

Ανταγωνιστικότερη διακίνηση φορτίων μέσω συνεργειών

Το ρητό η «ισχύς εν τη ενώσει» αποτελεί την πλέον κατάλληλη ρότα για την «εκτίναξη» της Ελλάδας ως διαμετακομιστικού κέντρου, σύμφωνα με τον πρόεδρο της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης Φίλιππο Κωστόπουλο.

Από την έντυπη έκδοση

Του Αντώνη Τσιμπλάκη
atsimp@naftemporiki.gr

Το ρητό η «ισχύς εν τη ενώσει» αποτελεί την πλέον κατάλληλη ρότα για την «εκτίναξη» της Ελλάδας ως διαμετακομιστικού κέντρου, σύμφωνα με τον πρόεδρο της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης Φίλιππο Κωστόπουλο. Σε μια περίοδο που το λιμάνι του Πειραιά οδεύει για την πρώτη θέση στη Μεσόγειο και η Θεσσαλονίκη ετοιμάζεται για επενδύσεις που θα της επιτρέψουν να γίνει η πύλη των Βαλκανίων, είναι απαραίτητο να προχωρήσουν οι απαραίτητες υποδομές στη στεριά, αλλά και να δημιουργηθούν συνεργασίες ανάμεσα σε όλους τους φορείς προκειμένου να αυξήσει η χώρα την ανταγωνιστικότητά της στη διακίνηση των φορτίων.

Ο πρόεδρος των ναυτικών πρακτόρων, των ανθρώπων που έχουν από τη μια να εξυπηρετήσουν τα πλοία και από την άλλη να διακινήσουν τα εμπορεύματα μέσω των εμπορευματοκιβωτίων, χαρακτηρίζει ανταγωνιστικές τις προσφερόμενες υπηρεσίες και τις υποδομές, ενώ για τη Θεσσαλονίκη επισημαίνει ότι όλοι αναμένουν να προχωρήσουν οι επενδύσεις στο εμπορικό λιμάνι αλλά και των dry ports που σχεδιάζει να αναπτύξει στις βαλκανικές χώρες, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και από τον ΟΛΘ.

Όσον αφορά το μεγαλύτερο διεθνούς εμβέλειας ανοικτό θέμα για τις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών της περιόδου αυτής, σύμφωνα με τον κ. Κωστόπουλο, είναι η διαβούλευση σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Επιτροπής, για τις εξαιρέσεις των consortium, από τους κανόνες antitrust. Οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες (γραμμές) είναι ενωμένες σε μεγάλες συμμαχίες προκειμένου να πετυχαίνουν μείωση του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων με τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητες containerships και βελτίωση του δικτύου υπηρεσιών τους.

Η τελευταία εξαίρεση που είχε πάρει ο κλάδος λήγει το 2020 και όλοι έχουν πλέον στραμμένη την προσοχή τους στις Βρυξέλλες. Όπως επισημαίνει στη «Ν» ο πρόεδρος της ΔΝΕ κ. Κωστόπουλος, «το πραγματικά μεγάλο θέμα για τους operators σε αυτή τη φάση είναι η διαβούλευση που λαμβάνει χώρα στην Κομισιόν και αφορά τη διατήρηση της εξαίρεσης από τον κανονισμό antitrust. Η εξαίρεση αυτή επιτρέπει στις εταιρείες να μετέχουν στις συμμαχίες (υπάρχουν τρεις μεγάλες συμμαχίες αυτή την περίοδο σε όλο τον κόσμο, οι: 2M, Ocean Alliance και The Alliance). Το να παραμείνουν οι ίδιοι όροι είναι εξαιρετικά σημαντικό, διότι σε άλλη περίπτωση οι συμμαχίες μπορεί να διαλυθούν και να αυξηθεί το κόστος μεταφοράς γεγονός που θα οδηγήσει σε αναθεώρηση των services και επαναπροσδιορισμό των κοστολογίων μεταφοράς.

Απόρροια της συζήτησης αυτής που είναι ανοικτή στην Ε.Ε. είναι και το γεγονός ότι έχει μειωθεί το 2019 σημαντικά και ο βαθμός νέων ναυπηγήσεων για containerships, τάση που δεν αναμένεται να αλλάξει μέχρι να ολοκληρωθούν οι συζητήσεις, σημειώνει ο κ. Κωστόπουλος ο οποίος προσθέτει ότι οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες containers, ελέγχουν πλέον και ένα πολύ μεγάλο ποσοστό από τα κυριότερα λιμάνια στο κόσμο.

Παράλληλα όπως υπογραμμίζει στη «Ν» έχει αυξηθεί και ο βαθμός συγκέντρωσης στον κλάδο, εξέλιξη που ήρθε ως απόρροια της μεγάλης κρίσης των προηγούμενων ετών. Οι εταιρείες, προκειμένου να καταστούν πιο ανταγωνιστικές, προχώρησαν είτε σε μεγάλες εξαγορές είτε σε συγχωνεύσεις. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι δέκα μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου σήμερα να ελέγχουν το 85% της παγκόσμιας χωρητικότητας ενώ πριν από τέσσερα χρόνια το ποσοστό αυτό ήταν στο 68%.

Η εξωστρέφεια

Ένας από τους βασικούς στόχους της διοίκησης της ΔΝΕ είναι η επίτευξη εξωστρέφειας. Ήδη η ΔΝΕ έχει στενή συνεργασία με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, αλλά και την Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, για τα ζητήματα των πλοίων, αλλά και με τους εκπροσώπους των συνδυσασμένων μεταφορών και του εμπορίου, αλλά και με τα πανεπιστήμια προκειμένου να επιτευχθεί η σύνδεση των Ιδρυμάτων με την αγορά, και να καταλάβουν οι φοιτητές και τον ρόλο των πρακτόρων. Τέλος η ΔΝΕ έχει ήδη κάνει άνοιγμα για συνεργασίες και στο εξωτερικό. Ένα πρώτο

βήμα ήταν η συνεργασία με τον Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου, ενώ στόχος είναι οι συνεργασίες και με άλλους οργανισμούς διεθνούς εμβέλειας.

Το μυστικό για τον Πειραιά

Το λιμάνι του Πειραιά έχει ήδη αναδειχτεί σε κορυφαίο λιμάνι της Μεσογείου, ενώ ενθαρρυντικό είναι ότι στη περιοχή μας πλέον έρχονται και πλοία των 20.000 TEUs, λόγω τόσο του κορεσμού της γραμμής Ασίας - Ευρώπης, όσο και του εμπορικού πολέμου των ΗΠΑ με την Κίνα. Το «κλειδί» για την περαιτέρω άνοδο του ΟΛΠ είναι οι συνδέσεις με το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο, ώστε να ενωθούμε με την υπόλοιπη Ευρώπη, μέσω των Βαλκανίων.

Σε αυτό υπολειπόμαστε από τα μεγάλα λιμάνια της Βορείου Ευρώπης (Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Αμβούργο), σύμφωνα με όσα επισημαίνει στη «Ν» ο κ. Κωστόπουλος. Αναφορικά με τον ΟΛΘ, ο πρόεδρος της ΔΝΕ επισημαίνει ότι έχει θέσει ως στόχο να γίνει η πύλη των Βαλκανίων. Σκοπεύει να εξυπηρετήσει μεγαλύτερα πλοία, κάτι που σημαίνει ότι εκτός από τις νέες γερανογέφυρες, αλλά και μηχανολογικό εξοπλισμό, θα πρέπει να μεγαλώσει και το βύθισμα.

Επίσης στρατηγική σημασία έχει και η ανάπτυξη των dry ports στις γειτονικές χώρες, προκειμένου να προσελκύσει επιπλέον φορτίο από τις βαλκανικές χώρες. Σήμερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί κυρίως μικρότερα feeder πλοία. Όσον αφορά το μεγαλύτερό του πλεονέκτημα, είναι η απευθείας σύνδεσή του με τα ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

Για τις δυνατότητες ανάπτυξης των υπόλοιπων λιμανιών της χώρας, ο κ. Κωστόπουλος επισημαίνει ότι το λιμάνι του Βόλου μπορεί να ενταχθεί σε ένα δίκτυο εξυπηρέτησης feeder services, ωστόσο θα πρέπει πρώτα και σε αυτή τη περίπτωση να ολοκληρωθούν οι συνδέσεις του με το υπόλοιπο εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Δυνατότητες ανάπτυξης, προσθέτει, υπάρχουν και στη Δυτική Ελλάδα, με τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας αλλά και της Πάτρας να έχουν στην περίπτωση αυτή τον πρωταγωνιστικό ρόλο. λόγω της σύνδεσής τους με την Εγνατία οδό και την Αδριατική). Αλλά και ανατολικά με την Αλεξανδρούπολη, η οποία επίσης αναμένεται να αναπτυχθεί, λόγω του project για το υδροποιημένο φυσικό αέριο.

Το κόστος

Μια νέα οπτική γωνία, πιο πρακτική, βάζει στη συζήτηση, τα νέα αποθειωμένα καύσιμα, ο κ. Κωστόπουλος. Όπως επισημαίνει ο νέος κανονισμός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για καύσιμα με περιεκτικότητα σε θείο μέχρι 0,5% θα φέρει αύξηση στο κόστος των καυσίμων. Ωστόσο, όπως προσθέτει, ήδη από το 2015 το κόστος του πετρελαίου ανά βαρέλι έχει αυξηθεί κατά 20 δολάρια (από 49 έφτασε τα 69 το 2018). Μέρος της διαφοράς πλέον μετακυλίεται στους πελάτες αφού οι εταιρείες έκαναν χρήση και νέων εργαλείων υπολογισμού του επιπλέον κόστους, προκειμένου να υπάρχει διαφάνεια.

«Με βάση αυτή τη λογική στο τέλος του 2019 με την εφαρμογή της νέας οδηγίας θα πρέπει να αναμένουμε ένα επιπρόσθετο κόστος στη θαλάσσια μεταφορά, που θα διαμορφωθεί ανάλογα με τις επιλογές και την πολιτική κάθε εταιρείας, από την πολιτική που έχει επιλέξει να ακολουθήσει κάθε εταιρεία» σημειώνει ο κ. Κωστόπουλος και καταλήγει επισημαίνοντας ότι για τη Μεσόγειο δεν υπάρχει ακόμα ξεκάθαρη εικόνα για την επάρκεια του νέου καυσίμου με περιεκτικότητα σε θείο μέχρι 0,5%.

<https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1467758/antagonistikoteri-diakinisi-fortion-meso-sunergeion>