

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΘΕΜΑ :

ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΓΗΣ ΑΝΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : ΚΑΤΕΛΟΥΖΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΖΑΓΚΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ

2018

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΚΑΤΕΛΟΥΖΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΖΑΓΚΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ :

ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΓΗΣ ΑΝΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : ΚΑΤΕΛΟΥΖΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΑΜ : 3698

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ : 5/6/2018

Βεβαιώνεται η ολοκλήρωση της παραπάνω πτυχιακής εργασίας

Ο καθηγητής

Περίληψη

Η παρούσα πτυχιακή εργασία αφορά τους σημαντικότερους λιμένες της γης . Πραγματοποιείται ανάλυση των βασικών εννοιών λειτουργίας των λιμένων, τις χρήσεις των λιμένων και τις διακρίσεις των λιμενικών λειτουργιών. Ακόμη αναλύεται η ποιότητα της λιμενικής υπηρεσίας τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση των εμπορικών συναλλαγών. Επίσης τα νομικά καθεστάτα που ισχύουν στους λιμένες με βάση το ναυτικό δίκαιο. Γίνεται εκτενείς αναφορά σε δεδομένα μεταφορών, χωρητικότητας και σε δυνατότητες που έχουν οι μεγαλύτεροι λιμένες του κόσμου για το μέλλον. Τα κριτήρια για κάθε λιμένα πολλές φορές για κάθε λιμένα είναι διαφορετικά κάθε φορά αυτά μπορεί να είναι γεωγραφικά, γεωμορφολογικά , λειτουργικά , οικονομικά ακόμη και νομικά.

Abstract

This thesis deals with the major ports of the earth. An analysis of the basic concepts of port operation, port uses and distinctions of port functions is carried out. It also analyzes the quality of the port service the means used to carry out the commercial transactions. Also, the legal regimes that apply in ports based on maritime law. There is an extensive reference to transport data, capacity and capabilities of the world's largest ports for the future. The criteria for each port multiple times for each port are different each time they may be geographic, geomorphic, functional, economic and even legal.

Πρόλογος

Η ναυτιλία είναι τόσο μεγάλη που αποτελεί περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου. Αυτό δεν θα ήταν εφικτό χωρίς τα λιμάνια. Η λέξη λιμένας προέρχεται από την αρχαία λέξη λιμήν. Ο όρος λιμένας αποτελεί τον ασφαλή όρμο όπου μπορούν να προσεγγίσουν με ασφάλεια τα πλοία ώστε να προβούν σε εμπορικές δραστηριότητες. Η επιλογή τους γίνεται ώστε να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην περιοχή ή χώρα στην οικονομία της. Το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν στην κατασκευή ενός λιμανιού ήταν οι επιχώσεις, για να λυθεί το πρόβλημα κατασκεύαζαν μόλους, κυματοθραύστες, προκυμαίες ώστε να προστατεύονται από τα δυνατά και τα ανεπιθύμητα ρεύματα. Τα λιμάνια χωρίζονται σε δύο ειδών κατηγορίες τα φυσικά λιμάνια και τα τεχνητά λιμάνια.

Στα παρακάτω κεφάλαια αναπτύσσονται

- Κεφάλαιο 1 - Γενικά περί λιμένων.
- Κεφάλαιο 2 - Τα σημαντικότερα λιμάνια της γης.

Κεφάλαιο 1

Γενικά περί λιμένων

Είναι απαραίτητο να σημειωθεί ότι οι διάφορες απόπειρες διατυπώσεων και ορισμών για τα λιμάνια, περιέγραφαν τις διάφορες συνθήκες λειτουργίας τους σε συγκεκριμένες περιόδους. Διευκρινίζεται επίσης ότι οι ορισμοί που αναφέρονται στη συνέχεια, αφορούν στις διαδικασίες Logistics, χωρίς να εμπεριέχουν την εξυπηρέτηση των επιβατικών μεταφορών από τους λιμένες. Οι επιβατικές μεταφορές (συμπεριλαμβανομένης της κρουαζιέρας) είναι πολύ σημαντικό κεφάλαιο της λιμενικής και ναυτιλιακής αγοράς στη χώρα μας έστω και αν οι εμπορευματικές μεταφορές μονοπωλούν τις διεθνείς έρευνες. Το 1990 ο Goss όρισε την έννοια του Λιμένα ως «μια πύλη από την οποία τα φορτία και οι επιβάτες μεταφέρονται από και προς τα πλοία στην ή από την ξηρά». Ο συγκεκριμένος ορισμός φαίνεται να είναι ελλιπής μιας και δεν περικλείει μέσα την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η ανάπτυξη των λειτουργιών στην διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων δημιούργησε την ανάγκη διερεύνησης της λειτουργίας των λιμένων και κατ' επέκταση των συνδυασμένων μεταφορών. Έτσι σύμφωνα με την UNCTAD «οι λιμένες ορίζονται σαν χώροι διασύνδεσης μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς, και κατά συνέπεια ως κέντρα συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία πρέπει να ενοποιούνται εντός των αλυσίδων Logistics για να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες τους». Ένας τέτοιος ορισμός στοχεύει να περιγράψει μεγάλα και σύγχρονα λιμάνια και όχι μικρότερα που δεν χρειάζεται ή δεν επιβάλλεται η πραγμάτωση πιο σύνθετων μεθόδων παραγωγής. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έδωσε έναν πληρέστερο ορισμό αναφέροντας ότι «Οι λιμένες είναι εμπορικές επιχειρήσεις τοποθετημένες δίπλα σε νερό, το οποίο είναι αρκετά βαθύ ώστε να επιτρέπει την κίνηση πλωτών σκαφών. Σε αυτές τις περιοχές δραστηριοποιούνται λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες αξιοποιούν την λιμενική υποδομή και ανωδομή, καθώς επίσης παρέχονται συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται ή διοικείται από κάποια Αρχή». Επίσης ο Marlow και ο Paixao διατυπώνουν ότι «οι λιμένες ορίζονται ως οι περιοχές που διαθέτουν υποδομές και ανωδομές ικανές να υποδεχτούν πλοία καθώς και άλλα μεταφορικά μέσα να διαχειριστούν τα φορτία τους, από και προς την ακτή και να παρέχουν υπηρεσίες logistics που θα προσθέτουν αξία στο προϊόν», τέτοιες διαδικασίες είναι τα διάφορα στάδια των logistics όπως είναι η αποθήκευση, η συσκευασία και η door to door μεταφορά (Marlow & Paixao, 2003b)

1.1 Η ναυτιλιακή ιστορία ως επιστημονικό αντικείμενο.

Ναυτιλιακή ιστορία ονομάζεται η επιστημονική μελέτη της ιστορικής διαδρομής της σχέσης του ανθρώπου με τη θάλασσα. Το πλέον εξειδικευμένο αντικείμενο της ναυτιλιακής ιστορίας είναι η χρήση της θάλασσας από τον άνθρωπο για συγκοινωνιακούς και εμπορικούς σκοπούς. Η ναυτιλιακή ιστορία μελετά την ιστορική εξέλιξη του θαλάσσιου εμπορίου, τους τρόπους με τους οποίους μεταφέρονται τα φορτία στις θάλασσες και τους ωκεανούς, τους τύπους των πλοίων που χρησιμοποιούνται, τους θαλάσσιους δρόμους, τους ναυτικούς και τις συνθήκες διαβίωσης τους στα καράβια, τους ιδιοκτήτες των πλοίων και την οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Επίσης η ναυτιλιακή ιστορία ενδιαφέρεται για την ιστορική διαδικασία της δημιουργίας διεθνών θεσμικών πλαισίων και νομοθεσίας που ορίζουν τη διεξαγωγή των θαλασσίων μεταφορών.

Ο Frank Broeze όρισε τη ναυτιλιακή ιστορία ως τη μελέτη της σχέσης ανάμεσα στον άνθρωπο και τη θάλασσα. Θεωρούσε ότι ο ορισμός της ναυτιλιακής ιστορίας θα έπρεπε να είναι όσο το δυνατόν ευρύτερος ενώ πρότεινε μια ταξινόμηση των αντικειμένων της πάνω στη βάση έξι τύπων σχέσης ανθρώπου – θάλασσας. Αυτοί οι έξι τύποι σχέσεων κατά τον Broeze είναι οι εξής: α) η χρήση των πλουτοπαραγωγικών πηγών της θάλασσας και του υπεδάφους του θαλάσσιου βυθού, β) οι θαλάσσιες μεταφορές και η εμπορική ναυτιλία, γ) η προβολή πολιτικής ισχύος δια της ναυτικής δύναμης, δ) η επιστημονική έρευνα, ε) η αναψυχή, στ) η κουλτούρα και η ιδεολογία.

Η ναυτιλιακή ιστορία συμπεριλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα αντικειμένων όπως τις εξερευνήσεις και ανακαλύψεις διαφόρων και πρωτότερα άγνωστων περιοχών του πλανήτη, το θαλάσσιο εμπόριο και τα στάδια της εξέλιξής του, τους αποικισμούς αλλά και την αποικιοκρατία, την ιστορία του πολεμικού ναυτικού των ναυτικών δυνάμεων, την εξέλιξη των πλοίων αλλά και την αρχαιολογία των ναυαγίων, την αλιεία και τα εργαλεία της, την πειρατεία, το ναυτικό δίκαιο και την εν γένει ναυτιλιακή νομοθεσία, τα λιμάνια και τις εξυπηρετικές εγκαταστάσεις, τη θάλασσα αναψυχή στις διάφορες μορφές της.

Στους χώρους της διεθνούς ακαδημαϊκής κοινότητας, οι ιστορικοί της ναυτιλίας χρησιμοποιούν ένα συνδυασμό διεθνών, εθνικών, περιφερειακών και τοπικών προσεγγίσεων στα γνωστικά τους αντικείμενα. Για το σκοπό αυτό είναι απαραίτητη μια διεπιστημονικότητα, δηλαδή μια συνεργασία μεταξύ διαφορετικών επιστημών όπως η ναυτική επιστήμη, η επιστήμη της οικονομίας, η αρχαιολογία, η ανθρωπολογία, η γεωγραφία, η κλιματολογία και η πολιτισμική ιστορία (cultural history).

Σύμφωνα με ορισμένους ειδικούς της ναυτιλιακής ιστορίας, αυτή η συγκεκριμένη επιστήμη αποτελεί πιθανότατα και μια προνομιούχα οδό για τη μελέτη της συνολικής ιστορίας του κόσμου μας. Ιστορικοί όπως ο Felipe Fernandez-Armesto και η Τζελίνα Χαρλαύτη θεωρούν ότι η ναυτιλιακή ιστορία είναι από τη φύση της διεθνής και συγκριτική εφόσον διαθέτει μια εγγενή διεθνή προοπτική στις έρευνές της. Ο επιφανής ιστορικός Fernand Braudel θεωρεί ότι η θάλασσα δεν χωρίζει τους ανθρώπους αλλά τους ενώνει, ενώ συγχρόνως συμμετέχει και στη διαμόρφωση των ανθρώπινων κοινωνιών στη ξηρά.

Εφόσον η ναυτιλιακή ιστορία μπορεί να γίνει αντιληπτή ως η θεώρηση της ιστορίας των ανθρώπινων κοινωνιών από τη μεριά της θάλασσας, είναι δυνατόν να την διακρίνουμε σε επιμέρους ιστορίες ή κλάδους όπως οικονομική ναυτιλιακή ιστορία, τεχνολογική ναυτιλιακή ιστορία, κοινωνική ναυτιλιακή ιστορία, εργατική ναυτιλιακή ιστορία, ιστορία ναυτιλιακών επιχειρήσεων, κ.ά.

Η εξειδικευμένη επιστήμη της ναυτιλιακής ιστορίας αναδύθηκε κατά το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα και γνώρισε αλματώδη εξέλιξη από την δεκαετία του 1970 μέχρι τις αρχές του 21^{ου} αιώνα. Εμείς, στα πλαίσια αυτών των διδακτικών σημειώσεων, θα επικεντρώσουμε την προσοχή μας στα

στοιχεία, τα δεδομένα και τα συμπεράσματα που αφορούν ειδικότερα τον ελληνικό γεωγραφικό χώρο και τις κοινότητες των Ελλήνων. Παρόλο που όπως έχει ήδη αναφερθεί «η ναυτιλιακή ιστορία είναι από τη φύση της διεθνής», αυτό το γεγονός δεν είναι απαγορευτικό μιας προσέγγισης η οποία θα διαθέτει έναν εθνοτικό-εθνικό και πολιτισμικό άξονα γύρω από τον οποίο θα συνδέονται εκείνες οι τεχνο-οικονομικές και πολιτισμικές δραστηριότητες ενός λαού οι οποίες συνέθεσαν αυτό που σήμερα αποκαλείται ελληνική ναυτοσύνη.

1.2 Οικονομική ναυτιλιακή ιστορία.

Για να αντιληφθούμε το περιεχόμενο αυτού του κλάδου αρκεί να συνδυάσουμε δύο ξεχωριστούς ορισμούς: Κατ' αρχάς, *οικονομική ιστορία είναι η μελέτη της εξέλιξης των οικονομικών φαινομένων από μια ιστορική προοπτική*. Αν αυτός ο ορισμός συνδυαστεί με εκείνον της ναυτιλιακής ιστορίας (*επιστημονική μελέτη της ιστορικής διαδρομής της σχέσης του ανθρώπου με τη θάλασσα*) τότε συμπεραίνουμε ότι οικονομική ναυτιλιακή ιστορία είναι η ιστορική μελέτη της εξέλιξης της οικονομικής διάστασης της σχέσης του ανθρώπου με τη θάλασσα.

Όπως επισημαίνει και η Τ. Χαρλαύτη, η οικονομική ναυτιλιακή ιστορία επικεντρώνεται στην εξέταση της εξέλιξης του θαλάσσιου εμπορίου, τη διαμόρφωση των ναυτιλιακών αγορών και της διεθνούς ναυλαγοράς, τη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική, την εξέλιξη της τεχνολογίας πλοίων, τη διαμόρφωση λιμένων, την πειρατεία και τις ναυταπάτες, την αλιεία, τις ασφαλίσσεις, τους νηογνώμονες και γενικά τις κοινωνικοοικονομικές συμπεριφορές που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Στον ίδιο κλάδο emπίπτουν και η ιστορία της συνδικαλιστικής οργάνωσης των ναυτικών όπως και η εξέλιξη της διοίκησης και οργάνωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αντικείμενα τα οποία όμως εμείς θα τα ταξινομήσουμε ξεχωριστά εξ αιτίας της ιδιαίτερης σημασίας τους.

Σε ακαδημαϊκό επίπεδο, η οικονομική ναυτιλιακή ιστορία εξετάζεται κυρίως με βάση τη διεθνή της διάσταση. Είναι χαρακτηριστική η θέση της κ. Χαρλαύτη σύμφωνα με την οποία η γνώση της ιστορίας της ναυτιλίας βοηθά τα μέγιστα στην αντίληψη των μηχανισμών ανάπτυξης της διεθνούς οικονομίας. Σύμφωνα με την ιστορικό, «η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία δεν χρησίμευσε μόνο στο να ολοκληρώσει τις παγκόσμιες αγορές, αλλά υπήρξε (ιστορικά) και η κατ' εξοχήν διεθνής οικονομική δραστηριότητα...» Τα περισσότερα ιστορικά στοιχεία σχετικά αυτόν τον κλάδο αφορούν την περίοδο από τον 16^ο αιώνα μέχρι σήμερα. Εμείς, στα πλαίσια αυτών των σημειώσεων, θα δώσουμε ιδιαίτερο βάρος στην ιστορική περίοδο από το τέλος του 18^{ου} αιώνα μέχρι τις αρχές του 21^{ου} διότι αυτή είναι περίοδος του θαύματος της σύγχρονης ελληνικής ναυτοσύνης που έφερε την ελληνόκτητη ναυτιλία στην πρώτη θέση παγκοσμίως. Δεν θα παραλείψουμε όμως να αναφερθούμε και στη προγενέστερη ναυτιλιακή ιστορία των Ελλήνων καθότι η μελέτη της αναδεικνύει τη διαρκή σχέση του λαού μας με τη θάλασσα καθώς και την κοινωνικο-πολιτισμική διάσταση του ελληνικού ναυτικού και ναυτιλιακού επιτεύγματος.

1.3 Τεχνολογική ναυτιλιακή ιστορία.

Ως τεχνολογική ναυτιλιακή ιστορία μπορεί να θεωρηθεί η ιστορική προσέγγιση της εξέλιξης όλων των επιστημών, τεχνολογιών και των εφαρμογών τους που ενσωματώνονται στις καθημερινές δραστηριότητες της ναυτιλίας και των ανθρώπων της. Αν και μέχρι σήμερα δεν υπάρχει μια ολοκληρωμένη θεώρηση αυτής της ιστορικής διαδρομής, υπάρχουν εν τούτοις πάρα πολλές επιμέρους μελέτες που αφορούν τους διάφορους τύπους πλοίων που έχουν χρησιμοποιηθεί κατά καιρούς, τις τεχνολογίες που σχετίζονται με τους τύπους πρόωσης (ιστία, ατμομηχανές, μηχανές εσωτερικής καύσης), τα βοηθήματα ραδιοεπικοινωνιών, τα ραντάρ, τις λιμενικές και άλλες βοηθητικές εγκαταστάσεις και γενικά τον χρήσιμο στη ναυτιλία μηχανολογικό και λοιπό εξοπλισμό.

Αν και στο παρόν κείμενο δεν υπάρχει χώρος για μια λεπτομερή εξέταση όλων αυτών των τεχνολογικών εξελίξεων, θα έχουμε παρόλα αυτά τη δυνατότητα να παρακολουθήσουμε κάποια ενδεικτικά στοιχεία που απεικονίζουν αποσπασματικά την πρόοδο των τεχνολογιών της ναυτιλίας με ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη και τη χρήση τους από τους Έλληνες ναυτικούς και πλοιοκτήτες. Χαρακτηριστικά τέτοια παραδείγματα είναι η μετάβαση από τα πρωτόγονα πλεούμενα [σχεδίες, κανό] στις αρχαίες τριήρεις, η οποία απετέλεσε τεράστιο τεχνολογικό άλμα. Ένα άλλο τεραστίων διαστάσεων άλμα υπήρξε η μετάβαση **από το ιστίο στον ατμό**, κεφαλαιώδους σημασίας διαδικασία για την πρόοδο της ναυτιλίας. Επίσης η εμφάνιση στα τέλη του 19^{ου} αιώνα των πετρελαιοφόρων δεξαμενόπλοιων για τη μεταφορά υγρών καυσίμων και στον 20^ο αιώνα η εμφάνιση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships).

1.4 Κοινωνική ναυτιλιακή ιστορία.

Πρέπει καταρχάς να διευκρινίσουμε ότι η κοινωνική ιστορία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την οικονομική ιστορία ενός τόπου ή μιας χώρας. Σε συνδυασμό με την οικονομική ιστορία, η κοινωνική ιστορία μελετά τους τρόπους με τους οποίους τα άτομα, τα νοικοκυριά και οι κοινότητες οργανώνουν τις δραστηριότητές τους και αναπτύσσουν σχέσεις με άλλους κοινωνικούς και οικονομικούς παράγοντες. Η κοινωνική ιστορία μελετά τους τρόπους και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας, καθώς και τη συγκρότηση των ανθρώπινων οικισμών μέσα στον χρόνο.

Σε συνάρτηση με τα παραπάνω, θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ότι η κοινωνική ναυτιλιακή ιστορία μελετά την ιστορική εξέλιξη των τρόπων με τους οποίους άτομα, νοικοκυριά και κοινότητες κατόρθωσαν διαμέσου της ενασχόλησής τους με τη ναυτιλία να αναπτύξουν τις σχέσεις τους με άλλους κοινωνικούς και οικονομικούς παράγοντες. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας τέτοιας διαδικασίας είναι η εμφάνιση, ανάπτυξη, ακμή, αλλά μερικές φορές και η παρακμή των *ναυτότοπων*.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι μετά το 1990 μια νέα επιστημονική προσέγγιση έρχεται να εμπλουτίσει την κοινωνική (ή κοινωνικο-οικονομική) ιστορία. Πρόκειται για την πολιτισμική ιστορία (cultural history) η οποία επικεντρώνεται στη μελέτη της γλώσσας ως κώδικα επικοινωνίας, ενώ δίνει ιδιαίτερη έμφαση στο ρόλο των πεποιθήσεων και των εικασιών ως κινητήριων δυνάμεων της ομαδικής συμπεριφοράς. Εμείς θα συνδυάσουμε στις σημειώσεις μας και τις δύο (κοινωνική και πολιτισμική) προοπτικές μαζί με τη ναυτιλιακή διάσταση.

1.5 Εργατική ναυτιλιακή ιστορία.

Κλάδος της κοινωνικής ναυτιλιακής ιστορίας. Εξετάζει την ιστορική εξέλιξη των εργασιακών σχέσεων, την εξέλιξη της εργασιακής νομοθεσίας σε θέματα ναυτικής εργασίας, όπως επίσης και την ιστορία του ναυτεργατικού κινήματος αλλά και του ναυτεργατικού συνδικαλισμού.

1.6 Ιστορία ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η ιστορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αντιπροσωπεύει ουσιαστικά μια διάσταση της οικονομικής ναυτιλιακής ιστορίας, ενώ σχετίζεται και με τους υπόλοιπους κλάδους της ναυτιλιακής ιστορίας. Το αντικείμενό της είναι η μελέτη της εξέλιξης των τρόπων οργάνωσης και διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η μελέτη της ιστορίας των επιχειρηματικών πρακτικών και μεθόδων μας επιτρέπει την βαθύτερη και πληρέστερη κατανόηση της πιο σημαντικής οργανωτικής μονάδας της ναυτιλιακής οικονομίας, δηλαδή της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Στο πλαίσιο αυτών των σημειώσεων θα επικεντρωθούμε στην ιστορική μελέτη των επιχειρηματικών πρακτικών των ελληνόκτητων επιχειρήσεων κατά την περίοδο μεταξύ του 18^{ου} και του 21^{ου} αιώνα αφού όμως θα έχουμε κάνει προηγουμένως και μια σύντομη αναφορά στις εξαιρετικές για την εποχή τους επιχειρηματικές πρακτικές των αρχαίων Ροδίων.

1.7 Η Οικονομική σημασία των λιμενικών-θαλάσσιων μεταφορών

1.7.1 Η σημασία της μεταφοράς

Σύμφωνα με την UNCTAD στην έκθεση της το 2011 ανέφερε ‘ότι οι υπηρεσίες μεταφορών είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος κλάδος εμπορικών υπηρεσιών’ . Οι μεταφορικές υπηρεσίες επηρεάζουν την οικονομική ανάπτυξη του εμπορίου και άμεσα με τη βελτίωση του ανταγωνισμού και της αποδοτικότητας τη αγοράς των εμπορευμάτων.

1.7.2 Η σημασία της θαλάσσιας μεταφοράς

Η σημασία του θαλάσσιου εμπορίου ήταν γνωστή από τα πρώτα στάδια της παραγωγής αγαθών και της προσπάθειας διακίνησης τους . Πρωτοπόροι υπήρξαν οι αρχαίοι Έλληνες, οι Ρωμαίοι και οι βυζαντινή αυτοκρατορία και στην πιο σύγχρονη ιστορία οι ενετοί οι Πορτογάλοι και οι Ολλανδοί

1.7.3 Οι επιπτώσεις του κόστους μεταφοράς για το διεθνές εμπόριο

Τα τελευταία χρόνια κύριος παράγοντας της παγκοσμιοποίησης είναι οι βελτιώσεις στις διεθνείς υπηρεσίες μεταφορών. Η πρόοδος στις τηλεπικοινωνίες, η τυποποίηση και απελευθέρωση του εμπορίου και οι πιο γρήγορες φθηνές και αξιόπιστες μεταφορές συνέβαλαν στην αποδοτικότερη πρόσβαση στις πρώτες ύλες στη βελτίωση της παραγωγικής διαδικασίας και στη αποτελεσματικότερη διανομή των προϊόντων. Τα μεταφορικά κόστη μαζί με τις δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις τη συναλλαγματική ισοτιμία των νομισμάτων και τις υπηρεσίες διανομής είναι από τα σημαντικότερα στοιχεία που μπορούν να επιβαρύνουν το εμπορικό κόστος .

Μιας μείωση του κόστους μεταφοράς τονώνει την εξαγωγική δραστηριότητα ακριβώς όπως η μείωση των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων στην χώρα εισαγωγής. Οι διεθνείς συμφωνίες στα πλαίσια του παγκόσμιου οργανισμού εμπορίου έχουν ρίξει της δασμολογικές επιβαρύνσεις σε τόσο χαμηλά επίπεδα, που περεταίρω μείωση του δεν θα είχε σημαντικό αποτέλεσμα. Τα αυξημένα μεταφορικά κόστη αυξάνουν σημαντικά την τελική τιμή του προϊόντος και ουσιαστικά αναγκάζουν τους υπεύθυνους κοστολόγησης των εταιρειών να εξετάζουν εναλλακτικές λύσεις που θα μπορούσαν να τους προσφέρουν περισσότερο αποδοτική και οικονομική ικανότητα (kumar and Hoffman 2002). Τέτοιες λύσεις αποτελούν οι σύγχρονοι διεθνείς λιμένες. Η τιμή για την πλειοψηφία των εμπορευμάτων στις αναπτυσσόμενες χώρες είναι εξωγενής, επειδή τα περισσότερα προϊόντα είτε πρώτες ύλες είτε καταναλωτικά αγαθά εισάγονται. Η άνοδος του μεταφορικού κόστους της εγχώριας παραγωγής. Σε περίπτωση που τα προϊόντα προς εξαγωγή γίνουν πιο ακριβά μπορεί να οδηγήσει πτώση των εσόδων ή ακόμα και την απώλεια ολοκλήρωσης της αγοράς του εξωτερικού. Ο διπλασιασμός του μεταφορικού κόστους για μια χώρα οδηγεί σε πτώση του εμπορίου της κατά 80% (Limao and venables 2001) .

1.7.4 Οι επιπτώσεις του κόστους μεταφοράς στην οικονομική ανάπτυξη

Τα αυξημένα μεταφορικά κόστη οδηγούν σε λιγότερες ξένες επενδύσεις , μικρότερη αποταμίευση , μειωμένες εξαγωγές και υπηρεσίες, μειωμένη πρόσβαση σε γνώση και τεχνολογία και σε μείωση της απασχόλησης. Υπολογίζεται ότι ο διπλασιασμός του μεταφορικού κόστους μειώνει το ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης κατά περισσότερο από μισή ποσοστιαία μονάδα (Rebelo and Sachs 1998) Σύμφωνα με μελέτη των Sanchez , Hoffman micro , Pizzolitto , Sgoutos and Wilmsmeier η οποία παρουσιάστηκε το 2002 στο IAME του Παναμά το συνολικό θαλάσσιο μεταφορικό κόστος το οποίο περιλαμβάνει το ναύλο, την ασφάλεια και τις υπόλοιπες χρεώσεις από το λιμάνι εξαγωγής μέχρι και την άφιξη στο λιμάνι εισαγωγής καθορίζεται από τους παρακάτω παράγοντες:

- Η αποδοτικότητα του λιμανιού αφετηρίας και η αποδοτικότητα του λιμανιού προορισμού,
- Τα φυσικά χαρακτηριστικά του εξαγόμενου προϊόντος και η ελαστικότητα της ζήτησης αγοράς ,
- Η ασφάλεια της μεταφοράς ,
- Η θαλάσσια απόσταση ανάμεσα στα δύο λιμάνια ,
- Η διαθεσιμότητα και η κανονικότητα εξυπηρέτησης ανά τακτά χρονικά διαστήματα από την ναυτιλιακή εταιρία και κατά πόσο είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις και το χρονοδιάγραμμα του κάθε εξαγωγέα ,
- Μυστικές συμφωνίες μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών ή πρακτόρων που επηρεάζουν τις τιμές των ναύλων και δημιουργούν στρεβλώσεις στην αγορά ,
- Ο βαθμός εμπορευματοκιβωτιοποίησης των εξαγόμενων προϊόντων.

1.8 ΛΙΜΕΝΕΣ & ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΠΡΟΙΟΝ

Το Λιμενικό προϊόν θεωρείται ο βασικός κρίκος στην ναυτιλιακή εμπορική αλυσίδα. Στην λιμενική αγορά ο όρος προϊόν δεν περιγράφει κάποιο υλικό αλλά την παροχή υπηρεσιών. Η βασική λειτουργία ενός λιμένα περιγράφεται «ως κέντρο διαχείρισης φορτίων», αφορά δηλαδή την διαχείριση φορτίων μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων μέσων μεταφοράς. Η κύρια αυτή λειτουργία κατηγοριοποιείται σε 4 επιμέρους λειτουργίες.

1. Παροχή υπηρεσιών προς τα πλοία
2. Χειρισμός φορτίου στην αποβάθρα
3. Παραλαβή και διανομή φορτίων
4. Λειτουργίες logistics

Αντίστοιχα στην αγορά των επιβατικών μεταφορών συμπεριλαμβανομένης και της κρουαζιέρας η λειτουργία του λιμένα επικεντρώνεται στην επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών.

Και σε αυτήν την περίπτωση γίνετε επιμερισμός σε 4 λειτουργίες.

1. Παροχή υπηρεσιών προς τα πλοία
2. Επιβίβαση/αποβίβαση και εξυπηρέτηση κατά το χρόνο παραμονής στο λιμάνι
3. Διαχείριση αποσκευών
4. Είσοδο και έξοδο από το λιμάνι με συνδυασμένες μεταφορές

Εκτός από τις βασικές λειτουργίες που προαναφέρθηκαν, δηλ, την διαχείριση φορτίων και την επιβίβαση αποβίβαση επιβατών προσαρτώνται σε αυτές και κάποιες άλλες παροχές, συμπληρωματικές, που σύμφωνα με την οικονομική θεωρία λειτουργούν ως συμπληρωματικά αγαθά. Τέτοια αγαθά είναι:

1. Η Ρυμούλκηση
2. Η Πλοήγηση
3. Η Τροφοδοσία πλοίων
4. Η Ενδολιμενική κυκλοφορία.

Τέτοιου είδους παροχές ολοκληρώνουν το λιμενικό πλέγμα και μπορεί να οριστούν σαν οικονομικές δραστηριότητες που εμπλέκουν δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς που έχουν άμεση σχέση με την άφιξη - αναχώρηση πλοίων , φορτίων και επιβατών στο λιμάνι. Στην λιμενική βιομηχανία επιτελούνται πολλαπλοί ρόλοι μιας και βασικός σκοπός είναι να ικανοποιηθούν διαφορετικοί στόχοι από διάφορες και πολλές φορές ανόμοιες ομάδες «καταναλωτών –χρηστών» (Παρδάλη, 2001).

Σύμφωνα με τους προαναφερθέντες ορισμούς, στην συγκεκριμένη εργασία γίνεται αποδεκτός ο ορισμός του λιμένα ως «ο χώρος στον οποίο πραγματοποιούνται υπηρεσίες φορτίων επιβατών και διαχείριση -εξυπηρέτηση πλοίων, μαζί με τις συμπληρωματικές υπηρεσίες που ενσωματώνονται σε αυτό το προϊόν αλλά και με τις υπόλοιπες υπηρεσίες που παρέχονται εντός τις λιμενικής αγοράς Τα λιμάνια με σύγχρονες εγκαταστάσεις και υποδομές ανήκουν σε μια γενικότερη αλυσίδα logistics. Εκεί μπορεί να συνυπάρξουν διαφορετικές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται φορτία από διαφορετικές αλυσίδες logistics που δρουν ανταγωνιστικά μεταξύ τους (Robinson, 1967). Παρόμοια είναι και η περίπτωση των κρουαζιερόπλοιων στα επιβατικά λιμάνια των οποίων η προσάρτηση τους στο δίκτυο των συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί βασικό παράγοντα για την μεταξύ τους ανταγωνιστικότητα (Papachristou, 1998, McCalla, 1998)

1.9 Χρήσεις λιμένων

Οι χρήσεις των λιμένων χωρίζονται ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων που εξυπηρετούν ένα λιμάνι μπορεί αν έχει παραπάνω από μια χρήσεις . Οι κατηγορίες αυτές είναι :

- Γενικά εμπορεύματα (general cargoes)
- Φορτία χύδην (dry and liquid balk cargoes)
- Εμπορευματοκιβώτια (containers)
- Ακτοπλοΐα
- Κρουαζιέρα (cruise)
- Αναψυχής (Leisure- Marinas)
- Αλιευτικά (fishing)

1.10 Γενιές των λιμένων

Η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD 1992) κατατάσει τους λιμένες σε τρεις διαφορετικές γενιές λιμένων .

1. Πρώτη γενιά λιμένων : Οι ενδιάμεσοι σταθμοί μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορικών μέσων
2. Δεύτερη γενιά : Διεύρυνση της γκάμας των παρεχόμενων υπηρεσιών με αποτέλεσμα να προστίθεται αξία στο μεταφερόμενο προϊόν
3. Τρίτη γενιά : Τα λιμάνια πλέον λειτουργούν ως κρίκοι στη συνολική μεταφορική αλυσίδα , ικανοποιώντας εξειδικευμένες απαιτήσεις των χρηστών στηριζόμενα σε σύγχρονες παραγωγικές διαδικασίες υψηλής τεχνολογίας.

Πρόσφατα διατυπώθηκε η άποψη για την ύπαρξη λιμένων και τέταρτης γενιάς , γεγονός που προδίδει και την ταχεία εξέλιξη που σημειώνεται στον κλάδο της λιμενικής βιομηχανίας . Το βασικό τους χαρακτηριστικό είναι η συνεργασία , οι γέφυρες που δημιουργούνται μεταξύ του λιμένα τέταρτης γενιάς και των συνεργατών του . Το μοντέλο έχει δεχθεί κριτική ως προς την ακρίβεια του , καθώς η εξέλιξη των λιμένων θεωρείται συνεχής και πολυεπίπεδη και δύσκολα μπορούν να εντοπιστούν διακριτές φάσεις . Αναλυτικότερα για τις τρεις πρώτες γενιές λιμένων :

- Λιμένες πρώτης γενιάς

Οι λιμένες αυτής της κατηγορίας θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν παραδοσιακοί , καθώς αποτελούν απλά μια ενδιάμεση περιοχή μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών . Η παροχή υπηρεσιών μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών . Η παροχή υπηρεσιών των λιμένων αυτής της κατηγορίας είναι περιορισμένη , αφορά μόνο στην φόρτωση , εκφόρτωση και αποθήκευση των φορτίων . Τα λιμάνια πρώτης γενιάς εξακολουθούν να υπάρχουν ακόμη και σήμερα , οι επενδύσεις που γίνονται περιορίζονται μόνο σε υποδομή που γειτνιάζει με το νερό και ουδεμία σχέση έχει με το φορτίο και τα πλοία .

- Λιμένες δεύτερης γενιάς

Βασικό χαρακτηριστικό αυτής της κατηγορίας λιμένων είναι ότι θεωρούνται από τις κυβερνήσεις και τις αρχές τους ως κέντρα υπηρεσιών μεταφοράς βιομηχανικών και εμπορικών προϊόντων . Η εμφάνιση των λιμένων αυτών γύρω στη δεκαετία του '60 επέφερε αλλαγή στα μέχρι τότε δεδομένα. Οι υπηρεσίες που παρέχονται στους χρήστες , πέρα από τις παραδοσιακές φόρτωσης-εκφόρτωσης , είναι βιομηχανικές εγκαταστάσεις εντός της περιοχής του λιμένα . Η αύξηση των βιομηχανικών λειτουργιών είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση στην ποσότητα πρώτων υλών που εισάγονται σε βιομηχανικές χώρες και φυσικά την ανάγκη χρήσης μεγαλύτερων πλοίων . Σημαντική παρατήρηση είναι ότι δημιουργήθηκε μια άμεση σχέση μεταξύ του λιμένα και των εταιριών μεταφορών καθώς και των χρηστών του λιμένα .

- Λιμένες τρίτης γενιάς

Δύο δεκαετίες αργότερα από την εμφάνιση των λιμένων δεύτερης γενιάς , γύρω στο 1980 λόγω της μεγάλης χρήσης σε παγκόσμια κλίμακα των εμπορευματοκιβωτίων και της συνεργασίας μεταξύ των μέσων εμφανίζονται τα λιμάνια τη τρίτης γενιάς οι δραστηριότητες και οι υπηρεσίες στα τρίτης γενιάς λιμάνια είναι περισσότερες και εξειδικευμένες όπως στα λιμάνια πρώτης και δεύτερης γενιάς έτσι και στα λιμάνια τρίτης γενιάς οι παραδοσιακές υπηρεσίες παραμένουν και αποτελούν τις βασικές λειτουργίες του λιμανιού . Οι διαφορές σε ένα λιμάνι τρίτης γενιάς είναι ότι αυτές οι υπηρεσίες γίνονται από σύγχρονο εξοπλισμό και τεχνογνωσία , γίνεται ευρεία χρήση συστημάτων μηχανογράφησης ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών .

1.11 Βασικές έννοιες λειτουργίας λιμένων

- Ενδοχώρα

Ενδοχώρα θεωρείται μια περιοχή συνεχής η οποία βρίσκεται και εκτείνεται στο “χερσαίο τμήμα “ του λιμανιού ή βρίσκεται σε άμεση σχέση και λειτουργική εξάρτηση μαζί του . Η έννοια επεκτάθηκε και τελικά σήμερα αναφέρεται στην περιοχή από την οποία οι λιμένες δέχονται ή στην οποία αποστέλλουν εμπορεύματα.

- Προχώρα

Προχώρα είναι οι περιοχές εκείνες οι οποίες βρίσκονται πέρα από την θαλάσσια πλευρά του λιμένα και με τι οποίες ο λιμένας είναι συνδεδεμένος με θαλάσσιες μεταφορές.

- Χωρητικότητα

Είναι το μέγιστο μέγεθος του φορτίου που εξυπηρετείται πλήρως σε ένα χρονικό διάστημα . Μπορεί να γίνει διάκριση της χωρητικότητας ενός εμπορικού λιμένα σε εσωτερική και εξωτερική.

- Είδος φορτίου

Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο μπορεί να ταξινομηθεί σε χύδην φορτίο και σε γενικό φορτίο

Χύδην φορτίο : Ξυρό χύδην , Υγρό χύδην , ειδικά χύδην φορτία

Γενικό φορτίο : Συμβατικό φορτίο , παλέτες , εμπορευματοκιβώτια .

1.12 Διάκριση λιμενικών λειτουργιών

Οι βασικές λειτουργίες ενός λιμένα χωρίζονται σε εκείνες που πραγματοποιούνται σε άμεση σχέση με τα πλοία και εκείνες οι οποίες πραγματοποιούνται σε άμεση σχέση με τα φορτία. Οι βασικότερες λειτουργίες που παρέχονται από ένα λιμένα προς τα πλοία είναι η πλοήγηση , η καβοδέτηση , η ρυμούλκηση , η χορήγηση τροφίμων και εφοδίων , ο ανεφοδιασμός με καύσιμα , η χορήγηση τηλεφωνικών συνδέσεων και οι επισκευές. Οι λιμενικές υπηρεσίες προς τα φορτία είναι η εκφόρτωση ή παράδοση και παραλαβή του φορτίου στα χερσαία μέσα μεταφοράς και οι υπηρεσίες διαλογής συσκευασίας ή και μεταποίησης.

1.13 Ποιότητα λιμενικής υπηρεσίας

Η ποιότητα της λιμενικής υπηρεσίας ορίζεται , γενικά ως το σύνολο χαρακτηριστικών και ιδιοτήτων ενός προϊόντος η μιας υπηρεσίας που αναφέρεται στη δυνατότητα τους να ικανοποιούν μια εκφρασμένη η συναγόμενη ανάγκη . Για την λιμενική υπηρεσία τα στοιχεία που συνθέτουν την ποιότητα της είναι :

- Η ταχύτητα φορτοεκφόρτωσης
- Η μείωση γενικά των καθυστερήσεων στον λιμένα

- Το χαμηλό επίπεδο ζημιών και απωλειών
- Η ταχύτητα και η ποιότητα της διακίνησης των εγγράφων
- Η παροχή ειδικευμένων ευκολιών

1.14 Μέσα φορτοεκφορτώσεως

Τα μέσα φορτοεκφορτώσεως ουσιαστικά χωρίζονται σε δύο κατηγορίες αυτά που διαθέτουν τα πλοία και αυτά που διαθέτουν τα λιμάνια . Επίσης γίνεται και επιμέρους διαχωρισμός ανάλογα με τον τύπο του πλοίου .

Στην πρώτη κατηγορία δηλαδή στα μέσα που διαθέτουν τα πλοία παρατηρούμε ότι η φόρτωση και η εκφόρτωση χύδην φορτίου ή εμπορευματοκιβωτίων πραγματοποιείται με τη χρήση γερανών που βρίσκονται εγκατεστημένα στο κατάστρωμα. Στις εργασίες για την σύνδεση των αγωγών φορτοεκφορτώσεως στις πολλαπλές συνδέσεις του φορτίου manifold των δεξαμενοπλοίων όπως και στην ανύψωση ή στη μεταφορά μεγάλων φορτίων , χρησιμοποιούνται γερανοί εγκατεστημένοι στη μέση και στην πρύμνη του πλοίου στην μέση και στην πρύμνη του πλοίου. Μερικοί τύποι πλοίων επίσης διαθέτουν γερανογέφυρες που διατρέχουν το κατάστρωμα πάνω από τα αμπάρια στηριζόμενες σε ράγες στις πλευρές του πλοίου .

Όσο αναφορά τα δεξαμενόπλοια οι αντλίες που χρησιμοποιούνται στην εκφόρτωση του φορτίου, είναι φυγοκεντρικές ενός ή δύο σταδίων . Για την λειτουργία των φυγοκεντρικών αντλιών φορτίου συνήθως χρησιμοποιούνται ατμοστρόβιλοι , που μεταδίδουν την περιστροφική κίνηση στον άξονα της αντλίας μέσω συστήματος οδοντωτών τροχών. Σε άλλες εγκαταστάσεις η λειτουργία τους μπορεί να πραγματοποιείται με άμεση μετάδοση ηλεκτροκινητήρα .

Στην δεύτερη κατηγορία τα μέσα φορτοεκφορτώσεως που διαθέτουν οι λιμένες συναντάμε μεγάλη γκάμα εξοπλισμού και μηχανημάτων. Στα λιμάνια για χύδην φορτίου όσο αναφορά την εκφόρτωση συναντάμε διαφόρων τύπων γερανών οι οποίοι είναι τοποθετημένη πάνω σε ράγες κατά μήκος του λιμένα οι γερανοί αυτοί διαθέτουν χούφτες όπου εισέρχονται εντός των αμπαριών και παίρνουν το φορτίο και κατά την συνέχεια το ρίχνουν σε ειδικά διαμορφωμένους κώνους όπου με την σειρά τους το τροφοδοτούν στα μέσα μεταφοράς π.χ. φορτηγά . Επίσης υπάρχουν και ειδικοί σωλήνες (σιλό) όπου αναρροφούν το φορτίο και το μεταφέρουν στην στεριά σε ειδικές εγκαταστάσεις . Για

την φόρτωση των χύδην φορτίων υπάρχουν είτε γερανοί όπου πραγματοποιούν την αντίθετη διαδικασία με αυτή της φορτώσεως αλλά σε κάποιους λιμένες υπάρχουν και οι λεγόμενες κορδέλες όπου εισάγεται πάνω τους το φορτίο και η κορδέλα βρίσκεται πάνω από το αμπάρι και ρίχνει εντός αυτού το φορτίο . Για τα containers γίνεται πάλι η χρήση γερανών είτε απλών είτε γερανογεφυρών όπου με ειδικές συνδέσεις τοποθετούν ή αποσπών τα containers από τα πλοία . Για τα δεξαμενόπλοια υπάρχουν εγκαταστάσεις στην στεριά μόνο για την φόρτωση τους είναι μεγάλης ισχύος αντλίες όπου αναρροφούν το φορτίο από τις δεξαμενές αποθήκευσης και το στέλνουν στο πλοία .

1.15 Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Πολιτικής για τους Λιμένες

Προσπάθεια των αρμοδίων υπηρεσιών της Ε.Ε. να διατυπώσουν τις αρχές για μια ενιαία, ρεαλιστική και εφικτή λιμενική πολιτική που θα δίνει προοπτική ανάπτυξης στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελεί μια συνολική, ολοκληρωμένη και αποτελεσματική αντιμετώπιση του χώρου, ώστε να εξασφαλιστούν και να ενισχυθούν περαιτέρω η ανταγωνιστικότητα και η ανάπτυξη των λιμένων, η ικανότητα και αποτελεσματικότητα του μεταφορικού δικτύου, ο υγιής και θεμιτός ανταγωνισμός, η ελκυστικότητα των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών, η παροχή λιμενικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, η προστασία των εργαζομένων. Παράλληλα, επιδίωξη αποτελεί η εξάλειψη πάσης φύσεως περιορισμών, εμποδίων και προβλημάτων στη λιμενική λειτουργία και την παροχή λιμενικών υπηρεσιών ή στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προέβη σε διαβούλευση μεταξύ των εμπλεκόμενων, προκειμένου να καταλήξει άμεσα σε μια σύνθεση των επιμέρους θέσεων και απόψεων για το εν λόγω πεδίο, παρέχοντας συγκεκριμένες κατευθύνσεις και ανοίγοντας το δρόμο για μελλοντικές νομοθετικές πρωτοβουλίες ή δράσεις. Ζητούμενο αποτελεί να σκιαγραφηθούν οι βασικές κατευθύνσεις και το πλαίσιο των μεταρρυθμίσεων που θεωρούνται απαραίτητες για τους ευρωπαϊκούς λιμένες και την αγορά λιμενικών υπηρεσιών, στη βάση της υφιστάμενης κατάστασης και των ακολουθούμενων πρακτικών στο χώρο, αλλά και των αναγκαιοτήτων που τίθενται στο σύγχρονο περιβάλλον της εν λόγω βιομηχανίας. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον συγκεντρώνουν η ποιότητα και η αποδοτικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων και το εργασιακά καθεστώς και τα εργασιακά ζητήματα στους λιμένες, ζητήματα για τα οποία υφίσταται πλέον ένα αναγκαίο υπόβαθρο για την κατανόηση της υφιστάμενης κατάστασης και το σχεδιασμό της πολιτικής στο μέλλον. Οι επιδόσεις της λιμενικής βιομηχανίας, σε όρους αποδοτικότητας, παραγωγικότητας και βιώσιμης ανάπτυξης, οι παραχωρήσεις, η χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών από τον ιδιωτικό και το δημόσιο τομέα, η ενσωμάτωση των λιμένων στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, η προσπάθεια για τη

δημιουργία μιας Ενιαίας Αγοράς λιμενικών υπηρεσιών και η απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών στους λιμένες και τα εργασιακά, αποτελούν τους άξονες γύρω από τους οποίους θα κινηθεί η αναθεώρηση της ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής, καθώς και οι πρωτοβουλίες που θα αναληφθούν στο ορατό μέλλον για το συγκεκριμένο χώρο από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Επισημαίνεται ότι τα στοιχεία αυτά θα συνδεθούν με σημαντικές πρωτοβουλίες και στρατηγικές που βρίσκονται σε εξέλιξη και διαμορφώνουν το νέο τοπίο, όπως για παράδειγμα η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική και ο Ενιαίος Θαλάσσιος Μεταφορικός Χώρος, ενώ αναζητούνται ευρωπαϊκές λύσεις για την οικοδόμηση ενός μεταφορικού δικτύου, που θα συγκεντρώνει συγκεκριμένα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά και θα δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών και της ανάπτυξης γενικά, στη βάση της αναθεώρησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και της χρηματοδότησης του. Στο νέο τοπίο υπερκείμενες αρχές, όπως, για παράδειγμα, η αειφόρος ανάπτυξη και η περιβαλλοντική προστασία και επιταγές, όπως η ενίσχυση της ασφάλειας, η προώθηση της συνοχής κλπ. επιδρούν καθοριστικά στην παραγωγή πολιτικής και δικαίου στην Ε.Ε. Οι λιμένες ως κομβικά σημεία διασύνδεσης των μεταφορικών μέσων μεταξύ ξηράς και θάλασσας καλούνται να διαδραματίσουν ένα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των διατροπικών μεταφορών και των μεταφορικών αλυσίδων/ logistics. Η ενίσχυση τους αποτελεί λογική επιλογή για την ανάπτυξη του ΔΔΜ, ενώ η σημασία τους για τη μεταφορική ικανότητα του συστήματος αναγνωρίζεται προοδευτικά. Εξάλλου, η προσπάθεια διαμόρφωσης μιας ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής υπογραμμίζει, μεταξύ άλλων, το ρόλο που αποδίδεται στους ευρωπαϊκούς λιμένες για την ενίσχυση των μεταφορών και τη συμβολή τους στην ευρωπαϊκή οικονομία. Ως εκ τούτου, αναμένεται να ενισχυθούν στην επόμενη προγραμματική περίοδο, αντίστοιχα, οι ευκαιρίες για τους λιμένες, που, πάντως, θα εξακολουθήσουν να βρίσκονται σε ανταγωνιστική σχέση, ως προς τη διεκδίκηση πόρων, προς τα άλλα στοιχεία του συστήματος. Στη βάση των παραπάνω, οι λιμένες θα πρέπει να προσανατολιστούν στην επιδίωξη ανάδειξης του ρόλου τους στις συνδυασμένες μεταφορές και στη συνεργασία των διαφόρων μεταφορικών μέσων και τρόπων. Οι λιμένες της χώρας τίθενται προφανώς μπροστά σε νέες προκλήσεις, αλλά επίσης νέες δυνατότητες και ευκαιρίες θα εξαρτήσουν την επιτυχία τους στο νέο περιβάλλον. Η ανάπτυξη μιας σαφούς στρατηγικής προσφέρει λύσεις προς μια ουσιαστική αντιμετώπιση του νέου περιβάλλοντος, αλλά και τις δυνατότητες εξορθολογισμού, διόρθωσης και βελτίωσης του συστήματος. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι τα ζητήματα είναι ανοικτά και για το λόγο αυτό απαιτείται επανέλεγχος της πορείας, διορθωτικές παρεμβάσεις, εξωστρέφεια και παρουσία στα ευρωπαϊκά όργανα, όπως επίσης και επιδίωξη συνεργασιών σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

1.16 Το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα

Το Λιμενικό Σύστημα της χώρας αποτελείται από περίπου 900 λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις διαφορετικού μεγέθους, διοικητικής οργάνωσης, χρήσεων, και, φυσικά, διαφορετικής σημασίας για την εθνική και τοπική κοινωνία και οικονομία.

Οι Ελληνικοί λιμένες διακρίνονται σε :

1 Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος

2 Λιμένων Εθνικής Σημασίας

3 Λιμένων Μείζονος Ενδιαφέροντος

1.17 Σημασία του Λιμενικού Συστήματος για την Ελλάδα

Στην Ελλάδα, τα λιμάνια και οι θαλάσσιες μεταφορές (ιδιαίτερα οι εσωτερικές) αποτελούν θεμελιακή προϋπόθεση για την διατήρηση της εδαφικής ακεραιότητας και εσωτερικής συνοχής της χώρας μεταφέροντας επιβάτες και αγαθά σε όλα τα κατοικημένα νησιά της επικράτειας.

1.18 Λιμενικό Σύστημα και θαλάσσιες ενδομεταφορές (ακτοπλοΐα)

Ως χώρα με μεγάλο αριθμό νησιών, στα οποία κατοικεί περίπου το 13 % του συνολικού πληθυσμού της χώρας, η εδαφική συνοχή της χώρας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Με βάση συγκριτικά στοιχεία που κατέγραψε η έρευνα του ΤΑΠΠΕΔ9, η «ελληνική χρήση» των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών μετράται ως: το 95% του συνολικού αριθμού επιβατών που διακινούνται είναι Έλληνες πολίτες □ το 25% των εμπορευμάτων αντίστοιχα ξεκινούν από ελληνικούς προορισμούς. Καθίσταται σαφές πως η ακτοπλοΐα αποτελεί εξαιρετικά κρίσιμο παράγοντα για την εθνική και κοινωνική συνοχή. Κύρια χαρακτηριστικά των λιμένων των νησιών του Αιγαίου είναι το μικρό μέγεθός τους και η περιφερειακότητα, ως προς τα κέντρα διακίνησης εμπορικών αγαθών: στο κύριο λιμάνι εξυπηρετούνται όλες οι τοπικές ανάγκες,

με τον όγκο των εισαγωγών να είναι πολλαπλάσιος από τις εξαγωγές. Παρατηρούνται ακόμη κατά κανόνα έλλειψη χωροταξίας για τις διάφορες δραστηριότητες που εκτελούνται (εμπορευματικές μεταφορές και επιβατικές, αναμονή επιβατών, κρουαζιέρα), και έντονες διακυμάνσεις της κίνησης ανάλογα με την εποχικότητα. Παράλληλα, πρέπει να επισημανθεί ότι λόγω του γεγονότος ότι αναφερόμαστε σε νησιά, τα λιμάνια δεν είναι εύκολο ούτε απαραίτητα επιθυμητό να προχωρήσουν σε εξειδίκευση των λειτουργιών τους, καθώς καλούνται να παρέχουν ολοκληρωμένες υπηρεσίες, που στα μεγαλύτερα λιμάνια μπορούν να αντιμετωπιστούν μέσω του διαχωρισμού των διοικητικών και εμπορικών αρμοδιοτήτων. Παράλληλα υπάρχουν στα μεγαλύτερα νησιά δευτερεύοντα λιμάνια (με ελάχιστα να αποτελούν σήμερα πύλες εισόδου) και μικρότερες λιμενικές εγκαταστάσεις κυρίως ως μετεξέλιξη αλιευτικών καταφυγίων.

Κεφάλαιο 2

Τα σημαντικότερα λιμάνια της γης

Οι σημαντικότεροι λιμένες ανά περιοχή επιγραμματικά :

ΜΑΓΧΗ : Ντόβερ , Πλύμουθ , Σαουθάμπτον, Χάβρη , Calais , Caen

ΒΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ : Αμβέρσα , Αμβούργο , Βρέμη , Ρότερνταμ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ: Πειραιάς , Θεσσαλονίκη , Algeciras , Haifa , Gioia Tauro , Γένοβα , Port said , Βαλένθια , Μασσαλία

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ : Καρταγένα , Νέα Υόρκη , Ρίο ντε Τζανέιρο , Miami , Cape Town ,

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ : Μελβούρνη , Bussan , Σαγκάη , Hong Kong , Σιγκαπούρη , Οσάκα , Γιοκοχάμα

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ : Durban , Mumbai , Περθ

ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ : Jeddah , Πορτ Σουδάν , Άντεν

ΚΑΣΠΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ : Μπακού , Ακτο , Anzali

ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ : Abu Dhabi , Dubai , Ντόχα , Bushehr

ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ: Ust Luga , Primorsk , Gdansk , Klaipeda , Κοπεγχάγη

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ : Novorossiysk , Κωνσταντινούπολη , Οδησός , Κωσταντζα , Mersin , Σμύρνη

Αναλυτικά :

Μάγχη : Η Μάγχη είναι πορθμός που χωρίζει την ηπειρωτική Ευρώπη από την Μεγάλη Βρετανία και που διαμέσων του πορθμού του καλάι , ενώνει τη Βόρεια θάλασσα με τον ατλαντικό ωκεανό . Έχει μήκος 560 χλμ το μεγαλύτερο πλάτος της φτάνει τα 240χλμ και το μικρότερο πλάτος της τα 34χλμ. Είναι σχετικά ρηγά νερά με μέσο βάθος τα 120 μ στο πιο πλατύ σημείο ενώ το βάθος μειώνεται περίπου στα 45 μ στο σημείο ανάμεσα στο Ντόβερ και καλάι . Ανατολικότερα τα νερά γίνονται ακόμη πιο ρηγά , φτάνοντας τα 26 μ. στο σημείο όπου η ανατολική Αγγλία ενωνόταν κάποτε με τις κάτω χώρες . Στο δυτικό άκρο βρίσκονται οι βρετανικές νήσοι Γκερνσεν και Τζέρσεϋ.

Ντόβερ : Το Ντόβερ είναι πόλη και πορθμείο στην κομητεία του Κέντ , στην νοτιοανατολική Αγγλία . Βρίσκεται απέναντι από την Γαλλία στον πορθμό του Ντόβερ , το στενότερο σημείο της Μάγχης και βρίσκεται νοτιοανατολικά του Καντέμπερι ανατολικά από την πρωτεύουσα του Κέντ , Μαντστοουν και βορειοανατολικά στην ακτογραμμή από το Ντάντζενες και Χαστινγκς . Μέχρι και το 2007 όταν και έκλεισαν υπήρχαν στρατώνες στην πόλη . Αν και πολλές από τις πρώην πορθμειακές υπηρεσίες έχουν καταργηθεί , οι υπηρεσίες που σχετίζονται με το λιμάνι του Ντόβερ απασχολούν μεγάλο μέρος του πληθυσμού της πόλης.

Πλύμουθ : Το Πλύμουθ είναι πόλη στο Ντέβον της νοτιοδυτικής Αγγλίας , γνωστή για το λιμάνι της και τη ναυτική και εμπορική ιστορία . Η πόλη είναι χτισμένη στις εκβολές των ποταμών Πλυμ και Τάμαρ . Η οικονομία της επηρεάζεται ισχυρά ακόμη από τη ναυπηγεία της.

Σαουθάμπτον : Το Σαουθάμπτον είναι πόλη στη Νότια Αγγλία βρίσκεται 100 χλμ νοτιοδυτικά του Λονδίνου και 30χλμ βορειοδυτικά του Πόρτσμουθ στο δέλτα των ποταμών Τεστ και Ιτσεν . Το Σαουθάμπτον είναι μεγάλο λιμάνι . πλούσια ναυτική παράδοση και ήταν το λιμάνι που αναχώρησε ο Τιτανικός.

Χάβρη : Είναι πόλη στην Βόρεια Γαλλία λιμάνι στις ακτές της Μάγχης στη Νορμανδία βρίσκεται στη δεξιά όχθη των εκβολών του ποταμού Σηκούανα . Είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Γαλλίας με την Μασσαλία στο νότο και έχει κανάλια συνολικού μήκους 24χλμ.

Αμβέρσα : Σύμφωνα με την port economics το λιμάνι της Αμβέρσας γνώρισε άνοδο της τάξεως του 4%. Είναι λιμάνι στην καρδιά της Ευρώπης . Είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι μετά από το Ρότερνταμ . Το λιμάνι της Αμβέρσας συνδέεται με την ενδοχώρα μέσω σιδηροδρομικών , οδικών , ποταμών και καναλιών διασυνδέσεων . Το 2012 διακινήθηκαν ετησίως 191 εκατ. τόνοι φορτίου , 58.000 εσωτερικές φορτηγίδες , 15.000 εμπορικά πλοία και προσέφερε υπηρεσίες σε 800 διαφορετικούς θαλάσσιους προορισμούς . Αποτελεί απ' τους σημαντικότερους πυλώνες της οικονομίας του Βελγίου αφού απασχολούνται πάνω από 60.000 άνθρωποι στις διάφορες εγκαταστάσεις του . Έχει 48 αποβάθρες και για να περάσουν να διέλθουν από τις κλειδαριές που έχει για να ξεπεράσουν τις διαφορές στο βάθος του νερού . Είναι το δεύτερο σε ποσότητα διακινούμενου υγρού χύδην φορτίου λιμάνι στην Ευρώπη . Το 2015 από το λιμάνι διακινήθηκαν 67 εκατ. τόνοι υγρού χύδην φορτίου . Δραστηριοποιούνται 26 εταιρίες έχοντας διυλιστήρια . Νομικά στο Λιμάνι συμμετέχει τόσο ο δημόσιος όσο και ο ιδιωτικός τομέας .

Αμβούργο : Σύμφωνα με την port economics το λιμάνι του Αμβούργου γνώρισε άνοδο της τάξεως του 1%. Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Γερμανίας . Βρίσκεται 110 χλμ εσωτερικά της χώρας από την Βόρεια θάλασσα . Είναι το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης μετά την Αμβέρσα και το 150 στον κόσμο . Βρίσκεται υπό την διαχείριση τη TEU . Το 2014 διεκπεραιώθηκαν 10 εκατ. TEU. Αποτελείται από πολλά κανάλια και το κυριότερο είναι ο ποταμός Έλβας . Είναι από τους μεγαλύτερους λιμένες κρουαζιέρας στην Ευρώπη . Νομικά τα τερματικά τα διαχειρίζονται ιδιωτικές εταιρίες , ενώ οι υποδομές ανήκουν στο δημόσιο.

Βρέμη : Βρίσκεται στην όχθη του ποταμού Waser και ανοίγει στην Βόρεια θάλασσα . Είναι το δέκατο έκτο μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο και το τέταρτο μεγαλύτερο της Ευρώπης παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη και αύξηση στη διακίνηση προϊόντων αφού το 2007 διακινήθηκαν 4,9 εκατ. TEU και 2 εκατ αυτοκίνητα ενώ το 2015 διακινήθηκαν 5,5 εκατ TEU και 2,3 εκατ αυτοκίνητα. Αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι και πόλη στην Ευρώπη στην εισαγωγή και εξαγωγή αυτοκινήτων.

Ρότερνταμ : Σύμφωνα με το port economics σημείωσε άνοδο της τάξεως του 1,2% στα διακινούμενα φορτία δηλ. 12,385 εκατ TEU . Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι Ευρώπης και βρίσκεται στην Ολλανδία . Για 42 χρόνια κατέχει την πρωτιά από το 1962-2004 ήταν το πιο πολυσύχναστο λιμάνι στον κόσμο όσο αναφορά τη διακίνηση TEU . Διευκολύνει τις ανάγκες περισσότερο από 40 εκατ. καταναλωτών . Βρίσκεται στην 3^η θέση παγκοσμίως πίσω από Σανγκάη και Σιγκαπούρη.

Συνεργάζεται με πολλά λιμάνια ανά τον κόσμο και διαθέτει κέντρο logistics . Νομικά η λιμενική αρχή είναι δημοτική και οι τερματικοί παραχωρούνται σε ιδιωτικές εταιρίες . Το 2015 διακινούνται 224.600.000 τόνοι υγρού χύδην φορτίου , εισήχθησαν 172.000.000 τόνοι . Υπάρχουν εταιρίες κολοσσοί πετρελαίου όπου διαθέτουν δικά τους διυλιστήρια όπως Shell, BP, ExxonMobil. Εξυπηρετεί δεξαμενόπλοια όλων των μεγεθών . Έχει μήκος 40χλμ και βρίσκεται μέσα σε κανάλι . Διαθέτει συστήματα ασφαλείας λιμένα καλύπτοντας όλες τις απαιτήσεις των κανονισμών ISPS .

Πειραιάς : Κατατάσσεται στα 10 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης και στα μεγαλύτερα παγκοσμίως . Έχει ανοδική τάση ανάπτυξης της τάξεως του 11,7% αφού το 2016 διακινήθηκαν 3,675 εκατ. εμπορευματοκιβώτια έναντι 3,289 το 2015 . Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας , των Βαλκανίων και το τρίτο μεγαλύτερο της μεσογείου . Το λιμάνι του Πειραιά συνδέεται , πέραν από οδικώς με αυτοκινητόδρομο που οδηγεί στα υπόλοιπα κράτη της Ευρώπης , και σιδηροδρομικώς . Μπορεί να εξυπηρετήσει στις εγκαταστάσεις του τα μεγαλύτερων μεγεθών πλοία. Διαθέτει στην προβλήτα 2 πέντε super post panama γερανογέφυρες που είναι οι μεγαλύτερες στον κόσμο αυτή την περίοδο εξυπηρετώντας πλοία 26 σειρών κοντέινερ . Αποτελεί ένα ecorport και ανήκει στο ευρωπαϊκό δίκτυο λιμένων με << ecorport status >> , αφού έχει αξιολογήσει την περιβαλλοντική του επίδοση .

Θεσσαλονίκη : Αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας σε εμπορευματοκιβώτια μετά το λιμάνι του Πειραιά . Ο ΟΛΘ διαθέτει κρηπίδωμα μήκους 6 χλμ ενώ το βάθος φτάνει τα 12 μέτρα εξυπηρετεί ετησίως 370.000 εμπορευματοκιβώτια , 16 εκατ εμπορεύματα , 3 χιλιάδες πλοία και 220 χιλ επιβάτες . Από το 2004 έχει θεσπίσει το τμήμα περιβάλλοντος έτσι ώστε να υποστηρίξει σε περιβαλλοντικά θέματα .

Algeciras: κατατάσσεται ως το 16^ο πολυσύχναστο λιμάνι στον κόσμο . Αποτελεί κοινωνικό κόμβο και βιομηχανική πόλη όπου εξάγει γεωργικά προϊόντα όπως σιτηρά , καπνό και εκτροφές ζώων . Είναι πόλη λιμάνι στο νότιο τμήμα της Ιβηρικής χερσονήσου της Ισπανίας και κατατάσσεται μέσα στα πρώτα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης . Διαχειρίζεται εμπορευματοκιβώτια , φορτίο και μεταφόρτωση . Είναι εμπορικό , αλιευτικό και επιβατικό λιμάνι . Αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Ισπανίας και το τρίτο μεγαλύτερο στη μεσόγειο . Έχει 10χλμ αποβάθρες όπου διαχειρίζονται όλων των ειδών τύπους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

Haifa : Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι του Ισραήλ και απ' τα μεγαλύτερα της μεσογείου αφού διαχειρίζεται περισσότερους από 24 εκατ. τόνους φορτίου ετησίως . Εκτείνεται 3χλμ κατά μήκος της ακτή στη Μεσόγειο . Ολοκληρώθηκε το 2015 η κατασκευή μιας νέας προβλήτας 700 μέτρων αυξάνοντας έτσι τη δυνατότητα του λιμανιού κατά 500.000 TEU . Το κόστος ανήλθε σε 1,8 δις \$. Εκεί στο λιμάνι υπάρχουν και τα Ισραηλινά ναυπηγεία . Ακόμη βρίσκεται εκεί ο τερματικός για 200 επιβατικά τρένα 24 ώρες το 24ωρο . Είναι χτισμένη στις πλαγιές του όρους Carmel .

Gioia Tauro: Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ιταλίας για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, το 9^ο στην Ευρώπη και το 6^ο στην Μεσόγειο. Έχει φυσικό βάθος που αγγίζει τα 18 μέτρα σε συνδυασμό ότι έχει 22 γερανούς που μπορούν να φτάσουν τις 23 σειρές εμπορευματοκιβωτίων το καθιστά από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου εξυπηρετώντας ταυτόχρονα 4 ultra large container carries . Διακινήθηκαν 3,5 εκατ. TEU το 2013-2015 αλλά έχει αποχωρήσει λίγο λόγω των δύσκολων συνθηκών αγοράς. Βρίσκεται μέσα σε κανάλι που έχει πλάτος 300 μέτρα , μήκος 3 χλμ .

Γένοβα : Ένας από τους σημαντικότερους λιμένες της Ιταλίας ανταγωνιζόμενος αυτό της Μασσαλίας και της Βαρκελώνης . Διαχειρίζεται σχεδόν 52 εκατ. τόνους ετησίως . έχει δυναμικότητα 4 εκατ. επιβατών , 1,5 εκατ. αυτοκινήτων και 250.000 φορτηγά ετησίως .

Port Said : Είναι πολύ σημαντικό λιμάνι για εξαγωγές αιγυπτιακών προϊόντων όπως βαμβάκι, ρύζι, χημικά , τσιγάρα αλλά και ανεφοδιασμού πλοίων που διέρχονται από τη διώρυγα του Σουέζ . Έχει ζεστό κλίμα αφού σχετικά κοντά του βρίσκεται η έρημος Σαχάρα . Είναι το 28^ο πιο πολυσύχναστο λιμάνι για τη μεταφορά TEU , το δεύτερο στον Αραβικό κόσμο και το πρώτο στην Αίγυπτο αφού μεταφέρονται 3,5 εκατ. TEU ετησίως.

Βαλένθια : Είναι το 5^ο πιο πολυσύχναστο λιμάνι της Ευρώπης , το μεγαλύτερο της Ισπανίας αφού διακινούνται ετησίως 57 εκατ. τόνοι φορτίου και εξυπηρετεί περισσότερα από 7.500 πλοία και το πρώτο μεσογειακό λιμάνι.

Μασσαλία : Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Γαλλίας και το 2^ο μεγαλύτερο της μεσογείου και το 5^ο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης . Δέχεται κρουαζιερόπλοια , επιβατηγά πλοία ,

εμπορευματοκιβωτιοφόρα , RO-RO ,δεξαμενόπλοια . Το 2014 διακινήθηκαν 79 εκατ. τόνοι φορτίου και 44εκατ. τόνοι αργού πετρελαίου . Διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομία της χώρας αφού διακινούνται ετησίως περισσότεροι από 100 τόνοι φορτίου και προϊόντων όπως πετρέλαιο , λάδι , δέρματα και κρασί , ποτά και τρόφιμα . Βρίσκεται στον κόλπο της Λυών , στη δυτική Μεσόγειο.

Καρταγένα : Το λιμάνι της Καρταγένας επεξεργάζεται ζάχαρη , καπνό ενώ παρασκευάζει καλλυντικά , λιπάσματα υφάσματα , Εξάγει πετρέλαιο , καφέ , άνθρακα . Το κυριότερο λιμάνι πετρελαίου της Κολομβίας.

New York: Διαχειρίζεται 210 δις \$ σε ναυτιλιακά φορτία , 400.000 αυτοκίνητα 3,5 εκατ. TEU η δικαιοδοσία ανήκει σε δημοτικούς, ομοσπονδιακούς, δημόσιους και ιδιωτικούς οργανισμούς. Το 2014 εισήχθησαν 5.000 πλοία .

Ρίο ντε Τζανέιρο : Είναι το 3^ο πιο πολυσύχναστο λιμάνι της Βραζιλίας . Το 2014 διακινήθηκαν 7 εκατ. τόνοι φορτίου , 2 εκατ. TEU 852.000 τόνοι σίτου, 1,8 εκατ. τόνοι σιδήρου και χάλυβα.

Miami: Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι επιβατών στον κόσμο και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια φορτίου στις ΗΠΑ , διακινούνται ετησίως 8 εκ. τόνοι φορτίου 5 εκ. επιβάτες και 3.000 πλοία

Cape Town : Είναι το 2^ο μεγαλύτερο λιμάνι της Νοτίου Αφρικής μετά το Durban και το 1^ο στην διαχείριση φρέσκων φρούτων έχει βάθος 15,9 μέτρα . Κατά το 2015 διαχειρίστηκε 2.520 πλοία με ολική χωρητικότητα 58.000.000 gt και 4,8 εκατ. τόνους φορτίου . Υπάρχουν και εγκαταστάσεις επισκευής πλοίων .

Bussan : Είναι το 5^ο μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου σε TEU και το μεγαλύτερο της νοτίου Κορέας 6^ο πιο πολυσύχναστο παγκοσμίως . Ανήκει στην κεντρική κυβέρνηση της Νότιας Κορέας .Η πόλη έχει γίνει βιομηχανικό κέντρο ναυπηγικής , αυτοκινήτων , βιομηχανιών , χάλυβα , ηλεκτρονικών, χημικών και χαρτιού . Στόχος να μετατραπεί σε παγκοσμίου κλάσης λιμάνι . Ολοκληρώθηκε η

κατασκευή ενός τερματικού το 2012 όπου τοποθετήθηκαν 38 γερανοί πάνω σε σιδηροτροχιές . Η πόλη διαθέτει 4 υπερσύγχρονα λιμάνια , διεθνή τερματικό σταθμό επιβατών και 6 τερματικά TEU . Με αποβάθρες 27 χλμ. Μπορεί να διαχειρίζεται 92 εκατ. τόνους φορτίου ετησίως . Ανήκει σε 4 πλοιοκτήτες ο σταθμός TEU .

Σαγκάη : Είναι το 1^ο στον κόσμο με 37 εκατ. TEU το 2015. Το λιμάνι θεωρείται η ταχύτερα αναπτυσσόμενη οικονομία του κόσμου . Μέτοχοι η δημοτική κυβέρνηση Σαγκάης με ποσοστό 45%, οι Διεθνείς τερματικοί της Κίνας με 27% και η shanghai Tongsheng investment group corporation με 17% . Έχει 147 γεραμούς για TEU , 10 γερανογέφυρες , 73 φορτηγά κοντέινερ και 11 περνοφόρα ανυψωτικά οχήματα .

Hong Kong : Είναι το 9^ο μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου . Η διαχείριση του λιμένα ανήκει στον Διευθυντή του Ναυτικού . Ο μέσος χρόνος φόρτωσης και εκφόρτωσης είναι 10 ώρες . Στο λιμάνι υπάρχουν ναυπηγεία για επισκευή , συντήρηση , στεγανοποίηση για όλων των ειδών πλοίων και μεγεθών.

Σιγκαπούρη : Είναι το 2^ο μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου αφού από εκεί μεταφέρεται το 1/5 των TEU παγκοσμίως . Συνδέεται με 600 λιμάνια από 123 χώρες . Το λιμάνι της Σιγκαπούρης αποτελεί οικονομική αναγκαιότητα για την χώρα . Διακινούνται 33 εκατ. TEU ετησίως το 2013 , 424 εκ τόνοι φορτίου και 26 εκατ. τόνοι προϊόντων ανεφοδιασμού . έχει τερματικό σταθμό για κρουαζιερόπλοια . Γίνεται επέκταση στο λιμάνι ώστε να φτάσει τα 50 εκ TEU σε χωρητικότητα . Το 80 % των TEU που φτάνουν στην Σιγκαπούρη μεταφορτώνονται για άλλους λιμένες.

Osaka: Έχει τεχνολογία αιχμής και είναι ένα αναπτυσσόμενο διεθνές λιμάνι εμπορικών συναλλαγών . Διαχειρίζεται ετησίως 80 εκ. τόνους φορτίου και συνδέεται με 600 λιμάνια από 143 χώρες . Είναι από του σημαντικότερους λιμένες στην Ιαπωνία.

Γιοκοχάμα : Έχει 38.000 αφίξεις , διαχειρίζεται 272 εκ. τόνους φορτίου και 3 εκατ TEU ενώ διαθέτει 10 αποβάθρες.

Durban : Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Νοτίου Αφρικής και της υποσαχάριας Αφρικής χειρίζεται 82 εκατ. τόνου φορτίου . Είναι το 4^ο μεγαλύτερο λιμάνι TEU στο νότιο ημισφαίριο . Το κανάλι εισόδου έχει βάθος 19 μέτρα και πλάτος 220 μέτρα με τις νέες εγκαταστάσεις που έγιναν.

Mumbai : Κατά το έτος 2010 διαχειρίστηκε 10 εκατ. TEU . Το λιμάνι επεξεργάζεται το 10% των εμπορευματικών μεταφορών και το 19% της πολιτικής της Ινδίας . Αντιπροσωπεύει το 6% του ΑΕΠ της Ινδίας , το 25 % της βιομηχανικής παραγωγής της χώρας και το 70% του ναυτιλιακού εμπορίου και το 70% των συναλλαγών .

Jeddah: Είναι το μεγαλύτερο και το πιο πολυσύχναστο λιμάνι της περιοχής και Βόρειας Αφρικής είναι το κυριότερο λιμάνι της Σαουδικής Αραβίας. Διακινούνται το 60 % των εισαγωγών της Σαουδικής Αραβίας , έχει αποβάθρες 11,2 χλμ με βάθος 16 μέτρα και έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας πλοίων 6.500 TEU .Το 2011 διαχειρίστηκε 55 εκ. τόνους φορτίου .

Πορτ Σουδάν : Έχει διυλιστήρια και σύγχρονες εγκαταστάσεις . Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας του Σουδάν . Εισάγει μηχανήματα , οχήματα , καύσιμο πετρέλαιο και δομικά υλικά . Εξάγει βαμβάκι , ελαιούχοι σπόροι και δέρματα .

Άντεν : Διακινούνται ετησίως 500.000 TEU σύμφωνα με μετρήσεις του 2008 . Έχει βάθος 20-40 μέτρα και κανάλι 4 μιλίων . Γίνονται εργασίες επέκτασης του λιμανιού και σύντομα θα έχει δυνατότητα φιλοξενίας πλοίων TEU άνω των 4.500 TEU .

Μπακού : Ο μεγαλύτερος λιμένας του Αζερμπαϊτζάν . Διακινούνται ετησίως 100.000 TEU ετησίως , 15 εκατομμύρια τόνοι υγρού φορτίου και 10 εκατομμύρια τόνοι ξηρού φορτίου . Έχει 6 αποβάθρες συνολικού μήκους 866μ. Όμως από το 2010 κατασκευάζεται το νέο λιμάνι του Μπακού στην τοποθεσία Alat όπου θα παίξει σημαντικό ρόλο στις διακινήσεις προϊόντων επωφελούμενο την ύπαρξη στο σημείο διεθνείς σιδηρόδρομοι και αυτοκινητόδρομοι . Το νέο λιμάνι θα εξυπηρετεί πλοία 160 μέτρων . 100.000 τόνων χωρητικότητας και πλοία τύπου RO-RO .

Άκτο : Το όνομα σημαίνει λευκό βράχο και ονομάστηκε έτσι λόγω των λευκών βράχων που υπάρχουν στην περιοχή . Κύρια παραγωγική δραστηριότητα είναι η επαναφόρτωση φορτίων όπως μέταλλα , πριονιστήρια , χαλαρά φορτία , αυτοκίνητα και φόρτωση και εκφόρτωση πετρελαίου . Μεταφέρει 1 εκατομμύριο τόνους φορτίου ετησίως .

Abu-Dhabi : Διαχειρίζεται 11 εμπορικούς , logistics , κοινοτικούς λιμένες και λιμένες αναψυχής . Το κύριο λιμάνι είναι το υπερσύγχρονο λιμάνι Khalifa και προορίζεται να αναπτυχθεί σε μια από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές ζώνες του κόσμου μέχρι το 2030 συμβάλλοντας έτσι στο 15% του ΑΕΠ των Η.Α.Ε . Το κόστος αγγίζει τα 27 δις δολάρια έχει χωρητικότητα 12.5 εκ. TEU και 12 εκ τόνους φορτίου με προοπτική μέχρι το 2030 τα 15 εκατομμύρια TEU και τους 35 εκατομμύρια τόνους φορτίου.

Dubai: Το Jebel Ali είναι το λιμάνι του Dubai . Είναι από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου και το μεγαλύτερο και πιο πολυσύχναστο λιμάνι στην Μέση Ανατολή και στην χώρα των Η.Α.Ε. Αφού διακινήθηκαν 8 εκατομμύρια TEU το 2005 αύξηση κατά 19% από το 2004 . Στο λιμάνι υπάρχουν πάνω από 1 εκατομμύριο TEU . Έχει 960.000 τετραγωνικά μέτρα ανοικτού αποθηκευτικού χώρου. Γίνεται επέκταση στο λιμάνι σε 15 στάδια θα ολοκληρωθεί . Η πρώτη φάση ολοκληρώθηκε το 2007 αυξάνοντας τον χώρο αποθήκευσης TEU σε 2,3 εκατομμύρια επιπλέον TEU και η αποβάθρα έχει μήκος 1,2 χιλιόμετρα . Στόχος είναι να ξεπεράσει το λιμάνι της Σαγκάης και της Σιγκαπούρης ώστε να γίνει το μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο πολλαπλασιάζοντας έτσι την συνολική του χωρητικότητα .

Ντόχα : Το λιμάνι του Κατάρ , και μεγαλύτερο , βρίσκεται στην πρωτεύουσα της χώρα και ονομάζεται Hamad port . Η κατασκευή του ξεκίνησε το 2010 και ολοκληρώθηκε το 2017 και μπορεί να διαχειριστεί 7,8 εκατομμύρια τόνους φορτίου ετησίως . Όμως λόγω του Εμπάργκο που έχει γίνει στο λιμάνι από κάποιες χώρες του κόλπου στις 5 Ιουνίου 2017 παρουσίασε μείωση στη διακίνηση και στις αφίξεις των πλοίων μόλις 212 πλοία το 2017 .

Primorsk : Είναι το βασικότερο εξαγωγικό Ρωσικό λιμάνι στην Βαλτική αφού ετησίως διακινούνται 75.120.00 τόνοι υγρού χύδην φορτίου . Στο λιμάνι υπάρχουν 6 αποβάθρες , διαθέτει

τερματικό σταθμό πετρελαίου με υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις και έχει δεξαμενές αποθήκευσης όπου μπορούν να εξυπηρετήσουν ταυτόχρονα 18 tankers . Το 2006 ήταν το πρώτο ρωσικό λιμάνι στην εξαγωγή μαζούτ με 6.000.000 τόνους .

Ust Luga : Είναι σύγχρονο λιμάνι το οποίο εγκαινίασε τις λιμενικές του εγκαταστάσεις το 2001 από τον Ρώσο πρόεδρο Βλαντιμίρ Πούτιν . Αποτελεί τερματικό σταθμό άνθρακα και λιπασμάτων και φιλοξενεί πλοία μέχρι και 150.000 DWT λόγω του μεγάλου βάθους του . Το 2011 εγκαινιάστηκε και ο τερματικός σταθμός TEU τον οποίο διαχειρίζεται η εθνική εταιρία TEU . Το 2015 διακινήθηκαν 88 εκατομμύρια τόνοι φορτίου έχει σύγχρονες υπηρεσίες και οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο παρακάμπτοντας την Αγία Πετρούπολη . Διαθέτει 12 τερματικούς σταθμούς μεταφοράς υγρού και ξηρού φορτίου . Υπάρχει δυνατότητα επέκτασης του και δημιουργίας βιομηχανιών .

Gdansk : Είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της βαλτικής έχοντας την δεύτερη θέση . Διακινήθηκαν το 2015 35,4 εκατομμύρια τόνοι φορτίου και το 2016 37,3 εκατομμύρια τόνοι . Θεωρείται ως ο μεγαλύτερος πολωνικός λιμένας από το 2010 σε μεταφορέα TEU .

Κοπεγχάγη : Το μεγαλύτερο λιμάνι της Δανίας διαδραματίζει και σημαντικό ρόλο στην Βαλτική . Είναι το κορυφαίο λιμάνι κρουαζιέρας στην Βόρεια Ευρώπη . Σύμφωνα με μετρήσεις το 2018 η Κοπεγχάγη το 2018 θα υποδεχτεί 900.000 επιβάτες κρουαζιερόπλοιων και 250.000 μέλη πληρωμάτων . Έχει 1100 μέτρα αποβάθρες και χωράει 2-4 πλοία το βύθισμα του ανέρχεται στα 9,1 μέτρα .

Klaipeda : Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Λιθουανίας έχει 14 μεγάλες εταιρίες φορτοεκφόρτωσης, διαθέτει και ναυπηγία επισκευής πλοίων . Η ετήσια χωρητικότητα χειρισμού φορτίου είναι 65 εκατομμύρια τόνοι . Ανήκει στην χώρα της Λιθουανίας . Δέχεται πλοία ξηρού φορτίου μέχρι 80.000 DWT και δεξαμενόπλοια έως 150.000 DWT το βάθος του λιμένα κυμαίνεται από 13-15 μέτρα .

Novorossiysk : Ένας από τους μεγαλύτερους λιμένες της Ρωσίας και το μεγαλύτερο της Μαύρης θάλασσας . Ο κόλπος του έχει βάθος 19 μέτρα και στο εσωτερικό του λιμανιού το βάθος του ανέρχεται στα 12,5 μέτρα . Είναι μια σημαντική ναυτική βάση του στόλου της Μαύρης θάλασσας και του Ρωσικού ναυτικού. Η πόλη βασίζεται στην παραγωγή χάλυβα και μεταλλικών προϊόντων . Οι αποβάθρες του έχουν 85 χιλιόμετρα μήκος . Διακινείται το 60 % του πετρελαίου που εξάγει η Ρωσία προς την Ευρώπη , δηλαδή 116.000.000 τόνους υγρού χύδην φορτίου .

Κωνσταντινούπολη : Νομικά διοικείται από το Τουρκικό κράτος . Είναι λιμάνι κρουαζιερόπλοιων και στις αποβάθρες του μπορεί να φιλοξενήσει 10.000 επιβάτες ανά ώρα . Είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι στη θάλασσα του Μαρμαρά και το τέταρτο μεγαλύτερο στην Τουρκία . Έχει την δυνατότητα υποδοχής 1700 εμπορευματοκιβωτιοφόρων πλοίων ετησίως και έχει 750.000 θέσεις για TEU . Ο τερματικός σταθμός RO-RO φιλοξενεί 360 σκάφη ετησίως , μεταφέρει 410.000 τόνους φορτίου , 65.000 φορτηγά και 60.000 αυτοκίνητα .

Οδησσός : Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ουκρανίας και από τα μεγαλύτερα λιμάνια του Εύξεινου Πόντου με δυνατότητα μεταφοράς 40 εκατομμυρίων τόνων ξηρού φορτίου . Ο τερματικός σταθμός πετρελαίου και φυσικού αερίου είναι ο μεγαλύτερος στην Ουκρανία και κάποιες φορές αναφέρεται ως ΟΜΤΡ ή District με δυνατότητα αποθήκευσης 672.00 τετραγωνικά μέτρα . Είναι από τα μεγαλύτερα λιμάνια στην επιβατική κίνηση αφού το 2007 διακινήθηκαν 4 εκατομμύρια επιβάτες . Το βάθος του λιμανιού κυμαίνεται από 9,5-11,5 μέτρα και διαθέτει αποβάθρες για κρουαζιερόπλοια 300 μέτρων .

Κωσταντζα : Διέρχεται ο ποταμός Δούναβης και είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Μαύρης θάλασσας και το 17^ο στην Ευρώπη . Έχει την δυνατότητα χωρητικότητας 100 εκατομμυρίων τόνων φορτίου ετησίως . Έχει συνολικό μήκος αποβάθρων 30 χιλιομέτρων . Δέχεται δεξαμενόπλοια 165.000 DWT και φορτηγά βυτιοφόρα 220.000 DWT . Κατά το έτος 2016 διακινήθηκαν 712.000 TEU , 36.000.000 Dry bulk και 14 εκατομμύρια Liquid bulk .

Επίλογος - Συμπεράσματα

Ολοκληρώνοντας την παρούσα πτυχιακή εργασία και αναλύοντας μεγάλο όγκο δεδομένων ως προς τους σημαντικότερους λιμένες της γης συμπεραίνουμε ότι υπάρχουν διαφόρων ταχυτήτων λιμένες . Παρόλα ταύτα υπάρχει μια ανοδική τάση από όλους τους λιμένες ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στην αύξηση των εμπορικών συναλλαγών δια μέσω της θάλασσας . αυξημένο ρόλο παίζουν τα λιμάνια της Ασίας ως προς τα χύδην φορτία . Ωστόσο σημαντικό ρόλο παίζουν και λιμένες όπου είναι ενδιάμεση λιμένες στάσης η μεταφοράς προϊόντων , οι λιμένες ήταν , είναι και θα είναι σημαντικοί παράγοντες για την οικονομία των χωρών τους . Υπάρχει μια τεχνολογική επανάσταση στον χώρο της ναυτιλίας όπου ακολουθούν και οι λιμένες κατά πόδας ώστε να μπορούν να ανταπεξέλθουν και αυτοί στις νέες τεχνολογικές απαιτήσεις .

Βιβλιογραφία

1. Εθνική στρατηγική λιμένων 2013-2018 (υπουργείο ναυτιλίας και αιγαίου)
2. Διοίκηση λιμένων και η συμβολή των λιμένων στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου (Αθ. Τσιταμπάνη)
3. Σημειώσεις στο μάθημα διεθνής ναυτιλιακή πολιτική – δίκαιο της θάλασσας
4. Σημειώσεις ελληνικής ναυτιλιακής ιστορίας (Δρ . Ιωάννης Σιδέρης)
5. www.marinetraffic.com
6. www.wikipedia.org
7. A review of port authority functions: towards a renaissance (verthoeven P.)

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	4
Abstract.....	5
Πρόλογος.....	6
Κεφάλαιο 1: Γενικά περί λιμένων.....	7
1.1 Η ναυτιλιακή ιστορία ως επιστημονικό αντικείμενο.....	8
1.2 Οικονομική ναυτιλιακή ιστορία.....	9
1.3 Τεχνολογική ναυτιλιακή ιστορία.....	10
1.4 Κοινωνική ναυτιλιακή ιστορία.....	10
1.5 Εργατική ναυτιλιακή ιστορία.....	11
1.6 Ιστορία ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	11
1.7 Η Οικονομική σημασία των λιμενικών-θαλάσσιων μεταφορών.....	11
1.7.1 Η σημασία της μεταφοράς	11
1.7.2 Η σημασία της θαλάσσιας μεταφοράς	11
1.7.3 Οι επιπτώσεις του κόστους μεταφοράς για το διεθνές εμπόριο.....	12
1.7.4 Οι επιπτώσεις του κόστους μεταφοράς στην οικονομική ανάπτυξη.....	13
1.8 ΛΙΜΕΝΕΣ & ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΠΡΟΙΟΝ.....	14
1.9 Χρήσεις λιμένων.....	15
1.10 Γενιές των λιμένων.....	16
1.11 Βασικές έννοιες λειτουργίας λιμένων	17
1.12 Διάκριση λιμενικών λειτουργιών.....	18
1.13 Ποιότητα λιμενικής υπηρεσίας.....	18
1.14 Μέσα φορτοεκφορτώσεως	19
1.15 Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Πολιτικής για τους Λιμένες.....	20
1.16 Το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα.....	22
1.17 Σημασία του Λιμενικού Συστήματος για την Ελλάδα.....	22
1.18 Λιμενικό Σύστημα και θαλάσσιες ενδομεταφορές (ακτοπλοΐα)	22

Κεφάλαιο 2: Τα σημαντικότερα λιμάνια της γης.....	24
Επίλογος – Συμπεράσματα.....	35
Βιβλιογραφία.....	36