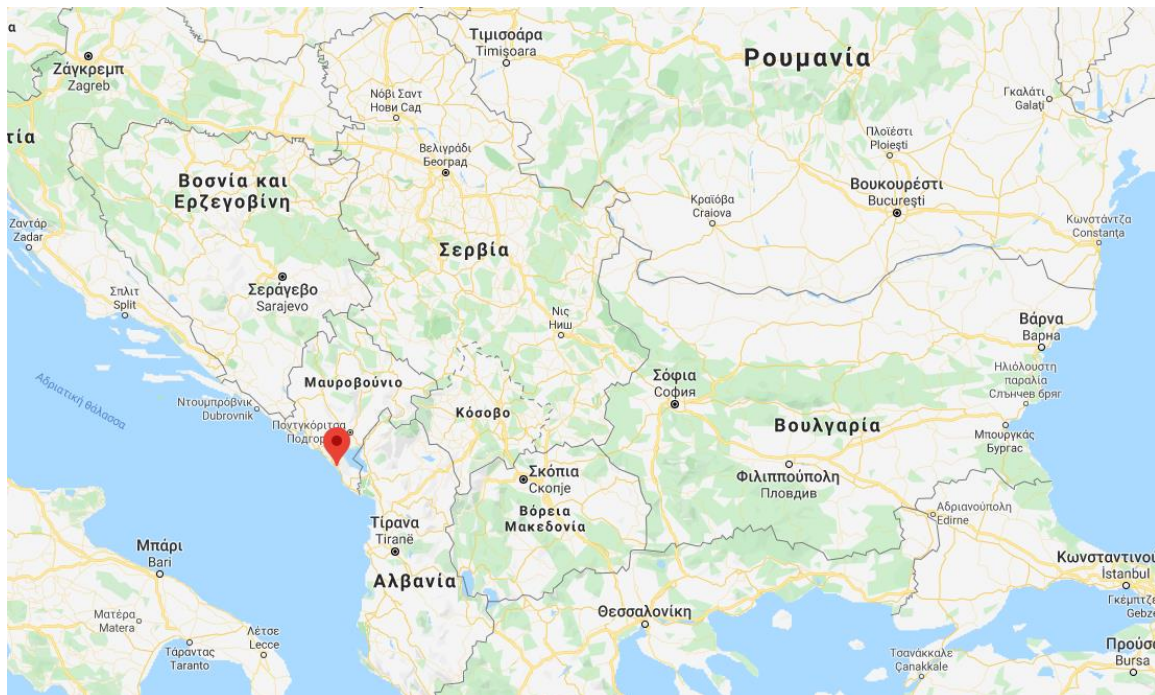
Συμπερασματικά, το λιμάνι της Κωνσταντζα είναι ένα λιμάνι που μπορεί να χαρακτηριστεί εν μέρει ανταγωνιστικό προς το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Αυτό διότι παρόλο που ένα μέρος της ενδοχώρας του μπορεί να συμπίπτει με μέρος του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, το λιμάνι της Κωνσταντζας είναι μακριά από τα φορτία που διέρχονται από το Αιγαίο.

3.6.5 Λιμάνι του Μπάρ (Μαυροβούνιο)

Το Μαυροβούνιο βρίσκεται στην νοτιοανατολική Ευρώπη και συνορεύει με την Βοσνία και Ερζεγοβίνη, την Σερβία και νότια με την Αλβανία. Στην περιοχή Μπάρ βρίσκεται και το αντίστοιχο λιμάνι όπου αποτελεί και το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Το λιμάνι του Μπαρ βρίσκεται δίπλα στην Αδριατική Θάλασσα. Το λιμάνι διαθέτει γεωγραφικό πλεονέκτημα σε σχέση με τα λιμάνια της Βόρειας Αδριατικής.

⁵⁷ Annual Report, Port of Constantza, 2020, URL: https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_statistici_port, (Ημερ. Πρόσβασης: 28/05/2020)

Παρά την φαινομενική πλεονεκτική θέση που έχει όμως το λιμάνι, η λειτουργία του συνεχίζεται με ζημιά⁵⁸. Βασικότερη αιτία είναι η απουσία του Μαυροβουνίου από τους Πανευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών.



Εικόνα 15. Το λιμάνι του Μπαρ.

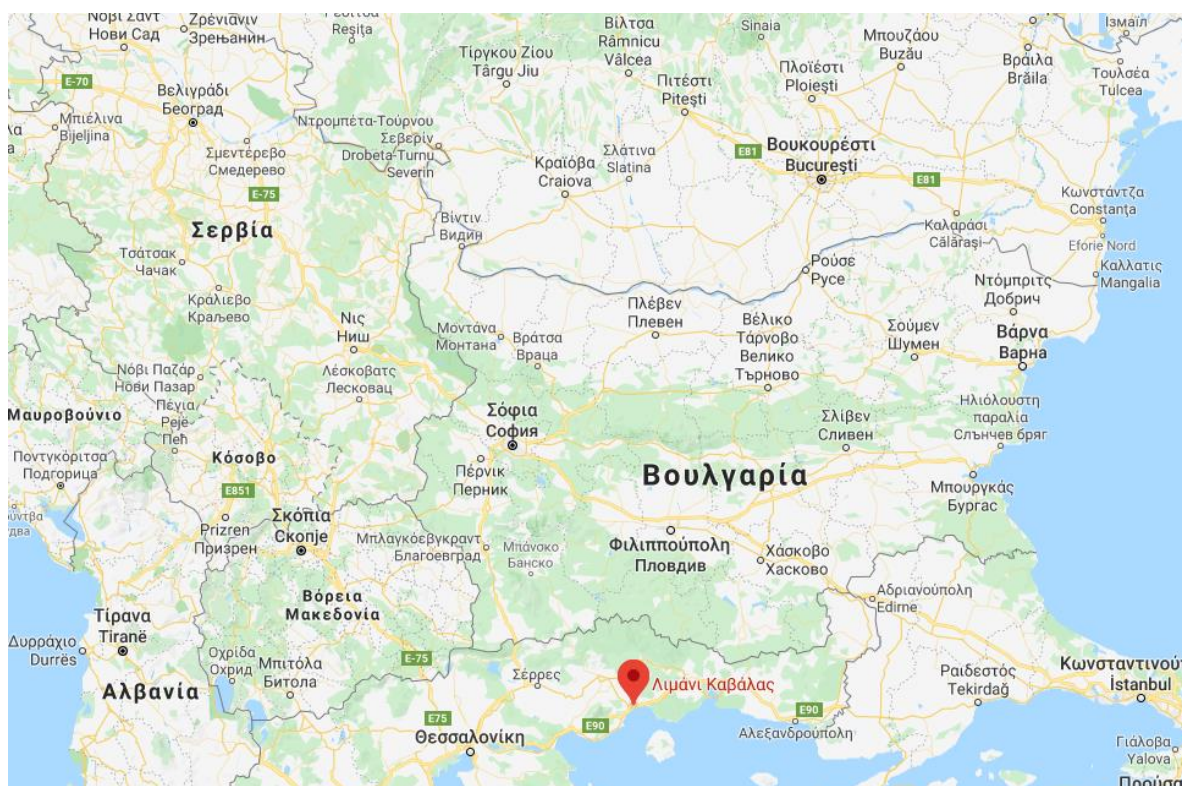
Το λιμάνι διαθέτει οδική και σιδηροδρομική πρόσβαση στην ενδοχώρα μέσα από το δίκτυο Βελιγραδίου – Μπαρ. Ουσιαστική αεροπορική σύνδεση για το λιμάνι δεν υπάρχει. Τα δύο διεθνή αεροδρόμια, το Τιβάτ και η Ποντγκόριτσα, βρίσκονται περισσότερο από 50 χιλιόμετρα μακριά. Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία για την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ή συμβατικού φορτίου της περιόδου 2015 - 2019 κατόπιν επικοινωνίας με το λιμάνι.

3.6.6 Λιμάνι της Καβάλας (Ελλάδα)

Η πόλη της Καβάλας βρίσκεται στην Βόρεια Ελλάδα και συγκεκριμένα στην ανατολική Μακεδονία. Είναι η 4^η μεγαλύτερη πόλη στην περιοχή της Μακεδονίας με πληθυσμό περίπου

⁵⁸Montenegro's Luka Bar books €22.1 million loss in 2018, PortSEurope.com, URL: <https://www.portseurope.com/montenegros-luka-bar-books-e22-1-million-loss-in-2018/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 25/05/2020)

55.000 κατοίκους και απέχει περίπου 650 χιλιόμετρα από την Αθήνα και 160 χιλιόμετρα από την Θεσσαλονίκη. Το λιμάνι της Καβάλας αποτελεί εναλλακτική πύλη εισόδου των εμπορευμάτων από το Αιγαίο προς την Βαλκανική ενδοχώρα.



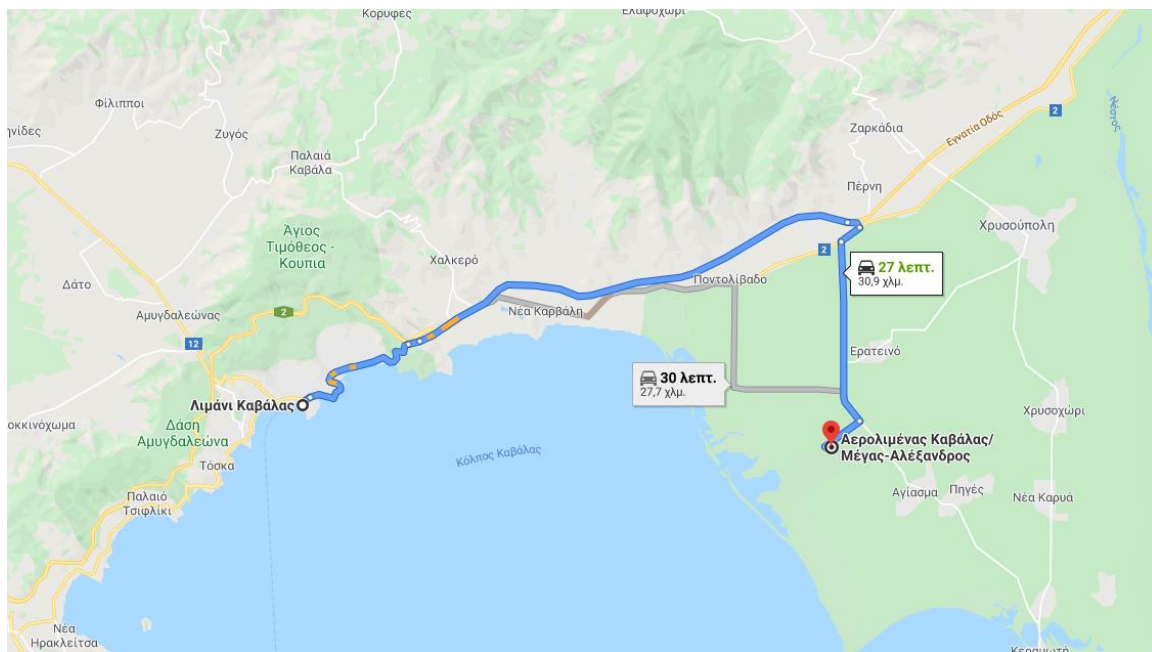
Εικόνα 16. Η γεωγραφική θέση του λιμένα Καβάλας.

Το λιμάνι της Καβάλας οδικώς συνδέεται με τον αυτοκινητόδρομο Α2, την Εγνατία οδό δηλαδή, που διέρχεται από τις περιοχές Ηγουμενίτσα – Θεσσαλονίκη – Κήποι Έβρου. Η άμεση επικοινωνία με την Εγνατία οδό επιτρέπει στο λιμάνι την γρήγορη μεταφορά των εμπορευμάτων κυρίως προς την ανατολική πλευρά των Βαλκανίων καθώς γεωγραφικά είναι πιο κοντά. Τα πλησιέστερα προς αυτό μεγάλα λιμάνια είναι αυτά του Μπουργκάς, της Βάρνα και της Κωνσταντζα με τις αποστάσεις να κυμαίνονται από 430 χιλιόμετρα έως 710 χιλιόμετρα.

Σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού της Καβάλας με την υπόλοιπη ενδοχώρα δεν υφίστανται αυτή τη στιγμή. Ωστόσο, η ΕΡΓΟΣΕ βρίσκεται στην διαδικασία εκπόνησης μελετών για την

σύνδεση του λιμένα της Καβάλας με το εθνικό δίκτυο⁵⁹. Ακόμη, σχεδιάζεται μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας σύσταση διακρατικής επενδυτικής εταιρείας με σκοπό την διασύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου των δύο χωρών. Το δίκτυο αυτό σχεδιάζεται να ξεκινά από τη Θεσσαλονίκη, θα διέρχεται από τις πόλεις της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης και θα καταλήγει σε δύο σημαντικά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, αυτά του Μπουργκάς και της Βάρνα⁶⁰.

Η αεροπορική σύνδεση του λιμανιού είναι εφικτή μέσω του αερολιμένα της Καβάλας. Η απόσταση είναι σχετικά κοντινή αφού απέχει περίπου 30 χιλιόμετρα. Αυτό επιτρέπει στο λιμάνι την αερομεταφορά εμπορευμάτων άμεσα από και προς το λιμάνι, μια επιλογή μεταφοράς που δεν την έχουν όλα τα λιμάνια.



Εικόνα 17. Η σύνδεση λιμανιού και αεροδρομίου στην Καβάλα.

⁵⁹ Ζώη Φ., Αναβάθμιση του δικτύου σύνδεσης μεταξύ ΟΛΘ και ΟΣΕ, [naftemporiki.gr](https://m.naftemporiki.gr/story/1536308/anabathmisi-tou-diktuou-sundesis-metaksu-olth-kai-ose), 2019, URL: <https://m.naftemporiki.gr/story/1536308/anabathmisi-tou-diktuou-sundesis-metaksu-olth-kai-ose>, (Ημερ. Πρόσβασης : 27/05/2020)

⁶⁰ Τζαναβάρα Χ., Σιδηροδρομική Εγνατία: το τρένο θα φτάνει ως τον Δούναβη, [efsyn.gr](https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/122575_sidirodromiki-egnatia-treno-tha-ftanei-os-ton-doynabi), 2017, URL: https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/122575_sidirodromiki-egnatia-treno-tha-ftanei-os-ton-doynabi, (Ημερ.Πρόσβασης: 28/05/2020)

Υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία από το λιμάνι της Καβάλας μόνο όσον αφορά την κίνηση σε γενικό φορτίο⁶¹. Για τα εμπορευματοκιβώτια δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι το λιμάνι της Καβάλας μπορεί να χαρακτηριστεί ανταγωνιστικό λιμάνι σε σχέση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης καθώς παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες ως προς τις συνδέσεις του με την ενδοχώρα.

Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων (σε TEU)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	-	-	-	-
Γενικό φορτίο (σε χιλιάδες τόνους)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	114	101	86	82

Πίνακας 8. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι της Καβάλας.

3.6.7 Λιμάνι του Βόλου (Ελλάδα)

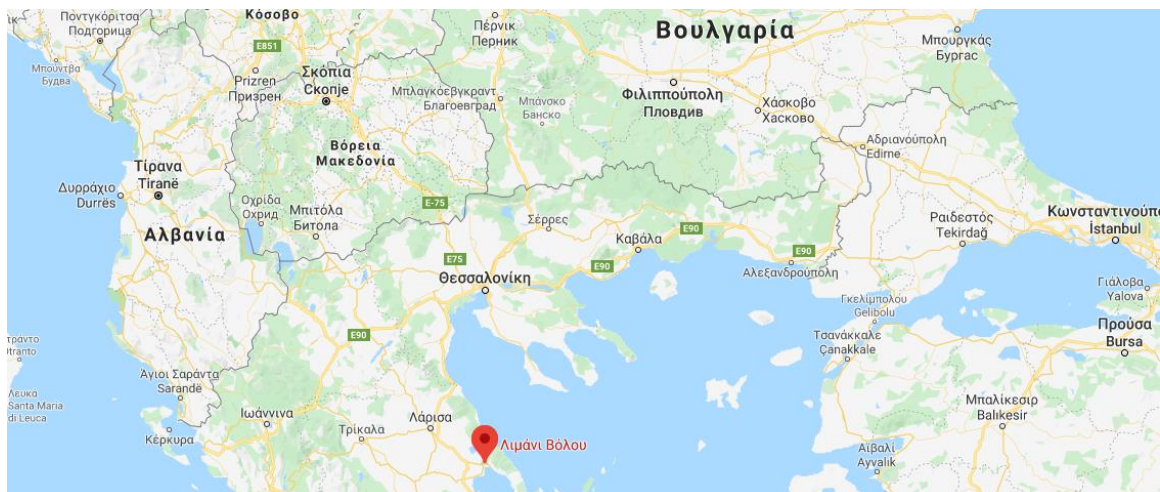
Ο Βόλος είναι μια από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας με πληθυσμό περίπου 145.000 άτομα και βρίσκεται στην κεντρική Ελλάδα σε απόσταση περίπου 316 χιλιομέτρα από την Αθήνα και 215 χιλιομέτρα από τη Θεσσαλονίκη. Το λιμάνι του Βόλου είναι ένα φυσικό λιμάνι στον Παγασητικό κόλπο που χρησιμοποιείται ήδη από τα αρχαία χρόνια και αποτελεί βασική πύλη για την εξυπηρέτηση των αναγκών της Θεσσαλικής ενδοχώρας.

⁶¹Annual Report - European sea ports organisation 2018-2019, 2019, σελ.:82-98, URL:
<https://www.espo.be/media/Annual%20Report%202018-2019%20FINAL.pdf>, (Ημερ. Πρόσβασης: 28/07/2020)



Εικόνα 18. Κάτοψη του λιμένα Βόλου.

Οδικά το λιμάνι απέχει περίπου 20 χιλιόμετρα από το εθνικό οδικό δίκτυο. Μια απόσταση που μπορεί να θεωρηθεί εύλογα κοντινή για να εξυπηρετηθούν οι οδικές μετακινήσεις των φορτίων. Επίσης, υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο καθώς σε κοντινή απόσταση υπάρχει σταθμός. Ωστόσο, η αεροπορική σύνδεση του λιμανιού πραγματοποιείται μέσω του Κρατικού Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου όπου απέχει περίπου 46 χιλιόμετρα από το λιμάνι του Βόλου. Μια απόσταση που αποτελεί ανάχωμα για την άμεση εξυπηρέτηση φορτίων μέσω αεροπορικής σύνδεσης.



Εικόνα 19. Η θέση του λιμανιού Βόλου στον ευρύτερο χάρτη των Βαλκανίων.



Τα στατιστικά στοιχεία⁶² από το λιμάνι του Βόλου όσον αφορά την κίνηση σε εμπορευματοκιβώτια και το συμβατικό φορτίο παρουσιάζονται στους κάτωθι πίνακες

Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων (σε TEU)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	18.402	25.245	19.070	24.425
Γενικό φορτίο (σε χιλιάδες τόνους)				
Έτος	2015	2016	2017	2018
Σύνολο	35	41	54	51

Πίνακας 9. Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου για το λιμάνι του Βόλου.

Η απόδοση του εμπορευματοκιβωτίου είναι πολύ χαμηλή εξαιτίας έλλειψης επαρκούς εξοπλισμού. Όσον αφορά το χειρισμό εμπορευματοκιβωτίων το λιμάνι του Βόλου δεν αποτελεί ανταγωνιστή προς το παρόν για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Ωστόσο, η θέση του λιμανιού μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης και η μικρή σχετικά απόσταση από το οδικό δίκτυο καθιστά το λιμάνι του Βόλου μια εναλλακτική επιλογή.

⁶²Annual Report - European sea ports organisation 2018-2019, 2019, σελ:82-98, URL:<https://www.espo.be/media/Annual%20Report%202018-2019%20FINAL.pdf>, (Ημερ. Πρόσβασης: 28/07/2020)

3.6.8 Σύγκριση στατιστικών στοιχείων των λιμένων

Στους παρακάτω δύο συγκριτικούς πίνακες γίνεται συγκριτική αναφορά των στοιχείων διακίνησης σε εμπορευματοκιβώτια και γενικό φορτίο σύμφωνα με τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία όπως αυτά αναφέρθηκαν άνωθεν.

Όσον αφορά την τετραετία 2015 – 2018 παρατηρούμε ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήταν το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι στα αναφερόμενα όσον αφορά τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων με πολλαπλάσια διαφορά από το τρίτο λιμάνι που ήταν αυτό της Βάρνα.

Κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων (σε TEU)				
Λιμάνι \ Έτος	2015	2016	2017	2018
Δυρράχιο	104.060	118.829	118.270	132.869
Μπουργκάς	61.847	66.181	76.572	81.361
Βάρνα	139.203	139.930	151.972	160.355
Κωνσταντζα	689.012	711.339	696.438	668.016
Καβάλα	-	-	-	-
Βόλος	18.402	25.245	19.070	24.425
Θεσσαλονίκη	351.741	344.316	401.947	424.500
Μπαρ	-	-	-	-

Πίνακας 10. Συγκριτικός πίνακας κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων.

Αντίθετα, στην διακίνηση γενικού φορτίου κατά την τετραετία 2015 - 2018 κατείχε σταθερά την πέμπτη θέση στα λιμάνια που αναφέρθηκαν. Το μεγαλύτερο λιμάνι ήταν το λιμάνι της Κωνσταντζα και ακολουθούν το λιμάνι του Μπουργκάς, της Βάρνα και του Δυρραχίου.

Γενικό φορτίο (σε χιλιάδες τόνους)				
Λιμάνι \ Έτος	2015	2016	2017	2018
Δυρράχιο	805	694	639	700
Μπουργκας	1,418	1,489	1,494	2,015
Βάρνα	894	1,316	1,342	1,244
Κωνσταντζα	2,818	2,447	2,653	2,628
Καβάλα	114	101	86	82
Βόλος	35	41	54	51
Θεσσαλονίκη	416	514	517	558
Μπαρ	-	-	-	-

Πίνακας 11. Συγκριτικός πίνακας κυκλοφορίας γενικού φορτίου.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
& ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



3.7 Ευρωπαϊκή και Εθνική συμμετοχή στη διαμόρφωση των δικτύων

3.7.1 Το πρόγραμμα Marco Polo

Η Ευρωπαϊκή Ένωση καταβάλλει σημαντικές προσπάθειες για την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς στις οδικές μεταφορές. Το πρόγραμμα Marco Polo υπήρξε η συνέχεια του προγράμματος PACT, που ήταν ενεργό από το 1997 έως το 2001, και στόχο είχε την αύξηση της χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών. Το Marco Polo υλοποιήθηκε σε 2 φάσεις. Χρονικά η πρώτη φάση του προγράμματος ήταν από το 2001 έως το 2006 και η δεύτερη από το 2007 έως το 2013. Στόχος του προγράμματος ήταν η μετατόπιση των εμπορευμάτων από τις οδικές μεταφορές προς τρόπους μεταφοράς περισσότερο συμβατούς με το περιβάλλον, όπως για παράδειγμα χρήση των διατροφικών μεταφορών, των σιδηροδρομικών μεταφορών και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Με αυτό τον τρόπο, θα επιτυγχανόταν μείωση των οδικών μεταφορών και κατ' επέκταση μείωση της εξάρτησης από τις ορυκτές πηγές ενέργειας⁶³.

Το πρόγραμμα συνέβαλλε στη χρηματοδότηση των παρακάτω έργων:

- τις δράσεις στροφής, οι οποίες αφορούν εναλλακτικούς και φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς. Έγινε προσπάθεια για να δημιουργηθεί μια ώθηση προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές ή διατροφικές μεταφορές, ώστε να μειωθεί όσο το δυνατόν πιο πολύ η οδική συμμετοχή στην μεταφορά εμπορευμάτων.
- τις καταλυτικές δράσεις, που σκοπό έχουν την αντιμετώπιση διαρθρωτικών εμποδίων στην εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών. Οι δράσεις αυτές, στοχεύουν στη βελτίωση της συνεργασίας των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων εγκαταστάσεων με αποδοτικότερη χρήση των υποδομών τους.
- τις δράσεις συνέργειας, με στόχο να βελτιωθούν οι μέθοδοι εργασίας που ακολουθούνται στις εμπορευματικές μεταφορές.
- τις δράσεις αποσυμφόρησης, με στόχο την αποφυγή των οδικών μεταφορών των εμπορευμάτων, και τέλος
- τους θαλάσσιους αυτοκινητόδρομους, με στόχο την απευθείας μετακίνηση των εμπορευμάτων μέσω θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ή συνδυασμένων μεταφορών.

⁶³ Τσοτουλίδης Ι., Οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές: Θεωρητική προσέγγιση της χωρικής του διάστασης και των χωρικών επιπτώσεων, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2009,σελ: 20

3.7.2 Το πρόγραμμα Horizon 2020

Μέσα από το πρόγραμμα ‘Horizon 2020’ η Ευρωπαϊκή Ένωση αυξάνει κατά 50% την έρευνα στον τομέα των μεταφορών. Το πρόγραμμα έχει διάρκεια από το 2014 έως το 2020 και αφορά μια σειρά δράσεων μεταξύ των οποίων και δράσεις για τη ναυτιλία. Στο κονδύλι για τις μεταφορές συμπεριλαμβάνεται ένα ποσό περί τα 6,3 δισεκατομμύρια ευρώ, το οποίο εστιάζει στις έξυπνες, οικολογικές και ενοποιημένες μεταφορές.

Όσον αφορά τις υποδομές, το πρόγραμμα στοχεύει σε ένα συνολικά λειτουργικό και ενιαίο δίκτυο μεταφορών με στόχο την βέλτιστη επιλογή τόσο από άποψη κόστους, όσο και από άποψη αξιοποίησης πόρων και εναρμόνισης με τις σύγχρονες απαιτήσεις για το περιβάλλον. Μέσα από το πρόγραμμα διακρίνεται η μακροπρόθεσμη επένδυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να μειωθεί το κόστος των μεταφορών από οικονομικής πλευράς, όπως επίσης και η προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων, είτε αυτή αφορά συνδυασμένες μεταφορές, πλωτά μέσα ή σιδηρόδρομο⁶⁴.

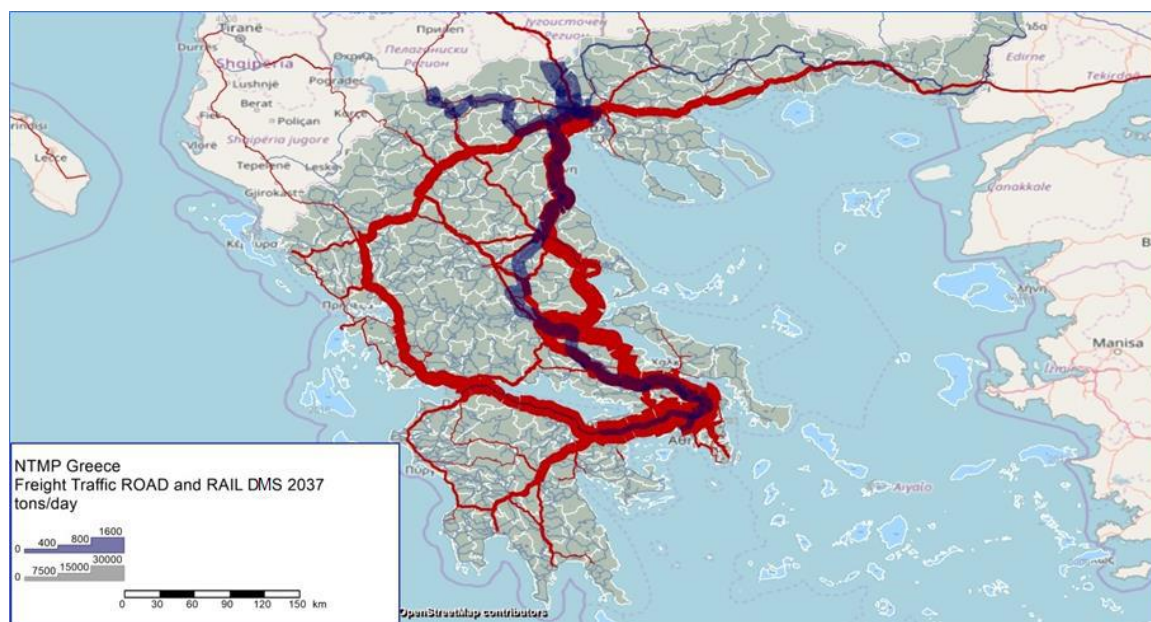
3.7.3 Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

Αρχικά, το υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δημιούργησε το στρατηγικό πλαίσιο επενδύσεων μεταφορών για την περίοδο 2014-2025 με σκοπό τον καθορισμό των κεφαλαιακών αναγκών που η χρηματοδότηση τους βασιζόταν από τα Ευρωπαϊκά ταμεία. Το πλαίσιο αυτό συμπεριελάμβανε έργα και άλλα μέτρα τα οποία είναι απαραίτητα να υλοποιηθούν ώστε να αναπτυχθεί ο τομέας των μεταφορών στην χώρα μας. Όμως το πλαίσιο αυτό δεν συνέδεε επαρκώς την αναγκαιότητα των επενδύσεων με τα προβλήματα που θα επιλύονταν ώστε να αποδεικνύεται η αναγκαιότητα των επενδύσεων αυτών. Πάνω σε αυτό το κενό δημιουργήθηκε το εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών ώστε να τεκμηριωθεί η αναγκαιότητα των επενδύσεων αυτών για τον τομέα των μεταφορών. Μέσα από το σχέδιο αυτό επιδιώκεται να δημιουργηθεί μία βάση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών και μεταφορών στην Ελλάδα μεσοπρόθεσμα, δηλαδή έως το 2027, και μακροπρόθεσμα, έως το 2037⁶⁵. Το σχέδιο χρησιμοποιεί ένα μοντέλο μετακινήσεων όπου αξιολογεί την κυκλοφορία μεταξύ των μεγάλων πόλεων της χώρας ως κύριων πόλων

⁶⁴ Η ΕΕ αυξάνει κατά 50 % τη χρηματοδότηση για την έρευνα και την καινοτομία στον τομέα των μεταφορών, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/MEMO_13_1131, (Ημερ. Πρόσβασης : 31/03/20)

⁶⁵ Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, URL: <http://nationaltransportplan.gr/el/to-εργο/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 05/08/20)

γένεσης και έλξης των μετακινήσεων. Επίσης αξιολογεί την κυκλοφορία που εισέρχεται ή εξέρχεται στη χώρα από τα βασικά σημεία διέλευσης συνόρων και μέσω των διεθνών λιμένων και αεροδρομίων.



Εικόνα 20. Ενδεικτικές εμπορευματικές οδικές και σιδηροδρομικές μετακινήσεις στην ηπειρωτική Ελλάδα.

Στο μοντέλο θεσπίζονται πέντε γενικοί στρατηγικοί στόχοι ο σκοπός των οποίων είναι να χαράξουν τη πολιτική που πρέπει να ακολουθηθεί. Αυτοί οι πέντε στόχοι είναι :

- ❖ Οικονομική ανάπτυξη και αποδοτικότητα στην λειτουργία του συστήματος μεταφορών σε Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο.
- ❖ Ενίσχυση της συνδεσιμότητας των μεταφορών.
- ❖ Εξασφάλιση ενός περιβαλλοντικά βιώσιμου τομέα μεταφορών.
- ❖ Παροχή προσβασιμότητας και κοινωνικής ένταξης όσον αφορά την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες του πληθυσμού.
- ❖ Διατήρηση ασφάλειας και προστασίας του συστήματος μεταφορών.

Με βάση τους στρατηγικούς στόχους που θεσπίστηκαν, εντοπίστηκαν μια σειρά από αιτίες που δυσχεραίνουν την επίτευξη των στόχων αυτών ώστε να αναπτυχθεί επαρκώς το εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών. Ενδεικτικά, αναφέρονται προβλήματα όπως η αδυναμία

ενίσχυσης της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας μέσα από ένα μεταφορικό σύστημα που θα συμβάλλει ενεργά σε αυτό, η ελλιπής συνδεσιμότητα με τις γειτονικές χώρες λόγω υποβαθμισμένων υποδομών μέσω των οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών. Ακόμη, το μεταφορικό σύστημα της Ελλάδας δεν επικεντρώνεται σε πιο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς, παρουσιάζει περίπλοκα θεσμικά πλαίσια με πολλούς εμπλεκόμενους φορείς, έχει έλλειψη στατιστικών στοιχείων στο τομέα των μεταφορών και λειτουργεί κάτω από ένα σύστημα όπου η συντήρηση του δικτύου, οδικού και σιδηροδρομικού, είναι ανεπαρκής και οικονομικά μη βιώσιμη.

Παράλληλα με την εκπλήρωση των πέντε στρατηγικών στόχων που αναφέρθηκαν, καθορίστηκαν επίσης εννέα επενδυτικοί πυλώνες με στόχο τον προσδιορισμό μέτρων για την επίλυση των προβλημάτων που αναφέρθηκαν. Οι εννέα αυτοί επενδυτικοί πυλώνες επικεντρώνονται κατά προτεραιότητα σε επενδύσεις απαραίτητες των μεταφορών στην χώρα με στόχο την βελτίωση του εθνικού συστήματος μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα οι πυλώνες αυτοί είναι :

1. Η ενίσχυση της ασφάλειας, της βιωσιμότητας, της αποδοτικότητας και της ανταγωνιστικότητας των μεταφορών.
2. Η Βελτίωση της αποδοτικότητας και πολυτροπικότητας του άξονα ΠΑΘΕ.
3. Η ενίσχυση της διεθνούς χερσαίας συνδεσιμότητας.
4. Η υποστήριξη του τομέα του τουρισμού.
5. Η ενίσχυση της συνδεσιμότητας των Ελληνικών νησιών.
6. Η βελτίωση της αποδοτικότητας του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας.
7. Η ανάπτυξη ενός αποδοτικού συστήματος αστικών και προαστιακών δημόσιων συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το εθνικό σύστημα μεταφορών.
8. Η προώθηση της περιφερειακής κινητικότητας και ανάπτυξης.
9. Η διερεύνηση μελλοντικών ευκαιριών.

Το εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών βασίζεται σε ένα βασικό σενάριο το οποίο περιλαμβάνει έργα που είναι υπό κατασκευή με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2027 και εξασφαλισμένη την χρηματοδότηση τους. Αυτά τα έργα αφορούν τις οδικές, σιδηροδρομικές, λιμενικές και αερολιμενικές υποδομές.

Όσον αφορά τις οδικές υποδομές, τα υπό κατασκευή έργα περιλαμβάνουν την κατασκευή πάνω από 500 χιλιομέτρων νέων οδών στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτοκινητόδρομοι και παρακαμπτήριες οδοί με σημαντικές οδικές αναβαθμίσεις και αποκαταστάσεις. Σε αυτά συγκαταλέγεται η κατασκευή κάθετων αξόνων της Εγνατίας οδού με τις γειτονικές χώρες, η κατασκευή οδικών παρακάμψεων όπως ο δυτικός εσωτερικός δακτύλιος της Θεσσαλονίκης και αναβαθμίσεις τμημάτων του οδικού άξονα Θεσσαλονίκη – Κιλκίς – Δοϊράνη, οι οποίες βελτιώνουν την συνδεσιμότητα του λιμένα Θεσσαλονίκης με την ενδοχώρα.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης επωφελείται από τις εν εξελίξει αναβαθμίσεις του σιδηροδρομικού δικτύου. Κυρίως διότι αυτές προσανατολίζονται στην ανάπτυξη των βασικών διαδρόμων του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) το οποίο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην διασύνδεση των εθνικών δικτύων μεταφορών και περιγράφεται στην επόμενη ενότητα. Τα σιδηροδρομικά έργα περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων με ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Τιθορέα - Δομοκός της ευρύτερης διαδρομής Αθήνα - Θεσσαλονίκη, την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Ειδομένη με ολοκλήρωση έργων αναβάθμισης και ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Πολύκαστρο - Ειδομένη και τέλος την ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου προς Π.Γ.Δ.Μ. στην υφιστάμενη γραμμή Θεσσαλονίκη – Πλατύ – Έδεσσα - Νέος Καύκασος.

Τέλος, για τα λιμενικά έργα να αναφερθεί ότι οι περισσότερες λιμενικές αρχές υλοποιούν έργα μικρής κλίμακας με ίδια κεφάλαια. Ως εκ τούτου, τα έργα αυτά δεν συμπεριλαμβάνονται στο βασικό σενάριο του εθνικού στρατηγικού σχεδίου μεταφορών διότι η χρηματοδότηση και υλοποίησή τους δεν είναι γενικά εξασφαλισμένες. Ενώ για τις αερολιμενικές υποδομές δύο έργα περιλαμβάνονται τα οποία βελτιώνουν την συνδεσιμότητα του λιμένα της Θεσσαλονίκης. Αυτά είναι η ολοκλήρωση της αναβάθμισης του κρατικού αερολιμένα Θεσσαλονίκης με την επέκταση του διαδρόμου και η αναβάθμιση του μέσα από την παραχώρηση εκμετάλλευσης του σε ιδιωτική εταιρεία.

3.7.4 Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)

Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στοχεύει στην προώθηση της διασύνδεσης των εθνικών δικτύων μεταφορών. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης βρίσκεται στον διάδρομο Orient - East Med του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Στην ουσία είναι ένα πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών που ευνοεί την μετάβαση από τις οδικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελεί βασικό εργαλείο της πολιτικής μεταφορών για την επίτευξη του στόχου μείωσης κατά 60% των εκπομπών από τις μεταφορές έως το 2050 σύμφωνα με την Λευκή Βίβλο⁶⁶.

Το εκτεταμένο αυτό δίκτυο θα διασφαλίσει την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα όλων των περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το κεντρικό δίκτυο θα συνίσταται από τα υψίστης στρατηγικής σημασίας τμήματα του εκτεταμένου δικτύου για την υλοποίηση των στόχων σχετικά με την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, τα οποία συνδέουν τους στρατηγικά σημαντικότερους αστικούς και άλλους κόμβους, όπως λιμένες και σταθμούς διέλευσης συνόρων. Και τα δυο τμήματα του δικτύου θα καλύπτουν όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις διασυνδέσεις τους.

Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιλαμβάνει δύο στρώματα δικτύου:

1. Το κεντρικό δίκτυο, το οποίο περιλαμβάνει τις πιο σημαντικές συνδέσεις, συνδέοντας τους πιο σημαντικούς κόμβους και πρόκειται να ολοκληρωθεί μέχρι το 2030.
2. Το ολοκληρωμένο δίκτυο, το οποίο καλύπτει όλες τις ευρωπαϊκές περιφέρειες και πρόκειται να ολοκληρωθεί έως το 2050⁶⁷.

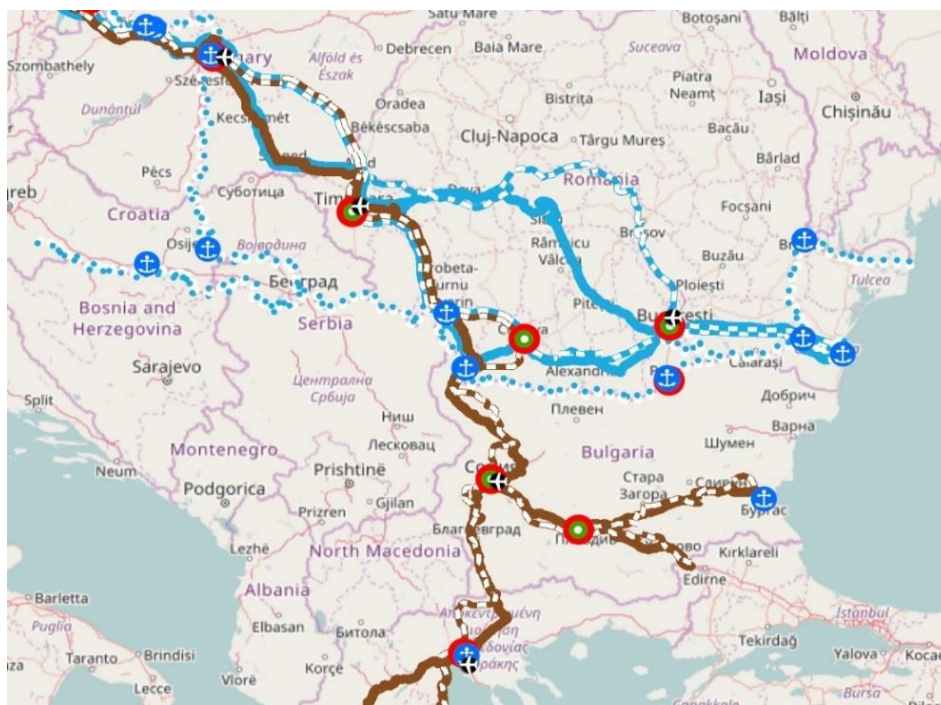
Οι κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του δικτύου καθιστούν εφικτό τον προσδιορισμό έργων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Με τα έργα αυτά θα δημιουργηθούν νέες υποδομές μεταφορών και θα αναβαθμιστούν οι υφιστάμενες υποδομές. Η αποδοτική αξιοποίηση των πόρων

⁶⁶ Κούτρας Ν., Προυποθέσεις και προκλήσεις για την ανάπτυξη των διατροπικών μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2015, σελ: 22

⁶⁷ Πανοραμική επισκόπηση - Προς έναν επιτυχημένο τομέα μεταφορών στην ΕΕ: προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν, Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο 2018, σελ: 10, URL: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_EL.pdf, (Ημερ. Πρόσβασης : 31/03/2020)



του δικτύου θα προωθηθεί με επιπλέον μέτρα. Για τα έργα αυτά διατίθεται χρηματοδότηση από την ΕΕ.



Εικόνα 21: Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (Trans-European Transport Network). Μέρος των κυρίων διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.

Στόχος του προγράμματος είναι μέχρι το 2030 το νέο κεντρικό δίκτυο μεταφορών :

- να συνδέει σιδηροδρομικά και οδικώς 86 κύριους ευρωπαϊκούς λιμένες.
- να συνδέει σιδηροδρομικά 37 κύριους αερολιμένες μεγάλων πόλεων.
- να περιλαμβάνει 15.000 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών αναβαθμισμένων σε γραμμές υψηλής ταχύτητας.
- να περιλαμβάνει 35 διασυνοριακά έργα για τη μείωση των σημείων συμφόρησης⁶⁸.

Επιπλέον, μέσα από το πρόγραμμα τίθενται σε εφαρμογή η αντιμετώπιση βασικών προβλημάτων που προκύπτουν στην διακίνηση εμπορευμάτων τα οποία είναι :

- ελλείποντες κρίκοι, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα
- ανισότητες ως προς τις υποδομές μεταξύ των χωρών της ΕΕ
- ανεπαρκείς πολυτροπικές συνδέσεις

⁶⁸ Οι υπουργοί Μεταφορών υποστηρίζουν το νέο κεντρικό δίκτυο μεταφορών της ΕΕ (ΔΕΔ-Μ), Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2012, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_12_301, (Ημερ. Πρόσβασης: 31/03/2020)

- εξαιρετικά υψηλά επίπεδα εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές και ανεπαρκής διαλειτουργικότητα (συμβατότητα των διαφορετικών συστημάτων σχετικά με τις μεταφορές)

3.8 Εμπορευματικά κέντρα στην ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μια σύντομη επισκόπηση των εμπορευματικών κέντρων που λειτουργούν ή θα λειτουργήσουν στην ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης. Κρίνεται σκόπιμο να οριστεί τι είναι ένα εμπορευματικό κέντρο. Σύμφωνα, λοιπόν, με το Ευρωπαϊκό συμβούλιο μεταφορών, ως εμπορευματικό κέντρο ορίζεται μια γεωγραφική περιοχή όπου αλληλοεπιδρούν και συνεργάζονται ανεξάρτητες μεταξύ τους επιχειρήσεις και οργανισμοί που ασχολούνται με την συνδυασμένη μεταφορά των εμπορευμάτων και όλες τις υπηρεσίες που σχετίζονται με αυτές, όπως είναι για παράδειγμα η αποθήκευση, η συντήρηση και η επισκευή⁶⁹. Ο ρόλος των λιμανιών, ως κόμβων συνδυασμένων μεταφορών, ενισχύεται μέσα από την δημιουργία εμπορευματικών κέντρων τα οποία περιλαμβάνουν όλα τα μεταφορικά μέσα.

Τα εμπορευματικά κέντρα μπορούν να διαχωριστούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες σύμφωνα με τις ανάγκες που εξυπηρετούν. Έτσι, διακρίνονται σε :

- a) Διεθνή εμπορευματικά κέντρα, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές σε παγκόσμια κλίμακα.
- b) Εθνικά εμπορευματικά κέντρα, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες εντός των συνόρων της χώρας, και τέλος,
- c) Τοπικά εμπορευματικά κέντρα, τα οποία τροφοδοτούνται από τα εθνικά εμπορευματικά κέντρα και εξυπηρετούν τις ανάγκες μιας τοπικής γεωγραφικά περιοχής.

Πιο συγκεκριμένα, ένα από τα εμπορευματικά κέντρα που είναι υπό διαδικασία δημιουργίας είναι το πρώην στρατόπεδο Γκόνου. Σκοπός του εμπορευματικού αυτού κέντρου είναι η εξυπηρέτηση των φορτίων που διακινούνται από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με σκοπό την κάλυψη των αναγκών στην Βαλκανική ενδοχώρα. Έχει έκταση συνολικά 600 στρεμμάτων και βρίσκεται σε απόσταση μόλις 5 χιλιομέτρων από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Επιπρόσθετα, το υπό δημιουργία εμπορευματικό κέντρο έχει τη δυνατότητα σύνδεσης με το σιδηροδρομικό δίκτυο

⁶⁹ Δάμτσα Σ., Η στρατηγική σημασία των εμπορευματικών κέντρων και οι εξειδικευμένες ανάγκες στελέχωσης τους, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, 2008, σελ:16

καθώς βρίσκεται κοντά στο σταθμό διαλογής του ΟΣΕ. Αυτό σημαίνει ότι θα μπορούσε να συνδεθεί μέσω υφιστάμενων τοπικών γραμμών του ΟΣΕ με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο αλλά και με γειτονικές χώρες. Αυτή τη στιγμή, οι ανάγκες του λιμανιού εξυπηρετούνται από εμπορευματικά κέντρα στις περιοχές της Σίνδου και του Καλοχωρίου όσο και από κοντινά στο λιμάνι παλαιά κτίρια.

Μία ακόμη επένδυση εμπορευματικού κέντρου το οποίο θα εξυπηρετεί ευρύτερα και τις ανάγκες βαλκανικών χωρών είναι αυτό στο Θριάσιο. Η επένδυση αυτή αναμένεται να αποτελέσει το επίκεντρο των συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα στα επόμενα χρόνια. Μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα εμπορευματικό κέντρο το οποίο θα λειτουργήσει συμπληρωματικά με το εμπορευματικό κέντρο της Θεσσαλονίκης.

Εκτός συνόρων, ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης σχεδιάζει να αναπτύξει εμπορευματικούς σταθμούς στη Π.Γ.Δ.Μ., τη Βουλγαρία και τη Σερβία προκειμένου να εξυπηρετεί το λιμάνι αποδοτικότερα τις τρεις αυτές Βαλκανικές χώρες. Πρόθεση αποτελεί οι σταθμοί αυτοί να δημιουργηθούν στα Σκόπια, τη Σόφια και το Βελιγράδι αντίστοιχα.

Στη βαλκανική ενδοχώρα τα εμπορευματικά κέντρα λειτουργούν είτε γύρω από μεγάλες πόλεις είτε σε κοντινή απόσταση από λιμένες ή σιδηροδρομικούς σταθμούς. Ανήκουν κυρίως σε ιδιωτικές εταιρείες.

4. Έρευνα πεδίου

Οι χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα καλύπτονται κατά κύριο λόγο μέσω του οδικού δικτύου. Σύμφωνα με την επισκόπηση των τομέων μεταφορών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁷⁰ για το έτος 2016 μόλις το 1.3% των μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν έγινε μέσω σιδηροδρόμου. Σε σύγκριση με την Ευρωπαϊκή Ένωση όπου ο μέσος όρος χρήσης του σιδηροδρόμου για την μεταφορά εμπορευμάτων ήταν 16.6%, δημιουργούνται αρκετά περιθώρια βελτίωσης επιλογής του μέσου. Για την ίδια περίοδο οι χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές καλύφθηκαν από το οδικό δίκτυο σε ποσοστό 97.6% σε σχέση με τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ήταν 72.8%.

4.1 Μεθοδολογία έρευνας

Για την ερευνητική μεθοδολογία αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας επιλέχθηκε η ποσοτική έρευνα διότι αυτή κρίθηκε ως η πιο κατάλληλη για τη μελέτη του θέματος. Το μεθοδολογικό εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε στην έρευνα ήταν το ερωτηματολόγιο.

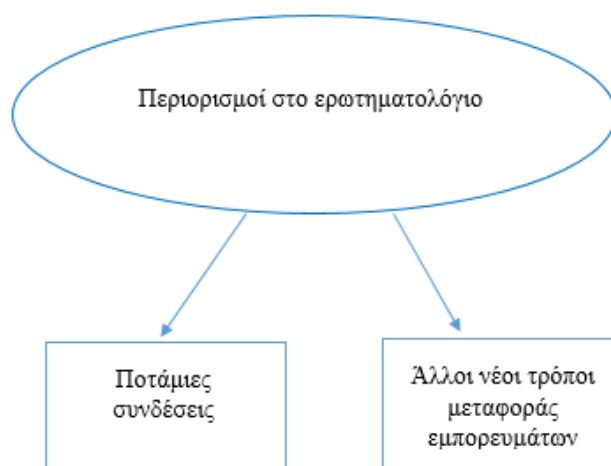
Πιο συγκεκριμένα, σκοπός της ποσοτικής έρευνας είναι η επικοινωνία με τα στελέχη των ναυτιλιακών και μεταφορικών εταιρειών και η απάντηση στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου μέσω της ηλεκτρονικής αποστολής του. Στις απαντήσεις των στελεχών καταγράφονται οι απόψεις και ο βαθμός ικανοποίησης των χρηστών του λιμένα Θεσσαλονίκης σχετικά με την μεταφορά φορτίων από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης προς την Βαλκανική ενδοχώρα. Στόχος είναι να εξαχθούν συμπεράσματα για τις απόψεις των στελεχών της αγοράς σχετικά με τη στρατηγική ανάπτυξη του λιμένα Θεσσαλονίκης στην ενδοχώρα και να συγκριθούν αυτά με τη θεωρητική προσέγγιση.

Η έρευνα αυτή η οποία διήρκησε από 01.12.2020 έως 20.12.2020 και το ερωτηματολόγιο απεστάλη σε 70 επιχειρήσεις. Η επιλογή του δείγματος έγινε με απλή τυχαία δειγματοληψία.

⁷⁰ Transport in the European Union-Current Trends and Issues, European Commission, 2019, σελ: 61, URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>, (Ημερ. Πρόσβασης : 27/11//2020)

4.2 Περιορισμοί της έρευνας

Κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί ότι στα πλαίσια της παρούσης πρωτογενούς έρευνας έχει καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια να αποφευχθούν ή και να διορθωθούν τυχόν λάθη καθόλα τα στάδια μεθοδολογίας. Με δεδομένη την όλο και αυξανόμενη ανάγκη μεταφοράς φορτίων προς την ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης το ερωτηματολόγιο επικεντρώνεται στην εξαγωγή πληροφοριών από τους χρήστες του λιμένα σχετικά με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και στον τρόπο που αφουγκράζονται οι ίδιοι τα περιθώρια βελτίωσης της χρήσης τους. Το ερωτηματολόγιο δεν συμπεριλαμβάνει την ποτάμια μεταφορά καθώς αυτή δεν υφίστανται. Επιπρόσθετα, να επισημανθεί πως όλα τα δεδομένα βασίστηκαν αποκλειστικά στην προσωπική εκτίμηση και αντίληψη των χρηστών του λιμένα. Ο χρονικός περιορισμός αποτελεί επίσης, βασικό περιορισμό αυτής της έρευνας. Τέλος, δεν εξετάζεται το ενδεχόμενο άλλων τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων όπως οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (short sea shipping) ή οι αεροπορικές μεταφορές.



Σχήμα 1. Οι περιορισμοί που τίθενται στο ερωτηματολόγιο.

4.3 Ο σχεδιασμός του δείγματος

Στην έρευνα που πραγματοποιήθηκε επιλέχθηκε ένα δείγμα ικανό για την συλλογή πληροφοριών και την εξαγωγή συμπερασμάτων που αφορούν στον πληθυσμό. Το δειγματοληπτικό πλαίσιο, δηλαδή ένας κατάλογος ολόκληρου ή σχεδόν ολόκληρου του πληθυσμού της έρευνας δεν ήταν διαθέσιμος. Έτσι, η διαδικασία της δειγματοληψίας περιελάβανε τον ορισμό του πληθυσμού της

έρευνας, ο οποίος είναι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη χρήση του λιμένα Θεσσαλονίκης, είτε αυτές είναι ναυτιλιακές εταιρείες είτε είναι μεταφορικές εταιρείες. Η μέθοδος δειγματοληψίας που χρησιμοποιήθηκε στην έρευνα είναι η απλή τυχαία δειγματοληψία.

Στο απλό τυχαίο δείγμα, κάθε στοιχείο του πληθυσμού έχει ίση πιθανότητα να επιλεγεί στο δείγμα. Όλα τα μέλη του δείγματος έχουν ίση πιθανότητα να εκλεγούν. Όταν ένα στοιχείο εκλεγεί, δεν επανατοποθετείται στη λίστα δηλαδή δεν επιτρέπεται να επανεκλεγεί. Οι ναυτιλιακές και μεταφορικές εταιρείες που επιλέχθηκαν, οι οποίες είναι οι δειγματοληπτικές μονάδες του δείγματος, αριθμήθηκαν, ταξινομήθηκαν και σχηματίστηκε ένα τυχαίο δείγμα το οποίο επιλέχθηκε να λάβει μέρος στην έρευνα.

Σχετικά με τον καθορισμό του κατάλληλου μεγέθους του δείγματος έχει σημασία να αναφερθεί ότι το μέγεθος του δείγματος δεν επιλέγεται αρχικά να είναι ένα συγκεκριμένο ποσοστό του μεγέθους του πληθυσμού. Το μέγεθος του δείγματος έχει αξία ως απόλυτος αριθμός κυρίως σε σχέση ως προς το επιθυμητό σφάλμα εκτίμησης. Το μέγιστο σφάλμα εκτίμησης ενός ποσοστού στην απλή τυχαία δειγματοληψία είναι ίσο με $e = \frac{1}{\sqrt{n}}$, όπου n είναι το μέγεθος του δείγματος που χρησιμοποιείται και καλείται σφάλμα εκτίμησης σε επίπεδο σημαντικότητας 95%. Στην παρούσα έρευνα όπου το μέγεθος του δείγματος είναι 16 και το σφάλμα εκτίμησης σε 95% επίπεδο σημαντικότητας ανέρχεται σε 25%. Είναι προφανές ότι όσο μικρότερο είναι επιθυμητό να είναι το σφάλμα εκτίμησης τόσο μεγαλύτερο πρέπει να είναι το μέγεθος του δείγματος.

Παρακάτω αναφέρονται τα πλεονεκτήματα της χρήσης της απλής τυχαίας δειγματοληψίας :

- Η χρήση απλής τυχαίας δειγματοληψίας παρουσιάζει ευκολία καθώς τα περισσότερα προγράμματα στατιστικής επεξεργασίας του υπολογιστή προϋποθέτουν ότι τα προς επεξεργασία δεδομένα προέρχονται από απλή τυχαία δειγματοληψία και με αυτή την προϋπόθεση υπολογίζονται τα σφάλματα εκτίμησης.
- Όταν οριστεί το δειγματοληπτικό πλαίσιο, δεν απαιτείται καμία άλλη πληροφορία.
- Αναδεικνύονται οι διαφορετικές αντιλήψεις γύρω από το θέμα που εξετάζεται.

4.4 Πιθανές μεροληπτικές απαντήσεις

Σχετικά με τα αποτελέσματα της έρευνας του ερωτηματολογίου είναι θεμιτό να λάβουμε υπόψη πιθανές μεροληπτικές απαντήσεις που μπορεί να δόθηκαν για διαφόρους λόγους. Σύμφωνα με την προσωπική μου εκτίμηση ως συγγραφέας, μερικοί εξ αυτών μπορεί να είναι οι κάτωθι:

1. Η θέση ευθύνης που μπορεί να κατέχει ένα στέλεχος στην εταιρεία. Μπορεί να απαντά από τη θέση ενός διευθυντικού στελέχους, από τη θέση προϊσταμένου ή από θέση διοικητικού προσωπικού.
2. Η σχέση της εταιρείας με τον λιμένα. Στη εργασία συμπεριλαμβάνονται τόσο ναυτιλιακές όσο και μεταφορικές εταιρείες οι οποίες ενδεχομένως να έχουν πιο στενή ή πιο σπάνια επαφή με τον λιμένα και να αντιμετωπίζουν διαφορετικά τις δυνατότητες στρατηγικής ανάπτυξης του δικτύου μεταφορών.
3. Οι προορισμοί του φορτίου που έχει η εταιρεία που λαμβάνει μέρος στην έρευνα. Πιθανώς να είναι ένας προορισμός όπου να έχει επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή συνδεσιμότητα ή ένας προορισμός όπου υπάρχουν πολλά περιθώρια βελτίωσης.
4. Η επιλογή στο ερωτηματολόγιο κατά βάση κλειστών ερωτήσεων οι οποίες μπορεί να επηρεάσουν την επιλογή των ερωτηθέντων. Ωστόσο, δίδεται η δυνατότητα ουδέτερης στάσης με την επιλογή «Δεν ξέρω - Δεν απαντώ».

4.5 Περιεχόμενο ερωτηματολογίου

Αρχικά, για την έρευνα δημιουργήθηκε ένα εισαγωγικό σημείωμα όπου δίδεται η πληροφορία στον αναγνώστη για το σκοπό του ερωτηματολογίου και τι αυτός αναμένει να συναντήσει στη συνέχεια. Το περιεχόμενο του ερωτηματολογίου δομήθηκε αρχικά με απλές ερωτήσεις γενικού περιεχομένου για το προφίλ των εταιρειών. Ακολουθούν πιο συγκεκριμένες ερωτήσεις σχετικά με την σχέση που έχει αναπτύξει η κάθε εταιρεία με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Στη συνέχεια, τίθενται ερωτήσεις σχετικά με τον τρόπο χρήσης του λιμένα από την εκάστοτε εταιρεία. Επίσης, εξετάζεται ο βαθμός χρήσης του λιμένα σε σχέση με την θεωρητική προσέγγιση και τις προτεραιότητες που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση για τις μεταφορές. Έπειτα, γίνεται εκτίμηση της άποψης του ερωτώμενου για τον βαθμό ικανοποίησης που εκλαμβάνει από τη

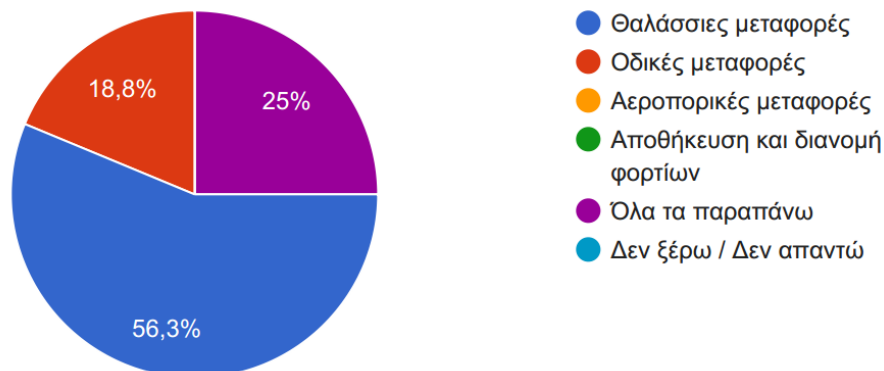
χρήση του λιμένα και τέλος, έχει τη δυνατότητα να αναπτύξει σε ανοικτού τύπου ερωτήσεις την απάντησή του.

Στο ερωτηματολόγιο χρησιμοποιήθηκαν ανοικτές και κλειστές ερωτήσεις. Στις ανοικτές ερωτήσεις ο ερωτώμενος μπορεί να αναπτύξει τις απόψεις του υπό μορφή μικρού κειμένου ενώ στις κλειστές ερωτήσεις ο ερωτώμενος μπορεί να επιλέξει από μια σειρά πιθανών απαντήσεων. Στις κλειστές ερωτήσεις υπάρχει το μειονέκτημα οι προτεινόμενες απαντήσεις να μην εκφράζουν πλήρως το σύνολο των πιθανών απαντήσεων. Συμπεριλήφθηκαν διχοτομικές ερωτήσεις τύπου «Ναι / Όχι», κλίμακες απλής και πολλαπλής επιλογής και κλίμακας Likert. Ιδιαίτερα η κλίμακα Likert είναι μια ευρέως διαδεδομένη και οικεία μορφή ερωτήσεων η οποία έχει τη δυνατότητα να καταγράφει όχι μόνο τη γενική συμφωνία ή ασυμφωνία με την ερώτηση αλλά και το βαθμό συμφωνίας προς αυτήν. Στην εργασία επιλέχθηκε να χρησιμοποιηθούν πενταβάθμιες ερωτήσεις της κλίμακας Likert επιδιώκοντας να έχει ο ερωτώμενος την ουδέτερη επιλογή στην ερώτηση. Ακόμη, όταν υπάρχουν συμπληρωματικές ερωτήσεις έχει επιλεγθεί να τοποθετείται η μία αμέσως μετά την άλλη. Ολόκληρο το ερωτηματολόγιο παρατίθενται στο [παράρτημα 1](#) της εργασίας.

4.6 Παρουσίαση ευρημάτων πρωτογενούς έρευνας

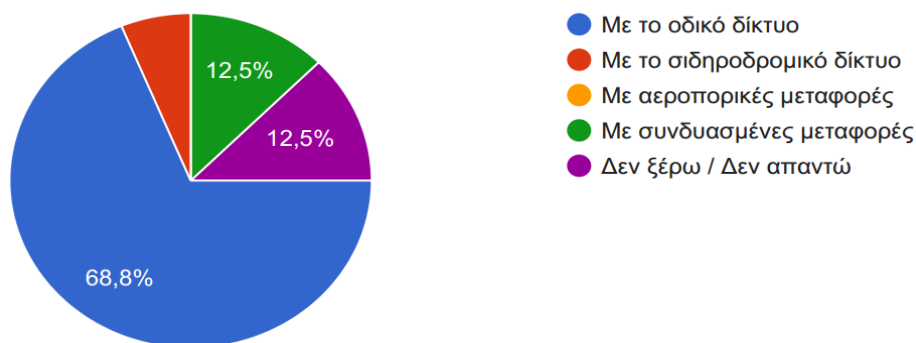
Στη συνέχεια παρουσιάζεται η ανάλυση των δεδομένων της έρευνας. Τα ευρήματα παρουσιάζονται με την σειρά που πραγματοποιήθηκαν οι ερωτήσεις.

Οι εταιρείες οι οποίες συμμετείχαν στην έρευνα είναι διαφορετικού μεγέθους και χώρου δραστηριοποίησης. Οι υπηρεσίες τους σχετίζονται κυρίως με τις θαλάσσιες μεταφορές σε ποσοστό 56,3%, σε ποσοστό 18,8% παρέχουν οδικές μεταφορές ενώ το 25% των εταιρειών που συμμετείχε παρέχει θαλάσσιες, οδικές, αεροπορικές μεταφορές καθώς και διανομή και αποθήκευση φορτίου. Η συντριπτική πλειοψηφία αυτών των εταιρειών σε ποσοστό 81,3% κάνει χρήση του λιμένα Θεσσαλονίκης πάνω από 10 έτη. Η πληροφορία αυτή δείχνει ότι οι χρήστες που συμμετείχαν στην έρευνα γνωρίζουν το λιμάνι καθώς κάνουν μακροχρόνια χρήση αυτού.



Σχήμα 2. Η κατανομή δραστηριοτήτων των εταιρειών της έρευνας

Ο κυριότερος προορισμός τόσο εμπορευματοκιβωτίων όσο και γενικού φορτίου από τις χώρες που βρίσκονται στην ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης είναι η Βουλγαρία ενώ δεύτερη επιλογή είναι η Σερβία. Επιπλέον, μέσα από την έρευνα διαπιστώνεται ότι ο βασικός τρόπος μεταφοράς είναι το οδικό δίκτυο. Τόσο για τα εμπορευματοκιβώτια όσο και για το γενικό φορτίο μόλις ένα ποσοστό περίπου 7% σύμφωνα με τις απαντήσεις διακινούνται μέσω σιδηροδρόμου.



Σχήμα 3. Τρόπος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προς τις Βαλκανικές χώρες.

Το 56,3% των εταιρειών θέτουν ως προτεραιότητα τη μεταφορά φορτίων μέσα από συνδυασμένες μεταφορές ενώ για τις υπόλοιπες δεν αποτελεί προτεραιότητα. Σχετικά με την ικανοποίηση των χρηστών του λιμένα Θεσσαλονίκης δείχνουν ότι είναι μερικώς ικανοποιημένοι από τη χρήση του οδικού δικτύου. Ειδικότερα, ξεχωρίζει η ικανοποίηση που λαμβάνουν από την προσβασιμότητα που έχουν στο δίκτυο ενώ μερικώς ικανοποιημένοι είναι σε σχέση με την υποδομή του δικτύου, την επικοινωνία με τα άλλα δίκτυα μεταφοράς και την γενικότερη κατάσταση του δικτύου.

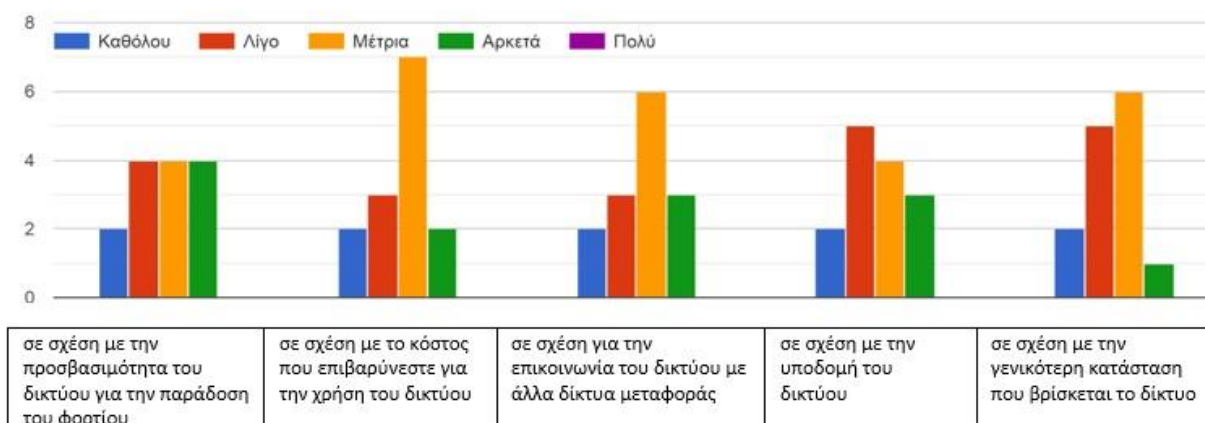
Όσον αφορά το οδικό δίκτυο μεταφορών πόσο ικανοποιημένοι είστε



Σχήμα 4. Ικανοποίηση χρηστών από το οδικό δίκτυο

Στη χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών διαφοροποιούνται τα αποτελέσματα. Οι χρήστες δηλώνουν μέτρια ικανοποιημένοι σε σχέση με το κόστος που επιβαρύνονται για τη χρήση του, την επικοινωνία με άλλα δίκτυα μεταφοράς και την ευρύτερη κατάσταση του δικτύου. Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι δεν είναι ικανοποιημένοι σχετικά με την υποδομή του δικτύου καθώς επίσης και με την προσβασιμότητα σε αυτό. Είναι δύο σημαντικά σημεία για την ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου.

Όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο μεταφορών πόσο ικανοποιημένοι είστε

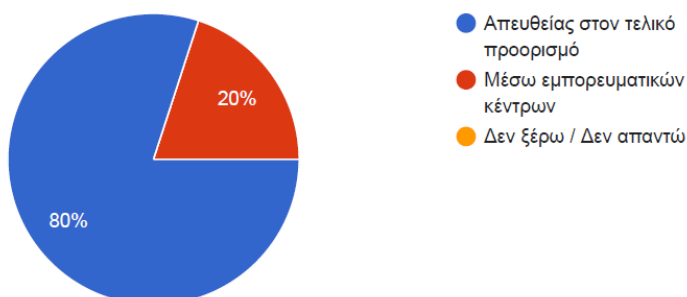


Σχήμα 5. Ικανοποίηση χρηστών από το σιδηροδρομικό δίκτυο

Τα εμπορεύματα στην πλειονότητα τους δεν διακινούνται μέσω εμπορευματικών κέντρων αλλά αποστέλλονται απευθείας προς τον τελικό προορισμό. Ωστόσο, οι χρήστες δηλώνουν ικανοποιημένοι από την προσβασιμότητα σε εμπορευματικά κέντρα όταν απαιτείται, όπως φαίνεται από τα σχήματα 6 και 7. Σχετικά με την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και γενικού

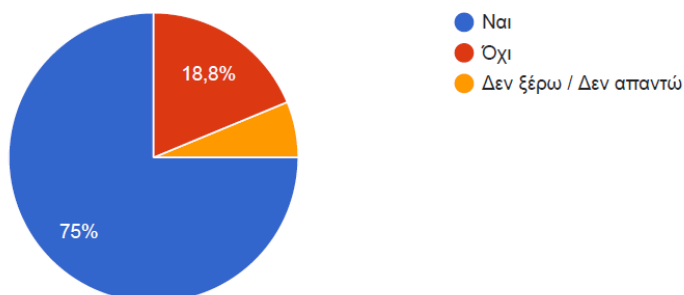
φορτίου από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης προς τις Βαλκανικές χώρες οι χρήστες προτείνουν προς βελτίωση τη δημιουργία καλύτερων υποδομών στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Επιπρόσθετα, η δημιουργία κι άλλων προβλητών και περαιτέρω έργα στο λιμάνι, όπως μεγαλύτερο βύθισμα για την προσέλκυση μεγαλύτερων πλοίων και σύγχρονες γερανογέφυρες για την βελτιστοποίηση χρόνου φόρτωσης και εκφόρτωσης στο λιμάνι θεωρούν ότι έχουν άμεση σχέση με το δίκτυο μεταφοράς και είναι απαραίτητες οι βελτιώσεις. Όσον αφορά το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν είναι οι αποστάσεις οι οποίες είναι πολύ κοντινές οπότε τα περισσότερα φορτία μετακινούνται οδικώς. Το σιδηροδρομικό δίκτυο χρησιμοποιούν κυρίως μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες και πρακτορεία αυτών. Το γεγονός αυτό καθιστά την μεταφορά με φορτηγά ακριβότερη ως επιλογή και επιπλέον η μεταφορά γίνεται με ξένα και όχι με ελληνικά φορτηγά αφού τα ελληνικά είναι κατά πολύ ακριβότερα.

Τα εμπορεύματα σας συνήθως αποστέλλονται απευθείας στον τόπο παράδοσης ή διακινούνται μέσω εμπορευματικών κέντρων;



Σχήμα 6. Κατανομή διακίνησης εμπορευμάτων

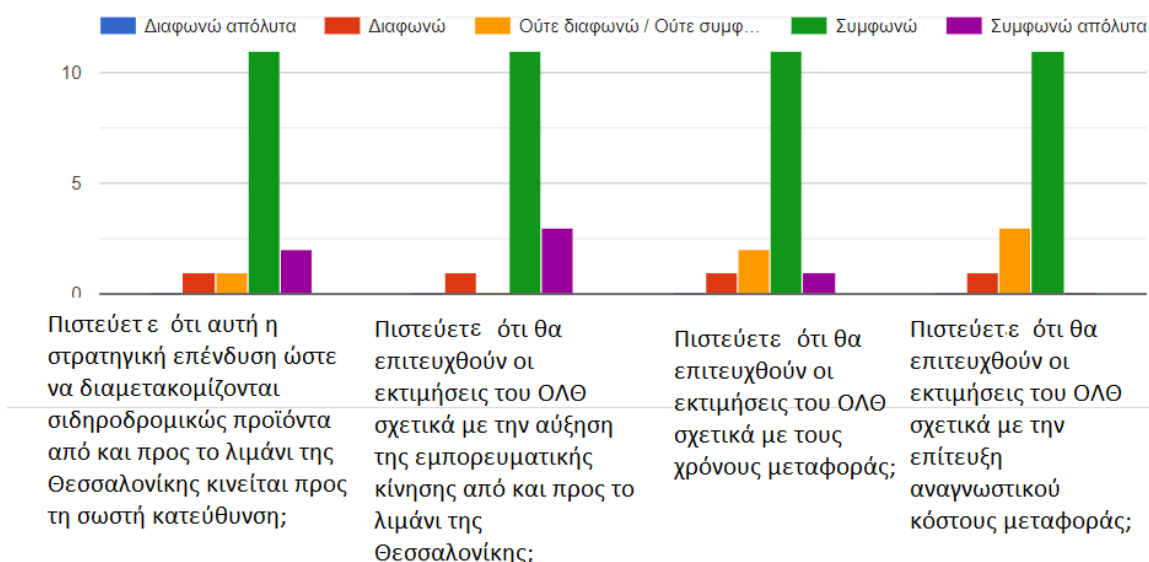
Είστε ικανοποιημένοι από την προσβασιμότητα (τοποθεσία, συνδεσιμότητα) σε εμπορευματικά κέντρα όταν απαιτείται;



Σχήμα 7. Προσβασιμότητα εμπορευματικών κέντρων

Πρόσφατα ανακοινώθηκε από ΟΛΘ η δημιουργία τριών dry ports σε Βαλκανικές χώρες με σκοπό την επέκταση του λιμανιού σε νέες αγορές. Όπως φαίνεται και από το σχήμα 8 η επένδυση αυτή βρίσκει σύμφωνούς σε υψηλό ποσοστό τους ερωτηθέντες. Συμφωνούν ότι η στρατηγική αυτή είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και θα καταφέρει να επιτύχει αυξημένη εμπορευματική κίνηση, μειωμένους χρόνους μεταφοράς εμπορευμάτων και ανταγωνιστικό κόστος. Τέλος, οι χρήστες εκτιμούν ότι είναι απαραίτητη η μείωση του κόστους της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ώστε το μέσο να είναι πιο ανταγωνιστικό.

Ο ΟΛΘ με σκοπό την επέκταση σε νέες αγορές προχωρά άμεσα στη δημιουργία και λειτουργία τριών dry port στην Βουλγαρία, τη Σερβία και την Π.Γ.Δ.Μ. Ο ΟΛΘ εκτιμά ότι από την επιλογή αυτή θα αυξηθεί σημαντικά η εμπορευματική κίνηση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, θα επιτύχει μειωμένους χρόνους μεταφοράς εμπορευμάτων και ανταγωνιστικό κόστος.



Σχήμα 8. Εκτίμηση χρηστών για δημιουργία dry port από τον ΟΛΘ

5. Συμπεράσματα

Το παρόν κεφάλαιο συνδυάζει την προηγούμενη ανάλυση των δεδομένων της έρευνας πεδίου και της θεωρητικής προσέγγισης στοχεύοντας στην ερμηνεία τους για την κατάδειξη συμπερασμάτων. Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να εξετάσει ποια στρατηγική πρέπει να επιλεγεί για την ανάπτυξη της ενδοχώρας του λιμένα της Θεσσαλονίκης και πως αυτή θα συμβάλει στην ανταγωνιστική θέση του λιμένα.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατέχει μια ιδιαίτερη γεωγραφική θέση με μακρά ιστορία που του προσδίδει κομβικό ρόλο στη μεταφορά εμπορευμάτων. Αποτελεί πύλη για την ευρύτερη περιοχή της Βόρειας Ελλάδας και της Βαλκανικής χερσονήσου. Αυτό από μόνο του δεν αρκεί για να καταστεί ένα λιμάνι ανταγωνιστικό. Ένα από τα τρία σημαντικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν την ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού είναι η ενδοχώρα που αυτό καλύπτει και κατ' επέκταση οι συνδέσεις της ενδοχώρας και πόσο αποδοτικά λειτουργούν αυτές. Η ενδοχώρα του λιμένα είναι ένα μεταβλητό γεωγραφικό μέγεθος το οποίο προσαρμόζεται στο χρόνο ανάλογα τις τεχνολογικές εξελίξεις. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί να καλύψει τις ανάγκες μεταφοράς των εμπορευμάτων προς την ενδοχώρα μέσω οδικού, σιδηροδρομικού δικτύου και μέσω αεροπορικών συνδέσεων. Λόγω ιδιαίτερα μικρής συμβολής των αεροπορικών συνδέσεων στην μεταφορά εμπορευμάτων δεν θα αναλυθούν περαιτέρω.

Όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 3.4.1, περίπου ένα 10% του συνόλου των εμπορευματοκιβωτίων που διακινήθηκε από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης προς τις Βαλκανικές χώρες για τα έτη 2016, 2017 και 2018 επιλέγεται να μεταφερθεί μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου. Το αποτέλεσμα αυτό δείχνει πως υπάρχει περιθώριο βελτίωσης και ανάπτυξης του ποσοστού χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου. Προς αυτή τη κατεύθυνση δείχνει να συμφωνεί και η στρατηγική του ΟΛΘ η οποία πρόσφατα ανακοίνωσε την σιδηροδρομική επέκταση του λιμανιού σε νέες αγορές στα Βαλκάνια μέσω της δημιουργίας dry port στην Βουλγαρία, την Σερβία και την Π.Γ.Δ.Μ. Παρότι το ΑΕΠ των χωρών αυτών για το έτος 2019 υπολείπεται άλλων αγορών όπως της Βουλγαρίας, όπως αυτά παρουσιάζονται στον πίνακα 2, η δημιουργία των τριών dry ports που αναφέρθηκαν δείχνει να εναρμονίζεται με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών μέρος του οποίου αποτελεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί μέρος του διαδρόμου Orient - East Med.

Ένα άλλο στοιχείο που προέκυψε από την έρευνα πεδίου είναι η ανάγκη βελτίωσης των υποδομών τόσο στο οδικό δίκτυο όσο και στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Προς την κατεύθυνση αυτή κινούνται τόσο Ευρωπαϊκά όσο και Εθνικά προγράμματα. Στόχος αυτών των προγραμμάτων είναι τόσο να αναβαθμίσουν τις υποδομές όσο και στρέψουν την διακίνηση των εμπορευμάτων από το οδικό δίκτυο προς άλλους τρόπους. Ένας από αυτούς είναι και οι σιδηροδρομικές μεταφορές.

Συμπερασματικά, η στρατηγική που πρέπει να επιλεγθεί από τον λιμένα της Θεσσαλονίκης όπως αυτή εξετάστηκε και παρουσιάστηκε στην παρούσα εργασία είναι η μετατόπιση του διακινούμενου φορτίου από το οδικό προς το σιδηροδρομικό δίκτυο με παράλληλη βελτίωση των υποδομών και του οδικού δικτύου. Η στρατηγική αυτή, την οποία δείχνει να ενστερνίζεται και ο ΟΛΘ, αναμένεται να επιφέρει σταδιακή αύξηση της εμπορευματικής κίνησης με παράλληλη βελτίωση του χρόνου μεταφοράς των εμπορευμάτων καθιστώντας έτσι το λιμάνι πιο ανταγωνιστικό.

6. Μελλοντική Έρευνα

Η έρευνα που αναπτύχθηκε στην παρούσα διατριβή αφορά την αξιολόγηση των δικτύων μεταφοράς εμπορευμάτων προς την ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης. Μια μελλοντική έρευνα θα πρέπει να συμπεριλάβει προς αξιολόγηση την επικείμενη εμπορευματική ανάπτυξη που αναμένεται να επιφέρει η επέκταση της 6^{ης} προβλήτας του λιμένα Θεσσαλονίκης και η σχετική φόρτιση των δικτύων μεταφοράς των εμπορευμάτων αυτών. Ένα ακόμη στοιχείο που μπορεί να συμπεριλάβει μια μελλοντική έρευνα είναι η απόδοση της επένδυσης του ΟΛΘ σχετικά με τα dry ports σε Βουλγαρία, Σερβία και Π.Γ.Δ.Μ. και τα στατιστικά στοιχεία αυτών.

Η παρούσα έρευνα εστιάζει στις στρατηγικές ανάπτυξης της ενδοχώρας του λιμένα στην Βαλκανική χερσόνησο, ως προς τα εμπορευματοκιβώτια και το γενικό φορτίο, συνδυάζοντας τη θεωρητική προσέγγιση με την έρευνα πεδίου για την εξαγωγή συμπερασμάτων. Σε συνέχεια της προσέγγισης αυτής, ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα έχει και η στρατηγική ανάλυση από την σκοπιά των υπόλοιπων τερματικών του λιμένα, όπως ο τερματικός σταθμός υγρών καυσίμων.

7. Βιβλιογραφία

7.1 Ελληνική βιβλιογραφία

- Βεράνη Ε., Οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στον αστικό χώρο : Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2008, σελ: 132-144
- Γάργαλης Π., Λειβαδάρας Κ., Προσομοίωση των λειτουργιών του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του οργανισμού λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2013, σ: 27
- Γνωμοδότηση επί του Β1 Σταδίου της Μελέτης Αξιολόγησης, Αναθεώρησης & Εξειδίκευσης του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Οργανισμός Λιμένος Καβάλας, 2015, σελ: 19
- Δάμτσα Σ., Η στρατηγική σημασία των εμπορευματικών κέντρων και οι εξειδικευμένες ανάγκες στελέχωσης τους, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, 2008, σελ:16
- Ζώη Φ., Αναβάθμιση του δικτύου σύνδεσης μεταξύ ΟΛΘ και ΟΣΕ, εφημερίδα Ναυτεμπορική , 2019, URL : <https://m.naftemporiki.gr/story/1536308/anabathmisi-tou-diktuou-sundesis-metaksu-olth-kai-ose> (Ημερ. Πρόσβασης : 23/01/2020)
- Εγνατία Οδός Α.Ε., Η Σημασία του Έργου, URL: <http://www.egnatia.eu/page/default.asp?la=1&id=25>, (Ημερ. Πρόσβασης : 19/01/2020)
- Εγνατία Οδός Α.Ε., Χρηματοδότηση Κύριου Άξονα, URL : http://www.egnatia.eu/files/images/pita_funding_gr.pdf, (Ημερ. Πρόσβασης : 19/01/2020)
- Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Επιτροπής προς το συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2017, σελ:8, URL: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/EL/COM-2017-775-F1-EL-MAIN-PART-1.PDF>, (Ημερ. Πρόσβασης : 29/03/2020)
- Η ΕΕ αυξάνει κατά 50 % τη χρηματοδότηση για την έρευνα και την καινοτομία στον τομέα των μεταφορών, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/MEMO_13_1131, (Ημερ. Πρόσβασης : 31/03/20)

- Η πώληση του ΟΛΘ φέρνει επενδύσεις στον εμπορευματικό σιδηρόδρομο, URL: <https://www.voria.gr/article/o-olth-anigi-ton-dromo-stis-metafores-cargo-me-treno>, (Ημερ. Πρόσβασης : 01/12/2020)
- Καραγιάννης Ν., Ξεκινούν οι επενδύσεις στον ΟΛΘ, δεσπόζει το έργο ολοκλήρωσης του 6ου Προβλήτα με 175εκατ.ευρώ, 2019, URL : <https://ypodomes.com/ksekinouyn-oi-ependyseis-ston-olth-despozei-to-ergo-oloklirosis-tou-6ou-provlita-me-175ekat-evro/> (Ημερ. Πρόσβασης : 20/01/2020)
- Καραγιάννης Ν., Τα μεγάλα σιδηροδρομικά έργα που θα αλλάξουν την Ελλάδα, 2019, URL : <https://ypodomes.com/ta-megala-sidirodromika-erga-poy-tha-allaxoun-tin-ellada/> , (Ημερ. Πρόσβασης : 23/01/2020)
- Καραγιάννης Ν., Προτεραιότητα το Sea2Sea λέει ο ΟΣΕ, που βρίσκεται η προετοιμασία του project, 2019, URL : <https://ypodomes.com/proteraiotita-to-sea2sea-leei-o-ose-poy-vrisketai-i-proetoimasia-toy-project/> , (Ημερ. Πρόσβασης : 23/01/2020)
- Καραγιάννης Ν., Ενεργοποιείται η υλοποίηση της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, 2019, URL : <https://ypodomes.com/v-pyo-o-a-n-u-o-o-n-n-nc-nro-pom-k-c-yva-ac/> , (Ημερ. Πρόσβασης : 19/01/2020)
- Καραγιάννης Ν., Μέχρι που πρέπει να φτάσει το σύγχρονο ηλεκτροκίνητο τρένο; ΠΑΘΕΠ ή σιδηροδρομικό δίκτυο; 2018 ,URL : <https://ypodomes.com/mexri-pou-prepei-na-ftasei-to-sygxrono-ilektrokinito-treno-pathep-i-sidirodromiko-diktyo/> , (Ημερ. Πρόσβασης : 22/01/2020)
- Καρακιουλάχ Θ., Λιμάνι Θεσσαλονίκης: Ιστορία αιώνων - Ναυτικό κέντρο της Μακεδονικής Αυτοκρατορίας, 2017, URL: <https://www.thessnews.gr/article/65639/limani-thessalonikis-istoria-aionon-naytiko-kentro-tis-makedonikis-aytokratorias>, (Ημερ. Πρόσβασης : 19/03/2020)
- Κλώντζα Ο., Μπαίνουν οι βάσεις για το Sea2Sea Project στις αρχές του 2019, 2018, URL : <https://www.tovima.gr/2018/11/23/society/mpainoun-oi-vaseis-lfgia-to-sea2sea-rroject-stis-arxes-tou-2019/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 23/01/2020)
- Κούτρας Ν., Προυποθέσεις και προκλήσεις για την ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2015, σελ: 10, 22



- Λειβαδιώτη Μ., Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης από την ίδρυση της πόλης μέχρι την κατάληψη της από τους Τούρκους (1430), Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2009, σελ: 14
- ΟΛΘ Α.Ε.: Ιδρύει dry port στη Βουλγαρία, Ναυτικά Χρονικά, URL: https://www.naftikachronika.gr/2020/11/13/olth-ae-idryei-dry-port-sti-voulgaria/?fbclid=IwAR1narctyCGvMYVKnedFI7IUjQ8-eN3vet_7bXIxFXeqQThulnscsAn_ak, (Ημερ. Πρόσβασης : 01/12/2020)
- Οι υπουργοί Μεταφορών υποστηρίζουν το νέο κεντρικό δίκτυο μεταφορών της ΕΕ (ΔΕΔ-Μ), Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2012, URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_12_301, (Ημερ. Πρόσβασης: 31/03/2020)
- Οργανισμός Λιμένος Βόλου, 2020, URL: <https://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/index.pl?arlang=Greek&type=index>, (Ημερ. Πρόσβασης : 18/05/2020)
- Οψιμούλη Μ., Χρηματοοικονομική ανάλυση Ο.Λ.Π & Ο.Λ.Θ. και μελέτη της Αρχικής Δημόσιας Προσφοράς τους, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, σελ : 12 – 13
- Παπαντωνίου Π., Ανάλυση και Σχεδιασμός Μεταφορών Ι, Πανεπιστήμιο Πατρών, 2017, σελ: 11
- Σχεδιασμός και μεθοδολογία έρευνας, Υπουργείο Εθνικής Παιδείας & Θρησκευμάτων, Ειδική υπηρεσία εφαρμογής προγράμματος Κ.Π.Σ., Μονάδα Α1, σελ: 5
- Σισμάνης Σ., Η συμβολή της σχεδιαζόμενης ανάπτυξης του Λιμένα Θεσσαλονίκης στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., 2016, σελ:13
- Σχεδιασμός και μεθοδολογία έρευνας, Υπουργείο Εθνικής Παιδείας & Θρησκευμάτων, Ειδική υπηρεσία εφαρμογής προγράμματος Κ.Π.Σ., Μονάδα Α1, σελ: 5
- Τζαναβάρα Χ., Σιδηροδρομική Εγνατία: το τρένο θα φτάνει ως τον Δούναβη, efsyn.gr, 2017, URL: https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/122575_sidirodromiki-egnatia-trenotha-ftanei-os-ton-doynabi, (Ημερ.Πρόσβασης: 28/05/2020)
- ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Μεταφορά Εμπορευματοκιβωτίων Εξωτερικού, URL: <http://www.trainose.gr/εμπορεύματα/μεταφορά-εμπορευμάτων/προσφερόμενες-υπηρεσίες/μεταφορά-εμπορευματοκιβωτίων-2/μεταφορά-εμπορευματοκιβωτίων-εξωτερ/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 01/12/2020)

- Τσιταμπάνη Α., Διοίκηση Λιμένων και η συμβολή των λιμανιών στην ανάπτυξη του Διεθνούς εμπορίου : Οι λιμένες της Ελλάδας και η περίπτωση της στρατηγικής θέσης του Λιμένος της Θεσσαλονίκης, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, 2013, σελ: 143
- Τσίφης Γ., Οι συμβάσεις παραχώρησης των οργανισμών λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2019, σ: 60
- Τσοτουλίδης Ι., Οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές: Θεωρητική προσέγγιση της χωρικής του διάστασης και των χωρικών επιπτώσεων, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2009,σελ: 20
- Υπόθεση για τρεις ο διαγωνισμός για το στρατόπεδο Γκόνου, 2018, URL : <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3318141/upothesi-gia-treis-o-diagonismos-gia-to-stratopedo-gkonou>, (Ημερ. Πρόσβασης : 19/01/2020)
- Φλέσσας Ι., Μνήμη – έμπνευση – δημιουργικότητα : Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, 2017, URL: <https://docplayer.gr/20907586-Mnimi-empneysi-dimioyrgikotita-to-limani-tis-thessalonikis.html>, (Ημερ. Πρόσβασης : 19/03/2020)

7.2 Ξένη βιβλιογραφία

- Annual Report, Port of Constantza, 2020, URL: https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_statistici_port, (Ημερ. Πρόσβασης: 28/05/2020)
- Annual Report - European sea ports organisation 2018-2019, 2019, σελ:82-98, URL:<https://www.espo.be/media/Annual%20Report%202018-2019%20FINAL.pdf> , (Ημερ. Πρόσβασης: 28/07/2020)
- Arvis, J.F., Vesin, V., Carruthers, R., Ducruet, C. & De Langen, P., Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean, 2019, p: 13,19,47
- Country and Port Level Liner Shipping Connectivity Index, Port Economics, Management and Policy, URL: <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/ports-and-container-shipping/country-port-level-liner-shipping-connectivity-index/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 13/02/2021)
- De Munter A., Τα Δυτικά Βαλκάνια, 2019, URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/168/the-western-balkans>, (Ημερ. Πρόσβασης : 19/01/2020)

- Durres Port Authority, 2020, URL: <http://www.durresport.al/index.php/en/port/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 14/05/2020)
- Durres Port Authority, 2020, URL: <http://www.durresport.al/index.php/raporte-financiare/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 14/05/2020)
- Glyniadakis P., The case of the Piraeus Port as a gateway for the Balkan region and Central-Eastern European countries, 2016, Rotterdam University, p: 1
- Keridis D., Kiesling J., Thessaloniki: A City in Transition, 1912–2012, Routledge, 2020, p: 92
- Merk O., Notteboom T., Port Hinterland Connectivity, International Transport Forum, 2015, p: 4, 9, 10, 23
- Mobility and Transport, Orient – East Med Corridor, URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/orient-east-med_en, (Ημερ. Πρόσβασης : 01/12/2020)
- Montenegro's Luka Bar books €22.1 million loss in 2018, PortSEurope.com, URL: <https://www.portseurope.com/montenegros-luka-bar-books-e22-1-million-loss-in-2018/>, (Ημερ. Πρόσβασης : 25/05/2020)
- Port of Varna official site, URL: <https://port-varna.bg/en/TERMINALS/Varna-Zapad>, (Ημερ. Πρόσβασης : 30/07/2020)
- Rodrigue J.P., Slack B., Comtois C., The Geography of Transport Systems, Third Edition, 2013, p: 5
- Statistics of United Nations Conference on Trade and Development, URL: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/summary.aspx>, (Ημερ. Πρόσβασης : 13/02/2021)Transport in the European Union-Current Trends and Issues, European Commission, 2019, σελ: 61, URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>, (Ημερ. Πρόσβασης : 29/03/2020)
- Vanidis G., Port of Thessaloniki-Masterplan, Technical University of Delft, 2008, p: 94

8. Παράρτημα

8.1 Παράρτημα 1

Αγαπητέ κύριε/α,

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης τείνει να αναδειχθεί στην κύρια πύλη για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου από και προς τις Βαλκανικές χώρες.

Με στόχο την καλύτερη κατανόηση της λειτουργίας του δικτύου μεταφοράς εμπορευμάτων, η έρευνα που διεξάγεται στο πλαίσιο διπλωματικής εργασίας του διϋδρματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» στοχεύει στο να εντοπίσει τα περιθώρια βελτίωσης που υπάρχουν για την περαιτέρω ανάπτυξη των δικτύων μεταφοράς στην ενδοχώρα του λιμένα Θεσσαλονίκης. Προς αυτή την κατεύθυνση η παρούσα σύντομη διαδικτυακή έρευνα έχει ως σκοπό να διερευνήσει τη συμβολή ορισμένων κρίσιμων παραγόντων στη λειτουργία του δικτύου μεταφορών.

Η ολοκλήρωση των ερωτήσεων της έρευνας θα διαρκέσει 5-7 λεπτά και οι απαντήσεις σας είναι πολύτιμες για την έρευνά μας. Όλες οι πληροφορίες θα παραμείνουν εμπιστευτικές και τα δεδομένα θα αναφερθούν μόνον για επιστημονικούς σκοπούς σε συνοπτική μορφή.

Σας ευχαριστώ θερμά εκ των προτέρων.

Τι είδους υπηρεσίες παρέχει η εταιρεία σας;

- Θαλάσσιες μεταφορές
- Οδικές μεταφορές
- Αεροπορικές μεταφορές
- Αποθήκευση και διανομή φορτίων
- Όλα τα παραπάνω
- Δεν ξέρω / Δεν απαντώ

Πόσα έτη δραστηριοποιείται η εταιρεία σας στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου μέσω του λιμένα Θεσσαλονίκης;

- 0-2 έτη
- 3-5 έτη
- 5-10 έτη
- Περισσότερα από 10 έτη
- Δεν ξέρω / Δεν απαντώ

Προς ποια από τις παρακάτω χώρες της ενδοχώρας του λιμένα είναι ο κυριότερος προορισμός **εμπορευματοκιβωτίων** που διέρχονται από το λιμένα Θεσσαλονίκης;

- Αλβανία
- Βουλγαρία
- Μαυροβούνιο
- Σερβία
- Π.Γ.Δ.Μ.
- Ρουμανία
- Δεν ξέρω / Δεν απαντώ

Προς ποια από τις παρακάτω χώρες της ενδοχώρας του λιμένα είναι ο κυριότερος προορισμός **γενικού φορτίου** που διέρχονται από το λιμένα Θεσσαλονίκης;

- Αλβανία
- Βουλγαρία
- Μαυροβούνιο
- Σερβία

- Π.Γ.Δ.Μ.
- Ρουμανία
- Δεν ξέρω / Δεν απαντώ

Ποιος τρόπος μεταφοράς επιλέγεται συχνότερα από την εταιρεία σας για την μεταφορά των **εμπορευματοκιβωτίων** από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης από και προς τις Βαλκανικές χώρες;

- Με το οδικό δίκτυο
- Με το σιδηροδρομικό δίκτυο
- Με αεροπορικές μεταφορές
- Με συνδυασμένες μεταφορές
- Δεν ξέρω / Δεν απαντώ

Ποιος τρόπος μεταφοράς επιλέγεται συχνότερα από την εταιρεία σας για την μεταφορά **γενικού φορτίου** από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης από και προς τις Βαλκανικές χώρες;

- Με το οδικό δίκτυο
- Με το σιδηροδρομικό δίκτυο
- Με αεροπορικές μεταφορές
- Με συνδυασμένες μεταφορές
- Δεν ξέρω / Δεν απαντώ

Οι συνδυασμένες μεταφορές τις τελευταίες τρεις δεκαετίες αποτελούν προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εταιρεία σας θέτει ως προτεραιότητα την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και γενικού φορτίου μέσα από συνδυασμένες μεταφορές;

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω / Δεν απαντώ

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο μεταφορών πόσο ικανοποιημένοι είστε :

- σε σχέση με την προσβασιμότητα του δικτύου για την παράδοση του φορτίου
 - Από 1 (Καθόλου) έως 5 (Πολύ)
- σε σχέση με το κόστος που επιβαρύνεστε για την χρήση του δικτύου



- Από 1 (Καθόλου) έως 5 (Πολύ)
- σε σχέση για την επικοινωνία του δικτύου με άλλα δίκτυα μεταφοράς
 - Από 1 (Καθόλου) έως 5 (Πολύ)
- σε σχέση με την υποδομή του δικτύου
 - Από 1 (Καθόλου) έως 5 (Πολύ)
- σε σχέση με την γενικότερη κατάσταση που βρίσκεται το δίκτυο
 - Από 1 (Καθόλου) έως 5 (Πολύ)

Όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο μεταφορών πόσο ικανοποιημένοι είστε :

- Σε σχέση με την προσβασιμότητα του δικτύου για την παράδοση του φορτίου
 - Από 1 (Καθόλου) έως 5 (Πολύ)
- Σε σχέση με το κόστος που επιβαρύνεστε για την χρήση του δικτύου
 - Από 1 (Καθόλου) έως 5 (Πολύ)
- Σε σχέση για την επικοινωνία του δικτύου με άλλα δίκτυα μεταφοράς
 - Από 1 (Καθόλου) έως 5 (Πολύ)
- Σε σχέση με την υποδομή του δικτύου
 - Από 1 (Καθόλου) έως 5 (Πολύ)
- Σε σχέση με την γενικότερη κατάσταση που βρίσκεται το δίκτυο
 - Από 1 (Καθόλου) έως 5 (Πολύ)

Τα εμπορεύματα σας συνήθως αποστέλλονται απευθείας στον τόπο παράδοσης ή διακινούνται μέσω εμπορευματικών κέντρων;

- Απευθείας στον τελικό προορισμό
- Μέσω εμπορευματικών κέντρων
- Δεν ξέρω / Δεν απαντώ

Είστε ικανοποιημένοι από την προσβασιμότητα (τοποθεσία, συνδεσιμότητα) σε εμπορευματικά κέντρα όταν απαιτείται;

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω / Δεν απαντώ

Με βάση την εμπειρία σας, ποια βελτίωση θα προτείνατε εσείς σχετικά με τα δίκτυα μεταφοράς (οδικό & σιδηροδρομικό δίκτυο, αερομεταφορές) όσον αφορά τη διακίνηση **εμπορευματοκιβωτίων** από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης προς τις Βαλκανικές χώρες;

- Απάντηση :

Με βάση την εμπειρία σας, ποια βελτίωση θα προτείνατε εσείς σχετικά με τα δίκτυα μεταφοράς (οδικό & σιδηροδρομικό δίκτυο, αερομεταφορές) όσον αφορά τη διακίνηση **γενικού φορτίου** από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης προς τις Βαλκανικές χώρες;

- Απάντηση :

Ποιο είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζεται σχετικά με τα δίκτυα μεταφοράς (οδικό & σιδηροδρομικό δίκτυο, αερομεταφορές) όσον αφορά τη διακίνηση των εμπορευμάτων από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης προς τις Βαλκανικές χώρες;

- Απάντηση :

Ο ΟΛΘ με σκοπό την επέκταση σε νέες αγορές προχωρά άμεσα στη δημιουργία και λειτουργία τριών dry port στην Βουλγαρία, τη Σερβία και την Π.Γ.Δ.Μ. Ο ΟΛΘ εκτιμά ότι από την επιλογή αυτή θα αυξηθεί σημαντικά η εμπορευματική κίνηση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, θα επιτύχει μειωμένους χρόνους μεταφοράς εμπορευμάτων και ανταγωνιστικό κόστος.

- Πιστεύετε ότι αυτή η στρατηγική επένδυση ώστε να διαμετακομίζονται σιδηροδρομικώς προϊόντα από και προς το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση;
 - Από 1 (διαφωνώ απόλυτα) έως 5 (συμφωνώ απόλυτα)
- Πιστεύετε ότι θα επιτευχθούν οι εκτιμήσεις του ΟΛΘ σχετικά με την αύξηση της εμπορευματικής κίνησης από και προς το λιμάνι της Θεσσαλονίκης;
 - Από 1 (διαφωνώ απόλυτα) έως 5 (συμφωνώ απόλυτα)
- Πιστεύετε ότι θα επιτευχθούν οι εκτιμήσεις του ΟΛΘ σχετικά με τους χρόνους μεταφοράς;
 - Από 1 (διαφωνώ απόλυτα) έως 5 (συμφωνώ απόλυτα)
- Πιστεύετε ότι θα επιτευχθούν οι εκτιμήσεις του ΟΛΘ σχετικά με την επίτευξη αναγνωστικού κόστους μεταφοράς;

- Από 1 (διαφωνώ απόλυτα) έως 5 (συμφωνώ απόλυτα)

Πιστεύετε ότι είναι απαραίτητη η μείωση του κόστους της σιδηροδρομικής μεταφοράς;

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω / Δεν απαντώ

Περαιτέρω σχόλια / παρατηρήσεις σας :