

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ - ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2020

ΕΛΛΗΝΙΚΆ ΛΙΜΆΝΙΑ

ΕΤΟΣ 25ο - ΤΕΥΧΟΣ 121ο

ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

**ΕΠΑΝΑΚΑΤΑΡΤΙΣΗ
ΠΡΟΕΔΡΕΙΟΥ Δ.Ν.Ε.**

**ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ:
ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Πρόεδρος: Κωστόπουλος Φίλιππος

Αντιπρόεδρος: Χατζηαντωνίου Ιωάννης

Γενικός Γραμματέας: Μούσκος Κωνσταντίνος

Ταμίας: Κόβερης Σταμάτιος

Τακτικά Μέλη: Καρακώστας Άγγελος
Βενιέρης Αντώνιος
Τσουκαλάς Ηλίας

Αναπληρωματικά Μέλη: Ντελία Σπυρίδων
Κωνσταντινίδης Σωφρόνης

Νομικοί Σύμβουλοι: Σαραντίτης δικηγορική Εταιρεία



**ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ
ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

Κωδικός: 03824

Κυκλοφορεί στο τέλος κάθε τριμήνου
και στην ιστοσελίδα www.dne.com.gr

Κολοκοτρώνη 99 - Τ.Κ. 185 35
Τηλ.: 210 4179142, 210 4220252
& Fax: 210 4178797

e-mail: dne@otenet.gr

Εκδότης σύμφωνα με το νόμο:
Ο Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΔΝΕ
Κωστόπουλος Φίλιππος

Εκδίδεται από Συντακτική Επιτροπή

Επιμέλεια Έκδοσης:
Τζ. Λαζάρου

Διανέμεται Δωρεάν

Για τα δημοσιευμένα ενυπόγραφα άρθρα
& καταχωρίσεις ευθύνονται
οι συντάκτες τους

**ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΜΟΝΤΑΖ & ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ / ΕΚΤΥΠΩΣΗ**
ΦΩΤΟΤΥΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΒΑΡΗΣ
Αναγυρούτσος 43 - Βάρη, ΤΚ 166 72
Τηλ. 210 89 70 918, Fax: 215 51 08 632



Editorial

Δράσεις Προεδρείου της Δ.Ν.Ε. Δ' τριμήνου 2020

Συνεχίστηκε η δραστηριότητα και κατά το Δ' τρίμηνο 2020 που ανέπτυξε η Διοίκηση της Δ. Ν. Ε με επικεφαλής τον Πρόεδρο του Δ.Σ. κ. Φ. Κωστόπουλο, καθώς είχε σειρά συναντήσεων με Φορείς της Ναυτιλίας ως και εκπροσώπους Φορέων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες των εμπορικών λιμένων.

1. Την 25-11-2020 ο Πρόεδρος της ΔΝΕ, κ. Φίλιππος Κωστόπουλος, παρευρέθηκε στο ετήσιο meeting των Μελών της FONASBA, της Ομοσπονδίας Εθνικών Ενώσεων Ναυτομεσιτών και Πρακτόρων που αυτή τη φορά πραγματοποιήθηκε online.

Οι προκλήσεις και το μέλλον της ναυτιλίας εν μέσω πανδημίας, σημαντικά ζητήματα που αφορούν τον ρόλο και τη λειτουργία των πρακτόρων και των ναυτομεσιτών καθώς και η ομόφωνη συμφωνία για τη δημιουργία Επιτροπής "Inspiring our Future" αποτέλεσαν τη βασική agenda των συζητήσεων μεταξύ των εκπροσώπων ισχυρών ναυτιλιακών κρατών.

2. Συνεχίζεται η υποβολή αιτήσεων Εταιρειών – Μελών μας συνοδευόμενων με τα αναγκαία ποιοτικά κριτήρια που έχουν τεθεί από την Ένωσή μας σε συνεννόηση με την Διοίκηση της Fonasba, προκειμένου να εκδίδεται ανάλογη πιστοποίηση καθ' όσον η Δ.Ν.Ε. λειτουργεί ήδη ως Φορέας διεθνούς πιστοποίησης όσων Εταιρειών μας επιθυμούν. Επίσης κατόπιν ατομικών αιτήσεων υπαλλήλων Εταιρειών μας προς Fonasba, και σχετικής εξέτασης /αξιολόγησης χορηγούνται διπλώματα πράκτορος.

3. Πέραν των ανωτέρω εκπρόσωπος του Προεδρείου της Δ.Ν.Ε. συμμετείχε στις ανά μήνα συνεδριάσεις της Ομάδος Εργασίας «Port working Group» του ΕΒΕΠ, μαζί με εκπροσώπους και άλλων Ναυτιλιακών Φορέων σε μία προσπάθεια οργανωμένης καταγραφής των προβλημάτων του λιμανιού, ιεράρχησης αυτών ως και της έγκαιρης δρομολόγησης προς διευθέτηση αυτών.

Επανακατάρτιση Προεδρείου Δ.Ν.Ε.

Κατά την προγραμματισμένη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως της Δευτέρας 2 Νοεμβρίου 2020, μετά από απόφαση των Μελών, το Δ.Σ. ανασυγκροτήθηκε ως ακολούθως:

Πρόεδρος: Κωστόπουλος Φίλιππος

Αντιπρόεδρος: Χατζηαντωνίου Ιωάννης

Γενικός Γραμματέας: Μούσκος Κωνσταντίνος

Ταμίας: Κόβερης Σταμάτης

Τακτικά Μέλη: Καρακώστας Άγγελος, Βενιέρης Αντώνιος, Τσουκαλάς Ηλίας

Αναπληρωματικά Μέλη: Ντελία Σπυρίδων, Κωνσταντινίδης Σωφρόνης

Η ως άνω ανασυγκρότηση του Δ.Σ. κρίθηκε αναγκαία μετά την παραίτηση του κ. Αν. Ματαράγκα από τη θέση του Αντιπροέδρου του Δ.Σ. και από Μέλους του Δ.Σ., προκειμένου να αναλάβει καθήκοντα Διευθυντού της Ενώσεως μετά από προηγούμενη ομόφωνη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου.

Συμμετοχή Προέδρου Δ.Ν.Ε. στο ετήσιο meeting Μελών Fonasba

Την 25-11-2020 ο Πρόεδρος της ΔΝΕ, κ. Φίλιππος Κωστόπουλος, παρευρέθηκε στο ετήσιο meeting των μελών της FONASBA, της Ομοσπονδίας Εθνικών Ενώσεων Ναυτομεσιτών και Πρακτόρων που αυτή τη φορά πραγματοποιήθηκε online.

Οι προκηρήσεις και το μέλητον της ναυτιλίας εν

μέσω πανδημίας, σημαντικά ζητήματα που αφορούν τον ρόλο και τη λειτουργία των πρακτόρων και των ναυτομεσιτών καθώς και η ομόφωνη συμφωνία για τη δημιουργία Επιτροπής "Inspiring our Future" αποτέλεσαν τη βασική agenda των συζητήσεων μεταξύ των εκπροσώπων ισχυρών ναυτιλιακών κρατών.

Η τεχνολογία blockchain μπορεί να δώσει ώθηση στην παγκόσμια οικονομία

Η νέα έκθεση της PwC «Time for trust: The trillion-dollar reason to rethink blockchain», διερευνά τους τρόπους χρήσης της τεχνολογίας blockchain σήμερα και τις δυνατότητες επίδρασης του στην παγκόσμια οικονομία. Σύμφωνα με τη μελέτη το blockchain δύναται να ενισχύσει το παγκόσμιο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) κατά 1,76 τρισ. δολάρια ΗΠΑ στη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας. Μέσω της ανάπτυξης των κορυφαίων πέντε χρήσεων του blockchain, που κατατάχθηκαν βάσει της δυνατότητάς τους να παράγουν οικονομική αξία, η έκθεση εντοπίζει την προοπτική της τεχνολογίας για δημιουργία αξίας σε ένα εύρος κλάδων από την υγεία, τη διακυβέρνηση και τις δημόσιες υπηρεσίες, έως την μεταποίηση, τα οικονομικά, τα logistics και την λιανική.

«Η τεχνολογία blockchain συνδέθηκε από πολύ νωρίς με τα κρυπτονομίσματα, όπως το Bitcoin, αλλά μπορεί να προσφέρει πολλά περισσότερα, ειδικά σε ότι αφορά στον τρόπο με τον οποίο οι δημόσιοι και ιδιωτικοί οργανισμοί διασφαλίζουν, μοιράζονται και χρησιμοποιούν τα δεδομένα», σχολιάζει ο Steve Davies, Global Leader, Blockchain και Partner της PwC UK.

«Καθώς οι επιχειρήσεις βρίσκονται αντιμέτωπες με τον αντίκτυπο της πανδημίας του COVID-19, πολλές από τις τάσεις έχουν επιταχυνθεί. Η ανάπτυξη αναδεικνύει τη δυνατότητα του blockchain να στηρίξει τις επιχειρήσεις κατά την ανασύσταση και τον ανασχεδιασμό των λειτουργιών τους, ενισχύοντας την εμπιστοσύνη, τη διαφάνεια και την αποδοτικότητα των οργανισμών και της κοινωνίας».

Η έκθεση προσδιορίζει πέντε βασικούς τομείς εφαρμογής του blockchain και αξιολογεί τη δυνατότητά τους να παράγουν οικονομική αξία. Σύμφωνα με την ανάλυση, έτος ορόσημο θα αποτελέσει το 2025, οπότε και αναμένεται ότι το blockchain θα έχει υιοθετηθεί σε ευρεία κλίμακα από την παγκόσμια οικονομία.

- Ο εντοπισμός και η ιχνηλάτηση των προϊόντων και υπηρεσιών - ή της προέλευσής τους - που αναδείχθηκε ως νέα προτεραιότητα για τις εφοδιαστικές αλυσίδες πολλών εταιρειών στη διάρκεια της πανδημίας του COVID-19, έχουν τη μεγαλύτερη οικονομική επίδραση. Ανταποκρινόμενη στην αύξηση του ενδιαφέροντος των καταναλωτών και των επενδυτών σχετικά με τη βιώσιμη και ηθική προέλευση των υλικών, η εφαρμογή



του blockchain μπορεί να είναι ευρεία υποστηρίζοντας πληθώρα εταιρειών και κλάδων από τη βαριά βιομηχανία και τις εξορύξεις, έως το χώρο της μόδας.

- Οι πληρωμές και οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ψηφιακών νομισμάτων, ή η υποστήριξη της χρηματοοικονομικής ένταξης μέσω διασυνοριακών πληρωμών και μεταφορών.
- Διαχείριση ταυτότητας (224 δισ. δολ. ΗΠΑ), συμπεριλαμβανομένων των προσωπικών ταυτοτήτων, των επαγγελματικών διαπιστευτηρίων και πιστοποιητικών αντιμετωπίζοντας την απάτη και την κλοπή ταυτότητας.
- Η εφαρμογή του blockchain στις συμβάσεις και την επίλυση διαφορών (73 δισ. δολ. ΗΠΑ), και η συμμετοχή των πελατών (54 δισ. δολ. ΗΠΑ), συμπεριλαμβανομένης της χρήσης του blockchain σε προγράμματα πιστότητας, διευρύνουν περαιτέρω τη δυναμική του blockchain σε ένα πολύ μεγαλύτερο εύρος κλάδων στο δημόσιο και ιδιωτικό τομέα.

Η επιτυχία του blockchain θα εξαρτηθεί από ένα υποστηρικτικό περιβάλλον πολιτικών, ένα επιχειρηματικό οικοσύστημα έτοιμο να αξιοποιήσει τις νέες ευκαιρίες που δημιουργεί η τεχνολογία, και ένα κατάλληλο μίγμα κλάδων.

Σε επίπεδο ηπείρων, η Ασία πιθανόν να αποκομίσει τα μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη από την τεχνολογία blockchain. Σε επίπεδο χωρών, το blockchain θα μπορούσε να έχει το υψηλότερο δυναμικό καθαρό όφελος στην Κίνα (440 δισ. δολ. ΗΠΑ) και τις ΗΠΑ (407 δισ. δολ. ΗΠΑ). Πέντε ακόμα χώρες - Γερμανία, Ιαπωνία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ινδία και Γαλλία - επίσης εκτιμώνται ότι θα έχουν καθαρά οφέλη πάνω από 50 δισ. δολ.

Ωστόσο, τα οφέλη για κάθε χώρα διαφέρουν, με οικονομίες που εστιάζουν στη βιομηχανία, όπως η Κίνα και η Γερμανία, να επωφελιούνται περισσότερο από την προέλευση και την ιχνηλασιμότητα, ενώ οι ΗΠΑ θα ωφεληθούν περισσότερο από την εφαρμογή στην τιτλοποίηση και τις πληρωμές, καθώς και σε θέματα ταυτότητας και διαπιστευτηρίων.

Σε επίπεδο κλάδου, περισσότερο φαίνεται να ωφεληθούν η

δημόσια διοίκηση, η εκπαίδευση και η υγεία. Η PwC αναμένει όφελος ύψους περίπου 574 δισ. δολ. για τους κλάδους αυτούς έως το 2030, αξιοποιώντας την αποδοτικότητα που θα επιφέρει το blockchain σε επίπεδο ταυτοποίησης και διαπιστευτηρίων.

Ευρύτερα όμως θα είναι τα οφέλη για τις επαγγελματικές υπηρεσίες, επικοινωνίες και τα media, ενώ οι έμποροι χονδρικής και λιανικής, οι μεταποιητές και οι κατασκευαστικές υπηρεσίες, θα ωφεληθούν από τη χρήση του blockchain επιτυγχάνοντας μεγαλύτερη επίδραση με τους καταναλωτές, ανταποκρινόμενοι στο αίτημα για προέλευση και ιχνηλασιμότητα.

Η δυνατότητα για το blockchain να θεωρηθεί μέρος της μελλοντικής στρατηγικής των επιχειρήσεων συνδέεται με την έρευνα που πραγματοποίησε η PwC στους επικεφαλής των επιχειρήσεων, σύμφωνα με την οποία περίπου τα δύο τρίτα των CEO (61%) ανέφεραν ότι εντάσσουν τον ψηφιακό μετασχηματισμό κεντρικών επιχειρηματικών λειτουργιών και διαδικασιών στις κορυφαίες τρεις προτεραιότητές τους, καθώς ανακάμπτουν μετά τον COVID-19.

Η έκθεση «Time for trust: The trillion-dollar reason to rethink blockchain» παρουσιάστηκε από τον Νίκο Καραπανάγου, Director, Enterprise Digital, κατά τη διάρκεια του Blockchain in Business Conference 2020, που διοργανώθηκε στις 2 Δεκεμβρίου 2020 από το Netweek και την Boussias Communications σε συνεργασία με το Blockchain Hellenic Hub.

Ο Νίκος Καραπανάγος σχολίασε: «Η ασφάλεια και η παρακολούθηση των συναλλαγών στην ψηφιακή εποχή είναι πολύ σημαντική για να αφεθεί σε "αξιόπιστα τρίτα μέρη" (trusted 3rd parties). Η τεχνολογία του blockchain για την αποθήκευση και ανταλλαγή δεδομένων, από χρηματικές συναλλαγές μέχρι συμβόλαια ακινήτων, έχει αποδείξει τόσο την αλγοριθμική υπεροχή της, όσο και την σθεναρή αντίσταση της σε κακόβουλες επιθέσεις την τελευταία δεκαετία. Τα χαρακτηριστικά αυτά δεν αποτελούν πια τεχνολογική πολυτέλεια, αλλά μια επιχειρηματική ευκαιρία που έρχεται να λύσει χρόνια προβλήματα κεντροποίησης της εμπιστοσύνης και να την μεταφέρει από τα φυσικά και νομικά πρόσωπα, στους απρόσωπους αλγορίθμους (smart contracts). Η εκτίμηση της αύξησης του παγκόσμιου ΑΕΠ κατά 1,76 τρισ. δολλάρια έρχεται να επιβεβαιώσει την ωρίμανση και την ευρεία εξάπλωση που πρόκειται να απολαύσει η τεχνολογία του blockchain την επόμενη δεκαετία»

Η έκθεση προειδοποιεί ότι εάν οι οικονομικές δυνατότητες του blockchain πρόκειται να γίνουν πραγματικότητα, θα πρέπει να υπάρξει κατάλληλη διαχείριση της αυξημένης κατανάλωσης ενέργειας. Οι αυξανόμενες επιχειρηματικές και κυβερνητικές δράσεις για την κλιματική αλλαγή, στις οποίες περιλαμβάνονται δεσμεύσεις για μετασχηματισμό μηδενικής καθαρής κατανάλωσης ενέργειας, οδηγούν στην ανάγκη εξέτασης νέων μοντέλων ενοποίησης και κοινής χρήσης υποδομών και πόρων από τις επιχειρήσεις, ώστε να μειωθεί η εξάρτηση από παραδοσιακά κέντρα δεδομένων και η γενική κατανάλωση ενέργειας σε σχέση γενικά με την τεχνολογία.

Βαρύ το φορτίο της πανδημίας για τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων



Τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων εκτινάχθηκαν την τελευταία περίοδο λόγω της πανδημίας Covid-19. Όπως επισημαίνει σε ανάλυσή του ο οίκος αναλύσεων Drewry, ο κορονοϊός έβαλε «φωτιά» στα έξοδα των πλοίων που αυξήθηκαν με τον υψηλότερο ρυθμό την τελευταία δεκαετία. Η πανδημία έφερε άνοδο στα έξοδα που σχετίζονται με τη διαχείριση της επάνδρωσης (manning) σε ποσοστά 6%, αλλά και τα ασφάλιστρα, ωστόσο τα λειτουργικά έξοδα αναμένεται να μειωθούν τα επόμενα χρόνια καθώς οι δαπάνες που σχετίζονται με την πανδημία χαλαρώνουν, σύμφωνα με την τελευταία έκθεση για το ετήσιο κόστος λειτουργίας πλοίου του Drewry.

Επισημαίνεται ότι η διεθνής ναυτιλία αντιμετώπισε και εξακολουθεί να αντιμετωπίζει δυσκολίες στην αντικατάσταση των πληρωμάτων καθώς πάνω από 400.000 ναυτικοί παρέμειναν εγκλωβισμένοι στα πλοία και τον μήνα Σεπτέμβριο, παρά τις προσπάθειες της διεθνούς ναυτιλίας για ριζική λύση του προβλήματος της αλληαγής πληρωμάτων που εμποδίζεται από τους περιοριστικούς κανόνες μετακίνησης που λόγω της πανδημίας έχουν επιβάλει τα κράτη. Το πρόβλημα της αλληαγής πληρωμάτων παρουσιάστηκε από την πρώτη στιγμή που έκανε την εμφάνισή της και η πανδημία, καθώς λιμάνια έκλεισαν και αεροπορικές συνδέσεις σταμάτησαν. Το επιπλέον κόστος αλληαγής πληρωμάτων όπου αυτή ήταν δυνατή επιβάρυνε τη ναυτιλιακή εταιρεία.

Η άνοδος του κόστους επάνδρωσης είχε ως αποτέλεσμα το μέσο ημερήσιο λειτουργικό κόστος σε 47 διαφορετικούς τύπους και μεγέθη πλοίων που καλύπτονται στην έκθεση να σημειώσει άνοδο 4,5% το 2020, σε σύγκριση με τις αυξήσεις κατά 2% και 2,5% αντίστοιχα τα προηγούμενα δύο χρόνια. Αυτό ακολούθησε μια περίοδο κατά την οποία οι δαπάνες ορεχ συρρικνώθηκαν για τρία συνεχόμενα έτη (2015-2017) κατά 8% συνολικά.

«Όπως πολλή πτωχές της εμπορικής ναυτιλίας, το κόστος λειτουργίας των πλοίων έχει επηρεαστεί σοβαρά από την πανδημία COVID-19».. «Οι λειτουργικές δαπάνες (ορεχ) μειώθηκαν κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους, καθώς οι οικονομικοί αποκλεισμοί και τα περιοριστικά

μέτρα εν γένει έκλεισαν τα ναυπηγεία, μηδένισαν τις εργασίες επισκευής, ενώ οι πλοιοκτήτες αντέδρασαν στην επακόλουθη κάμψη του εμπορίου αναβάλλοντας οτιδήποτε εκτός από τις απαραίτητες δαπάνες. Ωστόσο, το κόστος αυξήθηκε κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους καθώς οι εγκαταστάσεις επισκευής άνοιξαν εκ νέου, απελευθερώνοντας τη σταθερή ζήτηση, ενώ το κόστος επάνδρωσης κλιμακώθηκε λόγω των προβλημάτων που παρουσιάστηκαν στις διαδικασίες επαναπατρισμού των πληρωμάτων. Το κόστος επάνδρωσης επηρεάστηκε ιδιαίτερα, παρουσιάζοντας άνοδο 6,2% το 2020 σε σύγκριση με τις αυξήσεις του 1,3% πέρυσι, ενώ το κόστος ασφάλισης του κύτους και των μηχανημάτων (H&M) και το κόστος ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης (P&I) σημείωσαν άνοδο 4,5% σε μια ασφαλιστική αγορά που άρχισε να «σκληραίνει».

Παράλληλα, λόγω των προβλημάτων στη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, αύξηση σημειώθηκε στο κόστος ανταλλακτικών, επισκευής και συντήρησης σε περίπου 3%, ενώ άνοδο 5% σημείωσαν και οι δαπάνες δεξαμενισμού των πλοίων.

Ο Drewry υπογραμμίζει ότι άνοδος του κόστους λειτουργίας καταγράφηκε σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων καθώς όλες οι αγορές (υγρού και ξηρού φορτίου) επλήγησαν από την πανδημία του κορονοϊού COVID-19.

Όσον αφορά το μέλλον, οι συνθήκες αναμένεται να παραμείνουν δύσκολες, κυριαρχούμενες από την αβεβαιότητα στο θαλάσσιο εμπόριο λόγω της πανδημίας, αλλά και τη συνεχιζόμενη πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα σε πολλούς τομείς της ναυτιλίας.

«Το κόστος λειτουργίας των πλοίων αναμένεται να μετριαστεί πάντως το 2021, καθώς κάποιες δαπάνες που έγιναν εφάπαξ στο πλαίσιο της διαχείρισης των επιπτώσεων της πανδημίας δεν θα επαναληφθούν, ενώ και κάποιοι περιορισμοί θα χαλαρώσουν». Στη συνέχεια ο οίκος αναλύσεων αναμένει ότι ο ρυθμός αύξησης του λειτουργικού κόστους θα επιστρέψει στην προηγούμενη τάση και θα κινείται κάτω από τον μέσο πληθωρισμό των τιμών, αντιπροσωπεύοντας έτσι μία στασιμότητα του κόστους σε πραγματικούς όρους.

Νέα επένδυση της ΟΛΠ Α.Ε. στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος

Η ΟΛΠ Α.Ε. ανακοινώνει την υπογραφή της σύμβασης για την εκτέλεση του έργου **“Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος – Φάση Β”**, προϋπολογισμού περίπου € 20.000.000, το οποίο αποτελεί μέρος των Υποχρεωτικών Επενδύσεων που έχουν συμφωνηθεί με το Ελληνικό Δημόσιο.

Το συγκεκριμένο έργο αναφέρεται στην αναβάθμιση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών, την κατασκευή νέων υποδομών και Η/Μ εγκαταστάσεων. Οι εργασίες συνοψίζονται σε:

- Ανακατασκευή των ανωδομών.
- Ανακατασκευή σιδηροτροχιών γερανογεφυρών.

- Ανακατασκευή δαπέδων σε συγκεκριμένη έκταση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.

- Κατασκευή δικτύου συλλογής επιφανειακών απορροών ομβρίων υδάτων και απορροή των ομβρίων υδάτων από τη σκάφη των σιδηροτροχιών.

- Κατασκευή δύο νέων κτιρίων Υποσταθμών (No.3 και No.4) και ενός αντλιοστασίου.

- Αναβάθμιση των υφιστάμενων και εγκατάσταση νέων Η/Μ δικτύων, εξοπλισμού και υποδομών.

Ο στόχος της παραπάνω επένδυσης είναι η περαιτέρω αναβάθμιση της υποδομής και των ηλεκτρομηχανολογικών

εγκαταστάσεων για τη βελτίωση της παραγωγικότητάς τους και η πλήρη κάλυψη των αναγκών τροφοδοσίας και παροχής νερού και ρεύματος στη ζώνη επισκευής πλοίων, ώστε να συνεχιστεί η ανάπτυξη της NEZ Περάματος που συμβάλλει στην αύξηση των εργασιών για τις τοπικές επιχειρήσεις και στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στις τοπικές κοινωνίες.

Να σημειωθεί ότι είναι σε εξέλιξη ένας ακόμη διαγωνισμός για την προμήθεια και εγκατάσταση δύο (2) νέων γερανών, τύπου Jib Cranes στους Προβλήτες I και II της NEZ Περάματος **προϋπολογισμού άνω των € 5 εκ.**

ESPO: Στρατηγικός ο ρόλος των Ευρωπαϊκών θαλάσσιων λιμένων



Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO) χαιρετίζει την έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών του **Trans - European Transport Network (TEN-T)** η οποία εγκρίθηκε την 1η Δεκεμβρίου.

Ο ESPO χαιρετίζει ιδιαίτερα το γεγονός ότι ο στρατηγικός ρόλος των ευρωπαϊκών θαλάσσιων λιμένων έχει αναγνωριστεί από πολλά μέλη του Committee κατά τη διάρκεια των συμβιβαστικών διαπραγματεύσεων και αντικατοπτρίζεται καλά στο τελικό αποτέλεσμα της ψηφοφορίας. Η έκθεση υπογραμμίζει περαιτέρω την ανάγκη επαρκούς χρηματοδότησης της ΕΕ για την ολοκλήρωση του δικτύου TEN-T, εκφράζοντας τη λύπη του για τις πρόσφατες περικοπές στο «Connecting Europe», που αποφάσισε το Συμβούλιο.

Στο πλαίσιο της αλλαγής του τρόπου μεταφοράς, ως ένα από τα εργαλεία για τη μείωση των εκπομπών από τον τομέα των μεταφορών, το ESPO εκτιμά ιδιαίτερα ότι η έκθεση υπογραμμίζει τη σημασία των θαλάσσιων αρτηριών (MoS) και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (SSS) ως βιώσιμου τρόπου μεταφοράς. Η έκκληση για απλούστευση των απαιτήσεων του Μνημονίου, προκειμένου να δημιουργηθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού με τους χερσαίους τρόπους μεταφοράς, συνάδει πλήρως με τη θέση του ESPO σχετικά με

την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών του TEN-T

Η έκθεση αντικατοπτρίζει δεόντως τον περίπλοκο χαρακτήρα των ευρωπαϊκών θαλάσσιων λιμένων τονίζοντας ότι οι λιμένες δεν αποτελούν μόνο συνιστώσα των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά cluster όλων των τρόπων μεταφοράς, ενέργειας, βιομηχανίας και γαλαζίας οικονομίας, επισημαίνοντας τη διασυννοριακή διάσταση των θαλάσσιων λιμένων και αναγνωρίζοντας την ανάγκη αύξησης των συνεργειών εντός των λιμένων μεταξύ μεταφορών, ενέργειας και ψηφιακών υποδομών.

Ο ESPO εκφράζει επίσης την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι η Επιτροπή Μεταφορών αναγνωρίζει τη συνεχιζόμενη σημασία των μέτρων διασφάλισης της παραγωγικής ικανότητας για τη διατήρηση ανταγωνιστικών κόμβων μεταφορών. Παρά την ποικιλομορφία των επενδυτικών αναγκών των ευρωπαϊκών λιμένων, οι επενδύσεις σε βασικές υποδομές και υποδομές θαλάσσιας πρόσβασης αποτελούν μεγάλο μέρος των προγραμματισμένων έργων.

Επιπλέον, ο ESPO υποστηρίζει την προώθηση καλύτερης συνδεσιμότητας με τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορικών συνδέσεων με τις υποψήφιες χώρες, τα Δυτικά Βαλκάνια, καθώς και με χώρες της Νότιας Μεσογείου και της Eastern Partnership. Υπό το φως της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση, η έκθεση ορθώς τονίζει την αποτελεσματική σύνδεση της Ιρλανδίας με την ηπειρωτική Ευρώπη με ιδιαίτερη προσοχή για τις θαλάσσιες οδούς ως ζωτικής σημασίας.

Ανάδειξη Ελλάδας ως παγκόσμιο ναυτιλιακό και διαμετακομιστικό κέντρο

Στα πλαίσια του 7th Analyst & Investor Capital Link Shipping Forum, που διοργάνωσε η Capital Link, στις 21 και 22 Οκτωβρίου 2020 ο κ. Πιέρρος, Εταίρος του Τμήματος Ελεγκτικών Υπηρεσιών της ΕΥ Ελλάδος κατέδειξε τη σημασία ανάδειξης της Ελλάδας ως ισχυρού διεθνούς ναυτιλιακού και διαμετακομιστικού κέντρου.

Η ναυτιλία σήμερα, αποτελεί – μακράν του δευτέρου – τον πιο εξωστρεφή κλάδο της ελληνικής οικονομίας, αποτελώντας πηγή εισοδήματος, πλούτου και γοήτρου για την Ελλάδα. Κυριότερα, αποτελεί το συγκριτικό πλεονέκτημα το οποίο κατατάσσει τη χώρα ανάμεσα στα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου.

Καθώς ο ανταγωνισμός μεταξύ των μεγάλων ναυτιλιακών κέντρων αναμένεται να ενταθεί τα επόμενα χρόνια, και παρά την τάση για nearshoring, που παρατηρείται εξαιτίας του COVID-19, ο κος Πιέρρος εκτίμησε ότι είναι πολύ πιθανό να δούμε την άνοδο νέων σημαντικών ναυτιλιακών κόμβων μέσα στην επόμενη εικοσαετία, οι οποίοι ενδέχεται να απειλήσουν τα παραδοσιακά παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα, ανάμεσά τους και τον Πειραιά.

Σύμφωνα με τον ομιλητή, τέσσερις είναι οι βασικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην ελκυστικότητα μιας πόλης ή περιοχής ως παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου:

- ▶ η παρουσία σημαντικής δραστηριότητας τοπικής πηλοοκτησίας ή και διαχείρισης πλοίων,
- ▶ ισχυρές χρηματοοικονομικές, νομικές και άλλες εξειδικευμένες επιχειρηματικές υπηρεσίες,
- ▶ η ύπαρξη σημαντικών λιμενικών υποδομών και υποδομών εφοδιαστικής αλυσίδας, και
- ▶ μια παράδοση ναυτικής τεχνολογίας, που σχε-



τίζεται με την καινοτομία, την έρευνα και την ανάπτυξη (R&D), την εκπαίδευση και τη διαθεσιμότητα ανθρώπινου δυναμικού.

Η Ελλάδα, παρά το αξιοσέβαστο ναυτιλιακό της οικοσύστημα, το οποίο υπολογίζεται σε περισσότερες από 3.500 εταιρείες, δεν έχει παρουσιάσει σημαντική πρόοδο στους υπόλοιπους τρεις τομείς. Ο κος Πιέρρος τόνισε ότι, «η ύπαρξη σημαντικών λιμενικών υποδομών και υποδομών logistics, ικανών να εξυπηρετήσουν τον αυξανόμενο αριθμό φορτίων που καταφθάνουν από την Ασία με προορισμό την Κεντρική Ευρώπη, παράλληλα με την ισχυρή παρουσία της ελληνόκτητου ναυτιλίας και τη γεωγραφική θέση της χώρας, είναι το κλειδί για να μπορέσει η Ελλάδα να βελτιώσει τις επιδόσεις της και να διεκδικήσει μία θέση ανάμεσα στα ισχυρότερα παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα».

Για να μπορέσει να εκμεταλλευτεί στο έπακρο της δυνατότητας του ισχυρού ναυτιλιακού κλάδου της, η Ελλάδα θα πρέπει να αναπτύξει και να ενισχύσει περαιτέρω τους κλάδους των μεταφορών και των logistics, οι οποίοι μπορούν να έχουν πολλαπλασιαστικό όφελος για την ελληνική οι-

κονομία. Η γεωγραφική θέση της, παράλληλα με τα περισσότερα από 25 λιμάνια που λειτουργούν σήμερα στη χώρα, το πιο ανεπτυγμένο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τις πέντε Ζώνες Ελεύθερου Εμπορίου, αποτελούν μερικά μόνο από τα στοιχεία που προσδίδουν στην Ελλάδα ένα συγκριτικό πλεονέκτημα ως περιφερειακό και διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο.

Ενδεικτική των δυνατοτήτων της χώρας είναι η αξιοθαύμαστη πρόοδος που έχει σημειώσει, όσον αφορά τον βαθμό συνδεσιμότητάς της με τα διεθνή ναυτιλιακά δίκτυα. Σύμφωνα με τον δείκτη LSCI (Liner Shipping Connectivity Index), η Ελλάδα, από 69η το 2011, μέσα σε μόλις οκτώ χρόνια κατάφερε να βελτιώσει τις επιδόσεις της και κατατάσσεται 20η παγκοσμίως για το 2019, ξεπερνώντας τις ανταγωνίστριες χώρες της περιοχής.

Συγκεκριμένα, ο Πειραιάς σήμερα αποτελεί το πιο σημαντικό λιμάνι της Μεσογείου και το τέταρτο μεγαλύτερο λιμάνι στην Ευρώπη, καταγράφοντας σχεδόν 5,6 εκατ. μονάδες ισοδύναμης μονάδας 20 ποδών (twenty-foot equivalent units – TEUs) και περισσότερους από 16,5 εκατ. επιβάτες, το 2019. Επιπλέον, ο ομιλητής σημείωσε ότι, «η Θεσσαλονίκη μπορεί, εν δυνάμει, να αποτελέσει το δεύτερο success story μετά τον Πειραιά, ως το σημαντικότερο λιμάνι για την ανάπτυξη της εξαγωγικής δραστηριότητας της χώρας, αρκεί να ολοκληρωθεί η προγραμματισμένη αύξηση της χωρητικότητάς του και η βελτίωση της διασυνδεσιμότητάς του».

Σύμφωνα με έρευνα της ΕΥ το 2019, με συμμετοχή στελεχών επιχειρήσεων που κάνουν εκτεταμένη χρήση των λιμένων και των υποδομών

και υπηρεσιών logistics της Ελλάδας, πάνω από το 40% των συμμετεχόντων βαθμολόγησαν ως άριστο το λιμάνι του Πειραιά, όσον αφορά την ποιότητα των υποδομών και των προσφερόμενων υπηρεσιών, τη διαθεσιμότητα / χωρητικότητά του, καθώς και την αποτελεσματικότητα στη συνεργασία. Αντιθέτως, στην περίπτωση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, τα αποτελέσματα κατέδειξαν ότι, παρά την πρόοδο που έχει επιδείξει τα τελευταία χρόνια, υπάρχουν ακόμη μεγάλα περιθώρια βελτίωσης, με την ηλιοσηπρία των συμμετεχόντων να κρίνει χαμηλή ή – στην καλύτερη περίπτωση – απλώς επαρκή, την ποιότητα των υποδομών και λειτουργιών του.

Παράλληλα, οι συμμετέχοντες σημείωσαν ότι, σε γενικές γραμμές, οι υποδομές και λειτουργίες logistics και μεταφορών της Ελλάδας έχουν βελτιωθεί τα τελευταία τρία χρόνια, με τα λιμάνια να σημειώνουν τη μεγαλύτερη ανάπτυξη, και το σιδηροδρομικό δίκτυο και τα τελωνεία να μένουν στάσιμα ή να παρουσιάζουν μια ελαφρά επιδείνωση.

Ολοκληρώνοντας, ο κος Πιέρρος ανέφερε ότι, παρότι είναι εμφανές πως η Ελλάδα έχει διανύσει αρκετά μεγάλη απόσταση τα τελευταία χρόνια για να ενισχύσει τη θέση της ως παγκόσμιο ναυτιλιακό και διαμετακομιστικό κέντρο, υπάρχουν ακόμη αρκετά περιθώρια βελτίωσης. «Η επίτευξη αριστείας στον κλάδο των logistics, θα βελτιώσει τη θέση της χώρας στο παγκόσμιο εμπόριο, κάτι που με τη σειρά του, μπορεί να συμπαρασύρει προς τα πάνω τους υπόλοιπους δείκτες που είναι απαραίτητοι για την περαιτέρω ανάπτυξη της Ελλάδας ως ένα ισχυρό παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο», κατέληξε.

Υπογραφή Νέας Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας στον ΟΛΠ

Η ΟΛΠ Α.Ε. ανακοινώνει την επιτυχή ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων μεταξύ Διοίκησης ΟΛΠ και των Σωματείων (ΟΜΥΛΕ) και την υπογραφή της Νέας Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας με τους εκπροσώπους του υπαλληλικού προσωπικού των εργαζομένων με τριετή διάρκεια.

Όπως δήλωσε ο Πρόεδρος ΔΣ της ΟΛΠ Α.Ε. κ. Yu Zenggang: «Η υπογραφή της νέας σύμβασης αντικατοπτρίζει το καλό κλίμα που υπάρχει μεταξύ της Διοίκησης και των εργαζομένων και την κοινή βούληση να προχωρήσουμε μαζί σε νέες επιτυχίες για το λιμάνι του Πειραιά».

Να σημειωθεί ότι ήδη έχει υπογραφεί η Συλλογική Σύμβαση με το Σωματείο των Εργατών και τον Σύνδεσμο Εποπτών - Αρχιεργατών.

ΤΑΙΠΕΔ: Διεθνές ενδιαφέρον για τον Οργανισμό Λιμένος Αλεξανδρούπολης



Συνολικά εννέα εταιρείες σε τέσσερα επενδυτικά σχήματα εκδήλωσαν ενδιαφέρον για τον Οργανισμό Λιμένος Αλεξανδρούπολης σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται ορισμένες πληροφορίες για τις εταιρείες που εκδήλωσαν ενδιαφέρον.

ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ: Ο Όμιλος ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ είναι ένας από τους μεγαλύτερους επιχειρηματικούς ομίλους στην Ελλάδα που δραστηριοποιείται στους τομείς των υποδομών, της παραγωγής, προμήθειας και εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας από θερμικές πηγές και ΑΠΕ, των παραχωρήσεων, της διαχείρισης απορριμμάτων και της ανάπτυξης και διαχείρισης ακινήτων. Οι δραστηριότητές του εκτείνονται σε 16 χώρες (Ευρώπη, ΗΠΑ, Μέση Ανατολή), απασχολώντας συνολικά 4.400 εργαζομένους.

Black Summit Financial Group: Αμερικάνικη επενδυτική εταιρεία που παρέχει ανεξάρτητες χρηματοοικονομικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων, με επίκεντρο τη διατήρηση και την ανάπτυξη της περιουσίας των πελατών της με βάση το προφίλ κινδύνου τους και τους επενδυτικούς τους στόχους,

μέσα από κατάλληλες επενδυτικές στρατηγικές.

Euroports: Η Euroports είναι μια διεθνής εταιρεία λιμενικών υποδομών, με έδρα το Βέλγιο, που αναπτύσσει, λειτουργεί και διαχειρίζεται παγκόσμιες λύσεις θαλάσσιας εφοδιαστικής αλυσίδας για διεθνείς στοχευμένους βιομηχανικούς πελάτες, μέσω των 26 τερματικών λιμενικών σταθμών, σε στρατηγικές τοποθεσίες σε όλη την Ευρώπη και την Ασία.

EFA Group: Η EFA GROUP αποτελεί όμιλο εταιρειών που κατασκευάζουν προϊόντα και συστήματα υψηλής τεχνολογίας, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης συμβάσεων/έργων στους τομείς της αεροδιαστημικής, της άμυνας, της εσωτερικής ασφάλειας και άλλων βιομηχανικών τομέων. Ο Όμιλος EFA διαθέτει ένα διεθνές δίκτυο συνεργαζόμενων εταιρειών και 6 γραφείων σε όλο τον κόσμο: Αθήνα, Zug, Αμπού Ντάμπι, Σιγκαπούρη, Kempen και Arlington.

Cameron SA (Copelouzos Group): Ο Όμιλος Κοπελούζου είναι ένας οργανισμός ανάπτυξης επιχειρήσεων που ειδικεύεται στη σύλληψη, ανάπτυξη και υλοποίηση μεγάλων, βιομηχανικών, τεχνολογικών και άλλων έργων υποδομής. Οι βασικοί επιχει-

ρηματικοί του τομείς είναι: ενεργειακά έργα (τόσο φυσικό αέριο όσο και ΑΠΕ), διαχείριση αεροδρομίων, ακίνητα καθώς και διαχείριση έργων, διαχείριση εγκαταστάσεων και διαφήμιση εκτός σπιτιού.

Bolloré Africa Logistics (part of Bolloré Group): Ο Όμιλος Bolloré, στον οποίον ανήκει η Bolloré Africa Logistics, είναι μία από τις 500 μεγαλύτερες εταιρείες στον κόσμο. Ο όμιλος είναι εισηγμένος στο χρηματιστήριο του Παρισιού και ελέγχεται από την αντίστοιχη οικογένεια. Η θυγατρική της, Bolloré Africa Logistics, είναι η μεγαλύτερη εταιρεία μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας στην Αφρική, με παρουσία σε 42 λιμάνια και διαχειριστής 16 παραχωρήσεων τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων, 7 τερματικών σταθμών Ro-Ro και με περαιτέρω εξειδίκευση στον χειρισμό και αποθήκευση συμβατικών φορτίων.

Goldair: Η Goldair είναι από τους μεγαλύτερους Ελληνικούς ομίλους εταιρειών στους τομείς του τουρισμού και των μεταφορών. Οι δραστηριότητές της περιλαμβάνουν εκπροσώπηση αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα, διαχείριση εδάφους αεροσκαφών και επιβατών, υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου, αποθήκευση, διαχείριση και διανομή, καθώς και εσωτερικές και διεθνείς τουριστικές υπηρεσίες, διεθνή συνέδρια, εκθέσεις και πολιτιστικές εκδηλώσεις.

Quintana Infrastructure & Development (owned by Robertson Family): Είναι ιδιωτική εταιρεία επενδύσεων χαρτοφυλακίου και διαχείρισης εταιρειών που επικεντρώνεται στους τομείς των ενεργειακών υποδομών, υποδομών δεδομένων και τεχνολογίας, βιομηχανικής αγοράς και διαχείριση πόρων, συμπεριλαμβανομένων θαλάσσιων λιμένων και τερματικών, μεταφοράς και επεξεργασίας φυσικών πόρων.

ThPA – Thessaloniki Port Authority / ΟΛΘ: Ο ΟΛΘ είναι οργανισμός διαχείρισης λιμένων που διαχειρίζεται το μεγαλύτερο λιμάνι της Βόρειας Ελλάδας στη Θεσσαλονίκη βάσει συμφωνίας παραχώρησης με την Ελληνική Δημοκρατία. Ο ΟΛΘ είναι εταιρεία εισηγμένη στο ΧΑ και λειτουργεί υπό τη διοίκηση της κοινοπραξίας Deutsche Invest Equity Partners GmbH (DIEP) / Terminal Link / Belterra από το 2018.

Υπεθυμίζεται ότι τα σχήματα έχουν ως εξής

1) QUINTANA INFRASTRUCTURE & DEVELOPMENT

2) Κοινοπραξία CAMERON S.A.-GOLDAIR CARGO AE- BOLLORE AFRICA LOGISTICS

3) Κοινοπραξία INTERNATIONAL PORT INVESTMENTS ALEXANDRO-UPOLIS, η οποία απαρτίζεται από τις εταιρείες BLACK SUMMIT FINANCIAL GROUP - EUROPORTS-EFA GROUP

και ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ

4) ΟΛΘ Α.Ε.

Στους όρους του διαγωνισμού δεν υπάρχει πηλαφόν επιθυμητού τιμήματος, καθώς κριτήριο, όπως έχει διαμνησθεί, θα είναι το ύψος των επενδύσεων που προτίθενται να κάνουν οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές και της ανταποδοτικότητάς τους στην τοπική κοινωνία, η οποία δεν επιθυμεί να γίνει π.χ. η ιδιωτικοποιούμενη έκταση μόνο στρατιωτική.

Αντιπρόεδρος της CHINA Cosco Shipping Corp ο Feng Bo



Τα καθήκοντα του αντιπροέδρου της CHINA Cosco Shipping Corp ανέλαβε ο κ. Feng Bo μέχρι πρότινος πρόεδρος της Cosco Shipping στην Β. Αμερική. Ο κ. Feng Bo εντάχθηκε στην Cosco το 1995 και κατείχε διάφορες ανώτερες θέσεις εντός του ομίλου και των εισηγμένων θυγατρικών του είναι τώρα ένα από τα οκτώ πιο ανώτερα στελέχη της εταιρείας με επικεφαλής τον πρόεδρο Xu Lirong. Διετέλεσε επίσης επικεφαλής του τμήματος στρατηγικής ανάπτυξης της Cosco πριν συγχωνευθεί με την China Shipping στις αρχές του 2016 και δημιουργήσει την Cosco Shipping. Ο κ. Feng είναι κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου στη διοίκηση επιχειρήσεων στο Πανεπιστήμιο Fordham των ΗΠΑ.

Διαδικτυακή συμμετοχή της ΟΛΠ Α.Ε. στη Διεθνή Έκθεση Εισαγωγικού Εμπορίου (CIIE)

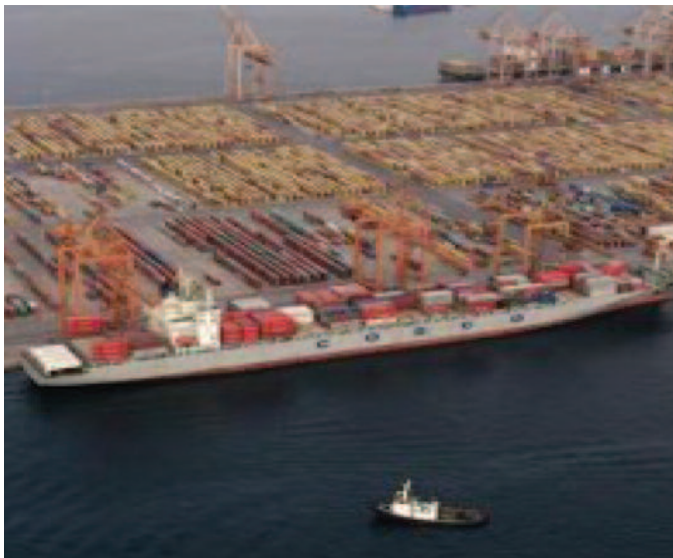
Ψηφιακή συμμετοχή στην τρίτη Διεθνή Έκθεση Εισαγωγικού Εμπορίου (CIIE) στη Σαγκάη, πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 05.11.2020 με τη χρήση διαδικτυακών τεχνολογικών μέσων, από την ΟΛΠ Α.Ε., μια και φέτος οι εκπρόσωποι της Εταιρείας δεν είχαν φυσική παρουσία λόγω των περιορισμών της COVID-19.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης υπήρξε ενημέρωση σχετικά με την πορεία της Εταιρείας και απαντηθήκαν ερωτήσεις από το κοινό της Έκθεσης για τις τελευταίες εξελίξεις σχετικά με τις επενδύσεις, τη διαχείριση της πανδημίας, την πολιτική Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης της Εταιρείας και άλλα θέματα.

Η καινοτόμος αυτή πρωτοβουλία, που υλοποιήθηκε λόγω της πανδημίας συνέβαλε ώστε εκπρόσωποι των μέσων επικοινωνίας στην Κίνα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη να κατανοήσουν καλύτερα τις εξελίξεις και τις προοπτικές στο λιμάνι του Πειραιά.

Σημειώνεται ότι για μια ακόμη χρονιά η ΟΛΠ Α.Ε. συμμετέχει ενεργά και έχει περίπτερο σε αυτή τη μεγάλη έκθεση, όπου οι επισκέπτες μπορούν να ενημερώνονται για τις δραστηριότητες του Λιμένος.

Ελληνικά λιμάνια: Σχέδιο ανάπτυξης



Ιδιαίτερες αναφορές περιλαμβάνει το τελικό σχέδιο της έκθεσης Πισσαρίδη και για τα ελληνικά λιμάνια.

Αρχικά ξεχωρίζει μια αναφορά στα αρχικά κεφάλαια της έκθεσης (δομή του παγκοσμίου εμπορίου) όπου επισημαίνει αναφερόμενη στον Πειραιά και την Cosco ότι «Η κινεζική πηλευρά φαίνεται διατεθειμένη να χρησιμοποιήσει το λιμάνι του Πειραιά ως σημείο εισόδου στην Ευρώπη, σε συνδυασμό με τρένα υψηλών ταχυτήτων που θα μεταφέρουν εμπορεύματα στη Βόρεια και Ανατολική Ευρώπη. Πρόκειται για μια ευκαιρία που προσφέρει πολλά οφέλη στην Ελλάδα και οι υποδομές και οι συμφωνίες που είναι απαραίτητες για να ευοδωθεί πρέπει να επιδιωχθούν ενεργά».

Επίσης στο κεφάλαιο για τις ιδιωτικοποιήσεις τονίζει ότι «το πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων έχει σημαντικές επιδράσεις στην παραγωγικότητα των περιουσιακών στοιχείων που ιδιωτικοποιούνται, καθώς και σε αυτή της οικονομίας γενικότερα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η θεαματική αύξηση στην κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά με τη δραστηριοποίηση του ομίλου COSCO από το 2008 και την αλλαγή του επιχειρηματικού υποδείγματος διαχείρισης του λιμένα. Ειδικότερα, η κίνηση αυξήθηκε από 1,4 εκατ. TEUs το 2007 σε 5,7 εκατ. TEUs το 2019, και ως αποτέλεσμα το λιμάνι του Πειραιά κατέλαβε την 1η θέση στη Μεσόγειο και την 4η στην Ευρώπη, από 17η το 2007».

Στο κεφάλαιο για τα logistics σημειώνει ότι «η διασύνδεση με άλλες υποδομές μεταφοράς αλλά και με μεγάλες παραγωγικές μονάδες της χώρας είναι ανεπαρκής. Ενδεικτικά, από τα λιμάνια της χώρας, μόνο τρία (Αλεξανδρούπολης, Θεσσαλονίκης και Πειραιά) έχουν κάποια συνδεσιμότητα με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Ωστόσο, η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας ως διαμετακομιστικού κόμβου εξαρτάται κρίσιμα από τη δυνατότητα μετακίνησης φορτίων από και προς τα λιμάνια με τον σιδηρόδρομο».

Η έκθεση προχωρεί και σε μία πολύ σύντομη καταγραφή της κατάστασης των λιμανιών υπογραμμίζοντας ότι «Η

Ελλάδα διαθέτει 130 λιμάνια, εκ των οποίων δύο διαχειρίζονται από εταιρείες που δεν τελούν υπό τον έλεγχο του Ελληνικού Δημοσίου (Θεσσαλονίκης - ΟΛΘ και Πειραιά - ΟΛΠ) και δέκα έχουν τη μορφή ανώνυμων εταιρειών σε διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Στους ΟΛΘ και ΟΛΠ υλοποιούνται επενδυτικά προγράμματα και καταγράφεται άνοδος δραστηριότητας, ωστόσο η δραστηριότητά τους περιορίζεται από την περιορισμένη διασυνδεσιμότητα με τις λοιπές υποδομές μεταφορών και από τις απαραίτητες τελωνειακές διαδικασίες. Στα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας η λειτουργία είναι αναποτελεσματική λόγω υποεπένδυσης και μη επιχειρηματικού υποδείγματος λειτουργίας. Τα λιμενικά ταμεία συχνά αντιμετωπίζονται ως μια επιπλέον πηγή εσόδων για τις δημοτικές αρχές, χωρίς να εξασφαλίζονται πόροι για τη συντήρηση και βελτίωση των λιμενικών υποδομών. Ως αποτέλεσμα, τα περισσότερα λιμάνια της χώρας έχουν ανεπαρκείς εξοπλισμούς υποδοχής, προβληματικές ράμπες, προβλήματα κυματισμού και ανεπαρκείς χερσαίες διευκολύνσεις. Ακόμα και στα δέκα περιφερειακά λιμάνια που έχουν τη μορφή ανώνυμων εταιριών, το ποσοστό της δυναμικότητας που αξιοποιείται είναι χαμηλό: ενδεικτικά στα λιμάνια Ηρακλείου, Λαυρίου, Πάτρας και Ελευσίνας περιορίζεται στο εύρος 2,0% έως 15,4% στη μεταφορά γενικού φορτίου».

Επιπλέον αναφέρεται στα οφέλη από την αναβάθμιση των εξαγωγικών λιμανιών τονίζοντας ότι «επενδύσεις στα εξαγωγικά λιμάνια της χώρας θα βελτιώσουν τις υπάρχουσες υποδομές τους, μειώνοντας το κόστος εξαγωγών και εισαγωγών. Το όφελος της αναβάθμισης των οκτώ μεγάλων εξαγωγικών λιμανιών υπολογίζεται υποθέτοντας ότι το κόστος εξαγωγών και εισαγωγών μέσω αυτών θα μειωθεί κατά 20%. Η μείωση του κόστους αφορά όχι μόνο εξαγωγές ελληνικών προϊόντων και εισαγωγές προϊόντων που προορίζονται για κατανάλωση στην Ελλάδα, αλλά και το εμπόριο προϊόντων που δεν παράγονται ή καταναλώνονται στην Ελλάδα αλλά περνούν από ελληνικό έδαφος. Με άλλα λόγια, η μείωση του κόστους εξαγωγών και εισαγωγών αποφέρει και αναβάθμιση της Ελλάδας ως διαμετακομιστικό κόμβο. Η αναβάθμιση των οκτώ μεγάλων εξαγωγικών λιμανιών συμβάλλει σε αύξηση του ΑΕΠ κατά περίπου μισό δισεκ. ευρώ το χρόνο (ευρώ του 2017). Η αύξηση του εισοδήματος είναι ιδιαίτερα υψηλή στους δήμους της Κρήτης και σε αυτούς κοντά στην Πάτρα και τον Πειραιά».

ΣΕ άλλο σημείο υπογραμμίζει ότι «Το καθεστώς διαχείρισης δημόσιων υποδομών θα πρέπει να βελτιωθεί, με την εισαγωγή πιο αποτελεσματικών μορφών διακυβέρνησης. Οι αλληλοεπικαλύψεις αρμοδιοτήτων θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν. Για τις υποδομές των οποίων η διαχείριση απαιτεί εξειδίκευση και επενδύσεις, θα πρέπει να εξεταστεί η λύση της ιδιωτικοποίησης, με το Δημόσιο να λαμβάνει ενδεχομένως μέρος των κερδών και να εποπτεύει μέσω ανεξάρτητων ρυθμιστικών

αρχών. Τα εξαγωγικά λιμάνια της χώρας ανήκουν στην παραπάνω κατηγορία. Οι ιδιωτικοποιήσεις που βρίσκονται σε εξέλιξη για δέκα από αυτά είναι σημαντικές για την αύξηση της παραγωγικότητας και την υλοποίηση νέων επενδύσεων. Η είσοδος στρατηγικών επενδυτών μπορεί να οδηγήσει σε καλύτερη διαχείριση και περισσότερο ενεργητική αναζήτηση εμπορικών ευκαιριών. Παράλληλα, τα νέα κεφάλαια των επενδυτών θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ανανέωση των υποδομών στα λιμάνια. Οι υποδομές που χρήζουν ανανέωσης αφορούν τόσο τον μηχανικό εξοπλισμό των 182 λι-

μανιών όσο και πληροφοριακά συστήματα για τον ταχύτερο έλεγχο και έγκριση των φορτίων. Τέτοια συστήματα μπορούν να εφαρμοστούν και στα χερσαία σύνορα της χώρας».

Τέλος ιδιαίτερη αξία έχει μια αναφορά στη διασύνδεση μεταφορικών μέσων όπου σημειώνεται ότι: Ο χρόνος μετακίνησης προς ορισμένους δημοφιλείς προορισμούς του Αιγαίου είναι συντομότερος από τα λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου, ωστόσο η διασύνδεσή τους με το υπόλοιπο δίκτυο μεταφορών (προαστιακός σιδηρόδρομος, μετρό, οδικό δίκτυο) είναι ελλιπής και πρέπει να ενισχυθούν.

Ο παγκόσμιος πόλεμος των κολλοσσών στα containers



Η ναυλαγορά των containers σημειώνει το 2020 τα μεγαλύτερα κέρδη των τελευταίων ετών

Η ναυλαγορά των containerships ανεβαίνει και οι Όμιλοι κολοσσοί προχωρούν σε αναδιαρθρώσεις στο στελεχιακό τους δυναμικό, προκειμένου να ενισχυθούν απέναντι στον ανταγωνισμό.

Στον όμιλο της MSC ανέλαβε διευθύνων σύμβουλος ο Soren Toft, ο οποίος έναν χρόνο πριν είχε φύγει από το ανταγωνιστικό Όμιλο της **A.P. Moller Maersk**. Είχε προσληφθεί από την MSC πέρσι τον Νοέμβριο και η ανέλιξή του είναι ταχύτατη.

Η MSC που ανήκει στην οικογένεια Απόντε, είναι η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία liners στον κόσμο και κυνηγάει να πάρει την πρωτιά από τη δανέζικη Maersk. Ο νέος CEO θα έχει απευθείας επαφή με τον ιδρυτή και πρόεδρο της MSC, **τον Τζιανλουίτζι Απόντε** ένδειξη του πόσο πολύ τον εμπιστεύονται για να κάνει τον Όμιλο πρώτη παγκόσμια δύναμη.

Ο **Soren Toft** πριν μετακινηθεί στην εταιρεία των

Απόντε είχε 25 χρόνια προϋπηρεσίας και εμπειρίας στην Maersk και μάλιστα σε υψηλόβαθμες θέσεις. Γνωρίζει όλο τον μηχανισμό λειτουργίας ενός Ομίλου Liners.

Η ναυλαγορά των containers **σημειώνει το 2020 τα μεγαλύτερα κέρδη** των τελευταίων ετών αφού λόγω της πανδημίας έχει αναλάβει να μεταφέρει προϊόντα που καλύπτουν μία τεράστια ζήτηση ανά τον κόσμο.

Ειδικά οι ΗΠΑ και η Ευρώπη είναι οι μεγαλύτεροι πελάτες αφού γεμίζουν τις αποθήκες τους με όλα τα εμπορεύματα που είναι αναγκαία και έχουν ζήτηση.

Η άνοδος της ναυλαγοράς των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων άρχισε τον περασμένο Ιούλιο και μέχρι σήμερα έχει παρουσιάσει άνοδο κατά 30%!

Το κόστος για να στείλει κάποιος ένα κοντέινερ από την Κίνα για τις ανατολικές ακτές των ΗΠΑ έφθασε τα 4.750 δολάρια πρόσφατα αυξημένος κατά 42% σε σύγκριση με τον περασμένο Ιούλιο. Για τις δυτικές ακτές των ΗΠΑ το κόστος είναι 3.878 δολάρια αυξημένο κατά 50% σε σύγκριση με τον Ιούλιο 2020.

Ο εμπορικός δρόμος του Ειρηνικού ο λεγόμενος **transpacific route** από την Ασία προς τις ΗΠΑ καταγράφει την ισχυρότερη ζήτηση, με τον όγκο των εμπορευμάτων να είναι αυξημένος, κατά περίπτωση από 10% έως 20%. Η τιμή των ναύλων είναι στο υψηλότερο σημείο από το 2008. Η υψηλή ζήτηση σύμφωνα με οικονομικούς αναλυτές θα συνεχιστεί και το πρώτο τρίμηνο του 2021.

Η άνοδος της ναυλαγοράς οφείλεται επίσης στο γεγονός ότι μεγάλες επιχειρήσεις στέλνουν τα προϊόντα τους ή εισάγουν **πρώτες ύλες μέσω containerships** αφού τα αεροπλάνα που χρησιμοποιούσαν είτε είναι καθηλωμένα είτε δεν επαρκούν πλέον.

Λιμένας Βόλου:

Πράσινο φως για την προβλήτα 3



Το «πράσινο φως» δόθηκε από το Υπουργείο Ναυτιλίας, σχετικά με το έργο της μελέτης ολοκλήρωσης της προβλήτας Νο3, πρόταση που είχε υποβάλει προς χρηματοδότηση από το εθνικό σκέλος του ΠΔΕ του Υπουργείου, ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε. Πρόκειται για τη μελέτη ολοκλήρωσης του κρηπιδώματος του προβλήτα Νο-3 σύμφωνα με το σχεδιασμό που έχει εγκριθεί από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (MasterPlan) Λιμένα Βόλου (ΦΕΚ 419 Τ.Α.Π.Θ./26-11-2013). Το συνολικό μήκος του κρηπιδώματος που απομένει για την ολοκλήρωση της ανατολικής πλευράς και της κεφαλής του προβλήτα ανέρχεται σε 450μ. με ωφέλιμο βάθος εξυπηρέτησης τα -13μ. Το κρηπίδωμα θα αποτελείται από στήλες τεχνητών ογκοκίθων εδραζόμενοι σε κατάλληλο

πρίσμα από λιθορριπές έδρασης. Στη μελέτη θα περιλαμβάνονται οι αναγκαίες επιχώσεις και επιστρώσεις για την δημιουργία χερσαίας ζώνης όπισθεν των κρηπιδότοιχων.

Οι μελέτες που πρόκειται να εκπονηθούν είναι οι ακόλουθες:

Μελέτη Λιμενικού Έργου Επέκτασης Κρηπιδώματος Προβλήτα Νο-3

Μελέτη επιστρώσεων-επιχώσεων χερσαίας ζώνης (Κατηγορία 11)

Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
Στατικές Μελέτες Δαπέδων

Ακτομηχανική Διερεύνηση

Το εκτιμώμενο κόστος της μελέτης είναι 350.000ευρώ. Το τεχνικό δεήτιο πράξης για την ένταξη της μελέτης του έργου στο χρηματοδοτικό πρόγραμμα του Υπουργείου, αναμένεται να υποβληθεί άμεσα από τις υπηρεσίες του Οργανισμού Λιμένος, ενώ μέχρι τέλους του έτους αναμένεται η απόφαση ένταξης της πράξης. Το συγκεκριμένο έργο περιλαμβάνεται και στο masterplan του λιμανιού του Βόλου. Ο Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Βόλου, Σωκράτης Αναγνώστου, ανέφερε μεταξύ άλλων ότι «Είναι ένα έργο πνοής που θα αναπτύξει την περιοχή και το ζητούμενο είναι, η άμεση ολοκλήρωση της μελέτης, που θα μας δώσει τη δυνατότητα να διεκδικήσουμε χρηματοδότηση από ευρωπαϊκά κονδύλια για την ολοκλήρωση του έργου. Ενός έργου που πρόκειται να ενισχύσει την πολυδιάστατη φυσιογνωμία του λιμανιού και να φέρει πολλές δραστηριότητες».

ΟΛΠ Α.Ε.: Άδεια Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα (ΑΕΟ)

Η Ο.Λ.Π. Α.Ε. ανακοίνωσε ότι απέκτησε από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων, Άδεια Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα (ΑΕΟΦ – Authorised Economic Operator), στην υψηλότερη βαθμίδα του Θεσμού «Τελωνειακές Απλουστεύσεις / Ασφάλεια & Προστασία».

Ο θεσμός του Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα (Authorised Economic Operator - AEO), ο οποίος έχει τεθεί σε ισχύ στο πλαίσιο των διατάξεων του Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα για όλα τα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στοχεύει στη διευκόλυνση του υγιούς εμπορίου και στην ενίσχυση της ασφάλειας της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η απόκτηση της ιδιότητας ΑΕΟ από τον οικονομικό φορέα (οικονομικός φορέας: κάθε πρόσωπο το οποίο, στο πλαίσιο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας, εμπλέκεται σε δραστηριότητες υποκείμενες στην τελωνειακή νομοθεσία), προϋποθέτει την αυστηρή τήρηση συγκεκριμένων κριτηρίων συμμόρφωσής του με τη φορολογική και τελωνειακή νομοθεσία, την αξιοπιστία των λογισμικών και πληροφοριακών του συστημάτων, την πληρότητα

και ορθότητα των εσωτερικών λειτουργικών του διαδικασιών, την ικανότητά του να ανταποκρίνεται στις οικονομικές του υποχρεώσεις και να έχει θεσπίσει και να εφαρμόζει μέτρα ασφάλειας και προστασίας στο εσωτερικό της επιχείρησής του αλλά και σε σχέση με τους επιχειρηματικούς του εταίρους.

Οι κάτοχοι ΑΕΟ απολαμβάνουν σημαντικά οφέλη, τα οποία αφορούν, στην ευκολότερη ή και άμεση πρόσβασή τους στις τελωνειακές απλουστεύσεις της τελωνειακής νομοθεσίας, στην ταχύτερη διεκπεραίωση των τελωνειακών τους συναλλαγών, στην άμεση αποδέσμευση οικονομικών πόρων μέσω της μείωσης των εγγυήσεων στο πλαίσιο χρήσης συγκεκριμένων τελωνειακών καθεστώτων και διαδικασιών, στη διεθνή αναγνώρισή τους μέσω των συμφωνιών αμοιβαίας αναγνώρισης ΑΕΟ που συνάπτει η Ευρωπαϊκή Ένωση με τρίτες χώρες, καθώς και στην αναγνωρισιμότητα της αξιοπιστίας τους σε διεθνές επίπεδο, μέσω του δικαιώματος χρήσης του λογότυπου ΑΕΟ.

Η ΟΛΠ Α.Ε. ευχαρίστησε τις Τελωνειακές Αρχές για την αगाστή συνεργασία και την άμεση επίβλεψη της όλης διαδικασίας.

Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας και του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής



Θέματα εκπαίδευσης στη διαχείριση λιμένων με μεταφορά τεχνογνωσίας και δυνατότητες πρακτικής εξάσκησης των σπουδαστών του Πανεπιστημίου, στις εγκαταστάσεις του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε.) ΑΕ, περιλαμβάνει το Μνημόνιο Συνεργασίας που υπεγράφη μεταξύ του Ο.Λ.Ε. ΑΕ και του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής (ΠΑΔΑ).

Το Σύμφωνο Συνεργασίας υπέγραψαν ο Διευθύνων Σύμβουλος του Ο.Λ.Ε. ΑΕ κ. Απόστολος Καμαρινάκης και ο Πρύτανης του Πανεπιστημίου κ. Παναγιώτης Καλδής, στην έδρα του Πανεπιστημίου στο Αιγάλεω, την Παρασκευή 27 Νοεμβρίου 2020.

Στο Μνημόνιο δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην προώθηση και εφαρμογή προγραμμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης, που θα ενισχύσουν και την λειτουργία του Ο.Λ.Ε. ΑΕ με την αναβάθμιση του γνωστικού επιπέδου και των δεξιοτήτων των εργαζομένων.

Επίσης στο Μνημόνιο Συνεργασίας συμπεριλαμβάνονται:

- Η κοινή βούληση για την ανάπτυξη δράσεων έρευνας και καινοτομίας, οι οποίες θα εξυπηρετούν το Δημόσιο συμφέρον και θα συμβάλλουν στην εξοικονόμηση πόρων.

- Ανάπτυξη νέων τεχνολογιών σε κοινά προγράμματα.

Στους επόμενους δύο μήνες θα ακολουθήσει σύμβαση σύμπραξης, η οποία θα περιλαμβάνει Master Plan με τις κατευθύνσεις της στρατηγικής συνεργασίας των δύο Φορέων, συγκεκριμένες δράσεις ανάπτυξης καθώς και προθεσμίες υλοποίησης τους.

Αναφερόμενος στην έναρξη της συνεργασίας ο Πρύτανης του Πανεπιστημίου κ. Παναγιώτης Καλδής τόνισε ότι «είναι ιδιαιτέρως σημαντικό και προτεραιότητα η σύνδεση του Πανεπιστημίου με τις τοπικές κοινωνίες και με Οργανισμούς και Φορείς που υπηρετούν την ανάπτυξη και τη νέα επιχειρηματικότητα. Η συνεργασία που ξεκινάει σήμερα δημιουργεί προσδοκίες για την ανάπτυξη κοινών έργων, ιδιαιτέρως μετά τον διορισμό του Διευθύνοντος Συμβούλου του Ο.Λ.Ε. ΑΕ κ. Καμαρινάκη ως εκπροσώπου της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ) στην Ευρωπαϊκή Ένωση Λιμένων (European Seaports Organization – ESPO)».

Από την πλευρά του ο κ. Απόστολος Καμαρινάκης υπογράμμισε «την ανάγκη σύνδεσης του Λιμανιού της Ελευσίνας με επιστημονικούς Φορείς εγνωσμένου κύρους όπως το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, με στόχο την μεταφορά τεχνογνωσίας και την ανάπτυξη νέων δεξιοτήτων προς τους εργαζόμενους, τους φοιτητές, αλλά και προς την τοπική κοινωνία. Η υπογραφή του Συμφώνου Συνεργασίας ενισχύει έναν από τους βασικότερους στόχους του Ο.Λ.Ε. ΑΕ, να αποτελέσει το λιμάνι της Ελευσίνας πηγή ευημερίας και δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας. Η συνεργασία σηματοδοτεί την ώθηση στην ανάπτυξη της περιοχής με από κοινού δράσεις στον τομέα της εκπαίδευσης, που συνδυάζουν την καινοτομία, την κατάρτιση και την πιστοποίηση σε θέματα διαχείρισης Λιμένων ώστε ο Λιμένας Ελευσίνας να γίνει κέντρο ανάπτυξης για ολόκληρη την περιοχή».

Αρρυθμίες προκαλούν τα κενά εμπορευματοκιβώτια

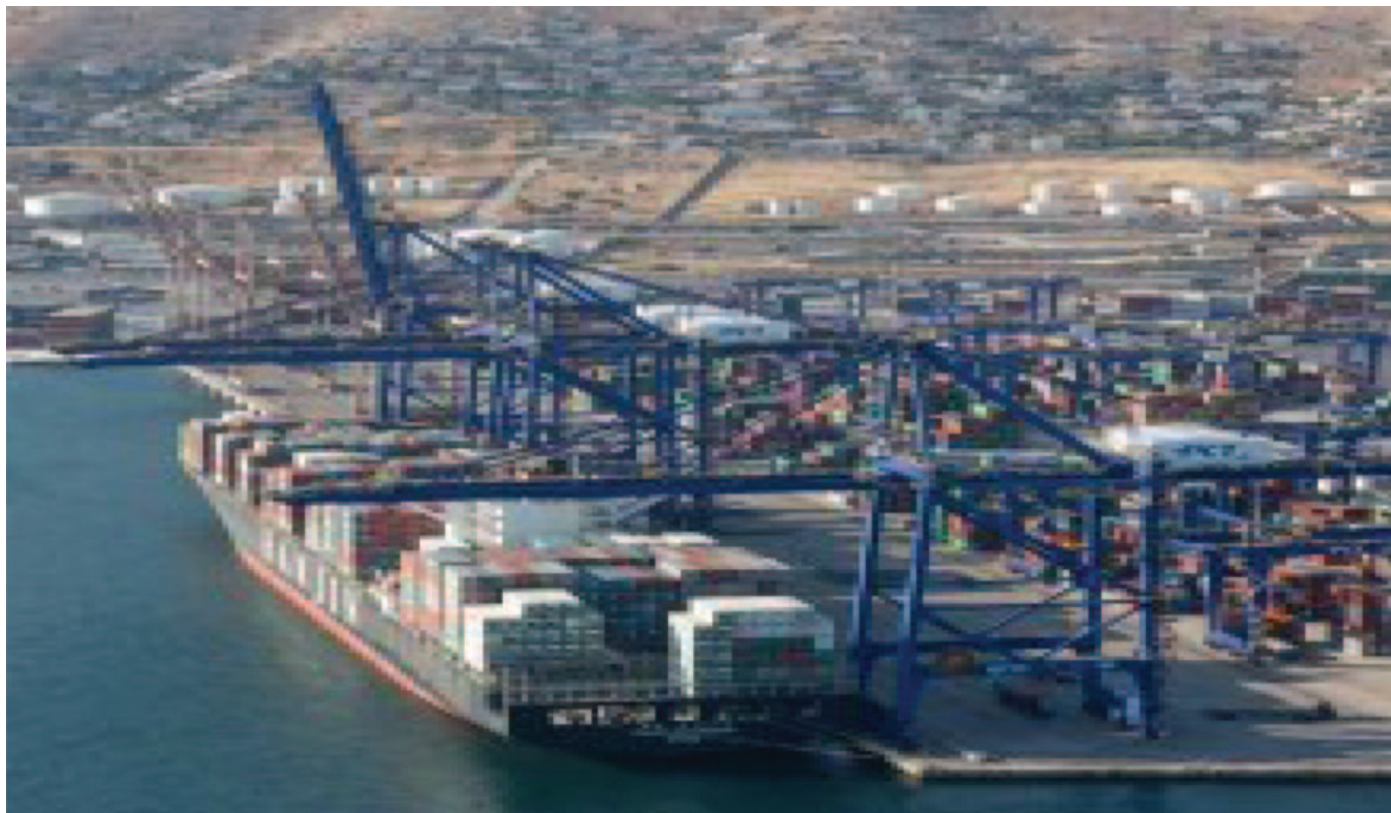


«Αρρυθμίες» στις εμπορευματικές ροές προκαλεί ένας μεγάλος αριθμός κενών εμπορευματοκιβωτίων που εξακολουθούν να είναι διάσπαρτα στα λιμάνια ανά τον κόσμο. Το «σαφάρι» για την εξεύρεση κενών έχει οδηγήσει σε ορισμένες περιπτώσεων σε αύξηση των τιμών ανά TEU's γεγονός που προκαλεί αλυσιδωτές αντιδράσεις στην διαμόρφωση τελικών τιμών διαμετακό-

μισης. Στοιχεία μελετών που είδαν το φως της δημοσιότητας εμφάνιζαν χρόνους εναπόθεσης κενών από 40 έως και 66 ημέρες διάστημα κατά το οποίο η ζήτηση τους για τις γραμμές Ασίας- Ευρώπης-ΗΠΑ είχε εκτιναχθεί συμπαρασύροντας προς τα πάνω και τις χρεώσεις. Να σημειωθεί ότι σε Βρετανικά λιμάνια τα κενά δημιούργησαν επιπρόσθετα προβλήματα καθώς κατελάμβαναν πολύτιμους

χώρους εναπόθεσης έμφορτων εμπορευματοκιβωτίων οδηγώντας σε μεγάλες καθυστερήσεις. Τέλος σύμφωνα με τον BIMCO μόνο τον Οκτώβριο, 325.980 κενά εμπορευματοκιβώτια εγκατέλειψαν το λιμάνι του Λος Άντζελες γεγονός που προκάλεσε «πονοκεφάλους» στους αμερικανούς εξαγωγείς καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες έδιναν προτεραιότητα στη διακίνηση κενών.

ΟΛΘ Α.Ε.: Απέκτησε Άδεια Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα



ΟΛΘ Α.Ε. ανακοίνωσε πως απέκτησε άδεια Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα AEO (Authorized Economic Operator) για την Ασφάλεια και Προστασία (AEOS) από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων.

Ο στρατηγικός ρόλος του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης στην ανάπτυξη της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας με τις γειτονικές χώρες των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ενισχύεται περαιτέρω με ασφαλείς και αξιόπιστες διαδικασίες τελωνειακού ελέγχου που πληρούν τα υψηλότερα κριτήρια.

Η άδεια AEO, χορηγείται σε οικονομικούς φορείς που τηρούν συγκεκριμένα αυστηρά κριτήρια σχετικά με τη συμμόρφωση με την τελωνειακή νομοθεσία, την αξιοπιστία των λογιστικών και πληροφοριακών τους συστημάτων, την πληρότητα και ορθότητα των εσωτερικών λειτουργικών τους διαδικασιών, την ικανότητά

τους να ανταποκρίνονται στις οικονομικές τους υποχρεώσεις, και τα μέτρα ασφάλειας και προστασίας που έχουν θεσπίσει και εφαρμόζουν τόσο στο εσωτερικό της επιχείρησής τους όσο και σε σχέση με τους επιχειρηματικούς τους εταίρους.

Οι Εγκεκριμένοι Οικονομικοί Φορείς αναγνωρίζονται ως αξιόπιστοι και ασφαλείς επιχειρηματικοί εταίροι στη διεθνή εφοδιαστική αλυσίδα και απολαμβάνουν μία σειρά από οφέλη. Σε αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η ταχύτερη διεκπεραίωση των τελωνειακών τους συναλλαγών, η διεθνής αναγνώρισή τους μέσω των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών και η ενίσχυση αναγνωρισιμότητας της αξιοπιστίας τους σε διεθνές επίπεδο μέσω του δικαιώματος χρήσης του κατοχυρωμένου λογοτύπου AEO.

Lockdown: Η ώρα των logistics

Τα πρώτα **lockdown** σε ευρωπαϊκό επίπεδο και όχι μόνο στις αρχές του χρόνου και οι «αρρυθμίες» των λιμανιών δεν άφησαν περιθώρια παρανόησης για το τι δέον γενέσθαι καθώς η επέλαση της πανδημίας έφερε και την επέλαση του ηλεκτρονικού εμπορίου.

Οι αδυναμίες στις άκρες της εφοδιαστικής δηλαδή στις παραδόσεις στην πόρτα του καταναλωτή ώθησαν τις μεγάλες εταιρίες να επανεξετάσουν την πολιτική τους ως προς την τοποθεσία των κέντρων διανομής (**logistics center**). Το γεγονός αυτό έχει σηματοδοτήσει ένα επενδυτικό πυρετό σε όλη τη Ευρώπη με τα λιμάνια αλλή και τις ναυτιλιακές εταιρίες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων να αξιοποιούν περαιτέρω της ψηφιακές πλατφόρμες τους για την ταχύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών της αγοράς. Ωστόσο εκείνο που διαφαίνεται στην νέα πραγματικότητα της εφοδιαστικής δεν είναι το τι θα πράξουν ή πράττουν οι μεγάλοι «παίκτες», που έχουν ταμειακά διαθέσιμα να επενδύσουν και καλή πρόσβαση στο χρηματοπι-

στωτικό σύστημα αλλή οι «μικροί παίκτες» που φτάνουν στο κατώφλι του αγοραστή. Ο τελευταίος, από τα μέχρι τώρα γνωστά στοιχεία αναλύσεων που είδαν το φώς της δημοσιότητας ζήτησε ταχύτητα παράδοσης και αξιοπιστία απαξιώνοντας ολόκληρα τμήματα της «αλυσίδας» που δεν συμπεριφέρθηκαν με βάση τις απαιτήσεις του κοινού. Το στοιχείο αυτό είναι και η βασική αιτία του επαναπροσδιορισμού των logistics center, και συνακόλουθα των νέων επενδύσεων που έχουν ξεκινήσει πανευρωπαϊκά. Ωστόσο το δεύτερο κύμα της πανδημίας θεωρητικά μπορεί να αποβεί «μοιραίο» για εκείνες

τις εταιρίες του τομέα των micro- logistics που δεν θα ανταποκριθούν στους άμεσους χρόνους που ζητά η αγορά. Στην ελληνική πραγματικότητα του πρώτου lockdown εταιρίες courier που είχαν κληθεί να μεταφέρουν τους ασυνήθιστους για τα μέχρι τότε ελληνικά δεδομένα όγκους των παραγγελιών βρέθηκαν «χρονικά εκτός» καθώς το υφιστάμενο έμπυχο δυναμικό τους αδυνατούσε να ανταποκριθεί. Σήμερα πολλὰ πράγματα έχουν



επαναπροσδιοριστεί. Ο λόγος για τα κέντρα αποθήκευσης και διανομής, τους χώρους logistics για τους οποίους η ζήτηση ισχυροποιήθηκε λόγω της απότομης ανόδου του ηλεκτρονικού εμπορίου που δεν αποδίδεται παρά στην πανδημική κρίση. Οι επενδύσεις που εξελίσσονται συνδυαστικά θα ανοίξουν ένα σημαντικό αριθμό νέων θέσεων εργασίας σε ένα τομέα που σήμερα το ελληνικό επιχειρείν «διαπιστώνει» την δυναμική του με τα ηλεκτρονικά καταστήματα να αναπτύσσονται ταχύρρυθμα με υποστηρικτικό κατά κύριο λόγο ρόλο στα «κλειστά» λόγω lockdown καταστήματα.

ΟΛΘ Α.Ε.: Αυξημένα έσοδα στο εννεάμηνο

Η «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» (‘‘ΟΛΘ Α.Ε.’’) σε απάντηση της επιστολής που ελήφθη από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς με αριθμό πρωτοκόλλου 2503/18.11.2020 – απευθυνόμενη σε όλους τους εκδότες στο Χρηματιστήριο Αθηνών (ΧΑ), με σκοπό την ενημέρωση του επενδυτικού κοινού για τα οικονομικά μεγέθη και τις εξελίξεις εν μέσω της πανδημίας του Covid-19 – ανακοινώνει ότι η ικανοποιητική αύξηση των εσόδων που σημειώθηκε στο πρώτο εξάμηνο, συνεχίστηκε επίσης και για την περίοδο του 9μήνου του 2020.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων, η διακίνηση για το τρίτο τρίμηνο (Q3) του 2020 αυξήθηκε κατά 9,6%, από 108k TEUs το Q3/2019, σε 118k TEUs το Q3/2020. Ακολούθως, η συνολική διακίνηση για την περίοδο του 9μήνου (9M) του 2020 αυξήθηκε κατά 2%, από 328k TEUs την περίοδο 1/1- 30/9/2019 (9M/2019), σε 335k TEUs την περίοδο 1/1- 30/9/2020 (9M/2020). Αναφορικά με το Σταθμό Συμβατικού Φορτίου, η επίπτωση από την πανδημία ήταν ηπιότερη για το τρίτο τρίμηνο του 2020, καθώς οι συνολικοί όγκοι μειώθηκαν κατά 5,6%, από 1.007 χιλ. τόνους το Q3/2019, σε 951 χιλ. τόνους το Q3/2020. Κατά την περίοδο του 9μήνου, οι όγκοι μειώθηκαν κατά 12,6%, από 3.247 χιλ. τόνους το 9M/2019, σε 2.839 χιλ. τόνους το 9M/2020. Αναλυτική εικόνα παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα: Διακίνηση φορτίων Ποσά σε χιλιάδες Q3/2019 Q3/2020 Μεταβολή (%) 9M/2019 9M/2020 Μεταβολή (%) Σύνολο TEUs - Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων 108 118 9,6% 328 335 2,0% Σύνολο τόνων Συμβατικού Φορτίου 1.007 951 -5,6% 3.247 2.839 -



12,6% Τα συνολικά έσοδα για το τρίτο τρίμηνο αυξήθηκαν κατά 8,3%, από € 16,6εκατ. το Q3/2019, σε ~ € 18εκατ. το Q3/2020, ενώ για την περίοδο του 9μήνου σημειώθηκε συνολική αύξηση κατά 6,5%, από € 49,5εκατ. το 9M/2019, σε € 52,7εκατ. το 9M/2020. Αυτή η αύξηση οφείλεται κυρίως στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (παρέχοντας πρόσθετα έσοδα ~ € 4,9εκατ.), η οποία ξεπέρασε την αναμενόμενη πτώση των εσόδων από το Σταθμό Συμβατικού Φορτίου (πτώση κατά ~ € 1,6εκατ.). Υπογραμμίζεται ότι τα συνολικά έσοδα επηρεάστηκαν αρνητικά από την μείωση των διακινουμένων φορτίων λόγω της

πανδημίας, ωστόσο η αύξηση των εσόδων ήταν εμφανής, λόγω των αλλαγών που εφαρμόστηκαν από πέρυσι και αναλύονται παρακάτω. Ο πίνακας που ακολουθεί απεικονίζει τα κύρια στοιχεία για τα έσοδα και την κερδοφορία: Κατάσταση Συνολικών Εσόδων Πόσα σε χιλιάδες € Q3/2019 Q3/2020 Μεταβολή (%) 9M/2019 9M/2020 Μεταβολή (%) Πωλήσεις Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων 10.847 12.774 17,8% 31.452 36.332 15,5% Πωλήσεις Συμβατικού Λιμένα 5.275 4.729 -10,3% 16.622 14.998 -9,8% Λοιπά έσοδα 492 493 0,3% 1.394 1.354 -2,9% Σύνολο Πωλήσεων 16.614 17.996 8,3% 49.468 52.684 6,5% Λει-

τουργικό αποτέλεσμα προ φόρων & τόκων (EBIT) 5.665 6.309 11,4% 17.326 16.910 -2,4% Λειτουργικό αποτέλεσμα ως % των πωλήσεων (EBIT) 34,1% 35,1% 35,0% 32,1% EBITDA 7.193 7.879 9,5% 21.782 21.607 -0,8% EBITDA ως (%) των Πωλήσεων 43,3% 43,8% 44,0% 41,0% Τα Κέρδη πριν από Τόκους & Φόρους (EBIT), αυξήθηκαν το τρίτο τρίμηνο του 2020 κατά 11,4%, από € 5,7εκατ. το Q3/2019, σε € 6,3εκατ. το Q3/2020, ενώ τα EBIT κατά το 9μηνο μειώθηκαν κατά 2,4%, από € 17,3εκατ. το 9M/2019 σε € 16,9εκατ. το 9M/2020. Τα Λειτουργικά Κέρδη (EBITDA), ακολούθησαν την ίδια τάση με τα EBIT για το τρίτο τρίμηνο του 2020 και αυξήθηκαν κατά 9,5%, από € 7,2εκατ. το Q3/2019 σε € 7,9εκατ. το Q3/2020, ενώ στο 9μηνο μειώθηκαν κατά 0,8%, από € 21,8εκατ. το 9M/2019, σε € 21,6εκατ. το 9M/2020. Οι κύριοι μοχλοί για την αύξηση των εσόδων και τη διατήρηση της κερδοφορίας, παρέμειναν η εφαρμογή βελτιωμένων διαδικασιών διαχείρισης των διακινούμενων όγκων εντός του Λιμένος και η αναπροσαρμογή του τιμολογίου εμπορευματοκιβωτίων, όπως εφαρμόστηκαν από τη Διοίκηση πέρυσι. Η κερδοφορία σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 9μήνου του 2019, επηρεάστηκε κυρίως από την πανδημία, η οποία επιβράδυνε την κυκλοφορία των φορτίων διεθνώς, με αποτέλεσμα χαμηλότερους διακινούμενους όγκους και χαμηλότερες πωλήσεις

από τις αναμενόμενες. Επιπλέον, το λειτουργικό κόστος επηρεάστηκε δυσμενώς από μη επαναλαμβανόμενα γεγονότα, επιδεινώνοντας τον αντίκτυπο στην κερδοφορία που απορρέει από τα αποτελέσματα της μειωμένης διακίνησης φορτίων λόγω Covid-19. ΟΛΘ Α.Ε. - τκ 54625 Τμήμα Χρηματοοικονομικών & Επενδυτικών Σχέσεων, Τ: 2310-593335, E: Shares@thpa.gr Εξαιρουμένων των επιπτώσεων της πανδημίας, η Διοίκηση της ΟΛΘ Α.Ε. είναι αισιόδοξη για τις υποκείμενες και θετικά αναπτυσσόμενες χρηματοοικονομικές επιδόσεις του Λιμένος, καθώς και για τις ευρύτερες προοπτικές των εγγύτερων οικονομιών. Η ΟΛΘ Α.Ε., σε εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4.1.3.1 του Κανονισμού του Χρηματιστηρίου Αθηνών και του άρθρου 17 παρ. 1 του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 596/2014, ανακοινώνει ότι ολοκληρώθηκε ο Φορολογικός Έλεγχος της χρήσης 2020 που διενεργήθηκε από τους Ανεξάρτητους Ελεγκτές (KPMG), σύμφωνα με το άρθρο 65Α παρ. 1 του Ν.4174/2013, όπως αυτός τροποποιήθηκε με το Ν.4410/2016 και την απόφαση ΓΓΔΕ ΠΟΛ1124/2015 και εκδόθηκε η Έκθεση Φορολογικής Συμμόρφωσης με συμπέρασμα χωρίς επιφύλαξη. Την περίοδο μέχρι την 30 Σεπτεμβρίου 2020 δεν υπήρξαν σημαντικές μεταβολές στη δανειακή θέση και στην κεφαλαιακή διάρθρωση της Εταιρείας. Η ΟΛΘ Α.Ε. συνεχίζει να λειτουργεί χωρίς δανεισμό, έχον-

τας διανείμει μέρισμα € 11,8εκατ. με ισχυρή καταθετική βάση, με τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα σε καταθέσεις να φτάνουν τα ~ € 102εκατ. Το πρόγραμμα κεφαλαιουχικών δαπανών προχωρά ικανοποιητικά με βάση τις τρέχουσες συνθήκες. Επιπλέον, η ΟΛΘ Α.Ε. ανακοινώνει με ικανοποίηση ότι έλαβε άδεια Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα (Authorized Economic Operator-AEO) για την Ασφάλεια και Προστασία (AEOS) από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ). Οι Εγκεκριμένοι Οικονομικοί Φορείς αναγνωρίζονται ως αξιόπιστοι και ασφαλής επιχειρηματικοί εταίροι στη διεθνή εφοδιαστική αλυσίδα και απολαμβάνουν μία σειρά από οφέλη. Σε αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η ταχύτερη διεκπεραίωση των τελωνειακών τους συναλλαγών, η διεθνής αναγνώρισή τους μέσω των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών και η ενίσχυση αναγνωρισιμότητας της αξιοπιστίας τους σε διεθνές επίπεδο, μέσω και του δικαιώματος χρήσης του κατοχυρωμένου λογοτύπου ΑΕΟ. Με αυτόν τον τρόπο, ο στρατηγικός ρόλος της ΟΛΘ Α.Ε. στην ανάπτυξη της διεθνούς αλυσίδας εφοδιασμού με τις γειτονικές χώρες των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης ενισχύεται περαιτέρω, με την ταχύτερη εφαρμογή ασφαλών και αξιόπιστων διαδικασιών τελωνειακού ελέγχου που πληρούν τα υψηλότερα διεθνή πρότυπα.

ΜΕΛΗ Δ.Ν.Ε.

1. AMBOURGIER M. Δ/ΧΟΙ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4227587	ΦΑΞ: 210 4227593	info@hamburgeltd.gr
2. ARKAS HELLAS NAYT. ΠΡΑΚΤ. S.A.	ΤΗΛ: 210 4599460	ΦΑΞ: 210 4599463	arkas@arkas-hellas.gr
3. BENIERΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	ΤΗΛ: 210 4226808	ΦΑΞ: 210 4226818	Piraeus-marketing@venieris.gr
4. ΓΚΑΚ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	ΤΗΛ: 210 4140400	ΦΑΞ: 210 4140477	agency.gr@gac.com
5. INCHCAPE SHIPPING SERVICES S.A.	ΤΗΛ: 210 4146600	ΦΑΞ: 210 4224908	lsspiraeus@iss-shipping.com
6. CMA-CGM ΕΛΛΑΣ Α.Ε.	ΤΗΛ: 210 4290011	ΦΑΞ: 210 4290091	pir.genmbx@cma-cgm.com
7. UNITED MARINE AGENCIES S.A.	ΤΗΛ: 210 4140600	ΦΑΞ: 210 4140677	pir.log@uma.gr
8. ΔΕΛΠΑ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4227400	ΦΑΞ: 210 4111897	info@delpa.gr
9. ZIM INTEGRATED ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.	ΤΗΛ: 210 4585800	ΦΑΞ: 210 4585900	Stirgr@otenet.gr
10. EVERGREEN SHIPPING AGENCY GREECE	ΤΗΛ: 210 6701842	ΦΑΞ: 216 701899	pir-logecs@evergreen-shipping.gr
11. ΕΥΡΟΣΟΥΝΤ ΝΑΥΤ. ΠΡΑΚΤΟΡ. Α.Ε.	ΤΗΛ: 210 4599692	ΦΑΞ: 210 4599906	info@eurosud.gr
12. COSCO SHIPPING LINES (GREECE) S.A.	ΤΗΛ: 210 4290810	ΦΑΞ: 210 4290808	info@cosco.gr
13. MSC GREECE S.A.	ΤΗΛ: 210 4145500	ΦΑΞ: 210 4119454	gre-contact@msc.com
14. ΜΕΝΤΚΑΡΓΚΟ Δ. ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ	ΤΗΛ: 210 4179470	ΦΑΞ: 210 4179540	Medcargo@otenet.gr
15. MAERSK ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 9473200	ΦΑΞ: 210 9400717	greopsmng@maersk.com
16. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 9400151	ΦΑΞ: 210 9409070	liner@economou.gr
17. ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤ. ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4111443	ΦΑΞ: 210 4102640	Prodromo@otenet.gr
18. ΡΟΥΣΣΟΥ ΑΦΟΙ ΝΑΥΤ. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4524951	ΦΑΞ: 210 4522019	Roussos@hol.gr
19. ΣΕΡΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΕ	ΤΗΛ: 210 4591000	ΦΑΞ: 210 4591935	dpt@seressa.com
20. ΤΑΡΡΟΣ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΗΛ: 210 4599464	ΦΑΞ: 210 4294885	tarros@tarros-hellas.gr
21. SPIRITWORLD ΝΑΥΤ/ΚΗ & ΔΙΑΜ/ΚΗ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4138500		mspiridakos@spirit.world.gr
22. HAPAG-LLOYD OVERSEAS TRANSPORT (HELLAS) S.A.	ΤΗΛ: 210 4596000	ΦΑΞ: 210 4293858	hlot-hellas.general@hiag.com
23. ΣΗΓΚΑΛ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ Α.Ε.	ΤΗΛ: 210 4291045	ΦΑΞ: 210 4290527	info@seagull.gr
24. ΣΗΜΠΙΛΙΤΥ Ε.Π.Ε.	ΤΗΛ: 210 4281870	ΦΑΞ: 210 4280130	info@seability.eu
25. GLOBAL MARITIME ENTERPRISES	ΤΗΛ: 210 4283783	ΦΑΞ: 210 4283793	info@glomar.gr
26. LINERGENTS ΝΑΥΤ. ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4293018		anacreon@linergents.com

**Όραμα
Επένδυση
Ανάπτυξη
Αξιοπιστία**

**Διεκδικούμε την εμπιστοσύνη
της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας**



PIRAEUS CONTAINER TERMINAL S.A.

Το Κοινωνικό - Οικονομικό μας αποτύπωμα για το 2019 σε αριθμούς*



Η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων και στους τρεις προβλήτες έφθασε τα **5,65 εκατ.** κατατάσσοντας το λιμάνι του Πειραιά στην **πρώτη θέση της Μεσογείου**. Ο ρυθμός αύξησης διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων ανήλθε στο **15%**.



Η οικονομική προστιθέμενη αξία της ΟΛΠ Α.Ε. αναλογεί στο **0,68%** του **ΑΕΠ**.



Καταβάλαμε **18,5 εκατ. €** σε ασφαλιστικές εισφορές, και **49,2 εκατ. €** σε φόρους (23,8 εκ. € περισσότερα σε φόρους σε σχέση με το 2018) συμβάλλοντας κατά **0,09%** στα φορολογικά έσοδα του κράτους.



Το σύνολο των προμηθευτών μας ανήλθε σε **1.074** και το σύνολο της προμηθευτικής μας δαπάνης προς εθνικούς και τοπικούς προμηθευτές ανήλθε σε **36 εκατ. €**, ποσό που αντιστοιχεί στο **90%** της συνολικής προμηθευτικής μας δαπάνης για το 2019.



Το κόστος σχετικά με τις ενέργειες και δράσεις Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης αυξήθηκε κατά **18,7%** το 2019 και ανήλθε σε **486.400 €**.



Υποστηρίζουμε **4.477** θέσεις εργασίας (άμεσες, έμμεσες και επαγόμενες) που αντιστοιχούν στο **0,09%** της συνολικής απασχόλησης της χώρας, συνεισφέροντας οικονομικά σε συνολικά **11.639** συμπολίτες μας.



Το συνολικό κόστος των περιβαλλοντικών δαπανών (θαλάσσιες και χερσαίες υπηρεσίες καθαριότητας, υπηρεσίες προστασίας του περιβάλλοντος) ανήλθε σε **1,4 εκατ.€**.



Μέσω της παραγωγής ενέργειας στον Φ/Β Σταθμό στις εγκαταστάσεις μας πετύχαμε την αποφυγή εκπομπών **574,7** τόνων CO₂.

*Το κοινωνικό-οικονομικό αποτύπωμα βασίζεται σε κοινά αποδεκτές μεθοδολογίες και πρότυπα, καθώς και σε δεδομένα και στοιχεία που προέρχονται από την Εταιρεία και άλλες πηγές.

