

Οι βασικοί πυλώνες ανάπτυξης των περιφερειακών λιμανιών. Η ανάπτυξη του Επιχειρησιακού Σχεδίου του λιμένα Βόλου

2019/11/04 09:39 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η λιμενική βιομηχανία έχει μετεξελιχθεί, ο λιμενικός ανταγωνισμός γίνεται διαρκώς εντονότερος και μετά τη χρηματοπιστωτική κρίση, προκειμένου να αποκατασταθεί η κερδοφορία, οι λιμενικές υπηρεσίες που παρέχονται οφείλουν να επαναξιολογηθούν, να επανασχεδιαστούν και να προσδιοριστούν.

Η προβολή της γεωγραφικής τοποθεσίας του κάθε λιμένα δεν αρκεί, πλέον, για να καθορίσει την προσέλκυση νέων αγορών και τη διατήρηση των υπαρχόντων.

Ο συνδυασμός με την προσφορά ποιοτικών καινοτόμων υπηρεσιών, η άμεση σύνδεση με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα, και κυρίως με τον σιδηρόδρομο, καθώς η ύπαρξη συνεργασιών σε επίπεδο λιμενικών αρχών αποτελούν τα βασικά κριτήρια στην επιλογή λιμένα από τους χρήστες και τους επενδυτές.

Από πύλη εισόδου σε κόμβο εφοδιαστικής

Τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά εμπορικά λιμάνια (Hamburg, Rotterdam) έχουν ήδη αντιληφθεί τα πλεονεκτήματα συνεργασίας με τις σιδηροδρομικές αρχές και ανάπτυξης ενός καλά οργανωμένου σιδηροδρομικού δικτύου εντός ή πλησίον του λιμένα, εξασφαλίζοντας έτσι στους πελάτες μια ολοκληρωμένη υπηρεσία μεταφοράς εμπορευμάτων προς τον τελικό προορισμό με ευελιξία είδους και φορτίου εμπορευμάτων, χαμηλότερο κόστος και μεγαλύτερη αξιοπιστία. Το παράδειγμά τους ακολουθούν τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερα λιμάνια.

Στην τελευταία ανάλυση για τις συνδυασμένες μεταφορές στην Ευρώπη, το 2018, από τη Διεθνή ένωση σιδηροδρόμων (UIC) στα λιμάνια της Ιταλίας και της Ισπανίας παρουσιάζεται ανάπτυξη του συνδυασμού θαλάσσιας-σιδηροδρομικής μεταφοράς από το 2015-2017 έως και 63% (λιμένας Trieste) και 17% (λιμένας Barcelona).

Επιπλέον, ο λιμένας Constanza δείχνει έντονα τη δυναμικότητά του καταλαμβάνοντας τη 10η θέση το 2017 ανάμεσα στους κορυφαίους λιμένες που χρησιμοποιούν τον σιδηρόδρομο για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.



Στο 3ο

Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών ο ΟΣΕ, παρουσίασε τα απογοητευτικά για την Ελλάδα αποτελέσματα δείχνοντας ότι **η Ελλάδα εξακολουθεί να μένει πίσω στην τάση και τις οδηγίες της ΕΕ για την ενίσχυση των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών** (μερίδιο μόλις 1,2%στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών, όταν ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 17%), εμμένοντας στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και αγνοώντας τις αυξημένες εκπομπές ρύπων και την επιρροής τους στα οδικά ατυχήματα.

Ο λιμένας Πειραιώς μετά την ιδιωτικοποίησή του στη Cosco shipping, έχει αναπτύξει την παροχή σιδηροδρομικής υπηρεσίας στους πελάτες του με κύριους τελικούς προορισμούς τα Βαλκάνια, την Ουγγαρία, τη Σλοβακία, την Τσεχία και την Πολωνία.

Η Cosco ελέγχει το 80% του ελληνικού σιδηροδρομικού φορτίου μέχρι την κεντρική Ευρώπη.

Ο λιμένας του Βόλου ενώ αντιλήφθηκε από τη δεκαετία του '80 τη σημασία του σιδηροδρόμου στην ανάπτυξη των λιμένων **κατασκευάζοντας το σιδηροδρομικό πορθμείο και προσπαθώντας να αναπτύξει συνεργασίες με τη Συρία, τη Ρωσία και την Τουρκία**, δυστυχώς, εγκαταλείφθηκε πριν καν μπει σε λειτουργία.

Αντίθετα, η Τουρκία, η Ρωσία, η Βουλγαρία, η Ουκρανία και η Ρουμανία έχουν

αναπτύξει εμπορικές σχέσεις στους λιμένες τους με τη χρήση των σιδηροδρομικών πορθμείων τους απλοποιώντας τις διαδικασίες και τον χρόνο μεταφόρτωσης.

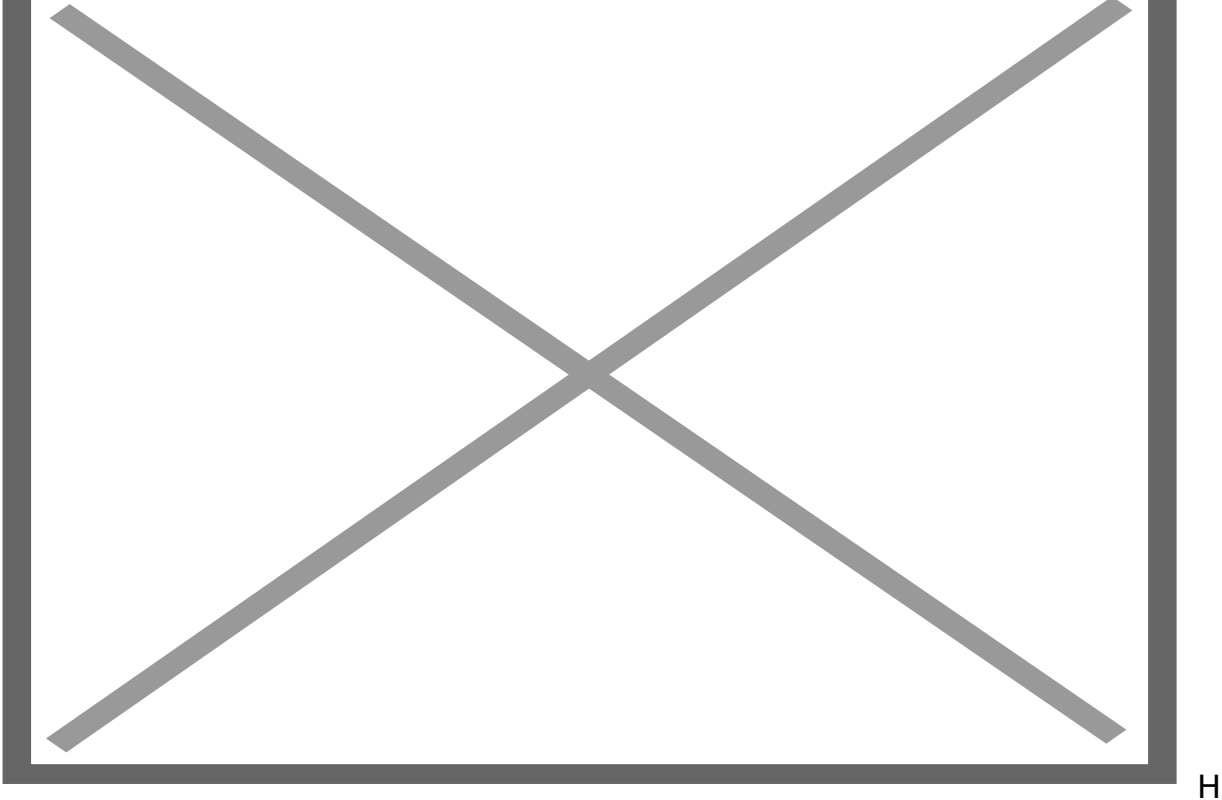
Το επιχειρησιακό σχέδιο του λιμένα Βόλου οφείλει να στηρίζεται στη συνεργασία με τον σιδηρόδρομο, ώστε να αποτελέσει θελκτικό λιμάνι για τους επενδυτές και να μην παραγκωνιστεί εξαιτίας της μη αξιοποίησης των δυνατοτήτων του και της προσβασιμότητάς του.

Καινοτομία

Ο όρος «έξυπνος λιμένας» είναι ένας σχετικά νέος όρος στην παγκόσμια αγορά που όμως παρατηρείτε ότι ολοένα και περισσότεροι λιμένες προσπαθούν να ενταχθούν και να ενσωματώσουν τεχνολογίες στις προσφερόμενες υπηρεσίες αυξάνοντας την αποτελεσματικότητά τους.

Γενικότερα, στον επιστημονικό, αλλά και στον εμπορικό τομέα κυριαρχεί η αντίληψη ότι οι λιμένες που θα καταφέρουν να επιβιώσουν στο όχι και τόσο μακρινό μέλλον θα είναι αυτοί που θα εξελιχθούν και θα ανταποκριθούν στις απαιτήσεις υψηλής παραγωγής και οικολογίας με ενσωμάτωση τεχνολογικών μέτρων.

Οι ελληνικοί λιμένες, δεν μπορούν να παραμείνουν σε ένα παραδοσιακό απαρχαιωμένο μοντέλο. Έχει έρθει η στιγμή να δημιουργηθούν επιχειρησιακά σχέδια που να επιτελούν ψηφιακό μετασχηματισμό όχι μόνο όσον αφορά τη βελτιστοποίηση της φόρτωσης, εκφόρτωσης, αποθήκευσης αλλά και τον εντοπισμό διαφόρων κινδύνων στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες ή τα υψηλά επίπεδα μόλυνσης και θεσμικό μετασχηματισμό για την αυτοματοποίηση και απλοποίηση διαδικασιών όπως ο εκτελωνισμός, η δημιουργία ζώνης ελεύθερου εμπορίου και η ασφάλιση των εμπορευμάτων.



H

ψηφιοποίηση του λιμένα Βόλου χρειάζεται εξονυχιστικό σχεδιασμό ώστε να μη χρησιμοποιηθούν τεχνολογίες που δεν φάνηκαν αποτελεσματικές σε άλλους λιμένες και γρήγορα εγκαταλείφθηκαν ή τεχνολογίες που γρήγορα θα απαρχαιωθούν, γι' αυτό κρίνεται απαραίτητο η διερεύνηση σε παγκόσμιο επίπεδο καλών πρακτικών που εφαρμόζουν ήδη «έξυπνοι λιμένες» όπως ο λιμένας της Σεβίλης στοχεύοντας στη βελτιστοποίηση κυκλοφορίας πλοίων, ο λιμένας της Βαρκελώνης στοχεύοντας στην καινοτομία καθώς και οι κορυφαίοι εμπορικοί λιμένες (Hamburg, Rotterdam, Shanghai κ.λπ.).

Λιμένας 4ης γενιάς

Οι περιφερειακοί λιμένες παρατηρώντας τις δραστηριότητές τους, μπορεί να χαρακτηριστούν λιμένες 2ης γενιάς, με προσπάθειες ορισμένων, όπως ο λιμένας Βόλου, ένταξής τους σε λιμένες 3ης γενιάς, κυρίως, λόγω της μικρής ενασχόλησής του με τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων που όμως υπάρχουν αδυναμίες σε 24ωρη λειτουργία, υπηρεσίες διανομής και εμπορικές ευκολίες για άμεσους και έμμεσους χρήστες.

Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, ο λιμένας Πειραιώς, διαχειρίστηκε το 91% του φορτίου ε/κ που διακινούνται εντός και εκτός συνόρων και παρουσίασε ενδιαφέρον στη διαχείριση φορτίου RO/RO (17%), ενώ δεν φαίνεται να προσανατολίζεται στη διαχείριση χύδην και γενικού φορτίου.

Ο λιμένας Θεσσαλονίκης δεν έχει αναπτύξει ουσιαστικά, ακόμα, τη δυναμικότητά

του, παρά το έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον από το οποίο περικλείεται, αφού διαχειρίστηκε μόλις το 9% του ξηρού φορτίου, 7% του φορτίου σε ε/κ και 2% του γενικού φορτίου. Οι λιμένες Ηγουμενίτσας και Πάτρας εστιάζουν, κυρίως, στη διαχείριση φορτίου RO/RO.

Το 2018 ο Βόλος διαχειρίστηκε 5 εκατ. τόνους. Το 85% προήλθε από ξηρό χύδην φορτίο, ενώ από τη διαχείριση ε/κ και γενικού φορτίου μόλις το 5% και το 1%.

Σε σύγκριση με τους υπόλοιπους ελληνικούς λιμένες ο λιμένας Βόλου διαχειρίστηκε το 12% του συνολικού ξηρού χύδην φορτίου που διακινήθηκε εντός και εκτός συνόρων, μόλις το 1% του γενικού φορτίου και του φορτίου σε ε/κ και δεν εστιάζει καθόλου στη διαχείριση φορτίου RO/RO.

Ο λιμένας Βόλου **οφείλει να εντατικοποιήσει τις προσπάθειές του και να μεταπηδήσει κατευθείαν σε λιμένα 4ης γενιάς**, καθώς οι λιμένες αυτοί έχουν αναδυθεί και εξελίσσονται από το 2000 με βασική προϋπόθεση την πλήρη αυτοματοποίηση των λειτουργιών τους, τη συνεργασία και τη συνέργεια μεταξύ των λιμένων σε μικρή ή μεγάλη απόσταση δημιουργώντας ένα στρατηγικό δίκτυο.

Η δημιουργία συνεργασίας με τον λιμένα Πειραιώς για τη διαχείριση του φορτίου RO/RO του -αφού από τα στατιστικά στοιχεία ο λιμένας Πειραιώς εμφανίζεται να στοχεύει αποκλειστικά στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων- θα αναπτύξει την επαγγελματική εμπειρία του λιμένα Βόλου, και κάθε περιφερειακού λιμένα, και θα προωθήσει την καινοτομία παρατηρώντας τις καλές πρακτικές του λιμένα και της Cosco Shipping, ιδιαίτερα σε θέματα διαχείρισης ροών φορτίου.

Η συνεργασία και η συνέργεια με τον λιμένα Θεσσαλονίκης θεωρείται αναγκαία καθώς και οι δύο λιμένες θεωρούνται από τους σημαντικότερους στη Βόρεια Ελλάδα, σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους και με δυνατότητα άμεσης οδικής και σιδηροδρομικής πρόσβασης.

Ως κίνητρο για συνεργασία των λιμένων επιτελεί η καλύτερη και μεγαλύτερη πρόσβαση στην ενδοχώρα, δυναμικότερο marketing καθώς θα υπάρχει αμφίπλευρη προώθηση της ανάπτυξης των δύο λιμένων και η δυνατότητα η δημόσια ή ιδιωτική αρχή που είναι ή θα είναι υπεύθυνη για τον κάθε λιμένα να αναπτύξουν ένα συμπληρωματικό αναπτυξιακό σχεδιασμό, αποφεύγοντας όμοιες διπλές επενδύσεις και έναν άσκοπο ανταγωνισμό των λιμένων.

Το μοντέλο δημιουργίας λιμενικού δικτύου συνεργασίας και συνέργειας εντός της χώρας λειτουργεί με κερδοφόρα αποτελέσματα στην Ευρώπη, υπάρχουν σημαντικά παραδείγματα λιμένων τόσο στη Μεσόγειο όσο και στη Βόρεια θάλασσα που το μοντέλο αυτό ενδυνάμωσε οικονομικά τους λιμένες, προσέλκυσε νέες αγορές, αύξησε την αποτελεσματικότητά τους και δημιούργησε νέες θέσεις απασχόλησης.

Οι περιφερειακοί λιμένες και συγκεκριμένα ο λιμένας Βόλου, **θα πρέπει να αναθεωρήσουν το μέχρι πρότινος “εγωκεντρικό” επιχειρησιακό τους σχέδιο** και να ανταποκριθούν στις ανάγκες της αγοράς αναπτύσσοντας σχεδιασμό για δημιουργία συνεργαζόμενων κόμβων logistics.

Κηπουρού Ευαγγελία,

*Σύμβουλος Επιχειρήσεων, Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π., MSc Συγκοινωνιολόγος
Μηχανικός*

(Ενημερωτικό Δελτίο, Τ. 210, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων - ΣΕΣ)