

# Εκθέσεις 62

---

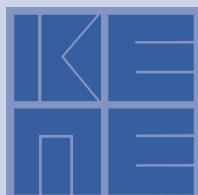
**ΣΟΦΙΑ ΣΠΑΘΗ**

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ**

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΕΩΡΓΙΚΟΠΟΥΛΟΣ**

## **Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

---





# **Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**



ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

# Εκθέσεις 62

---

## Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σοφίας Σπαθή  
Στυλιανού Καραγιάννη  
Νικόλαου Γεωργικόπουλου  
Ερευνητών ΚΕΠΕ

---



Αθήνα 2010

Copyright 2010  
του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών  
Αμερικής 11, 106 72 Αθήνα  
[www.kepe.gr](http://www.kepe.gr)

ISBN: 978-960-341-093-5  
ISSN: 1108-5797

Οι γνώμες και κρίσεις που περιέχει η εργασία αυτή  
είναι των συγγραφέων και δεν αντιπροσωπεύουν αναγκαία  
γνώμες ή κρίσεις του Κέντρου Προγραμματισμού  
και Οικονομικών Ερευνών.

## ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Το Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ) είναι το μεγαλύτερο ερευνητικό ίδρυμα για την οικονομική επιστήμη στη χώρα μας. Ιδρύθηκε το 1959 ως μία μικρή ερευνητική μονάδα με την επωνυμία «Κέντρον Οικονομικών Ερευνών», με βασικό σκοπό την επιστημονική μελέτη των οικονομικών προβλημάτων της Ελλάδος, την ενθάρρυνση των οικονομικών ερευνών και τη συνεργασία με άλλα επιστημονικά ιδρύματα.

Το 1964 το ΚΕΠΕ πήρε τη σημερινή του ονομασία. Τότε του ανατέθηκαν οι εξής πρόσθετες αρμοδιότητες: πρώτον, η κατάρτιση σχεδίων για βραχυχρόνια, μεσοχρόνια και μακροχρόνια προγράμματα ανάπτυξης, η εκπόνηση σχεδίων προγραμμάτων περιφερειακής και χωροταξικής ανάπτυξης, καθώς και προγραμμάτων δημοσίων επενδύσεων, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Κυβέρνησης· δεύτερον, η παρακολούθηση και ανάλυση της βραχυπρόθεσμης και μεσοπρόθεσμης εξέλιξης της ελληνικής οικονομίας, καθώς και η διαμόρφωση προτάσεων για τη λήψη των κατάλληλων μέτρων· και τρίτον, η επιμόρφωση νέων οικονομολόγων, ιδιαίτερα σε θέματα προγραμματισμού και οικονομικής ανάπτυξης.

Σήμερα το ΚΕΠΕ επικεντρώνεται στη διεξαγωγή εφαρμοσμένων οικονομικών ερευνών που ενδιαφέρουν την ελληνική οικονομία και, με την ιδιότητα του συμβουλευτικού οργάνου της Κυβέρνησης, παρέχει τεχνικές υπηρεσίες σε θέματα οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής.

Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων αυτών εντάσσεται και η δημοσίευση των σειρών: (α) Μελέτες, που είναι επιστημονικές μονογραφίες, (β) Εκθέσεις, που είναι κείμενα εφαρμοσμένης ανάλυσης με προτάσεις πολιτικής σε επίπεδο κλάδων, περιφερειών και άλλων οικονομικών θεμάτων, (γ) Στατιστικές Σειρές, που παρουσιάζουν με επεξεργασμένη μορφή πρωτογενή στατιστικά δεδομένα, καθώς και (δ) Εργασίες για Συζήτηση, που είναι σχέδια εργασιών σε προχωρημένο στάδιο προσκεκλημένων επιστημόνων ή μελών του ερευνητικού προσωπικού του Ιδρύματος. Επίσης δημοσιεύονται (ε) Ερευνητικές Συνεργασίες, οι οποίες εκπονούνται από κοινού με άλλα ερευνητικά ιδρύματα ή συναφείς οργανισμούς. Οι εκδόσεις του ΚΕΠΕ από την ίδρυσή του έως σήμερα υπερβαίνουν τις 650.

Από τον Μάιο του 2010 το ΚΕΠΕ επανεκδίδει την τετραμηνιαία περιοδική έκδοση Οικονομικές Εξελίξεις, με σκοπό να συμβάλλει στη συστηματική παρα-

κολούθηση και ανάλυση της ελληνικής οικονομικής συγκυρίας, καθώς και στο πεδίο διαμόρφωσης της οικονομικής πολιτικής, αναλύοντας τις συνέπειες εναλλακτικών προσεγγίσεων σε επίκαιρα θέματα.

Το ΚΕΠΕ βρίσκεται σε επικοινωνία με αντίστοιχα επιστημονικά ιδρύματα του εξωτερικού και ανταλλάσσει εκδόσεις, όπως και απόψεις και πληροφορίες, πάνω σε θέματα τρεχουσών οικονομικών εξελίξεων και μεθόδων οικονομικής έρευνας, συμβάλλοντας και με αυτόν τον τρόπο στην προαγωγή της οικονομικής επιστήμης στη χώρα.



## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί κλάδο της οικονομίας στον οποίο η Ελλάδα έχει συγκριτικό πλεονέκτημα. Ο μεγάλος ελληνόκτητος εμπορικός στόλος κατατάσσει την χώρα πρώτη δύναμη διεθνώς, με τα πλοία ξηρού και υγρού φορτίου να συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο εξυπηρετώντας τις μεταφορικές ανάγκες σε εισαγωγές-εξαγωγές πολλών κρατών, ακόμα και στις πιο απομακρυσμένες περιοχές της γης.

Η ναυτιλία ωθεί ένα σύνολο από συναφείς οικονομικές δραστηριότητες οι οποίες είναι σημαντικές για την ανάπτυξη της χώρας. Το σύνολο των δραστηριοτήτων συμβάλλει στην εισροή ξένου συναλλάγματος με καθαρά έσοδα που καλύπτουν σημαντικό ποσοστό του εμπορικού ελλείμματος της Ελλάδας.

Η ανά χειράς εργασία εξετάζει τις εξελίξεις και τη συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στα μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας και στην ανάπτυξη της χώρας. Ειδικότερα εξετάζει το μέγεθος και την σύνθεση του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου, τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της ενδοχώρας και της νησιωτικής Ελλάδας, τα λιμάνια από τα οποία διεξάγεται το εξωτερικό και εσωτερικό εμπόριο της χώρας, την κρουαζιέρα που συμβάλλει στην αύξηση του τουρισμού πέρα των καλοκαιρινών μηνών, τις θαλάσσιες διασυνδέσεις της Ελλάδας με τις γειτονικές χώρες και την λοιπή Ευρώπη μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, την λοιπή συμπληρωματική υποδομή της ναυτιλίας όπως ναυπηγεία, χρηματοδότηση, τηλεπικοινωνίες, εφοδιασμός, νηογνώμονες κλπ. Επίσης σχολιάζει τις κατευθύνσεις πολιτικής στην ΕΕ για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική όπως και τις νέες συνθήκες ανάπτυξης και σύνδεσης των κρατών μελών μέσω των θαλάσσιων διαδρόμων, της προστασίας των παράκτιων περιοχών και του θαλασσίου περιβάλλοντος. Επισημαίνει την ακολουθούμενη πολιτική στην Ελλάδα, τις προοπτικές, τους στόχους, τις επιδιώξεις και προτείνει μέτρα βελτίωσης στους επιμέρους κλάδους της ναυτιλίας για μεγαλύτερη σύνδεση του τομέα με την οικονομία.

Καθηγητής ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Γ. ΚΟΡΝΙΡΑΣ  
Πρόεδρος του Δ.Σ. και  
Επιστημονικός Διευθυντής

ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ  
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ  
Σεπτέμβριος 2010



Η Έκθεση αυτή αποτελεί τμήμα της μελέτης με τίτλο «Ναυτιλία-Μεταφορές: Η Συμβολή του Τομέα στην Ελληνική Οικονομία-Μεσοπρόθεσμες Προοπτικές» (Νοέμβριος 2008), που ανατέθηκε από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών στο ΚΕΠΕ τον Μάιο του 2008.

Η παρούσα εργασία είναι βελτιωμένη και ανανεωμένη έκδοση της παραπάνω αναφερθείσας μελέτης με νεότερα στατιστικά στοιχεία και κάθε μεταβολή που πραγματοποιήθηκε στο μεταξύ χρονικό διάστημα. Σκοπός της Έκθεσης είναι να παρουσιάσει την εμπορική ναυτιλία που αποτελεί άμεσα έναν συναλλαγματοφόρο κλάδο του τομέα των μεταφορών, ενώ περιλαμβάνει και επηρεάζει ένα σύνολο από οικονομικές δραστηριότητες, σημαντικές για την ανάπτυξη της χώρας. Το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που το 2008 ξεπέρασε τα 17 δισ. ευρώ, αποτελεί τον κυριότερο προσδιοριστικό παράγοντα του Ισοζυγίου Εξωτερικών Συναλλαγών της χώρας. Ο ελληνόκτητος στόλος αποτελεί το 15% του παγκόσμιου στόλου και βρίσκεται σταθερά στην πρώτη θέση διεθνώς. Παράλληλα, το ναυπηγικό πρόγραμμα των Ελλήνων εφοπλιστών, που τον Φεβρουάριο του 2009 ανερχόταν σε 1.072 πλοία νέας τεχνολογίας και ισοδυναμούσε με το 16,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας των νέων παραγγελιών, αναμένεται να διατηρήσει την Ελλάδα στην πρώτη θέση της παγκόσμιας αγοράς. Μια τέτοια ναυτιλιακή δύναμη δημιουργεί το κατάλληλο κλίμα και τις προϋποθέσεις δημιουργίας και λειτουργίας σημαντικού αριθμού παράλληλων συμπληρωματικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Η εργασία αυτή παρουσιάζει τις επιδράσεις της εμπορικής ναυτιλίας και των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που συντελούν άμεσα στη διαμόρφωση των διαφόρων μακροοικονομικών μεγεθών της χώρας (απασχόληση, ΑΕΠ, εξαγωγές), του ισοζυγίου πληρωμών, της αγοράς των υπηρεσιών, της βιομηχανίας, του εμπορίου, των κατασκευών και των λοιπών άμεσα επηρεαζόμενων από τη ναυτιλία τομέων και κλάδων της οικονομίας. Επίσης, περιγράφει τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές (ακτοπλοΐα-πορθμεία), τις γραμμές Αδριατικής, τις υδάτινες μεταφορές μέσω της διώρυγας Κορίνθου, τα λιμάνια, τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων και το ναυτεργατικό δυναμικό. Αναλυτικότερα, το Κεφάλαιο 1 περιέχει την ανάλυση και συμβολή του κλάδου των υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών στα μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας, τις επιδράσεις των καθαρών εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος στο ισοζύγιο πληρωμών όπως και τα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε κλάδους σχετικούς με τη ναυτιλία. Το Κεφάλαιο 2 περιέχει μια λεπτομερή ανάλυση του ελληνόκτητου στόλου, της ακτοπλοΐας, των γραμμών Ελλάδος-Ιταλίας, της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας.

Το Κεφάλαιο 3 περιγράφει το ναυτεργατικό δυναμικό, το Κεφάλαιο 4 τα λιμάνια και τη λοιπή ναυτιλιακή υποδομή, δηλαδή ναυπηγεία, τηλεπικοινωνίες, εφοδιασμό-πετρέλευση, χρηματοδότηση, ασφάλεια, διαμεταφορές, πρακτόρευση, υπηρεσίες νηογνυμένων. Το Κεφάλαιο 5 περιλαμβάνει τα συμπεράσματα για τη συμβολή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία. Τέλος, το Κεφάλαιο 6 περιλαμβάνει τις ακολουθούμενες πολιτικές, προοπτικές, στόχους, επιδιώξεις κατά τομέα ενδιαφέροντος στην Ελλάδα και στην ΕΕ.

Η συγγραφή της έκθεσης έγινε από τους: Σ. Καραγιάννη Κεφάλαιο 3 και ενότητα 6.4 για το ναυτεργατικό δυναμικό και ενότητα 4.4 ναυτιλία και περιβάλλον, τον Ν. Γεωργικόπουλο ενότητα 4.2.5 ναυτιλιακή χρηματοδότηση, ενότητες 4.2.6 και 6.6.2 τηλεπικοινωνιακή εξυπηρέτηση της ναυτιλίας και συμμετοχή στις ενότητες 1.1 ναυτιλιακό συνάλλαγμα και 2.1 η πρόσφατη κρίση. Η Σ. Σπαθή ήταν υπεύθυνη της Έκθεσης και συγγραφέας των λοιπών ενοτήτων στα Κεφάλαια 1-2 και 4-6.

Εκφράζονται ευχαριστίες για τις πολύτιμες πληροφορίες και στοιχεία που μας απέστειλαν και ιδιαίτερα στο ΥΕΝΑΝΠ: στον κ. Μπαντιά Δ., Πλοίαρχο ΛΣ, Διευθυντή ΔΝΠΑ, στον κ. Χονδρονάσιο Αθ., Πλοίαρχο ΛΣ, Διευθυντή Θαλάσσιων Συγκοινωνιών, στον κ. Αναστασάκο Α., Αντιπλοίαρχο ΛΣ Τμηματάρχη ΔΝΠΑ, στον κ. Παππά Ε., Πλωτάρχη, ΔΑΝ Γ'. Επίσης, στον κ. Μαστοράκη Οδ., Διευθυντή Διαχείρισης Δικτύου των Ολυμπιακών Αερογραμμών, στον κ. Α. Κακαβιά, Προϊστάμενο της Υπηρεσίας Διαχείρισης Εσωτερικού Δικτύου των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Ακόμα, στην κα Αδαμαντία Τραϊφόρου στο Τμήμα Ναυτιλιακών Στατιστικών της ΕΣΥΕ, στην κα Σοφία Μπακαλίδου, Προϊσταμένη στο Τμήμα Εξωτερικού Εμπορίου της ΕΣΥΕ όπως και στους υπεύθυνους των τμημάτων στους Οργανισμούς των Λιμένων που απάντησαν εγγράφως στα ερωτηματολόγια και απέστειλαν στατιστικά στοιχεία. Επιπλέον, ευχαριστίες εκφράζονται στο προσωπικό της Βιβλιοθήκης του ΚΕΠΕ για την προθυμία τους να μας παρέχουν οποιαδήποτε σχετική πληροφόρηση καθώς και στην κα Ελένη Σουλτανάκη, φιλόλογο, για την επιμέλεια της έκδοσης. Τέλος, ευχαριστίες εκφράζονται και στους δύο ανώνυμους εξωτερικούς κριτές που με τα σχόλιά τους συνέβαλαν στην ποιοτική αναβάθμιση του κειμένου.

ΣΟΦΙΑ ΣΠΑΘΗ

Σεπτέμβριος 2009

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	23
----------------	----

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

#### ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

1.1. Ναυτιλιακό συνάλλαγμα .....	25
1.2. Η συνεισφορά του κλάδου 61 των υπηρεσιών των υδάτινων μεταφορών στα μακροοικονομικά μεγέθη .....	32
1.3. Χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων των σχετικών με τη ναυτιλία κλάδων ..	38

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

#### Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ

2.1. Ποντοπόρος ναυτιλία .....	42
2.1.1. Ο ελληνόκτητος στόλος και οι εξελίξεις στην παγκόσμια αγορά ...	42
2.1.2. Η πρόσφατη κρίση .....	55
2.1.3. Η ελληνική σημαία .....	58
2.1.4. Εταιρείες του ελληνόκτητου στόλου .....	63
2.1.5. Ναυτιλιακές εταιρείες των Αναπτυξιακών Νόμων Α.Ν.89/1967-Α.Ν.2234/1994 .....	67
2.1.6. Ναυτικές εταιρείες Ν.959/1979-Ν.2987/2002 .....	70
2.1.7. Οι επιχειρήσεις του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών .....	71
2.2. Ακτοπλοϊκές, πορθμειακές μεταφορές, γραμμές Αδριατικής .....	73
2.2.1. Συνολικός επιβατηγός στόλος .....	73
2.2.2. Ακτοπλοϊκός στόλος .....	76
2.2.3. Ακτοπλοΐα και γραμμές δημόσιας υπηρεσίας .....	79
2.2.4. Άγονες γραμμές στις αεροπορικές μεταφορές .....	81
2.2.5. Η περιφερειακή ανάπτυξη των νησιών .....	83
2.2.6. Η επιβατική κίνηση .....	87
2.2.7. Εποχικότητα της ακτοπλοϊκής κίνησης και κίνηση κατά γραμμή ....	89
2.2.8. Κρατήσεις υπέρ τρίτων στις τιμές εισιτηρίων αεροπλάνου και πλοίου ακτοπλοΐας .....	94
2.2.9. Πληρότητα στα ακτοπλοϊκά πλοία .....	101
2.2.10. Εποχικότητα της προσφοράς δρομολογίων στην ακτοπλοΐα .....	102
2.2.11. Πορθμειακή κίνηση κατά γραμμή .....	103
2.2.12. Γραμμές Αδριατικής .....	107
2.3. Μεταφορές μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών – Η διώρυγα της Κορίνθου ..	112
2.4. Ναυτιλία μικρών αποστάσεων .....	119
2.4.1. Μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία .....	120
2.4.2. Οι εμπορευματικές μεταφορές της ΝΜΑ στην ΕΕ και στην Ελλάδα ..	121

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3  
ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

3.1.	Προσφορά ναυτεργατικού δυναμικού . . . . .	126
3.2.	Ζήτηση ναυτεργατικού δυναμικού . . . . .	133
3.3.	Η ανεργία των Ελλήνων ναυτικών . . . . .	138
3.4.	Αμοιβές ναυτικών . . . . .	142
3.5.	Συμπεράσματα . . . . .	146

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4  
ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

4.1.	Λιμάνια . . . . .	148
4.1.1.	Στατιστική ταξινόμηση και χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων κατασκευών και υπηρεσιών λιμένων . . . . .	150
4.1.2.	Περιγραφή της κίνησης των ελληνικών λιμένων . . . . .	153
4.1.2.1.	Κατάπλοι πλοίων . . . . .	153
4.1.2.2.	Φορτίο εξωτερικού . . . . .	157
4.1.2.3.	Φορτίο ακτοπλοΐας . . . . .	164
4.1.2.4.	Επιβάτες ακτοπλοΐας . . . . .	171
4.1.2.5.	Κίνηση κρουαζιέρας . . . . .	174
4.1.3.	Παραγωγικότητα των λιμένων . . . . .	180
4.1.4.	Πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων . . . . .	182
4.1.5.	Τεχνικά και οικονομικά στοιχεία των δώδεκα Οργανισμών Λιμένων . . . . .	184
4.2.	Συναφείς δραστηριότητες της ναυτιλίας-Λοιπή ναυτιλιακή υποδομή . . . . .	191
4.2.1.	Ναυπηγεία . . . . .	191
4.2.1.1.	Χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων του κλάδου στην Ελλάδα . . . . .	192
4.2.1.2.	Παραγωγή των ναυπηγείων . . . . .	197
4.2.1.3.	Η θέση του κλάδου στην ΕΕ-27 . . . . .	205
4.2.2.	Εφοδιασμός πλοίων . . . . .	208
4.2.2.1.	Χαρακτηριστικά του κλάδου . . . . .	209
4.2.3.	Υπηρεσίες μεταφορικής αλυσίδας, πρακτόρευση, διαμεταφορές . . . . .	213
4.2.3.1.	Γενικά . . . . .	213
4.2.3.2.	Γενικά χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων των βοηθητικών δραστηριοτήτων . . . . .	215
4.2.4.	Νηογνώμονες . . . . .	219
4.2.5.	Ναυτιλιακή χρηματοδότηση . . . . .	221
4.2.6.	Τηλεπικοινωνιακή εξυπηρέτηση της ναυτιλίας, ασφάλεια ναυσιπλοΐας, έρευνα και διάσωση . . . . .	224
4.2.6.1.	Επίγειες επικοινωνίες . . . . .	225

4.2.6.2. Δορυφορικές επικοινωνίες . . . . .	226
4.2.7. Ναυτασφάλισεις . . . . .	227
4.2.8. Ναυλαγορά . . . . .	228
4.3. Ναυτιλία και περιβάλλον . . . . .	229
4.4. Εξωτερικό εμπόριο της χώρας κατά μέσο μεταφοράς . . . . .	231

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	234
--	-----

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ-ΣΤΟΧΟΙ-ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ

6.1. Ανταγωνιστικότητα, θαλάσσιες μεταφορές, ασφάλεια ναυσιπλοΐας . . . . .	237
6.1.1. Ανταγωνιστικότητα και προστασία του ελληνικού πλοίου . . . . .	237
6.1.2. Οι πολιτικές των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση . . . . .	240
6.1.3. Αντιμονοπωλιακοί κανόνες στις θαλάσσιες μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αθέμιτος ανταγωνισμός από τους στόλους τρίτων χωρών . . . . .	242
6.1.4. Ασφάλεια πλοίων, ναυσιπλοΐας, διάσωση ατόμων και προστασία από τη θαλάσσια ρύπανση στην Ευρωπαϊκή Ένωση και παγκοσμίως . . . . .	244
6.2. Ακτοπλοΐα . . . . .	252
6.2.1. Οι ακολουθούμενες πολιτικές στην Ελλάδα . . . . .	252
6.2.2. Προοπτικές-επιδιώξεις της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα . . . . .	254
6.3. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) και οι πολιτικές στην Ευρωπαϊκή Ένωση . . . . .	256
6.4. Το διεθνοποιημένο περιβάλλον και η ναυτική εργασία . . . . .	262
6.5. Λιμάνια . . . . .	263
6.5.1. Κατευθύνσεις πολιτικής στην ΕΕ . . . . .	264
6.5.2. Κατευθύνσεις πολιτικής και προοπτικές για τα ελληνικά λιμάνια . . . . .	266
6.5.3. Προοπτικές της κρουαζιέρας στην Ελλάδα . . . . .	269
6.6. Συναφείς δραστηριότητες της ναυτιλίας/λοιπή ναυτιλιακή υποδομή . . . . .	270
6.6.1. Κατευθύνσεις πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση . . . . .	271
6.6.2. Κατευθύνσεις πολιτικής, προοπτικές, επιδιώξεις για τις συναφείς δραστηριότητες της ναυτιλίας στην Ελλάδα . . . . .	271
6.7. Περιβάλλον και ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση . . . . .	278
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ . . . . .	281
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ . . . . .	309

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Σελίδα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: Διαχρονική εξέλιξη του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου (σε εκατ. τόνους) . . . . .	24
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.1: Ελληνικό ναυτιλιακό συνάλλαγμα 2005-2007 (σε εκατ. €) . . . . .	28
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.A: Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία . . . . .	128
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.B: Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά μόνο πλοία . . . . .	128
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.Γ: Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία . . . . .	129
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.Δ: Ποσοστιαία συμμετοχή Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία (1978-2006) . . . . .	131
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.E: Αριθμός πλοίων με ελληνική σημαία και ελληνόκτητα με ξένη σημαία ανάλογα με την περιοχή που εκτελούσαν ταξίδια (1984-2006) . . . . .	132
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.A: Συνολική ζήτηση ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία . . . . .	135
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.B: Ζήτηση ναυτικών που υπηρετούσαν σε ποντοπόρα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία . . . . .	136
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.Γ: Ζήτηση ναυτικών που υπηρετούσαν σε ακτοπλοϊκά ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία . . . . .	136
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.Δ: Απόφοιτοι Σχολών Εμπορικού Ναυτικού (1978-2005) . . . . .	137
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.A: Συνολική ανεργία ναυτεργατικού δυναμικού (αριθμός ανέργων ναυτικών Ιανουαρίου, 1994-2008) . . . . .	139
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.B: Συνολική ανεργία . . . . .	141
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.Γ: Ανεργία πλοιάρχων Α΄ . . . . .	141
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.Δ: Ανεργία πλοιάρχων Γ΄ . . . . .	141
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.E: Ανεργία μηχανικών Α΄ . . . . .	141
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.Z: Ανεργία μηχανικών Γ΄ . . . . .	141
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.H: Ανεργία ναυτών . . . . .	141
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.4.A: Αμοιβές ναυτών, δημοσίων υπαλλήλων και ιδιωτικών υπαλλήλων (1998-2008) . . . . .	145
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.1: Η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας (σε δισ. \$) . . . . .	221
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.2: Τράπεζες που χρηματοδότησαν την ελληνική ναυτιλία το 2007 (σε εκατ. \$) . . . . .	223



## ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

	<i>Σελίδα</i>
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1.1:	Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών . . . . . 29
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1.2:	Πλεόνασμα, εισπράξεις, πληρωμές από μεταφορές . . . . . 30
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1.3:	Καθαρές εισροές συναλλάγματος από τη ναυτιλία, τουρισμό, μεταφορές ως ποσοστό του Εμπορικού Ισοζυγίου, του ΑΕΠ και του Ισοζυγίου Υπηρεσιών . . . . . 31
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.1:	Η συνεισφορά του κλάδου 61 των υδάτινων μεταφορών στα μακροοικονομικά μεγέθη . . . . . 36
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.1.A:	Απασχολούμενοι και μισθωτοί του κλάδου 61 και του συνόλου της οικονομίας . . . . . 36
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.2:	Δείκτες εισαγωγικής-εξαγωγικής διείσδυσης και παραγωγικότητας εργασίας του κλάδου 61 και του συνόλου της οικονομίας . . . . 38
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3.1:	Αριθμός επιχειρήσεων και κύκλος εργασιών των 4ψήφιων κλάδων (κατά ΣΤΑΚΟΔ - 2003) της εμπορικής ναυτιλίας . . . . . 40
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.1:	Δύναμη παγκόσμιου, ελληνόκτητου και ελληνικού στόλου . . . . 43
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.2:	Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής παγκόσμιας οικονομίας . . . . . 44
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.3:	Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο . . . . . 45
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.4:	Παγκόσμιος στόλος και θαλάσσιο εμπόριο . . . . . 46
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.5:	Δείκτες ναύλων κατά τρίμηνα . . . . . 47
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.6:	Βιβλίο παραγγελιών την 1/7/2008 των 10 κυριότερων ναυτιλιακών χωρών . . . . . 48
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.7:	Ανάλυση του εμπορικού στόλου των 10 κυριότερων χωρών κατά εθνικότητα των πλοιοκτητών και κατηγορίες πλοίων . . . . . 50
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.7.A:	Μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής (MEPM) του στόλου των κυριότερων χωρών κατά εθνικότητα των πλοιοκτητών και τύπο πλοίου, 2003-08 . . . . . 50
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.8:	Στόλος των 10 κυριότερων χωρών κατά εθνικότητα των πλοιοκτητών και σημαία την 1/7/2008 κατά κατηγορίες πλοίων . . 51
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.8.A:	Ποσοστιαία κατανομή . . . . . 51
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.9:	Ποσοστιαία συμμετοχή των σημαίων ανοικτού νηολογίου στον εθνικό στόλο των 10 σημαντικότερων χωρών (σειρά κατάταξης κατά εθνικότητα των πλοιοκτητών 1/7/2008) . . 52
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.10:	Ενδεικτικές τιμές (σε εκατ. \$) και ΜΕΡΜ νέων κατασκευών, αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων και διαλύσεων πλοίων . . . . . 53
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.11:	Παγκόσμιος στόλος και διαλύσεις πλοίων . . . . . 54
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.12:	Διαλύσεις πλοίων 2003-7/2008 στον εθνικό στόλο των 10 κυριότερων χωρών κατά τύπο πλοίου . . . . . 55

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.13:	Ανάλυση του εμπορικού στόλου των κυριότερων χωρών κατά σημαία και κατά κατηγορία πλοίων . . . . .	59
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.14:	Ανάλυση του εμπορικού στόλου των κυριότερων χωρών κατά σημαία (φθίνουσα σειρά, χιλ. gt 2007) . . . . .	60
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.15:	Εξέλιξη εμπορικής ναυτιλίας (σε χιλ. dwt) κατά σημαία στην ΕΕ . . . . .	61
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.16:	Μέση ηλικία των πλοίων κατά σημαία και τύπο πλοίων, 7/2008 . .	62
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.17:	Ο ελληνόκτητος στόλος κατά ομάδα μεγέθους εταιρειών – Αριθμός εταιρειών . . . . .	63
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.18:	Ηλικία ελληνόκτητου στόλου κατά ομάδα μεγέθους εταιρειών – Αριθμός εταιρειών και ποσοστιαία κατανομή . . . . .	65
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.19:	Ελληνόκτητος στόλος. Σύνολο, άνω και κάτω των 10.000 dwt . .	65
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.20:	Σύγκριση μεταξύ ιδιοκτησίας, διαχείρισης και σημαίας του στόλου σε διάφορες χώρες σε χιλ gt, Ιανουάριος 2008 . . .	66
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.21:	Ναυτιλιακές εταιρείες των ΑΝ 89/67-2234/1994 . . . . .	68
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.22:	Μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής των αλλοδαπών (εξωχώριων) ναυτιλιακών εταιρειών . . . . .	69
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.23:	Αριθμός συσταθεισών εταιρειών του Ν. 959/1979 . . . . .	71
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.24:	Επιχειρήσεις θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών (κωδικός 6110) κατά Περιφέρεια, 2004 . . . . .	72
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.25:	Κύρια χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων των θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών υπηρεσιών (κωδικός 611 κατά NACE Rev. 1.1) . . .	73
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.1:	Κατανομή των ελληνικών επιβατηγών πλοίων, 100 κοχ και άνω, κατά κλιμάκιο ολικής χωρητικότητας και κατηγορία, την 31η Δεκεμβρίου 2008 . . . . .	74
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.2:	Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 κοχ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών και κατηγορίες, την 31/12/2008 . . . . .	75
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.3:	Αριθμός εταιρειών κατά μέγεθος αριθμού πλοίων στην ακτοπλοΐα, 2008 . . . . .	76
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.4:	Αριθμός πλοίων στην ακτοπλοΐα κατά κλιμάκιο χωρητικότητας και ηλικίας. Μέσοι όροι λοιπών χαρακτηριστικών . . . . .	78
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.5:	Αναλογούνται ποσά των προγραμματισμένων επιδοτούμενων γραμμών κατά νομό/νησί/περιοχή . . . . .	82
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.6:	Έκταση, πληθυσμός, ΑΕΠ (σ.τ. 2005), απασχόληση, ξενοδοχειακό δυναμικό, νόμιμα βοηθητικά καταλύματα, διανυκτερεύσεις στα νησιά και στους νησιωτικούς νομούς . . . .	84
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.7:	Μέση ταχύτητα των πλοίων της ακτοπλοΐας από/προς Αττική κατά νομό . . . . .	88
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.8:	Επιβιβασθέντες επιβάτες και οχήματα φορτωθέντα στην ακτοπλοΐα και στα πορθμεία κατά τρίμηνα 2000, 2005 . . .	90

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.9:	Ποσοστιαία κατανομή των επιβιβασθέντων επιβατών και φορτωθέντων οχημάτων στην ακτοπλοΐα και στα πορθμεία κατά τρίμηνα 2000 και 2005 . . . . .	91
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.10:	Ποσοστιαία σύνθεση οχημάτων φορτωθέντων κατά ακτοπλοϊκή γραμμή, σύνολο ετών 2004-2005-2006 . . . . .	92
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.11:	Ποσοστιαία κατανομή απόπλων, επιβιβασθέντων επιβατών και φορτωθέντων οχημάτων κατά ακτοπλοϊκή γραμμή. Άθροισμα ετών 2004-2005-2006 . . . . .	93
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.12:	Μέσος όρος τιμών εισιτηρίων χωρίς και με κρατήσεις υπέρ τρίτων πλοίου-αεροπλάνου κατά νομό, από/προς Αττική (ευρώ, σταθερές τιμές 2005) . . . . .	97
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.13:	Ποσοστιαία πληρότητα πλοίων ακτοπλοΐας από/προς Αττική κατά νομό . . . . .	101
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.14:	Προσεγγίσεις των ακτοπλοϊκών πλοίων στα νησιά ανά νομό τους μήνες Φεβρουάριο και Αύγουστο. από/προς Αττική. Λόγος εποχικότητας . . . . .	102
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.15:	Ποσοστά επι-αποβιβασθέντων επιβατών και φορτοεκφορτωθέντων οχημάτων κατά πορθμειακή γραμμή . . . . .	104
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.16:	Ποσοστά επι-αποβιβασθέντων επιβατών και φορτοεκφορτωθέντων τροχοφόρων στις πορθμειακές γραμμές κατά τρίμηνο 2007. Σύνολο ετών 2006-2007 . . . . .	106
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.17:	Σύνολο ετών και ποσοστιαία εποχικότητα κατά τρίμηνο στους διακινηθέντες επιβάτες και στα οχήματα στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας . . . . .	109
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.18:	Γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας: Διακινηθέντες επιβάτες και οχήματα κατά λιμάνι και κατά τρίμηνο, 2006 . . . . .	111
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3.1:	Επιχειρήσεις των μεταφορών μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών (κωδικός 6120) κατά Περιφέρεια, 2004 . . . . .	113
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3.2:	Κύρια χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων μεταφορών μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών (κωδικός 612 κατά NACE Rev. 1.1) . . . . .	114
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3.3:	Διελεύσεις εμπορικών πλοίων, 100 κκχ και άνω, από τη διώρυγα της Κορίνθου, κατά σημαία. Κατεύθυνση από Σαρωνικό προς Κορινθιακό . . . . .	116
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3.4:	Διελεύσεις ελληνικών πλοίων, 100 κκχ και άνω, από τη διώρυγα της Κορίνθου, κατά κατηγορίες πλοίων και κατεύθυνση . . . . .	117
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3.5:	Αποστάσεις μεταξύ των θαλασσίων οδών μέσω της Διώρυγας και του περίπλου της Πελοποννήσου (σε ναυτικά μίλια) . . . . .	119
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.1:	Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 κοχ και άνω, κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας και κατηγορίες, την 31η Δεκεμβρίου 2008 . . . . .	121

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.2:	Μεταφορές της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και συνολικό θαλάσσιο εμπόριο στην ΕΕ . . . . .	122
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.3:	Μεταφορές της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην ΕΕ κατά περιοχές λιμένων, 2006 . . . . .	123
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.4:	Μεταφορές της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην ΕΕ κατά τύπο φορτίου, 2006 . . . . .	124
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.5:	Θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό, στην ΕΕ-27 και εκτός ΕΕ κατά κυριότερα λιμάνια των χωρών, 2006 . . . . .	125
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.Α:	Ποσοστιαίες μεταβολές Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας, συμβεβλημένα με το NAT (1978-2006) . . . . .	127
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.Β:	Ποσοστιαία συμμετοχή Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας (1978-2006) . . . . .	130
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.Γ:	Ποσοστιαία συμμετοχή Ελλήνων και ξένων ναυτικών σε εμπορικά πλοία με βάση την περιοχή που ταξίδευαν (1984-2006) . . . . .	131
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.Δ:	Συμμετοχή Ελλήνων και ξένων ναυτικών σε εμπορικά πλοία κατά κατηγορία πλοίων (1984-2006) . . . . .	133
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.Α:	Συνολική ανεργία ναυτεργατικού δυναμικού (ποσοστιαία μεταβολή περιόδου 1994-2008) . . . . .	139
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4.Α:	Αμοιβές πληρωμάτων ελληνικών πλοίων άνω των 4.500 dtw, 1998-2008 . . . . .	143
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4.Β:	Συγκριτικός πίνακας αμοιβών ναυτών, υπαλλήλων Δημοσίου και ιδιωτικών υπαλλήλων . . . . .	144
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.1:	Αριθμός επιχειρήσεων και κύκλος εργασιών των 4ψήφιων κωδικών 6322 και 4524 κατά ΣΤΑΚΟΔ-2003 . . . . .	151
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.2:	Κύρια χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων κατασκευής υδραυλικών και λιμενικών έργων (κωδικός 4524 κατά NACE Rev.1.1) . . . . .	152
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.3:	Κατάπλοι πλοίων εσωτερικού-εξωτερικού στους ελληνικούς λιμένες (κατάταξη κατά αριθμό πλοίων 2007) . . . . .	154
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.4:	Ποσοστιαία συμμετοχή στο σύνολο φορτίου εξωτερικού, κατά λιμάνι . . . . .	158
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.5:	Ποσοστιαία κατανομή εισαγωγών και εξαγωγών κατά είδος φορτίου και κατά λιμάνι. Φθίνουσα σειρά συνόλου Ζετίας 2005-07. Δείκτης εξειδίκευσης φορτίου . . . . .	161
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.6:	Ποσοστιαία κατανομή εισαγωγών-εξαγωγών κατά είδος φορτίου και κατά λιμάνι, συνόλου τριετίας 2005-2007 . . . . .	163
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.7:	Ποσοστιαία συμμετοχή στο σύνολο φορτίου ακτοπλοΐας, κατά λιμάνι κατά φθίνουσα σειρά συνόλου 8ετίας 2000-07 . . . . .	166

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.8:	Ποσοστιαία κατανομή φορτίου ακτοπλοΐας κατά είδος φορτίου και κατά λιμάνι, στο σύνολο 4ετίας 2004-07. Δείκτης εξειδίκευσης φορτίου . . . . .	168
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.9:	Ποσοστιαία κατανομή φορτώσεων-εκφορτώσεων κατά είδος φορτίου ακτοπλοΐας και κατά λιμάνι, στο σύνολο 4ετίας 2004-2007 . . . . .	170
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.10:	Επιβιβασθέντες και αποβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας, κατά λιμένα (κατάταξη κατά φθίνουσα σειρά 2007) . . . . .	172
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.11:	Κατάπλοι τουριστικών πλοίων και επιβάτες στους ελληνικούς λιμένες . . . . .	175
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.12:	Ποσοστά επιβατών αποβιβασθέντων, επιβιβασθέντων και διερχόμενων κατά σημαία κρουαζιερόπλοιων . . . . .	178
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.13:	Κρουαζιερόπλοια κατά σημαία και κατά εθνικότητα των πλοιοκτητών, 2007 . . . . .	179
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.14:	Εκτιμώμενη παραγωγικότητα λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης . . . . .	181
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.15:	Κατάπλοι στα λιμάνια κατά κατηγορία πλοίων, φορτίου, μέση παραμονή . . . . .	182
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.16:	Πληρωμές Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για έργα-μελέτες σε λιμάνια (Χιλ. ευρώ) . . . . .	183
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.17:	Στοιχεία ισολογισμών των Οργανισμών Λιμένων . . . . .	186
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.18:	Στοιχεία Λιμένων . . . . .	189
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.1:	Δραστηριότητες: Ναυπήγηση και επισκευή πλοίων και σκαφών και Ναυπήγηση και επισκευή σκαφών αναψυχής και αθλητικών σκαφών (κωδ. 3511 και 3512 κατά ΣΤΑΚΟΔ - 2003) . . . . .	193
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.2:	Κύρια χαρακτηριστικά της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας (κωδ. 351, μεταλλικών πλοίων κωδ. 3511, σκαφών αναψυχής-αθλητικών κωδ. 3512) και της μεταποίησης στην Ελλάδα κατά NACE Rev. 1.1 . . . . .	194
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.3:	Στοιχεία ισολογισμών των ναυπηγείων πλοίων και σκαφών αναψυχής . . . . .	196
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.4:	Αποπερατώσεις πλοίων κατά κυριότερη χώρα κατασκευής . . . .	198
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.5:	Κατασκευές κατά χώρα και κατά τύπο πλοίου για λογαριασμό της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 2003-2007 . . . . .	199
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.6:	Τεχνικά χαρακτηριστικά των κυριότερων ναυπηγείων στην Ελλάδα . . . . .	202
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.7:	Δραστηριότητες της ελληνικής βιομηχανίας επισκευής πλοίων, 2000-06 . . . . .	203
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.8:	Κύρια χαρακτηριστικά της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας (κωδ. 351 κατά NACE Rev. 1.1) στην ΕΕ+Νορβηγία, 2004 . . . .	206

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.9:	Διάρθρωση κόστους πλοίων ακτοπλοΐας, 1988-1990 . . . . .	208
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.10:	Αριθμός επιχειρήσεων εφοδιαστών πλοίων κατά περιοχή, 2008 . . . . .	209
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.11:	Εμπορικοί αντιπρόσωποι που μεσολαβούν στην πώληση μηχανημάτων, βιομηχανικού εξοπλισμού, πλοίων και αεροσκαφών κατά Περιφέρεια, 2004 (κωδικός 5114 κατά ΣΤΑΚΟΔ-2003) . . . . .	210
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.12:	Χαρακτηριστικά των εταιρειών των αντιπροσώπων που μεσολαβούν στην πώληση μηχανημάτων, βιομηχανικού εξοπλισμού, πλοίων και αεροσκαφών, (κωδικός 5114 κατά NACE Rev. 1.1) . . . . .	211
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.13:	Στοιχεία ισολογισμών των επιχειρήσεων εφόδια ναυτιλίας-τροφοδοσία πλοίων, διάφορα βιομηχανικά είδη, 2005 . . . . .	212
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.14:	Επιχειρήσεις γραφείων μεταφορών κατά Περιφέρεια στην Ελλάδα, 2004 . . . . .	217
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.15:	Κύρια χαρακτηριστικά των βοηθητικών δραστηριοτήτων στις μεταφορές . . . . .	218
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.16:	Κατανομή του ελληνόκτητου-ελληνικού στόλου και απασχόληση στην Ελλάδα κατά νηογνώμονα, 2/2008 . . . . .	220
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3.1:	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κατά κατηγορία πλοίων του παγκόσμιου στόλου . . . . .	230
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1:	Χαρακτηριστικά και ποσοστιαία συμμετοχή των κλάδων της ναυτιλίας στο σύνολο της μη χρηματοπιστωτικής επιχειρηματικής οικονομίας, έτη 2004, 2006 . . . . .	236

#### ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ Π1:	Πλοία ακτοπλοΐας κατά τη δρομολογιακή περίοδο 2007-2008 . . .	283
ΠΙΝΑΚΑΣ Π2:	Σύστημα δορυφορικών επικοινωνιών INMARSAT . . . . .	292
ΠΙΝΑΚΑΣ Π3:	Κατηγορίες εμπορικών εταιρών χωρών της Ελλάδος για τη ναυτιλία . . . . .	293
ΠΙΝΑΚΑΣ Π4:	Το εξωτερικό εμπόριο της χώρας κατά μέσο μεταφοράς, 1998 . .	295
ΠΙΝΑΚΑΣ Π5:	Το εξωτερικό εμπόριο της χώρας κατά μέσο μεταφοράς, 2002 . .	299
ΠΙΝΑΚΑΣ Π6:	Το εξωτερικό εμπόριο της χώρας κατά μέσο μεταφοράς, 2006 . .	303
ΠΙΝΑΚΑΣ Π7:	Ελάχιστος αριθμός Ελλήνων ναυτικών που πρέπει να υπηρετούν σε πλοία που νηολογούνται με το νέο όρο 8 του άρθρου 13 του Νόμου 2687/53 . . . . .	307

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

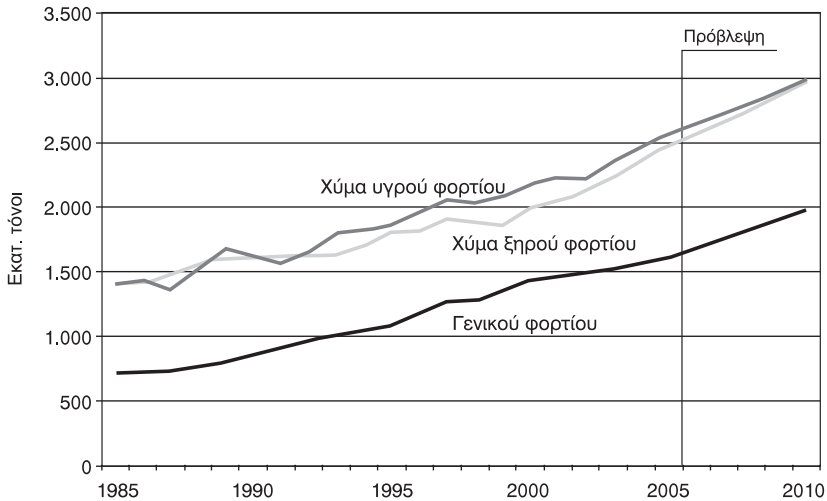
Η ελληνόκτητος εμπορική ναυτιλία δραστηριοποιείται κυρίως στον διεθνή χώρο για τη μεταφορά των εισαγωγών-εξαγωγών τρίτων χωρών, που αποτελούνται κυρίως από πρώτες ύλες όπως χύμα φορτία σιδηρομεταλλεύματος, άνθρακα, σιτηρών, βωξίτη, αλουμίνας όπως και αγροτικά και βιομηχανικά προϊόντα, πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου. Στο νέο περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης και της καθετοποίησης της παραγωγής η μαζική παραγωγή των προϊόντων συνεπάγεται εξειδικευμένους τρόπους μεταφοράς, όπως το μοναδοποιημένο φορτίο στα εμπορευματοκιβώτια που αυξάνεται με πολύ υψηλούς ρυθμούς. Την κυριαρχία των θαλάσσιων μεταφορών και τις προοπτικές που διαγράφονται μελλοντικά για περαιτέρω ανάπτυξη τους έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς, προδιαγράφουν οι οικονομίες κλίμακος που επιτυγχάνονται με τα μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία αλλά και την εξειδίκευση των πλοίων στη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων. Η ναυτιλία θεωρείτο μέχρι πρότινος μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων μικρής αξίας και σημαντικού βάρους. Τα τελευταία χρόνια, όμως, έχουν αυξηθεί οι θαλάσσιες μεταφορές των υψηλής αξίας προϊόντων, όπως των βιομηχανοποιημένων ειδών που, σύμφωνα με εκτιμήσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, ανέρχονται σε άνω του 70% της αξίας του παγκόσμιου εμπορίου.

Στο Διάγραμμα 1 παρουσιάζεται η ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου που αποτελείται από το ξηρό (dry) και το υγρό (liquid) φορτίο. Το ξηρό φορτίο ανέρχεται στα 3/4 του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου (ξηρό χύμα, dry bulk, κατά τα 2/4 και γενικό, general, κατά το 1/4) και το υπόλοιπο 1/4 φορτίου αποτελεί το χύμα υγρό, liquid bulk. Τα φορτία ξηρό και υγρό, όπως δείχνει το σχήμα, αυξάνονται διαχρονικά ακόμα και στις περιόδους κρίσεων, με μικρότερο βέβαια ρυθμό. Το μοναδοποιημένο φορτίο στα εμπορευματοκιβώτια, το οποίο υπάγεται στο γενικό φορτίο, αυξάνεται με διπλάσιο ρυθμό ετησίως έναντι του ξηρού και υγρού φορτίου, σε αντίθεση με το υπόλοιπο γενικό φορτίο που μειώνεται στις υπερπόντιες μεταφορές. Τα προσεχή 2-5 χρόνια, λόγω της τελευταίας παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που εκδηλώθηκε το δεύτερο εξάμηνο του 2008, τα θαλάσσια φορτία προβλέπεται ότι δεν θα κινούνται στα ίδια υψηλά επίπεδα των ετών πριν το 2008, αλλά θα εξαρτώνται περισσότερο από τις λίγες περιφερειακές και αναδυόμενες οικονομίες και λιγότερο από τις ανεπτυγμένες χώρες όπου η κρίση είναι εντονότερη.

Οι εμπορικές σχέσεις και τα φορτία καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την προσφορά των μεταφορικών μέσων. Οι μεταβολές της ζήτησης προέρχονται

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

Διαχρονική εξέλιξη του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου (σε εκατ. τόνους)



Πηγή: Optimar - Lloyd's Register Fairplay, πρώτο εξάμηνο 2008.

από το επιχειρηματικό περιβάλλον και τη δομή των αγορών και των υπηρεσιών. Η σχέση μεταξύ ζήτησης και προσφοράς θέτει τις συνθήκες για τον καθορισμό των τιμών βραχυχρόνια και του κόστους του χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου μακροχρόνια. Επομένως, υπάρχει σχέση μεταξύ του ΑΕΠ και της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου. Οι συνθήκες αυτές επιδρούν στη στρατηγική συμπεριφοράς των πλοιοκτητών για επενδύσεις. Συγκεκριμένα, στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, η σύνδεση μεταξύ θαλάσσιου εμπορίου, με το οποίο η εμπορική ναυτιλία των Ελλήνων έχει άμεση σχέση, και αύξησης του εμπορικού στόλου είναι δυναμική και με προοπτικές μεγαλύτερης ανάπτυξης στο μέλλον.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

#### Η εμπορική ναυτιλία και οι επιπτώσεις στην οικονομία

Η εμπορική ναυτιλία είναι κλάδος των μεταφορών με άμεση και έμμεση συμβολή στην οικονομία της χώρας. Δραστηριοποιείται κυρίως στον διεθνή χώρο για λογαριασμό τρίτων χωρών, απασχολεί σημαντικό αριθμό Ελλήνων ναυτιλλομένων και ένα ευρύ πλέγμα διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Έτσι, το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα από τις υπερπόντιες θαλάσσιες μεταφορές κατανέμεται στους διάφορους κλάδους της οικονομίας με πολλαπλασιαστικά οφέλη και δημιουργεί εισοδήματα και προσελκύει επενδύσεις. Η δραστηριότητα των επιμέρους κλάδων της εμπορικής ναυτιλίας και η διαχρονική μεταβολή τους συμβάλλουν στη διαμόρφωση των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της οικονομίας. Το μέγεθος της συμβολής και συμμετοχής των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας δείχνει την αποτελεσματικότητα και σημαντικότητά τους στον τομέα των μεταφορών και της οικονομίας. Στις παρακάτω ενότητες γίνεται προσπάθεια να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις της εισροής του ναυτιλιακού συναλλάγματος όπως και οι άμεσες επιδράσεις των υπηρεσιών της ναυτιλίας (κλάδος 61) στις μεταβλητές της οικονομίας. Ο προσδιορισμός των έμμεσων και των λοιπών επιπτώσεων (induced) στους διάφορους κλάδους όπως και των εξωτερικών επιδράσεών τους σε άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας δεν εξετάζονται στην παρούσα μελέτη. Οι θετικές επιδράσεις αφορούν την αύξηση της απασχόλησης και της παραγωγικότητας με νέες επενδύσεις και σύγχρονη τεχνολογία όπως και υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών, όχι μόνο στους κλάδους που συνδέονται άμεσα με τη ναυτιλία αλλά και σε άλλους τομείς όπως ο τουρισμός, οι κατασκευές κλπ., ενώ οι αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις αφορούν το περιβαλλοντικό κόστος και τη ρύπανση. Επομένως, η συνολική πραγματική συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στα αναφερόμενα μεγέθη είναι μεγαλύτερη σε σχέση με τα ποσοστά που παρουσιάζονται στους Πίνακες που ακολουθούν.

#### 1.1. Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καταχωρίζεται στις μεταφορές και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κονδύλια του ισοζυγίου υπηρεσιών. Τα μεγαλύτερα ποσά είσπραξης συναλλάγματος από μεταφορές, κατά το 90%, αντιστοιχούν

στην υπερπόντιο ναυτιλία (cross trading) και προέρχονται από τις διεθνείς δραστηριότητες του εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θεωρείται από τα δυναμικότερα κονδύλια του ισοζυγίου πληρωμών και, όπως παρατηρείται στον Πίνακα 1.1.1, η αύξηση της καθαρής εισροής του συναλλάγματος από θαλάσσιες υπηρεσίες παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 16,7% την δετία 2003-2008, έναντι 27,9% της 5ετίας 1998-02. Οι προσδιοριστικοί παράγοντες του ναυτιλιακού συναλλάγματος, όπως έχουν και οικονομετρικά προσδιοριστεί (Μ. Κωνσταντοπούλου, 1976, Tambakis, 1984, Χαραλαμπίδης, 1986, Goulielmos, 1997), οφείλονται σε διεθνείς και εσωτερικούς παράγοντες όπως η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου με το οποίο ο ελληνόκτητος στόλος συνδέεται άμεσα<sup>1</sup>, η αύξηση των ναύλων, η ανανέωση του στόλου και οι νέες κατασκευές, η αύξηση του μέσου μεγέθους των πλοίων, η απασχόληση Ελλήνων ναυτικών, οι αποδοχές και οι εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία του ναυτεργατικού δυναμικού, τα αργούντα πλοία, η προσέλευση του ελληνόκτητου στόλου στην ελληνική σημαία και η εγκατάσταση των γραφείων τους στην Ελλάδα, η δημιουργία λιμενικής και ευρύτερης ναυτιλιακής υποδομής (όπως ασφαλίσεις, χρηματοδότηση, ναυπηγεία, εφοδιασμός, τηλεπικοινωνίες, λοτζίστικ κλπ.).

Οι εισπράξεις και πληρωμές όπως και η καθαρή εισροή και εκροή συναλλάγματος από την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς αναφέρονται αναλυτικά στον Πίνακα 1.1.2. Ειδικότερα όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως προαναφέρθηκε, η υπερπόντιος ναυτιλία έρχεται πρώτη σε συναλλαγματικές εισροές με μέσο ρυθμό αύξησης 15,5% την τελευταία δετία 2003-08. Οι λοιπές ναυτιλιακές δραστηριότητες αποφέρουν περισσότερη εκροή από την εισροή συναλλάγματος (η εισροή προέρχεται από διάφορες υπηρεσίες πλοίου όπως πρακτόρευση, ρυμούλκηση, ελλιμενισμός, επισκευαστικές εργασίες και συντήρηση, αποθήκευση εμπορευμάτων, καθαρισμός λιμένων κλπ.), δηλαδή οι πληρωμές υπερέρχουν των εισπράξεων και συγκεκριμένα οι πληρωμές αυξάνονται με ρυθμό 11,7%, οι εισπράξεις μειώνονται κατά -21,1% και το πλεόνασμα της διαφοράς αυτών μειώνεται κατά -13,9% την αντίστοιχη δετία. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι η εγγραφή πλοίων στην ελληνική σημαία συνεπάγεται όχι μόνο αύξηση των εισπράξεων σε συνάλλαγμα αλλά και διόγκωση των πληρωμών, εφόσον ένα σημαντικό κομμάτι της παραγωγής υπηρεσιών για το πλοίο διεξάγονται στο

---

1. Ο ελληνόκτητος στόλος συνδέεται με την αύξηση των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών (σε τόνους ή σε τονοχιλιόμετρα) με τιμή ελαστικότητας 1,2, όταν η χωρητικότητα του στόλου μετρείται σε gt (1975-2007), και τιμή ελαστικότητας 1,4, όταν η χωρητικότητα του στόλου μετρείται σε dwt (1988-2007).

εξωτερικό, όπως ναυλώσεις, επισκευές, διαιτησία διαφορών, εξυπηρέτηση δανείων, ασφαλίσεις, υπηρεσίες νηογυμνώνων κλπ.

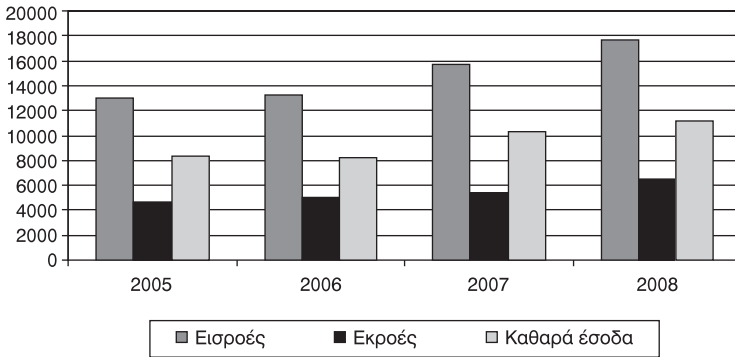
Ως γνωστόν, οι καθαρές εισροές από τους κλάδους της ναυτιλίας και του τουρισμού αποτελούν το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής οικονομίας, συμβάλλοντας με τη δυναμική τους στην αύξηση του πλεονάσματος στο ισοζύγιο υπηρεσιών και κατ' επέκτασιν στη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Από τα στοιχεία του Πίνακα 1.1.3, όπου παρουσιάζονται οι καθαρές εισροές των κλάδων αυτών ως ποσοστά διαφόρων μεγεθών, παρατηρείται ότι οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν συνεχή αύξηση ποσοστών μεταξύ 2006-08: στο ισοζύγιο υπηρεσιών από 53,8% σε 65%, στο ΑΕΠ από 3,9% σε 4,6% και στο εμπορικό έλλειμμα από 23,4% σε 25,3%, παραμερίζοντας τις αντίστοιχες καθαρές εισπράξεις από τον τουρισμό στη δεύτερη θέση από την πρώτη θέση που είχαν.

Να σημειωθεί δε ότι, με τελευταία επιβεβαιωμένα στοιχεία της Τραπέζης της Ελλάδος, αύξηση σημείωσε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα το 2008 που ανήλθε στα 17,6 δισ. ευρώ, από 15,7 δισ. ευρώ το 2007, με μικρότερο, όμως, ρυθμό μεταβολής από 18,1% το 2007 σε 12,4% το 2008. Τούτο αποδίδεται στη σημαντική μείωση των ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008, λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης και της μείωσης των εμπορικών συναλλαγών. Ωστόσο, σημειώνεται ότι στις αρχές του 2008, και συγκεκριμένα το πρώτο εξάμηνο, οι εισροές έτρεχαν με ρυθμό αύξησης 21,3%, έναντι του 9,7% του αντίστοιχου διαστήματος του 2007. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η ναυλαγορά την παραπάνω περίοδο παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα τόσο στα πετρελαιοφόρα όσο και στα πλοία για τη μεταφορά ξηρού φορτίου, λόγω της αναπτυξιακής πορείας που ακολουθούσαν οι ονομαζόμενες χώρες BRIC (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα). Τα στοιχεία αυτά, εν μέρει, επιβεβαίωσαν τις προβλέψεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών ότι το 2008 οι εισροές στην εθνική οικονομία από τη ναυτιλία θα υπερβαίνουν το ρεκόρ που είχε σημειώσει το 2007, όταν το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα είχε ανέλθει στα 15,7 δισ. ευρώ (Διάγραμμα 1.1).

Επίσης, σε σχετική ανάλυση της Εθνικής Τράπεζας για την ποντοπόρο ναυτιλία τον Ιούνιο του 2008 (Π. Μυλωνάς 2008) είχε προβλεφθεί για το έτος 2008 μέση άνοδος των καθαρών εσόδων από τη ναυτιλία κατά 8% και η πραγματοποιηθείσα άνοδος έφθασε το 8,7%. Ακόμα στην ίδια ανάλυση αναφέρεται ότι στη διετία 2009-10 το αντίστοιχο ποσοστό θα μειωθεί στο 4%, ενώ το διάστημα 2011-14 θα σημειωθεί ανάκαμψη της τάξεως του 6% κατά μέσο όρο ετησίως. Τέλος, σημειώνεται ότι οι προοπτικές της ναυτιλίας θα παραμείνουν θετικές, παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία.

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.1

Ελληνικό ναυτιλιακό συνάλλαγμα 2005-2008 (σε εκατ. €)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

Ένα στοιχείο που ενισχύει την παραπάνω πρόβλεψη είναι και το γεγονός ότι οι Έλληνες εφοπλιστές, το πρώτο εξάμηνο του 2008, επένδυσαν περίπου 6 δισ. δολάρια για την αγορά πλοίων, σύμφωνα με την Allied Shipbroking (The overview of week: 30.6.2008). Οι ελληνικές εταιρείες το παραπάνω διάστημα ενίσχυσαν τους στόλους τους με 127 πλοία, από τα οποία 73 είναι πλοία για τη μεταφορά ξηρού φορτίου, 45 τάνκερ και 9 κοντέινερ. Για τα πλοία μόνον ξηρού φορτίου επενδύθηκαν περίπου 3,7 δισ. δολάρια.

Οι αγοραπωλησίες πλοίων εμφανίζονται στο Εμπορικό Ισοζύγιο της χώρας, όπου τα σχετικά μεγέθη τηρούνται μετά το έτος 2002 και καταγράφουν την τάση ανανέωσης του στόλου από τις εγκατεστημένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη χώρα. Τα στοιχεία αυτά δίδονται μόνο από τις ελληνικές τράπεζες και τα παραρτήματα των ξένων τραπεζών που είναι εγκατεστημένα στην Ελλάδα, επομένως υπολείπονται των πραγματικών αγοραπωλησιών δεδομένης της δυνατότητας που έχει η ναυτιλία να χρηματοδοτείται από τη διεθνή χρηματαγορά. Συγκεκριμένα, όπως παρατηρείται στον Πίνακα 1.1.1 του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών της χώρας, μετά το 2005 οι αγορές των πλοίων αυξάνονται κατακόρυφα και μόνο το 2008 με το ξέσπασμα της παγκόσμιας κρίσης δείχνουν επιβράδυνση. Πράγματι ο μέσος ρυθμός αύξησης των αγορών κατά την 6ετία 2003-08 διαμορφώνεται στο 119,21% έναντι μόνο 43,4% των πωλήσεων. Έτσι, από πλεονασματικό που ήταν το ισοζύγιο πλοίων κατά την 3ετία 2002-04 γίνεται ελλειμματικό την 4ετία 2005-08 με αυξανόμενο ρυθμό, επιβαρύνοντας το Εμπορικό Έλλειμμα της χώρας κατά 2,6% (2005), 9,6% (2006) 13,3% (2007) και 10,7% (2008). Βέβαια η αύξηση του ελλείμματος αυτού έχει

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1.1**  
**Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών**

(Σε εκατ ευρώ, τρέχουσες τιμές)

												<b>ΜΕΡΜ</b>	
	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>1998-2002</b>	<b>2003-2008</b>
Έλλειμμα ισοζυγίου καυσίμων	-1.164	-1.438	-2.987	-2.997	-3.505	-4.036	-4.511	-6.629	-8.761	-9.220	-12.155	31,73	24,67
Πωλήσεις πλοίων				531	261	1.291	1.602	1.602	1.632	2.275	1.582		43,44
Αγορές πλοίων				97	124	1.156	2.325	5.022	7.796	6.287	119,21		
Ισοζύγιο πλοίων				435	136	136	136	-723	-3.391	-5.520	-4.705		-303,05
Έλλειμμα χωρίς πλοία	-13.659	-15.451	-18.941	-18.614	-23.143	-22.780	-25.571	-26.836	-31.896	-35.979	-39.344	14,09	11,55
Έλλειμμα εμπορικού ισοζυγίου	-14.823	-16.889	-21.928	-21.611	-22.709	-22.644	-25.436	-27.559	-35.286	-41.499	-44.049	11,25	14,23
% Επιβάρυνση εμπορικού ισοζυγίου από πλοία				1,91	0,60	0,53	0,53	-2,62	-9,61	-13,30	-10,68		
Έλλειμμα ισοζυγίου εισοδημάτων	-1.382	-627	-955	-1.981	-2.073	-3.756	-4.377	-5.676	-7.119	-9.286	-10.643	10,68	23,16
Πλεόνασμα ισοζυγίου υπηρεσιών	6.073	6.847	8.711	9.150	10.755	11.507	15.467	15.391	15.337	16.592	17.136	15,36	8,29
Εκ του οποίου ταξιδιωτικό	3.956	4.535	5.112	5.929	7.736	7.359	8.037	8.284	8.974	8.834	8.957	18,25	4,01
Εκ του οποίου από μεταφορές	1.511	2.606	4.182	3.762	3.494	4.646	7.579	7.634	7.333	9.168	9.872	23,31	16,27
Θαλάσσιες	1.498	2.797	4.601	4.120	4.006	5.143	7.918	8.306	8.256	10.252	11.139	27,87	16,71
Αεροπορικές	24	5	-78	37	-66	10	203	256	297	396	500	-29,06	119,59
Σιδηροδρομικές	1	4	9	9	3	-3	-2	-20	-53	-65	-59	46,77	81,43
Οδικές	13	17	24	29	38	59	47	48	44	44	45	30,60	-5,47
Σωληναγωγαί	0	0	1	1	0	9	31	15	25	15	14	22,81	8,20
Λοιπές	-25	-218	-374	-435	-488	-573	-619	-971	-1.236	-1.475	-1.767	111,09	25,27
Πλεόνασμα ισοζυγίου τρεχουσών μεταβιβάσεων	4.983	2.949	3.577	3.857	3.806	3.849	3.629	3.177	3.400	1.591	2.759	-6,52	-6,44
Έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών	-5.149	-7.720	-10.594	-10.586	-10.221	-11.044	-10.717	-14.667	-23.668	-32.602	-34.798	18,70	-25,80
ΑΕΠ (τρέχουσες τιμές σε αγοραίες τιμές)	118398	126155	136281	146428	156615	172431	185813	195366	210459	226437	239141	7,24	6,76

Σημείωση: ΜΕΡΜ: Μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής.

Πηγές: Τράπεζα της Ελλάδος, ΑΕΠ: ΕΣΥΕ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1.2  
Πλεόνασμα, εισπράξεις, πληρωμές από μεταφορές

ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	ΜΕΡΜ	
												1998-2002	2003-2008
Υπηρεσίες	6.078	6.846	8.710	9.150	10.755	11.506	15.467	15.391	15.337	16.592	17.180	15,34	8,35
Μεταφορές	1.511	2.606	4.182	3.762	3.494	4.646	7.579	7.634	7.333	9.168	9.872	23,31	16,27
1. θαλάσσιες	1.498	2.797	4.601	4.120	4.006	5.143	7.918	8.306	8.256	10.252	11.139	27,87	16,71
προσώπων	-65	29	41	54	83	60	69	91	68	94	103	6,34	11,60
αγαθών	16	-32	-103	-156	-133	-110	-137	-158	-141	-139	-159	-70,70	7,70
διμετακομιστικό εμπόριο (cross trading)	1.374	3.371	7.041	7.161	7.236	8.397	11.812	12.681	13.014	15.381	17.298	51,48	15,55
λοιπές υπηρεσίες	154	-580	-2.389	-2.879	-3.130	-3.171	-3.795	-4.274	-4.646	-5.041	-6.071	-112,21	13,87
αναλήψεις ξένων Τραπεζογραμμμάτων	9	9	10	-60	-51	-33	-31	-34	-39	-42	-32	-52,22	-0,06
2. αεροπορικές	24	5	-78	37	-66	10	203	256	297	396	500	-29,06	119,59
3. σιδηροδρομικές	1	4	9	9	3	-3	-2	-20	-53	-65	-59	46,77	81,43
4. οδικές	13	17	24	29	38	59	47	48	44	44	45	30,60	-5,47
5. σωληναγωγών	0	0	1	1	0	9	31	15	25	15	14	22,81	8,20
6. λοιπές	-25	-218	-374	-435	-488	-573	-619	-971	-1.236	-1.475	-1.767	-111,09	25,27
<b>ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ</b>													
Υπηρεσίες	11.869	15.574	20.976	22.076	21.131	21.430	26.743	27.253	28.364	31.337	34.066	15,51	9,71
Μεταφορές	1.940	4.871	8.641	9.113	8.523	9.570	13.307	13.871	14.325	16.939	19.188	44,77	14,93
1. θαλάσσιες	1.827	4.468	8.194	8.451	7.997	8.961	12.404	12.953	13.280	15.678	17.624	44,64	14,48
προσώπων	52	50	47	67	101	67	76	96	74	99	114	17,80	11,39
αγαθών	26	237	98	118	52	44	51	34	38	66	63	18,83	7,50.
διμετακομιστικό εμπόριο (cross trading)	1.513	3.563	7.096	7.312	7.318	8.448	11.829	12.692	13.029	15.392	17.323	48,29	15,44
λοιπές υπηρεσίες	212	553	871	924	496	382	430	121	129	114	117	23,75	-21,09
αναλήψεις ξένων Τραπεζογραμμμάτων	15	64	81	30	30	21	19	9	10	7	6	19,46	-21,29
2. αεροπορικές	45	234	235	452	312	339	601	620	683	845	1.085	62,04	26,21
3. σιδηροδρομικές	1	6	12	11	6	3	2	4	3	5	6	45,88	14,52
4. οδικές	24	57	75	71	103	121	120	111	115	129	172	43,56	7,33
5. σωληναγωγών	0	0	2	2	1	12	32	16	27	17	15	26,04	4,47
6. λοιπές	42	104	123	126	105	134	148	167	217	264	287	25,54	16,42

ΠΛΗΡΩΜΕΣ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008				
Υπηρεσίες	5.791	8.728	12.266	12.926	10.376	9.924	11.275	11.862	13.027	14.746	16.931	15,70	11,28
Μεταφορές	429	2.265	4.458	5.351	5.030	4.924	5.728	6.238	6.991	7.771	9.316	85,01	13,60
1. Θαλάσσιες προσώπων	329	1.672	3.593	4.332	3.992	3.818	4.486	4.647	5.024	5.427	6.485	86,63	11,18
αγαθών	117	21	6	13	18	7	7	5	5	5	11	-37,21	9,56
διμετακομιστικό εμπόριο (cross trading)	10	269	201	274	184	153	188	192	180	205	222	105,03	7,65
λοιπές υπηρεσίες	139	193	55	152	82	52	17	11	15	12	25	-12,32	-13,50
αναλήψεις ξένων Τραπεζογραμμάτων	57	1.133	3.260	3.803	3.626	3.553	4.225	4.395	4.775	5.156	6.188	182,06	11,74
2. αεροπορικές	5	56	71	90	81	53	50	43	49	49	39	97,84	-6,16
3. σιδηροδρομικές	22	230	313	414	378	329	397	364	385	450	585	104,34	12,21
4. οδικές	1	2	3	2	3	6	5	24	56	70	65	45,07	60,46
5. σωληναγωγών	11	40	51	41	64	62	73	63	71	85	127	55,53	15,65
6. λοιπές	0	0	1	1	0	2	1	2	1	2	1	32,38	-19,17
	67	322	497	561	593	707	767	1.138	1.454	1.739	2.053	72,58	23,78

Σημείωση: ΜΕΡΜ: Μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής.

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1.3

Καθαρές εισροές συναλλάγματος από τη ναυτιλία, τουρισμό, μεταφορές  
ως ποσοστό του Εμπορικού Ισοζυγίου, του ΑΕΠ και του Ισοζυγίου Υπηρεσιών

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Θαλάσσιες ως % του εμπορικού ισοζυγίου	10,11	16,56	20,98	19,06	17,64	22,71	31,13	30,14	23,40	24,70	25,29
Θαλάσσιες ως % του ΑΕΠ	1,27	2,22	3,38	2,81	2,56	2,98	4,26	4,25	3,92	4,53	4,66
Θαλάσσιες ως % του ισοζυγίου υπηρεσιών	24,67	40,85	52,82	45,02	37,24	44,70	51,19	53,97	53,83	61,79	65,00
Ταξιδιωτικό ως % του εμπορικού ισοζυγίου	26,69	26,85	23,31	27,44	34,07	32,50	31,60	30,06	25,43	21,29	20,33
Ταξιδιωτικό ως % του ΑΕΠ	3,34	3,60	3,75	4,05	4,94	4,27	4,33	4,24	4,26	3,90	3,75
Ταξιδιωτικό ως % του ισοζυγίου υπηρεσιών	65,15	66,24	58,69	64,80	71,93	63,96	51,96	53,82	58,51	53,24	52,27
Σύνολο μεταφορών ως % του εμπορικού ισοζυγίου	10,19	15,43	19,07	17,41	15,38	20,52	29,80	27,70	20,78	22,09	22,41
Σύνολο μεταφορών ως % του ΑΕΠ	1,28	2,07	3,07	2,57	2,23	2,69	4,08	3,91	3,48	4,05	4,13
Σύνολο μεταφορών ως % του ισοζυγίου υπηρεσιών	24,89	38,06	48,01	41,12	32,48	40,38	49,00	49,60	47,81	55,26	57,61

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

ανταποδοτικό χαρακτήρα, δεδομένου ότι η αγορά πλοίων έχει πολλαπλά οφέλη στην οικονομία ως επένδυση κεφαλαίου.

Οι περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν τα πλοία τους σε ξένες σημαίες, κατά το 67,5% (2007). Επομένως η σύνδεση της ελληνόκτητης ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία δεν είναι πολύ ισχυρή. Η επέκταση της ναυτιλιακής υποδομής με περισσότερες δραστηριότητες, δηλαδή η περαιτέρω ανάπτυξη του Πειραιά και των άλλων λιμένων της Ελλάδος (Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος, Αλεξανδρούπολη κλπ.) σε διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, σημαίνει διεξαγωγή περισσότερων τμημάτων της παραγωγικής διαδικασίας που αφορούν το πλοίο και απορρόφηση του παραγόμενου εισοδήματος του επενδυμένου κεφαλαίου στην Ελλάδα.

## **1.2. Η συνεισφορά του κλάδου 61 των υπηρεσιών των υδάτινων μεταφορών στα μακροοικονομικά μεγέθη**

Οι επιμέρους δραστηριότητες της οικονομίας ταξινομούνται σύμφωνα με τη Στατιστική Ταξινόμηση των Κλάδων Οικονομικής Δραστηριότητας (ΣΤΑΚΟΔ-2003) και το ευρωπαϊκό σύστημα NACE Αναθεώρηση 1.1 σε κωδικούς διαφόρων κλαδικών επιπέδων. Η εμπορική ναυτιλία περιλαμβάνει κυρίως υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, φορτίου, περιηγήσεις αλλά επεκτείνεται και στη βιομηχανία (νέες κατασκευές, μετασκευές, επισκευές πλοίων), στο εμπόριο (εφοδιασμός), στις κατασκευές (διαχείριση και συντήρηση λιμενικών έργων), στις βοηθητικές υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών (εφοδιαστική αλυσίδα, πρακτόρευση, αποθήκευση κλπ.), στην ενοικίαση μέσων μεταφοράς για εμπορικούς σκοπούς κλπ.

Οι κλάδοι αυτοί οι σχετικοί με τη ναυτιλία αναφέρονται κυρίως σε 3ψήφιους και 4ψήφιους κωδικούς, ο διαχωρισμός των οποίων θα γίνει μελλοντικά από την ΕΣΥΕ. Προς το παρόν, οι εκτιμήσεις στα μακροοικονομικά μεγέθη φθάνουν μέχρι τους 2ψήφιους κλάδους και στη ναυτιλία αντιστοιχεί εξολοκλήρου ο κλάδος 61 των υπηρεσιών των υδάτινων μεταφορών. Ο κλάδος 61 περιλαμβάνει τους 3ψήφιους και 4ψήφιους κωδικούς που αναφέρονται στις θαλάσσιες, ακτοπλοϊκές μεταφορές όπως και τις μεταφορές μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών των προσώπων και αγαθών, τις κρουαζιέρες ή περιηγήσεις, τη λειτουργία πορθμείων, πλωτών ταξί, την ενοικίαση σκαφών με πλήρωμα κλπ. Στην παρούσα ενότητα τα στοιχεία που αφορούν την ακαθάριστη προστιθέμενη αξία, καθώς και την ακαθάριστη αξία παραγωγής, τις εισαγωγές και εξαγωγές, τις ακα-



θάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου, την απασχόληση, και τις αμοιβές, όπως παρουσιάζονται παρακάτω, περιλαμβάνουν τον 2ψήφιο κλάδο των υπηρεσιών της ναυτιλίας (κλάδος 61) και αφορούν μόνο τις άμεσες επιδράσεις στην οικονομία.

Στον παρακάτω Πίνακα 1.2.1 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του 2ψήφιου κλάδου 61 των υπηρεσιών υδάτινων μεταφορών σε σταθερές τιμές έτους βάσης 2005 επί των μεγεθών της ακαθάριστης αξίας παραγωγής, της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας, των εισαγωγών, των εξαγωγών, των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου, των αμοιβών των απασχολουμένων-μισθωτών και του ύψους της απασχόλησης κατά τα έτη 2000-08.

Όπως παρατηρείται, η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του κλάδου 61 παρουσιάζει μια σημαντική αύξηση, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (MEPM) ίσο περίπου με 16,4%, μεταξύ 2000-03, και 9,9% μεταξύ 2004-08, έναντι μόνο 4,7% και 2,9% του συνόλου της οικονομίας. Η ποσοστιαία συμβολή του κλάδου στη μεταβολή του εθνικού συνόλου της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας είναι θετική και αναλογεί στο 6,7% μεταξύ 2000-03, και στο 12,9% μεταξύ 2004-07. Η ποσοστιαία συμμετοχή του κλάδου 61 στην εθνική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία αυξήθηκε σταδιακά από το 1,7% το 2000 στο 4,5% το 2008.

Όσον αφορά την ακαθάριστη αξία παραγωγής, παρουσιάζει και αυτή αύξηση στο σύνολο με ποσοστιαία συμμετοχή που αυξήθηκε από το 3% το 2000 στο 5,6% το 2008. Επίσης οι MEPM ήταν υψηλότεροι του συνόλου, περίπου 11,9%, μεταξύ 2000-03, και 7,1% μεταξύ 2004-08 έναντι μόνο 4,5% και 2,2% της συνολικής ακαθάριστης αξίας παραγωγής. Η ποσοστιαία συμβολή του κλάδου 61 στη μεταβολή του εθνικού συνόλου της ακαθάριστης αξίας παραγωγής είναι θετική και ίση με 8,5% μεταξύ 2000-03 και 16,4% μεταξύ 2004-08.

Στις εισαγωγές, η ποσοστιαία συμμετοχή του κλάδου 61 στο σύνολο μειώνεται και από 1,2% το 2000 φθάνει στο 0,05% το 2008. Τούτο επιβεβαιώνεται και από τους μέσους ρυθμούς μεταβολής, όπου παρατηρείται σημαντική μείωση των εισαγωγών στον κλάδο 61, κατά 55,1% την 4ετία 2000-03 και μικρή αύξηση 8% που δείχνει την οριακή μεταβολή της συμμετοχής των εισαγωγών του κλάδου 61 από 0,04% σε 0,05% μεταξύ 2004-08. Τα αποτελέσματα των μεταβολών του κλάδου 61 φαίνονται στην ποσοστιαία συμβολή του στη μεταβολή του συνόλου των εισαγωγών και συγκεκριμένα, ήταν αρνητική κατά -38,12% την πρώτη τετραετία και σχεδόν μηδενική, μόλις 0,09% την πενταετία 2004-08.

Όσον αφορά στις εξαγωγές, στον ίδιο Πίνακα, παρατηρείται συνεχής αύξηση του κλάδου 61 των υπηρεσιών υδάτινων μεταφορών, που αποτελεί έναν

από τους σπουδαιότερους κλάδους όχι μόνο του τομέα των μεταφορών αλλά όλης της οικονομίας. Έτσι, το 2008 οι εξαγωγικές δραστηριότητες του κλάδου ανέρχονται σε 16,9 δισ. ευρώ σε σταθερές τιμές 2005, δηλαδή συμμετοχή κατά 33,5% στο σύνολο των εξαγωγών της χώρας. Ο κλάδος παρουσιάζει δυναμική αύξησης και τις δύο εξεταζόμενες περιόδους 2000-03 και 2004-08 κατά 8,1% και 7,4%, αντίστοιχα, με ποσοστιαία συμβολή στην αύξηση των εξαγωγών της χώρας που ανέρχεται σε 53% την τελευταία πενταετία 2004-08, μετά από αντίστοιχη μείωση κατά 87,7% την τετραετία 2000-03.

Η ανταγωνιστικότητα του κλάδου 61 μπορεί να εκτιμηθεί με βάση τους δείκτες που χρησιμοποιεί ο ΟΟΣΑ *export propensity* και *import penetration* που δείχνουν την θέση του κλάδου διεθνώς (Μελέτη μεταποίησης, ΚΕΠΕ, 2009, Κεφ. 2). Στον Πίνακα 1.2.2 έχουν εκτιμηθεί οι ανωτέρω δείκτες και συγκεκριμένα η τιμή του δείκτη της εξαγωγικής διείσδυσης, ο οποίος ορίζεται ως ο λόγος των εξαγωγών προς την ακαθάριστη αξία παραγωγής, δείχνει τον βαθμό της ανταγωνιστικής θέσης της ελληνικής οικονομίας στον συγκεκριμένο κλάδο. Πράγματι, όπως παρατηρείται, οι τιμές του δείκτη των εξαγωγών κυμαίνονται σε πολύ υψηλά επίπεδα, άνω του 0,9, έναντι των χαμηλών τιμών, γύρω στο 0,03, του αντίστοιχου δείκτη των εισαγωγών. Ο χαμηλός δείκτης των εισαγωγών δείχνει την αυτάρκεια της ελληνικής οικονομίας στον κλάδο 61 των υδάτινων μεταφορών και ο υψηλός δείκτης των εξαγωγών δείχνει την υψηλή ανταγωνιστικότητα του κλάδου στη διεθνή αγορά. Η μείωση της εισαγωγικής διείσδυσης του κλάδου 61 κατά 61,5% και η μικρή αύξηση κατά 4,6% κατά τις αντίστοιχες εξεταζόμενες χρονικές περιόδους 2000-03 και 2004-08, με την ταυτόχρονη αύξηση του αντίστοιχου δείκτη των εξαγωγών από -3,4% στο +0,3%, υποδηλώνουν την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου 61 διεθνώς.

Οι ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου του κλάδου 61 επίσης παρουσιάζουν σχετική αύξηση συμμετοχής στο σύνολο των επενδύσεων της χώρας και συγκεκριμένα από 6,1% το 2000 σε 7,6% το 2008.

Στον αριθμό των απασχολούμενων του κλάδου 61 παρατηρούνται διακυμάνσεις, και συγκεκριμένα από τους 21.373 το 2000 αυξήθηκαν στους 22.216 το 2003, μειώθηκαν στους 18.614 το 2006, για να αυξηθούν πάλι στους 28.263 το 2008 ή σε ποσοστά συμμετοχής επί του συνόλου από το 0,5% το 2000 στο 0,6% το 2008, με ΜΕΡΜ μεταβολής κατά 1,3% μεταξύ 2000-03 και 7,5% μεταξύ 2004-08 που υπερβαίνουν τα αντίστοιχα ποσοστά 1,2% και 1,1% του συνόλου της οικονομίας. Οι μισθωτοί αυξάνονται από τους 15.294 το 2000 στους 24.021 το 2008 ή σε ποσοστά συμμετοχής στο σύνολο από το 0,6% στο 0,8% μεταξύ

2000 και 2008 και με ΜΕΡΜ αυξητικούς κατά 5% και κατά 10,7% τις δύο εξεταζόμενες περιόδους, που αντιστοιχούν σε ρυθμούς μεγαλύτερους έναντι όχι μόνο του συνόλου των απασχολούμενων στον κλάδο 61 αλλά και των αντίστοιχων ποσοστών του συνόλου της οικονομίας που ήταν 2,5% και 1,3% (Πίνακας 1.2.1.Α).

Αντίθετα με την απασχόληση, οι αμοιβές των απασχολούμενων και των μισθωτών ήταν αυξητικές με ρυθμούς που υπερβαίνουν τους αντίστοιχους του συνόλου της οικονομίας μόνο την τελευταία 5ετία 2004-08, έναντι της προηγούμενης 4ετίας 2000-03, όπου οι αντίστοιχοι ρυθμοί υπολείποντο του συνόλου. Συγκεκριμένα, την 4ετία 2000-03 οι ρυθμοί αύξησης των αμοιβών σε απασχολούμενους και μισθωτούς ήταν 5,7% και 6,3% έναντι συνόλου αμοιβών κατά 9,8% και συνόλου μισθών κατά 9,5%. Την 5ετία 2004-08 οι μέσες αυξήσεις ήταν 15,3% και 14,2% για απασχολούμενους και μισθωτούς έναντι 6,4% και 5,7% του συνόλου. Αυτό διαπιστώνεται και από την ποσοστιαία συμμετοχή των αμοιβών των απασχολούμενων και των μισθωτών στα αντίστοιχα σύνολα, που βαίνουν αυξανόμενες από 1,01% και 1,12% το 2000 στο 1,14% και 1,28%, αντίστοιχα, το 2008. Η αναλογία των αμοιβών ανά απασχολούμενο και μισθωτό στον κλάδο 61 προς το σύνολο της απασχόλησης όλης της οικονομίας μειώθηκε από 2,01 και 1,90 το 2000 στο 1,90 και 1,63 το 2008. Αυτό δείχνει αφενός την αύξηση της συνολικής απασχόλησης, όπου περιλαμβάνονται και οι αυτοαπασχολούμενοι στον κλάδο 61, με παράλληλα μεγαλύτερη αύξηση των μισθωτών των οποίων οι αμοιβές δείχνουν μικρότερες αυξήσεις την τελευταία 5ετία κατά 14,2%, έναντι του συνόλου των απασχολούμενων κατά 15,3% στον κλάδο 61 σε σταθερές τιμές 2005, προφανώς λόγω της αύξησης στην απασχόληση αλλοδαπών στις κατώτερες θέσεις πληρώματος.

Συνολικά η αύξηση του αριθμού των απασχολούμενων και κυρίως των μισθωτών στον κλάδο 61, με την παράλληλα μεγαλύτερη ή σχεδόν ανάλογη αύξηση της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας, προξένησε την αύξηση της παραγωγικότητας εργασίας στον κλάδο από 0,16 το 2000 σε 0,55 το 2008, δηλαδή με μέσο ρυθμό αύξησης κατά 6,6% και 11,2% κατά τις δύο εξεταζόμενες περιόδους 2000-03 και 2004-08, αντίστοιχα.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η συγκράτηση της αύξησης του εργασιακού κόστους στον κλάδο 61 σε χαμηλότερα επίπεδα έναντι του συνόλου της οικονομίας την 4ετία 2000-03, σε συνδυασμό με την αύξηση της παραγωγικότητάς του, δείχνουν την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου και εξηγούν τη βελτίωση της εξαγωγικής του διεξόδου διεθνώς μεταξύ 2000-08.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.1**  
**Η συνεισφορά του κλάδου 61 των υδάτινων μεταφορών**  
**στα μακροοικονομικά μεγέθη**

Μεγέθη	NACE	2000	2001	2002	2003	2004*	2005*	2006*	2007*	2008*
<b>1. Ακαθάριστη αξία παραγωγής</b> Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	7393	9630	8895	10358	13749	14763	14481	16920	18089
		250523	260797	274611	285513	297735	301913	310213	325308	324273
<b>2. Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία</b> Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	2423	3836	2711	3821	6004	6069	6986	7961	8742
		141589	146641	152679	162507	171199	175171	180799	188650	192373
<b>3. Εισαγωγές</b> Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	683	170	103	62	25	17	21	17	34
		57167	57827	57103	58796	61871	61667	67248	72025	72178
<b>4. Εξαγωγές</b> Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	7387	8990	8115	9325	12719	13448	13448	15803	16925
		38548	38543	35308	36339	42662	43697	46022	48674	50598
<b>5. Ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου</b> Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	1982	1655	3774	4316	3696	2330	2340	3657	3253
		32340	33904	37115	41509	42071	40161	44114	46158	42750

Σημείωση: \* Προσωρινά στοιχεία, ΜΕΡΜ: μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.1.Α**  
**Απασχολούμενοι και μισθωτοί του κλάδου 61 και του συνόλου της οικονομίας**

Μεγέθη	NACE	2000		2001		2002		2003	
		Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.
<b>6. Κλαδικά αποτελέσματα απασχόλησης (χιλιάδες)</b> Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	21	15	21	15	20	17	22	18
		4255	2595	4261	2644	4356	2744	4408	2797
<b>7. Αμοιβές απασχολούμενων-Μισθοί (εκατ. ευρώ, σταθ. τιμές 2005)</b> Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	457	400	454	400	464	407	540	480
		45313	35642	47873	37497	55370	43164	59988	46735
<b>8. Αμοιβές ανά απασχολούμενο-Μισθωτό (χιλ. ευρώ, σταθ.τιμές 2005)</b> Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών Σύνολο	61	21396	26161	21823	26815	23291	24230	24306	27093
		10649	13734	11236	14183	12710	15730	13609	16707

(Ποσά σε εκατ. ευρώ, σταθερές τιμές 2005)

% συμμετοχή του κλάδου 61 στο σύνολο									ΜΕΡΜ		% συμβολή στη συνολική μεταβολή	
2000	2001	2002	2003	2004*	2005*	2006*	2007*	2008*	2000-03	2004-08	2000-03	2004-08
2,95	3,69	3,24	3,63	4,62	4,89	4,67	5,20	5,58	11,90 4,45	7,10 2,16	8,47 100,00	16,36 100,00
1,71	2,62	1,78	2,35	3,51	3,46	3,86	4,22	4,54	16,40 4,70	9,85 2,96	6,68 100,00	12,93 100,00
1,19	0,29	0,18	0,11	0,04	0,03	0,03	0,02	0,05	-55,06 0,94	7,96 3,93	-38,12 100,00	0,09 100,00
19,16	23,32	22,98	25,66	29,81	30,78	29,22	32,47	33,45	8,08 -1,95	7,40 4,36	-87,74 100,00	52,99 100,00
6,13	4,88	10,17	10,40	8,79	5,80	5,30	7,92	7,61	29,62 8,68	-3,14 0,40	25,45 100,00	-65,13 100,00

2004*		2005*		2006*		2007*		2008*		ΜΕΡΜ 2000-03		ΜΕΡΜ 2004-08	
Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.
21	16	19	16	19	16	21	18	28	24	1,30	5,02	7,50	10,72
4504	2897	4546	2914	4639	2996	4702	3052	4707	3054	1,18	2,53	1,11	1,33
536	477	571	503	579	499	691	580	947	812	5,70	6,25	15,29	14,22
64647	50711	67848	53237	71937	55990	78167	60061	82781	63297	9,80	9,45	6,38	5,70
25316	29852	29302	30799	31087	31521	32856	32427	33494	33807	4,34	1,17	7,25	3,16
14352	17506	14924	18268	15508	18690	16625	19677	17587	20729	8,52	6,75	5,21	4,32

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.1.A (συνέχεια)

Μεγέθη	NACE	2000		2001		2002	
		Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.
<b>6. Κλαδικά αποτελέσματα απασχόλησης</b>		% συμμετοχή του κλάδου 61 στο σύνολο					
Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	0,50	0,59	0,49	0,56	0,46	0,61
<b>7. Αμοιβές απασχολούμενων-Μισθοί</b>		% συμμετοχή του κλάδου 61 στο σύνολο					
Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	1,01	1,12	0,95	1,07	0,84	0,94
<b>8. Αμοιβές ανά απασχολούμενο-Μισθωτό</b>		Αναλογία κλάδου 61 στο σύνολο					
Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	2,01	1,90	1,94	1,89	1,83	1,54

Σημείωση: \* Προσωρινά στοιχεία.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.2

Δείκτες εισαγωγικής-εξαγωγικής διείσδυσης και παραγωγικότητας εργασίας του κλάδου 61 και του συνόλου της οικονομίας

Δείκτης	NACE	2000	2001	2002
Εισαγωγικής διείσδυσης=Εισαγωγές/(Ακαθάριστη αξία παραγωγής + Εισαγωγές-Εξαγωγές)				
Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	0,99	0,21	0,12
Σύνολο		0,21	0,21	0,19
Εξαγωγικής διείσδυσης=Εξαγωγές/Ακαθάριστη αξία παραγωγής				
Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	1,00	0,93	0,91
Σύνολο		0,15	0,15	0,13
Παραγωγικότητα=Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία /αρ. μισθωτών				
Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	61	0,16	0,18	0,18
Σύνολο		0,05	0,03	0,06

Σημείωση: \* Προσωρινά στοιχεία.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

### 1.3. Χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων των σχετικών με τη ναυτιλία κλάδων

Σύμφωνα με στοιχεία του Μητρώου επιχειρήσεων της ΕΣΥΕ, κατά 4ψήφιο κωδικό, συγκεντρώνονται περίπου 12 κλάδοι που δραστηριοποιούνται ή εκτελούν έργο που έχει σχέση άμεσα με τη ναυτιλία, όπως τα ναυπηγεία, ή εμπλέκονται και άλλοι κλάδοι όπως στην κατασκευή των λιμενικών και υδραυλικών έργων, ή άλλα μεταφορικά μέσα όπως στις επιχειρήσεις των διαμεταφορέων, των αποθηκείσεων, των πρακτορείων κλπ., (Πίνακας 1.3.1, πρώτη στήλη). Ο αριθμός των επιχειρήσεων ανέρχεται σε 17,1 χιλ. με τζίρο 7,3 δισ. ευρώ το έτος 2004, δηλαδή 420 χιλ. ευρώ ανά επιχείρηση, από 310 χιλ. ευρώ που ήταν

2003		2004*		2005*		2006*		2007*		2008*	
Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.	Απασχ.	Μισθ.
0,50	0,63	0,47	0,55	0,43	0,56	0,40	0,53	0,45	0,59	0,60	0,79
0,90	1,03	0,83	0,94	0,84	0,94	0,80	0,89	0,88	0,97	1,14	1,28
1,79	1,62	1,76	1,71	1,96	1,69	2,00	1,69	1,98	1,65	1,90	1,63

2003	2004*	2005*	2006*	2007*	2008*	MEPM	
						2000-03	2004-08
0,06	0,02	0,01	0,02	0,01	0,03	-61,48	4,58
0,19	0,20	0,19	0,20	0,21	0,21	-3,49	1,68
0,90	0,93	0,91	0,93	0,93	0,94	-3,41	0,28
0,13	0,14	0,14	0,15	0,15	0,16	-6,13	2,15
0,19	0,36	0,27	0,39	0,38	0,55	6,61	11,24
0,04	0,06	0,04	0,06	0,04	0,07	-11,90	1,57

το 2000. Οι επιχειρήσεις αυτές συγκεντρώνουν το 1,9% του συνολικού αριθμού των επιχειρήσεων της ελληνικής αγοράς και περισσότερο σε τζίρο, το 2,6% για το έτος 2004, παρουσιάζοντας μέση ετήσια αύξηση κατά 3,1% σε αριθμό επιχειρήσεων και 11,5% σε τζίρο μεταξύ 2000-04.

Επίσης παρατηρείται ότι, το 2004, τον μεγαλύτερο αριθμό επιχειρήσεων συγκεντρώνουν οι διαμεταφορείς στον κλάδο 6340 με 5.485 επιχειρήσεις. Τον υψηλότερο κύκλο εργασιών πραγματοποιεί ο κλάδος 6110 των θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών, δηλαδή 1765,2 εκατ. ευρώ και τον μεγαλύτερο τζίρο ανά επιχείρηση πραγματοποιεί ο κλάδος 6312 των αποθηκείσεων, δηλαδή 900 χιλ. ευρώ. Μεταξύ των ετών 2000-04, τη μεγαλύτερη μέση αύξηση σε τζίρο, άνω

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3.1

Αριθμός επιχειρήσεων και κύκλος εργασιών των 4ψήφιων κλάδων  
(κατά ΣΤΑΚΟΔ-2003) της εμπορικής ναυτιλίας

Κωδικός	2000			2001			2002		
	Αριθμός επιχειρήσεων	Κύκλος εργασιών	Τζίρος ανά επιχείρηση	Αριθμός επιχειρήσεων	Κύκλος εργασιών	Τζίρος ανά επιχείρηση	Αριθμός επιχειρήσεων	Κύκλος εργασιών	Τζίρος ανά επιχείρηση
3511	714	339,9	0,48	729	540,0	0,74	845	650,0	0,77
3512	260	33,6	0,13	267	43,7	0,16	320	52,6	0,16
4524*	406	90,7	0,22	412	95,7	0,23	558	130,5	0,23
5114*	677	609,9	0,90	804	735,8	0,92	1210	836,8	0,69
6110	3005	1204,2	0,40	2893	1290,8	0,45	2668	1307,1	0,49
6120	198	30,7	0,15	196	53,9	0,27	185	59,9	0,32
6311*	302	47,9	0,16	310	72,2	0,23	402	96,0	0,24
6312*	115	71,1	0,62	131	96,5	0,74	157	128,2	0,82
6322	390	170,3	0,44	364	107,6	0,30	302	136,6	0,45
6330*	3089	1039,9	0,34	3209	1220,3	0,38	3309	1286,4	0,39
6340*	5488	1020,2	0,19	5340	1165,1	0,22	5387	1216,6	0,23
7122	498	24,6	0,05	571	39,5	0,07	783	43,9	0,06
Σύνολο	15142	4682,8	0,31	15226	5461,2	0,36	16126	5944,6	0,37
Σύνολο Ελλάδος	805871	805871,0	1,00	795556	197271,7	0,25	879377	240885,2	0,27
%	1,88	0,58		1,91	2,77		1,83	2,47	

Σημείωση:

- 3511 Ναυπήγηση και επισκευή πλοίων και σκαφών, εκτός των σκαφών αναψυχής και των αθλητικών σκαφών
- 3512 Ναυπήγηση και επισκευή σκαφών αναψυχής και αθλητικών σκαφών
- 4524 Κατασκευή υδραυλικών και λιμενικών έργων
- 5114 Εμπορικοί αντιπρόσωποι που μεσολαβούν στην πώληση μηχανημάτων, βιομηχανικού εξοπλισμού, πλοίων και αεροσκαφών
- 6110 Θαλάσσιες και ακτοπολικές μεταφορές
- 6120 Μεταφορές μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών
- 6311 Διακίνηση φορτίων
- 6312 Αποθήκευση
- 6322 Άλλες βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες μέσω υδάτινων οδών
- 6330 Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων και επιχειρήσεων οργανωμένων εκδρομών, δραστηριότητες παροχής τουριστικής βοήθειας μ.α.κ.
- 6340 Δραστηριότητες άλλων γραφείων μεταφορών
- 7122 Εκμίσθωση μεταφορικών μέσων για υδάτινες μεταφορές

Πηγή: Γ.Γ. ΕΣΥΕ, Μητρώο Επιχειρήσεων 2000-2004.

του 22%, σημείωσαν κλάδοι με σχετικά μικρό κύκλο εργασιών, όπως οι κλάδοι 6120 των μεταφορών μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών, 6311 της διακίνησης φορτίων, 6312 των αποθηκεύσεων και 7122 της εκμίσθωσης μέσων για υδάτινες μεταφορές. Γενικά, σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών παρατηρείται σε όλους του κλάδους, πλην του κλάδου 6322 των βοηθητικών μεταφορικών δραστηριοτήτων μέσω υδάτινων οδών, όπου παρατηρήθηκε μείωση κατά -2,8%. Ο



(Ποσά σε εκατ. ευρώ)

2003			2004			MEPM 2000-04		
Αριθμός επιχειρήσεων	Κύκλος εργασιών	Τζίρος ανά επιχείρηση	Αριθμός επιχειρήσεων	Κύκλος εργασιών	Τζίρος ανά επιχείρηση	Αριθμός επιχειρήσεων	Κύκλος εργασιών	Τζίρος ανά επιχείρηση
870	552,1	0,63	893	605,6	0,68	5,75	15,54	9,25
328	56,2	0,17	350	59,3	0,17	7,71	15,25	7,00
587	112,6	0,19	654	111,5	0,17	12,66	5,30	-6,54
666	87,0	0,13	1331	1027,1	0,77	18,41	13,92	-3,79
2754	1733,2	0,63	2802	1765,2	0,63	-1,73	10,03	11,97
212	67,3	0,32	222	70,1	0,32	2,90	22,96	19,49
432	89,9	0,21	437	114,8	0,26	9,68	24,43	13,45
167	149,5	0,90	179	161,3	0,90	11,70	22,75	9,89
329	135,0	0,41	329	151,8	0,46	-4,16	-2,84	1,39
3347	1225,8	0,37	3408	1516,0	0,44	2,49	9,88	7,21
5466	1467,2	0,27	5485	1612,1	0,29	-0,01	12,12	12,13
962	54,2	0,06	1007	56,3	0,06	19,25	23,06	3,20
16120	5730,0	0,36	17097	7251,1	0,42	3,08	11,55	8,22
893384	251114,4	0,28	902631	277629,9	0,31	2,88	-23,39	-25,53
1,80	2,28		1,89	2,61				

τζίρος των 12 κλάδων που σχετίζονται με τη ναυτιλία αυξήθηκε κατά 11,55%, σε αντίθεση με το σύνολο των επιχειρήσεων της χώρας που μειώθηκε αντίστοιχα κατά -23,4% μεταξύ 2000-04.

Η μέση αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων για τους 12 κλάδους, το ίδιο χρονικό διάστημα 2000-04, ήταν μικρότερη, με αποτέλεσμα να αυξηθεί ο τζίρος ανά επιχείρηση, κατά 8,2%, συμπεριλαμβανομένης και της μείωσης που παρουσίασαν οι δύο κλάδοι 4524 της κατασκευής υδραυλικών και λιμενικών έργων και 5114 των εμπορικών αντιπροσώπων που μεσολαβούν στην πώληση μηχανημάτων, βιομηχανικού εξοπλισμού, πλοίων και αεροσκαφών. Αντίθετα, στο σύνολο των επιχειρήσεων της χώρας παρατηρήθηκε μείωση τζίρου ανά επιχείρηση κατά -25,5% μεταξύ 2000-04. Περισσότερα οικονομικά στοιχεία των επιχειρήσεων των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας περιγράφονται στις ενότητες των Κεφαλαίων 2 και 4<sup>2</sup>.

---

2. Επίσης βλέπε Τσέκερης-Τσούμα (2010, υπό έκδοση) για τη συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην οικονομία και σύγκριση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ

#### 2.1. Ποντοπόρος ναυτιλία

##### 2.1.1. Ο ελληνόκτητος στόλος και οι εξελίξεις στην παγκόσμια αγορά

Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος, ο οποίος ακολουθεί τις μεταβολές του διεθνούς εμπορίου, αυξήθηκε την τελευταία δεκαετία (2001-08) με εντυπωσιακούς ρυθμούς, 5,4% σε gt και 5,5% σε dwt σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2.1.1. Την προηγούμενη δεκαετία 1990-2000 οι αντίστοιχες αυξήσεις ήταν χαμηλότερες, 2,8% και 2,1%, ενώ την δεκαετία 1980-90 η αύξηση ήταν ανεπαίσθητη λόγω της παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσης, που είχε αρχίσει από το 1974, επιδεινώθηκε μετά το 1981, και η ανάκαμψη ήλθε μετά το έτος 1989.

Ο ελληνόκτητος στόλος, αντίστοιχα, στις περιόδους αυτές παρουσίασε αυξήσεις σημαντικές, πολλές φορές μεγαλύτερες του παγκόσμιου στόλου, γεγονός που αποδίδεται στην ικανότητά των Ελλήνων να προσαρμόζονται έγκαιρα στα διεθνή δεδομένα. Στις περιόδους άνθισης οι Έλληνες πλοιοκτήτες στρέφονται περισσότερο στην ανανέωση του στόλου τους με νέες κατασκευές πλοίων και στις περιόδους κρίσης σε σωστές τοποθετήσεις, όπως είναι οι εξαγορές-συγχωνεύσεις εταιρειών και οι αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων σε συμφέρουσες τιμές.

Η αυξημένη ζήτηση του παγκόσμιου εμπορίου την δεκαετία (2003-07) ήταν ιδιαίτερα εντυπωσιακή και αποδίδεται στην ανάπτυξη, κυρίως, των αναπτυσσόμενων οικονομιών, προπαντός της Κίνας και της Ινδίας που είχαν αύξηση προϊόντος το διάστημα αυτό κατά 10%-11,4% και 8,3%-9,7%, αντίστοιχα, έναντι του παγκοσμίου ΑΕΠ κατά 2,7%-4%. Επακόλουθο της αύξησης του παγκοσμίου προϊόντος είναι συνήθως η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου κατά 3-5 ποσοστιαίες μονάδες υψηλότερα. Στην παγκόσμια αγορά παρατηρούνται αυξημένοι ρυθμοί μεταβολής του όγκου των εισαγωγών-εξαγωγών της τάξεως του 5,5%-12,1% το διάστημα 2003-07, σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2.1.2.

Η αύξηση αυτή είχε συνέπεια την αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών μετρούμενων σε τόνους είτε σε τονοχιλιόμετρα, όπου σημειώθηκαν και οι μεγαλύτερες αυξήσεις. Αναφέρεται ότι σχεδόν τα  $\frac{3}{4}$  του μεταφερόμενου φορτίου δια θαλάσσης αφορά ξηρό φορτίο (ξηρό χύμα και γενικό φορτίο) και το  $\frac{1}{4}$  υγρό χύμα φορτίο. Όσον αφορά την κίνηση του φορτίου, όπως φαίνεται στον Πίνακα

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.1

Δύναμη παγκόσμιου, ελληνόκτητου και ελληνικού στόλου

(Πλοία άνω των 100 gt\*)

Έτος (Ιούλιος)	Παγκόσμιος στόλος κατά σημεία		Ελληνικός στόλος		Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος		Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος		Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος		
	Αρ. πλοίων	1000 gt	Αρ. πλοίων	1000 gt	1000 dwt	1000 gt	Αρ. πλοίων	1000 dwt	Αρ. πλοίων	1000 gt	1000 dwt
1980	73.882	4.19.911	3.922	39.472	63.310	4.788	53.626	85.801			
1985	76.395	4.16.269	2.599	31.032	62.237	2.800	43.909	70.254			84.439
1990	78.336	4.23.627	1.814	20.522	38.465	2.442	49.234	78.774	2.426	46.581	87.103
1991	80.030	4.36.027	1.863	22.753	37.205	2.551	51.872	82.995	2.454	47.907	98.218
1992	79.726	4.45.169	1.877	25.739	44.011	2.659	55.495	88.791	2.688	53.892	103.958
1993	80.655	4.57.915	1.929	29.134	47.712	2.793	61.535	98.455	2.749	56.918	120.650
1994	80.676	4.75.859	1.923	30.162	54.136	2.771	66.429	110.936	3.019	66.342	126.128
1995	82.890	4.90.662	1.863	29.435	53.994	2.821	70.691	113.105	3.142	71.667	129.737
1996	84.264	5.07.873	1.743	27.507	52.065	2.896	73.921	118.274	3.246	75.157	127.783
1997	85.494	5.22.197	1.641	25.288	48.042	2.881	71.844	114.951	3.204	74.982	133.647
1998	85.828	5.31.893	1.545	25.225	43.719	3.050	78.296	125.274	3.358	78.901	139.255
1999	86.817	5.43.610	1.491	24.833	43.414	3.093	80.828	128.781	3.424	83.455	150.966
2000	87.549	5.58.054	1.529	26.402	42.532	3.251	84.910	135.110	3.584	90.227	164.614
2001	87.939	5.74.551	1.529	28.678	44.618	3.151	86.675	138.679	3.618	100.220	171.593
2002	89.010	5.85.583	1.548	28.783	48.368	3.507	89.654	143.446	3.480	98.195	180.141
2003	89.899	6.05.218	1.558	32.203	49.306	3.025	91.095	145.752	3.355	103.808	182.541
2004	89.960	6.33.321	1.540	32.041	54.481	2.960	90.363	144.580	3.370	108.929	190.059
2005	90.662	6.55.231	1.491	30.745	54.642	3.019	95.589	155.000	3.338	109.378	218.230
2006	92.105	6.75.116	1.455	32.048	52.136	3.084	100.635	166.000	3.397	113.604	260.929
2007	94.936	7.21.855	1.478	35.704	58.000	3.121	103.316	173.421	3.699	129.765	
2008	99.741	8.30.704	1.498	36.822	62.964	3.064	100.995	168.800	4.173	154.599	
Μέσοι Έτησιοι Ρυθμοί Μεταβολής											
1980-90	0,587	0,088	-7,421	-6,332	-4,861	-6,511	-0,851	-0,851	4,298	7,287	6,301
1991-00	1,003	2,780	-2,171	1,666	1,498	2,731	5,628	5,564	2,060	6,388	6,453
2001-08	1,815	5,408	-0,292	3,635	5,043	-0,399	2,208	2,848			

Σημειώσεις: 1) Ο ελληνόκτητος στόλος της τρίτης ομάδας στοιχείων από το 1985 περιλαμβάνει πλοία άνω των 1000 gt (πλοία Ξηρού και υγρού φορτίου δηλ. φορτηγά, μπαλκέρ, δεξαμενόπλοια. Εξαίρεται τα 100-1000 gt πλοία όπως και τα επιβατηγά, ρυμολκικά, αλιευτικά κλπ. ανεξάρτητα χωρητικότητας; 2) Τα στοιχεία στην τέταρτη ομάδα του ελληνόκτητου στόλου διαφέρουν από τα στοιχεία της τρίτης ομάδας γιατί συμπεριλαμβάνουν και τα υπό ναυπήγηση πλοία σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Ναυτιλιακής Συνεργασίας. Επιπλέον αναφέρονται στον μήνα Φεβρουάριο ή Μάρτιο εκάστου έτους. \* Η χωρητικότητα σε gt (gross tonnage) αποδίδει τον συνολικό όγκο όλων των μόνιμα σκελετών και κλειστών χώρων του πλοίου μετρούμενο από την εξωτερική πλευρά του σκάφους. Εφαρμόζεται ως μονάδα μέτρησης του όγκου των πλοίων μετά το 1982 αντί του grt. Η αριθμητική τιμή του είναι μικρότερη από την τιμή της χωρητικότητας σε grt που εκτροσσωθεί τον συνολικό όγκο του πλοίου μετρούμενο από την εσωτερική πλευρά του σκάφους. Η μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε φορτίο υπολογίζεται σε τόνους νεκρού βάρους dwt (dead weight tonnage).  
Πηγή: Lloyd's Register-Fairplay, World Fleet Statistics, έτησια τεύχη.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.2  
Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής παγκόσμιας οικονομίας

Έτος	ΑΕΠ-δολ. ΗΠΑ (τιμές 2000)	Εξαγωγές <sup>1</sup>	Εισαγωγές <sup>1</sup>
1985		3,6	3,7
1986		4,1	5,5
1987		5,5	5,0
1988		9,5	8,8
1989		7,6	7,3
1990		4,3	4,4
1991	0,4	5,4	5,6
1992	0,7	6,6	5,7
1993	1,0	4,3	4,9
1994	2,6	10,5	10,5
1995	1,8	9,5	7,8
1996	3,4	4,8	6,1
1997	3,7	8,8	9,0
1998	2,4	3,6	3,0
1999	3,2	5,1	5,3
2000	4,0	10,8	11,6
2001	1,4	-0,9	-1,0
2002	1,8	4,5	4,2
2003	2,7	6,3	7,7
2004	4,1	11,4	12,1
2005	3,6	6,5	6,5
2006	3,9	8,5	8,0
2007	3,7	6,0	6,0
2008*	2,0	2,0	2,0
2009#	-2,7		

Σημείωση: \* Εκτίμηση # Πρόβλεψη, 1. Στοιχεία όγκου εμπορίου.

Πηγή: *Review of Maritime Transport*, UNCTAD.

2.1.3, και συγκεκριμένα στο ξηρό φορτίο, παρατηρήθηκαν ετήσιοι ρυθμοί αύξησης μετά το έτος 2002 που ξεπέρασαν το 5% σε τόνους και το 6%-7% σε μιλιοτόνους, ξεπερνώντας κατ' εκτίμηση τους 5,4 δισ. τόνους και 21,5 τρισ. μιλιοτόνους το 2008.

Στην αγορά του πετρελαίου και στα προϊόντα πετρελαίου οι ετήσιοι μέσοι ρυθμοί αύξησης τα τελευταία χρόνια διακυμάνθηκαν σε μεγαλύτερο εύρος, ακόμα και μειώθηκαν, έναντι του ξηρού φορτίου, 2%-7% σε τόνους και 4%-7% στις διανυόμενες αποστάσεις, φθάνοντας τους 2,4 δισ. τόνους και 11,3 τρισ. μιλιοτόνους το 2008.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.3  
Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο

Έτος	Σε εκατ. τόνους					Σε δισ. μετρικούς μιλιοτόνους				
	Θαλάσσιο εμπόριο	Ξηρό φορτίο	EPM	Πετρέλαιο-προϊόντα	EPM	Θαλάσσιο εμπόριο	Ξηρό φορτίο	EPM	Πετρέλαιο-προϊόντα	EPM
1975	3.047	1.551		1.496		15.366	5.636		9.730	
1980	3.606	2.010		1.596		16.611	7.372		9.239	
1985	3.293	2.134		1.159		13.065	7.908		5.157	
1990	3.977	2.451		1.526		17.121	9.300		7.821	
1991	4.110	2.407	0,982	1.571	1,029	17.873	9.586	1,031	8.287	1,060
1992	4.221	2.308	0,959	1.648	1,049	18.235	9.638	1,005	8.597	1,037
1993	4.339	2.308	1,000	1.714	1,040	18.854	9.828	1,020	9.026	1,050
1994	4.506	2.407	1,043	1.771	1,033	19.461	10.271	1,045	9.190	1,018
1995	4.712	2.916	1,211	1.796	1,014	20.188	11.018	1,073	9.170	0,998
1996	4.906	3.036	1,041	1.870	1,041	20.678	11.143	1,011	9.535	1,040
1997	5.168	3.224	1,062	1.944	1,040	21.825	11.945	1,072	9.880	1,036
1998	5.062	3.117	0,967	1.945	1,001	21.492	11.633	0,974	9.859	0,998
1999	5.100	3.135	1,006	1.965	1,010	21.480	11.445	0,984	10.035	1,018
2000	5.595	3.568	1,138	2.027	1,032	23.693	13.428	1,173	10.265	1,023
2001	5.653	3.636	1,019	2.017	0,995	23.891	13.712	1,021	10.179	0,992
2002	5.820	3.818	1,050	2.002	0,993	24.172	14.274	1,041	9.898	0,972
2003	6.133	4.020	1,053	2.113	1,055	25.854	15.274	1,070	10.580	1,069
2004	6.493	4.228	1,052	2.265	1,072	27.635	16.400	1,074	11.235	1,062
2005	6.662	4.354	1,030	2.308	1,019	29.094	17.380	1,060	11.714	1,043
2006	6.982	4.651	1,068	2.331	1,010	30.686	18.535	1,066	12.151	1,037
2007	7.428	5.100	1,097	2.328	0,999	31.847	19.315	1,042	12.532	1,031
2008*	7.745	5.370	1,053	2.375	1,020	32.746	21.454	1,111	11.292	0,901
2009*	7.636	5.269	0,981	2.367	0,997	32.614	21.373	0,996	11.241	0,995
2010#	7.791	5.336	1,013	2.455	1,037	33.291	21.659	1,013	11.632	1,035

Σημείωση: \* Εκτίμηση # Πρόβλεψη, EPM: Ετήσιος ρυθμός μεταβολής.

Πηγή: 1. Maritime Transport, OECD 2. *Fearnleys Review*, διάφορα τεύχη.

λιωτόνους το 2008. Αποτέλεσμα της αυξημένης ζήτησης των τελευταίων ετών ήταν η αύξηση του παγκόσμιου στόλου σε τόνους και μιλιοτόνους ανά δwt, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.1.4. Τα τελευταία έτη και ιδίως μεταξύ 2006-07, οι δείκτες σε μεταφερόμενους τόνους και σε μιλιοτόνους ανά δwt, φαίνεται ότι υποχωρούν λόγω του υψηλότερου ρυθμού αύξησης του στόλου έναντι του φορτίου.

Η αυξημένη ζήτηση του θαλάσσιου εμπορίου συνδέεται με την αυξημένη απασχόληση του παγκόσμιου στόλου (*Review of Maritime Transport*, U.N., 2008, σελ. 65). Ειδικότερα το ισοζύγιο συνολικής προσφοράς και ενεργού στόλου τα τελευταία έτη βρισκόταν στα χαμηλότερα επίπεδα. Ο λόγος μη ενεργού χωρη-

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.4**  
**Παγκόσμιος στόλος και θαλάσσιο εμπόριο**

Έτος	Θαλάσσιο εμπόριο		Παγκόσμιος στόλος (εκατ. dwt )	Μεταφερόμενοι τόνοι ανά dwt	Χιλ. μιλιοτόνοι ανά dwt
	(Εκατ. τόνοι)	(Δισ. μιλιοτόνοι)			
1980	3.606	16.611	672	5,4	24,7
1985	3.293	13.065	668	4,9	19,6
1990	3.977	17.121	630	6,3	27,2
1995	4.712	20.188	710	6,6	28,4
2000	5.595	23.693	786	7,1	30,1
2001	5.653	23.891	795	7,1	30,1
2002	5.820	24.172	815	7,1	29,7
2003	6.133	25.854	835	7,3	31,0
2004	6.493	27.635	858	7,6	32,2
2005	6.662	29.094	902	7,4	32,3
2006	6.982	30.686	960	7,3	32,0
2007	7.428	31.847	1.042	7,1	30,6

Πηγή: 1. *Fearnleys Review*.  
 2. *Lloyd's Register-Fairplay*.

τικότητας προς συνολική χωρητικότητα αποτελεί δείκτη απασχόλησης του στόλου που λαμβάνει χαμηλές τιμές σε περιόδους υψηλής ζήτησης (αφού υπάρχουν φορτία) και υψηλές τιμές σε περιόδους κρίσης. Έτσι το 2005 ο δείκτης είχε τιμή μόλις 0,7%, το 2006 ήταν 1% και το 2007 1,1% έναντι του 2000 που ήταν 2,3%. Επίσης ο δείκτης σε περιόδους κρίσης έφθασε μέχρι 25% (1985) και σε περιόδους ανάκαμψης από την κρίση 9,7% (1990).

Συνέπεια της αυξημένης ζήτησης του διεθνούς εμπορίου και των θαλάσσιων μεταφορών ήταν οι αυξήσεις των ναύλων από το τρίτο τρίμηνο του 2003 και μετά, ιδίως του ξηρού φορτίου, με αποτέλεσμα οι δείκτες να φθάσουν σε πολλαπλάσια επίπεδα κατά το χρονικό διάστημα μέχρι το 2007 και το πρώτο εξάμηνο του 2008. Στον Πίνακα 2.1.5, όπου παρουσιάζεται η πορεία διαφόρων κατηγοριών ναύλων, παρατηρείται ότι οι ναύλοι ξηρού φορτίου (Α. Δείκτης Lloyd's της ελεύθερης αγοράς ναύλων) φαίνονται αυξημένοι, με τον μέσο δείκτη του έτους 2007 να διαμορφώνεται μέχρι 700% υψηλότερα του αντίστοιχου του έτους 2002 και 500% υψηλότερα του αντίστοιχου του 2004. Το δεύτερο τρίμηνο του 2008 αυξήθηκε περαιτέρω ο δείκτης που δεν αντιστοιχούσε σε αυξημένη ζήτηση φορτίων αλλά σε τεχνικούς λόγους άσκησης πίεσης των Κινέζων από Αυστραλούς ναυλωτές, με αποτέλεσμα τη στενότητα ελεύθερων πλοίων, τύπου μεταφοράς χύμα ξηρού (μπαλκ) και συμφόρηση στα λιμάνια της Αυστραλίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.5  
Δείκτες ναύλων κατά τρίμηνα

Έτος	A. Lloyd's Shipping Economist Tramp trip charter indices 1985=100					B. Maritime research freight indices General freight index 1972=100					Γ. Fearnleys-time charter rates for tankers VLCC (modern) 12 months T/C USD/day				
	1ο τρίμ.	2ο τρίμ.	3ο τρίμ.	4ο τρίμ.	MO	1ο τρίμ.	2ο τρίμ.	3ο τρίμ.	4ο τρίμ.	MO	1ο τρίμ.	2ο τρίμ.	3ο τρίμ.	4ο τρίμ.	MO
1991	222	263	235	233	238					279					
1992	198	183	157	183	180					242					
1993	204	234	216	194	212					263					
1994	180	206	208	265	215					262					
1995	286	315	296	243	285	308	320	310	283	305					
1996	214	205	158	190	192	263	263	263	263	263					
1997	207	179	189	179	188	254	244	249	246	248					
1998	151	141	117	132	135	224	212	195	197	207					
1999	120	137	143	172	143	198	203	212	226	210					
2000	196	215	226	227	216	231	241	254	259	246					
2001	202	191	131	84	152	247	247	229	214	234					
2002	88	97	112	136	108	213	221	220	241	224					
2003	164	246	281	335	257	262	282	295	356	299	39233	31333	28900	34167	33408
2004	539	497	518	583	534	412	412	394	449	417	39767	41167	50167	87867	54742
2005	651	529	326	366	468	461	447	346	383	409	67533	62100	52700	55933	59567
2006	302	329	471	526	407	336	327	363	430	364	56000	48600	63933	62033	57642
2007	618	726	958	1192	873	446	500	559	697	550	52367	56233	54000	50833	53358
2008	1049	1291	890	168	850	704	782	761	442	672	67833	77700	87300	65200	74508

Σημείωση: MO: μέσος όρος έτους, VLCC: very large-crude carrier.

Πηγή: 1. ISL, *Shipping Statistics, yearbook*.

2. ISL, *Shipping Statistics and Market Review, monthly*.

Από το τρίτο τρίμηνο του 2008 ο δείκτης υποχωρεί συνεπεία της παγκόσμιας κρίσης που εκδηλώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2008.

Ο άλλος δείκτης (B.), όπως φαίνεται στον ίδιο Πίνακα 2.1.5 που αφορά χρονοναυλώσεις ξηρού φορτίου, έχει αυξηθεί κατά 132% στο διάστημα 2004-07 και υποχωρεί το τρίτο και τέταρτο τρίμηνο του 2008. Στην αγορά του υγρού φορτίου (Γ. Δείκτης) οι ναύλοι φαίνονται να σταθεροποιούνται από το έτος 2005 λόγω της επαρκούς χωρητικότητας σε δεξαμενόπλοια και να ανακάμπτουν κατά 30% τον Δεκέμβριο έναντι του Νοεμβρίου του 2007 λόγω της μειωμένης διαθεσιμότητας πλοίων, της αυξημένης ζήτησης σε μεγάλες αποστάσεις, και της υποχρεωτικής απόσυρσης δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος μέχρι το 2010. Αντίθετα με τους δύο προηγούμενους δείκτες ξηρού φορτίου, ο συγκεκριμένος δείκτης που αφορά μεταφορά υγρών φορτίων, δηλαδή πετρελαίου και προϊόντων

αυτού, δεν υποχωρεί αλλά αντίθετα αυξάνεται κατά το τρίτο τρίμηνο του 2008 λόγω του αυξημένου ενδιαφέροντος των εταιρειών πετρελαίου για χρονοναυλώσεις και υποχωρεί το τέταρτο τρίμηνο του 2008, όταν οι συνέπειες της κρίσης γίνονται εντονότερες.

Οι παραγγελίες των νέων πλοίων παγκοσμίως, σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2.1.6, ανέρχονται σε πλοία χωρητικότητας 570,9 εκατ. dwt, που αντιστοιχούν στο 51,6% της υπάρχουσας χωρητικότητας κατά την 1/7/2008. Από τον ίδιο Πίνακα παρατηρείται ότι οι δέκα κυριότερες εθνικότητες πλοιοκτητών, με πρώτους τους Έλληνες, συγκεντρώνουν το 60,7% του συνόλου dwt των νέων παραγγελιών. Ειδικότερα οι παραγγελίες των Ελλήνων τον Ιούλιο του 2008 αντιστοιχούσαν στο 14,7% της παγκόσμιας χωρητικότητας των νέων παραγγελιών για όλους τους τύπους πλοίων. Αναλυτικότερα κατά τύπο πλοίου, πρώτος έρχεται ο τύπος των φορτηγών χύδην φορτίου με 17,9% της παγκόσμιας χωρητικότητας και των δεξαμενόπλοιων που ακολουθούν με 15,4%. Τα υπό παραγγελία πλοία των Ελλήνων, στις αρχές του έτους 2009, είχαν φθάσει τα 1.087 σε αριθμούς πλοίων και χωρητικότητας 94 εκατ. dwt.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.6

Βιβλίο παραγγελιών την 1/7/2008 των 10 κυριότερων ναυτιλιακών χωρών

(Πλοία άνω των 300 gt)

Χώρες	Δεξαμενόπλοια		Χύδην φορτηγά		Εμπορευματοκιβωτίων		Γενικού φορτίου		Επιβατηγά		Σύνολο	
	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt
1. Ελλάδα	411	29,7	475	48,8	53	4,9	40	0,7	3	0,0	982	84,1
% παγκοσμίως	13,9	15,4	15,2	17,9	3,7	6,0	2,3	3,1	1,4	3,0	13,9	14,7
2. Ιαπωνία	177	10,6	296	29,1	80	4,7	101	2,1	1	0,0	655	46,5
3. Γερμανία	156	5,2	253	20,7	546	29,0	360	4,0	7	0,0	1322	58,9
4. Κίνα	138	12,7	293	29,2	51	4,5	53	0,8	10	0,1	545	47,2
5. Νορβηγία	128	6,5	41	3,4			88	1,8	15	0,0	272	11,7
6. Κορέα	120	8,6	155	15,7	20	1,5	43	0,7			338	26,5
7. ΗΠΑ	68	2,8	22	2,0			13	0,3	17	0,2	120	5,3
8. Χονγκ Κονγκ	100	7,3	168	16,5	39	2,1	48	0,9	7	0,0	362	26,8
9. Ην. Βασιλείο	66	5,2	38	5,5	21	1,7	65	0,7	12	0,0	202	13,2
10. Δανία	105	3,7	62	3,7	56	3,6	56	0,7	2	0,0	281	11,7
Σύνολο 10 χωρών	1483	107,7	1818	192,6	870	57,9	869	15,7	75	3,3	5079	346,6
Γενικό Σύνολο	2957	193,6	3125	271,7	1432	82,2	1739	22,4	214	0,8	9176	570,7
% παγκοσμίως	50,2	55,6	58,2	70,9	60,7	70,5	50,0	70,3	35,2	414,4	55,4	60,7

Πηγή: ISL, *Shipping Statistics and Market Review*.



Η αύξηση του ελληνόκτητου στόλου κατά το διάστημα 2003-08, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.1.7.A αφορά κυρίως πλοία εμπορευματοκιβωτίων με μέση ετήσια αύξηση 7,8% σε αριθμό πλοίων και 12,5% σε χωρητικότητα, δεξαμενοπλοίων με αντίστοιχη μέση ετήσια αύξηση 4,7% και 4,3% και πλοία χύδην ξηρού φορτίου με 0,4% και 2,9%. Συνεπώς ο ελληνόκτητος στόλος γίνεται ανταγωνιστικότερος, αφού ενσωματώνει στη δύναμή του μεγαλύτερα και περισσότερα εξειδικευμένα πλοία, διατηρώντας παράλληλα τη θέση της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο. Επίσης από τα στοιχεία των Πινάκων 2.1.8 και 2.1.8.A, όπου φαίνονται αναλυτικότερα στοιχεία κατά τύπο πλοίων άνω των 300 gt, η ελληνόκτητος ναυτιλία το 2008 κατείχε το 17,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας των πετρελαιοφόρων, με το 50% να είναι υπό ελληνική σημαία. Ακόμα, η ελληνόκτητη ναυτιλία κατέχει το 20,8% των φορτηγών χύδην εμπορεύματος, το 6,2% των επιβατηγών, το 5,5% των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και το 4,1% των πλοίων γενικού φορτίου. Όσον αφορά την ελληνική σημαία, από τα στοιχεία του Πίνακα 2.1.8.A φαίνεται ότι κατέχει το 8,9% σε χωρητικότητα των πετρελαιοφόρων, και έρχεται πρώτη μεταξύ των 10 κυριοτέρων χωρών το 2008 και στη δεύτερη θέση στα πλοία χύμα φορτίου με 4,9%.

Το μεγαλύτερο ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου, άνω των 1000 gt, είναι εγγεγραμμένο σε σημαίες ανοικτού νηολογίου (σε 48 συνολικά σημαίες) και εξακολουθεί να αυξάνεται, όπως δείχνουν τα στοιχεία του Πίνακα 2.1.9. Συγκεκριμένα, το 2008 το 68,3% σε μονάδες χωρητικότητας dwt ήταν υπό ξένες σημαίες, έναντι αντίστοιχου ποσοστού 57,2% για το έτος 1995. Για πλοία, όμως μικρότερα, των 300 gt και άνω, το ποσοστό υπό ελληνική σημαία ήταν χαμηλότερο, δηλαδή 36% κατά το ίδιο έτος 2008 σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2.1.8, δηλαδή η ελληνική σημαία συγκεντρώνει μικρότερα πλοία.

Στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων οι τιμές βρίσκονται σε ανάλογα επίπεδα, παράλληλα με εκείνες των νέων κατασκευών και των ναύλων φορτίου. Στον Πίνακα 2.1.10 φαίνονται ενδεικτικά οι τιμές και οι μέσες ετήσιες αυξήσεις των νεοκατασκευών και μεταχειρισμένων πλοίων, ηλικίας 5 ετών, κατά τύπο πλοίου πετρελαιοφόρων και ξηρού φορτίου. Παρατηρούνται εντυπωσιακές αυξήσεις των τιμών στις νέες κατασκευές και περισσότερο στα μεταχειρισμένα πλοία ξηρού φορτίου, ιδίως μεταξύ 2006-07: κατά 35,3% στις νεοκατασκευές στα μεγέθους 170.000 dwt (τύπου Capesize) και στα μεταχειρισμένα αυξήσεις που προσεγγίζουν ή υπερβαίνουν το 100%, όπως στα μεγέθους 70.000 dwt (τύπου Panamax) και στα μεγέθους 45.000 dwt (τύπου Handysize).

Στην αγορά των διαλύσεων πλοίων, που ακολουθεί και αυτή την πορεία των ναύλων, παρατηρούνται υψηλές τιμές που έφθασαν το 24,8% το αντίστοιχο διάστημα 2006-07.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.7

Ανάλυση του εμπορικού στόλου των 10 κυριότερων χωρών  
κατά εθνικότητα των πλοιοκτητών και κατηγορίες πλοίων

(Πλοία άνω των 300 gt)

Κράτη	1η Ιουλίου έτους	Δεξαμενό-πλοια		Χύμα ξηρού φορτίου		Εμπορευματοκιβωτίων		Γενικού φορτίου		Επιβατηγά		Σύνολο	
		Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt
1. Ελλάδα	2008	1011	78,3	1318	83,4	213	8,5	406	4,2	137	0,4	3085	174,7
	2003	804	63,4	1294	72,5	146	4,7	620	6,7	182	0,5	3046	147,8
2. Ιαπωνία	2008	995	52,8	1220	89,3	314	13,7	880	10,0	143	0,4	3552	166,2
	2003	761	37,1	850	50,6	212	6,9	843	8,1	160	0,5	2826	103,2
3. Γερμανία	2008	383	22,1	237	15,3	1624	53,4	974	7,5	62	0,2	3280	98,6
	2003	190	6,4	155	6,1	788	21,2	1082	6,8	59	0,1	2274	40,7
4. Κίνα	2008	497	22,7	869	44,6	300	8,3	1267	10,1	89	0,2	3022	85,9
	2003	304	6,4	579	24,4	207	4,3	900	7,4	80	0,2	2070	42,7
5. Νορβηγία	2008	470	26,8	148	7,5	29	0,8	690	10,4	129	0,2	1466	45,6
	2003	488	35,1	186	11,9	19	0,6	523	8,6	130	0,3	1346	56,5
6. Κορέα	2008	325	12,7	299	21,9	125	4,0	317	1,8	34	0,1	1100	40,6
	2003	218	8,3	177	13,3	95	2,4	261	1,5	28	0,1	779	25,6
7. ΗΠΑ	2008	303	20,4	160	8,7	84	3,0	201	2,0	228	1,2	976	35,3
	2003	380	29,1	109	5,3	82	2,9	287	3,7	126	0,5	984	41,6
8. Χονγκ Κονγκ	2008	183	12,6	268	18,0	52	2,0	138	1,7	16	0,0	657	34,4
	2003	148	16,3	261	18,2	38	1,4	108	1,7	12	0,0	567	37,6
9. Ην. Βασίλειο	2008	221	14,2	121	7,9	102	4,7	236	2,9	56	0,1	736	29,8
	2003	150	7,5	53	4,4	81	3,2	212	1,7	109	0,4	605	17,1
10. Δανία	2008	250	11,1	77	3,3	210	13,0	210	1,3	37	0,1	784	28,8
	2003	159	7,4	21	1,4	129	6,2	249	1,3	29	0,1	587	16,5
Παγκόσμιος στόλος	2008	8915	444,3	6974	402,0	4430	153,9	13097	101,3	2210	6,0	35625	1107,5
	2003	9807	333,2	6153	296,9	2905	83,7	16668	96,8	3882	5,9	39415	816,4

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.7.A

Μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής (MEPM) του στόλου των κυριότερων χωρών  
κατά εθνικότητα των πλοιοκτητών και τύπο πλοίου, 2003-08

Χώρες	Δεξαμενόπλοια		Χύμα ξηρού φορτίου		Εμπορευματοκιβωτίων		Γενικού φορτίου		Επιβατηγά		Σύνολο	
	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt
1. Ελλάδα	4,7	4,3	0,4	2,9	7,8	12,5	-8,1	-9,2	-5,5	-5,7	0,3	3,4
2. Ιαπωνία	5,5	7,3	7,5	12,0	8,2	14,8	0,9	4,4	-2,2	-3,2	4,7	10,0
3. Γερμανία	15,1	27,9	8,9	20,3	15,6	20,3	-2,1	2,0	1,0	8,4	7,6	19,3
4. Κίνα	10,3	28,8	8,5	12,8	7,7	13,8	7,1	6,4	2,2	6,6	7,9	15,0
5. Νορβηγία	-0,7	-5,3	-4,5	-8,7	8,8	4,2	5,7	4,0	-0,2	-12,1	1,7	-4,2
6. Κορέα	8,3	8,9	11,1	10,5	5,6	11,0	4,0	3,9	4,0	7,7	7,1	9,7
7. ΗΠΑ	-4,4	-6,8	8,0	10,3	0,5	0,9	-6,9	-11,7	12,6	17,2	-0,2	-3,2
8. Χονγκ Κονγκ	4,3	-4,9	0,5	-0,2	6,5	6,9	5,0	0,7	5,9	37,2	3,0	-1,7
9. Ην. Βασίλειο	8,1	13,7	18,0	12,6	4,7	8,3	2,2	11,5	-12,5	-21,5	4,0	11,8
10. Δανία	9,5	8,3	29,7	19,2	10,2	15,7	-3,3	0,4	5,0	7,4	6,0	11,8
Παγκόσμιος στόλος	-1,9	5,9	2,5	6,3	8,8	12,9	-4,7	0,9	-10,7	0,5	-2,0	6,3

Πηγή: ISL, Shipping Statistics and Market Review.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.8

Στόλος των 10 κυριότερων χωρών κατά εθνικότητα των πλοιοκτητών και σημαία την 1/7/2008, κατά κατηγορίες πλοίων (σε εκατ. dwt)

(Πλοία άνω των 300 gt)

Κράτη		Πετρελαιο- φόρα	Χύμα ξηρού φορτίου	Ε/Κ	Γεν. φορτίου	Επιβατηγά	Σύνολο
1. Ελλάδα	Εθνικότητα	78,3	83,4	8,5	4,2	0,4	174,7
	Σημαία	39,5	19,7	2,8	0,4	0,4	62,8
2. Ιαπωνία	Εθνικότητα	52,8	89,3	13,7	10,0	0,4	166,2
	Σημαία	6,2	4,9	0,5	2,0	0,4	14,1
3. Γερμανία	Εθνικότητα	22,1	15,3	53,4	7,5	0,2	98,6
	σημαία	0,9	0,4	13,7	0,3	0,1	15,4
4. Κίνα	Εθνικότητα	22,7	44,6	8,3	10,1	0,2	85,9
	Σημαία	8,3	17,9	4,2	6,3	0,2	36,9
5. Νορβηγία	Εθνικότητα	26,8	7,5	0,8	10,4	0,2	45,6
	Σημαία	14,0	4,5	0,2	3,3	0,2	22,2
6. Κορέα	Εθνικότητα	12,7	21,9	4,0	1,8	0,1	40,6
	Σημαία	4,1	14,0	1,6	1,5	0,1	21,3
7. ΗΠΑ	Εθνικότητα	20,4	8,7	3,0	2,0	1,2	35,3
	Σημαία	4,0	0,5	3,4	0,9	0,1	9,0
8. Χονγκ Κονγκ	Εθνικότητα	12,6	18,0	2,0	1,7	0,0	34,4
	Σημαία	15,9	35,3	8,0	3,1	0,1	62,4
9. Ην. Βασίλειο	Εθνικότητα	14,2	7,9	4,7	2,9	0,1	29,8
	Σημαία	11,7	5,8	7,9	1,7	0,3	27,4
10. Δανία	Εθνικότητα	11,1	3,3	13,0	1,3	0,1	28,8
	Σημαία	3,7	0,7	6,3	0,4	0,1	11,2
Παγκόσμιος στόλος		444,0	402,0	154,0	101,0	5,8	1106,8

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.8.A

Ποσοστιαία κατανομή

Κράτη		Πετρελαιο- φόρα	Χύμα ξηρού φορτίου	Ε/Κ	Γεν. φορτίου	Επιβατηγά	Σύνολο
1. Ελλάδα	Εθνικότητα	17,6	20,8	5,5	4,1	6,2	15,8
	Σημαία	8,9	4,9	1,8	0,4	6,0	5,7
2. Ιαπωνία	Εθνικότητα	11,9	22,2	8,9	9,9	7,2	15,0
	Σημαία	1,4	1,2	0,3	2,0	7,5	1,3
3. Γερμανία	Εθνικότητα	5,0	3,8	34,7	7,5	3,4	8,9
	Σημαία	0,2	0,1	8,9	0,3	2,0	1,4
4. Κίνα	Εθνικότητα	5,1	11,1	5,4	10,0	4,2	7,8
	Σημαία	1,9	4,4	2,7	6,3	3,8	3,3
5. Νορβηγία	Εθνικότητα	6,0	1,9	0,5	10,3	2,6	4,1
	Σημαία	3,2	1,1	0,1	3,3	2,8	2,0
6. Κορέα	Εθνικότητα	2,9	5,5	2,6	1,8	1,6	3,7
	Σημαία	0,9	3,5	1,0	1,5	1,7	1,9
7. ΗΠΑ	Εθνικότητα	4,6	2,2	2,0	2,0	19,9	3,2
	Σημαία	0,9	0,1	2,2	0,9	2,5	0,8
8. Χονγκ Κονγκ	Εθνικότητα	2,8	4,5	1,3	1,7	0,6	3,1
	Σημαία	3,6	8,8	5,2	3,1	1,4	5,6
9. Ην. Βασίλειο	Εθνικότητα	3,2	2,0	3,1	2,9	1,9	2,7
	Σημαία	2,6	1,4	5,1	1,6	5,8	2,5
10. Δανία	Εθνικότητα	2,5	0,8	8,4	1,3	2,2	2,6
	Σημαία	0,8	0,2	4,1	0,4	1,8	1,0
10 ΧΩΡΕΣ	Εθνικότητα	61,6	74,6	72,3	51,6	49,8	66,9
	Σημαία	24,4	25,8	31,5	19,8	35,2	25,6
Παγκόσμιος στόλος		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Πηγή: ISL, Shipping Statistics and Market Review.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.9

Ποσοστιαία συμμετοχή των σημειών ανοικτού ηθολογίου στον εθνικό στόλο των 10 σημαντικότερων χωρών (σειρά κατάταξης κατά εθνικότητα των πλοιοκτητών 1/7/2008)

Χώρας	Έτος	Παναμά	Λιβερίας	Νήσων Μπαρμίντσα	Μπαχάμας	Μάλτας	Κύπρου	Αντίγκουα και Μπαρμπίντος	Βερ-μουδών	Αιγίου Βικεντίου	Νήσων Κεϋμάν	Άλλες	(Πλοία άνω των 1000 gt)		% κατανομή Ξένες Κρατούς	
													Ξένες	Σύν.σε εκατ.διπλ		
1. Ελλάδα	1995	12,10	15,80	2,50	7,80	22,80	34,50		2,20	2,20		2,30	67,3	50,3	57,2	42,8
	2008	15,90	18,30	12,60	10,50	19,70	11,50		0,10	1,60	0,80	8,80	119,3	55,4	68,3	31,7
2. Ιαπωνία	1995	62,20	14,50	0,20	1,70		0,30					21,10	61,2	24,2	71,6	28,4
	2008	81,70	4,60	0,70	2,10	0,10	0,40		0,10		0,30	10,10	154,5	11,7	93,0	7,0
3. Γερμανία	1995	12,80	32,00	0,20	0,50	2,40	23,20		0,50	1,20		27,20	10,3	6,0	63,3	36,7
	2008	6,70	46,00	12,50	3,50	3,30	5,80	12,40	0,90		1,20	7,60	83,5	15,0	84,7	15,3
4. Κίνα	1995	32,20	39,50	0,80		3,50	2,90			7,50		13,60	12,4		100,0	0,0
	2008	41,00	1,00	0,70	1,70	0,40	0,40		1,70	4,40		48,60	51,7	34,1	60,3	39,7
5. Νορβηγία	1995	7,50	40,40		29,80	1,90	9,60		2,20	0,30		8,30	18,0	28,0	39,1	60,9
	2008	5,50	6,90	16,20	19,80	2,50	2,40	0,20	0,20	0,20		46,00	32,9	12,7	72,1	27,9
6. Κορέα	1995	78,90	15,70			0,10	2,80			1,10		1,40	10,0	9,0	52,6	47,4
	2008	88,00	2,10	4,40		2,90	0,10					2,50	21,0	19,7	51,6	48,4
7. ΗΠΑ	1995	6	52,1	6,2	20,80	0,6	0,8	6,00	2,20	0,30		5,00	35,0	13,0	72,9	27,1
	2008	9,9	10,8	37	16,10	0,90	0,20	0,10	1,20	0,30	4,10	19,60	28,4	6,9	80,6	19,4
8. Χονγκ Κονγκ	1995	52,40	25,30	0,20	1,70	0,60	1,40			1,60		16,80	25,0	6,0	80,6	19,4
	2008	43,10	23,80	1,40	1,40	0,10	0,20		5,00	0,60		24,40	15,2	19,3	44,0	56,0
9. Δανία	1995	3,50	25,70		16,20	0,10	3,10	0,20		0,30		50,90	5,0	6,2	44,5	55,5
	2008	6,00	1,80	2,40	4,30	2,40	0,40	0,70		0,30	0,20	81,70	18,1	10,7	62,7	37,3
10. Σιγκαπούρη	1995	17,60	5,30		25,30	2,80	21,70			1,80		25,50	4,7	7,6	38,0	62,0
	2008	25,10	35,90	8,60	3,40	1,90	0,90			0,80	0,70	22,80	12,1	16,5	42,4	57,6
Παγκόσμιος στόλος	1995	26,80	26,70	1,30	10,00	6,90	10,20	0,60	1,40	1,80		14,30	340,0	338,9	50,1	49,9
	2008	33,50	15,20	7,80	7,50	5,70	4,30	1,50	1,20	1,10	0,60	21,50	724,9	364,5	66,5	33,5
ΕΕ-15	1995	10,00	21,00	1,40	12,50	13,50	21,30	1,50	2,20	1,70		14,90	125,6	83,0	60,2	39,8
	2008	11,20	21,60	10,20	8,40	10,70	9,10	3,60	1,10	1,10	1,10	22,00	276,4	138,6	66,6	33,4

Πηγή: ISL, Shipping Statistics and Market Review.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.10**  
**Ενδεικτικές τιμές στο τέλος έτους (σε εκατ. \$) και ΜΕΡΜ νέων κατασκευών,**  
**αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων και διαλύσεων πλοίων**

Είδος πλοίων	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2001-2007	2002-2007	2003-2007	2004-2007	2005-2007	2006-2007
<b>A. ΜΕΡΜ νέων κατασκευών</b>													
A. Νέες κατασκευές													
47.000 dwt πετρελαιοφόρο	26,5	26,0	30,5	38,0	42,0	47,0	51,0	12,1	16,0	15,5	11,2	11,9	8,5
110.000 dwt πετρελαιοφόρο	37,0	34,0	41,0	56,0	60,0	64,0	69,0	11,6	17,1	16,0	6,9	6,7	7,8
300.000 dwt πετρελαιοφόρο	72,0	63,0	75,0	105,0	120,0	127,0	141,0	12,0	19,2	19,2	10,0	5,8	11,0
50.000 dwt ξηρού φορτ. Handysize	18,0	18,5	22,5	30,0	31,0	34,0	45,0	16,5	19,5	18,9	14,5	20,5	32,4
74.000 dwt ξηρού φορτ. Panamax	20,0	21,0	25,0	35,0	36,0	38,0	51,0	16,9	19,4	19,5	13,4	19,0	34,2
170.000 dwt ξηρού φορτ. Capesize	36,5	35,0	47,0	61,0	59,0	68,0	92,0	16,7	21,3	18,3	14,7	24,9	35,3
<b>B. Μεταχειρισμένα ηλικίας 5 ετών</b>													
40.000 dwt πετρελαιοφόρο	25,5	24,0	28,0	40,0	45,0	47,5		13,2	18,6	19,3	9,0	5,6	
95.000 dwt πετρελαιοφόρο	33,0	30,0	38,0	57,0	59,5	66,0		14,9	21,8	20,2	7,6	10,9	
300.000 dwt πετρελαιοφόρο	60,0	53,0	75,0	107,0	108,0	121,0		15,1	22,9	17,3	6,3	12,0	
45.000 dwt ξηρού φορτ. Handysize	12,0	14,5	20,5	30,0	25,0	37,5	75,5	35,9	39,1	38,5	36,0	73,8	101,3
70.000 dwt ξηρού φορτ. Panamax	13,5	17,0	28,0	41,0	30,0	46,0	91,5	37,6	40,0	34,5	30,7	74,6	98,9
170.000 dwt ξηρού φορτ. Capesize	24,5	29,0	46,0	65,0	58,0	81,0	152,0	35,6	39,3	34,8	32,7	61,9	87,7
<b>Γ. Διαλύσεις πλοίων</b>													
38.000 dwt ξηρού φορτ. Handysize	157,0	148,0	222,0	359,0	366,0	375,0	468,0	20,0	25,9	20,5	9,2	13,1	24,8
60.000 dwt ξηρού φορτ. Panamax	157,0	148,0	221,0	359,0	366,0	375,0	468,0	20,0	25,9	20,6	9,2	13,1	24,8
120.000 dwt ξηρού φορτ. Capesize	157,0	148,0	221,0	359,0	368,0	375,0	468,0	20,0	25,9	20,6	9,2	12,8	24,8

Σημείωση: ΜΕΡΜ: Μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής. \* Οι ΜΕΡΜ αναφέρονται μέχρι το 2006.  
Μέγεθος πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου Handysize 10.000-40.000 dwt, Panamax 60.000-80.000 dwt, Capesize άνω των 80.000 dwt.  
Πηγή: *Fearnleys Review*.

Επίσης είναι χαρακτηριστική η αύξηση του στόλου και η μείωση των διαλύσεων σε περιόδους άνθισης. Πράγματι σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2.1.11, ο παγκόσμιος στόλος έδειχνε να συρρικνώνεται την 10ετία του 1980 λόγω της κρίσης των θαλάσσιων μεταφορών και να αυξάνονται σημαντικά οι διαλύσεις πλοίων με ποσοστό 5% επί του συνολικού στόλου σε αριθμό και 7,4% σε χωρητικότητα (1985). Τα τελευταία 4 χρόνια ήταν εμφανής η ετήσια αύξηση του στόλου και η υποχώρηση των διαλύσεων, όπου ο δείκτης για το 2007 έχει μειωθεί στο 0,9% σε αριθμό πλοίων και σε 0,6% σε χωρητικότητα. Στον Πίνακα 2.1.12 φαίνονται αναλυτικότερα οι διαλύσεις πλοίων για τις 10 πρώτες χώρες κατά εθνικότητα των πλοιοκτητών, την 5ετία 2003-07, κατά τύπο πλοίου άνω των 300 gt. Παρατηρείται ότι η Ελλάδα και οι ΗΠΑ είχαν τις περισσότερες διαλύσεις

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.11  
Παγκόσμιος στόλος και διαλύσεις πλοίων

(Πλοία 300 gt και άνω)

Έτος	Παγκόσμιος στόλος		Διαλύσεις		% διαλύσεων στον παγκόσμιο στόλο	
	Αριθμός	Χιλ. dwt	Αριθμός	Χιλ. dwt	Αριθμός	dwt
1985	34178	641229	1713	47586	5,012	7,421
1986	34395	617853	1576	36164	4,582	5,853
1987	34068	613142	1094	22005	3,211	3,589
1988	33735	610419	812	9908	2,407	1,623
1989	33130	615333	512	6588	1,545	1,071
1990	33192	622743	479	5305	1,443	0,852
1991	33964	642651	445	8389	1,310	1,305
1992	34330	658012	603	19774	1,756	3,005
1993	34743	662553	547	19258	1,574	2,907
1994	35158	674736	603	24619	1,715	3,649
1995	36250	681800	491	16175	1,354	2,372
1996	37015	702343	640	21043	1,729	2,996
1997	37965	722520	675	14986	1,778	2,074
1998	38500	743611	883	25202	2,294	3,389
1999	38564	750789	764	28825	1,981	3,839
2000	38917	761909	709	25150	1,822	3,301
2001	39008	778758	769	26494	1,971	3,402
2002	39113	799763	712	32605	1,820	4,077
2003	39415	816384	1132	32675	2,872	4,002
2004	39665	840355	732	14429	1,845	1,717
2005	39932	888036	496	10233	1,242	1,152
2006	41110	944498	493	8535	1,199	0,904
2007	42872	1009524	375	6033	0,875	0,598

Πηγή: ISL, *Shipping Statistics and Market Review*.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.12

Διαλύσεις πλοίων 2003-7/2008 στον εθνικό στόλο των 10 κυριότερων χωρών κατά τύπο πλοίου

(Πλοία άνω των 300 gt)

Χώρες	Δεξαμενόπλοια		Φορτηγά		Ε/Κ		Γενικού φορτίου		Επιβατηγά		Σύνολο	
	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt	Αριθμ.	Εκατ. dwt
1. Ελλάδα	54	2,1	14	0,3	2	0,0	22	0,1	28	0,1	120	2,5
2. Ιαπωνία	14	0,2	9	0,0			18	0,0	1		42	0,3
3. Γερμανία							1	0,0			1	0,0
4. Κίνα	41	0,9	16	0,7	4	0,1	16	0,1	6	0,0	83	1,8
5. Νορβηγία	47	2,1					16	0,1			63	2,2
6. Κορέα	14	0,1	9	0,2	2	0,0	21	0,1	1		47	0,4
7. ΗΠΑ	40	1,9	1	0,0	7	0,2	31	0,4	1	0,0	80	2,5
8. Χονγκ Κονγκ	10	0,6	4	0,3	2	0,1	7	0,1			23	1,1
9. Ην. Βασίλειο	8	0,3			11	0,4	11	0,1	4	0,0	34	0,8
10. Δανία	4	0,0	1	0,0	1	0,0	9	0,0	1		16	0,0
Σύνολο	232	8,2	54	1,5	29	0,7	152	1,0	42	0,1	509	11,5

Πηγή: ISL, *Shipping Statistics and Market Review*.

πλοίων σε χωρητικότητα με 2,5 εκατ dwt. Κατά τύπο πλοίων, τα δεξαμενόπλοια συγκέντρωσαν τις περισσότερες των διαλύσεων και στις 10 χώρες, λόγω της υποχρεωτικής απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος μέχρι το 2010.

Η αγορά των ναυπηγήσεων εξαρτάται επίσης από τη γενική πορεία των ναύλων όπως επίσης η χρηματαγορά, οι ασφάλειες, οι εφοδιασμοί, οι ναυλώσεις και γενικά όλο το πλέγμα δραστηριοτήτων που περιέχεται στην ευρύτερη έννοια της ναυτιλίας. Μετά την τελευταία κρίση, στις αγορές αυτές επικρατεί συρρίκνωση των δραστηριοτήτων τους με επιπτώσεις στην απασχόληση και μείωση των κερδών.

### 2.1.2. Η πρόσφατη κρίση

Από τα μέσα του 2008 συμβαίνουν αξιοσημείωτα γεγονότα στις διεθνείς χρηματοπιστωτικές αγορές και συνάμα τόσο γρήγορα, που πραγματικά είναι ριψοκίνδυνο να προβεί κανείς σε προβλέψεις για το μέλλον της ναυτιλίας, δεδομένου ότι η χρηματοδότησή της εξαρτάται άμεσα από το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα. Αρκετές αμερικανικές τράπεζες έχουν πτωχεύσει και πρόσφατα τον ίδιο δρόμο ακολούθησε και μία από τις μεγαλύτερες επενδυτικές

τράπεζες στην Αμερική με έντονη διασυννοριακή δικτύωση. Κάποιες άλλες αμερικανικές και ευρωπαϊκές τράπεζες διασώθηκαν την τελευταία στιγμή, μετά από κρατικές παρεμβάσεις και ενέσεις ρευστότητας δισεκατομμυρίων δολαρίων. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο εκτιμά πλέον ότι οι δηλωμένες ζημιές από την αμερικανική αγορά στεγαστικών δανείων και των διασφαλισμένων σε αυτήν χρεογράφων προσεγγίζουν το έτος 2009 τα 1,4 τρισ. δολάρια, έναντι 1,3 τρισ. δολαρίων που εκτιμούσε τον Σεπτέμβριο 2008, και 945 δισ. δολαρίων που προέβλεπε τον Απρίλιο 2008. Την άνοιξη του 2008, η επενδυτική τράπεζα Goldman Sachs είχε προβλέψει ότι η χρηματοπιστωτική κρίση θα κοστίζει παγκοσμίως 1,2 τρισ. δολάρια ΗΠΑ. Η J.P. Morgan Securities προέβλεψε ζημιές ύψους 1,7 τρισ. δολαρίων.

Ένα είναι το σίγουρο, ότι μετά το πέρας της κρίσης θα υπάρξει ριζική αναδιάρθρωση του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος με άμεσες συνέπειες στη ναυτιλία και στο διεθνές εμπόριο. Στο νέο αυτό σχήμα του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, προβλέπεται να κυριαρχήσουν τελικά λίγες μόνο μεγάλες τράπεζες, που όχι απλά δεν έπεσαν θύματα της αρνητικής συγκυρίας στην αγορά ενυπόθηκων δανείων μειωμένης εξασφάλισης και υψηλού ρίσκου, αλλά ουσιαστικά επωφελήθηκαν. Οι τραπεζικοί οργανισμοί, που κατά βάση επένδυσαν στα “τοξικά” χρηματοοικονομικά προϊόντα, είτε θα απορροφηθούν από ισχυρούς τραπεζικούς κολοσσούς είτε θα κρατικοποιηθούν. Επιπροσθέτως, όσες διεθνείς τράπεζες καταφέρουν τελικά να αντέξουν ως το πέρας της διεθνούς αναταραχής, που κατά κοινή ομολογία θα διαρκέσει για αρκετό ακόμα διάστημα, θα έχουν τελείως διαφορετικό τρόπο αντιμετώπισης στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας από αυτόν που ακολουθούσαν έως σήμερα.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία λόγω της διεθνούς κρίσης δείχνει τα πρώτα σημάδια κόπωσης. Τούτο συμβαίνει λόγω της σημαντικής αύξησης του κόστους δανεισμού, του αρνητικού κλίματος που υπάρχει γενικά στις αγορές χρήματος και κεφαλαίου, καθώς και της αυστηρότητας των πιστωτικών ιδρυμάτων να χορηγήσουν δάνεια προς τον τομέα αυτό, φοβούμενοι προφανώς μελλοντική αύξηση των επισφαλειών στο χαρτοφυλάκιο τους. Σε καμία περίπτωση, όμως, δεν θα πρέπει να επιδεινωθεί το ήδη αρνητικό κλίμα χορηγήσεων δανείων που υπάρχει προς τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

Είναι γνωστό ότι η ναυτιλία επηρεάζεται άμεσα από τη διεθνή οικονομική κατάσταση και στο παρελθόν αντιμετώπισε περιόδους κρίσης. Μετά την κοσμογονία των τελευταίων ετών και τους υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, τον μήνα Σεπτέμβριο του 2008, η παγκόσμια οικονομία εισήλθε σε φάση ύφεσης. Η αιτία της μείωσης της παγκόσμιας οικονομίας οφείλεται σε πολλούς λόγους,



από την οικοδομική και πιστωτική κρίση σε ΗΠΑ και σε άλλες μεγάλες οικονομίες, στις σημαντικές τραπεζικές ζημιές, στην αύξηση των τιμών των καταναλωτικών αγαθών, στη μείωση των τιμών των μετοχών, κλπ. Η αγορά των ναύλων απ' όπου εξαρτάται άμεσα η πορεία της ναυτιλίας ακολουθεί καθοδική πορεία. Οι τιμές των δεικτών υποχωρούν από τα υψηλά επίπεδα του πρώτου εξαμήνου 2008. Τους τελευταίους μήνες του 2008 ο δείκτης ξηρού φορτίου Baltic Dry είχε υποχωρήσει περισσότερο από 90%, μετά την εκρηκτική άνοδο πριν το καλοκαίρι του 2008. Συγκεκριμένα, ο δείκτης στις 20 Μαΐου 2008 ήταν 11.793 μονάδες έναντι 663 στις 5 Δεκεμβρίου του 2008.

Σύμφωνα με τους αναλυτές, αναμενόταν αύξηση του παγκόσμιου προϊόντος μόνο κατά 2% το 2008, σχεδόν κατά δύο μονάδες κάτω του αντίστοιχου ρυθμού των δύο τελευταίων ετών (Πίνακας 2.1.2). Ο χαμηλός αυτός ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου ΑΕΠ συνεπάγεται αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου κάτω από το οριακό ποσοστό 6%, που είναι απαραίτητο προκειμένου να διατηρηθεί το επίπεδο της ναυλαγοράς. Αυτό σημαίνει πιέσεις στους ναύλους ακόμα και αν συνέπιπτε χρονικά με τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων κατά το 2009 (εκτιμήσεις του ναυλομεσιτικού οίκου [www.gmoundreas.gr](http://www.gmoundreas.gr)).

Από την κρίση του δευτέρου εξαμήνου του 2008 και τις μειώσεις των ναύλων, οι τιμές στις διαλύσεις πλοίων ακολουθούν και αυτές πτωτική πορεία. Η πτώση της διακίνησης πρώτων υλών όπως του χάλυβα, λόγω των υψηλών αποθεμάτων στην Κίνα, οδηγεί σε μειώσεις τιμών και σε ακυρώσεις αγοραπωλησιών πλοίων με επιπτώσεις στις τιμές τους. Αυτό συνεπάγεται σημαντικές καθυστερήσεις παραγγελιών στα ναυπηγεία, λόγω της απροθυμίας των τραπεζιτών να εκδώσουν εγγυητικές επιστολές για ναυπηγήσεις νέων πλοίων.

Παρ' όλα αυτά οι χαμηλότερες τιμές του πετρελαίου δείχνουν ανάκαμψη της αγοράς και τόνωση της ζήτησης πετρελαίου, που αναμένεται να διατηρηθεί σε υψηλά επίπεδα από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες. Παράλληλα, η συσσώρευση ρευστού από την προηγούμενη ανθηρή κατάσταση θα επηρεάσει και θα τονώσει τη ζήτηση των εξαγορών, συγχωνεύσεων εταιρειών, επαναγορών μετοχών κλπ. που η χρηματοπιστωτική κρίση προξένησε τη χαμηλή τους πορεία. Η ναυλαγορά του ξηρού φορτίου δείχνει ανάκαμψη από την αρχή του έτους 2009 με τον δείκτη Baltic Dry να διαμορφώνεται στις 2.225 μονάδες την 6 Μαρτίου του 2009, η οποία προέρχεται κυρίως από την αύξηση για μεταφορά ξηρού φορτίου (σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα) στην Κίνα. Οι εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία, όμως, δεν προδιαγράφουν τη σταθερότητα της τελευταίας αύξησης των ναύλων, σύμφωνα με εκτιμήσεις του κορυφαίου νηογνώμονα Det Norske Veritas της Νορβηγίας. Ήδη 1.000 πλοία παραμένουν παρο-

πλισμένα ενώ οι αυξημένες παραγγελίες 3.000 πλοίων ξηρού φορτίου παραδοτέων μέχρι το 2011 προσθέτουν πλεονάζουσα χωρητικότητα 5.000-8.000 πλοίων. Μόνο τα παραδοτέα πλοία εντός του 2009 φθάνουν το 26% του υφιστάμενου στόλου. Οι ακυρώσεις προβλέπονται να πραγματοποιηθούν κατά τα έτη 2010 και 2011 που θα φθάσουν αντίστοιχα το 22% και 22,9% των νέων παραγγελιών (*Οικονομική Καθημερινή* 15/3/2009).

### **2.1.3. Η ελληνική σημαία**

Ανάλογες με τις διεθνείς εξελίξεις ήταν και οι τάσεις στην ελληνική αγορά. Η ελληνική σημαία παρουσιάζει επίσης σημαντικές αυξήσεις στον στόλο της, 5% έναντι 4,8% του παγκόσμιου στόλου μεταξύ 2001-08 (Πίνακας 2.1.1). Αυτό αποδίδεται στη στροφή προς το ελληνικό νηολόγιο των Ελλήνων πλοιοκτητών, που έγινε ελκυστικότερο με τη μείωση του υποχρεωτικού αριθμού απασχόλησης Ελλήνων στα ποντοπόρα πλοία όπως και τις φορολογικές ρυθμίσεις, κατατάσσοντας την ελληνική σημαία σε μια από τις υψηλότερες θέσεις παγκοσμίως. Έτσι, σύμφωνα με στοιχεία του Πινάκα 2.1.13, η ελληνική σημαία βρίσκεται στην 3η θέση το 2007 με 1.433 πλοία, άνω των 300 gt, και χωρητικότητας 54,8 εκατ. dwt, που αντιστοιχεί στο 5,4% της μεταφορικής δυνατότητας (dwt) παγκοσμίως. Αν όμως συμπεριληφθούν μικρότερα πλοία, δηλαδή μεγέθους άνω των 100 gt, τότε βρίσκεται στην 7η θέση, όπως δείχνει ο Πίνακας 2.1.14. Ακόμα, στην ΕΕ έρχεται πρώτη το 2007 με το 24,5% της χωρητικότητας σε dwt (Πίνακες 2.1.15).

Το υπό ελληνική σημαία πλοίο, μη διαθέτοντας εθνικό μεταφορικό έργο, δραστηριοποιείται στις μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών (cross trader), κυρίως στις μεταφορές της ελεύθερης ναυτιλίας (tramp shipping) και όχι στις προγραμματισμένες διαδρομές (liner shipping). Τα χαρακτηριστικά αυτά έχουν επιδράσει και στη δομή του στόλου, όπως αναφέρθηκε και για τον ελληνόκτητο στόλο, που αποτελείται κυρίως από πλοία μεταφοράς χύμα ξηρού φορτίου (bulk carriers) και ακολουθούν τα πετρελαιοφόρα, επιβατηγά, γενικού φορτίου κλπ.

Όσον αφορά την ηλικία του υπό ελληνική σημαία στόλου, για τα πλοία άνω των 300 gt, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.1.16, έχει βελτιωθεί αρκετά τα τελευταία χρόνια, από 19,9 ετών το 2006 στα 19,2 έτη το 2007. Κατά τύπο πλοίου τα μεγαλύτερης ηλικίας παραμένουν τα επιβατηγά (19,2 ετών) και τα γενικού φορτίου (22,9 ετών), ενώ ο στόλος έχει ανανεωθεί στα πετρελαιοφόρα και στα χύμα φορτίου, με αντίστοιχη μέση ηλικία 16,2 και 12,4 έτη κατά έτος το 2008. Τα μικρότερα πλοία, άνω των 100 gt, που περιλαμβάνονται στον Πίνακα

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.13

Ανάλυση του εμπορικού στόλου των κυριότερων χωρών κατά σημεία και κατά κατηγορία πλοίων

(Πλοία άνω των 300 gt)

Κατά αυξανόμενες dwt σημεία 1/2007	Έτος	Σύνολο		Πετρελαιοφόρα		Ξηρού φορτίου		Ει/Κ		Γενικού φορτίου		Επιβατηγά	
		Αριθμός	Εκατ. dwt	Αριθμός	Εκατ. dwt	Αριθμός	Εκατ. dwt	Αριθμός	Εκατ. dwt	Αριθμός	Εκατ. dwt	Αριθμός	Εκατ. dwt
Παναμιά	1995	4.177	95,66	998	38,16	805	37,46	249	6,19	1991	13,62	134	0,24
Παναμιά	2007	6.015	230,51	1342	66,95	1878	120,65	682	26,74	1961	15,76	152	0,42
Λιβερίας	1995	1.525	93,73	646	58,47	441	27,48	128	3,56	273	4,03	37	0,19
Λιβερίας	2007	1.804	103,07	711	55,75	330	21,31	546	22,72	214	3,29	3	0,01
Ελλάδα	1995	1.433	52,05	375	25,93	466	22,98	35	0,77	310	2,07	247	0,30
Ελλάδα	2007	1.091	54,83	391	32,70	259	18,64	45	2,70	126	0,44	270	0,34
Χονγκ Κονγκ	1995	309	14,51	45	1,29	130	11,64	31	0,82	48	0,74	55	0,01
Χονγκ Κονγκ	2007	1.081	54,80	186	13,27	512	32,94	152	5,83	153	2,74	78	0,01
Νησιών Μάρσαλ	1995	0	0,00										
Νησιών Μάρσαλ	2007	840	53,43	400	34,767	200	12,09	154	4,98	79	1,58	7	0,02
Μπαχάμας	1995	1.000	33,95	238	19,523	131	7,33	41	0,91	502	5,84	88	0,35
Μπαχάμας	2007	1.221	52,43	302	28,554	251	14,18	77	2,35	436	6,68	155	0,68
Σιγκαπούρης	1995	699	18,05	343	9,08	99	5,71	70	1,50	175	1,77	12	0,01
Σιγκαπούρης	2007	1.196	49,59	656	29,48	157	12,02	215	5,55	155	2,55	13	0,00
Μάλτας	1995	979	25,31	232	10,921	280	10,47	21	0,45	402	3,41	44	0,06
Μάλτας	2007	1.235	40,10	274	14,0	432	20,96	58	1,49	440	3,60	31	0,07
Κίνας	1995	1.847	22,56	341	3,8	318	9,95	83	1,65	966	6,94	139	0,17
Κίνας	2007	2.364	33,44	610	7,9	399	15,20	158	3,86	1.018	6,31	179	0,20
Κύπρου	1995	1.522	38,34	153	9,1	548	21,44	80	1,25	706	6,49	35	0,10
Κύπρου	2007	883	30,24	122	6,2	325	17,58	151	3,94	254	2,39	31	0,12
Αγγλίας	1995	427	6,85	132	3,9	20	0,86	36	1,33	141	0,52	98	0,23
Αγγλίας	2007	862	26,03	285	11,9	58	5,35	170	6,67	240	1,76	109	0,30
Νορβηγίας	1995	1.147	31,99	311	19,8	156	8,48	6	0,11	436	3,39	238	0,18
Νορβηγίας	2007	979	23,01	315	14,7	62	4,67	5	0,20	337	3,30	260	0,15
Κορέας	1995	668	9,96	191	1,1	144	6,58	52	1,33	248	0,97	33	0,02
Κορέας	2007	1.008	15,45	346	2,4	191	10,21	82	1,43	311	1,32	78	0,06
Ιαπωνίας	1995	3.635	30,46	1.357	13,4	472	12,41	43	1,29	1.339	2,82	424	0,59
Ιαπωνίας	2007	2.557	14,05	884	6,7	390	4,59	16	0,44	934	1,89	333	0,46
Παγκόσμιο σύνολο	1995	36.250	681,80	8692	292,8	5581	245,79	1590	38,85	17176	100,02	3211	4,34
	2007	42.872	1009,52	10824	411,3	6887	363,65	3881	128,17	17185	100,32	4095	6,06

Πηγή: ISP, Shipping Statistics, yearbook

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.14

Ανάλυση του εμπορικού στόλου των κυριότερων χωρών κατά σημαία  
(φθίνουσα σειρά, χιλ. gt 2007)

(Πλοία 100 gt και άνω)

Χώρες	2007			2000			1995		
	Αριθμός	Χιλ. gt	Ηλικία	Αριθμός	Χιλ. gt	Ηλικία	Αριθμός	Χιλ. gt	Ηλικία
Παναμάς	7.605	168.166	19	6.184	114.382	16	5.777	71.922	17
Λιβερία	2.171	76.573	12	1.557	51.451	12	1.666	59.801	12
Μπαχάμες	1.430	43.739	15	1.295	31.445	16	1.176	23.603	15
Σγκαπούρη	2.257	36.252	10	1.728	21.491	11	1.344	13.611	12
Νησιά Μάρσαλ	1.099	35.964	10	302	9.745	15	95	3.099	13
Χονγκ-Κονγκ	1.242	35.816	12	560	10.242	12			
Ελλάδα	1.478	35.704	22	1.529	26.402	24	1.863	29.435	23
Μάλτα	1.421	27.754	16	1.505	2.817	19	1.164	17.678	20
Κίνα	3.799	24.919	23	3.319	16.499	20	2.948	16.943	17
Κύπρος	985	18.954	14	1.475	23.206	16	1.674	24.653	16
Νορβηγία*	2.088	18.156	21	2.349	22.604	23	1.515	2.648	27
Ην. Βασίλειο*	1.637	13.444	20	1.448	5.532	21	1.454	4.413	20
Κορέα	2.946	13.102	25	2.502	6.200	22	2.246	6.972	19
Ιταλία	1.564	12.972	22	1.457	9.085	22	1.397	6.699	21
Γερμανία	885	12.934	21	994	6.552	18	1.146	5.626	19
Ιαπωνία	6.519	12.788	15	8.012	15.257	12	9.438	19.913	10
ΗΠΑ*	6.486	11.411	26	5.792	11.111	24	5.292	12.761	22
Παγκόσμιος στόλος	97.504	774.937	22	87.546	558.054	20	82.890	490.662	18

Σημείωση: \* Περιλαμβάνονται και τα παράλληλα νηολόγια.

Πηγή: Lloyd's Register Fairplay, World Fleet Statistics, 2000-2007.

2.1.14, ανεβάζουν τη μέση ηλικία του υπό ελληνική σημαία στόλου στα ίδια επίπεδα με τον παγκόσμιο στόλο, που ανερχόταν στα 22 έτη το 2007. Η ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου και η προσέλκυση νεότερων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο μείωσε τη μέση ηλικία των πλοίων της ελληνικής σημαίας από τα 24 έτη το έτος 2000 στα 22 έτη το έτος 2007. Στο σημείο αυτό αναφέρεται ότι η ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου μείωσε τη μέση ηλικία του από τα 18 έτη (2003) στα 16 έτη (2007), δηλαδή κάτω του μέσου παγκόσμιου που ήταν 22 και 21 ετών, αντίστοιχα.

Το ελληνόκτητο πλοίο γενικά δραστηριοποιείται στο εξωτερικό και πολλές υπηρεσίες που χρησιμοποιεί δεν προέρχονται από την Ελλάδα. Επομένως, η προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο είναι πολύ σημαντική για τα άμεσα και έμμεσα οφέλη της ελληνικής οικονομίας. Πλην της αύξησης του εισρέοντος

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.15  
Εξέλιξη εμπορικής ναυτιλίας (σε χιλ. dwt) κατά σημαία  
στην Ευρωπαϊκή Ένωση

(Πλοία άνω των 100 gt)

Χώρες	Χιλ. dwt				% κατανομή στην ΕΕ 25				% κατανομή στην ΕΕ 27			
	1980	1990	2000	2007	1980	1990	2000	2007	1980	1990	2000	2007
Ελλάδα	63310	38465	42532	54613	28,5	27,0	22,5	24,7	28,0	25,6	22,2	24,5
Μάλτα	149	5691	46749	40440	0,1	4,0	24,8	18,3	0,1	3,8	24,4	18,1
Κύπρος	3362	32699	36669	30068	1,5	22,9	19,4	13,6	1,5	21,8	19,1	13,5
Ην. Βασίλειο	45080	10252	11913	28715	20,3	7,2	6,3	13,0	19,9	6,8	6,2	12,9
Ιταλία	19130	11524	9769	13279	8,6	8,1	5,2	6,0	8,5	7,7	5,1	6,0
Γερμανία	15733	6778	7788	13264	7,1	4,8	4,1	6,0	7,0	4,5	4,1	5,9
Δανία	8981	6926	7421	10436	4,0	4,9	3,9	4,7	4,0	4,6	3,9	4,7
Γαλλία	20875	6653	7293	7635	9,4	4,7	3,9	3,4	9,2	4,4	3,8	3,4
Βέλγιο*	4089	3288	2109	6982	1,8	2,3	1,1	3,2	1,8	2,2	1,1	3,1
Ολλανδία	8405	4557	6607	5828	3,8	3,2	3,5	2,6	3,7	3,0	3,4	2,6
Ισπανία	13943	6461	2053	2689	6,3	4,5	1,1	1,2	6,2	4,3	1,1	1,2
Σουηδία	7376	1995	1846	2484	3,3	1,4	1,0	1,1	3,3	1,3	1,0	1,1
Πορτογαλία	1824	1102	1630	1413	0,8	0,8	0,9	0,6	0,8	0,7	0,9	0,6
Βουλγαρία	1599	1956	1502	1248	0,7	1,4	0,8	0,6	0,7	1,3	0,8	0,6
Λουξεμβούργο				1052	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,5
Φινλανδία	3845	838	1240	1010	1,7	0,6	0,7	0,5	1,7	0,6	0,6	0,5
Λιθουανία			415	415	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0	0,2	0,2
Λετονία			101	379	0,0	0,0	0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	0,2
Σλοβακία**	233	279	19	330	0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,1
Ρουμανία	2590	5711	1618	277	1,2	4,0	0,9	0,1	1,1	3,8	0,8	0,1
Ιρλανδία	238	178	154	184	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Πολωνία	5030	4490	1855	126	2,3	3,1	1,0	0,1	2,2	3,0	1,0	0,1
Εσθονία			363	126	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,2	0,1
Αυστρία	127	355	100	44	0,1	0,2	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0
Σλοβενία			1	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Φαίρνε Νήσοι	39	..	..		0,0			0,0	0,0			0,0
Γιβραλτάρ	4	5026	728		0,0	3,5	0,4	0,0	0,0	3,3	0,4	0,0
Ουγγαρία	110	108	15		0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
ΕΕ 25	221839	142639	188644	221514	100,0	100,0	100,0	100,0	98,1	94,9	98,4	99,3
ΕΕ 27	226029	150306	191764	223039	101,9	105,4	101,7	100,7	100,0	100,0	100,0	100,0
Παγκόσμιος στόλος	672192	629976	785523	1042328								

Σημείωση: \* Βέλγιο-Λουξεμβούργο 1980-2000, \*\*Τσεχοσλοβακία 1980-1990.

Πηγή: UNCTAD.

ναυτιλιακού συναλλάγματος και της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών, προωθούνται σχετικοί κλάδοι που περιλαμβάνονται στην ευρύτερη έννοια της ναυτιλίας. Αυξάνεται η προστιθέμενη αξία τους στο ΑΕΠ της χώρας λόγω δραστη-

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.16

Μέση ηλικία των πλοίων κατά σημαία και τύπο πλοίων, 7/2008

Χώρα	(Πλοία των 300 gt και άνω)											
	Πετρελαιο-φόρα	Ξηρού φορτίου	Ε/Κ	Γενικού φορτίου	Επιβατηγά	2008	2007	2006	2002	1995	1986	1981
1. Ελλάδα	16,2	12,4	13,2	22,9	19,2	19,2	19,6	19,9	22,1	18,8	12,3	13,0
2. Ιαπωνία	12,5	15,0	12,4	14,0	12,9	12,9	13,1	12,1	11,2	9,4	8,3	7,5
3. Γερμανία	11,2	23,5	7,3	28,9	13,3	13,3	13,6	13,1	12,9	9,5		
4. Κίνα	21,8	22,4	14,3	21,3	23,4	23,4	23,8	23,6	22,7	18,5	12,9	13,1
5. Νορβηγία	16,4	33,8		23,5	24,4	24,4	24,9	20,3	23,7	14,7	9,2	7,5
6. Κορέα	20,6	17,7	13,6	15,8	19,5	19,5	19,9	19,7	19,5	15,4		
7. ΗΠΑ	28,8	27,2	18,0	21,8	26,4	26,4	27,0	28,8	25,8	22,0	13,8	15,0
8. Χονγκ-Κονγκ	9,7	10,3	9,4	20,5	11,1	11,1	11,3					
9. Ην. Βασίλειο	14,4	10,3	6,5	16,6	12,9	12,9	13,1	13,7	15,4	15,6	11,0	8,4
10. Δανία	12,6		9,8	8,8	12,1	12,1	19,9	18,1	14,1	15,3		
Σημειές ανοικτού ημερολόγιου 1/7/2007								15,4	15,3	14,7		
Παναμάς	14,9	13,9	12,5	21,7	29,2		16,9	16,7	15,4	12,4	10,1	12,5
Λιβερία	12,4	14,9	7,3	17,1	35,3		11,8	11,8	12,5	13,6	10,4	8,5
Μπαχάμας	8,9	14,4	10,5	18,2	17,7		14,4	14,7	16,6	16,2		
Νησιά Μάρσαλ	8,6	10,6	8,3	14,8	17,5		9,7	10,0	17,2	15,4		
Μάλτα	12,3	17,2	16,6	18,3	25,1		16,7	17,2	16,4	19,4		
Κύπρος	8,2	15,7	8	18,9	26,8		14,4	14,7	17,1	14,6	14,1	18,5
Αντίγκουα & Μπαρμπίντος	12,8	15	7,7	12,5			11,0	11,4	12,1	11,7		
Αγ. Βικέντιος	26	26,1	22,2	26,8	29,3		26,6	25,9	23,3	20,2		
Βερμούδες	7,4	14,7	18,7	16,3	11,8		12,5	13,0	16,0	15,1		
N. Καυμάιν	10,5	17,4		20,7	23,0		15,2	16,9	14,5			
EE	13,0	14,5	10,3	19,3	23,8		26,1					
Παγκόσμιος στόλος	17,9	15,1	10,3	21,9	21,8		19,1		18,8		11,4	10,1

Σημείωση: 1. Τα στοιχεία του παγκόσμιου στόλου αναφέρονται στο έτος 2006.

2. Τα στοιχεία των ανοικτών ημερολογίων του έτους 1995 αναφέρονται σε πλοία άνω των 1000 gt.

Πηγή: ISL, Shipping Statistics.

ριότητας πολλών επιχειρήσεων και επαγγελματιών όπως των ναυλωτών, πρακτόρων ή διαμεταφορέων, εφοδιαστών, ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, των ασφαλίσσεων, των τραπεζών κλπ., όπως αναλύονται στα επόμενα κεφάλαια της ναυτιλιακής υποδομής.

#### 2.1.4. Εταιρείες του ελληνόκτητου στόλου

Η δομή των εταιρειών του ελληνόκτητου στόλου κατά ομάδα μεγέθους σύμφωνα με τον αριθμό πλοίων που διαχειρίζονται και την ηλικία των πλοίων παρουσιάζεται στους Πίνακες 2.1.17-2.1.19. Όπως παρατηρείται από τα στοιχεία των Πινάκων, η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία συνεχίζει την αυξητική της πορεία και στις αρχές του 2008 αριθμούσε 4.545 πλοία όλων των μεγεθών έναντι 4.346 πλοίων του 2007. Ακόμα παρατηρείται ότι 758 ναυτιλιακές εταιρείες διαχειρίζονται την ελληνόκτητη ναυτιλία το έτος 2008. Οι περισσότερες, το 45%, είναι μικρού μεγέθους 1-2 πλοίων, ποσοστό που διατηρείται διαχρονικά (Πίνακας 2.1.17) και δείχνει ότι οι Έλληνες δεν προτιμούν τις συγχωνεύσεις σε

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.17

Ο ελληνόκτητος στόλος κατά ομάδα μεγέθους εταιρειών-Αριθμός εταιρειών

Ομάδες κατά μέγεθος στόλου	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
A. Άνω των 25 πλοίων	19	19	23	19	24	25	31	26	28	29	32
B. Μεταξύ 16-24 πλοίων	11	25	22	29	25	31	36	36	30	35	32
Γ. Μεταξύ 9-15 πλοίων	68	76	85	82	84	69	59	52	64	63	70
Δ. Μεταξύ 5-8 πλοίων	149	143	140	134	128	138	141	131	137	126	125
E. Μεταξύ 3-4 πλοίων	196	166	189	172	170	158	155	157	146	165	159
ΣΤ. Μεταξύ 1-2 πλοίων	483	325	376	349	318	308	311	288	288	307	340
Σύνολο	926	754	835	785	749	729	733	690	693	725	758
% του ελληνόκτητου στόλου κατά ομάδα μεγέθους εταιρειών											
Ομάδες κατά μέγεθος στόλου	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
A. Άνω των 25 πλοίων	2,05	2,52	2,75	2,42	3,20	3,43	4,23	3,77	4,04	4,00	4,22
B. Μεταξύ 16-24 πλοίων	1,19	3,32	2,63	3,69	3,34	4,25	4,91	5,22	4,33	4,83	4,22
Γ. Μεταξύ 9-15 πλοίων	7,34	10,08	10,18	10,45	11,21	9,47	8,05	7,54	9,24	8,69	9,23
Δ. Μεταξύ 5-8 πλοίων	16,09	18,97	16,77	17,07	17,09	18,93	19,24	18,99	19,77	17,38	16,49
E. Μεταξύ 3-4 πλοίων	21,17	22,02	22,63	21,91	22,70	21,67	21,15	22,75	21,07	22,76	20,98
ΣΤ. Μεταξύ 1-2 πλοίων	52,16	43,10	45,03	44,46	42,46	42,25	42,43	41,74	41,56	42,34	44,85
Σύνολο	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Πηγή: Petrofin Research.

μεγαλύτερες μονάδες. Στον ίδιο Πίνακα επίσης παρατηρείται ότι οι εταιρείες των 1-2 πλοίων αυξήθηκαν το 2008 μετά από μια υποχώρηση που παρατηρήθηκε μεταξύ 2001-06, ενώ συγχρόνως αυξάνονται και οι εταιρείες που διαχειρίζονται περισσότερα πλοία, π.χ. πάνω από 25. Έτσι, το 2000 υπήρχαν 23 εταιρείες ή το 2,8% του συνόλου που διαχειρίζονταν 25 πλοία, ενώ το 2008 έγιναν 32 εταιρείες ή το 4,2%.

Παράλληλα, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.1.18, βελτιώνεται και η ηλικία του στόλου σε επίπεδο ομάδων επιχειρήσεων, ιδίως των μεγαλύτερων εταιρειών, όπως για παράδειγμα το έτος 2000 υπήρχε μία μεγάλη εταιρεία ή σε ποσοστά το 4,3%, άνω των 25 πλοίων ηλικίας μέχρι 9 ετών, το 2007 οι εταιρείες αυτού του μεγέθους και ηλικίας πλοίων έγιναν 7 ή το 24,1% και το 2008 έγιναν 9 ή το 28,1%. Οι μικρότερες μονάδες συγκεντρώνουν μεγαλύτερης ηλικίας πλοία, με μικρή βελτίωση μεταξύ των ετών 2000 και 2008 έναντι των μεσαίου και μεγάλου μεγέθους εταιρειών όπως και του συνόλου που παρουσίασαν μεγαλύτερη βελτίωση.

Όσον αφορά την ηλικία του ελληνόκτητου στόλου κατά μέγεθος χωρητικότητας, το 2008 ήταν μέσης ηλικίας 18,4 ετών και το μέσο μέγεθος των πλοίων 48.926 dwt, σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2.1.19. Στα στοιχεία αυτά περιλαμβάνονται όλα τα πλοία, δηλαδή ποντοπόρα, μεσογειακά, επιβατηγά και όλα τα υπόλοιπα μικρού μεγέθους πλοία, τα οποία είναι συνήθως μεγαλύτερης ηλικίας και δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας έναντι των μεγαλύτερου μεγέθους πλοίων που ανήκουν στην ποντοπόρο ναυτιλία και δραστηριοποιούνται διεθνώς. Περιλαμβάνονται και οι νέες κατασκευές με ημερομηνία παράδοσης εντός του 2009. Επίσης από τα στοιχεία αυτά, όπου ο ελληνόκτητος στόλος χωρίζεται σε δύο ομάδες ανάλογα με το μέγεθος χωρητικότητας των πλοίων, άνω των 10 χιλ. dwt και κάτω των 10 χιλ. dwt, τα μεγαλύτερα πλοία άνω των 10 χιλ. dwt αποτελούν σχεδόν το σύνολο, το 98,2% (2008) του ελληνόκτητου στόλου. Ακόμα παρατηρείται αύξηση του μέσου μεγέθους των πλοίων και στις δύο ομάδες, δηλαδή από 70,8 χιλ. dwt σε 72,3 χιλ. dwt μεταξύ 2007-08 στην πρώτη ομάδα των μεγαλύτερων πλοίων, άνω των 10 χιλ. dwt, και από 2,5 χιλ. dwt σε 2,6 χιλ. dwt, αντίστοιχα, στη δεύτερη ομάδα των μικρότερων πλοίων. Παράλληλα, η ηλικία των πλοίων υποχωρεί και στις δύο ομάδες (14,8 ετών για την πρώτη ομάδα και 22 ετών για τη δεύτερη ομάδα το 2008, από 15,3 ετών και 22,1 ετών που ήταν, αντίστοιχα, το 2007), δηλαδή οι Έλληνες όχι μόνο ανανεώνουν τον στόλο τους ανεξαρτήτως μεγέθους αλλά τον ανανεώνουν με διαρκώς μεγαλύτερα πλοία.

Ακόμα, σημαντικό είναι κατά πόσο υπάρχει σχέση της ιδιοκτησίας, της διαχείρισης και της εθνικής σημαίας του στόλου μιας χώρας. Η ελληνόκτητος



ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.18

Ηλικία ελληνόκτητου στόλου κατά ομάδα μέγθους εταιρειών – Αριθμός εταιρειών και ποσοστιαία κατανομή

Ηλικία πλοίων	Α. >25 πλοίων		Β. 16-25 πλοία		Γ. 9-15 πλοία		Δ. 5-8 πλοία		Ε. 3-4 πλοία		ΣΤ. 1-2 πλοία		Σύνολο	
	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%
<b>2008</b>														
0-9 ετών	9	28,1	9	28,1	14	20,0	22	17,6	12	7,5	26	7,6	92	12,1
10-14 ετών	9	28,1	4	12,5	13	18,6	21	16,8	15	9,4	16	4,7	78	10,3
15-19 ετών	3	9,4	8	25,0	10	14,3	14	11,2	16	10,1	28	8,2	79	10,4
43	11	34,4	33	47,1	68	54,4	116	73,0	270	79,4	509	67,2		
Σύνολο	32	100,0	32	100,0	70	100,0	125	100,0	159	100,0	340	100,0	758	100,0
<b>2007</b>														
0-9 ετών	7	24,1	7	20,0	14	22,2	19	15,1	11	6,7	15	4,9	73	10,1
10-14 ετών	10	34,5	7	20,0	9	14,3	20	15,9	13	7,9	13	4,2	72	9,9
15-19 ετών	2	6,9	10	28,6	6	9,5	20	15,9	18	10,9	23	7,5	79	10,9
άνω των 20 ετών	10	34,5	11	31,4	34	54,0	67	53,2	123	74,5	256	83,4	501	69,1
Σύνολο	29	100,0	35	100,0	63	100,0	126	100,0	165	100,0	307	100,0	725	100,0
<b>2000</b>														
0-9 ετών	1	4,3	2	9,1	5	5,9	5	3,6	8	4,2	13	3,5	34	4,1
10-14 ετών	6	26,1	3	13,6	11	12,9	13	9,3	8	4,2	14	3,7	55	6,6
15-19 ετών	7	30,4	7	31,8	24	28,2	33	23,6	35	18,5	47	12,5	153	18,3
άνω των 20 ετών	9	39,1	10	45,5	45	52,9	89	63,6	138	73,0	302	80,3	593	71,0
Σύνολο	23	100,0	22	100,0	85	100,0	140	100,0	189	100,0	376	100,0	835	100,0

Πηγή: Petrofin Research.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.19

Ελληνόκτητος στόλος, Σύνολο, άνω και κάτω των 10.000 dwt

Έτος	Ελληνόκτητος στόλος-Σύνολο			Ελληνόκτητος στόλος-Άνω των 10.000 dwt			Ελληνόκτητος στόλος-Κάτω των 10.000 dwt						
	Αριθμός πλοίων	Αριθμός εταιρειών	Μέση ηλικία	Αριθμός πλοίων	Αριθμός εταιρειών	Μέση ηλικία	Αριθμός πλοίων	Αριθμός εταιρειών	Μέση ηλικία	Μέση χωρητικότητα dwt	χλ.		
2008	4545	758	18,4	3019	439	14,8	218336	72321	1526	319	22,0	4033	2643
2007	4346	735	18,7	2884	428	15,3	204267	70828	1462	307	22,1	3732	2553
2006	4164	693	19,1	2794	413	16,0	191053	68380	1370	280	22,3		
2005	3970	690	23,0	2629	420	19,6	173277	65910	1341	270	26,4		
2004	4184	733		2754	429	19,7	180349	65486	1430	304			
2003	4085	729		2651	432	19,9	166705	62884	1434	297			
2002	4142	749	23,9	3451	487	20,8	166117	48136	691	262	27,1	599	867
2001	4110	785	24,1	3491	505	21,1	152092	43567	619	280	27,0	633	1022

Πηγή: Petrofin Research.

ναυτιλία παρουσιάζει μεγάλο δείκτη συσχέτισης στις δύο μεταβλητές ιδιοκτησίας και διαχείρισης, όπως παρατηρείται στον παρακάτω Πίνακα 2.1.20. Κατέχει το 10% της παγκόσμιας χωρητικότητας και το ίδιο ποσοστό διαχειρίζεται πάλι από Έλληνες. Στην εθνική σημαία είναι εγγεγραμμένο μόνο το 5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, εφόσον το μεγαλύτερο ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου βρίσκεται υπό ξένη σημαία, όπως έχει και αλλού επισημανθεί (Πίνακας 2.1.9). Από τον ίδιο Πίνακα 2.1.20 παρατηρείται ότι ορισμένες χώρες, π.χ. η Δανία, ενώ κατέχει το 3% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε gt, χειρίζεται το 5% του παγκόσμιου στόλου και στην εθνική σημαία της Δανίας είναι εγγεγραμμένο το 1%. Η Γερμανία αποτελεί έκπληξη με το 8% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε gt που κατέχει να διαχειρίζεται μόνο το 3% του στόλου της και στην εθνική σημαία της να είναι εγγεγραμμένο μόνο το 2%.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.20

Σύγκριση μεταξύ ιδιοκτησίας, διαχείρισης και σημαίας του στόλου σε διάφορες χώρες σε χιλ. gt, Ιανουάριος 2008

Χώρα	Ιδιοκτησία	%	Διαχείριση	%	Σημαία	%
Δανία	22.049	3	37.738	5	9.429	1
Βέλγιο	7.483	1	7.051	1	4.227	1
Γερμανία	66.854	8	25.406	3	12.950	2
Ελλάδα	80.502	10	79.547	10	35.622	5
Φινλανδία	2.341	0	3.034	0	1.544	0
Νορβηγία	25.864	3	23.230	3	18.521	2
Ολλανδία	8.865	1	9.248	1	6.499	1
Γαλλία	8.305	1	14.846	2	6.103	1
Ιταλία	15.653	2	16.479	2	13.204	2
Μάλτα	899	0	108	0	26.169	3
Κύπρος	7.136	1	4.833	1	19.147	2
Αγγλία	26.983	3	39.449	5	13.561	2
Ρουμανία	733	0	755	0	248	0
Βουλγαρία	1.243	0	1.199	0	890	0
ΗΠΑ	37.464	5	55.630	7	15.038	2
Καναδάς	7.430	1	16.026	2	2.819	0
Κίνα	100.425	13	106.814	14	63.815	8
Ιαπωνία	115.189	15	106.869	14	14.443	2
ΕΕ 27	264.040	33	258.056	33	159.886	20
Μέση Ανατολή	29.897	4	33.128	4	11.999	2
Σύνολο κόσμου	788.270	100	788.270	100	788.270	100

Πηγή: Optimar - Lloyd's Register Fairplay, 2008, σελ. 131.

### **2.1.5. Ναυτιλιακές εταιρείες των Αναπτυξιακών Νόμων Α.Ν.89/1967-Ν.2234/1994**

Η εγκατάσταση αλλοδαπών επιχειρήσεων θεσπίστηκε στην Ελλάδα για πρώτη φορά με τον Α.Ν.89/1967, ενώ επεκτάθηκε σε ναυτιλιακές εταιρείες με τον Α.Ν.378/68. Η γενικότητα των διατάξεων των νόμων αυτών αρχικά είχε ως αποτέλεσμα να χορηγηθεί μεγάλος αριθμός αδειών εγκατάστασης γραφείων που απολάμβαναν τα ευεργετήματα του νόμου, φορολογικές απαλλαγές κλπ., χωρίς να εισάγουν συναλλάγμα (ΚΕΠΕ, 1990, σελ. 85-90). Έτσι, με το άρθρο 25 του Ν.27/1975 καθορίστηκαν το αντικείμενο εργασιών των εταιρειών (μόνο διαχείριση πλοίων) και οι υποχρεώσεις των εταιρειών (ύψος εισαγόμενου συναλλάγματος και κατάθεση εγγυητικής επιστολής). Στη συνέχεια υπήρξαν αρκετές τροποποιήσεις με άρθρα νόμων (άρθρο 28 του Ν.814/1978, άρθρο 77 του Ν.1892/1990) προκειμένου να επανακαθοριστεί και να διευρυνθεί το αντικείμενο των εργασιών των εταιρειών και σε άλλου είδους ναυτιλιακές εργασίες. Το ισχύον σήμερα καθεστώς των αλλοδαπών (εξωχώριων) εταιρειών περιέχεται στο άρθρο 4 του Αναπτυξιακού νόμου Ν.2234/1994. Αναλυτικότερα, το άρθρο αυτό προβλέπει την υπαγωγή αλλοδαπών επιχειρήσεων ή αντιπροσώπων τους που διαχειρίζονται πλοία ξένης ή ελληνικής σημαίας άνω των 500 κοχ και ασχολούνται με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση όπως και τη μεσιτεία αγοραπωλησιών, ναυπηγήσεων, ναυλώσεων, ασφαλίσεων του ανωτέρω μεγέθους πλοίων των 500 κοχ. Εξαιρούνται τα πλοία που δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας (ακτοπλοϊκά και εμπορικά). Οι φορολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις σε αυτές τις εταιρείες παρέχονται με αντάλλαγμα την υποχρεωτική εισαγωγή 50 χιλ. \$ ετησίως για δαπάνες λειτουργίας και γενικά έξοδα των γραφείων τους όπως και 5 χιλ. \$ εγγύηση προς το Δημόσιο.

Από τα διαθέσιμα στοιχεία του ΥΕΝΑΝΠ για την πορεία των εταιρειών αυτών (Πίνακας 2.1.21) παρατηρείται συνεχής αύξηση του αριθμού των εγκατεστημένων εταιρειών, της απασχόλησης και του εισαγόμενου συναλλάγματος, ιδίως μετά το έτος 1994. Και τα τρία μεγέθη δείχνουν αυξανόμενο μέσο ρυθμό ανά 10ετία 1983-93 και 1993-03 και μεταξύ 2000-03, 2003-08 και 2005-08 (Πίνακας 2.1.22). Αναλυτικότερα, ο αριθμός των εταιρειών δείχνει αυξήσεις με μέσο ρυθμό 4,1%, 5,1% η απασχόληση, και 8,3% το συναλλάγμα την δεκαετία 2003-08 με έμφαση την δεκαετία 2005-08 που τα ανωτέρω ποσοστά διαμορφώνονται ακόμη υψηλότερα σε 4,2%, 6,4% και 9,3%, αντίστοιχα. Κατά τα προηγούμενα έτη, μόνο το διάστημα 2000-03 φαίνεται υψηλότερο το εισαχθέν συναλλάγμα ανά εταιρεία, 9,6%, που οφείλεται κυρίως στην αύξηση του ευρώ έναντι του δολαρίου

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.21  
 Ναυτιλιακές εταιρείες των Α.Ν. 89/1967-Ν.2234/1994

Έτος	Αριθμός εταιρειών	Απασχολούμενο προσωπικό		Εισαχθέν συνάλλαγμα (σε χιλ. \$)	Έξοδα λειτουργίας (σε χιλ. \$)	Λοιπά έξοδα (σε χιλ. \$)	Ισοτιμία <sup>2</sup> Ευρώ/ \$ ΗΠΑ	Εισαχθέν συνάλλαγμα (χιλ. ευρώ)	Έξοδα λειτουργίας (χιλ. ευρώ)	Λοιπά έξοδα (χιλ. ευρώ)	Σύνολο εξόδων/Αρ. εταιρειών (χιλ. ευρώ)
		Ημεδαποί	Αλλοδαποί								
1983	679	6577	709	7286	99.383	620.332	0,889	842.923	111.775	697.683	809.457
1984	655	6377	668	7045	92.698	550.545	0,786	1.002.287	117.982	700.703	818.685
1985	598	6117	605	6722	85.897	485.291	0,765	797.514	112.234	634.085	746.319
1986	585	5871	597	6468	91.245	463.745	0,982	616.637	92.891	472.111	565.003
1987	598	6104	524	6628	104.002	593.305	1,153	658.675	90.196	514.544	604.741
1988	644	6047	582	6629	124.645	639.840	1,181	701.586	105.515	541.638	647.153
1989	675	6419	623	7042	137.542	628.121	1,101	750.674	124.928	570.515	695.442
1990	701	6492	831	7323	174.222	774.794	1,274	793.621	136.720	608.015	744.735
1991	741	7012	738	7750	184.896	852.086	1,236	882.762	149.541	689.154	838.694
1992	850	7585	777	8362	218.251	917.939	1,293	909.209	168.777	709.858	878.635
1993	919	7934	877	8811	223.102	962.501	1,169	1.077.777	190.810	823.185	1.013.994
1994	1011	7979	936	8915	272.446	994.040	1,184	1.118.487	230.153	839.732	1.069.885
1995	1045	8774	1340	10114	314.786	1.189.272	1,293	1.212.831	243.526	920.048	1.163.574
1996	1067	8717	1350	10067	332.366	1.171.202	1,253	1.262.446	265.341	935.019	1.200.361
1997	1125	8902	1390	10292	358.712	943.249	1,129	1.189.809	317.653	835.283	1.152.936
1998	1139	8884	1653	10537	353.232	1.006.098	1,122	1.231.373	314.872	896.838	1.211.710
1999	1136	8990	1505	10495	347.839	881.603	1,066	1.207.096	326.380	827.213	1.153.593
2000	1137	9527	1471	10998	311.125	807.212	0,920	1.265.243	338.072	877.126	1.215.198
2001	1084	9751	1339	11090	313.640	864.618	0,895	1.364.502	350.336	965.778	1.316.114
2002	1055	9644	1278	10922	346.880	946.497	0,945	1.415.426	367.147	1.001.796	1.368.942

2003	1069	9710	1320	11030	1.773.356	457.680	1.229.103	1,131	1.567.677	404.597	1.086.548	1.491.145
2004	1075	9753	1288	11041	2.018.988	542.637	1.378.528	1,244	1.623.111	436.238	1.108.230	1.544.468
2005	1153	10383	1381	11764	2.227.505	599.696	1.482.150	1,244	1.790.455	482.032	1.191.343	1.673.375
2006	1189	10759	1589	12348	2.252.608	666.222	1.553.556	1,256	1.794.049	530.601	1.237.302	1.767.903
2007	1241	11675	1674	13349	2.805.542	835.549	1.822.551	1,371	2.046.945	609.623	1.329.747	1.939.370
2008	1304	12381	1782	14163	3.440.950	1.066.274	2.211.100	1,471	2.339.827	725.060	1.503.536	2.228.596

Πηγές: 1. ΔΝΠ/ΑΥΕΝΑΝΠ.

2. *Bulletin of Conjunctural Indicators*, Τράπεζα της Ελλάδος.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.22 Μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής των αλλοδαπών (εξωχώριων) ναυτιλιακών εταιρειών

ΜΕΡΜ	Εισαχθέν συνάλλαγμα	Έξοδα λειτουργίας	Λοιπά έξοδα	Σύνολο εξόδων	Ανά εταιρεία		Απασχολούμενοι		Αριθμός εταιρειών			
					Εισαχθέν συνάλλαγμα	Λοιπά έξοδα	Ημεδαποί	Άλλοδαποί		Σύνολο		
1983-1993	2,49	5,49	1,67	2,28	-0,57	2,35	-1,36	-0,77	1,89	2,15	1,92	3,07
1993-2003	3,82	7,81	2,81	3,93	2,26	6,19	1,27	2,37	2,04	4,17	2,27	1,52
2000-2003	7,41	6,17	7,40	7,06	9,64	8,38	9,63	9,28	0,64	-3,55	0,10	-2,03
2003-2008	8,34	12,38	6,71	8,37	4,12	8,00	2,55	4,15	4,98	6,19	5,13	4,05
2005-2008	9,33	14,58	8,07	10,02	4,94	9,97	3,72	5,60	6,04	8,87	6,38	4,19

Πηγή: ΔΝΠ/ΑΥΕΝΑΝΠ.

και λιγότερο στον μειωμένο αριθμό εταιρειών κατά -2% μεταξύ 2000-03. Όσον αφορά τα έξοδα ανά εταιρεία, ενώ την 4ετία 2000-03 οι αυξήσεις ήταν σχεδόν στο ίδιο επίπεδο μέσου ρυθμού αύξησης 9,3% όπως για το συνάλλαγμα, την 4ετία 2005-08 τα έξοδα ανά εταιρεία παρουσιάζουν μεγαλύτερη αύξηση, ιδίως τα λειτουργικά, με μέσο ρυθμό 10%. Οι εξελίξεις αυτές οφείλονται στη συναλλαγματική διαφορά ευρώ έναντι του δολαρίου, που ανάγκαζε κάθε φορά τις εταιρείες να καλύπτουν τα έξοδα που πληρώνουν με μεγαλύτερη εισροή δολαρίων.

Όσον αφορά την απασχόληση στις εταιρείες αυτές, η πλειονότητα είναι Έλληνες κατά 87-88%. Παράλληλα, η απασχόληση ημεδαπών και περισσότερο των αλλοδαπών αυξάνεται, όπως παρατηρείται στον Πίνακα 2.1.22, κατά την 6ετία 2003-08 κατά 5% και 6,2% και ιδίως μεταξύ 2005-08, με ρυθμό 6% και 8,9%, αντίστοιχα.

#### **2.1.6. Ναυτικές εταιρείες N.959/1979-N.2987/2002**

Με βάση τις διατάξεις του Ν.959/1979 καθιερώθηκε η ναυτική εταιρεία για να προσελκύσει τις αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρείες ελληνικών συμφερόντων. Ειδικότερα με το άρθρο 1 καθορίζεται ο σκοπός των εταιρειών στη διαχείριση, εκμετάλλευση κλπ. ελληνικών εμπορικών πλοίων και προσφέρει προνόμια που διευκολύνουν τη λειτουργία της εφοπλιστικής επιχείρησης. Με το άρθρο 1 του Ν.2987/2002 συμπληρώνεται ο προηγούμενος νόμος και ορίζεται ως ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο των ναυτικών εταιρειών το ποσό των 5.000 ευρώ.

Ο αριθμός των εταιρειών που καταχωρίζεται στα Μητρώα Εταιρειών παρουσιάζει αυξητική τάση αμέσως μετά τη σύστασή του νόμου, κατά 26,7% ετησίως μεταξύ 1980-1985, όπως φαίνεται στον παρακάτω Πίνακα 2.1.23. Ειδικότερα, οι φορολογικές απαλλαγές όλων των ναυτιλιακών εταιρειών του Ν.1676/1986 αύξησαν επίσης την προσέλευση αυτών παρουσιάζοντας μέσο ετήσιο ρυθμό 15,1% την 5ετία 1985-1990. Σύμφωνα με στοιχεία του ΥΕΝΑΝΠ, οι εταιρείες αυτές ανέρχονται σε 4.472 (τέλος Σεπτεμβρίου 2009) εκ των οποίων οι ενεργές είναι 2.685, δηλαδή το 60%.

Η σύσταση των εταιρειών αυτών έγινε για τις εταιρείες που εκμεταλλεύονται πλοία δεξαμενόπλοια, μεσογειακά, επιβατηγά, ακτοπλοϊκά κλπ.

Επίσης, από τον Μάιο του 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής για την προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού. Έχουν συσταθεί και λειτουργούν 680 εταιρείες.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.23**  
**Αριθμός συσταθεισών εταιρειών**  
**του Ν. 959/1979**

31/12 έτους	Αριθμός εταιρειών	ΜΕΡΜ ανά διετία
1980	281	
1985	916	26,7
1990	1.850	15,1
1995	2.504	6,3
2000	3.118	4,5
2005	3.950	4,8
9/2009	4.472	3,2

*Σημείωση:* ΜΕΡΜ: μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής.  
*Πηγή:* ΔΝΠΑ/ΥΕΝΑΝΠ.

### **2.1.7. Οι επιχειρήσεις του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών**

Οι δραστηριότητες του κλάδου των θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών περιλαμβάνονται αναλυτικότερα στον 4ψήφιο κλάδο 6110 της στατιστικής ταξινόμησης ΣΤΑΚΟΔ-2003. Αναλυτικότερα, περιλαμβάνονται όλες οι θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων με δρομολόγια προγραμματισμένα ή μη, οι μεταφορές με ρυμούλκηση ή ώθηση φορτηγίδων, η ενοικίαση πλοίων ή σκαφών με πλήρωμα. Επίσης περιλαμβάνονται οι κρουαζιέρες, εκδρομές, περιηγήσεις, οι πορθμειακές μετακινήσεις, οι μετακινήσεις με θαλάσσια ταξί<sup>3</sup>.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ για το 2004, όπως φαίνονται στον Πίνακα 2.1.24, ο κλάδος συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό επιχειρήσεων και κύκλου εργασιών, κατά το 53,7% και 66,7%, αντίστοιχα, στην Αττική. Επίσης σημαντική είναι η παρουσία των επιχειρήσεων στα Ιόνια Νησιά και στο Νότιο Αιγαίο κατά το 10,6% και 11,7%, αντίστοιχα, όπως και στην Κρήτη με το 22,4% του τζίρου.

Από τα υπόλοιπα στοιχεία της ΕΣΥΕ, όπου εμφανίζονται οι 4ψήφιοι κωδικοί κλάδων οι σχετικοί με ναυτιλιακές δραστηριότητες, παρατηρείται ότι ο συγκεκριμένος κλάδος 6110 (Πίνακας 1.3.1 στο Κεφάλαιο 1) αυξάνεται σε τζίρο κατά 10% ετησίως μεταξύ 2000-04 και σε τζίρο ανά επιχείρηση από 400 χιλ.

---

3. Η ενοικίαση και η επιχειρησιακή μίσθωση (ή λήζινγκ εκμετάλλευσης) σκαφών και πλοίων χωρίς χειριστή για εμπορικούς σκοπούς περιλαμβάνονται στην εκμίσθωση μεταφορικών μέσων για υδάτινες μεταφορές, κωδικός 7122 της ταξινόμησης ΣΤΑΚΟΔ-2003 ή NACE Rev. 1.1.

ευρώ το έτος 2000 σε 630 χιλ. ευρώ το 2004, ενώ μειώνεται ο αριθμός των επιχειρήσεων, αντίστοιχα.

Επίσης, με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 2.1.25, που παρουσιάζει διάφορα χαρακτηριστικά του 3ψήφιου κωδικού του κλάδου 611 των θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών, παρατηρούνται οι μεγαλύτερες αυξήσεις στις επενδύσεις μεταξύ 2000-06 με μέσο ρυθμό 12,8%. Ακολουθούν ο κύκλος εργασιών ανά εργαζόμενο, ο συνολικός τζίρος των επιχειρήσεων και ο τζίρος ανά επιχείρηση, με αντίστοιχα ποσοστά αύξησης 8,9%, 7,1% 6,9% ετησίως. Οι αυξήσεις αυτές οφείλονται στην καθαρή αύξηση του τζίρου παρά στην αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων και των απασχολούμενων που είχαν ελάχιστη αύξηση, μόνο 0,15% αύξηση οι επιχειρήσεις και μείωση οι απασχολούμενοι -1,7% μεταξύ 2000-06. Η φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας αυξήθηκε κατά 5,4%, που δεν προέρχεται μόνο από την αύξηση της προστιθέμενης αξίας που ήταν μικρότερη, 3,6%, αλλά από τη μείωση του αριθμού των εργαζομένων από 20.329 το έτος 2000 στα 18.402 άτομα το 2006. Ο κλάδος παρουσιάζει μείωση στο ποσοστό κερδοφορίας (ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα) γύρω στο 24% το 2006 από 26,4% που ήταν το 2000. Ως ποσοστό στο συνολικό κόστος των επιχειρήσεων του κλάδου η απασχόληση ανέρχεται σχεδόν στο 29,3% το 2006 από 35,2%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.24  
Επιχειρήσεις θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών  
(κωδικός 6110 κατά Περιφέρεια, 2004)

Περιφέρειες	Αριθμός επιχειρήσεων	Τζίρος (εκατ. ευρώ)	% Αριθμός επιχειρήσεων	% Τζίρος
Ανατολική Μακεδονία-Θράκη	45	23	1,61	1,31
Αττική	1505	1.178	53,71	66,71
Βόρειο Αιγαίο	63	5	2,25	0,30
Δυτική Ελλάδα	44	13	1,57	0,71
Δυτική Μακεδονία			0,00	0,00
Ήπειρος	33	12	1,18	0,70
Θεσσαλία	83	8	2,96	0,44
Ιόνια Νησιά	299	46	10,67	2,59
Κεντρική Μακεδονία	146	20	5,21	1,15
Κρήτη	134	396	4,78	22,42
Νότιο Αιγαίο	329	31	11,74	1,76
Πελοπόννησος	66	2	2,36	0,13
Στερεά Ελλάδα	55	31	1,96	1,77
Σύνολο χώρας	2802	1765	100,00	100,00

Σημείωση: Για τους κλάδους με λιγότερες από 4 επιχειρήσεις δεν εμφανίζεται ο τζίρος.

Πηγή: Γ.Γ. ΕΣΥΕ, Μητρώο Επιχειρήσεων 2004.



ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.25

Κύρια χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων των θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών υπηρεσιών (κωδικός 611 κατά NACE Rev. 1.1)

	Θαλάσσιες και ακτοπλοϊκές μεταφορές				MEPM
	2000	2004	2005	2006	2000-06
Αριθμός επιχειρήσεων	2992	2754	2747	3019	0,15
Κύκλος εργασιών (εκατ. ευρώ)	1369,5	1883	2139,5	2065,7	7,09
Τζίρος ανά επιχείρηση	0,46	0,68	0,78	0,68	6,93
Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής (εκατ. ευρώ)	823,1	908,7	1119,6	1019,4	3,63
Σύνολο αγορών (εκατ. ευρώ)	773,4	1065,4	1093,5	1111,3	6,23
Κόστος προσωπικού (εκατ. ευρώ)	462,1	522,6	569,9	525,4	2,16
Ακαθάριστες επενδύσεις (εκατ. ευρώ)	76,3	276,9	215,1	157	12,78
Αριθμός εργαζομένων	20329	20046	19284	18402	-1,65
Τζίρος ανά εργαζόμενο (χιλ.ευρώ)	67,4	93,9	110,9	112,3	8,88
Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας (χιλ. ευρώ)	40,5	45,3	58,1	55,4	5,36
% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας	128,2	132,3	174,5	164,9	4,29
Μέσο κόστος εργασίας	31,6	34,3	33,3	33,6	1,03
% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα	26,4	20,5	25,7	23,9	
% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής	60,9	49,6	63,0	64,5	
<b>ΔΟΜΗ ΚΟΣΤΟΥΣ</b>					
% Αγορές	48,4	54,0	49,4	52,1	
% Κόστος προσωπικού	28,9	26,5	25,7	24,7	
% Ακαθάριστες επενδύσεις	4,8	14,0	9,7	7,4	

Σημείωση:

Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας = Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία/Αριθμός εργαζομένων.

% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας = Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας/Μέσο κόστος εργασίας.

Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό = Κόστος προσωπικού/Αριθμός μισθωτών.

% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα = Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα/Τζίρος.

% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής = Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής/Αξία παραγωγής.

Πηγή: SBS, Eurostat.

που ήταν το 2000, οι επενδύσεις από 5,8% ανέβηκαν στο 8,8% το 2006 και οι αγορές αποτελούν το 62% του κόστους το 2006 από 59% που ήταν το 2000.

## 2.2. Ακτοπλοϊκές, πορθμειακές μεταφορές, γραμμές Αδριατικής

### 2.2.1. Συνολικός επιβατηγός στόλος

Ο ελληνόκτητος επιβατηγός στόλος, στον οποίο ανήκει ο ακτοπλοϊκός και ο στόλος των πορθμείων, σύμφωνα με τα διεθνή στοιχεία του Πίνακα 2.1.8 της προηγούμενης ενότητας, αποτελεί το 6,2% του παγκόσμιου στόλου επιβα-

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.1

Κατανομή των ελληνικών επιβατηγών πλοίων, 100 κοχ και άνω, κατά κλιμάκιο ολικής χωρητικότητας και κατηγορία, την 31η Δεκεμβρίου 2008

Κλιμάκιο ολικής χωρητικότητας	Σύνολο		Επιβατηγά		Ε/Γ-Ο/Γ		Ε/Γ-Ο/Γ-Π/Θ		Ε/Γ-Τ/Κ		Ε/Γ-Υ/Γ		Θ/Γ	
	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ
Σύνολο	710	1692694	49	63531	136	1264757	129	83614	313	262369	76	16110	7	2313
100<300	367	63028	33	6098	1	250	26	5444	240	41369	63	9201	4	666
300<500	99	42685	8	3518	7	3126	37	16657	37	15091	8	3533	2	760
500<1.000	91	74588	3	1835	9	6920	60	51981	13	9589	5	3376	1	887
1.000<1.500	15	19674			6	7618	3	3924	6	8132	0	0	0	0
1.500<2.000	13	22968	1	1809	9	16414	2	3245	1	1500	0	0	0	0
2.000<3.000	18	44425	0	0	15	36988	1	2363	2	5074	0	0	0	0
3.000<4.000	16	56642	0	0	14	50439	0	0	2	6203	0	0	0	0
4.000<5.000	14	63067	0	0	14	63067	0	0	0	0	0	0	0	0
5.000<6.000	10	54555	1	5000	8	44442	0	0	1	5113	0	0	0	0
6.000<7.000	4	25050	0	0	4	25050	0	0	0	0	0	0	0	0
7.000<8.000	8	60258	1	7709	6	45199			1	7350				
8.000<10.000	6	54263	0	0	5	45064			1	9199				
10.000<15.000	12	143179	1	11951	7	81959			4	49269				
15.000<20.000	11	193042	0	0	9	160551			2	32491				
20.000<25.000	4	93619	0	0	2	48058			2	45561				
25.000<30.000	10	279018	1	25611	8	226979			1	26428				
30.000<40.000	12	402633	0	0	12	402633			0	0				
40.000<60.000	0	0	0	0	0	0			0	0				
60.000<80.000	0	0	0	0	0	0			0	0				
80.000<100.000	0	0	0	0	0	0			0	0				
100.000+	0	0	0	0	0	0			0	0				

Σημείωση: Ε/Γ-Ο/Γ: Επιβατηγά-οχηματαγωγά, Ε/Γ-Ο/Γ-Π/Θ: Επιβατηγά-οχηματαγωγά-πορθμεία, Ε/Γ-Τ/Κ:Επιβατηγά-ταχυδρομικά, Ε/Γ-Υ/Γ: Επιβατηγά-υδροπτερύγα, Θ/Γ: Θαλαμηγοί.

Πηγή: ΕΣΥΕ.

τικών πλοίων σε μονάδες χωρητικότητας dwt για πλοία άνω των 300 gt. Περιλαμβάνονται τα μεγάλα ακτοπλοϊκά και τα πλοία των γραμμών Ελλάδας-Ιταλίας που ανέρχονται περίπου σε 100 πλοία. Αν προστεθεί και ο αριθμός των υπόλοιπων επιβατηγών μεταξύ 100-300 κοχ<sup>4</sup> προσεγγιστικά που αριθμούσαν σε 367 πλοία χωρητικότητας 63.028 κοχ, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ για το 2008 (Πίνακας 2.2.1), τότε ο επιβατηγός στόλος αυξάνεται στον αντίστοιχο παγκόσμιο.

Όσον αφορά την ηλικία του επιβατηγού στόλου, από τα στοιχεία της ΕΣΥΕ στον Πίνακα 2.2.2 συνάγεται ότι η πλειονότητα του επιβατηγού στόλου (41%) σε αριθμό πλοίων ή το 45% σε χωρητικότητα κοχ αποτελείται από πλοία άνω των 25 ετών και το 31% σε αριθμό πλοίων ή το 35% σε χωρητικότητα κοχ άνω των 30 ετών. Μικρότερο ποσοστό, γύρω στο 26,5%, του στόλου ή το 33% σε χωρητικότητα κοχ αποτελείται από νεότερα πλοία κάτω των 10 ετών, με αποτέλεσμα η μέση ηλικία των επιβατηγών πλοίων άνω των 100 κοχ να πλησιάζει κατ' εκτίμηση τα 20 έτη (2008). Όπως αναφέρουν και τα διεθνή στοιχεία (ενότητα 2.1.3, Πίνακας 2.1.16), η μέση ηλικία των επιβατηγών πλοίων άνω των 300 κοχ της ελληνικής σημαίας διαμορφώνεται στα 19,2 έτη (2008).

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.2

Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 κοχ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών και κατηγορίες, την 31/12/2008

Ομάδες ηλικιών σε έτη	Σύνολο		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια		Επιβατηγά		Λοιπά <sup>1</sup>	
	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ
Σύνολο	<b>2.082</b>	<b>39.156.211</b>	626	15.078.971	521	22.318.727	710	1.692.694	225	65.819
- < 5	<b>319</b>	<b>13.069.389</b>	69	3.551.594	153	9.428.150	92	88.590	5	1.055
5-<10	<b>297</b>	<b>12.541.114</b>	104	4.912.068	88	7.159.504	96	467.242	9	2.300
10-<15	<b>163</b>	<b>4.252.450</b>	40	1.812.079	40	2.282.590	78	150.111	5	7.670
15-<20	<b>162</b>	<b>3.191.542</b>	27	812.465	33	2.235.350	87	138.821	15	4.906
20-<25	<b>160</b>	<b>1.816.548</b>	51	1.305.711	21	417.352	67	88.011	21	5.474
25-<30	<b>190</b>	<b>1.856.107</b>	77	1.469.965	23	209.206	71	171.414	19	5.522
30+	<b>791</b>	<b>2.429.061</b>	258	1.215.089	163	586.575	219	588.505	151	38.892

Σημείωση: 1: Πλοία ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, αλιευτικά, τοποθετήσεως υποβρύχιων καλωδίων κλπ.

Πηγή: ΕΣΥΕ.

4. Οι κόροι ολικής χωρητικότητας κοχ, αντιστοιχούν στον αγγλικό όρο grt και όχι στον gt. Βλέπε και σημείωση Πίνακα 2.1.1 για τη διαφορά μεταξύ τους.

## 2.2.2 Ακτοπλοϊκός στόλος

Οι ακτοπλοϊκές μεταφορές εσωτερικού εκτελούνται, σύμφωνα με στοιχεία της Διεύθυνσης Θαλάσσιων Συγκοινωνιών του ΥΕΝΑΝΠ για το έτος 2008, από 208 πλοία συνολικής χωρητικότητας 698,3 χιλ. κοχ, που ανήκουν σε 135 ιδιωτικές εταιρείες και εταιρείες ευρείας συμμετοχικής βάσης. Στους Πίνακες 2.2.3 και 2.2.4 παρουσιάζονται τα κυριότερα χαρακτηριστικά στοιχεία των πλοίων της ακτοπλοΐας και των πορθμειακών γραμμών, δηλαδή κατά αριθμό εταιρειών, πλοίων, κλιμάκιο χωρητικότητας, ηλικίας κλπ. Έγινε διαχωρισμός των πλοίων σε δύο ομάδες ανάλογα τη δραστηριοποίησή τους σε κύριες γραμμές και σε τοπικές ή πορθμειακές γραμμές. Στην πρώτη ομάδα περιλαμβάνονται τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια στις κύριες γραμμές που ξεκινούν ή φθάνουν από/στον Πειραιά πλην της γραμμής Πειραιά-Σαλαμίνας. Επίσης, στην πρώτη ομάδα περιλαμβάνονται και τα πλοία που δρομολογούνται στις γραμμές που διεξάγονται από/προς: Λαύριο, Ραφήνα, Θεσσαλονίκη, Βόλο, Άγιο Κωνσταντίνο, Πάτρα και Ηράκλειο προς/από Κυκλάδες.

Στη δεύτερη ομάδα περιλαμβάνονται τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια στις πορθμειακές γραμμές όπως: Κυλλήνη-Ζάκυνθο, Κυλλήνη-Κεφαλλονιά, Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα, Πέραμα-Παλούκια, Καβάλα-Θάσο, Ωρωπό-Ερέτρια, Σπέτσες-Κόστα κλπ. και αναλύονται στην παρακάτω ενότητα των πορθμειακών γραμμών. Επίσης στην ομάδα αυτή περιλαμβάνονται τα πλοία που εκτελούν τοπικά δρομολόγια όπως Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη, Πειραιάς-Σαλαμίνα κλπ.

Συνολικά οι εταιρείες που εκτελούν τα δρομολόγια της ακτοπλοΐας και των πορθμείων, σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2.2.3, ανέρχονται σε 135 εκ

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.3

Αριθμός εταιρειών κατά μέγεθος αριθμού πλοίων στην ακτοπλοΐα, 2008

	1 πλοίο	2 πλοία	3 πλοία	4 πλοία	6 πλοία	7 πλοία	8 πλοία	27 πλοία	Σύνολο
Σύνολο									
Εταιρείες	110	16	2	3	1	1	1	1	135
Πλοία	110	32	6	12	6	7	8	27	208
Α Ομάδα: Κύριες γραμμές									
Εταιρείες	22	3	1	2	1	1	1	1	32
Πλοία	22	6	3	8	6	7	8	27	87
Β Ομάδα: Τοπικές και πορθμειακές γραμμές									
Εταιρείες	88	13	1	1	0	0	0	0	103
Πλοία	88	26	3	4	0	0	0	0	121

Πηγή: ΥΕΝΑΝΠ, Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών.

των οποίων οι 7 εταιρείες της πρώτης ομάδας είναι οι μεγαλύτερες και διαχειρίζονται άνω των 4 πλοίων ανά εταιρεία, δηλαδή συνολικά 56 πλοία (66% της συνολικής χωρητικότητας). Οι υπόλοιπες εταιρείες, που είναι οι περισσότερες και στις δύο ομάδες, είναι μικρού μεγέθους διαχείρισης ενός πλοίου και ακολουθούν οι εταιρείες των δύο πλοίων.

Στον Πίνακα 2.2.4, όπου φαίνονται περισσότερα χαρακτηριστικά των δύο ομάδων πλοίων, παρατηρείται ότι στην πρώτη ομάδα τα μεγαλύτερα πλοία με τις περισσότερες θέσεις επιβατών είναι άνω των 10.000 κοχ και αριθμούν σε 17 πλοία. Τα 6 από αυτά δρομολογούνται στις γραμμές Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα/Σάμη και συνεχίζουν προς Ιταλία. Επίσης παρατηρείται ότι τα περισσότερα πλοία στη μεν πρώτη ομάδα είναι μεταξύ 300-10.000 κοχ με μέση χωρητικότητα 3.838 κοχ, έναντι της δεύτερης ομάδας που είναι μεταξύ 300-1.000 κοχ και μέσης χωρητικότητας 710 κοχ. Τα μεγαλύτερα πλοία της δεύτερης ομάδας ανέρχονται σε 14, χωρητικότητας μεταξύ 1.000-5.000 κοχ. Τα 11 εξ αυτών δρομολογούνται στις γραμμές Κυλλήνη-Ζάκυνθο ή Κεφαλλονιά και Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό είναι ότι η πρώτη ομάδα, όπως παρουσιάζεται στον κατωτέρω Πίνακα 2.2.4, συγκεντρώνει τα γρηγορότερα πλοία μέσης ταχύτητας 24, 27, 31 ναυτικών μιλίων/ώρα και κατά κατηγορία μέσης χωρητικότητας 23.130 κοχ, 3.838 κοχ και 152 κοχ, αντίστοιχα. Εξ αυτών τα ταχύπλοα τύπου καταμαράν που ανήκουν στη δεύτερη κατηγορία χωρητικότητας των 3.838 κοχ δρομολογούνται στις γραμμές Πειραιά-Κυκλάδων, Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου-Βόρειων Σποράδων. Τα υδροπτέρυγα που ανήκουν στην τρίτη κατηγορία των 152 κοχ δρομολογούνται στις γραμμές Πειραιά-Αργοσαρωνικού και Βόλου/Αγ. Κωνσταντίνου-Βόρειων Σποράδων.

Όσον αφορά την ηλικία των πλοίων, παρατηρείται στον ίδιο Πίνακα 2.2.4 ότι η ομάδα των πορθμείων και τοπικών γραμμών συγκεντρώνει αναλογικά τα νεότερα πλοία. Συγκεκριμένα, κάτω των 10 ετών είναι το 46% των πλοίων έναντι του 28% της πρώτης ομάδας. Έτσι η πρώτη ομάδα συγκεντρώνει τα μεγαλύτερης ηλικίας πλοία, 23 τον αριθμό (ή το 26%) που είναι άνω των 30 ετών έναντι μόνον 11 αντίστοιχης ηλικίας πλοίων (ή το 9%) που έχει η δεύτερη ομάδα των πορθμείων.

Τα ακτοπλοϊκά πλοία είναι διαφόρων τύπων, με επικρατέστερο τον τύπο επιβατηγού/οχηματαγωγού κλειστού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ, ακολουθούν τα ανοικτού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ και επιβατηγά Ε/Γ. Δρομολογούνται επίσης και άλλοι τύποι επιβατηγών πλοίων όπως τα υδροπτέρυγα Ε/Γ-Υ/Γ, τα διπλού τοιχώματος καταμαράν επιβατηγά ταχύπλοα Ε/Γ όπως και καταμαράν επιβατηγά-οχηματαγωγά ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ. Τέλος, δρομολογούνται φορτηγά-οχηματαγωγά Φ/Γ-Ο/Γ που εξυπηρετούν τις μεταφορές νερού, πετρελαίου και οχημάτων. Στα ανωτέρω ακτοπλοϊκά πλοία δεν περιλαμβάνονται τα πλοία που μισθώνονται στις επιδο-

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.4**  
**Αριθμός πλοίων στην ακτοπλοΐα κατά κλιμάκιο χωρητικότητας και ηλικίας**  
**Μέσοι όροι λοιπών χαρακτηριστικών**

		Α Ομάδα: Κύριες γραμμές			Β Ομάδα: Τοπικές και πορθμειακές γραμμές					
Ηλικία	Αριθμός πλοίων κατά κλιμάκιο ΚΟΧ			Ηλικία	Αριθμός πλοίων κατά κλιμάκιο ΚΟΧ					
	100-300	300-10.000	>10.000		Σύνολο	<100	100-300	300-1.000	1.000-5.000	Σύνολο
>10	2	19	3	24	>10	12	2	40	2	56
10-15		10	3	13	10-15	4	3	8	2	17
15-20		4	4	8	15-20	1	3	3	5	12
20-25	2	2		4	20-25	1	2	5	3	11
25-30	6	4	3	13	25-30		3	10		13
30 <	2	17	4	23	30 <	1		8	2	11
2 πλοία*				2	1 πλοίο*					1
Σύνολο	12	56	17	87	Σύνολο	19	13	74	14	121
Μέσοι όροι				Μέσοι όροι						
Κοχ	152	3838	23130	7176	Κοχ	44	187	710	2659	775
Ταχύτητα ν.μ.	31,3	26,6	24,1	26,5	Ταχύτητας ν.μ	12,3	14,0	11,6	17,1	12,6
Θέσεων θέρους	138	966	1712	1008	Θέσεων θέρους	124	194	458	845	425
Θέσεων χειμώνα	138	684	1176	712	Θέσεων χειμώνα	86	128	302	649	292

\* 2 φορτηγά χωρίς στοιχεία

ν.μ.: ναυτικά μίλια

\* 1 πλοίο χωρίς στοιχεία

Πηγή: ΥΕΝΑΝΠ, Διεύθυνση Θελάσεων Συγκοινωνιών.

τούμενες γραμμές ούτε τα πλοία στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας πλην των 6 πλοίων που εξυπηρετούν τις γραμμές του Ιονίου και συνεχίζουν για Αδριατική. (Περισσότερο αναλυτικά στοιχεία κατά πλοίο της ακτοπλοΐας υπάρχουν στον Πίνακα Π1 του Παραρτήματος).

### **2.2.3. Ακτοπλοΐα και γραμμές δημόσιας υπηρεσίας**

Το ακτοπλοϊκό σύστημα της χώρας αναπτύσσεται μέσω των κύριων γραμμών (σε εννέα βασικές νησιωτικές περιοχές), μέσω των επιδοτούμενων γραμμών και μέσω των πορθμειακών γραμμών. Συνολικά παρέχουν 1.500 περίπου συνδέσεις μεταξύ 40 ηπειρωτικών και 100 περίπου νησιωτικών λιμανιών που εξυπηρετούνται από 350 πλοία τύπου Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ (Χλωμούδης και λοιποί, 2007).

Η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα εφαρμόζεται με το Νόμο 2932/01 που συντάχτηκε για να εναρμονίσει την ελληνική νομοθεσία στο κοινοτικό καθεστώς του Κανονισμού της απελευθέρωσης (ΕΟΚ) 3577/92. Ο Νόμος αυτός περιλαμβάνει και διατάξεις για τη δρομολόγηση πλοίων συγκεκριμένων τεχνικών προδιαγραφών κατά γραμμές του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, όπως αναφέρεται στην Απόφαση 3331.1/01/08, ΦΕΚ 2262, 5.11.2008. Μετά την υποβολή δηλώσεων των πλοιοκτητών για τη δρομολόγηση πλοίων, σημαντικός αριθμός νησιών δεν καλύπτεται. Τότε το Κράτος παρεμβαίνει, όπως προβλέπεται σε αυτές τις περιπτώσεις στον Κοινοτικό Κανονισμό, και μέσω μειοδοτικού διαγωνισμού συνάπτονται συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας έως 12 ετών (τροποποιήσεις Ν.3511/06 άρθρο 27 και Ν.3482/06, άρθρο έκτο). Η ενίσχυση των γραμμών αυτών προέρχεται από χρήματα του Κρατικού Προϋπολογισμού και από τα έσοδα του επίναυλου που καταβάλλεται από τους επιβάτες και για τα οχήματα, ο οποίος ανέρχεται στο 3% επί του καθαρού ναύλου στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές, όπως προβλέπεται στον Νόμο 2932/01, άρθρο 10, προκειμένου να γίνει η μίσθωση επιβατηγών πλοίων.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία των δύο αρμόδιων υπηρεσιών του ΥΕΝΑΝΠ, τα νησιά που δεν καλύπτονται και επιδοτούνται μέσω 75 και 85 προγραμματισμένων ακτοπλοϊκών γραμμών, αντίστοιχα, κατά τις δρομολογιακές περιόδους 1.11.2007-31.10.2008 και 1.11.2008-31.10.2009 είναι:

- 1) Οι συνδέσεις με τον Πειραιά για την εξυπηρέτηση των νησιών: Λειψοί, Αστυπάλαια, Νίσυρος, Τήλος, Σύμη, Χάλκη, Κάρπαθος, Κάσος, Καστελόριζο, Κίμωλος, Φολέγανδρος, Σίκινος, Θηρεσία, Ανάφη, Αμοργός, Δονούσα, Σχοινούσα, Κουφονήσια, Ηράκλεια, Φούρνοι, Ικαρία, Κύθηρα, Αντικύθηρα.

- 2) Οι συνδέσεις με το λιμάνι του Λαυρίου για την εξυπηρέτηση των νησιών: Ψαρά, Άγιος Ευστράτιος, Λήμνος, Σαμοθράκη, Κύθνος, Κέα.
- 3) Οι συνδέσεις με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για την εξυπηρέτηση των νησιών των Βορείων Σποράδων, των Κυκλάδων, του Ηρακλείου, της Λήμνου, της Λέσβου, της Ικαρίας, της Σάμου, της Χίου και των Δωδεκανήσων (Κάλυμνος, Κως, Ρόδος).
- 4) Οι συνδέσεις με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης για την εξυπηρέτηση των νησιών Λέσβου, Λήμνου, Σάμου, Χίου, Καλύμνου, Ρόδου, Κω, Σαμοθράκης.
- 5) Οι συνδέσεις με το λιμάνι της Καβάλας για την εξυπηρέτηση των νησιών Λέσβου, Λήμνου, Σάμου, Χίου.
- 6) Οι συνδέσεις των νομών Λακωνίας, Μεσσηνίας, Ρεθύμνου, Χανίων για την εξυπηρέτηση των νησιών Κύθηρα, Αντικύθηρα.
- 7) Η γραμμή Χάνια-Τριζόνια όπως και η σύνδεση Λευκάδας-Αιτωλοακαρνανίας (Καστός-Μύτικας) για την εξυπηρέτηση των νησιών Κάλυμνος και Καστός.
- 8) Οι συνδέσεις μεταξύ των νησιών των νομών Δωδεκανήσου, Σάμου, Χίου, Λέσβου, Έβρου και Κυκλάδων.
- 9) Οι συνδέσεις μεταξύ Σητείας, Ηρακλείου και Δωδεκανήσων.
- 10) Οι τοπικές συνδέσεις με την πρωτεύουσα ή με τα πλησιέστερα νησιά εντός των έξι νομών της ανωτέρω 8) περίπτωσης για την εξυπηρέτηση των νησιών Αρκεσίου, Αγαθονήσι, Φαρμακονήσι, Ψέριμος, Λέβιθα, Αστυπάλαια, Λειψοί, Μάραθος, Κάρπαθος, Κάσος, Νίσυρος, Τήλος, Σύμη, Χάλκη, Καστελόριζο, Κάλυμνος, Λέρος, Φούρνοι, Οινούσες, Ψαρά, Άγιος Ευστράτιος, Λήμνος, Θήμαινα, Αμοργός, Δονούσα, Ηράκλεια, Κουφονήσια, Σχοινούσα, Σίκινος, Φολέγανδρος, Ανάφη, Θηρεσία, Κίναρος, Άνδρος, Κύθνος, Τήνος, Κέα, Κίμωλος, Μήλος, Σέριφος, Σίφνος.
- 11) Επιπλέον οι τοπικές συνδέσεις εντός των νομών Χανίων, Εύβοιας, Κέρκυρας, Χαλκιδικής για την εξυπηρέτηση κατά σειρά των νησιών Γαύδου, Σκύρου, Ερεϊκούσας-Μαθρακίου-Οθωνών-Διαπόντιων και περιοχών του Αγίου Όρους.

Οι δαπάνες για τη χρηματοδότηση των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας παρουσιάζουν σημαντική αύξηση το έτος 2003, που ήταν ο πρώτος χρόνος εφαρμογής του Ν.2932/01. Έτσι, τα χορηγούμενα ποσά υπερδιπλασιάστηκαν από 13 περίπου εκατ. ευρώ το 2002 σε 36 εκατ. ευρώ το 2003. Το 2007 οι προγραμματισμένες δαπάνες των επιδοτήσεων ανήλθαν περίπου στα 46,8 εκατ. ευρώ και το 2008 σε 56,8 εκατ. ευρώ. Στον Πίνακα 2.2.5 αναφέρεται η αναλογία των προγραμματισμένων ποσών κατά νομό για τα έτη 2006-2008, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία των αρμόδιων υπηρεσιών του ΥΕΝΑΝΠ. Παρατηρείται ότι



το μεγαλύτερο ποσοστό χρημάτων συγκεντρώνουν οι Κυκλάδες και ακολουθούν τα Δωδεκάνησα. Όσον αφορά την προέλευση της χρηματοδότησης των δαπανών των γραμμών αυτών που ανήλθαν σε 44 εκατ. ευρώ (2004-05), προέρχονται κατά το μεγαλύτερο ποσό (25 εκατ. ευρώ) από τον επίναυλο του 3% που καταβάλλουν οι επιβάτες παρά από την ενίσχυση του Κρατικού Προϋπολογισμού που ανήλθε μόνο σε 20 εκατ. ευρώ. Το ποσό αυτό που πληρώνει το Κράτος είναι ελάχιστο, προκειμένου να μείνουν «ζωντανά» τα ελληνικά νησιά (Χλωμούδης και λοιποί, 2007).

#### **2.2.4. Άγονες γραμμές στις αεροπορικές μεταφορές**

Στις εναέρια μεταφορές έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και έχει εφαρμοστεί πρόγραμμα παροχής δημόσιας υπηρεσίας (public service obligation), όπως προβλέπεται στον Κανονισμό ΕΟΚ αριθ.2408/92 του Συμβουλίου, σε γραμμές όπου δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Διεύθυνσης Αεροπορικής Εκμετάλλευσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, το πρώτο πρόγραμμα των άγονων γραμμών εφαρμόστηκε από 28/12/2001 σε 10 τακτικές γραμμές (Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ C239/25.8.2001). Ακολούθησε το δεύτερο πρόγραμμα για άλλες 12 τακτικές γραμμές (C164/10.7.2002) και το τρίτο πρόγραμμα για ακόμα τρεις γραμμές, αν και για την 3η γραμμή Θεσσαλονίκη-Λήμνο-Ικαρία δεν κατατέθηκε προσφορά (C260/28.10.2006). Ανανεώθηκε η λειτουργία των προηγούμενων γραμμών τρεις φορές (C312/17.12.2004, C46/24.2.2006, C311/21.12.2007) και επιπλέον τροποποιήθηκαν και επεκτάθηκαν δύο γραμμές (C177/29.7.2006). Οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται από αερομεταφορέα που επιλέγεται με ανοικτό μειοδοτικό διαγωνισμό.

Συγκεκριμένα πρόκειται για τις 24 αεροπορικές γραμμές:

- Δώδεκα από Αθήνα προς Αστυπάλαια, Ικαρία, Λέρο, Μήλο, Κύθηρα, Νάξο, Πάρο, Κάρπαθο, Σητεία, Σκιάθο, Σκύρο, Κάλυμνο.
- Πέντε από Θεσσαλονίκη προς Σάμο, Χίο, Σκύρο, Κέρκυρα, Καλαμάτα.
- Τρεις από Ρόδο προς Κω-Λέρο-Αστυπάλαια, Καστελόριζο, Κάρπαθο-Κάσο-Σητεία.
- Μία από Κέρκυρα προς Άκτιο-Κεφαλλονιά-Ζάκυνθο.
- Μία από Λήμνο προς Μυτιλήνη-Χίο-Σάμο-Ρόδο.
- Μία από Αλεξανδρούπολη προς Σητεία.
- Μία από Άκτιο προς Σητεία.

Οι διακινηθέντες επιβάτες των άγονων γραμμών το έτος 2003 αριθμούσαν σε 266.573 που αναγόμενο σε ποσοστά ισοδυναμούσε στο 5,3% του συνολικού

μέσου όρου αφίξεων και αναχωρήσεων επιβατών εσωτερικού στα αεροδρόμια της χώρας (Σπαθή, 2005, σελ. 226). Η χρηματοδότηση των άγονων γραμμών καλύπτεται από τα έσοδα του ΤΕΑΑ. Ο φόρος αυτός πληρώνεται από όλους τους επιβιβαζόμενους επιβάτες πλην των επιβατών των άγονων γραμμών.

Όσον αφορά το κόστος επιδότησης των γραμμών αυτών, σύμφωνα με στοιχεία της Διεύθυνσης Οικονομικού και Εφοδιασμού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, το σύνολο των προγραμματισμένων δαπανών για 22 άγονες γραμμές ανερχόταν σε 25,5 εκατ. ευρώ το 2005, στο οποίο αναλυόμενο περαιτέρω κατά γραμμή ο νομός Δωδεκανήσου κατ' εκτίμηση συγκέντρωνε το υψηλότερο ποσοστό, δηλαδή το 33,8% των δαπανών (Πίνακας 2.2.5). Τα πληρωθέντα ποσά ανέρχονται σε 34,96 εκατ. ευρώ το 2007 και 27,5 εκατ. ευρώ το 2005, παρουσιάζοντας μέση ετήσια αύξηση μεταξύ 2005-07 κατά 12,7%.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.5

Αναλογούντα ποσά των προγραμματισμένων επιδοτούμενων γραμμών κατά νομό/νησί/περιοχή

Νομός/Νησί	Αεροπορικώς 2005		Ακτοπλοϊκώς 1/11/2007-31/10/2008		Ακτοπλοϊκώς 1/11/2006-31/10/2007	
	Ευρώ	%	Ευρώ	%	Ευρώ	%
Σαμοθράκη			458.004	0,8	422.864	0,9
Σκιάθος	741.119	2,9	434.600	0,8	832.734	1,8
Σκύρος	766.026	3,0	430.100	0,8	421.559	0,9
Δωδεκανήσου	7.911.227	31,0	18.031.789	31,7	12.585.540	26,9
Κυκλάδων	4.684.593	18,4	18.591.483	32,7	16.434.331	35,1
Σάμου	1.038.288	4,1	4.576.859	8,1	3.890.262	8,3
Χίου	740.184	2,9	3.738.373	6,6	3.333.681	7,1
Λέσβου	1.125.572	4,4	6.372.210	11,2	5.615.671	12,0
Κύθηρα	1.136.962	4,5	2.282.250	4,0	1.225.461	2,6
Χαλκιδικής		0,0	78.533	0,1	210.247	0,4
Λευκάδας		0,0	254.124	0,4	153.000	0,3
Κεφαλλονιάς	284.553	1,1		0,0		0,0
Ζακύνθου	284.553	1,1		0,0		0,0
Κέρκυρας	714.382	2,8	621.435	1,1	567.034	1,2
Ηρακλείου		0,0	434.600	0,8	484.500	1,0
Χανίων		0,0	536.234	0,9	582.507	1,2
Σητεία-Λασιθίου	2.051.746	8,0		0,0		0,0
Άκτιο-Πρέβεζας	776.537	3,0		0,0		0,0
Σύνολο	22.255.742	87,3				
Σύνολο με ΦΠΑ 9%	25.500.719	100,0	56.840.593	100,0	46.759.392	100,0

Πηγή: ΥΠΑ, Διεύθυνση Οικονομικού και Εφοδιασμού.  
ΥΕΝΥΑΝΠ, Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών.

### 2.2.5. Η περιφερειακή ανάπτυξη των νησιών

Τα νησιά για τη σύνδεσή τους με την ηπειρωτική χώρα όσο και μεταξύ τους έχουν ως μέσα συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης το πλοίο και ορισμένα πλοίο και αεροπλάνο. Βρίσκονται διάσπαρτα στον χώρο του Αιγαίου, του Κρητικού, και του Ιονίου Πελάγους και διοικητικά ανήκουν σε νομούς ή αποτελούν αυτοτελείς νομούς, όπως αναφέρονται στον Πίνακα 2.2.6. Καταλαμβάνουν έκταση 21,48 εκατ. στρεμμάτων ή το 16,2% της συνολικής έκτασης της Ελλάδας και συγκεντρώνουν το 13,0% του πληθυσμού, βάσει της τελευταίας Απογραφής Πληθυσμού του 2001. Μεταξύ των δύο Απογραφών 1991 και 2001 πολλά νησιά των νομών αυτών παρουσιάζουν πληθυσμιακή αύξηση και, σε πολλές περιπτώσεις, υψηλότερη του μέσου όρου χώρας. Αυτό διαπιστώνεται από τους μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής, ΜΕΡΜ του πληθυσμού, στη στήλη 4, που δείχνουν πρώτο σε αύξηση το νομό Κεφαλληνίας με 2%, ακολουθούμενο από τους νομούς Ζακύνθου και Κυκλάδων με 1,8%, Ρεθύμνου με 1,57%, Δωδεκανήσου με 1,5%, Χανίων με 1,2%, Ηρακλείου με 1% κλπ. Οι νήσοι του Βορείου Αιγαίου (νομοί Σάμου, Χίου, Λέσβου) που παρουσίαζαν πριν το 1981 μείωση πληθυσμού έχουν σταθεροποιηθεί και δείχνουν αύξηση της τάξης του 0,2%-0,4% κατά την 10ετία 1991-01.

Τα νησιά δέχονται μεγάλο αριθμό αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών, όπως φαίνεται από τα στοιχεία των διανυκτερεύσεων που δείχνουν δυναμική αύξησης. Το 2006 ξεπερνούν τα 37 εκατ. διανυκτερεύσεις και ανέρχονται στο 64% του συνόλου χώρας. Αναλυτικότερα, κατά σειρά πρώτος έρχεται ο νομός Δωδεκανήσου που συγκεντρώνει το 20,7% των συνολικών διανυκτερεύσεων της χώρας, ακολουθούμενος από τους νομούς Ηρακλείου με 10,8%, Κέρκυρας με 7,6%, Χανίων με 4,9%, Ρεθύμνης 4,2%, Λασιθίου με 3,5%, Ζακύνθου 3,3% κλπ. Όσον αφορά την κατανομή μεταξύ αλλοδαπού και ημεδαπού τουρισμού, οι περισσότεροι νομοί δέχονται περισσότερο αλλοδαπό τουρισμό (από 62% μέχρι 95%), με αντίστοιχο μέσο όρο χώρας 74,5%. Τα νησιά ή νησιωτικοί νομοί που δέχονται περισσότερο ημεδαπό τουρισμό, όπως φαίνεται στον Πίνακα, είναι η Χίος, η Λευκάδα, η Σαμοθράκη, η Σκύρος, τα νησιά του Αργοσαρωνικού και Λακωνικού Κόλπου.

Οι ημεδαποί τουρίστες σε αριθμούς υπερέρχουν κατά σειρά σε: Δωδεκάνησα, Κέρκυρα, Κυκλάδες, Χανιά, Ηράκλειο, Λέσβο, Σάμο, Σποράδες κλπ. Οι νομοί αυτοί λόγω παράδοσης και υποδομής έχουν καλύτερη πρόσβαση<sup>5</sup> από και προς την ενδοχώρα, ενώ οι νομοί ιδίως του Βορείου Αιγαίου όπως Λέσβου,

---

5. Χωρίς αυτό να ισχύει για τα επιμέρους νησιά των νομών Δωδεκανήσου, Κυκλάδων που εξυπηρετούνται από επιδοτούμενες γραμμές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.6

Έκταση, πληθυσμός, ΑΕΠ (σ.τ. 2005), απασχόληση, ξενοδοχειακό δυναμικό, νόμιμα βοηθητικά καταλύματα, διανυκτερεύσεις στα νησιά και στους νησιωτικούς νομούς

Νομοί Νησιά	Έκταση χλμ <sup>2</sup>	Πληθυσμός			ΜΕΡΜ	Ξενοδοχεία 2006			Ενοικιαζόμενα δωμάτια 2005		
		1991	2001	1991- 2001		Μονάδες	Κλίνες	Κλίνες/ Μονάδες	Μονάδες	Κλίνες	Κλίνες/ Μονάδες
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	
Σαμοθράκη	180	3083	2723	-1,23	12	551	45,92	17	239	13,9	
Θάσος	384	13527	13761	0,17	187	8037	42,98	513	6057	11,8	
Σποράδες	258	12732	13648	0,70	162	9997	61,71	922	13721	14,9	
Κέρκυρας	641	107592	111975	0,40	410	43349	105,73	4868	59889	12,3	
Λευκάδας	356	21111	22506	0,64	89	4456	50,07	831	11286	13,6	
Κεφαλλονιάς	904	32474	39488	1,97	134	8760	65,37	1010	16180	16,0	
Ζακύνθου	406	32557	39015	1,83	258	26426	102,43	1368	20598	15,1	
Εύβοια+Σκύρος	3861	208408	215136	0,32	223	15581	69,87	980	14347	14,6	
Αργ. +Κυθ. +Ελ. #	612	60078	67500	1,17	194	8014	41,31	570	9812	17,2	
Ηρακλείου	2641	264906	292489	1,00	517	62506	120,90	970	20531	21,2	
Χανίων	2376	133774	150387	1,18	484	33596	69,41	1000	16624	16,6	
Λασιθίου	1823	71279	76319	0,69	225	21140	93,96	541	7762	14,3	
Ρεθύμνης	1496	70095	81936	1,57	295	28831	97,73	597	9266	15,5	
Δωδεκανήσου	2714	163476	190071	1,52	999	120156	120,28	2067	33425	16,2	
Κυκλάδων	2572	94005	112615	1,82	928	41612	44,84	1186	53953	45,5	
Σάμου	778	41965	43595	0,38	678	10565	15,58	590	9860	16,7	
Χίου	904	52184	53408	0,23	49	2471	50,43	227	2907	12,8	
Λέσβου	2154	105082	109118	0,38	136	8510	62,57	937	11988	12,8	
Σύνολο	25060	1488328	1635690	0,95	5980	454558	76,01	19195	318445	16,6	
Σύνολο χώρας	131957	10259900	10964080	0,67	9111	693252	76,09	26086	459426	17,6	
%	18,99	14,51	14,92		65,63	65,57		73,58	69,31		

Σημείωση: \* Εκτίμηση, \*\* Σε επίπεδο νομού, ΑΕΠ: 2006 προσωρινά στοιχεία, ΜΕΡΜ ή Μ μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής, # Αργοσαρωνικός, Κύθηρα, Ελαφώνησος.

Το μήκος των ακτών της χώρας ανέρχεται σε 15.021 χλμ.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

Σάμου, Χίου και του Ιονίου όπως Κεφαλληνία, Λευκάδα, λόγω του ηπιότερου μοντέλου ανάπτυξης που έχουν ακολουθήσει έναντι των άλλων νησιών ή νησιωτικών νομών, κερδίζουν έδαφος στην τουριστική αγορά τα μεταγενέστερα χρόνια.

Τα νησιά διαθέτουν μεγάλο ποσοστό κλινών σε ξενοδοχεία και σε νόμιμα καταλύματα, ενοικιαζόμενα δωμάτια-διαμερίσματα που έχουν σήμα του ΕΟΤ. Αναλυτικότερα, συγκεντρώνουν το 63% (2006) των κλινών του κυρίως ξενοδοχειακού δυναμικού όλης της χώρας και περίπου το 69% (2005) των κλινών σε ενοικιαζόμενα δωμάτια και διαμερίσματα (σπήλεις 5-10). Στους νομούς αυτούς

Απασχόληση στον τουρισμό**			Διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία και κάμπινγκ						ΑΕΠ (εκατ ευρώ)	
1991	2001	Μ. 1991-2000	Άλλο-δαπών	Ημεδαπών	Σύν. 2006	%	Σύν. 2000	%	2001	2006
(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)
984	2595	10,18	1616	17038	18654	0,03	32794	0,05	31	35*
1108	3112	10,88	338634	129371	468005	0,81	412468	0,66	156	177*
1669	4342	10,03	354158	205378	559536	0,97	550374	0,89	182	220*
5650	5795	0,25	3836416	555401	4391817	7,60	3810740	6,13	1483	1638
180	755	15,42	100108	113140	213248	0,37	247154	0,40	252	285
540	1098	7,35	376785	121421	498206	0,86	600599	0,97	542	613
545	1719	12,17	1734200	191500	1925700	3,33	2154278	3,46	615	663
1564	3712	9,03	288617	456963	745580	1,29	791744	1,27	2591	3143
32013	74202	8,77	62758	116575	179333	0,31	364906	0,59	1388	1843*
5802	11875	7,43	5962478	286079	6248557	10,81	6009958	9,66	4204	4899
1909	4698	9,42	2504068	318947	2823015	4,88	2234466	3,59	2099	2441
2634	3566	3,08	1833853	161797	1995650	3,45	2035525	3,27	1064	1307
2344	4120	5,80	2257141	144646	2401787	4,16	2121939	3,41	1108	1194
9982	13020	2,69	11112242	824652	11936894	20,65	15870644	25,52	3219	3500
1726	4793	10,75	824486	410880	1235366	2,14	1534997	2,47	2021	2266
746	1368	6,25	581400	143047	724447	1,25	939999	1,51	507	551
340	904	10,27	92242	131428	223670	0,39	187522	0,30	606	779
730	1967	10,42	410229	249712	659941	1,14	802958	1,29	1184	1344
70466	143641	7,38	32671431	4577975	37249406	64,45	40703065	65,45	23253	26899
104970	234325	8,36	43055381	14741170	57796551	100,00	62186313	100,00	167730	206596
67,13	61,30		75,88	31,06	64,45		65,45		13,86	13,02

λειτουργούν μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες οι οποίες, κατά μέσο όρο, για το έτος 2006 ήταν: 121 κλίνες ανά μονάδα για Ηράκλειο, 120,2 για Δωδεκάνησα (κυρίως σε Ρόδο, Κω) και 105,7 για Κέρκυρα, 102,4 για Ζάκυνθο, ξεπερνώντας τον μέσο όρο της χώρας που ήταν 76 κλίνες ανά μονάδα. Λειτουργούν όμως και πολλές μικρές μονάδες όπως σε Κυκλάδες με μέσο όρο 44,8 κλίνες ανά επιχείρηση, στη Σάμο με 15,6 κλπ. Επιπλέον, ο νομός Κυκλάδων συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό, γύρω στο 45,5% (2005) του συνόλου χώρας σε ενοικιαζόμενα δωμάτια και διαμερίσματα και ακολουθεί ο νομός Ηρακλείου με 21,2%, τα νησιά του Αργοσαρωνικού με 17,2% κλπ.

Συνοπτικά αναφέρεται ότι η ραγδαία αύξηση της τουριστικής υποδομής (καταλύματα), με ανάλογη αύξηση της ζήτησης (διανυκτερεύσεις) από τη 10ετία

του 1980 στα νησιά, είχε ως αποτέλεσμα πολλά να εξελιχθούν σε παραδοσιακές τουριστικές περιοχές της χώρας όπως της Κρήτης, της Δωδεκανήσου, του Ιονίου, των Κυκλάδων. Επίσης εντυπωσιακούς ρυθμούς αύξησης σε ζήτηση και προσφορά εμφανίζουν οι νήσοι Βορείου Αιγαίου, ιδίως ο νομός Σάμου, ακολουθούμενος από τους νομούς Λέσβου και Χίου που δείχνουν, επίσης, δυναμική τάση ανάπτυξης.

Όσον αφορά την απασχόληση στον τουρισμό, της οποίας τα στοιχεία αναφέρονται σε επίπεδο νομού, την 10ετία 1991-01 παρουσιάζει σημαντικές αυξήσεις, άνω του 10%, σε νομούς στους οποίους ανήκουν νησιά που είχαν μικρότερη ανάπτυξη του τουρισμού τα προηγούμενα χρόνια όπως την 10ετία του 1980. Συγκεκριμένα πρόκειται για τα νησιά του Βορείου Αιγαίου (Χίος, Λέσβος, Σαμοθράκη, Θάσος, Σποράδες), του Ιονίου (Λευκάδα, Ζάκυνθος) και ορισμένα νησιά των Κυκλάδων. Αντίθετα, μικρή αύξηση της απασχόλησης στον τουρισμό την 10ετία 1991-01 παρουσιάζουν ανεπτυγμένα νησιά όπως π.χ. της Δωδεκανήσου 2,7%, της Κέρκυρας 0,25%, Λασιθί της Κρήτης 3,1% κλπ.

Άρα ο τουρισμός, εσωτερικός και εξωτερικός, συνέβαλε περισσότερο από τους άλλους κλάδους της οικονομίας στο περιφερειακό ΑΕΠ και την ανάπτυξη της νησιωτικής χώρας, αφού αποτελεί την κύρια απασχόληση των κατοίκων, επιδρώντας ταυτόχρονα στην αύξηση και συγκράτηση του πληθυσμού στην παραμεθόριο νησιωτική χώρα.

Η εκτίμηση του ΑΕΠ σε επίπεδο νησιών δείχνει ότι συγκεντρώνουν το 13%-14% του συνολικού ΑΕΠ χώρας μεταξύ 2001-06 (στήλες 20, 21). Εξετάζοντας την απασχόληση στον τουρισμό παράλληλα με τα στοιχεία της τουριστικής υποδομής και της ζήτησης (διανυκτερεύσεις), φαίνεται ότι ο τουρισμός είναι σημαντικός παράγοντας για την οικονομία των νησιών, ο οποίος εξαρτάται βασικά από τις μεταφορές εσωτερικού και εξωτερικού<sup>6</sup>. Όπως αναφέρεται και πιο κάτω, παρατηρείται μικρή έως σημαντική αύξηση της κίνησης διαχρονικά σε όλα τα νησιά παρά το ότι ο πληθυσμός σε ορισμένα δεν υπερβαίνει τους 1.000 κατοίκους.

Ιδιαίτερα η κίνηση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, γ' τρίμηνο: Ιούλιος-Αύγουστος-Σεπτέμβριος, πολλές φορές είναι υπερδεκαπλάσια του πληθυσμού, ιδίως στα νησιά χαμηλής ζήτησης. Για παράδειγμα η Φολέγανδρος που έχει 667 κατοίκους δέχτηκε 24.556 αφιχθέντες επιβάτες και αναχώρησαν από το λιμάνι

---

6. Η πρόσβαση των ξένων τουριστών στη χώρα πραγματοποιείται κυρίως αεροπορικώς, π.χ. το έτος 2006 ήταν το 67%, οδικώς πραγματοποιήθηκε κατά το 19,9%, δια θαλάσσης 5,8%, κρουαζιέρες 7,2% και ελάχιστα σιδηροδρομικώς 0,5%.

της 25.289 επιβάτες το τρίμηνο Ιουλίου-Αυγούστου-Σεπτεμβρίου του έτους 2006.

Η αυξημένη ζήτηση του θέρους είναι σημαντική και προέρχεται κατά το μεγαλύτερο μέρος από την παράλληλη αύξηση των απευθείας συνδέσεων πολλών νησιών, κυρίως, με τα λιμάνια του νομού Αττικής ή με τα άλλα μεγάλα λιμάνια της χώρας, όπως έχει διαπιστωθεί από εκτιμήσεις προηγούμενης μελέτης του ΚΕΠΕ. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η αύξηση των δρομολογίων κατά 5,14% μεταξύ Αττικής και Κυκλάδων την 10ετία 1990-2000 επέφερε αντίστοιχη αύξηση της κίνησης επιβατών του μηνός Φεβρουαρίου κατά 5,34%. Γενικά παρατηρείται αύξηση στην κίνηση των επιβατών με το πλοίο, ιδίως τον χειμώνα, που οφείλεται στην αναβάθμιση της ακτοπλοΐας με πλοία νεότερα και σύγχρονης τεχνολογίας.

## 2.2.6. Η επιβατική κίνηση

Στην ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών παρατηρούνται διαχρονικά μεταξύ 1980-2000 και 1990-2000 σταθερά ετήσια ποσοστά αύξησης, άνω του 4,2% σύμφωνα με προηγούμενη μελέτη του ΚΕΠΕ (Σπαθή 2005, σελ. 64). Την 7ετία 2000-07 η μέση αύξηση των επιβατών της ακτοπλοΐας αυξήθηκε περισσότερο και ανήλθε στο 6,3% ετησίως. Οι αυξήσεις αυτές της ζήτησης διατηρούν την υπεροχή του πλοίου και των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών έναντι του αεροπλάνου στις μετακινήσεις επιβατών προς τα νησιά υψηλής ζήτησης που αποδίδεται, πλην των ταχύτερων πλοίων, γενικότερα στην ανώτερη ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών λόγω μεγαλύτερης χωρητικότητας των πλοίων σε επιβάτες-οχήματα. Αυτό ήταν επακόλουθο του ανταγωνισμού με το αεροπλάνο, της άρσης του προστατευτισμού της ακτοπλοΐας όπως και των αυστηρότερων κανονισμών ασφαλείας που επιβάλλουν οι Διεθνείς Οργανισμοί (ΙΜΟ, ΕΕ) ανάλογα με την ηλικία των πλοίων<sup>7</sup>. Η συγκυρία αυτή οδήγησε τους πλοιοκτήτες στην ανανέωση ενός

---

7. Το ΠΔ 124/2006 (ΦΕΚ136) αναφέρεται στην εφαρμογή της ελεύθερης παροχής θαλάσσιων ενδομεταφορών σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό 3577/92/ΕΟΚ και με την Οδηγία 98/18 του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998. Έτσι, δεν ισχύει πλέον το όριο ηλικίας στα ελληνικά επιβατηγά πλοία, όπως ορίζει τα 35 έτη το ΝΔ 187/1973 και τα 30 έτη ο Ν.2932/2001. Η ελληνική νομοθεσία εναρμονίζεται πλέον με την κοινοτική Οδηγία και τη διεθνή Συνθήκη της Στοκχόλμης της 28ης Φεβρουαρίου 1996 που προβλέπει τη σταδιακή συμμόρφωση των πλοίων σε εργασίες υψηλού κόστους μέχρι την 1/10/2010 για πλοία ηλικίας 30 ετών ή μέχρι τη συμπλήρωση των 30 ετών έως την 1/10/2015, άλλως την απόσυρσή τους.



τήματος του ακτοπλοϊκού στόλου με νεότερα πλοία και σύγχρονης τεχνολογίας, με αποτέλεσμα η μέση ταχύτητα πλοίων να αυξηθεί όπως έχει εκτιμηθεί στον Πίνακα 2.2.7. Άλλοι λόγοι είναι η αυξημένη κυκλοφορία των οχημάτων, και κυρίως των επιβατηγών αυτοκινήτων ΙΧ, που οδήγησε επίσης, εκτός των άλλων, στην αύξηση της ζήτησης για θέσεις μεταφοράς οχημάτων στην ακτοπλοΐα. Η αύξηση της ζήτησης προέρχεται και από την παράλληλη αύξηση της προσφοράς, και ιδίως την επίτευξη των απευθείας συνδέσεων πολλών μικρότερων νησιών με τα κυριότερα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας μετά τις επίμονες αιτήσεις των κατοίκων.

Όσον αφορά την προτίμηση των επιβατών μεταξύ πλοίου ή αεροπλάνου, από τα στοιχεία της συνολικής κίνησης και της συμμετοχής του συνόλου των επιβατών στην ακτοπλοΐα και αεροπορία ανά 10ετίες και κατά τρίμηνο για όλες τις γραμμές εσωτερικού, εκτιμάται ότι μετά το 1970 που λειτούργησαν νέα αεροδρόμια, ιδίως στα νησιά, παρατηρήθηκε στις αεροπορικές μετακινήσεις ο μεγαλύτερος μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 13% μεταξύ 1970-80, ο οποίος μετριάστηκε μεταξύ 1980-90 και 1990-2000. Αυτό οφείλεται στις αυξήσεις των αεροπορικών εισιτηρίων λόγω στροφής της Ολυμπιακής Αεροπορίας στην κερδοφορία μετά το 1990-91, όπως και στην επιβολή του τέλους των 10 ECU τον Νοέμβριο του 1992 (Τέλος περί Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων, Νόμος 2065/1992). Τα στοιχεία του έτους 2000 των επιβατικών αεροπορικών μετακινήσεων φαίνονται επίσης αυξημένα λόγω της απελευθέρωσης και της

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.7

Μέση ταχύτητα των πλοίων της ακτοπλοΐας από/προς Αττική κατά νομό

Νομοί	1990		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006	
	Φ	A	Φ	A	Φ	A	Φ	A	Φ	A	Φ	A	Φ	A	Φ	A
Ηρακλείου	19	18	20	21	23	27	25	29	27	28	27	26	25	29	26	26
Χανίων	17	18	20	21	28	20	21	21	20	21	23	24	23	26	21	23
Δωδεκανήσου	15	18	20	19	20	20	20	22	21	22	21	21	22	22	23	22
Κυκλάδων	17	16	25	32	23	26	23	26	23	23	22	26	21	27	22	28
Σάμου	20	18	21	21	20	23	20	25	20	27	20	26	20	20	20	19
Χίου	16	16	19	22	19	21	19	23	19	25	19	24	19	24	23	23
Λέσβου	16	16	19	21	19	20	19	23	19	23	19	24	18	24	18	22
Μέσος όρος	17	17	20	23	22	23	21	24	21	24	21	24	21	24	22	23

Σημείωση: Φ: Φεβρουάριος - Α: Αύγουστος.

Περιλαμβάνονται συμβατικά πλοία και ταχύπλοα από/προς τα 3 λιμάνια Πειραιά, Λαυρίου, Ραφήνας.

Πηγές: 1. Ταχύπλοα πλοίων: Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών και Αρχαία Πλοίων YEN.

2. Αποστάσεις μεταξύ λιμένων: Υδρογραφική Υπηρεσία Πολεμικού Ναυτικού, Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

3. Ίδιες εκτιμήσεις με βάση τα δεδομένα και με συντελεστή στάθμισης τις διανυόμενες αποστάσεις των δρομολογίων ανά πλοίο.



εισόδου των ιδιωτικών εταιρειών στην αγορά, με την προσφορά περισσότερων θέσεων. Παρ' όλη τη μείωση των επιβατών το 2002, λόγω της μετακόμισης του Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα και της γενικότερης διεθνούς κρίσης στις αερομεταφορές, από τα συμβάντα της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001, τα τελευταία χρόνια η αγορά έχει ανακάμψει σημειώνοντας μέση ετήσια αύξηση κατά 1,06% μεταξύ 2000-07. Γενικά η απελευθέρωση των αγορών, αν και έγινε ετεροχρονισμένα χωρίς ακόμα να έχουν γίνει όλες οι αλλαγές στην ακτοπλοΐα, εντούτοις αύξησε τον ανταγωνισμό μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου (βλ. επίσης Sambrakos and Rigas, 2007 και Rigas, 2008).

### **2.2.7. Εποχικότητα της ακτοπλοϊκής κίνησης και κίνηση κατά γραμμή**

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες χαρακτηρίζονται από έντονη εποχικότητα της κίνησης που οφείλεται στον περιορισμό των μετακινήσεων μόνο στους μόνιμους κατοίκους των νησιών κατά τους χειμερινούς μήνες, ενώ κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, που προστίθεται ο τουρισμός, η κίνηση πολλαπλασιάζεται.

Σχετικές εκτιμήσεις που έχουν γίνει όσον αφορά τις ελαστικότητες της ζήτησης ως προς την τιμή εισιτηρίου του πλοίου έναντι του αεροπλάνου, βρέθηκε ότι τον χειμώνα προτιμάται το αεροπλάνο και το καλοκαίρι το πλοίο. Ο ανταγωνισμός εντοπίζεται περισσότερο στην ποιότητα υπηρεσιών μεταξύ ταχύπλων και αεροπλάνου (Σπαθή, 2005 και Tsekeris, 2009).

Τα ποσοστά της κίνησης των επιβατών του τρίτου τριμήνου (Ιούλιος-Αύγουστος-Σεπτέμβριος) είναι αυξημένα και ανέρχονται σχεδόν στο 50% της κίνησης όλου του έτους (Πίνακας 2.2.8 και Πίνακας 2.2.9, στήλη 2). Η ακτοπλοϊκή κίνηση σε τροχοφόρα ΙΧ και δίκυκλα συγκεντρώνει, το τρίτο τρίμηνο, περισσότερο από το 50% της κίνησης του συνόλου έτους, λόγω του μεγάλου τουριστικού ρεύματος που παρατηρείται προς τα νησιά τους καλοκαιρινούς μήνες. Μικρότερη εποχικότητα κατά τρίμηνο παρουσιάζει η κίνηση των φορτηγών, γύρω στο 29% το δεύτερο και τρίτο τρίμηνο, όπως εξάλλου θα αναμενόταν, επειδή η μεταφορά δια θαλάσσης είναι η μόνη οδός για την τροφοδοσία και την επιβίωση των νησιών. Ακολουθούν τα λεωφορεία-πούλμαν που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη κίνηση κατά το τρίτο τρίμηνο με 36,6% (2005) της κίνησης του έτους, χωρίς, όμως, να βρίσκονται σε μεγάλη διαφορά έναντι του δεύτερου τριμήνου που έχει αντίστοιχο ποσοστό 31,5%.

Η κίνηση των οχημάτων στις ακτοπλοϊκές γραμμές κατά κατηγορία τροχοφόρων, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.2.10 για τα έτη 2004-2006, αντιπροσώπευε την εξής ποσοστιαία συμμετοχή στο σύνολο: 16,3% για τα φορτηγά, 0,5% για μεγάλα επιβατηγά αυτοκίνητα (λεωφορεία ή πούλμαν), 65,4% για μικρά επι-

βατηγά ΙΧ και 17,8% για δίκυκλα-τρίκυκλα. Αναλυτικότερα, όμως, εξετάζοντας την κίνηση κατά γραμμή, φαίνονται μεγάλες διαφοροποιήσεις στην κίνηση των φορτηγών και ειδικότερα στις περιφερειακής σημασίας γραμμές, όπως στα τοπικά δρομολόγια της Δωδεκανήσου όπου η συμμετοχή των φορτηγών αυξάνεται στο 45,2% μεταξύ Δωδεκανήσου-Κάλυμνου, στο 30,6% μεταξύ Ρόδου-Σάμου-Δωδεκανήσου, στη γραμμή Αλεξανδρούπολης-Σαμοθράκης 22,7%, στη γραμμή Λαυρίου-Β. Αιγαίου-Αλεξανδρούπολης 24,8% κλπ. Η εποχικότητα απο-

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.8

Επιβιβασθέντες επιβάτες και οχήματα φορτωθέντα στην ακτοπλοΐα και στα πορθμεία κατά τρίμηνα 2000, 2005

Έτος	Αριθμός απόπλων	Επιβάτες	Φορτηγά	Ε/Γ Μεγάλα	Ε/Γ Μικρά	Δίκυκλα- Τρίκυκλα
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<i>Σύνολο έτους</i>						
Ακτοπλοΐα 2000	111161	11651502	440914	11817	1406411	520789
Πορθμεία 2000	210065	17105244	743482	82830	3554316	768325
Ακτοπλοΐα 2005	186863	18104794	473613	13068	1970434	526964
Πορθμεία 2005	161782	11757662	541203	23707	3010073	725474
Ακτοπλοΐα ΜΕΡΜ 2000-05	10,95	9,22	1,44	2,03	6,98	0,24
Πορθμεία ΜΕΡΜ 2000-05	-5,09	-7,22	-6,15	-22,14	-3,27	-1,14
<i>Α' τρίμηνο</i>						
Ακτοπλοΐα 2000	18567	1271077	86656	1437	148572	44814
Πορθμεία 2000	43533	2963866	155096	36988	605367	116054
Ακτοπλοΐα 2005	27462	1807698	93344	1705	207443	44770
Πορθμεία 2005	31683	2182023	113398	3144	545958	114263
<i>Β' τρίμηνο</i>						
Ακτοπλοΐα 2000	29141	3039231	118614	3335	301963	124760
Πορθμεία 2000	58183	4290523	219502	15435	897235	205619
Ακτοπλοΐα 2005	55296	4707726	140150	4122	447933	132309
Πορθμεία 2005	41845	3105745	143710	7229	725487	197195
<i>Γ' τρίμηνο</i>						
Ακτοπλοΐα 2000	38911	5316377	131531	4573	714885	266342
Πορθμεία 2000	66528	6179853	209240	18990	1343334	293441
Ακτοπλοΐα 2005	68730	9031365	135890	4786	1018041	288846
Πορθμεία 2005	50245	4433081	161219	9172	1145057	265515
<i>Δ' τρίμηνο</i>						
Ακτοπλοΐα 2000	24542	2024817	104113	2472	240991	84873
Πορθμεία 2000	41180	3643244	158549	11341	698298	152845
Ακτοπλοΐα 2005	35485	2572486	104262	2457	297424	61227
Πορθμεία 2005	38010	2036814	122876	4161	593570	148501

Σημείωση: ΜΕΡΜ μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.9

Ποσοστιαία κατανομή των επιβιβασθέντων επιβατών και φορτωθέντων οχημάτων στην ακτοπλοΐα και στα πορθμεία κατά τρίμηνα 2000 και 2005

Έτος	Αριθμός απόπλων	Επιβάτες	Φορτηγά	Ε/Γ Μεγάλα	Ε/Γ Μικρά	Δίκυκλα- Τρίκυκλα
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<i>Σύνολο έτους</i>						
Ακτοπλοΐα 2000	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Πορθμεία 2000	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Ακτοπλοΐα 2005	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Πορθμεία 2005	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
<i>Α' τρίμηνο</i>						
Ακτοπλοΐα 2000	16,70	10,91	19,65	12,16	10,56	8,61
Πορθμεία 2000	20,72	17,33	20,86	44,66	17,03	15,10
Ακτοπλοΐα 2005	14,70	9,98	19,71	13,04	10,53	8,50
Πορθμεία 2005	19,58	18,56	20,95	13,26	18,14	15,75
<i>Β' τρίμηνο</i>						
Ακτοπλοΐα 2000	26,22	26,08	26,90	28,22	21,47	23,96
Πορθμεία 2000	27,70	25,08	29,52	18,63	25,24	26,76
Ακτοπλοΐα 2005	29,59	26,00	29,59	31,54	22,73	25,11
Πορθμεία 2005	25,87	26,41	26,55	30,49	24,10	27,18
<i>Γ' τρίμηνο</i>						
Ακτοπλοΐα 2000	35,00	45,63	29,83	38,70	50,83	51,14
Πορθμεία 2000	31,67	36,13	28,14	22,93	37,79	38,19
Ακτοπλοΐα 2005	36,78	49,88	28,69	36,63	51,67	54,81
Πορθμεία 2005	31,06	37,70	29,79	38,69	38,04	36,60
<i>Δ' τρίμηνο</i>						
Ακτοπλοΐα 2000	22,08	17,38	23,61	20,92	17,14	16,30
Πορθμεία 2000	19,60	21,30	21,33	13,69	19,65	19,89
Ακτοπλοΐα 2005	18,99	14,21	22,01	18,80	15,09	11,62
Πορθμεία 2005	23,49	17,32	22,70	17,55	19,72	20,47

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

τελεί σημαντική παράμετρο αποφυγής δραστηριοποίησης των πλοίων όλο το έτος, αφού μόνο η υψηλότερη πληρότητα συνεπάγεται υψηλότερη απασχόληση και κέρδη.

Επίσης από τα διαθέσιμα στοιχεία του Πίνακα 2.2.11, όπου φαίνεται η κίνηση των απόπλων πλοίων, των επιβατών και των οχημάτων κατά γραμμή, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία των ετών 2006, 2005, 2004, όπως τηρούνται από την ΕΣΥΕ, διαπιστώνεται ότι τη μεγαλύτερη συχνότητα σε απόπλους πλοίων συγκεντρώνουν οι γραμμές του Αργοσαρωνικού με το 32% του συνόλου και ακολουθούν οι άλλες γραμμές με μικρότερα ποσοστά, όπως οι απόπλοι από

Ραφήνα με 8,4%, από τον Βόλο με 7,9% και στις τοπικές γραμμές όπως Θήρας-Κυκλάδων με το 5%. Η διαφορά που παρουσιάζεται στην αντίστοιχη διέλευση επιβατών και οχημάτων στις γραμμές αυτές, αφού συγκεντρώνουν μικρότερα ποσοστά έναντι των απόπλων δείχνουν το μικρότερο μέγεθος των δρομολογούμενων πλοίων όπως είναι τα ταχύπλοα και τα μικρότερα ακτοπλοϊκά. Έτσι, στους επιβάτες, η γραμμή Πειραιώς-Αργοσαρωνικού συγκεντρώνει το 18,2% του συνόλου των αντίστοιχων ετών. Ακολουθεί η γραμμή Πειραιώς-Κρήτης με ποσοστό

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.10

Ποσοστιαία σύνθεση οχημάτων φορτωθέντων κατά ακτοπλοϊκή γραμμή, σύνολο ετών 2004-2005-2006

Ακτοπλοϊκές γραμμές	Φορτηγά	Ε/Γ Μεγάλα	Ε/Γ Μικρά	Δίκυκλα-Τρίκυκλα	Σύνολο
Σύνολο	16,3	0,5	65,4	17,8	100,0
Αργοσαρωνικού	9,5	0,3	61,0	29,2	100,0
Πειραιώς-Πελοποννήσου	11,0	0,7	82,1	6,1	100,0
Πειραιώς-Κρήτης	19,3	0,9	67,3	12,6	100,0
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	27,7	0,3	56,3	15,7	100,0
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	28,0	0,4	52,9	18,7	100,0
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	9,0	0,0	64,8	26,2	100,0
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	14,8	0,2	60,1	25,0	100,0
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	19,3	0,4	55,5	24,8	100,0
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	24,4	0,1	60,3	15,2	100,0
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	13,4	3,0	75,0	8,6	100,0
Ραφήνας-Ευβοίας-Άνδρου-Τήνου	8,4	0,3	78,4	13,0	100,0
Πειραιώς-Δωδ/νήσου-Νοτίου Αιγαίου-Θεσ/νίκης	15,1	0,2	50,8	33,9	100,0
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	16,0	0,1	75,1	8,8	100,0
Λαυρίου-Κέας-Κύθνου	11,4	0,1	79,3	9,2	100,0
Λοιπές	20,7	0,7	61,8	16,8	100,0
Χώρας Σφακίων-Αγίας Ρουμέλης	5,8	0,1	85,2	8,8	100,0
Θήρας-Κυκλάδων	16,1	0,0	48,5	35,3	100,0
Χίου-Σάμου	11,6	0,0	51,7	36,7	100,0
Νυδρί-Μεγανησίου-Φισκάρδου-Φρικών	20,8	1,1	67,2	10,9	100,0
Αστακού-Αγίας Ευφημίας	12,3	2,5	77,7	7,4	100,0
Αλεξανδρουπόλεως-Σαμοθράκης	22,7	0,7	65,0	11,7	100,0
Ρόδου-Δωδεκανήσου-Σάμου	30,6	0,1	39,3	30,0	100,0
Σάμου-Δωδεκανήσου	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Καλύμνου-Δωδεκανήσου	45,2	0,0	26,9	27,9	100,0
Νήσων Βορείου Αιγαίου-Καβάλας	18,1	0,8	69,5	11,6	100,0
Θεσ/νίκης-Β. Σποράδων-Κυκλάδων-Ηρακλείου	16,2	0,3	57,3	26,2	100,0
Λαυρίου-Βορείου Αιγαίου-Αλεξανδρουπόλεως	24,8	0,1	65,3	9,7	100,0

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

συμμετοχής 14,7% και έπονται οι γραμμές Ραφήνας-Ευβοίας-Κυκλάδων με 12,2%, Πειραιώς-Σάμου-Κυκλάδων με 9,2%, Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων με 7,6%, κλπ.

Όσον αφορά την κίνηση των φορτηγών, από τα στοιχεία του ίδιου Πίνακα 2.2.11 διαπιστώνεται ότι κατά τα έτη 2006, 2005 και 2004 πρώτη είναι η γραμ-

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.11

Ποσοστιαία κατανομή απόπλων, επιβιβασθέντων επιβατών και φορτωθέντων οχημάτων κατά ακτοπολιτική γραμμή. Άθροισμα ετών 2004-2005-2006

Γραμμές	Αριθμός απόπλων	Επιβάτες	Φορτηγά	Ε/Γ Μεγάλα	Ε/Γ Μικρά	Δίκυκλα-Τρίκυκλα
Σύνολο (αριθμός)	556.763	54.147.778	1.472.079	43.117	5.910.502	1.606.054
Αργοσαρωνικού	32,02	18,19	7,95	9,10	12,74	22,47
Πειραιώς-Πελοποννήσου	1,36	0,91	1,25	2,79	2,31	0,63
Πειραιώς-Κρήτης	1,82	14,66	20,15	32,46	17,51	12,03
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	1,66	1,20	2,52	0,85	1,28	1,31
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	4,78	7,51	15,66	7,11	7,36	9,55
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	4,41	3,56	2,21	0,15	3,98	5,91
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	5,94	7,57	5,71	2,39	5,78	8,83
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	6,29	9,15	9,32	6,13	6,67	10,96
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	2,05	5,01	9,15	1,42	5,62	5,21
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	1,23	2,26	2,33	17,56	3,25	1,37
Ραφήνας-Ευβοίας-Άνδρου-Τήνου	8,37	12,21	6,95	7,38	16,20	9,86
Πειραιώς-Δωδ/νήσου-Νοτίου Αιγαίου-Θεσ/νίκης	2,16	0,67	0,40	0,17	0,34	0,83
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	7,92	4,96	4,82	1,36	5,65	2,43
Λαυρίου-Κέας-Κύθου	2,04	2,16	2,73	0,73	4,74	2,02
Λοιπές	17,94	9,97	8,84	10,41	6,58	6,58
Χώρας Σφακιών-Αγίας Ρουμέλης	2,13	1,86	0,06	0,05	0,23	0,09
Θήρας-Κυκλάδων	4,59	0,92	0,83	0,01	0,62	1,67
Χίου-Σάμου	0,71	0,19	0,08	0,01	0,08	0,22
Νυδρί-Μεγανησίου-Φισκάρδου-Φρικών	2,51	0,92	2,06	3,86	1,66	0,99
Αστακού-Αγίας Ευφημίας	0,99	0,41	0,61	4,29	0,96	0,33
Αλεξανδρουπόλεως-Σαμοθράκης	0,51	0,78	1,14	1,12	0,81	0,54
Ρόδου-Δωδεκανήσου-Σάμου	1,38	1,52	0,62	0,06	0,20	0,56
Σάμου-Δωδεκανήσου	0,76	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00
Καλύμνου-Δωδεκανήσου	1,98	0,45	0,91	0,00	0,14	0,52
Νήσων Βορείου Αιγαίου-Καβάλας	0,18	0,20	0,29	0,44	0,28	0,17
Θεσ/νίκης- Β. Σποράδων-Κυκλάδων-Ηρακλείου	1,09	1,85	0,62	0,34	0,54	0,91
Λαυρίου-Βορείου Αιγαίου-Αλεξανδρουπόλεως	1,13	0,62	1,62	0,23	1,06	0,58

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

μή Πειραιώς-Κρήτης με ποσοστά συμμετοχής στο σύνολο κατά 20,1%, ακολουθούμενη από τη γραμμή Πειραιώς-Δωδεκανήσου με 15,5%, έπεται η γραμμή Πειραιά-Μυκόνου-Σάμου με 9,3%, η γραμμή Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης με 9,1%, οι γραμμές του Αργοσαρωνικού με 7,9%, η γραμμή Ραφήνας-Εύβοιας-Άνδρου-Τήνου με 6,9% κλπ.

Στην κίνηση των μεγάλων αυτοκινήτων, πούλμαν ή λεωφορείων του ΚΤΕΛ, υπερέχει η γραμμή Πειραιώς-Κρήτης με 32,5%, ακολουθεί η γραμμή από το λιμάνι της Πάτρας προς τα Ιόνια νησιά με το 17,5%, ενώ στις μικρότερες γραμμές διακρίνονται η κίνηση λεωφορείων προς τα Ιόνια Νησιά όπως από τον Αστακό προς Αγία Ευφημία που συγκεντρώνει το 4,3% και η κίνηση μεταξύ Νυδρίου-Μεγανησίου-Φισκάρδου-Φρυκών (Ιθάκης) με το 3,9%.

Στην κίνηση των ΙΧ πρώτη έρχεται η γραμμή Πειραιώς-Κρήτης, συγκεντρώνοντας το 17,5%, του συνόλου κατά την 3ετία 2004-06, ακολουθούμενη από τη γραμμή Ραφήνας-Ευβοίας-Κυκλάδων με 16,2%, ακολουθεί ο Αργοσαρωνικός με 12,7%, κλπ. Όσον αφορά την κίνηση των δικύκλων, πρώτη έρχεται η γραμμή Αργοσαρωνικού με 22,5%, έπεται η γραμμή Πειραιώς-Κρήτης με 12%, ακολουθούμενη από τις γραμμές Πειραιά-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου με 11%, Ραφήνας-Εύβοιας-Άνδρου-Τήνου με 9,9%, Πειραιώς-Δωδεκανήσου 9,6%, κλπ.

Όστε συνοπτικά αναφέρεται ότι τη μεγαλύτερη κίνηση σε επιβάτες και οχήματα στις ακτοπλοϊκές γραμμές συγκεντρώνουν τα δρομολόγια από τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας προς τα νησιά του Αργοσαρωνικού, του Ανατολικού Αιγαίου, των Δωδεκανήσων και της Κρήτης.

## **2.2.8. Κρατήσεις υπέρ τρίτων στις τιμές εισιτηρίων αεροπλάνου και πλοίου ακτοπλοΐας**

Οι κρατήσεις υπέρ τρίτων είναι θεσμοθετημένες οικονομικές επιβαρύνσεις και επιβάλλονται για την οικονομική ενίσχυση τρίτων. Καταβάλλονται από τον επιβάτη, εισπράττονται και αποδίδονται από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες στους τρίτους. Η επιβάρυνση στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια ανέρχεται γύρω στο 23,5%-24,7% επί του καθαρού ναύλου μεταφοράς επιβατών και υψηλότερο ποσοστό, έως 35%, στα οχήματα. Ειδικότερα αφορά τις κρατήσεις που νομοθετήθηκαν ως εξής: 6,5% υπέρ του ΚΑΕΟ (Κεφαλαίου Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων), μέσω του οποίου χρηματοδοτείται το ΝΑΤ και το ΤΠΑΕΝ (Διατάγματα 91-556/1979, Ν.1892/1990, Διάταγμα 320/1991 και Ν.2575/1998). Πληρωμή φόρου προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ) 9% οι επιβάτες και 19% τα οχήματα (2004-2009), 3% επίναυλος επιβατών και οχημάτων για τη χρηματοδότηση των άγονων γραμ-

μών (N.3299/2001), 5% λιμενικά τέλη για τους επιβιβαζόμενους επιβάτες και τα φορτωθέντα οχήματα (N.2399/1996, N.2575/1998, N.3622/2007). Τα λιμενικά τέλη στους 12 λιμένες (N.2932/2001) διαφέρουν και διαμορφώνονται σύμφωνα με τη δική τους τιμολογιακή πολιτική. Έτσι ο ΟΛΠ χρέωνε 0,56 ευρώ (2007) ανά επιβιβαζόμενο και αποβιβαζόμενο επιβάτη, 1 ευρώ για τα φορτωθέντα και εκφορτωθέντα ΙΧ, 5 ευρώ ανά λεωφορείο και μέχρι 10 ευρώ ανά φορτηγό. Τέλος, σε ορισμένα νησιά των Κυκλάδων και τον λιμένα Ηρακλείου οι επιβιβαζόμενοι επιβάτες καταβάλλουν αχθοφορικά (Απόφαση 9, ΦΕΚ 115B/7-2-2000) που ανέρχονται σε 0,65 ευρώ (2009). Οι κρατήσεις αυτές δεν έχουν πάντοτε ανταποδοτικό χαρακτήρα, πλην των λιμενικών τελών που καταβάλλονται για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων και του ΦΠΑ που είναι θέμα φορολογικής πολιτικής. Η κατάργησή τους μπορεί να μείωνε τις τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, όχι όμως αρκετά για να ανταγωνιστούν τις πολύ φθηνότερες τιμές των γραμμών της Αδριατικής (Ψαραύτης, 2009).

Στα αεροπορικά εισιτήρια οι κρατήσεις υπέρ τρίτων, σύμφωνα με στοιχεία της Υπηρεσίας Διαχείρισης Εσωτερικού Δικτύου των ΟΑ αποτελούνται από: ΤΕΑΑ (Τέλος περί Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων βάσει του Νόμου 2065/1992) που ανέρχεται σε 12 ευρώ ανά επιβιβαζόμενο επιβάτη μόνο για τις εμπορικές γραμμές, όχι τις άγονες. Ο επίναυλος καυσίμου επιβάλλεται από το 2005 μόνο στις εμπορικές γραμμές και ανέρχεται σε 11 ευρώ (2007). Επιπλέον, οι αναχωρήσαντες επιβάτες των εμπορικών γραμμών, από τον αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος, καταβάλλουν 8,96 ευρώ (2007) ως τέλος διαδρομής και 4,43 ευρώ (2007) ως τέλος ασφάλειας αεροδρομίου. Σε όλες τις γραμμές, εμπορικές και άγονες, καταβάλλεται ΦΠΑ 9% επί του καθαρού ναύλου όπως και 4 ευρώ (2006) για την ασφάλεια ταξιδιωτών.

Τα στοιχεία του Πίνακα 2.2.12 αφορούν ενδεικτικά εκτιμήσεις του αεροπορικού και ακτοπλοϊκού εισιτηρίου (Β' θέσης και Γ' θέσης), σε σταθερές τιμές 2005, από/προς Αττική σε επίπεδο νομού κατά την 7ετία 2000-2007. Οι εκτιμήσεις αφορούν τις τιμές εισιτηρίων με τις επιβαρύνσεις υπέρ τρίτων και χωρίς αυτές. Παρατηρείται ότι τα ποσοστά των αεροπορικών κρατήσεων επί της τελικής τιμής του εισιτηρίου που πληρώνει ο επιβάτης είναι υψηλότερα έναντι των ακτοπλοϊκών σε αντίθεση με ό,τι συνέβαινε παλιότερα (βλέπε σχετικό άρθρο Τζαμουζάκης-Καραδήμα, 1996). Αυτό συμβαίνει γιατί στα αεροπορικά εισιτήρια οι κρατήσεις επιβάλλονται ως εφάπαξ ποσά, πλην του ΦΠΑ, επί του καθαρού ναύλου και όχι αναλογικά όπως στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια. Έτσι, η επιβάρυνση είναι μεγαλύτερη όσο μικρότερη είναι η τιμή του ναύλου, όπως για παράδειγμα στο νομό Χίου με 58 ευρώ (2007) την αρχική τιμή ναύλου οι κρατήσεις ανέρχονται



σχεδόν στο 39%. Το ίδιο παρατηρείται και στα Δωδεκάνησα και Κυκλάδες όπου τα ποσοστά των κρατήσεων στα αεροπορικά εισιτήρια ξεπερνούν το 41% (2007).

Επίσης η αύξηση των τιμών στην ακτοπλοΐα μεταξύ 2000-07 δείχνει ότι η απελευθέρωση επιβάρυνε αρκετά τον επιβάτη του πλοίου, κατά μέσο όρο 6,2% -7,3% για τις δύο κατηγορίες θέσεων Β' και Γ', αντίστοιχα, ενώ ο αεροπορικός επιβάτης επιβαρύνθηκε λιγότερο, κατά 5,9%-5,8%, το ίδιο χρονικό διάστημα (τελευταίες στήλες του Πίνακα).

Αυτό επιβεβαιώνεται και από τα στοιχεία του Πίνακα 2.2.12Α όπου φαίνεται η αναλογία τιμής εισιτηρίου πλοίου/αεροπλάνου και, όπως παρατηρείται, σε ορισμένους νομούς αυξήθηκε ο λόγος με την αύξηση του αριθμητή ο οποίος αντιστοιχεί με την τιμή του πλοίου, π.χ., στο Ηράκλειο η τιμή του λόγου από 0,44 το 2000 ανέβηκε στο 0,54 το 2007 για τιμή εισιτηρίου Β' θέσης πλοίου με κρατήσεις και από 0,26 σε 0,30 αντίστοιχα για την Γ' θέση πλοίου.

Στην ελληνική αγορά της ακτοπλοΐας ισχύει ολιγοπώλιο, αφού ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών περιορίζεται σε μικρές διαφορές τιμών στο εισιτήριο και μετά την απελευθέρωση των ναύλων. Ο ανταγωνισμός ισχύει περισσότερο στην ποιότητα υπηρεσιών τόσο μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιρειών όσο και με το αεροπλάνο. Στο πλοίο, η ποιότητα υπηρεσιών εντοπίζεται κυρίως στην προσφορά δρομολογίων, στην ώρα αναχώρησης (όπως και πριν την απελευθέρωση, βλέπε μελέτη ακτοπλοΐας, ΚΕΠΕ, 1992) και στην ταχύτητα των πλοίων, που αποτελούν τους κυριότερους προσδιοριστικούς παράγοντες της ζήτησης για τις κατηγορίες επιβατών με υψηλή οριακή χρησιμότητα του χρόνου, ενώ για την πλειοψηφία των επιβατών βασικός παράγοντας επιλογής ενός μέσου παραμένει η τιμή του εισιτηρίου.

Στις γραμμές που εξυπηρετούνται από περισσότερες των δύο εταιρειών και υποτίθεται ανταγωνισμός, πολλές φορές ο ταξιδιώτης δεν έχει πλήρη εικόνα όλων των προσφορών, με την έλλειψη εισιτηρίων ιδίως των χαμηλότερων κατηγοριών που παρατηρείται τις ημέρες αιχμής. Επίσης προς νησιά ίσων αποστάσεων, όπως είναι η Ύδρα και η Κύθνος, το εισιτήριο ανά επιβάτη το καλοκαίρι του 2008 ήταν υψηλότερο κατά 6,5 ευρώ για τους ταξιδιώτες της Ύδρας, όπου δρομολογούνται μόνο επιβατηγά πλοία και όχι Ε/Γ-Ο/Γ, όπως στην Κύθνο. Άρα ο ανταγωνισμός στις τιμές με τον έναν ή τον άλλο τρόπο δεν λειτουργεί και αυτό είναι εις βάρος των καταναλωτών-επιβατών.

Γενικά η λειτουργία της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα παρουσιάζει χαρακτηριστικά ολιγοπωλιακής αγοράς, όπως μικρό αριθμό επιχειρήσεων, μεγάλο αριθμό εμπλεκόμενων φορέων, ατελή γνώση των χρηστών με αλληλοσυγκρουόμενους



ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.12

Μέσος όρος τιμών εισιτηρίων χωρίς και με κρατήσεις υπέρ τρίτων πλοίου-αεροπλάνου κατά νομό, από/προς Αττική

(Ευρώ, σταθερές τιμές 2005)

Αεροπορία	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		MEPM 2000-2007	
	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.
Νομοί	59	60	61	68	69	65	67	71	65	68	73	73	70	70	69	69	2,3	1,9
Ηρακλείου χωρίς κρατήσεις	75	77	78	92	96	92	93	97	90	93	100	100	103	108	105	106	4,9	4,7
Ηρακλείου με κρατήσεις	21,5	21,6	21,0	26,4	28,0	28,9	28,0	27,1	27,9	27,2	27,2	27,4	32,2	35,2	34,4	34,9		
% κρατήσεων υπέρ τρίτων*	58	58	59	60	59	59	67	71	62	68	67	73	70	70	69	69	2,6	2,6
Χανίων χωρίς κρατήσεις	74	74	75	84	85	85	93	97	87	93	93	100	103	108	105	106	5,1	5,3
Χανίων με κρατήσεις	21,9	21,9	21,3	28,6	30,6	30,6	28,0	26,8	28,7	93,0	28,0	27,0	32,0	35,2	34,3	34,9		
% κρατήσεων	53	54	53	61	59	60	59	62	56	60	61	61	59	59	57	57	1,0	0,8
Δωδεκανήσου χωρίς κρατήσεις	73	74	73	89	90	90	88	92	85	90	92	93	95	99	97	97	4,1	3,9
Δωδεκανήσου με κρατήσεις	27,4	27,0	27,4	31,5	34,4	33,3	33,0	32,6	34,1	33,3	33,7	34,4	37,9	40,4	41,2	41,2		
% κρατήσεων	43	45	44	51	47	53	48	50	47	53	47	55	50	54	49	52	1,9	2,1
Κυκλάδων χωρίς κρατήσεις	59	63	60	76	72	81	75	77	72	80	71	85	78	92	80	89	4,4	5,1
Κυκλάδων με κρατήσεις	27,1	28,6	26,7	32,9	34,7	34,6	36,0	35,1	34,7	33,8	33,8	35,3	35,9	41,3	38,8	41,6		
% κρατήσεων	45	48	48	53	51	57	55	56	54	54	51	51	63	64	62	62	4,7	3,7
Σίμου χωρίς κρατήσεις	58	61	60	74	74	80	78	79	77	78	76	77	96	102	98	100	7,8	7,3
Σίμου με κρατήσεις	22,4	21,3	20,0	28,4	31,1	28,8	29,1	29,1	29,9	30,8	32,9	33,8	34,4	37,3	36,7	38,0		
% κρατήσεων	40	40	43	49	48	55	53	53	51	57	49	49	60	60	58	58	5,5	5,5
Χίου χωρίς κρατήσεις	54	55	58	73	73	81	78	78	76	83	75	75	92	97	94	95	8,2	8,1
Χίου με κρατήσεις	25,9	27,3	26,4	32,5	34,2	32,1	32,1	32,1	32,9	31,3	34,7	34,7	34,8	38,1	38,3	38,9		
% κρατήσεων	46	52	50	58	56	60	59	61	54	59	58	63	65	65	63	63	4,6	2,8
Λέσβου χωρίς κρατήσεις	62	68	66	82	82	87	84	87	79	85	85	90	98	103	100	101	7,1	5,8
Λέσβου με κρατήσεις	25,7	23,5	24,1	29,7	31,7	31,0	29,8	29,9	31,6	30,6	31,8	30,0	33,7	36,9	37,0	37,6		
% κρατήσεων																		
Σύνολο χωρίς κρατήσεις																	3,2	2,8
Σύνολο με κρατήσεις																	6,0	5,7

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.12 (συνέχεια)

(Ευρώ, σταθερές τιμές 2005)

	Ακτοπλοία-Τιμή εισιτηρίου Β' θέσης										ΜΕΡΜ	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2000-2007			
Νομοί	Φεβρ. Αύγ.	Φεβρ. Αύγ.	Φεβρ. Αύγ.	Φεβρ. Αύγ.	Φεβρ. Αύγ.	Φεβρ. Αύγ.	Φεβρ. Αύγ.	Φεβρ. Αύγ.	Φεβρ. Αύγ.	Φεβρ. Αύγ.		
Ηρακλείου χωρίς κρατήσεις	26	26	26	29	28	29	45	44	44	7,6	7,6	
Ηρακλείου με κρατήσεις	34	34	35	38	37	39	59	57	57	7,8	7,8	
% κρατήσεων	23,0	23,0	23,8	24,8	24,7	24,3	23,2	23,7	23,7	23,7	23,7	
Χανίων χωρίς κρατήσεις	25	25	23	24	24	26	31	41	40	41	6,7	
Χανίων με κρατήσεις	33	33	30	31	32	35	41	55	53	53	6,9	
% κρατήσεων	23,6	23,6	23,3	24,4	24,2	24,8	23,1	24,0	25,0	25,0	22,9	
Δωδεκανήσου χωρίς κρατήσεις	29	29	30	39	38	38	42	45	42	45	5,6	
Δωδεκανήσου με κρατήσεις	38	38	39	51	50	51	56	58	56	58	5,7	
% κρατήσεων	23,6	24,3	24,7	25,4	24,1	23,5	24,8	24,7	23,8	24,0	24,3	
Κυκλάδων χωρίς κρατήσεις	12	14	13	18	13	18	14	19	14	21	17	
Κυκλάδων με κρατήσεις	17	19	17	23	17	24	18	25	18	27	22	
% κρατήσεων	25,0	23,4	25,4	23,3	23,5	24,3	24,5	24,4	24,1	23,6	23,2	
Σάμου χωρίς κρατήσεις	22	23	20	26	27	28	27	29	29	30	29	
Σάμου με κρατήσεις	29	30	27	35	36	37	36	39	37	40	38	
% κρατήσεων	24,1	23,3	23,7	24,8	24,7	25,1	25,3	25,7	22,7	23,8	23,4	
Χίου χωρίς κρατήσεις	16	17	17	23	23	26	26	26	26	29	28	
Χίου με κρατήσεις	22	23	22	31	30	34	34	36	34	37	36	
% κρατήσεων	24,8	24,4	23,8	25,7	24,0	24,6	22,1	22,7	24,9	22,4	23,3	
Λέσβου χωρίς κρατήσεις	13	13	14	15	15	17	14	17	20	20	22	
Λέσβου με κρατήσεις	18	17	18	20	20	23	19	22	26	26	29	
% κρατήσεων	23,5	22,9	22,7	24,1	23,9	23,8	23,4	23,0	23,3	24,0	23,8	
Σύνολο χωρίς κρατήσεις											6,2	
Σύνολο με κρατήσεις											7,3	

Ακτοπλοία-Τιμή εισιτηρίου Γ΄ θέσης		ΜΕΡΜ																	
		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2000-2007	
Νομμοί		Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.
Ηρακλείου χωρίς κρατήσεις		15	15	16	16	20	19	19	19	21	22	21	22	25	25	24	24	6,9	6,9
Ηρακλείου με κρατήσεις		20	20	21	20	27	26	26	28	29	28	29	32	32	31	31	31	6,8	6,8
% κρατήσεων		23,9	23,9	23,6	23,7	23,4	25,2	24,5	24,1	23,8	24,0	23,3	23,5	23,5	23,0	23,0	23,0		
Χανίων χωρίς κρατήσεις		16	16	17	16	17	16	16	19	20	19	21	23	23	23	23	23	5,0	5,0
Χανίων με κρατήσεις		21	21	22	21	22	21	21	25	26	25	27	30	30	29	29	29	4,9	4,9
% κρατήσεων		23,4	23,4	23,1	23,5	23,8	23,9	24,5	24,2	23,5	23,2	23,5	23,5	23,2	23,1	23,1	23,1		
Διοδεκανήσου χωρίς κρατήσεις		18	18	19	19	27	26	26	26	26	25	26	27	27	29	28	31	6,1	8,5
Διοδεκανήσου με κρατήσεις		24	23	25	26	36	35	34	35	34	34	37	34	38	36	41	41	6,1	8,4
% κρατήσεων		23,3	24,7	25,0	24,8	25,0	24,1	24,2	23,2	24,7	25,1	23,6	25,0	22,3	23,4	23,6	24,4		
Κυκλάδων χωρίς κρατήσεις		13	15	13	17	14	18	14	18	13	18	14	20	14	21	16	22	2,7	4,9
Κυκλάδων με κρατήσεις		17	20	17	23	18	24	19	24	18	24	18	26	19	27	20	28	2,4	4,7
% κρατήσεων		23,9	24,1	23,2	23,4	23,2	24,1	23,5	23,0	25,9	24,9	23,2	24,1	23,4	23,0	22,5	23,2		
Σάμου χωρίς κρατήσεις		17	16	18	16	17	18	20	19	21	19	22	20	23	21	23	23	3,7	5,8
Σάμου με κρατήσεις		23	20	23	22	23	24	27	25	28	25	28	26	29	27	29	30	3,5	5,8
% κρατήσεων		23,7	23,5	23,8	24,2	24,4	24,6	24,1	24,4	23,8	24,3	23,5	23,4	22,6	23,4	22,4	23,3		
Χίου χωρίς κρατήσεις		11	12	13	12	12	16	15	16	16	18	13	18	18	19	19	21	7,7	8,2
Χίου με κρατήσεις		15	16	17	16	15	21	20	21	21	23	17	23	23	25	25	27	7,5	8,2
% κρατήσεων		24,1	23,7	23,9	23,4	23,5	23,7	24,1	23,5	23,2	23,5	23,3	22,5	23,4	23,2	23,2	23,3		
Λέσβου χωρίς κρατήσεις		8	9	10	10	9	10	10	10	10	12	10	11	13	13	19	21	12,3	12,9
Λέσβου με κρατήσεις		11	12	14	13	12	14	13	14	13	15	13	15	17	17	24	27	12,3	12,7
% κρατήσεων		23,2	23,8	24,0	23,8	24,0	24,2	24,1	24,0	23,7	23,4	23,4	24,4	23,3	24,1	22,9	23,0		
Σύνολο χωρίς κρατήσεις																		6,4	7,5
Σύνολο με κρατήσεις																		6,2	7,4

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.12Α

(Ευρώ, σταθερές τιμές 2005)

Νομοί		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007	
		Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.	Φεβρ.	Αύγ.
<b>Αναλογία Β΄ θέσης πλοίου προς αεροπλάνο</b>																	
Ηρακλείου χωρίς κρατήσεις	0,44	0,43	0,42	0,40	0,38	0,46	0,43	0,42	0,43	0,43	0,43	0,40	0,51	0,64	0,64	0,63	0,63
Ηρακλείου με κρατήσεις	0,45	0,44	0,43	0,39	0,36	0,43	0,41	0,40	0,41	0,42	0,42	0,39	0,48	0,57	0,54	0,54	0,54
Χανίων χωρίς κρατήσεις	0,44	0,44	0,43	0,45	0,39	0,42	0,36	0,34	0,39	0,38	0,39	0,39	0,44	0,44	0,59	0,58	0,59
Χανίων χωρίς κρατήσεις	0,45	0,45	0,44	0,42	0,35	0,38	0,34	0,32	0,37	0,37	0,37	0,36	0,43	0,40	0,51	0,51	0,50
Δωδεκανήσου χωρίς κρατήσεις	0,55	0,54	0,57	0,51	0,50	0,65	0,66	0,65	0,68	0,64	0,62	0,67	0,67	0,65	0,72	0,74	0,79
Δωδεκανήσου με κρατήσεις	0,52	0,52	0,54	0,46	0,44	0,59	0,58	0,58	0,59	0,56	0,55	0,59	0,59	0,53	0,56	0,58	0,60
Κυκλάδων χωρίς κρατήσεις	0,29	0,32	0,29	0,32	0,28	0,34	0,29	0,36	0,28	0,34	0,29	0,35	0,35	0,28	0,39	0,34	0,46
Κυκλάδων με κρατήσεις	0,28	0,30	0,27	0,29	0,24	0,29	0,24	0,24	0,31	0,24	0,30	0,25	0,30	0,23	0,30	0,28	0,35
Σάμου χωρίς κρατήσεις	0,49	0,47	0,46	0,46	0,40	0,46	0,47	0,50	0,50	0,52	0,53	0,56	0,56	0,46	0,48	0,47	0,52
Σάμου με κρατήσεις	0,50	0,49	0,48	0,43	0,36	0,44	0,45	0,47	0,47	0,48	0,48	0,50	0,50	0,39	0,39	0,39	0,41
Χίου χωρίς κρατήσεις	0,41	0,44	0,44	0,36	0,35	0,42	0,42	0,45	0,45	0,46	0,41	0,53	0,43	0,43	0,48	0,48	0,54
Χίου με κρατήσεις	0,40	0,42	0,43	0,32	0,31	0,38	0,37	0,41	0,40	0,42	0,34	0,45	0,37	0,37	0,38	0,38	0,44
Λέσβου χωρίς κρατήσεις	0,29	0,26	0,31	0,27	0,25	0,26	0,25	0,25	0,28	0,29	0,24	0,27	0,30	0,30	0,30	0,35	0,37
Λέσβου με κρατήσεις	0,28	0,25	0,30	0,24	0,22	0,23	0,23	0,23	0,25	0,27	0,22	0,24	0,26	0,26	0,25	0,29	0,31
<b>Αναλογία Γ΄ θέσης πλοίου προς αεροπλάνο</b>																	
Ηρακλείου χωρίς κρατήσεις	0,25	0,25	0,24	0,24	0,22	0,31	0,29	0,27	0,32	0,32	0,29	0,30	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35
Ηρακλείου με κρατήσεις	0,26	0,26	0,25	0,23	0,21	0,29	0,28	0,27	0,31	0,31	0,28	0,29	0,31	0,30	0,30	0,30	0,29
Χανίων χωρίς κρατήσεις	0,28	0,28	0,27	0,28	0,27	0,28	0,24	0,23	0,31	0,29	0,29	0,28	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Χανίων χωρίς κρατήσεις	0,28	0,28	0,28	0,26	0,25	0,26	0,23	0,22	0,29	0,28	0,27	0,27	0,29	0,28	0,28	0,28	0,28
Δωδεκανήσου χωρίς κρατήσεις	0,34	0,32	0,35	0,31	0,33	0,46	0,45	0,42	0,46	0,42	0,43	0,45	0,45	0,45	0,49	0,48	0,54
Δωδεκανήσου με κρατήσεις	0,33	0,31	0,34	0,28	0,29	0,40	0,40	0,37	0,41	0,38	0,37	0,39	0,36	0,36	0,38	0,37	0,42
Κυκλάδων χωρίς κρατήσεις	0,30	0,34	0,30	0,34	0,30	0,35	0,30	0,37	0,28	0,34	0,29	0,36	0,28	0,39	0,32	0,42	0,41
Κυκλάδων με κρατήσεις	0,29	0,32	0,29	0,30	0,26	0,30	0,25	0,31	0,24	0,30	0,25	0,31	0,24	0,30	0,25	0,31	0,31
Σάμου χωρίς κρατήσεις	0,39	0,32	0,37	0,31	0,34	0,31	0,37	0,33	0,39	0,35	0,42	0,39	0,36	0,32	0,36	0,37	0,37
Σάμου με κρατήσεις	0,39	0,33	0,39	0,29	0,31	0,30	0,35	0,31	0,36	0,32	0,37	0,34	0,30	0,26	0,30	0,30	0,30
Χίου χωρίς κρατήσεις	0,29	0,30	0,31	0,24	0,24	0,29	0,28	0,25	0,31	0,31	0,27	0,36	0,30	0,32	0,33	0,33	0,36
Χίου με κρατήσεις	0,28	0,28	0,30	0,21	0,21	0,26	0,25	0,27	0,27	0,28	0,23	0,30	0,26	0,26	0,26	0,27	0,28
Λέσβου χωρίς κρατήσεις	0,18	0,17	0,21	0,18	0,16	0,17	0,17	0,17	0,19	0,20	0,17	0,18	0,20	0,20	0,20	0,29	0,33
Λέσβου με κρατήσεις	0,17	0,17	0,21	0,16	0,15	0,16	0,16	0,16	0,17	0,18	0,15	0,16	0,18	0,18	0,17	0,24	0,27

Πηγές: ΟΑ, ΥΕΝΑΜΠ, συλλογή και ίδια επεξεργασία στοιχείων.

στόχους (χρήστες, παραγωγοί, λιμενικές επιχειρήσεις, τοπική αυτοδιοίκηση κλπ.), υψηλό σταθερό κόστος των πλοίων κλπ. Όσον αφορά την τιμολόγηση, με την απελευθέρωση των υπηρεσιών της ακτοπλοΐας ο ναύλος βασίζεται, όπως και πριν, στην απόσταση και κυρίως στο λειτουργικό κόστος παραγωγής των υπηρεσιών και όχι στα χαρακτηριστικά της ζήτησης ή στον ανταγωνισμό κατά σύνδεση. Έτσι ο ανταγωνισμός δεν εφαρμόστηκε στις τιμές των ναύλων αλλά στη διάρκεια ταξιδιού, στην ποιότητα υπηρεσιών κλπ. (Lekakou, 2007).

## 2.2.9. Πληρότητα στα ακτοπλοϊκά πλοία

Η πληρότητα σε αριθμό επιβατών είναι ένας οικονομικός δείκτης των επιχειρήσεων με δεδομένες τις συνθήκες λειτουργίας τους, χωρίς όμως να αποτελεί κριτήριο επαρκές για την επιλογή του ως συντελεστή πληρότητας πλήρους απασχόλησης. Η πληρότητα αποτελεί ένα σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα της ποιότητας υπηρεσιών και εκτιμήθηκε ως ο αριθμός ταξιδιωτών δια του αριθμού των προσφερομένων θέσεων, που διαφέρει χειμώνα-καλοκαίρι (Πίνακας 2.2.13). Παρατηρείται ότι τους καλοκαιρινούς μήνες, λόγω της αυξημένης ζήτησης, ο δείκτης αυτός είναι μεγαλύτερος έναντι του αντίστοιχου των χειμερινών μηνών και επιβεβαιώνεται πράγματι ότι το καλοκαίρι αυξάνεται η πληρότητα επιβατών λόγω της αυξημένης ζήτησης που προέρχεται από το τουριστικό ρεύμα. Πολλές φορές η αύξηση της πληρότητας οφείλεται και στη μειωμένη προσφορά θέσεων λόγω δρομολόγησης λιγότερων πλοίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.13

Ποσοστιαία πληρότητα πλοίων ακτοπλοΐας από/προς Αττική κατά νομό

Νομοί	2000		2004		2005		2006	
	Φ	Α	Φ	Α	Φ	Α	Φ	Α
Ηρακλείου	0,73	0,91	0,44	0,54	0,34	0,66	0,34	0,76
Χανίων	0,71	1,10	0,41	0,63	0,41	0,85	0,55	0,97
Δωδεκανήσου	0,32	0,74	0,15	0,86	0,23	0,86	0,24	0,96
Κυκλάδων	0,31	0,70	0,24	0,51	0,20	0,41	0,15	0,64
Σάμου	0,42	0,95	0,84	0,50	0,45	0,56	0,52	0,73
Χίου	0,70	1,08	0,60	0,75	0,53	0,66	0,34	0,90
Λέσβου	0,59	0,82	0,48	0,68	0,36	0,83	0,29	0,90

Σημείωση: Φ: Φεβρουάριος, Α: Αύγουστος.

Πηγές: ΕΣΥΕ, ΥΕΝΑΝΠ-Αρχείο Πλοίων, Επεξεργασία ΚΕΠΕ.

## 2.2.10. Εποχικότητα της προσφοράς δρομολογίων στην ακτοπλοΐα

Η αύξηση των δρομολογίων, και ιδιαίτερα των απευθείας συνδέσεων που ενώνουν τα νησιά με τα μεγάλα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας, σχετίζεται άμεσα με την αύξηση της επιβατικής κίνησης. Στον Πίνακα 2.2.14 παρουσιάζονται οι κατάπλοι των πλοίων στα λιμάνια των επιμέρους νησιών από/προς τα λιμάνια του νομού Αττικής με βάση τα προγραμματισμένα δρομολόγια ομαδοποιημένα κατά νομό.

Από τα στοιχεία των κατάπλων των πλοίων κατά νομό σε μήνα αιχμής, Αύγουστο (Α), και σε μήνα χαμηλής ζήτησης, Φεβρουάριο (Φ), υπολογίζεται ο λόγος της εποχικότητας (Ε) προσφοράς των δύο μηνών με τη διαίρεση των κατάπλων Αυγούστου/Φεβρουαρίου. Οι νομοί Κυκλάδων και Σάμου παρουσιάζουν τον μεγαλύτερο λόγο εποχικότητας στα δρομολόγια, π.χ., ο νομός Κυκλάδων το έτος 2000 είχε λόγο εποχικότητας 4,14 και ο νομός Σάμου 2,52. Ο νομός Δωδεκανήσου επίσης παρουσιάζει κατά τα έτη 2003-04 αύξηση του λόγου εποχικότητας που ξεπερνά το 2 στα δρομολόγια και η τιμή του αντίστοιχου λόγου για το νομό Σάμου βρίσκεται κοντά στο 2 το έτος 2006.

Από τα στοιχεία του ίδιου Πίνακα φαίνεται ότι ο λόγος εποχικότητας μειώνεται σταδιακά μέχρι το 2003 στους νομούς Ηρακλείου και Χανίων και μετά ανεβαίνει. Επίσης στους νομούς Λέσβου και Χίου που εξυπηρετούνται συνήθως από την ίδια δρομολογιακή γραμμή, παρατηρείται ότι ο νομός Λέσβου κατά το

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.14

Προσεγγίσεις των ακτοπλοϊκών πλοίων στα νησιά ανά νομό τους μήνες Φεβρουάριο και Αύγουστο, από/προς Αττική. Λόγος εποχικότητας

Νομοί	2000			2003			2004			2005			2006		
	Φ	Α	Ε= Α/Φ	Φ	Α	Ε= Α/Φ	Φ	Α	Ε= Α/Φ	Φ	Α	Ε= Α/Φ	Φ	Α	Ε= Α/Φ
Ηρακλείου	132	174	1,32	116	178	1,53	98	194	1,98	116	248	2,14	100	178	1,78
Χανίων	64	88	1,38	94	118	1,26	122	164	1,34	116	164	1,41	100	158	1,58
Δωδεκανήσου	152	272	1,79	124	252	2,03	166	190	1,14	134	166	1,24	92	162	1,76
Κυκλάδων	710	2939	4,14	686	3255	4,74	710	2920	4,11	678	3470	5,12	634	2671	4,21
Σάμου	58	146	2,52	68	140	2,06	68	178	2,62	62	120	1,94	52	104	2,00
Χίου	68	100	1,47	80	122	1,53	94	152	1,62	106	182	1,72	108	158	1,46
Λέσβου	100	198	1,98	98	136	1,39	120	190	1,58	128	186	1,45	120	186	1,55

Σημείωση: Φ: Φεβρουάριος - Α: Αύγουστος, Ε: λόγος εποχικότητας.

Πηγές: Δρομολόγια πλοίων, Επεξεργασία ΚΕΠΕ.

έτος 2006 παρουσιάζει μεγαλύτερο λόγο εποχικότητας στους κατάπλους έναντι του νομού Χίου.

Επίσης από προηγούμενη μελέτη του ΚΕΠΕ έχει παρατηρηθεί ότι τα μεγάλα νησιά που έχουν περισσότερο μόνιμο πληθυσμό, π.χ., Ρόδος, έχουν μικρό λόγο εποχικότητας προσφοράς δρομολογίων, ενώ τα μικρότερα νησιά, π.χ. η Αμοργός, Κουφονήσια, Ηράκλεια στις Κυκλάδες που έχουν τουρισμό και η κίνηση είναι μεγαλύτερη κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, ο λόγος εποχικότητας προσφοράς μεταξύ των δύο μηνών αυξάνεται λόγω της πύκνωσης των δρομολογίων με πρόσθετες ή έκτακτες γραμμές, σε αντίθεση με τα μεγάλα νησιά που εξυπηρετούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους από τακτικές γραμμές. Σε μικρότερα νησιά απομακρυσμένα που δεν έχουν τουρισμό και έχουν λίγα δρομολόγια χειμώνα-καλοκαίρι ο λόγος εποχικότητας προσφοράς μεταξύ Φεβρουαρίου Αυγούστου είναι μικρότερος, π.χ. τα Ψαρά έχουν λόγο εποχικότητας δρομολογίων ίσο με τη μονάδα.

### **2.2.11. Πορθμειακή κίνηση κατά γραμμή**

Από τα διαθέσιμα στοιχεία του Πίνακα 2.2.15, όπου φαίνεται η κίνηση των πορθμείων, σε αριθμούς η συνολική και σε ποσοστά κατά γραμμή, παρατηρείται ότι την πρώτη θέση σε επιβάτες και οχήματα τα έτη 2000 και 2005 κατέχει η γραμμή Πέραμα-Παλούκια. Συγκεκριμένα παρατηρείται αύξηση σε ποσοστά επιβατών στο 49,8% το έτος 2005 από 35,45% το 2000, σταθερότητα με 31% στα φορτηγά και αύξηση σε 45,7% και 81,3% από 31,4% και 74,9%, αντίστοιχα, σε ΙΧ και δίκυκλα. Ακολουθεί η γραμμή Ρίου-Αντίρριου με το 10,1% των επιβατών (2005) από 35,4% (2000). Η κίνηση στη γραμμή Ρίου-Αντίρριου μειώθηκε λόγω της κατασκευής της γέφυρας που συνδέει το Ρίο με το Αντίρριο. Ειδικότερα, στη συγκεκριμένη γραμμή μεταξύ 2000-05 παρατηρούνται μέσοι ρυθμοί μείωσης σε δρομολόγια κατά -14,6%, σε επιβάτες κατά -4,4%, σε φορτηγά κατά -10,9%, σε λεωφορεία-πούλμαν κατά -100%, σε ΙΧ κατά -26,6% και σε δίκυκλα κατά -40,6%. Επίσης η γραμμή Άκτιο-Πρέβεζα έχει καταργηθεί μετά την κατασκευή της υποθαλάσσιας σήραγγας.

Όπως προαναφέρθηκε, τα πορθμεία παρουσιάζουν μικρότερη εποχικότητα έναντι της κίνησης της ακτοπλοΐας, όπως εξάλλου θα αναμενόταν, εφόσον η κίνηση επιβατών και οχημάτων στις σημαντικότερες πορθμειακές γραμμές αποτελεί καθημερινή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση όπως στη Σαλαμίνα, στο Ρίο κλπ. Έτσι, οι γραμμές των περιοχών αυτών δεν παρουσιάζουν σημαντικές δια-

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.15

Ποσοστά επι-αποβιβασθέντων\* επιβατών και φορτοεκφορτωθέντων οχημάτων κατά πορθημιακή γραμμή

Γραμμές πορθημίων	2005						2000					
	Αριθμός κατάπλων	Επιβάτες	Φορτηγά	Ε/Γ Μεγάλα	Ε/Γ Μικρά	Δίκυκλα-Τρικύκλα	Αριθμός κατάπλων	Επιβάτες	Φορτηγά	Ε/Γ Μεγάλα	Ε/Γ Μικρά	Δίκυκλα-Τρικύκλα
1. Κέρκυρας-Ηγουμενίτσας	4,05	5,46	7,89	16,70	5,14	0,95	3,29	3,04	4,22	5,13	2,89	0,65
2. Αργοστολίου-Λιξουρίου	4,54	2,30	0,91	0,00	2,27	1,06	3,01	1,35	0,66	0,00	1,32	1,08
3. Νεαπόλεως-Κυθήρων	0,58	0,80	0,90	0,00	1,06	0,18	0,33	0,27	0,27	0,02	0,43	0,18
4. Νέων Στύρων-Αγίας Μαρίνης	1,83	1,53	0,75	1,22	2,23	0,59	1,58	1,11	0,73	0,39	1,85	0,58
5. Πρεβέζης-Ακτίου	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,57	3,93	11,38	2,93	5,69	2,11
6. Κυλλήνης-Πόρου	1,25	1,83	2,80	5,43	2,16	0,24	0,28	0,53	0,83	1,05	0,49	0,10
7. Ζακύνθου-Κυλλήνης	1,31	4,35	5,33	14,89	4,04	0,67	1,18	2,61	3,42	4,59	2,65	0,72
8. Αγίου-Αγίου Νικολάου	0,86	0,42	0,63	0,64	0,51	0,08	1,33	0,51	1,27	0,29	0,64	0,14
9. Ρίου-Αντιρρίου	16,52	10,08	20,54	0,00	9,45	0,52	27,93	35,39	26,95	73,55	36,99	6,57
10. Φανερωμένης-Ακτής Μεγάρων	10,44	3,53	7,10	31,19	6,00	3,25	5,68	1,59	4,31	1,80	2,66	2,09
11. Περάματος-Παλουκίων	23,43	49,38	31,02	0,00	45,74	81,33	15,99	36,91	31,14	0,00	31,35	74,87
12. Σπετσών-Κόστας	1,08	0,43	1,37	0,00	0,26	0,27	0,79	0,24	0,95	0,00	0,04	0,53
13. Ωρωπού-Ερέτρειας	7,39	2,21	1,04	0,09	5,42	0,51	5,21	1,59	1,40	0,63	3,37	0,95
14. Αιθίου-Αρκίτσας	3,48	2,33	1,94	8,79	3,63	0,26	2,21	1,72	1,83	2,50	2,22	0,20
15. Γλύφας-Αγιοκάμπου	1,77	1,54	2,31	6,07	1,76	0,14	1,30	0,94	0,75	1,28	1,26	0,20
16. Καβάλας-Θάσου	2,15	1,72	1,35	0,21	0,75	0,51	1,93	1,72	2,00	0,19	0,83	0,78
17. Θάσου-Κεραμωτής	4,02	3,91	7,28	9,14	3,79	0,56	1,82	2,15	4,50	2,62	1,71	0,38
18. Πόρου-Γαλατά	3,45	2,15	1,39	0,00	1,90	5,62	5,22	1,34	1,03	0,00	1,45	5,10
19. Πόρου-Αντίπαρου	4,06	0,94	1,84	0,00	0,65	2,08	9,24	0,48	0,15	0,00	0,36	1,57
20. Αμμουλιανής-Τρουπητής	2,61	0,79	0,25	0,00	0,98	0,00	0,99	0,55	0,16	0,00	0,57	0,00
21. Νέων Στύρων-Αλυμροποτάμιου	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	0,07	0,01	0,00	0,11	0,06



22. Ηγουμενίτσας-Παξών	0,55	0,20	0,41	0,38	0,23	0,13	0,35	0,12	0,10	2,39	0,12	0,08
23. Λευκίμης-Ηγουμενίτσας	1,05	0,51	1,02	1,07	0,68	0,11	0,88	0,38	0,20	0,02	0,12	0,29
24. Μύρινας- Αγίου Ευστατίου	0,17	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,09	0,01	0,01	0,00	0,01	0,00
25. Ουρανούπολης-Δάφνης	0,53	0,71	0,35	0,00	0,16	0,00	0,58	0,44	0,50	0,00	0,11	0,00
26. Κυλλήνης-Αργοστολίου	0,18	0,41	0,31	1,28	0,26	0,03	0,15	0,37	0,54	0,63	0,35	0,06
27. Κέρκυρας-Παξών	0,55	0,22	0,08	0,02	0,01	0,02	0,36	0,11	0,11	0,00	0,03	0,09
28. Κω-Καλύμνου	1,12	0,85	0,34	0,00	0,38	0,72	0,33	0,43	0,35	0,00	0,27	0,60
29. Ελευθερών-Πρίνου	0,39	0,13	0,28	0,13	0,21	0,04	0,27	0,09	0,22	0,01	0,10	0,03
30. Περασάδας Κεφαλληνίας- Σχοινάρι Ζακύνθου	0,00	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31. Νεαπόλεως- Αγίας Πελαγίας	0,10	0,17	0,02	0,00	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
32. Τρυπητής-Δάφνης	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
33. Κέρκυρας-Διαποντίων Νήσων	0,21	0,03	0,09	1,46	0,14	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
34. Κυλλήνης- Ληξουρίου	0,13	0,19	0,40	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
35. Ζακύνθου-Πόρου Κεφαλληνίας	0,10	0,00	0,06	0,50	0,13	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
36. Κέρκυρας-Σάμης Κεφαλληνίας	0,09	0,00	0,01	0,81	0,04	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Λοιπές	0,00	0,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ΣΥΝΟΛΟ (αριθμοί)	323510	23619957	1090589	47022	5907660	1456417	422152	34305163	1482742	170585	7098833	1555148

Σημείωση: \* Ενώ ο αριθμός του συνόλου των επι-αποβιβασθέντων επιβατών και φορτοεκφορτωθέντων οχημάτων έχει σημασία για τα λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης, για τη μέτρηση του αριθμού των επιβατών λαμβάνονται υπόψη μόνο οι επιβιβασθέντες ή οι αποβιβασθέντες επιβάτες και τα φορτωθέντα ή εκφορτωθέντα οχήματα δηλαδή περίπου το μισό του συνόλου.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.16

Ποσοστά επι-αποβιβασθέντων επιβατών και φορτοεκφορτωθέντων τροχοφόρων στις πορθημιακές γραμμές κατά τρίμηνο 2007. Σύνολο ετών 2006-2007

Γραμμές	Α' τρίμηνο 2007		Β' τρίμηνο 2007		Γ' τρίμηνο 2007		Δ' τρίμηνο 2007		Σύνολο 2007		Σύνολο 2006	
	Επιβάτες	Τροχοφόρα	Επιβάτες	Τροχοφόρα	Επιβάτες	Τροχοφόρα	Επιβάτες	Τροχοφόρα	Επιβάτες	Τροχοφόρα	Επιβάτες	Τροχοφόρα
Σύνολο	18,0	18,7	26,0	25,6	37,1	36,1	18,9	19,6	26027774	9147592	24517410	8525202
Αγίου-Αγίου Νικολάου	13,5	16,1	27,3	25,4	42,6	39,8	16,6	18,8	100375	41727	99974	38798
Αιδηψού-Αρκίτσας	13,6	14,3	23,9	24,1	46,9	44,2	15,6	17,4	744353	307903	609222	243451
Αργοστολίου-Ληξουρίου	9,7	11,2	21,4	21,6	55,8	48,7	13,1	18,5	583174	181916	554917	159260
Γλυφάς-Αγιοκάμπτου	10,2	13,2	21,4	22,0	53,7	48,3	14,7	16,4	374411	149527	369056	134279
Κυλλίνης-Ζακύνθου	14,3	16,1	24,2	22,7	46,1	44,5	15,4	16,6	1151748	351724	1098966	313821
Θάσου-Καβάλας	13,5	9,8	26,1	25,6	47,1	54,8	13,3	9,8	421815	65649	401029	66552
Θάσου-Κεραμωτής	9,1	12,9	26,1	24,6	53,0	47,9	11,9	14,6	1284301	408982	1053091	315918
Κέρκυρας-Ηγουμενίτσας	15,3	16,6	25,5	24,5	41,8	39,9	17,4	19,0	1444818	456109	1340578	411160
Περάματος-Παλουκίων	21,3	21,4	26,9	26,7	30,1	30,2	21,7	21,7	13066498	4456123	11980703	4224887
Ρίου-Αντιρίου	23,8	23,3	27,1	26,8	29,1	29,7	20,1	20,1	1992474	731382	2373885	789952
Σπετσών-Κόστας	18,8	23,9	28,8	26,4	31,9	27,5	20,5	22,2	114891	42992	108910	34477
Νεάπολης-Κυθήρων	8,4	7,9	20,0	20,0	67,7	66,8	3,9	4,4	231356	84458	239318	74969
Φανερωμένης-Μεγάρων	21,1	22,0	26,2	26,3	31,0	30,0	21,7	21,7	977011	580301	900568	493605
Ωρωπού-Ερέτριας	8,7	10,8	21,5	22,1	48,6	44,0	21,3	23,1	606276	291272	595174	339164
Ν. Στύρων-Αγίας Μαρίας	13,7	15,1	30,3	29,9	43,2	40,8	12,8	14,2	344724	153566	336172	149195
Πόρου Κεφαλληνίας-Κυλλίνης	13,5	15,4	23,8	23,3	47,4	44,1	15,3	17,2	496094	190406	446765	163938
Πόρου Τροιζηνίας-Γαλατά	18,4	15,9	28,4	24,2	34,2	42,3	19,0	17,6	645192	288845	583202	208973
Πόρου-Αντιπόρου	3,8	2,0	20,5	18,7	69,2	71,8	6,5	7,6	353581	91101	323248	88611
Κω-Καλύμνου	13,7	16,4	27,4	26,6	39,2	36,1	19,7	20,9	239611	38756	203817	36521
Μύρνας-Αγίου Ευστράτιου	12,7	18,4	23,8	24,6	43,3	38,8	20,2	18,3	4204	761	2961	730
Ουρανοπόλης-Δάφνης	17,7	20,7	30,4	24,4	26,4	27,1	25,5	27,8	155331	12480	170919	13105
Αιμιλιανής-Τρυπητής	6,3	4,4	19,4	20,4	66,4	68,5	7,9	6,8	194578	60617	212240	60377
Κυλλίνης-Αργοστολίου	0,5	0,6	19,2	26,6	80,4	72,8	0,0	0,0	29202	11084	65253	19558
Κέρκυρας-Παξών	5,7	31,5	32,3	14,3	50,1	27,4	11,9	26,7	45080	2343	65730	1690
Ηγουμενίτσας-Παξών	10,1	11,3	20,2	23,7	61,1	55,1	8,6	10,0	46761	16908	55800	20390
Ηγουμενίτσας-Λευκίμης	11,5	14,1	23,7	23,7	51,5	45,8	13,3	16,3	158349	57337	131000	53642
Πεσσαδάς-Σχοινιά	0,0	0,0	23,3	21,8	69,5	72,5	7,2	5,7	56710	11140	53912	11308
Κέρκυρας-Διαποντίων νήσων	12,6	12,6	19,7	26,9	49,6	47,3	18,1	13,1	9312	936	9639	1002
Ελευθερών-Πρίνου	4,1	8,5	20,1	23,7	73,6	63,6	2,2	4,1	43794	19375	40620	15945
Τρυπητής-Δάφνης	18,5	19,3	28,8	29,9	26,4	25,8	26,2	25,0	6164	6579	4193	4726
Κυλλίνης-Ληξουρίου	0,4	0,5	17,5	16,8	82,2	82,7	0,0	0,0	19308	6660	34729	8883
Νισυρου-Καρδαμάνης	1,9	0,4	36,5	43,2	40,1	35,5	21,5	20,9	9790	1553	0	0
Αγίου Κωνσταντίνου-Αιδηψού	4,5	5,5	31,2	30,7	50,9	48,5	13,3	15,3	76488	27080	51819	26315

Σημείωση: Βλ. σημείωση Πίνακα 2.2.15.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

φορές ποσοστών ανά τρίμηνο. Τούτο διαπιστώνεται από τα στοιχεία του Πίνακα 2.2.16, όπου φαίνεται η κίνηση επιβατών και συνολικά όλων των οχημάτων κατά γραμμή και κατά τρίμηνο. Παρατηρείται ότι, π.χ. στις δύο γραμμές της Σαλαμίνας Πέραμα-Παλούκια και Φανερωμένη-Μέγαρα, τα ποσοστά επιβατών και οχημάτων κυμαίνονται γύρω στο 30%-31% το τρίτο τρίμηνο, 21% και 22% το πρώτο και τέταρτο τρίμηνο, 27% το δεύτερο τρίμηνο. Επίσης, στις γραμμές Ρίου-Αντίρριου, Ουρανούπολης-Δάφνης και Τρυπητής-Δάφνης τα ποσοστά ανά τρίμηνο κυμαίνονται μεταξύ 20%-29%, 18%-28% και 18%-30%, αντίστοιχα. Το αντίθετο συμβαίνει με τις υπόλοιπες γραμμές, ιδίως με αυτές που βρίσκονται σε τουριστικές περιοχές όπου η κίνηση του τρίτου τριμήνου συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά του συνόλου όλου του έτους. Για παράδειγμα, στη γραμμή Νεάπολη-Κύθηρα η κίνηση επιβατών και οχημάτων του τρίτου τριμήνου αυξάνεται στο 67%-68%, στη γραμμή Πάρου-Αντίπαρου ανέρχεται στο 69%-72%, στη γραμμή Κυλλήνη-Αργοστόλι φθάνει το 80% οι επιβάτες και 73% τα οχήματα κλπ.

Επιπλέον, η κίνηση των φορτηγών τους καλοκαιρινούς μήνες (τρίτο τρίμηνο), παρουσιάζει γενικά στις πορθμειακές γραμμές, όπως και στην ακτοπλοΐα, τη μικρότερη εποχικότητα έναντι των επιβατών, των πούλμαν-λεωφορείων, των επιβατηγών ΙΧ, των δικύκλων. Ειδικότερα, τους μήνες αιχμής συγκεντρώνουν οι γραμμές αυτές περί το 37% των επιβατών και 38%-36,6% των ΙΧ και δίκυκλων, ενώ στα φορτηγά είναι χαμηλότερη 29,7% (Πίνακας 2.2.9).

Όστε συνοπτικά αναφέρεται ότι στις πορθμειακές γραμμές τη μεγαλύτερη κίνηση σε επιβάτες-οχήματα παρουσιάζουν κατά σειρά οι συνδέσεις: Πέραμα-Παλούκια, Ρίο-Αντίρριο, Φανερωμένη-Μέγαρα, Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα, Θάσος-Κεραμωτή. Οι δύο τελευταίες συνδέσεις μάλιστα παρουσιάζουν μεγαλύτερη εποχικότητα λόγω εντονότερης τουριστικής κίνησης έναντι των τριών πρώτων.

## **2.2.12. Γραμμές Αδριατικής**

Οι γραμμές που ενώνουν την Ιταλία με την Ελλάδα αποτελούν, όπως και η ακτοπλοΐα, δίκτυο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (NMA) στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου που είναι και ο μοναδικός διεθνής διάδρομος μεταφοράς επιβατών της χώρας. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις γραμμές αυτές ανέρχονται σε 6, εκ των οποίων οι 4 πρώτες δρομολογούν τα πλοία τους και στην εσωτερική ακτοπλοϊκή αγορά. Τα πλοία που δρομολογούνται στις γραμμές αυτές ανέρχονται σε 24, τύπου Ε/Γ-Ο/Γ. Οι δύο εταιρείες που διαθέτουν 3 και 4 πλοία, αντίστοιχα, απασχολούνται μόνο στις γραμμές αυτές και δεν

εμπλέκονται στις εσωτερικές γραμμές. Οι συνδέσεις γίνονται από τα λιμάνια της Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας.

Στον Πίνακα 2.2.17 φαίνεται η κίνηση επιβατών και οχημάτων μεταξύ των ελληνικών λιμένων Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας και των ιταλικών λιμένων Αγκώνας, Μπάρι, Μπρίντεζι και Βενετίας στην περιοχή της Αδριατικής. Παρατηρείται ότι, μεταξύ των ετών 2000-2006, διακινήθηκαν περί τους 2-2,6 εκατ. επιβάτες αποβιβασθέντες, πλην του 2001 που υπάρχει μείωση. Επίσης, μεταφέρθηκαν ετησίως την 3ετία 2004-2006 περί τις 390-512 χιλ. φορτηγά εκφορτωθέντα, τα ΙΧ εκφορτωθέντα δεν ξεπερνούν τις 500 χιλ., πλην του 2003 που υπήρξε αύξηση ίση με 541 χιλ., και τα δίκυκλα ανέρχονται σε 23-28 χιλ. ετησίως.

Από τα στοιχεία του ίδιου Πίνακα παρατηρείται ότι και εδώ όπως στην ακτοπλοΐα η εποχικότητα εμφανίζεται στους επιβάτες και στα μικρά ΙΧ και δίκυκλα που συγκεντρώνουν το τρίτο τρίμηνο άνω του 50% της κίνησης του έτους. Τα φορτηγά εμφανίζουν τη μικρότερη εποχικότητα με ποσοστά 21%-28% ανά τρίμηνο έτους, ακολουθούμενα από τα λεωφορεία/πούλμαν που συγκεντρώνουν το 65%-70% της κίνησης έτους το δεύτερο και τρίτο τρίμηνο.

Τη μεγαλύτερη κίνηση κατά λιμάνι συγκεντρώνει η γραμμή από/προς Αγκώνα για το 2006 με 45% στους επιβάτες, 41% στα φορτηγά, 48% στα ΙΧ και 54% στα πούλμαν όπως και 40% στα δίκυκλα. Ακολουθεί η γραμμή από/προς Βενετία με ποσοστά 23% στους επιβάτες, 16% στα φορτηγά, 25% στα ΙΧ, 37% στα δίκυκλα, έπεται η γραμμή από/προς Μπάρι με αντίστοιχα ποσοστά 19% στους επιβάτες, 35% στα Φ/Γ, 13% στα ΙΧ και τέλος η γραμμή από/προς Μπρίντεζι με 13% στους επιβάτες, 8% στα Φ/Γ, 13% στα ΙΧ (Πίνακας 2.2.18).

Όσον αφορά τον αριθμό των εταιρειών και του στόλου τους, συγκρίνοντας παλαιότερα στοιχεία του 1995 με νεότερα στοιχεία, παρατηρείται ότι το 1995 δραστηριοποιούντο στις γραμμές αυτές 13 εταιρείες με 50 πλοία (Goulielmos, 1996), ενώ το 2008 μειώθηκαν σε 6 εταιρείες με 24 πλοία. Οι μεταβολές που συνέβησαν στην 13ετία 1995-08 οφείλονται στο ότι πολλές εταιρείες συγχωνεύτηκαν σε μεγαλύτερου μεγέθους, με μέσο όρο να διαχειρίζονται 6,2 πλοία ανά εταιρεία το 2008 έναντι του 1995 που αντιστοιχούσε σε 3,8 πλοία ανά εταιρεία. Επιπρόσθετα παρατηρείται ότι η ηλικία των πλοίων στις γραμμές αυτές είναι μικρότερη και οι ταχύτητες υψηλότερες συγκριτικά με της ακτοπλοΐας, καθόσον οι εταιρείες δρομολογούν πρώτα στις γραμμές αυτές τα νεότευκτα και μεγαλύτερα πλοία τους και ακολουθεί η δρομολόγηση στις εσωτερικές γραμμές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.17

Σύνολο ετών και ποσοστιαία εποχικότητα κατά τρίμηνο στους διακινηθέντες επιβάτες και στα οχήματα στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας

Τρίμηνο/έτος	Κατάπλοι	Επιβάτες αποβιβάσθεντες	Φ/Γ εκφορτωθέντα	Λ/Π εκφορτωθέντα	ΙΧ εκφορτωθέντα	Δ/Τ εκφορτωθέντα	Απόπλοι	Επιβάτες επιβιβάσθεντες	Φ/Γ φορτωθέντα	Λ/Π φορτωθέντα	ΙΧ φορτωθέντα	Δ/Τ φορτωθέντα
Α' τρίμηνο	21,11	11,14	33,03	16,35	12,56	2,62	21,14	11,09	33,03	16,33	12,53	2,47
Β' τρίμηνο	30,33	24,53	30,87	35,29	25,86	26,67	30,36	24,51	30,87	35,29	25,86	26,43
Γ' τρίμηνο	34,48	55,96	19,03	41,98	51,47	65,16	34,46	55,95	19,03	41,99	51,46	65,09
Δ' τρίμηνο	14,08	8,38	17,07	6,38	10,11	5,55	14,04	8,45	17,07	6,39	10,15	6,02
Σύνολο 2000 αρ.	10941	2142357	263367	9265	406157	21297	10901	2142357	263367	9265	406157	21297
Α' τρίμηνο	16,74	8,16	25,41	8,83	8,03	1,51	16,77	8,16	25,41	8,83	8,03	1,51
Β' τρίμηνο	25,66	21,13	24,60	30,82	20,54	41,64	25,65	21,13	24,60	30,82	20,67	41,92
Γ' τρίμηνο	39,61	61,11	26,56	53,09	61,10	53,29	39,55	61,11	26,56	53,09	60,97	53,01
Δ' τρίμηνο	17,99	9,60	23,43	7,26	10,33	3,56	18,03	9,60	23,43	7,26	10,33	3,56
Σύνολο 2001 αρ.	8197	1487788	175999	5630	312981	23821	8182	1487788	175999	5630	312981	23821
Α' τρίμηνο	21,70	11,36	26,57	15,16	10,06	2,17	21,79	12,06	26,62	15,16	10,06	2,18
Β' τρίμηνο	34,96	25,98	28,34	29,61	26,40	30,32	35,47	30,48	28,64	32,41	28,56	31,54
Γ' τρίμηνο	32,06	49,28	25,02	40,22	54,97	67,90	32,03	52,53	25,00	40,22	54,96	67,89
Δ' τρίμηνο	24,62	20,88	25,58	20,41	15,54	5,60	24,43	15,76	25,57	20,39	15,54	5,60
Σύνολο 2002 αρ.	8627	1998499	337007	8581	397844	22027	8413	1879768	337207	8581	397772	22018
Α' τρίμηνο	22,63	9,90	15,40	13,56	8,56	1,68	22,36	9,90	15,40	13,56	8,56	1,68
Β' τρίμηνο	25,25	21,59	30,31	28,80	20,44	25,71	25,42	21,59	30,31	28,80	20,44	25,71
Γ' τρίμηνο	34,04	55,51	27,74	41,90	58,49	64,14	34,24	55,51	27,74	41,90	58,49	64,14
Δ' τρίμηνο	18,08	13,00	26,54	15,74	12,51	8,48	17,98	13,00	26,54	15,74	12,51	8,48
Σύνολο 2003 αρ.	16171	2797128	677917	11456	541057	23933	15766	2797128	677917	11456	541037	23933

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.17 (συνέχεια)

Τρίμηνο/έτος	Κατάπλοι	Επιβάτες αποβιβάσθέντες	Φ/Γ εκφορτωθέντα	Λ/Π εκφορτωθέντα	ΙΧ εκφορτωθέντα	Δ/Τ εκφορτωθέντα	Απόπλοι	Επιβάτες επιβιβάσθέντες	Φ/Γ φορτωθέντα	Λ/Π φορτωθέντα	ΙΧ φορτωθέντα	Δ/Τ φορτωθέντα
Α' τρίμηνο	18,42	10,84	29,21	12,43	9,61	1,34	18,06	10,84	32,38	12,43	9,61	1,34
Β' τρίμηνο	26,11	23,85	20,81	29,59	22,51	29,95	26,33	23,85	23,07	29,59	22,51	29,95
Γ' τρίμηνο	29,82	48,65	17,94	33,24	50,50	64,21	29,80	48,65	19,88	33,24	50,50	64,21
Δ' τρίμηνο	25,65	16,66	32,03	24,73	17,38	4,50	25,81	16,66	24,67	24,73	17,38	4,50
Σύνολο 2004 αρ.	12936	2349132	511845	10342	46775	23163	12736	2349132	461845	10342	46775	23163
Α' τρίμηνο	19,52	11,77	25,51	14,05	10,51	1,59	19,20	11,77	25,53	14,05	10,51	1,59
Β' τρίμηνο	23,80	20,38	23,48	30,13	18,32	26,87	23,79	20,38	23,47	30,13	18,32	26,87
Γ' τρίμηνο	32,19	53,78	24,41	38,04	56,74	66,97	32,21	53,78	24,40	38,04	56,74	66,97
Δ' τρίμηνο	24,49	14,07	26,60	17,78	14,43	4,57	24,79	14,07	26,59	17,78	14,43	4,57
Σύνολο 2005 αρ.	13906	2529714	390347	10349	493798	28187	13680	2529607	390453	10349	493798	28187
Α' τρίμηνο	17,80	9,39	21,92	12,61	8,83	1,00	17,69	9,39	21,92	12,61	8,83	1,00
Β' τρίμηνο	27,21	22,55	25,58	31,71	21,93	29,17	27,06	22,55	25,58	31,71	21,93	29,17
Γ' τρίμηνο	34,38	50,81	24,51	38,28	54,31	66,15	34,52	50,81	24,51	38,28	54,31	66,15
Δ' τρίμηνο	20,61	17,25	27,99	17,40	14,94	3,68	20,73	17,25	27,99	17,40	14,94	3,68
Σύνολο 2006 αρ.	14593	2629593	404970	10970	487143	26153	14356	2629593	404970	10970	487143	26153

Σημείωση: ΙΧ μικρά επιβατηγά, Φ/Γ φορτηγά, Λ/Π λεωφορεία-πούλιαν, Δ/Τ δίκυκλα-τρίκυκλα.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2.18

Γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας: Διακινηθέντες επιβάτες και οχήματα κατά λιμάνι και κατά τρίμηνο, 2006

Έτος/τρίμηνο	Αποβιβάσεις επιβατών και εκφορτώσεις οχημάτων					Επιβιβάσεις επιβατών και φορτώσεις οχημάτων						
	Κατάπλοι	Επιβάτες	Φ/Γ	Λ/Π	Δ/Τ	Απόπλοι	Επιβάτες	Φ/Γ	Λ/Π	IX	Δ/Τ	
<b>Μηρίντεζι</b>												
Α' τρίμηνο	304	16224	5883	72	1990	304	16224	5883	72	1990	19	
Β' τρίμηνο	815	63852	10358	312	8069	774	63852	10358	312	8069	649	
Γ' τρίμηνο	1537	249521	10603	502	50026	1536	249521	10603	502	50026	2562	
Δ' τρίμηνο	386	17486	7453	33	2383	386	17486	7453	33	2383	39	
Σύνολο 2006	3042	347083	34297	919	62468	3000	347083	34297	919	62468	3269	
<b>Αγκώνα</b>												
Α' τρίμηνο	974	123971	36851	907	22859	908	123971	36851	907	22859	62	
Β' τρίμηνο	1218	254312	40027	1749	51402	1173	254312	40027	1749	51402	2676	
Γ' τρίμηνο	1334	556689	38499	2046	119586	1290	556689	38499	2046	119586	7281	
Δ' τρίμηνο	1132	238310	49254	1180	40915	1100	238310	49254	1180	40915	373	
Σύνολο 2006	4658	1173282	164631	5882	234762	4471	1173282	164631	5882	234762	10392	
<b>Μπάρτι</b>												
Α' τρίμηνο	787	58794	31061	312	5755	805	58794	31061	312	5755	26	
Β' τρίμηνο	1044	122564	34882	894	13360	1044	122564	34882	894	13360	854	
Γ' τρίμηνο	1299	239035	33494	1101	35737	1283	239035	33494	1101	35737	1853	
Δ' τρίμηνο	945	87074	40400	477	9943	945	87074	40400	477	9943	82	
Σύνολο 2006	4075	507467	139837	2784	64795	4077	507467	139837	2784	64795	2815	
<b>Βενετία</b>												
Α' τρίμηνο	532	47932	14977	92	12387	522	47932	14977	92	12387	155	
Β' τρίμηνο	894	152319	18329	524	33999	894	152319	18329	524	33999	3450	
Γ' τρίμηνο	847	290761	16651	550	59211	847	290761	16651	550	59211	5603	
Δ' τρίμηνο	545	110749	16248	219	19521	545	110749	16248	219	19521	469	
Σύνολο 2006	2818	601761	66205	1385	125118	2808	601761	66205	1385	125118	9677	
<b>Σύνολο Ελλάδα-Ιταλία</b>												
Α' τρίμηνο	2597	246921	88772	1383	42991	2539	246921	88772	1383	42991	262	
Β' τρίμηνο	3971	593047	103596	3479	106830	3885	593047	103596	3479	106830	7629	
Γ' τρίμηνο	5017	1336006	99247	4199	264560	4956	1336006	99247	4199	264560	17299	
Δ' τρίμηνο	3008	453619	113355	1909	72762	2976	453619	113355	1909	72762	963	
Σύνολο 2006	14593	2629593	404970	10970	487143	14356	2629593	404970	10970	487143	26153	

Σημείωση: Βλέπε σημείωση Πίνακα 2.2.17.

Πηγή: ΕΣΥΕ.

### 2.3. Μεταφορές μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών – Η διώρυγα της Κορίνθου

Οι δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στον 3ψήφιο κλάδο 612 και στον 4ψήφιο 6120 της ΣΤΑΚΟΔ-2003 ή NACE ορίζονται ως μεταφορές μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών. Αναλυτικότερα, αφορούν τις μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων μέσω ποταμών, διωρύγων, λιμνών και άλλων εσωτερικών υδάτινων οδών, μεταφορές εντός λιμένων και προβλητών όπως και ενοικίαση σκαφών αναψυχής με πλήρωμα.<sup>8</sup>

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ, για το 2004 ο 4ψήφιος κλάδος 6120 συγκεντρώνει 222 επιχειρήσεις με τζίρο 69,6 εκατ. ευρώ. Το μεγαλύτερο ποσοστό του αριθμού των επιχειρήσεων, κατά το 60,8%, βρίσκεται στην περιφέρεια Αττικής χωρίς ανάλογο ποσοστό σε τζίρο (μόνο το 34,5%), ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό του κύκλου εργασιών (άνω του 45%) συγκεντρώνεται στη Δυτική Ελλάδα. Επίσης σημαντική είναι η παρουσία των επιχειρήσεων στο Νότιο Αιγαίο με το 9% και στα Ιόνια Νησιά με το 4,8% του τζίρου (Πίνακας 2.3.1).

Από τα υπόλοιπα στοιχεία της ΕΣΥΕ, όπου εμφανίζονται οι 4ψήφιοι κωδικοί κλάδων οι σχετικοί με ναυτιλιακές δραστηριότητες, παρατηρείται ότι ο συγκεκριμένος κλάδος 6120 (Πίνακας 1.3.1 του Κεφαλαίου 1) αυξάνεται σε τζίρο κατά 23% ετησίως και μόλις κατά 2,9% σε αριθμό επιχειρήσεων μεταξύ των ετών 2000-04.

Από τα στοιχεία κατά 3ψήφιο κωδικό της Eurostat (Πίνακας 2.3.2), συνάγεται ότι ο κλάδος 612 αυξάνεται σε αριθμό εταιρειών και τζίρο με ποσοστά 2,3% και 15,2%, αντίστοιχα, μεταξύ 2000-04. Επίσης κατά το ίδιο διάστημα οι επιχειρήσεις έχουν προβεί σε αυξημένες επενδύσεις με μέσο ρυθμό αύξησης κατά 76,7%. Αυτό διαπιστώνεται από τα στοιχεία δομής του κόστους, όπου οι επενδύσεις από 9,2% που ήταν το 2000, ανέβηκαν στο 24,3% το 2004, ενώ παράλληλα μειώθηκαν τα έξοδα απασχόλησης από το 47% στο 25% λόγω της μικρής αύξησης του κόστους προσωπικού μόνο κατά 3,9%. Η απασχόληση παραμένει σχεδόν σταθερή, γύρω στα 1.050 άτομα, η φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας παρουσιάζει μικρή μέση αύξηση 1,8% με αντίστοιχα παράλληλη μείωση κατά -1,8% της προσαρμοσμένης παραγωγικότητας εργασίας λόγω της αύξησης του μέσου κόστους εργασίας κατά 3,6%. Το ποσοστό κέρδους των επιχειρήσεων μειώνεται από 34,5% το 2000 σε 22% το 2004.

---

8. Η ενοικίαση σκαφών αναψυχής χωρίς χειριστή σε νοικοκυριά ή βιομηχανίες περιλαμβάνεται στην εκμίσθωση ειδών προσωπικής ή οικιακής χρήσης, κωδικός 7140 της ταξινόμησης ΣΤΑΚΟΔ-2003 ή NACE Rev. 1.1.



**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3.1**  
**Επιχειρήσεις των μεταφορών μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών**  
**(κωδικός 6120) κατά Περιφέρεια, 2004**

Περιφέρειες	Αριθμός επιχειρήσεων	Τζίρος (εκατ. €)	% Αριθμός επιχειρήσεων	% Τζίρος
Ανατολική Μακεδονία-Θράκη	10	4	166,67	832,84
Αττική	135	24	2250,00	4724,04
Βόρειο Αιγαίο	4	0,3	66,67	56,49
Δυτική Ελλάδα	12	32	200,00	6268,69
Δυτική Μακεδονία			0,00	0,00
Ήπειρος	7	2	116,67	299,85
Θεσσαλία	2		33,33	0,00
Ιόνια Νησιά	8	3	133,33	660,36
Κεντρική Μακεδονία	12	1,44	200,00	282,86
Κρήτη	4	0,17	66,67	33,89
Νότιο Αιγαίο	20	2	333,33	423,33
Πελοπόννησος	2		33,33	0,00
Στερεά Ελλάδα	6	0,51	100,00	100,00
Σύνολο χώρας	222	69,64	3700,00	13682,35

*Σημείωση:* Για τους κλάδους με λιγότερες από 4 επιχειρήσεις δεν εμφανίζεται ο τζίρος.

*Πηγή:* Γ.Γ. ΕΣΥΕ, Μητρώο Επιχειρήσεων 2004.

Η σημαντικότερη των επιχειρήσεων του κλάδου των μεταφορών μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών αφορά τη διώρυγα της Κορίνθου. Η διοίκηση της Εταιρείας η οποία διαχειρίζεται το κανάλι έχει παραχωρηθεί σε ιδιώτες, ενώ η υποδομή παραμένει στο ελληνικό Δημόσιο. Η διώρυγα της Κορίνθου<sup>9</sup> αποτελεί κόμβο θαλάσσιων μεταφορών σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Συνδέει την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα και παράλληλα αποτελεί σύνδεσμο για την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην ΝΑ Ευρώπη. Η διώρυγα έχει το πλεονέκτημα της ταχύτερης και ασφαλέστερης θαλάσσιας οδού για τα πλοία<sup>10</sup> που

9. Η διώρυγα της Κορίνθου τέμνει κατ' ευθεία γραμμή τον Ισθμό της Κορίνθου και το μήκος της ανέρχεται στα 6.343 μέτρα. Το ελάχιστο πλάτος της διώρυγας στο ύψος της θάλασσας είναι 24,6 μέτρα και στον βυθό 21 μέτρα. Το βάθος της διώρυγας ανέρχεται στα 8 μέτρα.

10. Χωρητικότητας μέχρι 800 κκχ, ενώ για τα πλοία άνω των 800 κκχ όπως και για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, ακόμα και για τα κενά δεξαμενόπλοια πετρελαιοειδών, η ρυμούλκηση είναι υποχρεωτική. Το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα για όλα τα πλοία είναι 6,5 μέτρα και το πλάτος 21,9. Η πλοήγηση διαμέσου της διώρυγας είναι υποχρεωτική για όλα τα ρυμουλκούμενα πλοία, όπως και για όλα τα πλοία άνω των 100 κκχ κατά τις νυχτερινές ώρες.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3.2

Κύρια χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων μεταφορών μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών, (κωδικός 612 κατά NACE Rev. 1.1)

	2000	2004	MEPM 2000-04
Αριθμός επιχειρήσεων	198	212	2,30
Κύκλος εργασιών (εκατ. ευρώ)	53,1	81,2	15,21
Αξία παραγωγής (εκατ. ευρώ)	52,4	80,3	15,29
Ακαθ. λειτουργικό πλεόνασμα (εκατ. ευρώ)	18,3	17,7	-1,11
Τζίρος ανά επιχείρηση (εκατ. ευρώ)	0,27	0,38	12,62
Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής (εκατ. ευρώ)	38,2	40,0	1,55
Σύνολο αγορών (εκατ. ευρώ)	18,8	44,7	33,47
Κόστος προσωπικού (εκατ. ευρώ)	19,9	22,3	3,87
Ακαθάριστες επενδύσεις (εκατ. ευρώ)	3,9	21,5	76,65
Αριθμός εργαζομένων	1044	1038	-0,19
Αριθμός μισθωτών	663	668	0,25
Τζίρος ανά εργαζόμενο (χιλ. ευρώ)	50,9	78,2	15,39
Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας (χιλ. ευρώ)	36,6	38,6	1,79
% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας	122,1	115,6	-1,81
Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό (χιλ. ευρώ)	30,0	33,4	3,64
% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα	34,5	21,8	-14,19
% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής	72,8	49,8	-11,89
Δομή κόστους			
% Αγορές	44,1	50,5	
% Κόστος προσωπικού	46,7	25,2	
% Ακαθάριστες επενδύσεις	9,2	24,3	

Σημείωση:

Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας = Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία/Αριθμός εργαζομένων.

% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας = Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας/Μέσο κόστος εργασίας.

Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό = Κόστος προσωπικού/Αριθμός μισθωτών.

% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα = Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα/Τζίρος.

% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής = Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής/Αξία παραγωγής.

Πηγή: SBS, Eurostat.

ταξιδεύουν από/προς τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και της Ανατολικής Μεσογείου όπως και αυτά που διέρχονται τη διώρυγα του Σουέζ και πλέουν προς/από το Ιόνιο, την Αδριατική, τη Νότιο Ιταλία, το Γιβραλτάρ και γενικά τη Δυτική Μεσόγειο.

Η σπουδαιότητά της φαίνεται από την εξέλιξη της κίνησης στον Πίνακα 2.3.3, που δείχνει στοιχεία της μίας κατεύθυνσης των πλοίων (από Σαρωνικό προς Κορινθιακό). Η κίνηση διπλασιάζεται αν υπολογιστούν οι διελεύσεις

και της αντίθετης φοράς από Κορινθιακό προς Σαρωνικό. Παρατηρούνται αυξημένοι ρυθμοί διελεύσεων συνολικά σε αριθμό πλοίων κατά 40% και χωρητικότητας κκχ 12,8% την 4ετία 2004-07. Η ελληνική σημαία κατέχει τα υψηλότερα ποσοστά διελεύσεων πλοίων με 67,5% και 44,1%, σε αριθμούς και χωρητικότητα, αντίστοιχα. Παρατηρούνται αυξημένοι ρυθμοί μεταβολής στα διερχόμενα πλοία πολλών εθνικοτήτων με τα πλοία ρωσικής σημαίας να αυξάνουν τις διελεύσεις τους κατά 50% μεταξύ 2004-07, με παράλληλη αύξηση της συμμετοχής τους στο σύνολο διελεύσεων από τη διώρυγα, που από 1,8% αυξήθηκε σε 2,3% σε αριθμό πλοίων και από 2,3% σε 5,4% σε χωρητικότητα κκχ το ανωτέρω διάστημα. Επίσης, σημαντική είναι η παρουσία της Τουρκίας όπου κατέχει το 11% (2007) σε χωρητικότητα των διελεύσεων πλοίων. Επίσης αυξημένους ρυθμούς την 4ετία 2004-07, σε κκχ, παρουσιάζουν οι διελεύσεις των πλοίων με σημαίες της Ολλανδίας κατά 159%, των ΗΠΑ κατά 87%, της Βουλγαρίας κατά 65% κλπ.

Οι διελεύσεις αφορούν διάφορους τύπους πλοίων σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2.3.4, που αναφέρονται μόνο στα πλοία ελληνικής σημαίας και των δύο κατευθύνσεων, από Σαρωνικό προς Κορινθιακό και από Κορινθιακό προς Σαρωνικό. Παρατηρείται ότι τα δεξαμενόπλοια είναι τα περισσότερα σε αριθμό πλοίων και σε κκχ, περίπου το 21% και 43%-46%, αντίστοιχα. Αύξηση παρουσιάζουν τα επιβατηγά σε αριθμούς πλοίων κατά 73% όπως και τα πλοία διαφόρων τύπων.

Τα τέλη διέλευσης από τη διώρυγα υπολογίζονται με βάση διάφορα χαρακτηριστικά όπως: τη σημαία υπό την οποία ταξιδεύει το πλοίο (ελληνική ή ξένη), τον τύπο του πλοίου (φορτηγό, επιβατηγό, κρουαζιερόπλοιο, θαλαμηγός κλπ.), το λιμάνι απόπλου και το ενδιάμεσο λιμάνι προσέγγισης, το λιμάνι κατάπλου, την καθαρή χωρητικότητα, το συνολικό μήκος του πλοίου. Η τιμολογιακή διαφοροποίηση που εφαρμόζεται για τα διερχόμενα πλοία διακρίνεται συνοπτικά σε 10 κατηγορίες ή υποκατηγορίες. Στις τρεις πρώτες κατηγορίες Α' (πλοία με ελληνική σημαία), Β' και Γ' (πλοία ξένης σημαίας) υπάγονται τα εμπορικά φορτηγά πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων και οχημάτων, τα αλιευτικά, τα ρυμουλκά, τα πολεμικά πλοία, τα πλοία ειδικών προορισμών. Στην Δ' κατηγορία υπάγονται οι φορτηγίδες, οι πλωτοί γερανοί, οι πλωτές δεξαμενές. Στην Ε' κατηγορία υπάγονται τα ιδιόκτητα σκάφη αναψυχής και τα αλιευτικά με ελληνική σημαία που είναι καταχωρισμένα στο νηολόγιο Ισθμίων, Λουτρακίου και Κορίνθου κάτω των 100 κκχ. Στην υποκατηγορία ΣΕ1 υπάγονται όλα τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με ελληνική σημαία, με λιγότερους από 25 επιβάτες, και η τιμολόγηση γίνεται με

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3.3

Διελεύσεις εμπορικών πλοίων, 100 κκx και άνω, από τη διώρυγα της Κορίνθου, κατά σημαία  
Κατεύθυνση από Σαρωνικό προς Κορινθιακό

Σημεία χώρας	2004		2005		2006		2007		ΜΕΡΜ 2004-2007		2004		2005		2006		2007	
	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx	Αριθμός κκx
Ελλάδα	1457	1092521	1604	939886	1604	939886	4092	1180319	41,09	2,61	66,1	58,5	59,0	44,4	59,0	44,4	67,5	44,1
Αγγλίου	0	0	1	1591	1	1591			54,20	64,59	0,1	0,1	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,4
Βουλγαρίας	3	2287	9	4556	9	4556	11	10198	71,00	-7,68	0,2	0,1	0,2	0,6	0,2	0,6	0,3	0,1
Γαλλίας	4	1924	6	13711	6	13711	20	1514	-10,61	-67,98	0,3	0,7	0,4	0,7	0,4	0,7	0,1	0,0
Γερμανίας	7	12707	12	15771	12	15771	5	417	63,03	12,72	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Γουγκοσλαβίας	3	4048	1	345	1	345	13	5798	-12,64	27,78	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Δανίας	6	1389	3	1133	3	1133	4	2898	51,10	50,00	1,8	2,3	5,9	8,0	5,9	8,0	2,3	5,4
Ρωσίας	40	42531	161	168370	161	168370	138	143535	62,93	26,96	1,8	0,8	1,2	0,7	1,2	0,7	2,9	1,2
Αγγλίας	40	15327	32	14951	32	14951	173	31366	182,31	87,11	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,1
ΗΠΑ	2	336	1	155	1	155	45	2201			0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Ισπανίας	0	0	2	3035	2	3035	4	1724			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ισραήλ	0	0	0	0	0	0	1	12			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ιταλίας	49	95897	37	57533	37	57533	21	14171	-24,61	-47,13	2,2	5,1	1,4	2,7	1,4	2,7	0,3	0,5
Κύπρου	29	45811	24	39956	24	39956	14	18539	-21,55	-26,03	1,3	2,5	0,9	1,9	0,9	1,9	0,2	0,7
Λιβάνου	98	26895	84	50712	84	50712	2	4789	-72,67	-43,74	4,4	1,4	3,1	2,4	3,1	2,4	0,0	0,2
Λιβερίας	5	951	23	22367	23	22367	10	12986	25,99	139,02	0,2	0,1	0,8	1,1	0,8	1,1	0,2	0,5
Νορβηγίας	10	16851	10	22539	10	22539	2	1529	-41,52	-55,06	0,5	0,9	0,4	1,1	0,4	1,1	0,0	0,1
Ολλανδίας	3	2153	2	4040	2	4040	29	37419	113,02	159,03	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,5	1,4
Παναμά	54	132731	60	101484	60	101484	163	116747	44,52	-4,19	2,5	7,1	2,2	4,8	2,2	4,8	2,7	4,4
Σουηδίας	4	2713	2	2720	2	2720	1	1714	-37,00	-14,19	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1
Τουρκίας	153	190127	124	103481	124	103481	197	290751	8,79	15,21	6,9	10,2	4,6	4,9	4,6	4,9	3,3	10,9
Φινλανδίας	0	0	0	0	0	0	1	1688			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Άλλη	237	179332	520	547943	520	547943	1113	798000	67,46	64,48	10,8	9,6	19,1	25,9	19,1	25,9	18,4	29,8
Σύνολο	2204	1866531	2718	2116279	2718	2116279	6059	2678315	40,09	12,79	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Σημείωση: Οι κόροι καθαφής χωρητικότητας (κκx) μετρούν τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε όγκο.  
Πηγή: ΕΣΥΕ.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3.4**  
**Διελύσεις ελληνικών πλοίων, 100 κκχ και άνω, από τη διάρκεια της Κορίνθου,**  
**κατά κατηγορίες πλοίων και κατεύθυνση**

		% κατανομή των διελύσεων ελληνικών πλοίων από τη διάρκεια																	
		2004		2005		2006		2007		MEPM 2004-2007		2004		2005		2006		2007	
		Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ
α) Με κατεύθυνση από Κορινθιακό προς Σαρωνικό																			
Σύνολο	1458	1.172.729	1569	980.790	1.569	980.790	3.978	1.134.887	39,73	-1,09	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Φορτηγά	602	421.443	665	460.741	665	460.741	483	370.836	-7,08	-4,17	41,3	35,9	42,4	47,0	42,4	47,0	47,0	12,1	32,7
Δεξαμενόπλοια	687	350.821	761	334.771	761	334.771	859	528.714	7,73	14,65	47,1	29,9	48,5	34,1	48,5	34,1	21,6	46,6	
Επιβατηγά	137	378.224	110	173.061	110	173.061	740	179.812	75,46	-21,95	9,4	32,3	7,0	17,6	7,0	17,6	18,6	15,8	
Λοιπά <sup>1</sup>	32	22.241	33	12.217	33	12.217	1.896	55.525	289,85	35,66	2,2	1,9	2,1	1,2	2,1	1,2	47,7	4,9	
β) Με κατεύθυνση από Σαρωνικό προς Κορινθιακό																			
Σύνολο	1457	1.092.521	1604	939.886	1.604	939.886	4.092	1.259.565	41,09	4,86	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Φορτηγά	610	387.583	694	500.158	694	500.158	522	407.863	-5,06	1,71	41,9	35,5	43,3	53,2	43,3	53,2	12,8	32,4	
Δεξαμενόπλοια	679	346.013	773	331.968	773	331.968	891	543.917	9,48	16,27	46,6	31,7	48,2	35,3	48,2	35,3	21,8	43,2	
Επιβατηγά	145	350.246	99	95.132	99	95.132	751	170.193	73,02	-21,38	10,0	32,1	6,2	10,1	6,2	10,1	18,4	13,5	
Λοιπά <sup>1</sup>	23	8.679	38	12.628	38	12.628	1.928	137.592	337,65	151,21	1,6	0,8	2,4	1,3	2,4	1,3	47,1	10,9	

Σημείωση: <sup>1</sup> Δηλαδή πλοία ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, αλιευτικά, τοποθετησεως υποβρυχίων καλωδίων κλπ.

Πηγή: ΕΣΥΕ.

βάση το μήκος του πλοίου. Στην υποκατηγορία ΣΕ2 υπάγονται όλα τα επιβατηγά πλοία, κρουαζιερόπλοια, επαγγελματικά τουριστικά πλοία με ελληνική και ξένη σημαία, καθώς και τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με ελληνική σημαία με περισσότερους από 25 επιβάτες και άνω ή κάτω των 100 κκχ.

Τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη που παρέχουν υπηρεσίες τακτικών θαλάσσιων εκδρομών κατά μήκος της διώρυγας και στις γύρω περιοχές, με περισσότερους από 25 επιβάτες ή κάτω των 100 κκχ, τα μεν νηολογημένα στα Ίσθμια, Λουτράκι, Κόρινθο (σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης ΠΓΕ) υπάγονται στην υποκατηγορία ΣΕ3 και στην ΣΕ4 υποκατηγορία τα μη νηολογημένα στα Ίσθμια, Λουτράκι, Κόρινθο. Στην κατηγορία ΣΤ' υπάγονται όλα τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής και όλα τα σκάφη αναψυχής με ξένη σημαία (θαλαμηγοί, ταχύπλοα κλπ.), ενώ τα διόδια υπολογίζονται σύμφωνα με το ολικό μήκος των σκαφών. Επιπλέον για νυχτερινές διελεύσεις, τα διόδια στην πλοήγηση και ρυμούλκηση αυξάνονται κατά +25% και κατά +30% για Κυριακές και αργίες. Η εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική βασίζεται στη σημαία και στο όφελος που έχουν οι διερχόμενοι τη διώρυγα. Έτσι ευνοείται η Α' κατηγορία πλοίων, τα φορτηγά πλοία υπό ελληνική σημαία έναντι της κατηγορίας Β' που αφορά πλοία με ξένη σημαία και πληρώνουν διπλάσια διόδια. Επίσης ευνοείται η υποκατηγορία ΣΕ1 για σκάφη αναψυχής υπό ελληνική σημαία, με λιγότερους των 25 επιβατών έναντι της υποκατηγορίας ΣΕ2 για σκάφη αναψυχής οιασδήποτε σημαίας με αριθμό επιβατών άνω των 25. Σε σχετικό άρθρο όπου έχουν γίνει εκτιμήσεις (Sambracos, 2003) αναφέρεται ότι το έτος 2000 το 63% των εσόδων της εταιρείας προήλθαν από τις διελεύσεις πλοίων της Β' κατηγορίας, δηλαδή πλοία ξένης σημαίας με αντίστοιχο ποσοστό διελεύσεων 25% του συνόλου και χωρητικότητας πλοίων το 66%. Αντίθετα, τα αντίστοιχα ποσοστά για την Α' κατηγορία πλοίων, δηλαδή πλοία ελληνικής σημαίας, ήταν 21%, 27% και 27%.

Το συγκριτικό πλεονέκτημα είναι ότι ένα πλοίο διερχόμενο από τη διώρυγα της Κορίνθου παρακάμπτει τη διαδρομή που θα ακολουθούσε κάνοντας τον γύρο της Πελοποννήσου εξοικονομώντας χιλιόμετρα, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.3.5.

Η διώρυγα αποτελεί εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς έναντι των χερσαίων μέσων (ΙΧ, φορτηγό ή σιδηρόδρομο). Το επίπεδο ανταγωνισμού μεταξύ των μέσων εξαρτάται από το κόστος διέλευσης και την ποιότητα υπηρεσιών προς τον χρήστη. Η εξοικονόμηση χρόνου (απόσταση) και καυσίμων, η ασφάλεια και η τουριστική έλξη της διαδρομής αποτελούν τους κυριότερους παράγοντες επιλογής για τη διέλευση μέσω της διώρυγας (Sambracos, 2003).

### ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3.5

Αποστάσεις μεταξύ των θαλασσιών οδών μέσω της Διώρυγας και του περιήλου της Πελοποννήσου (σε ναυτικά μίλια)

Δρομολόγια	Μέσω της Διώρυγας	Περίπλους Πελοποννήσου	Διαφορά σε ναυτικά μίλια
Από τον Πορθμό Μεσσήνης προς Πειραιά	403	477	74
Από Βενετία προς Πειραιά	721	851	130
Από Μπρίντεζι προς Πειραιά	333	464	131
Από Κέρκυρα προς Πειραιά	237	370	133
Από Πάτρα προς Πειραιά	100	295	195
Από Τσεσμέ προς Μπρίντεζι	530	630	100
Από Βενετία προς Σούνιο	745	837	92
Από Μπρίντεζι προς Σούνιο	358	450	92
Από Κέρκυρα προς Σούνιο	262	355	93

Σημείωση: Το 1 ναυτικό μίλι αντιστοιχεί σε 1,852 χιλιόμετρα.

Πηγή: Διώρυγα Κορίνθου, Περίανδρος ΑΕ.

#### 2.4. Ναυτιλία μικρών αποστάσεων

Στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων (NMA), ανήκει γενικά κάθε είδους ναυτιλία μικρών αποστάσεων, όπως: 1) η ακτοπλοΐα, 2) η φορτηγός ακτοπλοϊκή ναυτιλία 3) η μεσογειακή ναυτιλία, 4) η φορτηγός μεσογειακή ναυτιλία, 5) τα κρουαζιερόπλοια μικρών αποστάσεων, 6) η ναυτιλία των ρυμουλκών, 7) τα σκάφη αναψυχής, 8) τα πορθμεία κλπ. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η NMA καλύπτει τις θαλάσσιες μεταφορικές δραστηριότητες μεταξύ των γειτονικών κρατών στα Βαλκάνια, στις χώρες της Νότιας Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας, της Βαλτικής, της Βόρειας Θάλασσας και των παραλίων του Ατλαντικού.

Γενικά, δεν υπάρχει σαφής ορισμός για την NMA αλλά σε χωρητικότητα καλύπτει το 8% των μικτών κόρων παγκοσμίως, η ναυτιλία μεγάλων αποστάσεων το 87% και το υπόλοιπο 5% καλύπτει η λοιπή ναυτιλία μη μεταφοράς φορτίων. Σε αριθμό πλοίων το έτος 1991 υπολογίστηκε ότι το 53% του παγκόσμιου στόλου αφορούσε πλοία μεταφοράς φορτίου, δηλαδή 41.671 πλοία. Από αυτά τα 26.251 (33%) κάλυπταν μικρές αποστάσεις και τα 15.420 (19,5%) μεγάλες αποστάσεις (Γουλιέλμος και Σαμπράκος, 2002). Σύμφωνα με στοιχεία των Lloyds, το έτος 1991 η χωρητικότητα του στόλου NMA ήταν 85.306 gt κατά τύπο πλοίου, με τα ρο-ρο να συγκεντρώνουν το 46%, τα πλοία ξηρού φορτίου το 23% και τα δεξαμενόπλοια το 31%. Εξαιρούνται τα φορτηγά της ακτοπλοΐας. Το μέγεθος των πλοίων της NMA ορίζεται από 500-5.999 κοχ.

#### 2.4.1. Μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία

Στην Ελλάδα ο στόλος της NMA περιλαμβάνει τα ακτοπλοϊκά πλοία τύπου Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ που κινούνται στο εσωτερικό της χώρας και τα πλοία του θαλάσσιου εμπορίου που κινούνται στις θάλασσες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας. Η φορτηγός μεσογειακή ναυτιλία περιλαμβάνει τους τύπους δεξαμενόπλοια, πλοία ξηρού φορτίου, πλοία ρο-ρο, Ε/Κ, πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου, ψυγεία, φορτηγά. Το έτος 2000 στην ανάλυση για τον ελληνόκτητο στόλο NMA (Νιτσόπουλος, 2006 και Nitsopoulos-Psarafitis, 2008) βρέθηκαν συνολικά 607 εμπορικά πλοία που κινούνται στον χώρο της Μεσογείου μέσου μεγέθους 2.562 κοχ και με επικρατέστερους τους τύπους δεξαμενόπλοιων (36%) και γενικού φορτίου (54%), τα μονοδοποιημένου φορτίου (ρο ρο και Ε/Κ) και τα χύδην ξηρού φορτίου μόνον από 5%. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ίδιας έρευνας, η μέση ηλικία τους ξεπερνά τα 30 έτη, δηλαδή πρόκειται για γερασμένο στόλο, αφού μόνο το 21,3% είναι κάτω των 21 ετών σε αριθμό πλοίων ή το 31% σε κοχ.

Επίσης, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ για τον υπό ελληνική σημαία στόλο το έτος 2008, κατά τύπο πλοίων και άνω των 100 κοχ, εκτιμάται ότι: ο επιβατηγός στόλος αποτελείται από 710 πλοία χωρητικότητας 1.692.694 κοχ. Ο στόλος διαφόρων τύπων πλοίων (Πίνακας 2.4.1) ανέρχεται σε 225 πλοία χωρητικότητας 65.819 κοχ, δηλαδή συνολικά επιβατηγά + διάφορων τύπων = 935 πλοία χωρητικότητας 1.758.513 κοχ. Ο στόλος των δεξαμενοπλοίων και φορτηγών μέχρι 6.000 κοχ (Πίνακας 2.4.1) που αφορά τη NMA, ανέρχεται σε 253 + 212 = 465 πλοία, αντίστοιχα, χωρητικότητας 496.900 κοχ. Αν ληφθεί υπόψη ότι εξ ορισμού στη μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία περιλαμβάνονται τα πλοία μεγέθους σε όγκο από 500 μέχρι 6.000 κοχ<sup>11</sup>, τότε σύμφωνα με τα ανωτέρω στοιχεία ο υπό ελληνική σημαία στόλος της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας ανέρχεται περίπου σε 273 πλοία χωρητικότητας 426.218 κοχ.

Από τα στοιχεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας του Πίνακα 2.1.19 (στην πρώτη ενότητα) κάτω των 10.000 dwt υπάρχουν 1.526 πλοία των 4.032.747 dwt (2008). Αν αφαιρεθούν τα ανωτέρω 935 πλοία 1.758.513 κοχ, επιβατηγά και λοιπών ειδικοτήτων της ελληνικής σημαίας, απομένουν 591 πλοία 761.954 κοχ (αν υποτεθεί ότι 1 κοχ=1,6 dwt) που το πιθανότερο είναι να ανήκουν στη μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία. Επομένως, συνδυάζοντας τα ανωτέρω στοιχεία, συνάγεται ότι ο στόλος της είναι εγγεγραμμένος στην ελληνική σημαία κατά το 56%

---

11. Δικαίωμα εγγραφής στην Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (ΕΕΜΦΠ) έχουν τα ελληνόκτητα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας και μεταφορικής ικανότητας σε βάρος μεταξύ 801-10.000 dwt.



## ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.1

Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 κοχ και άνω, κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας και κατηγορίες, την 31η Δεκεμβρίου 2008

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας	Σύνολο		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια		Επιβατηγά		Λοιπά <sup>1</sup>	
	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ	Αριθμός	κοχ
<b>Σύνολο</b>	<b>2.082</b>	<b>39.156.211</b>	<b>626</b>	<b>15.078.971</b>	<b>521</b>	<b>22.318.727</b>	<b>710</b>	<b>1.692.694</b>	<b>225</b>	<b>65.819</b>
100-< 300	605	104.660	44	8.344	23	4.665	367	63.028	171	28.623
300<500	257	113.892	68	31.767	57	25.906	99	42.685	33	13.534
500<1.000	239	196.045	61	48.999	70	61.481	91	74.588	17	10.977
1.000<2.000	108	160.315	41	57.722	37	56.831	28	42.642	2	3.120
2.000<3.000	55	133.761	14	33.413	22	53.566	18	44.425	1	2.357
3.000<4.000	32	112.707	14	48.254	2	7.811	16	56.642	0	0
4.000<5.000	22	98.443	8	35.376	0	0	14	63.067	0	0
5.000<6.000	14	77.320	3	17.481	1	5.284	10	54.555	0	0
6.000<7.000	9	58.409	4	26.595	1	6.764	4	25.050	0	0
7.000<8.000	14	105.154	3	21.871	2	15.817	8	60.258	1	7.208
8.000<10.000	20	178.271	13	114.914	1	9.094	6	54.263	0	0
10.000<15.000	40	496.745	25	315.886	3	37.680	12	143.179	0	0
15.000<20.000	42	725.174	29	496.937	2	35.195	11	193.042	0	0
20.000<25.000	42	957.343	24	538.169	14	325.555	4	93.619	0	0
25.000<30.000	87	2.434.512	44	1.221.555	33	933.939	10	279.018	0	0
30.000+	496	33.203.460	231	12.061.688	253	20.739.139	12	402.633	0	0

Σημείωση: Περιλαμβάνονται και τα πλοία που είναι εφοδιασμένα με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα.

1. Δηλαδή: πλοία ρυμουλκά, ναυαγσωστικά, αλιευτικά, τοποθετήσεως υποβρύχιων καλωδίων κλπ.

κοχ (grt) κόβοι ολικής χωρητικότητας: μετρούν τον συνολικό εσωτερικό όγκο του πλοίου, όπου 1 κόρος= 2,83 m<sup>3</sup>.

Πηγή: ΕΣΥΕ.

σε χωρητικότητα και κατά το 46% σε αριθμό πλοίων, δηλαδή μεγαλύτερο τμήμα της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας παραμένει στο ελληνικό νηολόγιο, αντίθετα με την ποντοπόρο ναυτιλία που υπάγεται σε ξένες σημαίες.

### 2.4.2. Οι εμπορευματικές μεταφορές της ΝΜΑ στην ΕΕ και στην Ελλάδα

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 χωρών-μελών (Πίνακας 2.4.2), φαίνεται ότι δια της ΝΜΑ διακινήθηκαν περίπου 1,9 δισ. τόνοι εμπορευμάτων στα κυριότερα λιμάνια, που αντιπροσώπευε το 62% (2006) του συνόλου των μεταφερομένων εισαγωγών-εξαγωγών δια θαλάσσης. Όσον αφορά την Ελλάδα, το 2006 μεταφέρθηκαν δια της ΝΜΑ 90,5 εκατ. τόνοι, που αντιστοιχούσε σε εισαγωγές-εξαγωγές και ακτοπλοϊκές μεταφορές εμπορευμάτων μόνο από τα κύρια λιμάνια της χώρας τα οποία διακινούν φορτίο άνω των 1 εκατ. τόνων ετησίως. Το μεταφερόμενο εμπόριο της χώρας δια της ΝΜΑ το 2006 αντιστοιχεί στο 83,8% και το 2005 στο 85% του θαλάσσιου εμπορίου που διακινήθηκε στα κυριότερα λιμάνια.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.2**  
**Μεταφορές της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων\* και**  
**συνολικό θαλάσσιο εμπόριο στην ΕΕ**

(Εκατ. τόνοι)

Χώρες	NMA στα κύρια λιμάνια		Θαλάσσιο εμπόριο στα κύρια λιμάνια		Συνολικό θαλάσσιο εμπόριο		% NMA	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	1/3	2/4
Βέλγιο	108,6	113,1	203,9	216,0	206,5	218,9	53,3	52,4
Βουλγαρία	17,9	20,0	24,8	27,5	24,8	27,5	72,2	72,7
Δανία	71,6	74,8	82,1	87,9	99,7	107,7	87,2	85,1
Γερμανία	178,7	186,8	277,0	294,4	284,9	302,8	64,5	63,5
Εσθονία	34,9	37,4	45,0	47,7	46,5	50,0	77,6	78,4
Ιρλανδία	37,2	39,6	45,9	47,7	52,1	53,3	81,0	83,0
Ελλάδα	89,0	90,5	104,7	108,0	151,3	159,4	85,0	83,8
Ισπανία	202,4	202,7	373,7	386,7	400,0	414,4	54,2	52,4
Γαλλία	215,2	216,6	325,5	335,4	341,5	350,3	66,1	64,6
Ιταλία	322,8	308,0	424,3	435,4	508,9	520,2	76,1	70,7
Κύπρος	3,9	2,3	7,3	7,7	7,3	7,9	53,4	29,9
Λετονία	45,8	46,4	58,4	55,7	59,7	56,9	78,4	83,3
Λιθουανία	20,7	21,6	26,1	27,2	26,1	27,2	79,3	79,4
Μάλτα	3,2	3,3	3,5	3,6	3,5	3,6	91,4	91,7
Ολλανδία	253,5	253,0	459,6	476,3	460,9	477,2	55,2	53,1
Πολωνία	42,4	41,6	54,3	52,6	54,8	53,1	78,1	79,1
Πορτογαλία	37,3	36,5	58,5	59,6	65,3	66,9	63,8	61,2
Ρουμανία	22,1	21,2	47,9	46,0	47,9	46,7	46,1	46,1
Σλοβενία	7,3	8,7	12,5	15,4	12,6	15,5	58,4	56,5
Φινλανδία	83,3	90,9	88,8	97,9	99,6	110,5	93,8	92,8
Σουηδία	137,2	139,1	151,4	152,9	178,1	180,5	90,6	91,0
Ην. Βασίλειο	355,2	369,3	514,1	519,4	584,9	583,7	69,1	71,1
ΕΕ-27**	1895,7	1907,3	2991,4	3084,1	3716,9	3834,2	63,4	61,8
ΕΕ-15**	1792,9	1802,7			3433,8	3545,9		
Κροατία			19,8	18,6	26,2	26,3	0,0	0,0
Ισλανδία					5,7	5,9		
Νορβηγία	140,2	142,2	171,6	168,2	201,7	196,8	81,7	84,5

\* Περιλαμβάνονται μόνο τα λιμάνια που διακινούν φορτίο άνω του 1 εκατ. τόνων ετησίως.

\*\* Δεν περιλαμβάνονται οι διπλές μετρήσεις που προκύπτουν από τις εθνικές και μεταξύ των κρατών μεταφορές.

Πηγή: Eurostat, Statistics in Focus "SSS of goods 2000-2006", 2/2008.

Η περαιτέρω ανάλυση κατά περιοχές, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.4.3, που δείχνει τη μεταφορά μέσω της NMA κατά χώρα προς διάφορες περιοχές, φανερώνει ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά στην ΕΕ των 27 συγκέντρωσαν οι χώρες της Βόρειας Θάλασσας (31,4%) και της Μεσογείου (29,3%). Επίσης από τον ίδιο Πίνακα παρατηρείται ότι το έτος 2006 από/προς την Ελλάδα διακινήθηκε το μεγαλύτε-

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.3**  
**Μεταφορές της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην ΕΕ\***  
**κατά περιοχές λιμένων, 2006**

(Εκατ. τόνοι)

Χώρες	Ατλαντικός	Βαλτική	Μαύρη Θάλασσα	Μεσόγειος	Βόρεια Θάλασσα	Άλλα λιμάνια	Σύνολο
Βέλγιο	15,1	21,3	1,3	26,4	47,1	1,9	113,1
Βουλγαρία	1,1	0,0	12,9	5,7	0,2	0,1	20,0
Δανία	2,8	41,7	0,1	0,8	30,0	1,1	76,5
Γερμανία	13,7	91,6	0,2	13,2	66,1	2,8	187,6
Εσθονία	2,3	13,5	0,0	1,9	17,3	2,5	37,5
Ιρλανδία	19,5	1,9	0,1	0,9	17,0	0,2	39,6
Ελλάδα	1,1	0,4	13,7	70,9	2,5	1,9	90,5
Ισπανία	41,8	19,6	16,8	100,6	26,0	5,8	210,6
Γαλλία	48,4	14,3	19,5	51,6	44,1	39,0	216,9
Ιταλία	6,8	3,6	54,7	209,4	11,0	22,5	308,0
Κύπρος	0,1	0,0	0,4	1,4	0,4	0,0	2,3
Λετονία	6,9	13,8	0,1	1,5	21,6	2,6	46,5
Λιθουανία	2,0	8,7	0,5	1,0	8,6	0,8	21,6
Μάλτα	0,2	0,0	0,2	2,4	0,5	0,0	3,3
Ολλανδία	35,9	64,5	3,5	45,4	94,0	9,6	252,9
Πολωνία	4,5	13,9	0,3	1,8	16,9	4,1	41,5
Πορτογαλία	12,3	2,5	2,2	10,8	8,5	0,1	36,4
Ρουμανία	1,0	0,1	8,3	9,9	0,4	1,5	21,2
Σλοβενία	0,0	0,1	0,6	7,8	0,1	0,0	8,6
Φινλανδία	4,1	52,8	0,2	3,6	29,7	0,6	91,0
Σουηδία	5,0	85,4	0,1	2,2	43,5	6,2	142,4
Ην. Βασίλειο	117,5	44,9	3,4	23,2	188,6	8,7	386,3
ΕΕ-27**	299,8	422,4	138,8	559,4	599,3	111,9	1907,3
ΕΕ-15**	281,7	398,3	115,8	533,4	533,2	100,3	1802,7
Κροατία							0,0
Ισλανδία							0,0
Νορβηγία	13,5	15,0	0,2	5,2	101,8	6,5	142,2

\* Περιλαμβάνονται μόνο τα λιμάνια που διακινούν φορτίο άνω του 1 εκατ. τόνων ετησίως.

\*\* Δεν περιλαμβάνονται οι διπλές μετρήσεις που προκύπτουν από τις εθνικές και μεταξύ των κρατών μεταφορές.

Πηγή: Eurostat, Statistics in Focus "SSS of goods 2000-2006", 2/2008.

ρο ποσοστό του φορτίου της ΝΜΑ στη Μεσόγειο, δηλαδή 70,9 εκατ. τόνοι ή το 78,3% και ακολουθεί η Μαύρη Θάλασσα με 13,7 εκατ. τόνους ή το 15,1%. Κατά τύπο φορτίου, όπως αναλύεται στον Πίνακα 2.4.4, στην ΕΕ-27 διακινήθηκε μέσω της ΝΜΑ ο μεγαλύτερος όγκος σε χύμα υγρό φορτίο. Στην Ελλάδα το έτος 2006, όπως αναλύεται στον ίδιο Πίνακα, διακινήθηκαν μέσω της ΝΜΑ 35,2 εκατ. τόνοι χύμα υγρό φορτίο που αντιπροσώπευε το 38,9% του συνόλου, μετά ακολουθεί το χύμα ξηρό με 25%, το ρο-ρο κατά το 18,4% και τα Ε/Κ κατά το 12,1%.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.4**  
**Μεταφορές της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην ΕΕ\***  
**κατά τύπο φορτίου, 2006**

(Εκατ. τόνοι)

Χώρες	Χύμα υγρό	Χύμα ξηρό	Ε/Κ	Po-Po	Άλλο	Σύνολο
Βέλγιο	34,0	17,8	26,1	27,0	8,1	113,0
Βουλγαρία	10,0	5,5	1,4	0,4	2,6	19,9
Δανία	26,6	17,3	4,6	22,5	3,8	74,8
Γερμανία	59,9	33,7	44,4	36,0	12,8	186,8
Εσθονία	19,7	9,3	1,4	0,0	7,0	37,4
Ιρλανδία	13,2	7,5	8,4	9,1	1,4	39,6
Ελλάδα	35,2	22,7	11,0	16,7	5,0	90,6
Ισπανία	86,2	48,5	35,7	14,8	17,4	202,6
Γαλλία	135,8	32,4	10,4	25,7	12,3	216,6
Ιταλία	172,9	42,6	42,5	32,2	17,8	308,0
Κύπρος	0,6	0,3	1,1	0,0	0,3	2,3
Λετονία	19,3	18,7	1,8	1,6	5,1	46,5
Λιθουανία	10,9	5,2	1,6	2,1	1,9	21,7
Μάλτα	1,8	0,5	0,6	0,2	0,1	3,2
Ολλανδία	150,7	39,8	29,6	15,4	17,4	252,9
Πολωνία	9,9	18,3	4,7	5,5	3,2	41,6
Πορτογαλία	17,4	8,6	6,8	0,4	3,3	36,5
Ρουμανία	10,3	6,6	1,0	0,1	3,1	21,1
Σλοβενία	2,0	3,9	1,9	0,0	0,9	8,7
Φινλανδία	26,5	23,4	11,7	15,5	13,9	91,0
Σουηδία	51,8	20,5	8,5	44,4	14,0	139,2
Ην. Βασίλειο	165,6	69,8	20,2	93,4	20,2	369,2
ΕΕ-27**	896,8	376,4	199,7	244,7	143,0	1907,3
ΕΕ-15**	896,8	340,6	196,9	243,1	125,3	1802,7
Νορβηγία	74,9	44,3	3,9	8,5	12,7	144,3

\* Περιλαμβάνονται μόνο τα λιμάνια που διακινούν φορτίο άνω του 1 εκατ. τόνων ετησίως.

\*\* Δεν περιλαμβάνονται οι διπλές μετρήσεις που προκύπτουν από τις εθνικές και μεταξύ των κρατών μεταφορές.

Πηγή: Eurostat, Statistics in Focus "SSS of goods 2000-2006", 2/2008.

Επίσης από τον Πίνακα 2.4.5, όπου φαίνεται η διακίνηση του θαλάσσιου φορτίου το 2006 μέσω των κυριότερων λιμανιών των χωρών, προς την ΕΕ-27 και εκτός ΕΕ-27, παρατηρείται ότι η Ελλάδα διακίνησε 108 εκατ. τόνους που μοιράστηκαν ως εξής: το 32% διακινήθηκε στο εσωτερικό της χώρας, το 22% προς την ΕΕ-27, το 45% σε χώρες εκτός ΕΕ και το 1% προς άγνωστη κατεύθυνση. Σημειώνεται ότι το 32%, που αντιστοιχεί στο εσωτερικό φορτίο της χώρας, είναι το υψηλότερο μεταξύ των άλλων χωρών της ΕΕ με δεύτερη τη Νορβηγία 29%, ακολουθούν το Ηνωμένο Βασίλειο και η Δανία με 19% κλπ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.5

Θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό, στην ΕΕ-27 και εκτός ΕΕ  
κατά κυριότερα λιμάνια\* των χωρών, 2006

(Εκατ. τόνοι)

Χώρες	**2006	Εσωτερικό	ΕΕ-27	Εκτός ΕΕ-27	Άγνωστος προορισμός
Βέλγιο	216,00	3%	33%	64%	0%
Βουλγαρία	27,50	0%	17%	81%	2%
Δανία	87,90	19%	53%	24%	3%
Γερμανία	294,40	1%	44%	54%	0%
Εσθονία	47,20	1%	72%	25%	2%
Ιρλανδία	47,70	2%	69%	29%	0%
Ελλάδα	108,00	32%	22%	45%	1%
Ισπανία	386,70	13%	20%	66%	0%
Γαλλία	335,40	6%	32%	60%	2%
Ιταλία	435,40	18%	14%	67%	1%
Κύπρος	7,70	0%	18%	14%	68%
Λετονία	55,70	0%	77%	21%	2%
Λιθουανία	27,20	..	59%	39%	2%
Μάλτα	3,60	..	76%	24%	0%
Ολλανδία	476,30	..	31%	69%	1%
Πολωνία	52,60	2%	65%	33%	1%
Πορτογαλία	59,60	15%	33%	55%	0%
Ρουμανία	46,00	0%	13%	65%	21%
Σλοβενία	15,40	..	43%	56%	1%
Φινλανδία	97,90	6%	71%	23%	0%
Σουηδία	152,90	8%	70%	21%	2%
Ην. Βασίλειο	519,40	19%	45%	34%	3%
ΕΕ-27**	3084,10	11%	28%	60%	2%
Νορβηγία	168,20	29%	52%	18%	1%

\* Περιλαμβάνονται μόνο τα λιμάνια που διακινούν φορτίο άνω του 1 εκατ. τόνων ετησίως.

\*\* Δεν περιλαμβάνονται οι διπλές μετρήσεις που προκύπτουν από τις εθνικές και μεταξύ των κρατών μεταφορές.

Πηγή: Eurostat, Statistics in Focus, "Maritime transport of goods and passengers", 62/2008.

Βέβαια τα στοιχεία της ΕΣΥΕ για τη διακίνηση του φορτίου σε όλα τα λιμάνια της χώρας δίνουν μεγαλύτερα ποσοστά συμμετοχής στο εσωτερικό θαλάσσιο εμπόριο, καθώς σε αυτό περιλαμβάνεται και διακίνηση φορτίου από λιμάνια με κίνηση μικρότερη του 1 εκατ. τόνων ετησίως. Συγκεκριμένα το έτος 2006 σχεδόν το μισό, 49,4%, αφορά το φορτίο της ακτοπλοΐας. Σε αριθμούς, το συνολικό εξωτερικό φορτίο της χώρας (εισαγωγές-εξαγωγές) ήταν 80,8 εκατ. τόνοι και της ακτοπλοΐας 78,7 εκατ. τόνοι, δηλαδή συνολικά το 2006 διακινήθηκαν 159,4 εκατ. τόνοι μέσω των ελληνικών λιμένων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Η παρακάτω ενότητα έχει ως σκοπό την αποτύπωση και ανάλυση των διαχρονικών τάσεων του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας μας κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην εξέταση της προσφοράς και της ζήτησης του ναυτεργατικού δυναμικού που υπηρετεί σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία, με βάση τον τύπο πλοίου και τις περιοχές που εκτελούν ταξίδια. Τα σχετικά στοιχεία προέρχονται από την επεξεργασία των απογραφών του ναυτεργατικού δυναμικού που διενεργείται κάθε διετία και καλύπτουν την περίοδο 1980-2006. Επίσης, γίνεται μια παρουσίαση και συγκριτική διερεύνηση της διαχρονικής εξέλιξης της ανεργίας και των εισοδημάτων του ναυτεργατικού δυναμικού, με βάση ετήσια και μηνιαία στοιχεία που προέρχονται από το πρώην Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΕΝΑΝΠ) και τις εθνικές συμβάσεις εργασίας του κλάδου.

#### 3.1. Προσφορά ναυτεργατικού δυναμικού

Η συνολική προσφορά του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού προκύπτει από το άθροισμα των διαθέσιμων ναυτεργατών που υπηρέτησαν σε ελληνικά και ξένα πλοία συμβεβλημένα με το NAT σε μια δεδομένη χρονική στιγμή (ΚΕΠΕ, 1990)<sup>12</sup>. Στην παρούσα μελέτη χρησιμοποιούνται τα αποτελέσματα των απογραφών ναυτεργατικού δυναμικού της περιόδου 1980-2006. Η παραπάνω απογραφή διενεργείται από την ΕΣΥΕ κάθε δύο χρόνια.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 3.1.Α και τα Διαγράμματα 3.1.Α έως 3.1.Γ, ο αριθμός των Ελλήνων και ξένων ναυτικών, που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας (συμβεβλημένα με το NAT) από το 1978 μέχρι το 2006, παρουσιάζει μείωση κατά 66%. Συγκεκριμένα, ο συνολικός αριθμός των ναυτικών μειώνεται από 86 χιλ. περίπου το 1978 στις 29 χιλ. περίπου το 2006 (Διάγραμμα 3.1.Α). Κορύφωση της παραπάνω μείωσης παρατηρείται κατά την περίοδο 1978-1984 (-43%) και την περίοδο 1984-1990 (-25,1%). Παράλληλη μείωση εμφανίζει ο συνολικός αριθμός των ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελ-

---

12. Θα μπορούσαμε να συμπεριλάβουμε στη συνολική προσφορά του ναυτεργατικού δυναμικού και τους καταγεγραμμένους ανέργους του κλάδου. Κάτι τέτοιο δεν είναι δυνατό λόγω έλλειψης στοιχείων για το σύνολο της περιόδου υπό εξέταση.

ληνικά πλοία, κυμαινόμενος από 71 χιλ. περίπου το 1978 στις 21 χιλ. το 2006 (Διάγραμμα 3.1.B). Τέλος, ο αριθμός των ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνόκτητα πλοία παρουσιάζει σταδιακή μείωση από το 1978 (15 χιλ. περίπου) μέχρι το 1982 (7 χιλ. ναύτες περίπου) όπου και σταθεροποιείται μέχρι το τέλος της περιόδου ανάλυσης (Διάγραμμα 3.1.Γ).

Διερευνώντας περαιτέρω το σύνολο του ναυτεργατικού δυναμικού (που υπηρετούν σε ελληνικά & ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας), παρατηρούμε ότι η παραπάνω μείωση του αριθμού των ναυτικών είναι μεγαλύτερη στους Έλληνες ναυτικούς (-72,1%) σε σχέση με τους ξένους (-54% περίπου) (βλ. Πίνακα 3.1.A). Να σημειωθεί ότι στο τέλος τις δεκαετίας του 1970 μέχρι τις αρχές του 1980 (1978-1984) η μείωση των ναυτικών ήταν κατά πολύ μεγαλύτερη στους ξένους ναυτικούς (-70%) έναντι των Ελλήνων (30% περίπου).

Μελετώντας τις μεταβολές των ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά μόνο πλοία (Πίνακας 3.1.A & Διάγραμμα 3.1.B), παρατηρούμε ότι η μείωση των ναυτικών συνολικά (-69,6%) είναι ανάλογη για τους Έλληνες (-69,8%) και τους

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.A

Ποσοστιαίες μεταβολές Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά & ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας, συμβεβλημένα με το NAT (1978-2006)

	1978-1984	1984-1990	1986-1992	1996-2002	2002-2004	2004-2006	1980-2006
<b>Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά &amp; ελληνόκτητα πλοία</b>	<b>-43,0</b>	<b>-25,1</b>	<b>3,1</b>	<b>-10,4</b>	<b>-6,1</b>	<b>-6,1</b>	<b>-66,1</b>
Από αυτούς: Έλληνες	29,8	-34,3	-21,8	-21,9	-4,5	-4,5	-72,1
Ξένοι	-70,0	19,2	149,9	11,0	-8,2	-8,2	-53,7
<b>Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά μόνο πλοία</b>	<b>-40,2</b>	<b>-27,9</b>	<b>-2,0</b>	<b>-18,8</b>	<b>-1,5</b>	<b>-1,5</b>	<b>-69,6</b>
Από αυτούς: Έλληνες	-24,9	-33,5	-19,5	-21,1	-6,3	-6,3	69,8
Ξένοι	-74,3	8,8	150,6	-12,3	10,2	10,2	-69,1
<b>Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία</b>	<b>-56,1</b>	<b>-6,8</b>	<b>34,3</b>	<b>32,2</b>	<b>-20,5</b>	<b>-20,5</b>	<b>-49,5</b>
Από αυτούς: Έλληνες	-57,1	-41,5	-43,8	-33,1	27,5	27,5	85,1
Ξένοι	-54,7	40,0	148,7	52,6	-27,1	-27,1	1,1

Επεξήγηση: Αφορούν Έλληνες και ξένους ναυτικούς που υπηρετούσαν σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 κοχ και άνω.

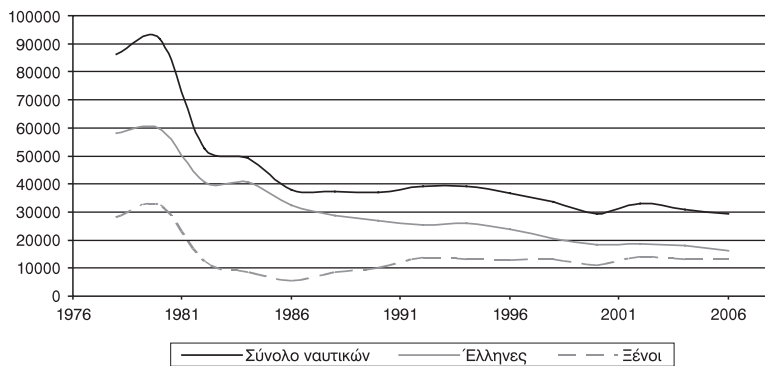
Πηγή: Επεξεργασία Αποτελεσμάτων Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού Περιόδου 1976-2006, ΕΣΥΕ.

ξένους ναυτικούς (-69,1%). Αντίθετα, κατά την περίοδο 1978-2006 μεγαλύτερη είναι η μείωση που παρουσιάζουν οι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας (-85%) σε σχέση με τους ξένους ναυτικούς που φαίνεται να έχουν μικρή άνοδο την αντίστοιχη περίοδο (+1,1%).

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονίσουμε ότι η εξέλιξη της τεχνολογίας κατά τις τελευταίες δεκαετίες έχει μειώσει τη συνολική ζήτηση ναυτικών. Χαρακτηριστικά, ένα πλοίο μεταφοράς φορτίων χύδην ή εμπορευματοκιβωτίων επανδρώνεται στις ημέρες μας με 22 άτομα περίπου, ενώ στις αρχές τις δεκαετίας του 1980 οι ανάγκες απαιτούσαν περίπου 32-35 άτομα. Χαρακτηριστικά, ο λόγος εργαζομένων ναυτικών ανά πλοίο ελληνικής σημαίας μειώθηκε από 17,08 το 1996 σε 14,76 το 2004 (Tsamourgelis, 2007).

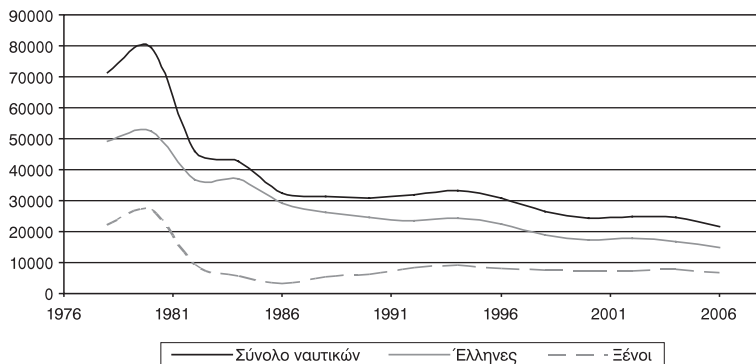
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.A

Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά & ελληνόκτητα πλοία



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.B

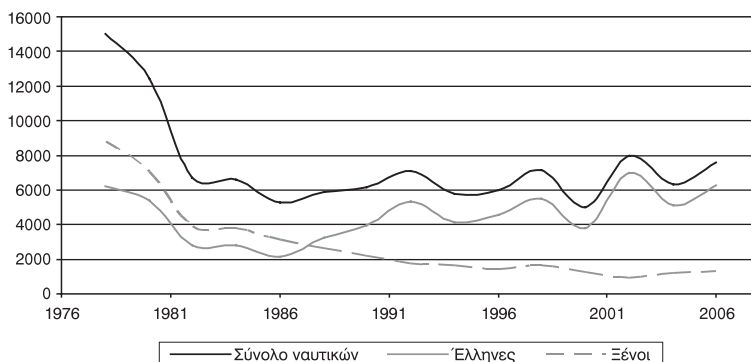
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά μόνο πλοία





### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.Γ

Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία



*Επεξήγηση:* Αφορούν Έλληνες και ξένους ναυτικούς που υπηρετούσαν σε ελληνικά και συμβεβλημένα, με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 κοχ και άνω.

*Πηγή:* Επεξεργασία Αποτελεσμάτων Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού Περιόδου 1976-2006, ΕΣΥΕ.

Επίσης, η σχετική βιβλιογραφία υποστηρίζει ότι κύρια αιτία της αύξησης των ξένων ναυτικών σε βάρος των Ελλήνων στα ελληνόκτητα πλοία είναι το χαμηλό κόστος των αλλοδαπών ναυτιών [βλ. Donn (1989), King (2000), Sambracos and Tsiaparikou (2001) και U.S. Maritime Administration (2002)]. Το παραπάνω δημιουργεί αμφιβολίες ως προς την ανταγωνιστικότητα του ελληνόκτητου στόλου, καθώς είναι συνδεδεμένος με το ακριβότερο ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό (Tsamourgelis, 2007).

Η περαιτέρω εξέταση του ελληνικού και ξένου ναυτεργατικού δυναμικού με βάση την ποσοστιαία συμμετοχή τους σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία επιβεβαιώνει τα παραπάνω συμπεράσματα μείωσης του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού (βλ. Πίνακα 3.1.Β και Διάγραμμα 3.1.Δ).

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον Πίνακα 3.1.Β, παρατηρείται η σταδιακή μείωση των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν στο σύνολο του στόλου κατά την περίοδο 1978-2006. Έτσι, την περίοδο 1978-1982 το 69,7% του στόλου αποτελούνταν από Έλληνες ναυτικούς, ενώ την περίοδο 2002-2006 μόλις το 56,7% του στόλου ήταν Έλληνες. Εξάιρεση αποτελούν τα έτη 1984 έως 1998, κατά τα οποία το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό παρουσιάζει σημαντική αύξηση (81,7%) (βλ. Διάγραμμα 3.1.Δ.). Η παραπάνω μείωση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού είναι σημαντικά μικρότερη στα πλοία ελληνικής σημαίας (από 71,7% το 1978-82 στο 69,3% το 2002-06), αλλά κατά πολύ μεγαλύτερη στα πλοία ξένης σημαίας (από 58,9% το 1978-82 στο 16,2% το 2002-06).

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.Β

Ποσοστιαία συμμετοχή Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά & ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας (1978-2006)

	1978-1982	1984-1988	1990-1994	1996-2000	2002-2006
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά & ελληνόκτητα πλοία	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Από αυτούς: Έλληνες</b>	<b>69,7</b>	<b>81,7</b>	<b>67,8</b>	<b>63,0</b>	<b>56,7</b>
<b>Ξένοι</b>	<b>30,3</b>	<b>18,3</b>	<b>32,2</b>	<b>37,0</b>	<b>43,3</b>
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά μόνο πλοία	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Από αυτούς: Έλληνες</b>	<b>71,7</b>	<b>86,5</b>	<b>75,4</b>	<b>71,7</b>	<b>69,2</b>
<b>Ξένοι</b>	<b>28,3</b>	<b>13,5</b>	<b>4,6</b>	<b>28,3</b>	<b>30,8</b>
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Από αυτούς: Έλληνες</b>	<b>57,8</b>	<b>53,8</b>	<b>29,9</b>	<b>23,9</b>	<b>16,2</b>
<b>Ξένοι</b>	<b>42,2</b>	<b>46,2</b>	<b>70,1</b>	<b>76,1</b>	<b>83,8</b>

*Επεξήγηση:* Αφορούν Έλληνες και ξένους ναυτικούς που υπηρετούσαν σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 κοχ και άνω.

*Πηγή:* Επεξεργασία Αποτελεσμάτων Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού Περιόδου 1976-2006, ΕΣΥΕ.

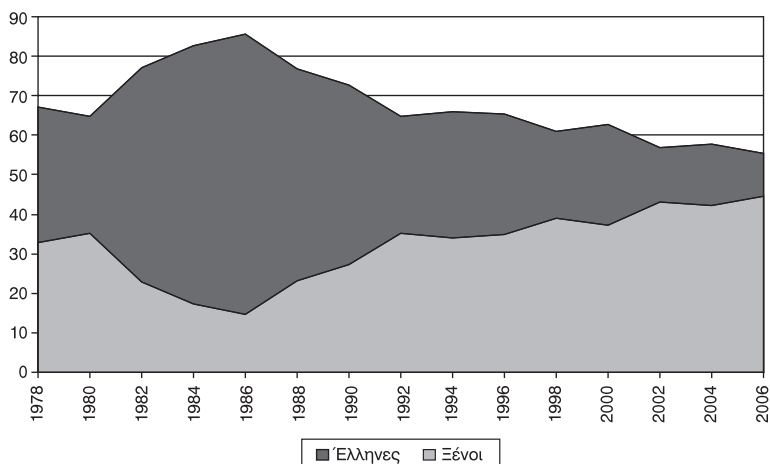
Αντίθετα, οι ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία αύξησαν την ποσοστιαία συμμετοχή τους από 30,3% το 1978-82 στο 43,3% το 2002-06. Η παραπάνω αύξηση του ξένου ναυτεργατικού δυναμικού είναι μικρότερη στα πλοία ελληνικής σημαίας (από 28,3% το 1978-82 στο 30,8% το 2002-06), αλλά μεγαλύτερη στα πλοία ξένης σημαίας (από 42,2% το 1978-82 στο 83,8% το 2002-06).

Ο Πίνακας 3.1.Γ παρουσιάζει την ποσοστιαία συμμετοχή Ελλήνων & ξένων ναυτικών σε εμπορικά πλοία με βάση την περιοχή που ταξίδευαν την περίοδο 1984-2006. Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της απογραφής του 2006, ο μεγαλύτερος αριθμός ναυτικών υπηρετούσε σε ποντοπόρα πλοία (56,6%), με τα ακτοπλοϊκά και μεσογειακά πλοία να απασχολούν το 23,6% και 19,9%, αντίστοιχα.

Διαχρονικά, το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό εμφανίζεται να μειώνει την παρουσία του στα ποντοπόρα πλοία (από 52,1% την περίοδο 1984-88 στο 20,9% το 2006) και να την αυξάνει στα ακτοπλοϊκά πλοία (από 15,3% την περίοδο 1984-88 στο 23,1% το 2006). Αντίστοιχα, οι ξένοι ναυτικοί που υπηρετούν σε

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.Δ

Ποσοστιαία συμμετοχή Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά & ελληνόκτητα πλοία (1978-2006)



Επεξήγηση: Αφορούν Έλληνες και ξένους ναυτικούς που υπηρετούσαν σε ελληνικά και συμβεβλημένα, με το ΝΑΤ ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 κοχ και άνω.

Πηγή: Επεξεργασία Αποτελεσμάτων Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού Περιόδου 1976-2006, ΕΣΥΕ.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.Γ

Ποσοστιαία συμμετοχή Ελλήνων & ξένων ναυτικών σε εμπορικά πλοία με βάση την περιοχή που ταξίδευαν (1984-2006)

	1984-1988	1988-1992	1992-1996	1996-2000	2000-2004	2004	2006
<b>Ακτοπλοϊκά</b>							
Έλληνες ναυτικοί	15,3	18,8	19,0	22,3	25,6	23,9	23,1
Ξένοι ναυτικοί	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3	0,2	0,5
<b>Μεσογειακά</b>							
Έλληνες ναυτικοί	13,2	14,4	12,9	13,6	13,1	10,8	11,2
Ξένοι ναυτικοί	2,5	3,7	3,9	5,7	5,0	6,6	8,7
<b>Ποντοπόρα</b>							
Έλληνες ναυτικοί	52,1	37,0	33,0	27,7	22,5	23,0	20,9
Ξένοι ναυτικοί	16,8	25,9	31,2	30,3	33,6	35,4	35,7

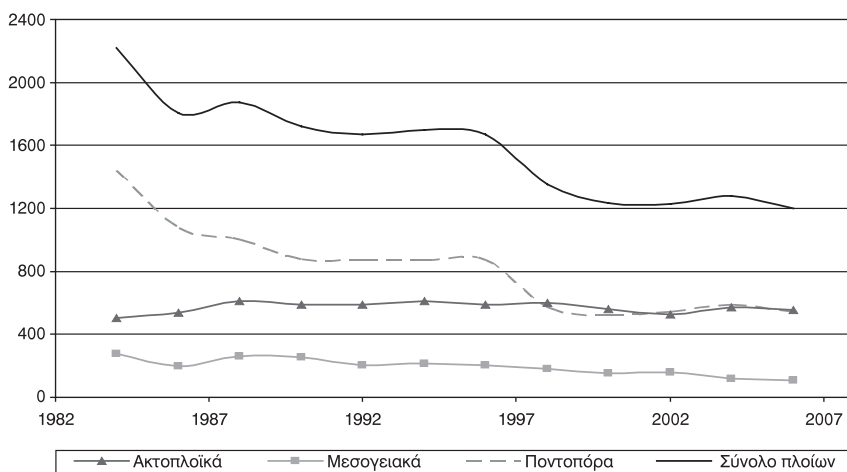
Πηγή: Επεξεργασία Αποτελεσμάτων Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού Περιόδου 1984-2006, ΕΣΥΕ.

ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία παρουσιάζουν ιδιαίτερη αύξηση στα ποντοπόρα πλοία (από 16,8% την περίοδο 1984-88 στο 35,7% το 2006) και μικρότερη στα μεσογειακά (από 2,5% την περίοδο 1984-88 στο 8,7% το 2006).

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονίσουμε ότι το σύνολο του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου έχει μειωθεί από το 1984 μέχρι και 2006, με βάση τις ναυτεργατικές απογραφές τις ΕΣΥΕ (βλ. Διάγραμμα 3.1.Ε). Συγκεκριμένα, ο στόλος μειώθηκε κατά 1.000 πλοία από το 1984 (2.217) μέχρι το 2006 (1.201). Η παραπάνω μείωση παρουσιάζεται ιδιαίτερα μεγάλη στα ποντοπόρα πλοία, που από το 1998 μέχρι το 2006 εμφανίζουν σχεδόν το ίδιο αριθμό πλοίων με τα ακτοπλοϊκά.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.Ε

Αριθμός πλοίων με ελληνική σημαία και ελληνόκτητα με ξένη σημαία ανάλογα με την περιοχή που εκτελούσαν ταξίδια (1984-2006)



Πηγή: Επεξεργασία Αποτελεσμάτων Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού Περιόδου 1984-2006, ΕΣΥΕ.

Επιπλέον, μπορούμε να εξαγάγουμε σειρά χρήσιμων συμπερασμάτων από την ανάλυση της συμμετοχής Ελλήνων και ξένων ναυτικών σε εμπορικά πλοία με βάση την κατηγορία πλοίων (βλ. Πίνακας 3.1.Δ). Σύμφωνα με τα στοιχεία, κατά την περίοδο 1984-2006 ο κύριος όγκος των Ελλήνων ναυτικών υπηρετούσε κυρίως σε ελληνικής σημαίας επιβατικά και φορτηγά πλοία ή δεξαμενόπλοια. Διαχρονικά, ο μεγαλύτερος όγκος του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού επάνδρωνε φορτηγά και δεξαμενόπλοια ελληνικής ιδιοκτησίας, παρουσιάζοντας όμως σταδιακή μείωση της συμμετοχής τους κατά τα τελευταία έτη εξέτασης (από 54,9% την περίοδο 1984-88 στο 25,4% το 2006).

Παράλληλη μείωση της ποσοστιαίας συμμετοχής τους, σε χαμηλότερα όμως επίπεδα, παρουσιάζουν οι Έλληνες ναυτικοί στα ελληνόκτητα φορτηγά και δεξαμενόπλοια (από 5% περίπου την περίοδο 1984-88 στο 2,2% το 2006).

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.Δ**  
**Συμμετοχή Ελλήνων & Ξένων ναυτικών σε εμπορικά πλοία**  
**κατά κατηγορία πλοίων (1984-2006)**

		1984-1988	1988-1992	1992-1996	1996-2000	2000-2004	2004	2006
<b>Επιβατικά &amp; Λοιπά πλοία</b>								
Ελληνικά πλοία	Έλληνες ναυτικοί	20,9	25,2	25,9	28,4	29,1	26,4	25,2
	Ξένοι ναυτικοί	2,0	2,7	2,4	4,4	3,5	3,0	0,8
Ελληνόκτητα πλοία	Έλληνες ναυτικοί	2,6	2,6	2,4	2,9	2,5	2,2	2,3
	Ξένοι ναυτικοί	1,9	7,0	10,7	10,9	15,2	14,1	19,4
<b>Φορτηγά &amp; Δεξαμενόπλοια</b>								
Ελληνικά πλοία	Έλληνες ναυτικοί	54,9	42,1	34,5	29,8	26,3	27,5	25,4
	Ξένοι ναυτικοί	8,3	13,7	18,9	19,0	20,5	22,7	22,5
Ελληνόκτητα πλοία	Έλληνες ναυτικοί	4,8	3,1	2,1	1,9	1,2	1,8	2,2
	Ξένοι ναυτικοί	4,5	3,8	3,1	2,7	1,7	2,5	2,1

Πηγή: Επεξεργασία Αποτελεσμάτων Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού Περιόδου 1984-2006, ΕΣΥΕ.

Αντίθετα, σημαντική είναι η αύξηση που παρουσιάζει η συμμετοχή των ξένων ναυτικών στα ελληνόκτητα επιβατικά κυρίως πλοία, φτάνοντας το 2006 να αντιπροσωπεύει το 20% περίπου του συνολικού ναυτεργατικού δυναμικού του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου. Εξίσου σημαντική είναι και η διαχρονική αύξηση της συμμετοχής των ξένων ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά και δεξαμενόπλοια, που από μόλις 8,3% την περίοδο 1984-88 άγγιξε το 23% το 2006.

Συμπερασματικά, σύμφωνα με την απογραφή του ναυτεργατικού δυναμικού του 2006, το 55% των ναυτικών του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου ήταν Έλληνες, ενώ το 45% ήταν ξένης εθνικότητας. Αντίστοιχα, με βάση την απογραφή του 1984, το 83% ήταν Έλληνες ναυτικοί, ενώ το 17% ήταν ξένης εθνικότητας.

### 3.2. Ζήτηση ναυτεργατικού δυναμικού

Ως ζήτηση του ναυτεργατικού δυναμικού ορίζεται το σύνολο των ναυτικών που απαιτούνται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο (π.χ. έτος) για την επάνδρωση των πλοίων. Ο παραπάνω ορισμός της ζήτησης του ναυτεργατικού δυναμικού καλύπτει την ευρύτερη έννοια του όρου. Στην παρούσα ενότητα επικεντρωνόμαστε στην εξέταση της ζήτησης για ναυτικούς στα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειώσουμε ότι ο υπολογισμός των ζητούμενων κατά μέσο όρο ναυτικών ανά έτος είναι δύσκολο να προσδιοριστεί με

ακρίβεια. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι κάθε διαφορετικός τύπος πλοίου έχει διαφορετική σύνθεση ανάλογα με τη χωρητικότητα, την ιπποδύναμη, τις περιοχές πλου (ποντοπόρο, ακτοπλοϊκό) κ.ά.

Αρχικά, για την εξέταση της ναυτεργατικής ζήτησης είναι αναγκαίο να ορίσουμε τον χρόνο παραμονής των ναυτικών στη θάλασσα και στη στεριά. Έτσι, δεχόμαστε ως δεδομένο ότι οι ναυτικοί που υπηρετούν σε ποντοπόρα πλοία μένουν 7 μήνες ανά έτος στο πλοίο και 5 μήνες στη στεριά. Αντίστοιχα, οι ναυτικοί που εργάζονται σε ακτοπλοϊκά πλοία μένουν 10 μήνες ανά έτος στο πλοίο και 2 μήνες στη στεριά. Τέλος, για το σύνολο του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου υπολογίζουμε ότι οι ναυτικοί μένουν 7,5 μήνες ανά έτος στο πλοίο και 4,5 μήνες στη στεριά.<sup>13</sup>

Επίσης, για τον υπολογισμό της συνολικής ζήτησης της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας στο σύνολο του στόλου και στις κατηγορίες των ποντοπόρων και ακτοπλοϊκών πλοίων κάνουμε την υπόθεση ότι την ημέρα της απογραφής τα εν ενεργεία πλοία ήταν πλήρως επανδρωμένα. Η παραπάνω υπόθεση δεν απέχει πολύ από την πραγματικότητα, μιας και το πρόβλημα επάνδρωσης των πλοίων είναι κυρίως η ποιοτική και όχι η ποσοτική ανεπάρκεια, η οποία αντιμετωπίζεται με την πρόσληψη αλλοδαπών ναυτικών.

Η συνολική ζήτηση ναυτεργατικού δυναμικού και η διαχρονική της εξέλιξη για το σύνολο του στόλου, την ποντοπόρο και την ακτοπλοϊκή ναυτιλία, για τη χρονική περίοδο 1984-2006 παρουσιάζεται στα Διαγράμματα 3.2.Α έως 3.2.Γ.

Όπως αναφέρθηκε και στην αρχή της ενότητας, η συνολική ζήτηση υπολογίστηκε με βάση την υπόθεση ότι σε δεδομένη χρονική στιγμή συγκεκριμένο ποσοστό του ναυτεργατικού δυναμικού είναι στη θάλασσα και συγκεκριμένο στη στεριά (7,5 και 4,5 μήνες, αντίστοιχα, για το σύνολο του στόλου, 7 και 5 μήνες, αντίστοιχα, για τα ποντοπόρα πλοία και 10 και 2 μήνες, αντίστοιχα, για τα ακτοπλοϊκά). Για παράδειγμα, στο σύνολο του στόλου το 60% του ναυτεργατικού δυναμικού βρίσκεται εν πλω ( $4,5:7,5 = 0,6$  ή ποσοστό 60%).

Έτσι, με βάση το έτος της εκάστοτε απογραφής μπορούμε να υπολογίσουμε τη συνολική ζήτηση για τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Για παράδειγμα, στο σύνολο του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου το 2006 υπηρετούσαν 29.260 ναυτικοί, Αυτοί αποτελούσαν το 60% της συνολικής ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού. Προσθέτοντας σε αυτό τον αριθμό το υπόλοιπο 40% των ναυτικών έχουμε τη συνολική ζήτηση που είναι  $(29.260 \times \frac{4,5}{7,5}) + 29.260 = 46.816$ .

---

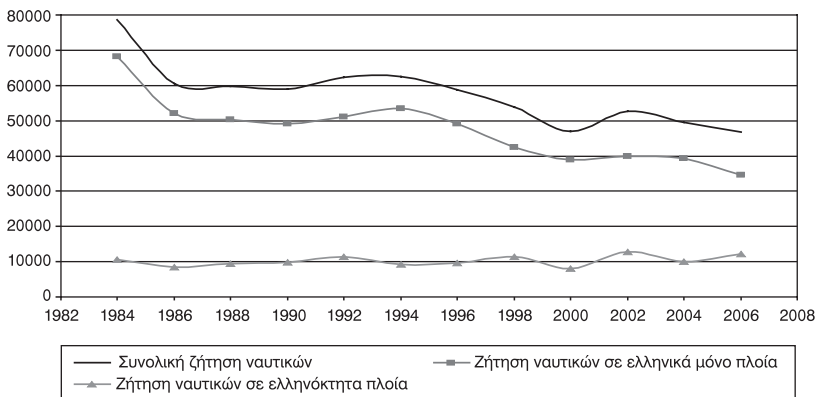
13. Βλ. σχετική ανάλυση και μεθοδολογία για την περίοδο 1978-1986 στην έκθεση του ΚΕΠΕ, 1990.

Σύμφωνα με τους παραπάνω υπολογισμούς, η συνολική ζήτηση ναυτικών που υπηρετούσαν στο σύνολο του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου είναι πτωτική, παρουσιάζοντας μείωση από 77.000 ναυτικούς περίπου το 1986 στους 47.000 ναυτικούς το 2006 (Διάγραμμα 3.2.A). Με άλλα λόγια η ζήτηση του ναυτεργατικού δυναμικού μειώθηκε κατά 68%. Μικρή αύξηση της συνολικής ζήτησης παρατηρείται την περίοδο 1990-1994. Παράλληλη είναι και η μείωση της συνολικής ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού στα ελληνικά πλοία, όπου παρουσιάζεται πτώση κατά 92% περίπου την αντίστοιχη περίοδο. Σε χαμηλότερα επίπεδα κυμάνθηκε η ζήτηση ναυτικών στα ελληνόκτητα πλοία –που απασχολούν συνολικά χαμηλότερο αριθμό ναυτεργατικού δυναμικού– παρουσιάζοντας μικρή αύξηση για το σύνολο της περιόδου υπό εξέταση (12% περίπου).

Αντίστοιχη πτώση της συνολικής ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού παρουσιάζουν και τα ποντοπόρα πλοία του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου (Διάγραμμα 3.2.B) με τη μείωση να αγγίζει το 15% (αντίστοιχη μείωση του στόλου με ελληνική σημαία στο 55%). Αντίθετα, αύξηση της συνολικής ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού για την περίοδο 1984-2006 παρουσιάζει ο ελληνικός και ελληνόκτητος ακτοπλοϊκός στόλος, που αγγίζει το 19% (Βλ. Διάγραμμα 3.2.Γ) (Σημείωση: στο παραπάνω διάγραμμα το σύνολο σχεδόν του ακτοπλοϊκού στόλου ανήκει στο ελληνικό νηολόγιο, γι' αυτό οι δύο σειρές ζήτησης συμπίπτουν).

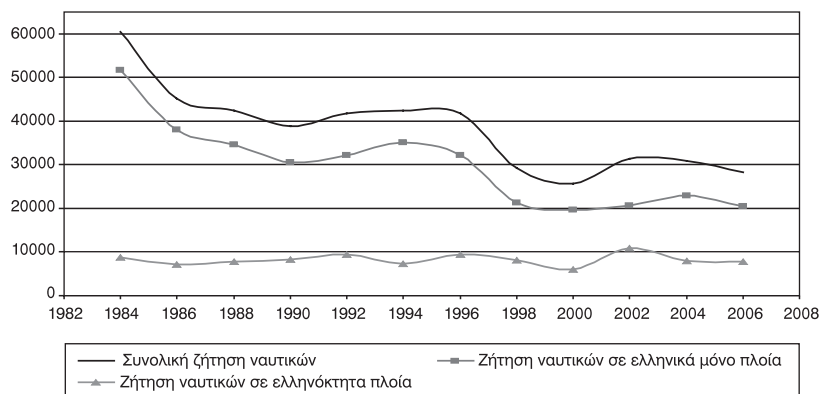
Σε μια προσπάθεια εκτίμησης της μελλοντικής ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε εναλλακτικά τον αριθμό των απο-

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.A**  
Συνολική ζήτηση ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά & ελληνόκτητα πλοία



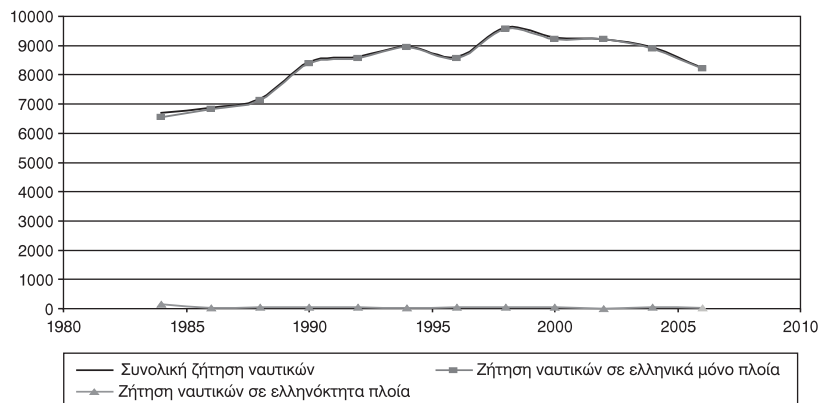
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.Β

Ζήτηση ναυτικών που υπηρετούσαν σε ποντοπόρα ελληνικά & ελληνόκτητα πλοία



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.Γ

Ζήτηση ναυτικών που υπηρετούσαν σε ακτοπλοϊκά ελληνικά & ελληνόκτητα πλοία

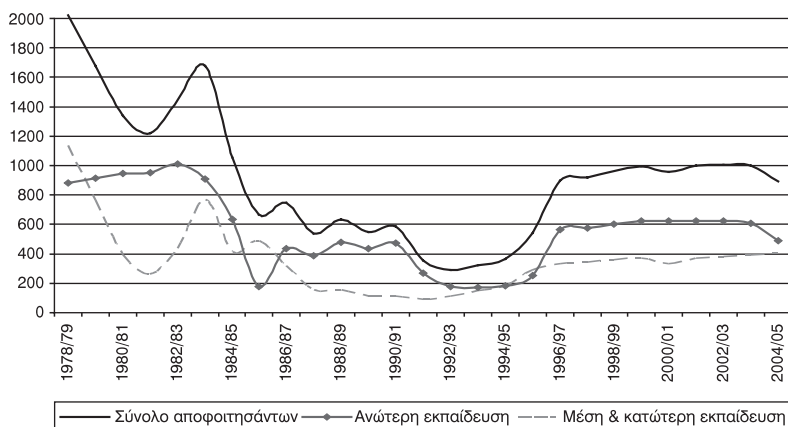


Πηγή: Εκτιμήσεις συγγραφέων κατόπιν επεξεργασίας των Αποτελεσμάτων Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού Περιόδου 1976-2006, ΕΣΥΕ.

φοίτων από τις σχολές εμπορικού ναυτικού (ανώτερης, μέσης και κατώτερης εκπαίδευσης), σε συνδυασμό με τις νέες παραγγελίες πλοίων. Σύμφωνα με το Διάγραμμα 3.2.Δ ο συνολικός αριθμός αποφοίτων από τις ελληνικές σχολές εμπορικού ναυτικού μειώθηκε κατά 125% περίπου από το 1978 μέχρι και το 1995.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.Δ  
Απόφοιτοι Σχολών Εμπορικού Ναυτικού (1978-2005)



Πηγή: Στατιστική της Εμπορικής Ναυτιλίας, 1978-2006, ΕΣΥΕ.

Η παραπάνω μείωση εμφανίζεται χαμηλότερη για τους απόφοιτους ανώτερων σχολών (80% περίπου) και υψηλότερη για τους απόφοιτους μέσων και κατώτερων σχολών (18% περίπου). Μικρή άνοδο του αριθμού απόφοιτων ανώτερης εκπαίδευσης παρατηρείται από το 1995/96 (544 απόφοιτοι) έως το 2004/05 (892 απόφοιτοι).

Σημαντική παράμετρος στην εκτίμηση της μελλοντικής ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού αποτελεί και η ανάπτυξη του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου. Συγκεκριμένα, οι παραγγελίες νέων πλοίων μέχρι και την 1/2/2008 αγγίζουν τις 1.054 (Lloyd's Registry of Shipping). Με βάση την παραπάνω αύξηση στο σύνολο των νέων παραγγελιών, η μελλοντική ζήτηση σε ναυτεργατικό δυναμικό αναμένεται να αγγίξει τους 23.000 ναυτικούς περίπου (υπολογίζοντας 22 άτομα προσωπικό για κάθε πλοίο). Σε αυτό το σημείο πρέπει να προσθέσουμε ότι οι παραπάνω εκτιμήσεις γίνονται με βάση τις νέες παραγγελίες πλοίων<sup>14</sup> και όπως είχαν διαμορφωθεί πριν τη διεθνή οικονομική κρίση και τις εξελίξεις στη ναυτιλία (πτώση των διεθνών ναύλων).

14. Ιδεατά θα έπρεπε να συμπεριλάβουμε στο υπολογισμό μας και τις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, αφαιρώντας τα πλοία που διαλύθηκαν ή απωλέσθησαν. Βέβαια, σημασία έχει και η σημαία που θα φέρουν τα νεοεισερχόμενα πλοία και αν θα συμβληθούν με το NAT.

### 3.3. Η ανεργία των Ελλήνων ναυτικών

Η διακύμανση της ανεργίας των ναυτικών εξαρτάται κυρίως από δύο παράγοντες: (α) την προσφορά (ή μη) φορτίων προς διακίνηση, (β) τα διεθνή επίπεδα των ναύλων. Η εξέλιξη της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών επηρεάστηκε έμμεσα από τους παραπάνω παράγοντες που, μεταξύ άλλων, καθόρισαν διεθνώς τη διακύμανση του κλάδου της εμπορικής ναυτιλίας. Επίσης, πρέπει να προσθέσουμε ότι, κατά τις τελευταίες δεκαετίες, η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών επηρεάστηκε άμεσα από τις τεχνολογικές εξελίξεις στον κλάδο (King, 2000) και την αντικατάσταση των ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού από αλλοδαπούς ναύτες (Tsamourgelis, 2007). Οι δύο παραπάνω αιτίες μείωσης της συνολικής απασχόλησης στον κλάδο είχαν ιδιαίτερα έντονες επιπτώσεις στο κατώτερο πλήρωμα των πλοίων.

Μοναδική πηγή στοιχείων για την ανεργία στον κλάδο της ναυτιλίας για τη χώρα αποτελούν τα μηνιαία δελτία κινήσεως προσφερόμενων για ναυτολόγηση ναυτικών του ΥΕΝ. Σημειώνεται ότι τα παραπάνω στοιχεία αναφέρονται στον άνεργο ναυτικό που είναι εγγεγραμμένος και προσφερόμενος για εργασία, σύμφωνα με το αρμόδιο γραφείο ευρέσεως ναυτικής εργασίας. Προϋπόθεση για την εγγραφή στα μητρώα ανέργων ναυτικών αποτελεί η συνολικά τριετής θαλάσσια υπηρεσία και η συμπλήρωση δύο μηνών μετά την απόλυσή του. Επίσης, ο προσφερόμενος για εργασία ναυτικός έχει δικαίωμα επιδότησης μετά από ένα μήνα παραμονής του ως προσφερόμενος προς εργασία.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 3.3.A και το Διάγραμμα 3.3.A, η διαχρονική εξέλιξη της συνολικής ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών παρουσιάζει σειρά αξιολογημένων διακυμάνσεων την περίοδο 1994-2008. Από την παρουσίαση των επεξεργασμένων στοιχείων προκύπτει ότι η ανεργία του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού εμφανίζει σταδιακή αύξηση από το 1995 έως το 1997 (αγγίζει τα 2.500 άτομα), ενώ στη συνέχεια εμφανίζει καθοδική τάση μέχρι το τέλος του 2001 (μείωση 50% περίπου σε σχέση με το προηγούμενο έτος).

Ενίσχυση της ανεργίας παρατηρείται την περίοδο 2001-2005, καταλήγοντας σε σταδιακή μείωση μέχρι τον Ιανουάριο του 2008 (μείωση κατά 33% και 22% περίπου για τις περιόδους 2003/04 και 2004/5, αντίστοιχα). Συνολικά, η εξέλιξη της ανεργίας του ναυτεργατικού δυναμικού φαίνεται να συμβαδίζει με τη συνολική δυναμική του κλάδου της εμπορικής ναυτιλίας, καθώς μεταβάλλεται τις περισσότερες φορές αντίστροφα από τον διεθνή δείκτη ναύλων Baltic Dry Index (BDI) (βλ. Διάγραμμα 3.3.A).

Οι κύριοι οικονομικοί παράγοντες που επηρέασαν τη διακύμανση της ανεργίας του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού είναι τρεις. Πρώτον, η αποδου-

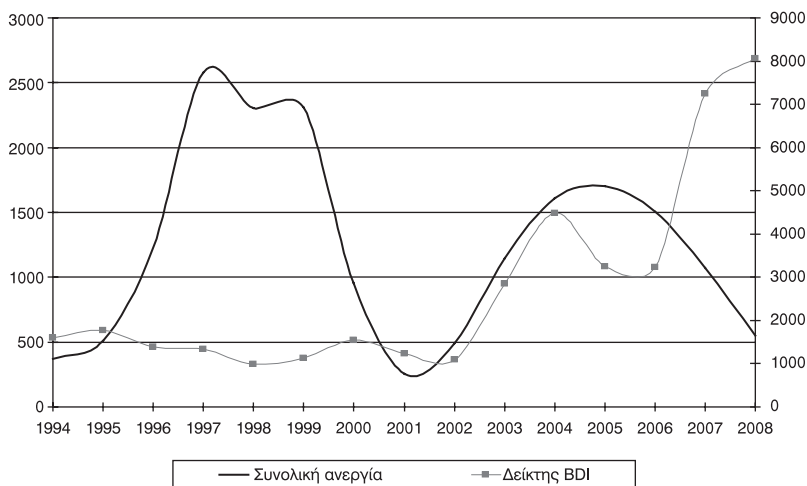
**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.A**  
**Συνολική ανεργία ναυτεργατικού δυναμικού**  
**(% μεταβολή περιόδου 1994-2008)**

	Σύνολο	Πλοίαρχοι Α΄	Ναύτες
<b>1994/95</b>	-0,7	-35,7	-47,1
<b>1995/96</b>	50,4	-55,6	168,5
<b>1996/97</b>	118,0	525,0	97,4
<b>1997/98</b>	75,1	224,0	70,3
<b>1998/99</b>	-22,3	9,9	-26,3
<b>1999/00</b>	9,9	73,0	1,0
<b>2000/01</b>	-50,3	-51,9	-50,5
<b>2001/02</b>	-35,0	-48,6	-67,1
<b>2002/03</b>	70,0	134,2	97,5
<b>2003/04</b>	32,8	67,4	54,4
<b>2004/05</b>	21,4	24,2	22,1

*Επεξήγηση:* Η ανεργία αφορά τους προσφερόμενους για εργασία ναυτικούς κατά τον μήνα Σεπτέμβριο έκαστου έτους.

*Πηγή:* Επεξεργασία μηνιαίων δελτίων κινήσεως προσφερόμενων για ναυτολόγηση ναυτικών περιόδου 1994-2008, Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, Τμήμα Ναυτεργασίας, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.A**  
**Συνολική ανεργία ναυτεργατικού δυναμικού**  
**(αριθμός ανέργων ναυτικών Ιανουαρίου, 1994-2008)**



*Επεξήγηση:* Η συνολική ανεργία αφορά τους προσφερόμενους για εργασία ναυτικούς κατά τον μήνα Ιανουάριο έκαστου έτους. Ο δείκτης BDI αφορά τους διεθνείς ναύλους ξηρού φορτίου (άνθρακα, χάλυβα, τσιμέντου & σιδηρούχου μεταλλεύματος).

*Πηγές:* (1) Ανεργία: Επεξεργασία μηνιαίων δελτίων κινήσεως προσφερόμενων για ναυτολόγηση ναυτικών περιόδου 1994-2008, Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, Τμήμα Ναυτεργασίας, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής. (2) Δείκτης BDI: The Baltic Exchange Ltd.

νάμωση του ελληνόκτητου στόλου από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, λόγω της ραγδαίας μείωσης του στόλου πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου κατά περίπου ένα τρίτο (Θαπορουίου, 1998). Δεύτερον, η μείωση του ελληνόκτητου στόλου από το 2004 έως το 2006 λόγω του εκσυγχρονισμού του στόλου συνολικά (Pallis, 2002)<sup>15</sup>. Τρίτον, οι μεταβολές λόγω των εξαγορών και συγχωνεύσεων στον κλάδο στα μέσα της πρώτης δεκαετίας του 2000 (National Bank of Greece, 2006).

Περαιτέρω πληροφόρηση για την εξέλιξη της ναυτεργατικής ανεργίας κατά ειδικότητα παρουσιάζουν τα Διαγράμματα 3.3.Β έως 3.3.Η. Από μια πρώτη ανάλυση των στοιχείων μπορούμε να εξαγάγουμε το συμπέρασμα ότι όλες οι ειδικότητες επηρεάστηκαν από τη συνολική αύξηση της ανεργίας κατά την περίοδο 1995-1997, καθώς ακολουθούν την ίδια πορεία με το γενικό σύνολο των προσφερόμενων ανέργων ναυτικών. Επίσης, παρατηρούμε ότι τα επίπεδα ανεργίας όλων των ειδικοτήτων ακολουθούν τη συνολική τάση μείωσης της προσφοράς ανέργων ναυτικών την περίοδο 2001-2005 και κατά τα τελευταία έτη εξέτασης (2006-2008).

Η αναλυτικότερη εξέταση της ανεργίας των διαφόρων ειδικοτήτων ναυτεργατικού δυναμικού μάς επιτρέπει την εξαγωγή σειράς χρήσιμων συμπερασμάτων. Συγκεκριμένα:

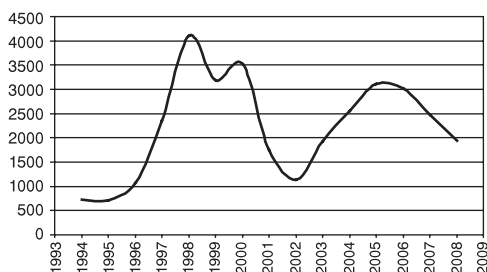
- Οι αξιωματικοί καταστρώματος εμφανίζουν διαφορετική εξέλιξη στα επίπεδα ανεργίας, καθώς οι Πλοίαρχοι Α΄ παρουσιάζουν μικρότερη τάση αύξησης απ' ό,τι οι Πλοίαρχοι Β΄ και Γ΄ (βλ. Διαγράμματα 3.3.Γ και 3.3.Δ). Το παραπάνω φαινόμενο είναι ιδιαίτερα έντονο την περίοδο 1995-97.
- Οι Μηχανικοί Α΄ παρουσιάζουν χαμηλότερα επίπεδα ανεργίας από ό,τι το σύνολο του ναυτεργατικού δυναμικού, ιδιαίτερα κατά την περίοδο 1993-2002. Όμως στη συνέχεια, οι προσφερόμενοι άνεργοι Μηχανικοί Α΄ αυξάνονται συγκριτικά σε πολύ υψηλά επίπεδα (από 18 άτομα το 2002 σε 131 το 2006) (βλ. Διάγραμμα 3.3.Ε).
- Οι Μηχανικοί Γ΄ παρουσιάζουν αυξημένη ανεργία την περίοδο 1995-97 (600 άτομα το 1998), και πολύ χαμηλή από το 1999 έως το 2002 (12 άτομα το 2002) (βλ. Διάγραμμα 3.3.Ζ).
- Οι ναύτες (κατώτερο πλήρωμα) ακολουθούν, ως προς την ανεργία, την ίδια πορεία με το γενικό σύνολο (βλ. Διάγραμμα 3.3.Η). Όμως, ο όγκος (αριθμός) των ανέργων ναυτών είναι ιδιαίτερα αυξημένος κατά τις πε-

---

15. Σύμφωνα με έκθεση της διεθνούς ναυτικής ένωσης BIMCO (2005), μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις στον ναυτιλιακό κλάδο δεν πρόκειται να επηρεάσουν τη ναυτεργατική απασχόληση στο άμεσο μέλλον.

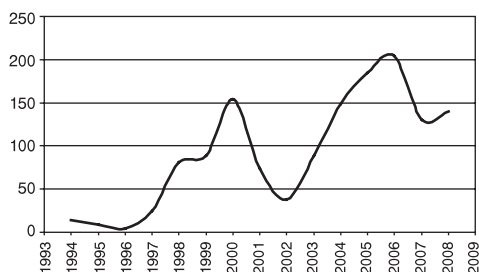
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.Β

Συνολική ανεργία



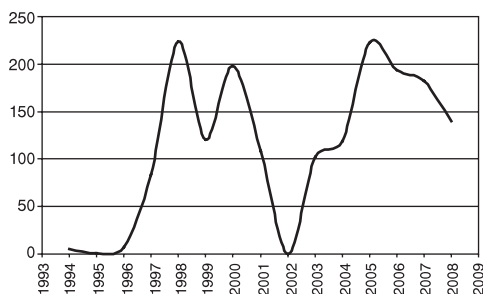
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.Γ

Ανεργία πλοιαρχών Α΄



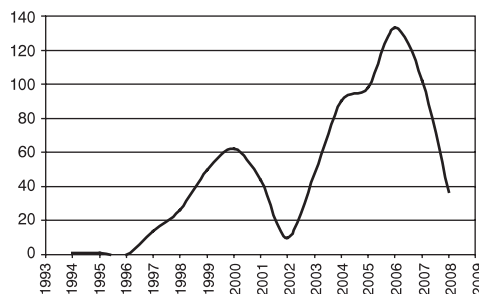
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.Δ

Ανεργία πλοιαρχών Γ΄



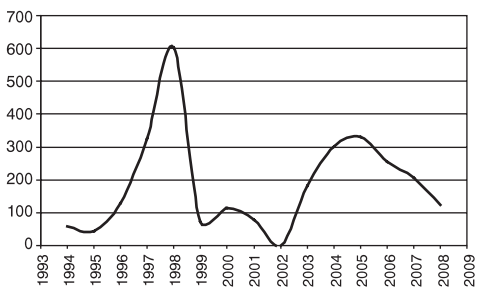
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.Ε

Ανεργία μηχανικών Α΄



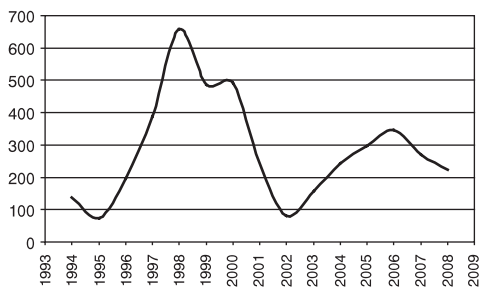
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.Ζ

Ανεργία μηχανικών Γ΄



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.Η

Ανεργία ναυτών



*Επεξήγηση:* Η ανεργία αφορά τους προσφερόμενους για εργασία ναυτικούς κατά τον μήνα Σεπτέμβριο εκάστου έτους.

*Πηγή:* Επεξεργασία μηνιαίων δελτίων κινήσεως προσφερόμενων για ναυτολόγηση ναυτικών περιόδου 1994-2008, Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, Τμήμα Ναυτεργασίας, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής.

ριόδους έξαρσης της συνολικής ανεργίας (1995-98 και 2004-06), καθώς αυτό το είδος των πληρωμάτων αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος του ναυτεργατικού δυναμικού.

Συμπερασματικά, η ανάλυση των προσφερόμενων ανέργων του ναυτεργατικού δυναμικού παρουσιάζει αξιολογες διακυμάνσεις κατά την περίοδο εξέτασης (1994-2008), τόσο στο σύνολο της όσο και στις επιμέρους ειδικότητες των ναυτικών. Έτσι, παρατηρούμε ότι σε περιόδους αύξησης της ναυτεργατικής ανεργίας συνολικά, οι ειδικότητες των αξιωματικών καταστρώματος (Πλοίαρχοι Α') και αξιωματικών μηχανοστασίου (Μηχανικοί Α') επηρεάζονται λιγότερο. Αντίθετα, οι ναύτες, ως ανειδίκευτη ειδικότητα, επηρεάζονται πολύ περισσότερο.

### **3.4. Αμοιβές ναυτικών**

Σημαντικός παράγοντας προσδιορισμού της σχέσης προσφοράς και ζήτησης του ναυτεργατικού δυναμικού αποτελούν οι αμοιβές των ναυτικών. Οι αμοιβές των ελλήνων ναυτικών ανά ειδικότητα σε φορηγά πλοία (από 4.500 dtw και πάνω) την περίοδο 1998-2008 παρουσιάζονται στον Πίνακα 3.4.A. Σημειώνεται ότι οι παραπάνω αμοιβές καθορίζονται με συλλογικές συμβάσεις μετά από ελεύθερες διαπραγματεύσεις εργοδοτών (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών) και εργαζομένων (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και σχετικά επαγγελματικά σωματεία). Η επιλογή των φορηγών πλοίων για τη μελέτη των ναυτικών αμοιβών έγινε με βάση το αυξημένο ναυτεργατικό δυναμικό που παρουσιάζουν (40% περίπου του συνόλου το 2006).

Κατά την περίοδο 1998-2008 οι αμοιβές των πλοιάρχων, κατόπιν αποπληθωρισμού με τον ΔΤΚ, αυξήθηκαν κατά 365 ευρώ ή 17,4%. Συνολικά, οι αυξήσεις των αμοιβών στους αξιωματικούς καταστρώματος και στους αξιωματικούς μηχανοστασίου ανήλθε στο 17,6%. Οι παραπάνω αμοιβές των αξιωματικών της εμπορικής ναυτιλίας παρουσιάζουν άνοδο κατά 5,6% την περίοδο 1998-2002 και κατά 9,7% περίπου την περίοδο 1999-2008.

Οι αμοιβές στο κατώτερο πλήρωμα της εμπορικής ναυτιλίας (π.χ. ναύτες και λιπαντές) αυξήθηκαν κατά 17,8% περίπου. Ειδικότερα, οι αποπληθωρισμένες αποδοχές του ναύτη παρουσίασαν αύξηση κατά 150 ευρώ από το 1998 (847,4 ευρώ) έως το 2008 (997,8 ευρώ). Οι αμοιβές των ναυτών παρουσιάζουν άνοδο κατά 5,6% την περίοδο 1998-2002 και κατά 9,9% την περίοδο 1999-2008.

Σημειώνεται ότι στις παραπάνω αμοιβές συμπεριλαμβάνονται τα πάγια επιδόματα σύμφωνα με τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις (βασικός μισθός, επίδομα Κυριακής, διορθωτικό επίδομα και επίδομα κατώτερου πληρώματος)

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4.A

Αμοιβές πληρωμάτων ελληνικών πλοίων άνω των 4.500 dtw, 1998-2008  
(Σε ευρώ, 2005 = 100)\*

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	% Μεταβολή περιόδου
<b>Αξίωματικοί κατασρώματος</b>												
Πλοίαρχος	2093,4	2111,1	2149,0	2182,8	2211,7	2243,0	2279,5	2301,5	2327,9	2380,0	2458,0	17,4
Υποπλοίαρχος	1098,9	1118,9	1128,1	1145,8	1161,0	1177,4	1197,3	1209,3	1226,0	1251,4	1292,6	17,6
Ανθοπλοίαρχος	957,1	974,5	982,6	998,0	1011,2	1025,6	1043,0	1053,6	1068,3	1090,5	1126,5	17,7
<b>Αξίωματικοί μηχανοστασίου</b>												
Μηχανικός Α΄	2066,8	2104,3	2121,6	2155,0	2183,5	2214,5	2250,5	2272,2	2302,3	2349,7	2426,8	17,4
Μηχανικός Β΄	1098,9	1118,9	1128,1	1145,8	1161,0	1177,4	1197,3	1209,3	1226,0	1251,4	1292,6	17,6
Μηχανικός Γ΄	957,1	974,5	982,6	998,0	1011,2	1025,6	1043,0	1053,6	1068,3	1090,5	1126,5	17,7
<b>Κατώτερο πλήρωμα</b>												
Ναύτης	847,4	862,8	869,9	883,6	895,2	907,9	923,6	933,1	946,3	966,0	997,8	17,8
Λιπαντής	899,6	916,0	923,5	938,1	950,5	964,0	980,5	990,5	1004,4	1025,3	1059,1	17,7

Πηγή: Συλλογικές συμβάσεις εργασίας σε φορτηγά πλοία από 4.500 DTW και άνω (ΦΕΚ περιόδου 1998-2008).

\* Στο σύνολο των αποδοχών συμπεριλήφθηκαν τα πάγια επιδόματα σύμφωνα με τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις (βασικός μισθός, επίδομα Κυριακής, διορθωτικό επίδομα και επίδομα κατώτερου πληρώματος) και υπολογίστηκαν 40 ώρες υπερωριακή απασχόληση. Έτος βάσης του αποπληθωρισμού είναι το 2005.

και υπολογίστηκαν 40 ώρες υπερωριακή απασχόληση. Το παραπάνω κρίνεται αναγκαίο καθώς ένα σημαντικό μέρος των αποδοχών των ναυτικών προέρχεται από επιδόματα και υπερωριακή εργασία.

Συμπερασματικά, το ναυτεργατικό κόστος στη χώρα μας παρουσιάζει μικρή άνοδο κατά την τελευταία δεκαετία. Οι αυξήσεις του κόστους εργασίας στον κλάδο δεν κρίνονται ως ιδιαίτερα υψηλές, σε βαθμό που να επηρεάζουν αρνητικά το συνολικό κόστος των ναυτιλιακών μεταφορών.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονίσουμε ότι η πλειονότητα των Ελλήνων εφοπλιστών εφαρμόζουν σχέδια επιδομάτων (bonus schemes) στους εργαζομένους τους, επιβραβεύοντας έτσι την εργασιακή τους αφοσίωση και τις πολυετείς συμβάσεις εργασίας (Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος και Τσαμουργέλης, 2006). Έτσι, οι αποδοχές των Ελλήνων ναυτικών είναι στις περισσότερες περιπτώσεις υψηλότερες από αυτές που περιγράφονται στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Οι αμοιβές των ναυτικών σε σύγκριση με τις αμοιβές των εργαζομένων σε άλλους τομείς της οικονομίας κατά την περίοδο 1998-2008 παρουσιάζονται στον Πίνακα 3.4.B. Συγκεκριμένα παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη των αποδοχών του ναύτη σε σύγκριση με τις αποδοχές ενός υπαλλήλου υποχρεωτικής

εκπαίδευσης του δημοσίου τομέα και τις αποδοχές ενός υπαλλήλου του ιδιωτικού τομέα. Σημειώνεται ότι συγκρίνονται οι αποδοχές αυτών των τριών ομάδων εργαζομένων για δύο κυρίως λόγους. Πρώτον, ο ναύτης δεν κατέχει κάποιες ειδικές γνώσεις (δεν είναι απόφοιτος κάποιας ανώτερης ναυτικής σχολής) και αντιπροσωπεύει μια μεγάλη ομάδα του ναυτεργατικού δυναμικού. Επίσης, οι μεταβολές των αμοιβών του ναύτη είναι περίπου ίδιες με τις μεταβολές του υπόλοιπου ναυτεργατικού δυναμικού (βλ. Πίνακα 3.4.A). Δεύτερον, το σύνολο των δημοσίων υπαλλήλων (υποχρεωτικής εκπαίδευσης) μαζί με τους ιδιωτικούς υπαλλήλους περιλαμβάνουν αριθμητικά τους περισσότερους εργαζομένους. Ακόμα,

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4.B  
Συγκριτικός πίνακας μηνιαίων αμοιβών ναυτών,  
υπαλλήλων Δημοσίου και ιδιωτικών υπαλλήλων  
(Σε ευρώ, 1998-2008)\*

	Δείκτης Τιμών Καταναλωτή (2005=100)	Μηνιαίο εισόδημα ναυτών (*1)	Ετήσια μεταβολή εισοδήματος ναυτών (%)	Εισόδημα δημοσίων υπαλλήλων (*2)	Ετήσια μεταβολή εισοδήματος δημοσίων υπαλλήλων (%)	Μηνιαίο εισόδημα ιδιωτικών υπαλλήλων (*3)	Ετήσια μεταβολή ιδιωτικών υπαλλήλων (%)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
<b>1998</b>	79,9	847,4		693,9		532,0	
<b>1999</b>	82,0	862,8	1,82	690,4	-0,51	532,9	0,16
<b>2000</b>	84,6	869,9	0,82	683,2	-1,05	541,3	1,58
<b>2001</b>	87,5	883,6	1,57	685,7	0,37	540,9	-0,07
<b>2002</b>	90,7	895,2	1,32	678,2	-1,09	540,6	-0,06
<b>2003</b>	93,9	907,9	1,42	692,0	2,03	542,5	0,36
<b>2004</b>	96,6	923,6	1,72	700,0	1,15	567,6	4,64
<b>2005</b>	100,0	933,1	1,03	697,0	-0,42	578,4	1,89
<b>2006</b>	103,2	946,3	1,41	692,9	-0,59	632,6	9,37
<b>2007</b>	106,2	966,0	2,08	694,1	0,18	619,6	-2,05
<b>2008*</b>	109,1	997,8	3,30	704,6	1,51	643,1	3,80
<b>1998/2008</b>			<b>17,8</b>		<b>0,96</b>		<b>20,9</b>

Πηγές: Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας σε Φορτηγά Πλοία από 4.500 DTW και άνω (ΦΕΚ περιόδου 1998-2008), Μισθολογικές Ρυθμίσεις Λειτουργιών & Υπαλλήλων του Δημοσίου (ΦΕΚ περιόδου 1998-2008) και Εθνικές Γενικές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας (Ε.Γ.Σ.Σ.Ε.) (περίοδος 1998-2008).

\* Απόπληθωρισμένο εισόδημα με βάση τον Δ.Τ.Κ. (2005=100).

+ Ο πληθωρισμός του 2008 υπολογίστηκε με βάση τον μέσο της περιόδου Ιανουαρίου-Αυγούστου.

1. Αφορά ναύτες χωρίς προϋπηρεσία με βάση τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας σε φορτηγά πλοία από 4.500 DTW και άνω (ΦΕΚ περιόδου 1998-2008).

2. Αφορά υπαλλήλους υποχρεωτικής εκπαίδευσης χωρίς προϋπηρεσία με βάση τις μισθολογικές ρυθμίσεις λειτουργιών & υπαλλήλων του Δημοσίου (ΦΕΚ περιόδου 1998-2008). Περιλαμβάνονται τα επιδόματα αποδοτικότητας και εξομάλυνσης όπου αυτά υφίστανται.

3. Αφορά υπαλλήλους που δεν έχουν συμπληρωμένη τριετή υπηρεσία ή προϋπηρεσία και είναι άγαμοι με βάση τις Εθνικές Γενικές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας (Ε.Γ.Σ.Σ.Ε.) περιόδου 1998-2008.

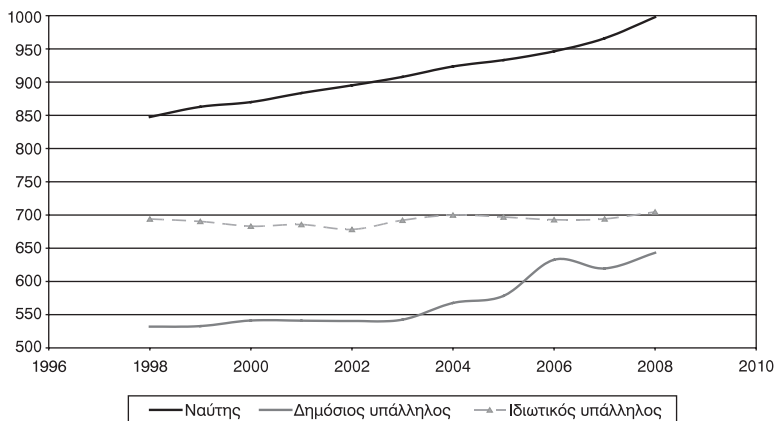


οι μεταβολές των αποδοχών τους κατά την τελευταία δεκαετία είναι αντιπροσωπευτικές για τους περισσότερους εργαζομένους. Τέλος, οι παραπάνω αμοιβές παρουσιάζονται κατόπιν αποπληθωρισμού με βάση τον ΔΤΚ (2005=100).

Με βάση τον Πίνακα 3.4.Β (αντίστοιχο Διάγραμμα 3.4.Α) μπορούμε να οδηγηθούμε σε μια σειρά χρήσιμων συμπερασμάτων για την εξέλιξη των αμοιβών των τριών αυτών αντιπροσωπευτικών κατηγοριών εργαζομένων. Συγκεκριμένα, οι αμοιβές των ναυτικών σε πραγματικούς όρους κατά την τελευταία δεκαετία αυξήθηκαν κατά 17,8% (στήλη 3), ενώ οι αμοιβές των ιδιωτικών υπαλλήλων αυξήθηκαν κατά 20,9% (στήλη 7). Έτσι, το 2008 ο μηνιαίος μισθός ενός ναύτη ανέρχεται στα 997,8 ευρώ και του ιδιωτικού υπαλλήλου στα 643,1 (βασικός μισθός σύμφωνα με τις εθνικές γενικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας).

Ουσιαστικά, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι το πραγματικό εισόδημα των ναυτικών αυξήθηκε σε σχετικά ικανοποιητικά επίπεδα. Σε σύγκριση, όμως, με την οριακή αύξηση του πραγματικού εισοδήματος των εργαζομένων στον δημόσιο τομέα, το εισόδημα των ναυτικών βρίσκεται σε πλεονεκτικότερη θέση τόσο σε επίπεδο μεταβολών όσο και επίπεδο μηνιαίου μισθού (704,6€ έναντι 997,8€, αντίστοιχα). Αντίθετα, οι μεταβολές του πραγματικού εισοδήματος των ναυτικών φαίνεται να υπολείπεται των μεταβολών του πραγματικού εισοδήματος των ιδιωτικών υπαλλήλων κατά 3,1% (17,8% έναντι 20,1%, αντίστοιχα).

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.4.Α**  
Αμοιβές ναυτών, δημοσίων υπαλλήλων\*  
και ιδιωτικών υπαλλήλων (1998-2008)



Πηγές: Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας σε Φορτηγά Πλοία από 4.500 DTW και άνω (ΦΕΚ περιόδου 1998-2008), Μισθολογικές Ρυθμίσεις Λειτουργιών & Υπαλλήλων του Δημοσίου (ΦΕΚ περιόδου 1998-2008) και Εθνικές Γενικές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας (Ε.Γ.Σ.Σ.Ε.) (περίοδο 1998-2008).

\* Αποπληθωρισμένο εισόδημα με βάση τον Δ.Τ.Κ. (2005=100).

Συμπερασματικά, το εισόδημα των ναυτών (σε σταθερές τιμές) και κατ' επέκταση των εργαζομένων στην εμπορική ναυτιλία αυξήθηκε ως προς την αγοραστική του δύναμη κατά 17,8% περίπου. Παράλληλη αύξηση του καθαρού εισοδήματός τους εμφανίζουν οι εργαζόμενοι στον ιδιωτικό τομέα, ενώ αντίθετα οριακή αύξηση παρουσιάζουν οι εργαζόμενοι στον δημόσιο τομέα.

### 3.5. Συμπεράσματα

Η ανάλυση του ναυτεργατικού δυναμικού μάς επιτρέπει να εξαγάγουμε σειρά χρήσιμων συμπερασμάτων ως προς τη διαχρονική του εξέλιξη και τις μελλοντικές προοπτικές του κλάδου. Από την πλευρά της προσφοράς ναυτεργατικού δυναμικού συμπεραίνουμε ότι ο αριθμός των Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας, από το 1978 μέχρι το 2006, παρουσιάζει μείωση κατά 66%. Η ίδια μείωση είναι αρκετά μεγαλύτερη στους Έλληνες ναυτικούς (72,1%) σε σχέση με τους ξένους (54% περίπου). Η παραπάνω μείωση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού είναι μικρότερη στα πλοία ελληνικής σημαίας και μεγαλύτερη στα πλοία ξένης σημαίας. Αντίθετα, οι ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία αύξησαν την ποσοστιαία συμμετοχή τους από 30,3% (1978-82) στο 43,3% (2002-06). Διαχρονικά, το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό εμφανίζεται να μειώνει την παρουσία του στα ποντοπόρα πλοία (από 52,1% την περίοδο 1984-88 στο 20,9% το 2006) και να την αυξάνει στα ακτοπλοϊκά πλοία (από 15,3% την περίοδο 1984-88 στο 23,1% το 2006). Αντίστοιχα, οι ξένοι ναύτες που υπηρετούν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία παρουσιάζουν ιδιαίτερη αύξηση στα ποντοπόρα πλοία. Επίσης, ο μεγαλύτερος όγκος του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού επάνδρωνε φορτηγά και δεξαμενόπλοια ελληνικής κτήσης, παρουσιάζοντας όμως διαχρονικά σταδιακή μείωση της συμμετοχής του. Αντίθετα, σημαντική είναι η αύξηση που παρουσιάζει η συμμετοχή των ξένων ναυτικών στα ελληνόκτητα επιβατικά, κυρίως, πλοία φτάνοντας το 2006 να αντιπροσωπεύει το 20% περίπου του συνολικού ναυτεργατικού δυναμικού του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου.

Η πλευρά της ζήτησης του ναυτεργατικού δυναμικού εμφανίζει συνολικά πτωτική τάση, κυμαινόμενη από 77.000 περίπου ναυτικούς το 1986 στους 47.000 ναυτικούς το 2006 (μείωση κατά 68%). Μεγαλύτερη είναι η μείωση της συνολικής ζήτησης στα ελληνικά πλοία, αγγίζοντας το 92% περίπου. Μικρή αύξηση ζήτησης ναυτικών παρουσιάζεται στα ελληνόκτητα πλοία (12% περίπου), που απασχολούν όμως συνολικά χαμηλότερο αριθμό ναυτεργατικού δυναμικού.

Επίσης, αύξηση της συνολικής ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού παρουσιάζει ο ελληνικός και ελληνόκτητος ακτοπλοϊκός στόλος, που αγγίζει το 19%. Επιπρόσθετα, ο συνολικός αριθμός αποφοίτων από τις ελληνικές σχολές εμπορικού ναυτικού μειώθηκε από το 1978 μέχρι και το 1995. Μικρή άνοδος του αριθμού απόφοιτων ανώτερης εκπαίδευσης παρατηρείται από το 1995/96 (544 απόφοιτοι) έως το 2004/05 (892 απόφοιτοι). Τέλος, σε μια προσπάθεια εκτίμησης της μελλοντικής ζήτησης σε ναυτεργατικό δυναμικό με βάση τις παραγγελίες νέων πλοίων, εκτιμάται αύξηση κατά 23.000 περίπου ναυτικούς (υπολογίζοντας 22 άτομα προσωπικό για κάθε ένα από τα 1.053 υπό παραγγελία νέα πλοία).

Από την ανάλυση της εξέλιξης των ανέργων Ελλήνων ναυτικών παρατηρούμε σειρά αξιολογών διακυμάνσεων κατά την περίοδο 1994-2008, τόσο στα συνολικά επίπεδα ανέργων όσο και στα επίπεδα των επιμέρους ναυτικών ειδικοτήτων. Έτσι, προκύπτει ότι η ανεργία του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού εμφανίζει σταδιακή αύξηση από το 1995 έως το 1997, ενώ στη συνέχεια εμφανίζει καθοδική τάση μέχρι το τέλος του 2001. Ενίσχυση της ανεργίας παρατηρείται την περίοδο 2001-2005, καταλήγοντας σε σταδιακή μείωση μέχρι κατά 22% τον Ιανουάριο του 2008. Γενικά, παρατηρείται ότι, σε περιόδους αύξησης της ναυτεργατικής ανεργίας συνολικά, οι ειδικότητες των αξιωματικών καταστρώματος (Πλοίαρχοι Α') και αξιωματικών μηχανοστασίου (Μηχανικοί Α') επηρεάζονται λιγότερο, σε αντίθεση με το κατώτερο πλήρωμα (π.χ. ναύτες) που ως ανειδίκευτο πλήρωμα επηρεάζεται πολύ περισσότερο.

Τέλος, τα εισοδήματα των ναυτών (σε σταθερές τιμές) και κατ' επέκταση των εργαζομένων στην εμπορική ναυτιλία αυξήθηκαν ως προς την αγοραστική τους δύναμη κατά 17,8% περίπου. Συνολικά, οι αυξήσεις των αμοιβών στους αξιωματικούς καταστρώματος και στους αξιωματικούς μηχανοστασίου ανήλθαν στο 17,6% και στο 17,8% στις αμοιβές του κατώτερου πληρώματος. Συμπερασματικά, το ναυτεργατικό κόστος στη χώρα μας παρουσιάζει σχετικά μικρή άνοδο κατά την τελευταία δεκαετία. Οι αυξήσεις του κόστους εργασίας στον κλάδο δεν κρίνονται ως ιδιαίτερα υψηλές, σε βαθμό που να επηρεάζουν αρνητικά το συνολικό κόστος των ναυτιλιακών μεταφορών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

#### 4.1. Λιμάνια

Οι λιμένες έχουν ουσιαστικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο της χώρας, αφού μέσω αυτών διεξάγεται η εμπορευματική και επιβατική κίνηση από/προς το εξωτερικό. Λόγω της μεγάλης υποδομής τους συμβάλλουν στη διαμόρφωση του εθνικού και περιφερειακού προϊόντος της χώρας. Στο εσωτερικό της χώρας έχει αναπτυχθεί ένα πυκνό δίκτυο λιμένων λόγω της ύπαρξης των πολλών νησιών και της καθημερινής ροής εμπορευμάτων, οχημάτων, επιβατών, τουριστών. Υπάρχουν περί τα 260 λιμάνια στην ηπειρωτική και νησιωτική χώρα που συνδέονται μέσω της ακτοπλοΐας, των πορθμείων και άλλων υδάτινων μεταφορών. Πολλά νησιά, από τα 106 που εξυπηρετούνται και έχουν αναπτύξει δίκτυο επικοινωνίας ακτοπλοϊκώς με την ενδοχώρα, και τα πλησιέστερα νησιά διαθέτουν περισσότερους του ενός λιμένες. Στις εμπορευματικές μεταφορές με το εξωτερικό για τις εισαγωγές και εξαγωγές, δραστηριοποιούνται περί τους 132 λιμένες. Ακόμα περί τους 56 λιμένες δέχονται κρουαζιερόπλοια και από λίγα λιμάνια μετακινούνται οι επιβάτες και τα οχήματα από/προς το εξωτερικό, κυρίως προς την Ιταλία.

Σύμφωνα με την αρμόδια Διεύθυνση του ΥΕΝΑΝΠ, Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, το εθνικό λιμενικό σύστημα της χώρας αποτελεί:

1) Οι δώδεκα Οργανισμοί Λιμένων που λειτουργούν ως ΑΕ και πρόκειται για τους λιμένες Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας. Από αυτούς οι Οργανισμοί Λιμένα Πειραιώς και Θεσσαλονίκης είναι εισηγμένοι στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών με βασικό μέτοχο το Δημόσιο (Ν.2688/1999, Ν.2881/2001, Ν.2892/2001, Ν. 2932/2001).

2) Τριάντα εννέα (39) Λιμενικά Ταμεία, η εποπτεία των οποίων ασκείται σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 2987/2002 (ΦΕΚ Α΄ 27/21-02-2002) από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

3) Τριάντα δύο (32) Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και ένα Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο, τα οποία έχουν συσταθεί κατόπιν της έκδοσης Προεδρικών Διαταγμάτων σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (ΦΕΚ Α΄ 180/9-9-1999).

4) 1.250 περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρισμένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς.

Επιπλέον οι λιμένες της χώρας κατατάσσονται σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ. 3514.96/02/92 (ΦΕΚ Β΄ 440/7-7-1992) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, στις ακόλουθες κατηγορίες:

- *Λιμένες εθνικής σημασίας:* Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρέθυμνου, Σύρου, Σούδας, Κω, εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι εμφανίζουν διεθνές ενδιαφέρον.
- *Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος:* Λάγος, Ν. Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών Λιμένων, Βαθέος Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης.
- *Λιμένες τοπικής σημασίας:* που περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της χώρας.

Τέλος, μια διαφορετική ταξινόμηση προκύπτει με βάση τη θέση των ελληνικών λιμένων στο σύστημα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπως αποτυπώνεται στην Απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Μαΐου 2001. Έτσι, στους θαλάσσιους λιμένες διεθνούς σημασίας (Κατηγορία Α), κατατάσσονται οι λιμένες οι οποίοι έχουν συνολικό ετήσιο όγκο διακίνησης τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ή 200.000 επιβάτες, στους Κοινοτικούς λιμένες (Κατηγορία Β) οι λιμένες με κίνηση φορτίου άνω των 500 χιλ. τόνων ή μεταξύ 10-199 χιλ. επιβάτες και είναι συνδεδεμένοι με χερσαία στοιχεία του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και στους Τοπικούς λιμένες (Κατηγορία Γ) περιλαμβάνονται τα νησιωτικά λιμάνια που δεν πληρούν τα κριτήρια των δύο πρώτων κατηγοριών, αλλά θεωρούνται αναγκαία για τη σταθερή σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα. Συνολικά και στις τρεις Κατηγορίες συμπεριλαμβάνονται είκοσι δύο ελληνικοί λιμένες: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Κυλλήνης, Λαυρίου, Μυτιλήνης, Μυκόνου, Νάξου, Πάτρας, Πάρου, Ραφήνας, Ρόδου, Σκιάθου, Τήνου, Χαλκίδας, Χανίων (Σούδα) και Χίου.

#### **4.1.1. Στατιστική ταξινόμηση και χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων κατασκευών και υπηρεσιών λιμένων**

Σύμφωνα με το σύστημα στατιστικής ταξινόμησης ΣΤΑΚΟΔ-2003 ή NACE-Rev. 1.1 τα λιμάνια κατατάσσονται γενικά στον κλάδο 45 των κατασκευών και ειδικότερα ως τμήμα του 4ψήφιου 4524 «Κατασκευή υδραυλικών και λιμενικών έργων». Επίσης κατατάσσονται στον 2ψήφιο κλάδο 63 ως προς τις υπηρεσίες που προσφέρουν και αναλυτικότερα ως τμήμα του 4ψήφιου 6322 «Άλλες βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες μέσω υδάτινων οδών», όπου περιλαμβάνονται οι λειτουργίες εγκαταστάσεων λιμένων και αποβαθρών, δεξαμενών ρύθμισης θαλάσσιων οδών, πλοήγησης, ναυσιπλοΐας, ελλιμενισμού σκαφών, φορτηγίδων, οι δραστηριότητες διάσωσης και οι δραστηριότητες σχετικές με φάρους. Εδώ υπάγονται και οι υπηρεσίες των νηογυμνώνων.

Όπως δείχνουν τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, στον Πίνακα 1.3.1 στην ενότητα 1.3 του Κεφαλαίου 1, ο 4ψήφιος κωδικός 6322 της ταξινόμησης ΣΤΑΚΟΔ-2003 περιέχει τις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών στα λιμάνια και τους νηογυμνώνους. Οι επιχειρήσεις αυτές μεταξύ 2000 και 2004 παρουσιάζουν μείωση σε αριθμό εταιρειών και τζίρο κατά 4,2% και 2,8%, αντίστοιχα. Από 390 το 2000 ανέρχονται σε 329 μονάδες το 2004 με τζίρο 151,8 εκατ. ευρώ, δηλαδή 460 χιλ ευρώ ανά επιχείρηση.

Επίσης από τα στοιχεία του Πίνακα 4.1.1, όπου φαίνεται η κατανομή των επιχειρήσεων και του αντίστοιχου κύκλου εργασιών τους ανά περιφέρεια, παρατηρείται ότι οι περισσότερες βρίσκονται στην Αττική κατά το 47,7% σε αριθμό επιχειρήσεων και λιγότερο σε τζίρο κατά το 30,8%, ενώ ο σημαντικότερος τζίρος, κατά το 48,2%, πραγματοποιείται στην περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, αν και η περιφέρεια αυτή συγκεντρώνει μόνο το 12,5% των επιχειρήσεων. Επίσης σημαντική είναι η παρουσία του κλάδου στις περιφέρειες με λιμάνια διεθνούς ενδιαφέροντος, όπως στη Δυτική Ελλάδα που συγκεντρώνει το 4,9% του τζίρου λόγω του λιμένα Πάτρας, στα Ιόνια Νησιά συγκεντρώνει το 3,5% του τζίρου λόγω του λιμένα της Κέρκυρας, στην Ήπειρο λόγω του λιμένα της Ηγουμενίτσας συγκεντρώνει το 3,3% του τζίρου, στη Θεσσαλία συγκεντρώνει το 3,1% του τζίρου λόγω του λιμένα Βόλου κλπ.

Επιπλέον, από τα στοιχεία των ανωτέρω Πινάκων παρατηρείται ότι στις κατασκευές, 4ψήφιος κωδικός 4524, όπου περιλαμβάνονται τα λιμενικά μαζί με τα υδραυλικά έργα, δραστηριοποιούνται 654 επιχειρήσεις με τζίρο 111,5 εκατ. ευρώ, δηλαδή 200 χιλ ευρώ ανά επιχείρηση το έτος 2004. Οι περισσότερες βρίσκονται στην Αττική, το 35,8% σε αριθμό επιχειρήσεων και περισσότερο σε τζί-

### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.1

#### Αριθμός επιχειρήσεων και κύκλος εργασιών των 4ψήφιων κωδικών 6322 και 4524

(Τζίρος σε εκατ. ευρώ)

Περιφέρειες	Κωδικός κλάδου 6322				Κωδικός κλάδου 4524			
	Αριθμός επιχειρήσεων	Τζίρος	% Αριθμός επιχειρήσεων	% Τζίρος	Αριθμός επιχειρήσεων	Τζίρος	% Αριθμός επιχειρήσεων	% Τζίρος
Ανατολική Μακεδονία-Θράκη	7	2,7	2,1	1,8	39	2,4	6,0	2,2
Αττική	157	46,7	47,7	30,8	234	72,3	35,8	64,8
Βόρειο Αιγαίο	6	0,9	1,8	0,6	36	2,0	5,5	1,8
Δυτική Ελλάδα	7	7,4	2,1	4,9	30	5,7	4,6	5,1
Δυτική Μακεδονία			0,0	0,0	11	0,6	1,7	0,5
Ήπειρος	5	5,1	1,5	3,3	21	1,1	3,2	1,0
Θεσσαλία	10	4,7	3,0	3,1	51	2,5	7,8	2,3
Ιόνια Νησιά	18	5,4	5,5	3,5	12	0,6	1,8	0,5
Κεντρική Μακεδονία	41	73,2	12,5	48,2	66	5,9	10,1	5,3
Κρήτη	8	0,5	2,4	0,3	91	15,5	13,9	13,9
Νότιο Αιγαίο	36	2,7	10,9	1,8	19	1,5	2,9	1,3
Πελοπόννησος	19	0,7	5,8	0,5	23	0,5	3,5	0,5
Στερεά Ελλάδα	15	1,8	4,6	1,2	21	0,9	3,2	0,8
Σύνολο χώρας	329	151,8	100,0	100,0	654	111,5	100,0	100,0

Σημείωση: Για τους κλάδους με λιγότερες από 4 επιχειρήσεις δεν εμφανίζεται ο τζίρος.

6322: βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες μέσω υδάτινων οδών,

4524: κατασκευή υδραυλικών και λιμενικών έργων.

Πηγή: Γ.Γ. ΕΣΥΕ, Μητρώο επιχειρήσεων 2004.

ρο, το 65%. Σημαντική είναι η παρουσία τους επίσης στην Κεντρική Μακεδονία κατά το 10% του αριθμού των επιχειρήσεων και κατά το 5,3% του τζίρου όπως και στην Κρήτη κατά το 13,9% σε αριθμό μονάδων και τζίρο. Επίσης υπάρχει σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων, το 4,1%, στη Δυτική Ελλάδα με το 5,1% του τζίρου όπως και σημαντικός αριθμός μονάδων στη Θεσσαλία με το 7,8% του αριθμού των επιχειρήσεων κλπ.

Επίσης, με βάση τα στοιχεία της Eurostat στον Πίνακα 4.1.2, όπου φαίνονται διάφορα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων του κλάδου 4524 των κατασκευών λιμενικών και υδραυλικών έργων, παρατηρείται ότι ο συγκεκριμένος κλάδος έχει παρουσιάσει σημαντικές αυξήσεις μεταξύ 2004-06, με μέσο ρυθμό αύξησης άνω του 40% σε τζίρο, αγορές, αξία παραγωγής, κόστος προσωπικού και άνω του 30% σε προστιθέμενη αξία και τζίρο ανά επιχείρηση. Απασχολούνται γύρω στα 3.046 άτομα το 2006, παρουσιάζοντας μέση αύξηση απασχό-



λσης κατά 15% την 2ετία 2004-06. Ο δείκτης της φαινομενικής παραγωγικό-τητας εργασίας αυξήθηκε κατά 15%, που οφείλεται περισσότερο στην αύξηση της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας κατά δύο φορές περισσότερο έναντι της αύξησης της απασχόλησης. Ο δείκτης της προσαρμοσμένης παραγωγικότητας εργασίας είχε, αντίθετα, μείωση κατά -1,4% λόγω μεγαλύτερης αύξησης του μέ-σου κόστος εργασίας κατά 16,8% έναντι της φαινομενικής αύξησης της παρα-γωγικότητας εργασίας κατά 15%. Ο δείκτης ποσοστού κερδοφορίας (ακαθάρι-

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.2

Κύρια χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων κατασκευής υδραυλικών και λιμενικών έργων (κωδικός 4524 κατά NACE Rev.1.1)

	2004	2005	2006	ΜΕΡΜ 2004-06
Αριθμός επιχειρήσεων	607	582	670	5,06
Κύκλος εργασιών (εκατ.ευρώ)	155,0	365,8	307,1	40,76
Αξία παραγωγής (εκατ. ευρώ)	161	373,1	324,9	42,06
Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα (εκατ. ευρώ)	34	47,1	46,3	16,69
Τζίρος ανά επιχείρηση (εκατ. ευρώ)	0,26	0,63	0,46	33,98
Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής (εκατ. ευρώ)	60,7	109,1	106,2	32,27
Σύνολο αγορών (εκατ. ευρώ)	103,5	269,4	221,3	46,22
Κόστος προσωπικού (εκατ. ευρώ)	26,7	62,0	59,9	49,78
Ακαθάριστες επενδύσεις (εκατ. ευρώ)	577,8	734,1	743,1	13,41
Αριθμός εργαζομένων	2302	3830	3046	15,03
Αριθμός μισθωτών	1616	3046	2668	28,49
Τζίρος ανά εργαζόμενο (χιλ. ευρώ)	67,3	95,5	100,8	22,38
Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας (χιλ. ευρώ)	26,4	28,5	34,9	14,98
% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας	159,6	140,0	155,2	-1,39
Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό (χιλ. ευρώ)	16,5	20,3	22,5	16,77
% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα	21,9	12,9	15,1	-17,03
% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής	37,7	29,2	32,7	-6,89
<b>ΔΟΜΗ ΚΟΣΤΟΥΣ</b>				
% Αγορές	14,6	25,3	21,6	
% Κόστος προσωπικού	3,8	5,8	5,8	
% Ακαθάριστες επενδύσεις	81,6	68,9	72,5	

Σημείωση:

Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας = Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία/Αριθμός εργαζομένων.

% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας = Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας/Μέσο κόστος εργασίας.

Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό = Κόστος προσωπικού/Αριθμός μισθωτών.

% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα = Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα/Τζίρος.

% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής = Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής/Αξία παραγωγής.

Πηγή: SBS, Eurostat.



στο λειτουργικό πλεόνασμα) παρουσιάζει αύξηση γύρω στο 15,1% το 2006 από 21,9% που ήταν το 2004. Ως ποσοστό στο συνολικό κόστος των επιχειρήσεων του κλάδου η απασχόληση συνεπάγεται κόστος που ανέρχεται μόνο στο 5,8%, ενώ οι επενδύσεις έχουν τη σημαντικότερη παρουσία με 72,5% το 2006 από το 81,6% το 2004 και οι αγορές αποτελούν το 21,6% του κόστους το 2006 από 14,6% που ήταν το 2004.

#### **4.1.2. Περιγραφή της κίνησης των ελληνικών λιμένων**

##### **4.1.2.1. Κατάπλοι πλοίων**

Τα στοιχεία του Πίνακα 4.1.3 αναφέρονται στους κατάπλους πλοίων στη χώρα κατά λιμάνι προέλευσης εσωτερικού-εξωτερικού όλων των τύπων πλοίων, δηλαδή δεξαμενόπλοιων, φορτηγών, επιβατηγών, χωρίς να περιλαμβάνονται τα πλοία που κατέπλευσαν για ανεφοδιασμό, λόγω ανωτέρας βίας κλπ. καθώς και τα τουριστικά πλοία και οι θαλαμηγοί. Παρατηρείται ότι στον Πειραιά καταπλέουν τα περισσότερα πλοία σε αριθμούς που ανέρχονται σε 34.611 το 2007, αλλά μετρούμενα σε μονάδες χωρητικότητας φορτίου κκχ<sup>16</sup> τα μεγαλύτερα πλοία καταπλέουν στο λιμάνι της Πάτρας, μέσης χωρητικότητας 9.619 κκχ έναντι μόνο 2.953 κκχ, αντίστοιχα, στο λιμάνι του Πειραιά. Επίσης πλοία μεγαλύτερης μέσης χωρητικότητας που προσέγγισαν το 2007 ήταν κατά λιμάνι: της Σούδας (7.472 κκχ), του Ηρακλείου (5.618 κκχ), της Ηγουμενίτσας (4.225 κκχ), της Θεσσαλονίκης (4.147 κκχ), των Αγίων Θεοδώρων (4.142 κκχ), της Κορίνθου (4.201 κκχ), της Χίου (3.269 κκχ), της Μυτιλήνης (3.413 κκχ), της Αστυπάλαιας (3.394 κκχ), της Πάτμου (3.886 κκχ), του Κατάκολου (3.235 κκχ), του Ρέθυμνου 3.254 κκχ) κλπ. Επίσης παρατηρείται ότι οι λοιποί λιμένες συγκεντρώνουν υψηλό ποσοστό κατάπλων και μικρό ποσοστό χωρητικότητας, π.χ., το έτος 2007 περίπου το 47% του συνόλου των κατάπλων και μόλις το 15% των κκχ. Πρόκειται για μικρούς λιμένες, αφού η μέση χωρητικότητα των πλοίων που καταπλέουν σε αυτούς ανέρχεται σε 320-345 κκχ μεταξύ 2005-07. Βρίσκονται είτε στα νησιά και στην ηπειρωτική χώρα όπως: Αντίπαρος, Δονούσα, Ελαφόνησος, Παλαιόχωρα, Αμφιλοχία κλπ. ή αποτελούν πορθμειακούς λιμένες όπως Πέραμα, Αμμουλιανή, Αρκίτσα, Κυλλήνη, Αγία Μαρίνα Αττικής κλπ.

---

16. Η μεταφορική ικανότητα του πλοίου μετρείται σε όγκο με τους κόρους καθαής χωρητικότητας κκχ (nrt) και σε βάρος με τους τόνους νεκρού βάρους τνβ (dwt).

### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.3

Κατάπλοι πλοίων εσωτερικού-εξωτερικού στους ελληνικούς λιμένες  
(φθίνουσα κατάταξη κατά αριθμό πλοίων 2007)

Λιμάνια	2007		2006		2005		Μέση χωρητικότητα σε κκχ		
	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	2007	2006	2005
Πειραιάς <sup>1, 2</sup>	34611	102194133	29940	93661740	29079	86086921	2953	3128	2960
Ρίο	22739	4651610	23933	4856467	27135	5791812	205	203	213
Μέγαρα	18697	6181341	18826	6055022	17063	5869378	331	322	344
Πάρος	14759	12258212	13682	12920371	9254	13578397	831	944	1467
Αίγινα <sup>3</sup>	14513	9406669	12229	9302101	13279	8447723	648	761	636
Ηγουμενίτσα	13765	58157627	14250	63684388	14845	60470252	4225	4469	4073
Πόρος	12889	3378183	13848	4851183	13416	4193674	262	350	313
Κέρκυρα	10169	16760930	10141	16697238	11407	16863312	1648	1647	1478
Ύδρα	7640	1806481	7237	2075901	7110	1822411	236	287	256
Σπέτσες	7533	1531640	6234	1371680	6451	1320697	203	220	205
Τήνος	7168	13024720	5980	10679800	5627	12143965	1817	1786	2158
Αργοστόλι	6834	1016877	6855	967964	7670	1103083	149	141	144
Ληξούρι	6765	1042129	6792	923878	7520	1000419	154	136	133
Κως	6638	14949838	7070	12161164	4996	9922818	2252	1720	1986
Μύκονος	5745	10208743	5148	9443387	4787	10955743	1777	1834	2289
Κάλυμνος	5477	5802600	6740	5068168	4477	3612512	1059	752	807
Ραφήνα	4838	7257047	4248	6207838	4060	7254854	1500	1461	1787
Νάξος	4747	10566420	4643	10878493	4439	10721683	2226	2343	2415
Σύρος	4534	12949794	4353	12467032	5030	15424197	2856	2864	3066
Βόλος	4351	3890582	4275	3945083	3951	4014922	894	923	1016
Σκιάθος	4312	3159762	4131	2590133	3797	2574520	733	627	678
Καβάλα	4019	1777735	4679	1923932	4479	2007430	442	411	448
Σκόπελος	3779	2462274	3755	2089385	3407	1990849	652	556	584
Μήλος	3727	4092001	3399	4403210	3439	5655309	1098	1295	1644
Γαύριο	3635	8735348	2363	6267488	2860	8433924	2403	2652	2949
Πάτρα	3510	33763043	3916	37386647	3778	35986537	9619	9547	9525
Θήρα	3396	6689569	3090	6435768	3203	6962322	1970	2083	2174
Ρόδος	3262	9465183	3328	7970564	3626	7071580	2902	2395	1950
Ελευσίνα	3245	5203350	3416	5350268	3217	5056968	1603	1566	1572
Μέθανα	3120	3666002	3707	4904761	3252	4216269	1175	1323	1297
Λάρυμνα	3099	2118655	3488	2236243	3410	2329434	684	641	683
Ίος	2786	5125989	2958	5733310	3355	7440082	1840	1938	2218
Θεσσαλονίκη	2738	11355443	2667	9492300	2807	11404937	4147	3559	4063
Λέρος	2614	7346713	3126	6162873	2694	6707573	2811	1971	2490
Γλώσσα	2498	902311	2190	778443	2356	869096	361	355	369
Χίος	2433	7953052	2441	8128534	2218	7640586	3269	3330	3445
Ζάκυνθος	2284	3994030	2545	4504531	2305	4204041	1749	1770	1824
Λαύριο	2256	2288240	2159	2543110	1971	2134033	1014	1178	1083
Ηράκλειο	2187	12287414	2091	11667336	2115	11754657	5618	5580	5558
Σίφνος	2178	3148674	1807	3131170	2403	4694881	1446	1733	1954
Ερμιόνη	2033	429940	1964	349462	2139	296450	211	178	139

Λιμάνια	2007		2006		2005		Μέση χωρητικότητα σε κκχ		
	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	2007	2006	2005
Αλόνησος	1908	1220352	2006	1028712	1860	1066887	640	513	574
Κίωλος	1847	1067876	1482	1352978	2000	3287330	578	913	1644
Σέριφος	1825	2910819	1576	2969202	2262	4628067	1595	1884	2046
Σύμη	1819	651689	1969	790093	1543	775636	358	401	503
Πάτιμος	1770	6878228	2428	5846875	2571	6671161	3886	2408	2595
Σάμη	1710	7635371	2286	5872910	1737	3439067	4465	2569	1980
Καρλόβασι	1702	4397038	1085	3364223	1064	3188196	2583	3101	2996
Κέα	1661	1458807	1466	1316542	1779	1549394	878	898	871
Νεάπολη	1610	464146	2180	904236	1454	329142	288	415	226
Μαρμάρι	1584	1329612	1658	1390852	1610	1354597	839	839	841
Μεγανήσι	1485	167458	2037	303844	1395	220187	113	149	158
Αίγιον	1417	686440	1411	755715	1463	741616	484	536	507
Μυτιλήνη	1390	4743891	1366	4695482	1326	5319680	3413	3437	4012
Βαθύ Σάμου	1318	2932500	1004	2607357	946	2635612	2225	2597	2786
Άγιοι Θεόδωροι	1288	5334479	1327	5652567	1217	4914977	4142	4260	4039
Κύθνος	1201	1980786	1053	2177043	1899	4059403	1649	2067	2138
Μύρινα	1200	1667489	1297	1978902	1350	3474693	1390	1526	2574
Άγιος Κήρυκος	1072	2227824	594	1967079	577	1992709	2078	3312	3454
Αμοργός	999	2229572	1175	3276555	1096	3760382	2232	2789	3431
Χαλκίδα	989	1298593	1160	1212236	1026	1134608	1313	1045	1106
Παξοί	922	550512	1596	928320	1792	859242	597	582	479
Σούδα	822	6141859	752	5196534	833	5874655	7472	6910	7052
Εύδηλος	798	2322022	771	1833676	594	1599568	2910	2378	2693
Αντικυρα	740	771482	542	542864	514	574272	1043	1002	1117
Νίσυρος	695	1336567	339	803010	448	971503	1923	2369	2169
Ιθάκη	650	1730594	726	1928345	554	1476982	2662	2656	2666
Αλεξανδρούπολη	650	840037	832	1025003	893	929665	1292	1232	1041
Αστυπάλαια	609	2033256	478	1097563	435	1138205	3339	2296	2617
Σαμοθράκη	581	857527	654	854732	798	880623	1476	1307	1104
Ιτέα	574	292804	472	369318	496	460716	510	782	929
Αγία Πελαγία	555	495495	1328	1574186	686	542932	893	1185	791
Ναύπλιο	549	280412	416	217869	378	210294	511	524	556
Πολιτικά Ευβοίας <sup>4</sup>	546	524682	634	611338	689	657449	961	964	954
Φούρνοι Κορσεών	540	1280121	261	973703	251	956658	2371	3731	3811
Σκύρος	508	513688	577	590629	437	389929	1011	1024	892
Κύμη	464	521608	541	605909	446	492475	1124	1120	1104
Κάρπαθος	440	1397939	464	1489166	432	1316591	3177	3209	3048
Αλιβέρι	438	937844	402	981401	472	1315736	2141	2441	2788
Ρέθυμνο	385	1252898	314	1053661	326	1218112	3254	3356	3737
Κάσος	358	1156386	391	1458577	297	1033469	3230	3730	3480
Σητεία	351	950005	362	1260711	312	1030612	2707	3483	3303
Οινούσσοι	344	430334	402	49590	388	46861	125	123	121
Χανιά	313	264098	323	268247	321	367935	844	830	1146
Κόρινθος	300	1260209	300	1196218	331	1229430	4201	3987	3714
Ισθμία	273	647801	299	494393	243	432621	2373	1653	1780
Άγιος Νικόλαος	167	528346	177	706180	212	806516	3164	3990	3804

### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.3 (συνέχεια)

Λιμάνια	2007		2006		2005		Μέση χωρητικότητα σε κκχ		
	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	2007	2006	2005
Άνδρος	152	60758	138	157763	184	66493	400	1143	361
Στυλίδα	150	152439	138	168206	144	118287	1016	1219	821
Πυθαγόρειο	145	65250	539	117081	467	104182	450	217	223
Πρέβεζα	135	275042	138	247765	127	193376	2037	1795	1523
Καλαμάτα	132	171325	175	230867	167	178760	1298	1319	1070
Μεσολόγγι	108	107170	143	219594	130	110859	992	1536	853
Πόρτο-Λάγος	105	84239	117	94094	167	137830	802	804	825
Γύθειο	56	105168	253	364062	159	298602	1878	1439	1878
Μούδρος	52	16653	96	29659	60	26606	320	309	443
Κιάτο	50	54145	33	46348	23	24896	1083	1404	1082
Καλοί Λιμένες	33	50074	13	6806	27	35402	1517	524	1311
Κάρυστος	21	10049	25	11056	24	11471	479	442	478
Στρατώνιο	20	23077	16	17148	1	955	1154	1072	955
Κατάκολο	17	55002	12	6052	15	7961	3235	504	531
Κέφαλος	9	2659	6	2290	11	48234	295	382	4385
Αστακός	5	5778	11	12224	8	4890	1156	1111	611
Σαλαμίνα <sup>5</sup>	5	2451	8	2012	4	798	490	252	200
Γερακινή	2	1835	2	5301	0	0	918	2651	
Πύλος	1	547	4	2188	1	405	547	547	405
Πολιχνίτος	1	226	6	1658	10	3167	226	276	317
Μόλυβος			1	294	2	555		294	278
Οία			6	23778				3963	
Μονεμβασία			93	19437				209	
Λευκάδα			1	155				155	
Κυμάσιο					1	261			261
Μεσσογαία					21	10739			511
Πλωμάρι					3	883			294
Λοιποι <sup>6</sup>	285035	91245180	265132	89900527	251394	86655433	320	339	345
Σύνολο	607124	605703567	581663	591529277	561330	589427691	998	1017	1050

*Σημείωση:* Τα στοιχεία αναφέρονται στους κατάπλους φορτηγών, δεξαμενόπλοιων και επιβατηγών πλοίων κάθε εθνικότητας στους ελληνικούς λιμένες, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους (από το εσωτερικό ή το εξωτερικό). Περιλαμβάνονται και οι κατάπλοι των κενών φορτίου πλοίων, εφόσον κατέπλευσαν για την παραλαβή φορτίου ή επιβατών, ενώ, αντίθετα, δεν περιλαμβάνονται τα πλοία που κατέπλευσαν για επισκευή, ανεφοδιασμό, λόγω ανωτέρας βίας κλπ. καθώς και τα τουριστικά πλοία και οι θαλαμηγοί. Από τα πορθμεία και τα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία περιλαμβάνονται όσα κατέπλευσαν από το εξωτερικό καθώς και όσα εκτελούν ακτοπλοϊκές γραμμές, παρόμοιες με των επιβατηγών πλοίων. Αν ένα πλοίο κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού προσήγγισε σε περισσότερους από έναν λιμένες, υπολογίζονται όλοι οι κατάπλοι του πλοίου για κάθε λιμένα χωριστά.

1. Περιλαμβάνονται ο Κεντρικός λιμένας Ηρακλείου και οι όρμοι Φωρών, Δραπετσώνας και Αμπελακίων και η ακτή Περάματος μέχρι και τον Σκαραμαγκά, καθώς και οι τουριστικοί λιμενίσκοι Ζέας, Φρεαττύδας και Μουνιχίας και οι ακτές Αθηνών-Σουνίου μέχρι το 44ο χιλιόμετρο.
2. Δεν περιλαμβάνονται τα πετρελαιοκίνητα πλοία που κινήθηκαν μεταξύ Περάματος και Σαλαμίνας.
3. Περιλαμβάνονται και οι όρμοι Σουβάλας και Αγίας Μαρίας.
4. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Λιμενικής Αρχής Λαρύμνης.
5. Περιλαμβάνονται οι όρμοι Παλουκίων, Ξελινών, Κακής Βίγλας και Περιστερίων.
6. Τα στοιχεία αναφέρονται σε 130 μικρούς λιμένες.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

#### 4.1.2.2. Φορτίο εξωτερικού

Από τα λιμάνια της χώρας διακινείται γύρω στο 68% των εξαγωγών και το 75% των εισαγωγών, που το 2007 έφθαναν τους 80,3 εκατ. τόνους από 58,1 εκατ. τόνους που ήταν το 1997, δηλαδή μέση ετήσια αύξηση κατά 3,3% την 10ετία 1997-07 (Πίνακας 4.1.4). Τα στοιχεία του Πίνακα αυτού επίσης δείχνουν εκτός από το σύνολο του φορτίου εξωτερικού (εισαγωγές+εξαγωγές), την ποσοστιαία συμμετοχή κατά λιμάνι μεταξύ 1997-07. Επίσης τα στοιχεία στον ίδιο Πίνακα δείχνουν και τους μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής ΜΕΡΜ την 10ετία 1997-07, τις δύο 5ετίες 1997-02 και 2003-07 όπως και τη μεταβολή μεταξύ των ετών 2006-07. Όπως παρατηρείται, το λιμάνι του Πειραιά έρχεται πρώτο με ποσοστά συμμετοχής στο φορτίο κατά 18,5% (2000-07), αλλά την τελευταία 5ετία 2003-07 παρουσίασε μείωση κατά -5,3%, προερχόμενη κυρίως από τη μείωση μεταξύ 2006-07 που ήταν -10,8%. Η τελευταία αυτή μείωση των δέκα μονάδων προξένησε την υποχώρηση του λιμένα από την πρώτη θέση κατάταξης που είχε μέχρι το 2006 στη δεύτερη θέση το 2007, με παράλληλη υποχώρηση στα ποσοστά συμμετοχής στη συνολική κίνηση από 18,4% το 2006 στο 16,3% το 2007. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, κατά τα έτη αυτά, παρουσίασε αντίστοιχα αυξήσεις στην κίνηση φορτίου εξωτερικού κατά 7,6% (2003-07) και 12,7% (2006-07), κερδίζοντας την πρώτη θέση λιμένα της χώρας με ποσοστιαία συμμετοχή στο συνολικό φορτίο κατά 17,2% το 2007 από 15,3% που είχε το 2006.

Γενικά, την πρώτη 5ετία (1997-02) τα περισσότερα λιμάνια δείχνουν αύξηση της κίνησης φορτίου με το εξωτερικό, ενώ την τελευταία 5ετία (2003-07) παρουσιάζουν, αντίθετα, μείωση. Πλην του Πειραιά μείωση επήλθε και στα λιμάνια: Βόλου, Πάτρας, Αλιβερίου, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Ιτέας, Ρίου κλπ., μειώνοντας παράλληλα και τα ποσοστά συμμετοχής τους στο σύνολο φορτίου, όπως φαίνεται στον Πίνακα. Αντίθετα, τα λιμάνια που παρουσιάζουν αντίστοιχα σταθερές αυξήσεις την 5ετία 2003-07 είναι τα λιμάνια: της Θεσσαλονίκης, της Ηγουμενίτσας, των Μεγάρων, των Αγίων Θεοδώρων, της Μήλου όπως και τα λιμάνια που διακινούν άνω ή κοντά στο 1% του συνολικού φορτίου όπως της Κορίνθου, των Ίσθμιων, των Αντίκυρων κλπ. Επίσης αυξήσεις δείχνουν τα λιμάνια μικρότερης σημασίας όπως της Πρέβεζας, της Λάρυμνας, της Αγίας Μαρίνας, της Σητείας, του Μεσολογγίου και τα τελευταία 2-3 χρόνια τα λιμάνια των Δόμβραινων Βοιωτίας, του Δρέπανου Ρίου, του Αλμυρού Βόλου, της Αμφιλοχίας, το λιμάνι στο Πλατυγιάλι Αιτωλοακαρνανίας, κλπ.

Ο Πίνακας 4.1.5 δείχνει τον καταμερισμό κατά τύπο του φορτίου εξωτερικού για τα 3 έτη 2005-07, όπως δίδονται από στοιχεία της ΕΣΥΕ. Όσον αφορά

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.4

Ποσοστιαία συμμετοχή στο σύνολο φορτίου εξωτερικού, κατά λιμάνι

	1997	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Σύνολο 2000-07	ΜΕΡΜ			
											1997-02	2003-07	2006-07	1997-07
Γεν. σύνολο (χλ.τόνοι)	58064	68136	68553	72664	78034	76970	76367	80078	80323	601128	4,59	0,73	0,31	3,30
Πειραιεύς	9,05	16,39	17,91	19,67	20,81	20,13	18,44	18,35	16,32	18,53	22,17	-5,26	-10,76	9,58
Θεσσαλονίκη	17,30	13,03	14,23	14,22	13,21	14,92	15,42	15,30	17,19	14,74	0,57	7,64	12,66	3,23
Άγιοι Θεόδωροι	9,79	10,61	12,04	11,90	11,37	11,92	13,22	15,09	14,48	12,64	8,77	7,07	-3,76	7,43
Ελευσίνα	18,91	13,48	12,42	12,46	11,91	10,72	10,03	10,21	10,31	11,38	-3,78	-2,87	1,31	-2,78
Μέγαρα	10,44	10,54	10,20	9,75	9,13	10,48	11,04	11,03	11,59	10,48	3,17	6,99	5,44	4,39
Πάτρα	4,74	3,62	2,60	3,88	7,12	5,03	4,74	4,68	5,17	4,66	0,49	-7,09	10,64	4,19
Βόλος	3,59	4,45	4,34	3,95	3,97	4,35	4,30	2,74	2,23	3,76	6,59	-12,91	-18,51	-1,51
Αλιβέρι	4,88	3,08	3,88	3,11	3,01	3,74	3,48	2,45	1,91	3,06	-4,40	-10,14	-21,75	-5,94
Ηγουμενίτσα	1,36	1,80	1,39	2,01	3,14	2,54	2,86	2,87	3,24	2,52	13,09	1,50	13,04	12,67
Χαλκίδα	5,38	4,61	3,47	2,23	1,83	1,87	1,65	1,70	1,80	2,34	-12,29	0,24	5,89	-7,42
Μήλος	2,95	2,23	2,26	1,95	2,04	2,14	2,26	2,12	2,28	2,16	0,71	3,60	8,34	3,01
Καβάλα	1,97	3,44	1,22	1,22	1,10	1,08	1,14	1,05	0,82	1,35	-4,92	-6,66	-21,87	-5,40
Αντίκυρα	0,82	1,24	1,82	1,67	1,28	1,27	1,27	1,02	1,29	1,35	20,76	0,79	26,87	8,12
Ισθμία	0,60	1,08	1,23	2,43	0,93	0,94	0,84	1,03	1,08	1,19	38,57	4,56	5,00	9,62
Ίτσα	0,67	1,37	1,15	1,09	0,94	1,34	1,32	0,79	0,49	1,05	15,25	-14,73	-37,96	0,00
Κόρινθος	0,48	0,92	1,14	1,22	0,91	1,10	1,05	0,91	0,96	1,02	25,95	2,10	4,83	10,59
Λέρυμνα	0,44	0,45	1,39	0,67	0,72	0,60	0,80	0,68	0,85	0,77	13,90	5,12	25,20	10,32
Νίσυρος	1,00	0,93	0,75	0,75	0,80	0,74	0,70	0,63	0,70	0,75	-1,26	-2,51	10,82	-0,28
Ρίο	1,51	1,14	1,12	0,70	0,80	0,79	0,77	0,05	0,19	0,68	-10,26	-30,33	312,68	-16,20
Πρέβεζα	0,17	0,29	0,44	0,59	0,40	0,40	0,34	0,40	0,49	0,42	33,43	6,50	22,62	14,62
Ηράκλειο	0,43	0,40	0,46	0,65	0,74	0,26	0,29	0,24	0,27	0,41	13,88	-22,10	10,20	-1,34
Αλεξανδρούπολη	0,56	1,24	0,46	0,29	0,24	0,26	0,29	0,24	0,17	0,38	-8,28	-6,92	-26,77	-8,17
Δούβραινα Βοιωτίας	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,62	0,89	0,99	0,33			11,69	
Στυλίδα	0,78	0,38	0,54	0,47	0,29	0,14	0,22	0,26	0,25	0,31	-5,37	-2,90	-3,22	-7,84
Νέα Μουδανιά	0,15	0,15	0,40	0,18	0,14	0,17	0,48	0,50	0,39	0,30	8,04	31,53	-21,84	13,47
Δρέπανο Ρίου	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,76	0,89	0,25			17,71	

Χανιά	0,00	0,32	0,26	0,28	0,17	0,15	0,22	0,26	0,16	0,23	-0,67	-40,45
Λαύριο	0,11	0,20	0,22	0,30	0,20	0,20	0,23	0,14	0,15	0,20	27,73	8,16
Αλιμυρός Βόλου	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	1,00	0,20	110,06	6,73
Αχλάδι	0,01	0,24	0,16	0,17	0,22	0,27	0,13	0,17	0,14	0,19	72,76	-15,73
Μεσολόγγι	0,04	0,17	0,41	0,13	0,17	0,15	0,16	0,18	0,14	0,19	32,52	-22,49
Σητεία	0,06	0,08	0,08	0,06	0,18	0,17	0,12	0,16	0,28	0,14	5,71	11,86
Ναύπλιο	0,20	0,13	0,10	0,13	0,11	0,13	0,15	0,13	0,09	0,12	-4,13	-34,33
Σταυρός Θεσ/νίκης	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,47	0,31	0,12	-34,31	-34,31
Αίγιο	0,10	0,09	0,18	0,13	0,11	0,14	0,09	0,11	0,07	0,11	9,85	-10,96
Αγία Μαρίνα	0,00	0,02	0,04	0,01	0,04	0,04	0,11	0,20	0,34	0,10	71,95	73,20
Ρέθυμνο	0,04	0,05	0,03	0,08	0,09	0,07	0,16	0,12	0,12	0,09	21,98	8,63
Κιάτο	0,07	0,05	0,08	0,20	0,14	0,11	0,03	0,05	0,06	0,09	31,47	-16,78
Κέρκυρα	0,09	0,06	0,03	0,05	0,13	0,12	0,11	0,07	0,08	0,08	-6,57	-10,87
Πόρτο-Λάγος	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	0,16	0,12	0,06	-22,33	-22,33
Αμαλιπύλη Μαγνησίας	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,43	0,00	0,06	-100,0	-100,0
Στρατώνιο	0,08	0,08	0,14	0,15	0,00	0,01	0,00	0,05	0,05	0,06	17,68	1,35
Αμφιλοχία	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	0,11	0,15	0,05	40,75	40,75
Ελευθερές	0,07	0,06	0,11	0,03	0,02	0,02	0,03	0,08	0,03	0,05	-13,49	21,13
Γερακινή	0,20	0,10	0,07	0,06	0,03	0,02	0,00	0,02	0,01	0,03	-18,25	-29,09
Κακαμάτα	0,01	0,00	0,00	0,01	0,02	0,01	0,03	0,07	0,04	0,02	-8,07	20,74
Ρόδος	0,03	0,05	0,02	0,02	0,03	0,01	0,02	0,01	0,02	0,02	-8,91	-8,76
Μυτιλήνη	0,02	0,01	0,02	0,02	0,03	0,02	0,02	0,02	0,03	0,02	-0,25	5,01
Πάτιος	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,00	0,02	67,98	67,98
Πλατυγιάλι Αιτ/νίας	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,08	0,02	-1,76	-39,93
Λοπάι	1,51	1,41	1,19	1,11	1,49	1,42	0,22	0,33	0,19	0,90	-43,30	-43,30
												-16,12

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

τα εμπορευματοκιβώτια, Ε/Κ, παρατηρείται ότι το λιμάνι του Πειραιά χειρίζεται το 80,7% των εισαγωγών-εξαγωγών της χώρας, εκ των οποίων, σύμφωνα με στοιχεία του ΟΛΠ, την 3ετία 2005-07 το 56% αφορά μεταφόρτωση Ε/Κ (transshipment) από μεγάλα πλοία σε μικρότερα για λογαριασμό τρίτων χωρών. Δεύτερο στη σειρά έρχεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με το 18,2% του εξωτερικού εμπορίου των Ε/Κ όλης της χώρας εκ των οποίων, σύμφωνα με στοιχεία του ΟΛΘ, την 3ετία 2005-07 το 22,8% αφορά διαμετακόμιση (transit) Ε/Κ, όπου εν συνεχεία με χερσαία μέσα προωθούνται προς τρίτες χώρες π.χ. Βαλκάνια και το 4,3% αφορά μεταφόρτωση από μεγάλα πλοία σε μικρότερα για λογαριασμό τρίτων χωρών. Στη διακίνηση Ε/Κ εξωτερικού ακολουθούν με μικρές ποσότητες τα λιμάνια του Βόλου, του Ηρακλείου, της Ιτέας (το οποίο παρουσιάζεται μόνο στις εξαγωγές των ετών 2005-06), το λιμάνι Πλατυγιάλι Αστακού (το οποίο παρουσιάζεται μόνο στις εξαγωγές του έτους 2007).

Από τα στοιχεία του ίδιου Πίνακα παρατηρείται ότι στο φορτίο ρο-ρο πρώτο έρχεται το λιμάνι της Πάτρας, με ποσοστιαία συμμετοχή 48% στο σύνολο. Το λιμάνι αυτό αποτελεί τον μεγαλύτερο σταθμό της χώρας των φορτηγών αυτοκινήτων για δρομολόγια προς/από Ιταλία. Δεύτερο στο ρο-ρο φορτίο έρχεται το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με 31,5%, ενώ το λιμάνι του Πειραιά έρχεται τρίτο με 11,9% και της Κορίνθου τέταρτο με 7,1%. Στα χύμα υγρά φορτία σημαντική είναι η παρουσία του λιμένα της Θεσσαλονίκης με 20,6% και των 3 λιμένων συμπληρωματικών του Πειραιά: Αγίων Θεοδώρων, Ελευσίνας, Μεγάρων. Στα χύμα στερεά φορτία πολύ κοντά έρχονται τα λιμάνια της Ελευσίνας (12,1%), του Αλιβερίου (11,7%), του Βόλου (11,5%) της Θεσσαλονίκης (11,2%), της Μήλου (10,1%) και ακολουθούν με μικρότερα ποσά τα λιμάνια των Αντίκυρων (4,9%), των Ισθμίων (3,8%), της Ιτέας (3,8%), της Καβάλας (3,4%), της Λάρυμνας (3,1%) κλπ. Τέλος, στο γενικό φορτίο πρώτο έρχεται το λιμάνι της Ελευσίνας με 21,6%, ακολουθεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με 18,6%, της Χαλκίδας με 10,6%, των Δόμβραινων Βοιωτίας με 10,1%, του Βόλου με 5%, του Σταυρού Χαλκιδικής με 3,2%, των Νέων Μουδανιών με 2,8%, της Καβάλας με 2,5% κλπ.

Ο δείκτης εξειδίκευσης φορτίου (uniformity index), στην τελευταία στήλη του Πίνακα 4.1.5 δείχνει την εξειδίκευση των λιμένων στα φορτία και όσο δραστηριοποιείται ένα λιμάνι σε λιγότερα είδη φορτίου τόσο μεγαλύτερη τιμή έχει ο δείκτης (Roll-Hayuth, 1993). Η μονάδα μέτρησης είναι ο συντελεστής μεταβλητότητας (coefficient of variation) των κατ' είδος φορτίων. Επομένως, είναι πιο εύκολο για ένα λιμάνι με μεγάλη εξειδίκευση φορτίου να πετύχει υψηλή αποδοτικότητα (high efficiency). Ο Πειραιάς που χειρίζεται κυρίως Ε/Κ και έχει συμπληρωματικά τα λιμάνια των Μεγάρων και των Αγίων Θεοδώρων για το χύμα υγρά



ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.5

Ποσοστιαία κατανομή εισαγωγών και εξαγωγών κατά είδος φορτίου και κατά λιμάνι. Φθίνουσα σειρά συνόλου ζετίας 2005-07. Δείκτης εξειδίκευσης φορτίου

Λιμάνια	Χύμα υγρά	Χύμα στερεά	Ε/Κ	Ρο-ρο	Γεν. φορτίο	Σύνολο	Δείκτης ΕΦ*
Γεν. σύνολο (χιλ. τόνοι)	96986	51154	47098	22288	19243	236767	0,66
Πειραιάς	0,52	0,99	80,72	11,86	1,10	17,69	1,98
Θεσσαλονίκη	20,56	11,21	18,20	0,01	18,63	15,98	1,00
Άγιοι Θεόδωροι	34,85	0,02	0,00	0,00	0,00	14,28	2,24
Μέγαρα	27,39	0,00	0,00	0,00	0,00	11,22	2,24
Ελευσίνα	14,18	12,08	0,00	0,07	21,63	10,18	1,17
Πάτρα	0,27	0,79	0,00	48,05	0,76	4,87	2,04
Βόλος	0,14	11,53	0,57	0,03	5,02	3,07	1,73
Ηγουμενίτσα	0,00	0,01	0,00	31,52	0,32	2,99	2,21
Αλιβέρι	0,06	11,65	0,00	0,00	0,73	2,60	2,15
Μήλος	0,00	10,10	0,00	0,00	0,43	2,22	2,19
Χαλκίδα	0,61	2,80	0,00	0,00	10,60	1,72	1,11
Αντίκυρα	0,33	4,58	0,00	0,00	0,79	1,19	1,78
Καβάλα	0,12	3,44	0,03	0,00	2,47	1,00	1,58
Ισθμία	0,09	3,84	0,02	0,00	1,43	0,99	1,81
Κόρινθος	0,01	0,58	0,00	7,10	2,14	0,97	1,42
Ιτέα	0,00	3,84	0,13	0,00	0,00	0,86	2,16
Δόμβραινα Βοιωτίας	0,00	0,11	0,00	0,00	10,05	0,84	2,16
Λάρυμνα	0,00	3,05	0,00	0,00	1,43	0,78	1,85
Νίσυρος	0,00	2,88	0,00	0,00	0,70	0,68	2,01
Δρέπανο Ρίου	0,00	2,36	0,00	0,00	1,41	0,63	1,76
Αλμυρός Μαγνησίας	0,00	1,88	0,00	0,00	1,15	0,50	1,76
Νέα Μουδανιά	0,00	1,09	0,00	0,00	2,75	0,46	1,37
Πρέβεζα	0,00	1,41	0,00	0,00	1,30	0,41	1,60
Ρίο	0,01	1,32	0,00	0,00	0,46	0,33	1,91
Σταυρός Χαλκιδικής	0,00	0,18	0,00	0,00	3,17	0,30	1,89
Ηράκλειο	0,12	0,35	0,30	0,05	0,96	0,27	0,56
Στυλίδα	0,02	0,66	0,00	0,00	1,12	0,24	1,35
Αλεξανδρούπολη	0,08	0,74	0,00	0,00	0,49	0,23	1,41
Αγία Μαρίνα Φθιώτιδας	0,00	1,01	0,00	0,00	0,03	0,22	2,20
Χανιά	0,05	0,70	0,00	0,00	0,52	0,21	1,47
Σητεία	0,09	0,66	0,00	0,00	0,09	0,19	1,64
Λαύριο	0,22	0,01	0,00	0,00	1,03	0,18	1,34
Μεσολόγγι	0,00	0,25	0,00	0,00	1,24	0,16	1,44
Πόρτο-Λάγος	0,00	0,50	0,00	0,00	0,53	0,15	1,56
Αχλάδι	0,03	0,55	0,00	0,00	0,20	0,15	1,71
Αμαλιάπολη Μαγνησίας	0,00	0,52	0,00	0,00	0,42	0,15	1,66
Ρέθυμνο	0,02	0,44	0,00	0,00	0,38	0,13	1,52
Αμφιλοχία	0,00	0,43	0,00	0,00	0,44	0,13	1,59

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.5 (συνέχεια)

Λιμάνια	Χύμα υγρά	Χύμα στερεά	Ε/Κ	Ρο-ρο	Γεν. φορτίο	Σύνολο	Δείκτης ΕΦ*
Ναύπλιο	0,00	0,35	0,00	0,00	0,52	0,12	1,45
Αίγιο	0,00	0,13	0,00	0,00	0,78	0,09	1,51
Κέρκυρα	0,00	0,01	0,00	0,78	0,12	0,09	1,83
Πάτμος	0,00	0,00	0,00	0,52	0,00	0,05	2,24
Κιάτο	0,03	0,05	0,00	0,00	0,30	0,05	1,08
Ελευθερές	0,00	0,12	0,00	0,00	0,24	0,05	1,39
Καλαμάτα	0,01	0,07	0,00	0,00	0,31	0,05	1,18
Πλατυγιάλι Αιτ/νίας	0,02	0,13	0,02	0,00	0,05	0,04	1,31
Λοιποί	0,15	0,56	0,01	0,01	1,81	0,33	1,00

Σημείωση: \*Δείκτης εξειδίκευσης φορτίου=STDEV/AV (χύμα υγρά, χύμα στερεό, Ε/Κ, ρο-ρο, γενικό φορτίο).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

φορτίο παρουσιάζει μεγαλύτερο δείκτη εξειδίκευσης 1,98 συγκριτικά με την αντίστοιχη τιμή 1,003 για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που χειρίζεται αναλογικά περισσότερα είδη φορτίου έναντι του Πειραιά. Επίσης, υψηλό δείκτη, άνω του 2, έχουν τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας που εξειδικεύονται στο ρο-ρο φορτίο, της Μήλου, της Ιτέας, του Αλιβερίου, της Νίσυρου που εξειδικεύονται στο χύμα στερεό φορτίο, κλπ. Αντίθετα, δραστηριοποιούνται σε πολλά είδη φορτίου και έχουν χαμηλή τιμή δείκτη εξειδίκευσης πλην της Θεσσαλονίκης επιπλέον τα λιμάνια του Ηρακλείου 0,559, της Ελευσίνας 1,175 της Χαλκίδας 1,110.

Όσον αφορά την κατανομή του φορτίου μεταξύ εισαγωγών εξαγωγών κατά λιμάνι (Πίνακας 4.1.6), παρατηρείται ότι οι εισαγωγές της χώρας υπερέρχουν έναντι των εξαγωγών της με αναλογία σχεδόν 1 προς 2. Οι εξαγωγές της Ελλάδος υπερέρχουν μόνο στα χύμα στερεά (ξηρά) φορτία (52%) έναντι των εισαγωγών. Οι λιμένες που υπερέρχουν σε εξαγωγές στο χύμα ξηρό φορτίο είναι του Βόλου, της Ηγουμενίτσας, του Αλιβερίου, της Μήλου, των Αντίκυρων, της Ιτέας, της Λάρυμνας, της Νίσυρου, του Δρέπανου Ρίου, των Νέων Μουδανιών, της Αλεξανδρούπολης, της Σητείας, των Ελευθερών, της Καλαμάτας. Γενικά οι περισσότεροι λιμένες δέχονται περισσότερες εισροές παρά εκροές όπως τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, του Βόλου κλπ., ενώ υπερέρχουν οι εξαγωγές στα λιμάνια του Βόλου, της Μήλου, του Αλιβερίου κλπ. Στις εξαγωγές Ε/Κ, πλην των λιμένων του Πειραιά, του Βόλου, της Ελευσίνας και της Θεσσαλονίκης, σε μικρές ποσότητες πραγματοποιούνται επίσης στα λιμάνια της Καβάλας, των Ισθμίων, της Ιτέας, του Λαυρίου και στο λιμάνι Πλατυγιάλι Αιτωλοακαρνα-

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.6

Ποσοστιαία κατανομή εισαγωγών-εξαγωγών κατά είδος φορτίου και κατά λιμάνι συνόλου Ζετίας 2005-07

Λιμάνια	Χύμα υγρά		Χύμα στερεά		Ε/Κ		Ρο-ρο		Γεν. φορτίο		Σύνολο	
	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.
Γεν. σύνολο	0,84	0,16	0,48	0,52	0,62	0,38	0,58	0,42	0,67	0,33	0,68	0,32
Πειραιάς	0,95	0,05	0,99	0,01	0,61	0,39	0,73	0,27	0,72	0,28	0,63	0,37
Θεσσαλονίκη	0,98	0,02	0,85	0,15	0,63	0,37	0,94	0,06	0,67	0,33	0,85	0,15
Άγιοι Θεόδωροι	0,70	0,30	0,87	0,13							0,70	0,30
Μέγαρα	1,00	0,00									1,00	0,00
Ελευσίνα	0,68	0,32	0,52	0,48	0,89	0,11	0,97	0,03	0,76	0,24	0,65	0,35
Πάτρα	0,94	0,06	0,99	0,01			0,56	0,44	0,96	0,04	0,59	0,41
Βόλος	0,89	0,11	0,39	0,61	0,75	0,25	0,92	0,08	0,30	0,70	0,40	0,60
Ηγουμενίτσα			0,09	0,91			0,53	0,47	0,27	0,73	0,53	0,47
Αλιβέρι	1,00	0,00	0,37	0,63					0,01	0,99	0,36	0,64
Μήλος	1,00	0,00	0,02	0,98					0,03	0,97	0,02	0,98
Χαλκίδα	0,92	0,08	0,99	0,01					0,91	0,09	0,94	0,06
Αντίκυρα	1,00	0,00	0,46	0,54					0,25	0,75	0,51	0,49
Καβάλα	0,75	0,25	0,54	0,46	0,23	0,77			0,46	0,54	0,53	0,47
Ισθμία	0,65	0,35	0,89	0,11	0,00	1,00			0,86	0,14	0,88	0,12
Κόρινθος	0,62	0,38	0,97	0,03			0,75	0,25	0,90	0,10	0,80	0,20
Ιτέα			0,00	1,00	0,00	1,00					0,00	1,00
Δόμβραινα Βοιωτίας			1,00	0,00					0,57	0,43	0,58	0,42
Λάρυμνα			0,21	0,79					0,02	0,98	0,18	0,82
Νίσυρος			0,00	1,00					0,00	1,00	0,00	1,00
Δρέπανο Ρίου	0,00	1,00	0,30	0,70					0,11	0,89	0,27	0,73
Αλμυρός Μαγνησίας			0,99	0,01					0,47	0,53	0,89	0,11
Νέα Μουδανιά			0,48	0,52					0,87	0,13	0,67	0,33
Πρέβεζα	0,65	0,35	1,00	0,00					1,00	0,00	1,00	0,00
Ρίο	1,00	0,00	0,35	0,65					0,19	0,81	0,34	0,66
Σταυρός Χαλκιδικής			0,93	0,07					1,00	0,00	0,99	0,01
Ηράκλειο	0,44	0,56	1,00	0,00	0,88	0,12	0,92	0,08	0,89	0,11	0,83	0,17
Στυλίδα	0,55	0,45	0,63	0,37					0,81	0,19	0,69	0,31
Αλεξανδρούπολη	1,00	0,00	0,41	0,59	1,00	0,00			0,84	0,16	0,57	0,43
Αγία Μαρίνα Φθιώτιδας			0,00	1,00					0,00	1,00	0,00	1,00
Χανιά	0,75	0,25	0,95	0,05					0,81	0,19	0,90	0,10
Σητεία	0,82	0,18	0,01	0,99					0,28	0,72	0,18	0,82
Λαύριο	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00			0,96	0,04	0,98	0,02
Μεσολόγγι	0,00	1,00	0,87	0,13					0,22	0,78	0,45	0,55
Πόρτο-Λάγος	1,00	0,00	0,67	0,33					0,60	0,40	0,65	0,35
Αχλάδι	0,96	0,04	0,99	0,01					0,92	0,08	0,98	0,02
Αμαλιάπολη Μαγνησίας			0,99	0,01					0,24	0,76	0,82	0,18
Ρέθυμνο	0,00	1,00	0,71	0,29					0,97	0,03	0,73	0,27
Αμφιλοχία			0,98	0,02					0,43	0,57	0,83	0,17

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.6 (συνέχεια)

Λιμάνια	Χύμα υγρά		Χύμα στερεά		Ε/Κ		Ρο-ρο		Γεν. φορτίο		Σύνολο	
	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.	Εισαγ.	Εξαγ.
Ναύπλιο	0,00	1,00	0,97	0,03					0,92	0,08	0,95	0,05
Αίγιο	1,00	0,00	0,95	0,05					1,00	0,00	0,98	0,02
Κέρκυρα	0,00	1,00	1,00	0,00			0,61	0,39	0,89	0,11	0,65	0,35
Πάτμος							0,00	1,00			0,00	1,00
Κιάτο	0,61	0,39	1,00	0,00					1,00	0,00	0,91	0,09
Ελευθερές			0,31	0,69					0,92	0,08	0,57	0,43
Καλαμάτα	0,00	1,00	0,45	0,55					0,31	0,69	0,32	0,68
Πλατυγάλι Αιτ/νίας	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	1,00			0,88	0,12	0,90	0,10
Λοιποί	0,75	0,25	0,45	0,55	0,79	0,21	0,54	0,46	0,58	0,42	0,51	0,49

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

νίας. Στο γενικό φορτίο υπερέχουν οι εξαγωγές στα λιμάνια του Βόλου, της Μήλου, των Αντικύρων, της Καβάλας, της Λάρυμνας, του Δρέπανου, του Αλμυρού τα οποία διακινούν κάποιο υπολογίσιμο ποσοστό, άνω του 1%, του συνολικού φορτίου. Ακολουθούν με μικρές ποσότητες τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, του Αλιβερίου, της Νισύρου, του Ρίου, της Αγίας Μαρίνας Φθιώτιδας κλπ.

#### 4.1.2.3. Φορτίο ακτοπλοΐας

Ο Πίνακας 4.1.7 παρουσιάζει την κίνηση του φορτίου της ακτοπλοΐας (φορτώσεις+εκφορτώσεις), την ποσοστιαία κατανομή του φορτίου κατά λιμάνι, τους ΜΕΡΜ για την 10ετία 1997-07, για τις 5ετίες 1997-02, 2003-07 όπως και μεταξύ 2006-07. Όπως παρατηρείται, το λιμάνι του Βόλου έρχεται πρώτο στο σύνολο φορτίου ακτοπλοΐας συγκεντρώνοντας το 8,3% της κίνησης την 7ετία 2000-07. Οι ρυθμοί όμως μεταβολής για το συγκεκριμένο λιμάνι είναι αρνητικοί, -4,4% για την 5ετία 2003-07 και -24,8% μεταξύ 2006-07, όπως φαίνεται στην κίνηση κατά λιμάνι. Ακολουθούν τα λιμάνια της Ελευσίνας, με ποσοστό συγκέντρωσης της συνολικής κίνησης 7,9%, του Πειραιά με 6,5% και της Θεσσαλονίκης με 5,2%, που δείχνουν μειώσεις ή στασιμότητα, με τάσεις ανόδου να δείχνει μόνο ο Πειραιάς. Γενικά παρατηρείται ότι, ενώ την 5ετία 1997-02 τα περισσότερα λιμάνια δείχνουν αύξηση διακίνησης φορτίου, αντίθετα την τελευταία 5ετία 2003-07 παρουσιάζουν μείωση, όπως τα λιμάνια του Ρίου, των Αγίων Θεοδώρων, της Σούδας, των Χανίων, της Πάτρας κλπ. Αντίθετα, τα λιμάνια που παρουσιάζουν αντίστοιχα σταθερές αυξήσεις είναι τα λιμάνια του Ηρακλείου, της Ηγουμενίτσας, της Μήλου, της Κέρκυρας, της Χαλκίδας, του Λαυρίου, κλπ. Επί-

σης αυξήσεις δείχνουν τα λιμάνια μικρότερης σημασίας από άποψη φορτίου όπως της Ιτέας, της Κω, των Σπετσών κλπ.

Στη διακίνηση του φορτίου της ακτοπλοΐας μεταξύ 2004-07 κατά τύπο φορτίου (Πίνακας 4.1.8) και εδώ κατά σειρά κατάταξης ποσοστών συμμετοχής στο σύνολο έρχονται τα λιμάνια του Βόλου με 7,8%, της Ελευσίνας με 6,4%, του Πειραιά με 6%, της Θεσσαλονίκης με 5% και χωρίς μεγάλες διαφορές ποσοστών ακολουθούν τα λιμάνια του Ρίου και της Λάρυμνας με 4,7%, του Ηρακλείου με 4,6% κλπ. Στα Ε/Κ, όπως και στο φορτίο εξωτερικού, πρώτο έρχεται το λιμάνι του Πειραιά με 49,9% και δεύτερο της Θεσσαλονίκης με 35,9%, τρίτο του Βόλου με 12,3% και με μικρό ποσοστό ακολουθεί το λιμάνι του Ηρακλείου (1,9%). Στα χύμα στερεά φορτία και εδώ το λιμάνι του Βόλου έρχεται πρώτο με 18,1%, ακολουθεί της Λάρυμνας με 11,9%, της Θεσσαλονίκης με 6,1%. Στα χύμα υγρά φορτία πρώτο έρχεται το λιμάνι της Ελευσίνας με 22,1%, των Αγίων Θεοδώρων με 15,6%, της Θεσσαλονίκης με 10,2%, του Λαυρίου με 4,2%, της Ρόδου με 3,2% κλπ. Στο ρο-ρο φορτίο πρώτο έρχεται το λιμάνι του Πειραιά με 16,3%, ακολουθεί του Ρίου με 11,6%, του Ηρακλείου με 7,6%, της Κέρκυρας με 2,2%, της Ηγουμενίτσας με 2,1%, της Σούδας με 2% κλπ. Στο γενικό φορτίο πρώτο είναι το λιμάνι του Βόλου με 16,1%, ακολουθούν τα λιμάνια της Ελευσίνας με 7,4%, της Καβάλας με 5,4%, της Ηγουμενίτσας με 4,2%, του Ηρακλείου με 3,4%, της Ρόδου με 3,1%, της Κέρκυρας με 2,9%, της Χαλκίδας με 2,8%, της Θεσσαλονίκης με 2,6% κλπ.

Ο δείκτης εξειδίκευσης για το λιμάνι του Πειραιά (στην τελευταία στήλη) του ιδίου Πίνακα 4.1.8 είναι υψηλός 2,05, εφόσον στις εσωτερικές μεταφορές εξειδικεύεται κυρίως στο ρο-ρο φορτίο και πολύ λιγότερο στα άλλα φορτία. Αντίθετα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει τιμή δείκτη εξειδίκευσης και εδώ χαμηλή, όπως στο φορτίο εξωτερικού, 1,25, εφόσον δραστηριοποιείται πλην των χύμα υγρών-στερεών και στα υπόλοιπα φορτία (Ε/Κ, ρο-ρο, γενικό) και δεν παρουσιάζει μεγάλες διαφοροποιήσεις φορτίου όπως το λιμάνι του Πειραιά. Επίσης υψηλό δείκτη έχει το λιμάνι του Βόλου με 1,95 που εξειδικεύεται κυρίως στα χύμα στερεά και γενικά φορτία όπως και της Λάρυμνας με δείκτη 2,19, εφόσον έρχεται δεύτερο στη διακίνηση χύμα στερεού φορτίου μετά το λιμάνι του Βόλου. Ακόμα υψηλό δείκτη έχουν τα λιμάνια των Αγίων Θεοδώρων 2,23, που εξειδικεύεται στο χύμα υγρό φορτίο, της Χαλκίδας 2,05 και της Ιτέας 2,24, που εξειδικεύονται στο χύμα στερεό φορτίο. Αντίθετα, δραστηριοποιούνται σε πολλά είδη φορτίου και έχουν χαμηλή τιμή δείκτη εξειδίκευσης, τα λιμάνια της Πάτρας 0,76, της Κω 0,79, της Καβάλας 0,82, της Ρόδου 0,99, της Χίου 0,93, της Μυτιλήνης 1,00, της Πάρου 1,03, της Κέρκυρας 1,04, της Ηγουμενίτσας 1,09, του Ηρακλείου 1,13, κλπ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.7

Ποσοπαία συμμετοχή στο σύνολο φορτίου ακτοπλοΐας, κατά λιμάνι κατά φθίνουσα σειρά συνόλου δετίας 2000-07

	1997	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	MEPM				
	44003	58252	53836	75896	83641	80676	74942	78691	77230	583163	1997-02	2003-07	2006-07	1997-07
Γεν. σύνολο (χιλ.τόνοι)	9,72	11,33	9,16	8,27	7,73	7,11	8,06	9,14	7,00	8,34	11,52	-1,99	-1,86	5,79
Βόλος	14,27	10,13	12,12	9,61	7,63	6,47	6,55	6,35	6,24	7,90	7,97	-4,43	-24,84	2,37
Ελευσίνα	7,25	8,89	7,96	5,84	6,05	5,41	5,72	6,16	6,79	6,46	3,05	-6,88	-3,60	-2,62
Πειραιεύς	7,55	6,00	6,96	4,72	4,49	4,98	5,30	4,89	4,89	5,18	6,78	0,91	8,27	5,09
Θεσσαλονίκη	2,06	1,34	1,51	5,73	8,93	7,90	3,87	3,50	3,29	4,80	1,50	0,12	-1,92	1,28
Ρίο	5,15	4,31	4,78	3,63	3,61	4,03	4,53	4,96	5,13	4,35	3,94	7,10	1,62	5,75
Ηράκλειο	3,91	4,56	4,19	3,45	3,81	4,62	5,24	4,44	4,39	4,33	8,78	1,60	-3,02	7,02
Λάρυμνα	6,90	6,85	5,12	4,15	3,50	3,86	3,86	3,58	3,28	4,15	0,74	-3,55	-10,16	-1,79
Άγιοι Θεόδωροι	1,99	1,42	2,30	1,83	1,59	1,52	1,98	2,23	2,26	1,89	9,67	7,05	-0,80	7,16
Μήλος	3,19	2,38	2,64	1,83	1,54	1,29	1,38	1,57	1,79	1,74	-0,17	1,80	11,67	-0,17
Αλιβέρι	1,42	2,34	2,43	1,45	1,30	1,43	1,66	1,37	1,44	1,62	12,12	0,68	3,63	5,99
Ρόδος	1,03	0,72	0,80	1,18	1,38	1,74	1,94	1,94	2,37	1,56	14,67	12,40	19,60	14,99
Ηγουμενίτσα	1,23	1,30	2,64	1,22	1,02	1,18	1,74	1,59	1,25	1,45	11,51	3,16	-22,99	5,99
Χαλκίδα	2,16	1,78	1,93	1,38	1,04	1,09	1,08	1,30	1,23	1,31	2,01	2,25	-7,22	-0,02
Καβάλα	0,77	1,20	0,98	1,23	1,36	1,17	0,99	0,95	0,93	1,11	22,44	-10,99	-3,84	7,81
Σούδα	0,38	0,37	0,34	0,80	0,88	1,20	1,32	1,47	1,99	1,10	29,39	20,29	33,06	24,85
Κέρκυρα	0,71	0,99	1,14	0,80	0,74	0,91	1,13	1,42	1,64	1,09	14,27	19,65	13,36	15,10
Λαύριο	0,83	0,74	1,11	0,97	0,97	1,18	0,83	0,85	1,15	0,98	15,01	2,29	32,31	9,21
Ναύπλιο	1,25	0,89	0,80	0,59	0,71	0,76	0,90	0,89	1,15	0,83	-3,98	10,85	27,13	4,94
Αντίκυρα	0,13	1,09	0,70	0,85	0,66	0,78	0,92	0,78	0,73	0,81	63,52	0,84	-7,26	26,25
Σητεία	0,79	1,68	1,02	0,71	0,50	0,56	0,46	0,47	0,62	0,71	9,18	3,61	30,18	3,28
Πόρος (Παροικία)	1,01	0,93	1,00	0,56	0,50	0,51	0,53	0,74	0,73	0,67	-0,85	7,58	-3,86	2,42
Μυτιλήνη	1,08	0,65	0,85	0,68	0,70	0,69	0,61	0,58	0,62	0,67	1,85	-4,88	4,91	0,10
Χανιά	0,82	0,73	0,72	0,43	0,48	0,45	0,53	0,57	0,96	0,60	-2,23	16,72	63,41	7,41
Ιτέα	0,17	1,02	1,04	0,76	0,49	0,40	0,62	0,33	0,33	0,59	50,23	-11,19	-1,82	13,10
Πάτρα	0,58	0,57	0,71	0,48	0,50	0,55	0,63	0,58	0,71	0,59	7,43	6,91	20,97	7,92
Κως														

Μύκονος	0,61	0,66	0,82	0,59	0,65	0,54	0,46	0,43	0,56	0,58	10,79	-5,90	27,43	4,82
Μέγαρα	0,31	0,51	0,55	0,72	0,53	0,60	0,67	0,58	0,35	0,57	31,68	-11,69	-40,40	7,12
Σπύτσες	0,14	0,57	0,68	0,33	0,13	0,56	0,61	0,56	1,15	0,57	32,00	71,15	102,05	30,24
Πόρος	1,11	0,47	0,44	0,34	0,39	0,57	0,69	0,76	0,65	0,54	-11,81	11,76	-16,29	0,29
Αλεξανδρούπολη	0,87	0,47	0,51	0,40	0,40	0,78	0,56	0,52	0,67	0,54	-4,64	11,75	26,46	3,04
Αίγινα	0,88	0,33	0,44	0,86	0,69	0,56	0,44	0,41	0,46	0,54	11,15	-11,70	9,01	-0,85
Ύδρα	0,72	0,44	0,44	0,23	0,42	0,42	0,49	0,58	0,50	0,44	-11,01	2,26	-15,84	2,04
Μύρνα	0,55	0,45	0,66	0,21	0,26	0,42	0,38	0,66	0,47	0,43	-7,93	13,44	-30,13	4,01
Νίσυρος	1,04	0,38	0,58	0,41	0,34	0,32	0,40	0,53	0,41	0,41	-7,53	2,79	-24,68	-3,71
Ζάκυνθος	0,07	0,05	0,07	0,38	0,36	0,65	0,50	0,58	0,44	0,40	56,75	3,39	-26,08	27,21
Χίος	0,70	0,45	0,46	0,33	0,30	0,32	0,38	0,44	0,41	0,38	-3,81	6,29	-9,37	0,36
Αμφιλοχία	0,52	0,36	0,44	0,34	0,33	0,35	0,36	0,34	0,31	0,35	2,27	-2,92	-10,50	0,54
Ρέθυμνο	0,52	0,41	0,38	0,25	0,27	0,32	0,38	0,38	0,32	0,33	-3,98	2,26	-16,62	0,80
Σύρος	0,52	0,46	0,43	0,44	0,24	0,24	0,29	0,22	0,39	0,33	7,83	11,45	75,73	2,80
Λέρος	0,31	0,36	0,55	0,24	0,25	0,20	0,28	0,37	0,45	0,33	5,89	13,56	18,69	9,70
Κέα	0,15	0,88	0,20	0,18	0,20	0,19	0,20	0,31	0,36	0,30	16,86	14,17	14,48	15,70
Τήνος	0,25	0,22	0,42	0,21	0,30	0,34	0,26	0,23	0,40	0,30	7,74	5,92	72,17	10,81
Ραφήνα	0,46	0,57	0,32	0,13	0,14	0,25	0,34	0,20	0,50	0,29	-13,83	35,32	144,33	6,68
Νάξος	0,51	0,31	0,31	0,77	0,15	0,18	0,19	0,15	0,18	0,27	20,94	3,24	16,03	-4,55
Βαθύ Σάμιου	0,29	0,22	0,30	0,24	0,18	0,21	0,26	0,35	0,25	0,25	7,90	6,52	-28,67	4,57
Θήρα	0,30	0,27	0,27	0,16	0,15	0,20	0,21	0,21	0,24	0,21	-1,37	10,04	12,07	3,52
Καλαμάτα	0,48	0,21	0,22	0,16	0,15	0,19	0,19	0,24	0,22	0,20	-9,87	7,86	-7,66	-1,90
Σκιάθος	0,36	0,22	0,26	0,18	0,15	0,19	0,19	0,19	0,23	0,20	-3,51	8,58	17,56	0,96
Κάλυμνος	0,25	0,18	0,23	0,15	0,13	0,15	0,18	0,24	0,29	0,19	0,41	19,21	16,98	7,38
Πόρτο-Λάγος	0,20	0,35	0,18	0,11	0,10	0,20	0,20	0,14	0,20	0,18	-1,99	16,24	34,41	5,50
Αργοστόλι	0,07	0,04	0,06	0,45	0,16	0,15	0,15	0,11	0,14	0,17	63,69	-5,82	17,77	13,62
Στυλίδα	0,40	0,25	0,11	0,10	0,07	0,18	0,21	0,09	0,12	0,14	-15,79	12,71	30,82	-6,15
Γαύριο	0,13	0,15	0,13	0,06	0,06	0,12	0,15	0,11	0,26	0,13	-5,59	40,01	130,73	13,59
Πρέβεζα	0,02	0,07	0,04	0,66	0,02	0,10	0,05	0,03	0,02	0,13	124,61	-6,19	-41,45	2,88
Καρλόβασι	0,17	0,12	0,13	0,09	0,07	0,09	0,12	0,12	0,13	0,11	-1,88	16,51	6,25	3,33
Σκόπελος	0,10	0,05	0,09	0,07	0,10	0,09	0,11	0,11	0,14	0,10	4,19	5,97	24,28	9,17
Λοπάι	10,63	15,28	14,36	27,04	30,21	28,54	27,70	27,13	25,88	25,30	34,32	-5,70	-6,40	15,59

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.8

Ποσοστιαία κατανομή φορτίου ακτοπλοΐας κατά είδος φορτίου και κατά λιμάνι, στο σύνολο 4ετίας 2004-07. Δείκτης εξειδίκευσης φορτίου

Λιμάνια	Χύμα υγρά	Χύμα στερεά	Ε/Κ	Ρο-ρο	Γεν. φορτίο	Σύνολο	Δείκτης ΕΦ*
Γεν. σύνολο (χιλ. τόνοι)	72952	120664	451	106902	10493	311538	0,880
Βόλος	0,69	18,09	12,25	0,27	16,14	7,82	1,949
Ελευσίνα	22,09	2,49	0,00	0,05	7,40	6,40	1,727
Πειραιάς	0,34	0,61	49,90	16,33	0,37	6,02	2,050
Θεσσαλονίκη	10,15	6,10	35,92	0,34	2,64	5,01	1,253
Ρίο	0,30	1,53	0,00	11,57	1,27	4,67	1,833
Λάρυμνα	0,18	11,86	0,00	0,00	0,83	4,67	2,194
Ηράκλειο	3,61	2,79	1,91	7,62	3,36	4,66	1,126
Άγιοι Θεόδωροι	15,56	0,01	0,00	0,00	0,00	3,65	2,233
Ηγουμενίτσα	0,60	2,57	0,00	2,10	4,18	2,00	1,086
Μήλος	1,27	4,19	0,00	0,13	0,94	1,99	1,741
Αλιβέρι	1,47	2,95	0,00	0,00	0,52	1,51	1,638
Κέρκυρα	0,69	1,26	0,00	2,17	2,90	1,49	1,037
Ρόδος	3,24	0,73	0,00	0,96	3,05	1,47	0,989
Χαλκίδα	0,01	3,45	0,00	0,00	2,83	1,44	2,050
Λαύριο	4,21	0,33	0,00	0,39	0,82	1,27	1,622
Καβάλα	1,04	1,38	0,00	0,63	5,37	1,17	0,822
Σούδα	0,65	0,27	0,00	2,02	1,87	1,01	1,386
Ναύπλιο	0,00	2,52	0,00	0,00	0,84	1,00	2,157
Αντίκυρα	0,86	1,85	0,00	0,00	0,17	0,92	1,678
Σητεία	0,04	1,83	0,00	0,06	1,87	0,80	1,922
Σπέτσες	2,39	0,14	0,00	0,29	0,15	0,72	1,641
Πόρος	2,11	0,10	0,00	0,40	0,04	0,67	1,558
Αλεξανδρούπολη	1,72	0,38	0,00	0,14	1,02	0,63	1,297
Μυτιλήνη	0,55	0,32	0,00	0,96	1,38	0,63	1,006
Ιτέα	0,00	1,62	0,00	0,00	0,00	0,63	2,236
Χανιά	2,51	0,04	0,00	0,01	0,40	0,62	2,082
Κως	0,63	0,54	0,00	0,62	1,33	0,62	0,786
Μέγαρα	0,50	0,01	0,00	1,25	0,00	0,55	1,684
Ζάκυνθος	0,11	0,14	0,00	1,31	0,53	0,55	1,747
Πάρος	0,18	0,51	0,00	0,72	1,30	0,53	1,030
Ύδρα	2,07	0,01	0,00	0,00	0,23	0,50	2,169
Μύκονος	0,16	0,72	0,00	0,42	1,00	0,49	1,153
Μύρινα	0,12	0,76	0,00	0,35	1,12	0,48	1,250
Αίγινα	0,19	0,56	0,00	0,60	0,06	0,47	1,156
Πάτρα	0,34	0,27	0,00	0,51	1,77	0,42	0,764
Νίσυρος	0,01	1,00	0,00	0,01	0,64	0,41	2,069
Χίος	0,45	0,20	0,00	0,53	0,64	0,39	0,933
Ρέθυμνο	0,00	0,21	0,00	0,69	0,96	0,35	1,407



Λιμάνια	Χύμα υγρά	Χύμα στερεά	Ε/Κ	Ρο-ρο	Γεν. φορτίο	Σύνολο	Δείκτης ΕΦ*
Αμφιλοχία	1,44	0,00	0,00	0,00	0,14	0,34	2,187
Λέρος	0,02	0,66	0,00	0,13	0,50	0,32	1,679
Ραφήνα	0,00	0,00	0,00	0,94	0,00	0,32	2,233
Τήνος	0,11	0,46	0,00	0,24	0,65	0,31	1,163
Σύρος	0,19	0,27	0,00	0,34	0,56	0,29	0,907
Βαθύ Σάμου	0,27	0,19	0,00	0,31	0,66	0,27	0,802
Κέα	0,07	0,42	0,00	0,23	0,16	0,26	1,319
Θήρα	0,29	0,03	0,00	0,39	0,07	0,21	1,336
Κάλυμνος	0,31	0,06	0,00	0,30	0,47	0,21	1,014
Καλαμάτα	0,72	0,06	0,00	0,02	0,47	0,21	1,676
Λοιποί	15,55	23,50	0,00	43,67	26,35	28,62	0,731

Σημείωση: \*Δείκτης εξειδίκευσης φορτίου=STDEV/AV (χύμα υγρά, χύμα στερεό, Ε/Κ, ρο-ρο, γενικό φορτίο).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

Ακόμα, στον Πίνακα 4.1.9, όπου φαίνεται η ποσοστιαία κατανομή των φορτώσεων και των εκφορτώσεων από τα λιμάνια κατά είδος φορτίου της ακτοπλοΐας για τα έτη 2004-07, παρατηρείται ότι οι λιμένες που υπερέχουν σε εκροές είναι καταρχήν του Βόλου, που υπερέχει στις φορτώσεις έναντι των εκφορτώσεων στα Ε/Κ, στο ρο-ρο και στο γενικό φορτίο. Ακόμα βασικοί διακινητές φορτίου Ε/Κ είναι τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Ελευσίνας με περισσότερες εκροές, ενώ του Πειραιά έχει περισσότερες εισροές Ε/Κ. Στο γενικό φορτίο πλην του Βόλου και της Ελευσίνας, περισσότερες εκροές (φορτώσεις) έχουν τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Μήλου, της Χαλκίδας, της Καβάλας κλπ. και περισσότερες εισροές πλην του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, τα λιμάνια του Ρίου, της Λάρυμνας, του Ηρακλείου, του Αλιβερίου, της Ρόδου κλπ. Στο χύμα υγρά φορτίο εκροές έχουν τα λιμάνια της Ελευσίνας, των Αγίων Θεοδώρων, της Θεσσαλονίκης, του Ναυπλίου, του Πόρου κλπ. και περισσότερες εισροές τα λιμάνια του Βόλου, του Πειραιά, του Ρίου, της Λάρυμνας, του Ηρακλείου, του Αλιβερίου, της Ηγουμενίτσας κλπ. Στο χύμα στερεό φορτίο παρουσιάζουν μεγάλα ποσοστά εκροών τα λιμάνια των Αγίων Θεοδώρων, της Ηγουμενίτσας, της Μήλου, του Αλιβερίου, της Χαλκίδας, της Καβάλας κλπ., ενώ υψηλές εισροές παρουσιάζουν τα λιμάνια του Βόλου, του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Ελευσίνας, του Ρίου, της Λάρυμνας, του Ηρακλείου, κλπ. Στο ρο-ρο φορτίο με υψηλότερες εκροές κυριαρχούν τα λιμάνια του Βόλου, του Πειραιά, της Ελευσίνας του Ρίου, της Θεσσαλονίκης, της Κέρκυρας, ενώ σε εισροές υπερέχουν τα λιμάνια του Ηρακλείου, των Αγίων Θεοδώρων, της Ηγουμενίτσας, της Μήλου, της Ρόδου, της Σούδας κλπ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.9

Ποσοστιαία κατανομή φορτώσεων-εκφορτώσεων κατά είδος φορτίου ακτοπλοΐας και κατά λιμάνι, σύνολο 4ετίας 2004-07

Λιμάνια	Χύμα υγρά		Χύμα στερεά		Ε/Κ		Ρο-ρο		Γεν. φορτίο		Σύνολο	
	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις
Γεν. σύνολο	0,50	0,50	0,50	0,50	0,52	0,48	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Βόλος	0,99	0,01	0,61	0,39	0,00	1,00	0,05	0,95	0,19	0,81	0,58	0,42
Ελευσίνα	0,02	0,98	0,76	0,24	0,00	1,00	0,00	1,00	0,16	0,84	0,14	0,86
Πειραιάς	1,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,23	0,77	0,97	0,03	0,28	0,72
Θεσσαλονίκη	0,42	0,58	0,53	0,47	0,00	1,00	0,14	0,86	0,97	0,03	0,47	0,53
Ρίο	0,99	0,01	0,84	0,16			0,49	0,51	0,73	0,27	0,54	0,46
Λάρυμνα	1,00	0,00	0,53	0,47					1,00	0,00	0,54	0,46
Ηράκλειο	0,99	0,01	1,00	0,00	0,89	0,11	0,70	0,30	0,99	0,01	0,83	0,17
Άγιοι Θεόδωροι	0,08	0,92	0,17	0,83			1,00	0,00			0,08	0,92
Ηγουμενίτσα	0,99	0,01	0,36	0,64			0,70	0,30	0,13	0,87	0,51	0,49
Μήλος	1,00	0,00	0,05	0,95			0,73	0,27	0,34	0,66	0,21	0,79
Αλιβέρι	0,99	0,01	0,19	0,81			0,00	1,00	0,74	0,26	0,38	0,62
Κέρκυρα	1,00	0,00	0,98	0,02			0,39	0,61	1,00	0,00	0,69	0,31
Ρόδος	0,98	0,02	1,00	0,00			0,84	0,16	0,99	0,01	0,95	0,05
Χαλκίδα	0,92	0,08	0,39	0,61					0,23	0,77	0,38	0,62
Λαύριο	0,52	0,48	0,86	0,14			0,07	0,93	0,56	0,44	0,51	0,49
Καβάλα	0,58	0,42	0,47	0,53			0,45	0,55	0,07	0,93	0,43	0,57
Σούδα	1,00	0,00	1,00	0,00			0,75	0,25	1,00	0,00	0,83	0,17
Ναύπλιο	0,00	1,00	0,03	0,97					0,31	0,69	0,03	0,97
Αντίκυρα	1,00	0,00	0,92	0,08					0,11	0,89	0,93	0,07
Σητεία	0,92	0,08	0,01	0,99			0,45	0,55	0,08	0,92	0,04	0,96
Σπέτσες	1,00	0,00	1,00	0,00			0,21	0,79	1,00	0,00	0,89	0,11
Πόρος	0,02	0,98	0,46	0,54			0,71	0,29	1,00	0,00	0,19	0,81
Αλεξανδρούπολη	0,80	0,20	0,04	0,96			0,09	0,91	0,03	0,97	0,53	0,47
Μυτιλήνη	1,00	0,00	1,00	0,00			0,74	0,26	1,00	0,00	0,86	0,14
Ιτέα			0,00	1,00							0,00	1,00
Χανιά	1,00	0,00	0,97	0,03			0,00	1,00	0,94	0,06	0,99	0,01
Κως	0,99	0,01	0,99	0,01			0,84	0,16	0,98	0,02	0,94	0,06
Μέγαρα	0,87	0,13	1,00	0,00			0,31	0,69			0,44	0,56
Ζάκυνθος	1,00	0,00	0,06	0,94			0,37	0,63	0,55	0,45	0,38	0,62
Πάρος	0,99	0,01	0,13	0,87			0,73	0,27	0,45	0,55	0,50	0,50
Ύδρα	1,00	0,00	0,82	0,18			0,98	0,02	1,00	0,00	1,00	0,00
Μύκονος	1,00	0,00	1,00	0,00			0,88	0,12	1,00	0,00	0,96	0,04
Μύρινα	1,00	0,00	0,55	0,45			0,84	0,16	0,77	0,23	0,66	0,34
Αίγινα	0,86	0,14	1,00	0,00			0,87	0,13	0,79	0,21	0,93	0,07
Πάτρα	0,97	0,03	1,00	0,00			0,23	0,77	0,99	0,01	0,67	0,33
Νίσυρος	0,61	0,39	0,01	0,99			0,89	0,11	0,08	0,92	0,02	0,98
Χίος	1,00	0,00	0,99	0,01			0,74	0,26	0,99	0,01	0,88	0,12

Λιμάνια	Χύμα υγρά		Χύμα στερεά		Ε/Κ		Ρο-ρο		Γεν. φορτίο		Σύνολο	
	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις
Ρέθυμνο	0,97	0,03	0,94	0,06			0,66	0,34	0,81	0,19	0,74	0,26
Αμφιλοχία	0,98	0,02	0,31	0,69					0,00	1,00	0,97	0,03
Λέρος	1,00	0,00	0,09	0,91			0,88	0,12	0,67	0,33	0,24	0,76
Ραφήνα			1,00	0,00			0,26	0,74			0,26	0,74
Τήνος	1,00	0,00	1,00	0,00			0,80	0,20	1,00	0,00	0,95	0,05
Σύρος	1,00	0,00	0,57	0,43			0,80	0,20	0,84	0,16	0,75	0,25
Βαθύ Σάμου	1,00	0,00	0,96	0,04			0,94	0,06	0,99	0,01	0,96	0,04
Κέα	1,00	0,00	0,73	0,27			0,94	0,06	1,00	0,00	0,81	0,19
Θήρα	1,00	0,00	1,00	0,00			0,85	0,15	1,00	0,00	0,91	0,09
Κάλυμνος	0,93	0,07	0,63	0,37	1,00	0,00	0,61	0,39	0,89	0,11	0,74	0,26
Λοιποί	0,91	0,09	0,82	0,18			0,65	0,35	0,75	0,25	0,70	0,30

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

#### 4.1.2.4. Επιβάτες ακτοπλοΐας

Στο Κεφάλαιο 3 της ακτοπλοΐας εξετάστηκε η ζήτηση κατά γραμμή και η εποχικότητα της ζήτησης σε επιβάτες και οχήματα. Στην παρούσα ενότητα εξετάζεται η κίνηση των επιβατών στα λιμάνια.

Συνολικά το έτος 2007 διακινήθηκαν περί τους 18,7 εκατ. αποβιβασθέντες ή επιβιβασθέντες επιβάτες στην ακτοπλοΐα<sup>17</sup>. Πρώτο σε κίνηση έρχεται το λιμάνι του Πειραιά (Πίνακας 4.1.10) που συγκεντρώνει το 30,3% των διακινουμένων επιβατών μεταξύ 2000-07 και ακολουθούν με πολύ μικρότερα ποσοστά συμμετοχής στο σύνολο τα λιμάνια: της Ραφήνας με 5,2%, της Αίγινας με 5,1%, του Ηρακλείου με 4,3%, της Τήνου με 3,2% κλπ. Στον ίδιο Πίνακα 4.1.10, εξετάζοντας τη μέση ετήσια αύξηση κατά τις δύο 4ετίες 2000-03 και 2004-07, παρατηρούνται μεγάλες αυξήσεις των διακινούμενων επιβατών σε ορισμένα λιμάνια, που ανέρχονται σε διψήφιους αριθμούς την 4ετία 2000-03. Την επόμενη 4ετία 2004-07 οι υψηλοί ρυθμοί μετριάστηκαν και δείχνουν μικρότερες αυξήσεις όπως στα λιμάνια του Ηρακλείου (από 20,7% σε 3%), της Αίγινας (από 15,9% σε 4,1%), της Μυτιλήνης (από 86,2% σε 1,8%), του Μαρμαρίου (από 193% σε 4,2%), του Βόλου (από 21,4% σε 5,6%), της Ύδρας (από 46,3% σε 2,3%) κλπ. Το

17. Ενώ το σύνολο των διακινήθέντων επιβατών (αποβιβασθέντων-επιβιβασθέντων) για ένα λιμένα έχει έννοια και πρακτική σημασία (ανάγκες σε υποδομές, συνδέσεις με άλλα μεταφορικά δίκτυα κλπ.), το γενικό σύνολο αποβιβασθέντων-επιβιβασθέντων επιβατών δεν έχει έννοια στην ακτοπλοΐα γιατί προφανώς διπλασιάζει τους διακινήθέντες επιβάτες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.10

Επιβιβασθέντες και αποβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας, κατά λιμένα (κατάταξη κατά φθίνουσα σειρά 2007)

Λιμένα	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	% κατανομή		
									2000-07	2000-03	2004-07
Πειραιεύς	7069516	8188609	9132179	9797606	11076744	10938207	11448040	10694461	30,30	11,492	-1,164
Ραφήνα	1374697	1348182	1241277	1416455	1835023	2010180	2063498	2212805	5,22	1,002	6,439
Αίγινα	1125104	1318864	1208856	1753538	1889265	1843198	1911080	2133009	5,10	15,942	4,128
Ηράκλειο	787454	1170954	1497100	1386426	1457204	1578407	1769513	1590755	4,35	20,751	2,966
Τήνος	880790	969328	761606	853087	1199870	1171083	1109980	1242982	3,17	-1,060	1,184
Μύκονος	672768	748479	666842	647436	946905	1100036	1115186	1157795	2,73	-1,271	6,932
Θήρα	679980	754150	630039	535873	796398	1045617	1018181	1052367	2,52	-7,632	9,735
Πάρος	881214	956040	738009	651336	1040765	1140275	1082843	990773	2,89	-9,585	-1,627
Σούδα	459894	358236	790969	1001018	1001123	1026256	1054871	960575	2,57	29,597	-1,369
Ρόδος	348022	407222	468612	414458	518700	813060	797210	826860	1,78	5,996	16,817
Σύρος	580378	591350	567416	495229	803035	779385	874011	816475	2,13	-5,151	0,555
Νέξος	587945	619105	488757	371462	726442	787566	819063	727717	1,98	-14,192	0,058
Γαύριο	509386	508626	373814	461384	577138	616646	675854	683131	1,70	-3,245	5,781
Μυτιλήνη	76469	273399	457128	493757	518026	506008	548585	546175	1,32	86,213	1,779
Λαύριο	222855	224294	354320	306236	318127	357907	515954	506435	1,09	11,176	16,764
Χίος	91219	257805	366129	409893	406751	439392	502440	495386	1,15	65,017	6,792
Σκιάθος	244284	261869	241090	406739	418944	449300	456543	467844	1,14	18,524	3,748
Μαρμάρι	15084	65394	375607	379481	413217	444352	466137	466871	1,02	193,016	4,153
Βόλος	253407	246077	241039	453923	384112	391160	395113	452029	1,09	21,447	5,577
Πάτρα	463891	455337	231457	427407	406687	380889	422464	397517	1,23	-2,693	-0,757
Πόρος	304330	313594	280998	456911	447050	445145	423440	381647	1,18	14,506	-5,136
Κως	190634	220686	207370	244284	246914	362341	395394	365399	0,86	8,617	13,957
Σάμη	51016	55219	59840	44677	122880	345904	308765	350593	0,52	-4,326	41,832
Ύδρα	91451	85558	66527	286310	324349	339947	343571	346798	0,73	46,290	2,256
Κέα	220661	223357	348798	253113	270883	273615	329442	330207	0,87	4,680	6,824
Σάμη	401779	395066	137858	323850	353031	321465	345184	301993	1,00	-6,935	-5,072
Μήλος	170479	183311	209645	201144	232608	255086	245372	270051	0,68	5,668	5,101

Σκόπελος	152806	169929	161347	250038	279836	253572	247635	264384	0,69	17,839	-1,876
Ιος	259081	273473	213119	186605	215031	219978	250601	249629	0,72	-10,361	5,099
Χώρα Σφακίων	252267	296297	170795	243652	281090	302876	248541	248541	0,69	-12,191	0,664
Σίφνος	137665	142673	186414	156365	180593	220332	216997	236969	0,57	4,337	9,479
Ρέθυμνο	109738	149452	288101	267094	245172	204969	168806	231894	0,64	34,514	-1,839
Άγιος Κωνσταντίνος	126372	148750	116096	210472	207355	213862	242978	230270	0,58	18,535	3,556
Σπείτσες	44085	44539	37113	182598	193075	229814	200741	199153	0,44	60,596	1,039
Κύμη	153319	143238	117021	152294	143034	154429	158303	167158	0,46	-0,223	5,333
Σαμοθράκη			94374	149176	203432	158973	153588	166832	0,36		-6,398
Αλεξανδρούπολη	13903	8829	103055	160751	213549	167596	155033	165894	0,38	126,125	-8,073
Σκύρος	140677	143666	117021	152294	138745	143525	153760	159302	0,44	2,680	4,713
Κάλυμνος	119060	130468	126002	150592	88128	129018	183549	157196	0,42	8,146	21,276
Βαθύ Σάμου	151853	191447	199853	161593	162683	155425	151333	155783	0,51	2,094	-1,434
Μύρνα	67976	60310	40687	107098	136654	130893	123538	150245	0,32	16,361	3,211
Λέρος	79064	80613	93735	116051	103756	138693	172715	147287	0,36	13,647	12,387
Μέθαια	149771	157096	157656	167351	171754	153918	158928	146731	0,49	3,769	-5,113
Πάτιμος	109141	92779	107061	151933	139726	159238	188497	144246	0,42	11,658	1,067
Κύθνος	94982	112533	118325	105341	132510	135016	130326	143377	0,38	3,511	2,662
Σέρφος	90369	111572	121853	108214	123261	140557	138066	138218	0,38	6,191	3,891
Αλόνησος	39559	57015	41985	123712	117507	120035	120150	124797	0,29	46,236	2,027
Θεσσαλονίκη	13010	76114	189372	166618	191390	208879	120754	115959	0,42	133,964	-15,382
Καβάλα	33497	11983	18874	43798	87238	79205	90777	114119	0,19	9,349	9,366
Λοισιά	3206456	3278611	2574586	3027168	3331734	3362254	3177451	2708168	9,54	-1,900	-6,674
Σύνολο	24299358	27081498	27366932	30940984	35782006	37323698	38445136	37334802	100,00	8,388	1,426

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

πιο πιθανό είναι ότι σε ορισμένες περιπτώσεις τούτο οφείλεται στη βελτίωση του τρόπου τήρησης των στοιχείων από την ΕΣΥΕ παρά σε άλλη αιτία.

Από τον ίδιο Πίνακα 4.1.10 παρατηρείται ότι, την τελευταία 4ετία 2004-07, τις μεγαλύτερες αυξήσεις σε επιβάτες της ακτοπλοΐας δείχνουν τα λιμάνια των νησιών της Δωδεκανήσου (Ρόδου, Κω, Σύμης, Καλύμνου), των Κυκλάδων (Θήρας, Σίφνου, Μυκόνου, Κέας, Ανδρου), της Χίου. Επίσης σημαντική είναι η αύξηση των διακινουμένων επιβατών από/προς τα λιμάνια της ενδοχώρας την 4ετία αυτή, όπως του Λαυρίου, αύξηση κατά 16,8%, της Καβάλας κατά 9,4%, του Βόλου κατά 5,6%, ενώ μεγάλη μείωση δείχνει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατά -15,4%.

#### **4.1.2.5. Κίνηση κρουαζιέρας**

Η κρουαζιέρα αποτελεί δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού μαζί με τον ιδιωτικό θαλάσσιο τουρισμό (γιώτιγκ) και την περιήγηση των ακτών για λόγους αναψυχής (βλέπε και σχετικό άρθρο Diakomihalis, 2007). Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα έχει χαρακτήρα διεθνή, εφόσον τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν προορισμούς μεγάλου αριθμού τουριστικών πακέτων κρουαζιέρας. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα δείχνει τάσεις ανόδου στη χώρα μας, όπως επιβεβαιώνουν τα στοιχεία των αφίξεων των επιβατών με τουριστικά πλοία και θαλαμηγούς, όπου παρατηρείται αύξηση κατ' έτος με σημαντικότερη την αύξηση κατά το 2007. Κατά το έτος αυτό κατέπλευσαν στα ελληνικά λιμάνια που δέχονται κρουαζιερόπλοια, 5.064 τουριστικά πλοία χωρητικότητας 45,3 εκατ. κκχ, μεταφέροντας περί τους 4,5 εκατ. τουρίστες εκ των οποίων το 94% ήταν διερχόμενοι (Πίνακας 4.1.11). Τα τουριστικά σκάφη παρουσιάζουν μικρή εποχικότητα κίνησης, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία σε αριθμό κατάπλων και σε χωρητικότητα πλοίων. Για παράδειγμα κατά το δεύτερο και το τρίτο τρίμηνο του έτους 2007 ήταν 32,8-33,2% και 46,7%-38,4%, αντίστοιχα.

Από τα στοιχεία του ίδιου Πίνακα 4.1.11 παρατηρείται ότι, μεταξύ των ετών 2005-07, σημειώθηκε αύξηση κατά 31% σε αριθμό πλοίων, κατά 15,1% σε χωρητικότητα σε κκχ και κατά 33,5% σε επιβάτες. Ειδικότερα οι επιβάτες αυξήθηκαν περισσότερο, κατά 48% μεταξύ των ετών 2006-07.

Όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια και τη χωρητικότητά τους, μεταξύ 2005-07, κατά φθίνουσα σειρά ποσοστών τα περισσότερα πλοία καταπλέουν στο λιμάνι του Πειραιά, όπου συγκεντρώνει το 17,8% του αριθμού πλοίων και 21,9% της χωρητικότητας σε κκχ, ακολουθεί το λιμάνι της Ρόδου με αντίστοιχα ποσοστά 15,8% και 16,4%, της Μυκόνου με 12% και 14%, του Κατάκολου με 6,6% και 12,1%, της Θήρας, 9,4% και 9,9%, της

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.11

Κατάπλοο τουριστικών πλοίων και επιβάτες στους ελληνικούς λιμένες

Λιμένα	Κατάπλοο τουριστικών πλοίων (κατάπλοο κατά κκχ 2005-2007)				Επιβάτες κρουαζιεροπλοίων 2005-2007										
	Σύνολο 3ετίας 2005-07	ΜΕΡΜ 2005-07	2005-07	2005-07	2005-07	2005-07	2005-07	ΜΕΡΜ 2005-07							
	Αριθμός κκχ	Αριθμός κκχ	Αριθμός κκχ	Αριθμός κκχ	Αποβιβ. Αποβιβ. Αποβιβ. Αποβιβ.	Επιβιβ. Διερχόμε. Διερχόμε. Διερχόμε.	Αποβιβ. Αποβιβ. Αποβιβ. Αποβιβ.	Επιβιβ. Διερχόμε. Διερχόμε. Διερχόμε.							
Γεν. σύνολο	11625	123632271	10635	100,00	31,09	15,15	636.929	997.118	9.455.513	100,00	100,00	100,00	29,59	-28,69	33,53
Πειραιεύς	2073	27027889	13038	17,83	21,86	26,64	479.629	840.302	1.806.550	75,30	84,27	19,11	18,30	-38,78	36,51
Ρόδος	1831	20301744	11088	15,75	16,42	24,39	3.017	4.777	1.585.142	0,47	0,48	16,76	-59,94	-12,35	32,13
Μύκονος	1385	17269288	12469	11,91	13,97	71,36	1.234	2.116	1.280.256	0,19	0,21	13,54	-67,24	-89,26	58,28
Κατάκολο	769	15000445	19506	6,62	12,13	8,75	157	216	1.283.699	0,02	0,02	13,58	204,96	302,49	17,14
Θήρα	1094	12248075	11196	9,41	9,91	19,31	662	736	1.020.800	0,10	0,07	10,80	669,30	645,76	19,43
Κέρκυρα	703	9130276	12988	6,05	7,39	3,30	34.732	34.604	670.520	5,45	3,47	7,09			15,12
Ηράκλειο	847	7918366	9349	7,29	6,40	21,70	107.373	108.260	607.257	16,86	10,86	6,42	64,50	55,90	12,22
Πάτριος	1301	6778011	5210	11,19	5,48	21,32	3.054	1.537	504.127	0,48	0,15	5,33	-36,08	-95,15	30,44
Αργοστόλι	101	1021434	10113	0,87	0,83	-6,14	6	3	97.093	0,00	0,00	1,03		-29,29	0,86
Βόλος	97	803366	8282	0,83	0,65	20,89	0	48	38.126	0,00	0,00	0,40	-72,26	-29,29	55,08
Ζάκυνθος	46	580561	12621	0,40	0,47	-5,170	20	35	44.624	0,00	0,00	0,47			-51,90
Ναύπλιο	85	481529	5665	0,73	0,39		10	3	47.015	0,00	0,00	0,50			29,32
Άγιος Νικόλαος	87	444146	5105	0,75	0,36	57,06	232	376	45.177	0,04	0,04	0,48			70,80
Γύθειο	67	439597	6561	0,58	0,36	39,44	3.593	3.049	28.826	0,56	0,31	0,30			71,80
Κως	93	393811	4235	0,80	0,32	39,64	0	0	47.285	0,00	0,00	0,50			26,00
Ιτέα	126	369436	2932	1,08	0,30	74,72	1	27	23.168	0,00	0,00	0,25			22,18
Χανιά	39	347597	8913	0,34	0,28	47,20	4	0	17.791	0,00	0,00	0,19			17,11
Μυτιλήνη	69	303344	4396	0,59	0,25	-2,11	94	17	40.431	0,01	0,00	0,43			41,42
Τήνος	85	291487	3429	0,73	0,24	-15,22	96	112	52.417	0,02	0,01	0,55			-13,75
Εσσαλονίκη	48	289125	6023	0,41	0,23	73,21	28	6	37.020	0,00	0,00	0,39			150,84
Σύμη	37	198767	5372	0,32	0,16		0	0	19.095	0,00	0,00	0,20			3696,71

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.11 συνέχεια)

Λιμάνια	Κατάπλοι τουριστικών πλοίων (κατάταξη κατά κκχ 2005-2007)		Επιβάτες κρουαζιερόπλοίων 2005-2007												
	Αριθμός	Σύνολο θέσις 2005-07	κκχ/ Αριθμός	Αριθμός κκχ	ΜΕΡΜ 2005-07	2005-07	% 2005-07		ΜΕΡΜ 2005-07						
	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	κκχ	Αριθμός	Αποβιβ.	Επιβιβ.	Διερχόμε.	Αποβιβ.	Επιβιβ.	Διερχόμε.				
Μονεμβασία	47	192256	4091		-14,37	-7,17	0	4	12.318	0,00	0,00	0,13	668,11	-90,00	-15,68
Σύρος	58	161558	2785		-2,99	11,16	1.207	0	19.704	0,19	0,00	0,21			-0,72
Καλαμάτα	22	124563	5662		-22,54	-0,09	420	303	11.824	0,07	0,03	0,13	-85,41	-90,55	-5,74
Βαθύ Σάμου	27	124007	4593		-23,30	-25,26	470	0	42.232	0,07	0,00	0,45	843,40	-100,00	-37,78
Πύλος	22	113310	5150				96	115	10.053	0,02	0,01	0,11			5,31
Πάρος (Παροικιά)	45	104162	2315		66,67	5,91	8	0	15.547	0,00	0,00	0,16			36,50
Καβάλα	31	97491	3145		-13,40	-16,57	0	3	8.841	0,00	0,00	0,09			-9,54
Μήλος	44	80179	1822		306,20	98,22	62	75	8.748	0,01	0,01	0,09			254,16
Σκιάθος	14	61372	4384		73,21	74,41	0	0	1.550	0,00	0,00	0,02			12,62
Πάργα	10	58929	5893				0	0	4.185	0,00	0,00	0,04			
Ύδρα	38	57470	1512		3,77	-39,57	0	3	4.378	0,00	0,00	0,05			-4,81
Πάτρα	13	52855	4066		63,30	-20,13	0	0	4.889	0,00	0,00	0,05		41,42	10,44
Φισκάρδο	16	45180	2824		29,10	20,10	1	0	7.821	0,00	0,00	0,08			-10,73
Μύρινα	10	44154	4415		-36,75	-46,61	0	0	4.024	0,00	0,00	0,04			-56,40
Πυθαγόρειο	8	41479	5185				0	0	2.458	0,00	0,00	0,03			

Σημείωση: Τα στοιχεία αναφέρονται στους κατάπλους τουριστικών πλοίων και θαλαμηγών στους ελληνικούς λιμένες, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους (εσωτερικό ή εξωτερικό). Οι κόροι καθερίς χωρητικότητας (κκχ, πη) προσδιορίζουν τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε όγκο, δηλαδή όγκος ολικής χωρητικότητας μείον όγκος μη εκμεταλλεσίμων χώρων του πλοίου. Ο όγκος μετρείται από την εσωτερική πλευρά του πλοίου και αντιστοιχεί στον αγγλικό όρο grt.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.



Κέρκυρας 6,1% και 7,4% 11,2%, του Ηρακλείου με 7,3% και 6,4%, της Πάτμου 11,2% και 5,5% κλπ. Τα μεγαλύτερα πλοία, μέσης χωρητικότητας 19.506 κκχ, κατέπλευσαν στο λιμάνι του Κατάκολου, ακολουθούν τα λιμάνια του Πειραιά με 13.038 κκχ, της Κέρκυρας με 12.988 κκχ, της Μυκόνου με 12.469 κκχ, της Ζακύνθου με 12.621 κκχ κλπ. Τα μικρότερης μέσης χωρητικότητας, που μάλλον πρόκειται για θαλαμηγούς ή γιωτ, κατέπλευσαν στα λιμάνια των Σπετσών με μέση χωρητικότητα 398 κκχ, της Σίφνου με 290 κκχ κλπ. (τα στοιχεία των λιμένων αυτών δεν φαίνονται στον Πίνακα).

Τη μεγαλύτερη αύξηση κατάπλων σε αριθμό πλοίων και μέση χωρητικότητα μεγάλων πλοίων, άνω των 8.000 κκχ, μεταξύ 2005-07, σημείωσαν τα λιμάνια των Χανίων κατά 47,2% σε αριθμό πλοίων και 206,5% σε κκχ, ακολουθεί το λιμάνι του Βόλου με 20,9% και 54,5%, του Πειραιά με 26,6% και 29,4%, της Μυκόνου με 71,3% και 15,3%, της Κέρκυρας με 3,3% και 11,2% κλπ. Σε επιβάτες σημαντικές αυξήσεις μεταξύ 2005-07 παρατηρούνται στο λιμάνι του Βόλου και της Μυκόνου, άνω του 55%, υψηλές αυξήσεις επίσης παρουσιάζουν τα λιμάνια του Αγίου Νικολάου Κρήτης, της Θεσσαλονίκης και ακολουθούν με μικρότερα ποσοστά τα λιμάνια του Πειραιά, της Ρόδου, του Κατάκολου, της Θήρας κλπ.

Όσον αφορά τους επιβάτες παρατηρείται ότι οι απο-επιβιβασθέντες επιβάτες συγκεντρώνονται μόνο σε τρία λιμάνια: του Πειραιά το 75%-84%, του Ηρακλείου 16,5%-10,9% και της Κέρκυρας 5,5%-3,5%. Αντίθετα οι διερχόμενοι επιβάτες, δηλαδή οι επιβάτες που δεν επι-αποβιβάζονται από ελληνικό λιμάνι, κατανέμονται με μικρές διαφορές ποσοστών σε αρκετά λιμάνια όπως του Πειραιά 19,1%, της Ρόδου 16,8%, της Μυκόνου και Κατάκολου 13,5%, της Θήρας 10,8% κλπ. Τα πλοία αυτά ως προς τη σημαία είναι, το 2007, για τους επι-αποβιβαζόμενους επιβάτες κατά το μεγαλύτερο ποσοστό ελληνικής σημαίας, ακολουθεί η αγγλική και η ολλανδική. Για τους διερχόμενους επιβάτες είναι σημαίες ιταλικής, κυπριακής, παναμά κλπ. (Πίνακας 4.1.12).

Τα ανωτέρω είναι θέμα που αφορά τους περιορισμούς που θέτει το καμποτάζ, σύμφωνα με το οποίο μόνο κρουαζιερόπλοια με σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να έχουν λιμάνι της Ελλάδας για άφιξη-αναχώρηση (home port). Το προνόμιο αυτό απαγορεύει στα πλοία με ξένη σημαία να πραγματοποιούν κυκλικές κρουαζιέρες με αφετηρία ελληνικό λιμάνι. Καθώς η πλειοψηφία των κρουαζιεροπλοίων φέρει σημαία τρίτων χωρών, εκτός ΕΕ, η Ελλάδα με αυτόν τον τρόπο αποκλείει το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς στόλου κρουαζιερόπλοιων να πραγματοποιεί κρουαζιέρες κυκλικών ταξιδιών. Αναφέρεται ότι ο παγκόσμιος στόλος αριθμεί σε 277 πλοία των 338.441 κλινών εκ των οποίων άνω του 75% σε αριθμούς και χωρητικότητα ανήκουν σε σημαίες χωρών εκτός ΕΕ (Πίνακα 4.1.13).

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.12

Ποσοστά επιβατών αποβιβασθέντων, επιβιβασθέντων και διερχόμενων κατά σημαία κρουαζιερόπλοιων

Χώρα σημαίας	2005			2006			2007			Σύνολο 2005-07		
	Αποβ.	Επιβιβ.	Διερχ.	Αποβ.	Επιβιβ.	Διερχ.	Αποβ.	Επιβιβ.	Διερχ.	Αποβ.	Επιβιβ.	Διερχ.
Σύνολο (αριθμοί)	157723	518121	2370448	214321	215545	2858292	264885	263452	4226773	636929	997118	9455513
Ελλάδα	42,5	42,5	17,2	34,6	34,4	9,9	23,0	23,9	6,7	31,7	32,1	10,3
Γαλλία	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3
Γερμανία	0,0	0,0	0,2	0,3	0,4	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Αγγλία	6,1	6,1	2,9	0,0	0,0	1,3	15,4	15,5	4,2	7,9	7,9	3,0
Ιαπωνία	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,1
Ισπανία	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Ιταλία	9,7	9,7	25,4	11,9	11,2	18,5	4,9	5,2	9,9	8,5	8,3	16,4
Κύπρος	0,6	0,6	6,7	0,3	0,3	2,5	0,1	0,4	7,2	0,3	0,4	5,6
Ολλανδία	0,9	0,9	1,1	2,3	2,6	1,1	13,1	1,8	1,3	6,5	1,9	1,2
Λίβερια	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,7	2,0	0,0	0,3	1,2
Νορβηγία	0,0	0,0	0,0	0,2	1,0	3,2	0,0	0,7	1,6	0,1	0,6	1,7
Παναμάς	0,1	0,1	9,4	4,3	2,2	7,5	5,2	5,2	6,5	3,6	2,9	7,5
Τουρκία	0,7	0,7	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	2,8	0,2	0,3	1,3
Φινλανδία	0,3	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1
Άλλη	38,4	38,4	35,3	45,1	46,9	55,3	37,8	45,9	57,2	40,4	44,4	51,1

Σημείωση: Τα στοιχεία αναφέρονται στους κατάπλους τουριστικών πλοίων και θαλαμηγών στους ελληνικούς λιμένες, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους (από το εσωτερικό ή το εξωτερικό).

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.13

Κρουαζιερόπλοια κατά σημαία και κατά εθνικότητα των πλοιοκτητών, 2007

(Πλοία άνω των 1000 gt)

Κρουαζιερόπλοια κατά σημαία (σειρά κατάταξης gt 2007)				Κρουαζιερόπλοια κατά εθνικότητα 2007				Σημείες που είναι εγγεγραμμένα
Σημαία	Αριθμός	Εκατ. gt	Κλίνες	Αριθμός	Εκατ. gt	Κλίνες	Ηλικία	
Μπαχάμας	105	5,261	133945					
Παναμάς	32	2,006	56253					
Βερμούδες	23	1,798	43954					
Ιταλία	17	1,095	29439					
Ολλανδία	14	0,868	19952					
Ην. Βασίλειο	8	0,536	12388	6	0,155	4285	27,8	BAH, BER, GBI
Μάλτα	10	0,256	6515					
ΗΠΑ	3	0,251	6548	126	8,613	217756	12,5	BAH, PAN, GBI, ITL, NTH
N. Μάρσαλ	6	0,166	4308					
Ιαπωνία	4	0,122	2671	7	0,271	5311	13,9	BAH, JNP
Κύπρος	6	0,111	4498	13	0,231	9462	39,2	BAH, CYP, GRC
Μαδέρα	8	0,103	4008					
Ελλάδα	6	0,094	3784	11	0,159	5938	30,9	MAR, BAH, PAN, CYP, MTA
Ρωσία	7	0,067	948					
Νορβηγία	5	0,039	1263	22	1,027	24239	17,6	BAH, NOR
Φιλανδία	2	0,039	1468					
Γερμανία	1	0,022	550	7	0,118	2780	16,6	BAH
Wallis & Futuna	1	0,015	390					
Ουκρανία	1	0,011	452					
Λουξεμβούργο	3	0,009	576					
Γαλλία	1	0,008	172	5	0,165	4370	14,8	BAH, NOR
Χιλή	4	0,008	542					
Κροατία	1	0,006	284					
Μπαρμπαίντος	1	0,005	105					
Λιβερία	2	0,005	208					
Αγ. Βικέντιος	1	0,004	250					
Εκουαντόρ	1	0,004	100					
Αυστραλία	1	0,003	150					
Φίτζι	1	0,002	120					
Μαλαισία				18	1,209	33560	10,8	BAH, US, PAN
Ελβετία				8	0,472	13101	9,8	PAN, BER, ITL
Άγνωστες	2	0,096	2600	54	0,589	17639	22,5	
Παγκόσμιο σύνολο	277	13,008	338441	277	13,008	338441	17,8	

Σημείωση: BAH=Μπαχάμας, BER=Βερμούδες, CYP=Κύπρος, GBI=Ην.Βασίλειο, GRC=Ελλάδα, ITL=Ιταλία, JPN=Ιαπωνία, MAR=N. Μάρσαλ, MTA=Μάλτα, NOR=Νορβηγία, NTH=Ολλανδία, PAN=Παναμάς, US=ΗΠΑ.

Πηγή: ISL, *Shipping Statistics and Market Review*.

#### 4.1.3. Παραγωγικότητα των λιμένων

Παραγωγικότητα για τα λιμάνια σημαίνει ικανότητα χειρισμού των φορτίων στη θάλασσα όσο και στην Ξηρά. Οι παράγοντες που χαρακτηρίζουν την παραγωγικότητα των λιμένων και τις υπηρεσίες που προσφέρουν διακρίνονται σε αυτούς που επηρεάζουν 1) τον όγκο του φορτίου, δηλαδή οι υπηρεσίες χειρισμού των φορτίων και 2) σε αυτούς που επηρεάζουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των πλοίων.

Ειδικότερα, για τον όγκο φορτίων ενδεικτικά αναφέρονται οι δείκτες: η εξειδίκευση των φορτίων, η τιμολόγηση των υπηρεσιών των λιμένων σε σχέση με άλλους λιμένες, ο χρόνος παραμονής του πλοίου στο λιμάνι (τόνοι ανά πλοίο ανά ώρα στην προβλήτα, τόνοι ανά πλοίο ανά ώρα στο λιμάνι), οι τύποι των πλοίων που εξυπηρετούν όπως E/K, συμβατικό φορτίο κλπ.

Για την εξυπηρέτηση των λιμένων δείκτες είναι: η παραγωγικότητα εργασίας (φορτίο ανά εργαζόμενο), η ικανότητα χειρισμού φορτίου, π.χ. TEU ανά γερανό ανά ώρα, η χρήση γης, δηλαδή αποθήκευση φορτίου ανά τ.μ. αποθηκευτικών χώρων, ο βαθμός συνεργασίας με εταιρείες μεταφορών και χειρισμού φορτίων, οι κόμβοι σύνδεσης με τα χερσαία μέσα.

Η βελτίωση της παραγωγικότητας των λιμένων μειώνει τα κόστη όλης της διαδικασίας μεταφοράς (logistic chain) με άμεση επίπτωση στις τιμές των μεταφερόμενων εμπορευμάτων εισαγωγών-εξαγωγών και κατ' επέκταση στην ανταγωνιστικότητα της οικονομίας. Τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης παρουσιάζουν μέτριες ή χαμηλές τιμές παραγωγικότητας σύμφωνα με εκτιμήσεις διάφορων μελετητών για αυτά ή μαζί με άλλα λιμάνια, όπως φαίνονται στον κατωτέρω Πίνακα 4.1.14.

Όπως παρατηρείται, οι τιμές παραγωγικότητας στα επίπεδα του 24,5% για τον Πειραιά και 22,8% για τη Θεσσαλονίκη θεωρούνται ικανοποιητικές για λιμένες που δεν έχουν προβεί ακόμα σε αναδιάρθρωση των λειτουργιών τους, αλλά θεωρούνται χαμηλές τιμές σε σύγκριση με λιμένες που έχουν αναδιαρθρωθεί και ιδιωτικοποιηθεί, όπως π.χ. οι λιμένες του Μεξικού που έχουν αντίστοιχες τιμές 50% και 54% (Αθανασακόπουλος, 2006, σελ.187).

Επίσης, σύμφωνα με στοιχεία του 2007 όπως φαίνονται στον Πίνακα 4.1.15, στον Πειραιά τα πλοία σπαταλούν περισσότερο χρόνο για φορτοεκφόρτωση, π.χ. ενός τάνκερ μεγέθους 2.059,9 dwt που διήρκησε 78,9 ώρες, σε αντίθεση με το λιμάνι των Αγίων Θεοδώρων με αντίστοιχο χρόνο φορτοεκφόρτωσης 37,4 ώρες, ή άλλα λιμάνια του εξωτερικού όπως στο λιμάνι της Γένοβα με 39,1

### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.14

#### Εκτιμώμενη παραγωγικότητα λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης

Συγγραφέας	Μέθοδος	Εξεταζόμενα λιμάνια	Στοιχεία	Μεταβλητές	Τιμή παραγωγικότητας
Δ. Αθανασακόπουλος ΚΕΠΕ, 2006	Translog OLS	Πειραιάς- Θεσσαλονίκη	Ετήσια στοιχεία 1990-2004	$Y_1(X_1, X_2, t)$	ΜΟ 2001-2004 Πειραιάς: 0,245 Θεσ/νίκη: 0,228
Trujillo-Tovar, 2005	DEA	22 λιμάνια της ΕΕ	Έτος 2002	$Y_2(X_3, X_4)$	Πειραιάς: 0,34 21ος στη σειρά
Baros-Athanassiou, 2004	DEA	Πειραιάς- Θεσσαλονίκη και 5 λιμάνια της Πορτογαλίας	Ετήσια 1998-2000	$Y_3(X_1, X_4)$	Πειραιάς: 1,00 Θεσ/νίκη: 0,376-0,380

*Σημείωση:* Προϊόν  $Y_1$ =συνολικός όγκος εμπορευμάτων σε τόνους,  $Y_2$ =σύνθεση φορτίου σε τόνους (χύμα υγρό-στερεό, γενικό, Ε/Κ, throughput) και αριθμός επιβατών,  $Y_3$ =(αριθμός πλοίων, χειρισμός φορτίου σε τόνους δηλαδή φορτώσεις-εκφορτώσεις, χειρισμός φορτίου Ε/Κ σε τόνους).

Εισροές  $X_1$ =επενδύσεις κεφαλαίου σε σταθερές τιμές,  $X_2$ =αριθμός λιμενεργατών,  $t$ = χρονολογική τάση για την τεχνολογική πρόοδο,  $X_3$ =έκταση γης λιμανιού σε χλμ.<sup>2</sup>,  $X_4$ = αριθμός απασχολουμένων.

DEA: Data envelopment analysis, OLS: Ordinary linear square, ΜΟ: Μέσος όρος.

ώρες<sup>18</sup>. Ο Πειραιάς φαίνεται ανταγωνιστικός στα Ο/Γ τύπου Vehicle μεγέθους 4000+ και -3999 σευ, όπου είχε μέση διάρκεια παραμονής 12,6 και 11,7 ώρες για φορτοεκφόρτωση, ενώ στην Αγγλία έκανε 13,9 ώρες και στη Βαρκελώνη 12,2 ώρες, αντίστοιχα. Επίσης τα κρουαζιερόπλοια παραμένουν κατά μέσο όρο 35,5 ώρες στο λιμάνι του Πειραιά έναντι 50 ωρών στο λιμάνι της Γένοβας της Ιταλίας, 10,2 ωρών στο λιμάνι Λα Πάλμα της Ισπανίας κλπ., αν και τα στοιχεία δεν είναι απόλυτα συγκρίσιμα καθώς ο χρόνος παραμονής εξαρτάται από τον τύπο των παρεχομένων υπηρεσιών (π.χ. αφετήριος λιμένας) ή τον συνδυασμό προσόρμησης και επίσκεψης σε αρχαιολογικούς χώρους, αξιοθέατα κλπ.

18. Σε σχετικό άρθρο (Παρδάλη-Μιχαλόπουλος, 1997) αναφέρεται ότι οι κυριότεροι λόγοι καθυστέρησης στον τερματικό σταθμό Ικονίου οφείλονται σε παράγοντες ανωτέρας βίας-εξωλειειτουργικούς κατά τα 62,4%, όπως ελλιπής πληροφόρηση των αφίξεων, και σε λειτουργικές αιτίες κατά το 37,6%, όπως βλάβες της γερανογέφυρας και των μηχανημάτων.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.15

Κατάπλοι στα λιμάνια κατά κατηγορία πλοίων, φορτίου, μέση παραμονή

Τύπος πλοίου	Μέγεθος πλοίου	Λιμάνι	Αριθμός κατάπλων	Σύνολο φορτίου σε dwt ή ceu ή low birth	Μέση διάρκεια σε ώρες
Product tanker	-2059,9 dwt	Πειραιάς	27	926.855	78,9
(Δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου)		Άγιοι Θεόδωροι	122	10.749.773	37,4
		Γένοβα Ιταλίας	26	997.523	39,1
Product tanker	-4.999 dwt	Πειραιάς	226	524.360	28,6
		Ταλλίν Εσθονίας	237	417.291	12,8
		Αμβούργο Γερμανίας	669	522.884	21,4
Chemical product (Μεταφ. χημικών)	-4.999 dwt	Άγιοι Θεόδωροι	294	623.276	11,0
		Χάβρη Γαλλίας	192	733.531	18,6
Bulker (Χύμα ξηρού φορτίου)	-3559.999 dwt	Πειραιάς	53	2.363.910	126,6
		Ταραγόνα Ισπανίας	67	3.007.268	76,4
		Ρότερνταμ Ολλανδίας	169	7.519.109	63,5
		Αμβέρσα Βελγίου	234	10.513.769	79,7
Vehicle (Μεταφ. οχημάτων)	4.000+ ceu	Πειραιάς	298	1.577.960	12,6
		Μπρίστολ Αγγλίας	285	1.497.414	13,9
Vehicle	-3.999 ceu	Πειραιάς	364	669.846	11,7
		Βαρκελώνη Ισπανίας	262	431.294	12,2
Cruise (Κρουαζιερόπλοια)	1.000+ low births	Πειραιάς	295	593.669	35,5
		Λα Πάλμα Ισπανίας	263	579.459	10,2
		Λισαβόνα Πορτογαλίας	119	261.283	9,0
Cruise	-999 low births	Πειραιάς	573	300.408	35,6
		Βαρκελώνη Ισπανίας	203	130.000	19,4
		Γένοβα Ιταλίας	101	60.246	50,0

\* ceu: car equivalent unit. Μονάδα μέτρησης της μεταφορικής δυνατότητας του πλοίου για οχήματα και low birth: μετρά τον αριθμό των κλινών στα κρουαζιερόπλοια.

Πηγή: Optimar-Lloyd's Register Fairplay, 2008, σελ. 248.

### 4.1.4. Πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων

Από τις πληρωμές του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε συγκοινωνιακά έργα-μελέτες, όπως παρατηρείται από τα στοιχεία του Πίνακα 4.1.16, τα λιμάνια συγκεντρώνουν ποσό πληρωμών 971,3 εκατ. ευρώ ή το 6,4% του συνόλου των συγκοινωνιακών έργων-μελετών που ανέρχεται σε 15,2 δισ. ευρώ μεταξύ 2000-07. Κατά σειρά τα μεγαλύτερα ποσά κατά το 75% πήγαν σε διανομαρχιακά έργα, τα οποία δεν διαχωρίζονται αναλυτικότερα. Από τα υπόλοιπα ποσά, το 7,8% επενδύθηκε στα λιμάνια του νομού Αχαΐας (κυρίως της Πάτρας) και το 4,1% στα λιμάνια της Θεσπρωτίας (κυρίως της Ηγουμενίτσας). Τα λιμάνια αυτά αποτελούν τις κύριες πύλες εισόδου από την Ε.Ε. Επίσης, στα λιμάνια

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.16

Γληρωμές Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για έργα-μελέτες σε λιμάνια

(Χιλ. ευρώ)

Νομοί	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2000-07	Ποσοπαία κατανομή					2007	2000-07		
										2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2000-07
Διοιομαρχιακά	38372	56398	69891	74055	101374	111648	121413	155958	729109	48,51	52,96	68,63	76,14	76,86	83,14	83,47	89,13	75,06
Έβρου	7347	5420	0	0	0	0	0	1504	14271	9,29	5,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,86	1,47
Καβάλας	1491	291	0	117	141	201	1167	1937	5343	1,88	0,27	0,00	0,12	0,11	0,15	0,80	1,11	0,55
Θεσσαλονίκης	2160	0	0	0	0	0	0	2160	5343	2,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,22
Πιερίας	0	0	15	0	0	0	0	15	0	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Σερρών	35	0	0	0	0	0	0	35	0	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Χαλκιδικής	513	0	0	0	0	0	0	513	0	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
Θεσπρωτίας	7388	13263	9702	3132	1159	2691	806	1650	39792	9,34	12,45	9,53	3,22	0,88	2,00	0,55	0,94	4,10
Μαγνησίας	367	328	0	349	3	2749	2255	883	6935	0,46	0,31	0,00	0,36	0,00	2,05	1,55	0,50	0,71
Κερκίρας	3748	2269	53	217	0	0	0	0	6288	4,74	2,13	0,05	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,65
Κεφαλληνίας	41	0	0	0	0	0	0	0	41	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Αχάτας	11018	17473	14610	7627	6109	6241	10429	2332	75840	13,93	16,41	14,35	7,84	4,63	4,65	7,17	1,33	7,81
Ηλείας	0	0	0	2087	3563	1542	105	0	7297	0,00	0,00	0,00	2,15	2,70	1,15	0,07	0,00	0,75
Φωκίδος	24	23	3	0	0	0	0	0	51	0,03	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Αν. Αττικής	0	1735	545	7647	12702	3809	2528	1708	30674	0,00	1,63	0,54	7,86	9,63	2,84	1,74	0,98	3,16
Περισσός	0	0	226	0	0	0	0	1818	2044	0,00	0,00	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00	1,04	0,21
Αργολίδας	0	0	0	0	295	1843	1727	471	4336	0,00	0,00	0,00	0,00	0,22	1,37	1,19	0,27	0,45
Λακωνίας	0	0	149	178	0	25	0	352	0	0,00	0,00	0,15	0,18	0,00	0,02	0,00	0,00	0,04
Μεσσηνίας	90	0	0	0	0	0	0	90	0	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Λέσβου	173	40	0	0	0	0	0	213	0	0,22	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
Σάμου	646	248	159	0	376	0	0	1429	0	0,82	0,23	0,16	0,00	0,29	0,00	0,00	0,00	0,15
Χίου	0	0	0	0	0	0	430	1382	1812	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30	0,79	0,19
Δωδεκανήσου	2306	4402	1054	445	2931	2814	3374	1954	19281	2,92	4,13	1,04	0,46	2,22	2,10	2,32	1,12	1,99
Κυκλάδων	468	2327	1067	124	100	83	1011	2407	7588	0,59	2,19	1,05	0,13	0,08	0,06	0,70	1,38	0,78
Ηρακλείου	2918	2147	4346	1232	2984	595	164	74	14460	3,69	2,02	4,27	1,27	2,26	0,44	0,11	0,04	1,49
Λασιθίου	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Χανίων	0	132	19	53	163	53	56	898	1374	0,00	0,12	0,02	0,05	0,12	0,04	0,04	0,51	0,14
Σύνολο	79108	106496	101839	97264	131901	134294	145465	174978	971344	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Γεν. Σύνολο	1552278	2433005	1620210	1488108	2246489	1872124	1862463	2142768	15217447									
%	5,10	4,38	6,29	6,54	5,87	7,17	7,81	8,17	6,38									

Πηγή: Διεύθυνση Δημοσίων Επενδύσεων, Υπουργείο Οικονομίας.

της Ανατολικής Αττικής διατέθηκε το 3,2% των δαπανών που αφορούν τα λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου, και αποτελούν δορυφορικά λιμάνια του Πειραιά για την κίνηση επιβατών. Τέλος, στον νομό Δωδεκανήσου αναλογεί το 2% των δαπανών, στον νομό Έβρου και Ηρακλείου το 1,5%, και στις Κυκλάδες το 0,8%.

#### **4.1.5. Τεχνικά και οικονομικά στοιχεία των δώδεκα Οργανισμών Λιμένων**

Από την ανάλυση των στοιχείων της κίνησης συνάγεται ότι οι 12 Οργανισμοί Λιμένων παρουσιάζουν την υψηλότερη διακίνηση επιβατών, οχημάτων, φορτίου, και προσεγγίσεις πλοίων έναντι των λοιπών λιμένων. Συγκεκριμένα, κατά το έτος 2007 διακίνησαν 45 εκατ. τόνους ή το 56,1% των φορτοεκφορτώσεων του εξωτερικού εμπορίου της χώρας και 25,6 εκατ. τόνους φορτοεκφορτωθέντα εμπορεύματα της ακτοπλοΐας, δηλαδή το 34,3% του συνόλου. Επίσης από τα 12 αυτά λιμάνια διακινήθηκε το 43,7% των ακτοπλοϊκών επιβατών, το 42,2% της χωρητικότητας σε κατάπλους πλοίων εσωτερικού-εξωτερικού, το 98% των απο-επιβιβασθέντων επιβατών εξωτερικού, το 41% των τουριστών των κρουαζιεροπλοίων, το 33% των κατάπλων και το 42% χωρητικότητας σε κκx των τουριστικών πλοίων και θαλαμηγών.

Οι λιμένες αυτοί διαθέτουν αξιόλογη υποδομή και τεχνολογικό εξοπλισμό, με τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης να κατέχουν τις δύο πρώτες θέσεις. Συνοπτικά ο τεχνολογικός τους εξοπλισμός περιλαμβάνει: στον Πειραιά 14 Γερανογέφυρες (Γ/Φ) φορτοεκφόρτωσης Ε/Κ εκ των οποίων οι 8 Γ/Φ είναι τύπου post panamax. Ακόμα έναν Αυτοκινούμενο Γερανό, 68 Οχήματα Στοιβασίας και Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων (ΟΣΜΕ - Straddle Carriers), 22 Περονοφόρα, 29 Τράκτορες και 39 Ρυμουλκούμενα. Η παραγωγικότητα των Γ/Φ ανέρχεται σε 14-15 κινήσεις ανά ώρα ή σε 13 TEUs ανά γερανό ανά ώρα, όταν ο μέσος ευρωπαϊκός είναι στα 20 TEUs και οι παραγωγικότεροι λιμένες διεθνώς φθάνουν τα 33 TEUs ανά γερανό ανά ώρα. Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ο εξοπλισμός περιλαμβάνει: 4 Γ/Φ φορτοεκφόρτωσης Ε/Κ εκ των οποίων οι 2 Γ/Φ των 50 τόνων είναι τύπου post panamax και έναν Αυτοκινούμενο Γερανό, 17 Οχήματα Στοιβασίας και Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων, 4 Τράκτορες, 5 Ρυμουλκούμενα front lifts, 6 Περονοφόρα.

Από τα οικονομικά στοιχεία των 12 λιμένων, σύμφωνα με τους δημοσιευμένους ισολογισμούς (Πίνακας 4.1.17), παρατηρείται ότι τη διετία 2006-07 το πάγιο ενεργητικό αυξήθηκε σε όλα τα λιμάνια πλην της Κέρκυρας. Ακόμα δεν αυξήθηκε το πάγιο των λιμένων Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης το έτος 2007. Οι πωλήσεις αυξήθηκαν σε όλα τα λιμάνια το 2007



πλην του Λαυρίου. Επίσης στον ίδιο Πίνακα εκτιμώνται τρεις δείκτες: ο πρώτος δείκτης της Αποδοτικότητας Κεφαλαίου (μικτά αποτελέσματα/πάγιο ενεργητικό) που δείχνει την αποδοτική αξιοποίηση του ενεργητικού της επιχείρησης, ο δεύτερος δείκτης της Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων (μικτά αποτελέσματα/ίδια κεφάλαια) που απεικονίζει την κερδοφόρα δυναμικότητα των μονάδων (Ερευνητική Ομάδα Πανεπιστημίου Πειραιά, 2007) και ο τρίτος δείκτης της Δανειακής Επιβάρυνσης (μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις/ίδια κεφάλαια) που δείχνει τον ποσοστιαίο καταμερισμό μεταξύ ξένων και ιδίων κεφαλαίων.

Όπως φαίνεται στον Πίνακα, οι δείκτες αποδοτικότητας πάγιου ενεργητικού και ιδίων κεφαλαίων βελτιώθηκαν μεταξύ 2006-07 λόγω των αυξημένων κερδών που παρουσίασαν οι ΟΛ Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Ραφήνας, Πάτρας. Επίσης, η μείωση των κερδών (στήλη 4) στον ΟΛ Βόλου και στον ΟΛ Λαυρίου το 2007 έναντι του 2006 επέδρασαν στη μείωση των δεικτών αποδοτικότητας πάγιου και ιδίων κεφαλαίων. Τα κέρδη το 2007 που διαδέχτηκαν τις ζημιές του 2006 στον ΟΛ Ηρακλείου και η αύξηση μικτών κερδών το 2007 στον ΟΛ Καβάλας βελτίωσαν τους αντίστοιχους δείκτες αποδοτικότητας και οι ζημιές στα κέρδη προ φόρων (στήλη 5) στα δύο αυτά λιμάνια παρουσίασαν μείωση. Αντίθετα, χειροτέρευση των δεικτών παρατηρείται στον ΟΛ Αλεξανδρούπολης, που παρουσιάζει αυξημένες ζημιές προ φόρων. Γενικά οι δείκτες αποδοτικότητας του πάγιου ενεργητικού και ιδίων κεφαλαίων είναι χαμηλοί, ακόμα και αρνητικοί, πλην λίγων λιμένων (Θεσσαλονίκης, Ραφήνας, Λαυρίου, Ελευσίνας, Ηγουμενίτσας, το 2006 και το 2007 της Κέρκυρας και του Πειραιά οριακά το 2007) που δείχνουν τη χαμηλή αξιοποίηση του ενεργητικού και κερδοφορίας των ιδίων κεφαλαίων.

Ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης είναι ιδιαίτερα χαμηλός για τους ΟΛ Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Καβάλας, ενώ για τους ΟΛ Πάτρας, Βόλου, Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας ο δείκτης αυξάνεται τα τελευταία χρόνια λόγω της αύξησης των μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Υψηλούς δείκτες δανειακής επιβάρυνσης παρουσιάζουν οι υπόλοιποι οργανισμοί όπως οι ΟΛ Πειραιώς, Ελευσίνας, Λαυρίου κλπ. Οι δείκτες συνολικά ξεεταζόμενοι παρατηρείται ότι αυξήθηκαν το 2007 λόγω της αύξησης των κερδών στα περισσότερα λιμάνια. Οι μεγάλες αυξήσεις του παγίου ενεργητικού σε ορισμένα λιμάνια οφείλεται στην προσαρμογή στα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης (όπως στους ΟΛ Πάτρας, Λαυρίου, Ελευσίνας, Ραφήνας) και γενικότερα οι δείκτες αυτοί, λόγω της χρησιμοποίησης των λογιστικών τιμών, του παγίου ενεργητικού και όχι των πραγματικών τιμών, φαίνονται υψηλότεροι.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.17**  
**Στοιχεία Ισολογισμών των Οργανισμών Λημμένων**

Οργανισμοί Λημμένων	Ενεργητικό	Πάγια	Πωλήσεις	ΕΒΙΤΔΑ		Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων	Ίδια κεφάλαια	Μακροχρόνιες + Βραχυχρόνιες υποχρεώσεις	Ποσοστιαίοι δείκτες	
				Μικρά αποτελέσματα	αποτελέσματα				ΑΠΕ	ΑΙΚ
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(4)/(2)	(4)/(6)	(7)/(6)
Βόλου 2002+2001	9760053	4176781	4598899	22981	813928	7436923	411145	0,550	0,309	5,528
Βόλου 2003	8400850	5199320	4180337	280766	-810456	8626467	554108	5,400	3,255	6,423
Βόλου 2004	7943018	6276878	4151968	282321	-766113	6116266	641662	4,498	4,616	10,491
Βόλου 2005	7326713	5952941	4603295	517783	-539352	5529879	553365	8,698	9,363	10,007
Βόλου 2006	11023706	9011940	5474966	1635025	802711	8641377	2382329	18,143	18,921	27,569
Βόλου 2007	11234667	9401794	5601516	893992	8427	8620974	2613693	9,509	10,370	30,318
Ηγουμενίτσας 2002+2001	12243177	585331	4466652	1375019	1833873	10572158	1580405	234,913	13,006	14,949
Ηγουμενίτσας 2003	11798347	1697203	3341370	564440	674986	10624243	1032387	33,257	5,313	9,717
Ηγουμενίτσας 2004	11842511	1976103	3429633	211417	510566	10640837	1000760	10,699	1,987	9,405
Ηγουμενίτσας 2005	11709922	2291834	3590825	913240	204285	10647782	905501	39,848	8,577	8,504
Ηγουμενίτσας 2006	12432251	1944797	3984982	1304581	378355	10661214	1474850	67,081	12,237	13,834
Ηγουμενίτσας 2007	14020000	1123000	4380000	1805000	1083000	10661000	3449000	160,730	16,931	32,352
Λαυρίου 2002	326678	126646	494076	315112	-76180	226870	77113	248,813	138,895	33,990
Λαυρίου 2003	673411	415917	800321	440257	12372	334797	260529	105,852	131,500	77,817
Λαυρίου 2004	1112137	722195	1277530	688263	275918	463831	589596	95,302	148,387	27,114
Λαυρίου 2005	1401954	900182	1560194	930261	297030	628182	177212	103,341	148,088	28,210
Λαυρίου 2006	1623222	991240	1758841	1094639	381384	877782	745440	110,431	124,705	84,923
Λαυρίου 2007	2351166	1800335	1665612	991446	214574	1557667	793499	55,070	63,649	50,941
Πατρών 2002	2392102	2902478	9539237	3007319	2594169	17324234	2785914	103,612	17,359	16,081
Πατρών 2003	22154078	11452577	8037782	2.579.337	942593	16766012	1960079	22,522	15,384	11,691
Πατρών 2004	24366436	14440379	7125930	2.185.220	188534	18406316	2513725	15,133	11,872	13,657
Πατρών 2005	24693677	14711491	7844425	2.571.951	420398	18419295	2833308	17,483	13,963	15,382
Πατρών 2006	47476275	40224230	8847885	4.119.661	1696748	18878822	2563501	10,242	21,822	13,579
Πατρών 2007	52079399	42297900	9116637	4.394.561	1876317	17389590	6028839	10,390	25,271	34,669

Ραφήνας 2002	736144	172109	1132496	122596	-189325	492084	200238	71,232	24,914	40,692
Ραφήνας 2003	1021518	175488	1194765	525998	188013	680097	204003	299,734	77,342	29,996
Ραφήνας 2004	1164288	161534	1319617	284993	2949	681900	198787	176,430	41,794	29,152
Ραφήνας 2005	1696723	147915	1586334	503362	271723	732646	431589	340,305	68,705	58,908
Ραφήνας 2006	2054307	153798	1813677	596238	534727	980767	673228	387,677	60,793	68,643
Ραφήνας 2007	3787715	1458641	2233195	677258	689186	2521283	996486	46,431	26,862	39,523
Αλεξανδρούπολης 2002			470044		-106261					
Αλεξανδρούπολης 2003	1335195	484476	483349	208564	-45780	1319288	15907	43,049	15,809	1,206
Αλεξανδρούπολης 2004	1444883	370415	667333	368952	51895	1281593	93531	99,605	28,789	7,298
Αλεξανδρούπολης 2005	1507499	671661	372162	75246	-167404	1309032	189683	11,203	5,748	14,490
Αλεξανδρούπολης 2006	1596430	929172	421878	141246	-120512	1499676	87970	15,201	9,418	5,866
Αλεξανδρούπολης 2007	1460895	840213	525305	93656	-152022	1350573	101539	11,147	6,935	7,518
Πειραιώς 2001 <sup>1</sup>	229225623	97307590	117383692	31737073	28771553	128176393	67357289	32,615	24,760	52,550
Πειραιώς 2002 <sup>1</sup>	236074527	116996247	130846198	31207532	30070813	139975378	67578279	26,674	22,295	48,279
Πειραιώς 2003 <sup>1</sup>	248284834	153315488	142362164	35504913	30545998	163868784	56840328	23,158	21,667	34,686
Πειραιώς 2004 <sup>1</sup>	231619962	190354838	147994873	27543748	20904656	145705696	85914266	14,470	18,904	58,964
Πειραιώς 2005 <sup>1</sup>	232827212	195031679	139978022	24609350	17082724	152025795	80801418	12,618	16,188	53,150
Πειραιώς 2006 <sup>1</sup>	241181573	201456692	144137187	26381073	17452675	160492758	80688816	14,088	17,684	50,276
Πειραιώς 2007 <sup>1</sup>	272169457	208939844	171354852	44854908	33450755	181330922	90838635	21,468	24,736	50,095
Θεσ/νίκης 2001	106856433	61290356	37875826	7271554	6346034	96659720	7917233	11,864	7,601	8,276
Θεσ/νίκης 2002	110053873	62822859	38879643	6382279	4327197	96558193	9222579	10,159	6,610	9,551
Θεσ/νίκης 2003	110410739	53945882	40242193	6702130	4686577	94963729	12812635	12,424	7,058	13,492
Θεσ/νίκης 2004	115011402	52709990	45722232	10250966	7085330	97285240	14580229	19,448	10,537	14,987
Θεσ/νίκης 2005	118930491	52544171	47462190	8655503	5695859	101187527	17742964	16,473	8,554	17,535
Θεσ/νίκης 2006	120106986	50276121	45946950	7444183	5098181	102810710	17296276	14,807	7,241	16,823
Θεσ/νίκης 2007	136515385	52314952	66284947	22436786	18693965	114663104	21852281	42,888	19,568	19,058
Ηρακλείου 2002	3508099	517286	1926087	-31980	10589	2509700	849441	-6,182	-1,274	33,846
Ηρακλείου 2003	4479388	949014	1989635	16588	117561	3370746	1015226	1,748	0,492	30,119
Ηρακλείου 2004	15549736	10453117	1961389	-571796	-775703	13864989	1559288	-5,470	-4,124	11,246
Ηρακλείου 2005	15714935	10729892	1794974	-1196519	51019	14586030	944785	-11,151	-8,203	6,477
Ηρακλείου 2006	153084070	148090048	5889306	-337234	-1116301	103050460	50013610	-0,228	-0,327	48,533
Ηρακλείου 2007	149796755	144876743	8448820	2082156	-236092	102866703	46930052	1,437	2,024	45,622

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.17 (συνέχεια)

Οργανισμοί Λιμένων	Ενεργητικό	Πάγια	Πωλήσεις	ΕΒΙΤΔΑ Μικτά αποτελέσματα προ φόρων	Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων	Ίδια κεφάλαια	Μακροχρόνιες+ Βραχυχρόνιες υποχρεώσεις	Ποσοστιαίοι δείκτες		
								ΑΠΕ	ΑΙΚ	ΔΕ
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(4)/(2)	(4)/(6)	(7)/(6)
Κέρκυρας 2002	3231048	1441028	1608769	108430	216614	2624391	359002	7,524	4,132	13,679
Κέρκυρας 2003	3123341	1927730	1624058	37217	-79696	2544695	325192	1,931	1,463	12,779
Κέρκυρας 2004	2322418	1967952	1473598	-372060	-466840	2077855	354707	-18,906	-17,906	17,071
Κέρκυρας 2005	2082288	1551942	1553942	-26384	70880	2148735	485593	-1,700	-1,228	22,599
Κέρκυρας 2006	3406194	1075351	2350084	740821	737638	2192280	1213913	68,891	33,792	55,372
Κέρκυρας 2007	4408506	994198	2727448	768569	811216	2771875	1636631	77,305	27,727	59,044
Καβάλας 2002	5125111	2122710	462117	125643	-141340	4964435	160676	5,919	2,531	3,237
Καβάλας 2003	4851758	2317184	434349	119095	-299040	4665394	186363	5,140	2,553	3,995
Καβάλας 2004	7688034	3974276	1049344	275765	-130611	7533475	126099	6,939	3,661	1,674
Καβάλας 2005	7407022	5124503	1172695	201165	-301320	7232155	137583	3,926	2,782	1,902
Καβάλας 2006	7010000	4620000	1484000	171000	-659000	7232000	970000	3,701	2,364	13,413
Καβάλας 2007	6591000	4178000	1600000	254000	-484000	7031000	535000	6,079	3,613	7,609
Ελευσίνας 2002	1428968	578313	2388097	276543	-626	894774	211687	47,819	30,906	23,658
Ελευσίνας 2003	1654405	910343	1964233	251422	5671	898679	381857	27,618	27,977	42,491
Ελευσίνας 2004	646977	871822	1913378	1168851	5789	900416	645043	133,841	129,590	71,638
Ελευσίνας 2005	572516	774566	2174943	1169112	5011	1022488	685308	150,938	114,340	67,024
Ελευσίνας 2006	2422825	1309654	1938610	955076	46899	1406712	1016113	72,926	67,894	72,233
Ελευσίνας 2007	2645503	1465913	2457805	1263461	300853	1612093	1033410	86,189	78,374	64,104
12 Ο.Λ. 2003	41817862	232790624	206654556	47230726	35938798	30862933	75588616	20,289	15,302	24,489
12 Ο.Λ. 2004	420711784	284279501	218146826	42314638	26866369	304958414	108217693	14,885	13,876	35,486
12 Ο.Λ. 2005	425870953	290432776	213694001	38924070	23090852	315469547	105888309	13,402	12,338	33,565
12 Ο.Λ. 2006	603397840	460083044	224046366	46246310	25233304	418724557	159126047	10,052	11,045	38,003
12 Ο.Λ. 2007	657060448	469691534	276396137	80515792	56256180	452376783	176808964	17,142	17,798	39,084

Σημείωση: 1. Δεν περιλαμβάνεται η εκφόρτωση πετρελαιοειδών η οποία πραγματοποιείται στα Ελληνικά Διυλιστήρια Ασπροπύργου και στους λοιπούς προβλήτες του ΟΛΠ που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες.

\* Εκτίμηση. ΑΠΕ: αποδοτικότητα παγίου ενεργητικού, ΑΙΚ: αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων, ΔΕ: δανειακής επιβάρυνσης.

Πηγή: Στοιχεία δημοσιευμένων Ισολογισμών.

Όσον αφορά την παραγωγικότητα των 12 λιμένων, όπως αναφέρεται σε σχετικό άρθρο (Pallis, 2007) τα 6 από τα 12 λιμάνια μεταξύ 2003-05 παρουσιάζουν δείκτη (κέρδη ΕΒΤΔΑ/αριθμό μισθωτών) επιδεινούμενο, με πρώτους τους λιμένες Πειραιώς και Ηρακλείου. Πράγματι, από τα διαθέσιμα στοιχεία διαφόρων λιμένων που αναφέρονται στον Πίνακα 4.1.18 στα δώδεκα λιμάνια απασχολούνται 2.575 (2005) εργαζόμενοι με το 65% στον ΟΛΠ, το 23% στον ΟΛΘ.

Τέλος, από τον Πίνακα 4.1.18 φαίνεται ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν, αρκετοί Οργανισμοί Λιμένων έχουν προβεί σε επενδύσεις όπως προβλέπεται στον Ν. 2932/2001 της ίδρυσής τους. Επίσης, σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, οι ΟΛ Κέρκυρας, Ηρακλείου, Βόλου και επιπλέον τα λιμάνια της Ρόδου και του Κατάκολου, δέχονται σημαντικό αριθμό κρουαζιερόπλοιων και ξένων επισκεπτών που παρουσιάζουν μεγάλες αυξήσεις, όπως μεταξύ 2006-07 στα λιμάνια του Κατάκολου κατά 53%, της Ρόδου κατά 20%, της Κέρκυρας κατά 18% κλπ. σε αριθμό τουριστών.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι οι περισσότεροι Οργανισμοί Λιμένων έχουν χαμηλές χρηματοοικονομικές αποδόσεις. Το κριτήριο αυτό δεν επαρκεί για να χαρακτηριστεί κάποιο λιμάνι μη αποδοτικό, αφού και άλλοι παράγοντες συνυπολογίζονται στην αξιολόγηση των λιμανιών ως ανταγωνιστικών, όπως το εξειδικευμένο προσωπικό, οι οικονομίες κλίμακος, οι αποδόσεις στη διαχείριση, οι επενδύσεις, η ικανοποίηση των χρηστών, η τιμολογιακή τους πολιτική κλπ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.18  
Στοιχεία Λιμένων

Λιμάνια	Επενδύσεις (ευρώ)	Απασχόληση	Επιβατική κίνηση		Κίνηση κρουαζιέρας		
			Εσωτερικού	Εξωτερικού	Πλοία	Επιβάτες	Διερχόμενοι
Ο.Λ. Βόλου 2000		73	368643		54	25620	
Ο.Λ. Βόλου 2001		78	366722		79	26577	
Ο.Λ. Βόλου 2002	678695	75	356669		72	75663	
Ο.Λ. Βόλου 2003	1843259	72	382417		33	9978	
Ο.Λ. Βόλου 2004	1982801	68	364916		26	11542	
Ο.Λ. Βόλου 2005	659623	66	377358		26	10853	
Ο.Λ. Βόλου 2006	733399	66	406283		32	23804	
Ο.Λ. Βόλου 2007	804623	66	440441		38	25351	
Ο.Λ. Ηγουμενίτσας 2000			1241916	1230700			
Ο.Λ. Ηγουμενίτσας 2001	123226	4	1343693	1193148			
Ο.Λ. Ηγουμενίτσας 2002	60680	4	1399452	1153047			
Ο.Λ. Ηγουμενίτσας 2003	787829	5	1360739	1087230			
Ο.Λ. Ηγουμενίτσας 2004	239358	20	1352369	868300			
Ο.Λ. Ηγουμενίτσας 2005	87440	22	1480969	938834			
Ο.Λ. Ηγουμενίτσας 2006	50705	22	1532007	972363			
Ο.Λ. Ηγουμενίτσας 2007	564357	22	1614215	1005171			

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.18 (συνέχεια)

Λιμάνια	Επενδύσεις (ευρώ)	Απασχόληση	Επιβατική κίνηση		Κίνηση κρουαζιέρας		
			Εσωτερικού	Εξωτερικού	Πλοία	Επιβάτες	Διερχόμενοι
Ο.Λ. Λαυρίου 2005	...	5	...	...			
Ο.Λ. Πατρών 2000		69	545758	1275987			
Ο.Λ. Πατρών 2001		67	566393	1315019			
Ο.Λ. Πατρών 2002		67	587877	1355350			
Ο.Λ. Πατρών 2003		69	568585	1263124			
Ο.Λ. Πατρών 2004		66	469783	1125159			
Ο.Λ. Πατρών 2005		64	498065	1247991			
Ο.Λ. Πατρών 2006		62	491490	1264274			
Ο.Λ. Πατρών 2007		54	476235	1130880			
Ο.Λ. Ραφήνας 2000			387364				
Ο.Λ. Ραφήνας 2001			424011				
Ο.Λ. Ραφήνας 2002			376292				
Ο.Λ. Ραφήνας 2003			381434				
Ο.Λ. Ραφήνας 2004			365873				
Ο.Λ. Ραφήνας 2005		12	362347				
Ο.Λ. Ραφήνας 2006			336872				
Ο.Λ. Ραφήνας 2007			344694				
Ο.Λ. Αλεξ/πολης 2000			157422				
Ο.Λ. Αλεξ/πολης 2001		6	158146				
Ο.Λ. Αλεξ/πολης 2002		6	159452				
Ο.Λ. Αλεξ/πολης 2003		5	168800				
Ο.Λ. Αλεξ/πολης 2004		5	168604				
Ο.Λ. Αλεξ/πολης 2005		3	170356				
Ο.Λ. Αλεξ/πολης 2006		3	155756				
Ο.Λ. Αλεξ/πολης 2007		8					
Ο.Λ. Πειραιώς 2001 <sup>1</sup>	14925000	1696	10057695	90491		231836	587030
Ο.Λ. Πειραιώς 2002 <sup>1</sup>	25161000	1738	11125773	50122		152433	469528
Ο.Λ. Πειραιώς 2003 <sup>1</sup>	40142000	1670	11713269	46104		127777	649458
Ο.Λ. Πειραιώς 2004 <sup>1</sup>	43146000	1619	11159274	95195		153089	509269
Ο.Λ. Πειραιώς 2005 <sup>1</sup>	42499000	1686	11484763	105929		184763	635090
Ο.Λ. Πειραιώς 2006 <sup>1</sup>	33811000	1686	11668647	97		340389	861704
Ο.Λ. Πειραιώς 2007 <sup>1</sup>	24490000	1686	11572678			417811	1136936
Ο.Λ. Θεσσαλονίκης 2001	4654700	743	224972				
Ο.Λ. Θεσσαλονίκης 2002	4193100	715	189537				
Ο.Λ. Θεσσαλονίκης 2003	4859400	673	175219				
Ο.Λ. Θεσσαλονίκης 2004	2443300	622	184955				
Ο.Λ. Θεσσαλονίκης 2005	1506000	591	211469			6069	
Ο.Λ. Θεσσαλονίκης 2006	578000	568	121627			8057	
Ο.Λ. Θεσσαλονίκης 2007	2679000	591	118305			31897	
Ο.Λ. Ηρακλείου 2001	...	...	...	...	296	298536	...
Ο.Λ. Ηρακλείου 2002	...	...	...	...	207	268840	...
Ο.Λ. Ηρακλείου 2003	...	...	...	...	177	214124	...
Ο.Λ. Ηρακλείου 2005	...	70	...	...	...	...	...

Λιμάνια	Επενδύσεις (ευρώ)	Απασχόληση	Επιβατική κίνηση		Κίνηση κρουαζιέρας		
			Εσωτερικού	Εξωτερικού	Πλοία	Επιβάτες	Διερχόμενοι
Ο.Λ. Κέρκυρας 2003					214	86615	
Ο.Λ. Κέρκυρας 2004			77366	236664	309	260279	
Ο.Λ. Κέρκυρας 2005		11	84543	230647	328	276050	
Ο.Λ. Κέρκυρας 2006			77001	229579	342	311445	
Ο.Λ. Κέρκυρας 2007			62360	203427	356	367687	
Ο.Λ. Καβάλας 2005	...	21	...	...	...	...	...
Ο.Λ. Ελευσίνας 2005	...	24	...	...			
Ρόδου 2003					554	374445	
Ρόδου 2004					480	350448	
Ρόδου 2005					562	402252	
Ρόδου 2006					644	552313	
Ρόδου 2007					724	660217	
Κατάκολου 2000					189	167365	
Κατάκολου 2001					220	220799	
Κατάκολου 2002					205	170659	
Κατάκολου 2003					212	192689	
Κατάκολου 2004					264	344815	
Κατάκολου 2005					261	383677	
Κατάκολου 2006					250	335414	
Κατάκολου 2007					278	513649	

Σημείωση: 1. Βλ. Σημείωση Πίνακα 4.1.17.

Πηγή: Στοιχεία των Λιμένων όπως απαντήθηκαν στα ερωτηματολόγια του ΚΕΠΕ ή βρέθηκαν στην ιστοσελίδα του ΥΕΝΑΝΠ.  
Για τους ΟΛΠ και ΟΛΘ τα στοιχεία προέρχονται από τις ετήσιες Εκθέσεις Απολογισμού.

## 4.2. Συναφείς δραστηριότητες της ναυτιλίας-λοιπή ναυτιλιακή υποδομή

### 4.2.1. Ναυπηγεία

Στον 2ψήφιο κωδικό 35 «Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών» (σύμφωνα με την ταξινόμηση ΣΤΑΚΟΔ-2003 και NACE Rev. 1.1) περιλαμβάνονται δραστηριότητες του 3ψήφιου κλάδου 351 «Ναυπήγηση και επισκευή πλοίων κάθε είδους», δηλαδή πλοία επιβατηγά, φορτηγά, πολεμικά, αλιευτικά, πλοία γεωτρήσεων, πλωτές δεξαμενές και τα σκάφη αναψυχής και αθλητικά σκάφη. Ο διαχωρισμός των σκαφών γίνεται σε επίπεδο 4ψήφιου: ως κλάδος 3511 που περιλαμβάνονται οι ναυπηγήσεις και οι επισκευές πλοίων χωρίς σκάφη αναψυχής και αθλητισμού και ως κλάδος 3512 που περιλαμβάνονται οι ναυπηγήσεις και οι επισκευές σκαφών αναψυχής και αθλητισμού. Δεν περιλαμβάνονται οι κατασκευές τμημάτων, μηχανών πλοίων κλπ.

#### **4.2.1.1. Χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων του κλάδου στην Ελλάδα**

Οι κλάδοι των ναυπηγείων, και συγκεκριμένα οι 4ψήφιοι κωδικοί 3511 και 3512 της ταξινόμησης ΣΤΑΚΟΔ-2003 μεταξύ 2000-04, όπως παρατηρείται στον Πίνακα 1.3.1 στην ενότητα 1.3 του Κεφαλαίου 1, αυξάνονται σε αριθμό επιχειρήσεων και περισσότερο σε τζίρο, συγκεκριμένα κατά 5,8% και 15,5%, αντίστοιχα, τα ναυπηγεία των μεταλλικών πλοίων και κατά 7,7% και 15,3% τα ναυπηγεία των μικρών σκαφών.

Τα στοιχεία του Μητρώου Επιχειρήσεων της ΕΣΥΕ το 2004 (Πίνακας 4.2.1) αναφέρουν ότι τα ναυπηγεία, ως 4ψήφιοι κλάδοι 3511 των μεταλλικών πλοίων και ως 3512 των σκαφών αναψυχής-αθλητισμού, συγκεντρώνονται στην Αττική περισσότερο ως τζίρος (85% και 78%, αντίστοιχα) παρά ως αριθμός επιχειρήσεων, όπου παρατηρείται μεγαλύτερη κατανομή στον χώρο των μικρότερων μονάδων (η Αττική συγκεντρώνει το 74% των μεγάλων και το 49% των μικρών). Πράγματι, τα ναυπηγεία σκαφών αναψυχής-αθλητισμού δραστηριοποιούνται περισσότερο στις τουριστικές περιοχές, έναντι των ναυπηγείων των μεγαλύτερων πλοίων, και βρίσκονται κατά το 13,4% στα Ιόνια Νησιά, 6,3% στην Κεντρική Μακεδονία, 6% στο Νότιο Αιγαίο, 4,6% στην Κρήτη, 4,3% στη Δυτική Ελλάδα και στη Θεσσαλία κλπ.

Επίσης, με βάση περισσότερα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων από τα στοιχεία της Eurostat (Πίνακας 4.2.2), στον κλάδο 351 δραστηριοποιούνται 814 επιχειρήσεις και απασχολούν 7.240 άτομα (2004). Αναλυτικότερα στοιχεία (που δεν εμφανίζονται στον Πίνακα) κατά μέγεθος απασχόλησης δείχνουν ότι οι 782 μονάδες απασχολούν 1-19 άτομα, δηλαδή συνολικά 1.303 άτομα ή το 18% του συνόλου, οι 29 μονάδες είναι μεγέθους μεταξύ 20-250 ατόμων και μόνο 3 μονάδες απασχολούν άνω των 250 ατόμων, δηλαδή 3.145 άτομα ή το 43%. Από τα στοιχεία του ίδιου Πίνακα 4.2.2, ο κλάδος 3511, των ναυπηγείων μεταλλικών πλοίων, είναι πολύ μεγαλύτερος από τον κλάδο 3512, των ναυπηγείων των σκαφών αναψυχής, αφού συγκεντρώνει τους περισσότερους εργαζόμενους, τον υψηλότερο τζίρο και την προστιθέμενη αξία, σχεδόν 7-8 φορές υψηλότερα. Συγκεκριμένα το 2006, ο κλάδος των μεγάλων πλοίων απασχόλησε 6.988 άτομα, ενώ ο δεύτερος κλάδος των σκαφών αναψυχής 916 άτομα. Επιπλέον, ο πρώτος κλάδος πραγματοποίησε το ίδιο έτος 539,8 εκατ. ευρώ τζίρο έναντι 61,3 εκατ. ευρώ των μικρών σκαφών και η προστιθέμενη αξία του ανήλθε σε 270 εκατ. ευρώ έναντι 35 εκατ. ευρώ των μικρών τουριστικών σκαφών. Αλλά σε μέσους ρυθμούς μεταβολής την 2ετία 2004-06 τα ναυπηγεία των σκαφών αναψυχής δείχνουν υψηλότερες τιμές αύξησης, κατά 26,7% στην προστιθέμενη αξία,



### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.1

Δραστηριότητες: Ναυπήγηση και επισκευή πλοίων και σκαφών και  
Ναυπήγηση και επισκευή σκαφών αναψυχής και αθλητικών σκαφών  
(κωδ. 3511 και 3512 κατά ΣΤΑΚΟΔ-2003)

(Τζίρος σε εκατ. ευρώ)

Περιφέρειες	Κωδικός κλάδου 3511				Κωδικός κλάδου 3512			
	Αριθμός επιχειρή- σεων	Τζίρος	% Αριθμός επιχειρή- σεων	% Τζίρος	Αριθμός επιχειρή- σεων	Τζίρος	% Αριθμός επιχειρή- σεων	% Τζίρος
Ανατολική Μακεδονία- Θράκη	22	1,04	2,46	0,17	8	0,67	2,29	1,13
Αττική	661	518,43	74,02	85,61	171	46,21	48,86	77,97
Βόρειο Αιγαίο	20	1,11	2,24	0,18	7	0,35	2,00	0,58
Δυτική Ελλάδα	12	2,37	1,34	0,39	15	0,97	4,29	1,64
Δυτική Μακεδονία	2		0,22	0,00			0,00	0,00
Ήπειρος	3		0,34	0,00	8	0,20	2,29	0,34
Θεσσαλία	11	0,95	1,23	0,16	15	0,91	4,29	1,54
Ιόνια Νησιά	32	1,56	3,58	0,26	47	1,11	13,43	1,88
Κεντρική Μακεδονία	29	4,15	3,25	0,69	22	3,41	6,29	5,75
Κρήτη	7	0,57	0,78	0,09	16	0,76	4,57	1,28
Νότιο Αιγαίο	46	60,44	5,15	9,98	21	1,74	6,00	2,94
Πελοπόννησος	20	1,64	2,24	0,27	11	0,72	3,14	1,21
Στερεά Ελλάδα	28	13,29	3,14	2,19	9	2,21	2,57	3,73
Σύνολο χώρας	893	605,54	100,00	100,00	350	59,27	100,00	100,00

Πηγή: Γ.Γ. ΕΣΥΕ, Μητρώο επιχειρήσεων 2004.

\* Για τους κλάδους με λιγότερες από 4 επιχειρήσεις δεν εμφανίζεται ο τζίρος.

Ξεπερνώντας τον κλάδο των μεταλλικών σκαφών που είχαν αντίστοιχη αύξηση 17% και της συνολικής μεταποίησης που ήταν μόνο 5,7%. Επίσης τα ναυπηγεία των σκαφών έχουν αύξηση κατά 14,8% στον τζίρο, κατά 1,65% στις επενδύσεις κλπ. έναντι αντίστοιχων μικρότερων αυξήσεων ή μείωσης, στα ναυπηγεία των μεταλλικών πλοίων. Από τους δείκτες της φαινομενικής παραγωγικότητας εργασίας, που είναι σχεδόν ίδια για τις δύο κατηγορίες των ναυπηγείων, και της προσαρμοσμένης με την αμοιβή εργασίας, που είναι μεγαλύτερη για τα σκάφη αναψυχής, παράλληλα με τον δείκτη μέσου κόστους εργασίας που έχει τιμή μικρότερη για τα σκάφη αναψυχής, 24,7 χιλ. ευρώ έναντι των μεγάλων σκαφών 32,9 χιλ. ευρώ ανά εργαζόμενο, φαίνεται ότι η εποχική απασχόληση είναι μεγαλύτερη στα σκάφη αναψυχής.

Επιπλέον, όλος ο κλάδος 351 των ναυπηγείων, που αφορά περισσότερο τα ναυπηγεία των μεταλλικών πλοίων, δείχνει αυξημένη συμμετοχή της εργασίας στο συνολικό κόστος, 37,2% το 2006 έναντι του 23,3%-25,4% των ετών

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.2

Κύρια χαρακτηριστικά της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας (κωδ. 351, μεταλλικών πλοίων κωδ. 3511, σκαφών αναψυχής-αθλητικών κωδ. 3512) και της μεταποίησης στην Ελλάδα κατά NACE Rev. 1.1

	2004			
	351	3511	3512	Μεταποίηση
Αριθμός επιχειρήσεων	814	576	238	87643
Κύκλος εργασιών (εκατ. ευρώ)	562,8	516,3	46,5	46088,7
Αξία παραγωγής (εκατ. ευρώ)	672,9	615,7	57,2	43880
Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα (εκατ. ευρώ)	64,4	49,3	15,1	7308,8
Τζίρος ανά επιχείρηση (εκατ. ευρώ)	0,69	0,90	0,20	0,53
Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής (εκατ. ευρώ)	218,9	197,1	21,8	14171,2
Σύνολο αγορών (εκατ. ευρώ)	463,9	427,0	36,9	34180,4
Κόστος προσωπικού (εκατ. ευρώ)	154,5	147,8	6,7	6862,4
Ακαθάριστες επενδύσεις (εκατ. ευρώ)	45,2	38,8	6,4	2074,1
Αριθμός εργαζομένων	7240	6489	751	402103
Αριθμός μισθωτών	6239	5786	453	296301
Τζίρος ανά εργαζόμενο (χιλ. ευρώ)	77,7	79,6	61,9	114,6
Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας (χιλ. ευρώ)	30,2	30,4	29,1	35,2
% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας	122,1	118,9	195,6	152,2
Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό (χιλ. ευρώ)	24,8	25,5	14,9	23,2
% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα	11,4	9,5	32,5	15,9
% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής	32,5	32,0	38,2	32,3
<b>ΔΟΜΗ ΚΟΣΤΟΥΣ</b>				
% Αγορές	69,9	69,6	73,8	79,3
% Κόστος προσωπικού	23,3	24,1	13,4	15,9
% Ακαθάριστες επενδύσεις	6,8	6,3	12,8	4,8

Σημείωση: Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας = Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία/Αριθμός εργαζομένων.

% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας = Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας/Μέσο κόστος εργασίας.

Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό = Κόστος προσωπικού/Αριθμός μισθωτών.

% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα = Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα/Τζίρος.

% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής = Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής/Αξία παραγωγής.

Πηγή: SBS, Eurostat.

2004-05, σε αντίθεση με το σύνολο της μεταποίησης που δείχνει μείωση συμμετοχής, από 15,9%-15,7% που ήταν μεταξύ 2004-05 σε 14,8% το 2006. Αντίθετα, στο συνολικό κόστος οι επενδύσεις συμμετέχουν περισσότερο στον κλάδο των σκαφών αναψυχής με 12,5% έναντι 6,6% των μεγάλων πλοίων και 5,2% της μεταποίησης (2006).

Τέλος, σύμφωνα με στοιχεία των δημοσιευμένων ισολογισμών (Πίνακας 4.2.3), όπου φαίνεται η χρηματοοικονομική δομή των κυριότερων ναυπηγείων

2005				2006				ΜΕΡΜ 2004-06			
351	3511	3512	Μεταποίηση	351	3511	3512	Μεταποίηση	351	3511	3512	Μεταποίηση
856	606	250	91203	881	615	266	93339	4,03	3,33	5,72	3,20
629,0	574,0	55,0	48389,9	601,1	539,8	61,3	55437	3,35	2,25	14,82	9,67
675,9	621,9	54	45789,6	618	554	64,2	52706	-4,14	-5,14	5,94	9,60
35,8	22,2	13,6	7099,2	91,2	71	20,2	7828,7	19,00	20,01	15,66	3,50
0,73	0,95	0,22	0,53	0,68	0,88	0,23	0,59	-0,66	-1,04	8,61	6,27
213,6	192,4	21,2	14270,0	305,0	270,0	35,0	15825	18,04	17,04	26,71	5,68
466,1	431,8	34,3	36361,6	320,5	288,9	31,6	43245	-16,88	-17,75	-7,46	12,48
177,8	170,1	7,7	7170,9	213,8	199,0	14,8	7996,6	17,64	16,04	48,63	7,95
55,9	50,8	5,1	2061,8	40,9	34,3	6,6	2803,4	-4,88	-5,98	1,55	16,26
7783	6961	822	389746	7904	6988	916	400081	4,49	3,77	10,44	-0,25
6789	6261	528	295128	6885	6285	600	305482	5,05	4,22	15,09	1,54
80,8	82,5	66,9	124,2	76,0	77,3	66,8	138,6	-1,10	-1,46	3,88	9,97
27,4	27,6	25,8	36,6	38,6	38,6	38,2	39,6	13,06	12,68	14,57	6,07
104,8	101,7	178,0	150,7	124,3	122,0	154,8	151,1	0,90	1,30	-11,04	-0,36
26,2	27,2	14,5	24,3	32,1	32,9	24,7	26,4	13,77	13,59	28,75	6,67
5,7	3,9	24,6	14,7	15,2	13,2	32,9	14,1	15,47	17,88	0,61	-5,83
31,6	30,9	39,3	31,2	49,3	48,7	54,4	30,0	23,16	23,36	19,33	-3,63
66,6	66,2	72,8	79,8	55,7	55,3	59,6	80,0				
25,4	26,1	16,3	15,7	37,2	38,1	27,9	14,8				
8,0	7,8	10,8	4,5	7,1	6,6	12,5	5,2				

της χώρας για τα έτη 2005-07, παρατηρείται ότι υπάρχουν 3 μεγάλες μονάδες με απασχόληση άνω των 450 ατόμων, δηλαδή συνολικά απασχολούνται γύρω στους 3.325 εργαζομένοι. Από τις υπόλοιπες 38 μονάδες που ανήκουν στα ναυπηγεία μεταλλικών σκαφών οι 4 μεγαλύτερες απασχολούν κατά μέσο όρο 165 άτομα με μέσο τζίρο 3,8 εκατ. ευρώ η μονάδα, οι 27 μεσαίου μεγέθους απασχολούν γύρω στα 35 άτομα με μέσο τζίρο 2,7 εκατ. ευρώ η μονάδα και οι 7 μικρότερες μονάδες απασχολούν 6 άτομα με τζίρο 536 χιλ. ευρώ η μονάδα.

Στα ναυπηγεία των αθλητικών σκαφών υπάρχει μία μονάδα 110 ατόμων με τζίρο 16,801 εκατ. ευρώ, δύο μονάδες απασχολούν γύρω στα 6 άτομα με τζίρο 532 χιλ. ευρώ ανά μονάδα και οι υπόλοιπες 12 απασχολούν μεταξύ 15-80 άτομα, δηλαδή κατά μέσο όρο 37 άτομα με 2,8 εκατ. τζίρο η μονάδα.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.3

#### Στοιχεία ισολογισμών των ναυπηγείων πλοίων και σκαφών αναψυχής

(Ποσά σε χιλ. ευρώ)

	Αριθμός επιχειρήσεων	Μέση απασχόληση	Κεφάλαιο	Ίδιο κεφάλαιο	Υποχρεώσεις	Καθαρά πάγια	Σύνολο ενεργητικού	Κύκλος εργασιών	Μικτά κέρδη	Έσοδα	Καθαρά κέρδη	
2005												
Ελληνικά Ναυπηγεία	1	1800	121105	-182371	562319	167325	399948	197572	789	3308	-70655	
Ναυπηγεία Ελευσίνας	1	1075	26112	68647	188396	135520	257042	134150	15288	1985	3723	
Νεώριο Σύρου	1	450	17197	3826	41151	33404	44977	29204	-1459	1540	-11334	
Χαλκίδας	1	160	293,45	2427	4545	3139	6972	9929	788	492	48	
Λοιπά ναυπηγεία πλοίων	37	1493	29288	33921	71046	54445	104967	86287	17989	928	2020	
Ναυπηγεία σκαφών αναψυχής	15	560	23276	27550	52353	33000	78317	51558	9888	776	1835	
Σύνολο	56	5538	217272	-46001	939810	426833	892223	508699	43284	9030	2996744	
2006												
Ελληνικά Ναυπηγεία	1	1800	121105	-188746				191964				
Ναυπηγεία Ελευσίνας	1	1075	26112	65026	152411	134745	217436	103561	4646		-8260	
Νεώριο Σύρου	1	450	17715	2767	35482	32283	38250	24193	4392		-1893	
Χαλκίδας	1	160	293	2440	4805	3125	7244	8724	1192	183	19	
2007												
Ελληνικά Ναυπηγεία	1	1800	12105	-183793				245753				
Ναυπηγεία Ελευσίνας	1	1075	33945	55821	143840	128918	199661	79164	2297		12017	
Νεώριο Σύρου	1	450										
Χαλκίδας	1	160	293	2617	5022	3021	7639	11243	1721	60	236	

Σημείωση: Τα έτη 2006 και 2007 βρέθηκαν στοιχεία μόνο για τις μεγάλες μονάδες.

Πηγή: ICAP.

#### 4.2.1.2. Παραγωγή των ναυπηγείων

Η σύγχρονη ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα αρχίζει με την ίδρυση ναυπηγείων από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες για λόγους προτεραιότητας και καλύτερων εργασιών στα πλοία τους έναντι των ανταγωνιστών τους (Τζαμουζάκης και Σπαθή, 1991, σελ. 19-20). Έτσι ιδρύονται τα Ελληνικά Ναυπηγεία στο Σκαραμαγκά το έτος 1950 και αρχίζει η δραστηριότητα του τομέα στον ελλαδικό χώρο με αρκετές κατασκευές δεξαμενόπλοιων. Ο κλάδος γνωρίζει τη μεγαλύτερη αύξησή του στα τέλη του 1960 με αρχές 1970, οπότε εγκαταστάθηκαν τα ναυπηγεία της Ελευσίνας, τα ναυπηγεία της Χαλκίδας και έγινε εκσυγχρονισμός του Νεώριου Σύρου (που είχε ιδρυθεί το 1861). Παράλληλα, πλήθος από μικρομεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις ιδρύεται στις περιοχές του Περάματος και της Σαλαμίνας που προστέθηκαν στις λίγες μονάδες που προϋπήρχαν.

Τα ναυπηγεία στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται στις νέες κατασκευές πλοίων (Πίνακας 4.2.4) με επικρατέστερο τύπο του Ε/Γ-Ο/Γ μικρού μεγέθους και απλής τεχνολογίας. Οι παραγγελίες των νέων πλοίων από τους Έλληνες εφοπλιστές δίνονται κυρίως στις χώρες της Άπω Ανατολής όπως Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα (Πίνακες 4.2.5), ένα μικρότερο ποσοστό σε χώρες της ΕΕ, ενώ λίγες είναι οι κατασκευές που ανατίθενται στα ναυπηγεία της Ελλάδας, κυρίως πλοία οχηματαγωγά. Τα τρία μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας, Ελληνικά Ναυπηγεία, Ναυπηγεία Ελευσίνας, Νεώριο Σύρου έχουν εκτελέσει και συνεχίζουν την υλοποίηση προγραμμάτων του Πολεμικού Ναυτικού (πυραυλάκατοι, φρεγάτες, υποβρύχια κλπ.). Τα τελευταία χρόνια οι εργασίες που δραστηριοποιούνται είναι: τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά επιδίδονται σε διάφορες κατασκευές (πλατφόρμες) για την εξυπηρέτηση υπεράκτιων αιολικών πάρκων σε συνεργασία με τη μέτοχο γερμανική εταιρεία. Επίσης τα Ναυπηγεία Ελευσίνας έχουν κατασκευάσει δύο καταδιωκτικά για τα Ελληνικά Τελωνεία που έχουν σχεδιαστεί στην Ελλάδα σε συνεργασία με ΑΕΙ. Ακόμα τα Ναυπηγεία Ελευσίνας έχουν ναυπηγήσει δύο επιβατηγά-οχηματαγωγά της ακτοπλοΐας. Το Νεώριο Σύρου ανέλαβε τη ναυπήγηση τριών πυροσβεστικών πλοίων για λογαριασμό του Πυροσβεστικού Σώματος. Επίσης στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, δύο πλοία της ακτοπλοΐας πραγματοποίησαν τις μετασκευές τους, ενώ η κρουαζιέρα και το γιώτιγκ (θαλάσσιος τουρισμός) ενισχύουν σημαντικά τον όγκο εργασιών στις επισκευές.

Οι επισκευές αποτελούν την κυρίως απασχόληση των ναυπηγείων της χώρας. Αναλυτικότερα, οι επισκευές πλοίων γίνονται στις δεξαμενές που διαθέτουν τα 4 μεγάλα ναυπηγεία [Σκαραμαγκά, Ελευσίνας, Σύρου, Χαλκίδας (Πίνα-

κας 4.2.6)], ενώ στα μικρότερα ναυπηγεία, της Σαλαμίνας, του ΟΛΠ και της Θεσσαλονίκης γίνονται πολλές επισκευές σε επισκευαστικές βάσεις στην ξηρά, στις κλίνες και τα κρηπιδώματα, καθώς και εργασίες δεξαμενισμού (καθαρισμός, βάψιμο) και αφορούν συνήθως μικρότερης χωρητικότητας πλοία.

Όσον αφορά τον αριθμό των επισκευασθέντων πλοίων στα ναυπηγεία, και το μέγεθός τους, όπως φαίνεται στον Πίνακα 4.2.7, το έτος 2000 είχε τον

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.4  
Αποπερατώσεις πλοίων κατά κυριότερη χώρα κατασκευής

Χώρες	1990		1995		2000		2005		2006		2007	
	Αριθμός	1000 gt	Αριθμός	1000 gt	Αριθμός	1000 gt	Αριθμός	1000 gt	Αριθμός	1000 gt	Αριθμός	1000 gt
Βέλγιο	9	59,5	4	11,2							1	3,0
Βουλγαρία	11	85,0	9	97,3	7	21,2	8	28,0	8	49,0	11	68,1
Δανία	28	407,5	25	1003,2	8	372,6	7	493,2	5	537,6	6	855,0
Φινλανδία	17	255,5	7	199,9	2	222,9	1	6,9	4	226,7	4	288,2
Γαλλία	35	63,0	13	257,5	30	202,4	8	42,2	6	241,0	8	191,2
Γερμανία	99	874,1	92	1123,4	55	974,3	67	1235,7	59	1257,4	70	1362,2
Ελλάδα	14	18,6		0,0		0,0	1	8,1	1	2,3	1	16,0
Ιταλία	36	391,8	21	403,6	30	568,6	18	356,4	22	518,8	26	716,5
Ολλανδία	73	183,8	75	207,2	99	300,5	72	170,1	93	187,5	56	193,6
Πολωνία	51	139,0	40	529,0	60	629,9	55	786,8	57	837,8	60	586,8
Πορτογαλία	17	73,6	7	18,2	11	47,0	4	21,7	5	15,3	5	28,4
Ρουμανία	19	166,2	18	225,4	48	138,8	38	327,1	36	445,6	62	474,6
Σλοβακία		0,0	14	31,7	5	14,8	9	20,7	7	16,9	11	27,3
Ισπανία	101	365,5	47	254,9	98	461,8	77	93,6	43	99,4	70	232,7
Σουηδία	10	27,1	2	28,9	2	32,8		0,0		0,0	2	8,2
Ηνωμ. Βασίλειο	29	127,3	25	150,3	16	104,9	8	2,6	4	2,6	3	1,5
Τσεχία	2	6,2		0,0		0,0		0,0		0,0	1	2,3
ΗΠΑ	72	23,3	109	26,1	186	92,1	46	431,0	58	282,8	66	162,4
Ρωσία	166	401,1	45	104,6	16	68,8	27	120,1	33	187,9	35	181,9
Ουκρανία			18	196,0	2	4,8	6	64,6	15	115,8	12	55,5
Γιουγκοσλαβία	23	462,2	2	0,7	3	6,6	1	3,0		0,0		0,0
Νορβηγία	45	93,5	36	145,3	29	113,2	10	9,9	16	23,9	17	59,7
Κροατία		0,0	6	154,1	14	341,5	24	546,0	25	568,8	25	709,0
Κίνα	62	400,4	159	953,1	120	1646,9	420	6466,2	493	7664,8	661	10552,7
Ταϊβάν	15	669,4	20	490,1	37	603,0	19	628,8	21	672,4	16	671,2
Τουρκία	19	50,9	13	31,5	25	66,8	68	214,8	74	319,9	112	559,6
Ιαπωνία	760	6660,9	717	9311,1	457	12019,8	469	16434,5	534	18175,8	543	17524,7
Κορέα	133	3439,9	177	6218,0	202	12228,3	326	17689,2	377	18717,4	430	20593,3
Παγκόσμιος στόλος	2048	15954,3	2032	22652,2	1799	31696,5	2129	46970,3	2447	52118,0	2782	57319,7

Πηγή: Lloyd's Register-Fairplay.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.5**  
**Κατασκευές κατά χώρα και κατά τύπο πλοίου για λογαριασμό**  
**της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 2003-2007**

Χώρα κατασκευής	Αριθμός	Χωρητικότητα gt	Τύπος πλοίου
Ελλάδα 2007	1	16.000	Passenger-Ro-Ro Cargo
Ελλάδα 2006	1	2.257	Passenger-Ro-Ro Cargo
Ελλάδα 2005	1	8.128	Passenger-Ro-Ro Cargo
Ιταλία 2006	1	27.788	Ro-Ro Cargo
Ιταλία 2005	1	27.788	Ro-Ro Cargo
Ιταλία 2003	1	25.000	Passenger-Ro-Ro Cargo
Πολωνία 2007	5	185.878	Ro-Ro Cargo
Πολωνία 2006	4	196.574	Ro-Ro Cargo
Πολωνία 2005	5	220.072	Ro-Ro Cargo
Πολωνία 2004	4	230.828	Ro-Ro Cargo
Πολωνία 2003	1	57.718	Ro-Ro Cargo
Ρουμανία 2006	1	56.810	Bulk Dry
Ρουμανία 2006	1	40.038	Crude oil tanker
Ρουμανία 2005	2	80.076	Crude oil tanker
Ρουμανία 2004	1	4.254	General Cargo
Κροατία 2007	1	4.100	Ro-Ro Cargo
Κροατία 2006	2	3.446	Oil product tanker
Κροατία 2006	2	82.000	Ro-Ro Cargo
Κροατία 2005	4	142.108	Chemical
Κροατία 2004	5	197.097	Chemical
Κροατία 2003	1	55.096	Oil product tanker
Κροατία 2003	1	30.049	Bulk Dry
Κροατία 2003	1	27.612	Chemical
Βουλγαρία 2006	1	7.738	General Cargo
Βουλγαρία 2004	1	4.074	Chemical
Βουλγαρία 2003	1	4.074	Chemical
Τουρκία 2007	1	4.811	Chemical
Τουρκία 2007	3	21.061	Other bulk-dry
Τουρκία 2006	1	1.539	Chemical
Τουρκία 2006	1	8663	Other bulk-dry
Τουρκία 2005	2	8.973	Chemical
Ην. Βασίλειο 2003	1	3.100	Offshore Supply
Ισπανία 2005	1	1.502	Research
Ουκρανία 2004	1	6.971	Refrigerated Cargo
Αυστραλία 2005	1	4.913	Passenger-Ro-Ro Cargo
Βραζιλία 2005	1	2.865	Offshore Supply
Φιλιππίνες 2007	3	97.075	Bulk Dry
Φιλιππίνες 2005	1	30.057	Bulk Dry
Φιλιππίνες 2004	1	30.012	Bulk Dry

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.5 (συνέχεια)

Χώρα κατασκευής	Αριθμός	Χωρητικότητα gt	Τύπος πλοίου
Ιαπωνία 2007	1	26.913	Chemical
Ιαπωνία 2007	13	547.255	Bulk Dry
Ιαπωνία 2007	7	487.818	Crude oil tanker
Ιαπωνία 2007	3	15.069	LPG tanker
Ιαπωνία 2006	3	119.903	Oil product tanker
Ιαπωνία 2006	24	1.039.610	Bulk Dry
Ιαπωνία 2006	14	1.054.259	Crude oil tanker
Ιαπωνία 2005	1	26.913	Oil product tanker
Ιαπωνία 2005	14	486.968	Bulk Dry
Ιαπωνία 2005	9	394.588	Crude oil tanker
Ιαπωνία 2004	20	774.661	Bulk Dry
Ιαπωνία 2004	8	509.146	Crude oil tanker
Ιαπωνία 2003	4	156.340	Oil product tanker
Ιαπωνία 2003	14	776.932	Bulk Dry
Ιαπωνία 2003	8	603.666	Crude oil tanker
Ιαπωνία 2003	1	18315	LPG tanker
Κορέα 2007	9	524.878	Bulk Dry
Κορέα 2007	29	435.262	Chemical
Κορέα 2007	4	188.364	Container
Κορέα 2007	17	1.705.104	Crude oil tanker
Κορέα 2007	6	591.481	LNG tanker
Κορέα 2007	5	193.394	Oil products tanker
Κορέα 2006	4	260.764	Oil product tanker
Κορέα 2006	5	306.626	Bulk Dry
Κορέα 2006	16	1.307.276	Crude oil tanker
Κορέα 2006	24	490.908	Chemical
Κορέα 2006	9	685.673	Container
Κορέα 2006	1	97.496	LNG tanker
Κορέα 2006	1	47.173	LPG tanker
Κορέα 2005	8	424.086	Oil products tanker
Κορέα 2005	4	258.634	Bulk Dry
Κορέα 2005	21	2.060.033	Crude oil tanker
Κορέα 2005	14	278.856	Chemical
Κορέα 2005	2	57.184	Container
Κορέα 2005	2	194.992	LNG tanker
Κορέα 2004	3	107.413	Oil products tanker
Κορέα 2004	12	955.167	Bulk Dry
Κορέα 2004	23	1.754.649	Crude oil tanker
Κορέα 2004	6	175.667	Chemical
Κορέα 2004	1	53.453	Container
Κορέα 2003	4	163.655	Oil products tanker



Χώρα κατασκευής	Αριθμός	Χωρητικότητα gt	Τύπος πλοίου
Κορέα 2003	2	127.867	Bulk Dry
Κορέα 2003	27	2.636.917	Crude oil tanker
Κορέα 2003	11	302.923	Chemical
Κορέα 2003	2	149.312	Container
Κορέα 2003	2	93.814	LPG tanker
Κίνα 2007	7	256.092	Oil product tanker
Κίνα 2007	17	1.043.768	Bulk Dry
Κίνα 2007	2	100.466	Crude oil tanker
Κίνα 2007	1	6.085	Chemical
Κίνα 2007	2	5.530	Offshore Supply
Κίνα 2007	3	9.660	Other activities
Κίνα 2007	1	4.060	Other Bulk Dry
Κίνα 2006	1	4.123	General Cargo
Κίνα 2006	5	188.912	Oil product tanker
Κίνα 2006	18	902.906	Bulk Dry
Κίνα 2006	3	162.738	Crude oil tanker
Κίνα 2006	5	197.097	Chemical
Κίνα 2006	2	6.169	Offshore Supply
Κίνα 2005	1	5.581	General Cargo
Κίνα 2005	6	163.592	Oil product tanker
Κίνα 2005	14	540.220	Bulk Dry
Κίνα 2005	5	274.362	Crude oil tanker
Κίνα 2005	2	6.810	Offshore Supply
Κίνα 2004	5	88.026	Oil product tanker
Κίνα 2004	6	203.654	Bulk Dry
Κίνα 2004	2	84.200	Crude oil tanker
Κίνα 2003	2	81.360	Oil product tanker
Κίνα 2003	10	283.164	Bulk Dry
Σύνολο 2003-07	606	30.244.097	

*Σημείωση:*

Bulk Dry	Χύμα ξηρού φορτίου
Other Bulk Dry	Λοιπού χύμα ξηρού φορτίου
Crude oil tanker	Δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου
Oil product tanker	Δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου
LPG Liquefied Petroleum Gas	Υγροποιημένου αερίου πετρελαίου
LNG Liquefied Natural Gas	Υγροποιημένου φυσικού αερίου
Chemical	Χημικών
Container	Εμπορευματοκιβωτίων
Passenger-Ro-Ro Cargo	Επιβατηγό/ρο-ρο φορτίου
General Cargo	Γενικού φορτίου
Ro-Ro Cargo	Ρο-ρο φορτίου
Other activities	Άλλων δραστηριοτήτων
Offshore Supply	Βιομηχανίας πετρελαίου στην ξηρά.

Πηγή: Lloyd's Register-Fairplay.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.6

Τεχνικά χαρακτηριστικά των κυριότερων ναυπηγείων στην Ελλάδα

Επιχείρηση	Περιοχή	Συνολική έκταση σε μ <sup>2</sup>	Μήκος κρηπίδω-ματος σε μέτρα	Δεξαμενές Τύπος	Ανωσιτική ικανότητα σε τόνους	Ικανότητα δεξαμενι-σμού σε dwt	Μήκος σε μέτρα	Πλάτος σε μέτρα	Pumping time	Γερανοί σε τόνους	Ναυπηγικές κλίβες (BB) και (SW)			
											Τύπος	Μήκος x πλάτος σε μέτρα	Μέγεθος πλοίων dwt	
1. Ελληνικά Ναυπηγεία	Σκαρμαναγκάς	752.000	2.700	Πλωτή	30.000	72.000	232,2	37	120'	2x5	BB	232x45	38.000	
				Πλωτή	22.000	37.000	184,6	32	80'	2x5	SW	120x30	6.000	
				Πλωτή	25.500	60.000	211,3	34	100'	2x5	SW	SW	37.000	
				Ξηρού τύπου		250.000	335,3	53,6	200'	2x100				
				Ξηρού τύπου		500.000	421,2	75	225'	1x17				
2. Ναυπηγεία Ελευσίνας	Ελευσίνα	800.000	840	Πλωτή	33.000	115.000	232	41		2x12	BB	190x55	44.000	
				Πλωτή	20.000	60.000	208	35	2x20					
				Πλωτή	10.000	20.000	151	24	2x10	-	-			
3. Ναυπηγεία Νεώριο	Σύρος	100.000	1.800	Πλωτή	25.000	75.000	230	35	160'	1x40	-	-	-	
				Πλωτή	15.000	40.000	195	34	100'	1x25				
3. Ναυπηγεία Χαλκίδας	Χαλκίδα		660	Πλωτή	15.000	48.000	195	33,5	90'	2x7/10				
				Πλωτή	7.500	18.000	151	21	90'	2x6/10				
4. Εγκαταστάσεις ΟΛΠ	Πειραιάς		6.120	Πλωτή	15.000	15.000	40.000	200	30'					
				Πλωτή	4.000	4.000	12.000	110	19'					
						15.000	15.000	136	26'					
						4.000	4.000	93	15'					

Πηγή: Στοιχεία Εταιρειών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.7  
Δραστηριότητες της ελληνικής βιομηχανίας επισκευής πλοίων, 2000-2006

	Σύνολο			Σε δεξαμενές			Σε επισκευαστικές βάσεις			Δεξαμενοσθέντα		
	Αριθμός πλοίων	κοΧ	ΜΜΠ	Αριθμός πλοίων	κοΧ	ΜΜΠ	Αριθμός πλοίων	κοΧ	ΜΜΠ	Αριθμός πλοίων	κοΧ	ΜΜΠ
2000												
Ελευσίνα	129	2.206.655	17.106	22	352.161	16.007	11	156.492	14.227	96	1.698.002	17.688
Θεσσαλονίκη	14	4.191	299	0	0		0	0		14	4.191	299
Σαλαμίνα	101	1.781.798	17.642	0	0		101	1.781.798	17.642	0	0	0
Ελληνικά Ναυπηγεία	92	2.764.867	30.053	92	2.764.867	30.053	0	0		0	0	0
Σύρος	76	1.179.320	15.517	70	1.124.222	16.060	6	55.098	9.183	0	0	0
Χαλκίδα	27	314.343	11.642	22	262.805	11.946	3	37.377	12.459	2	14.161	7.081
ΟΛΠ	1.136	10.588.899	9.321	0	0		790	8.796.678	11.135	346	1.792.221	5.180
Σύνολο	1.575	18.840.073	11.962	206	4.504.055	21.864	911	10.827.443	11.885	458	3.508.575	7.661
2001												
Ελευσίνα	146	2.675.189	18.323	66	1.330.216	20.155	23	470.673	20.464	57	874.300	15.339
Θεσσαλονίκη	2	791	396	0	0		0	0		2	791	396
Σαλαμίνα	0	0										
Ελληνικά Ναυπηγεία	65	1.977.032	30.416	64	1.958.467	30.601	1	18.565	18.565	0	0	0
Σύρος	73	1.513.009	20.726	65	1.367.124	21.033	8	145.885	18.236	0	0	0
Χαλκίδα	76	733.652	9.653	42	452.563	10.775	13	91.872	7.067	21	189.217	9.010
ΟΛΠ	1.058	10.233.652	9.673	0	0		804	9.180.734	11.419	254	1.052.918	4.145
Σύνολο	1.420	17.133.325	12.066	237	5.108.370	21.554	849	9.907.729	11.670	334	2.117.226	6.339
2002												
Ελευσίνα	106	2.237.252	21.106	52	1.373.300	26.410	21	352.737	16.797	33	511.215	15.491
Θεσσαλονίκη	16	5.428	339	0	0		0	0		16	5.428	339
Σαλαμίνα	0	0		0	0		0	0		0	0	0
Ελληνικά Ναυπηγεία	64	1.872.946	29.265	64	1.872.946	29.265	0	0		0	0	0
Σύρος	62	1.274.691	20.560	60	1.236.686	20.611	2	38.005	19.003	0	0	0
Χαλκίδα	62	641.958	10.354	5	43.411	8.682	57	598.547	10.501	0	0	0
ΟΛΠ	962	8.498.103	8.834	0	0		652	6.912.175	10.601	310	1.585.928	5.116
Σύνολο	1.272	14.530.378	11.423	181	4.526.343	25.007	732	7.901.464	10.794	359	2.102.571	5.857

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.7 (συνέχεια)

	Σύνολο		Σε δεξαμενές		Σε επισκευαστικές βάρκες		Δεξαμενισθέντα		
	Αριθμός πλοίων	κοΧ	Αριθμός πλοίων	κοΧ	Αριθμός πλοίων	κοΧ	Αριθμός πλοίων	κοΧ	ΜΜΠ
2003									
Ελευσίνα	132	2.256.397	77	1.456.370	18.914		31	523.197	16.877
Θεσσαλονίκη	6	2.418	0	0	0	0	0	0	276.830
Σαλαμίνα	0	0	0	0	0	0	0	0	2.418
Ελληνικά Ναυπηγεία	47	1.330.342	47	1.330.342	28.305	0	0	0	0
Σύρος	56	1.136.582	55	1.111.640	20.212	1	24.942	24.942	0
Χαλκίδα	67	721.756	0	0	0	0	60	652.835	10.881
ΟΛΠ	857	8.539.482	0	0	0	0	584	7.080.156	12.124
Σύνολο	1.165	13.986.977	179	3.898.352	21.779	0	676	8.281.130	12.250
2004									
Ελευσίνα	99	1.830.927	58	1.272.038	21.932	0	27	428.228	15.860
Θεσσαλονίκη	6	1.229	0	0	0	0	0	0	130.661
Σαλαμίνα	0	0	0	0	0	0	0	0	1.229
Ελληνικά Ναυπηγεία	44	1.202.198	43	1.164.989	27.093	0	0	0	0
Σύρος	52	868.839	52	868.839	16.708	0	0	0	37.209
Χαλκίδα	73	864.142	0	0	0	0	73	864.142	11.838
ΟΛΠ	836	7.581.794	0	0	0	0	552	6.028.254	10.921
Σύνολο	1.110	12.349.129	153	3.305.866	21.607	0	652	7.320.624	11.228
2005									
Ελευσίνα	112	1.978.686	74	1.387.421	18.749	0	25	368.750	14.750
Θεσσαλονίκη	2	270	0	0	0	0	0	0	222.515
Σαλαμίνα	0	0	0	0	0	0	0	0	270
Ελληνικά Ναυπηγεία	48	1.421.822	48	1.421.822	29.621	0	0	0	0
Σύρος	57	941.643	57	941.643	16.520	0	0	0	0
Χαλκίδα	69	735.945	0	0	0	0	69	735.945	10.666
ΟΛΠ	755	7.221.634	0	0	0	0	503	5.785.561	11.502
Σύνολο	1.043	12.300.000	179	3.750.886	20.955	0	597	6.890.256	11.541
2006									
Ελευσίνα	86	1.680.439	71	1.498.070	21.100	0	2	38.513	19.257
Θεσσαλονίκη	8	1.740	0	0	0	0	0	0	143.856
Σαλαμίνα	165	3.050.591	165	3.050.591	18.488	0	0	0	1.740
Ελληνικά Ναυπηγεία	58	2.305.213	57	2.304.746	40.434	1	467	467	0
Σύρος	59	1.029.527	59	1.029.527	17.450	0	0	0	0
Χαλκίδα	52	580.091	0	0	0	0	52	580.091	11.156
ΟΛΠ	793	7.145.738	0	0	0	0	578	6.108.454	10.568
Σύνολο	1.221	15.793.339	352	7.882.934	22.395	0	633	6.727.525	10.628

Σημείωση: \* ΜΜΠ: Μέσο μέγεθος πλοίων σε κοΧ (grt).

Πηγή: ΕΣΥΕ.

μεγαλύτερο αριθμό πλοίων αλλά μικρότερης μέσης χωρητικότητας έναντι του 2006. Το 2006 φαίνεται ότι ο τομέας ανακάμπτει μετά τη μείωση των εργασιών από το 2001 μέχρι το 2005. Έτσι, το μέσο μέγεθος των επισκευασθέντων πλοίων το 2006 ανέρχεται σε 12,9 χιλ. κοχ, μεγαλύτερο έναντι των 11,9-12 χιλ. κοχ περίπου των προηγούμενων ετών. Η άνοδος των ναύλων και η προσέλκυση πλοίων της ελληνόκτητης ναυτιλίας στο ελληνικό νηολόγιο βοήθησαν στην άνοδο των εργασιών στα ελληνικά ναυπηγεία.

Σημειώνεται ότι στις επισκευές τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν το πλεονέκτημα ότι τα πλοία στη Μεσόγειο χρειάζονται πολύ λιγότερο χρόνο παρέκκλισης της πορείας τους με κατεύθυνση τον Πειραιά για επισκευές, ενώ για το λιμάνια π.χ. Κωσταντζας (Ρουμανία) και Δαρδανελίων (Τουρκία) χρειάζονται τον τριπλάσιο χρόνο. Επιπλέον, λόγω και του αυξημένου όγκου εργασιών σε αυτά τα ναυπηγεία, το συγκριτικό πλεονέκτημα των φθηνότερων επισκευών έναντι των ελληνικών ναυπηγείων μειώνεται.

#### **4.2.1.3. Η θέση του κλάδου στην ΕΕ-27**

Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat (Structural Business Statistics, SBS), ο κλάδος 351 των ναυπηγείων της ταξινόμησης NACE στην Ελλάδα (Πίνακας 4.2.8) αποτελείται από 814 επιχειρήσεις με 7.200 εργαζόμενους για το 2004. Συγκρινόμενος με άλλες χώρες στην ΕΕ-27, ο κλάδος στην Ελλάδα αντιπροσωπεύει ένα αρκετά υψηλό ποσοστό του αριθμού των μονάδων, το 4,2%, αλλά χαμηλό σε κύκλο εργασιών και προστιθέμενης αξίας ύψους 563 και 219 εκατ. ευρώ με συμμετοχή στο σύνολο κατά 1,7% και 2,2%, αντίστοιχα. Το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιταλία συμμετέχουν περισσότερο έναντι των άλλων χωρών με κύκλο εργασιών και προστιθέμενη αξία που ανέρχονται στο 17,7% και 16,9% των χωρών της ΕΕ. Το μέσο κόστος εργασίας στην Ελλάδα είναι 24,8 χιλ. ευρώ, δηλαδή χαμηλότερο από τις ανεπτυγμένες χώρες π.χ. Ιταλία (32,9 χιλ. ευρώ), Γαλλία (35,1 χιλ. ευρώ), Γερμανία (44,5 χιλ. ευρώ) αλλά από τα υψηλότερα στην περιοχή των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου. Το αντίστοιχο ποσό στη Βουλγαρία είναι μόλις 3,6 χιλ. ευρώ, στην Κύπρο 17 χιλ. ευρώ, στη Μάλτα 19 χιλ. ευρώ, Σλοβενία 15 χιλ. ευρώ κλπ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.8

Κύρια χαρακτηριστικά της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας (κωδ. 351 κατά NACE Rev. 1.1)  
στην ΕΕ+Νορβηγία, 2004

	ΕΕ-27	ΕΕ-25	Βέλγιο	Βουλγαρία*	Τσεχία	Δανία	Γερμανία	Εσθονία	Ιρλανδία	Ελλάδα	Ισπανία	Γαλλία	Ιταλία	Κύπρος
Αριθμός επιχειρήσεων	19359	18682	168	284	183	168	560	87	22	814	2131	2482	3628	28
Κύκλος εργασιών (εκατ. ευρώ)	34000	33083	212	94	21	1064	5163	100	33	563	3068	5988	5655	9
Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής (εκατ. ευρώ)	10000	9793	75	24	5	191	1258	21	14	219	852	1563	1690	4
Σύνολο αγορών (εκατ. ευρώ)	25000	24565	142	75	17	877	4451	80	20	464	2254	4108	4434	5
Κόστος εργασίας (εκατ. ευρώ)	7900	7800	62	18	5	227	1135	18	12	155	952	1208	1032	3
Ακαθάριστες επενδύσεις (εκατ. ευρώ)	1000	980	7	5	2	37	109	4	1	45	73	265	170	0,3
Αριθμός εργαζομένων (χιλ.)	290	260	1,7	5,2	0,8	5,0	25,9	2,3	0,4	7,2	30,0	35,1	36,1	0,2
Τζίρος ανά εργαζόμενο (χιλ. ευρώ)	117,2	127,2	123,3	18,0	26,0	211,6	199,1	44,5	78,3	77,7	102,2	170,4	156,8	53,8
Φαινόμενη παραγωγικότητα εργασίας (χιλ. ευρώ)	34,5	37,7	43,7	4,7	6,4	38,0	48,5	9,2	32,1	30,2	28,4	44,5	46,8	25,3
% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη ως προς την αμοιβή εργασίας	119	118	110	130	79	82	109	117	106	122	86	127	142	149
Μέσο κόστος εργασίας (χιλ. ευρώ)	29,0	31,8	39,8	3,6	8,1	46,6	44,5	7,9	30,3	24,8	33,2	35,1	32,9	17
% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα	6,1	6,0	6,1	7,1	3,3	-3,4	2,4	3,2	3,6	11,4	-3,3	5,9	11,6	16,5
% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής	29	29	34	26	25	18	23	23	43	33	28	29	28	54

	Λετονία	Λιθουανία	Ουγγαρία	Μάλτα	Ολλανδία	Αυστρία	Πολωνία	Πορτογαλία	Ρουμανία	Σλοβενία	Σλοβακία	Φινλανδία	Σουηδία	Αγγλία	Νορβηγία
Αριθμός επιχειρήσεων	98	85	162	65	1595	52	2552	271	396	89	9	577	1249	1507	1093
Κύκλος εργασιών (εκατ. ευρώ)	69	112	11	65	3267	39	1477	268	451	54	38	1211	693	3941	5706
Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής (εκατ. ευρώ)	18	41	3	38	862	19	388	82	156	16	11	399	258	1789	1807
Σύνολο αγορών (εκατ. ευρώ)	58	74	7	25	2551	21	1154	190	346	44	31	839	447	2287	3977
Κόστος εργασίας (εκατ. ευρώ)	12	32	3	68	588	11	298	81	116	10	6	312	205	1392	1615
Ακαθάριστες επενδύσεις (εκατ. ευρώ)	5	8	1	0,4	29	1	54	32	35	6,2	0,4	29,0	25,0	80,0	79
Αριθμός εργαζομένων (χιλ.)	2,7	4,6	0,5	3,7	14,9	0,4	34,5	4,3	28,4	0,7	1,0	9,5	5,5	34,2	28,1
Τζίρος ανά εργαζόμενο (χιλ. ευρώ)	25,5	24,4	21,9	17,5	219,0	100,5	42,8	62,8	15,9	78,0	37,7	128,2	125,5	115,2	203,2
Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας (χιλ. ευρώ)	6,6	9,0	5,2	10,3	57,8	48,4	11,3	19,2	5,5	22,7	10,6	42,2	46,7	52,3	64,3
% Παραγωγικότητα εργασίας παραρτηρούμενη ως προς την αμειβή εργασίας	143	128,0		54	129	145	122	99	134	151	178	126	113	125	111
Μέσο κόστος εργασίας (χιλ. ευρώ)	4,6	7,0	6,2	19	44,8	33,3	9,2	19,3	4,1	15,0	6,0	33,5	41,5	41,8	
% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα	8,0	8,1	-1,0	-47,3	8,4	18,6	6,1	0,2	8,9	11,3	12,7	7,2	7,6	10,1	3,4
% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής	24	36	32	63	26	51	26	30	32	29	26	32	37	44	32

\* 2003

Πηγή: Eurostat, Structural Business Statistics, SBS.

#### 4.2.2. Εφοδιασμός πλοίων

Ο κλάδος του εφοδιασμού πλοίων ανήκει στην ευρύτερη έννοια της ναυτιλίας, αφού απασχολείται με την προμήθεια αναλώσιμων και άλλων ειδών που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία και βιωσιμότητα πλοίου και πληρώματος. Το αντικείμενο της εργασίας τους είναι η προμήθεια των πλοίων με ανταλλακτικά, εφόδια μηχανής, καταστρώματος, ενδιαίτησης και συγκεκριμένα με είδη ηλεκτρονικού, τηλεπικοινωνιακού και μηχανολογικού εξοπλισμού, με σωστικό εξοπλισμό και υλικά πλοίων, ναυσιπλοΐας, καθαριστικά δεξαμενών, χρώματα, βερνίκια, διαλύτες, χημικές ουσίες, μηχανήματα, συρματόσχοινα, ναυτικούς χάρτες, τρόφιμα, ποτά, τσιγάρα, πετρέλωση, λιπαντικά, νερό κλπ.

Σύμφωνα με τη στατιστική ταξινόμηση ΣΤΑΚΟΔ 2003 και NACE, ο κλάδος του εφοδιασμού των πλοίων υπάγεται στο χονδρικό εμπόριο (3ψήφιος κλάδος 511) και συγκεκριμένα στους 4ψήφιους κωδικούς 5111, 5112 και 5114 μαζί με άλλες ειδικότητες, όπως εμπορικοί αντιπρόσωποι που μεσολαβούν στην πώληση αγροτικών προϊόντων (5111), καυσίμων χημικών (5112), μηχανημάτων βιομηχανικού εξοπλισμού πλοίων και αεροσκαφών (5114).

Ο εφοδιασμός των πλοίων γίνεται με είδη που μεταφέρονται για τον εφοδιασμό μέχρι το λιμάνι και από εκεί στο πλοίο, όπως η μεταφορά των εφοδίων με φορτηγά ΔΧ, η φορτοεκφόρτωση στο πλοίο, η λάντζα που πηγαίνει μέχρι το πλοίο κλπ. Δεδομένου ότι η προσέγγιση ενός πλοίου στο λιμάνι συνεπάγεται

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.9

##### Διάρθρωση κόστους πλοίων ακτοπλοΐας, 1988-1990

Δαπάνες	%
Αμοιβές και έξοδα πληρώματος	26,4
Επισκευές, συντήρηση, εφόδια	9,2
Ασφάλιστρα	2,3
Έξοδα διοίκησης, γενικά έξοδα	5,6
1. Μέσο σταθερό κόστος	43,5
Καύσιμα, λιπαντικά	14,1
Έξοδα λιμένων	6,3
2. Μέσο μεταβλητό κόστος	20,4
3. Μέσο κόστος εκμετάλλευσης 1+2	63,9
Εξιμπρέτηση δανειακών κεφαλαίων	24,5
Αποθεματικό για ανάκτηση κεφαλαίου που έχει επενδυθεί	11,6
4. Μέσο κόστος απασχολούμενου κεφαλαίου	36,1
5. Συνολικό μέσο κόστος 3+4	100,0

Πηγή: ΚΕΠΕ (1992), σελ. 27.



παράλληλα με τον εφοδιασμό και άλλες ενέργειες που απασχολούν διάφορες ειδικότητες επαγγελματιών όπως η ρυμούλκηση, η απόθεση απορριμμάτων, η πετρέλειαση, η αλλαγή πληρωμάτων, οι τελωνειακές διατυπώσεις κλπ., κατ' αυτόν τον τρόπο εμπλέκονται πολλές ειδικότητες μεταφορών και εργαζομένων.

Έχει εκτιμηθεί ότι το κόστος εφοδιασμού, κατά μέσο όρο, ενός πλοίου της ακτοπλοΐας ανέρχεται στο 23,3% του μέσου κόστους του πλοίου (Πίνακας 4.2.9). Το κόστος αυτό διαχωρίζεται στο 9,2% που αφορά σταθερά κόστη (επισκευές, συντήρηση, εφόδια) και στο 14,1% που αφορά μεταβλητό κόστος δηλαδή καύσιμα, λιπαντικά.

#### 4.2.2.1. Χαρακτηριστικά του κλάδου

Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων έχει 269 εταιρείες μέλη, τις επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων (Πίνακας 4.2.10). Απασχολούν περί τα 2.500 άτομα με συνολικό τζίρο που ανέρχεται σε 250 εκατ. ευρώ, χωρίς να περιλαμβάνονται οι εταιρείες πετρελαίου. Το 84% των μονάδων συγκεντρώνεται στο νομό Αττικής, κυρίως στον Πειραιά, το 8% στην Πάτρα, το 2% στην Θεσσαλονίκη κλπ. Υπάρχουν βέβαια και άλλες εταιρείες μη μέλη του Συλλόγου που συστηματικά ή ευκαιριακά ασχολούνται με εφοδιασμό πλοίων και ο αριθμός τους ποικίλλει που, σύμφωνα με εκτιμήσεις, μπορεί να ανέρχονται σε άλλες 100 επιχειρήσεις.

Τα στοιχεία του Μητρώου Επιχειρήσεων της ΕΣΥΕ (Πίνακας 4.2.11) το 2004 αριθμούν τις εμπορικές επιχειρήσεις που μεσολαβούν στην πώληση μηχαν-

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.10

Αριθμός επιχειρήσεων εφοδιαστών πλοίων κατά περιοχή, 2008

Πειραιάς-Αττική	227
Πάτρα	22
Θεσσαλονίκη	5
Ρόδος	4
Ηγουμενίτσα	2
Καλαμάτα	2
Εύβοια	2
Καβάλα	1
Ιωάννινα	1
Πρέβεζα	1
Βόλο	1
Ρέθυμνο	1
Σύνολο	269

Πηγή: [www.ship-suppliers.gr](http://www.ship-suppliers.gr)

νημάτων, βιομηχανικού εξοπλισμού, πλοίων και αεροσκαφών (4ψήφιος κλάδος 5114 κατά ΣΤΑΚΟΔ-2003) στις 1.331, με το 60% των επιχειρήσεων να δραστηριοποιείται στην Αττική. Στο νομό αυτό βρίσκονται οι μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου, αφού συγκεντρώνουν το 90,6% του συνολικού τζίρου. Επίσης με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 1.3.1 του Κεφαλαίου 1, μεταξύ 2000-04 ο αριθμός των επιχειρήσεων αυξήθηκε από 677 στις 1.331 μονάδες με τζίρο από 609,9 σε 1027,1 εκατ. ευρώ, δηλαδή μέση ετήσια αύξηση 18,4% σε επιχειρήσεις και 14% σε τζίρο.

Επίσης, σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat (Πίνακας 4.2.12), όπου παρουσιάζονται διάφορα χαρακτηριστικά του 4ψήφιου κωδικού 5114, παρατηρείται ότι οι επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών απασχολούν 3.651 άτομα το έτος 2006 από σχεδόν 4.977 το 2005 και 4.993 το 2004, δηλαδή παρατηρείται μείωση κατά -14,5% την 2ετία 2004-06. Σχεδόν σε όλα τα μεγέθη φαίνονται σημαντικές μειώσεις πλην του τζίρου που δείχνει μικρή βελτίωση κατά 2,2%. Άλλο χαρακτηριστικό είναι ότι ως κλάδος του εμπορίου το υψηλότερο ποσοστό του κόστους τους, 96% (2006) αποτελείται από αγορές, 3,5% από έξοδα κόστους προσωπικού και μόλις 0,9% από επενδύσεις.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.11

Εμπορικοί αντιπρόσωποι που μεσολαβούν στην πώληση μηχανημάτων, βιομηχανικού εξοπλισμού, πλοίων και αεροσκαφών κατά Περιφέρεια, 2004 (κωδικός 5114 κατά ΣΤΑΚΟΔ-2003)

(Τζίρος σε εκατ. ευρώ)

Περιφέρειες	Αριθμός επιχειρήσεων	Τζίρος	% Αριθμός επιχειρήσεων	% Τζίρος
Ανατολική Μακεδονία-Θράκη	28	1,89	2,10	0,18
Αττική	799	930,78	60,03	90,62
Βόρειο Αιγαίο	16	2,59	1,20	0,25
Δυτική Ελλάδα	38	4,11	2,85	0,40
Δυτική Μακεδονία	19	2,96	1,43	0,29
Ήπειρος	11	0,98	0,83	0,10
Θεσσαλία	47	6,86	3,53	0,67
Ιόνια Νησιά	10	1,39	0,75	0,14
Κεντρική Μακεδονία	225	33,81	16,90	3,29
Κρήτη	46	10,27	3,46	1,00
Νότιο Αιγαίο	17	12,93	1,28	1,26
Πελοπόννησος	35	4,07	2,63	0,40
Στερεά Ελλάδα	40	14,52	3,01	1,41
Σύνολο χώρας	1331	1027,15	100,00	100,00

\* Για τους κλάδους με λιγότερες από 4 επιχειρήσεις δεν εμφανίζεται ο τζίρος.

Πηγή: Γ.Γ. ΕΣΥΕ, Μητρώο Επιχειρήσεων 2004.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.12

Χαρακτηριστικά των εταιρειών των αντιπροσώπων που μεσολαβούν στην πώληση μηχανημάτων, βιομηχανικού εξοπλισμού, πλοίων και αεροσκαφών, (κωδικός 5114 κατά NACE Rev. 1.1)

	2004	2005	2006	ΜΕΡΜ 2004-06
Αριθμός επιχειρήσεων	1198	1431	858	-15,37
Κύκλος εργασιών (εκατ. ευρώ)	1166,10	1216,70	1217,50	2,18
Αξία παραγωγής (εκατ. ευρώ)	351,3	447,6	213,4	-22,06
Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα (εκατ. ευρώ)	145,5	131,9	54,4	-38,85
Τζίρος ανά επιχείρηση (εκατ. ευρώ)	0,97	0,85	1,42	20,74
Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής (εκατ. ευρώ)	227,50	212,50	93,90	-35,75
Σύνολο αγορών (εκατ. ευρώ)	967,60	1007,10	1131,80	8,15
Κόστος προσωπικού (εκατ. ευρώ)	82,00	80,60	40,70	-29,55
Ακαθάριστες επενδύσεις (εκατ. ευρώ)	37,00	16,40	1,10	-82,76
Αριθμός εργαζομένων	4993	4977	3651	-14,49
Αριθμός μισθωτών	3564	2409	2642	-13,90
Τζίρος ανά εργαζόμενο (χιλ. ευρώ)	233,50	244,50	333,50	19,51
Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας (χιλ. ευρώ)	45,60	42,70	25,70	-24,93
% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας	198,00	127,50	167,00	-8,16
Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό (χιλ. ευρώ)	82,00	80,60	40,70	-29,55
% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα	12,50	19,80	4,50	-40,00
% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής	64,80	47,50	44,00	-17,60
<b>ΔΟΜΗ ΚΟΣΤΟΥΣ</b>				
% Αγορές	89,0	91,2	96,4	
% Κόστος προσωπικού	7,5	7,3	3,5	
% Ακαθάριστες επενδύσεις	3,4	1,5	0,1	

Σημείωση:

Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας = Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία/Αριθμός εργαζομένων.

% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας = Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας/Μέσο κόστος εργασίας.

Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό = Κόστος προσωπικού/Αριθμός μισθωτών.

% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα = Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα/Τζίρος.

% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής = Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής/Αξία παραγωγής.

Πηγή: SBS, Eurostat.

Τα στοιχεία της ICAP για 64 επιχειρήσεις του κλάδου των εφοδιασμών το έτος 2005 (Πίνακας 4.2.13) ανεβάζουν τον κύκλο εργασιών σε 4,4 εκατ. ευρώ ανά επιχείρηση, δηλαδή σε 265,5 εκατ. συνολικά. Ο κλάδος των εφοδιαστών είναι σημαντικός εξαγωγικός κλάδος ο οποίος εισάγει συνάλλαγμα στη χώρα. Οι κλάδοι της ελληνικής αγοράς με τους οποίους συνδέονται οι εφοδιασμοί πλοίων είναι κυρίως των τροφίμων, ποτών, καπνού όπου οι εξαγωγές της χώρας έχουν μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής παρά με τον βιομηχανικό-ναυτιλιακό

εξοπλισμό, εφόσον η ποιότητα και η εξειδίκευση της ελληνικής βιομηχανίας υστερεί στα είδη αυτά που συνήθως εισάγονται από το εξωτερικό.

Το μεγαλύτερο ποσοστό της ζήτησης εφοδιασμού στην Ελλάδα προέρχεται από σταθερούς πελάτες που κυρίως είναι πλοιοκτήτες πλοίων ελληνικής σημαίας ή ελληνικών συμφερόντων. Επίσης ο εφοδιασμός γίνεται συνήθως κατά τη διάρκεια των επισκευών στα ναυπηγεία, αφού τα περισσότερα πλοία δεν προσεγγίζουν ελληνικά λιμάνια μόνο για εφοδιασμό. Αυτό οφείλεται στην αύξηση του κόστους των εμπορευμάτων, στα υψηλά τιμολόγια παροχής λιμενικών υπηρεσιών, στις τελωνειακές διαδικασίες, στο ισχυρό ευρώ κλπ. Η χώρα μας έχει καθιερώσει απλουστευμένες διαδικασίες για τους εφοδιασμούς με εγχώρια και αλλοδαπά προϊόντα, αφού το πλοίο παραμένει στα λιμάνια για μικρό χρονικό διάστημα και οι εφοδιασμοί μπορούν να γίνουν οποιαδήποτε ώρα.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.13

Στοιχεία ισολογισμών των επιχειρήσεων εφόδια ναυτιλίας - τροφοδοσία πλοίων, διάφορα βιομηχανικά είδη, 2005

(Ποσά σε χιλ. ευρώ)

Ειδικότητα	Μέση απασχόληση	Κεφάλαιο	Ίδιο κεφάλαιο	Υποχρεώσεις	Καθαρά πάγια
1. Εμπόριο βιομηχανικού εξοπλισμού	986	45284	48230	112091	28462
Αριθμός επιχειρήσεων	44	43	40	40	40
2. Τροφοδοσίες-εφοδιασμοί πλοίων	310	6678	10992	42942	11262
Αριθμός επιχειρήσεων	18	17	17	18	18
3. Πετρέλευση	13	5529	4336	4077	3993
Αριθμός επιχειρήσεων	2	2	2	2	2
ΣΥΝΟΛΟ	1309	52005	59262	155073	39764
Αριθμός επιχειρήσεων	64	62	59	60	60

Ειδικότητα	Σύνολο ενεργητικού	Κύκλος εργασιών	Μικτά κέρδη	Έσοδα	Καθαρά κέρδη
1. Εμπόριο βιομηχανικού εξοπλισμού	160312	187293	52404	11922	9708
Αριθμός επιχειρήσεων	40	40	40	37	40
2. Τροφοδοσίες-εφοδιασμοί πλοίων	53933	78204	16779	1095	589
Αριθμός επιχειρήσεων	18	18	18	18	18
3. Πετρέλευση	8413	20213	1064	643	83
Αριθμός επιχειρήσεων	2	2	2	2	2
ΣΥΝΟΛΟ	214286	265537	69223	13054	10337
Αριθμός επιχειρήσεων	60	60	60	57	60

Πηγή: ICAP.

Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν θεσπίσει χωριστές εθνικές διαδικασίες για τον εφοδιασμό των πλοίων, εφόσον δεν έχουν καθιερωθεί ακόμα κοινές τελωνειακές διαδικασίες. Άλλο πρόβλημα είναι ότι τα ναυπηγεία από τα οποία εξαρτώνται και οι εφοδιασμοί, όπως αναφέρεται πιο πάνω, δεν μπορούν να προσελκύσουν σοβαρό ναυπηγοεπισκευαστικό έργο που έχει απορροφηθεί από τα ναυπηγεία της Μαύρης Θάλασσας και της Τουρκίας, τα οποία είναι πολύ ανταγωνιστικά. Έτσι μειώνεται και η διέλευση πλοίων από τα ελληνικά λιμάνια. Η Τουρκία έχει αναπτύξει 120 ναυπηγεία με 140 δεξαμενές, ενώ η Ελλάδα διαθέτει πολύ λιγότερες δεξαμενές οι οποίες, επιπλέον, είναι μικρής χωρητικότητας.

#### **4.2.3. Υπηρεσίες μεταφορικής αλυσίδας, πρακτόρευση, διαμεταφορές**

##### **4.2.3.1. Γενικά**

Η παγκοσμιοποίηση και η καθετοποίηση της παραγωγής σημαίνουν ενοποίηση αγορών και οικονομιών. Στο νέο περιβάλλον η εξασφάλιση ανταγωνιστικών τιμών επιβάλλει την παραγωγή των προϊόντων σε μεγάλη κλίμακα, σε ορισμένες περιοχές της γης όπου έχουν εγκατασταθεί οι πολυεθνικές. Έτσι, εξασφαλίζεται χαμηλό κόστος των παραγομένων προϊόντων και οι ίδιες εταιρείες κάνουν την εισαγωγή στις ενδιαφερόμενες χώρες. Αυτό έχει οδηγήσει σε νέες ενέργειες εξειδικευμένων τρόπων μεταφοράς που θα εξασφαλίζουν την ταχύτητα, το χαμηλό κόστος και την ασφάλεια των εμπορευμάτων, δεδομένου ότι τα εμπορεύματα μεταφέρονται σε μεγαλύτερες αποστάσεις, μέσω ολοκληρωμένων εναλλακτικών δικτύων μεταφορών. Οι μεταφορείς πλέον χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) για να ελέγχουν και να παρακολουθούν καθ' όλη τη διαδρομή τη μεταφορά των εμπορευμάτων από την παραγωγή στην κατανάλωση, μέσω προηγμένων συστημάτων της πληροφορικής. Οι υπηρεσίες αυτές πραγματοποιούνται είτε από την ίδια την επιχείρηση ή με ανάθεση υπεργολαβίας (outsourcing) σε εξωτερική εξειδικευμένη εταιρεία παροχής εφοδιαστικής (Third-party logistics, 3PL).

Οι εξωτερικές υπηρεσίες της εφοδιαστικής αλυσίδας βελτιώνουν την αποτελεσματικότητα της μεταφορικής αλυσίδας, επιτυγχάνοντας παράλληλα οικονομίες κλίμακος της επιχείρησης με την εξοικονόμηση σημαντικών πόρων που μπορούν να διατεθούν στους κύριους τομείς δραστηριότητάς της. Για παράδειγμα οι δαπάνες πάγιου εξοπλισμού και εξειδικευμένου προσωπικού μετατρέπονται από σταθερά σε μεταβλητά έξοδα, ειδικότερα σε περιπτώσεις εποχικότητας της παραγωγής. Υπάρχουν, όμως, και τα μειονεκτήματα δεδομένου

ότι η ανάθεση υπεργολαβίας μπορεί να στερήσει την επιχείρηση από την τεχνογνωσία, την ποιότητα υπηρεσιών κλπ. (ICAP, 2007, σελ.10-11). Οι κύριες δραστηριότητες των επιχειρήσεων αυτών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα ως ποσοστά επί της συνολικής αξίας υπηρεσιών του έτους 2006 είναι: οι αποθηκεύσεις κατά το 50% και ακολουθούν: οι υπηρεσίες διανομής κατά το 38,5%, οι υπηρεσίες αποσυσκευασίας, ανασυσκευασίας και ετικετοποίησης κατά το 6,5%, η λογισμική υποστήριξη κατά το 5%.

Στη Ελλάδα, οι υπηρεσίες αυτές αναπτύχθηκαν το 1990 με την κατάργηση των τελωνειακών αποθηκών για τα κοινοτικά εμπορεύματα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στον χώρο αυτό δραστηριοποιήθηκαν οι διαμεταφορείς, οι μεταφορείς, οι εταιρείες αποθήκευσης, φόρτωσης και οι γενικά εταιρείες που εμπλέκονται στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Στον κλάδο των πρακτορείων ή διαμεταφορών περιλαμβάνονται οι εταιρείες ή τα φυσικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στη διαχείριση του πλοίου και του φορτίου, όπως τον σχεδιασμό, την οργάνωση, τη διαχείριση, τον έλεγχο, την εκτέλεση μεταφοράς φορτίου, καλύπτοντας έτσι ένα ευρύ πεδίο ενεργειών της μεταφορικής αλυσίδας. Διακρίνονται σε πρακτορεία ή εταιρείες διαμεταφορών ή άτομα, τους πράκτορες/διαμεταφορείς, που ενεργούν γενικά για μεταφορές ή εξειδικεύονται μόνο στις ναυτιλιακές μεταφορές. Επίσης υπάρχουν και οι μικτές εταιρείες που ενεργούν πλην των μεταφορών φορτίου και με τη διακίνηση επιβατών ή με τουριστικές δραστηριότητες.

Οι ανωτέρω δραστηριότητες περιλαμβάνονται στους 4ψήφιους κωδικούς της στατιστικής ταξινόμησης ΣΤΑΚΟΔ 2003: 1) 6311 ως διακίνηση φορτίου ανεξαρτήτως τρόπου μεταφοράς. Αναλυτικότερα ο κλάδος 6311 περιλαμβάνει τη φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων ή αποσκευών επιβατών ανεξάρτητα από το χρησιμοποιούμενο τρόπο μεταφοράς. 2) 6312 ως αποθήκευση φορτίου. 3) 6330 ως δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων και επιχειρήσεων οργανωμένων εκδρομών, δραστηριότητες παροχής τουριστικής βοήθειας κλπ. 4) 6340 ως δραστηριότητες άλλων γραφείων, δηλαδή οι διαμεταφορείς.

Ειδικότερα οι δραστηριότητες άλλων γραφείων μεταφοράς, που περιλαμβάνονται στον 4ψήφιο κωδικό 6340, δραστηριοποιούνται κατόπιν εντολής του εμπόρου-ναυλωτή σε όλες τις ενέργειες από την εξεύρεση του μεταφορικού μέσου μέχρι την τελική παράδοση στον παραλήπτη. Οι ενέργειες αυτές αφορούν: την προετοιμασία ή εκτέλεση κάθε είδους μεταφορών, την αποστολή εμπορευμάτων, την παραλαβή ομαδικών ή ατομικών αποστολών εμπορευμάτων, την έκδοση και προμήθεια μεταφορικών εγγράφων ή φορτωτικών, την οργάνωση ομαδικών αποστολών εμπορευμάτων με κάθε μέσο, τους εκτελωνισμούς, την

πρακτόρευση θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών και διάφορες εργασίες σχετικές με τη μεταφορά εμπορευμάτων (όπως προσωρινή συσκευασία για την προστασία των εμπορευμάτων κατά τη διαμετακόμιση, αποσυσκευασία, δειγματοληψία, ζύγισμα). Οι επιχειρήσεις διαμεταφοράς στην Ελλάδα, σύμφωνα με μελέτη της ICAP (2008), διαχωρίζονται σε εταιρείες ανάλογα με το μεταφορικό μέσο που εξειδικεύονται. Όπως αναφέρεται στη μελέτη αυτή, μεταξύ άλλων, στην εκτίμηση με βάση την αξία του συνόλου των συναλλαγών τους που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 2004-07, ο οδικός τομέας συγκεντρώνει τις περισσότερες εταιρείες, κατά το 58%-64%, και ακολουθούν οι ναυτιλιακές εταιρείες με 11%-14%, οι αεροπορικές με 13%-17%, οι σιδηροδρομικές με 10%-12% και οι μικτές εταιρείες με το 2% περίπου.

#### **4.2.3.2. Γενικά χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων των βοηθητικών δραστηριοτήτων**

Οι κλάδοι των βοηθητικών δραστηριοτήτων, όπως φαίνονται στον Πίνακα 1.3.1 του Κεφαλαίου 1 που παρουσιάζει στοιχεία του Μητρώου Επιχειρήσεων της ΕΣΥΕ για τα έτη 2000-04, περιλαμβάνουν τους 4ψήφιους κωδικούς 6311 της διακίνησης φορτίου, 6312 της αποθήκευσης φορτίου, 6330 των ταξιδιωτικών πρακτορείων και 6340 των άλλων γραφείων μεταφορών (πράκτορες-διαμεταφορείς). Από τα στοιχεία αυτά παρατηρείται ότι τους υψηλότερους κύκλους εργασιών πραγματοποιούν τα ταξιδιωτικά πρακτορεία (κλάδος 6330) και οι διαμεταφορείς (κλάδος 6340), αφού συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων 3.408 και 5.485, αντίστοιχα, και πραγματοποιούν σημαντικό τζίρο και μέσο τζίρο ανά επιχείρηση που ανέρχεται σε 300-400 χιλ. ευρώ το διάστημα 2000-04.

Τα στοιχεία του Μητρώου Επιχειρήσεων της ΕΣΥΕ το 2004 κατά περιφέρειες (Πίνακας 4.2.14) για τους κλάδους των βοηθητικών δραστηριοτήτων κατά σειρά αναφέρουν ότι τα πρακτορεία ταξιδίων, κλάδος 6330, κατανέμονται περισσότερο περιφερειακά ως προς τον αριθμό των επιχειρήσεων, αλλά συγκεντρωτικά στον τζίρο. Τα πιο κερδοφόρα βρίσκονται στην Αττική που συγκεντρώνει το 37,3% του αριθμού των επιχειρήσεων και το 70% του συνολικού τζίρου. Επίσης, πλην της Αττικής, σημαντική είναι η παρουσία των ταξιδιωτικών πρακτορείων στην Κεντρική Μακεδονία 14,4% και 8,2%, αντίστοιχα, όπως και στις τουριστικές περιοχές όπως στο Νότιο Αιγαίο με το 11% των επιχειρήσεων και το 6% του τζίρου, στην Κρήτη με αντίστοιχα ποσοστά 9,3% και 7,2%, στα Ιόνια Νησιά με 8,2% και 2,8% κλπ. Ο κλάδος 6311 των εταιρειών διακίνησης φορτίων συγκεντρώνεται κατά το 47,4% των επιχειρήσεων στην Αττική, όπου βρίσκονται



οι μεγαλύτερες εταιρείες με το 69,4% του συνολικού τζίρου. Σημαντική είναι η παρουσία τους στην Κεντρική Μακεδονία με το 20,4% του αριθμού των εταιρειών και το 4,2% του τζίρου, στην Ανατολική Μακεδονία και Θράκη με αντίστοιχα ποσοστά 3,7% και 5,3%, στη Θεσσαλία με 9,6% και 2,2%, στην Πελοπόννησο με 4,1% και 2,2% κλπ. Ο κλάδος 6312 των εταιρειών αποθήκευσης φορτίων συγκεντρώνεται κατά το 50% του αριθμού των επιχειρήσεων και το 87,1% του τζίρου στην Αττική, όπου βρίσκονται, οι μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου και ακολουθεί η Κεντρική Μακεδονία με αντίστοιχα ποσοστά 16,8% και 8,3%, η Θεσσαλία με 9,5% και 1,3% κλπ. Ο κλάδος 6340 των πρακτορείων-διαμεταφορέων συγκεντρώνεται κατά το 62,1% στην Αττική όπου βρίσκονται οι μεγαλύτερες εταιρείες με το 77% του συνολικού τζίρου. Σημαντική επίσης είναι η παρουσία των διαμεταφορέων στην Κεντρική Μακεδονία με το 17,2% του αριθμού των εταιρειών και το 12,9% του τζίρου.

Επίσης, σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, στον Πίνακα 4.2.15 φαίνονται διάφορα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων σε επίπεδο 3ψήφιων κωδικών για δύο ομάδες κλάδων, δηλαδή των ταξιδιωτικών πρακτορείων (κωδικός 633) και αθροιστικά για τις επιχειρήσεις διαμεταφοράς-αποθήκευσης-χειρισμού φορτίου (κωδικοί 631+632+634). Όπως παρατηρείται, οι μονάδες αυτές απασχολούν έναν αρκετά μεγάλο αριθμό εργαζομένων που ανέρχονται σε 14.391 και 29.777, αντίστοιχα. Μεταξύ των ετών 2000-06 παρατηρείται ότι οι επιχειρήσεις αυτές των δύο ομάδων έχουν σημαντικές αυξήσεις σε τζίρο (8-9%), σε απασχόληση (2-2,5%), σε αγορές (8-12%) και σε επενδύσεις (13,5%). Ως προς τη δομή του κόστους, η δεύτερη ομάδα που έχει σχέση με τις υπηρεσίες της εφοδιαστικής αλυσίδας έχει μεγαλύτερη συμμετοχή 5,4% στο κόστος προσωπικού έναντι του 3,7% της πρώτης ομάδας των ταξιδιωτικών πρακτορείων. Επιπλέον, οι εργαζόμενοι στις υπηρεσίες των logistics έχουν υψηλότερες απολαβές (μέσο κόστος εργασίας το 2006 που ανέρχεται στις 26 χιλ. ευρώ έναντι των 17,2 χιλ. ευρώ των πρακτορείων ταξιδίων) που μπορεί να αποδοθεί στη μονιμότερη εργασία που έχουν οι απασχολούμενοι στις αποθηκείσεις και όχι στην εποχική των πρακτορείων. Παράλληλα οι αποθηκείσεις-διαμεταφορές έχουν αυξήσεις στη φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας κατά 10,1% λόγω της σημαντικής αύξησης στην ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του κλάδου κατά 12,5% μεταξύ 2000-06, ενώ η προσαρμοσμένη παραγωγικότητα εργασίας λόγω της αύξησης του κόστους ανά εργαζόμενο παραμένει αντίστοιχα σταθερή. Επίσης η ομάδα των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας διατηρούν υψηλό ποσοστό κέρδους που διαμορφώθηκε στο 23,7% από 21,2% που ήταν το 2000, έναντι μόνο 8% των πρακτορείων ταξιδίων που παρουσίασαν το 2006 από 20,7% που είχαν το 2000.



**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.14**  
**Επιχειρήσεις γραφείων μεταφορών κατά Περιφέρεια στην Ελλάδα, 2004**

Περιφέρειες	Κωδικός κλάδου 6330			Κωδικός κλάδου 6311			Κωδικός κλάδου 6312			(Τζίρος σε εκατ. ευρώ)						
	Αριθμός επιχειρήσεων	Τζίρος	% Αριθμός επιχειρήσεων	Αριθμός επιχειρήσεων	Τζίρος	% Αριθμός επιχειρήσεων	Αριθμός επιχειρήσεων	Τζίρος	% Αριθμός επιχειρήσεων	Αριθμός επιχειρήσεων	Τζίρος	% Αριθμός επιχειρήσεων				
Ανατολική Μακεδονία-Θράκη	105	14,47	3,08	0,95	16	6,05	3,66	5,33	8	0,73	4,47	0,46	131	11,10	2,39	0,69
Αττική	1272	1060,72	37,32	69,97	207	78,81	47,37	69,43	84	138,60	46,93	87,13	3405	1241,28	62,08	77,00
Βόρειο Αιγαίο	73	15,04	2,14	0,99	4	0,26	0,92	0,23	2	0,00	1,12	0,00	58	5,50	1,06	0,34
Δυτική Ελλάδα	89	10,36	2,61	0,68	12	9,02	2,75	7,95	7	0,15	3,91	0,09	148	28,24	2,70	1,75
Δυτική Μακεδονία	50	4,95	1,47	0,33	13	0,14	2,97	0,13	8	0,49	4,47	0,31	58	10,52	1,06	0,65
Ήπειρος	75	6,03	2,20	0,40	4	0,10	0,92	0,09	3	0,00	1,68	0,00	96	13,27	1,75	0,82
Θεσσαλία	128	20,40	3,76	1,35	42	2,44	9,61	2,15	17	2,01	9,50	1,26	135	26,34	2,46	1,63
Ιόνια Νησιά	276	41,84	8,10	2,76	3	0,00	0,69	0,00	1	0,00	0,56	0,00	46	3,65	0,84	0,23
Κεντρική Μακεδονία	489	124,31	14,35	8,20	89	4,76	20,37	4,19	30	13,18	16,76	8,29	944	208,50	17,21	12,93
Κρήτη	318	108,79	9,33	7,18	16	8,39	3,66	7,39	3	0,00	1,68	0,00	148	27,30	2,70	1,69
Νότιο Αιγαίο	373	90,53	10,94	5,97	2	0,00	0,46	0,00	2	0,00	1,12	0,00	122	15,00	2,22	0,93
Πελοπόννησος	104	12,12	3,05	0,80	18	2,45	4,12	2,16	4	3,30	2,23	2,08	102	6,77	1,86	0,42
Στερεά Ελλάδα	56	6,48	1,64	0,43	11	1,10	2,52	0,97	10	0,61	5,59	0,38	92	14,61	1,68	0,91
Σύνολο Χώρας	3408	1516,04	100,00	100,00	437	113,52	100,00	100,00	179	159	100,00	100,00	5485	1612	100,00	100,00

Σημειώσεις: Για τους κλάδους με λιγότερες από 4 επιχειρήσεις δεν εμφανίζεται ο τζίρος.

Ονομασία κωδικών κατά ΣΤΑΧΟΔ-2003:

Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων 6330.

Διακίνηση φορτίων 6311.

Αποθήκευση 6312.

Άλλα γραφεία μεταφορών (Διαμεταφορές) 6340.

Πηγή: ΕΣΥΕ, Μητρώο Επιχειρήσεων 2004.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.15

Κύρια χαρακτηριστικά των βοθητικών δραστηριοτήτων στις μεταφορές

	Κωδικός 633						Κωδικοί 631+632+634						Κωδ. 633 MEPM 2000-06
	2000	2004	2005	2006	2000	2004	2005	2006	2000	2004	2005	2006	
Αριθμός επιχειρήσεων	3088	3337	3277	3415	7531	7815	7836	7884					1,69
Κύκλος εργασιών (εκατ. ευρώ)	1001,8	1191	1401	1586	1699	2651	2643	2833,1					7,96
Αξία παραγωγής (εκατ. ευρώ)	617,7	1825	691,2	613,2	1146	3841	1823	1835,4					-0,12
Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα (εκατ. ευρώ)	207,4	254,7	288,3	127,6	360,3	648,5	678,9	671,7					-7,78
Τζίρος ανά επιχείρηση (εκατ. ευρώ)	0,32	0,36	0,43	0,46	0,23	0,34	0,34	0,36					6,16
Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής (εκατ. ευρώ)	342,6	458,5	485,2	311,1	616	1127	1321	1246,3					-1,59
Σύνολο αγорών (εκατ. ευρώ)	660,5	760,4	957,6	1307	1080	1561	1471	1705,8					12,04
Κόστος προσωπικού (εκατ. ευρώ)	135,2	203,7	196,9	183,5	255,7	478,8	642,1	574,6					5,22
Ακαθάριστες επενδύσεις (εκατ. ευρώ)	24,1	92,0	28,3	51,2	46,3	251,5	117,2	98,7					13,38
Αριθμός εργαζομένων	12391	14300	14507	14391	26250	31947	34523	29777					2,53
Αριθμός μισθωτών	8787	9974	10672	10696	17246	21669	26468	22119					3,33
Τζίρος ανά εργαζόμενο (χιλ. ευρώ)	80,9	83,3	96,5	110,2	64,7	83	76,6	95,1					5,29
Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας (χιλ. ευρώ) στην αμοιβή εργασίας	27,6	32,1	32,1	21,6	23,5	35,3	38,3	41,9					-4,00
% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας	179,7	157	173,8	126,0	158,3	159,7	157,7	161,1					-5,75
Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό (χιλ. ευρώ)	15,4	20,4	18,4	17,2	14,8	22,1	24,3	26,0					1,86
% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα	20,7	21,4	19,2	8,0	21,2	24,5	25,7	23,7					-14,65
% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής	55,5	25,1	67,3	50,7	53,7	29,3	72,5	67,9					-1,50
<b>ΔΟΜΗ ΚΟΣΤΟΥΣ</b>													
% Αγорές	80,6	72,0	81,0	84,8	78,2	68,1	66,0	71,7					
% Κόστος προσωπικού	16,5	19,3	16,6	11,9	18,5	20,9	28,8	24,2					
% Ακαθάριστες επενδύσεις	2,9	8,7	2,4	3,3	3,3	11,0	5,3	4,1					

Σημειώσεις:

Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας = Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία/Αριθμός εργαζομένων.

% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας = Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας/Μέσο κόστος εργασίας.

Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό = Κόστος προσωπικού/Αριθμός μισθωτών.

% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα = Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα/Τζίρος.

% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής = Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής/Αξία παραγωγής.

Ονομασία κωδικών κατά NAOE Rev. 1.1: 631 Διακίνηση και αποθήκευση φορτίων, 632 Άλλες βοθητικές μεταφορικές δραστηριότητες, 633 Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων, 634 Δραστηριότητες άλλων γραφείων μεταφορών.

Πηγή: SBS, Eurostat.

#### 4.2.4. Νηογνώμονες

Οι νηογνώμονες αποτελούν ναυτιλιακούς τεχνικούς οργανισμούς που έχουν ως έργο την επιθεώρηση των πλοίων, την κατάταξη αυτών σε διάφορες κλάσεις και την έκδοση πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, σύμφωνα με τους όρους διεθνών συμβάσεων και ειδικών κανονισμών. Το ΠΔ 32/57 (ΦΕΚ 35Α/14.3.1997) ενσωματώνει τη χώρα στην Οδηγία της ΕΕ 94/57 (22.11.1994) σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για την αναγνώριση Οργανισμών επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων. Η εξουσιοδότηση των αναγνωρισμένων νηογνώμωνων για τη διενέργεια ελέγχων και την έκδοση των απαιτούμενων πιστοποιητικών καλύπτεται με την Υπουργική Απόφαση 4113.190/01/2004 379Β. Η χώρα έχει αναγνωρίσει και εξουσιοδοτήσει 10 νηογνώμονες, μεταξύ αυτών και τον Ελληνικό Νηογνώμονα. Και οι 10 αναγνωρισμένοι νηογνώμονες έχουν γραφεία στον Πειραιά και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας.

Στον Πίνακα 4.2.16 φαίνονται οι νηογνώμονες στους οποίους ταξινομούνται τα πλοία, άνω των 1.000 κοχ, του ελληνόκτητου στόλου και του στόλου υπό ελληνική σημαία κατά τον μήνα Φεβρουάριο 2008. Παρατηρείται ότι ο Νορβηγικός Νηογνώμονας έχει στην κλάση του τα μεγαλύτερης μέσης χωρητικότητας πλοία 76.872 dwt και 107.507 dwt ή 47,218 gt και 60.994 gt για τον ελληνόκτητο και ελληνικό στόλο, αντίστοιχα. Ακολουθεί ο Αμερικανικός Νηογνώμονας και έπεται ο Αγγλικός Νηογνώμονας. Σε αριθμό πλοίων πρώτος έρχεται ο Αγγλικός Νηογνώμονας με 878 πλοία (21%) του ελληνόκτητου στόλου και 310 πλοία (26%) του υπό ελληνική σημαία. Στον Ελληνικό Νηογνώμονα κατατάσσονται αντίστοιχα 126 (ή το 3,5%) και 96 πλοία (ή το 8%) μέσης χωρητικότητας 2.960 dwt και 2.595 dwt.

Αναφέρεται, επιπλέον, σύμφωνα με στοιχεία του Ελληνικού Νηογνώμονα, ότι έχει στην κλάση του 253 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία καθώς και 122 με ξένη σημαία, 100 ακτοπλοϊκά, 1.160 άλλα πλοία και 7.112 σκάφη αναψυχής.

Όσον αφορά την απασχόληση στους νηογνώμονες, από τα στοιχεία του Πίνακα 4.2.16 παρατηρείται ότι η απασχόληση στους Οργανισμούς αυτούς υπερβαίνει τα 500 άτομα στην Ελλάδα. Οι νηογνώμονες είναι δραστηριότητα που υπάγεται στον κλάδο 6322 της ταξινόμησης ΣΤΑΚΟΔ-2003 ή NACE ως άλλες βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες μέσω υδάτινων οδών, όπου περιλαμβάνονται οι λειτουργίες εγκαταστάσεων λιμένων και αποβαθρών, δεξαμενών κλπ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.16

Κατανομή του ελληνόκτητου, ελληνικού στόλου και απασχόληση στην Ελλάδα κατά ημερομηνία, 2/2008

(Πλοία άνω των 1000 gt)

	Α. Ελληνόκτητος στόλος				Β. Ελληνικός στόλος				Απασχόληση στην Ελλάδα		
	Αριθμός πλοίων		ανά πλοίο		Αριθμός πλοίων		ανά πλοίο				
	000 dwt	000 gt	000 dwt	000 gt	000 dwt	000 gt	000 dwt	000 gt			
ABS-American	766	58.784	32.789	77	43	264	25.970	14.466	98	55	75
BR	5	18	14	4	3	1	2	2	2	2	
BV-Γαλλίας	462	22.789	13.173	49	29	69	3.354	1937	49	28	100*
CC Κίνας	45	1.375	828	31	18	13	162	104	12	8	
CR	10	416	333	42	33		0	0			
CS	3	82,049	50	27	17		0	0			
DS	1	13	11	13	11		0	0			
GL Γερμανικός	216	8.738	6.911	40	32	59	3.892	3.388	66	57	25
Ελληνικός ημερομηνίας HRS	126	373	1.019	3	8	96	249	839	3	9	132
KC	2	28	18	14	9		0	0			
KI	2	41	27	21	13		0	0			
KR Κορέας	53	2.690	1.809	51	34	2	30	19	15	9	10
LR-Lloyd's Register Αγγλίας	878	63.499	36.464	72	42	310	26.651	15.240	86	49	110
NK Ιαπωνίας	492	25.131	14.482	51	29	47	2468,9	1.407	53	30	15
NN Ολλανδικός	17	888	488	52	29	10	356	198,7	36	20	
DNV- Νορβηγικός	598	45.969	28.236	77	47	150	16.126	9.149	108	61	67
PR	32	570	346,53	18	11		0	0			
Ri Ιταλίας	93	2.968	2.163	32	23	16	135,71	201	8	13	20
RP	1	6	4	6	4		0	0			
RR	1	2	2	2	2		0	0			
RS Ρωσίας	91	2.156	1.442	24	16	1	2	1	2	1	3
TL	1	0,524	4	1	4		0	0			
UU	278	24.388	13.986	88	50	159	14.471	8.609	91	54	
Σύνολο	4.173	260.929	154.599	63	37	1.197	93.870	55.560	78	46	557

Σημείωση: Περιλαμβάνονται και πλοία που ανήκουν σε περισσότερους του ενός ημερομηνίες χωρίς να προστίθενται στο σύνολο.

\* μαζί με τη βιομηχανία.

ABS: American Bureau of Shipping, BR: Bulgarian Register, BV: Bureau-Veritas, CCS: China Classification Society, CR: Croatian Register, GL: Germanischer Lloyd, HRS: Hellenic Register of Shipping, KC: Korea Classification Society (Korea DPR), KR: Korean Register, LR: Lloyd's Register, NK: Nippon Kaiji Kyokai, NN: DNV: Det Norske Veritas, PR: Polish Register, RI: Registro Italiano Navale, RP: RIVANE Portuguese, RS: Russian Maritime Register, TL: Turkish Lloyd, UU: Unknown Register. Πηγές: Ημερομηνίες Lloyd's Register-Fairplay, Απασχόληση: συλλογή στοιχείων ΚΕΠΕ.

#### 4.2.5. Ναυτιλιακή χρηματοδότηση

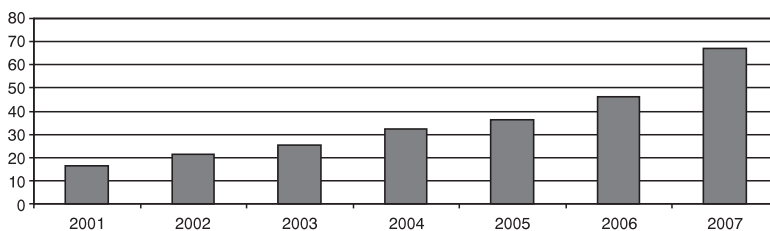
Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση περιλαμβάνεται στον 4ψήφιο κωδικό 6519 της ΣΤΑΚΟΔ-2003, μαζί με τις δραστηριότητες των τραπεζών και άλλων νομισματικών οργανισμών. Η χρηματοδότηση αφορά κυρίως την ενίσχυση κεφαλαίων προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Τα τελευταία χρόνια οι ελληνικές τράπεζες αντιμετωπίζουν τον ανταγωνισμό των διεθνών χρηματοπιστωτικών οργανισμών με ή χωρίς παρουσία στην ελληνική αγορά.

Το σύνολο των δανείων προς την ελληνική ναυτιλία έχει ξεπεράσει σήμερα τα 60 δισ. δολάρια. Συγκεκριμένα, τον Δεκέμβριο του 2007 το σύνολο των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων των 50 και πλέον τραπεζών που στηρίζουν την ελληνόκτητη ναυτιλία, ανέρχονταν σε 66,941 δισ. δολάρια έναντι 16,525 δισ. δολαρίων στο τέλος του 2001 (Διάγραμμα 4.2.1). Τα στοιχεία αυτά προκύπτουν από την ετήσια έρευνα της Petrofin Bank Research.

Η πείρα, η τεχνογνωσία και η δυναμική των Ελλήνων πλοιοκτητών, σε συνδυασμό με τις μακροχρόνιες και δοκιμασμένες σχέσεις που έχουν αναπτύξει με τις μεγάλες ναυτιλιακές τράπεζες, οδήγησαν τη χρηματοδοτική αγορά σε ιστορικά ύψη τα τελευταία δέκα χρόνια. Πρέπει φυσικά να επισημανθεί ότι η μεγάλη ρευστότητα των ίδιων των ναυτιλιακών εταιρειών και οι προοπτικές της ναυτιλίας μέχρι το 2007 ευνόησαν τη χρηματοδότησή τους από τις τράπεζες. Επίσης, σημαντικό ρόλο έπαιξε το γεγονός ότι οι ελληνικές τράπεζες επηρεάστηκαν πολύ λιγότερο από τη διεθνή κρίση σε σύγκριση με τις ξένες τράπεζες, οι οποίες ήταν εκτεθειμένες στην αγορά ενυπόθηκων δανείων μειωμένης εξασφάλισης (subprime market).

Συγκεκριμένα, για το έτος 2007, τα δάνεια προς την ελληνική ναυτιλία αυξήθηκαν κατά 44,31% και ανήλθαν, όπως προαναφέραμε, στα 66,9 δισ. δολάρια.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.1  
Η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας (σε δισ. \$)



Πηγή: Petrofin Bank Research, [www.petrofin.gr](http://www.petrofin.gr).

λάρια, έναντι 46,3 δισ. δολαρίων το 2006. Από το σύνολο των 66,9 δισ. δολαρίων, τα 45,3 δισ. δολάρια, αφορούσαν δάνεια τα οποία είχαν εκταμειωθεί μέχρι το τέλος του 2007. Τα υπόλοιπα 21,6 δισ. δολάρια αφορούσαν δάνεια που είχαν εγκριθεί, αλλά δεν είχαν απορροφηθεί από τις ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρείες.

Άλλα σημαντικά συμπεράσματα που απορρέουν από την τελευταία έτη-σια έρευνα του έτους 2007 της Petrofin Bank Research για τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι τα παρακάτω:

1. Το χαρτοφυλάκιο των ελληνικών τραπεζών ήταν 15,8 δισ. δολάρια, αυξημένο κατά 115,59% σε σύγκριση με το 2006.

2. Οι διεθνείς τράπεζες με υποκαταστήματα στην Ελλάδα κατείχαν το 2007 χαρτοφυλάκιο ύψους 37,03 δισ. δολαρίων, αυξημένο κατά 52,73% σε σχέση με το 2006.

3. Οι διεθνείς τράπεζες, χωρίς υποκαταστήματα στην Ελλάδα, διαχειρίζονταν το 2007 χαρτοφυλάκιο ύψους 14,06 δισ. δολαρίων, που ήταν μειωμένο κατά 4,91% σε σύγκριση με το 2006. Η μείωση όμως οφείλεται στο γεγονός ότι το χαρτοφυλάκιο της HSH-Nordbank μεταφέρθηκε στην κατηγορία διεθνείς τράπεζες με παρουσία υποκαταστημάτων στην Ελλάδα.

4. Ο αριθμός των τραπεζών που δανειοδότησαν την ελληνική ναυτιλία αυξήθηκε στις 41 συνολικά στο τέλος του 2007 (Διάγραμμα 4.2.2). Οι δέκα πρώτες τράπεζες φαίνεται να ελέγχουν το 62,35% του συνολικού χαρτοφυλακίου της χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας το 2007, έναντι ποσοστού 68,14%, που κατείχαν το 2006. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει τη συμμετοχή περισσότερων τραπεζών στο μερίδιο αγοράς του συγκεκριμένου τομέα.

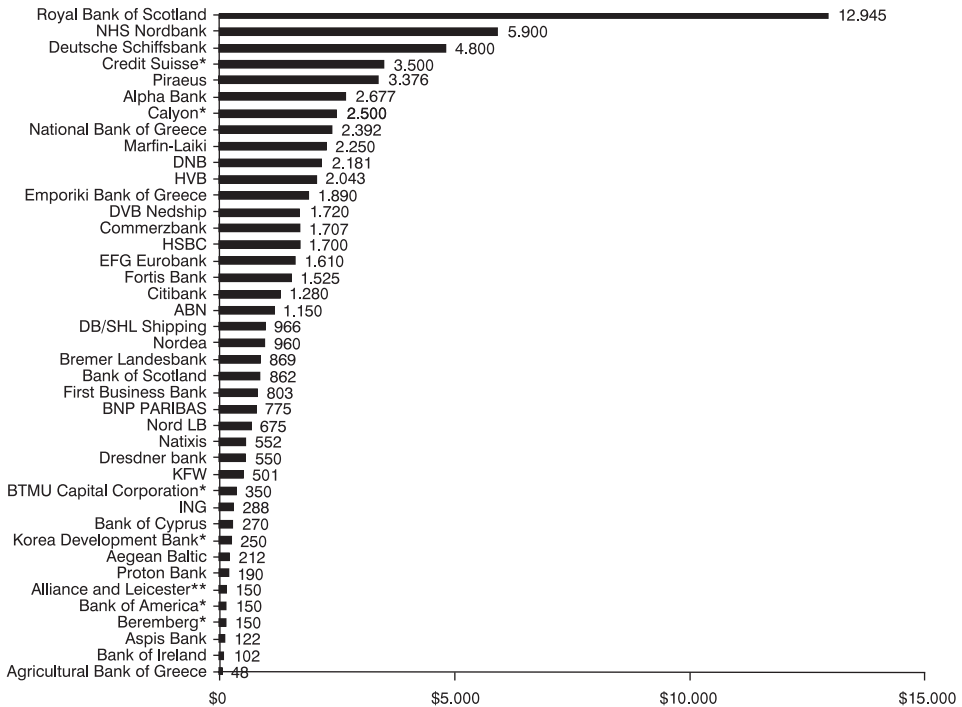
5. Η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση δεν επηρέασε ουσιαστικά την ελληνική ναυτιλία το έτος 2007.

Ωστόσο σήμερα, η παγκόσμια ναυτιλία βρίσκεται αντιμέτωπη με τη χειρότερη δοκιμασία των τελευταίων δεκαετιών. Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους συναλλαγματοφόρους τομείς της ελληνικής οικονομίας. Εξαιτίας της πιστωτικής συρρίκνωσης οι τράπεζες διστάζουν να δανείζουν στους εφοπλιστές και να παρέχουν εγγυήσεις για τη σύναψη συμφωνιών. Σημειώνεται ότι μεταξύ των μεγαλύτερων δανειστών της ελληνικής ναυτιλίας είναι η Royal Bank of Scotland, η οποία χρειάστηκε σημαντική οικονομική στήριξη από τη βρετανική κυβέρνηση κατά τη διάρκεια της πρόσφατης διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης που έπληξε και τη βρετανική οικονομία.

Η σημερινή αρνητική εικόνα στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία προβλέπεται ότι θα συνεχιστεί, όπως εκτιμούν οι αναλυτές, για μεγάλο διάστημα.

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.2

Τράπεζες που χρηματοδότησαν την ελληνική ναυτιλία το 2007  
(σε εκατ. δολάρια ΗΠΑ)



\* Εκτιμήσεις της αγοράς, \*\* Εκτιμήσεις της αγοράς - syndicate participation.

Πηγή: Petrofin Bank Research, [www.petrofin.gr](http://www.petrofin.gr).

Συγκεκριμένα, σε σχετική έρευνα της Petrofin S.A, για τη διάρκεια της ναυτιλιακής κρίσης, με βάση ερωτηματολόγιο προς 23 ανώτατα τραπεζικά στελέχη ισάριθμων τραπεζών, με δανειακό χαρτοφυλάκιο στη ναυτιλία 210 δισ. δολαρίων, το 8,70% των ερωτηθέντων απάντησε ότι προβλέπουν ανάκαμψη σε τρεις μήνες, το 34,78% σε 3-6 μήνες, το 30,43% σε 6-12 μήνες, και το πιο απαισιόδοξο 26,09% απάντησε πολύ αργότερα.

Η ναυτιλία βρίσκεται πλέον σε χαμηλό σημείο, με αβέβαιο το χρονικό σημείο ανάκαμψης. Επίσης, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι στην αγορά των δεξαμενοπλοίων όπου η ζήτηση είναι ανελαστική, ήδη ο OPEC έχει προχωρήσει στη μείωση της παραγωγής πετρελαίου και, σε συνδυασμό με την κατάργηση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος μέχρι το 2010, αναμένεται η μεταστροφή του κλίματος στη συγκεκριμένη αγορά.

Τέλος, επισημαίνεται ότι η ναυτιλία είναι μία αγορά που ελέγχεται παραδοσιακά από οικογενειακού τύπου επιχειρήσεις Ελλήνων και Σκανδιναβών. Τα τελευταία, όμως, χρόνια έχουν πλέον εισχωρήσει και στη ναυτιλιακή αγορά μία σειρά από κερδοσκοπικά κεφάλαια (hedge funds) καθώς και επενδυτικές τράπεζες οι οποίες αναζητούν γενικά επενδυτικές ευκαιρίες που δεν έχουν υποστεί πλήγμα από τη χρηματοπιστωτική κρίση. Πολλοί από τους παραπάνω επενδυτικούς οργανισμούς δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στον πολύπλοκο και επικίνδυνο χώρο των ναυτιλιακών παραγώγων.

#### **4.2.6. Τηλεπικοινωνιακή εξυπηρέτηση της ναυτιλίας, ασφάλεια ναυσιπλοΐας, έρευνα και διάσωση**

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΕΝΑΝΠ) στον τομέα των τηλεπικοινωνιών είναι αρμόδιο για την εξασφάλιση της έρευνας και διάσωσης σε όλο τον θαλάσσιο χώρο ευθύνης της χώρας καθώς και πέραν αυτού, σε όσες περιπτώσεις αυτό ζητηθεί και θεωρηθεί αναγκαίο. Επίσης, είναι αρμόδιο για τον έλεγχο και την παρακολούθηση του τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού των πλοίων σύμφωνα με τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς.

Το ΥΕΝΑΝΠ, έχοντας ως σκοπό την καλύτερη τηλεπικοινωνιακή εξυπηρέτηση της εμπορικής ναυτιλίας και με γνώμονα την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, έχει προβεί στις απαραίτητες συνεργασίες με τους συναρμόδιους φορείς, όπως το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και τον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών της Ελλάδος (ΟΤΕ). Στο πλαίσιο των συνεργασιών αυτών αλλά και της εφαρμογής του κανονισμού SOLAS V/19-1 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) του ΟΗΕ, που αφορά την υποχρεωτική εισαγωγή του συστήματος αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων μακράς αποστάσεως (LRIT), η Otesat-Maritel μέλος του ομίλου ΟΤΕ εξουσιοδοτήθηκε ως πάροχος υπηρεσιών ελέγχου δορυφορικών εφαρμογών από το ΥΕΝΑΝΠ. Ταυτόχρονα, το ΥΕΝΑΝΠ λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για τη δημιουργία της απαραίτητης τηλεπικοινωνιακής υποδομής ξηράς, έτσι ώστε να εξυπηρετούνται στο μέγιστο βαθμό τα πλοία που φέρουν ραδιοεξοπλισμό συμβατό με το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS)<sup>19</sup>.

---

19. Global Maritime and Safety System που εγκρίθηκε από τον ΔΝΟ/ΙΜΟ και ορίζεται στο Κεφάλαιο IV της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.



#### 4.2.6.1. Επίγειες επικοινωνίες

Σε συνεργασία του ΥΕΝΑΝΠ με τον ΟΤΕ δημιουργήθηκε και λειτουργεί η παράκτια υποδομή του GMDSS μέσω του παράκτιου σταθμού Ολυμπία ράδιο ως εξής:

α. Θαλάσσια περιοχή A1<sup>20</sup> GMDSS (VHF/DSC). Εγκαταστάθηκαν και λειτουργούν τριάντα (30) σταθμοί βάσης υπερβραχέων κυμάτων (VHF/DSC), οι οποίοι καλύπτουν το σύνολο σχεδόν του ελληνικού θαλάσσιου χώρου.

β. Θαλάσσια περιοχή A2<sup>21</sup> GMDSS (MF/DSC). Εγκαταστάθηκαν και λειτουργούν τέσσερις (4) περιφερειακοί παράκτιοι σταθμοί μεσαίων κυμάτων (MF/DSC): Κέρκυρα ράδιο, Ηράκλειο ράδιο, Ρόδος ράδιο και Λήμνος ράδιο.

γ. Θαλάσσια περιοχή A3/A4<sup>22</sup> GMDSS (HF/DSC). Εξασφαλίζεται μέσω του ομώνυμου παράκτιου σταθμού βραχέων κυμάτων (HF/DSC) που είναι εγκατεστημένος στην περιοχή της Ολυμπίας.

Επιπροσθέτως, σημαντικό θεωρείται το έργο του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) του ΥΕΝΑΝΠ που πλαισιώνεται εκτός των άλλων από τα εξής:

α. Δύο (2) υπηρεσιακούς παράκτιους σταθμούς μεσαίων/βραχέων και υπερβραχέων κυμάτων (MF-HF-VHF) εγκατεστημένους στον χώρο του ΥΕΝΑΝΠ και στην περιοχή του Ασπρόπυργου. Οι παράκτιοι αυτοί σταθμοί τηρούν 24ωρη ακρόαση στις διεθνείς συχνότητες κινδύνου και επικοινωνούν με εμπορικά πλοία, λιμενικές αρχές και πλωτά λιμενικού σώματος, για θέματα αρμοδιότητας του ΥΕΝΑΝΠ.

β. Τριάντα (30) σταθμούς μεσαίων/βραχέων και εκατό (100) σταθμούς υπερβραχέων κυμάτων, εγκατεστημένους σε επιλεγμένες λιμενικές αρχές.

Αναφορικά με το διεθνές σύστημα NAVTEX, για την εκπομπή ναυτιλικών και μετεωρολογικών προειδοποιήσεων, μετεωρολογικών προγνώσεων και

---

20. Είναι η θαλάσσια περιοχή μέσα στη ραδιοτηλεφωνική κάλυψη ενός τουλάχιστον παράκτιου σταθμού VHF, στην οποία παρέχεται συνεχής συναγερμός DSC.

21. Είναι η θαλάσσια περιοχή, αποκλεισμένης της περιοχής A1, μέσα στη ραδιοτηλεφωνική κάλυψη ενός τουλάχιστον παράκτιου σταθμού MF, στην οποία παρέχεται συνεχής συναγερμός DSC.

22. A3 είναι η θαλάσσια περιοχή, αποκλεισμένων των περιοχών A1 και A2, μέσα στην κάλυψη των γεωστατικών δορυφόρων του INMARSAT, στην οποία παρέχεται συνεχής συναγερμός κινδύνου επείγοντος και ασφάλειας. Αντίστοιχα, A4 είναι η θαλάσσια περιοχή εκτός των θαλασσιών περιοχών A1, A2 και A3.

άλλων μηνυμάτων που έχουν σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, αυτό λειτουργεί στη διεθνή συχνότητα 518 KHZ. Οι εκπομπές πραγματοποιούνται από επιλεγμένους παράκτιους σταθμούς σε τύπο εκπομπής NBDP/FEC. Η υδρόγειος έχει χωριστεί υπό την εποπτεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σε 16 περιοχές-ζώνες (NAVAREAS). Την εποπτεία και τον συντονισμό κάθε περιοχής έχει αναλάβει ένας σταθμός συντονιστής, η δε εκπομπή του κάθε παράκτιου δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 10 λεπτά. Στην Ελλάδα λειτουργούν τρεις (3) σταθμοί NAVTEX: Κέρκυρας, Ηρακλείου και Λήμνου. Στο σύστημα NAVTEX, το ΕΚΣΕΔ παρέχει πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας σχετικές με έρευνα και διάσωση (S.A.R/M.S.I). Η Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού (ΥΥ/ΠΝ) παρέχει αγγελίες προς τους ναυτιλλομένους και η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (ΕΜΥ) δελτία καιρού και θυελλωδών ανέμων.

Επιπροσθέτως, έχει ήδη υλοποιηθεί και λειτουργεί η παράκτια υποδομή του αυτόματου συστήματος προσδιορισμού ταυτότητας πλοίων (Automatic Identification System–AIS), όπως προβλέπεται από την οδηγία 2002/59 Ε.Κ.

#### **4.2.6.2. Δορυφορικές επικοινωνίες**

Αναφορικά με το σύστημα δορυφορικών επικοινωνιών INMARSAT, η παράκτια υποδομή Α3/INMARSAT λειτουργεί πλήρως μέσω του Παράκτιου Επίγειου Σταθμού (ΠΕΣ) των Θερμοπυλών σε όλα τα συστήματα επικοινωνιών INMARSAT B, C, M & F (βλ. Πίνακα Π2 για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το INMARSAT). Να σημειωθεί επίσης ότι το ΕΚΣΕΔ διαθέτει:

α. Ειδικές τερματικές διατάξεις (τηλεφωνικές και τηλετυπικές), στις οποίες δρομολογούνται οι κλήσεις κινδύνου του συστήματος INMARSAT (B/M,C & F), που προέρχονται από πλοία που πλέουν στις περιοχές κάλυψης των δορυφόρων του Ινδικού (ΙΟΡ) και Ανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού (ΑΟΡ-Ε).

β. Ειδικές τερματικές τηλετυπικές διατάξεις, για τη λειτουργία της διεθνούς υπηρεσίας αυτοματοποιημένων συστημάτων μετάδοσης πληροφοριών ναυτιλιακού περιεχομένου SAFETYNET<sup>23</sup> του συστήματος INMARSAT, μέσω των δορυφόρων Ινδικού (ΙΟΡ) και Ανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού (ΑΟΡ-Ε).

Επιπλέον, η υπηρεσία COSPAS-SARSAT λειτουργεί με έξι (6) δορυφόρους στις συχνότητες 121.5 ΜΗΖ (real time) και 406.025 ΜΗΖ (store and forward). Το σύστημα COSPAS-SARSAT βασίζεται σε δορυφόρους πολιτικής και γεωστατικής

---

23. Διεθνής υπηρεσία του συστήματος INMARSAT, η οποία, μέσω κωδικοποιημένων εντολών, παρέχει τη δυνατότητα άμεσης ενεργοποίησης πλοίου ή πλοίων επιλεγμένης θαλάσσιας περιοχής και παρέχει πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας (M.S.I).

τροχιάς, οι οποίοι λαμβάνουν και αναμεταβιβάζουν συναγερμούς κινδύνου από ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB, ELT & PLB) και των οποίων καθορίζουν το στίγμα. Η χώρα μας συμμετέχει ως παροχέας υπηρεσιών εδάφους (Ground Segment Provider) στον δορυφορικό οργανισμό για την έρευνα και διάσωση COSPAS-SARSAT. Ο ελληνικός επίγειος δορυφορικός σταθμός (LUT/MCC) του εν λόγω οργανισμού εγκαταστάθηκε με ευθύνη του ΥΕΘΑ και του ΥΕΝΑΝΠ και μετά την επιτυχή ολοκλήρωση προλειτουργικών δοκιμών, στις 2 Οκτωβρίου 2007, ο σταθμός τέθηκε σε κατάσταση Αρχικής Επιχειρησιακής Ικανότητας (Initial Operational Capability/IOC). Από τις 2 Ιανουαρίου 2008, ο παραπάνω σταθμός είναι σε κατάσταση Πλήρους Επιχειρησιακής Ικανότητας (Full Operational Capability/FOC), σύμφωνα με τα πρότυπα του Οργανισμού COSPAS-SARSAT. Το Κέντρο Ελέγχου Επιχειρήσεων (MCC) του εν λόγω δορυφορικού σταθμού εγκαταστάθηκε και λειτουργεί στο κεντρικό κτίριο του ΥΕΝΑΝΠ σε ειδική αίθουσα, πλησίον του ΕΚΣΕΔ.

#### **4.2.7. Ναυτασφαλίσεις**

Οι ασφαλίσεις των πλοίων υπάγονται στον 4ψήφιο κωδικό 6603 της ταξινόμησης ΣΤΑΚΟΔ-2003 ή NACE μαζί με άλλες δραστηριότητες μη ναυτιλιακές. Ο κλάδος των ναυτασφαλίσεων είναι μικρή αγορά στην Ελλάδα και καλύπτει κυρίως ακτοπλοϊκά, μεσογειακά πλοία και σκάφη αναψυχής. Ο κλάδος των ναυτασφαλίσεων καλύπτει ένα ευρύ πεδίο κινδύνων που χωρίζεται σε δύο κατηγορίες: η πρώτη αφορά τον εξοπλισμό του σκάφους και τις ίδιες ζημιές, όπως είναι γνωστή διεθνώς ως Hull and Machinery και η δεύτερη τις ευθύνες των πλοίων έναντι τρίτων, που ορίζονται διεθνώς ως Protection and Indemnity.

Υπάρχουν σημαντικές ξένες εταιρείες που δραστηριοποιούνται διεθνώς, τα γνωστά P&I Clubs, εγκατεστημένες στον Πειραιά για να ασφαλίσουν το ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνουν με το φορτίο τα πλοία ελληνικών συμφερόντων. Είναι αγγλοσαξονικού κυρίως τύπου, αλληλασφαλιστικές ενώσεις προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity) ή οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις σωμάτων πλοίων (Hull and Machinery ή H&M), πολεμικών κινδύνων κλπ., με έδρα σε χώρες όπως η Αγγλία, η Νορβηγία, η Σουηδία, οι ΗΠΑ και άλλες χώρες. Οι οργανισμοί αυτοί λειτουργούν αποτελεσματικά στα καθιερωμένα κέντρα του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης.

Με τον Ν. 3569/2007 (ΦΕΚ Α΄ 122/8.6.2007) περί «Συνεταιρισμών Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης και άλλες Διατάξεις» που ψηφίστηκε στην Ελληνική Βουλή, καλύφθηκε ένα κενό πολλών ετών και υπάρχει πλέον το νομικό πλαίσιο για

τη δημιουργία συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης P&I Clubs και στην Ελλάδα. Ήδη έχουν συγκροτήσει Αλληλασφαλιστικό Οργανισμό 54 ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα, προκειμένου να επιτύχουν αποτελεσματικότερη και οικονομικότερη ασφάλιση των περιουσιακών τους στοιχείων (στόλος εμπορικών και επιβατηγών πλοίων). Αναμένεται να εγγραφούν περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες, αφού στον κλάδο αυτό εμπλέκονται περί τις 400 επιχειρήσεις. Τα ελληνικά πλοία καταβάλλουν στα ασφαλιστικά Clubs του Λονδίνου ετήσια ασφάλιστρα που φθάνουν τα 2 δισ. δολάρια ετησίως.

#### **4.2.8. Ναυλαγορά**

Με τον ναυτεμπορικό όρο ναυλαγορά (freight market) χαρακτηρίζεται όλο το εμπορικό φάσμα της αγοράς που αναφέρεται σε ναύλους και που διαμορφώνεται τελικά από την υφιστάμενη κάθε φορά προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας πλοίων για μεταφορές αγαθών. Σε χρονικές περιόδους υπερβολικής ζήτησης χωρητικότητας πλοίων, οι τιμές των ναύλων εκτινάσσονται σε μεγάλα ύψη, με συνέπεια να παρατηρείται η λεγόμενη έκρηξη της ναυλαγοράς. Το αντίθετο όταν παρατηρείται απότομη πτώση των ναύλων, κυρίως λόγω υπερπροσφοράς χωρητικότητας πλοίων ή σε αβέβαιο οικονομικό περιβάλλον όπως σε περιπτώσεις οικονομικών αποκλεισμών, οικονομικής κρίσης, στρατιωτικού αποκλεισμού, σε περιπτώσεις πολέμου κλπ.

Τις ανάγκες της ναυλαγοράς εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό σήμερα ειδικά χρηματιστήρια τα λεγόμενα Χρηματιστήρια ναύλων, καθώς επίσης και οργανωμένα κέντρα ναυλώσεων πλοίων, όπως το Χρηματιστήριο Ναύλων Λονδίνου (Baltic Mercantile and Shipping Exchange). Το σημαντικότερο τμήμα της οργανωτικής προσπάθειας μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η εξεύρεση του φορτωτή. Ο ρόλος του ναυλομεσίτη είναι μεσολαβητικός μεταξύ των δύο μερών, είτε πρόκειται για πλοιοκτήτη και έμπορο στην αγορά των ναυλώσεων, είτε πρόκειται για αγοραστή και πωλητή στις αγοραπωλησίες πλοίων.

Η ελληνική ναυλαγορά ασχολείται περισσότερο με ναυλώσεις στην περιοχή της Μεσογείου και λιγότερο με τις υπερπόντιες μεταφορές, όπου εξειδικεύεται η ελληνόκτητος ναυτιλία. Ειδικότερα η αγορά του πετρελαίου δραστηριοποιείται ελάχιστα έναντι του ξηρού φορτίου που είναι πιο δραστήρια. Ωστόσο, ο Πειραιάς εξαρτάται ακόμα από τα μεγάλα ναυλομεσιτικά κέντρα του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης, τα οποία “εξάγουν” τις υπηρεσίες αυτές που κλείνονται τελικά στον Πειραιά. Η δημιουργία ναυλαγοράς συμβαδίζει με τη δημιουργία εξειδικευμένων τραπεζών και ασφαλιστικών οργανισμών όπως και τις υπόλοιπες υπηρεσίες

που εντάσσονται στο ευρύτερο πλέγμα δραστηριοτήτων, για να χαρακτηριστεί ο Πειραιάς ως ένα σύγχρονο, λειτουργικό και διεθνές κέντρο ναυλώσεων.

### 4.3. Ναυτιλία και περιβάλλον

Η ναυτιλία θεωρείται μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων μικρής αξίας και σημαντικού βάρους, όπως χύμα φορτίων σιδήρου, κάρβουνου. Τα τελευταία χρόνια, όμως, έχουν αυξηθεί οι θαλάσσιες μεταφορές των υψηλής αξίας προϊόντων, όπως των βιομηχανοποιημένων προϊόντων που, σύμφωνα με εκτιμήσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, ανέρχονται σε άνω του 70% της αξίας του παγκόσμιου εμπορίου (*Review of Maritime Transport*, U.N., 2008, σελ.8-9). Η διακίνηση των εμπορευμάτων περιλαμβάνει καταναλωτικά αγαθά, ενδιάμεσα ή τμήματα προϊόντων, ημικατεργασμένα προϊόντα που μεταφέρονται σε μεγαλύτερες αποστάσεις λόγω της καθετοποίησης της παραγωγής, της διεθνούς υπεργολαβίας (outsourcing) και της παγκοσμιοποίησης. Η διακίνηση των προϊόντων αυτών γίνεται με τα εμπορευματοκιβώτια Ε/Κ, που αποτελούν εξειδικευμένους τρόπους μεταφοράς για ταχύτητα, χαμηλό κόστος και ασφάλεια των εμπορευμάτων. Το μοναδοποιημένο φορτίο στα Ε/Κ αυξάνεται με πολύ υψηλούς ρυθμούς και αναμένονται στο μέλλον οι ίδιοι υψηλοί ρυθμοί. Οι οικονομίες κλίμακος επιβάλλουν μεγαλύτερα φορτία και κατ' επέκταση μεγαλύτερα πλοία Ε/Κ για τη μείωση του κόστους. Αυτά επισημαίνουν την κυριαρχία των θαλάσσιων μεταφορών και των προοπτικών που διαγράφονται μελλοντικά για περαιτέρω ανάπτυξη και διείσδυση στα υψηλής αξίας και χαμηλού βάρους θαλάσσια φορτία.

Η εξέλιξη αυτή, ωστόσο, συνεπάγεται επιβάρυνση του περιβάλλοντος, δεδομένου ότι τα πλοία χρησιμοποιούν καύσιμα υψηλής περιεκτικότητας σε θείο. Ως εκ τούτου η ναυτιλία ευθύνεται για υψηλές εκπομπές ρύπων μονοξειδίου θείου και αζώτου, αλλά χαμηλότερες όσον αφορά το διοξείδιο του άνθρακα (βλέπε και Πίνακα 1.24 στο Κεφάλαιο 1). Οι αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις της ναυτιλίας θεωρούνται πηγή ρύπανσης του αέρα από το μονοξειδίου θείου και αζώτου και περιλαμβάνονται στις Διεθνείς Συμβάσεις για την προστασία από τη ρύπανση του αέρα από τα πλοία (MARPOL 1973/1978/1997) του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (International Maritime Organization, IMO).

Σύμφωνα με τον IMO η κατανάλωση καυσίμων των πλοίων ανήλθε σε 369 εκατ. τόνους το 2007 και αναμένεται μέχρι το 2020 να φθάσει τους 486 εκατ. τόνους, δηλαδή μέση αύξηση κατά 2,1% ετησίως. Το παραγόμενο διοξείδιο του άνθρακα που δεν περιλαμβάνεται στις ανωτέρω συμβάσεις MARPOL, σύμφωνα με τις ίδιες εκτιμήσεις, από 1.120 εκατ. τόνους το 2007 θα φθάσει τους 1.475 εκατ. τόνους το 2020, που αντιστοιχούν στο 4% των εκπομπών CO<sub>2</sub> της παγκό-

σμιας κατανάλωσης καυσίμων μηχανής (global fuel combustion). Σύμφωνα με άλλες έρευνες, οι εκπομπές της εμπορικής ναυτιλίας σε διοξείδιο του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), οξειδίο του αζώτου (NO<sub>x</sub>) και διοξείδιο του θείου (SO<sub>2</sub>) αντιστοιχούν περίπου στο 2-3%, 10-15% και 4-9% των παγκόσμιων ανθρωποκεντρικών ρύπων (βλ. Corbett and Kohler, 2003· Endresen et al., 2003· Eyring et al., 2005). Σε γεωγραφικό επίπεδο, μεγάλες συγκεντρώσεις σε οξειδίο του αζώτου (NO<sub>x</sub>) παρατηρούνται στη Βόρεια Θάλασσα και το κανάλι της Μάγχης. Επίσης, αυξήσεις του επιφανειακού όζοντος (O<sub>3</sub>) παρατηρούνται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες σε θάλασσες με μεγάλη κίνηση πλοίων (Μεσόγειο, Περσικό Κόλπο και Κανάλι του Σουέζ).

Οι εκπομπές ρύπων από τα πλοία δεν περιλαμβάνονται στις οδηγίες που έχουν σχέση με τις κλιματικές αλλαγές (Πρωτόκολλο του Κιότο). Στις μετά Κιότο συμφωνίες και ιδίως μετά τη Συνδιάσκεψη της Κοπεγχάγης για την κλιματική αλλαγή (Δεκέμβριος του 2009) έγιναν προτάσεις από την ΕΕ (βλέπε παρακάτω ενότητα 6.7). Στις ημέρες μας ο ΙΜΟ, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και η διεύθυνση περιβάλλοντος των ΗΠΑ (USA Environment Protection Act) επεξεργάζονται σειρά οδηγιών, με κύριο σκοπό τον περιορισμό των εκπομπών οξειδίου του αζώτου (NO<sub>x</sub>) και διοξειδίου του θείου (SO<sub>2</sub>) και παράλληλα επικεντρώνονται σε στρατηγικές ελάττωσης του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>). Παραπλήσιες με τις ανωτέρω είναι και οι εκτιμήσεις στην Ελλάδα (ΕΜΠ, 2008) όπου εκτιμάται ότι η κατανάλωση καυσίμων του παγκόσμιου στόλου το 2008 ανήλθε σε 297,62 εκατ. τόνους και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα σε 943,44 εκατ. τόνους. Αναλυτικότερα, κατά κατηγορία πλοίων του παγκόσμιου στόλου, η πιο πάνω μελέτη παρουσιάζει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, όπως φαίνονται στον Πίνακα 4.3.1.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3.1

##### Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κατά κατηγορία πλοίων του παγκόσμιου στόλου

Τύπος πλοίου	Σύνολο CO <sub>2</sub> Σε εκατ. τόνους ετησίως
1. Dry Bulk	151,03
2. Containerships	269,45
3. Crude Oil	106,28
4. LNG	19,94
5. LPG	14,91
6. Refrigerated Cargo	21,9
7. Product Chemical	130,08
8. Ro-Ro	42,87
9. General Cargo	83,37

Πηγή: ΕΜΠ, «Ship Emission Study» NEE, 5/2008.

#### 4.4. Εξωτερικό εμπόριο της χώρας κατά μέσο μεταφοράς

Στην ενότητα αυτή περιγράφεται το εξωτερικό εμπόριο της χώρας κατά μέσο μεταφοράς. Έγινε ομαδοποίηση των εμπορευμάτων των μονοψήφιων κωδικών ΤΤΔΕ σε 4 ομάδες όπως περιγράφεται κατωτέρω:

- A) Τρόφιμα, ζώα ζώντα, καπνός, ποτά: Κωδικοί 0+1.
- B) Πρώτες ύλες μη εδωδιμες εκτός από καύσιμα-λάδια και λίπη ζωικής ή φυτικής προέλευσης: Κωδικοί 2+4.
- Γ) Ορυκτά, καύσιμα, λιπαντικά κλπ.: Κωδικός 3.
- Δ) Βιομηχανικά είδη: Κωδικοί 5+6+7+8.

Ο προορισμός-προέλευση των χωρών με τις οποίες συναλλάσσεται η Ελλάδα συγκροτήθηκαν σε 11 γεωγραφικές περιοχές. Αναλυτικότερα, οι χώρες ομαδοποιήθηκαν κατά γεωγραφικές περιοχές οι οποίες παρουσιάζονται στον Πίνακα Π3 του Παραρτήματος και είναι οι εξής:

- 1) Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια
- 2) Μαύρη Θάλασσα-Κασπία (περιλαμβάνονται και Βουλγαρία, Ρουμανία)
- 3) Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική
- 4) Κεντρική Ευρώπη
- 5) Λοιπή Μέση Ανατολή (χώρες πλην των χωρών που περιλαμβάνονται στις Μεσογειακές χώρες)
- 6) Λοιπή Αφρική (χώρες πλην των χωρών που περιλαμβάνονται στις Μεσογειακές)
- 7) Άπω Ανατολή
- 8) Αμερική
- 9) Ωκεανία
- 10) Λοιπές χώρες
- 11) Εφοδιασμός πλοίων.

Στους Πίνακες Π4-Π6 του Παραρτήματος εμφανίζονται στοιχεία των τριών ετών 1998, 2002 και 2006. Οι παράμετροι βάσει των οποίων εξετάζονται οι εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας είναι η αξία σε χιλ. ευρώ, το βάρος σε τόνους και η αξία ανά κιλό. Επίσης εμφανίζονται τα ποσοστά συμμετοχής των μέσων μεταφοράς, κατά γεωγραφικές περιοχές και κατά ομάδες εμπορευμάτων. Ακόμα επισημαίνεται ότι τα στοιχεία αυτά αναφέρονται στις εισαγωγές και εξαγωγές των ειδών κατά μέσο μεταφοράς όπως διασχίζουν τα ελληνικά σύνορα και δεν περιλαμβάνονται οι τυχόν αλλαγές των μεταφορικών μέσων κατά τη μετακίνηση των εμπορευμάτων από τον τόπο προέλευσης προς τον τόπο του τελικού προορισμού τους.



Ειδικότερα παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των εξαγωγών σε αξία και σε βάρος στην πρώτη ομάδα των τροφίμων στις κοντινές αποστάσεις διεξάγεται οδικώς, δηλαδή προς τη Μεσόγειο, τη Βόρεια Ευρώπη, την Κεντρική Ευρώπη και τη Μαύρη Θάλασσα. Αντίθετα από/προς στον υπόλοιπο κόσμο που οι μεταφορές είναι υπερπόντιες, οι εξαγωγές των τροφίμων διεξάγονται μέσω θαλάσσης. Στις υπόλοιπες τρεις κατηγορίες εμπορευμάτων δηλαδή των πρώτων υλών, του πετρελαίου και των βιομηχανικών ειδών, το εμπόριο διεξάγεται ως επί το πλείστον θαλασσίως, πλην των χωρών της Κεντρικής Ευρώπης, όπου προτιμάται το φορτηγό ή ο σιδηρόδρομος.

Με την είσοδο των νέων χωρών στην ΕΕ υπάρχει διαφορά υπέρ των θαλασίων μεταφορών στις εξαγωγές, όπως για παράδειγμα στην πρώτη ομάδα των τροφίμων-ποτών σε ποσοστά βάρους προς τις χώρες της ΕΕ όπου, από 45,4% το 2002, αυξήθηκε σε 50,8% το 2006 και πιθανό να οφείλεται στην είσοδο της Κύπρου και της Μάλτας, χώρες με τις οποίες η Ελλάδα έχει εμπορικές συναλλαγές. Αντίθετα, προς τις περιοχές των χωρών της Μαύρης Θάλασσας-Κασπίας, της Βόρειας Ευρώπης και Κεντρικής Ευρώπης τα ποσοστά των οδικών μεταφορών παραμένουν υψηλά το 2006. Στις ομάδες των εμπορευμάτων των πρώτων υλών, του πετρελαίου και των βιομηχανικών ειδών οι θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν μεταξύ 2002-06 προς τις χώρες της Βόρειας Ευρώπης και Μαύρης Θάλασσας-Κασπίας, ενώ προς την Κεντρική Ευρώπη διεξάγονται κυρίως οδικώς.

Στις εισαγωγές από την Ευρωπαϊκή Ένωση επικρατούν οι θαλάσσιες μεταφορές, πλην των χωρών της Μεσογείου που έχουν ποσοστά συμμετοχής μειωμένα και, συγκεκριμένα, σε βάρος τα ποσοστά ανέρχονται στο 49,6% στην πρώτη ομάδα των τροφίμων και στο 43,3% στα βιομηχανικά είδη για το 2006. Όμως τα ποσοστά αυτά δείχνουν εν μέρει την πραγματικότητα, αφού για παράδειγμα τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με φορτηγά οχήματα φορτωθέντα και εκφορτωθέντα στα πλοία των θαλάσσιων γραμμών Ελλάδος-Ιταλίας καταγράφονται ως οδικές μεταφορές και όχι ως θαλάσσιες. Αυτό αντιπροσωπεύει σημαντικό ποσοστό των θαλάσσιων μεταφορών που μετρείται ως οδικές μεταφορές, δεδομένου ότι σημαντικό τμήμα του εμπορίου της Ελλάδας με την ΕΕ διεξάγεται μέσω των γραμμών αυτών μετά την κρίση στη Γιουγκοσλαβία.

Ειδικότερα στην ομάδα των τροφίμων παρατηρείται ότι οι εισαγωγές διεξάγονται θαλασσίως, πλην των χωρών της Κεντρικής Ευρώπης που αποτελούν ενδοχώρα χωρίς λιμάνια. Επίσης από τις χώρες αυτές οι πρώτες ύλες μεταφέρονται σιδηροδρομικώς κατά το 47,4% (2006). Τα βιομηχανικά είδη μεταφέρονται οδικώς και θαλασσίως, όπως και ένα μικρό ποσοστό σιδηροδρομικώς



από τις χώρες της Βόρειας Θάλασσας και της Κεντρικής Ευρώπης μεταξύ των ετών 2002-06. Η ΕΕ-27, λόγω της διεύρυνσης και της εισόδου νέων μεσογειακών χωρών και χωρών της Βόρειας-Κεντρικής Ευρώπης, το 2005 εμφανίζει αύξηση στη μεταφορά οδικώς όπως στα βιομηχανικά είδη το 2006.

Στις υπόλοιπες χώρες εκτός ΕΕ παρατηρείται ότι στις περισσότερες κατηγορίες εμπορευμάτων επικρατούν οι θαλάσσιες μεταφορές, που παρουσιάζουν τα υψηλότερα ποσοστά, σε αξία και κυρίως σε βάρος. Οι περισσότερες των χωρών αυτών αποτελούν τις υπερπόντιες χώρες για την Ελλάδα και βρίσκονται στην Αμερική, Ασία, Μέση Ανατολή, Αφρική, Ωκεανία.

Στις γειτονικές χώρες, δηλαδή της Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας όπως και τις χώρες της Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης, που οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ναυτιλία μικρών αποστάσεων (NMA), παρουσιάζουν χαμηλότερα ποσοστά συμμετοχής, ιδιαίτερα στις εισαγωγές των εμπορευμάτων, πλην των καυσίμων, μεταξύ 1998-2006. Αυτό πιθανόν να προήλθε από την καλύτερη πρόσβαση στις οδικές μεταφορές λόγω επέκτασης του οδικού δικτύου και λόγω της αύξησης του εμπορίου με τις χώρες της Βαλκανικής, της Μαύρης Θάλασσας και της Κασπίας.

Συνολικά σε όλα τα είδη εμπορευμάτων, η NMA αποτελεί το 61% των εξαγωγών και το 56% των εισαγωγών σε βάρος για το 2006 από 56%, 64% που ήταν, αντίστοιχα, το 2002 και 35%, 60% το 1998. Δηλαδή φαίνεται να αυξάνονται περισσότερο σταθερά οι θαλάσσιες μεταφορές στις εξαγωγές της χώρας δια της NMA μεταξύ των ετών 1998-06, ενώ οι εισαγωγές θαλασσίως, πλην των καυσίμων, ανταγωνίζονται άμεσα τις οδικές μεταφορές και οριακά τις σιδηροδρομικές, που αυξήθηκαν χωρίς να κατέχουν σημαντικό μερίδιο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η εμπορική ναυτιλία, πλην του ελληνόκτητου στόλου ο οποίος κατατάσσεται στην πρώτη θέση διεθνώς, περιλαμβάνει ένα σύνολο από σημαντικές οικονομικές δραστηριότητες που επηρεάζουν την πορεία της ανάπτυξης και την ευημερία της χώρας. Η συμμετοχή και η συμβολή των επιμέρους κλάδων της ναυτιλίας στα μεγέθη της οικονομίας και οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές που διαγράφονται για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους περιγράφονται παρακάτω με στόχο τη μεγαλύτερη σύνδεση και συμβολή τους στην οικονομία της Ελλάδος.

Η καθαρή εισροή συναλλάγματος από τις θαλάσσιες μεταφορές προέρχεται, κυρίως, από τις δραστηριότητες της εμπορικής ναυτιλίας που αντιστοιχούσε το 2008 στο 4,6% του ΑΕΠ της χώρας και συνέβαλε στην κάλυψη του εμπορικού ελλείμματος από 31,1%-25,3% μεταξύ 2004-08. Επίσης, ο κλάδος των υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών αποτελεί μεταξύ των ετών 2000-07 έναν από τους σπουδαιότερους κλάδους των εξαγωγών της χώρας, με μέση συμμετοχή 37,2% στο σύνολο και μέση ποσοστιαία συμβολή στην αύξηση των εξαγωγών κατά 138,4%. Παράλληλα, το ίδιο διάστημα ο κλάδος 61 είχε μικρότερη συμμετοχή στις εισαγωγές, μόλις 0,23%, ενώ συνέβαλε στη μείωση των εισαγωγών της χώρας κατά 6,7% μεταξύ 2000-07. Επίσης συμμετείχε κατά 3,4% στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία και συνέβαλε κατά 44,2% στην αύξησή της το ίδιο χρονικό διάστημα 2000-2007. Ακόμα συμμετείχε κατά μέσο όρο στο 4,2% της ακαθάριστης αξίας παραγωγής και συνέβαλε κατά 43,2% στην αύξησή της. Ιδιαίτερα, οι επενδύσεις που αφορούν τις υπηρεσίες της ναυτιλίας αποτέλεσαν κατά μέσο όρο το 8,2% των συνολικών εθνικών επενδύσεων παγίου κεφαλαίου κατά την περίοδο 2000-05.

Σχετικά με την ανταγωνιστικότητα του κλάδου 61, παρατηρείται ότι μεταξύ 2000-07 η μείωση κατά -2,2% του μέσου μισθού ανά εργαζόμενο, σε συνδυασμό με την αύξηση της παραγωγικότητάς του, κατά 16%, συνέβαλαν στην αύξηση της εξαγωγικής του διείσδυσης διεθνώς.

Όσον αφορά στην επιχειρηματική δραστηριότητα των 12 4ψήφιων κλάδων που δραστηριοποιούνται και εκτελούν έργο στην Ελλάδα που έχει άμεση σχέση με τη ναυτιλία, είτε εμπλέκονται και άλλοι κλάδοι ή άλλα μεταφορικά μέσα, ο αριθμός των επιχειρήσεων το έτος 2004 ανέρχεται σε 17,1 χιλ. με τζίρο 7,3 δισ. ευρώ, δηλαδή 420 χιλ. ευρώ ανά επιχείρηση από 310 χιλ. ευρώ που ήταν το 2000. Οι επιχειρήσεις παρουσίασαν μέση ετήσια αύξηση κατά 3,1% σε αριθμό μονάδων και 11,5% σε τζίρο μεταξύ 2000-04, έναντι του συνόλου με αντίστοιχα ποσοστά 2,9% και -23,4%. Οι περισσότερες επιχειρήσεις σε αριθμό, το 53,4%

και σε κύκλο εργασιών, το 74,2% βρίσκονται στην Περιφέρεια Αττικής. Ακολουθούν οι Περιφέρειες της Κεντρικής Μακεδονίας με αντίστοιχα ποσοστά 13% και 16,9%, της Κρήτης με 4,9% και 7,9%, του Νοτίου Αιγαίου με 6,1% και 3%.

Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, το 2006 οι επιχειρήσεις των κλάδων της ναυτιλίας που περιλαμβάνουν δραστηριότητες και άλλων μέσων μεταφοράς ή κλάδων, δηλαδή οι κωδικοί κατά NACE: 61 των υδάτινων υπηρεσιών, 633 των ταξιδιωτικών γραφείων, 631+632+634 των βοηθητικών μεταφορικών δραστηριοτήτων, 351 των ναυπηγείων, 5114 των εμπορών πώλησης εξοπλισμού πλοίων-αεροσκαφών, 4524 των κατασκευών λιμένων και υδραυλικών έργων, ανέρχονταν σε 16,7 χιλ. επιχειρήσεις με κύκλο εργασιών 8,6 δισ. ευρώ. Οι επιχειρήσεις αυτές παρήγαγαν προστιθέμενη αξία 3,8 δισ. ευρώ, απασχόλησαν 77 χιλ. εργαζόμενους, και επένδυσαν 1,1 δισ. ευρώ, ποσά που αντιστοιχούν στα 4,4%, 3% και 6,9% του συνόλου της μη χρηματοπιστωτικής επιχειρηματικής οικονομίας (NACE κατηγορίες c-k πλην j). Επίσης, παρουσιάζουν υψηλότερους δείκτες, όπως τζίρο ανά επιχείρηση 510 χιλ. ευρώ έναντι 300 χιλ. ευρώ του συνόλου, ποσοστό κέρδους 17,2% έναντι 12,2%, φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας 39,9 χιλ. ευρώ έναντι 26,8 χιλ. ευρώ του συνόλου όπως και ποσοστιαία παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη με την αμοιβή εργασίας 151,6% έναντι 122,6% της συνολικής. Επιπλέον το υψηλότερο μέσο κόστος εργασίας, δηλαδή 26,3 χιλ. ευρώ των υποκλάδων της ναυτιλίας έναντι 21,9 χιλ. ευρώ του συνόλου, υποδεικνύει τις καλύτερες αμοιβές όπως και τη μικρότερη εποχικότητα εργασίας στις δραστηριότητες της ναυτιλίας.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί σημαντικό τομέα της οικονομίας συνεισφέροντας στο σύνολο. Εντούτοις, ορισμένοι υποκλάδοι της αποφέρουν περισσότερη εκροή από την εισροή συναλλάγματος και συγκεκριμένα με αυξανόμενο μέσο ρυθμό κατά -13,9% την 6ετία 2003-08, σύμφωνα με στοιχεία του Ισοζυγίου Εξωτερικών Συναλλαγών της χώρας. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι η εγγραφή πλοίων στην ελληνική σημαία συνεπάγεται όχι μόνο αύξηση των εισπράξεων σε συνάλλαγμα αλλά και διόγκωση των πληρωμών, εφόσον ένα σημαντικό κομμάτι της παραγωγής υπηρεσιών για το πλοίο διεξάγονται στο εξωτερικό, όπως ναυλώσεις, επισκευές στα ναυπηγεία, διατησία διαφορών, εξυπηρέτηση δανείων, ασφαλίσεις, υπηρεσίες νηογνωμόνων, υπηρεσίες της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) κλπ. Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας με τη διεξαγωγή περισσότερων δραστηριοτήτων στην Ελλάδα δίνει την ευκαιρία απόκτησης εμπειρίας και παράδοσης, παράλληλα με την εισαγωγή και εφαρμογή προηγμένων τεχνολογιών για τη συνεχή βελτίωση των υποδομών και του γενικότερου επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Στόχος είναι η αύξηση της εισροής συναλλάγματος και η περαιτέρω ανάπτυξη του Πειραιά όπως και των άλλων λιμένων της χώρας σε διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, ώστε να διεκδικήσουν σημαντικότερο ρόλο στο διεθνές ναυτιλιακό σύστημα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1

Χαρακτηριστικά και ποσοστιαία συμμετοχή των κλάδων της ναυτιλίας στο σύνολο της μη χρηματοπιστωτικής επιχειρηματικής οικονομίας, έτη 2004, 2006

	Σύνολο ναυτιλίας		MEPM		Σύνολο μη χρηματοπιστωτικής επιχειρηματικής οικονομίας		MEPM		% ναυτιλίας στο σύνολο	
	2004	2006	2004+06	2004	2004	2006	2004+06	2004	2006	
Αριθμός επιχειρήσεων	16737	16727	-0,03	812104	829025	1,04	2,06	2,02		
Κύκλος εργασιών (εκατ. ευρώ)	7691	8611	5,81	243329	289033	8,99	3,16	2,98		
Αξία παραγωγής (εκατ. ευρώ)	8765	5186	-23,08	151248	167998	5,39	5,79	3,09		
Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα (εκατ. ευρώ)	1551	1485	-2,14	37689	35267	-3,27	4,12	4,21		
Τζίρος ανά επιχείρηση (εκατ. ευρώ)	0,46	0,51	5,84	0,30	0,35	7,87				
Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής (εκατ. ευρώ)	3042	3082	0,66	69200	69552	0,25	4,40	4,43		
Σύνολο αγορών (εκατ. ευρώ)	4967	5798	8,04	179078	231296	13,65	2,77	2,51		
Κόστος προσαπικού (εκατ. ευρώ)	1491	1598	3,54	31512	34465	4,58	4,73	4,64		
Ακαθάριστες επενδύσεις (εκατ. ευρώ)	1302	1092	-8,42	12745	15727	11,09	10,22	6,94		
Αριθμός εργαζομένων	81866	77171	-2,91	2435390	2589398	3,11	3,36	2,98		
Αριθμός μισθωτών	58985	60650	1,40	1440969	1573595	4,50	4,09	3,85		
Τζίρος ανά εργαζόμενο (χιλ. ευρώ)	93,94	111,58	8,98	99,91	111,62	5,70				
Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας (χιλ. ευρώ) στην αμοιβή εργασίας	37,15	39,94	3,68	28,41	26,86	-2,77				
% Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας	147,02	151,58	1,54	129,93	122,64	-2,85				
Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό (χιλ. ευρώ)	25,27	26,35	2,11	21,87	21,90	0,08				
% Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα	20,17	17,25	-7,51	15,49	12,20	-11,24				
% Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής	34,70	59,43	30,87	45,75	41,40	-4,88				
<b>ΔΟΜΗ ΚΟΣΤΟΥΣ</b>										
% Αγορές	64,0	68,3		80,2	82,2					
% Κόστος προσαπικού	19,2	18,8		14,1	12,2					
% Ακαθάριστες επενδύσεις	16,8	12,9		5,7	5,6					

Σημειώσεις: 1. Σύνολο μη χρηματοπιστωτικής επιχειρηματικής οικονομίας, Φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας = Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία/Αριθμός εργαζομένων.  
 % Παραγωγικότητα εργασίας προσαρμοσμένη στην αμοιβή εργασίας = φαινομενική παραγωγικότητα εργασίας/Μέσο κόστος εργασίας.  
 Μέσο κόστος εργασίας ανά μισθωτό = Κόστος προσαπικού/Αριθμός μισθωτών.  
 % Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα = Ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα/Τζίρος.  
 % Προστιθέμενη αξία στην αξία παραγωγής = Προστιθέμενη αξία σε τιμές συντελεστών παραγωγής/Αξία παραγωγής.  
 Σύνολο ναυτιλίας: κωδικό κατά NACE Rev. 1.1: 61+5114+4524+351+633+631+632+634.  
 Σύνολο μη χρηματοπιστωτικής επιχειρηματικής οικονομίας: κατηγορίες κατά NACE Rev. 1.1: c-k πλην j.  
 Πηγή: Structural Business Statistics, Eurostat.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ-ΣΤΟΧΟΙ-ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ

#### 6.1. Ανταγωνιστικότητα, θαλάσσιες μεταφορές, ασφάλεια ναυσιπλοΐας

##### 6.1.1. Ανταγωνιστικότητα και προστασία του ελληνικού πλοίου

Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική<sup>24</sup> στηρίζεται στο σταθερό θεσμικό νομοθετικό πλαίσιο και στην επικράτηση των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Ειδικότερα, επιδιώκει την καλύτερη δυνατή προώθηση των θέσεων και προτάσεων της χώρας τόσο στους Διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς, που ασχολούνται με θέματα μεταφορών και ναυτιλίας, όσο και σε διμερές επίπεδο, δεδομένου ότι η ναυτιλία, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της, απαιτεί κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και εφαρμογή. Η εκπροσώπηση της χώρας σε διεθνείς συναντήσεις αποδίδει ιδιαίτερη σημασία σε θέματα σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τις κατασκευαστικές απαιτήσεις στα πλοία. Αυτά έχουν ως στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, την προστασία της ελληνικής ναυτιλίας και του Έλληνα ναυτικού. Προς τούτο υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την επικράτηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στον διεθνή χώρο μέσω της καταπολέμησης κάθε είδους προστατευτικών μέτρων ή αποφυγής λήψης περιφερειακών μέτρων, δεδομένου ότι η ναυτιλία αποτελεί διεθνή δραστηριότητα. Ακόμα η χώρα επιδιώκει την αξιολόγηση και κύρωση διεθνών συμβάσεων και αποφάσεων των διεθνών οργανισμών, εφόσον δεν δημιουργούν προβλήματα στην ελληνική ναυτιλία, με παράλληλη εναρμόνιση και εκσυγχρονισμό της ελληνικής νομοθεσίας. Επιδιώκει τη συνεχή αναβάθμιση της ασφάλειας του ελληνικού πλοίου με βάση τους κανόνες της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), αφού υπεύθυνη για την εφαρμογή των διεθνών κανόνων είναι η χώρα στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο, το αποκαλούμενο «κράτος σημαίας».

Στη σημερινή εποχή της παγκοσμιοποίησης και της απελευθέρωσης των αγορών δημιουργείται ομοιογενής αγορά προϊόντων και υπηρεσιών, όπου η ποιότητα των θαλάσσιων υπηρεσιών θα έχει πρωτεύοντα ρόλο. Η ελληνική σημαία

---

24. [www.yen.gr](http://www.yen.gr).

λόγω του διεθνούς κύρους της<sup>25</sup> και των καλών υπηρεσιών της θεωρείται ποιοτική και ελκυστική για πολλούς φορτωτές. Οι λεγόμενοι στόλοι των σημαίων ευκαιρίας και οι στόλοι των αναπτυσσομένων χωρών, που αυξάνονται συνεχώς, είναι οι κύριοι ανταγωνιστές αφού έχουν κυβερνητική στήριξη, φθηνή χρηματοδότηση, διαφορετική φορολογική μεταχείριση, χαμηλότερο κόστος επάνδρωσης. Στα κράτη νηολόγησης που παρακολουθούν την αυστηρή τήρηση των διεθνών κανόνων και επιβάλλουν πρόσθετους περιορισμούς, οι πλοιοκτήτες τείνουν να μεταφέρουν τα σκάφη τους σε λιγότερο δαπανηρά νηολόγια. Στην προσπάθεια για διατήρηση του στόλου στα ευρωπαϊκά νηολόγια και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης για τους Ευρωπαίους ναυτικούς, όπως αναφέρεται στην Πράσινη Βίβλο (βλέπε και παρακάτω ενότητα 6.1.2), προτείνεται: α) πολιτική για τη βελτίωση των επιδόσεων όλων των κρατών σημαίας, β) ενίσχυση της επιτήρησης της εφαρμογής των διεθνών κανόνων στην ανοικτή θάλασσα και του ελέγχου τους από τα κράτη λιμένα με χρήση υπερσύγχρονων τεχνολογιών, όπως το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα ναυσιπλοΐας (Galileo)<sup>26</sup>, γ) προσδιορισμός τρόπων ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των πλοίων που φέρουν ευρωπαϊκές σημαίες.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, στα πλαίσια της προώθησης της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων στην παγκόσμια αγορά, εξέδωσε μία σειρά από κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, Ανακοίνωση της Επιτροπής C(2004)43. Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις αυτές, μεταξύ άλλων, επιτρέπεται η επιδότηση της κοινωνικής ασφάλισης και του φόρου εισοδήματος των ναυτικών για την ανάπτυξη του κλάδου και της απασχόλησης. Η Ελλάδα για την ποιοτική και ποσοτική βελτίωση του εθνικού νηολογίου και την

---

25. Η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στον λευκό κατάλογο του πίνακα απόδοσης των σημαίων του Paris MoU (Memorandum of Understanding on port state control) για τον έλεγχο και την παρακολούθηση των υπό ελληνική σημαία πλοίων και ιδιαίτερα εκείνων που επιθεωρούνται από ξένες λιμενικές αρχές.

26. Το πρόγραμμα GALILEO είναι το ευρωπαϊκό πρόγραμμα ραδιοπλοήγησης και προσδιορισμού στίγματος με δορυφόρο. Έχοντας δρομολογηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αναπτύχθει από κοινού με την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Διαστήματος, Κανονισμός 876/2002/ΕΚ, εξασφαλίζει στην Ευρωπαϊκή Ένωση μια ανεξάρτητη τεχνολογία έναντι του αμερικανικού GPS και του ρωσικού GLONASS. Με τον νέο Κανονισμό 1321/2004/ΕΚ, τις δραστηριότητες της επιχείρησης GALILEO ανέλαβε η εποπτική αρχή του GNSS (Global Navigation Satellite System, Παγκόσμιο Δορυφορικό Σύστημα Πλοήγησης), η οποία, ως δημόσια αρχή, εκπροσωπεί καλύτερα το δημόσιο συμφέρον λόγω του στρατηγικού χαρακτήρα του προγράμματος.

ενίσχυση των προσφερόμενων θέσεων εργασίας για Έλληνες ναυτικούς, προέβη στη λήψη πρόσθετων μέτρων για την ποντοπόρο ναυτιλία που ενισχύουν το ισχύον καθεστώς. Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο για προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία στηρίζεται στους Κώδικες Δημοσίου (Ν.Δ. 187/1973) και Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν.3816/1958) και στους νόμους αυξημένης τυπικής ισχύος, σύμφωνα με το άρθρο 107 του Συντάγματος: Ν.Δ.2687/1953, άρθρο 13 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» με βάση ειδικές διατάξεις που αφορούν τη νηολόγηση πλοίων άνω των 1.500 κοχ. και Ν.27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

Τα κυριότερα μέτρα αφορούν:

α) Επανακαθορισμό των οργανικών συνθέσεων των πληρωμάτων στα ποντοπόρα πλοία άνω των 3.000 κοχ, σε αντικατάσταση των νομοθετημένων θέσεων μέσω του νέου όρου 8 (Πίνακας Παραρτήματος Π7) των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης του άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/1953. Οι ελαστικές συνθέσεις, σε συνδυασμό με καλύτερη κατάρτιση, επιδιώκεται να αναιρέσουν τις στρεβλώσεις στην αγορά εργασίας λόγω της μη προσέλκυσης νέων στον κλάδο, που ενέχει μακροχρόνια τον κίνδυνο απώλειας ναυτικής τεχνογνωσίας. (Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2005).

β) Απορρόφηση από την πολιτεία του κόστους της κοινωνικής ασφάλισης και φορολογίας του εισοδήματος των ναυτικών, χωρίς να μειώνεται το επίπεδο κοινωνικής ασφάλισής τους. Ο Ν. 3569/2007, άρθρο 12 προβλέπει την επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών υπέρ ΝΑΤ, ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ, ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ για τους ναυτολογημένους Έλληνες ναυτικούς σε θέσεις κατωτέρου πληρώματος χωρίς να παρακρατείται από τη μισθοδοσία τους. Επίσης επιδοτούνται και οι εργοδοτικές ασφαλιστικές εισφορές για το πλήρωμα, το οποίο θα προσλαμβάνεται πέραν του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών που προβλέπεται από την οργανική σύνθεση του πλοίου της περίπτωσης α. Επίσης ο Ν. 3409/2005, άρθρο 24 προβλέπει την επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών των Ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια.

γ) Επίσης με την τροπολογία της 25/6/2009 του Ν.3763/27/5/2009<sup>27</sup> διασαφηνίζεται το καθεστώς φορολόγησης των ναυτιλιακών εταιρειών και εκείνων που θα ήθελαν να μεταφέρουν την έδρα τους από άλλες χώρες της ΕΕ στην Ελ-

---

27. Ο Ν.3763/27/5/2009 καταργεί τις απαλλαγές των ναυτιλιακών εταιρειών του Ν.1676/1986.



λάδα. Επαναφέρεται η απαλλαγή από τη φορολογία συγκέντρωσης κεφαλαίου για συγκεκριμένες ναυτιλιακές εταιρείες: τις αλλοδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν εγκαταστήσει ή εγκαθιστούν γραφεία ή υποκαταστήματα στην Ελλάδα του άρθρου 25 του Ν.27/1975, τις αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρείες του άρθρου 13 του Ν.Δ.2687/1953 και τις ειδικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που συνιστώνται ή έχουν συσταθεί σύμφωνα με τον όρο 16 των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης του άρθρου 13 του Ν.Δ.2687/1953.

δ) Με τον Ν.3091/2002, άρθρο 15, απαλλάσσονται από τον ειδικό φόρο του 3% (15% με τον φορολογικό Νόμο 3824/2010) επί των ακινήτων των εξωχώριων εταιρειών: οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν εγκαταστήσει γραφεία στην Ελλάδα (των Α.Ν.89/1967-Ν.2234/1994, βλέπε και ενότητα 2.1.5), οι πλοιοκτήτριες εταιρείες για ακίνητα που ιδιοχρησιμοποιούν ως γραφεία ή ως αποθήκες και οι εταιρείες που εκμισθώνουν ακίνητα σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις για την εγκατάσταση των γραφείων τους ή των αποθηκών τους.

### **6.1.2. Οι πολιτικές των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

Τον Ιούνιο του 2006 η Επιτροπή ανακοίνωσε την Πράσινη Βίβλο, COM(2006) 275, για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση: ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες. Στη Βίβλο υπογραμμιζόταν αφενός η στρατηγική σημασία των θαλασσών και των ωκεανών για την ευρωπαϊκή οικονομία και αφετέρου τονιζόταν η ανάγκη να διασφαλιστεί ότι οι μελλοντικές εξελίξεις θα λάβουν υπόψη τη διατήρηση αυτής της ανταγωνιστικότητας με ταυτόχρονη διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δεδομένης της πίεσης που ασκείται από την ολοένα και πιο έντονη χρήση και ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων όπως η ναυτιλία, η παραγωγή ενέργειας, ο τουρισμός, η αλιεία, σε συνδυασμό με την κλιματική αλλαγή.

Ακολούθησε περίοδος διαβούλευσης των ενδιαφερομένων φορέων, όπου στη συντριπτική πλειοψηφία τους συμφώνησαν, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2007)574, ότι η πολιτική της ΕΕ, όσον αφορά τους ωκεανούς και τις θάλασσες, δεν θα μπορούσε να συνεχίσει να ασκείται μέσω μιας σειράς ασύνδετων τομεακών πολιτικών, αλλά μέσω μιας νέας, διατομεακής, ενοποιημένης ολιστικής προσέγγισης που ενισχύει το αποτέλεσμα, ενώ ο κατακερματισμός των διαφόρων πολιτικών οδηγεί σε αντικρουόμενα μέτρα και αρνητικές συνέπειες. Για παράδειγμα, τα στοιχεία που συλλέγονται σχετικά με το ότι οι Ευρωπαίοι εγκαταλείπουν τα θαλάσσια επαγγέλματα, σχετικά με την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τις θαλάσσιες δραστηριότητες του ανθρώπου και την προστασία της παράκτιας οικονομίας είναι αποσπασματικά και



σε μεγάλο βαθμό απρόσιτα. Οι διαφορετικές αρχές στις οποίες έχει ανατεθεί η προστασία των θαλασσών της ΕΕ από τη ρύπανση, την παράνομη αλιεία και τους λαθρεμπόρους αναπτύσσουν ανεξάρτητα πολιτικές παρόμοιων συστημάτων για τον εντοπισμό και την ταυτοποίηση της μη ορθής συμπεριφοράς.

Με βάση τις αντιδράσεις αυτές, η Επιτροπή πρότεινε μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στη Γαλάζια Βίβλο COM(2007)575, τις κατευθυντήριες γραμμές για μια ενοποιημένη προσέγγιση μετά τη διαβούλευση των φορέων, COM(2008)395, τη στρατηγική για ναυτιλιακή έρευνα προς υποστήριξη της αειφόρου χρήσης των θαλασσών COM(2008)534 κλπ. Στόχος των ανακοινώσεων αυτών είναι να αυξήσουν την ικανότητα της Ευρώπης να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης και της ανταγωνιστικότητας, της κλιματικής αλλαγής, της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της ασφάλειας και της προστασίας της ναυτιλίας, καθώς και της ενεργειακής ασφάλειας και βιωσιμότητας. Η πολιτική αυτή θα βασίζεται στην αριστεία στον τομέα της θαλάσσιας έρευνας, στην τεχνολογία, στην καινοτομία, στην ατζέντα της Λισαβόνας για την απασχόληση και την ανάπτυξη, καθώς και στην ατζέντα του Γκέτεμποργκ για την αειφόρο ανάπτυξη.

Η ναυτιλία εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και δη στις θαλάσσιες μεταφορές, όπου κατέχει το 41% της χωρητικότητας σε dwt του παγκόσμιου στόλου. Παράλληλα, οι συναφείς κλάδοι της ναυτιλίας έχουν ουσιώδη σημασία για την οικονομία της ΕΕ, καθόσον αποτελούν πηγή εισοδήματος και θέσεων απασχόλησης. Η προσαρμογή της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στις απαιτήσεις της παγκόσμιας οικονομίας έχει επιφέρει αξιωματικές διαρθρωτικές αλλαγές στον τομέα, ενώ η οικονομική κρίση επέδρασε και στον ναυτιλιακό τομέα. Με κατάλληλη προσέγγιση πολιτικής μπορούν να εξασφαλιστούν οι συνεχείς επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών και η συμβολή του στην ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας. Επίσης λόγω της παγκοσμιοποίησης έχει αυξηθεί η πίεση του ανταγωνισμού από ναυτιλιακές χώρες από όλο τον κόσμο. Ορισμένα μέτρα τα οποία έχουν λάβει τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ.3), έχουν συμβάλει στη διατήρηση μέρους του στόλου στα ευρωπαϊκά νηολόγια και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης για τους Ευρωπαίους ναυτικούς. Ωστόσο, όπως επισημαίνεται στην τελευταία ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2009)8, όπου ορίζονται οι στόχοι για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ 2008-18, οι ευρωπαϊκές σημαίες εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν έντονο ανταγωνισμό από νηολόγια τρίτων χωρών. Συχνά, οι αλλοδαποί ανταγωνιστές διαθέτουν σημαντικά πλεονεκτήματα από άποψη κυβερνητικής στήριξης, πρόσβασης σε φθηνά κεφά-

λαια και άφθονο εργατικό δυναμικό ή ευέλικτης εφαρμογής διεθνώς συμφωνημένων προτύπων. Επιδίωξη είναι να διατηρηθεί και, όπου χρειάζεται, να βελτιωθεί ένα σαφές και ανταγωνιστικό πλαίσιο για τη μακροπρόθεσμη επικράτηση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στις παγκόσμιες αγορές, με μέτρα φορολόγησης της χωρητικότητας, φορολογίας εισοδήματος και κρατικών ενισχύσεων, με βάση την εμπειρία που έχει ήδη αποκτηθεί. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να λαμβάνονται θετικά μέτρα προκειμένου να στηριχθούν οι προσπάθειες για οικολογικότερη ναυτιλία, τεχνολογική καινοτομία, καθώς και ναυτικές σταδιοδρομίες και επαγγελματικές δεξιότητες, βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας και προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι η Ευρώπη θα διατηρήσει τη ναυτιλιακή τεχνογνωσία της, με επαρκείς ανθρώπινους και τεχνολογικούς πόρους.

Ο διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλίας απαιτεί ισότιμους όρους ανταγωνισμού που να διασφαλίζουν την παγκόσμια εφαρμογή και την ομοιόμορφη επιβολή διεθνώς συμφωνημένων προτύπων. Η ΕΕ πρέπει να στηρίζει τις προσπάθειες της διεθνούς κοινότητας και, συγκεκριμένα, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), της Παγκόσμιας Οργάνωσης Εργασίας (ΙΛΟ), του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) και της Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για το Διεθνές Εμπορικό Δίκαιο (UNCITRAL) για την προώθηση ανοικτών ναυτιλιακών αγορών και ανοικτού εμπορίου. Στις προσπάθειες αυτές πρέπει να περιλαμβάνεται η δέσμευση για ποιοτική ναυτιλία και συνεργασία για την επίτευξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, με την τήρηση διεθνώς συμφωνημένων κανόνων παγκοσμίως και όχι σε κοινοτικό επίπεδο γιατί δημιουργούνται προβλήματα χωρίς να δίνονται λύσεις.

### **6.1.3. Αντιμονοπωλιακοί κανόνες στις θαλάσσιες μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αθέμιτος ανταγωνισμός από τους στόλους τρίτων χωρών**

Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 45% του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ κατ' αξία και περίπου το 75% κατ' όγκο. Οι αγορές των θαλάσσιων μεταφορών εντάσσονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: την αγορά των τακτικών γραμμών (liner) και τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (international tramp vessel services), δηλαδή τα μη προγραμματισμένα δρομολόγια. Η πρώτη κατηγορία των τακτικών γραμμών έχει οργανωθεί στο σύστημα των «ναυτιλιακών διασκέψεων» (Conferences) και η δεύτερη πραγματοποιείται κατά τρόπο μη προγραμματισμένο, όπου οι ναύλοι υπόκεινται σε ελεύθερη διαπραγμάτευση ανάλογα με την προσφορά και τη ζήτηση. Η ομαδι-

κή εξαίρεση από τους κανόνες ανταγωνισμού για τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών μεταφορών έδινε τη δυνατότητα σε συνεργαζόμενες ναυτιλιακές επιχειρήσεις να καθορίζουν, μεταξύ άλλων, τους ναύλους και να ρυθμίζουν τη μεταφορική ικανότητα, σύμφωνα με τον Κανονισμό 4056/1986/ΕΟΚ. Στο γενικότερο πλαίσιο της απελευθέρωσης των υπηρεσιών, μεταξύ των οποίων και οι μεταφορές όπως έχει ζητήσει από το 2000 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισαβόνας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε την πλήρη κατάργηση του Κανονισμού, δηλαδή την κατάργηση των διασκέψεων με το επιχείρημα ότι ο κλάδος δεν χρειάζεται πια προστασία από τον ανταγωνισμό<sup>28</sup>. Με τον Κανονισμό 1/2003/ΕΚ του Συμβουλίου τέθηκε σε εφαρμογή γενικά το νέο καθεστώς των αντιμονοπωλιακών διαδικασιών που αποτελεί σύστημα παράλληλων αρμοδιοτήτων για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού, όπως προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης ΕΚ προς το συμφέρον των καταναλωτών και των επιχειρήσεων, με παράλληλη μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών. Στα πλαίσια αυτά των γενικών κανόνων, υιοθετήθηκε εναλλακτικό σύστημα συνεργασίας των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (κοινοπραξίες/consortia) έναντι του συστήματος των ναυτιλιακών διασκέψεων και καθορίστηκαν σαφείς κατευθυντήριες γραμμές<sup>29</sup> για την εφαρμογή του άρθρου 81 της Συνθήκης ΕΚ. Οι κατευθύνσεις αυτές συντελούν στην ομαλή μετάβαση προς ένα πλήρες ανταγωνιστικό καθεστώς, αφού αποσαφηνίζουν τους κανόνες για τις ανταλλαγές πληροφοριών και τις ενώσεις επιχειρήσεων μεταξύ των εταιρειών στον τομέα των τακτικών γραμμών και καθοδηγούν τη νομική προστασία των ομαδικών συνεργασιών στον τομέα της ελεύθερης ναυτιλίας. Οι κατευθυντήριες γραμμές καθορίστηκαν σε συνεργασία και με τρίτες χώρες, επειδή οι ναυτιλιακές διασκέψεις λειτουργούσαν σε διεθνές πλαίσιο και η κατάργηση του Κανονισμού 4056/1986 θα μπορούσε να έχει αντίκτυπο στο εμπόριο με Κίνα, ΗΠΑ, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη και Ινδία.

Ο κανονισμός απαλλαγής σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, που καλείται απόφαση χορήγησης απαλλαγής, εκδόθηκε για πρώτη φορά το 1995 (Κανονισμός 870/1995/ΕΚ) και στη συνέχεια ανανεώθηκε το 2000 (Κανονισμός 823/2000/ΕΚ), τροποποιήθηκε το 2004 (Κανο-

---

28. Με τον Κανονισμό 1419/2006/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Σεπτεμβρίου 2006, καταργείται ο Κανονισμός 4056/1986/ΕΟΚ για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 (πρώην άρθρα 85 και 86) της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές και για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του Κανονισμού 1/2003/ΕΚ ώστε να συμπεριληφθούν οι ενδομεταφορές και οι διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία.

29. ΕΕ C 245, 26.9.2008, σ. 2.

νισμός 463/2004/ΕΚ), το 2005 (Κανονισμός 611/2005/ΕΚ) και τον Σεπτέμβριο του 2009, προβλέπει απαλλαγή κατά κατηγορία για τις κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών. Η τροποποίηση του 2009 παρατείνει την απαλλαγή από τους αντιμονοπωλιακούς κανόνες για μία ακόμα 5ετία, δηλαδή μέχρι την 25η Απριλίου του 2015 με αλλαγή ιδίως της μείωσης του μεριδίου αγοράς (από 35% σε 30%) για την απαλλαγή των εταιρειών.

Σε μεταγενέστερο στάδιο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτίθεται να αναλάβει την πρωτοβουλία να προωθήσει την ευθυγράμμιση των ουσιωδών κανόνων ανταγωνισμού παγκοσμίως.

Η εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών προβλέπεται στον Κανονισμό 4055/86/ΕΟΚ του Συμβουλίου. Ο αθέμιτος ανταγωνισμός που ασκούν οι στόλοι τρίτων χωρών και εμποδίζουν την ανταγωνιστική συμμετοχή των στόλων των κρατών μελών στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, οδήγησε στην Απόφαση 167/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου. Η Απόφαση αυτή επιτρέπει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για τη συλλογή πληροφοριών, ώστε να ενημερώνονται οι κοινοτικοί θεσμοί για τις δραστηριότητες τρίτων χωρών στις θαλάσσιες μεταφορές. Ήδη η Απόφαση 83/573/ΕΟΚ προβλέπει τα αντίμετρα που μπορεί να λάβει κράτος μέλος έναντι τρίτων χωρών, σε περίπτωση αθέμιτου ανταγωνισμού μέσω της διαδικασίας διαβουλεύσεων δηλαδή με τη συνεννόηση μεταξύ των κρατών μελών όπως καθιερώνει η Απόφαση 77/587/ΕΟΚ για τις σχέσεις κρατών μελών με τρίτες χώρες καθώς και για τις ενέργειες στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών. Με βάση τις δύο αυτές Αποφάσεις, ο Κανονισμός 4058/86/ΕΟΚ του Συμβουλίου προβλέπει την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών από τα κράτη μέλη, μετά από αίτηση ενός ή περισσότερων κρατών μελών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίου. Ακόμα, ο Κανονισμός 4057/86/ΕΟΚ του Συμβουλίου αναφέρεται στη διαδικασία που ακολουθείται για την αντιμετώπιση των αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων στις θαλάσσιες μεταφορές από μεταφορείς τρίτων χωρών από/προς τα κράτη μέλη, όπως για παράδειγμα την επιβολή διορθωτικών δασμών.

#### **6.1.4. Ασφάλεια πλοίων, ναυσιπλοΐας, διάσωση ατόμων και προστασία από τη θαλάσσια ρύπανση στην Ευρωπαϊκή Ένωση και παγκοσμίως**

Στον τομέα της ασφάλειας πλοίων και ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι κατευθύνσεις μέχρι το έτος 2018 συνδέονται με την αύξηση του στόλου, την κυκλοφορία μεγάλων πλοίων για τη

μεταφορά επιβατών, αλλά και φορτίου, καθώς και την ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που θα αυξήσουν σε μεγάλο βαθμό την πίεση στη θαλάσσια ασφάλεια. Η επέκταση των ανοικτών και πλωτών υδάτων θα αυξήσει την κυκλοφορία, μέσω της λεγόμενης Βόρειας Θαλάσσιας Οδού, για την οποία χρειάζονται ειδικές απαιτήσεις. Η διεύρυνση της Διώρυγας του Σουέζ συνεπάγεται την εμφάνιση μεγαλύτερων πλοίων και περισσότερης κυκλοφορίας στη Μεσόγειο, με επακόλουθη αύξηση των κινδύνων.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization), που τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ, είναι ο μόνος διεθνής Οργανισμός για θέματα που αφορούν τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών. Παρακινεί και ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να επικυρώνουν και να εφαρμόζουν τις διεθνείς συμβάσεις και τους κώδικες που υιοθετεί. Οι κυριότερες διεθνείς συμβάσεις του, όπως SOLAS (Safety Of Life At Sea, 1974), ναυτική έρευνα και διάσωση SAR (Maritime Search and Rescue, 1979), MARPOL (Prevention of Pollution from Ships, 1973/1978), ενισχύονται με τροποποιήσεις τακτικά, αφορούν την έρευνα και διάσωση ατόμων, την ασφάλεια πλοίων και της ναυσιπλοΐας, την προστασία της θάλασσας από τη ρύπανση και παρέχουν δεσμευτικούς κανόνες για όλες τις νέες κατασκευές πλοίων που ισχύουν παγκοσμίως. Επίσης γίνεται χρήση αυστηρών μέτρων και προδιαγραφών με την υιοθέτηση διεθνών συμβάσεων όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, η σωστή διαχείριση των φορτίων (πετρέλαιο, επικίνδυνα φορτία) κλπ. ([www.imo.org/](http://www.imo.org/)).

Τα προσεχή έτη, η ΕΕ και τα κράτη μέλη στον τομέα της ασφάλειας θα δώσουν προτεραιότητα στην επιβολή των υφιστάμενων κοινοτικών και διεθνών κανόνων και στην ταχεία εφαρμογή των μέτρων που εισήχθησαν με την τρίτη δέσμη για τη θαλάσσια ασφάλεια. Ακόμα θα αναθεωρήσουν την εντολή και τη λειτουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), προκειμένου να αυξήσει περαιτέρω την τεχνική και επιστημονική βοήθεια που μπορεί να προσφέρει στα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

Αναλυτικότερα<sup>30</sup>, τα ανωτέρω θέματα αφορούν τα μέτρα που υιοθετήθηκαν για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος μετά τα ναυάγια των δεξαμενοπλοίων Erika το 1999 και Prestige το 2002 στις ακτές χωρών της ΕΕ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταρχήν προώθησε την 1η και 2η δέσμη νομοθετικών προτάσεων (πακέτα Erika I και Erika II). Την 23η Νοεμβρίου 2005 το Κολέγιο των Επιτρόπων υιοθέτησε την 3η δέσμη επτά νο-

---

30. YENANΠ/ΔΝΠΑ 3ο.

μοθετικών προτάσεων για την ασφάλεια στη θάλασσα (πακέτο Erika III), με στόχο τη συμπλήρωση των δύο πρώτων νομοθετικών πακέτων και για να μεταφερθούν στο κοινοτικό δίκαιο σημαντικά διεθνή κείμενα. Τα μέτρα συνοπτικά περιλαμβάνουν την πρόληψη των ατυχημάτων (βελτίωση της ποιότητας των ευρωπαϊκών σημαίων, αναθεώρηση της νομοθεσίας σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, παρακολούθηση της κυκλοφορίας σκαφών, βελτίωση των κανόνων που διέπουν τους νηογνώμονες) και την εξασφάλιση αποτελεσματικής απάντησης σε περίπτωση ατυχήματος (ανάπτυξη εναρμονισμένου πλαισίου για τη διερεύνηση των ατυχημάτων, θέσπιση κανόνων για την αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος, θέσπιση κανόνων για την ευθύνη των πλοιοκτητών σε συνδυασμό με υποχρεωτικό σύστημα ασφάλισης). Αναλυτικότερα οι επτά προτάσεις αφορούν:

1) Την καθιέρωση κανόνων ελέγχου των αναγνωρισμένων οργανισμών νηογνώμωνων. Εισάγεται νέος Κανονισμός ΕΚ 391/2009 και νέα Οδηγία 2009/15/ΕΚ (επικύρωση έως 17.6.2011) σχετικά με τα κοινά πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων που τροποποιούν την οδηγία 94/57/ΕΚ σε αναδιτύπωση<sup>31</sup>. Έτσι, διασφαλίζεται ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν αποτελεσματικά και με συνέπεια τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας<sup>32</sup>. Τα δύο αυτά νομοθετικά κείμενα αναθεωρούν τις ρυθμίσεις για τους νηογνώμονες στην ΕΕ και εισάγουν την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών των εν λόγω οργανισμών.

2) Την τροποποίηση της Οδηγίας 95/21/ΕΚ για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και τη βελτίωση του ελέγχου από το κράτος σημαίας. Εισάγεται ο μαύρος κατάλογος (λίστα) για τα πλοία που παραβιάζουν επανειλημμένα τους κανόνες των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τους όρους διαβίωσης και εργασίας στα πλοία, όπως προκύπτει από τους ελέγχους του κράτους λιμένα. Ο έλεγχος ισχύει και

---

31. 1994L0057, EL, 29.11.2002, 003.001, σ.1.

32. Οι υποχρεώσεις των κρατών μελών ως κράτη σημαίας είναι η συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις: α) για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου 1974 (SOLAS 74), εξαιρουμένου του κεφαλαίου XI-2 του παραρτήματός της, β) περί γραμμών φορτώσεως πλοίων της 5ης Απριλίου 1966, γ) για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία της 2ας Νοεμβρίου 1973 (MARPOL), καθώς και τα σχετικά με τις συμβάσεις αυτές πρωτόκολλα και τροποποιήσεις και οι συναφείς κώδικες που έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα σε όλα τα κράτη μέλη στην ενημερωμένη τους έκδοση. Οι υποχρεώσεις αυτές καθορίζουν την ευθύνη που υπέχει το κράτος σημαίας για τη διενέργεια ερευνών για τα ατυχήματα και για τη διαβίβαση των σχετικών πορισμάτων στον ΔΝΟ/ΙΜΟ.



για τα σκάφη που εισέρχονται γενικότερα στα παράκτια αγκυροβόλια, και όχι μόνο στους λιμένες. Προβλέπεται επίσης αύξηση της συχνότητας επιθεώρησης των πλοίων και επιπλέον ο κρατικός έλεγχος λιμένων θα αφορά την επιθεώρηση και των πλοίων τρίτων κρατών στους εθνικούς λιμένες. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ πρέπει να βρίσκονται στον λευκό κατάλογο του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο του κράτους λιμένα, το αργότερο έως το 2012. Νέα Οδηγία για τους ελέγχους του κράτους λιμένα 2009/16/ΕΚ, επικύρωση έως 31.12.2010.

3) Την τροποποίηση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ αναφορικά με το κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης των πλοίων. Εισάγεται το ευρωπαϊκό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών SafeSeaNet για τα πλοία άνω των 300 κοχ και τα φορτία τους (επικίνδυνα ή ρυπογόνα) και τα κράτη μέλη εγκαθιστούν συστήματα διαχείρισης πληροφοριών σε εθνικό και τοπικό επίπεδο<sup>33</sup>. Επίσης εισάγεται το σύστημα μεγάλου βεληνεκούς LRIT για τον εντοπισμό πλοίων δορυφορικά και ιδρύεται Ευρωπαϊκό Κέντρο δεδομένων LRIT. Ακόμα εισάγεται ο εξοπλισμός AIS για την εξασφάλιση της αυτόματης αναγνώρισης των πλοίων, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση SOLAS, και ο σταδιακός εξοπλισμός των αλιευτικών σκαφών μήκους άνω των 15 μέτρων με το σύστημα αυτό μέσω επίγειων σταθμών, καθώς και μηχανισμός εναρμόνισης των ερευνών μετά από ατύχημα. Εξασφαλίζεται ότι η αρχή που είναι αρμόδια για τη λήψη αποφάσεων σε περίπτωση ατυχήματος θα διαθέτει την απαραίτητη ανεξάρτητη ναυτιλιακή εμπειρογνωμοσύνη, ώστε να μπορεί να αποφασίζει ανεξάρτητα για την καλύτερη ακολουθητέα πορεία, συμπεριλαμβανομένης της επιλογής του λιμανιού που θα πρέπει να επιδεχθεί ένα πλοίο σε ανάγκη βοήθειας, έτσι ώστε να αποφευχθεί ή να περιοριστεί όσο το δυνατόν περισσότερο μια καταστροφή. Νέα Οδηγία 2009/17/ΕΚ, επικύρωση έως 30.11.2010.

4) Τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων με βάση σχετικά πρότυπα που έχουν αναπτυχθεί στον ΔΝΟ/ΙΜΟ. Συμπεριλαμβάνεται η δυνατότητα έρευνας για κάθε είδους ατύχημα (όχι μόνο των ιδιαιτέρως σοβαρών), καθώς και η διενέργεια προκαταρκτικών ερευνών και εκθέσεων για ατυχήματα όπου υπάρχουν αμφιβολίες. Κάθε ατύχημα θα διερευνάται από ένα και μόνο κράτος μέλος. Μόνο σε εξαιρετικές και δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις (για παράδειγμα, λόγω της εθνικότητας των θυμάτων, της θέσης του ατυχήματος ή της σημαίας του πλοίου) είναι δυνατό να διεξαχθούν παράλληλες έρευνες. Νέα Οδηγία 2009/18/ΕΚ, επικύρωση έως 17.6.2011.

---

33. Η Ελλάδα έχει ήδη ενσωματώσει την Οδηγία 2002/59/ΕΚ με το ΠΔ 49/2005/ΦΕΚ 66Α και το γραφείο SafeSeaNet λειτουργεί από τον Φεβρουάριο του 2010.

5) Το καθεστώς αποζημίωσης για τη δια θαλάσσης μεταφορά επιβατών (ΔΣ «Athens» Protocol 2002) σε περίπτωση ατυχήματος. Σήμερα οι αποζημιώσεις εξαρτώνται από τη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών επικύρωσης της σχετικής “Σύμβασης των Αθηνών”. Η τελική συμφωνία προβλέπει ότι μέχρι το τέλος του 2012 το αργότερο θα καλυφθούν οι επιβάτες των κατηγοριών Α και Β (μεγαλύτερα πλοία), ενώ από τα μέσα του 2013 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποχρεούται να φέρει προς συζήτηση τη νομοθεσία που καλύπτει τις κατηγορίες Γ και Δ (μικρότερα πλοία). Ουσιαστικά, οι μεταφορείς θα πρέπει να πληρώσουν την αποζημίωση που ανέρχεται μέχρι 2,587 χιλ. ευρώ για τις χαμένες ή κατεστραμμένες αποσκευές και μέχρι 460 χιλ. ευρώ στην περίπτωση της φυσικής φθοράς ή θανάτου που προκαλείται από λάθος ή αμέλεια. Νέος Κανονισμός ΕΚ 392/2009, έναρξη ισχύος από 29.5.2009.

6) Την ασφάλιση των πλοιοκτητών για τις ναυτικές απαιτήσεις. Για την αστική ευθύνη των πλοιοκτητών (θέση ισχύος νομοθεσίας πριν το 2012) σημαντική είναι η υποχρέωση όλων των πλοίων (κοινοτικών και μη) που εισέρχονται σε λιμένα της ΕΕ να φέρουν πιστοποιητικό ασφάλισης, με τη δυνατότητα απομάκρυνσής τους εάν δεν ανταποκρίνονται σε αυτές τις απαιτήσεις. Νέα Οδηγία 2009/20/ΕΚ, επικύρωση έως 1.1.2012.

7) Τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας. Πολιτική δέσμευση (δήλωση) των κρατών μελών να επικυρώσουν τις βασικές διεθνείς συμβάσεις, ώστε σύμφωνα με τον κανονισμό 2158/1993/ΕΚ να εξασφαλίζεται η ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα (SOLAS) και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (MARPOL), με κατάλληλα πλοία επανδρωμένα με ικανούς ναυτικούς, όπως προβλέπει η διεθνής σύμβαση του ΔΝΟ/ΙΜΟ STCW για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών. Επίσης τα κράτη μέλη σημαίας υποχρεούνται σε σχετικό έλεγχο κάθε 7 έτη, από τον ΔΝΟ/ΙΜΟ. Τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών θα δημοσιοποιούνται. Νέα Οδηγία 2009/21/ΕΚ, επικύρωση έως 17.6.2011.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) επικουρεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη σε θέματα ασφάλειας και προστασίας στη θάλασσα, καθώς και πρόληψης της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία. Συμβάλλει στην αξιολόγηση των νηογυμνώνων, των κέντρων ναυτικής εκπαίδευσης τρίτων χωρών, καθώς και στην εξακρίβωση του κατά πόσον διεξάγονται έλεγχοι στους λιμένες από τις κρατικές αρχές. Παράλληλα, δημιούργησε το σύστημα SafeSeaNet, για την παρακολούθηση των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, καθώς και ένα μηχανισμό εναρμόνισης των ερευνών μετά από ατύχημα. Επίσης ανέλαβε τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων LRIT που χρηματοδοτείται από τον κοινοτικό προϋπολογισμό και ο οργανισμός



θα χρηματοδοτεί τη λήψη των τεσσάρων αναφορών LRIT ημερησίως για κάθε πλοίο που φέρει σημαία κράτους μέλους. Σε περιπτώσεις σοβαρής ρύπανσης, ναυλωμένα αντιρρυπαντικά σκάφη μπορούν να παρεμβαίνουν σε οποιοδήποτε σημείο της Ευρώπης, μετά από αίτημα κράτους μέλους. Από τον Απρίλιο του 2007 εισάγεται ο μηχανισμός CleanSeaNet που λειτουργεί δορυφορικά και ειδοποιεί ένα κράτος μέλος ταχύτητα για παράνομες ή τυχαίες εκπομπές ρύπων κοντά στις ακτές του.

Ακόμα μια Επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), σύμφωνα με τον Κανονισμό 2099/2002/ΕΚ, με τροποποιήσεις<sup>34</sup>, επικουρεί και συμβουλεύει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε θέματα ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης του περιβάλλοντος από ναυτιλιακές δραστηριότητες. Επίσης, μετά τα ναυάγια των δύο δεξαμενοπλοίων Erika (2000) και Prestige (2002) και προς αποφυγή της μόλυνσης των θαλασσών από πετρέλαιο, ο ΔΝΟ/ΙΜΟ και η ΕΕ επέβαλαν λόγω των σοβαρών ατυχημάτων ρύπανσης των θαλασσών την εσπευσμένη σταδιακή εφαρμογή των απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού της διεθνούς σύμβασης MARPOL 73/78 στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και τη σταδιακή απόσυρσή τους μέχρι το 2010 (Κανονισμός 417/2002/ΕΚ σε αναδιτύπωση<sup>35</sup>).

Η βασική Οδηγία 96/98 σε ενοποιημένη έκδοση<sup>36</sup> αναφέρεται στον εξοπλισμό που πρόκειται να τοποθετηθεί επί των πλοίων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη της ρύπανσης και την ενίσχυση των εξουσιοδοτημένων επιθεωρητών (Ελληνική νομοθεσία με το ΠΔ 137/2002-1.5.2002). Η ομοίομορφη εφαρμογή των διεθνών κανονισμών επιβάλλει την έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας του εν λόγω εξοπλισμού από τα κράτη μέλη.

Η διεθνής σύμβαση για τη ναυτική έρευνα και διάσωση SAR-79 του ΔΝΟ/ΙΜΟ για τον συντονισμό διάσωσης ατόμων μετά από ατύχημα νομοθετήθηκε στην Ελλάδα αρχικά με τον Ν.1844/1989 (ΦΕΚ 100) και με το ΠΔ 97 (ΦΕΚ 124 27.7.2009) έγινε η τελευταία κύρωση.

Η διεθνής σύμβαση SOLAS-74 θεωρείται η σημαντικότερη όλων των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, περιέχει πολλές τροποποιήσεις και ενσωματώνονται πολλές συμβάσεις σχετικές με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Σύμφωνα με αυτή, τα κράτη μέλη οφείλουν να διεξαγάγουν μια αρχική ειδική επιθεώρηση και μετά ετήσιες επιθεωρήσεις

---

34. 2002R2099-EL-01.02.2007-002.001-1.

35. 2002R0417-EL-20.05.2007-004.001-1.

36. 1996L0098-EL-7.08.2009-007.001-1.

στα εμπορικά άνω των 300 gt και επιβατηγά πλοία, ταχύπλοα και μονάδες γεώτρησης ανοικτής θάλασσας για την τήρηση της διεθνούς σύμβασης SOLAS. Στην Ελλάδα η σύμβαση αυτή έχει επικυρωθεί αρχικά με το Ν.1045/1980 (ΦΕΚ 95) και σταδιακά με άλλες τροποποιήσεις μέχρι το ΠΔ 98/2009 (ΦΕΚ 124).

Η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος ενισχύονται με την υποχρεωτική εφαρμογή του διεθνούς κώδικα, ISM, περί διαχείρισης της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και πρόληψης της ρύπανσης, όπως προβλέπει ο Κανονισμός 336/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου με τις τροποποιήσεις του<sup>37</sup>. Ο Κανονισμός αυτός εκδόθηκε από τον ΔΝΟ/ΙΜΟ, στο πλαίσιο των διατάξεων του Κεφαλαίου ΙΧ της σύμβασης SOLAS, για τις εταιρείες που εκμεταλλεύονται επιβατηγά ή εμπορικά πλοία όπως και κινητές υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης, ολικής χωρητικότητας 500 gt και άνω, σε διεθνή δρομολόγια. Οι εταιρείες υποχρεούνται για την εγκατάσταση, την εφαρμογή και την ορθή συντήρηση των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας επί του πλοίου και στην ξηρά. Επίσης μεριμνούν και για τον έλεγχο αυτών από τις διοικήσεις του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα.

Στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες εφαρμόζεται η Οδηγία 2009/45/ΕΚ (6.5.2009) που αναφέρει τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας των πλοίων, προκειμένου να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο ασφαλείας επιβατών και ομοιόμορφες συνθήκες ανταγωνισμού βασισμένες σε συγκλίνοντα πρότυπα στην κοινοτική ναυτιλία. Η εν λόγω Οδηγία τροποποιεί την προηγούμενη Οδηγία 98/18/ΕΚ (17.3.1998) σε ενοποιημένη έκδοση<sup>38</sup>, που έχει ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία με το ΠΔ 103/1999 (ΦΕΚ 110). Επίσης οι ειδικές ενισχυμένες απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ρο-ρο) που εισήγαγε η Οδηγία 2003/25/ΕΚ (14.4.2003), επικυρώνονται στην ελληνική νομοθεσία με το ΠΔ 52/2005 (ΦΕΚ 79). Επιπλέον η Οδηγία 1999/35/ΕΚ (29.4.1999) που καθιερώνει σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ρο-ρο πλοία και ταχύπλοα (ΠΔ 314/2001) τροποποιείται με την Οδηγία 2009/18/ΕΚ (23.4.2009) και τον Κανονισμό 219/2009/ΕΚ (11.3.2009) για την υποχρεωτική εισαγωγή του νομικού καθεστώτος διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων και της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο (βλέπε πρόταση 4, σελ. 247). Ακόμα η Οδηγία 1998/41 του Συμβου-

---

37. 2006R0336-EL-11.12.2008-002.001-1.

38. 1998L0018-EL-01.01.2005-005.001-1.

λίου (18.6.1998), σε ενοποιημένη έκδοση<sup>39</sup>, σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς/από λιμένες των κρατών μελών, νομοθετείται στην Ελλάδα με το ΠΔ 23/1999 (17Α) και την τροποποίηση ΥΑ 294/2002 (261Α).

Άλλα θέματα που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και για τα οποία τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνήσουν μέχρι το 2018, σύμφωνα με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι:

- Συστηματική εφαρμογή των «Κατευθυντηρίων γραμμών για τη μεταχείριση ατόμων διασωθέντων στη θάλασσα» του ΔΝΟ/ΙΜΟ (η διεθνής σύμβαση SOLAS για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα υποχρεώνει τα συμβαλλόμενα μέρη να εξασφαλίσουν την εγκατάσταση και τη συντήρηση βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, εφόσον αυτό δικαιολογείται από την πυκνότητα της ναυσιπλοΐας και τον βαθμό των κινδύνων). Η ΕΕ πρέπει να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή για την παροχή βοήθειας και την αποσαφήνιση των υποχρεώσεων όσον αφορά τη διάσωση κινδυνεύοντων ατόμων με τον συντονισμό και τη συνεργασία των παράκτιων κρατών με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, χρησιμεύοντας παράλληλα ως κίνητρο για τους πλοίαρχους προκειμένου να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους.
- Ενέργειες, στο πλαίσιο του ΔΝΟ/ΙΜΟ, με σκοπό να επιτευχθεί, το συντομότερο δυνατόν, συμφωνία για ένα αποτελεσματικό διεθνές πλαίσιο που διέπει την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημίες συναφείς με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και βλαβερών ουσιών. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να προχωρήσουν στη διεθνή σύμβαση του 1996 για την αστική ευθύνη και αποζημίωση για ζημίες σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (σύμβαση ΕΤΟ/HNS Convention, Απόφαση 2002/971/ΕΚ του Συμβουλίου) όπως και στη διεθνή σύμβαση για την αστική ευθύνη για τη ρύπανση από καύσιμα δεξαμενής πλοίων (σύμβαση καυσίμων δεξαμενής πλοίων/Bunkers Convention, Απόφαση 2002/762/ΕΚ του Συμβουλίου). Η τελευταία σύμβαση επικυρώθηκε στην Ελλάδα με το Ν. 3393/2005 (242 Α).
- Να διασφαλίσουν ότι, έως το 2012, όλα τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις ανειλημμένες υποχρεώσεις τους, υπόκεινται στις δεσμεύσεις όλων των σχετικών διεθνών συμβάσεων και ότι ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του Κώδικα για την εφαρμογή των δεσμευτικών πράξεων του ΔΝΟ/ΙΜΟ, καθώς και του συστήματος ελέγχου των κρατών μελών του.

---

39. 1998L0041-FR-11.12.2008-002.001-1.

- Αξιοποίηση των ήδη διαθέσιμων πόρων, όπως τα συστήματα AIS, LRIT, SafeSeaNet, CleanSeaNet, ή εκείνα που βρίσκονται σε εξέλιξη, όπως το Galileo και το GMES, και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για πλήρη ανάπτυξη του Frontex, του Eurosur και τις μελλοντικές προκλήσεις της διαχείρισης των εξωτερικών συνόρων της ΕΕ, πρέπει να προωθηθεί η δημιουργία πλατφόρμας προκειμένου να εξασφαλιστεί η σύγκλιση των τεχνολογιών θαλάσσης, ξηράς και διαστήματος, η ακεραιότητα των εφαρμογών, καθώς και η κατάλληλη διαχείριση και ο έλεγχος των πληροφοριών, σε βάση «γνώση των αναγκαιών». Συνεργασία μεταξύ στρατιωτικού και μη στρατιωτικού τομέα, προκειμένου να αποφευχθεί η αλληλοεπικάλυψη.
- Η Επιτροπή εργάζεται επίσης για τη δημιουργία ολοκληρωμένου διασυνοριακού και διατομεακού ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιας παρακολούθησης. Ένας από τους βασικούς στόχους είναι η διαμόρφωση δικτύων ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών, με σκοπό να αυξηθεί η διαλειτουργικότητα των δραστηριοτήτων παρακολούθησης, να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των εργασιών στη θάλασσα και να διευκολυνθεί η εφαρμογή της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας και των σχετικών κοινοτικών πολιτικών. Η σταδιακή εφαρμογή ολοκληρωμένου δικτύου παρακολούθησης σκαφών και συστημάτων ηλεκτρονικής πλοήγησης (e-navigation) για τα ευρωπαϊκά παράκτια ύδατα και την ανοικτή θάλασσα, περιλαμβανομένης και της δορυφορικής παρακολούθησης του συστήματος LRIT, θα αποτελέσει πολύτιμο εργαλείο στις δημόσιες υπηρεσίες των κρατών μελών.

## **6.2. Ακτοπλοΐα**

### **6.2.1. Οι ακολουθούμενες πολιτικές στην Ελλάδα**

Σημαντικό θέμα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί η υιοθέτηση μιας πολιτικής ανάπτυξης και διατήρησης των νησιών που αποτελούν γεωγραφική ασυνέχεια και είναι απομονωμένα από το ηπειρωτικό έδαφος με όλα τα επακόλουθα. Η Ελλάδα που διαθέτει το 19% των νησιών της ΕΕ, μαζί με τις άλλες ενδιαφερόμενες χώρες, μπορεί να επιδιώξει την υιοθέτηση μιας Ολοκληρωμένης Κοινοτικής Πολιτικής για τα νησιά. Προς τούτο χρειάζεται να διερευνηθούν και να αξιοποιηθούν οι πολιτικές και τα προγράμματα της ΕΕ που προσφέρονται. Στα πλαίσια της συμμετοχής της στο Πρόγραμμα ESPON 2013 (Δίκτυο του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου για τον Χωρικό Σχεδιασμό-The European Observ-

ation Network on Territorial Development and Cohesion)<sup>40</sup>, η χώρα τέθηκε επικεφαλής της πρωτοβουλίας για τα Ευρωπαϊκά Νησιά του Πρώτου Προγράμματος Δράσης για την Εφαρμογή της Ατζέντας για την Εδαφική Συνοχή της ΕΕ, που υιοθετήθηκε στην Άτυπη Υπουργική Συνάντηση για την Εδαφική Συνοχή και την Περιφερειακή Πολιτική (Αζόρες, Νοέμβριος 2007). Μεταξύ άλλων, προτάθηκε η Δράση να εξειδικευθεί σε οργανωτικό και επιχειρησιακό επίπεδο για τη διερεύνηση και εφαρμογή των πολιτικών που διευκολύνουν την ανάπτυξη των νησιών, με τη συγκέντρωση στοιχείων και σχετικών πληροφοριών για τις ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου. Η σύνδεση των νησιών με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα για τη βελτίωση της προσβασιμότητάς τους και της ισότιμης μεταχείρισής τους συνεπάγεται τη δυνατότητα χρηματοδότησης των συγκοινωνιακών συνδέσεων που είναι οι ακτοπλοϊκές και αεροπορικές. Η χώρα προσπαθεί να προωθήσει τις πολιτικές της εδαφικής συνοχής και του μεταφορικού ισοδυναμίου των νησιών (άρθρα 174 και 170 της συνθήκης της Λισαβόνας), δηλαδή να έχουν τα νησιά δικαίωμα για μεταφορές ανάλογες με τις χερσαίες και παραπλήσιου κόστους με κριτήριο τη χιλιομετρική απόσταση. Επομένως λόγω της νησιωτικής ιδιαιτερότητας, η Ελλάδα έχει όλες τις προϋποθέσεις και μπορεί να επιτύχει, με βάση τους κοινοτικούς πόρους, την ενίσχυση της χρηματοδότησης των λιμενικών έργων και των άγονων γραμμών από τα κοινοτικά ταμεία.

Ακόμα, στα πλαίσια της 4ης προγραμματικής περιόδου/ΕΣΠΑ 2007-2013, και ειδικότερα μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) Κρήτης και Νήσων Αιγαίου (Αξονας 10) περί χωρικής συνοχής και συνεργασίας στην περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, προβλέπεται η αντιμετώπιση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων μεταξύ των μικρών νησιών και των μεγαλύτερων και περισσότερο ανεπτυγμένων. Οι ειδικοί στόχοι αναφέρουν την ενίσχυση αναγκαίων και βασικών υποδομών στις μεταφορές (λιμάνια, δρόμοι), στο περιβάλλον (ύδρευση, αποχέτευση), στα πολιτιστικά, στην υγεία, στην εκπαίδευση κλπ.

Με την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας από τον κρατικό έλεγχο επιτρέπεται πλέον η ελεύθερη δρομολόγηση πλοίων και παροχή υπηρεσιών. Ο καθο-

---

40. Το Πλαίσιο Προώθησης του Παρατηρητηρίου Χωρικού Σχεδιασμού (ΠΠΠΧΣ) έχει ως στόχο να εγκαταστήσει ένα μονιμότερο δίκτυο φορέων χωρικού σχεδιασμού και χωρικής ανάπτυξης, που θα αναλάβει την εφαρμογή και λειτουργία του Παρατηρητηρίου Χωρικής Ανάπτυξης στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Οι συναντήσεις των βασικών θεσμικών εκπροσώπων του Δικτύου θα παίξουν επίσης τον ρόλο της πολιτικής προώθησης του προγράμματος ESTIA-SPOSE, προκειμένου να αυξήσει τη χρησιμότητά του στη λήψη πολιτικών αποφάσεων.

ρισμός του ναύλου γίνεται ελεύθερα μετά την κατάργηση του ναυολογίου. Στο Ν. 2932/01 περί της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας (με βάση τον Κανονισμό ΕΟΚ 3577/92) περιλαμβάνονται και διατάξεις για τη δρομολόγηση πλοίων συγκεκριμένων τεχνικών προδιαγραφών κατά γραμμές δικτύου. Στον ίδιο νόμο το αρμόδιο υπουργείο διατηρεί το δικαίωμα παρέμβασης στην ελεύθερη δρομολόγηση σε περιπτώσεις προστασίας της εξυπηρέτησης των νησιών όπως και για λόγους εθνικής ασφάλειας και ασφάλειας λιμένων. Συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων, παρεμβαίνει στον καθορισμό ανώτατης επιτρεπόμενης τιμής καθαρού ναύλου οικονομικής ή ενιαίας θέσης επιβατών, οχημάτων, εμπορευμάτων στις γραμμές που δεν εξυπηρετούνται από πλοία δύο τουλάχιστον εταιρειών και τα συνδεδεμένα λιμάνια έχουν ετήσια κίνηση έκαστο κάτω των 150 χιλιάδων απο-επιβιβασθέντων επιβατών ή τα συνδεδεμένα λιμάνια έχουν έκαστο ετήσια κίνηση κάτω των 300 χιλιάδων απο-επιβιβασθέντων επιβατών (Απόφαση 3323.1/02/08, ΦΕΚ 530.26/3/2008 και Απόφαση 3323.1/01/08, ΦΕΚ 509.20/3/2008).

Όσον αφορά τα ποσά των επιδοτήσεων, με την απελευθέρωση των αγορών πλοίου και αεροπλάνου αυξήθηκαν σημαντικά, και ιδιαίτερα στις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών παρατηρήθηκε μέση αύξηση κατά 64% μεταξύ 2003-08. Αυτό ήταν επακόλουθο της προσπάθειας για αναβάθμιση των παρεχόμενων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με τη μίσθωση σύγχρονων πλοίων και της μεγαλύτερης χρονικής διάρκειας συμβολαίων με τους πλοιοκτήτες που εξυπηρετούν τις επιδοτούμενες γραμμές. Σημειώνεται, όμως, ότι τα ποσά για τις γραμμές αυτές, κατά το μεγαλύτερο ποσοστό, προέρχονται από τα έσοδα του επίναυλου που πληρώνουν οι επιβιβαζόμενοι επιβάτες και τα φορτωθέντα οχήματα (ανέρχεται στο 3% επί του ναύλου) και δευτερευόντως από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Στην αεροπορία οι δαπάνες των άγονων γραμμών προέρχονται εξολοκλήρου από το τέλος ΤΕΑΑ που καταβάλλουν οι επιβιβαζόμενοι επιβάτες μόνο των εμπορικών γραμμών και όχι των άγονων γραμμών.

## **6.2.2. Προοπτικές-επιδιώξεις της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα**

Από τις εξελίξεις των στοιχείων της ακτοπλοΐας, όπως παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 2, συνάγεται ότι αυξήθηκαν οι διανυόμενες αποστάσεις στις επιβατικές μεταφορές εσωτερικού (ακτοπλοϊκές, πορθμειακές, αεροπορικές). Ειδικότερα στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, οι απευθείας συνδέσεις πολλών νησιών με τα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδος και η ανάπτυξη των νησιών δημιούργησαν αύξηση στη ροή επιβατών και οχημάτων σε όλη την επικράτεια μεταξύ της νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας. Στο διάστημα των τελευταίων δεκαετιών



σημειώθηκαν σημαντικές μεταβολές στη νησιωτική χώρα, όπως η διάθεση σημαντικών κρατικών και κοινοτικών οικονομικών πόρων σε υποδομή και ανωδομή υπηρεσιών, που είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του περιφερειακού ΑΕΠ, τη συγκράτηση του πληθυσμού και την ανάπτυξη των νησιών. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο πληθυσμός τους μεταξύ των Απογραφών Πληθυσμού 1991 και 2001 αυξήθηκε, οι ξενοδοχειακές κλίνες και οι διανυκτερεύσεις αλλοδαπών-ημεδαπών τουριστών επίσης αυξήθηκαν άνω του μέσου όρου της χώρας. Αναλυτικότερα, αυτό ήταν επακόλουθο της λειτουργίας νέων αεροδρομίων στα απομακρυσμένα νησιά και των απευθείας ακτοπλοϊκών συνδέσεων τους με τα λιμάνια της ενδοχώρας, της αποκέντρωσης πολλών δραστηριοτήτων της δημόσιας διοίκησης, της ίδρυσης πανεπιστημίων και της ανάπτυξης του τουρισμού. Έτσι, αυξήθηκε η ροή επιβατών και οχημάτων από όλη την επικράτεια και, ειδικότερα, μεταξύ της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας.

Ειδικότερα αναφέρεται ότι ο τουρισμός αποτελεί σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα της ανάπτυξης των νησιών και συνδέεται άμεσα με την αεροπορική και ακτοπλοϊκή σύνδεσή τους. Η ποιότητα των συγκοινωνιακών υπηρεσιών, δηλαδή η συχνότητα των συνδέσεων, η ταχύτητα των μέσων και η ηλικία των πλοίων, όσο και οι τιμές των εισιτηρίων, αποτελούν τις σημαντικότερες παραμέτρους επιλογής μέσου, και προσδιορίζουν τη ζήτηση τόσο των εσωτερικών ακτοπλοϊκών και αεροπορικών δρομολογίων από μέρους των μόνιμων κατοίκων και του εσωτερικού τουρισμού ή του διερχόμενου αλλοδαπού τουρισμού, όσο και των ξένων περιηγητών που καταφθάνουν, κατά το μεγαλύτερο ποσοστό, στα ελληνικά νησιά αεροπορικώς με απευθείας ειδικά ναυλωμένες πτήσεις. Επιπλέον, οι συνδέσεις των νησιών που δεν έχουν αεροδρόμιο με άλλα νησιά που διαθέτουν αεροδρόμιο είναι πολύ σημαντικός παράγοντας επιλογής τους ως τουριστικών προορισμών, αφού το πλοίο προσφέρεται επιπλέον ως οικονομικότερη λύση στα πακέτα διακοπών. Ακόμα, ο συνδυασμός αεροπλάνου-πλοίου για τη διοχέτευση της κίνησης επιβατών με πλοίο προς τα πλησιέστερα νησιά, τα οποία δεν έχουν αεροδρόμιο ή λιμένα που μπορούν να προσεγγιστούν από μεγαλύτερα σκάφη, οδηγεί σε εξοικονόμηση πόρων υποδομής αεροδρομίων και λιμένων.

Βασική επιδίωξη είναι η καθημερινή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα όπως και η μεταξύ των νησιών σύνδεση, εφόσον διασφαλίζουν την οικονομική, αναπτυξιακή, γεωγραφική, πολιτική και εδαφική συνοχή του εθνικού χώρου και την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος. Η εφαρμογή της ισότιμης μεταχείρισης στην ακτοπλοΐα με τις χερσαίες μεταφορές επιβάλλεται τόσο στα δρομολόγια όσο και στην τιμολόγηση των ναύλων επιβατών και οχημάτων.

Επίσης προέχει η διασφάλιση και η παρακολούθηση της τήρησης της τακτικής επικοινωνίας των νησιών τόσο των γραμμών με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, όσο και των αποδοτικών (εμπορεύσιμων) γραμμών, από έναν κεντρικό φορέα με συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ώστε να εξασφαλίζεται ένα ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών. Το σύστημα δρομολογίων προς τα μικρά νησιά που θα επιλέγεται, δηλαδή είτε άμεση σύνδεση είτε ακτινωτή σύνδεση μέσω κύριων γραμμών, με μικρότερα αεροσκάφη ή πλοία, για τον περιορισμό του κόστους, τελικά μπορεί να εξυπηρετεί τα νησιά αυτά. Χρειάζεται διερεύνηση με ειδική μελέτη εναλλακτικών λύσεων και πιλοτική εφαρμογή σε ένα τμήμα νησιών, ώστε να επιτευχθεί η οικονομικότερη λύση με παράλληλη ικανοποιητική εξυπηρέτηση των επιβατών. Ορισμένα νησιά χαμηλής ζήτησης μπορούν να εξυπηρετούνται μέσω των πλησιέστερων νησιών, όπως έχει προαναφερθεί. Αν υπάρχουν και όπου υπάρχουν οικονομικά περιθώρια για την υποκατάσταση της απευθείας σύνδεσης με τοπικές γραμμές από μεγαλύτερα σε μικρότερα νησιά, θα δείξει ενδιαφέρον και ο ιδιωτικός τομέας, κάτι που θα διευκολύνει την καθιέρωση και την εξοικείωση με το νέο σύστημα και τη βαθμιαία εξάπλωσή του.

Τέλος, το σύστημα τήρησης στοιχείων από την ΕΣΥΕ προτείνεται να γίνεται κατά τόπο προέλευσης-προορισμού των επιβατών, ώστε να φαίνεται η κίνηση μεταξύ των νησιών, το οποίο θα ήταν βασική παράμετρος κατά την αξιολόγηση πολιτικών όπως των επενδύσεων σε λιμάνια και αεροδρόμια που αποτελούν δαπανηρά έργα όπως και άλλων σχετικών αποφάσεων για παραπέρα ανάπτυξη των νησιών.

### **6.3. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) και οι πολιτικές στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

Η αρμόδια Διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ενέργεια και τις Μεταφορές μέσω της Λευκής Βίβλου COM(2001) 370 αποτυπώνει την πολιτική της ΕΕ μέχρι το 2010. Η πολιτική κατευθύνεται προς τη βελτίωση της ποιότητας και της αποδοτικότητας των μεταφορών και χαρακτηρίζεται από την πολυτροπικότητα των μέσων, την ανταγωνιστικότητα, την αειφορία, την ασφάλεια και την παράκαμψη από τις οδικές μεταφορές. Η μεγάλη εξάρτηση της ζήτησης μεταφορών από την ενέργεια μπορεί να αντιμετωπιστεί με την εκτροπή από τις οδικές στις θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές ως φιλικότερες προς το περιβάλλον. Η NMA παρουσιάζει το πλεονέκτημα αποτελεσματικότερου και οικονομικότερου μέσου μεταφοράς έναντι των οδικών μεταφορών. Ο φόρτος και



η ανεπάρκεια των οδικών μεταφορών, η ρύπανση, τα οδικά ατυχήματα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ηχορρύπανση, η εξοικονόμηση ενέργειας κλπ. καθιστούν την NMA συμφερότερο εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς έναντι των οδικών.

Βέβαια, η NMA έχει και αυτή μειονεκτήματα τα οποία με διάφορες ενέργειες η πολιτική της ΕΕ έχει ως στόχο να εξαλείψει, όπως το μεγάλο χρόνο ταξιδιού, τις προσεγγίσεις πόρτα-πόρτα που δεν γίνονται εύκολα, τη μεγάλη απώλεια χρόνου στις φορτοεκφορτώσεις στα λιμάνια, τη λιμενική ανεπάρκεια προσβασιμότητας με την ενδοχώρα, τις καθυστερήσεις λόγω τελωνειακών διαδικασιών. Στις ανακοινώσεις της Επιτροπής για τη Γαλάζια Βίβλο (βλέπε και ενότητα 6.1.2) όπως και στην ενδιάμεση αξιολόγηση της Λευκής Βίβλου για την πολιτική μεταφορών COM(2006)314, αναφέρεται η ανάγκη δημιουργίας ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα. Ακόμα στη ανακοίνωση για την ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική COM(2007)616, η Επιτροπή πραγματεύεται και άλλες δυσχέρειες πλν των διοικητικών εμποδίων. Στην τελευταία ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2009)10, αναφέρεται το σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, όπου αποτυπώνεται η ενοποιημένη προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής. Με την ιδέα αυτή επεκτείνεται η εσωτερική αγορά στις θαλάσσιες μεταφορές μέσω της εξάλειψης ή της απλούστευσης των διοικητικών και τελωνειακών διαδικασιών, με στόχο να καταστούν πιο αποτελεσματικές και πιο ανταγωνιστικές ως προς τους άλλους τρόπους μεταφοράς και να συμβάλλουν περισσότερο στην προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα κατά τον κατάπλου ή απόπλου του πλοίου απαιτούνται μια σειρά διοικητικών διαδικασιών, οι οποίες περιλαμβάνουν ευρεία δέσμη κοινοτικών και διεθνών πράξεων που αφορούν τελωνειακούς και φορολογικούς κανόνες, κανόνες μεθοριακών ελέγχων, κανονισμούς για το εμπόριο, τις στατιστικές, το περιβάλλον και τα απόβλητα, τη φυτοπροστασία, την κτηνιατρική προστασία και την προστασία της υγείας, κανονισμούς ασφάλειας και προστασίας. Οι εν λόγω κανονισμοί δεν είναι πάντοτε κατάλληλα συντονισμένοι, προκαλώντας ενίοτε καθυστερήσεις, αλληλεπικαλύψεις και υπέρμετρο διοικητικό κόστος. Σημειωτέον ότι οι λιμενικές ή τελωνειακές αρχές επιτρέπουν την έναρξη των εργασιών φορτοεκφόρτωσης του πλοίου μετά την ολοκλήρωση των διατυπώσεων αυτών.

Προς τούτο η Επιτροπή προτείνει, για την απλούστευση των τελωνειακών διατυπώσεων για πλοία που πλέουν μεταξύ λιμένων της ΕΕ, την τροποποίηση του Κανονισμού 2454/93 της Επιτροπής (ο οποίος εκδόθηκε για την εφαρμογή του Κανονισμού 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα) ώστε να εφαρμοστούν ορισμένες διατάξεις του κοινοτικού τε-

λωνειακού κώδικα. Έτσι, μπορεί να καθιερωθεί ένα μόνο παραστατικό μεταφοράς που έχει εκδοθεί σε κράτος μέλος και να χρησιμοποιείται ως νόμιμο τεκμήριο της κοινοτικής προέλευσης των εμπορευμάτων. Το έτος 2010 προτείνεται ως έτος έναρξης ισχύος των νέων κανόνων του κοινοτικού εκσυγχρονισμένου τελωνειακού κώδικα και του συστήματος e-Customs<sup>41</sup> ως προς τη μείωση του διοικητικού φόρτου μεταφοράς της ενδοκοινοτικής ναυτιλίας, χωρίς να δημιουργούνται δυσμενείς επιπτώσεις σε μεταφορές εμπορευμάτων προέλευσης τρίτων χωρών.

Ακόμα, προτείνεται απλούστευση στη χρήση των εντύπων IMO-FAL<sup>42</sup> που απαιτούνται κατά την είσοδο και έξοδο των πλοίων από τους λιμένες. Σύμφωνα με την Οδηγία 2002/6/EK, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να χρησιμοποιούν έντυπα αυτής της σύμβασης, ωστόσο, επειδή υπάρχουν αλληλοεπικαλύψεις με απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας, ζητείται κατάργηση και αντικατάστασή της, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής για πρόταση νέας οδηγίας COM (2009) 11. Στην Ανακοίνωση αυτή προτείνεται να καθιερωθεί στις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές σύστημα ηλεκτρονικής διαβίβασης πληροφοριών (e-maritime), μέσω μιας και μόνης εθνικής αρχής και μίας ηλεκτρονικής θυρίδας, το αργότερο μέχρι το έτος 2013.

Κύριο στοιχείο για την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών και την εξάπλωση των συστημάτων καθιέρωσης περιβάλλοντος ηλεκτρονικής ναυτιλίας για τα εμπορεύματα, την πλοήγηση, την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ πλοίων και αρμοδίων, είναι ο υποχρεωτικός εφοδιασμός των πλοίων με εξοπλισμό παρακολούθησης της κυκλοφορίας. Η νέα Οδηγία 2009/17/EK για το κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης των πλοίων (βλέπε και ενότητα 6.1.4, περίπτωση 3), αποτελεί τη νομική βάση για την εναρμόνιση του συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας των σκαφών και σχετικής πληροφόρησης από σταθμούς όσο και της κοινοποίησης δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών. Στους λιμένες της ΕΕ λειτουργούν σήμερα ή πρόκειται να λειτουργήσουν αρκετά συστήματα πληρο-

---

41. Το ηλεκτρονικό σύστημα καθιερώθηκε με την απόφαση 70/2008/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για ένα περιβάλλον χωρίς χαρτί για τα τελωνεία και τις εμπορικές επιχειρήσεις. Παράλληλα θεσπίζει την ενιαία θυρίδα για τις διατυπώσεις και την εφάπαξ υποβολή όλων των πληροφοριών που είναι αναγκαίες για έλεγχο από τις λιμενικές αρχές με τη χρήση της ηλεκτρονικής μετάδοσης δεδομένων.

42. Τα έντυπα αυτά διασφαλίζουν τη συνοχή μεταξύ της σύμβασης του ΔΝΟ/ΙΜΟ περί διευκόλυνσης της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης (σύμβασης FAL) και της νομοθεσίας της ΕΕ.

φοριών, όπως το SafeSeaNet, του κοινοτικού συστήματος ανταλλαγής δεδομένων. Παράλληλα ο εξοπλισμός των πλοίων με σύστημα αυτόματου εντοπισμού πλοίων (AIS) είναι υποχρεωτικός για όλες σχεδόν τις κατηγορίες σκαφών. Σε συγκεκριμένα σημεία εγκαθίστανται υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων/ συστήματα πληροφοριών και διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων (VTS/VTMIS), με τη χρήση των πληροφοριών από το AIS, τα παράκτια ραντάρ και τις ραδιοεπικοινωνίες, για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας. Επιπλέον, το 2006, η ΕΕ ενέκρινε τις τροπολογίες της σύμβασης SOLAS του ΔΝΟ/ΙΜΟ για την έγκριση του συστήματος αναγνώρισης και την εξ αποστάσεως παρακολούθηση πλοίων (LRIT) με υποχρεωτικό ανάλογο εξοπλισμό για πλοία 300 gt και άνω.

Επίσης, στην Ανακοίνωση COM(2009)11 της Επιτροπής, όπως προαναφέρθηκε, προτείνεται συντονισμός των αρμοδίων αρχών που πρέπει να επιθεωρήσουν ένα πλοίο σε ένα λιμένα ώστε να οργανώνονται, κατά περίπτωση, όλοι σε μία «εφάπαξ επιθεώρηση» ταυτόχρονα, με συντονισμένο τρόπο (π.χ. για έλεγχο της υγείας και της ασφάλειας, περιβαλλοντικό, κτηνιατρικό, φυτοϋγειονομικό έλεγχο κλπ.). Έτσι θα μειωθούν οι καθυστερήσεις και θα συντομευθεί ο χρόνος παράδοσης των εμπορευμάτων.

Το πρόγραμμα Marco Polo II 2007-13 (Κανονισμός 1692/2006/ΕΚ), που αποτελεί συνέχεια του Marco Polo I, προβλέπει την ανάπτυξη άλλων μέσων μεταφοράς, πλην των οδικών, για αποτελεσματικό και βιώσιμο σύστημα, την ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistic chain), την εκτεταμένη χρήση των συνδυασμένων μεταφορών σιδηροδρόμου-φορτηγού και οδικά ταξίδια όσο γίνεται μικρότερα. Επίσης επιδοτεί δράσεις σε όλους τους τομείς θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις μεταφορές της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Στόχος είναι η μετακύλιση 12 δισ. τονοχιλιόμετρων από τις οδικές στις θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και ποτάμιες μεταφορές μέχρι το 2010.

Ένα άλλο σημαντικό μέσο για την προώθηση της ΝΜΑ είναι η δημιουργία των θαλάσσιων λεωφόρων που ενσωματώνονται στα οδικά Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και αποσκοπούν στη δημιουργία θαλάσσιων συνδέσεων για τον περιορισμό των οδικών μεταφορών, καθώς επίσης την καλύτερη σύνδεση νησιωτικών ή περιφερειακών κρατών-μελών. Οι τέσσερις θαλάσσιες λεωφόροι που οριοθετούνται είναι: της Βαλτικής, της Δυτικής Ευρώπης, της Νοτιοδυτικής Ευρώπης (Δυτική Μεσόγειος) και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Η τελευταία αφορά τη σύνδεση του Ιονίου Πελάγους και της Αδριατικής θάλασσας με την Ανατολική Μεσόγειο, ώστε να περιλαμβάνεται και η Κύπρος. Ελληνικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν προφανώς η τρίτη και η τέταρτη Θαλάσσιες Λεωφόροι, δε-

δομένου ότι στη σχετική Απόφαση προβλέπεται η μεταξύ τους διασύνδεση. Με τα έργα αυτά διανοίγονται σημαντικές δυνατότητες για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών λιμένων, παράλληλα με την ανάπτυξη σημαντικής δραστηριότητας στα πλαίσια της προώθησης της ΝΜΑ και των συνδυασμένων μεταφορών στην περιοχή της Μεσογείου. Έτσι, δημιουργείται ευρωμεσογειακό δίκτυο για αποτελεσματικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών με τη μείωση των οδικών μετακινήσεων. Η πρόταση για την εκπόνηση ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης Διευρωπαϊκών Διαδρόμων Ανατολικής Μεσογείου, Ελλάδος-Κύπρου-Ιταλίας-Μάλτας-Σλοβενίας χρηματοδοτείται με 2 εκατ. ευρώ από τον κοινοτικό προϋπολογισμό. Το έργο αναμένεται να αναδείξει τις συνδέσεις και τις υποδομές που απαιτούνται, αλλά και τα έργα που συμπεριλαμβάνονται στις προτάσεις που υποβάλλονται σε επόμενες προσκλήσεις στα πλαίσια της ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θέσει ως στόχο μέχρι το 2018, COM(2009)8, την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού της ΝΜΑ. Σε δέκα χρόνια, οι υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων και των συνδέσεών τους με την ενδοχώρα, μαζί με τον ναυτιλιακό κλάδο, αναμένεται να εξυπηρετήσουν τουλάχιστον 1,6 δισ. τόνους εμπορευμάτων επιπλέον απ' ό,τι σήμερα. Θα αυξηθεί επίσης η επιβατική κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων των πορθμείων και των κρουαζιερόπλοιων. Το υφιστάμενο σύστημα, μαζί με τις συνδέσεις με την ενδοχώρα και τους εμπορευματικούς διαδρόμους, πρέπει να προσαρμοστεί προκειμένου να αντιμετωπίσει την αναμενόμενη αύξηση. Μεταξύ των κυριότερων προτεραιοτήτων θα είναι: α) η δημιουργία ενός πραγματικού ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς εμπόδια, με την εξάλειψη των περιττών διοικητικών εμποδίων· β) η προώθηση μέτρων για να διευκολυνθεί η καλύτερη σύνδεση των νήσων και οι ενδοκοινοτικές επιβατικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων με ποιοτικές υπηρεσίες πορθμείων και κρουαζιερών, καθώς και με κατάλληλους τερματικούς σταθμούς. Βελτίωση του πλαισίου για την παροχή στο κοινό υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που ανταποκρίνονται πλήρως στις απαιτήσεις εδαφικής συνέχειας με βάση την πείρα που αποκτήθηκε ήδη από την έκδοση του Κανονισμού για τις ενδομεταφορές το 1992· γ) η εξέταση των οικονομικών μέσων, όπως φόρων, τελών ή καθεστώτων εμπορίας εκπομπών για την ορθότητα των τιμών όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2008)435, με την ενθάρρυνση των χρηστών να χρησιμοποιούν εναλλακτικές λύσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων οδικής συμφόρησης και τη βιωσιμότητα της αλυσίδας μεταφορών στο σύνολό της· δ) η αντι-

μετώπιση του ζητήματος των δικαιωμάτων των επιβατών για τους χρήστες υπηρεσιών πορθμείων και κρουαζιερών στην Ευρώπη, με την προώθηση εκστρατείας ποιότητας (βραβεία για τους καλύτερους μεταφορείς με πορθμεία).

Είκοσι δύο εθνικά γραφεία πληροφόρησης που είναι δικτυωμένα στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων (ESN) προωθούν την NMA για κάθε κράτος μέλος. Ανήκουν στον ιδιωτικό τομέα και εργάζονται σύμφωνα με την ευρωπαϊκή πολιτική προώθησης της NMA. Στην Ελλάδα κέντρο προώθησης της NMA είναι η Ένωση των Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (ΕΕΜΦΠ). Ακόμα κέντρα προώθησης της NMA υπάρχουν στις περισσότερες χώρες της ΕΕ. Τα κέντρα αυτά προσφέρουν ουδέτερες αμερόληπτες συμβουλές για τη χρήση της NMA από τους χρήστες μεταφορικών υπηρεσιών. Οι ναυλωτές, οι κάτοχοι φορτίων, οι αποστολείς και οι μεταφορείς αποτελούν μέσα για την προώθηση της NMA, ενώ θα πρέπει οι νέοι να προσελκυστούν στο ναυτικό επάγγελμα. Γενικά η NMA μπορεί να συμβάλει στη διατήρηση της μεγάλης τεχνογνωσίας που η ΕΕ διαθέτει στη ναυτιλία και να την βοηθήσει να διατηρήσει τη θέση της ως καίριου παράγοντα στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα της NMA είναι ο μεγάλος ηλικιακός στόλος που έρχεται σε αντίθεση με την ευρεία προώθησή της για επικράτηση έναντι των οδικών μεταφορών, ως περισσότερο φιλικής προς το περιβάλλον. Επομένως οι προοπτικές που διαγράφονται για τη NMA αφορούν μικρότερα πλοία, ευέλικτα και πιο εξειδικευμένα με βάση τη σύγχρονη ναυτιλιακή τεχνολογία μείωσης εκπομπών. Η ένταξη σε κοινοτικά προγράμματα όπως το πρόγραμμα Leader SHIP 2015, που προβλέπει την οικονομική στήριξη της έρευνας και καινοτομίας στη ναυπηγική βιομηχανία, είναι μια λύση. Το θέμα του γερασμένου στόλου της NMA απασχολεί πλην της Ελλάδος και άλλες χώρες της ΕΕ, δεδομένου του μεγάλου αριθμού παρήλικων πλοίων. Εκτιμάται ότι ο στόλος της NMA ανέρχεται σε 10 χιλιάδες, με το 38% να είναι άνω των 25 ετών, το 24% άνω των 30 και το 12% άνω των 35 ετών. Η πρόταση αυτή συνδέεται εναλλακτικά και με την ανάπτυξη του κλάδου των ναυπηγείων στην ΕΕ, όπου σύμφωνα με το ισχύον νομικό καθεστώς απαγορεύονται οι επιδοτήσεις, οι εγγυήσεις δανείων, οι δανειοδοτήσεις και άλλου είδους οικονομική βοήθεια στον κλάδο. Ειδικότερα, τα προτεινόμενα μέτρα πρέπει να περιλαμβάνουν την απόσυρση και ανανέωση των πλοίων της NMA, όπως τα πλοία της ακτοπλοΐας και της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας που αφορούν άμεσα την Ελλάδα. Πολλά πλοία στις κατηγορίες αυτές είναι γηρασμένα και αντιμετωπίζουν έντονα το φάσμα του αποκλεισμού τους από πλοία ανταγωνιστικών σημαίων γειτονικών χωρών.

#### 6.4. Το διεθνοποιημένο περιβάλλον και η ναυτική εργασία

Ιδιαίτερα σημαντική εξέλιξη στη διεθνή ναυτιλιακή εργασία είναι η υιοθέτηση από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (International Labour Organisation, ILO) της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (ΔΣΝΕ) (Maritime Labour Convention, 2006) που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF). Η σύμβαση αυτή τροποποιεί επίσης την Οδηγία 1999/63/ΕΚ περί των ωρών εργασίας των ναυτικών στα πλοία. Η ΔΣΝΕ έχει ως σκοπό την κατοχύρωση των εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτικών παγκοσμίως, καθώς η ναυτιλιακή αγορά εργασίας (ιδιαίτερα στην ποντοπόρο ναυτιλία) διακρίνεται από τον ιδιαίτερα διεθνοποιημένο χαρακτήρα της. Σήμερα το εργασιακό καθεστώς στην ποντοπόρο ναυτιλία ορίζεται από τη σημαία του πλοίου (π.χ. σύνθεση του πληρώματος) αλλά και από την εθνικότητα του εργαζομένου και τις συλλογικές συμβάσεις που ισχύουν στη χώρα καταγωγής του.

Η ΔΣΝΕ αναβαθμίζει τα επίπεδα συνθηκών εργασίας των ναυτικών στα πλοία και διαμορφώνει ελάχιστα επίπεδα όρων και συνθηκών εργασίας ναυτικών. Ειδικότερα, η σύμβαση ρυθμίζει τα παρακάτω θέματα. Πρώτον, τις ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών σε πλοίο (ελάχιστη ηλικία, πατρικό πιστοποιητικό, εκπαίδευση και προσόντα, ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας). Δεύτερον, τις συνθήκες εργασίας (συμβάσεις εργασίας ναυτικών, μισθούς, ώρες εργασίας και ανάπαυσης, δικαίωμα αδείας, επίπεδα στελέχωσης, σταδιοδρομία και ανάπτυξη προσόντων και ευκαιριών απασχόλησης ναυτικών). Τρίτον, θέματα σχετικά με την ενδιαίτηση του προσωπικού, τις υπηρεσίες αναψυχής και τη διατροφή και τροφοδοσία (ιατρική περίθαλψη και πρόνοια). Τέταρτον, την προστασία της υγείας και της κοινωνικής ασφάλισης (ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά, ευθύνες πλοιοκτητών, προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων και την κοινωνική ασφάλιση).

Τέλος, ρυθμίζει ειδικότερα ναυτιλιακά θέματα εφαρμογών και έλεγχου όπως τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας, την εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών, το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, τις διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου, θέματα ναυτικών ατυχημάτων, τις υποχρεώσεις κράτους λιμένα, τις διαδικασίες διαχείρισης και τις υποχρεώσεις των κρατών ως προς το ναυτεργατικό δυναμικό.

Επίσης, η ΔΣΝΕ περιλαμβάνει την ενοποίηση 65 υφισταμένων διεθνών ναυτιλιακών οργάνων (συμβάσεων και συστάσεων) σχετικών με την εργασία των ναυτικών. Επιπρόσθετα, διαμορφώνει νέες συνθήκες στις διεθνείς διατάξεις



που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές, συμπληρώνοντας τις ήδη υφιστάμενες διεθνείς συμβάσεις. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνεται στη σύμβαση SOLAS (Safety of Life at Sea, 1974) για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και τη θωράκιση των θαλάσσιων μεταφορών από έκνομες ενέργειες, στη σύμβαση MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973) για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος) και τέλος στη σύμβαση STCW 78/95 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) του 1978, όπως τροποποιήθηκε το 1995, περί προτύπων εκπαίδευσης, πιστοποιητικών ικανότητας και τήρησης φυλακών (βάρδιες) των ναυτικών.

Συνολικά, η εν λόγω σύμβαση προασπίζει τα συμφέροντα των εργαζομένων στον χώρο της ναυτιλίας καθώς κατοχυρώνει τα βασικά τους δικαιώματα σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο. Δεδομένου ότι η Ευρώπη είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου, η ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας την καθιστά σχεδόν αυτόματα διεθνές ναυτικό δίκαιο. Η υιοθέτηση των ελάχιστων δικαιωμάτων των ναυτικών από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. καθορίζει την παγκοσμιοποίησή τους. Να σημειωθεί ότι, με βάση την απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών (0706/2007) και τη σχετική Οδηγία 2009/13/EK, μέχρι της 31 Δεκεμβρίου του 2010 τα κράτη μέλη της Ε.Ε. θα πρέπει να κυρώσουν τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας.

Επίσης, η ΕΕ εξέδωσε την Οδηγία 2008/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου την 19ης Νοεμβρίου 2008 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, όπου περιλαμβάνονται οι προδιαγραφές ποιότητας των προγραμμάτων και ιδρυμάτων κατάρτισης, ιατρικών προτύπων καταλληλότητας ναυτικών, ευθύνες εταιρειών κλπ. Το επίπεδο θα πρέπει να βασίζεται στα πρότυπα εκπαίδευσης που έχουν ήδη συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο για την επαγγελματική επάρκεια των πληρωμάτων, και κυρίως στη διεθνή σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών (βάρδιες) των ναυτικών του ΔΝΟ/ΙΜΟ (διεθνής σύμβαση STCW78/95), όπως αναθεωρήθηκε το 1995. Όλα τα κράτη μέλη είναι μέρη της σύμβασης αυτής.

## **6.5. Λιμάνια**

Τα σύγχρονα λιμάνια αποτελούν συγκοινωνιακούς κόμβους εξυπηρέτησης πολλών μεταφορικών μέσων και κέντρα συνδυασμένων μεταφορών, χωρίς να λειτουργούν πλέον μόνον ως πύλες εφοδιασμού εμπορευμάτων. Επιπλέον, παρέχονται πολλές υπηρεσίες και αποτελούν βιομηχανικές περιοχές όπου τα εμπορεύματα όχι μόνο μεταφέρονται αλλά επιλέγονται, μεταποιούνται και δια-

νέμονται. Επομένως, τα λιμάνια αποτελούν συστήματα πολλών τομέων που εμπλέκονται στη μεταφορική αλυσίδα. Ένα αποδοτικό (efficient) λιμάνι χρειάζεται υποδομή, τεχνολογικό εξοπλισμό, επαρκή σύνδεση με άλλα μεταφορικά μέσα, ικανή διοίκηση και εξειδικευμένο προσωπικό. Τα λιμάνια σήμερα είναι μονάδες εντάσεως κεφαλαίου από εντάσεως εργασίας που ήταν στο παρελθόν.

Η μοναδοποίηση των φορτίων με τα εμπορευματοκιβώτια και η διαρκής εξέλιξη στις μεταφορές που πραγματοποιούνται με όλο και μεγαλύτερα πλοία, πέτυχε τη μείωση του κόστους χειρισμού φορτίων και τις αύξουσες οικονομίες κλίμακος, αλλά αύξησε και τις ανάγκες προμήθειας ειδικού εξοπλισμού και υποδομής στα λιμάνια. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται (Σαμπράκος, 2008, σελ. 112-113), τώρα στα λιμάνια κατασκευάζονται μεγάλες τραπεζοειδείς προβλήτες για να προσεγγίζουν τα μεγάλα πλοία μεταφοράς Ε/Κ, των οποίων η ικανότητα μεταφοράς φορτίου αντιστοιχεί προς 6-8 παραδοσιακών πλοίων μεταφοράς γενικού φορτίου και μεγάλες γερανογέφυρες, άνω των 35 τόνων, πήραν την θέση των πολυάριθμων γερανών. Επιπλέον των τεχνολογικών μεταβολών και του αυτοματισμού, το ανταγωνιστικό περιβάλλον έχει ωθήσει στον επανακαθορισμό του ρόλου του δημόσιου χαρακτήρα της διοίκησης των λιμένων. Σε πολλές χώρες η σφικτή οικονομική πολιτική και οι αυξημένες ανάγκες σε ρευστότητα οδήγησαν τις κυβερνήσεις στην αναζήτηση ιδιωτικών κεφαλαίων για τη διαχείριση και κατασκευή υποδομών στα λιμάνια.

### **6.5.1. Κατευθύνσεις πολιτικής στην ΕΕ**

Οι πολιτικές της ΕΕ στις εμπορευματικές μεταφορές αποσκοπούν στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων δικτύων συνδυσμένων και αποδοτικών μεταφορών. Τα λιμάνια αποτελούν συγκοινωνιακούς κόμβους χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών και βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος για τη βελτίωσή τους και τη σύνδεσή τους με τα δίκτυα της ενδοχώρας, δηλαδή τα οδικά και σιδηροδρομικά. Όπως έχει αναφερθεί, η πολιτική της ΕΕ μέχρι το 2010 (Λευκή Βίβλος) κατευθύνεται προς την αντιμετώπιση της συμφόρησης του οδικού δικτύου και την εκτροπή από τις οδικές στις θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές όπως και τη διασύνδεση των Θαλάσσιων Λεωφόρων με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Προς τούτο τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα περιλαμβάνουν ένα σύνολο υποδομών και διαδικασιών, όπως λιμενικές εγκαταστάσεις, εκβάθυνση λιμένων, συστήματα οργανωτικής υποστήριξης συνδυσμένων μεταφορών, ικανοποιητική σύνδεση με τα δίκτυα των οδικών και σιδηροδρομικών εθνικών δικτύων, διοικητικές και τελωνειακές διαδικασίες, διαδικασίες αναβάθμισης της ασφάλειας



και προστασίας των εγκαταστάσεων, υποδομές για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων, τόσο από ξηράς όσο και δια θαλάσσης. Για τη διασύνδεση των χερσαίων δικτύων με τους λιμένες που εξυπηρετούν τις Θαλάσσιες Λεωφόρους και για την παροχή υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών, ιδιαίτερη σημασία και προτεραιότητα έχει το θέμα της σιδηροδρομικής διασύνδεσης των λιμένων. Επίσης, όπως αναφέρεται μετέπειτα μεταξύ άλλων στη Γαλάζια Βίβλο, όπου αναπτύσσεται μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την ΕΕ, οι ευρωπαϊκοί λιμένες αποτελούν κέντρα οικονομικής δραστηριότητας που διαδραματίζουν καίριο ρόλο για τον καθορισμό της ποιότητας του πέριξ αστικού και φυσικού περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης, όπου παρατηρείται μια χωρίς προηγούμενο ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, οι ευρωπαϊκοί λιμένες καλούνται να παίξουν σημαντικό ρόλο, δεδομένου ότι το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρώπης και σχεδόν το 40% του εσωτερικού της εμπορίου πραγματοποιείται μέσα από τους λιμένες της. Επομένως, η ανάπτυξη της χωρητικότητας των λιμένων πρέπει να αντικατοπτρίζει την ανάπτυξη τόσο του εσωτερικού όσο και του διεθνούς εμπορίου στην Ευρώπη και να είναι συμβατή με συναφείς στόχους πολιτικής της ΕΕ, ιδιαίτερα με εκείνους που αφορούν το περιβάλλον και την ανταγωνιστικότητα. Στα πλαίσια αυτά και σύμφωνα με τις συστάσεις μέχρι το 2018 για τις θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ, COM(2009)8, προτείνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τα λιμάνια:

α) Η εφαρμογή των μέτρων που έχουν εξαγγελθεί στην Ανακοίνωση για μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική COM(2007)616. Δηλαδή τηρουμένων πλήρως των απαιτήσεων ασφαλείας, έναντι εκνόμενων ενεργειών και προώθησης της αειφόρου ανάπτυξης, οι λιμενικές υπηρεσίες θα πρέπει να παρέχονται, σε όλες τις περιπτώσεις, σύμφωνα με τις αρχές του ισότιμου ανταγωνισμού, της οικονομικής διαφάνειας, της έλλειψης διακρίσεων και της αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος. Μεταξύ άλλων αναφέρεται ότι η Επιτροπή έχει αναλάβει δέσμευση να μειώσει την ατμοσφαιρική ρύπανση και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία κατά τουλάχιστον 20% έως το 2020. Αυτό θα συμβάλει στον καθορισμό μέτρων με σκοπό τη μείωση αυτών των εκπομπών στα λιμάνια. Ακόμα τα νέα συστήματα<sup>43</sup> για σκοπούς θαλάσσιας ασφάλειας και προστασίας, SafeSeaNet, το AIS και το LRIT, συνδεδεμένα με τις σύγχρονες τεχνολογίες πληροφοριών, βελτιώνουν την επαφή του πλοίου με την ξηρά, την παρακολούθηση

---

43. Επειδή το θέμα σχετίζεται με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, βλέπε ενότητες 6.1.3 και 6.3.

του πλου και την προσέγγιση στα λιμάνια. Ειδικότερα η οργάνωση ορθολογικής κατανομής των πληροφοριών όσον αφορά πλοία και εμπορεύματα μέσω των συστημάτων SafeSeaNet και e-Customs βελτιώνει τον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων, τον προγραμματισμό της διοχέτευσης προς τις χερσαίες μεταφορές, την πίεση στον χώρο των λιμένων και θα αποτελέσουν βασικό εργαλείο για τους ναυτικούς, το πλοίο, τις λιμενικές υπηρεσίες και τον προγραμματισμό των μεταφορών.

β) Η εξασφάλιση των κατάλληλων συνθηκών για την προσέλκυση ροών επενδύσεων στον λιμενικό τομέα, δίδοντας προτεραιότητα στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση των έργων υποδομής στους λιμένες και στις συνδέσεις με την ενδοχώρα σε εκείνες τις περιοχές που έχουν τις περισσότερες πιθανότητες να αντιμετωπίσουν προβλήματα συμφόρησης.

γ) Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας για την ανάπτυξη των λιμένων. Πρέπει να γενικευθούν οι ταχείες διαδικασίες, που περιορίζουν σημαντικά τον συνολικό χρόνο έναρξης των έργων. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στα λιμενικά έργα. Επίσης, λόγω της αναμενόμενης αύξησης της κυκλοφορίας των πλοίων και προς αποφυγή της ρύπανσης των λιμένων, απαιτείται σειρά ρυθμίσεων όπως η ενίσχυση της νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, η εξασφάλιση διάθεσης επαρκών εγκαταστάσεων και διοικητικών διαδικασιών.

### **6.5.2. Κατευθύνσεις πολιτικής και προοπτικές για τα ελληνικά λιμάνια**

Οι προοπτικές των ελληνικών λιμένων είναι ευνοϊκές, αρκεί να υλοποιηθούν τα απαραίτητα έργα ή να συνδεθούν με εταιρείες μεταφορών για την προσέλκυση πελατών, δεδομένου ότι οι τρεις οδικοί Διευρωπαϊκοί Άξονες έχουν διακλαδώσεις με απόληξη ελληνικούς λιμένες και συγκεκριμένα δύο στη Θεσσαλονίκη και ένας στην Αλεξανδρούπολη. Ακόμα, τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας θα αποτελέσουν τμήματα του Θαλάσσιου Διαδρόμου της Ανατολικής Μεσογείου. Οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν τους μεγαλύτερους λιμένες της ΕΕ στην Ανατολική Μεσόγειο και τις θαλάσσιες πύλες εισόδου-εξόδου της στην περιοχή αυτή. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ραγδαία ανάπτυξη και σημαντικό μεταφορικό έργο σε πολλά λιμάνια γειτονικών χωρών όπως της Ιταλίας, της Τουρκίας, της Ρουμανίας. Παράλληλα με τις πρωτοβουλίες της ΕΕ για

την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και την επέκταση των χερσαίων δικτύων μέσω των λιμένων, η Ελλάδα, ως χώρα μέλος που έχει συμπεριληφθεί στο σχεδιαζόμενο δίκτυο, πρέπει να αξιοποιήσει και να αναβαθμίσει τον ρόλο της, επιδιώκοντας να γίνει εμπορευματικός κόμβος διαμετακόμισης με λειτουργίες μεταφόρτωσης στους Θαλάσσιους Διαδρόμους της Μεσογείου, του Εύξεινου Πόντου και της Αδριατικής.

Στην Ελλάδα η πολιτική που εφαρμόζεται προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης και το νέο ρόλο των λιμανιών ήταν η μετατροπή 12 Λιμενικών Ταμείων της χώρας από Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου σε Ανώνυμες Εταιρείες κοινής ωφέλειας βάσει της νομοθεσίας. Επίσης ο Ν.3577/2009 περιλαμβάνει τη σύμβαση παραχώρησης (25.11.2008) τμήματος του λιμένα Πειραιά στην κινεζική εταιρεία Cosco και συγκεκριμένα του Προβλήτα II, με την υποχρέωση του αναδόχου για την κατασκευή και λειτουργία του Προβλήτα III, ενώ ο υπό επέκταση Προβλήτας I παραμένει στον ΟΛΠ. Ακόμη ο Ν.3389/2005 προβλέπει την ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ Δημοσίου και ιδιωτών για την ανάπτυξη υποδομών μεταφορών όπου περιλαμβάνονται και τα λιμάνια<sup>44</sup>. Παράλληλα, αξιοποιούνται κονδύλια του Γ΄ και Δ΄ ΚΠΣ και προωθούνται συμπράξεις με ιδιώτες, έργα ΣΔΙΤ (Ν.3389/2005) όπως η εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων ασφαλείας στους 12 Οργανισμούς Λιμένων στα πλαίσια διεθνών συμβάσεων του ΔΝΟ/ΙΜΟ και ευρωπαϊκών κανονισμών ασφαλείας<sup>45</sup>. Οι εν λόγω διεθνείς υποχρεώσεις έχουν νομοθετηθεί Ν.3622/ΦΕΚ281/2007 (περί ενίσχυσης της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων, λιμένων και καθορισμός αρμοδιοτήτων, σχεδιασμός, συντονισμός δράσεων σε εθνικό επίπεδο) και Απόφαση 4442.20/1/2008/ΦΕΚ674 (εξουσιοδότηση Οργανισμών Ασφάλειας για την εκπόνηση μελετών αξιολόγη-

---

44. Επιπλέον όσον αφορά την ανάπτυξη των κέντρων μεταφόρτωσης και υπηρεσιών της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) βλέπε παρακάτω ενότητα Πρακτόρευση-Διαμεταφορές.

45. Νέες τροποποιήσεις της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα SOLAS 74 (κανονισμοί σχετικά με την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες) και του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code) του ΔΝΟ/ΙΜΟ, σε συνδυασμό με τον Κανονισμό 725/2004/ΕΚ, την Οδηγία 2005/65 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ΕΕ, αποτελούν ουσιαστικές πρωτοβουλίες που θα συμβάλλουν στην ενίσχυση των συνθηκών ασφαλείας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων, της ροής επιβατών και φορτίων στα λιμάνια, των κέντρων συνεργασίας με τα λιμάνια (αερολιμένες, κέντρα εφοδιασμού, λοτζίστικς, οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα, μεταφορικές εταιρείες, κ.λπ.), την αποφυγή της λαθρομετανάστευσης, τρομοκρατίας κ.λπ.

σης ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων). Επειδή το θέμα της ασφάλειας των λιμένων παρουσιάζει καθυστέρηση στην υλοποίηση ενδείκνυται ο σχεδιασμός εθνικού συστήματος ασφάλειας λιμένων με “έξυπνες” διαδικασίες και μέτρα για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και την αδιάλειπτη λειτουργία των λιμένων και της ευρύτερης αγοράς.

Ακόμα, στα πλαίσια της λήψης μέτρων και όρων στους λιμένες για την παραλαβή αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου των καταπλεόντων πλοίων, σύμφωνα με την Απόφαση 8111.1/41/2009/ ΦΕΚ412<sup>46</sup>, οι φορείς διαχείρισης λιμένων εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων και τα κλιμάκια επιθεώρησης πλοίων των λιμενικών αρχών επιθεωρούν τα πλοία για τη συμμόρφωσή τους.

Παρακάτω περιγράφονται τα κυριότερα λιμάνια της χώρας που αξιολογούνται ότι πληρούν τα κριτήρια μιας τερματικής εγκατάστασης συνδυασμένων μεταφορών όπως και ο ρόλος τους στην εσωτερική και στην παγκόσμια αγορά.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι σημαντικός θαλάσσιος κόμβος μοναδοποιημένου φορτίου στην Ανατολική Μεσόγειο και εξυπηρετεί τη χώρα (εισαγωγές-εξαγωγές), αλλά παράλληλα εξυπηρετεί και τρίτες χώρες. Η μεταφόρτωση Ε/Κ στον Πειραιά, όπως επισημάνθηκε στο Κεφάλαιο 4.1 όπου περιγράφεται η κίνηση των λιμένων, αποτελεί το 61% (2001-07) του συνολικού φορτίου εμπορευματοκιβωτίων, αν και το 2007 λόγω των απεργιών των εργαζομένων ήταν μόνο 46%. Ο Πειραιάς μπορεί να ανταγωνιστεί τα ξένα λιμάνια στο τμήμα των μεταφορτώσεων προς την Ανατολική Μεσόγειο και προς τη Μαύρη Θάλασσα. Μελλοντικά προβλέπεται ότι η ζήτηση μοναδοποιημένου φορτίου θα αυξηθεί από τα 25 εκατ. TEUs και τα 10 εκατ. TEUs που είναι σήμερα, αντίστοιχα, στην Ανατολική Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα. Αν και ο Πειραιάς βρίσκεται σε απόκλιση από τη γραμμή ελαχίστου κόστους στην πορεία Σουέζ-Γιβραλτάρ, όμως βρίσκεται επί του Ανατολικού-Δυτικού Άξονα όσον αφορά την κάλυψη ταυτόχρονα της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, επιτυγχάνοντας οικονομίες κλίμακος (Ερευνητική Ομάδα Πανεπιστημίου Πειραιά, 2007). Επιπλέον, στο εσωτερικό, ο Πειραιάς μαζί με τα λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου θεωρούνται τα κύρια κέντρα διακίνησης επιβατών προς τα νησιά του Αιγαίου.

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης θεωρείται ο μεγαλύτερος στο Βόρειο Λιμενικό Υποσύστημα της χώρας και αποτελεί το πρώτο διαμετακομιστικό λιμάνι,

---

46. Σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2007/71/ΕΚ (13.12.2007) της Επιτροπής για τροποποίηση του παραρτήματος II της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.

αφού κατέχει το 22,3% (2004-07) της χώρας στον τομέα αυτό. Παράλληλα, αυξάνει τη συμμετοχή του στο μεταφορτωτικό εμπόριο, 2,8% (2004-07). Κατέχει πλεονεκτική θέση στην Εγνατία Οδό και στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Βορρά-Νότου. Η γειτνίαση του λιμανιού με τη Μαύρη Θάλασσα και τη Βαλκανική ενδοχώρα αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα που, σε συνδυασμό με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Βορρά-Νότου, τη σύνδεση με την Εγνατία οδό και τη βελτίωση της σιδηροδρομικής υποδομής του λιμανιού, μπορούν να το καταστήσουν ιδανικό διαμετακομιστικό κέντρο. Σημειώνεται ότι οι σιδηροδρομικές γραμμές που το συνδέουν με τα Βαλκάνια είναι πεπαλαιωμένες και μικρό ποσοστό, κάτω του 10%, του διαμετακομιστικού (τράνζιτ) φορτίου διεξάγεται σιδηροδρομικώς.

Επίσης, το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης αξιολογείται ως κόμβος συνδυασμένων μεταφορών για την ενδοχώρα της Ανατολικής Βαλκανικής και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας ως θαλάσσιος κόμβος στην Αδριατική (Βάχλα, Μπασδάνη, Ραμπαβίλα, 2007). Αποτελούν λιμένες Διεθνούς και Εθνικού Ενδιαφέροντος (Ν. 3450/2006, άρθρο 21), αφού βρίσκονται η μεν Αλεξανδρούπολη στο δίκτυο των διευρωπαϊκών και εθνικών μεταφορών με προοπτικές ανάπτυξης, η δε Ηγουμενίτσα στον θαλάσσιο διάδρομο που ενώνεται με τα διευρωπαϊκά και εθνικά οδικά δίκτυα μεταφοράς.

### 6.5.3. Προοπτικές της κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Οι προοπτικές για την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι θετικές, αφού υπάρχει έντονο ενδιαφέρον από διεθνείς ομίλους κρουαζιέρας, όπως η Carnival και η Royal Caribbean. Με την αλλαγή του σχετικού θεσμικού πλαισίου, η χώρα μπορεί να αποκτήσει λιμάνια-κόμβους και να καταστεί ελκυστικός προορισμός στην Ανατολική Μεσόγειο. Το θεσμικό πλαίσιο αφορά τους περιορισμούς που θέτει ο προστατευτισμός (καμποτάζ), σύμφωνα με τον οποίο μόνο κρουαζιερόπλοια με σημαία χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να χρησιμοποιούν λιμάνι της Ελλάδας για αναχώρηση-άφιξη (ΠΔ 344/03 άρθρο πρώτο περί Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου). Αυτό απαγορεύει σε πλοία με σημαία τρίτων χωρών να πραγματοποιούν κυκλικές κρουαζιέρες με αφετηρία-άφιξη ελληνικό λιμάνι. Η άρση του προνομίου<sup>47</sup> θα έχει άμεσο τουριστικό όφελος σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, ενώ μελλοντικά αναπτύσσονται και άλλες

---

47. Ψηφίστηκε με το Ν. 3872/3.9.2010 ο οποίος περιέχει και κίνητρα προς τις εταιρείες για την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών και πραγματοποίηση επενδύσεων στα λιμάνια.

παράπλευρες δραστηριότητες με νέες θέσεις εργασίας, όπως επενδύσεις σε πλοία και λιμενικά έργα, επισκευές σε ναυπηγεία, εφοδιασμός πλοίων, έσοδα σε ξενοδοχεία, εστιατόρια, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, ταξιδιωτικά γραφεία, καταστήματα τουριστικών ειδών, κλπ. Παράλληλα θα βελτιωθεί το επίπεδο υπηρεσιών στους παρεμφερείς κλάδους.

Στην άρση του προνομίου/καμποτάζ της κρουαζιέρας αντιδρούν τα περισσότερα ναυτεργατικά σωματεία ισχυριζόμενα ότι θα χαθούν θέσεις εργασίας Ελλήνων ναυτικών με τη διαφυγή πολλών πλοίων προς τις σημαίες ευκαιρίας και την ως εκ τούτου δημιουργία πρόσφορου εδάφους για μη ελεγχόμενες συνθήκες εργασίας και αμοιβών. Επίσης επιφυλάσσονται και οι ακτοπλόοι οι οποίοι αναφέρονται στον αθέμιτο ανταγωνισμό από τα κρουαζιερόπλοια κυρίως λόγω της διαφοράς στη σύνθεση των πληρωμάτων.

## **6.6. Συναφείς δραστηριότητες της ναυτιλίας/Λοιπή ναυτιλιακή υποδομή**

Το ναυτιλιακό πλέγμα (maritime clusters) ορίζεται ευρέως ως μια ομάδα επιχειρήσεων παράλληλων οικονομικών δραστηριοτήτων με τη ναυτιλία, ερευνητικών ινστιτούτων, οργανισμών τυποποίησης, εμπορικών ενώσεων που παρέχουν πληροφόρηση και τεχνική υποστήριξη και βρίσκονται στη γύρω περιοχή. Οι επιχειρήσεις παρέχουν ικανοποιητικό επίπεδο εξειδικευμένων υπηρεσιών πλήθους ειδικοτήτων, αποτελούν πηγές ανεύρεσης εξειδικευμένων ναυτιλιακών προϊόντων και προμηθειών, όπως ανταλλακτικών, μηχανολογικού εξοπλισμού, αναλώσιμων, τροφίμων, και άλλων συμπληρωματικών προϊόντων. Οι συνεργασίες μεταξύ τους προωθούν την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης ναυτιλιακής υποδομής με καλύτερης ποιότητας είδη και υπηρεσίες. Δημιουργείται πρόσφορο επιχειρηματικό κλίμα συνεργασίας μεταξύ των μικρομεσαίων επιχειρήσεων με τους προμηθευτές, με τα τελωνεία και με άλλες οικονομικές δραστηριότητες που βρίσκονται στη γύρω περιοχή, ακόμα και με τα ερευνητικά ινστιτούτα για την προαγωγή της έρευνας και της τεχνολογίας. Συμβάλλουν στην αύξηση της απασχόλησης και των ευκαιριών απασχόλησης, της γνώσης, της πρακτικής, της κατάρτισης και ενθαρρύνουν την κινητικότητα εργασίας μεταξύ των επαγγελματιών της θαλάσσιας απασχόλησης και των θέσεων σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις ξηράς. Φέρνει σε επικοινωνία για παράδειγμα τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τα ναυπηγεία, με κλάδους που έχουν σχέση με άλλες βοηθητικές υπηρεσίες όπως ασφάλειες, ναυλώσεις, τράπεζες κλπ. Επίσης συμβάλλει στην εισαγωγή περιβαλλοντικών λύσεων, π.χ. χρησιμοποίηση καλύτερης ποιότητας λιπαντικών ή νέων ενεργειακών συστημάτων. Επομένως αυξάνεται η παραγωγικότητα όλου του

πλέγματος, εφόσον οι συνεργασίες οδηγούν στον σχηματισμό νέων συναφών δραστηριοτήτων μεγαλύτερης αποδοτικότητας έναντι της παραγωγικότητας των δραστηριοτήτων που θα προέκυπτε αν οι μονάδες δρούσαν ανεξάρτητα.

### **6.6.1. Κατευθύνσεις πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

Στην ΕΕ στο πλαίσιο της σημερινής οικονομικής κρίσης, παράγοντες όπως οι κίνδυνοι πλεονάσματος χωρητικότητας πλοίων σε ορισμένα τμήματα της αγοράς, μέτρων προστατευτισμού του εμπορίου από τρίτες χώρες, αστάθειας στις ενεργειακές αγορές ή απώλειες της τεχνογνωσίας λόγω έλλειψης ειδικευμένων ανθρώπινων πόρων στην Ευρώπη, θα μπορούσαν να ωθήσουν τα κεντρικά ναυτιλιακά γραφεία και τους ναυτιλιακούς κλάδους να μετεγκατασταθούν, υπονομεύοντας τις προσπάθειες της ΕΕ να εξασφαλίσει ποιοτική ναυτιλία σε ολόκληρο τον κόσμο. Επομένως, είναι θέμα ζωτικού συμφέροντος για την ΕΕ να επιτύχει και να διατηρήσει σταθερούς και προβλέψιμους παγκόσμιους όρους ανταγωνισμού για τη ναυτιλία και τους άλλους ναυτιλιακούς κλάδους. Ένα ελκυστικό πλαίσιο για την ποιοτική ναυτιλία και τους ποιοτικούς μεταφορείς στην Ευρώπη θα συντελέσει στην επιτυχία της Στρατηγικής της Λισαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση, με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών συμπλεγμάτων ναυτιλιακών φορέων (maritime clusters) και την ανθεκτικότητά τους έναντι της οικονομικής επιβράδυνσης. Επιδιώκεται να εξεταστεί η σκοπιμότητα ενισχυμένου δεσμού μεταξύ της απασχόλησης και των ενισχύσεων στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων.

### **6.6.2. Κατευθύνσεις πολιτικής, προοπτικές, επιδιώξεις για τις συναφείς δραστηριότητες της ναυτιλίας στην Ελλάδα**

Η προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, πλην της αύξησης του εισρέοντος ναυτιλιακού συναλλάγματος και της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών, προωθεί τις δραστηριότητες των σχετικών κλάδων που περιλαμβάνονται στην ευρύτερη έννοια της ναυτιλίας, με περαιτέρω ενίσχυση της οικονομίας. Συγκεκριμένα, αυξάνει την προστιθέμενη αξία τους στο ΑΕΠ της χώρας λόγω της δραστηριοποίησης πολλών επιχειρήσεων και επαγγελματιών, όπως των ναυλωτών, πρακτόρων/διαμεταφορέων, εφοδιασμών, ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, των ασφαλίσεων και των τραπεζών που είναι συναλλαγματοφόροι κλάδοι με άμεσα και έμμεσα οφέλη στην ελληνική οικονομία. Το ελληνόκτητο πλοίο γενικά δραστηριοποιείται στο εξωτερικό και πολλές υπηρεσίες που χρησιμοποι-



εί δεν προέρχονται από την Ελλάδα, αφού το 67,5% (2007) της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι εγγεγραμμένο σε ξένες σημαίες. Επομένως, η συγκράτηση διαφυγής προς τα νηολόγια τρίτων χωρών μαζί με την επέκταση της ναυτιλιακής υποδομής με περισσότερες δραστηριότητες, όπως η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο όπως και των άλλων λιμένων της χώρας, σηματοδοτεί τη διεξαγωγή περισσότερων τμημάτων της παραγωγικής διαδικασίας που αφορούν το πλοίο και απορρόφηση του παραγόμενου εισοδήματος του επενδεδυμένου κεφαλαίου στην Ελλάδα.

Η δημιουργία ενός ναυτιλιακού πλέγματος κατά τα διεθνή πρότυπα ανεπτυγμένων χωρών δημιουργεί, μεταξύ άλλων, ποιοτικό περιβάλλον ενίσχυσης της ναυτιλίας, ενίσχυση των συνεργασιών, προσέλκυση επενδύσεων και εισαγωγή κεφαλαίων από την αλλοδαπή, ενισχύοντας την ελληνική οικονομία.

Στην Ελλάδα τέτοιες προσπάθειες για την προώθηση του θεσμού των συνεργασιών μεταξύ συναφών κλάδων έχουν επιχειρηθεί από το Κέντρο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης ΚΕΤΑ Αττικής του Υπουργείου Ανάπτυξης για τους κλάδους ναυπηγοεπισκευής και επιχειρήσεων εφοδιασμού πλοίων στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος. Τα επιχειρηματικά σχέδια εντάσσονται και χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα ΕΠΑΝ II ή ΕΣΠΑ 2007-13 που αποτελεί συνέχεια του ΕΠΑΝ του Γ΄ ΚΠΣ.

## **Ναυπηγεία**

Στον τομέα της βιομηχανίας ο κλάδος των ναυπηγείων είναι σημαντικός για την οικονομία της χώρας και απασχολεί αρκετά μεγάλο αριθμό εργαζομένων. Επιπρόσθετα οφέλη θα μπορούσαν να προκύψουν από τη βελτίωση των συνθηκών παραγωγής και την αναβάθμιση του εξοπλισμού στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Μέσω κατάλληλων επενδύσεων, όπως μεγαλύτερες δεξαμενές, ο συγκεκριμένος κλάδος θα ακολουθήσει τις σύγχρονες παγκόσμιες τεχνολογικές εξελίξεις της ναυπηγικής των μεγαλύτερων και περισσότερο εξειδικευμένων πλοίων. Επιπλέον ο κλάδος χρειάζεται να αναβαθμίσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών του προκειμένου να ενισχύσει την παραγωγικότητά του.

Ο Ν.3551/2007 απλοποίησε τη διαδικασία εγγραφής στο Μητρώο των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις ναυπηγήσεις, στις επισκευές, στις μετατροπές και στις συντηρήσεις πλοίων. Ο νόμος αυτός επαναδραστηριοποίησε πολλές επιχειρήσεις με τις ρυθμίσεις για διακανονισμούς των χρεών και οφειλών τους στα ασφαλιστικά ταμεία, την κατηγοροποίηση σε τρεις μόνο κατηγορίες επιχειρήσεων κλπ.



Το YENAMΠ, για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος μέσω της ΟΛΠ Α.Ε., αποφάσισε τη λήψη μέτρων για την ενίσχυση των επιχειρήσεων της περιοχής. Μεταξύ άλλων, επεξέτεινε το όριο του θαλάσσιου μετώπου των ναυπηγείων κατά επιπλέον 80 μέτρα, έτσι ώστε να δοθεί η δυνατότητα να δημιουργηθούν νέοι χερσαίοι χώροι συνολικής έκτασης 93 στρεμμάτων περίπου. Επίσης, παραχωρεί τη χρήση των χώρων της NEZ για είκοσι 20 χρόνια στις επιχειρήσεις-ναυπηγεία, που θα προβούν σε υλοποίηση νέων επενδύσεων. Η δυνατότητα αυτή απαλλάσσει τα ναυπηγεία από την πίεση του ασφυκτικού χρόνου της τριετούς σύμβασης. Το αντάλλαγμα παραχώρησης θα αναπροσαρμόζεται για τη χρήση των υπάρχοντων χώρων, ανά διετία, στο ύψος του πληθωρισμού για μια περίοδο οκτώ 8 ετών.

Γενικά οι προοπτικές του κλάδου στην Ελλάδα συνδέονται με την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων και την εξέλιξή τους σε εμπορευματικούς κόμβους στην ευρύτερη περιοχή, με την εγγραφή πλοίων στην ελληνική σημαία, με την εγκατάσταση γραφείων ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα και με τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους έναντι των ναυπηγείων των γειτονικών κρατών. Προς τούτο τα ναυπηγεία χρειάζεται να διευρύνουν τον επιχειρηματικό τους ορίζοντα και να επεκταθούν πέραν των τοπικών συνόρων με την κατασκευή μεγαλύτερων και σύγχρονων δεξαμενών υποδοχής μεγαλύτερων πλοίων (τύπου Panamax), με την εξειδίκευση των εργαζομένων στις νέες τεχνολογίες σε ειδικές σχολές για την αύξηση της παραγωγικότητας, τη συνεργασία με επιχειρήσεις συναφών κλάδων για τη δημιουργία οικονομιών κλίμακος, τη χρήση περιβαλλοντικής τεχνολογίας. Ακόμα ενδείκνυται να δοθούν κίνητρα μέσω του αναπτυξιακού νόμου για την ενίσχυση του ξενοδοχειακού μέρους των πλοίων, την απόσυρση, τη διάλυση, τη μετασκευή πλοίων για λόγους ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος και τις συγχωνεύσεις επιχειρήσεων.

### **Εφοδιασμός πλοίων**

Ο κλάδος του εφοδιασμού έχει καλές προοπτικές λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας στην Ανατολική Μεσόγειο και της μικρής απόκλισης από τους θαλάσσιους δρόμους των διερχόμενων πλοίων από τη Μέση Ανατολή, το Γιβραλτάρ και τη Μαύρη Θάλασσα. Ο κλάδος αυτός θα γίνει περισσότερο ανταγωνιστικός με τη μείωση του κόστους διέλευσης των πλοίων (transit) και τη συντόμευση του χρόνου παραμονής στο λιμάνι για εφοδιασμό, που σημαίνει κόστος για τον επιχειρηματία. Η δημιουργία και άλλων ελεύθερων ζωνών στον ελληνικό χώρο, κάτι που δεν συνεπάγεται μεγάλη οικονομική επιβάρυνση, ώστε να

μπορούν τα πλοία να εφοδιάζονται χωρίς καθυστέρηση, είναι μια ενδεδειγμένη λύση. Η λειτουργία λιμένα ως κέντρου εφοδιασμού ενεργοποιεί και άλλες δραστηριότητες στη γύρω περιοχή με οφέλη στην τοπική οικονομία. Σήμερα ένα πλοίο χάνει περίπου μισή μέρα για εφοδιασμό στο λιμάνι του Πειραιά, ενώ θα μπορούσε να εφοδιαστεί μέσα σε μία ώρα αν προσέγγιζε μια ελεύθερη ζώνη σε ένα νησί ή σε μια περιοχή της ελληνικής ακτογραμμής π.χ. Σάμο, Ικαρία, Χίο ή Νότια Πελοπόννησο, Λακωνία.

### **Πρακτόρευση-Διαμεταφορές**

Η βελτίωση και η συνεργασία των συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί πρώτη προτεραιότητα στην ΕΕ και στα επιμέρους κράτη μέλη. Η χώρα συμμετέχει στο Πρόγραμμα της ΕΕ Marco Polo II για τις συνδυασμένες μεταφορές και προς τούτο προωθούνται οι συνεργασίες των θαλάσσιων μεταφορών με τον ΟΣΕ για την ανάπτυξή τους και την εκτροπή από τις οδικές μεταφορές. Οι διαμεταφορείς, επειδή ακριβώς ασχολούνται με τον σχεδιασμό και την εξεύρεση του αποτελεσματικότερου τρόπου μεταφοράς, είναι δυνατόν να επιλέγουν συνδυασμό περισσότερων του ενός μεταφορικού μέσου. Στην Ελλάδα η ένταξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στον Αναπτυξιακό Νόμο για την ανάπτυξη της περιφέρειας και της απασχόλησης δίνει την ευκαιρία στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας για λογαριασμό τρίτων (Third party logistics, 3PL) να αναπτυχθεί. Έτσι, ο αναπτυξιακός νόμος Ν.3299/2004 με την τροποποίησή του, Ν.3522/2006, προβλέπει στο άρθρο 3, παρ. δ, την ενίσχυση επενδυτικών σχεδίων μεταφορικών/εμπορικών επιχειρήσεων υπό ενιαίο φορέα για την παροχή υπηρεσιών της εφοδιαστικής αλυσίδας, δημιουργία εμπορευματικών σταθμών, διαμετακομιστικών κέντρων, αποθήκευσης, συσκευασίας, τυποποίησης κλπ. Επίσης με τον νέο τρόπο διαχείρισης και λειτουργίας των αποθηκευτικών χώρων μέσω του Ν.3333/2005 όπως και την τροποποίηση αυτού, Ν.3710/2008, προβλέπεται η δημιουργία και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων (Freight Villages) όπως και η αναβάθμιση των εμπορευματικών δραστηριοτήτων στα μεγάλα λιμάνια της χώρας για την προώθηση των διατροπικών μεταφορών<sup>48</sup>. Έτσι, με τον νόμο αυτό ιδρύ-

---

48. Οι διατροπικές (intermodal) μεταφορές αναφέρονται στη μεταφορά φορτίου σε ένα μόνο όχημα χρησιμοποιώντας σταδιακά διάφορα μέσα μεταφοράς, ενώ οι συνδυασμένες (combined) μεταφορές εννοούν τη διατροπική μεταφορά όπου το μεγαλύτερο τμήμα του ταξιδιού γίνεται σιδηροδρομικώς ή θαλασσίως ή μέσω ποταμών και κάθε αρχικό ή τελικό τμήμα του όσο το δυνατόν συντομότερα με οδικά μέσα (Σαμπράκος, 2008, σελ.174).

ονται τα εμπορευματικά κέντρα του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο που θα συνδέει το λιμάνι του Νέου Ικόνιου οδικώς και με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Επίσης το εμπορευματικό κέντρο στη Θεσσαλονίκη στο Δήμο Εχεδώρου, με ακτίνα επιρροής την Κεντρική Μακεδονία καθώς και τις χώρες ΠΓΔΜ και Βουλγαρία, θα συνδέεται οδικώς και σιδηροδρομικώς με το λιμάνι για τη μεταφορά Ε/Κ προς την Ευρώπη. Επιπλέον υλοποιείται η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, όπου ιδιωτικές επιχειρήσεις με σχετικό αντικείμενο απασχόλησης την αποθήκευση ή μεταφορά, αποθήκευση και διαχείριση αποθήκης έχουν ενταχθεί στο ΕΠΑΝ του Γ΄ ΚΠΣ και συγκεκριμένα: Δράση 2.7.1 (επιχειρηματικά σχέδια όπως κατασκευή, επέκταση, εκσυγχρονισμός κτηριακών, ειδικών και βοηθητικών εγκαταστάσεων), Δράση 2.11.2 (ενίσχυση επιλεγμένων μικρών και πολύ μικρών επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών για την αγορά και εγκατάσταση ηλεκτρονικών υπολογιστών, εφαρμογή λογισμικού, εφαρμογή και πιστοποίηση διαχειριστικών συστημάτων, προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού κλπ.), Δράση 2.5.3 (ενίσχυση επιχειρηματικών στόχων για τον τεχνολογικό και οργανωτικό εκσυγχρονισμό της ανταγωνιστικής τους θέσης). Παρόμοιες ενισχύσεις επενδυτικών προτάσεων συνεχίζονται και στο ΕΣΠΑ 2007-13.

Η ανάπτυξη και η αποδοτικότητα της εφοδιαστικής και μεταφορικής αλυσίδας (logistic chain) στη χώρα αποτελεί τμήμα του διαμετακομιστικού εμπορίου και συνδέεται με την ανάπτυξη και εξέλιξη των εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες. Η εξέλιξη των λιμένων σε διαμετακομιστικά κέντρα σημαίνει ότι πρέπει να χρησιμοποιούν σύγχρονες τεχνολογίες και να διαθέτουν ποιοτικές συνδέσεις υποδομής για διατροφικές μεταφορές στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Επομένως οι δραστηριότητες της εφοδιαστικής αλυσίδας θα προσελκύουν ιδιωτικές επενδύσεις όταν ρυθμίζονται από κατάλληλα μέσα όπως ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο, δεδομένου του οργανωμένου διεθνούς περιβάλλοντος στο οποίο δραστηριοποιούνται.

Στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής COM(2006)336 με θέμα την εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη-κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα, προσεγγίζει ένα πιθανό πλαίσιο που θα βελτιώνει τις προϋποθέσεις τις οποίες μπορεί να παράσχει η Ευρώπη για την καινοτομία στον τομέα της εφοδιαστικής και αφήνει την εσωτερική διεκπεραίωση της εταιρικής εφοδιαστικής στις ίδιες τις επιχειρήσεις. Οι διαφαινόμενοι τομείς μελλοντικής δράσης, μεταξύ άλλων, είναι ο εντοπισμός των σημείων συμφόρησης και η εξεύρεση λύσεων και βέλτιστων πρακτικών για τη χάραξη πολιτικής. Επίσης η επιμόρφωση στελεχών δεν θα πρέπει να περιορίζεται στο επίπεδο των διοικητικών στελεχών, αλλά αντίθετα η δια βίου μάθηση και επιμόρφωση πρέπει να αφορούν όλα τα επίπεδα

προσωπικού στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας, προκειμένου να αυξηθούν οι συνολικές επιδόσεις.

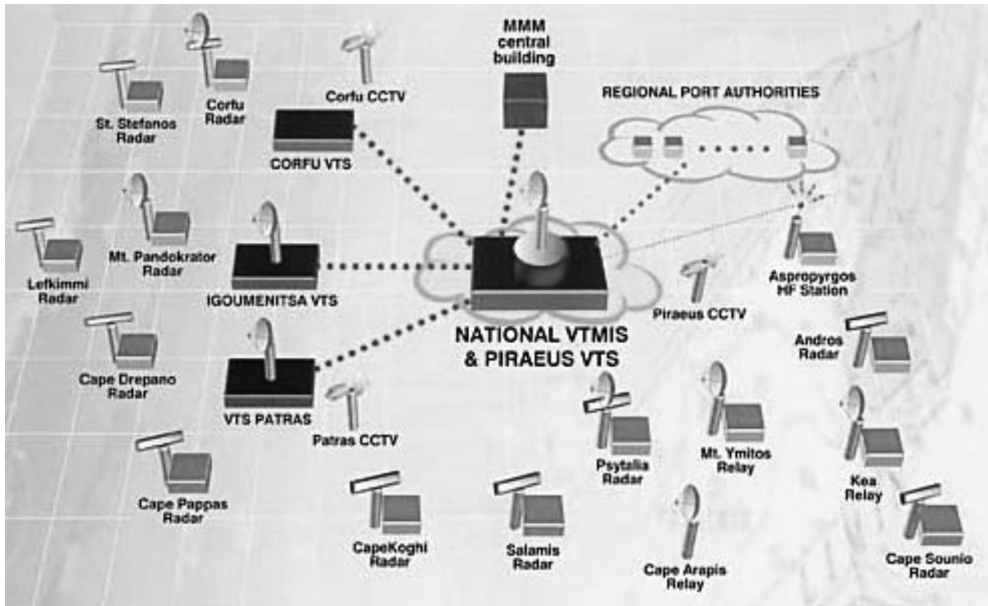
Επίσης, σχετικά με τη βελτίωση στον τομέα της εφοδιαστικής στην ΕΕ, στόχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μέχρι το 2018, στην Ανακοίνωση COM(2009)9, είναι η εξέλιξη του συστήματος της πρωτοβουλίας για την ηλεκτρονική ναυτιλία (e-Maritime) σε ένα ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σύστημα για την παροχή ηλεκτρονικών υπηρεσιών στα διάφορα επίπεδα της αλυσίδας μεταφορών, όπως σύνδεση με τα συστήματα ηλεκτρονικών φορτίων (e-Freight), ηλεκτρονικών τελωνείων (e-Customs) και ευφυών μεταφορών, ώστε οι χρήστες να έχουν δυνατότητα εντοπισμού και ιχνηλασιμότητας του φορτίου, όχι μόνον κατά το θαλάσσιο τμήμα της διαδρομής, αλλά και σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, σε γνήσιο πλαίσιο διατροπικότητας.

### **Τηλεπικοινωνίες, ασφάλεια ναυσιπλοΐας, έρευνα και διάσωση στη θάλασσα**

Η τεχνολογία γύρω από τις επίγειες και δορυφορικές τηλεπικοινωνίες εξελίσσεται με γοργούς ρυθμούς την τελευταία δεκαετία. Άμεση συνέπεια του παραπάνω είναι να βελτιώνονται οι υπάρχουσες τηλεπικοινωνίες και ταυτοχρόνως να αναπτύσσονται νέες καινοτόμες τεχνολογίες, οι οποίες προσφέρουν ακόμα καλύτερες ευρυζωνικές συνδέσεις στον χώρο της τηλεπικοινωνιακής εξυπηρέτησης της ναυτιλίας. Ως εκ τούτου, η ανταλλαγή δεδομένων, τόσο μεταξύ των πλοίων που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ελληνική ναυτιλία, όσο και με διεθνείς υπηρεσίες που αφορούν την προστασία και την ασφάλειά τους, να δύναται να πραγματοποιείται γρηγορότερα και αποτελεσματικότερα.

Για να αξιοποιούνται κατάλληλα οι νέες τεχνολογίες και να εφαρμόζονται οι διεθνείς συμβάσεις όπως η θαλάσσια έρευνα και διάσωση, χρειάζεται να ανανεώνεται και να εκσυγχρονίζεται τακτικά ο λειτουργικός εξοπλισμός των αρμόδιων ελληνικών φορέων που διαχειρίζονται τα συστήματα αυτά. Ταυτόχρονα, απαραίτητη κρίνεται η διαρκής επιμόρφωση και εξειδίκευση του προσωπικού που επανδρώνει τις παραπάνω μονάδες, έτσι ώστε να καθίσταται λειτουργική η εφαρμογή των νέων τεχνολογιών τηλεπικοινωνίας στη ναυτιλία.

Η υπάρχουσα τηλεπικοινωνιακή υποδομή ξηράς, μέσω των ήδη εγκατεστημένων παράκτιων σταθμών στον ελλαδικό χώρο, αν και κρίνεται ικανοποιητική για την εξυπηρέτηση των πλοίων που φέρουν τον κατάλληλο ραδιοεξοπλισμό συμβατό με το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS), θα μπορούσε να επεκταθεί ακόμα περισσότερο, έτσι ώστε να καλύπτει το σύνολο του ελληνικού θαλάσσιου χώρου. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που ανα-



Πηγή: YENANΠ, [www.yen.gr](http://www.yen.gr).

γράφονται στην επίσημη ιστοσελίδα του YENANΠ, αναφέρεται ότι στα πλαίσια υλοποίησης της Α΄ φάσης του Εθνικού Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (Εθνικό VTMIS) στελεχώθηκαν και λειτουργούν τα κέντρα VTS (Vessel Traffic Services) στους λιμένες Πειραιώς, Πάτρας, Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας (βλ. σχετικό Γράφημα παραπάνω). Προτείνεται να τεθούν, το συντομότερο δυνατόν, σε πλήρη λειτουργία τα κέντρα VTS των λιμένων Ραφήνας και Λαυρίου που βρίσκονται σε πιλοτική φάση την περίοδο αυτή.

Από την άλλη πλευρά, για να καταστεί δυνατή η μέγιστη προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και η αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης, σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, απαιτείται η πλήρης συμβατότητα των ελληνικών εμπορικών πλοίων με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας που επιτυγχάνονται μέσω των αναβαθμισμένων τηλεπικοινωνιακών συστημάτων τους. Επίσης απαιτείται αυστηρός έλεγχος τήρησης των σχετικών διεθνών κανονισμών και προδιαγραφών από τις αρμόδιες εποπτικές αρχές.

Επομένως, η επένδυση σε νέα πλοία είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει υποχρεωτικά όλες τις σύγχρονες τεχνολογίες τηλεπικοινωνιακών συστημάτων βάσει των διεθνών κανονισμών ασφαλείας του ΔΝΟ/ΙΜΟ. Επιπλέον, προτείνεται η άμεση αναβάθμιση των παλαιότερης γενιάς τηλεπικοινωνιακών συστημάτων

στα υπάρχοντα πλοία που δεν φέρουν την απαραίτητη τεχνολογία, σύμφωνα με τους ισχύοντες διεθνούς κανονισμούς.

Μία άλλη σημαντική παράμετρος που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η βελτίωση της εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού που εμπλέκεται άμεσα με τον κλάδο των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών στην εμπορική ναυτιλία. Αρχικά, θα πρέπει να αποτιμηθούν επαρκώς οι ανάγκες της ποντοπόρου ναυτιλίας αναφορικά με τις νέες εφαρμογές των τηλεπικοινωνιών. Κατόπιν, η ελληνική πολιτεία οφείλει να προσαρμόσει τα προγράμματα σπουδών των σχολών του εμπορικού ναυτικού ανάλογα με τις ανάγκες της αγοράς, έτσι ώστε να διασφαλιστεί εξίσου η πλήρης κάλυψη των νέων θέσεων εργασίας, το υψηλό επίπεδο γνώσεων καθώς και η ποιοτική παροχή υπηρεσιών από τα νεοεισερχόμενα στελέχη στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας.

### **6.7. Περιβάλλον και ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

Τα τελευταία χρόνια, οι ευρωπαϊκές δημόσιες υπηρεσίες εμπορικής ναυτιλίας και ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος έχουν καταβάλει αξιοσημείωτες προσπάθειες για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών. Έχει ενισχυθεί το ρυθμιστικό πλαίσιο της ΕΕ και έχει αυξηθεί η συνεργασία με τα κράτη μέλη, προκειμένου να αντιμετωπιστούν ζητήματα όπως η πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων, οι ατμοσφαιρικές εκπομπές, η επεξεργασία θαλασσέρματος και η ανακύκλωση των πλοίων. Μελλοντικά η Επιτροπή, τα κράτη μέλη και ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος πρέπει να συνεργαστούν, έχοντας ως μακροπρόθεσμο στόχο τις θαλάσσιες μεταφορές «χωρίς απόβλητα και χωρίς εκπομπές». Για την επίτευξη αυτού του στόχου, οι κυριότερες προτεραιότητες μέχρι το 2018 πρέπει να είναι οι εξής, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:

- Εξασφάλιση σταθερής προόδου για την υιοθέτηση συνεκτικής και σφαιρικής προσέγγισης για τη μείωση των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων από τη διεθνή ναυτιλία, με συνδυασμό τεχνικών, επιχειρησιακών μέτρων. Τον Δεκέμβριο του 2009, στη Διάσκεψη της Σύμβασης-πλασίου των ΗΕ για τις κλιματικές μεταβολές, στην Κοπεγχάγη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κοινοποίησε επισήμως την πρόθεση της ΕΕ να συμμετάσχει στη Συμφωνία και υπέβαλε τους στόχους της για τη μείωση κατά 20% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία μέχρι το 2020 βάσει των στατιστικών δεδομένων του 2005. Η ελληνική ναυτιλία υποστηρίζει τη διεθνή προσπάθεια μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου με



την επιβολή ενός τέλους στα ναυτιλιακά καύσιμα και έχει ταχθεί κατά της καθιέρωσης συστήματος εμπορίας ρύπων. Σε κάθε περίπτωση, η όποια λύση θα πρέπει να αναζητηθεί στο πλαίσιο του ΔΝΟ/ΙΜΟ και να αφορά την παγκόσμια ναυτιλία στο σύνολό της, προκειμένου να διατηρηθούν οι κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού και να μην επηρεαστεί η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής και ελληνικής ναυτιλίας. Περιφερειακές ρυθμίσεις στα πλαίσια άλλων διεθνών οργάνων και συμφωνιών δεν είναι λειτουργικές.

- Εξασφάλιση της δυνατότητας των κρατών μελών να επιτύχουν, έως το 2020, «καλή περιβαλλοντική κατάσταση» στα θαλάσσια ύδατα υπό την κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία τους, όπως απαιτείται βάσει της Οδηγίας 2008/56/ΕΚ, πλαισίου για τη θαλάσσια στρατηγική.
- Υλοποίηση των προτάσεων που παρουσιάζονται λεπτομερώς στην Ανακοίνωση της Επιτροπής με αντικείμενο μια στρατηγική της ΕΕ για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων. Μέριμνα για την έγκριση της Σύμβασης του ΔΝΟ/ΙΜΟ για την ανακύκλωση των πλοίων και σταθερή πρόοδος προς τη μελλοντική εφαρμογή της.
- Επίβλεψη της ομαλής εφαρμογής των τροποποιήσεων που εγκρίθηκαν από τον ΔΝΟ/ΙΜΟ, τον Οκτώβριο του 2008, στο Παράρτημα VI της Δ.Σ. MARPOL 73/78, προκειμένου<sup>49</sup> να μειωθούν οι εκπομπές οξειδίων του θείου και οξειδίων του αζώτου από τα πλοία. Περιλαμβάνεται η αξιολόγηση για το ποιες ευρωπαϊκές θαλάσσιες περιοχές μπορούν να χαρακτηριστούν «περιοχές ελέγχου των εκπομπών», η διάθεση κατάλληλων καυσίμων και ο αντίκτυπος στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Με τις προτάσεις της Επιτροπής πρέπει να διασφαλιστεί η αποφυγή της εκ νέου μεταστροφής από τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων στις οδικές μεταφορές.
- Επαναδρομολόγηση της «Εκστρατείας για ποιοτική ναυτιλία» της Επιτροπής μέσω συμφωνιών σύμπραξης των ευρωπαϊκών δημόσιων υπηρεσιών εμπορικής ναυτιλίας, των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εν γένει και των χρηστών των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών.

---

49. Η Ελλάδα με τον Ν. 1304/2003 έχει κυρώσει το εν λόγω Παράρτημα VI οπότε τα υπό ελληνική σημαία πλοία πρέπει να συμμορφώνονται στις απαιτήσεις των κανονισμών των εκάστοτε αναθεωρήσεών του (η τελευταία αναθεώρηση του Παραρτήματος VI τέθηκε σε ισχύ από 1/7/2010).

- Προώθηση ενός ευρωπαϊκού συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης για τις θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο θα στοχεύει στη συνεχή βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων της ναυτιλίας. Εξέταση της διαφοροποίησης των τελών νηολόγησης, των λιμενικών τελών και λοιπών επιβαρύνσεων, με σκοπό την επιβράβευση των προσπαθειών για οικολογικότερη ναυτιλία.
- Η ευρύτερη περιβαλλοντική στρατηγική της Επιτροπής για ακόμη “περισσότερο πράσινη” ναυτιλία, περιλαμβάνει δράσεις στον τομέα της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης για τη μείωση των εκπομπών των πλοίων, νέους τύπους πλοίων, μηχανές πλοίων (Πρόγραμμα GALILEO).



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ



ΠΙΝΑΚΑΣ Π1

Πλοία ακτοπλοΐας κατά τη δρομολογιακή περίοδο 2007-2008

A/A	ΠΛΟΙΟ	ΤΥΠΟΣ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗ- ΓΗΣΗΣ	ΚΟΧ	ΤΑΧΥ- ΤΗΤΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΘΕΡΟΥΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΧΕΙΜΩΝΑ	ΜΗΚΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΒΥΘΙ- ΣΜΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
1	AQUA JEWEL	Ε/Γ-Ο/Γ	ALPHA FERRIES N.E.	ΝΠ 1045	1997	3040	18	888	500	96	16,6	4,4	ΡΑΦΗΝΑ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ
2	BLUE STAR 2	Ε/Γ-Ο/Γ	BLUE STAR FERRIES N.A.E.	ΝΠ 10764	2000	16172	28	1890	1102	176,1	25,76	6,5	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
3	BLUE STAR ΙΤΗΚΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	BLUE STAR FERRIES N.A.E.	ΝΠ 10731	1999	4920	23	831	1313	123,8	18,9	6,1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ
4	BLUE STAR ΝΑΧΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	BLUE STAR FERRIES N.A.E.	ΝΠ 11014	2002	5651	24,5	1432	792	124,2	18,9	5,1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
5	BLUE STAR ΡΑΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	BLUE STAR FERRIES N.A.E.	ΝΠ 10990	2001	5664	24,5	1432	792	124,2	18,9	5,1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
6	CORSICA EXPRESS III	Ε/Γ-Ο/Γ	KALLISTI FERRIES	ΣΗΜΑΙΑ ΙΤΑΛΙΑΣ	1996	3530	37	551	551	103,55	14,5		ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΙΚΑΡΙΑ-ΦΟΥΡΝΟΙ-ΣΑΜΟΣ
7	FLYING CAT 1	Ε/Γ ΤΧ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 9733	1991	483	33	352	352	40	10,1	3,78	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΟΝΙΚΟΣ
8	FLYING CAT 2	Ε/Γ ΤΧ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 10554	1998	950	40	516	516	47,6	13	3,9	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΟΝΙΚΟΣ
9	FLYING CAT 3	Ε/Γ ΤΧ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 10562	1998	614	40	360	360	47,7	11,8	4,5	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
10	FLYING CAT 4	Ε/Γ ΤΧ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 10659	1999	886	40	446	446	55,07	13	4,5	ΗΡΑΚΛΕΙΟ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ
11	FLYING CAT 5	Ε/Γ ΤΧ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 11350	1996	467	30	339	339	37,3	10,1	3,74	ΒΟΛΟΣ/ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ- ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ
12	FLYING CAT 6	Ε/Γ ΤΧ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 11345	1997	466	30	339	339	37,3	10,1	3,7	ΒΟΛΟΣ/ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ- ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ
13	FLYING DOLPHIN IV	Ε/Γ-Υ/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 6164	1976	142	30	132	132	35,1	6,01	1,8	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΟΝΙΚΟΣ
14	FLYING DOLPHIN XV	Ε/Γ-Υ/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 8036	1980	142	33	132	132	35,1	11	1,8	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΒΟΛΟΣ/ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ- ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ
15	FLYING DOLPHIN XVII	Ε/Γ-Υ/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 3731	1984	130	33	145	145	34,5	10,5	1,8	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΟΝΙΚΟΣ
16	FLYING DOLPHIN XXIII	Ε/Γ-Υ/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ9496	1980	142	33	132	132	35,1	11	1,8	ΒΟΛΟΣ/ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ- ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ
17	FLYING DOLPHIN X	Ε/Γ-Υ/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 7152	1978	142	33	132	132	35,1	11	1,8	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΒΟΛΟΣ/ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ- ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ
18	FLYING DOLPHIN XIX	Ε/Γ-Υ/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 9523	1980	162	33	145	145	34,7	5,8	1,76	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΟΝΙΚΟΣ
19	FLYING DOLPHIN XVIII	Ε/Γ-Υ/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 3732	1984	130	33	155	155	31,9	5,8	1,12	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΟΝΙΚΟΣ
20	FLYING DOLPHIN XXIX	Ε/Γ-Υ/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 10232	1999	162	33	145	145	34,25	10,5	1,76	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΟΝΙΚΟΣ
21	HIGHSPEED 1	Ε/Γ-Ο/Γ ΤΧ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 10484	1996	2763	34	726	726	76,6	22,15	16,4	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ Π1 (συνέχεια)

A/A	ΠΛΟΙΟ	ΤΥΠΟΣ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗ- ΓΗΣΗΣ	ΚΟΧ	ΤΑΧΥ- ΤΗΤΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΘΕΡΟΥΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΧΕΙΜΩΝΑ	ΜΗΚΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΒΥΘΙ- ΣΜΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
22	HIGHSPEED 2	Ε/Γ-Ο/Γ ΤΧ	HELLENIC SEAWAYS. MARITIME S.A	ΝΠ 10748	2000	2321	34	647	647	72,7	17,51	5,57	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΡΑΦΗΝΑ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ
23	HIGHSPEED 3	Ε/Γ-Ο/Γ ΤΧ	HELLENIC SEAWAYS MARITIME S.A	Ν Π 10772	2000	2377	34	647	647	72,7	17,5	5,97	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΡΑΦΗΝΑ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ
24	HIGHSPEED 4	Ε/Γ-Ο/Γ ΤΧ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 10773	2000	4156	36	1010	1010	92,04	24	7,3	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ
25	HIGHSPEED 5	Ε/Γ-Ο/Γ ΤΧ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 11419	2005	4913	37	809	809	85	21,2	3,09	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
26	IONIAN KING	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε.	ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΥΠΡΟΥ	1990	30413	21,5	1399	1399	181	29,4	6,75	ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
27	IONIAN QUEEN	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΝΤΕΑΒΟΡΑΙΝΣ Ν.Ε.	ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΥΠΡΟΥ	1988	30435	21,5	1800	1800	181	29,4	6,75	ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
28	JETFERRY 1	Ε/Γ-Ο/ΓΤΧ	GA FERRIES	ΝΠ 10742	1995	2336	34	766	766	95	17,42	3,65	ΒΟΛΟΣ/ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ- ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ
29	MEGA JET	Ε/Γ-Ο/Γ ΤΧ	ΥΨΗΛΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ Ν.Ε.	ΝΠ 11720	1995	2520	35	750	750	77,46	26	6,2	ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
30	SARDINIA VERA	Ε/Γ-Ο/Γ	KALLISTI FERRIES	ΣΗΜΑΙΑΣ ΙΤΑΛΙΑΣ	1974	12107	18,5	1490	1490	120,78	21,6	6,65	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΙΚΑΡΙΑ-ΦΟΥΡΝΟΙ-ΣΑΜΟΣ
31	SEA JET 2	Ε/Γ ΤΧ	ΣΙΤΖΕΤΙΝ.Ε.	Ν Π 10571	1998	500	40	386	386	42	10	1,75	ΡΑΦΗΝΑ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ
32	SPEEDRUNNER II	Ε/Γ-Ο/Γ ΤΧ	A1 ΤΖΙΑΝ ΣΙΗΝΤ ΛΑΙΝΣ Ν.Ε.	ΛΕΜΕΣΣΟΥ 82 ΚΥΠΡΟΥ	1996	3971	36	574	574	81,93	16	2,89	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
33	SUPERFERRY II	Ε/Γ-Ο/Γ	BLUE STAR Ν.Α.Ε.	Ν Π 9939	1974	4986	19,5	1530	1095	121,7	19,2	5,2	ΡΑΦΗΝΑ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ
34	SUPERJET	Ε/ΠΤΧ	ΑΣΩΝ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε.	ΝΠ 10328	1998	496	35	386	386	42	10	4	ΗΡΑΚΛΕΙΟ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ
35	ΑΠΑ ANNA	Ε/Γ-Ο/Γ (ατ.)	ΜΙΚΡΑΘΩΣ ΝΕ	Ν.Θ 228	1998	247	10	250	163	36,2	8,6	3,03	ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
36	ΑΠΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΑΝΕ	ΝΠ10301	1995	988	12	590	500	88,24	17,36	2,2	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
37	ΑΠΑ ΕΙΡΗΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΥΡΑ Ν.Ε.	Ν Π 9915	1994	1197	12	858	496	78,9	16,5	3,1	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ ΠΑΞΟΙ
38	ΑΠΑ ΘΕΟΔΩΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΝΕ	Ν Π 10653	1989	1718	17	940	559	85	15,2	3,6	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ ΠΑΞΟΙ
39	ΑΠΑ ΜΑΡΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (ατ.)	ΔΟΛΥΧΙΟ Ν.Ε.	Ν Π 10476	1977	446	10,5	250	151	59,9	12,52	2,44	ΛΕΥΚΑΔΑ-ΙΘΑΚΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
40	ΑΠΑ ΤΡΙΑΔΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΕΥΚΙΜΜΗ ΛΑΙΝΣ Ν.Ε.	Ν Π 9888	1993	473	10	300	275	54,93	14	2,58	ΛΕΥΚΙΜΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
41	ΑΠΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΠΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ 1 ΝΕ	Ν Π 8597	1984	272	9	257	169	42,01	12,2	2,4	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ-ΑΗΘΟΥΡΙ
42	ΑΠΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ ΝΕ	Ν.Π.9913	1974	420	124	1991	866	117,52	12	2,8	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ

43	ΑΓΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΕΙΓ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΟΡΦΙΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	Ν. Π. 8681	1987	49	10	97	71	18	6,22	2,37	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
44	ΑΓΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΙΔΗΨΟΥ	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΑΙΔΗΨΟΣ ΦΕΡΡΥΣ Ν.Ε.	Ν. Π. 5786	1977	771	11	590	408	75,82	15,24	2,65	ΑΙΔΗΨΟΣ- ΑΡΚΙΤΣΑ
45	ΑΓΟΣ ΕΙΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ΕΙΓ-ΔΡ	ΣΥΜ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΝΠ 8133	2005	19	13	48	48	11,8	3,8	0,93	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
46	ΑΓΟΣ ΕΙΛΕΥΘΕΡΙΟΣ IV	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΦΕΙΔΙΑΣ Ν.Ε.	ΝΠ 10948	2002	747	12	500	397	82,4	17,12	2,4	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
47	ΑΓΟΣ ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	ΕΙΓ-ΟΙΓ	ΑΓΟΣ ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ ΝΕ	Ν Π 10360	1992	249	12	120	120	4,55	12	2,45	ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
48	ΑΓΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΑΙΓΙΝΑΣ	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	Α.Ν.Ε.Σ.	ΝΠ 10532	1999	1091	15	1000	600	75,25	14,4	2,7	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ
49	ΑΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	ΕΙΓ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΑΛΦΑΘΙΛΟΥ ΑΝΓΩΝΙΟΣ	Ν.ΧΛ. 1189	1999	22	13	90	62	17,1	19,5	2	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
50	ΑΓΟΣ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΑΓΟΡΕΤΙΚΕΣ ΑΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.	ΝΠ 10553	1999	498	14	300	300	57,75	14,2	1,99	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ-ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΠΟΥ ΟΡΟΥΣ-ΔΑΦΝΗ
51	ΑΓΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	ΝΠ 11070	2003	990	12	448	350	78,76	19,5	2	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
52	ΑΓΚΙΣΤΡΙ ΕΠΙΡΕΣ I	ΕΙΓ	ΑΓΚΙΣΤΡΙΩΤΙΚΗ ΝΕ	Ν.ΑΙΓ. 65	2000	35	20	117	98	20	5,8	2,14	ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ
53	ΑΘΗΝΑ Π	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΑΘΗΝΑΪΣ Ν.Ε.	Ν.Π.11325	2005	998	12	500	300	83,55	20	2,35	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
54	ΑΙΑΚΟΣ *	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Β II ΝΕ	ΝΠ 10905	2002	748	13	500	336	82,4	17,12	2,5	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
55	ΑΙΑΝΤΑΣ	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΑΙΑΝΤΑΣ	Ν Π 10502	1999	488	12	300	300	59	14,6	1,8	ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
56	ΑΙΔΗΨΟΣ	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΑΙΔΗΨΟΣ Ν.Ε	Ν.Θ 229	1999	514	10	362	272	67	12,5	2,85	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
57	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΑΠΟΣΤΟΛΗ	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΝΑΥΤΙΜΑΚΕΣ ΕΠΙΚΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΠΕ	ΝΠ5455	1976	440	8	497	244	58,28	12,1	1,7	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
58	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π.	ΕΙΓ-ΟΙΓ	ΕΜΗΛΙΚΗ ΦΛΟΓΑ ΦΑΣΤΘΕΡΙΣ Ν.Ε	Ν Π 10668	1990	3250	18,5	1000	700	116,5	18	5,2	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ΠΑΞΟΙ
59	ΑΙΝΟΣ	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΠΟΡΘΕΜΙΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ ΝΕ	ΝΠ 10722	2001	315	10	248	150	45,5	12,7	1,5	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ-ΛΗΣΟΥΡΙ
60	ΑΙΟΛΟΣ	ΕΙΓ-ΟΙΓ	ΠΡΕΒΕΖΑ II ΝΕ	ΝΠ 11472	2007	878	12	587	406	87,8	16		ΩΡΩΠΟΣ-ΕΡΕΤΡΙΑ
61	ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΡΗΣ I	ΕΙΓ-ΟΙΓ ΤΧ	ΝΕΛΑΕ	Ν.ΜΥΤ. 39	2001	7281	40	1742	1742	112,2	21,8	6,18	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
62	ΑΜΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	ΦΙΓ-ΟΙΓ	ΤΖΙ ΤΙ ΚΑΡΓΚΟ	ΝΠ 11679	1974	2757		12	12	130,25	17,51	3,4	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ ΠΕΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
63	ΑΜΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΕΙΓ-ΔΡ	ΑΜΕΞΑΝΔΡΟΣ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε.	Ν Π 10767	2000	249	15			40,97	8,9	2,78	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΣΟΥΒΑΛΑ-ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΑΙΓΙΝΑΣ
64	ΑΜΑΛΘΕΙΑ	ΕΙΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΑΜΑΛΘΕΙΑ I ΝΕ	ΝΠ 10789	2002	983	12	600	468	73,85	15,62	2,8	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ Π1 (συνέχεια)

Α/Α	ΠΛΟΙΟ	ΤΥΠΟΣ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΝΗΟΛΟΠΟ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗ- ΓΗΣΗΣ	ΚΟΧ	ΤΑΧΥ- ΤΗΤΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΘΕΡΟΥΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΧΕΙΜΩΝΑ	ΜΗΚΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΒΥΘΙ- ΣΜΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
65	ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	CANDIA CITY Ν.Ε	Ν Π 8038	1982	447	8	243	243	49,6	10,2	1,8	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
66	ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΛΒΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΝΜΕΖΑ.Ε.	ΝΠ 10801	1985	1633	17,5	730	630	98,54	16,2	4,35	ΚΥΜΗΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ
67	ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	GA FERRIES	Ν.Π 11194	1979	20446	23	1892	913	169,94	25,7	5,5	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ
68	ΑΝΤΖΕΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	IONION Π.Ν.Ε.	Ν Π 9341	1989	776	12	333	139	72,7	14,32	2,73	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
69	ΑΝΩ ΧΩΡΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ Ν.Ε ΡΙΟΥ	Ν.Π 1173	2004	2110	15	814	536	104	19,4	2,65	ΠΕΖΑΔΑ ΚΕΦΑΛΗΝΙΑΣ- ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ
70	ΑΠΟΜΟΝ ΕΛΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 10631	1990	1821	16,5	1500	807	91,8	14,52	3,5	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ΠΑΞΟΙ
71	ΑΡΗΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΕΑ ΨΑΡΡΑ Ν.Ε.	ΝΠ 11478	2007	500	12	420	200	73	15,02		ΠΕΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΟΝΙΚΟΣ
72	ΑΡΙΑΔΗΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 11542	1995	48050	25,5	1845	1539	195,95	27,03	8,1	ΩΡΟΠΟΣ-ΕΡΕΤΡΙΑ
73	ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ Β	Ε/Γ	ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΝΕ	ΝΠ 10487	1996	187	12	200	200	27,11	7	2,5	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ
74	ΑΡΤΕΜΙΣ	Ε/Γ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΥΝΗΓΟΠΟΥΛΟΣ ΑΡ.	ΝΠ.ΧΕΛ 79	2003	25	12	154	100	20,65	5,9	2,2	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
75	ΑΡΤΕΜΙΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 10317	1997	1612	18	1250	822	89,76	14	3,7	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΟΝΙΚΟΣ
76	ΑΡΤΕΜΙΣΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε	Ν.Π 11295	1986	1498	17,5	720	510	83,7	13,5	4,42	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ
77	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΑΕΓΕΑΝ CARGO	ΝΠ 11219									ΠΕΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ-(ΗΡΑΚΛΕΙΟ)- ΚΥΘΗΡΑ
78	ΑΧΑΙΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΧΑΙΟΣ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε	Ν.Π11228	2006	2257	17	752	752	87,7	16	5,86	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ ΠΑΞΟΙ
79	ΑΧΙΛΛΕΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε	Ν.Π 11282	1987	2278	17,5	600	518	94,4	16,6	4,05	ΚΥΜΗ-ΣΚΥΡΟΣ
80	Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΑΝΕ	Ν.Α.Γ.ΝΙΚ05	1976	6387	18	1102	802	128,71	19,84	4,58	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΚΡΗΤΗ- ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
81	ΒΑΣΟΣ Κ.	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι ΝΕ ΠΟΡΘΕΙΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ ΝΕ	Ν Π 10431	1997	478	10	400	332	56,69	14,2	2,6	ΑΡΓΟΣΤΟΛΗ-ΛΗΘΟΥΡΙ
82	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΡΟΥΦΑΣ	Ε/Γ	ΝΕΟΣΑΜΙΝΙΑΚΗ ΝΕ	Ν Π 6707	1997	48	11	200	135	24,95	7	1,98	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ
83	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΡΟΥΦΑΣ ΙΙ	Ε/Γ	ΑΙΑΝΤΙΣ ΝΕ	Ν Π 6727	1998	48	11	200	148	24,95	7	1,98	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ
84	ΓΛΥΦΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΟΡΘΕΙΑΚΗ ΝΕ	Ν Π 7301	1980	594	10	500	220	64,9	13,75	3	ΓΛΥΦΑ-ΑΠΟΚΑΜΠΟΣ

85	ΓΟΡΓΟΎΠΗΚΚΟΣ	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ)	ΓΟΡΓΟΎΠΗΚΚΟΣ Ν.Ε	Ν.ΘΕΣΣ213	1995	299	10	400	134	43	12,3	2,1	ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗ-ΤΡΥΠΗΤΗ
86	ΔΑΣΚΑΛΟΠΙΑΝΝΗΣ	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ)	ΑΝΕΝΔΥΚ	Ν.ΧΑΝ. 22	1993	649	12	1182	168	60	15,7	3,65	ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΟΤΟΥ ΚΡΗΤΗΣ
87	ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΝΙΚΗ ΣΑΜΠΑΝΗ ΝΕ	Ν Π 6720	1981	123	8	120	76	32,2	10	1,66	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ
88	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΕΓ	ΠΛΟΙΚΟΤΗΣΙΑ ΣΑΡΡΗΣ	Ν.Π 11226	1997	125	16	180	145	33,5	5,3	2,3	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ
89	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π Ν.Ε.	Ν Π 10730	2001	661	12	300	300	75,8	16,4	1,9	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
90	ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	ΕΓ-ΟΙΓ	GA FERRIES	Ν.Π 10454	1978	6778	22	1200	809	130,94	20,03	5,7	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΑΔΕΚΑΝΗΣΑ ΠΕΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ
91	ΔΙΑΓΟΡΑΣ	ΕΓ-ΟΙΓ	BLUE STAR FERRIES ΝΑΕ.		1989	9834	22	1177	671	141,54	23	6,35	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΑΔΕΚΑΝΗΣΑ
92	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΝΕ	Ν Π 5650	1977	725	11	526	307	73,55	13,6	3,15	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
93	ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜΟΣ	ΕΓ-ΟΙΓ	ΑΝΜΕΖΑ Ε.	Ν Π 10638	1990	4309	19	981	981	115,63	21	4,5	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ
94	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	ΕΓ	ΣΥΜΠΛΟΙΚΗΣΙΑ ΠΑΛΥΝΑΚΗΣ	Ν. ΧΑΝ. 202	1989	62	10	151	58	20,3	5,32	2,28	ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΟΜΟΥ ΚΡΗΤΗΣ
95	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ ΝΕ	Ν.Π 11291	1999	210	9,5	250	128	48,5	14,5	1,7	ΠΟΥΝΤΑ-ΕΙΛΑΦΟΝΗΣΟΣ
96	ΕΛΕΝΑ Φ	ΕΓ	ΦΙΛΙΑΤΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Ν Π 6904	1999	58	12	200	151	24,95	6,2	2,35	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ
97	ΕΛΕΝΗ	ΕΓ-ΟΙΓ	ΓΑΥΛΟΣΙ Ν.Ε.	Ν Π 9803	1993	878	12	438	387	77,75	15,75	3,25	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
98	ΕΛΠΙΣ Ι	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΒΑΡΒΕΡΗΣ Κ.	Ν Π 6708	1988	140	10	149	79	29,87	10,5	0,812	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ
99	ΕΞΙΡΕΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	ΕΓ-ΟΙΓ	HELLENIC SEAWAYS	Ν Π 9937	1995	1982	22	1396	590	77,87	22	5,05	ΒΟΛΟΣ/ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ- ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ
100	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	ΕΓ-ΟΙΓ	ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ ΝΕ	Ν.Π 11124	1989	4713	20	1218	960	114,5	20,2	4,8	ΚΥΛΛΗΝΗ- ΠΟΡΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ
101	ΕΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ	ΦΓ-ΟΙΓ	ΑΕΓΕΑΝ STAR	ΝΠ 10921									ΠΕΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ-(ΗΡΑΚΛΕΙΟ)- ΚΥΘΡΑ
102	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	ΦΓ-ΟΙΓ	ΑΓΙΟΡΕΠΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ	ΝΠ2515	1965	347	10	12	12	54,7	16,45	2,2	ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
103	ΕΥΘΟΙΑ ΣΤΑΡ	ΕΓ-ΟΙΓ	ΓΕΡΑΙΣΤΟΣ ΝΕ	Ν Π 10923	1980	1413	18	652	457	87,36	15	4,8	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ
104	ΕΥΡΩΠΗ	ΕΓ-ΟΙΓ	ΝΕ ΛΟΥΤΡΩΝ ΑΙΔΗΣΟΥ	ΝΘ231	2002	740	12	492	270	60,08	14,2	3,51	ΑΙΔΗΣΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
105	ΗΛΙΔΑ	ΕΓ/ΥΓ	ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΗΣΟΣ ΠΛΕΩΝ	Ν Π 9940	1986	162	12	144	144	34,075	5,8	1,76	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΛΕΟΙ
106	ΘΑΣΟΣ V	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΑΝΕΘ	Ν Π 10093	1993	892	13	600	392	72,35	15,8	2,95	ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΒΑΛΑΣ-ΘΑΣΟΥ
107	ΘΑΣΟΣ VI	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΑΝΕΘ	Ν Π 10647	2000	998	13	592	390	81,5	14,22	2,6	ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΒΑΛΑΣ-ΘΑΣΟΥ
108	ΘΑΣΟΣ VII	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΑΝΕΘ	Ν Π 10931	2002	978	13	592	314	76	14,22	2,6	ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΒΑΛΑΣ-ΘΑΣΟΥ
109	ΘΑΣΟΣ IV	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΑΝΕΘ	Ν Π 7235	1980	724	13	596	304	65,9	11,9	2,6	ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΒΑΛΑΣ-ΘΑΣΟΥ
110	ΘΕΟΔΩΡΟΣ-ΜΑΡΙΑ Ζ	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΝΑΥΣΑ Ν Ε	Ν Π 2887	1976	460	11,5	460	246	62	15,3	1,952	ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΑΙΟΣ- ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
111	ΘΕΟΛΟΓΟΣ ΕΛΕΝΗ	ΕΓ-ΟΙΓ (ατ.)	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ ΙΙ ΝΕ	Ν Π 10958	2002	843	14	590	280	70,06	15,9	2,4	ΩΡΩΠΟΣ-ΕΡΕΤΡΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ Π1 (συνέχεια)

A/A	ΠΛΟΙΟ	ΤΥΠΟΣ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΝΗΟΛΟΓΟ ΝΑΥΠΗ- ΓΗΣΗΣ	ΚΟΧ	ΤΑΧΥ- ΤΗΤΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΘΕΡΟΥΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΧΕΙΜΩΝΑ	ΜΗΚΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΒΥΘΙ- ΣΜΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	
112	ΘΕΟΝΟΤΟΣ Π	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΗΣ Ν.Ε.	Ν.Π 11479	4935	21,5	1200	800	118,14	21,02	5,45	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	
113	ΘΕΟΜΗΤΩΡ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΕ	Ν.Π 11078	2004	992	408	408	83,56	19,4	2,4	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	
114	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΓΙΟΙ ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΙ ΝΕ	Ν.Π 4896	1989	137	195	51	31,07	10,4	2,27	ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗ-ΤΡΥΠΗΤΗ	
115	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΘΕΟΤΟΚΟΣ ΝΕ	Ν.Π 10962	2003	761	500	419	82,4	17,12	1,9	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	
116	ΘΕΟΦΙΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΕΛΑΕ	Ν.Μ.Υ. 35	1975	13572	18	1792	149,4	23,5	6,06	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	
117	ΘΕΟΧΑΡΗΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ- ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ ΝΕ	Ν.Π 10694	2001	982	12	589	91,3	17,4	2,4	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	
118	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΑΝΕ	Ν.ΑΓ.ΝΙΚΟ7	1975	7505	18	725	137	22	6	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΚΡΗΤΗ- ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	
119	ΙΚΑΡΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	Ν.Η 24	29988	27	1500	881	200,65	25,8	6,8	ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	
120	ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΙΟΝΙΟΣ ΑΚΤΟΠΟΛΙΑ Ν.Ε	Ν.Π 11117	1984	4059	19	1068	120,2	115,2	4,51	ΚΥΛΛΗΝΗ- ΖΑΚΥΝΘΟΣ	
121	ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΙΟΝΙΟΝ Π.Ν.Ε	Ν.Π 8344	1989	486	13	550	76,5	14,4	2,45	ΣΑΜΗ - ΙΘΑΚΗ - ΑΣΤΑΚΟΣ	
122	ΙΟΝΙΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	Δ ΤΥΡΟΓΑΛΑΣ & ΣΙΑ ΝΕ	Ν.Π 8775	1977	2874	19	811	96,3	15	4,1	ΚΥΛΛΗΝΗ- ΖΑΚΥΝΘΟΣ	
123	ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΗΡΕΣΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ Ν.Ε	Ν.Π 1186	2004	984	14	500	83,56	20	2,4	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	
124	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΝΕΣΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΝΕΣΗΣ Ν.Ε.	Ν.Π.11377	2006	990	15	590	96	17,6	2,4	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	
125	ΚΑΝΑΡΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ ΙΙ Ν.Ε.	Ν.Π 6994	1978	733	10	410	68,6	15,73	2,3	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	
126	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΡΕΒΕΖΑ ΝΕ	Ν.Π 10657	2001	499	12	400	64,55	14,5	2,4	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	
127	ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΓΟΥΣΤΙ ΦΕΡΡΥ ΝΕ	Ν.Π 10003	1994	439	11	250	55,77	11	2,8	ΛΕΥΚΑΔΑ - ΙΘΑΚΗ - ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	
128	ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΝΟΣΤΟΣ ΝΕ	Ν.Π 5908	1979	458	10	528	266	58	11,68	2,3	ΓΑΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
129	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΤΑΡ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΜΠΟΥΦΗΣ Ν.Ε	Ν.Π 10681	2001	313	1,9	400	44,25	12,96	2,62	ΣΠΕΤΣΑΣ - ΚΟΣΤΑ	
130	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΥ ΝΕ	Ν.Π 10280	1975	3924	21	1134	710	120,78	17,2	5,24	ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ
131	ΚΛΕΙΩ	Ε/Γ-Ο/Γ	Ν.Ε. ΠΟΡΘΕΜΙΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΥΒΟΪΚΟΥ	Ν.Π 8418	1984	994	11	500	350	73,5	17,1	3,3	ΓΑΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
132	ΚΗΒΕΛΑΝΤ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΣΥΜΠΛΟΙΚΗΣΙΑ ΚΗΒΕΛΑΝΤ	Ν.Π 5498	1976	475	10	400	166	14,22	1,88	ΑΓΙΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ - ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΙΔΗΨΟΥ	
133	ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	Ν.Η31	24003	31,5	2190	1634	214	26,4	7,1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	



134	ΚΡΗΤΗ Ι	ΕΓ-Ο/Γ	ΑΝΕΚΑ Ε.	Ν.ΧΑΝ. 24	1978	12230	23	1488	826	191,8	29,4	6,95	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
135	ΚΡΗΤΗ ΙΙ	ΕΓ-Ο/Γ	ΑΝΕΚΑ Ε.	Ν.ΧΑΝ. 25	1979	12230	23	1500	826	191,77	29,4	6,95	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
136	ΚΥΡΙΑΚΗ	ΕΓ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΚΗ ΝΕ	Ν Π 7252	2000	96	11	175	55	36,8	10,5	1,46	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ
137	ΚΥΡΙΑΚΟΣ	ΕΓ-Ο/Γ (α.τ.)	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Ν.Ε.	Ν Π 10578	2000	498	12	300	300	60	14,5	2,3	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
138	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΓ-Ο/Γ (α.τ.)	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Α. ΝΕ	Ν Π 10564	2000	807	10	500	381	75,8	16,4	2,5	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
139	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Φ.	ΕΓ-Υ/Γ	ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ ΘΑΣΟΥ Ν.Ε.	Ν.ΟΕΣ204	1981	142	31	124	124	35,19	3,37	3,8	ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΒΑΛΑΣ-ΘΑΣΟΥ
140	ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	ΕΓ	ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΟΔΥΣΣΕΑΣ	ΝΠ 10645	1999	91	13	200	117	23,95	6,4	2,57	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ
141	ΛΑΤΩ	ΕΓ-Ο/Γ	ΑΝΕΚΑ Ε.	Ν.ΧΑΝ. 17	1974	15404	21	1790	1093	188,43	24,03	7,2	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ
142	ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ	ΕΓ-Ο/Γ	ΑΝΕΚΑ Ε.	Ν. ΧΑΝ 27	1991	29992	25	1500	809	192	27	6,7	ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
143	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	ΕΓ-Ο/Γ (α.τ.)	ΜΙΧΑΗΛ Σ Ν.Ε.	Ν Π 10870	2003	637	12	392	287	65,25	15,04	2,05	ΛΕΥΚΙΜΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
144	ΛΙΣΣΟΣ	ΕΓ-Ο/Γ	ΑΝΕΚΑ Ε.	Ν. ΧΑΝΙΩΝ 15	1972	13881	19,5	1835	1051	163,72	26,4	6,5	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ- ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
145	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΙΙ	ΕΓ-Ο/Γ (α.τ.)	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΙV ΝΕ	Ν Π 10537	1999	488	10	250	250	56	14	1,8	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
146	ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ	ΕΓ	ΜΑΥΡΑΚΗΣ ΓΡ	ΝΠ2149	1976	49	13	187	126	22,5	5,9	1,8	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ
147	ΜΑΡΙΑ Π	ΕΓ-Ο/Γ (α.τ.)	ΜΑΡΙΑ Π. ΠΟΡΘΕΜΙΟ ΝΕ	Ν Π 5909	1979	731	12	500	227	73,42	13,65	2,9	ΑΠΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
148	ΜΑΡΙΝΑ	ΕΓ-Ο/Γ	GA FERRIES ΚΑΣΟΣ Α.Ν.Ε	Ν.Π 9726	1971	7895	18	1450	764	137,8	22	6	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΠΕΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ
149	ΜΑΚΕΔΩΝ	ΕΓ-Ο/Γ	ΚΑΡΘΑΙΑ Ν.Ε.	ΝΠ9142	1972	1711	14,5	654	500	90,1	15,4	4,36	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ
150	ΜΑΡΜΑΡΙ ΕΞΠΡΕΣ	ΕΓ-Ο/Γ	ΚΑΡΣΤΙΑ ΝΕ	Ν Π 10700	1985	1863	17	700	627	96,4	16,62	4,2	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ
151	ΜΑΤΟΥΜ Κ	ΕΓ-Ο/Γ	ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ Ν.Ε.	ΝΠ 11336	2006	995	12	394	394	85,6	20	2,4	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
152	ΜΑΧΗΤΗΣ	ΕΓ-Ο/Γ	ΜΑΧΗΤΗΣ Ν.Ε	Ν.Π 11234	2005	999	10,7	500	500	83,95	19,6	2,4	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
153	ΜΕΓΑΝΗΣ ΙΙΙ	ΕΓ-Ο/Γ	ΙΟΝΙΟΣ ΜΕΓΑΝΗΣ Ι.Ν.Ε.	Ν.Π. 10450	1997	491	12	300	300	55	14	2,3	ΝΥΔΡΙ-ΜΕΓΑΝΗΣ Ι
154	ΜΕΛΙΝΑ ΙΙ	ΕΓ-Ο/Γ	ΜΕΛΙΝΑ ΙΙ Ν.Ε.	Ν Π 7332	1980	649	11	458	239	72,5	13,6	3,1	ΑΠΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
155	ΜΙΚΡΑ ΑΠΑ ΑΝΝΑ	ΕΓ-ΔΡ	ΜΙΚΡΟΘΩΣ ΝΕ	Ν ΧΑ/ΚΙΔΑΣ 438	2006	24	17	49	49	16,4	4,75	1,63	ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
156	ΜΙΛΕΝΑ	ΕΓ-Ο/Γ	GA FERRIES ΠΑΡΟΣ Ν.Ε	ΝΠ 9448	1969	5691	18	1454	619	130,55	20,63	6,1	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ/ ΣΠΟΡΑΔΕΣ-ΚΡΗΤΗ
157	ΜΙΧΑΗΛ Ν	ΕΓ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΝΕ	ΝΠ 10798	2002	554	12	600	290	70,376	16,5	1,75	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
158	ΜΥΡΗΔΙΩΤΙΣΣΑ	ΕΓ-Ο/Γ	ΑΝΕΝ	Ν.Π.9465	1975	3484	19,5	704	411	101,25	18,02	4,9	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΗΡΑ
159	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΕΓ-Ο/Γ	ΝΕΛΑΕ	Ν.ΧΙΟΥ 362	1973	4124	20	1735	1052	136,25	22,4	6,1	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ -ΜΥΤΙΛΗΝΗ
160	ΝΑΝΤΗ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΝΟΣΤΟΣ ΝΕ	ΝΠ4464	1973	997	12			78,8	16,02	3,23	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ Π1 (συνέχεια)

A/A	ΠΛΟΙΟ	ΤΥΠΟΣ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗ- ΓΗΣΗΣ	ΚΟΧ	ΤΑΧΥ- ΤΗΤΑ	ΘΕΣΣΣ ΘΕΡΟΥΣ	ΘΕΣΣΣ ΧΕΙΜΩΝΑ	ΜΗΚΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΒΥΘΙ- ΣΜΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
161	ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II	ΕΓ-ΟΓ	ΝΗΡΗΙΔΕΣ Ν.Ε.	ΝΠ 11426	2007	984	12	400	494	93,17	17,56	2,5	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
162	ΝΕΦΕΛΗ	ΕΓ-ΟΓ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ 10648	1990	2847	18	1300	1030	96,9	16,62	4,25	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΑΡΤΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
163	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	ΕΓ-ΟΓ	HELLENIC SEAWAYS	Ν.Π.10882	2005	8129	26,3	1915	1114	141	21	5,4	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ- ΣΑΜΟΣ
164	ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ	ΕΓ-ΟΓ	HELLENIC SEAWAYS	Ν.Π.10883	2006	7864	26,4	1320	748	141	21	5,4	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ
165	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΕΓ-ΟΓ	ΙΟΝΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.	ΝΠ 11041	1987	996	13	568	475	95,8	15,2	3,1	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ΠΛΕΘΙ
166	ΝΟΝΑ ΜΑΙΡΗ	ΕΓ-ΟΓ	MARE NE	Ν.Π.9282	1972	2206	18	601	312	100,5	15,9	4,2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ
167	ΝΤΑΛΙΑΝΑ	ΕΓ-ΟΓ	GA FERRIES ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ Ν.Ε	ΝΠ9449	1969	5815	18	1454	607	130,55	20,63	6,1	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ/ ΣΠΟΡΑΔΕΣ/ΚΡΗΤΗ
													ΛΙΜΕΝΕΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΜΜΑΔΟΣ- ΝΗΣΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
168	ΟΣΙΟΣ ΔΑΥΙΔ	ΕΓ-ΟΓ (α.τ.)	ΝΕ ΠΟΡΘΕΜΙΑ ΓΛΥΦΑΣ ΑΠΟΚΑΜΠΟΥ	ΝΠ 10560	2000	951	12	600	335	70	15,02	2,8	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
169	ΠΑΝΑΓΙΑ	ΕΓ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ Ν.Ε	ΝΠ6613	1996	23	12	70	70	14,95	4,2	1,038	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
170	ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΣΟΥ	ΕΓ-ΟΓ (α.τ.)	ΠΟΡΘΕΜΙΑ Β. ΕΜΜΑΔΟΣ Ν.Ε	Ν Π 8591	1985	985	12	800	400	72,2	14,3	3,9	ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΒΑΛΑΣ-ΘΑΣΟΥ
171	ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ	ΕΓ	ΚΑΦΑΟΓΛΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Ν.Π. 8945	2005	24	13	100	85	15,76	3,86	1	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
172	ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗΣ	ΕΓ-ΟΓ (α.τ.)	ΛΑΚΟΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΥΦΗΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε	ΝΠ 11066	2005	441	12	266	212	50	15,3	1,8	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
173	ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗΣ II	ΕΓ-ΟΓ											ΠΟΥΝΤΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ
174	ΠΑΝΑΓΙΑ Τ	ΕΓ-ΟΓ	ΝΟΤΙΟΣ ΕΥΒΟΪΚΟΣ Ν.Ε	Ν Π 6356	1978	719	11	500	341	75,55	13,8	3,02	ΑΠΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
175	ΠΑΝΑΓΙΑ Τ II	ΕΓ-ΟΓ	ΓΑΒΡΙΛΙΚΗ Ν.Ε	Ν.Π 7375	1980	498	13	493	250	61,95	12,2	2,59	ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ- ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
176	ΠΑΝΑΓΙΤΣΑ	ΕΓ-ΟΓ (α.τ.)	ΣΙΜΟΣΣΤΑΡΝΕ	Ν.ΘΕΣ. 240	2003	426	9	195	195	49,59	13	2,75	ΠΟΥΝΤΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ
177	ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	ΕΓ-ΟΓ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΚΗ ΛΑΪΚΗ Ν.Ε.	Ν.Π.9561	1990	753	12	372	372	72,2	13,62	2,82	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ΠΛΕΘΙ
178	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	ΕΓ-ΟΓ	ΦΑΙΑΣ ΕΞΙΠΡΕΣ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε	Ν Π 10389	1989	3042	18	1000	777	109,2	15	4	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ΠΛΕΘΙ
179	ΠΑΡΑΓΕΟΡΓΙΟΥ 4	ΕΓ-ΟΓ (α.τ.)	ΡΟΔΟΠΗ ΝΕ	Ν.ΘΕΣ. Σ 156	1986	981	12	700	448	75,5	13,3	3,2	ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΒΑΛΑΣ-ΘΑΣΟΥ
180	ΠΑΣΦΑΗ ΠΑΜΑΣ	ΕΓ-ΟΓ	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	Ν.Η28	1997	29968	27	1500	881	200,65	25,8	6,8	ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
181	ΠΗΛΕΘΟΤΗ Α	ΕΓ-ΟΓ	ΠΗΛΕΘΟΤΗ ΑΝΕ	Ν Π 9906	1972	5109	21	1114	1114	119,46	19,22	4,4	ΡΑΦΗΝΑ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ
182	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ ΘΑΣΟΥ	ΕΓ-ΟΓ (α.τ.)	ΠΟΡΘΕΜΙΑ Β ΕΜΜΑΔΟΣ Ν.Ε	ΝΠ7219	1981	998	14	700	385	72,2	14,3	5,1	ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΒΑΛΑΣ-ΘΑΣΟΥ
183	ΠΟΡΦΥΡΟΥΣΑ	ΕΓ-ΟΓ	ΠΟΡΦΥΡΟΥΣΑ Ν.Ε.	ΝΠ 11732	1997	1588	12	455	275	71,5	14	4	ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ-ΚΥΘΗΡΑ

184	ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	HELLENIC SEAWAYS	ΝΠ8129	1998	1802	18	1300	680	86,1	13,75	3,6	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
185	ΠΡΕΒΕΛΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ANEK A E	Ν Π 06	1980	9850	18	1500	809	142,48	23,5	5,8	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
186	ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Μ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Μ.Ν.Ε.	Ν Π 10942	2003	770	12	300	300	82,4	17,12	1,9	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ
187	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΕΥΒΟΙΚΟΣ Ν.Ε.	ΝΠ 11208	2004	498	15	400	200	73	15	2,3	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
188	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΙΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΥΒΟΙΚΟΣ ΙΙΙ Ν.Ε.	ΝΠ 11657	2008	995	14	550	362	97,85	16		ΩΡΩΠΟΣ-ΕΡΕΤΡΙΑ
190	ΡΟΔΑΝΘΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	GA FERRIES ΙΚΑΡΙΑ Ν.Ε	Ν Π 9586	1973	7930	19	1525	667	136,4	22,42	6,02	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
191	ΡΟΜΙΛΑΝΤΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	GA FERRIES	ΝΠ 10125	1974	4986	19	883	375	123,6	19,08	6,04	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
192	ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΣΑΛΑΜΙΝΟΜΑΧΟΣ ΝΕ	ΝΠ 11056	2004	941	11,8	300	300	86,35	17,5	3,4	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
193	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΠΙΡΕΣ Ι	Ε/Γ	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΠΙΡΕΣ Ι ΝΕ	Ν. ΧΑΛ. 342	1995	24	10	70	70	15,4	4,4	1,45	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
194	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΠΙΡΕΣ ΙΙΙ	Ε/Γ	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΠΙΡΕΣ ΙΙΙ ΝΕ	Ν.ΧΑΛ. 354	1999	22	10	90	71	17,1	4,4	1,25	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
195	ΣΑΜΑΡΙΑ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΝΕΝΔΥΚ	Ν.ΧΑΝ.16	1986	445	12	850	119	45,98	12	2,75	ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ
196	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΟΙΤΑΔΑ Ν Ε	ΝΠ 11392	1976	6080	18	800	452	128,71	19,81	5,3	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ/ΣΠΟΡΑΔΕΣ ΚΡΗΤΗ
197	ΣΑΝΤΑ ΙΙΙ	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΕ	Ν ΚΕΡ. 572	1981	141	32	130	130	35,1	6,01	1,8	ΛΙΜΕΝΕΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΜΑΔΟΣ-ΝΗΣΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
198	ΣΑΟΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ	Ν.Π 10599	2000	2149	17	480	479	84	14,42	3,98	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ΠΑΞΟΙ
199	ΣΟΦΙΑ	Ε/Γ	ΑΓΙΟΡΕΠΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ	Ν.ΙΕΡ 136	2003	20		42	42	11,8	3,8	1,5	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΗΜΜΟΣ-ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ
200	ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΝΕΚΑ Ε.	Ν.ΧΑΝ. 26	1990	29991	25	1500	837	192	27	6,7	ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
201	ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΝΕΛΑΕ	Ν.ΜΥΤ. 36	1976	5088	17			135,78	20,63	5,88	ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
202	ΤΕΛΑΜΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ ΝΕ	ΝΠ 10581	2000	664	12	499	336	75,8	16,4	1,9	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ
203	ΦΑΕΘΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΙΑΝΤΙΑΚΗ ΝΕ	ΝΠ 10802	2002	670	12	300	300	75,8	16,4	1,9	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
204	ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	Ν.Η 33	2001	24352	31,5	2190	1655	214	26,4	7,1	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
205	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΠΟΡΟΥ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΟΡΦΕΜΙΟ ΠΟΡΟΥ ΝΕ	ΝΠ 6431	1996	97	10	120	70	32	10	17	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
206	ΦΛΑΜΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΑΘΗΝΑ	Ε/Γ-Υ/Γ	ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ Ν.Ε. ΑΙΓΑΙΟΥ ΙV	ΝΠ 4829	1977	140	33	132	132	35,1	6,01	1,8	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ
207	ΦΛΑΜΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΕΡΜΗΣ	Ε/Γ-Υ/Γ	ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ Ν.Ε. ΑΙΓΑΙΟΥ ΙΙ	ΝΠ 8138	1981	142	33	128	128	35,19	6,01	1,8	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
208	ΦΛΑΜΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΖΕΥΣ	Ε/Γ-Υ/Γ	ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ Ν.Ε. ΑΙΓΑΙΟΥ Ι	ΝΠ 7500	1979	142	33	128	128	35,1	6,01	1,8	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
209	ΦΟΙΒΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΟΒΑΦΕΡΡΙΣ Ι. Ν.Ε	ΝΠ 11317	1980	5287	20	1280	1050	99,5	17,5	4,5	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ

Σημείωση: α.τ.: ανακτού τύπου.

Πηγή: Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

## ΠΙΝΑΚΑΣ Π2

### Σύστημα δορυφορικών επικοινωνιών INMARSAT

---

*Inmarsat B:* Ψηφιακός διάδοχος του INMARSAT-A. Παρέχει υπηρεσίες φωνής, fax (9,6 kbit/sec), μεταφοράς δεδομένων (9,6 kbit/s), telex και ζεύξης για επικοινωνία Simplex/Duplex δεδομένων υψηλής ταχύτητας (HSD).

*Inmarsat C:* Αποτελεί το καλύτερο ψηφιακό σύστημα αποθήκευσης και προώθησης μηνυμάτων, καθώς επίσης και για εφαρμογές τηλεμετρίας και ανίχνευσης (tracking) με εξαιρετικά χαμηλό κόστος. Τα τερματικά είναι απλά στη χρήση, μικρού μεγέθους και μπορούν να τοποθετηθούν σε οποιοδήποτε σκάφος ή όχημα. Παρέχει υπηρεσίες messaging (600 bit/sec) με πρόσβαση σε δίκτυα telex ή fax/PSTN/PSDN καθώς και ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail).

*Inmarsat M:* Ψηφιακή αμφίδρομη επικοινωνία φωνής, fax και data στα 2,4 kbit/sec.

*Inmarsat mini-M:* Ολοκληρωμένο σύστημα επικοινωνίας σε ξηρά και θάλασσα. Παρέχει όλες τις δυνατότητες επικοινωνίας φωνής, fax, data, messaging και καρτοτηλεφωνίας πληρωμάτων.

*Inmarsat M4 - Global Area Network (GAN):* Το πλέον σύγχρονο δορυφορικό σύστημα Inmarsat για επικοινωνίες ξηράς που αξιοποιεί πλήρως όλες τις δυνατότητες που προσφέρουν τα νέα επίγεια δίκτυα ISDN και IP. Παρέχει αμφίδρομες υπηρεσίες φωνής, fax (2,4 kbit/sec), μεταφοράς δεδομένων (2,4 kbit/s) καθώς και δυνατότητα επικοινωνίας ISDN σε ταχύτητα 64 kbit/sec.

*Inmarsat Fleet F-77:* Το σύστημα Inmarsat Fleet αποτελεί τη νεότερη και πλέον προηγμένη δορυφορική τηλεπικοινωνιακή υπηρεσία που προσφέρεται στη ναυτιλιακή βιομηχανία και προσφέρει τις παρακάτω υπηρεσίες:

Υπηρεσία φωνής 64 kbps (τηλεφωνική ποιότητα).

Υπηρεσία φωνής 4.8 kbps (ποιότητα φωνής Inmarsat Mini-M).

Μεταφορά δεδομένων στα 64 kbps (UDI).

Μεταφορά δεδομένων στα 56 kbps (V110).

Μεταφορά αρχείων audio στα 3.1 kHz (64 kbps).

Mobile Packet Data Service (MPDS).

Υπηρεσία fax στα 2.4 kbps.

---

#### Υποσημείωση:

1. Οι επικοινωνίες των συστημάτων INMARSAT-A, B, M, m-M, M4 και F-77 διεξάγονται σε πραγματικό χρόνο (real time), ενώ του συστήματος INMARSAT-C σε τεχνική "Store and Forward".
2. Τα συστήματα INMARSAT-M και m-M δεν προβλέπονται ως σταθμοί GMDSS, αλλά χρησιμοποιούνται προαιρετικά από τα πλοία.

## ΠΙΝΑΚΑΣ Π3

Κατηγορίες εμπορικών εταιρών χωρών της Ελλάδος για τη ναυτιλία

---

### 1. Χώρες Μεσογείου-Ατλαντικού

Γαλλία, Ιταλία, Πορτογαλία, Ισπανία, Μάλτα, Σλοβενία, Κύπρος, Μελίλια, Φερόε Νήσοι, Ανδόρα, Γιβραλτάρ, Πόλη του Βατικανού, Μάλτα, Άγιος Μαρίνος, Τουρκία, Αλβανία, Κροατία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Σερβία και Μαυροβούνιο, Κόσσοβο, ΠΓΔΜ, Μαυροβούνιο, Σερβία, Μαρόκο, Αλγερία, Τυνησία, Λιβύη, Αίγυπτος, Λίβανος, Συρία, Ισραήλ, Κατεχόμενο Παλαιστινιακό Έδαφος

### 2. Χώρες Μαύρης Θάλασσας και Κασπίας

Ρουμανία, Βουλγαρία, Ουκρανία, Λευκορωσία, Μολδαβία, Ρωσία, Γεωργία, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Καζακστάν, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν, Τατζικιστάν, Κιργισία

### 3. Χώρες Βόρειας Θάλασσας και Βαλτικής

Ισλανδία, Νορβηγία, Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία, Πολωνία, Κάτω Χώρες, Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Δανία, Σουηδία, Φινλανδία

### 4. Χώρες Κεντρικής Ευρώπης

Λιχτενστάιν, Ελβετία, Τσεχία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Βέλγιο, Λουξεμβούργο, Αυστρία

### 5. Χώρες Λοιπής Μέσης Ανατολής

Ιράκ, Ιράν, Ιορδανία, Σαουδική Αραβία, Κουβέιτ, Μπαχρέιν, Κατάρ, Ενωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ομάν, Υεμένη

### 6. Χώρες Λοιπής Αφρικής

Σουδάν, Μαυριτανία, Μαλί, Μπουργκίνα Φάσο, Νιγηρ, Τσαντ, Δημοκρατία Πράσινου Ακρωτηρίου, Σενεγάλη, Γκάμπια, Μπισσάου, Γουϊνέα, Σιέρρα Λεόνε, Λιβερία, Ακτή Ελεφαντοστού, Γκάνα, Τόγκο, Μπενίν, Νιγηρία, Καμερούν, Δημοκρατία Κεντρικής Αφρικής, Ισημερινή Γουινέα, Σάο Τόμε και Πρινσίπε, Γκαμπόν, Κονγκό, Δημοκρατία Κονγκό (πρώην Ζαΐρ), Ρουάντα, Μπουρουντί, Αγία Ελένη και Εξαρτήσεις, Αγκόλα, Αιθιοπία, Ερυθραία, Τζιμπουτί, Σομαλία, Κένυα, Ουγκάντα, Τανζανία, Σεϋχέλλες και Εξαρτήσεις, Βρετανικό Έδαφος Ινδικού Ωκεανού, Μοζαμβίκη, Μαδαγασκάρη, Μαυρίκιος, Κομόρες, Μαγιότ, Ζάμπια, Ζιμπάμπουε, Μαλάουι, Δημοκρατία Νοτίου Αφρικής, Ναμίμπια, Μποτσουάνα, Σουαζιλάνδη

### 7. Χώρες Άπω Ανατολής

Αφγανιστάν, Πακιστάν, Ινδία, Μπαγκλαντές, Μαλδίβες, Σρι Λάνκα, Νεπάλ, Μιανμάρ, Ταϊλάνδη, Λάος, Βιετνάμ, Καμπότζη, Ινδονησία, Μαλαισία, Μπρουνέι,

### ΠΙΝΑΚΑΣ Π3 (συνέχεια)

---

Σιγκαπούρη, Φιλιππίνες, Μογγολία, Κίνα, Βόρεια Κορέα, Νότια Κορέα, Ιαπωνία, Ταϊβάν, Χονγκ-Κονγκ, Μακάο

#### 8. Χώρες Αμερικής

ΗΠΑ, Καναδάς, Γροιλανδία, Άγιος Πέτρος και Μικελόν, Μεξικό, Βερμούδες, Γουατεμάλα, Μπελίζ, Ονδούρα, Ελ Σαλβαδόρ, Νικαράγουα, Κόστα Ρίκα, Παναμάς, Ανγκουϊλα, Κούβα, Άγιος Χριστόφορος και Νέβις, Αϊτή, Μπαχάμες, Τερκς και Καϊκός Νήσοι, Δομινικανή Δημοκρατία, Παρθένοι Νήσοι ΗΠΑ, Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Ντομινίκα, Καϋμάν Νήσοι, Τζαμάικα, Αγία Λουκία, Άγιος Βικέντιος, Βρετανικοί Παρθένοι Νήσοι, Μπαρμπάντος, Μοντσεράτ, Τρίνιδαδ και Τομπάγκο, Γρενάδα, Αρούμπα, Ολλανδικές Αντίλλες, Κολομβία, Βενεζουέλα, Γουιάνα, Σουρινάμ, Ισημερινός, Περού, Βραζιλία, Χιλή, Βολιβία, Παραγουάη, Αργεντινή, Νήσοι Φάλκλαντ και Εξαρτήσεις

#### 9. Χώρες Ωκεανίας

Αυστραλία, Παπουασία-Νέα Γουινέα, Ναούρου, Νέα Ζηλανδία, Ζηλανδία, Τουβάλου, Νέα Καληδονία-Εξαρτήσεις, Κιριμπάτι, Πιτκαϊρν Νήσοι, Νεοζηλανδική Ωκεανία, Φίτζι, Βανουάτου, Τόνγκα, Δυτική Σαμόα, Νήσοι Βόρειες Μαρριάνες, Γαλλική Πολυνησία, Νήσοι Μάρσαλ, Αμερικάνικες Σαμόα, Γκουάμ, Κουκ Νήσοι, Τουκελάου, Γαλλικά Νότια Εδάφη

#### 10. Λοιπές χώρες

Χώρες και εδάφη μη κατονομαζόμενα

#### 11. Εφοδιασμός πλοίων με τρίτες χώρες

---

ΠΙΝΑΚΑΣ Π4

Το εξωτερικό εμπόριο της χώρας κατά μέσο μεταφοράς, 1998

Γεωγραφικές περιοχές	Συνολική αξία	% Θαλασσίων ροδό-μικώς	% Θαλασσίων Οδικώς	% Αερο-Οδικώς	% Λοιπά	Συνολικό βάρος	% Θαλασσίων ροδό-μικώς	% Θαλασσίων Οδικώς	% Αερο-Οδικώς	% Λοιπά	Ευρώ ανά κιλό	Αεροπο-ρικός	Οδικώς	Σιδη-ροδρο-μικός	Θαλασ-σίως	Λοιπά		
																	αεροπορικός	οδικός
<b>A. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 1998 ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΖΩΑ ΖΩΝΤΑΝΑ-ΠΟΤΑ ΚΑΙ ΚΑΠΝΟΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 0 + 1 (αξία σε χιλ.ευρώ και βάρος σε τόνους)</b>																		
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	2478844	0,457	0,003	0,514	0,015	0,011	0,470	0,003	0,521	0,001	0,004	0,666	0,678	0,536	0,677	8,147	1,817	
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	1022023	0,422	0,041	0,533	0,004	0,000	0,364	0,044	0,592	0,000	0,000	0,654	0,536	0,804	0,507	5,512	1,760	
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	2284582	0,481	0,002	0,505	0,012	0,000	0,475	0,003	0,520	0,003	0,000	1,023	0,804	0,980	0,980	4,825	0,703	
4. Κεντρική Ευρώπη	328055	0,249	0,008	0,724	0,019	0,000	0,251	0,008	0,739	0,002	0,000	0,607	0,583	0,999	0,999	6,824	0,350	
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	240305	0,978	0,000	0,016	0,006	0,000	0,977	0,001	0,021	0,001	0,000	1,025	0,543	0,789	0,789	4,350	3,475	
6. Λοιπή Αφρική	85553	0,877	0,000	0,115	0,008	0,000	0,959	0,000	0,038	0,002	0,000	0,855	2,798	3,475	1,996	9,621	6,070	
7. Άπω Ανατολή	289455	0,856	0,000	0,103	0,041	0,000	0,866	0,000	0,124	0,010	0,000	2,374	1,996	1,205	4,228	3,096	1,743	
8. Αμερική	392525	0,908	0,000	0,078	0,008	0,006	0,908	0,000	0,088	0,003	0,001	1,356	1,031	0,538	0,464	3,838	4,636	
9. Οκεανία	40773	0,940	0,000	0,060	0,000	0,000	0,928	0,000	0,072	0,000	0,000	1,691	1,743	3,516	0,980	1,931	1,821	
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρεις χώρες	62262	0,585	0,000	0,415	0,000	0,000	0,542	0,000	0,458	0,000	0,000	2,078	0,803	0,759	1,059	6,142	1,821	
11. Λοιπές χώρες	2752	0,894	0,000	0,005	0,100	0,000	0,570	0,000	0,006	0,424	0,000	6,507	0,803	0,759	1,059	6,142	1,821	
Σύνολο	7227129	0,516	0,005	0,461	0,013	0,005	0,481	0,007	0,507	0,002	0,002	8,897	0,594	0,761	1,129	1,931	1,821	
EE-27	3651319	0,448	0,003	0,527	0,015	0,007	0,523	0,003	0,467	0,002	0,004	8,803	0,803	0,759	1,059	6,142	1,821	
Υπόλοιπος κόσμος	3575810	0,620	0,009	0,358	0,011	0,001	0,431	0,012	0,554	0,002	0,000	1,031	0,538	0,464	3,838	4,636	1,821	
<b>B. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 1998 ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ ΜΗ ΕΛΩΔΙΜΕΣ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΥΣΙΜΑ-ΓΑΔΙΑ ΚΑΙ ΛΙΠΗ ΖΩΙΚΗΣ Ή ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 2+4</b>																		
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	532887	0,849	0,005	0,143	0,003	0,000	0,677	0,195	0,122	0,006	0,000	0,159	0,410	0,751	0,317	1,652	1,429	
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	72816	0,555	0,060	0,377	0,008	0,000	0,132	0,006	0,661	0,191	0,011	0,172	0,814	0,413	2,179	1,429	1,097	
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	112430	0,987	0,002	0,011	0,000	0,000	0,987	0,005	0,757	0,104	0,008	0,088	0,067	0,751	20,213	1,097	0,378	
4. Κεντρική Ευρώπη	14431	0,862	0,000	0,089	0,048	0,000	0,862	0,002	0,783	0,072	0,007	0,145	0,258	0,622	14,989	0,378	0,247	
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	8564	0,977	0,000	0,020	0,004	0,000	0,981	0,000	0,010	0,009	0,000	0,123	0,126	0,126	47,371	0,247	58,688	
6. Λοιπή Αφρική	1147	0,995	0,000	0,005	0,000	0,000	0,997	0,000	0,008	0,000	0,000	0,247	0,592	58,688	29,309	139,923	11,571	
7. Άπω Ανατολή	22530	0,934	0,000	0,066	0,000	0,000	0,934	0,000	0,003	0,000	0,000	0,320	0,168	0,168	29,309	139,923	11,571	
8. Αμερική	29838	0,954	0,000	0,046	0,000	0,000	0,973	0,000	0,026	0,001	0,000	0,057	0,048	0,048	31,397	139,923	11,571	
9. Οκεανία	3741	0,982	0,000	0,018	0,000	0,000	0,982	0,000	0,000	0,000	0,000	1,859	2,524	0,145	0,526	0,393	0,951	
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρεις χώρες	1	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,170	0,133	0,443	0,647	0,812	1,472	
11. Λοιπές χώρες	798386	0,573	0,007	0,412	0,007	0,001	0,867	0,003	0,128	0,002	0,000	0,133	0,443	0,647	0,812	1,472	1,440	
Σύνολο	492747	0,548	0,002	0,445	0,004	0,002	0,901	0,001	0,096	0,001	0,000	0,126	0,231	0,960	0,625	1,440	1,440	
EE-27	305639	0,613	0,015	0,360	0,012	0,000	0,815	0,005	0,177	0,003	0,000	0,145	0,526	0,393	0,951	2,445	2,445	
Υπόλοιπος κόσμος																		

ΠΙΝΑΚΑΣ Π4 (συνέχεια)

Γεωγραφικές περιοχές	Συνολική αξία	% Θαλασσών	% Σιδηροδρομικής	% Οδικών	% Αεροπορικών	% Λοιπά	Συνολικό βάρος	% Θαλασσών	% Σιδηροδρομικής	% Οδικών	% Αεροπορικών	% Λοιπά	Θαλασσών	Σιδηροδρομικής	Οδικών	Αεροπορικών	Λοιπά
													Ευρώ ανά κιλό				
<b>Γ. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 1998 ΟΡΥΚΤΑ, ΚΑΥΣΙΜΑ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ, ΚΙΠ, ΚΩΔΙΚΟΙ 3</b>																	
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	423473	0,413	0,001	0,498	0,080	0,008	3785356	0,770	0,000	0,228	0,001	0,000	0,113	0,097	0,140	0,089	0,104
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	102725						841447						0,108	0,114	0,154	0,136	0,114
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	22532	0,996	0,000	0,004	0,003	0,000	218593,7						0,102	1,129	0,845	0,112	6,964
4. Κεντρική Ευρώπη	775	0,000	0,000	0,996	0,003	0,000	7027,972						0,102		0,484	0,107	
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	1228	0,936	0,000	0,058	0,006	0,000	4500,167						0,272		0,564	0,105	
6. Λοιπή Αφρική	8550	0,908	0,000	0,041	0,051	0,001	109877	0,989	0,000	0,010	0,001	0,000	0,077		0,383	0,112	
7. Άπω Ανατολή	22825	0,728	0,000	0,060	0,211	0,000	224379,6	0,955	0,000	0,043	0,002	0,000	0,102		0,142	0,109	
8. Αμερική	50526	0,589	0,000	0,021	0,388	0,001	615547,8	0,993	0,000	0,004	0,003	0,000	0,081		0,246	0,115	0,111
9. Ωκεανία	1574	0,915	0,000	0,005	0,078	0,002	21607,94	0,996	0,000	0,002	0,001	0,000	0,073		0,276		
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες																	
11. Λοιπές χώρες	110	0,034	0,001	0,009	0,941	0,014	1200	0,408	0,000	0,093	0,482	0,016	0,092		0,147	0,098	0,108
<b>Σύνολο</b>	<b>634320</b>	<b>0,710</b>	<b>0,140</b>	<b>0,145</b>	<b>0,005</b>	<b>0,000</b>	<b>5829537</b>	<b>0,731</b>	<b>0,156</b>	<b>0,108</b>	<b>0,006</b>	<b>0,000</b>	<b>0,106</b>	<b>0,098</b>	<b>0,147</b>	<b>0,098</b>	<b>0,108</b>
EE-27	59885	0,981	0,001	0,019	0,000	0,000	475473,1	0,994	0,000	0,006	0,000	0,000	0,124	1,245	0,394	8,598	4,224
Υπόλοιπος κόσμος	574435	0,681	0,154	0,159	0,006	0,000	5354064	0,707	0,169	0,117	0,007	0,000	0,103	0,098	0,146	0,098	0,107
<b>Δ. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 1998 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΙΔΗ ΚΩΔΙΚΟΙ 5+6+7+8</b>																	
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	1914022	0,413	0,001	0,498	0,080	0,008	4272123	0,770	0,000	0,228	0,001	0,000	0,240	7,807	0,977	35,879	6,983
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	568448	0,132	0,006	0,661	0,191	0,011	280786	0,403	0,011	0,579	0,004	0,003	0,661	1,063	2,310	110,292	6,687
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	1990492	0,127	0,005	0,757	0,104	0,008	1643405	0,854	0,003	0,141	0,002	0,000	0,180	2,170	6,497	57,020	20,096
4. Κεντρική Ευρώπη	188498	0,136	0,002	0,783	0,072	0,007	49839	0,214	0,006	0,771	0,010	0,000	2,406	1,179	3,844	28,532	66,064
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	128756	0,710	0,000	0,051	0,238	0,000	109243	0,936	0,000	0,058	0,006	0,000	0,895		1,040	44,187	161,364
6. Λοιπή Αφρική	95073	0,908	0,000	0,041	0,051	0,000	636515	0,989	0,000	0,010	0,001	0,000	0,137	1,761	0,592	11,331	5,570
7. Άπω Ανατολή	117442	0,728	0,000	0,060	0,211	0,001	143092	0,955	0,000	0,043	0,002	0,000	0,626	1,230	1,145	82,539	16,515
8. Αμερική	400438	0,589	0,000	0,021	0,388	0,001	1610761	0,993	0,000	0,004	0,003	0,000	0,148	1,339	1,418	31,706	74,567
9. Ωκεανία	30852	0,915	0,000	0,005	0,078	0,002	77460	0,996	0,000	0,002	0,001	0,000	0,366		0,848	25,991	16,484
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες	23	0,913	0,000	0,087	0,000	0,000	56	0,992	0,000	0,008	0,000	0,000	0,379		4,371		
11. Λοιπές χώρες	20399	0,034	0,001	0,009	0,941	0,014	352	0,408	0,000	0,093	0,482	0,016	4,857	208,8	5,897	113,10	49,19
<b>Σύνολο</b>	<b>5454441</b>	<b>0,307</b>	<b>0,003</b>	<b>0,552</b>	<b>0,132</b>	<b>0,007</b>	<b>8823631</b>	<b>0,834</b>	<b>0,001</b>	<b>0,162</b>	<b>0,002</b>	<b>0,000</b>	<b>0,227</b>	<b>1,954</b>	<b>2,099</b>	<b>45,115</b>	<b>10,012</b>
EE-27	2917855	0,151	0,003	0,745	0,092	0,008	4004532	0,784	0,001	0,214	0,001	0,000	0,141	2,204	2,543	54,251	16,565
Υπόλοιπος κόσμος	2536586	0,485	0,002	0,329	0,177	0,006	4819099	0,876	0,001	0,120	0,002	0,001	0,291	1,648	1,443	40,989	6,210



Α. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 1998 ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΖΩΑ ΣΤΑΝΤΑΝΑ-ΠΟΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΙΝΟΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 0-1		Ευρώ ανά κιλό																	
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια		1148072	0,396	0,001	0,587	0,012	0,004	1544033	0,717	0,000	0,278	0,002	0,003	0,411	1,047	1,571	4,699	1,072	
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία		41337	0,192	0,000	0,808	0,000	0,000	51191	0,418	0,003	0,578	0,000	0,000	0,370	0,086	1,128	40,009	7,821	
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική		1608640	0,503	0,000	0,489	0,006	0,001	1432492	0,716	0,000	0,281	0,001	0,001	0,789	1,284	1,953	4,958	2,369	
4. Κεντρική Ευρώπη		44055	0,075	0,097	0,801	0,016	0,010	40037	0,345	0,170	0,480	0,003	0,002	0,240	0,631	1,837	6,602	4,696	
5. Λοιπή Μέση Ανατολή		3687	0,794	0,000	0,086	0,120	0,000	1714	0,781	0,000	0,086	0,133	0,000	2,186	2,163	1,941			
6. Λοιπή Αφρική		91179	0,840	0,000	0,005	0,155	0,000	28155	0,895	0,000	0,008	0,097	0,000	3,037	2,235	5,172			
7. Άπω Ανατολή		56563	0,944	0,000	0,039	0,017	0,000	23353	0,980	0,001	0,017	0,002	0,000	2,333	0,586	5,480	24,918		
8. Αμερική		170977	0,976	0,000	0,010	0,014	0,001	272160	0,992	0,000	0,006	0,001	0,001	0,618	1,033	9,456	0,225		
9. Ωκεανία		26634	0,993	0,000	0,001	0,006	0,000	15852	0,998	0,000	0,000	0,001	0,000	1,672	2,272	8,718			
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες																			
11. Λοιπές χώρες																			
Σύνολο		3191145	0,502	0,002	0,481	0,013	0,002	3408987	0,735	0,002	0,259	0,002	0,002	0,640	0,679	1,738	5,119	1,293	
ΕΕ-27		2679395	0,450	0,002	0,541	0,005	0,003	2849611	0,709	0,002	0,286	0,001	0,002	0,597	0,821	1,777	4,105	1,323	
Υπόλοιπος κόσμος		511751	0,774	0,001	0,168	0,055	0,001	559377	0,865	0,004	0,122	0,009	0,001	0,819	0,309	1,266	5,819	0,999	
Β. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 1998 ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ ΜΗ ΕΛΔΩΔΙΜΕΣ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΥΣΙΜΑ-ΜΑΔΙΑ ΚΑΙ ΛΙΠΗ ΖΩΙΚΗΣ Ή ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 2+4		Ευρώ ανά κιλό																	
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια		177835	0,890	0,003	0,106	0,001	0,000	1245696	0,898	0,000	0,025	0,000	0,077	0,080	0,148	0,649	2,849	4,533	
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία		127408	0,709	0,020	0,271	0,000	0,000	1071896	0,836	0,000	0,001	0,000	0,163	0,115	0,126	0,128	1,549	0,083	
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική		225931	0,839	0,002	0,154	0,004	0,001	323950	0,804	0,008	0,185	0,002	0,001	0,387	0,878	2,013	14,935	7,926	
4. Κεντρική Ευρώπη		34850	0,103	0,769	0,128	0,000	0,000	86271	0,025	0,017	0,381	0,000	0,578	0,340	0,345	0,790	19,823		
5. Λοιπή Μέση Ανατολή		4008	0,998	0,000	0,002	0,000	0,000	64161	0,846	0,000	0,046	0,018	0,089	0,059	0,547	1,621	18,020		
6. Λοιπή Αφρική		53285	0,997	0,000	0,002	0,001	0,000	195962	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,267	0,508	5,170			
7. Άπω Ανατολή		46428	0,992	0,000	0,006	0,002	0,000	78265	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,583	0,764	4,992			
8. Αμερική		168276	0,995	0,000	0,004	0,001	0,000	437991	0,992	0,000	0,006	0,001	0,001	0,333	7,298	6,222	39,946		
9. Ωκεανία		9164	0,999	0,000	0,001	0,000	0,000	25468	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,351	6,174	32,334			
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες																			
11. Λοιπές χώρες																			
Σύνολο		659	0,855	0,000	0,113	0,003	0,030	4533	0,825	0,000	0,142	0,000	0,033	0,151	0,116	0,116	1,291	0,130	
ΕΕ-27		647844	0,637	0,032	0,288	0,041	0,003	3534193	0,835	0,026	0,138	0,001	0,000	0,183	0,291	0,501	13,285	2,740	
Υπόλοιπος κόσμος		346564	0,427	0,011	0,499	0,056	0,006	937283	0,855	0,012	0,130	0,002	0,000	0,185	0,327	1,418	10,865	7,696	
		501280	0,782	0,046	0,141	0,030	0,000	2596910	0,828	0,031	0,140	0,000	0,000	0,182	0,285	0,194	18,535	0,100	

ΠΙΝΑΚΑΣ Π4 (συνέχεια)

Γεωγραφικές περιοχές	Συνολική αξία	% Θαλασσίων	% Σιδηροδρομικών	% Οδικών	% Ασπορικών	% Λοιπά	Συνολικό βάρος	% Θαλασσίων	% Σιδηροδρομικών	% Οδικών	% Ασπορικών	% Λοιπά	Φαλασσών	Σιδηροδρομικών	Οδικών	Αεροπορικών	Λοιπά
<b>Γ. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 1998 ΟΡΥΚΤΑ, ΚΑΥΣΙΜΑ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ, ΚΙΤ. ΚΩΔΙΚΟΙ 3</b>																	
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	464957	0,343	0,004	0,586	0,059	0,007	4481943	0,718	0,003	0,272	0,006	0,001	0,103	0,009	0,312	2,243	0,089
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	311286	0,572	0,022	0,398	0,006	0,002	3165124	0,699	0,067	0,233	0,000	0,000	0,087	0,471	0,098		0,297
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	74735	0,193	0,034	0,605	0,150	0,019	404830	0,580	0,031	0,367	0,012	0,010	0,157	0,269	0,728	1,837	0,373
4. Κεντρική Ευρώπη	29142	0,136	0,048	0,564	0,247	0,005	88199	0,401	0,172	0,420	0,004	0,002	0,172	0,143	0,138	0,191	3306,147
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	973237	0,765	0,000	0,054	0,181	0,000	11826883	0,992	0,000	0,003	0,005	0,000	0,082		0,101	0,096	0,073
6. Λοιπή Αφρική	28844	0,904	0,000	0,014	0,080	0,002	900528	0,992	0,001	0,003	0,002	0,002	0,032				
7. Άπω Ανατολή	2723	0,920	0,000	0,009	0,070	0,000	23139	0,992	0,000	0,009	0,009	0,000	0,118			4,611	
8. Αμερική	27875	0,444	0,000	0,036	0,519	0,001	655439	0,951	0,000	0,021	0,022	0,007	0,042		1,919	4,401	0,899
9. Ωκεανία	247	0,864	0,000	0,001	0,132	0,003	591	0,995	0,000	0,000	0,005	0,000	0,418				
10. Εφοδιασμά πλοίων με τρίτες χώρες																	
11. Λοιπές χώρες	1	0,000	0,000	0,171	0,000	0,829	18								0,072		0,082
Σύνολο	1913047	0,848	0,001	0,043	0,009	0,100	21546694	0,882	0,000	0,027	0,009	0,082	0,085	0,204	0,140	0,097	0,108
EE-27	1235662	0,772	0,003	0,223	0,001	0,001	720866	0,919	0,000	0,080	0,000	0,000	0,144	0,975	0,477	1,882	1,719
Υπόλοιπος κόσμος	1789485	0,853	0,000	0,030	0,010	0,106	20825828	0,880	0,000	0,025	0,009	0,085	0,083	0,154	0,103	0,096	0,107
<b>Δ. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 1998 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΙΔΗ ΚΩΔΙΚΟΙ 5+6+7+8</b>																	
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	6830988	0,343	0,004	0,586	0,059	0,007	4128414	0,718	0,003	0,232	0,006	0,001	0,791	1,936	3,568	17,443	9,663
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	578178	0,572	0,022	0,398	0,006	0,002	1198689	0,699	0,067	0,273	0,000	0,000	0,416	0,165	0,867	13,217	2,049
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	6820998	0,193	0,034	0,605	0,150	0,019	1815800	0,580	0,031	0,367	0,012	0,010	1,246	4,142	6,197	45,982	6,963
4. Κεντρική Ευρώπη	772849	0,136	0,048	0,564	0,247	0,005	271715	0,401	0,172	0,420	0,004	0,002	0,965	0,787	3,820	158,164	6,012
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	41928	0,765	0,000	0,054	0,181	0,000	55369	0,992	0,000	0,003	0,005	0,000	0,584		13,547	27,867	0,464
6. Λοιπή Αφρική	37689	0,904	0,000	0,014	0,080	0,002	40166	0,992	0,001	0,003	0,002	0,002	0,854	0,318	4,633	32,385	0,998
7. Άπω Ανατολή	2859499	0,920	0,000	0,009	0,070	0,000	484790	0,992	0,000	0,009	0,009	0,000	5,528	10,321	6,215	45,852	5,528
8. Αμερική	1153252	0,444	0,000	0,036	0,519	0,001	226803	0,951	0,000	0,021	0,022	0,007	2,374	1,523	8,730	120,860	0,912
9. Ωκεανία	47848	0,864	0,000	0,001	0,132	0,003	21065	0,995	0,000	0,000	0,005	0,000	1,972	12,357	8,362	64,931	112,227
10. Εφοδιασμά πλοίων με τρίτες χώρες																	
11. Λοιπές χώρες	1	0,203	0,000	0,790	0,002	0,004	0										
Σύνολο	19143209	0,384	0,016	0,463	0,127	0,010	8182812	0,700	0,023	0,266	0,007	0,003	1,282	1,592	4,073	42,978	7,021
EE-27	13094789	0,246	0,019	0,613	0,108	0,013	4844328	0,629	0,015	0,343	0,009	0,003	1,058	3,451	4,880	31,339	11,157
Υπόλοιπος κόσμος	6048420	0,681	0,010	0,138	0,169	0,001	3338484	0,803	0,036	0,154	0,003	0,003	1,537	0,500	1,626	88,489	0,829

Πηγή: Τομέας Εμπορίου και Υπηρεσιών, ΕΣΥΕ.

ΠΙΝΑΚΑΣ Π5

Το εξωτερικό εμπόριο της χώρας κατά μέσο μεταφοράς, 2002

Γεωγραφικές περιοχές	Συνολική αξία		% Θαλάσσιος		% Σιδηροδρομικός		% Οδικός		% Λοιπά		Φορέας	Σιδηροδρομικός	Οδικός	Αεροπορικός	Λοιπά	
	%	Σύνολο	%	Σύνολο	%	Σύνολο	%	Σύνολο	%	Σύνολο						
<b>A. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 2002 ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΖΩΑ ΖΩΝΤΑΝΑ-ΠΟΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 0+1</b>																
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	870560	0,474	0,000	0,515	0,009	0,002	0,000	0,543	0,001	0,455	0,001	0,001	0,602	0,769	5,354	1,500
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	182635	0,447	0,008	0,544	0,001	0,000	0,000	0,310	0,028	0,662	0,000	0,000	0,901	0,173	7,551	1,313
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	947065	0,394	0,000	0,601	0,005	0,000	0,000	0,448	0,001	0,546	0,004	0,000	0,944	0,975	1,129	0,867
4. Κεντρική Ευρώπη	193027	0,302	0,001	0,686	0,011	0,000	0,000	0,275	0,002	0,722	0,001	0,000	0,750	0,533	0,650	5,196
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	26906	0,953	0,001	0,030	0,016	0,000	0,000	0,944	0,001	0,053	0,003	0,000	1,297	0,725	7,022	1,090
6. Λοιπή Αφρική	46716	0,954	0,000	0,005	0,041	0,000	0,000	0,965	0,000	0,015	0,021	0,000	2,192	0,742	4,387	1,090
7. Άπω Ανατολή	67505	0,965	0,000	0,006	0,029	0,000	0,000	0,992	0,000	0,003	0,005	0,000	1,538	2,612	9,369	12,857
8. Αμερική	206530	0,951	0,000	0,017	0,032	0,000	0,000	0,978	0,000	0,011	0,011	0,000	1,513	2,352	4,575	7,700
9. Ωκεανία	34063	0,989	0,000	0,010	0,001	0,000	0,000	0,964	0,000	0,035	0,000	0,000	1,861	0,493	7,700	1,090
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες	3740	0,720	0,000	0,242	0,039	0,000	0,000	0,825	0,000	0,108	0,067	0,000	0,941	2,421	0,619	1,090
11. Λοιπές χώρες	5030	0,137	0,000	0,021	0,814	0,028	0,000	0,404	0,000	0,042	0,551	0,002	0,840	1,242	3,668	28,416
Σύνολο	2583778	0,501	0,001	0,486	0,011	0,001	0,001	0,501	0,003	0,492	0,003	0,001	0,868	0,263	0,856	3,191
EE-27	1518872	0,383	0,001	0,607	0,008	0,001	0,001	0,454	0,000	0,541	0,004	0,001	0,843	1,159	1,119	1,348
Υπόλοιπος κόσμος	1064905	0,669	0,002	0,313	0,017	0,000	0,000	0,550	0,006	0,441	0,003	0,000	0,889	0,192	0,519	1,993
<b>B. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 2002 ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ ΜΗ ΕΔΩΔΙΜΕΣ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΥΣΙΜΑ-ΛΑΔΙΑ ΚΑΙ ΛΙΠΗ ΖΩΙΚΗΣ Ή ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 2+4</b>																
<b>1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια</b>																
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	555482	0,464	0,004	0,518	0,003	0,011	0,000	0,728	0,005	0,258	0,000	0,009	0,2184	0,2353	0,687	4,972
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	89564	0,591	0,003	0,406	0,001	0,000	0,000	0,856	0,001	0,143	0,000	0,000	0,075	0,191	0,308	18,361
4. Κεντρική Ευρώπη	110463	0,469	0,001	0,515	0,012	0,003	0,003	0,816	0,004	0,180	0,000	0,000	0,102	0,054	0,507	18,452
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	32671	0,356	0,014	0,627	0,002	0,001	0,001	0,719	0,029	0,252	0,000	0,000	0,125	0,121	0,628	12,784
6. Λοιπή Αφρική	9932	0,973	0,002	0,002	0,024	0,000	0,000	0,995	0,000	0,004	0,001	0,000	0,376	0,138	12,858	778,95
7. Άπω Ανατολή	1161	0,901	0,000	0,018	0,081	0,000	0,000	0,995	0,000	0,003	0,002	0,000	0,529	3,184	23,807	1,090
8. Αμερική	48046	0,973	0,000	0,020	0,006	0,001	0,001	0,989	0,000	0,011	0,000	0,000	0,333	0,630	13,363	1,222
9. Ωκεανία	34469	0,979	0,000	0,009	0,010	0,001	0,001	0,996	0,000	0,004	0,000	0,000	0,060	0,154	16,393	233,00
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες	5670	0,976	0,000	0,022	0,002	0,001	0,001	0,977	0,000	0,020	0,003	0,000	2,109	2,279	1,346	190,52
11. Λοιπές χώρες	78	0,966	0,000	0,034	0,000	0,000	0,000	0,998	0,000	0,002	0,000	0,000	0,088	1,473	0,588	8,387
Σύνολο	39	0,922	0,000	0,078	0,000	0,000	0,000	0,462	0,000	0,538	0,000	0,000	17,045	1,241	0,146	0,176
EE-27	887564	0,531	0,003	0,454	0,005	0,008	0,008	0,818	0,004	0,174	0,000	0,004	0,146	0,176	0,588	8,387
Υπόλοιπος κόσμος	491067	0,466	0,002	0,513	0,006	0,013	0,013	0,758	0,004	0,229	0,000	0,009	0,183	0,132	0,665	7,271
	398497	0,611	0,005	0,380	0,004	0,000	0,000	0,862	0,004	0,134	0,000	0,000	0,123	0,209	0,492	12,076

ΠΙΝΑΚΑΣ Π5 (συνέχεια)

Γεωγραφικές περιοχές	Συνολική αξία	% Θαλασσίων ροδρόμικως	% Θαλάσσιων ροδρόμικως	% Θαλάσσιων ροδρόμικως	% Θαλάσσιων ροδρόμικως	% Θαλάσσιων ροδρόμικως	% Θαλάσσιων ροδρόμικως	% Θαλάσσιων ροδρόμικως	% Θαλάσσιων ροδρόμικως	% Θαλάσσιων ροδρόμικως	Θαλασσίων ροδρόμικως	Σιδηροδρομικός	Οδικός	Αεροπορικός	Λοιπά
											Ευρώ ανά κιλώ				
<b>Γ. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 2002 ΟΡΥΚΤΑ, ΚΑΥΣΙΜΑ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ, ΚΛΠ. ΚΩΔΙΚΟΙ 3</b>															
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	507774	0,763	0,047	0,187	0,003	0,001	0,088	0,182	0,002	0,000	0,217	0,272	0,228	0,259	0,266
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	58614	0,299	0,013	0,620	0,047	0,022	0,010	0,546	0,050	0,018	0,210	0,323	0,300	0,247	0,311
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	49475	0,903	0,000	0,013	0,054	0,030	0,000	0,002	0,044	0,023	0,223		1,706	0,281	0,296
4. Κεντρική Ευρώπη	8600	0,061	0,097	0,185	0,473	0,184	0,074	0,327	0,356	0,128	0,102	0,253	0,108	0,254	0,275
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	12967	0,897	0,000	0,016	0,086	0,001	0,000	0,017	0,103	0,001	0,295		0,282	0,244	0,439
6. Λοιπή Αφρική	13041	0,988	0,000	0,007	0,005	0,000	0,000	0,004	0,004	0,000	0,182		0,301	0,236	0,419
7. Άπω Ανατολή	72490	0,928	0,000	0,013	0,059	0,000	0,000	0,007	0,042	0,000	0,161		0,286	0,234	0,241
8. Αμερική	164387	0,954	0,000	0,025	0,020	0,001	0,000	0,021	0,018	0,001	0,215		0,261	0,240	0,241
9. Ωκεανία	3091	0,955	0,000	0,038	0,007	0,000	0,000	0,026	0,005	0,000	0,184		0,273	0,258	
10. Εφοδιασμά πλοίων με τρεις χώρες	2880	0,877	0,000	0,109	0,013	0,000	0,000	0,083	0,010	0,000	0,197		0,267	0,264	
11. Λοιπές χώρες	5532	0,196	0,000	0,211	0,594	0,000	0,000	0,220	0,537	0,000	0,198		0,237	0,273	
Σύνολο	898852	0,785	0,028	0,156	0,026	0,005	0,022	0,140	0,022	0,004	0,210	0,273	0,242	0,252	0,288
EE-27	89250	0,948	0,000	0,052	0,000	0,000	0,000	0,019	0,000	0,000	0,220	1,448	0,619		1,341
Υπόλοιπος κόσμος	809602	0,767	0,031	0,168	0,029	0,006	0,025	0,152	0,024	0,004	0,208	0,273	0,237	0,252	0,288
<b>Δ. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 2002 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΙΔΗ ΚΩΔΙΚΟΙ 5+6+7+8</b>															
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-															
Βαλκάνια	2478844	0,332	0,002	0,574	0,074	0,018	0,001	0,314	0,002	0,006	0,528	1,443	1,966	37,065	3,191
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	1022023	0,077	0,002	0,765	0,148	0,008	0,017	0,752	0,003	0,003	1,019	0,310	3,032	148,4	8,355
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	2284582	0,132	0,002	0,702	0,154	0,010	0,003	0,188	0,003	0,000	0,227	0,962	5,195	83,547	28,953
4. Κεντρική Ευρώπη	328055	0,087	0,021	0,801	0,084	0,007	0,068	0,584	0,005	0,001	0,714	0,866	3,849	44,292	24,655
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	240305	0,724	0,000	0,016	0,260	0,000	0,000	0,014	0,007	0,000	1,240		1,925	63,382	56,141
6. Λοιπή Αφρική	85553	0,906	0,000	0,014	0,072	0,008	0,000	0,002	0,001	0,000	0,294		2,643	22,262	11,199
7. Άπω Ανατολή	289455	0,405	0,000	0,006	0,401	0,189	0,000	0,007	0,007	0,000	1,012		1,900	146,54	1397,4
8. Αμερική	392525	0,689	0,000	0,019	0,286	0,006	0,000	0,001	0,001	0,000	0,214	0,036	3,974	76,415	44,594
9. Ωκεανία	40773	0,879	0,000	0,020	0,076	0,025	0,000	0,009	0,005	0,001	1,790	0,182	4,321	33,648	52,498
10. Εφοδιασμά πλοίων με τρεις χώρες	62262	0,562	0,000	0,109	0,330	0,000	0,000	0,194	0,117	0,000	5,824		3,996	20,189	8,145
11. Λοιπές χώρες	2752	0,230	0,000	0,409	0,268	0,093	0,000	0,432	0,205	0,006	3,372		4,935	6,829	76,889
Σύνολο	7227129	0,269	0,002	0,566	0,143	0,019	0,004	0,219	0,002	0,003	0,404	0,806	2,997	66,618	8,553
EE-27	3851319	0,145	0,002	0,731	0,111	0,011	0,001	0,237	0,002	0,002	0,232	1,488	3,747	72,687	7,558
Υπόλοιπος κόσμος	3575810	0,395	0,003	0,398	0,176	0,027	0,006	0,203	0,003	0,003	0,558	0,661	2,180	63,206	9,060

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 2002 ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΖΩΑ ΣΩΤΗΡΙΑ-ΠΟΤΑ ΚΑΙ ΚΑΠΝΟΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 0-1										Ευρώ ανά κιλό				
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	1470577	0,318	0,003	0,662	0,014	0,004	0,412	0,003	0,003	0,478	1,004	1,398	3,558	1,049
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	262168	0,618	0,003	0,378	0,000	0,000	0,060	0,000	0,000	0,120	0,890	1,148	1,821	0,424
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	1993403	0,381	0,003	0,609	0,006	0,001	0,002	0,515	0,001	1,287	2,565	1,923	7,570	1,508
4. Κεντρική Ευρώπη	277586	0,329	0,016	0,646	0,007	0,001	0,020	0,493	0,001	0,807	0,962	1,561	10,664	2,821
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	13215	0,610	0,000	0,147	0,243	0,000	0,000	0,179	0,148	3,302	2,998	2,998	5,966	
6. Λοιπή Αφρική	103131	0,822	0,000	0,012	0,166	0,000	0,000	0,013	0,061	2,517	2,644	7,793		
7. Άπω Ανατολή	73614	0,974	0,000	0,010	0,016	0,000	0,000	0,015	0,001	1,560	1,051	17,688		
8. Αμερική	250014	0,967	0,000	0,023	0,010	0,000	0,000	0,027	0,000	0,575	0,480	14,196	140,14	
9. Ωκεανία	31128	0,980	0,000	0,003	0,017	0,000	0,000	0,002	0,004	1,904	2,481	8,043		
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες														
11. Λοιπές χώρες	2	0,075	0,000	0,000	0,925	0,000	0,423	0,000	0,577	2,280	0,099	20,643		
Σύνολο	4474779	0,428	0,003	0,553	0,013	0,002	0,002	0,301	0,002	0,540	1,229	1,605	5,615	1,204
ΕΕ-27	3468162	0,341	0,003	0,648	0,006	0,003	0,003	0,488	0,001	0,867	1,567	1,710	5,377	1,203
Υπόλοιπος κόσμος	1006627	0,730	0,004	0,227	0,039	0,000	0,002	0,094	0,003	0,336	0,707	1,002	5,740	1,304
Β. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 2002 ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ ΜΗ ΕΛΑΔΙΜΕΣ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΥΣΙΜΑ-ΛΑΔΙΑ ΚΑΙ ΛΙΠΗ ΖΩΙΚΗΣ Ή ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 2+4										Ευρώ ανά κιλό				
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	250517	0,451	0,004	0,520	0,019	0,006	0,815	0,007	0,177	0,100	0,106	0,532	15,959	1,558
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	221416	0,606	0,085	0,309	0,000	0,000	0,116	0,236	0,000	0,133	0,104	0,185	0,432	
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	256930	0,393	0,001	0,551	0,040	0,015	0,002	0,287	0,002	0,434	0,406	1,497	15,703	6,956
4. Κεντρική Ευρώπη	70337	0,237	0,420	0,296	0,040	0,007	0,170	0,595	0,234	0,757	0,384	0,687	25,267	24,011
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	4588	0,843	0,000	0,155	0,002	0,000	0,000	0,005	0,000	0,152	0,098	5,714	7,098	
6. Λοιπή Αφρική	56660	0,974	0,000	0,012	0,014	0,000	0,000	0,008	0,001	0,223	0,387	0,354	5,338	
7. Άπω Ανατολή	61656	0,936	0,000	0,038	0,027	0,000	0,000	0,016	0,001	0,528	1,280	10,269	0,239	
8. Αμερική	180305	0,877	0,000	0,094	0,029	0,000	0,000	0,001	0,000	0,227	48,451	24,170		
9. Ωκεανία	9262	0,991	0,000	0,006	0,003	0,000	0,000	0,004	0,000	1,445	2,137	24,165		
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες														
11. Λοιπές χώρες	2216	0,888	0,000	0,034	0,000	0,077	0,868	0,000	0,039	0,116	0,099	16,117	0,095	
Σύνολο	1116617	0,585	0,045	0,342	0,023	0,005	0,775	0,059	0,164	0,186	0,185	0,514	15,303	1,769
ΕΕ-27	417280	0,352	0,008	0,592	0,034	0,014	0,69202	0,711	0,006	0,308	0,820	1,324	16,000	3,675
Υπόλοιπος κόσμος	699336	0,724	0,067	0,193	0,016	0,000	0,786	0,069	0,145	0,167	0,176	0,242	14,520	0,097

ΠΙΝΑΚΑΣ Π5 (συνέχεια)

Γεωγραφικές περιοχές	Συνολική αξία	% Θαλασσίων	% Σιδηροδρομικών	% Οδικών	% Αεροπορικών	Συνολικό βάρος	% Θαλασσίων	% Σιδηροδρομικών	% Οδικών	% Αεροπορικών	Θαλασσίως	Σιδηροδρομικώς	Οδικώς	Αεροπορικώς	Λοιπά	
<b>Γ. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 2002 ΟΡΥΚΤΑ, ΚΑΥΣΙΜΑ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ, ΚΑΠΤΗΚΩΔΙΚΟΙ 3</b>																
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός Βαλκάνια	137362	0,822	0,000	0,167	0,006	0,005	2161410	0,990	0,000	0,009	0,000	0,053	1,174	1,130	2,160	541,1
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	204700	0,655	0,001	0,002	0,000	0,342	1907147	0,988	0,000	0,001	0,000	0,071	0,517	0,422	2,190	3,190
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	125086	0,807	0,012	0,170	0,010	0,001	205627	0,863	0,017	0,117	0,003	0,569	0,440	0,881	2,292	4,436
4. Κεντρική Ευρώπη	24098	0,691	0,000	0,292	0,001	0,016	8753	0,157	0,000	0,833	0,002	12,099	1,690	0,966	1,053	6,032
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	3869	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	637099	1,000	0,000	0,000	0,000	0,006				
6. Λοιπή Αφρική	55174	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0									
7. Άπω Ανατολή	57680	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	20124	1,000	0,000	0,000	0,000	2,866				
8. Αμερική	176489	0,909	0,000	0,000	0,091	0,000	653776	0,874	0,000	0,000	0,126	0,281		1,186	0,194	
9. Ωκεανία	9179	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0									
10. Εφοδιασμά πλοίων με τρίτες χώρες	0															
11. Λοιπές χώρες	1968	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000										
Σύνολο	795603	0,821	0,002	0,065	0,023	0,089	5593936	0,971	0,001	0,009	0,015	0,120	0,451	0,979	0,216	3,231
EE-27	199920	0,73	0,008	0,247	0,010	0,001	318538	0,835	0,011	0,151	0,003	0,552	0,452	1,025	2,209	2,408
Υπόλοιπος κόσμος	595682	0,85	0,000	0,004	0,027	0,119	5275998	0,979	0,000	0,001	0,016	0,098	0,444	0,502	0,194	3,234
<b>Δ. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 2002 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΙΔΗ ΚΩΔΙΚΟΙ 5+6+7+8</b>																
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός Βαλκάνια	8884363	0,313	0,004	0,601	0,061	0,021	4720710	0,661	0,003	0,314	0,004	0,891	2,625	3,600	28,360	2,266
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	733256	0,607	0,024	0,359	0,010	0,001	1298649	0,697	0,063	0,240	0,000	0,492	0,219	0,844	11,181	48,386
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	8871989	0,207	0,016	0,620	0,134	0,023	1870184	0,511	0,023	0,440	0,011	1,917	3,282	6,682	58,140	7,819
4. Κεντρική Ευρώπη	2332841	0,227	0,041	0,582	0,140	0,009	776750	0,482	0,129	0,383	0,004	1,416	0,965	4,558	111,31	11,913
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	101771	0,912	0,000	0,052	0,036	0,000	200253	0,991	0,000	0,009	0,000	0,468		2,995	39,371	5,686
6. Λοιπή Αφρική	65272	0,851	0,000	0,009	0,029	0,111	30956	0,986	0,000	0,012	0,002	1,821	1,213	1,637	29,080	509,17
7. Άπω Ανατολή	4917679	0,622	0,000	0,008	0,062	0,308	671069	0,974	0,000	0,015	0,009	4,678	6,998	3,900	52,545	855,24
8. Αμερική	1821519	0,467	0,000	0,097	0,325	0,112	165439	0,961	0,000	0,017	0,019	4,760	15,296	56,822	165,86	430,61
9. Ωκεανία	123955	0,922	0,000	0,005	0,063	0,010	12264	0,989	0,000	0,002	0,008	9,416	3,774	30,263	75,733	161,64
10. Εφοδιασμά πλοίων με τρίτες χώρες																
11. Λοιπές χώρες	22693	0,131	0,000	0,010	0,006	0,852	1380	0,611	0,000	0,122	0,004	3,538		1,406	22,002	53,33
Σύνολο	27675339	0,349	0,011	0,458	0,105	0,077	9747854	0,658	0,025	0,301	0,005	1,508	1,234	4,321	55,559	18,791
EE-27	1807208	0,246	0,011	0,624	0,099	0,020	5597278	0,568	0,012	0,393	0,007	1,399	3,024	5,121	43,673	3,222
Υπόλοιπος κόσμος	9600331	0,544	0,010	0,145	0,116	0,185	4150377	0,779	0,042	0,176	0,003	1,615	0,551	1,904	98,821	607,51

Πηγή: Τομέας Εμπορίου και Υπηρεσιών, ΕΣΥΕ.

ΠΙΝΑΚΑΣ Π6

Το εξωτερικό εμπόριο της χώρας κατά μέσο μεταφοράς, 2006

Γεωγραφικές περιοχές	Συνολική αξία	% Θαλασσίας	% Σιδηροδρομικής	% Οδικής	% Αεροπορικής	Συνολικό βάρος	% Θαλασσίας	% Σιδηροδρομικής	% Οδικής	% Αεροπορικής	Ευρώ ανά κιλό	Θαλασσίας	Σιδηροδρομικής	Οδικής	Αεροπορικής	Λοιπά
<b>A. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 2006 ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΖΩΑ ΖΩΝΤΑΝΑ-ΠΟΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΙΝΟΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 0+1 (αξία σε χιλ. ευρώ και βάρος σε τόνους)</b>																
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	1014838	0,380	0,001	0,612	0,007	1312997	0,569	0,001	0,429	0,001	0,001	0,517	0,776	1,103	3,702	0,648
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	264528	0,303	0,011	0,682	0,004	408710	0,218	0,050	0,732	0,000	0,000	0,900	0,148	0,603	7,373	0,588
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	994074	0,379	0,017	0,598	0,005	947744	0,459	0,023	0,516	0,002	0,001	0,867	0,795	1,216	2,818	0,674
4. Κεντρική Ευρώπη	197730	0,337	0,037	0,619	0,006	205357	0,250	0,044	0,703	0,001	0,001	1,299	0,817	0,847	4,583	0,454
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	31083	0,953	0,000	0,028	0,019	23330	0,966	0,000	0,030	0,004	0,000	1,314	1,279	1,279	6,184	
6. Λοιπή Αφρική	38269	0,993	0,000	0,002	0,005	13645	0,994	0,000	0,004	0,002	0,000	2,802	1,322	6,571	25,000	
7. Άπω Ανατολή	69845	0,988	0,000	0,002	0,009	40530	0,995	0,000	0,003	0,002	0,000	1,712	1,396	6,795	113,444	
8. Αμερική	187762	0,896	0,000	0,033	0,070	101709	0,932	0,000	0,034	0,034	0,000	1,775	1,801	3,871		
9. Ωκεανία	38804	0,975	0,000	0,024	0,001	18405	0,987	0,000	0,012	0,001	0,000	2,083	4,019	4,337		
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες	2974	0,541	0,000	0,124	0,335	39235	0,994	0,000	0,003	0,002	0,000	0,041	2,755	11,377		
11. Λοιπές χώρες	2066	0,140	0,000	0,087	0,216	860	0,113	0,000	0,120	0,588	0,179	2,995	1,742	0,882	7,459	
Σύνολο	2841984	0,441	0,010	0,537	0,011	3112523	0,498	0,017	0,482	0,003	0,001	0,809	0,545	1,018	3,658	1,154
EE-27	1884969	0,363	0,013	0,617	0,006	1911823	0,508	0,016	0,473	0,002	0,001	0,704	0,811	1,266	3,135	0,625
Υπόλοιπος κόσμος	957015	0,596	0,003	0,379	0,019	1200700	0,483	0,018	0,495	0,004	0,000	0,984	0,158	0,610	4,079	6,333
<b>B. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 2006 ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ ΜΗ ΕΔΩΔΙΜΕΣ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΥΣΙΜΑ-ΛΑΔΙΑ ΚΑΙ ΛΙΠΗ ΖΩΙΚΗΣ Ή ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 2+4</b>																
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	941383	0,535	0,001	0,458	0,003	2310098	0,743	0,001	0,254	0,000	0,002	0,541	0,430	0,277	0,496	13,758
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	76563	0,491	0,001	0,506	0,001	466708	0,718	0,003	0,279	0,000	0,000	0,488	0,443	0,481	0,483	0,542
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	105940	0,515	0,006	0,348	0,129	490007	0,918	0,011	0,070	0,000	0,000	0,444	0,463	0,543	0,743	
4. Κεντρική Ευρώπη	27515	0,363	0,001	0,634	0,001	1273339	0,820	0,003	0,176	0,001	0,000	0,761	0,761	0,649	4,439	3,646
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	9201	0,945	0,000	0,000	0,055	91711	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,582	0,582	0,563	0,461	0,908
6. Λοιπή Αφρική	4168	0,945	0,000	0,038	0,017	86315	0,998	0,000	0,002	0,000	0,000	0,314	0,314	0,728	0,242	0,566
7. Άπω Ανατολή	122879	0,988	0,000	0,008	0,003	380626	0,993	0,000	0,007	0,000	0,000	0,297	0,297	0,480	0,490	
8. Αμερική	54999	0,975	0,000	0,005	0,020	671344	0,999	0,000	0,000	0,000	0,000	0,353	0,353	0,548	0,878	0,559
9. Ωκεανία	7041	0,989	0,000	0,003	0,008	3554	0,975	0,000	0,024	0,000	0,000	0,274	0,274	0,658		
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες	122	0,919	0,000	0,081	0,000	707	0,997	0,000	0,003	0,000	0,000	0,935	0,935	0,543	0,561	323781,0
11. Λοιπές χώρες	7	1,000	0,000	0,000	0,000	4	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,375	0,375	0,570		
Σύνολο	1349816	0,593	0,001	0,390	0,014	4628413	0,829	0,002	0,168	0,000	0,001	0,482	0,432	0,353	0,499	2,572
EE-27	787269	0,579	0,001	0,395	0,020	1963125	0,835	0,003	0,160	0,001	0,000	0,571	0,571	0,865	4,423	120,591
Υπόλοιπος κόσμος	562549	0,613	0,001	0,381	0,004	2665288	0,824	0,001	0,173	0,000	0,002	0,424	0,432	0,338	0,498	1,203

ΠΙΝΑΚΑΣ Π6 (συνέχεια)

Γεωγραφικές περιοχές	Συνολική αξία	% Θαλασσίας	% Σιδηροδρομικός	% Οδικός	% Αεροπορικός	% Λοιπά	Συνολικό βάρος	% Θαλασσίας	% Σιδηροδρομικός	% Οδικός	% Αεροπορικός	% Λοιπά	Θαλασσίως	Σιδηροδρομικός	Οδικώς	Αεροπορικός	Λοιπά	
													Ευρώ ανά κιλό					
<b>Γ. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 2006 ΟΡΥΚΤΑ, ΚΑΥΣΙΜΑ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ, ΚΙΠ. ΚΩΔΙΚΟΙ 3</b>																		
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	703253	0,847	0,024	0,106	0,006	0,017	1418612	0,777	0,027	0,189	0,006	0,001	0,541	0,430	0,277	0,496	13,758	
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	148691	0,676	0,022	0,255	0,029	0,019	305904	0,673	0,024	0,257	0,029	0,017	0,488	0,443	0,481	0,483	0,542	
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	31991	0,905	0,000	0,089	0,007	0,000	71679	0,909	0,000	0,086	0,005	0,000	0,444		0,463	0,543	0,743	
4. Κεντρική Ευρώπη	15042	0,118	0,000	0,005	0,371	0,506	17248	0,136	0,000	0,007	0,736	0,121	0,761		0,649	0,439	3,646	
5. Ανατι Μέση Ανατολή	26724	0,753	0,000	0,119	0,128	0,000	47606	0,726	0,000	0,118	0,156	0,000	0,582		0,563	0,461	0,908	
6. Λατιν Αφρική	12966	0,908	0,000	0,080	0,012	0,000	37694	0,948	0,000	0,036	0,016	0,000	0,314		0,728	0,242	0,566	
7. Άπω Ανατολή	61742	0,796	0,000	0,008	0,197	0,000	191319	0,865	0,000	0,005	0,130	0,000	0,297		0,480	0,490		
8. Αμερική	105556	0,787	0,000	0,172	0,034	0,006	274134	0,860	0,000	0,121	0,015	0,004	0,353		0,548	0,878	0,559	
9. Ωκεανία	5200	0,941	0,000	0,059	0,000	0,000	18305	0,975	0,000	0,025	0,000	0,000	0,274		0,658			
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες	6990	0,883	0,000	0,005	0,020	0,083	6904	0,955	0,000	0,009	0,035	0,000	0,935		0,543	0,561	323781	
11. Λοιπές χώρες	3076	0,150	0,000	0,850	0,000	0,000	5820	0,212	0,000	0,788	0,000	0,000	0,375		0,570			
<b>Σύνολο</b>	<b>1120681</b>	<b>0,805</b>	<b>0,018</b>	<b>0,126</b>	<b>0,030</b>	<b>0,021</b>	<b>2395226</b>	<b>0,782</b>	<b>0,019</b>	<b>0,167</b>	<b>0,028</b>	<b>0,004</b>	<b>0,482</b>	<b>0,432</b>	<b>0,353</b>	<b>0,499</b>	<b>2,572</b>	
EE-27	442780	0,949	0,000	0,022	0,000	0,029	747224	0,984	0,000	0,015	0,000	0,000	0,571		0,865	4,423	120,591	
Υπόλοιπος κόσμος	677850	0,711	0,029	0,193	0,049	0,016	1648002	0,690	0,028	0,236	0,041	0,006	0,424	0,432	0,338	0,498	1,203	
<b>Δ. ΕΞΑΓΩΓΕΣ 2006 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΙΔΗ ΚΩΔΙΚΟΙ 5+6+7+8</b>																		
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός-Βαλκάνια	3984821	0,296	0,004	0,626	0,058	0,016	4307264	0,777	0,027	0,189	0,006	0,001	0,413	0,345	1,854	5,072	4,057	
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	1571976	0,066	0,038	0,793	0,069	0,034	1040130	0,673	0,024	0,257	0,029	0,017	0,536	0,480	1,735	189,975	23,131	
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	2622149	0,174	0,001	0,729	0,083	0,013	1273057	0,909	0,000	0,086	0,005	0,000	0,520	5,073	4,861	62,074	33,683	
4. Κεντρική Ευρώπη	374161	0,060	0,020	0,829	0,079	0,012	136080	0,136	0,000	0,007	0,736	0,121	1,242	1,350	3,520	6,178	0,239	
5. Ανατι Μέση Ανατολή	260036	0,535	0,000	0,034	0,430	0,001	103169	0,726	0,000	0,118	0,156	0,000	1,412		2,624	97,637	1,007	
6. Λατιν Αφρική	93104	0,787	0,000	0,015	0,192	0,005	250821	0,948	0,000	0,036	0,016	0,000	0,293		3,641	39,569	11,929	
7. Άπω Ανατολή	161970	0,607	0,001	0,022	0,368	0,003	68054	0,865	0,000	0,005	0,130	0,000	1,517	0,242	2,276	61,451	1,759	
8. Αμερική	422157	0,674	0,000	0,020	0,287	0,018	1524013	0,860	0,000	0,121	0,015	0,004	0,193		0,175	109,334	48,439	
9. Ωκεανία	39029	0,772	0,000	0,025	0,184	0,019	13243	0,975	0,000	0,025	0,000	0,000	2,406		1,887	50,752	10,241	
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες	88748	0,523	0,000	0,090	0,387	0,000	11669	0,955	0,000	0,009	0,035	0,000	5,936		3,633	20,888		
11. Λοιπές χώρες	2051	0,194	0,000	0,601	0,129	0,075	310	0,212	0,000	0,788	0,000	0,000	22,401		4,246	159,147	389,02	
<b>Σύνολο</b>	<b>9620202</b>	<b>0,253</b>	<b>0,009</b>	<b>0,623</b>	<b>0,098</b>	<b>0,017</b>	<b>8727810</b>	<b>0,782</b>	<b>0,019</b>	<b>0,167</b>	<b>0,028</b>	<b>0,004</b>	<b>0,416</b>	<b>0,488</b>	<b>2,303</b>	<b>15,645</b>	<b>4,229</b>	
EE-27	5471083	0,220	0,003	0,680	0,079	0,017	3952197	0,984	0,000	0,015	0,000	0,000	0,426	0,462	3,728	8,093	3,082	
Υπόλοιπος κόσμος	4149120	0,296	0,016	0,548	0,123	0,017	4775613	0,690	0,028	0,236	0,041	0,006	0,407	0,495	1,416	74,608	8,355	



Α. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 2006 ΠΡΟΪΗΜΑ ΚΑΙ ΖΩΑ ΖΩΝΤΑΝΑ-ΠΟΤΑ ΚΑΙ ΚΑΠΝΟΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 0-1										Ευρώ ανά κιλό								
1. Μεσογείους-Ατλαντικός:																		
2. Βολκάνια	3374766	0,245	0,010	0,732	0,011	0,002	3102733	0,496	0,020	0,479	0,003	0,002	0,536	0,562	1,663	4,194	1,186	
3. Βόρεια Θάλασσα-Κασπία	234617	0,481	0,000	0,519	0,000	0,000	945300	0,897	0,000	0,103	0,000	0,000	0,133	1,858	1,252	5,139		
4. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	2267820	0,358	0,001	0,636	0,004	0,001	1855923	0,611	0,001	0,386	0,001	0,000	0,716	1,304	2,012	4,247	1,706	
5. Κεντρική Ευρώπη	361486	0,346	0,028	0,615	0,009	0,002	672648	0,698	0,075	0,225	0,001	0,001	0,266	0,201	1,466	8,072	1,035	
6. Λοιπή Μέση Ανατολή	8148	0,267	0,000	0,111	0,622	0,000	3405	0,535	0,000	0,193	0,272	0,000	1,192	1,381	5,475			
7. Λοιπή Αφρική	85779	0,846	0,000	0,000	0,154	0,000	32609	0,957	0,000	0,001	0,042	0,000	2,323	0,875	9,784			
8. Άπω Ανατολή	96068	0,958	0,000	0,018	0,024	0,000	61748	0,962	0,000	0,035	0,004	0,000	1,550	0,802	10,084			
9. Αμερική	316303	0,969	0,000	0,013	0,017	0,000	550149	0,994	0,000	0,006	0,001	0,000	0,561	1,380	17,200			
10. Ωκεανία	32076	0,977	0,000	0,000	0,023	0,000	13130	0,995	0,000	0,000	0,005	0,000	2,398		11,422			
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρέτες χύρες	0						0											
11. Λοιπές χύρες	171	0,791	0,000	0,209	0,000	0,000	52	0,860	0,000	0,140	0,000	0,000	3,036		4,932			
Σύνολο	6777234	0,351	0,007	0,629	0,011	0,001	7237697	0,642	0,016	0,340	0,002	0,001	0,513	0,416	1,735	5,360	1,232	
EE-27	4035578	0,298	0,004	0,692	0,005	0,001	3215986	0,506	0,018	0,473	0,002	0,001	0,737	0,273	1,837	3,738	1,262	
Υπόλοιπος κόσμος	2741656	0,430	0,012	0,537	0,019	0,001	4021711	0,750	0,014	0,233	0,002	0,001	0,391	0,558	1,571	6,542	1,186	
Β. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 2006 ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ ΜΗ ΕΛΑΔΙΝΕΣ, ΕΚΤΟΣ ΑΓΟ ΚΑΥΣΙΜΑ-ΡΑΔΙΑ ΚΑΙ ΛΠΗ ΖΩΙΚΗΣ Ή ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΚΩΔΙΚΟΙ 2+4										Ευρώ ανά κιλό								
1. Μεσογείους-Ατλαντικός:																		
2. Βολκάνια	486620	0,507	0,015	0,447	0,024	0,007	2157729	0,777	0,013	0,210	0,000	0,000	0,147	0,268	0,479	14,653	14,307	
3. Βόρεια Θάλασσα-Κασπία	351799	0,597	0,102	0,295	0,005	0,000	1680082	0,553	0,103	0,345	0,000	0,000	0,226	0,208	0,179	348,084		
4. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	469518	0,654	0,004	0,315	0,022	0,004	1138086	0,902	0,003	0,094	0,001	0,000	0,299	0,625	1,377	14,010	19,530	
5. Κεντρική Ευρώπη	74036	0,229	0,318	0,432	0,010	0,011	159016	0,310	0,474	0,215	0,001	0,000	0,343	0,313	0,934	4,900	104,917	
6. Λοιπή Μέση Ανατολή	13223	0,567	0,000	0,413	0,020	0,000	7080	0,863	0,000	0,136	0,000	0,000	1,227		5,656	124,415		
7. Λοιπή Αφρική	48640	0,989	0,000	0,007	0,005	0,000	237832	0,998	0,000	0,001	0,000	0,000	0,202		0,924	9,442		
8. Άπω Ανατολή	89025	0,947	0,000	0,031	0,022	0,000	287861	0,982	0,000	0,017	0,001	0,000	0,298		0,555	8,390		
9. Αμερική	192331	0,829	0,000	0,074	0,007	0,000	629630	0,983	0,000	0,016	0,000	0,000	0,257		1,387	60,717		
10. Ωκεανία	10688	0,992	0,000	0,001	0,001	0,000	15080	0,999	0,000	0,000	0,000	0,000	0,703		2,832	17,975		
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρέτες χύρες	0						0											
11. Λοιπές χύρες	1804	0,906	0,000	0,094	0,000	0,000	10190	0,909	0,000	0,091	0,000	0,000	0,176		0,184			
Σύνολο	1737684	0,629	0,040	0,302	0,027	0,004	6322588	0,767	0,044	0,189	0,000	0,000	0,225	0,247	0,440	20,221	17,805	
EE-27	534122	0,458	0,051	0,457	0,026	0,009	992564	0,718	0,082	0,199	0,001	0,000	0,343	0,381	1,236	11,120	19,619	
Υπόλοιπος κόσμος	1203562	0,704	0,035	0,233	0,027	0,001	5330023	0,776	0,037	0,187	0,000	0,000	0,205	0,212	0,282	31,339	14,307	

ΠΙΝΑΚΑΣ Π6 (συνέχεια)

Γεωγραφικές περιοχές	Συνολική αξία	% Θαλασσιών	% Σιδηροδρομικών	% Οδικών	% Αεροπορικών	Συνολικός βάρος	% Θαλασσιών	% Σιδηροδρομικών	% Οδικών	% Αεροπορικών	Θαλασσιών	Σιδηροδρομικών	Οδικών	Αεροπορικών	Λοιπά	
		λασσιών	ροδρομικών	δικών	εροπορικών		λασσιών	ροδρομικών	δικών	εροπορικών	Ευρώ ανά κιλό	Ευρώ ανά κιλό	Ευρώ ανά κιλό	Ευρώ ανά κιλό		
<b>Γ. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 2006 ΟΡΥΚΤΑ, ΚΑΥΣΙΜΑ, ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ, ΚΑΠ. ΚΩΔΙΚΟΙ 3</b>																
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός																
Βαλκάνια	1197893	0,933	0,001	0,046	0,000	0,020	3183817	0,986	0,001	0,014	0,000	0,356	0,821	1,249	0,335	213,941
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	2939363	0,740	0,000	0,006	0,000	0,254	8618729	0,708	0,000	0,006	0,286	0,356	0,411	0,365	12,190	0,303
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	2779825	0,770	0,001	0,015	0,000	0,214	8705362	0,707	0,000	0,011	0,281	0,348	1,187	0,436	2,509	0,243
4. Κεντρική Ευρώπη	23240	0,553	0,051	0,363	0,001	0,032	19787	0,618	0,086	0,296	0,000	1,051	0,703	1,440	7,093	89,547
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	2316731	0,990	0,000	0,000	0,000	0,010	6338392	0,992	0,000	0,000	0,008	0,365	0,645	0,645	0,460	
6. Λοιπή Αφρική	1286	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	22240	1,000	0,000	0,000	0,000	0,058				
7. Άπω Ανατολή	244216	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	583806	1,000	0,000	0,000	0,000	0,418		6,738		
8. Αμερική	127040	0,975	0,000	0,025	0,000	0,000	1303164	0,961	0,000	0,039	0,000	0,099		0,063	10,271	
9. Ωκεανία	356	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	715	1,000	0,000	0,000	0,000	0,498				
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες	1	0,000	0,000	1,000	0,000	0,000	24	0,000	0,000	1,000	0,000	0,401		0,030		
11. Λοιπές χώρες	572680	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1428485	1,000	0,000	0,000	0,000	0,401		0,060		
Σύνολο	10202431	0,851	0,000	0,012	0,000	0,136	30204521	0,827	0,000	0,008	0,164	0,347	0,835	0,512	0,985	0,280
EE-27	286521	0,770	0,012	0,203	0,001	0,014	646484	0,884	0,006	0,109	0,000	0,386	0,897	0,822	1,249	6,473
Υπόλοιπος κόσμος	9915910	0,853	0,000	0,007	0,000	0,140	29558037	0,826	0,000	0,006	0,168	0,347	0,662	0,389	0,568	0,279
<b>Δ. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 2006 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΙΔΗ ΚΩΔΙΚΟΙ 5+6+7+8</b>																
1. Μεσόγειος-Ατλαντικός																
Βαλκάνια	20493071	0,288	0,017	0,616	0,068	0,011	12146316	0,433	0,017	0,545	0,001	1,121	1,732	1,909	26,097	18,149
2. Μαύρη Θάλασσα-Κασπία	1575975	0,620	0,076	0,299	0,004	0,000	1662847	0,593	0,121	0,286	0,000	0,992	0,601	0,990	40,847	1,125
3. Βόρεια Θάλασσα-Βαλτική	11595311	0,256	0,021	0,576	0,122	0,024	3452155	0,491	0,027	0,442	0,003	1,751	2,641	4,381	11,095	26,797
4. Κεντρική Ευρώπη	3417645	0,216	0,030	0,597	0,150	0,007	1169636	0,556	0,070	0,367	0,005	1,136	1,260	4,749	81,927	9,168
5. Λοιπή Μέση Ανατολή	138986	0,884	0,000	0,085	0,030	0,001	207684	0,973	0,000	0,027	0,000	0,608		2,132	40,731	16,013
6. Λοιπή Αφρική	66504	0,864	0,012	0,005	0,118	0,001	21690	0,987	0,001	0,005	0,000	2,684	37,680	2,883	58,250	13,571
7. Άπω Ανατολή	6168782	0,653	0,000	0,011	0,081	0,255	1207182	0,986	0,000	0,005	0,007	3,383	2,029	12,464	57,257	919,491
8. Αμερική	1001966	0,455	0,000	0,089	0,418	0,037	142379	0,988	0,000	0,019	0,039	3,414	114,181	32,273	75,882	71,635
9. Ωκεανία	100472	0,910	0,000	0,004	0,067	0,019	13619	0,985	0,000	0,003	0,009	6,817		9,321	57,795	42,115
10. Εφοδιασμοί πλοίων με τρίτες χώρες	0						0									
11. Λοιπές χώρες	47822	0,033	0,000	0,003	0,032	0,933	1161	0,858	0,000	0,072	0,011	1,564		1,692	117,946	651,51
Σύνολο	44606534	0,344	0,018	0,493	0,085	0,049	20024670	0,507	0,029	0,453	0,010	1,511	1,420	2,427	21,116	77,286
EE-27	22801546	0,232	0,022	0,625	0,104	0,018	8979018	0,401	0,024	0,555	0,018	1,470	2,239	2,858	14,920	21,315
Υπόλοιπος κόσμος	21804988	0,461	0,015	0,356	0,086	0,082	11045651	0,593	0,032	0,369	0,004	1,534	0,919	1,901	44,367	192,417

Πηγή: Τομέας Εμπορίου και Υπηρεσιών, ΕΣΥΕ.

**ΠΙΝΑΚΑΣ Π7**  
**Ελάχιστος αριθμός Ελλήνων ναυτικών που πρέπει να υπηρετούν σε πλοία που νηολογούνται με το νέο όρο 8 του άρθρου 13 του Νόμου 2687/53**

	Πλοία 3.000-20.000 κοχ	Πλοία 20.001-45.000 κοχ	Πλοία 45.001-100.000 κοχ	Πλοία 100.001 κοχ και άνω
Αξιωματικοί κατασρώματος	3 Πλοίαρχος Υποπλοίαρχος Ανθυποπλοίαρχος	3 Πλοίαρχος Υποπλοίαρχος Ανθυποπλοίαρχος	3 Πλοίαρχος Υποπλοίαρχος Ανθυποπλοίαρχος	4 Πλοίαρχος Υποπλοίαρχος Ανθυποπλοίαρχος Ανθυποπλοίαρχος
Αξιωματικοί μηχανής	2 Α' Μηχανικός Β' Μηχανικός	3 Α' Μηχανικός Β' Μηχανικός Γ' Μηχανικός	3 Α' Μηχανικός Β' Μηχανικός Γ' Μηχανικός	3 Α' Μηχανικός Β' Μηχανικός Γ' Μηχανικός
Πλήρωμα κατασρώματος	2 Ναύτες	2 Ναύτες	3 Ναύτες	3 Ναύτες
Δόκιμος Πλοίαρχος ή Μηχανικός	1 Δόκιμος	1 Δόκιμος	1 Δόκιμος	1 Δόκιμος
Γενικών Υπηρεσιών	1 Μάγειρας ή Καμαρώτος	1 Μάγειρας ή Καμαρώτος	1 Μάγειρας ή Καμαρώτος	1 Μάγειρας ή Καμαρώτος
ΣΥΝ. ΠΛΟΙΑ ΜΕ GMDSS	9	10	11	12
ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΙΣ GMDSS	1 Ασυρματιστής	1 Ασυρματιστής	1 Ασυρματιστής	1 Ασυρματιστής
ΣΥΝ. ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΙΣ GMDSS	10	11	12	13



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Στα Αγγλικά

- Barros, C., and Athanassiou, M. (2004). "Efficiency in European seaports with DEA: Evidence from Greece and Portugal", *Maritime Economics and Logistics*, 6 (2), 122-140.
- Barros, C. (2006). "A benchmark analysis of Italian seaports using Data Envelopment Analysis", *Maritime Economics and Logistics*, 8 (4), 347-365.
- BIMCO/ISF. (2005). *Manpower Update: The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers*. Warwick Institute of Employment.
- CEC (2003). *Study on Freight Integrators*. Final Report to the Commission of the European Communities, Berlin.
- Corbett, J.J., & Koehler, H.W. (2003). "Updated emissions from ocean shipping", *Journal of Geophysical Research*, 108 (D20), 4650, doi:10.1029/2003JD003751.
- Diakomihalis, M.N. (2007). "Greek maritime tourism: evolution, structures and prospects, Maritime Transport: The Greek Paradigm", *Research in Transportation Economics*, VI 21, p. 419-455, Elsevier Ltd.
- Donn, C. (1989). "Concession Bargaining in the Ocean Going Maritime Industry", *Industrial and Labour Relations Review*, 42(2), 189-200.
- Endresen, Ø., Sørgård, E., Sundet, J.K., Dalsøren, S.B., Isaksen, I.S.A., Berglen, T.F., Gravir, G. (2003). "Emission from international sea transportation and environmental impact", *Journal of Geophysical Research*, 108 (D17), 4560, doi:10.1029/2002JD002898.
- Eyring, V. (2007). *Past, present-day and future ship emissions*. Πρακτικά Συνεδρίου "How to make the sea green: What to do about air pollution and greenhouse gas emissions from maritime". European Federation for Transport and Environment, Βρυξέλλες, 17 Οκτωβρίου.
- Eyring, V., Koehler, H.W., van Aardenne, J., Lauer, A. (2005). "Emissions from international shipping: 1. The last 50 years", *Journal of Geophysical Research*, 110, D17305, doi:10.1029/2004JD005619.

- Goulielmos, A.M. (1997). "The factors determining the foreign exchange inflow from shipping". Essays in honour and in memory of late professor emeritus of Maritime Economics Dr. Basil N. Metaxas, Piraeus.
- Goulielmos, A.M. (1996). *The role of Greek shipping and ports in the Greek-Italian short sea network*. 3<sup>rd</sup> Conference, Short sea shipping (Bergen: Lloyds of London Press).
- King, J. (2000). "Technology and the Seafarer", *Journal of Maritime Research*. <http://www.jmr.nmm.ac.uk/server/show/conJmrArticle.24>.
- Lekakou, M.B. (2007), "The eternal Conundrum of Greek Coastal Shipping", στο *Maritime Transport: The Greek Paradigm, Research in Transportation Economics*, Volume 21, 257-296, Elsevier Ltd.
- National Bank of Greece (2006). *Greek Shipping to Remain a Global Leader in a More Competitive Environment*. Athens: National Bank of Greece.
- Nitsopoulos, S. and Psaraftis, H. (2008). "The Role of Mediterranean Short Sea Shipping in the EU Transport Chain: The case of Greece", *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol. 7, No 1, pp. 17-30 (14), World Maritime University, Sweden.
- Optimar (2008). *Benchmarking Strategic Options for European Shipping and for the European Maritime Transport System in the Horizon 2008-2018*. Final Report, Lloyd's Register Fairplay, U.K.
- Pallis, A. A. (2002). *The Common EU Maritime Transport Policy: Policy Europeanisation in the 1990s*. Aldershot: Ashgate.
- Pallis, A.A. (2007). "Whiter Port Strategy? Theory and Practice in Conflict, Maritime Transport: The Greek Paradigm", *Research in Transportation Economics*, VI 21, p. 343-382, Elsevier Ltd.
- Rigas, K. (2008). "Boat or airplane? Passengers' perceptions of transport services to islands. The example of the Greek domestic leisure market", *Journal of Transport Geography* (υπό δημοσίευση).
- Roll, Y., Hayuth, Y. (1993). "Port performance comparison applying data envelopment analysis (DEA)", *Maritime Policy and Management*, 20 (2), 153-161.
- Sambrakos, E. (2003). "Market analysis and pricing policies for sea canals: the case of the Greek Corinth Canal", *Maritime Policy and Management*, 30 (2), 175-190.

- Sambrakos, E., Rigas, K. (2007). "Passenger reactions to market deregulation: First results from the experience of the Greek islands market", *Journal of Air Transport Management*, 13 (2), 61-66.
- Sambracos, E., and Tsiaparikou, J. (2001). "Sea-going Labour and Greek Owned Fleet: A Major Aspect of Fleet Competitiveness", *Maritime Policy and Management*, 28(1), 55-69.
- Tambakis, D. (1984). "An econometric analysis of the factors affecting shipping in Greece", *Maritime Policy and Management*, 11(1), 21-33.
- Thanopoulou, H. A. (1998). "What Price the Flag? The Terms of Competitiveness in Shipping", *Marine Policy*, 22(3), 349-367.
- Trujillo, L., Tovar, B. (2007). "The European Port Industry: An Analysis of Its Economic efficiency", *Maritime Economics and Logistics*, 9 (2), 148-171.
- Tsamurgelis, I. (2007). "Employment Practices and Greek Shipping competitiveness", στο *Maritime Transport: The Greek Paradigm*, Research in Transportation Economics, Volume 21, 121-170.
- Tsekeris, Th. (2009). "Dynamic analysis of air travel demand in competitive island markets", *Journal of Air Transport Management* (υπό δημοσίευση).
- U.N. (2006). *Review of Maritime Transport*. United Nations, New York.
- U.N. (2007). *Review of Maritime Transport*. United Nations, New York.
- U.N. (2008). *Review of Maritime Transport*. United Nations, New York.
- U.S. Maritime Administration (MARAD) (2002). *Foreign Flag Crewing Practices*. Washington, DC: MARAD.

## **Β. Στα Ελληνικά**

- Αθανασακόπουλος, Δ. (2006). *Μέθοδοι Αναδιάρθρωσης και Ιδιωτικοποίησης του Σιδηρόδρομου και των Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης*. Εκθέσεις, Αρ. 47, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.
- Alpha Bank (2008α). "Διεθνείς Ελληνικοί λιμένες: απαιτείται άμεσα αλλαγή πλεύσεως", *Οικονομικό Δελτίο*, Τεύχος 105, Alpha Bank, Απρίλιος 2008.
- Βάχλα, Α., Μπασδάνη, Ε. και Ραμπαβίλα, Μ. (2007). "Εξέλιξη Ελληνικών λιμένων ως τερματικές εγκαταστάσεις συνδυασμένων μεταφορών". 1<sup>st</sup> Internatio-

- nal Scientific Conference. Competitiveness and Complementarity of Transport Modes-Perspectives for the development of Intermodal Transport, University of the Aegean, Chios, 10-12/5/2007.
- Γουλιέλμος, Α., Σαμπράκος, Ε. (2002). *Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων*. Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- ΕΜΠ (2008). *Ship Emission Study*. Μελέτη για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.
- Ερευνητική Ομάδα Πανεπιστήμιου Πειραιά (2007). “Ανταγωνιστικότητα και προοπτική ανάπτυξης των εμπορευματικών λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης”, *Ενημέρωση*, ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ, Τεύχος 141, Ιούλιος 2007.
- ΕΣΠΑ 2007-1013. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κρήτης και Νήσων Αιγαίου, Αθήνα, Σεπτέμβριος 2007.
- Θεοτοκάς, Ι. (1997). “Ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Πειραιά (1975-1981)”. Τιμητικός τόμος για τον Ομότιμο Καθηγητή τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Βασίλειο Ν. Μεταξά, Πανεπιστήμιο Πειραιά, σελ. 87.
- Θεοτοκάς, Ι., Λεκάκου, Μ.Β., Πάλλης, Α.Α., Συριόπουλος, Τ. και Τσαμουργέλης, Ι. (2006). *Η Ελληνική Ναυτιλία: Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα*. Μελέτη για την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ), Χίος: Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- ICAP (2007). *Third Party Logistics*. Εκδόσεις ICAP, Νοέμβριος 2007, Αθήνα.
- ICAP (2008α). *Υπηρεσίες Διαμεταφοράς*. Εκδόσεις ICAP, Μάρτιος 2008, Αθήνα.
- ICAP (2008β). *Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία*. Εκδόσεις ICAP, Μάιος 2008, Αθήνα.
- ΚΕΠΕ (1990). *Εμπορική Ναυτιλία*. Εκθέσεις για το Πρόγραμμα 1988-1992, Αρ. 11, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.
- ΚΕΠΕ (1992). *Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα: Ανάλυση Οικονομικών Συνθηκών Λειτουργίας*. Μελέτη Ερευνητικής Ομάδας ΚΕΠΕ για λογαριασμό της Ενώσεως Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.
- ΚΕΠΕ (2008). Σ. Σπαθή, Θ. Τσέκερης, Σ. Καραγιάννης, Α. Τσούμα, Ν. Γεωργικόπουλος, Κ. Βογιατζόγλου: *Ναυτιλία-Μεταφορές: Η Συμβολή του Τομέα στην*



*Ελληνική Οικονομία-Μεσοπρόθεσμες Προοπτικές*. Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, Νοέμβριος.

- ΚΕΠΕ (2009). Σ. Σάββα-Μπαλφούσια, Ε. Αθανασίου, Ζ. Αναστασάκου, Α. Κουτρούλης, Σ. Πέτρου: *Ελληνική Μεταποίηση: Εξελίξεις και Προοπτικές (Παραγωγικότητα και Ανταγωνιστικότητα κλάδων)*, (υπό έκδοση).
- Κωνσταντοπούλου, Μ. (1976). *Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα: Οικονομική Ανάλυση και Προβλέψεις για την Πενταετία του Προγράμματος 1976-1980*. Ερευνητικές Εργασίες, Αρ. 11, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, 1976.
- Μυλωνάς, Π. (2008). *Οι προοπτικές της ποντοπόρου ναυτιλίας παραμένουν θετικές παρά τη δυσμενή διεθνή οικονομική συγκυρία*. Διεύθυνση Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα, Ιούνιος 2008.
- Νιτσόπουλος, Σ. (2006). *Η Ανανέωση του Στόλου Μεσογειακών Φορτηγών ως Στρατηγική Ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων*. Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Φεβρουάριος 2006.
- Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2005). *Διερεύνηση και Καταγραφή των Επιπτώσεων της Ναυτιλιακής Δραστηριότητας στην Ελληνική Οικονομία. Ναυτεργατικό Δυναμικό και Κόστος Επάνδρωσης του Ελληνικού Πλοίου*. Πειραιάς, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Σεπτέμβριος.
- Παρδάλη-Λαϊνού, Α., Μιχαλόπουλος, Β. (1997). *Ζήτηση και προσφορά υπηρεσιών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά*. Τιμητικός τόμος για τον Ομότιμο Καθηγητή τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Βασίλειο Ν. Μεταξά, Πανεπιστήμιο Πειραιά, σελ. 131.
- Σαμπράκος, Ε. (2008). *Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές*. Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Σπαθή, Σ. (2005). *Σύγκριση των Αεροπορικών και Ακτοπλοϊκών Επιβατικών Μετακινήσεων στις Γραμμές Εσωτερικού - Οικονομική Εκτίμηση της Ζήτησης*. Μελέτες, Αρ. 62, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.
- Τζαμουζάκης, Φ. και Καραδήμα Μ. (1996). *Ακτοπλοΐα και αερομεταφορές: ο ρόλος του κράτους στον ανταγωνισμό των δύο μεταφορικών μέσων*. 2η Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών με θέμα «Ακτοπλοΐα και αερομεταφο-

ρές, ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Νοέμβριος 1996, σελ. 54-65.

Τζαμουζάκης, Φ. και Σπαθή, Σ. (1991). *Shipbuilding and Shiprepairing Industry in Greece*. Εκθέσεις, Αρ. 6, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.

Τράπεζα της Ελλάδος (2006). *Εξελίξεις και προοπτικές της Ελληνικής ναυτιλίας*. Ετήσια Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος 2006. Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα, σελ. 281.

Τσέκερης, Θ., Τσούμα, Α. (2010). *Μεταφορές και Οικονομία: Συμβολή, Τάσεις και Προοπτικές στην Ελλάδα με έμφαση στις Χερσαίες Μεταφορές*. Εκθέσεις Νο 63, ΚΕΠΕ, Αθήνα (υπό έκδοση).

Χαραλαμπίδης, Η.Ε. (1986). *Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη*. Θέματα Προγραμματισμού, Νο 30, ΚΕΠΕ, Αθήνα.

Χλωμούδης, Κ., Λεκάκου Μ., Πάνου. Κ., Παπαδημητρίου. Ε., Συριόπουλος. Θ., Τζαννάτος Ε. (2007). *Μεταφορές-Αρτηρίες ζωής για τα νησιά*. Μελέτες Νο 3, Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Ψαραύτης. Ν.Χ. (2009). "Υπέρ τρίτων κρατήσεις: Μύθοι και πραγματικότητα", *Ναυτικά Χρονικά*, Αύγουστος, 2009.

## ΣΤΗΝ ΙΔΙΑ ΣΕΙΡΑ

- No 1 *Πρόγραμμα Αμβρακικού: Α΄ Φάση: Η Προγραμματική Σύμβαση (Τόμος 1). Αθήνα, 1990.*  
*Β΄ Φάση: Πενταετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης-Τελική Έκθεση (Τόμος 2). Αθήνα, 1989.*  
*Β΄ Φάση: Πενταετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης-Τομεακή Ανάλυση (Τόμος 3). Αθήνα, 1990.*  
*Ειδικές Μελέτες (Τόμος 4). Αθήνα, 1990.*  
*Επισκόπηση της Παγκόσμιας Αγοράς Χελιών (Τόμος 5). Αθήνα, 1990.*
- No 2 *Προστασία και ανάπτυξη περιοχής λίμνης Καστοριάς. Αθήνα, 1990.*
- No 3 *Μεταφορά και ανάπτυξη των τεχνολογιών πληροφόρησης στην Ελλάδα, του Δ. Ουζουνίδη. Αθήνα, 1990.*
- No 4 *Χωροταξική κατανομή και κλαδική σύνθεση των επενδύσεων του Ν.1262/1982, του Γ. Γεωργίου. Αθήνα, 1991.*
- No 5 *Το ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών: Επιπτώσεις από την ένταξη και την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ, του Δ. Μαρούλη. Αθήνα, 1991.*
- No 6 *Shipbuilding and Shiprepairing Industry in Greece, των Φρ. Τζαμουζάκη και Σ. Σπαθή. Αθήνα, 1991.*
- No 7 *ΚΑΠΗ Μελισσίων, των Α. Ριτσατάκη, Α. Κώτση και Χρ. Αυγουστή. Αθήνα, 1992.*
- No 8 *Εξελίξεις στο διεθνές νομισματοπιστωτικό σύστημα και η ενοποίηση της ευρωπαϊκής αγοράς: Επιπτώσεις για την Ελλάδα, του Δ. Μαρούλη. Αθήνα, 1992.*
- No 9 *Δημοσιονομικές εξελίξεις στη δεκαετία του '80, του Α. Μπαλφούσια σε συνεργασία Ν. Μανωλά. Αθήνα, 1993.*
- No 10 *Ανθρώπινοι πόροι: Πληθυσμός, αγορά εργασίας, εκπαίδευση, του Κ. Κανελλόπουλου. Αθήνα, 1994.*
- No 11 *Χωροταξική ανάλυση, του Π. Κομίλη. Αθήνα, 1994.*
- No 12 *Αξιολόγηση της συμβολής των Κοινοτικών χρηματοδοτήσεων στην προστασία του ελληνικού περιβάλλοντος, των Δ. Κατοχιανού και Σ. Σπαθή. Αθήνα, 1994.*
- No 13 *Ελεύθερη διακίνηση εργαζομένων στην Κοινότητα και η πολιτική απασχόλησης στην Ελλάδα, του Κ. Ευστρατόγλου. Αθήνα, 1994.*

- No 14 *Ο ελληνικός κλάδος ζάχαρης: Ανάλυση-προοπτικές*, Μελετητικής Ομάδας ΚΕΠΕ. Αθήνα, 1994.
- No 15 *Παραοικονομία και φοροδιαφυγή: Μετρήσεις και οικονομικές επιπτώσεις*, των Κ. Κανελλόπουλου, Ι. Κουσουλάκου, Β. Ράπανου, σε συνεργασία Κ. Κωτσή, Α. Μακροπούλου. Αθήνα, 1995.
- No 16 *Σύγκλιση, απόκλιση και περιφερειακή πολιτική*, των Λ. Αθανασίου, Κ. Κανελλόπουλου, Η. Πούπου. Αθήνα, 1995.
- No 17 *Πρωτογενής τομέας: Εξελίξεις και προοπτικές ανάπτυξης, 1994-1999*, της Α. Λαμπροπούλου. Αθήνα, 1995.
- No 18 *Ήπειρος: Εξελίξεις και προοπτικές ανάπτυξης, 1994-1999*, του Γ. Κωστελένου. Αθήνα, 1995.
- No 19 *Διαπεριφερειακή ανάλυση και πολιτική και βασικά στοιχεία κατά περιφέρεια και νομό*, των Λ. Αθανασίου, Π. Καββαδία, Δ. Κατοχιανού, Π. Τονικίδου. Αθήνα, 1995.
- No 20 *Η ελληνική εκπαίδευση στον ορίζοντα του 2000*, του Κ. Κάρμα. Αθήνα, 1995.
- No 21 *Εσωτερική μετανάστευση*, του Κ. Κανελλόπουλου. Αθήνα, 1995.
- No 22 *The European Observatory for Small and Medium-Sized Enterprises: Research Environment and Innovation in Greek Manufacturing*, του Δ. Σακκά. Αθήνα, 1995.
- No 23 *Θέματα γεωργίας, αγροτικής και τοπικής ανάπτυξης*, της Κ. Καραμπάτσου-Παχάκη. Αθήνα, 1996.
- No 24 *Οικονομία και αθλητισμός*, Μελετητικής Ομάδας ΚΕΠΕ. Αθήνα, 1996.
- No 25 *Διαρθρωτικά και θεσμικά προβλήματα των ελληνικών εξαγωγών: Υφιστάμενη κατάσταση και προτάσεις πολιτικής*, των Δ. Μαρούλη και Κλ. Ευστρατόγλου. Αθήνα, 1996.
- No 26 *Δυτική Ελλάδα: Αναπτυξιακές δυνατότητες και προοπτικές*, του Δ. Σακκά. Αθήνα, 1996.
- No 27 *Βόρειο Αιγαίο: Εξελίξεις και προοπτικές ανάπτυξης 1994-1999*, του Μ. Παπαδημητρίου. Αθήνα, 1996.
- No 28 *Μελέτη αξιολόγησης των ΠΕΠ του ΚΠΣ 1994-1999*, Μελετητικής Ομάδας ΚΕΠΕ. Αθήνα, 1997.

- No 29 *Ο ιαματικός τουρισμός και η ανάπτυξη του τουρισμού υγείας στην Ελλάδα*, της Σ. Σπαθή. Αθήνα, 2000.
- No 30 *Η κοινωνικοοικονομική ταυτότητα των υδατικών διαμερισμάτων*, των Β. Δεδεγιάν, Δ. Κατοχιανού, Α. Λαμπροπούλου. Αθήνα, 2000.
- No 31 *Αλληλόχρεοι λογαριασμοί του Δημοσίου*, των Θ. Μπαλφούσια, Β. Ράπανου, σε συνεργασία Κ. Κωτσή, Ν. Μανωλά. Αθήνα, 2000.
- No 32 *Ο πολιτισμός ως κλάδος οικονομικής δραστηριότητας*, των Καλλ. Παχάκη, Φ. Αγγελίδου, Ζ. Αναστασάκου, Β. Δεδεγιάν, Εμ. Κουνάρη, Σ. Λέρτα, Π. Μπαλτζάκη, Στ. Χειμωνίτη-Τερροβίτη. Αθήνα, 2000.
- No 33 *Το «μέγεθος» και ο ρόλος του δημόσιου τομέα στην Ελλάδα: Εξελίξεις και συγκρίσεις με άλλες χώρες*, των Λ. Αθανασίου, Δ. Αθανασακόπουλου, Χ. Δημητριάδου, Εμ. Κουνάρη, Α. Κώτση, Ν. Μανωλά, Π. Παπακωνσταντίνου, Θ. Τερροβίτη. Αθήνα, 2000.
- No 34 *Διαχειριστικό κόστος του ελληνικού φορολογικού συστήματος*, του Αθ. Μπαλφούσια. Αθήνα, 2000.
- No 35 *Ελληνικές φορολογικές δαπάνες*, του Αθ. Μπαλφούσια, σε συνεργασία Ζ. Αναστασάκου, Χ. Κόλλια, Εμ. Κουνάρη, Μ. Χλέτσου. Αθήνα, 2001.
- No 36 *Διερεύνηση των εξελίξεων στην κατοικία τις τελευταίες 10ετίες. Παρατηρήσεις και ενδείξεις για τις αστικές κυρίως περιοχές*, της Στ. Χειμωνίτη-Τερροβίτη. Αθήνα, 2001.
- No 37 *Μελέτη τουριστικής ανάπτυξης Νομού Ευβοίας*, των Π. Κομίλη, Ν. Βαγιονή, Κ. Κάρμα, Α. Μυλωνά, Μ. Παπαδημητρίου και Γ. Παπαπολυμέρου. Αθήνα, 2001.
- No 38 *Απελευθέρωση της αγοράς των τηλεπικοινωνιών: Επιπτώσεις στην απασχόληση του κλάδου*, του Θ. Τερροβίτη. Αθήνα, 2002.
- No 39 *Το κοινωνικοασφαλιστικό σύστημα και η αναπτυξιακή διαδικασία στην Ελλάδα: Αλληλεπιδράσεις*, του Λ. Αθανασίου. Αθήνα, 2002.
- No 40 *Συμμετοχή ιδιωτών στα έργα υποδομής και αυτοχρηματοδότηση*, της Στ. Χειμωνίτη-Τερροβίτη. Αθήνα, 2003.
- No 41 *Η εγκληματικότητα των αλλοδαπών: τα στατιστικά δεδομένα*, των Θ. Π. Λιανού και Θ. Μπένου, σε συνεργασία Αγγ. Δαρίτση. Αθήνα, 2003.
- No 42 *Franchising: Αξιολόγηση και προοπτικές της δικαιόχρησης στον ελληνικό χώρο*, των Δ. Κάζη και Θ. Τσαγκούρη. Αθήνα, 2004.

- No 43 *Εξελίξεις στην αγορά κατοικιών, της Στ. Χειμωνίτη-Τερροβίτη. Αθήνα, 2005.*
- No 44 *Ο συστημικός μετασχηματισμός των βαλκανικών χωρών και οι εξελίξεις στις οικονομικές ανταλλαγές με την Ελλάδα, των Ν. Βαγιονή, Β. Καφούρου και Ε. Παναγιώτου. Αθήνα, 2005.*
- No 45 *Europe and the international economic environment in 2005: Recent developments and outlook, των Στ. Σάββα-Μπαλφούσια, Ε. Αθανασίου, Στ. Καραγιάννη και Κ. Τσούμα. Αθήνα, 2006.*
- No 46 *Η ελληνική γεωργία ενώπιον των νέων συνθηκών και θεσμικού πλαισίου, της Κ. Παχάκη, σε συνεργασία Π. Τονικίδου. Αθήνα, 2006.*
- No 47 *Μέθοδοι και στρατηγικές αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης του σιδηροδρόμου και των λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, του Δ. Θ. Αθανασακόπουλου. Αθήνα, 2006.*
- No 48 *Η επαγγελματική εκπαίδευση στην Ελλάδα: Εξελίξεις και προοπτικές, του Κ. Κάρμα. Αθήνα, 2006.*
- No 49 *Αγροτικό εμπόριο Ελλάδας-Βαλκανικών χωρών: Συγκριτικό πλεονέκτημα και ανταγωνιστικότητα, του Π. Παρασκευαΐδη. Αθήνα, 2006.*
- No 50 *Ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα στην ΕΕ-15 και δυνατότητες εφαρμογής του στην Ελλάδα, των Α. Θ. Μπαλφούσια και Κ. Ν. Κωστή. Αθήνα, 2007.*
- No 51 *Ο ενεργειακός τομέας στην Ελλάδα: Τάσεις και προοπτικές, του Νικηφ. Μανωλά. Αθήνα, 2007.*
- No 52 *Χρηματοδότηση και ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων, του Κλ. Β. Ευστρατόγλου. Αθήνα, 2007.*
- No 53 *Τουριστική ανάπτυξη στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο: Μια συγκριτική ανάλυση, των Ν. Βαγιονή και Β. Καφούρου. Αθήνα, 2007.*
- No 54 *Αναπτυξιακή διαδικασία και μακροχρονιότερες εξελίξεις στην οικονομική συμπεριφορά και τις οικονομικές συνθήκες στην Ελλάδα, του Λουκή Αθανασίου. Αθήνα 2008.*
- No 55 *FYROM's transition: From Yugoslavia to the European Union? της Ελευθερίας Παναγιώτου. Αθήνα 2008.*
- No 56 *Πολυμερείς Εμπορικές Διαπραγματεύσεις: Εμπόριο Υψηλεσιών, του Βασίλη Νότη. Αθήνα, 2008.*

- No 57 *Οικονομική και δημογραφική βιωσιμότητα του κοινωνικοασφαλιστικού συστήματος*, των Λουκή Αθανασίου, Φανής Ζεβρού, Αγαπούλας Κώτση. Αθήνα 2009.
- No 58 *Η εξέλιξη και προβληματισμός για τη βιωσιμότητα του συνταξιοδοτικού συστήματος*, της Φανής Ζεβρού. Αθήνα 2009.
- No 59 *Size profile and labour market analysis of immigration in Greece*, των Κ. Κανελλόπουλου, Μ. Γρέγου, Α. Πετραλιά. Αθήνα 2009.
- No 60 *Ο αγροτικός τομέας στην Ελλάδα*, των Ε. Καδίτη, Ε. Νίτση, Αθήνα 2010.
- No 61 *Το κοινωνικό κεφάλαιο στην Ελλάδα*, του Η. Πούπου, Αθήνα 2010.

Επιμέλεια έκδοσης: Ελένη Σουλτανάκη

Εκτύπωση - Βιβλιοδεσία:

**ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ Α.Β.Ε.Ε.**

γραφικές τέχνες, χωροσυνθέσεις, διαδίκτυο  
Ασκληπιού 80, 114 71 Αθήνα,  
Τηλ.: 210-36.24.728, Fax: 210-36.01.679  
[www.papanikolaou.gr](http://www.papanikolaou.gr)  
[info@papanikolaou.gr](mailto:info@papanikolaou.gr)





ISBN: 978-960-341-093-5  
ISSN: 1108-5797