

Περιεχόμενα

- i. Εμπόδια Εισόδου
- ii. Ελάχιστη Αποτελεσματική Κλίμακα Αγοράς
- iii. Πολιτικές για τη μείωση των Εμποδίων Εισόδου
- iv. Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική και Εμπόδια Εισόδου

ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ

Εμπόδια Εισόδου

Ορισμός

Εμπόδιο εισόδου είναι «οτιδήποτε εμποδίζει έναν επιχειρηματία να δημιουργήσει μια νέα επιχείρηση σε μια αγορά, - ένα μακροπρόθεσμο εμπόδιο για την είσοδο είναι το κόστος που πρέπει να αναλαμβάνει ένας νεοεισερχόμενος που οι επιχειρήσεις οι οποίες ήδη λειτουργούν δεν το αντιμετωπίζουν (ή δεν είχαν) να το αντιμετωπίσουν "»

Εμπόδια Εισόδου στους Λιμένες

Κατηγορίες εμποδίων

- Αν και η λιμενική βιομηχανία έχει γίνει μία περισσότερο «ανοιχτή» (στον ανταγωνισμό) αγορά, **τα εμπόδια εισόδου παραμένουν σημαντικά:**
 - **Οικονομικά εμπόδια εισόδου** (απόλυτο πλεονέκτημα κόστους, κόστη εναλλαγής, μη ανακτήσιμα κόστη)
 - **Θεσμικά εμπόδια εισόδου** (περιορισμοί εισόδου; διακρίσεις; διατάξεις στις συμφωνίες, κρατικές εγγυήσεις)
 - **Γεωγραφικά** (τοποθεσία)

Οικονομικά Εμπόδια Εισόδου

Μορφές οικονομικών εμποδίων

- 1. Απόλυτο πλεονέκτημα κόστους των υφιστάμενων παρόχων λιμενικών υπηρεσιών**
- 2. Κόστη αλλαγής για τον χρήστη**
 - Διαφορετικά κόστη
 - Κεφαλαιακές δαπάνες για την αλλαγή χρήσης από τη μία μονάδα (λιμένα/τερματικό σταθμό/υπηρεσία) σε άλλη μονάδα
- 3. Μη ανακτήσιμα κόστη**

Απόλυτο πλεονέκτημα κόστους του υπάρχοντος παρόχου υπηρεσίας

- Διαθέτει (λειτουργεί) την **καλύτερη δυνατή τοποθεσία** στον λιμένα
- Έχει αναπτύξει μεγαλύτερη **εύρος υπηρεσιών και επιχειρησιακή κλίμακα**
 - εκμετάλλευση αντίστοιχων οικονομικών κλίμακας
- **Αξιοποιεί επωφελείς δημόσιες επενδύσεις**
 - Έστω και αν οι κεφαλαιακές δαπάνες δεν θεωρηθούν εμπόδιο εισόδου
 - **Αλλά:** οι νεοεισερχόμενοι έχουν κόστη που οι υπάρχοντες-εγκατεστημένοι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών δεν ανέλαβαν λόγω εκτεταμένης (προηγούμενης;) συμμετοχής του δημόσιου τομέα στην λιμενική βιομηχανία

Κόστη αλλαγής για τον χρήστη

- Οι χρήστες διατηρούν σήμερα **μακροχρόνια συμβόλαια** με τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών
- **Υπάρχουν επενδύσεις σε εξοπλισμό σχετικό με τις μεταφορικές ανάγκες συγκεκριμένων χρηστών**
 - (π.χ. εξοπλισμός χειρισμού φορτίου bulk)
- **Ο εγκατεστημένος πάροχος παρέχει ένα σύνολο συνδυασμένων λιμενικών και ‘σχετικών με τον λιμένα’ υπηρεσιών**
 - Σκόπιμα (λόγω στρατηγικής)
 - Το μέγεθος της αγοράς είναι περιορισμένο (η αγορά δεν είναι δύο φορές το μέγεθος της ελάχιστης αποτελεσματικής κλίμακας για την παροχή μιας υπηρεσίας)
 - Γεωγραφική και λειτουργική ενσωμάτωση
 - Δημιουργία αλυσίδας αξίας - που δημιουργεί θετικές επιδράσεις....

Value added services

Value added logistics

General logistics services

Loading/ unloading,
stripping/ stuffing,
bulk storage,
tank storage,
general warehousing,
conditioned
wasehousing,
distribution centres

Logistics chain integration services

Quality control,
repacking,
customising,
assembly,
testing,
repair,
re-use

Value added facilities

Packing facilities,
weighbridges,
customs facilities,
truck maintenance
and repair facilities,
container repair and
maintenance,
cleaning facilities,
tanking facilities,
trailer renting and
leasing, information
and communication,
safety and security
services,
offices/WTC, hotels,
restaurants shops

ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ

Μέγεθος & Δομές λιμενικών αγορών

- Οι γεωγραφικές περιοχές (αγορές) διαθέτουν διαφορετικές σε μέγεθος και κόστη δομές οι οποίες οδηγούν στην επιλογή διαφορετικής κλίμακας Σ.ΕΜΠΟ
 - Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στην οργάνωση των ναυτιλιακών γραμμών στην συγκεκριμένη αγορά
 - Διαφορές στο μέγεθος και την ανάπτυξη της αγοράς
 - Σημαντική διακύμανση του μεγέθους του κόστους αλλαγής της χρήσης μίας συγκεκριμένης υποδομής/λιμενικής υπηρεσίας

Πλαίσιο λιμενικής διακυβέρνησης

- Οι υπεύθυνοι για τον λιμενικό σχεδιασμό χρειάζεται να έχουν συγκεκριμένη εκτίμηση για την 'προτιμώμενη' κλίμακα μεγέθους του κάθε τερματικού σταθμού.
 - Όστε να αποφασίσουν για τον βαθμό στον οποίο τα εμπόδια εισόδου είναι ικανοποιητικά χαμηλά ή απαιτείται επιπλέον ρύθμιση
- Η 'κλίμακα' την οποία προτιμούν οι λιμενικές αρχές είναι μικρότερη της κλίμακας που προτιμούν οι διαχειριστές τερματικών σταθμών λιμένων
 - Η μονοπωλιακή δύναμη διαχειριστών τερματικών σταθμών συνεπάγεται κοινωνικές δαπάνες (λόγω τιμολογιακών πολιτικών και χαρακτηριστικών των προσφερόμενων υπηρεσιών)

Φυσικοί και Γεωγραφικοί περιορισμοί

- Η κλίμακα στην οποία ένα τερματικό μπορεί να λειτουργήσει εξαρτάται και από το μέγεθος του εκτάσεων που διατίθενται για την ανάπτυξή του
 - Περιορισμός χώρου
 - Διαφορετικά διαμορφωμένοι Σ.ΕΜΠΟ

Τεχνολογικές αλλαγές

- Οι τερματικοί σταθμοί συνήθως αναπτύσσονται σε διαφορετικές χρονικές περιόδους – ακόμα και τμηματικά - και με διαφορετικές τεχνολογίες:
 - το γεγονός αυτό συνεπάγεται διαφορετικές καμπύλες κόστους και προφανώς διαφορετική MES
 - Ανισορροπία μεταξύ της χωρητικότητας και της απόδοσης στην αποβάθρα (φόρτωση /εκφόρτωση) και της χωρητικότητας & λειτουργικής απόδοσης στην γιάρδα ενός Σ.ΕΜΠΟ (π.χ. στοιβάσια, αποθήκευση, μεταφόρτωση κλπ..)

Μη-ανακτήσιμο κόστος

- **Οι μακροχρόνιες συνεργασίες μειώνουν την αβεβαιότητα και βελτιώνουν τον συντονισμό των συμμετεχόντων στην λιμενική βιομηχανία**
 - οδηγούν σε δίκτυα, όπου η συμμετοχή συνεπάγεται σημαντικό κόστος για την απόκτηση λειτουργικής εμπειρίας και την προσαρμογή των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων
- Το μη-ανακτήσιμο κόστος αποτελεί το κόστος μπορεί να ανακτηθεί άμεσα μόλις η εταιρεία αποφασίσει να αποσυρθεί από την αγορά
 - δικτύωση, marketing και διαφήμιση

Ρυθμιστικά & Θεσμικά εμπόδια εισόδου

- Θεσμικός περιορισμός στον αριθμό των παρόχων
- Διακρίσεις κατά την χορήγηση αδειών
- Διατάξεις μισθώσεων, παραχωρήσεις και άλλες λειτουργικές συμφωνίες, ιδίως εκείνων που αφορούν επενδύσεις (δηλ. αποκλειστικά δικαιώματα)
- Κρατικές λιμενικές αρχές είναι και διαχειριστές Σ.ΕΜΠΟ οι οποίες απολαμβάνουν:
 - Έμμεση κρατική εγγύηση (δηλ. επιθετική τιμολόγηση)
 - Δημιουργούν εμπόδια εισόδου προκειμένου να συλλέγουν υψηλότερα μισθώματα

Αποτελέσματα έρευνας για τις επιπτώσεις των εμποδίων του λιμενικού συμπλέγματος

| Πρότασης | Συμφωνώ | Διαφωνώ | Δεν γνωρίζω/ Δεν έχω άποψη |
|---|---------|---------|-------------------------------|
| Υψηλά εμπόδια για την είσοδο μιας νέας επιχείρησης σε ένα λιμενικό σύμπλεγμα μειώνει την απόδοση του συμπλέγματος | 87* | 10 | 5 |
| Η μη προσβασιμότητα σε δίκτυα πληροφοριών και γνώσεων αποτελεί εμπόδιο για την είσοδο και λειτουργία στην αγορά | 71* | 32 | 0 |
| Η μη διαθεσιμότητα εγχώριου κεφαλαίου αποτελεί εμπόδιο για την είσοδο και λειτουργία στην αγορά | 63 | 34 | 6 |

- Σημαντική πλειοψηφία εμπειρογνομώνων

Πηγή: De Langen

Χωροταξικά εμπόδια εισόδου

- Μη διαθεσιμότητα γης για τους νέους παίκτες
- Φυσικά, περιβαλλοντικά και κεφαλαιουχικά εμπόδια περιορίζουν την λιμενική ικανότητα και προστατεύουν τα κατεστημένα
- Η δημιουργία λιμενικών υποδομών σε εντελώς νέα τοποθεσία ('Greenfield' port development) δεν είναι βιώσιμη στρατηγική για είσοδο στη λιμενική αγορά
 - Στους περισσότερους λιμένες, ένα μεγάλο μερίδιο των υψηλών αρχικών δαπανών πραγματοποιείται από τις δημόσιες αρχές χωρίς άμεση ανάκτηση του κόστους

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΕΜΠΟΔΙΩΝ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Πολιτικές για μείωση των εμποδίων εισόδου στην λιμενική αγορά

| Κατηγορία | Εμπόδιο εισόδου | Πολιτικές για μείωση των εμποδίων εισόδου |
|--------------------|--|---|
| Οικονομικά | Δομικό πλεονέκτημα κόστους του υφιστάμενου παρόχου υπηρεσίας | <ul style="list-style-type: none"> Δίκαια και διαφανής τιμολογιακή πολιτική Διαχωρισμός του Σ.ΕΜΠΟ σε δύο μέρη και ξεχωριστή παραχώρηση |
| | Υψηλά κόστη αλλαγής | Επένδυση των ΛΑ σε μη-ανακτήσιμα κόστη και κόστη που αναλαμβάνουν οι ιδιωτικές εταιρείες |
| | Πλεονεκτήματα/ Κόστη Δικτύωσης | Η ΛΑ μπορεί να δράσει ως «έξυπνος» διαχειριστής του λιμενικού πλέγματος και να ενισχύσει τη δικτύωση των διαφορετικών παρόχων υπηρεσιών και χρηστών που εμπλέκονται |
| Θεσμικά και Νομικά | Συνθήκες/ Άδειες εισόδου | <ul style="list-style-type: none"> Περιορισμός προϋποθέσεων εισόδου Διαφανείς διαδικασίες που βεβαιώνουν την απουσία διακρίσεων |
| | Αποκλειστικές παραχωρήσεις | Όσο το δυνατό συντομότερες συντομότερες χρονικά άδειες Απουσία αποκλειστικών συμβολαίων |
| Γεωγραφικά | Μη διαθεσιμότητα γης για την είσοδο νέων εταιρειών | Μακροχρόνιος - αλλά ευέλικτος - λιμενικός σχεδιασμός |

ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Μείωση των εμποδίων εισόδου στην ΕΕ:

Πρόταση για ρύθμιση της λιμενικής αγοράς (2001-2014)

- **Ο στόχος:** Απελευθέρωση της παροχής λιμενικών υπηρεσιών σε σημαντικούς ευρωπαϊκούς λιμένες.
 - Επέκταση ενδολιμενικού ανταγωνισμού στον Ευρωπαϊκό χώρο
- **Πεδίο εφαρμογής:** τουλάχιστον δύο πάροχοι για κάθε προσφερόμενη υπηρεσία σε λιμένες με διεθνή κίνηση
 - **Αλλά:** Δύο διαδοχικές πρωτοβουλίες απορρίφθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ενδο-λιμενικός ανταγωνισμός:

Επίμαχα σημεία

- Άδειες για την παροχή υπηρεσιών
- Χρονικοί περιορισμοί
- Ρόλος Λιμενικών Αρχών (Port Authorities)
- Υπηρεσίες προς απελευθέρωση
 - Αυτο-διαχείριση φορτίου
 - Πλοήγηση, κλπ.
- Έκταση εφαρμογής οδηγίας

Κανονισμός για τις λιμενικές υπηρεσίες

(Απρίλιος 2013 – Μάρτιος 2017)

- Άνοιγμα της αγοράς σε 319 λιμένες (που συμπεριλαμβάνονται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T)
 - Κεντρικοί
 - Ολοκληρωμένοι
- Καλύπτονται 8 Υπηρεσίες
 - ① Ανεφοδιασμός καυσίμων
 - ② Χειρισμός φορτίου
 - ③ Βυθοκόρηση
 - ④ Ελλιμενισμό
 - ⑤ Υπηρεσίες επιβατών
 - ⑥ Ευκολίες υποδοχής καταλοίπων
 - ⑦ Πλοήγηση
 - ⑧ Ρυμούλκηση



Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική

(OJ of the EU, 3 March, 2017)

Official Journal

of the European Union



English edition

Legislation

L 57

Volume 60
3 March 2017

Contents

I Legislative acts

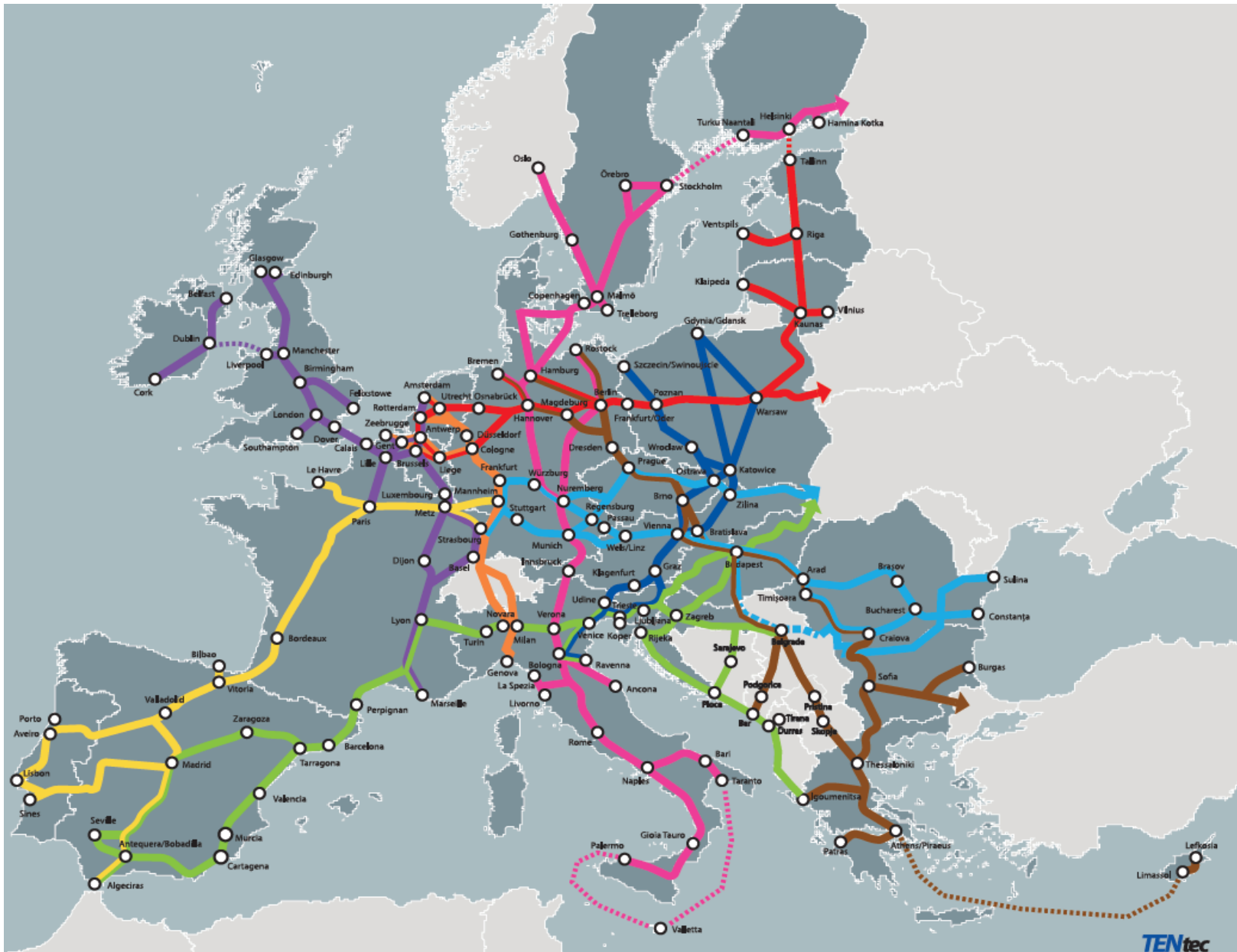
page

REGULATIONS

- * **Regulation (EU) 2017/352 of the European Parliament and of the Council of 15 February 2017 establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (¹)** 1

Μέτρα πρόσβασης στην αγορά

1. Οικονομική διαφάνεια και αυτονομία
2. Κριτήρια επιλογής για χρηματοδότηση έργων TEN-T
3. Εκσυγχρονισμός των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων
4. Κοινωνικός διάλογος
5. Προώθηση της καινοτομίας και της έρευνας
6. Περιβαλλοντικές αρχές κατά την χρέωση της χρήσης υπηρεσιών



Αναγνώριση της αλλαγής του τοπίου

“**Cooperation between ports** and especially between those close to each other is most welcome, as it can lead, inter alia, to **specialisation** in cargo or ship types, and organisation & pooling of hinterland transport facilities. It would certainly lead in many cases to an improvement in output”

Κείμενο Επιτροπής για την ΕΛΠ - 18.10.07

INTRA-PORT COMPETITION

READING LIST & SOURCES OF INFO

Reading List

- Chlomoudis C.I., Karalis V.A., Pallis A.A. (2003). Port Reorganisation And The Worlds Of Production Theory. *European Journal Of Transport And Infrastructure Research*, 3(1), 77-94.
- De Langen P.W. & Pallis A.A. (2006). The Benefits Of Intra-port Competition. *International Journal Of Transport Economics*, 33, 69-85.
- De Langen P.W. & Pallis A.A. (2007). ANALYSIS OF ENTRY BARRIERS IN SEAPORTS, *Maritime Policy And Management*, 34(5), 427-440.
- Pallis A.A. (2007). Eu Port Policy Developments: Implications For Port Governance. In: Brooks, M.R., Cullinane, K. (Eds.), *Devolution, Port Governance And Performance*, London: Elsevier, 161-176.
- Notteboom, T. (2007) CONCESSION AGREEMENTS AS PORT GOVERNANCE TOOLS, In: Brooks, M.R., Cullinane, K. (Eds.), *Devolution, Port Governance And Performance*, London: Elsevier, 449-467.
- Pallis A.A. Notteboom, T.E. & De Langen P.W. (2008) Concession Agreements And Market Entry In The Container Terminal Industry. *Maritime Economics And Logistics*, 10 (3), 209-228.

Reading List

- Kaselimi, E.N., Notteboom, T.E., Pallis A.A., and Farrell, S. (2012). Minimum Efficient Scale (MES) vs. 'Preferred' Scale of Container Terminals. *Research in Transportation Economics*, 32(1), 71-80.
- Psaraftis H.N. and Pallis A.A. (2012). Concession of the Piraeus Container Terminal: Turbulent times and the quest for competitiveness. [Maritime Policy and Management](#), 39(1), 27-43.
- Notteboom T., Pallis A.A. and Farrel S. (2012). Terminal Concessions in seaports revisited. [Maritime Policy and Management](#) 39(1), 1-5
- Rodrigue J-P., Notteboom T.E, and Pallis A.A. (2011). The Financialisation of the Terminal and Port Industry: Revisiting Risk and Embeddedness. [Maritime Policy and Management](#), 38(2), 191-213 .
- Brooks M.R. and Pallis A.A. (2013) *Advances in Port Performance & Strategy*, Research in Transport Business and Management, Volume 8.
- Brooks M.R. and Pallis A.A. (2012). *Classics in Port Policy and Management*, London: Edward Elgar.