

**Τ.Ε.Ι. ΗΠΕΙΡΟΥ**  
**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**  
**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**«Η Ναυτιλιακή Οικονομία της Ηπείρου  
σήμερα και χθές»**



**Παληογιάννη Γεωργία**

**Επόπτης Καθηγητής: Βαρσάμη Χαρά**

**ΠΡΩΤΗ ΔΕΛΤΙΑ**

### **Αντικείμενο**

Αντικείμενο της εργασίας αυτής αποτελεί η συμβολή της ναυτιλίας της Ηπείρου και ιδιαίτερα των λιμανιών της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας, γενικότερα στην ναυτιλιακή οικονομία της Ηπείρου, από την εποχή της Οθωμανικής αυτοκρατορίας έως τις μέρες μας. Μέσα σε αυτή τη χρονική αναδρομή συμπεριλαμβάνονται ιστορικά στοιχεία αλλά και εμπορικές κινήσεις στα λιμάνια της Ηπείρου και ιδιαίτερα στα λιμάνια της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας καθώς και η σημερινή εξέλιξή τους με τα αντίστοιχα προβλήματα αλλά και προοπτικές.



# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Συμβολή της θαλάσσιας μεταφοράς στην ανάπτυξη της οικονομίας .....	5
---	---

## ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

1. Έννοια – Αντικείμενο Ναυτιλίας .....	7
1.1. Περιεχόμενο της Ναυτιλιακής Οικονομικής .....	7
1.2. Θεσμικό – Νομοθετικό πλαίσιο περί Ναυτιλίας .....	7
1.2.1. Καθεστώς Νηολόγησης Πλοίων .....	7
1.2.2. Διαδικασίες Νηολόγησης .....	8
1.2.3. Το νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας .....	8
1.3. Ευρωπαϊκή Ένωση και Θαλάσσιες Μεταφορές .....	9
1.3.1. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) .....	10
1.3.2. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων .....	10
1.3.3. Δίκτυα Μεταφορών .....	10
1.3.3.1. Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών - Θαλάσσιες λεωφόροι.....	10
1.3.3.2. Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών .....	12
1.3.3.3. Ευρωμεσογειακό Δίκτυο Μεταφορών .....	12
1.4. Ελληνικές θαλάσσιες Μεταφορές – Μια ισχυρή Παγκόσμια Δύναμη .....	13
1.4.1. Συμμετοχή στις Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές .....	13
1.4.2. Μία ισχυρή βιομηχανία.....	14
1.5. Η σημασία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.....	14
1.5.1. Η συμβολή της ναυτιλίας στο Ισοζύγιο Πληρωμών.....	14
1.5.2. Συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της οικονομίας.....	15
1.5.3. Εμπορικός στόλος –Συνάλλαγμα.....	16
1.6. Ακτοπλοΐα .....	21
1.7. Στάδια Εξέλιξης Λιμανιών.....	22
1.7.1. Τα λιμάνια Πρώτης Γενιάς.....	23
1.7.2. Τα λιμάνια Δεύτερης Γενιάς .....	23
1.7.3. Τα Λιμάνια Τρίτης Γενιάς.....	24
1.8. Η Σημασία των logistics στο Σύγχρονο Λιμάνι .....	26
1.8.1. Με τα logistics επιδιώκεται.....	26
1.8.2. Παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού.....	28
1.8.3. Μορφές Ανταγωνισμού των Λιμανιών.....	29

## ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

2. Ταυτότητα Ηπείρου (Γεωγραφική - Κοινωνική - Πληθυσμιακή - Οικονομική).....	32
Γενικά .....	32
2.1. Γεωγραφία.....	32
2.2. Κοινωνικά χαρακτηριστικά.....	34
2.2.1. Μεταναστευτικό ρεύμα.....	34
2.3. Κοινωνία και οικονομία.....	34
2.3.1. Πρωτογενής τομέας.....	38
2.3.2. Δευτερογενής τομέας.....	39
2.3.3. Τριτογενής τομέας.....	40
2.4. Οικονομικά Χαρακτηριστικά.....	41
2.4.1. Πρωτογενής τομέας - Παραγωγή – Προϊόντα.....	41
2.4.2. Δευτερογενής τομέας - Παραγωγή – Προϊόντα.....	41
2.4.3. Τριτογενής τομέας – Θέση – Υποδομές.....	42
2.5. Υφιστάμενη κατάσταση – Προβλήματα.....	46

2.6. Πλεονεκτήματα – Δυνατότητες Ανάπτυξης.....	49
2.7. Υποδομές και Δράσεις για την υποστήριξη της Ανταγωνιστικότητας .....	50
2.7.1. Υποδομές.....	50
2.7.2. Γενικότεροι στόχοι.....	50
2.7.3. Αδυναμίες – Απειλές.....	51
2.7.4. Συμπέρασμα.....	51
2.7.5. Ειδικότεροι στόχοι .....	52
2.8. Πολιτικές που εφαρμόστηκαν -Σχεδιαζόμενα έργα - ΠΕΠ Ηπείρου.....	52

### **ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

3.1. Η Ναυτιλία της Ηπείρου (ιστορικά).....	55
3.1.1. Η περίπτωση της Πρέβεζας.....	55
3.1.2. Εμπορευματική κίνηση στο πέρασμα των χρόνων.....	58
3.1.3. Επαγγέλματα λιμανιού – Μεταβολές - Σωματείο λιμενεργατών .....	65
3.1.4. Λόγοι που συντέλεσαν η πόλη της Πρέβεζας να χαρακτηριστεί αγροτική.....	66
3.2. Τύποι πλοίων – Η εξέλιξη τους στο χρόνο - Τεχνολογία.....	68
3.2.1. Η σημασία της τεχνολογίας για την Εμπορική Ναυτιλία .....	69
3.3. Λιμάνι Πρέβεζας.....	71
3.3.1. Εμπορικές δραστηριότητες και Παρεχόμενες Υπηρεσίες .....	72
3.3.2. Ανάλυση Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος .....	74
3.3.2.1. Εξυπηρέτηση Τουριστικής κίνησης .....	75
3.3.2.2. Υπολογισμός ελλειμνιζόμενων σκαφών .....	75
3.3.2.3. Κίνηση Επιβατών και Οχημάτων στο λιμάνι της Πρέβεζας .....	76
3.3.2.4. Εισαγωγές – Εξαγωγές 2003–2004 στο λιμάνι της Πρέβεζας .....	77
3.4. Λιμενικό ταμείο Πρέβεζας (ΛΤΠ)- Ρόλος και λειτουργία του.....	87
3.4.1. Εγκαταστάσεις – Εξοπλισμός – Διευκολύνσεις .....	88
3.4.2. Οικονομικά στοιχεία Λιμενικού Ταμείου Πρέβεζας .....	89
3.4.3. Παραδοχές χρηματοοικονομικού μοντέλου .....	95
3.5. Ζεύξη Ακτίου Πρέβεζας – Ιόνια Οδός.....	98
3.6. Εγνατία Οδός.....	99

### **ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

4.1 Ηγουμενίτσα κόμβος των θαλασσιών μεταφορών.....	101
4.1.1. Σύγκριση με άλλα λιμάνια .....	102
4.2. Νέος λιμένας Ηγουμενίτσας .....	103
4.2.1. Παρουσίαση –Στοιχεία .....	103
4.2.2. Έργα. Υφιστάμενα και προγραμματισμένα .....	104
4.2.3. Κίνηση στο λιμάνι Ηγουμενίτσας – Στατιστικά στοιχεία .....	106
4.3. Οικονομικά στοιχεία.....	113
4.4. Προβλήματα – Προοπτικές.....	113
4.5. Οργανισμός λιμένα Ηγουμενίτσας (ΟΛΗγ).....	114

### **ΠΕΜΠΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

5.1. Λιμάνι Σαγιάδας.....	116
5.1.1. Γεωγραφικά στοιχεία .....	116
5.1.2. Ιστορικά στοιχεία .....	116
5.2. Λιμάνι Πάργας.....	118

<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>119</b>
---------------------------	------------

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ.....</b>	<b>121</b>
----------------------------------	------------

<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....</b>	<b>122</b>
--------------------------	------------

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1. Συμβολή της θαλάσσιας μεταφοράς στην ανάπτυξη της οικονομίας

- Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας που από τους παλαιότετους χρόνους έδωσε πρωτεύουσα σημασία στο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς. Τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες. Με εξαίρεση τις περιοχές των δύο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών σε οποιαδήποτε απόσταση και σημείο της υδρογείου που είναι προσιτό από τη θάλασσα και επιπλέον ενδεχόμενα και μέσω ποταμών, διωρύγων ή λιμνών.

- Χρονικά προηγήθηκε κατά πολύ η χρησιμοποίηση και ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορικών μέσων έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Τα πλοία διέσχισαν τις θάλασσες από τους προϊστορικούς χρόνους και τους ωκεανούς από την εποχή των μεγάλων εξερευνήσεων και ανακαλύψεων. Αντίθετα, η συμβολή των μεταφορικών μέσων της ξηράς στις συγκοινωνίες και τις μεταφορές έγινε ουσιώδης για την οικονομία μόνο από την χρησιμοποίηση της ατμομηχανής και αργότερα της μηχανής εσωτερικής καύσης για την κίνηση τους. Η αεροπορική τέλος μεταφορά, εμφανίζεται μόνο στον εικοστό αιώνα και πήρε μεγάλες διαστάσεις μόνο στην περίοδο μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο.

- Εξάλλου, ακόμη και σήμερα, μόνον χάρις στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών, ιδίως δε όταν αφορά μαζικά χύδην φορτία, όπως λ.χ. πρώτες ύλες, καύσιμα ή δημητριακά.

Ως συνέπεια και επαλήθευση των παραγόντων που προαναφέρθηκαν, τα τέσσερα πέμπτα περίπου του διεθνούς εμπορίου, διεξάγονται από τη θάλασσα. Ο ρόλος βέβαια της θαλάσσιας μεταφοράς για την οικονομική ανάπτυξη και το έργο που αυτή επιτελεί δεν ήταν πάντα το ίδιο σημαντικό. Από την άποψη αυτή, η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διακριθεί σε τρεις κύριες περιόδους: Η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15ο αιώνα, η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19ου αιώνα, (οπότε άρχισε ουσιαστικά η χρησιμοποίηση του ατμού στην πρόωση των πλοίων) και τέλος η τρίτη αφορά στο υπόλοιπο του 19ου αιώνα και στη σύγχρονη εποχή. Αναλυτικότερα παρατηρούνται οι εξής εξελίξεις:

- Στην πρώτη περίοδο, το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν σχετικά περιορισμένο τόσο σε όγκο όσο και σε έκταση. Παρόλα αυτά ο ρόλος της ήταν πάντα σημαντικός. Σ' αυτήν οφείλεται η ανάπτυξη των Μεσογειακών πολιτισμών από τους Φοίνικες, τους Έλληνες, τους Ρωμαίους και η μετέπειτα εμπορική και οικονομική ακμή του Βυζαντίου. Κατά τον Μεσαίωνα επίσης, η ανάπτυξη του θαλασσίου εμπορίου τόσο στην Μεσόγειο με επίκεντρο τις Ιταλικές δημοκρατίες, όσο και πέραν του Μεσογειακού χώρου σε ολόκληρη την Ευρώπη, δημιούργησε νέες δυνατότητες ανάπτυξης των συναλλαγών και έβαλε τις βάσεις για την μετέπειτα πρόοδο της Ευρωπαϊκής οικονομίας. Στους στόλους της εποχής εκείνης, οφείλεται η σύνδεση της Ευρώπης με τα καραβάνια τα οποία έφταναν στις Ασιατικές ακτές της Μεσογείου με προϊόντα της Ανατολής, όσο επίσης και οι πρώτες μεταφορές σιτηρών και ξυλείας από τον Εύξεινο Πόντο προς την υπόλοιπη Ευρώπη.
- Η δεύτερη περίοδος χαρακτηρίζεται από μια θεμελιώδους σημασίας μεταβολή. Οι μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων γίνονται πλέον σε παγκόσμια κλίμακα αντί να περιορίζονται στην Ευρωπαϊκή περιοχή. Είναι η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων, που οδήγησε στην αναζήτηση και αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου κι αν ήταν. Τότε διευρύνθηκε και ισχυροποιήθηκε ο ρόλος του πλοίου. Με το πλοίο πραγματοποιήθηκαν οι βασικές για τον νέο κόσμο μεταφορές έμψυχου υλικού και αγαθών έτσι ώστε από τον 16ο αιώνα και μετά οι υπερατλαντικές μεταφορές έγιναν το υπόβαθρο αφενός μεν της οικονομικής άνθησης της Δυτικής Ευρώπης (από την Ιβηρική χερσόνησο μέχρι την Ολλανδία και το Ην. Βασίλειο) και αφετέρου της ανακατανομής των συντελεστών της παραγωγής ανά τον κόσμο. Έτσι, η μέχρι τον 19ο αιώνα περίοδο της θαλάσσιας μεταφοράς χαρακτηρίζεται ως μεγάλης σπουδαιότητας για την εξέλιξη της ανθρωπότητας και την οικονομική ζωή του κόσμου, γιατί:

A) Η ναυτιλία συνέβαλε περισσότερο από κάθε τι άλλο στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της γης μέχρι των σημερινών τους ορίων,

B) Επέτρεψε για πρώτη φορά την ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών μεταξύ απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών και έθεσε τις βάσεις για την δημιουργία των σύγχρονων παγκόσμιων αγορών της συναλλακτικής οικονομίας,

Η τελευταία περίοδος που ακολούθησε την βιομηχανική επανάσταση χαρακτηρίζεται από την ταχύτερη αύξηση του μεγέθους του θαλασσιού εμπορίου και τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, αποτέλεσμα των οποίων είναι το σύγχρονο πλοίο. Επίσης χαρακτηρίζεται από την μέγιστη ανάπτυξη των συγκοινωνιών για μεταφορά επιβατών σε υπερπόντιες χώρες, αλλά και την μεταγενέστερη παρακμή αυτού του τομέα των μεταφορών.

Μία από τις κύριες συνέπειες της βιομηχανικής επανάστασης και των τεχνολογικών εξελίξεων, ήταν η δημιουργία των προϋποθέσεων (αλλά και της ανάγκης) για ομαδική μετανάστευση εργατικού δυναμικού από την Ευρώπη προς τις Νέες Χώρες. Υπολογίζεται ότι μεταξύ των ετών 1815 και 1914 τουλάχιστον 65 εκ. Ευρωπαίοι μετανάστευσαν προς υπερπόντιες περιοχές ιδίως δε προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Τότε για πρώτη φορά το ανθρώπινο στοιχείο έγινε παράγοντας ανάπτυξης σε ειδικό τομέα της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η επιβατηγός ναυτιλία ήταν εκείνη που έκανε δυνατή την "έξοδο" του Ευρωπαϊκού έμφυχου πλεονάσματος, του τόσο αναγκαίου για την οικονομική ανάπτυξη του νέου κόσμου, αλλά και για την απαλλαγή της Ευρώπης από τις συνέπειες και τους κινδύνους του υπερπληθυσμού σε μια εποχή που οι μηχανές είχαν αρχίσει να αντικαθιστούν σε μεγάλη κλίμακα την ανθρώπινη εργασία.

Δεν είναι επομένως «λεκτικό σχήμα» ή στοιχείο υπερβολής ο ισχυρισμός ότι η ναυτιλία αφού έκανε δυνατή την ανακατανομή των δύο από τους βασικούς συντελεστές της παραγωγής (προϊόντα της γης και εργασία) σε παγκόσμιο επίπεδο επέδρασε περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα στην οικονομική ανάπτυξη του κόσμου και στην διαμόρφωση της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας.

## ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### 1. Έννοια – Αντικείμενο Ναυτιλίας

#### 1.1. Περιεχόμενο της Ναυτιλιακής Οικονομικής

Το περιεχόμενο της Ναυτιλιακής Οικονομικής σαν επιστήμη, γενικά είναι η μελέτη, η αξιολόγηση και ο προσδιορισμός παραγόντων όπως:

- Οι πιθανοί συνδυασμοί χρησιμοποίησης των συντελεστών παραγωγής για τον σκοπό της παραγωγής μεταφορικών υπηρεσιών στους διάφορους τομείς των μεταφορών για την αριστοποίηση της σχέσης μεταξύ των συντελεστών της παραγωγής που καταναλώνονται και των παραγωγικών αποτελεσμάτων που προσδοκούνται.
- Οι χρησιμοποιούμενες μέθοδοι και τα μέσα για την υλοποίηση της διεύρυνσης του ρόλου των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών με σκοπό την ανάπτυξη του εμπορίου είτε σε διεθνές είτε σε εθνικό επίπεδο.
- Οι προϋποθέσεις για την αριστοποίηση της κατανομής μεταξύ των κρατών, του εισοδήματος που παράγεται από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Από το βαθμό αριστοποίησης του συνδυασμού ποιότητας - ποσότητας των χρησιμοποιούμενων συντελεστών παραγωγής σε σχέση με το αποτέλεσμα, εξαρτάται τόσο η επιτυχία της επένδυσης όσο και το μέτρο της συμβολής της θαλάσσιας μεταφοράς στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη.

Τα θέματα τα οποία εξετάζει η Ναυτιλιακή Οικονομική αφορούν τα φαινόμενα και το θεσμικό πλαίσιο που καλύπτει τις εμπορικές θαλάσσιες συγκοινωνίες και μεταφορές. Επίσης, στο αντικείμενο της περιλαμβάνονται θέματα με συναφείς δραστηριότητες όπως τα λιμάνια, η ναυπηγική και επισκευαστική δραστηριότητα, οι παραναυτιλιακές δραστηριότητες, κ.ά.

#### 1.2. Θεσμικό – Νομοθετικό πλαίσιο περί Ναυτιλίας

Η ανάπτυξη της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας έχει βασισθεί σε μεγάλο βαθμό, στην ύπαρξη σταθερού θεσμικού νομοθετικού πλαισίου.

Κύρια όργανα του πιο πάνω πλαισίου αποτελούν:

- Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)- ΝΔ.187/73
- Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)- Ν.3816/58 και
- Οι Εγκριτικές Πράξεις Νηολόγησης (Άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/53).

**Στον Κ.Δ.Ν.Δ. περιέχονται διατάξεις δημοσίου αναγκαστικού δικαίου , οι οποίες αναφέρονται στους τρεις βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας (πλοίο, ναυτικοί, λιμάνια).**

Στον Κ.Ι.Ν.Δ. περιέχονται διατάξεις κυρίως ενδοτικού δικαίου που ρυθμίζουν μεταξύ άλλων θέματα διενέργειας του θαλάσσιου εμπορίου, σύμβασης ναυτολόγησης, θαλάσσιας ασφάλισης, ναυτικής υποθήκης.

Στο άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» περιέχονται ειδικές διατάξεις που αφορούν τη νηολόγηση πλοίων άνω των 1500 κ.ο.χ. Τα πλοία που νηολογούνται σύμφωνα με την πιο πάνω διάταξη διέπονται από ειδικούς όρους αυξημένης τυπικής (συνταγματικής) ισχύος, που αποτελούν εγγύηση της Ελληνικής Πολιτείας έναντι των πλοιοκτητών.

##### 1.2.1. Καθεστώς Νηολόγησης Πλοίων

Η νηολόγηση των πλοίων στα ελληνικά νηολόγια διενεργείται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία:

**Βάσει των παγίων διατάξεων του άρθρου 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. και**

## **Βάσει του άρθρου 13 του αυξημένης τυπικής (συνταγματικής) ισχύος Ν.Δ. 2687/53. «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού».**

Ειδικότερα, σε ότι αφορά την ρύθμιση του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 επισημαίνεται ότι το εν λόγω Ν. Δ/γμα απετέλεσε και εξακολουθεί να είναι θεμελιώδους και καθοριστικής σημασίας για την εμπορική μας ναυτιλία νομοθέτημα με αυξημένη τυπική (συνταγματική) ισχύ (άρθρο 107 του Συντάγματος) με την οποία εξασφαλίστηκε ο επαναπατρισμός των ελληνόκτητων πλοίων στα Ελληνικά νηολόγια την δεκαετία του '50 και μέχρι σήμερα συνιστά το κυριότερο κίνητρο για τη νηολόγηση των πλοίων στην Ελληνική σημαία.

### **1.2.2. Διαδικασίες Νηολόγησης**

Οι διαδικασίες νηολόγησης των πλοίων στα Ελληνικά νηολόγια είναι σύντομες και απλές χωρίς γραφειοκρατικές διατυπώσεις, με αποτέλεσμα να επιτυγχάνεται η άμεση εξυπηρέτηση του ενδιαφερομένου και η γρήγορη δραστηριοποίηση του πλοίου.

Για τον σκοπό αυτό, επιπλέον της κεντρικής Υπηρεσίας του ΥΕΝ/ΔΝΠΑ 4ο συμβάλλουν όλες οι Λιμενικές Αρχές του εσωτερικού, στις οποίες ως γνωστόν τηρούνται νηολόγια και βιβλία υποθηκών όλων των κατηγοριών πλοίων. Επίσης, στα είκοσι δύο (22) Προξενικά Λιμεναρχεία του εξωτερικού μπορούν να εκδοθούν Προσωρινά Ναυτιλιακά Έγγραφα (ΠΙΝΕ) σε πλοία που πρόκειται να νηολογηθούν στα Ελληνικά Νηολόγια, ενώ νηολόγια και υποθηκολόγια τηρούνται και σε τρεις προξενικές Λιμενικές Αρχές (Ν. Υόρκη, Λονδίνο, Τόκυο).

### **1.2.3. Το νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας**

Το θεσμικό πλαίσιο πάνω στο οποίο βασίζεται η ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική και το οποίο στήριξε την ελληνική εμπορική ναυτιλία μεταπολεμικά, είναι το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953 περί "επένδυσης και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού", και ειδικότερα το άρθρο 13 αυτού. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό η προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο εξωτερικού, που προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, επεκτείνεται και σε πλοία άνω των 1500 grt<sup>1</sup> εάν νηολογηθούν υπό την ελληνική σημαία. Με τον τρόπο αυτό δίνεται η δυνατότητα σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα να εγγράψουν πλοία άνω των 1500 \$ ή στο ελληνικό νηολόγιο υπό τον όρο ότι το 50% και άνω του μετοχικού κεφαλαίου της ναυτιλιακής εταιρίας ανήκει σε Ελληνικά συμφέροντα.

Κατά την νηολόγηση οι ελληνικές αρχές μπορούν να θέσουν όρους και προϋποθέσεις εκδίδοντας κοινή υπουργική απόφαση, επιπρόσθετα των όσων προβλέπονται από τον Αστικό και τον Εμπορικό Κώδικα, καθώς επίσης και από τις διατάξεις περί Δημόσιας Τάξης. Οι όροι αυτοί μπορεί να αφορούν:

- α) Στην ηλικία των πλοίων που εγγράφονται στον ελληνικό στόλο
- β) Στην ύπαρξη υποθήκης η οποία δεν συμφωνεί με τις προβλέψεις του εμπορικού και αστικού κώδικα
- γ) Στην επιβολή στην Ελλάδα αποφάσεων ξένων δικαστηρίων ή εγγράφων, χωρίς να χρειάζεται η έγκριση των ελληνικών δικαστηρίων
- δ) Στα δικαιώματα αυτών που δανείζουν με υποθήκη του πλοίου και ειδικά σε αυτά που αφορούν την κατά προτίμηση ικανοποίηση των υποθηκών
- ε) Στην αναγκαστική εκτέλεση ενεργειών επί του πλοίου, σε περίπτωση που οι ενέργειες αυτές δεν είναι σύμφωνες με το περιεχόμενο του εμπορικού κώδικα και του κώδικα διεκπεραίωσης των αστικών διαδικασιών

---

<sup>1</sup> Grt: «Κόρος ολικής χωρητικότητας» ή αλλιώς κ.ο.χ. Είναι μονάδα όγκου και ισούται με 100 κυβικά πόδια ή αλλιώς με 2,83 κυβικά μέτρα. Αφορά δε τον όγκο που περιλαμβάνεται στα «κλειστά» μέρη του πλοίου, ανεξάρτητα από το εάν προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή όχι. Έτσι όταν λέμε ότι ένα πλοίο έχει χωρητικότητα λ.χ. 10000 κοχ (ή αλλιώς GRT από τον αγγλικό όρο Gross Registered Tonnage), αυτό σημαίνει ότι το σύνολο του όγκου των κλειστών τμημάτων του ανέρχεται σε 28300 m<sup>3</sup>

στ) Στην ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς κανένα περιορισμό. Με το άρθρο 13 του Ν.Δ 2687/53 οι Ελληνικές αρχές προσπάθησαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία προσφέροντας ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος, αλλά από την άλλη πλευρά, με το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.), προσπάθησαν να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. Έτσι, όσοι υποβάλλουν αίτηση νηολόγησης πλοίων με βάση το ΝΔ., ελέγχονται σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρείας από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε) και από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν).

Βασική φιλοσοφία της ελληνικής αυτής ναυτιλιακής πολιτικής είναι η αντίληψη ότι η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία εξασφαλίζεται εφόσον δεν υπεισέρχονται ξένα συμφέροντα στο ελληνικό νηολόγιο. Η φιλοσοφία αυτή έχει οπαδούς και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συγκεκριμένα στη Μ. Βρετανία ο νόμος περί "εμπορικής ναυτιλίας" (του 1894) όπως τροποποιήθηκε από το νόμο περί "βρετανικής υπηκοότητας" (1948), ορίζει ότι για να έχει ένα πλοίο το δικαίωμα να φέρει τη βρετανική σημαία πρέπει να ανήκει σε Βρετανούς πολίτες ή να ανήκει σε επιχείρηση που έχει συσταθεί βάσει του βρετανικού νόμου. Οι νομοθεσίες του Βελγίου, της Γαλλίας και της Ιταλίας περιέχουν όρους περί κατοχής του 51%, αντίστοιχα προς τον ελληνικό νόμο, ενώ στην Ολλανδία η αναλογία είναι 67%. Επιπρόσθετα, μερικά μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δήλωσαν ότι αν και επιτρέπουν την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων άλλων χωρών μελών στο έδαφος τους, δεν τους παραχωρούν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τη σημαία της εν λόγω χώρας, καθώς κάτι τέτοιο θα σήμαινε παραχώρηση της εθνικότητας.

Έτσι, το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ, αν και αντικατοπτρίζει απόλυτα την κατάσταση που επικρατεί στην πλειοψηφία των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θεωρείται ασυμβίβαστο με την Συνθήκη της Ρώμης. Πάνω στη βάση αυτή το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με πρόσφατη απόφαση του καλεί την Ελλάδα να συμμορφωθεί με την Συνθήκη της Ρώμης, επιτρέποντας την εγγραφή πλοίων αλλοδαπών πλοιοκτητών στο ελληνικό νηολόγιο. Κατόπιν τούτου η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας καθώς και ο Επίτροπος Μεταφορών της Ε.Ε πήραν θέση και διευκρίνισαν ότι οι αλλοδαποί πλοιοκτήτες θα πρέπει να συμμορφώνονται ως προς την σύνθεση των πληρωμάτων, την ελληνική γλώσσα, το ναυτολόγιο, τις άδειες σκοπιμότητας, την ετήσια ακινησία, τα δρομολόγια κ.α.

### **1.3. Ευρωπαϊκή Ένωση και Θαλάσσιες Μεταφορές**

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την ενωμένη Ευρώπη. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότερο από το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 41% του εσωτερικού της μεταφέρονται δια θαλάσσης. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς.

Συνεπώς σήμερα, περισσότερο από ποτέ άλλοτε, η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλασσιών μεταφορών αποτελούν άμεσες προτεραιότητες για την διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στα πλαίσια αυτά, η Ελληνική Προεδρία θα δώσει ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα της ποιοτικής ναυτιλίας, προωθώντας την ταχεία υιοθέτηση των νομοθετικών προτάσεων, που ως στόχο θα έχουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Επιπρόσθετα, η προώθηση σχετικών προτάσεων για την πρόληψη και αποτροπή τρομοκρατικών ενεργειών κατά λιμένων και πλοίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση - με βάση τα διεθνώς συμφωνηθέντα πρότυπα - αποτελεί προτεραιότητα για την Ελληνική Προεδρία.

Η βελτίωση της εικόνας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η προώθηση του ζωτικού της ρόλου αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα και ζωτικότητα του τομέα. Στα πλαίσια αυτά, η εκπαίδευση, η απασχόληση των ναυτικών και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό

επάγγελμα είναι θέματα άρρηκτα συνδεδεμένα με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Κοινοτικής ναυτιλίας και της διατήρησης και εμπλουτισμού της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας.

### **1.3.1. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)**

Η σημαίνουσα θέση της Ελλάδος στο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας έχει ως αποτέλεσμα την προσεκτική παρακολούθηση και έντονη συμμετοχή στη συνδιαμόρφωση των εξελίξεων που αφορούν στη ναυτιλία, τόσο σε διεθνή φόρα όσο και σε διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς, ιδιαίτερα δε στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, ο οποίος είναι κατεξοχήν αρμόδιος για τα θέματα αυτά. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αναγνωρίζοντας το ρόλο και τη μέχρι σήμερα συμβολή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στα ζητήματα της ναυτιλίας, επιδιώκει την ενίσχυση του Οργανισμού.

Στα πλαίσια του στόχου του Υπουργείου για την ενίσχυση της Ελληνικής παρουσίας στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό για θέματα που άπτονται της ναυτιλίας, της ασφάλειας, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος κλπ., κρίνεται απαραίτητο να τεθούν σε πρώτη προτεραιότητα και ζητήματα που αφορούν στη λιμενική λειτουργία.

Οι παρεμβάσεις της Ελλάδας σε ζητήματα λιμενικής πολιτικής πραγματοποιούνται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, κυρίως, μέσω της Επιτροπής Διευκόλυνσης της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης και συγκεκριμένα στα πλαίσια της Ομάδας Εργασίας Διασύνδεσης Πλοίου — Λιμένα), η οποία θεωρείται ως κατεξοχήν χώρος για την προώθηση ζητημάτων λιμενικής πολιτικής.

### **1.3.2. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO)**

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων ιδρύθηκε το 1993 και λειτουργεί ως συλλογικός φορέας των Ευρωπαϊκών Λιμένων, αντιπροσωπεύοντας περισσότερους από 500 λιμένες σε όλη την Ευρώπη. Κύρια αποστολή του Οργανισμού συνιστά η άσκηση επιρροής στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την κατεύθυνση της δημιουργίας ενός ασφαλούς και ευνοϊκού περιβάλλοντος για τους λιμένες, σε συνθήκες ελεύθερης αγοράς.

Ο Οργανισμός έχει διαμορφώσει συγκεκριμένους στρατηγικούς στόχους, που αφορούν στην ανάδειξη της σημασίας των λιμένων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην προώθηση του ελεύθερου και δίκαιου ανταγωνισμού, την επιδίωξη της οικονομικής αποτελεσματικότητας των λιμένων, την προώθηση υψηλών περιβαλλοντικών προδιαγραφών και την ενθάρρυνση σχετικών δράσεων.

Ο Οργανισμός έχει πραγματοποιήσει σημαντικές παρεμβάσεις σε θεσμικό επίπεδο, προκειμένου να επιτύχει τους παραπάνω στόχους, ενώ παρέχει σημαντική τεχνική βοήθεια στα μέλη του, χρηματοδοτώντας μελέτες, μέσα από τις οποίες αναδεικνύονται σημαντικά ζητήματα πολιτικής και τεχνογνωσίας. Το ΥΕΝ αναγνωρίζει το έργο που έχει επιτελέσει ο ESPO και γι αυτό το λόγο, μέσω των φορέων που εποπτεύει, επιδιώκει την ενίσχυση του ρόλου του.

### **1.3.3. Δίκτυα Μεταφορών**

#### **1.3.3.1. Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών - Θαλάσσιες λεωφόροι**

Ως ιδιαίτερα σημαντικός κρίνεται ο ρόλος των λιμένων για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών αξόνων. Τρεις Διευρωπαϊκοί άξονες έχουν ως απόληξη Ελληνικούς λιμένες και συγκεκριμένα λιμένες που ανήκουν στο Βόρειο λιμενικό υποσύστημα:

**A.** Ο άξονας IV συνδέει τη Βορειοδυτική με τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, ξεκινά από τη Γερμανία και ένα μέρος του καταλήγει στην Ελλάδα, στο λιμένα της Θεσσαλονίκης.

**B.** Ο άξονας X είναι ο δεύτερος άξονας που καταλήγει στο λιμένα της Θεσσαλονίκης και ξεκινά από την Αυστρία. Ο άξονας αυτός έχει τέσσερις διακλαδώσεις, μία εκ των οποίων συνδέει τις πόλεις Βελζ — Μπίτολα — Φλώρινα — Κοζάνη και Ηγουμενίτσα. Για να καταστεί

λειτουργική η σύνδεση του λιμένα της Ηγουμενίτσας με τον άξονα, θα πρέπει να ολοκληρωθούν τα έργα που θα θέσουν σε λειτουργία το τμήμα Βελές — Ηγουμενίτσα.

Γ. Ο τρίτος άξονας που καταλήγει σε Ελληνικό λιμένα είναι ο άξονας ΙΧ. Ο άξονας ξεκινά από τη Φινλανδία και καταλήγει στο λιμένα της Αλεξανδρούπολης. Σε διάφορα σημεία του ο κύριος άξονας διακλαδώνεται και βρίσκει διέξοδο σε λιμένες της Μαύρης Θάλασσας και της Βαλτικής. Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών καθιερώθηκαν θεσμικά με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, ενώ κατευθυντήριες οδηγίες υιοθετήθηκαν το 1996 με την Απόφαση 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Με τη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές του 2001 τέθηκε ο προβληματισμός για επαναπροσδιορισμό των Δικτύων και με την Απόφαση 1346/2001/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου πραγματοποιήθηκε η αναθεώρηση της Απόφασης του 1996. Στις 29 Απριλίου 2004 πραγματοποιήθηκε, με την υιοθέτηση της Απόφασης 884/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, εκ νέου αναθεώρηση των κατευθυντήριων οδηγιών των Δικτύων, μετά από πρόταση της Επιτροπής που είχε ανακοινωθεί τον Οκτώβριο 2003. Στα πλαίσια αυτής της αναθεώρησης, προβλέφθηκε με το άρθρο 12 η δημιουργία θαλασσίων λεωφόρων, έννοια που είχε εισαχθεί με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τις μεταφορές.

Οι θαλάσσιες λεωφόροι αποσκοπούν στη δημιουργία ενός περιορισμένου αριθμού νέων, τακτικών, συχνών, διεθνών θαλάσσιων συνδέσεων, που θα επιτρέψουν την άρση της απομόνωσης λόγω φυσικών εμποδίων, την αντιμετώπιση της συμφόρησης του χερσαίου Δικτύου, καθώς επίσης την καλύτερη σύνδεση νησιωτικών ή περιφερειακών Κρατών-Μελών. Περιλαμβάνουν ένα σύνολο υποδομών και διαδικασιών, όπως λιμενικές εγκαταστάσεις, εκβάθυνση λιμένων, συστήματα οργανωτικής υποστήριξης συνδυασμένων μεταφορών, 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 καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Στην Απόφαση συμπεριλήφθηκε, μεταξύ των έργων προτεραιότητας που θα πρέπει να ξεκινήσουν πριν το 2010, το Έργο 21 «Θαλάσσιες Λεωφόροι», το οποίο οριοθετεί τέσσερις λεωφόρους:

Τη θαλάσσια λεωφόρο της Βαλτικής, τη θαλάσσια λεωφόρο της Δυτικής Ευρώπης, τη θαλάσσια λεωφόρο της Νότιο-Ανατολικής Ευρώπης, που αφορά τη σύνδεση του Ιονίου Πελάγους και της Αδριατικής Θάλασσας με την Ανατολική Μεσόγειο, ώστε να περιλαμβάνεται και η Κύπρος, τη θαλάσσια λεωφόρο της Νότιο-Δυτικής Ευρώπης (Δυτική Μεσόγειος).

Ελληνικό ενδιαφέρον παρουσιάζει προφανώς η ανάπτυξη της θαλάσσιας λεωφόρου της Νότιο-Ανατολικής Ευρώπης, αλλά επίσης και αυτή της Νότιο-Δυτικής Ευρώπης, δεδομένου ότι στην Απόφαση προβλέπεται η μεταξύ τους διασύνδεση. Με τα έργα αυτά διανοίγονται σημαντικές δυνατότητες για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των Ελληνικών λιμένων, αλλά επίσης και για την ανάπτυξη σημαντικής δραστηριότητας στα πλαίσια της προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και των συνδυασμένων μεταφορών στην περιοχή της Μεσογείου, ενώ δίδεται σημαντική ώθηση στο ρόλο της Χώρας στην ευρύτερη περιοχή. Για τη διασύνδεση των χερσαίων δικτύων με τους λιμένες που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες λεωφόρους και για την παροχή υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αποδίδει ιδιαίτερη σημασία και προτεραιότητα στο θέμα της σιδηροδρομικής διασύνδεσης των λιμένων και έχει δρομολογήσει μια στενή συνεργασία με τον ΟΣΕ για τη διευθέτηση των σχετικών ζητημάτων.

Για την προετοιμασία ένταξης έργων στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών συγκροτήθηκε από το ΥΕΝ Διυπουργική Επιτροπή με συμμετοχή των καθ' ύλη αρμόδιων Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομίας και Οικονομικών. Παράλληλα, υπήρξε συνεχής ενημέρωση και επαφή με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και επιχειρήσεις, ενώ προωθήθηκαν συνεργασίες με άλλα Κράτη-Μέλη για την από κοινού υποβολή προτάσεων έργων σε πρόσκληση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και την ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων και για το σκοπό

αυτό υπογράφηκαν Μνημόνια Συνεργασίας με την Ιταλία, την Κύπρο και τη Μάλτα, ενώ σύντομα προγραμματίζεται η υπογραφή αντίστοιχου Μνημονίου με τη Σλοβενία.

Στις 25 Μαΐου 2005 δημοσιεύθηκε πρόσκληση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για υποβολή προτάσεων έργων στα πλαίσια της ανάπτυξης των θαλάσσιων λεωφόρων των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Το YEN, μέσω της ΓΓΛ&ΛΠ, αμέσως μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης, και σε συνεργασία με τη Διυπουργική Επιτροπή για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, ήρθε σε επαφή με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών της Ιταλίας καθώς επίσης με τις αντίστοιχες Υπηρεσίες του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων και την Αρχή Λιμένων Κύπρου, όπως επίσης με όλους τους ενδιαφερόμενους για τη συγκεκριμενοποίηση των έργων.

Οι πρωτοβουλίες που αναλήφθηκαν οδήγησαν στην έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότασης έργου που υποβλήθηκε στην Κοινότητα σε ανταπόκριση στην πρόσκληση που δημοσιεύθηκε από την Επιτροπή για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και την ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων στις 25-05-2005. Η πρόταση υποβλήθηκε από το YEN για λογαριασμό της Ελλάδος, της Κύπρου και της Ιταλίας, σε αξιοποίηση των Μνημονίων Συνεργασίας που είχαν συναφθεί για το σκοπό αυτό. Σημειώνεται ότι το Υπουργείο ανέλαβε εξ αρχής ηγετικό ρόλο, καθώς και τον συντονισμό της πρότασης, μέσω της Γενικής Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής.

Η πρόταση αφορά στην εκπόνηση ενός Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης Διευρωπαϊκών Διαδρόμων Ανατολικής Μεσογείου (Ελλάδος — Κύπρου — Ιταλίας — Μάλτας — Σλοβενίας), και θα χρηματοδοτηθεί με 2 εκ Ευρώ από τον κοινοτικό προϋπολογισμό. Κρίθηκε δε ιδιαιτέρως θετικά κατά τη διαδικασία αξιολόγησης, αναφορικά με τους στόχους, τη δομή και το περιεχόμενό της.

Το έργο αναμένεται να αναδείξει τις συνδέσεις και τις υποδομές που απαιτούνται, αλλά και τα έργα που θα συμπεριληφθούν σε προτάσεις που θα υποβληθούν σε επόμενες προσκλήσεις για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, ενώ θέτει τις βάσεις για μελλοντικές συνεργασίες μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών στο εν λόγω πεδίο.

### **1.3.3.2. Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών**

Μια νέα προοπτική για την ανάπτυξη των Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών διανοίγεται με την προσπάθεια που καταβάλλεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την επέκταση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών σε γειτονικές χώρες και περιφέρειες. Σημειώνεται ιδιαίτερα, η δημιουργία Ομάδας Υψηλού Επιπέδου για τον καθορισμό και την ανάπτυξη κύριων συνδέσεων των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών με γειτονικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξάλλου, σημαντικά ζητήματα που αφορούν στην ανάπτυξη των Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών αναμένεται να προωθηθούν στα πλαίσια της λειτουργίας του Οργανισμού Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου (ΟΣΕΠ). Η αποκατάσταση της πολιτικής σταθερότητας στα Βαλκάνια, παρέχει ένα ασφαλές περιβάλλον για την ομαλή λειτουργία των αξόνων στην περιοχή, ώστε η περαιτέρω ανάπτυξή τους να θεωρείται δεδομένη. Θέματα που σχετίζονται με ελλιπή τεχνική υποδομή, ειδικά για τις συνδυασμένες μεταφορές, όπως επίσης καθυστερήσεις κατά τη διέλευση των συνόρων, θα πρέπει ωστόσο να επιλυθούν. Για το σκοπό αυτό, τα εμπλεκόμενα κράτη κατά μήκος των Πανευρωπαϊκών Αξόνων πρέπει να εντείνουν τις προσπάθειες της μεταξύ τους συνεργασίας.

### **1.3.3.3. Ευρωμεσογειακό Δίκτυο Μεταφορών**

Η ανάπτυξη του Ευρωμεσογειακού Δικτύου Μεταφορών καλείται να σχεδιαστεί στη λογική και προοπτική της ολοκλήρωσης των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών για τη δημιουργία ενός ενιαίου και οργανωμένου μεταφορικού χώρου, ο οποίος θα εξυπηρετήσει το στόχο της Διακήρυξης της Βαρκελώνης για την υλοποίηση της Ευρωμεσογειακής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών μέχρι το 2010.

Για την Ελλάδα, ο χώρος της Μεσογείου και ιδιαίτερα της Νοτιοανατολικής Μεσογείου μπορεί να χαρακτηριστεί προνομιακός. Η Ελλάδα οφείλει να ενισχύσει την πολιτική της Ένωσης έναντι της περιοχής της Μεσογείου, η οποία εκφράζεται μέσω της Ευρωμεσογειακής συνεργασίας και του Προγράμματος ΜΕΟΛ, που αποτελεί κύριο οικονομικό όργανο για την υλοποίησή της. Επιπλέον, η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων του Προγράμματος ΜΕΟΛ για το σχεδιασμό και την εφαρμογή συγκεκριμένων πολιτικών που θα ενισχύουν την Ευρωμεσογειακή συνεργασία θα πρέπει να είναι βασική προτεραιότητα για τη Χώρα.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, μέσω της ΓΓΛ&ΛΠ, στηρίζει πρωτοβουλίες, όπως το Ερευνητικό Πρόγραμμα ΜΕΟΛ TEN-T, που αφορά στη διασύνδεση των Διευρωπαϊκών και Μεσογειακών Δικτύων για τις μεταφορές. Παράλληλα, υφίστανται διμερείς επαφές με κράτη της περιοχής, όπως η Συρία και η Αίγυπτος, για την προώθηση και σύσφιξη των σχέσεων στο ναυτιλιακό τομέα και την ανάπτυξη συνεργασιών, ενώ επισημαίνεται η υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας με την Αίγυπτο.

#### 1.4. Ελληνικές θαλάσσιες Μεταφορές - Μία ισχυρή παγκόσμια δύναμη

##### 1.4.1. Συμμετοχή στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα μπορούν να χωριστούν σε κατηγορίες ανάλογα με την αγορά την οποία εξυπηρετούν, όπως:

- **Ακτοπλοϊκές μεταφορές**
- **Μεταφορές στην μεσογειακή αγορά**

Σήμερα η Ελληνόκτητη Ναυτιλία (πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία) είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου, διατηρώντας στόλο 3.480 πλοίων όλων των τύπων (άνω των 1000 gt), συνολικής χωρητικότητας 98.195.100 gt αριθμός που μεταφράζεται στο 15,5% της Παγκόσμιας Ναυτιλιακής χωρητικότητας. Η υπό Ελληνική σημαία ναυτιλία, παραμένει επί σειρά δεκαετιών στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, διατηρώντας το 5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, κατατάσσεται δε σήμερα **στην τέταρτη θέση παγκοσμίως**.

Με την ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται πρώτη μεταξύ των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου κατέχει το 40% περίπου της συνολικής χωρητικότητας του Εμπορικού στόλου της Ένωσης.

Επιπρόσθετα παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του Ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα νεότευκτα πλοία. Συγκεκριμένα διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφομένων στα

ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003(εως Απρ.)	19	4

Ελληνικά Νηολόγια πλοίων είναι 9,4 έτη έναντι των αντίστοιχα διαγραφομένων που είναι 20,7 έτη, παράγοντας που συμβάλλει στην ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διενέργεια των θαλασσιών μεταφορών. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα πλοία.

#### 1.4.2. Μία ισχυρή βιομηχανία

Αθόρυβος χρηματοδότης της Ελλάδας η Ναυτιλία, έφθασε το 2001 να προσφέρει στην χώρα 8,1 δις δολάρια ΗΠΑ, βοηθώντας αισθητά το Εθνικό Ισοζύγιο Πληρωμών.

Πρέπει να τονιστεί ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι συνάλλαγμα «καθαρό», που δημιουργείται χωρίς την επιβάρυνση του

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ
2000	6.893.000.000 €
2001	7.709.000.000 €
2002 (εως Οκτ.)	7.075.000.000 €

κρατικού προϋπολογισμού. Τα Ελληνικά πλοία απασχολούνται στην συντριπτική τους πλειοψηφία, στις μεταφορές αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών και εξαρτώνται από τα δεδομένα και τους παράγοντες της Παγκόσμιας Οικονομίας και της Ναυτιλιακής Αγοράς.

Για αυτόν ακριβώς το λόγο η Ελλάδα στους Διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς, που ασχολούνται με θέματα Μεταφορών και Ναυτιλίας, υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών, τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό, ενώ παράλληλα αντιτίθεται σε κάθε είδους προστατευτισμούς.

#### 1.5. Η σημασία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας

Με το άρθρο 13 του Ν.Δ 2687/53 οι Ελληνικές αρχές προσπάθησαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία προσφέροντας ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος, αλλά από την άλλη πλευρά, με το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.), προσπάθησαν να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. Έτσι, όσοι υποβάλλουν αίτηση νηολόγησης πλοίων με βάση το ΝΔ., ελέγχονται σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρείας από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε) και από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν).

Βασική φιλοσοφία της ελληνικής αυτής ναυτιλιακής πολιτικής είναι η αντίληψη ότι η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία εξασφαλίζεται εφόσον δεν υπεισέρχονται ξένα συμφέροντα στο ελληνικό νηολόγιο. Η φιλοσοφία αυτή έχει οπαδούς και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συγκεκριμένα στη Μ. Βρετανία ο νόμος περί "εμπορικής ναυτιλίας" (του 1894) όπως τροποποιήθηκε από το νόμο περί "βρετανικής υπηκοότητας" (1948), ορίζει ότι για να έχει ένα πλοίο το δικαίωμα να φέρει τη βρετανική σημαία πρέπει να ανήκει σε Βρετανούς πολίτες ή να ανήκει σε επιχείρηση που έχει συσταθεί βάσει του βρετανικού νόμου. Οι νομοθεσίες του Βελγίου, της Γαλλίας και της Ιταλίας περιέχουν όρους περί κατοχής του 51%, αντίστοιχα προς τον ελληνικό νόμο, ενώ στην Ολλανδία η αναλογία είναι 67%. Επιπρόσθετα, μερικά μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δήλωσαν ότι αν και επιτρέπουν την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων άλλων χωρών μελών στο έδαφος τους, δεν τους παραχωρούν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τη σημαία της εν λόγω χώρας, καθώς κάτι τέτοιο θα σήμαινε παραχώρηση της εθνικότητας.

Έτσι, το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ, αν και αντικατοπτρίζει απόλυτα την κατάσταση που επικρατεί στην πλειοψηφία των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θεωρείται ασυμβίβαστο με την Συνθήκη της Ρώμης. Πάνω στη βάση αυτή το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με πρόσφατη απόφαση του καλεί την Ελλάδα να συμμορφωθεί με την Συνθήκη της Ρώμης, επιτρέποντας την εγγραφή πλοίων αλλοδαπών πλοιοκτητών στο ελληνικό νηολόγιο. Κατόπιν τούτου η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας καθώς και ο Επίτροπος Μεταφορών της Ε.Ε πήραν θέση και διευκρίνισαν ότι οι αλλοδαποί πλοιοκτήτες θα πρέπει να συμμορφώνονται ως προς την σύνθεση των πληρωμάτων, την ελληνική γλώσσα, το ναυτολόγιο, τις άδειες σκοπιμότητας, την ετήσια ακινησία, τα δρομολόγια κ.α.

##### 1.5.1. Η συμβολή της ναυτιλίας στο Ισοζύγιο Πληρωμών

Το ισοζύγιο των εξωτερικών πληρωμών της χώρας χαρακτηρίζεται από το έλλειμμα που παρουσιάζει ο λογαριασμός εισαγωγών - εξαγωγών, ο οποίος στην μεταπολεμική περίοδο

κυμαίνεται περίπου μεταξύ 35-40%. Βραχυχρόνια, ή και μεσοπρόθεσμα, η κάλυψη του ελλείμματος μπορεί να επιδιωχθεί είτε από εισαγωγή κεφαλαίων από το εξωτερικό προς επένδυση, είτε από τον δανεισμό από το εξωτερικό, είτε από την αύξηση των άδηλων πόρων κι ιδιαίτερα από την αύξηση των εισπράξεων ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό είναι αναγκαία όταν αφορά σε επενδύσεις παραγωγικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα, ενώ από την άλλη μεριά, ο εξωτερικός δανεισμός δημιουργεί κινδύνους αύξησης της κατανάλωσης και μεγαλύτερης επιβάρυνσης του ισοζυγίου πληρωμών. Όσον αφορά στους άδηλους πόρους, τρία ποσά τους διαμορφώνουν: α) το Ναυτιλιακό β) το Ταξιδιωτικό και γ) το Μεταναστευτικό. Από αυτό τα δύο πρώτα συνιστούν εισπράξεις που προέρχονται από την προσφορά υπηρεσιών. Αναλυτικότερα, η σύνθεση των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος<sup>2</sup> κατά σειρά μεγεθών είναι:

- εμβάσματα εφοπλιστών
- εμβάσματα ναυτιλλομένων
- εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία
- ανεφοδιασμός και επισκευές
- φορολογία εφοπλισμού
- άλλες κατηγορίες

Ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας. Στις βιομηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των αναπτυγμένων χωρών, σε αντίθεση με την Ελλάδα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων. Στην Μ. Βρετανία για παράδειγμα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις υπολογίζεται ότι αναλογούν στο 6-8% των συνολικών ακαθάριστων επενδύσεων στη βιομηχανία και στη τριτογενή παραγωγή, ενώ το ποσοστό αυτό μειώνεται ακόμα περισσότερο στο σύνολο των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου.

Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος είναι σημαντική, γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για τη παραγωγή του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Από την άλλη πλευρά το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό:

Για νέες επενδύσεις (αγορά νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων), για κάλυψη του κόστους κίνησης των πλοίων και για αγορά υπηρεσιών (ασφάλιση, ναύλωση, πρακτόρευση, επισκευή, συντήρηση κλπ.), που είτε δε μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε πρέπει αναγκαστικά να αγοραστούν στο εξωτερικό, αφού εκεί δραστηριοποιείται το ελληνικό πλοίο.

### **1.5.2. Συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της οικονομίας**

Αναφορικά με την συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας, παρατηρείται ότι μέχρι πρόσφατα, η ανυπαρξία οργανικού δεσμού μεταξύ της εθνικής οικονομίας και της ναυτιλιακής πολιτικής δεν ευνοούσε την ισομερή αξιοποίηση και ανάπτυξη των επιμέρους ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Κατ' επέκταση, η ασυναγώνιστη θέση της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο, δεν συνοδευόταν από α-

---

<sup>2</sup> Ως ναυτιλιακό συνάλλαγμα θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό, τις επισκευές, τις μετασκευές, τις εισφορές προς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) καθώς και οι φόροι προς το Δημόσιο.

ντίστοιχη ανάπτυξη του εθνικού εμπορίου, του τραπεζικού συστήματος, της ασφαλιστικής αγοράς και της ναυπηγικής και τεχνολογικής υποδομής.

Η κατάσταση αυτή άρχισε να μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970 μετά την παροχή διαφόρων κινήτρων που συνέβαλαν στην προσέλκυση και εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη χώρα, στην ανάπτυξη του κλάδου των επισκευών και ναυπήγησης πλοίων και στην παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών όπως λ.χ τραπεζικών, ναυλομεσιτικών, εφοδιασμού πλοίων, ασφαλιστικών κ.α. Έτσι, αφενός αυξήθηκε ο αριθμός των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα κι αφετέρου διευρύνθηκε ο κύκλος εργασιών σε τομείς υπηρεσιών όπως είναι οι αγοραπωλησίες πλοίων, οι ναυλώσεις, οι ασφαλίσεις, ο εφοδιασμός και άλλοι συναφείς τομείς.

Ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά στην ανάπτυξη του τραπεζικού τομέα, παρατηρείται ότι παρά την δυναμική εξέλιξη που παρουσιάζει ο κλάδος τα τελευταία χρόνια, εντούτοις εξακολουθεί να υστερεί έναντι των ξένων τραπεζών. Η ελληνική οικονομία και το ελληνικό τραπεζικό σύστημα δεν μπορούν να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις ανάγκες χρηματοδότησης των επενδύσεων των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αφού οι τρέχουσες ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας για χρηματοδότηση εμφανίζονται πολύ μεγαλύτερες από τα μέσα που διατίθενται για τη συνολική χρηματοδότηση της ελληνικής οικονομίας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η δραστηριότητα των ελληνικών τραπεζών να περιορίζεται σε χρηματοδότηση προγραμμάτων βραχυπρόθεσμης διάρκειας καθώς και σε χρηματοδότηση εργασιών συντήρησης και επισκευής πλοίων σε ελληνικές επισκευαστικές μονάδες. Η κατάσταση αυτή δείχνει να διαφοροποιείται θετικά με την μοναδική εξαίρεση της Ακτοπλοΐας/επιβατηγού ναυτιλίας.

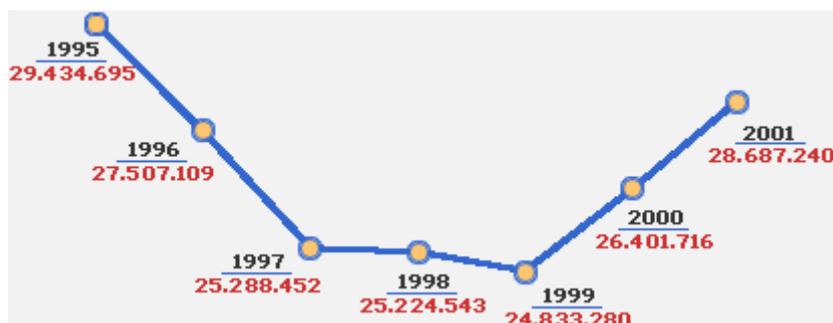
Η εθνική ναυπηγική βιομηχανία παρά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει (εξαιτίας μιας σειράς παραγόντων, όπως είναι λ.χ το υψηλό επίπεδο ανταγωνισμού που υφίσταται από άλλες ναυπηγικές χώρες, το χαμηλό επίπεδο τεχνολογικής ανάπτυξης, το υψηλό κόστος παραγωγής κ.α) έχει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης, αρκεί να εκμεταλλευθεί την ιδιαίτερα ευνοϊκή γεωγραφική θέση της καθώς και κάποιες ιδιομορφίες που παρουσιάζει ο κλάδος, όπως είναι:

- η επισκευαστική βιομηχανία είναι βιομηχανία εντάσεως εργασίας που απαιτεί εξειδικευμένο και υψηλής στάθμης προσωπικό. Βεβαίως απαιτεί και εισροές ειδών εξοπλισμού, υλικών και τεχνολογίας εισαγόμενων από το εξωτερικό, αλλά η προστιθέμενη αξία σε κάθε περίπτωση είναι μεγάλη
- οι ανάγκες χρηματοδότησης είναι συγκριτικά περιορισμένες με την έννοια ότι είναι σχετικά βραχυπρόθεσμες. Επιπρόσθετα, αν και αναφέρονται σε εγχώριο νόμισμα, εντούτοις η εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων από την πλευρά των χρηματοδοτούμενων γίνεται αναγκαστικά σε συνάλλαγμα
- τόσο η ανάπτυξη όσο και η μεγιστοποίηση της παραγωγικότητας των ήδη υπάρχουσών εγκαταστάσεων απαιτεί και προϋποθέτει επίλυση του προβλήματος επάρκειας των ευκολιών δεξαμενισμού
- τέλος, θα πρέπει να ενισχυθεί η εμπιστοσύνη των υποψήφιων πελατών προς την ικανότητα της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας να προσφέρει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας με ευθύτητα και αποτελεσματικότητα ανάλογη με αυτή των κύριων ανταγωνιστών της

### **1.5.3. Εμπορικός στόλος –Συνάλλαγμα**

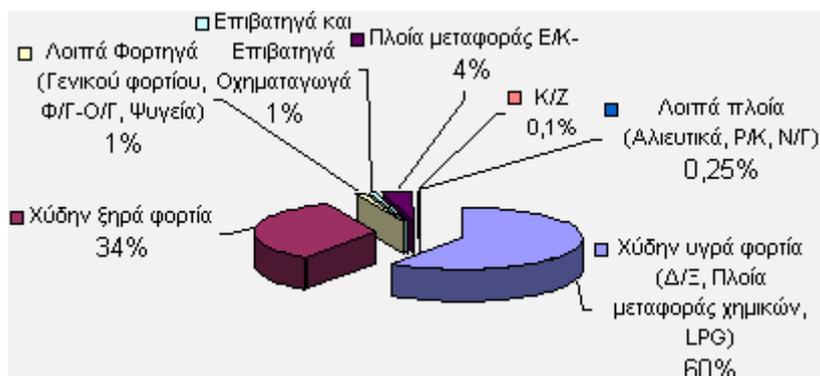
Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's, 31-12-2001), η Ελλάδα καταλαμβάνει την τέταρτη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου της (άνω των 100 gt) που ανέρχεται σε 1529 πλοία υπό ελληνική σημαία χωρητικότητας 28.687.240 gt. Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης που αφορούν πλοία άνω των 300 gt, την 1-1-2002 η Ελλάδα κατείχε την τρίτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά την χωρητικότητα των πλοίων, με την ελληνική σημαία να είναι υψωμένη σε 1102 πλοία 43.365.000 dwt.

**Διάγραμμα 1.5.3.1 «Η εξέλιξη του Ελληνικού εμπορικού στόλου 1995 - 2001»  
(σε χιλ. τόνους ολικής χωρητικότητας)**



Πηγή: Lloyd's, world fleet statistics 2002

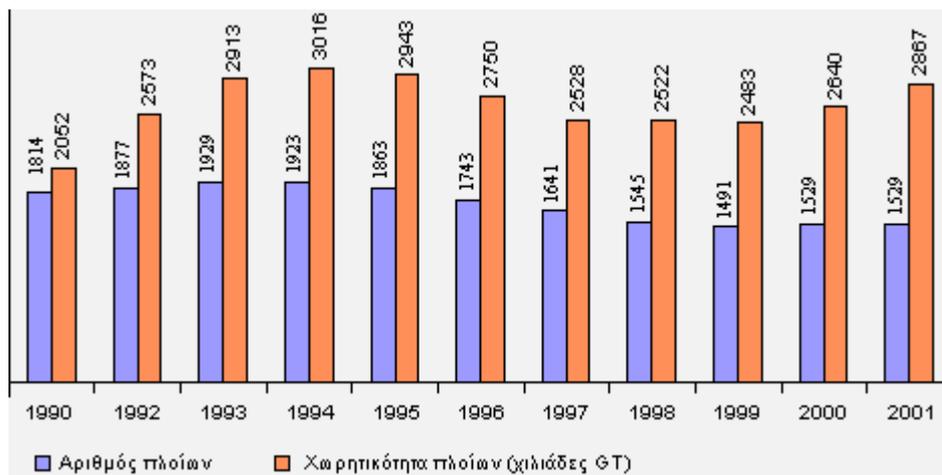
**Διάγραμμα 1.5.3.2 « Κατανομή ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου με βάση το dwt »**



Πηγή: Lloyd's, world fleet statistics 2002

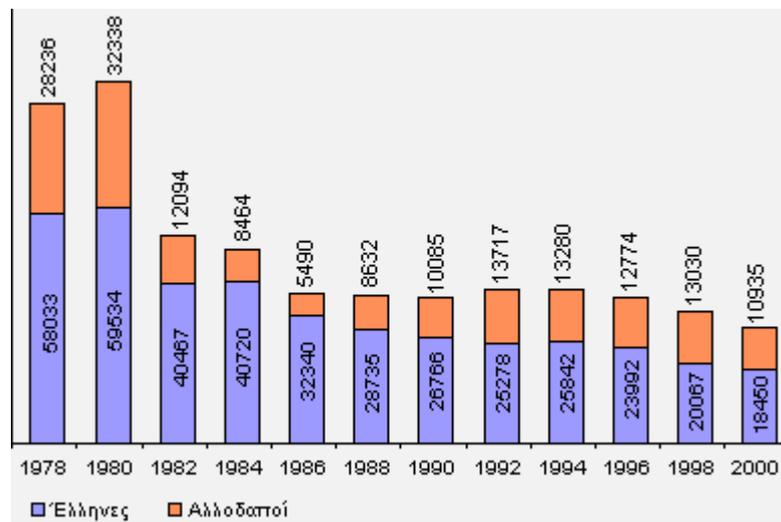
Όσον αφορά τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο (συμπεριλαμβανόμενης και της Ελληνικής σημαίας), διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.480 πλοία χωρητικότητας 98.195.100 gt και μεταφορικής ικανότητας 164.613.935 dwt. Ο κατωτέρω πίνακας επιβεβαιώνει την ανωτέρω διαπίστωση κατατάσσοντας τους Έλληνες ως τη σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 17,8% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

**Διάγραμμα 1.5.3.3 « Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (πλοία > 100 gt)»**



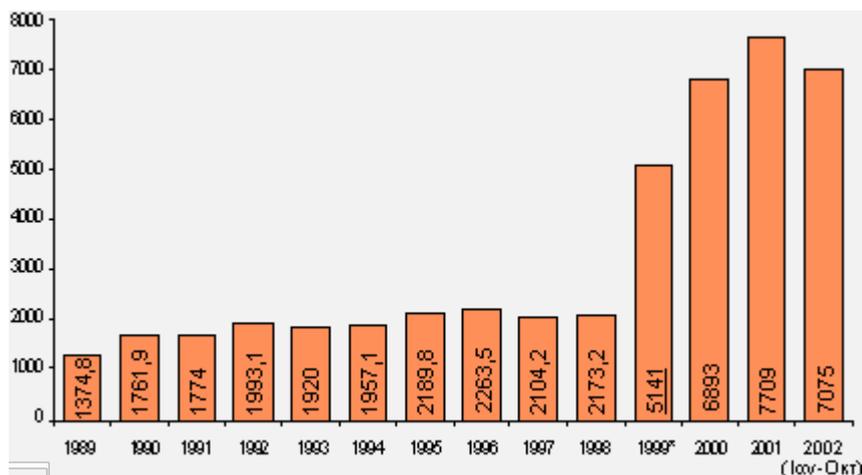
Πηγή: Lloyd's, World Fleet Statistics (1991-2002)

**Διάγραμμα 1.5.3.4 « Ναυτεργατικό δυναμικό εμπορικού στόλου των Ελλήνων»**



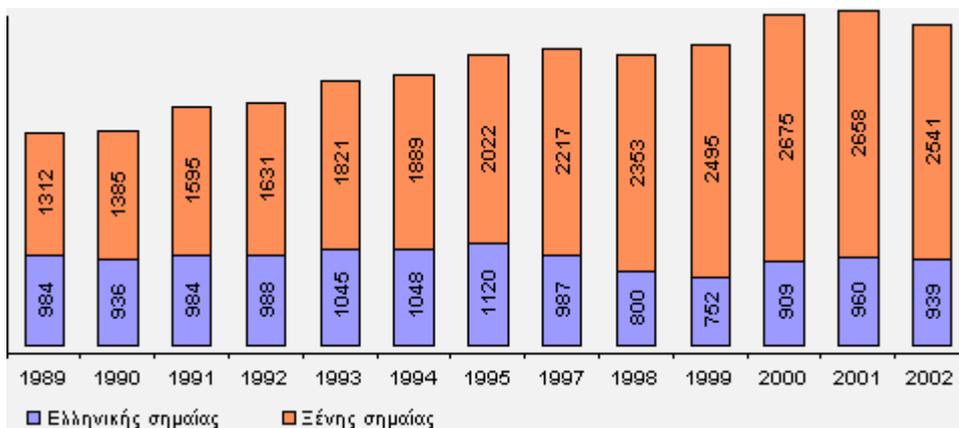
Πηγή: YEN/ΔΝΕΡ

**Διάγραμμα 1.5.3.5 « Εξέλιξη εισροών Ναυτιλιακού Συναλλάγματος, 1989-2002»  
(ποσά σε εκατ. \$ ΗΠΑ και από 2000 σε Ευρώ)**



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

**Διάγραμμα 1.5.3.6 «Εξέλιξη του εμπορικού στόλου των Ελλήνων (πλοία >1000 gt)»**



Πηγή: LRS

Στον πίνακα και στο διάγραμμα που ακολουθεί εμφανίζονται οι εισροές του ναυτιλιακού συναλλάγματος από τον Ιανουάριο 1973 έως τον Ιανουάριο 1995. Οι εισπράξεις αυτές σε ονομαστικές τιμές αντιστοιχούν περίπου στο 15% του Ισοζυγίου Πληρωμών της χώρας. Έτσι, παρότι οι εισροές σε ονομαστικές τιμές φαίνονται κατά πολύ αυξημένες από παλαιότερα, η ποσοστιαία αναλογία τους ως προς το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου έχει μειωθεί στο μισό ποσοστό, δεδομένου ότι ενώ το 1974 ήταν στο 30% μέχρι το 1983 έπεσε στο 25%. Ο βασικός λόγος για την παραπάνω κατάσταση οφείλεται στην διόγκωση του ελλείμματος στο Ισοζύγιο Πληρωμών, ειδικά κατά την δεκαετία του 1985-1995.

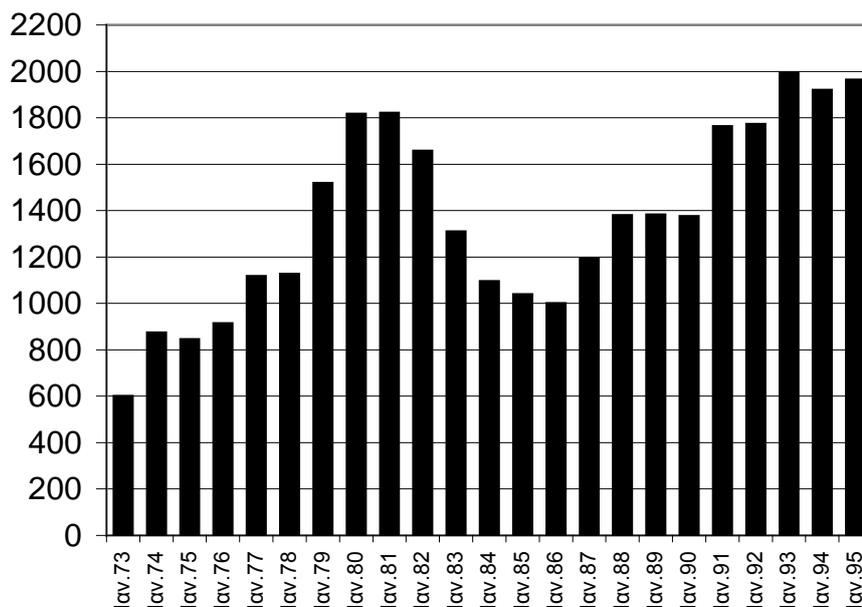
## Ετήσιες Εισροές Ναυτιλιακού Συναλλάγματος σε εκ. USD

Ιαν.73	600
Ιαν.74	874
Ιαν.75	845
Ιαν.76	914
Ιαν.77	1117
Ιαν.78	1127
Ιαν.79	1519
Ιαν.80	1816
Ιαν.81	1821
Ιαν.82	1657
Ιαν.83	1309
Ιαν.84	1095
Ιαν.85	1039
Ιαν.86	1001
Ιαν.87	1194
Ιαν.88	1380
Ιαν.89	1382
Ιαν.90	1375
Ιαν.91	1763
Ιαν.92	1773
Ιαν.93	1994
Ιαν.94	1920
Ιαν.95	1963

Πηγή: Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

### Διάγραμμα 1.5.3.7

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ (σε εκατ USD)



Η προσφορά ναυτιλιακού συναλλάγματος σήμερα ανέρχεται περίπου στα 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, αντιπροσωπεύοντας το 6% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος, τη στιγμή που το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών είναι της τάξεως των 3,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις στο ακαθάριστο εισόδημα των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Και αυτό διότι οι δαπάνες που πραγματοποιούνται μέσα στον Ελληνικό χώρο παρουσιάζουν ανελαστικότητα που οφείλεται στα παρακάτω αίτια:

- Ο επαναπατρισμός πολλών ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και η ανάπτυξη των υπαρχουσών μονάδων που ανέκαθεν είχαν την έδρα τους στην Ελλάδα συμβάλλουν στην αύξηση των δαπανών διοίκησης προς όφελος της ελληνικής οικονομίας.
- Η δομή και η οργάνωση των ναυτιλιακών διαχειριστριών εταιρειών δεν μεταβάλλεται σε περιόδους κυκλικής κάμψης της αγοράς εκτός και αν πρόκειται για κρίσεις μακράς χρονικής διάρκειας. Αντίθετα, το κόστος λειτουργίας των εταιρειών αυτών κινείται ανοδικά και μόνο ο ρυθμός αύξησης μπορεί να είναι μικρότερος σε περιόδους κρίσης.
- Ο παροπλισμός πλοίων στον ελληνικό χώρο οδηγεί σε αυξημένες δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης και αυξάνει αντίστοιχα τις συναλλαγματικές ανάγκες που αφορούν σε: α) εκτέλεση εργασιών που χρειάζονται για τη θέση των πλοίων σε κατάσταση παροπλισμού, β) συντήρηση των παροπλισμένων πλοίων, επιθεώρηση ανανέωσης κλάσης και πιστοποιητικού αξιοπλοΐας και γ) προετοιμασία των πλοίων για επανεκκίνηση όταν αρχίσει η ανάκαμψη της οικονομίας.
- Έχουν αυξηθεί οι υπηρεσίες που προσφέρει η Ελληνική οικονομία στο Ελληνικό πλοίο, όπως λ.χ οι μετασκευαστικές και οι επισκευαστικές εργασίες, ο εξοπλισμός, η τραπεζική εξυπηρέτηση, οι ασφαλιστικές και ναυλομεσιτικές εργασίες κλπ.
- Η διεύρυνση της κοινωνικής ασφάλισης στους ναυτικούς που απασχολούνται σε πλοία υπό ξένη σημαία αν και αυξάνει το μέγεθος του εισοδήματος των ασφαλιστικών ταμείων εντούτοις δεν υπόκειται σε μεγάλες διακυμάνσεις
- Σε περίπτωση ανεργίας δραχμοποιούνται οι αποταμιεύσεις των ναυτικών που βρίσκονται στο εξωτερικό προκειμένου να διασφαλιστεί η συντήρηση των οικογενειών τους.
- Η εξέχουσα θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο μεταφοράς χύδην ξηρών και υγρών φορτίων της επιτρέπει να υφίσταται τις επιπτώσεις των διακυμάνσεων στη ζήτηση χωρητικότητας.

## 1.6. Ακτοπλοΐα

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας, φαινόμενο μοναδικό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες και μεγεθύνει την υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίζει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας με σκοπό την διατήρηση της εδαφικής συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Προς αυτή την κατεύθυνση είναι φανερός ο τεράστιος ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας, που με τα επιβατηγά και επιβατηγά

οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία να λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες και να μεταφέρουν περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες και 7 εκατομμύρια οχήματα το χρόνο, συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά ικανοποιώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορέων και του τουρισμού.

Τα τελευταία χρόνια, με την επιχειρηματική πρωτοβουλία των ακτοπλοϊκών εταιρειών δρομολογήθηκαν στις θαλάσσιες ενδομεταφορές νεότευκτα ταχύπλοα πλοία που μείωσαν



σημαντικά τους χρόνους πρόσβασης και κατέστησαν την ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική απέναντι στις αεροπορικές μεταφορές προς όφελος του επιβάτη.

Από την 1 Νοεμβρίου 2002 ο τομέας της ακτοπλοΐας απελευθερώνεται με σκοπό την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη. Το κράτος όμως διατηρεί το θεσμικό του ρόλο να προστατεύει το δημόσιο συμφέρον παρεμβαίνοντας εκεί όπου οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν από μόνες τους για να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης.

## 1.7. Στάδια Εξέλιξης Λιμανιών

### Διεθνείς Πρακτικές και Εξελίξεις στις Λιμενικές Υπηρεσίες

Η συγκεκριμένη ενότητα παρουσιάζει μια σύνοψη των κυριότερων πρακτικών και εξελίξεων σε παγκόσμια κλίμακα που διαδραματίζονται τα τελευταία χρόνια στο χώρο των λιμενικών υπηρεσιών.

### Λιμάνια , Πρώτης, Δεύτερης και Τρίτης γενιάς

Από το δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα μέχρι σήμερα τα λιμάνια ανά τον κόσμο ανέπτυξαν καινούριες δραστηριότητες και απέκτησαν τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά για την υποστήριξή τους. Σύμφωνα με τις φάσεις εξελίξεις που σημειώθηκαν, τα χαρακτηριστικά των οποίων συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

**Πίνακας 1.7.1 «Εξέλιξη των Δραστηριοτήτων των Εμπορικών Λιμανιών»**

	<b>Πρώτη Γενιά</b>	<b>Δεύτερη Γενιά</b>	<b>Τρίτη Γενιά</b>
Περίοδος Ανάπτυξης	• Πριν τη δεκαετία του 1960	• Δεκαετίες 1960 - 1980	• Μετά τη δεκαετία του 1980
Κύριο Διαχειριζόμενο Φορτίο	• Χύδην φορτίο	• Χύδην φορτίο • Γενικό φορτίο	• Χύδην φορτίο • Εμπορευματοκιβώτια
Συμπεριφορά & Στρατηγική Ανάπτυξης	• Συντηρητική • Σημείο αλλαγής μεταφορικών μέσων	• Επεκτατική, Μεταφορικό, βιομηχανικό, εμπορικό κέντρο	• Προσανατολισμένο εμπορικά • Ολοκληρωμένο κέντρο μεταφοράς και πλατφόρμα logistics
Περιεχόμενο Δραστηριοτήτων	• Φορτοεκφόρτωση • Αποθήκευση	• Φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση • Μεταποίηση φορτίου, βιομηχανικές και εμπορικές υπηρεσίες που συνδέονται με το πλοίο	• Φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση • Μεταποίηση φορτίου, βιομηχανικές και εμπορικές υπηρεσίες που συνδέονται με το πλοίο • Διανομή φορτίου και πληροφοριών, υπηρεσίες logistics
Τόπος Δραστηριοτήτων	• Αποβάθρα, περιοχή κοντά στο νερό	• Επέκταση της περιοχής του λιμανιού	• Τερματικοί σταθμοί και «ζώνες διανομής» στη χερσαία πλευρά

	<b>Πρώτη Γενιά</b>	<b>Δεύτερη Γενιά</b>	<b>Τρίτη Γενιά</b>
Χαρακτηριστικά Οργάνωσης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανεξάρτητες δραστηριότητες μέσα στο λιμάνι</li> <li>• Άτυπη σχέση μεταξύ του λιμένα και των χρηστών του</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Στενότερη σχέση μεταξύ του λιμανιού και των χρηστών του</li> <li>• Χαλαρή σχέση μεταξύ δραστηριοτήτων μέσα στο λιμάνι.</li> <li>• Τυχαία σχέση μεταξύ λιμένα και Τοπικής Αυτοδιοίκησης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενοποιημένη λιμενική κοινότητα</li> <li>• Ενσωμάτωση του λιμανιού με την αλυσίδα μεταφορών και εμπορίου</li> <li>• Στενή σχέση μεταξύ λιμένα και τοπικής Αυτοδιοίκησης</li> </ul>
Χαρακτηριστικά Παραγωγής	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ροή φορτίου</li> <li>• Απλή εξομοιωμένη υπηρεσία</li> <li>• Χαμηλή προστιθέμενη αξία</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ροή φορτίου</li> <li>• Μεταποίηση φορτίου</li> <li>• Βελτιωμένη προστιθέμενη αξία</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ροή φορτίου και πληροφοριών</li> <li>• Διανομή φορτίου και πληροφοριών</li> <li>• Υψηλή προστιθέμενη αξία</li> </ul>
Αποφασιστικοί Παράγοντες	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εργασία</li> <li>• Κεφάλαιο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κεφάλαιο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τεχνολογία</li> <li>• Τεχνογνωσία</li> </ul>

Πηγή: Παρδάλη, Α., «Τα λιμάνια και η συμβολή τους στην Περιφερειακή Ανάπτυξη: Η περίπτωση του Πειραιά », 14<sup>ο</sup> Συνέδριο Επιχειρησιακής Έρευνας, 2001

Στη συνέχεια παρουσιάζονται σύντομες πληροφορίες για κάθε τύπο γενιάς με έμφαση στα λιμάνια τρίτης γενιάς τα οποία αποτελούν και την πιο αναπτυγμένη και εξελιγμένη μορφή λιμανιού.

### 1.7.1. Τα λιμάνια Πρώτης Γενιάς

Μέχρι το 1960 τα λιμάνια αποτελούσαν απλά σημεία πρόσβασης από τη θάλασσα στη ξηρά με κύριες δραστηριότητες τη φόρτωση και την εκφόρτωση φορτίων. Η κατάσταση αυτή επικρατεί ακόμη και σήμερα σε πολλά λιμάνια. Τα λιμάνια αυτής της γενιάς παρουσιάζουν τα εξής βασικά χαρακτηριστικά:

**α) Απομονωμένες δραστηριότητες μεταφοράς και εμπορίου:** Συνήθως τα λιμάνια Πρώτης γενιάς με μεγάλη μονοπωλιακή δύναμη αγνοούν τις ανάγκες των χρηστών τους οποίους και εξυπηρετούν. Τα λιμάνια αυτά αποκτούν εξειδικευμένα συστήματα πληροφόρησης και στατιστικής τα οποία δεν είναι κατ' ανάγκη συμβατά με τα συστήματα των χρηστών.

**β) Ανεξάρτητη οργάνωση και διοίκηση:** Οργανωτικά και διοικητικά τα λιμάνια αυτά συχνά αποτελούν ανεξάρτητες οντότητες.

**γ) Απομόνωση εμπλεκόμενων φορέων:** Οι ενέργειες που πραγματοποιούνται σε εμπορικό επίπεδο είναι συχνά ανεξάρτητες και όχι κατόπιν συνεργασίας με τους φορείς που εμπλέκονται. Αυτό επηρεάζει αρνητικά τόσο τη συνολική παραγωγικότητα του λιμανιού, όσο και την ταχύτητα διακίνησης των φορτίων.

*Χαρακτηριστικά παραδείγματα λιμανιών πρώτης γενιάς στον ελλαδικό χώρο αποτελούν η πλειοψηφία των λιμανιών στην Ελλάδα με εξαίρεση εκείνα του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, του Ηρακλείου, της Καβάλας και του Βόλου και λιμένων αντίστοιχων του ΑΤΠ.*

### 1.7.2. Τα λιμάνια Δεύτερης Γενιάς

Κατά τις δεκαετίες 1960 και 1970 άρχισαν να δημιουργούνται τα λιμάνια δεύτερης γενιάς ως κέντρα μεταφορικών, εμπορικών και βιομηχανικών υπηρεσιών. Τα λιμάνια της γενιάς αυτής ανέπτυξαν συνεργασίες με τους εμπορικούς συνεργάτες τους αλλά και τους δήμους στους οποίους ανήκουν, με σκοπό την εκμετάλλευση των υπηρεσιών που τους προσφέρουν τα εκάστοτε αστικά κέντρα.

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη των λιμανιών δεύτερης γενιάς αποτέλεσε η εγκατάσταση και η ανάπτυξη της βιομηχανίας στις περιοχές γύρω από τα λιμάνια με κυριότερες τις βιομηχανίες που:

- Έχουν σχέση με το ίδιο το πλοίο (ναυπηγήσεις επισκευές διαλυτήρια πλοίων, κ.α.),
- Σχετίζονται με την επεξεργασία των φορτίων (μεταποιητικές βιομηχανίες),
- Χρησιμοποιούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις που τους παραχώρησαν οι λιμενικές αρχές (π.χ. διυλιστήρια πετρελαίου, μεταλλουργικές βιομηχανίες χημικές βιομηχανίες εργοστάσια τσιμέντου, χαρτοποιίας δημητριακών, κ.α.),
- Έλκονται από το λιμάνι γιατί αυτό αποτελεί πληθυσμιακό κέντρο και εξαιτίας αυτού αποτελεί από μόνο του μια καταναλωτική αγορά (π.χ. εργοστάσια καπνού, τροφίμων, ένδυσης κ.λ.π.).

Τα λιμάνια δεύτερης γενιάς αναπτύχθηκαν περαιτέρω με την εισαγωγή της ιδέας της δημιουργίας των **Ναυτιλιακών Βιομηχανικών Περιοχών (NBΠ)** στα τέλη της δεκαετίας του 1960. Η καθιέρωση των περιοχών αυτών οφείλεται κυρίως στην:

α) Ανάπτυξη των βιομηχανιών πετρελαίου, σιδήρου και ατσαλιού

β) Ανάγκη για όλο και μεγαλύτερες ποσότητες πρώτων υλών (χύδην φορτίων)

γ) Απαίτηση η θαλάσσια μεταφορά να γίνεται με τα μεγαλύτερα δυνατά πλοία, ώστε να επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας.

Οι νέες αυτές NBΠ ενισχύθηκαν από τις επαναστατικές αλλαγές στη θαλάσσια μεταφορά, από την υιοθέτηση πλοίων τύπου VLCC (Very Large Crude Carriers) και ULCC (Ultra Large Crude Carriers), καθώς και από το γιγαντισμό των πλοίων μεταφοράς των χύδην φορτίων.

Οι αλλαγές αυτές έχουν σκοπό τη μείωση του Κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς των πρώτων υλών.

Έτσι, βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των NBΠ είναι η ύπαρξη λιμανιών με:

- Μεγάλο βύθισμα
- Μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους
- Κατάλληλες περιοχές για την εγκατάσταση εργοστασίων
- Καλά οργανωμένο χερσαίο μεταφορικό σύστημα

Η πλειοψηφία των λιμανιών στην Ελλάδα ανήκουν στην δεύτερη γενιά

*Ανάμεσα σε αυτά συγκαταλέγεται και ο λιμένας Πρέβεζας. Αλλά παραδείγματα λιμένων 2ης γενιάς είναι το λιμάνι της Πάτρας του Ηρακλείου, της Καβάλας και του Βόλου.*

### **1.7.3. Τα Λιμάνια Τρίτης Γενιάς**

Από τη δεκαετία του 1980 άρχισαν να εμφανίζονται τα σύγχρονα λιμάνια τρίτης γενιάς τα οποία θεωρούνται δυναμικοί κόμβοι στο διεθνές δίκτυο παραγωγής-κατανάλωσης. Οι Κύριοι παράγοντες που συντέλεσαν στην ανάπτυξη των λιμανιών Τρίτης γενιάς **είναι η επικράτηση των εμπορευματοκιβωτίων, των συνδυασμένων μεταφορών και των logistics σε μεγάλη κλίμακα παγκοσμίως.**

Τα λιμάνια Τρίτης γενιάς αναπτύσσουν πολλές από τις παραδοσιακές δραστηριότητες λιμανιών της πρώτης και της δεύτερης γενιάς ενώ παράλληλα προσφέρουν νέες υπηρεσίες. Αυτό παρουσιάζεται στους πίνακες που ακολουθούν:

**Πίνακας 1.7.3.1 «Υπηρεσίες που παρέχονται από λιμάνια τρίτης γενιάς»**

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ προς τα ΠΛΟΙΑ	ΤΥΠΟΣ
Ελλιμενισμός	Π
Πλοήγηση	Π
Ρυμούλκηση	Π
Πρόσδεση - απόδεση	Π
Σταθμός διαχείρισης καταλοίπων	N
Υδροδότηση, ηλεκτρισμός κ.λ.π.	Π
Ανεφοδιασμός με καύσιμα	Π
Εφοδιασμός με τρόφιμα και άλλα είδη	Π
Επισκευές	Π
Δεξαμενισμοί	Π
Υπηρεσίες προς τα φορτία	ΤΥΠΟΣ
Φόρτωση -εκφόρτωση από / προς τα πλοία	ΠΝΠ
Διαχείριση του φορτίου από την αποβάθρα στην αποθήκη	ΠΝΠ
Προσωρινή αποθήκευση	ΠΝΠ
Διαχείριση φορτίου στην αποθήκη	ΠΝΠ
Διαχείριση του φορτίου από την αποθήκη στην πύλη του λιμανιού	ΠΝΠ
Φόρτωση εκφόρτωση προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς	ΠΝΠ
Κέντρο διανομής υπηρεσίες logistics (μέσο στο λιμάνι ή την ενδοχώρα)	N

ΑΛΛΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΤΥΠΟΣ
Διακίνηση πληροφοριών (αφορούν πλοία και φορτία)	N
Υπηρεσίες διαχείρισης της Κίνησης των χερσαίων μέσων μεταφοράς στο λιμάνι	ΠΝΠ
Υπηρεσίες Προστασίας περιβάλλοντος	N
Υπηρεσίες ασφαλείας	ΠΝΠ
Τελωνειακές διατυπώσεις	ΠΝΠ

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ προς ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΤΥΠΟΣ
Χώροι αναμονής	ΠΝΠ
Χώροι τροφοδοσίας	N
Εστιατόρια	N
Διαχείριση αποσκευών	N
Χώροι μετεπιβίβασης	ΠΝΠ
Πληροφορίες	N

Υπόμνημα:

**Π:** Παραδοσιακή, **ΠΝΠ:** Παραδοσιακή με Νέα Προσέγγιση, **N:** Νέα

Πηγή: Παρδάλη, Α. «Τα λιμάνια και η συμβολή τους στην Περιφερειακή Ανάπτυξη: Η περίπτωση του Πειραιά», 14<sup>ο</sup> Εθνικό Συνέδριο Επιχειρησιακής Έρευνας 2001

Συνοπτικά μπορούν να διατυπωθούν τα παρακάτω για τις υπηρεσίες των λιμανιών τρίτης γενιάς. **Παραδοσιακές Λιμενικές Υπηρεσίες:** Η ανάπτυξη των λιμανιών τρίτης γενιάς δεν συνεπάγεται την κατάργηση των δραστηριοτήτων των λιμανιών πρώτης και δεύτερης γενιάς. Αντίθετα, παραδοσιακές λιμενικές υπηρεσίες όπως η διαχείριση του φορτίου παραμένουν ως οι κύριες προσφερόμενες λιμενικές υπηρεσίες. Η διαφορά είναι ότι στα λιμάνια τρίτης γενιάς οι υπηρεσίες αυτές εκτελούνται μέσω σύγχρονου εξοπλισμού καθώς και ενός συστήματος διοίκησης στηριζόμενου στις τεχνολογίες της ηλεκτρονικής πληροφόρησης EDP και EDI.

**Βιομηχανικές και Περιβαλλοντικές Υπηρεσίες:** Οι βιομηχανικές υπηρεσίες προς πλοία και φορτία που παρέχονται στα λιμάνια τρίτης γενιάς δίνουν ακόμα μεγαλύτερη έμφαση σε θέματα αύξησης της παραγωγικότητας και μείωσης του κόστους. Ωστόσο, επειδή κατά την παροχή των υπηρεσιών αυτών το περιβάλλον δέχεται σημαντική επιβάρυνση, στα λιμάνια τρίτης γενιάς έχουν ενσωματωθεί και υπηρεσίες προστασίας του περιβάλλοντος με τις οποίες καταβάλλονται προσπάθειες να μειωθεί η ρύπανση των λιμενικών περιοχών από τα πλοία και τα φορτία τους.

**Διοικητικές και Εμπορικές Υπηρεσίες:** Η αποτελεσματική διοίκηση ενός σύγχρονου λιμανιού εστιάζεται Κυρίως στη διεκπεραίωση εγγράφων, στην τήρηση των διεθνών κανόνων και στον Προγραμματισμό της εργασίας. Ωστόσο ο συνδυασμός της ραγδαίας ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου κατά τα τελευταία χρόνια με την ταυτόχρονη αύξηση της πολυπλοκότητας των διοικητικών υπηρεσιών οδήγησε σε δυσλειτουργίες και καθυστερήσεις στα λιμάνια. Τα σύγχρονα λιμάνια Τρίτης γενιάς αντιμετωπίζουν τις δυσλειτουργίες αυτές με την χρήση σύγχρονων τεχνολογικών μέσων και αυτοματοποίησης των διαδικασιών. Αντίστοιχα, όσον αφορά στις εμπορικές υπηρεσίες ένα λιμάνι τρίτης γενιάς είναι σε θέση να παρέχει όλες τις απαραίτητες ευκολίες σε εμπορικό επίπεδο τόσο στους άμεσους όσο και στους έμμεσους χρήστες. Έτσι, στα περισσότερα σύγχρονα λιμάνια έχουν αναπτυχθεί ραγδαία οι τραπεζικές ασφαλιστικές νομικές υπηρεσίες καθώς και υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών.

**Υπηρεσίες Διανομής:** Οι υπηρεσίες διανομής στα λιμάνια Τρίτης γενιάς έγιναν αποτελεσματικότερες με την εμφάνιση των logistics. Πρόκειται για μια τεχνική διαχείρισης που προβλέπει τη ροή της πληροφόρησης ταυτόχρονα με τις ενέργειες της φυσικής ροής των αγαθών από την παραγωγή στην κατανάλωση. Στα σύγχρονα λιμάνια μέσα από την αλυσίδα των logistics (διπλό δίκτυο ροών αγαθών και πληροφοριών) επιδιώκεται η μείωση του συνολικού κόστους μεταφοράς χειρισμού του φορτίου, αποθήκευσης συσκευασίας και διανομής. Στα λιμάνια τρίτης γενιάς όλα τα χαρακτηριστικά των logistics έχουν ενσωματωθεί στις παραδοσιακές βιομηχανικές διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες γεγονός που φανερώνει την σπουδαιότητα των logistics για τα λιμάνια αυτής της γενιάς.

*Σήμερα, το μόνο λιμάνι στην Ελλάδα το οποίο μπορεί να χαρακτηριστεί ως λιμάνι τρίτης γενιάς είναι ο Πειραιάς και ακολουθεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.*

## **1.8. Η Σημασία των logistics στο Σύγχρονο Λιμάνι**

Όπως τονίστηκε στην προηγούμενη ενότητα, μια βασική ειδοποιός διαφορά των λιμανιών τρίτης γενιάς από τις προηγούμενες είναι η ανάπτυξη της «λογιστικής υποστήριξης», η οποία έχει καθιερωθεί με το διεθνή όρο logistics. Καθώς τα σύγχρονα λιμάνια είναι ο κρίκος που συνδέει τις θαλάσσιες με τις χερσαίες μεταφορές και αντίστροφα, ο ρόλος τους σήμερα εξελίσσεται σε Κέντρα logistics.

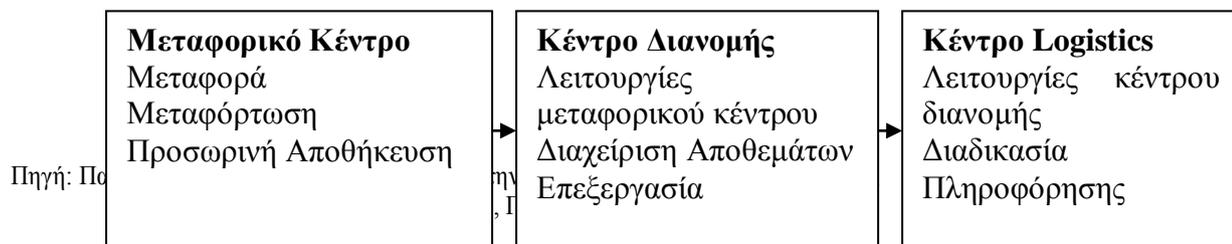
### **1.8.1. Με τα logistics επιδιώκεται**

- Η συνολική παρακολούθηση, ο έλεγχος και η ρύθμιση των ροών των φορτίων από την παραγωγή στην κατανάλωση,
- Η προσαρμογή των ροών ώστε να υπάρχει ισορροπία μεταξύ των φορτίων και της διατιθέμενης χωρητικότητας.
- Η διαρκής παρακολούθηση των ροών ώστε να είναι εφικτή η μεταβολή των φυσικών μετακινήσεων ως αποτέλεσμα εμφάνισης απρόβλεπτων γεγονότων.

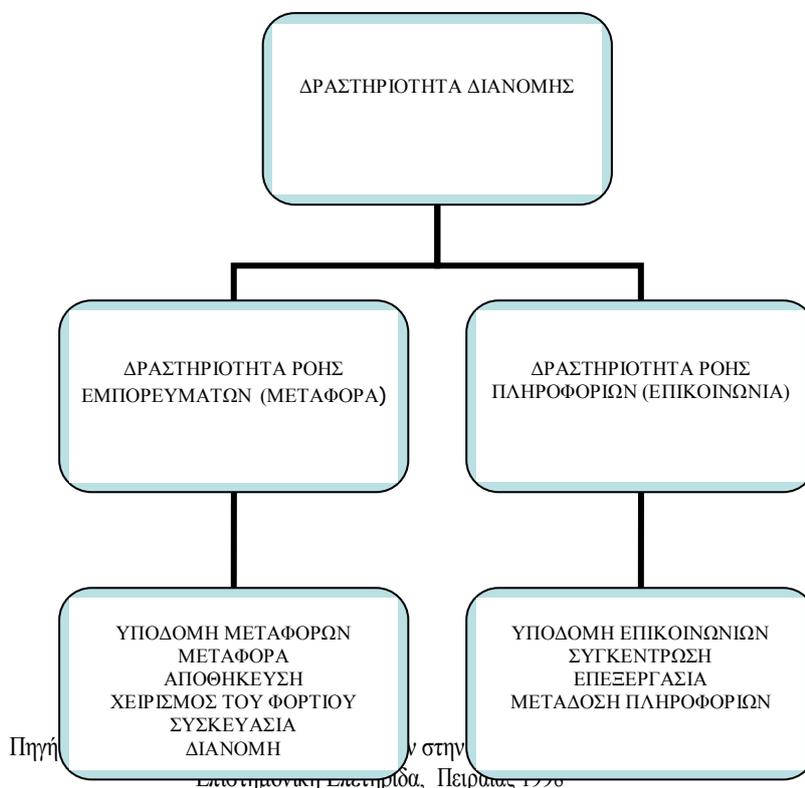
Η εφαρμογή των παραπάνω γενικών αρχών στη λειτουργία των λιμανιών ως κρίκων της μεταφορικής αλυσίδας οδήγησε στην εμφάνιση τριών διαδοχικών ρόλων. Το λιμάνι, που ήταν αρχικό ένα απλό «μεταφορικό κέντρο», εξελίχθηκε πρώτα σε «κέντρο διανομής» για να μετασχηματισθεί τελικό σε ολοκληρωμένο «κέντρο logistics», προσθέτοντας σε κάθε βήμα νέες λειτουργίες. Το παρακάτω σχήμα απεικονίζει αναλυτικότερα την εξέλιξη του ρόλου του λιμανιού στην μεταφορική αλυσίδα:

Το σύγχρονο λιμάνι λειτουργεί ως πάροχος πολλαπλών υπηρεσιών υποστηρίζοντας ταυτόχρονα τη ροή πληροφοριών και εμπορευμάτων. Το ακόλουθο σχήμα οπτικοποιεί αυτές τις δύο κύριες λειτουργίες που εντοπίζονται στη δραστηριότητα διανομής:

**Πίνακας 1.8.1.1 «Εξέλιξη του ρόλου του λιμανιού στη μεταφορική αλυσίδα»**



**Διάγραμμα 1.8.1.2 «Εξέλιξη αλυσίδας δραστηριότητας διανομής»**



Παρατηρείται ότι η διανομή στα σύγχρονα λιμάνια διαφέρει από την κλασική δραστηριότητα σε τρία τουλάχιστον σημεία:

1) Σε ένα λιμάνι υπάρχουν δύο ειδών ροές, η ροή των φορτίων και η ροή των πληροφοριών. Η αποθήκευση συνήθως έχει να κάνει με τη ροή των φορτίων και είναι ανεξάρτητη της ροής των πληροφοριών.

Η αποθήκευση είναι απαραίτητη όταν υπάρχει χρονικό κενό ανάμεσα στην παραγωγή – μεταφορά – κατανάλωση και δεν αποτελεί μια προστιθέμενης αξίας δραστηριότητα. Αυτός είναι και ο λόγος που η παράδοση με τη μέθοδο *just in time* είναι διεθνώς ευπρόσδεκτη.

2) Η δραστηριότητα της διανομής η οποία περικλείει και την αποθήκευση, αποτελεί μια προστιθέμενης αξίας δραστηριότητα χωρίς την οποία η μεταφορική αλυσίδα θα ήταν ημιτελής. Στο μέλλον, τα λιμάνια φαίνεται να ενισχύουν το ρόλο τους σαν κέντρα διακίνησης και διανομής του φορτίου μετατρέπόμενα από ένα απλό ενδιάμεσο κρίκο στην αλυσίδα των μεταφορών σε κύριο οργανωτικό και εκτελεστικό κέντρο.

3) Η χρήση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών θα είναι ένα στοιχείο κλειδί στο μέλλον των λιμανιών. Κατά συνέπεια, η ολοκλήρωση των συστημάτων πληροφόρησης της μεταφοράς μέσα στο παγκόσμιο επικοινωνιακό δίκτυο δεδομένων θα έχει τεράστια σημασία τα επόμενα χρόνια. Στα πλαίσια αυτά η επένδυση των λιμανιών σε νέες τεχνολογίες και ειδικότερα σε ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη τους.

### **1.8.2. Παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού.**

Η ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού κρίνεται κατά βάση από τους ακόλουθους δύο παράγοντες:

- **Τη γεωγραφική θέση του λιμανιού και**
- **Τη σχέση μεταξύ των μεταφορτώσεων και της απόκλισης του λιμανιού από το βασικό Θαλάσσιο δρόμο.**

Ακολουθεί συνοπτική ανάλυση των παραπάνω παραγόντων επηρεασμού του λιμενικού ανταγωνισμού, ενώ εξετάζεται επίσης και το ενδεχόμενο της «κεντρικότητας» ενός λιμανιού ως ένα τρίτο πιθανό παράγοντα.

**Η γεωγραφική Θέση του λιμανιού:** Διαφορές στην απόσταση, φυσικά εμπόδια πρόσβασης κλπ., επιδρούν στο χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι και κατ' επέκταση στο κόστος ταξιδιού, ελλιμενισμού, κλπ. Έτσι, η επίδραση που έχει η απόσταση και η ευκολία πρόσβασης του πλοίου στο λιμάνι κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική στον υπολογισμό των διαφόρων μορφών κόστους. Επιπλέον, η γεωγραφική θέση του λιμανιού είναι σημαντικός παράγοντας όχι μόνο για τις θαλάσσιες μεταφορές αλλά και για την υπόλοιπη μεταφορική αλυσίδα, αφού μπορούν να επιλεγούν εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς με μικρότερο συγκριτικά κόστος.

Η τελική επιλογή μεταφορικού δικτύου από τον πελάτη και η βασική ανταγωνιστική διαφοροποίηση — ιδιαίτερα σε γειτνιάζοντα λιμάνια — εξαρτάται από το συνολικό μεταφορικό κόστος που θα κληθεί να καταβάλει ο πελάτης. Δεδομένου του χαμηλού κόστους του θαλάσσιου σκέλους της μεταφοράς, ο πελάτης εστιάζεται στο υπόλοιπο μεταφορικό δίκτυο και φυσικά από την παροχή αξιόπιστων λιμενικών υπηρεσιών.

### **Η σχέση μεταξύ των μεταφορτώσεων και της απόκλισης του λιμανιού από το βασικό θαλάσσιο δρόμο:**

Όσο πιο κοντά βρίσκεται ένα λιμάνι σε ένα θαλάσσιο δρόμο τόσο αυξάνεται η κίνηση για μεταφορτώσεις. Για παράδειγμα, στα λιμάνια Αλγεσύρας Μάλτας και Δαμμιέτας τα οποία είναι πάνω στο θαλάσσιο δρόμο Γιβραλτάρ-Σουέζ οι μεταφορτώσεις φθάνουν στο 90-95% της συνολικής κίνησης ενώ τα τελευταία χρόνια συνεχίζουν να αυξάνονται με εντυπωσιακούς ρυθμούς.

Στο παρελθόν, σημαντικός παράγοντας για την ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού θεωρούνταν η «κεντρικότητα» του, σήμερα η έννοια αυτή αμφισβητείται για δύο κυρίως λόγους:

**Η «κεντρικότητα»** υπολογίζεται με βάση τις χιλιομετρικές αποστάσεις ενώ σήμερα αυτό που έχει σημασία δεν είναι η απόσταση αλλά ο χρόνος μεταφοράς και η έννοια της κεντρικότητας δεν λαμβάνει υπόψη το επίπεδο σύνδεσης του λιμανιού με την ενδοχώρα, π.χ. ένα λιμάνι που

συνδέεται με την ενδοχώρα με όλους τους δυνατούς τρόπους μεταφοράς είναι σαφώς πιο ανταγωνιστικό από κάποιο άλλο που διαθέτει μόνο οδική σύνδεση.

### 1.8.3. Μορφές Ανταγωνισμού των Λιμανιών

Ο λιμενικός ανταγωνισμός εκδηλώνεται σε τέσσερα βασικά επίπεδα με τα εξής επιμέρους υποεπίπεδα:

- Ανταγωνισμός μεταξύ λιμανιών με την ίδια ενδοχώρα
- Ανταγωνισμός λιμανιών που βρίσκονται σε μια ακτογραμμή
- Ανταγωνισμός μεταξύ λιμανιών διαφορετικών χωρών
- Ανταγωνισμός μεταξύ ανεξάρτητων λιμανιών της ίδιας χώρας
- Ανταγωνισμός λιμανιών για την προσέλκυση μεταφορτώνομενων φορτίων
- Ανταγωνισμός μέσα στο ίδιο το λιμάνι
- Ανταγωνισμός μεταξύ διαφόρων μέσων μεταφοράς.

Ακολουθούν σύντομοι ορισμοί των παραπάνω μορφών λιμενικού ανταγωνισμού παρουσιάζοντας τα βασικά χαρακτηριστικά της καθεμιάς.

**Ανταγωνισμός μεταξύ λιμανιών με την ίδια ενδοχώρα:** Αναφέρεται στην περίπτωση κατά την οποία δύο ή περισσότερα λιμάνια μοιράζονται την ίδια ενδοχώρα και ανταγωνίζονται για το μερίδιο των εισαγωγών και των εξαγωγών οι οποίες θα μπορούσαν να μεταφερθούν διαμέσου οποιουδήποτε από αυτά. Βασικό χαρακτηριστικό αυτών είναι ότι οι θαλάσσιοι μεταφορείς, σε συνδυασμό με τους μεταφορείς της ενδοχώρας προσφέρουν από κοινού υπηρεσίες για μεταφορές point to point. Το κόστος διαχείρισης των εμπορευμάτων έχει μεγάλη σημασία για τις μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια και γενικά για προϊόντα μεγάλης αξίας. Σημαντικός παράγοντας στην περίπτωση αυτή αποτελεί η διατήρηση των τιμών σε τέτοια επίπεδο ώστε να υπάρχουν μικρές διαφορές για την ίδια υπηρεσία. Άλλος βασικός παράγοντας του κόστους διαχείρισης εμπορευμάτων είναι ο χρόνος. Καθυστερήσεις στη διαδικασία διακίνησης εμπορευμάτων μειώνουν σημαντικά την ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού έναντι άλλου. π.χ. δύο λιμάνια Α και Β της Β. Ευρώπης με σύνδεση με τη Νότια Ευρώπη.

Ο ανταγωνισμός μεταξύ λιμανιών με την ίδια ενδοχώρα περιλαμβάνει τις εξής υποπεριπτώσεις:  
**Ανταγωνισμός λιμανιών που βρίσκονται σε μια ακτογραμμή:** Τα λιμάνια, για παράδειγμα, της Νότιας Ευρώπης (π.χ. Πειραιάς, Γένοβα, Λιβόρνο, Μασσαλία, κλπ.) ανταγωνίζονται σε κάποιο βαθμό, ανάλογα με τα φορτία και διαχειρίζονται και τις εμπορικές συνεργασίες των χωρών τους τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης (Χάβρη, Ρότερνταμ, Αμβούργο, κλπ.), το σύνολο και των δύο περιοχών εξυπηρετεί τη βιομηχανική ευρωπαϊκή ενδοχώρα.

**Ανταγωνισμός μεταξύ λιμανιών διαφορετικών χωρών:** Αποτελεί κλασσικό επίπεδο ανταγωνισμού ιδιαίτερα σε γειτονικές χώρες που διαθέτουν εξίσου μεγάλα λιμάνια. Πολλές φορές στην περίπτωση του ανταγωνισμού αυτού πέρα από τους οικονομικούς λόγους εμπλέκονται εθνικοί, αλλά και λόγοι γοήτρου. Το κράτος μέσο από τους διάφορους μηχανισμούς που διαθέτει μπορεί να διαστρεβλώνει τους όρους του εμπορίου σε βάρος του ανταγωνισμού. Π.χ., η Μαλαισία θέλησε στο παρελθόν να αποθαρρύνει το μαλαισιανό εμπόριο από το να χρησιμοποιεί το λιμάνι της Σιγκαπούρης και ενθάρρυνε τους εμπόρους να χρησιμοποιούν τα λιμάνια της Μαλαισίας. Για να προσελκύσει λοιπόν πελάτες στα δικά της λιμάνια ακολούθησε την εξής πολιτική:

- Υιοθέτηση χαμηλών τιμών για τις προσφερόμενες λιμενικές υπηρεσίες στα λιμάνια της.
- Δημιουργία προβλημάτων στα τελωνεία της κατά τη διάρκεια των διαδικασιών εισόδου και εξόδου φορτίων που χρησιμοποιούσαν το λιμάνι της Σιγκαπούρης.
- Διακρίσεις των κρατικών Μαλαισιανών σιδηροδρόμων υπέρ των Μαλαισιανών λιμανιών.

**Ανταγωνισμός μεταξύ ανεξάρτητων λιμανιών της ίδιας χώρας:** Αναφέρεται στον ανταγωνισμό μεταξύ π.χ. τον λιμανιών της ανατολικής και της δυτικής ακτής της Ιταλίας Βρετανίας κτλ. Στο πλαίσιο της ίδιας χώρας το κράτος πολλές φορές προκειμένου να προστατευθούν τα μικρά λιμάνια, παίρνει μέτρα για τον περιορισμό του ανταγωνισμού. Τα πιο συνήθη από αυτά τα μέτρα είναι επιδοτήσεις διαφοροποιήσεις στις χρεώσεις καθώς και εμπόδια διοικητικής μορφής.

**Ανταγωνισμός λιμανιών για την προσέλκυση μεταφορτωνόμενων φορτίων:**

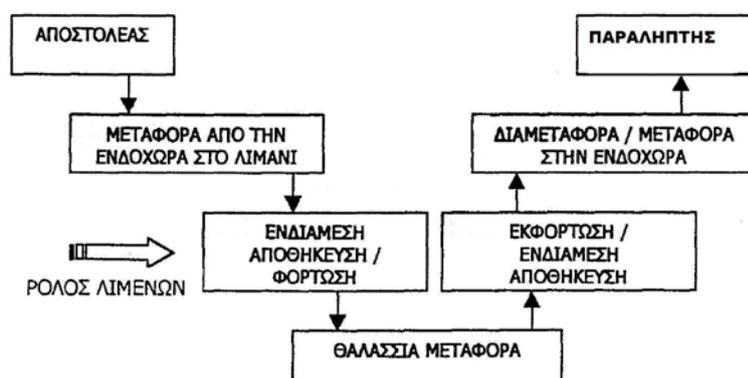
Πρόκειται για την πιο σύνθετη μορφή λιμενικού ανταγωνισμού που τα τελευταία χρόνια λόγω της επικράτησης των εμπορευματοκιβωτίων έχει αποκτήσει μεγάλη σημασία. Π.χ., η συγκεκριμένη μορφή ανταγωνισμού μπορεί να παρουσιασθεί ως εξής: Ένα φορτίο από τις ΗΠΑ με προορισμό την Surabaya μπορεί να φτάσει κατ' ευθείαν από τη Νέα Υόρκη στην Surabaya να μεταφερθεί πρώτα στο μεγάλο λιμάνι της περιοχής δηλ. τη Σιγκαπούρη και στη συνέχεια με μικρότερα πλοία να φτάσει την προορισμό του. Στη συγκεκριμένη περίπτωση το λιμάνι της Σιγκαπούρης ανταγωνίζεται το λιμάνι της Surabaya. Παράλληλα, το λιμάνι της Σιγκαπούρης ανταγωνίζεται το άλλο μεγάλο μεταφορτωτικό λιμάνι της περιοχής δηλαδή το λιμάνι του Hong Hong. Στόχος σε κάθε περίπτωση, είναι το φορτίο από τη Νέα Υόρκη να φτάσει στη Surabaya με το μικρότερο συνολικό κόστος.

**Ανταγωνισμός μέσα στο ίδιο λιμάνι:** Αναφέρεται στην ανάπτυξη και αξιοποίηση (τερματικών), το οποίο οδηγεί σε εξειδίκευση υπηρεσιών, αύξηση αποτελεσματικότητας και ανάπτυξη logistics.

**Ανταγωνισμός μεταξύ των διάφορων μέσων μεταφοράς:** Με το πέρασμα από τις παραδοσιακές μεταφορές γενικού φορτίου στις σύγχρονες αποστολές με εμπορευματοκιβώτια εμφανίζεται ένας νέος τρόπος θεώρησης των μεταφορών σύμφωνα με τον οποίο η αλυσίδα λειτουργιών που αρχίζουν από την αποθήκη του αποστολέα και φτάνουν μέχρι την αποθήκη του αποδέκτη είναι ενιαία, από Πόρτα σε Πόρτα όπως παρουσιάζεται και σχηματικά στο παρακάτω διάγραμμα.

Η θεώρηση αυτή οδήγησε στη νέα θέση όπου οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να αντιμετωπίζονται σαν ένας κρίκος σε ολόκληρη τη μεταφορική αλυσίδα.

**Διάγραμμα 1.8.3.1 «Λιμενικές Υπηρεσίες door to door»**



Πηγή: Παρδάλη, Α., «Αιτίες των μεταβολών στην Παγκόσμια Λιμενική Βιομηχανία», Επιστημονική Επετηρίδα, Πειραιάς 1998

Σήμερα, ο ανταγωνισμός στηρίζεται κατά κύριο λόγο, στην απόκλιση από το βασικό θαλάσσιο δρόμο, στις καθυστερήσεις στο λιμάνι αλλά και στην τιμή αφού είναι εμφανές ότι η ζήτηση για λιμενικές μεταφορτωτικές υπηρεσίες είναι ελαστική και αυτό όπως είναι φυσικό μπορεί να επιδράσει στο επίπεδα των τιμών.

## **ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

### **2. Ταυτότητα Ηπείρου (Γεωγραφική - Κοινωνική - Πληθυσμιακή - Οικονομική)**

#### **Γενικά**

Η Ήπειρος καταλαμβάνει μία από τις πλέον περιφερειακές και απομακρυσμένες θέσεις στον ελληνικό χώρο, τόσο από καθαρά γεωγραφική άποψη, όσο και σε σχέση με το ισχύον σύστημα προσβάσεων. Γνώρισε βίαιες μεταβολές στις εθνογραφικές και ανθρωπογεωγραφικές της ενότητες και σηματοδεύτηκε από μεγάλη μεταναστευτική κινητικότητα. Ακόμη πέραν της γεωγραφικής απομόνωσης, απέχει σημαντικά και από τον κεντρικό αναπτυξιακό άξονα που οριοθετούν οι δύο ελληνικές μητροπόλεις της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

## 2.1. Γεωγραφία

Η Ήπειρος έχει έκταση 9203 km<sup>2</sup> (6.9% της έκτασης της Ελλάδας) και περιέχει ορεινές περιοχές (74~77.4%) ημιορεινές περιοχές (12.9~15%) πεδινές εκτάσεις (9.7~14%).

Το γεγονός ότι μόνο το 10% της Ηπείρου είναι πεδινή παρουσιάζει μια αντικειμενική δυσκολία στη διεξαγωγή ικανοποιητικών μεταφορών στην περιφέρεια. Λόγω της δυσμενούς μορφολογίας, μόνο 14~15% της έκτασης της περιφέρειας είναι αγροτική γη.

Η Ήπειρος περιλαμβάνει τους εξής νομούς:

1. **Νομός Ιωαννίνων:** έκταση 4999 km<sup>2</sup> (3ος μεγαλύτερος νομός της χώρας) που καλύπτει πάνω από το μισό (54%) της Ηπείρου, μόνο 3.5% πεδινές εκτάσεις, πληθυσμός 158193 εκ του οποίου το 43% είναι αστικό και το 5% ημιαστικό, περιλαμβάνει τα Ιωάννινα που αποτελούν σημαντικό κέντρο παροχής υπηρεσιών
2. **Νομός Θεσπρωτίας:** έκταση 1515 km<sup>2</sup>, πληθυσμός (1991) 44188 (εκ των οποίων το 36% απασχολείται στον πρωτογενή τομέα, το 23% στον δευτερογενή και το 41% στον τριτογενή), περιλαμβάνει το λιμένα της Ηγουμενίτσας που αποτελεί πύλη της Ελλάδας προς την Ευρώπη
3. **Νομός Άρτας:** έκταση 1662 km<sup>2</sup>, 78719 κάτοικοι (1991, συμπεριλαμβάνουν 27% αστικό πληθυσμό, 6% ημιαστικό και 67% αγροτικό), πρωτεύουσα η Άρτα, σε άμεση γειτονία με τον Αμβρακικό κόλπο που προστατεύεται από τη διεθνή συνθήκη Ramsar (για την προστασία των υδροβιοτόπων)
4. **Νομός Πρέβεζας:** έκταση 1036 km<sup>2</sup>, πληθυσμός 58628 (1991, που περιλαμβάνει 22,73% αστικό, 14,69% ημιαστικό και 62,58% αγροτικό πληθυσμό), πρωτεύουσα η Πρέβεζα, 136000m<sup>2</sup> δασικές εκτάσεις, πλειοψηφία πληθυσμού στον πρωτογενή τομέα

Η Ήπειρος περιλαμβάνει 37 οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης εκ των οποίων οι 18 ανήκουν στο Νομό Ιωαννίνων.

Η Ήπειρος μπορεί να χωριστεί σε 4 ομοειδείς γεωγραφικές ζώνες (ΠΕΠ Ηπείρου):

1. Μια ζώνη πλάτους 20 km κατά μήκος των Αλβανικών συνόρων. Η ζώνη αυτή διαθέτει περιορισμένους φυσικούς πόρους και χαρακτηρίζεται από χαμηλό βιοτικό επίπεδο και δημογραφικά γηρασμένο πληθυσμό.
2. Την ορεινή ζώνη που χαρακτηρίζεται από δυσμενές έδαφος και αντίξοες κλιματικές συνθήκες, ελαττούμενο πληθυσμό, ελλείψεις σε υποδομή, πλούσιους και ανεκμετάλλετους δασικούς πόρους, άφθονους υδατικούς πόρους και (πιθανά) ανεκμετάλλετους ορυκτούς πόρους.
3. Το οροπέδιο των Ιωαννίνων που είναι μια δυναμική περιοχή με πληθώρα δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών, αποτελεί τη βάση του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων και του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (ΤΕΙ) και φιλοξενεί 15000 προσωρινούς κατοίκους (φοιτητές και φαντάρους).
4. Την παραλιακή ζώνη κατά μήκος του Ιονίου Πελάγους, που αποτελεί περιοχή υψηλών δυνατοτήτων ανάπτυξης του αγροτικού τομέα, της αλιείας και του τουρισμού.

Από βιβλιογραφική επισκόπηση μελετών για την περιοχή (ΒΙC Ηπείρου), προκύπτουν τα ακόλουθα συγκριτικά πλεονεκτήματα:

## **1. Γεωγραφική θέση**

- εγγύτητα με Ιταλική χερσόνησο
- εκτεταμένη περίμετρος ενδοχώρας (αλλά κακή πρόσβαση σε αυτή)
- συνοριακό μέτωπο με Αλβανία

## **2. Φυσικοί πόροι**

- πλούσιο υδάτινο δυναμικό και μεγάλο ανάπτυγμα εσωτερικών υδάτων
- ευνοϊκές βιοκλιματικές συνθήκες για ειδικές καλλιέργειες
- ύπαρξη δασικού πλούτου που μπορεί να αξιοποιηθεί και βιομηχανικά
- κοιτάσματα ορυκτού πλούτου
- δυναμικό τουριστικών πόρων ακτών Ιονίου
- φυσικός πλούτος οικοσυστημάτων Αμβρακικού, Ηγουμενίτσας-Σαγιάδας

## **3. Ανθρωπογενείς δραστηριότητες και πόροι**

- παραδοσιακή κτηνοτροφία
- δασοπονία και επεξεργασία ξύλου
- παραδοσιακή λειτουργική μετάλλου, ξύλου και υφαντού
- ιχθυοκαλλιέργειες
- μεταναστευτικοί πόροι
- ιστορικότητα και πολιτιστική ακτινοβολία
- ανθρωπογεωγραφικές συνάφειες με Νότια Αλβανία

Επίσης προκύπτουν τα ακόλουθα συγκριτικά μειονεκτήματα:

### **1. Υποδομές**

- προβληματικό δίκτυο χερσαίων μεταφορών
- δυσχερής προσπέλαση εθνικού δικτύου μεταφορών
- ανεπαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις
- ανεπαρκή έργα υποστήριξης υδατικών πόρων
- ελλιπές παραγωγικό δασικό οδικό δίκτυο
- ασυντήρητοι βοσκότοποι

### **2. Θεσμικό πλαίσιο**

- αδρανοποιημένος μηχανισμός ρύθμισης και ανταποδοτικότητας γης
- αναποτελεσματικό καθεστώς αξιοποίησης υπεδάφους
- αντιαναπτυξιακή δυσκαμψία ιδιοκτησιακού καθεστώτος σε δάση, βοσκότοπους και υπέδαφος

### **3. Πολιτικό πλαίσιο**

- αναποτελεσματικό σύστημα ελέγχου επιλογών και εφαρμογής αποφάσεων
- αναπτυξιακή πολιτική χωρίς σταθερούς προσανατολισμούς
- απουσία στρατηγικής στη διάταξη και διαχείριση των διαθέσιμων πόρων

### **4. Κοινωνικό πλαίσιο**

- εκτεταμένες περιοχές με δημογραφική και οικιστική κατάρρευση
- περιορισμένες θέσεις απασχόλησης
- χαμηλός βαθμός κινητικότητας
- αντίληψη ότι η περιοχή είναι απομονωμένη και υπό εγκατάλειψη

## **2.2. Κοινωνικά χαρακτηριστικά**

Όσον αφορά στην σύγχρονη κοινωνική διάρθρωση, ο πληθυσμός της Ηπείρου παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά μιας αγροτικής κοινωνίας, η οποία αστικοποιείται με σχετικά γρήγορους ρυθμούς. Τα χαρακτηριστικά αυτά περιλαμβάνουν (για όλους τους νομούς, εκτός από τον νομό Ιωαννίνων) το σχετικά μεγαλύτερο από το εθνικό μέσο όρο μέγεθος νοικοκυριών με χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης, το οποίο συνοδεύεται από χαμηλά αμειβόμενα επαγγέλματα που οδηγούν σε μικρή αγοραστική δύναμη και συνεπώς χαμηλά καταναλωτικά επίπεδα.

### 2.2.1. Μεταναστευτικό ρεύμα

Το ισχυρό μεταναστευτικό ρεύμα "προς τα έξω" που επικρατούσε στην περιφέρεια (όπως και στο σύνολο της χώρας) κατά τις δεκαετίες του 1960 και 1970, υποχώρησε κατά τη δεκαετία του 1980 και αναστράφηκε την δεκαετία του 1990. Κατά την πρόσφατη περίοδο παρατηρήθηκε ισχυρό ρεύμα μετανάστευσης προς την Περιφέρεια Ηπείρου από την γειτονική Αλβανία, με πυρήνα τις οικογένειες βορειοηπειρωτών, οι οποίες επέστρεψαν κατά κανόνα στους τόπους καταγωγής τους. Στο ρεύμα αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο η εκτιμώμενη μεγάλη αύξηση του πληθυσμού της Ηπείρου στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας.

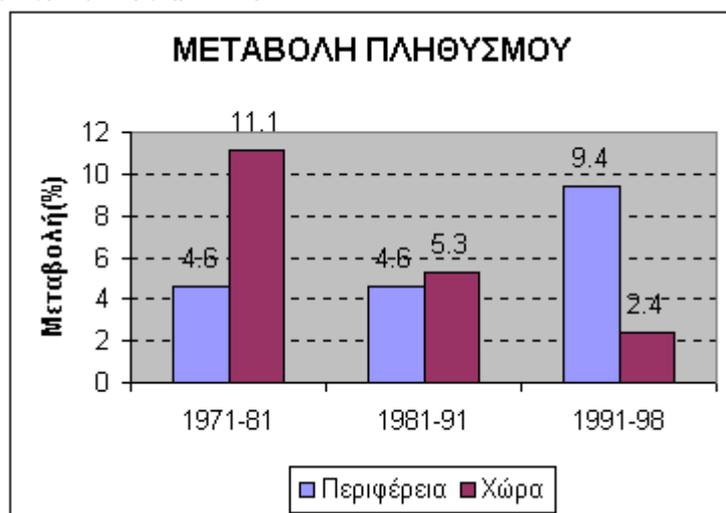
Κατά την περίοδο 1971-1991 παρατηρήθηκε επίσης ισχυρή μεταναστευτική κίνηση εντός των ορίων της Περιφέρειας, με μετακίνηση των ορεινών πληθυσμών προς ημιορεινές και πεδινές περιοχές και συγκέντρωση σε ημιαστικά και αστικά κέντρα. Το ισχυρότερο ρεύμα μετακινήσεων παρατηρήθηκε προς την πόλη των Ιωαννίνων, η οποία απορρόφησε το μεγαλύτερο ποσοστό της εσωτερικής μετανάστευσης στην Περιφέρεια.

### 2.3. Κοινωνία και οικονομία

Τα ακόλουθα στοιχεία (από ΕΣΥΕ και βιβλιογραφικά στοιχεία) περιγράφουν τα βασικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού της Ηπείρου:

- Το 60% περίπου του πληθυσμού κατοικεί σε αγροτικές περιοχές. Το υπόλοιπο 40% κατοικεί σε αστικά κέντρα και ημιαστικές περιοχές, τιμή πολύ χαμηλότερη από τον εθνικό μέσο όρο του 58%.
- Η πυκνότητα του πληθυσμού είναι κατά 50% χαμηλότερη από την εθνική μέση τιμή (με εξαίρεση την πόλη των Ιωαννίνων).
- Ο πληθυσμός ευρίσκεται σε δημογραφική γήρανση.

Διάγραμμα 2.3.1



Αναλυτικά στοιχεία ανά νομό δείχνουν τη δυναμική ανάπτυξη του νομού Ιωαννίνων, όπως φαίνεται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 2.3.2

Απογραφές 1991 και 2001 κατά νομό και φύλλο									
Νομός	1991			2001			Μεταβολή (%)		
	Άνδρες	Γυναίκες	ΣΥΝΟΛΟ	Άνδρες	Γυναίκες	ΣΥΝΟΛΟ	Άνδρες	Γυναίκες	ΣΥΝΟΛΟ
Άρτας	39191	39528	78719	38844	38490	77334	-0.9	-2.6	-1.8
Θεσπρωτίας	22657	21531	44188	22847	22661	45508	0.8	5.2	3
Ιωαννίνων	77866	80327	158193	84461	85783	170244	8.5	6.8	7.6
Πρέβεζας	29700	28928	58 628	29800	29534	59334	0.3	2.1	1.2
ΗΠΕΙΡΟΣ	169414	170314	339728	175952	176468	352420	3.9	3.6	3.7
ΧΩΡΑ	5055408	5204492	10259900	5426660	5513111	10939771	7.3	5.9	6.6

Πηγή: ΕΣΥΕ

Η δυναμική αυτή οφείλεται στην ύπαρξη του Οροπεδίου των Ιωαννίνων. Ο πληθυσμός των Ιωαννίνων αποτελεί την ταχύτερα αυξανόμενη ομάδα στην περιφέρεια και είναι χαρακτηριστικό ότι ο νομός Ιωαννίνων (σε αντίθεση με τους υπόλοιπους νομούς) αναπτύχθηκε ταχύτερα από το μέσο όρο της χώρας στις τελευταίες δυο δεκαετίες.

Στη διάρκεια της δεκαετίας 1981-1991 ο πληθυσμός της περιφέρειας αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 0.44% (έναντι 0.53% μέσο όρο Ελλάδας), αλλά η Ήπειρος εξακολουθεί να είναι μια πολύ αραιοκατοικημένη περιφέρεια. Ειδικά για το νομό Θεσπρωτίας στοιχεία από πολύ πρόσφατη μελέτη διαχείρισης στερεών αποβλήτων της Περιφέρειας Ηπείρου δείχνει ότι παρουσιάζεται μία πληθυσμιακή αύξηση της τάξης του 22.7% στη δυτική πλευρά του νομού (πεδινοί οικισμοί) ενώ στον υπόλοιπο νομό (ορεινοί οικισμοί) παρατηρείται μία μείωση του πληθυσμού κατά 6.4%. Στη δυτική πλευρά του νομού ζει το 52% του πληθυσμού και στον υπόλοιπο νομό το 48% (1991) ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά των δύο γεωγραφικών ενοτήτων για το έτος 1961 ήταν 40% και 60%. Παρατηρείται λοιπόν μια σαφής μετακίνηση του πληθυσμού από την ενδοχώρα προς τα παράλια του νομού. Το μεγαλύτερο μέρος των κατοίκων του νομού (68%), ζει στους δήμους Ηγουμενίτσας (26%), Φιλιατών (22%), Παραμυθιάς (20%), και κυρίως στους ομώνυμους οικισμούς τους. Τουριστική κίνηση, όπως είναι αναμενόμενο, παρατηρείται κυρίως στη δυτική Θεσπρωτία, όπου και βρίσκονται οι οικισμοί Ηγουμενίτσας, Νέας Σελεύκειας, Συβότων και Πέρδικας.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται στοιχεία για το εργατικό δυναμικό και το ποσοστό ανεργίας.

### Πίνακας 2.3.3

#### Εργατικό δυναμικό και ποσοστά ανεργίας

Περιοχή	1994		1995		1996		1997	
	Εργατικό δυναμικό (χιλ.)	Ανεργία (%)	Εργατικό δυναμικό (χιλιάδες)	Ανεργία (%)	Εργατικό δυναμικό (χιλ.)	Ανεργία (%)	Εργατικό δυναμικό (χιλ.)	Ανεργία (%)
Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	254.5	8.3	258.7	10.3	268.8	10.5	254.5	9.4
Αττική	1 561.6	11.9	1 587.6	11.7	1 600.2	12.4	1 600.8	12.1
Βόρειο Αιγαίο	56.6	8	58	5.5	64	7.7	59	7.5
Δυτική Ελλάδα	255.5	11.5	243	9.7	252.2	9.2	254.2	8.4
Δυτική Μακεδονία	119.4	9.8	119.3	15.2	123	17.2	120.8	14.5
Θεσσαλία	278.1	7.7	282.1	8.9	292.4	8.4	299.3	8.5
Κεντρική Μακεδονία	721	9.2	756.1	10.1	752.8	9.6	772.8	10.2
Ιόνια νησιά	79.1	3.9	80.9	5.9	82	6.2	80.5	6.4
Κρήτη	223.8	4.3	221.6	4.8	231.3	3.8	229.6	4.6
Νότιο Αιγαίο	106.6	3.9	104.2	5.3	103.1	5.4	102.5	4.9
Πελοπόννησος	239.2	7	237.7	7.3	246.3	7.3	225.5	8.2
Στερεά Ελλάδα	185.4	11.2	184.6	9.8	190.7	11.4	184.8	12.8
ΗΠΕΙΡΟΣ	112.6	8.4	114.7	8.3	111.6	12.5	110.1	11.2

Η Ήπειρος έχει σχετικά υψηλό ποσοστό ανεργίας, συγκρινόμενη όμως με άλλες περιοχές της Ελλάδας έχει μικρότερη ανεργία από τη Δυτική Μακεδονία και τη Στερεά Ελλάδα.

Τα ακόλουθα περαιτέρω συμπληρώνουν την εικόνα της αγοράς εργασίας:

- 42.5% των εργαζομένων απασχολούνται στον πρωτογενή, 20.1% στον δευτερογενή και 37.4% στον τριτογενή τομέα. Η συνεισφορά κάθε τομέα στο Ακαθάριστο Προϊόν της Περιφέρειας είναι 21.9%, 25.1 % και 53.0% αντίστοιχα.
- Υπάρχει αυξανόμενη ανεργία ειδικά στον πρωτογενή τομέα της οικονομίας.
- Από την άλλη, παρατηρείται έλλειψη εργατικών χεριών και επενδύσεων. Ειδικότερα παρατηρείται έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού.

Άλλα οικονομικά ευρήματα:

- Το μέσο εισόδημα του πληθυσμού είναι αρκετά χαμηλό.
- Το ΑΕΠ είναι αρκετά χαμηλό συγκρινόμενο με άλλες περιοχές της Ελλάδας.
- Η βιομηχανία τροφίμων αποτελεί τον κύριο πόλο έλξης των επενδύσεων.
- Τα παραδοσιακά επαγγέλματα (π.χ. αργυροχρυσόχοι) φθίνουν.
- Το οροπέδιο των Ιωαννίνων συνεισφέρει κυρίως στον τριτογενή τομέα (υπηρεσίες) ενώ οι φτωχές αγροτικές περιοχές στον πρωτογενή τομέα.
- Εκτιμάται ότι στην ευρύτερη περιοχή των Ιωαννίνων υπάρχουν 10 000~12 000 εμπορικά καταστήματα.
- Ο τουρισμός είναι μάλλον περιορισμένος.
- Ο αριθμός των μεσαίων και μεγάλων εταιρειών είναι πολύ μικρός. Μόνο 8 εταιρείες απασχολούν περισσότερους από 100 υπαλλήλους. Καμία πολυεθνική εταιρεία δεν δραστηριοποιείται στην Ήπειρο.
- Η βιομηχανία και οι βιοτεχνίες περιορίζονται από το μικρό μέγεθος των εγκαταστάσεων και τις χαμηλές επενδύσεις.

- Η παραγωγή ξυλείας περιορίζεται στο 70% της μέγιστης δυνατής λόγω διαφόρων προβλημάτων που συμπεριλαμβάνουν έλλειψη σύγχρονης βιομηχανίας επεξεργασίας ξύλου (όμως, οι δασικές εκτάσεις αποτελούν πολύτιμο φυσικό πόρο της Ηπείρου).
- Παρατηρούνται χαμηλές ιδιωτικές επενδύσεις. Οι ντόπιοι επιχειρηματίες εμφανίζονται μάλλον διστακτικοί να επενδύσουν στον δευτερογενή τομέα.
- Η ποιότητα των παρεχόμενων κοινωνικών υπηρεσιών είναι μη ικανοποιητική.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ (στοιχεία έτους 2002), η Περιφέρεια της Ηπείρου, στην οποία ανήκει η Πρέβεζα, βρίσκεται στην τελευταία θέση σε σύγκριση με τις υπόλοιπες διοικητικές Περιφέρειες της Ελλάδος. Παράλληλα, με μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ ίσο με το 51% του μέσου κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατατάσσεται επίσης ως μία από τις λιγότερο οικονομικά ανεπτυγμένες περιφέρειες της ΕΕ.

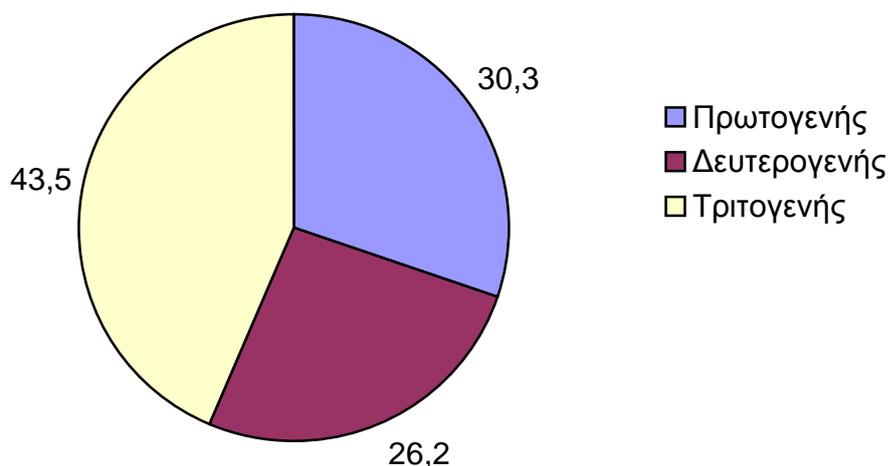
Η αναγνώριση της ανάγκης ανάπτυξης της Περιφέρειας της Ηπείρου με την άρση της απομόνωσης της περιοχής που οφείλεται τόσο σε φυσικά εμπόδια (στο ορεινό ανάγλυφο κυρίως ο ορεινός όγκος της Πίνδου) όσο και στην ανεπάρκεια μεταφορικών υποδομών σύνδεσης με την υπόλοιπη Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό, οδήγησε στη δραστηριοποίηση της Πολιτείας και των τοπικών φορέων για την εκτέλεση έργων μεταφορικών υποδομών. Τα έργα αυτά αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση των βασικών αναπτυξιακών στόχων της περιοχής με την άρση της απομόνωσης συμβάλλοντας έτσι στην άνοδο της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Η αναπτυξιακή υστέρηση που παρουσιάζει η Περιφέρεια Ηπείρου αλλά και οι συνθήκες ταχύτατης αλλαγής που διαμορφώνονται παρουσιάζουν σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης για την Περιφέρεια. Για την αξιοποίηση του νέου περιβάλλοντος είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί, για το ανθρώπινο δυναμικό της Περιφέρειας, η ανάπτυξη των κατάλληλων δεξιοτήτων και τεχνογνωσίας που ανταποκρίνονται στις νέες συνθήκες και τις αναπτυξιακές Προοπτικές της περιφέρειας καθώς και η αξιοποίησή τους στην πράξη. Παράλληλα, με δεδομένο το πολύ υψηλό ποσοστό ανεργίας της Περιφέρειας (το υψηλότερο της χώρας σε όλες τις κατηγορίες του ενεργού πληθυσμού), είναι απαραίτητο να στηριχθεί ενεργά η πρόσβαση των ανέργων στην αγορά εργασίας.

Σύμφωνα με επίσημα Κείμενα της Πολιτείας η αναπτυξιακή πολιτική που ακολουθείται στην Περιφέρεια Ηπείρου συνοψίζεται σε πέντε άξονες προτεραιότητας:

- Αναπτυξιακή αξιοποίηση του πλεονεκτήματος των μεγάλων έργων υποδομών μεταφοράς (Εγνατία Οδός Δυτικός Άξονας Λιμάνι Ηγουμενίτσας) με στόχο την ανάδειξη της Περιφέρειας ως Δυτικής Πύλης της Ευρώπης για την Βόρεια Ελλάδα .
- Ενίσχυση των αστικών υποδομών και υπηρεσιών στις πόλεις της Ηπείρου. Ενίσχυση της τουριστικής δραστηριότητας με την προστασία και ανάδειξη των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής της κληρονομιάς.
- Ανάπτυξη της υπαίθρου με την αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων με έμφαση στα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα της Περιφέρειας στον τομέα της γεωργίας και την αναβάθμιση των υποδομών στους τομείς των μεταφορών της Παιδείας της υγείας της πρόνοιας και του περιβάλλοντος .
- Υποστήριξη και Ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού. Το εμπόριο αποτελεί αποφασιστική προϋπόθεση στήριξης της Οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.

### Διάγραμμα 2.3.4 Ακαθάριστο Περιφερειακό Προϊόν



#### 2.3.1. Πρωτογενής τομέας

Ο πρωτογενής τομέας συνεισφέρει κατά 30.3% στον σχηματισμό του ΑΠΠ και απασχολεί το 42.5% του εργατικού δυναμικού. Περί το 40% του συνόλου των οικονομικά ενεργών απασχολούνται στην γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία και δάση.

Ειδικά όσον αφορά τη γεωργία:

- Η αγροτική γη που αρδεύεται ισοδυναμεί μόνο με το 35% του συνόλου, εκτιμάται δε ότι μπορεί να αυξηθεί στο 70%.
- Το ποσοστό του αγροτικού πληθυσμού είναι διπλάσιο από τον εθνικό μέσο όρο. Πιθανότατα, η πλειοψηφία των αγροτών αυτών έχουν χαμηλό εισόδημα.
- Δεν υπάρχουν εταιρείες που να δραστηριοποιούνται στη μεταποίηση και κατεργασία αγροτικών προϊόντων.

Προβλήματα που έχουν αναφερθεί για το γεωργικό τομέα:

- εγκατάλειψη γαιών (ακόμα και αρδευόμενων εκτάσεων)
- καθυστέρηση βασικών εγχειοβελτιωτικών έργων
- καθυστέρηση της αναδιάρθρωσης καλλιέργειας εσπεριδοειδών
- ανυπαρξία επιχειρήσεων μεταποίησης γεωργικών προϊόντων

Στην κτηνοτροφία απαντώνται προβλήματα όπως:

- ανύπαρκτη επαγγελματική κατάρτιση κτηνοτρόφων
- χαμηλό επίπεδο υγιεινής και γενετικής κατάστασης ζωικού κεφαλαίου
- υστέρηση στην παραγωγή γάλατος

- έλλειψη πρώτης ύλης για επιχειρήσεις του κλάδου
- έλλειψη κάθετης οργάνωσης των εκμεταλλεύσεων
- επιβάρυνση του κόστους παραγωγής επειδή η διατροφή των ζώων στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό σε παραγόμενες ζωοτροφές

Η αρδευόμενη γεωργική γη το 1990 ανερχόταν γύρω στο 35% της συνολικής ενώ, σύμφωνα με εκτιμήσεις μελετών, μπορεί να φθάσει το 70%. Όμως, λόγω της GATT και της ενιαίας κοινοτικής αγοράς, μειώνονται δραματικά οι ενισχύσεις προς τα γεωργικά προϊόντα και το περιβάλλον γίνεται εξαιρετικά ανταγωνιστικό.

Ενδιαφέρον είναι ότι οι βοσκοτόποι καταλαμβάνουν μεγάλη έκταση της Ηπείρου (άνω του 50%) αν και είναι χαμηλής αποδοτικότητας λόγω του ορεινού εδάφους και αντίξοων κλιματολογικών συνθηκών.

Η αλιεία θεωρείται ότι έχει καλές δυνατότητες εφόσον αξιοποιηθούν περαιτέρω:

- ο Αμβρακικός
- η αλιεία εσωτερικών υδάτων
- η παράκτια αλιεία

Ιχθυοκαλλιέργειες μπορούν να αναπτυχθούν και στις εσωτερικά ύδατα Ζαραβίνας, Παμβώτιδας, Αράχθου, Βοϊδομάτη και Καλαμά.

Τέλος, η παραγωγή ξυλείας ισοδυναμεί μόνο με το 70% της δυνατότητας των δασών λόγω διαφόρων προβλημάτων (π.χ. έλλειψη σύγχρονης βιομηχανίας ξύλου).

### 2.3.2. Δευτερογενής τομέας

Επιγραμματικά στοιχεία:

- Ο δευτερογενής τομέας συμβάλλει κατά 26.2% στο ΑΕΠ και κατά 24.5% στην απασχόληση της περιφέρειας.
- Ο δευτερογενής τομέας αποτελείται από πολλές μικρές επιχειρήσεις — είναι χαρακτηριστικό ότι οι ΜΜΕ (μικρομεσαίες επιχειρήσεις) απασχολούν το 80% του εργατικού δυναμικού.
- Ειδικά ο μεταποιητικός τομέας αποτελείται από πολλές βιοτεχνικές μονάδες μικρού μεγέθους. Οι ΜΜΕ απασχολούν το 80% των εργαζομένων στη μεταποίηση. Παρά τη δημιουργία μεγαλύτερων βιοτεχνικών μονάδων, συναντάται μεγάλος αριθμός ομοειδών επιχειρήσεων και μια αγορά μικρού μεγέθους λόγω των αποστάσεων αλλά και των πλημμελών συγκοινωνιακών συνδέσεων από τα κύρια κέντρα της χώρας
- Παρατηρείται χαμηλή παραγωγή στον δευτερογενή τομέα
- Υπάρχουν δυο βιομηχανικές περιοχές στη Ιωάννινα και στην Πρέβεζα
- Καμία πολυεθνική δεν δραστηριοποιείται στην περιοχή
- Η βιοτεχνία και βιομηχανία στην Ήπειρο είναι περιορισμένες λόγω της έλλειψης μεγάλων μονάδων και επενδυτικής δραστηριότητας. Εξάιρεση αποτελούν ο κλάδος των τροφίμων και ορισμένων παραδοσιακών βιοτεχνικών όπως η αργυροχρυσοχοΐα.
- Παρουσιάζονται ελλείψεις εργατικών χεριών και στενότητα κεφαλαίων.
- Οι ντόπιοι επιχειρηματίες εμφανίζονται απρόθυμοι να επενδύσουν στη μεταποίηση

Σύμφωνα με βιβλιογραφική επισκόπηση μελετών (που εκπονήθηκαν στα πλαίσια του INTEREG), η παραπέρα ανάπτυξη της μεταποίησης θα βασισθεί:

- στην επεξεργασία προϊόντων του πρωτογενούς τομέα (γεωργικών, δασικών, κτηνοτροφικών και αλιευτικών)

- στην παραπέρα ανάπτυξη, εκσυγχρονισμό και αναβάθμιση των παραδοσιακών κλάδων της καλλιτεχνικής βιοτεχνίας (αργυροχρυσοχοΐα, μεταλλοπλαστική, υφαντική και κεντητική)

Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει:

- Να βελτιωθούν οι οδικές συνδέσεις με τις ανατολικές και νότιες περιοχές της χώρας ενώ η βελτίωση των συνδέσεων με την Ιταλία και μέσω αυτής με την κεντρική, δυτική και βόρεια Ευρώπη προβάλλει ως πρόσθετη ευκαιρία εξαγωγικών επενδύσεων.
- Να χωροθετηθούν οι μεταποιητικές δραστηριότητες με τη δημιουργία βιομηχανικών και βιοτεχνικών περιοχών.
- να λειτουργήσουν εκπαιδευτικά και επιμορφωτικά προγράμματα για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού και των στελεχών επιχειρήσεων.
- Να ολοκληρωθούν οι μελέτες εκμεταλλευσιμότητας των ορυκτών κοιτασμάτων (αλλά προσοχή στις συχνά δραματικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και την ανάγκη για εκτεταμένες εργασίες αποκατάστασης).
- Να βρεθούν τρόποι παροχής τεχνική βοήθεια προς τις ΜΜΕ και να δοθούν αυξημένα κίνητρα στους νομούς της Ηπείρου που είναι ακριτικοί.

Όπως προαναφέρθηκε, ο κλάδος των τροφίμων είναι ο κύριος κλάδος προσέλκυσης των επενδύσεων στη μεταποίηση στην περιφέρεια Ηπείρου.

### 2.3.3. Τριτογενής τομέας

Οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών δεν αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα προβλήματα.

Ο τουρισμός δεν έχει αναπτυχθεί σε πλήρη αντιστοιχία με τις πραγματικές δυνατότητες της περιοχής κυρίως λόγω:

- Έλλειψης έργων υποδομής (καταλύματα, δρόμοι, ύδρευση, αποχέτευση) και μη χωροθέτηση τουριστικών ζωνών.
- Μικρής διαφημιστικής προβολής της περιφέρειας Ηπείρου.
- Ανταγωνισμού από τη γειτονικά ευρισκόμενη Κέρκυρα που είναι τουριστικά αναπτυγμένη και διαθέτει διεθνές αεροδρόμιο.

Προσπάθειες για ενίσχυση του τουρισμού στα πλαίσια του Ν.1262/82 έχουν γίνει:

- στα παράλια του νομού Πρέβεζα
- στην περιοχή Σύβοτα και Νομού Θεσπρωτίας
- στον ορεινό όγκο της Πίνδου ( Ζαγόρια, Μέτσοβο)

Πόλοι έλξης τουριστών είναι:

- τα παράλια
- το Ζαγόρι
- το Μέτσοβο
- η πόλη των Ιωαννίνων
- ενώ αναφέρονται επίσης η επαρχία Κονίτσης του Νομού Ιωαννίνων και τα Τζουμέρκα.

## **2.4. Οικονομικά Χαρακτηριστικά**

### **2.4.1. Πρωτογενής τομέας - Παραγωγή – Προϊόντα**

Η αγροτική οικονομία της Περιφέρειας εξειδικεύεται στην κτηνοτροφία, όπου η αιγοπροβατοτροφία και η πτηνοτροφία κατέχουν εξέχουσα θέση στο σύνολο της εγχώριας παραγωγής και αποτελούν τη βάση σημαντικής μερίδας του δευτερογενούς τομέα (κλάδος τροφίμων). Επίσης, άλλες σημαντικές δραστηριότητες είναι τα εσπεριδοειδή και τα κτηνοτροφικά φυτά.

Τα αγαθά της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας της Περιφέρειας συγκεντρώνονται στους νομούς Άρτας και Πρεβέζης.

Οι μεγαλύτερες εκμεταλλεύσιμες δασικές εκτάσεις βρίσκονται στους Νομούς Άρτας (B&BΔ τμήματα του νομού) και Ιωαννίνων (B&BA τμήματα του Νομού - Κόνιτσα, Μέτσοβο και Ζαγόρια).

Οι κτηνοτροφικές μονάδες είναι διάσπαρτες στην Περιφέρεια εκτός από το βόρειο και το νοτιοανατολικό τμήμα της. Τα πτηνοτροφεία βρίσκονται κυρίως στο νομό Ιωαννίνων και στις πεδιάδες της Άρτας, όπου υπάρχουν και οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις χοιροτροφείων, ενώ οι μονάδες βοοειδών συγκεντρώνονται κυρίως στο νομό Θεσπρωτίας.

Ο πρωτογενής τομέας της οικονομίας στην Περιφέρεια Ηπείρου παράγει το 17% του ΑΕΠ και παρά τη σημαντική του συρρίκνωση εξακολουθεί να αποτελεί βασικό συντελεστή απασχόλησης και απόκτησης εισοδημάτων και κυρίως να έχει στρατηγική σημασία για την οικονομική της ανάπτυξη.

Οι ανάγκες της κτηνοτροφίας είναι η περαιτέρω καθετοποίηση της παραγωγής, η διεύρυνση του μεριδίου αγοράς εκτός της Περιφέρειας και εκτός Ελλάδος, με βάση την υψηλή ποιότητα που χαρακτηρίζει τα κτηνοτροφικά προϊόντα της Ηπείρου.

Σε ότι αφορά στην γεωργία, οι δυνατότητες οικονομικής εκμετάλλευσης άπτονται της αναδιάρθρωσης των καλλιεργειών και της προσέγγισης περισσότερων αγορών εκτός της Περιφέρειας και εκτός Ελλάδος, καθώς και της ανάπτυξης νέων ποιοτικών προϊόντων, περιλαμβανομένων και των βιολογικών.

### **2.4.2. Δευτερογενής τομέας - Παραγωγή – Προϊόντα**

Στον τομέα της μεταποίησης, οι κλάδοι με τη μεγαλύτερη συμμετοχή είναι αυτοί των τροφίμων και ποτών. Στην πλειονότητα τους, οι μονάδες του δευτερογενούς τομέα είναι μικρές. Στοιχεία του 1991 αναφέρουν ότι υπήρχαν μόνο 40 βιομηχανικά καταστήματα με απασχολούμενους άνω των 20 ατόμων και η προστιθέμενη αξία του τομέα ήταν αρκετά χαμηλότερη του μέσου εθνικού όρου (89%). Οι βασικές βιομηχανικές υποδομές της Περιφέρειας είναι η ΒΙ.ΠΕ. Ιωαννίνων και η ΒΙ.ΠΕ. Πρέβεζας. Στο νομό Θεσπρωτίας έχει οριοθετηθεί μια μελλοντική ΒΠΠΕ, ενώ στο νομό Άρτας έχει θεσμοθετηθεί η ίδρυση της.

Για τον δευτερογενή τομέα υπάρχουν δυνατότητες οικονομικής ανάπτυξης μέσω της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και της αύξησης του μεριδίου της εγχώριας αγοράς, εκτός των ορίων της περιφέρειας. Επίσης σημαντικό ρόλο θα παίξει και η προσέλκυση νέων επιχειρήσεων στην περιοχή, για τις οποίες η γεωγραφική θέση της Ηπείρου, αλλά και τα μεγάλα έργα των μεταφορικών υποδομών, θα αποτελέσουν συγκριτικό πλεονέκτημα εγκατάστασης.

Όσον αφορά τον τομέα της ενέργειας, η Ήπειρος, με τους υδροηλεκτρικούς σταθμούς που λειτουργούν και που κατασκευάζονται, εξελίσσεται σε κέντρο υπερτοπικής σημασίας. Παράλληλα, η παροχή φυσικού αερίου από την Ιταλία θα αποτελέσει δεύτερη εναλλακτική πηγή ενέργειας για τη βιομηχανία. Ωθηση στην οικονομική δραστηριότητα θα δώσει επίσης η ανάπτυξη του τομέα υδροηλεκτρικής παραγωγής.

### 2.4.3. Τριτογενής τομέας – Θέση - Υποδομές

Σε ό,τι αφορά τον τριτογενή τομέα, και ειδικότερα τις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, η Ήπειρος βρίσκεται σε στρατηγική θέση ως προς τη Δυτική Ευρώπη, η οποία θα αξιοποιηθεί με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και θα αποκτήσει ρόλο πύλης της Ελλάδας προς τη Δυτική Ευρώπη. Στην Περιφέρεια υπάρχει ένας αερολιμένας στο Νομό Ιωαννίνων.

Δραστική παρέμβαση για την άρση της απομόνωσης της Περιφέρειας από την υπόλοιπη Ελλάδα αποτελεί το έργο της Εγνατίας οδού, που εκτελείται σε συνδυασμό με το έργο του Δυτικού Άξονα και τη σύνδεση Ρίου - Αντιρρίου, των οποίων έχει δρομολογηθεί η κατασκευή, καθώς και με τη ζεύξη Ακτίου - Πρέβεζας, η οποία έχει ήδη ολοκληρωθεί. και αναμένεται να έχει καθοριστικής σημασίας επίδραση στην ανάπτυξη της Περιφέρειας.

#### α. Μεταφορική Υποδομή

##### Οδικό δίκτυο

Στατιστικά στοιχεία υφιστάμενου οδικού δικτύου στην περιφέρεια της Ηπείρου:

- Εθνικό δίκτυο συνολικού μήκους 778.5 km, το 65% του οποίου διέρχεται από ορεινές περιοχές.
- Τοπικό δίκτυο συνολικού μήκους 2225.3 km, το οποίο ως δίκτυο καλύπτει μεν καλά την περιοχή αλλά έχει χαμηλής ποιότητας γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Σημαντικοί οδικοί άξονες:

- Εθνική οδός **Ηγουμενίτσας-Ιωαννίνων-Τρικάλων** (περιλαμβάνει τη διάβαση του Μετσόβου που συχνά είναι δύσβατη το χειμώνα).
- Εθνική οδός **Ιωαννίνων-Κόνιτσας-Κοζάνης** που αποτελεί τη βόρεια έξοδο της περιφέρειας. Η οδός αυτή επίσης παρουσιάζει προβλήματα βατότητας στους χειμερινούς μήνες.
- Εθνική οδός **Ιωαννίνων-Άρτας-Αντιρρίου**, που οδεύει προς νότο και αποτελεί τη σύνδεση της Ηπείρου με την Πελοπόννησο και την Αθήνα. Συχνά, κατά τους χειμερινούς μήνες, η διάβαση Ρίου-Αντιρρίου παύει τη λειτουργία της οπότε οι οδηγοί υποχρεούνται να επιλέξουν τη διάβαση από Δελφούς που είναι δυσκολότερη και μακρύτερη.
- Η τοπική οδός **Φιλιππιάδας-Πρέβεζας**.
- Η παραλιακή οδός **Πρέβεζας-Πάργας-Ηγουμενίτσας** (μεγάλης τουριστικής σημασίας).

##### Λιμάνια

- Ο σημαντικός φυσικός λιμένας της **Ηγουμενίτσας**, τρίτο σε επιβατική κίνηση Ελληνικό λιμάνι και εκείνο που είναι πλησιέστερα στην Ιταλία.
- Ο φυσικός λιμένας της **Πρέβεζας** – δεν αναμένεται να αναπτυχθεί πολύ λόγω της άμεσης γειτονίας του με τον Αμβρακικό Κόλπο που προστατεύεται από τη συνθήκη Ramsar (διεθνή συνθήκη προστασίας των υγροβιοτόπων)
- Μικρότερα τουριστικά λιμάνια όπως της **Πάργας** και της **Σαγιάδας**.

##### Αεροδρόμια

- Το αεροδρόμιο των **Ιωαννίνων**, που έχει τη μεγαλύτερη κίνηση.

- Το αεροδρόμιο της αεροπορικής βάσης του **Άκτιου**, που χρησιμοποιείται ως πολιτικό αεροδρόμιο κατά τους θερινούς μήνες (τουριστική κίνηση).

## β. Εκπαίδευση-Υγεία

Ο τομέας της υγείας και της παιδείας αποτελούν δύο από τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα (Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, 5 Γενικά Νοσοκομεία, Κέντρα υγείας, Πανεπιστήμιο, 1 ΤΕΙ με 4 τμήματα)

Όσον αφορά το σύνολο των Ερευνητικών Κέντρων και Ινστιτούτων της Περιφέρειας, διαθέτει περίπου το 4,4% του συνόλου των Ερευνητικών Ιδρυμάτων της χώρας (1993), κατατασσόμενη στην 7η θέση μεταξύ των ελληνικών περιφερειών. Το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων με την ερευνητική δραστηριότητα που ασκεί, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης στον τομέα της Έρευνας και Τεχνολογίας.

Η πόλη των Ιωαννίνων αποτελεί τον βασικό πόλο συγκέντρωσης της υποδομής της τριτοβάθμιας ιατρικής περίθαλψης, καθιστώντας την το σημαντικότερο κέντρο της Ηπείρου και στον τομέα αυτό. Ιδιαίτερο ρόλο στο τομέα αυτό διαδραματίζει η λειτουργία του σύγχρονου Περιφερειακού Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Ιωαννίνων.

Παρόλα αυτά, το επίπεδο παροχής υπηρεσιών στον κλάδο της υγείας δεν θεωρείται ικανοποιητικό. Αυτό οφείλεται κυρίως στη συγκέντρωση των υπηρεσιών υγείας στην πόλη των Ιωαννίνων, στις αυξημένες απαιτήσεις ως προς την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών υγείας, στην ελλιπή ανάπτυξη των νοσοκομειακών ιδρυμάτων ως προς τον βαθμό κάλυψης των ειδικοτήτων σε ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό, στις ελλείψεις σε κτιριακές υποδομές και εργαστηριακό εξοπλισμό και στην παντελή έλλειψη ιατρικών υπηρεσιών σύμφωνα με τις ανάγκες ορισμένων περιοχών. Πάντως αξίζει να αναφερθεί ότι το ορθοπεδικό τμήμα του Νοσοκομείου Ιωαννίνων θεωρείται από κάποιους ένα από τα καλύτερα στα Βαλκάνια.

Στον τομέα της Πρόνοιας τα βασικά προβλήματα εντοπίζονται σε ελλείψεις κτιριακών υποδομών και εξοπλισμού, καθώς και στην ανεπαρκή στελέχωση των ιδρυμάτων.

## γ. Απασχόληση – Ανεργία

Στην Ήπειρο υπάρχουν συνολικά 1503 (εμπορικές και άλλες) επιχειρήσεις που απασχολούν 9330 εργαζόμενους. Στον επόμενο πίνακα εμφανίζονται ανά κατηγορία (στοιχεία ένθετου *ΗΠΕΙΡΟΣ* εφημερίδας *ΕΞΠΡΕΣ*, 2000):

<i>Είδος επιχείρησης</i>	<i>Αριθμός επιχειρήσεων</i>	<i>Εργαζόμενοι</i>	<i>Εργαζόμενοι ανά επιχείρηση</i>
Παραγωγικές	385	5 580	14.5
Εμπορικές	881	2 696	3.1
Υπηρεσίες	177	750	4.2
Ξενοδοχεία	60	304	5.1

Είναι ενδιαφέρον ότι μόνο 8 εξ αυτών των 1503 επιχειρήσεων απασχολούν περισσότερους από 100 εργαζόμενους.

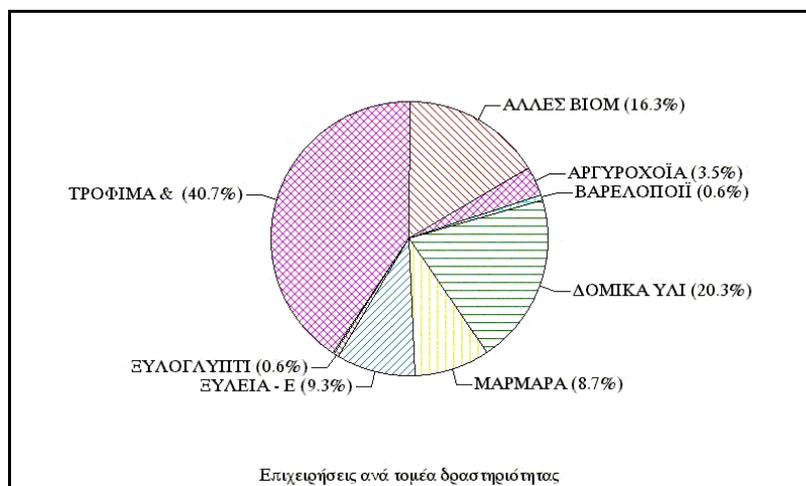
Με βάση τη χωροθέτηση των επιχειρήσεων σε κάθε νομό, διαπιστώνεται:

- **Νομός Ιωαννίνων.** Ενδιαφέρουσα είναι η διαπίστωση ότι (όπως είναι φυσιολογικό) οι εταιρείες έχουν συγκεντρωθεί εκατέρωθεν του υφιστάμενου οδικού άξονα Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας και όχι κατά μήκος της Εγνατίας.

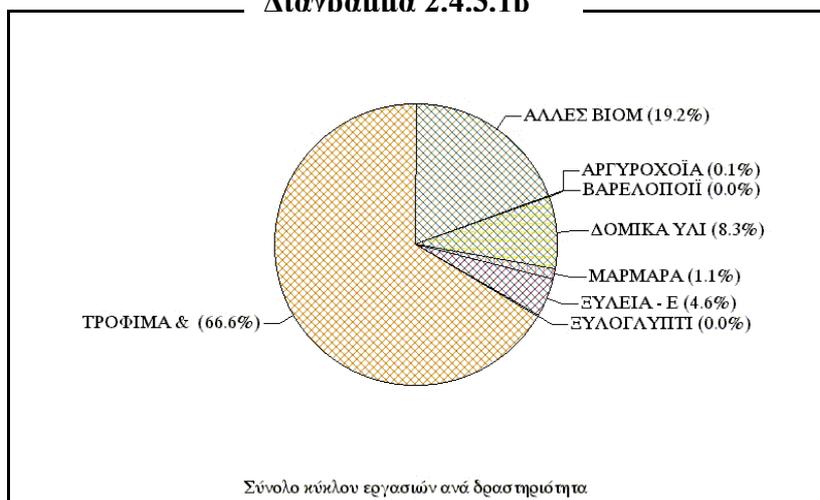
- **Νομός Άρτας.** Οι επιχειρήσεις είναι συγκεντρωμένες στην περιοχή της Άρτας από όπου διέρχεται και η Εθνική οδός προς τα Ιωάννινα.
- **Νομός Πρέβεζας.** Οι επιχειρήσεις συγκεντρώνονται στην περιοχή της Πρέβεζας καθώς και στον δρόμο που διέρχεται από τη Φιλιπιάδα.
- **Νομός Θεσπρωτίας.** Όπως και στην περίπτωση του Νομού Ιωαννίνων, προκύπτει ότι οι εταιρείες έχουν συγκεντρωθεί εκατέρωθεν του υφιστάμενου οδικού άξονα Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας και όχι κατά μήκος της Εγνατίας.

Το γεγονός ότι υπάρχουν περιοχές στην Ήπειρο όπου οι μεταφορές είναι προβληματικές φαίνεται και από την παρουσία σχετικά μεγάλων γεωγραφικών εκτάσεων όπου δεν υπάρχουν επιχειρήσεις.

**Διάγραμμα 2.4.3.1α**



**Διάγραμμα 2.4.3.1β**



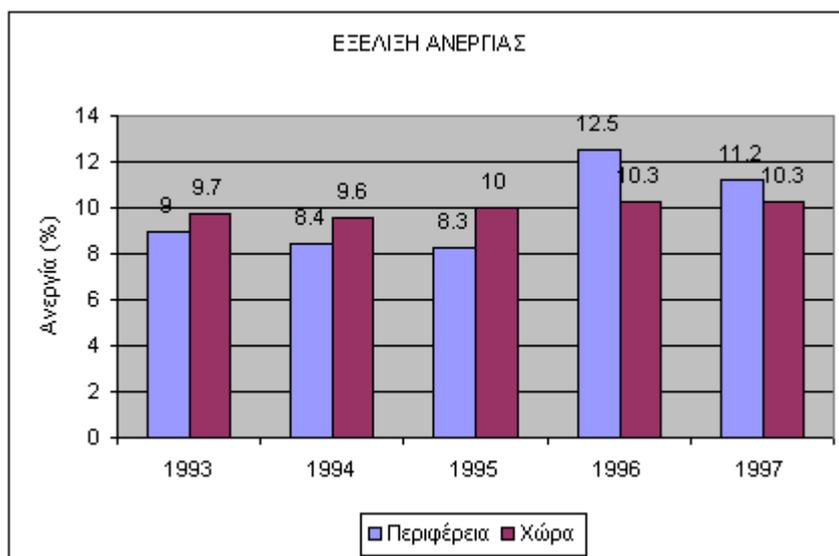
**ΣΧΟΛΙΑ:** 1.Ο συνολικός κύκλος εργασιών ανά δραστηριότητα επιβεβαιώνει ότι ο τομέας των **τροφίμων** αν και περιέχει το **41%** των επιχειρήσεων, παράγει τα **δύο τρίτα** του συνολικού κύκλου εργασιών της περιφέρειας.

2.Το ιστόγραμμα του κύκλου εργασιών για όλες τις επιχειρήσεις δείχνει ότι η συντριπτική πλειοψηφία των επιχειρήσεων έχει εισπράξεις κάτω του **ενός δις. Δρχ**

Η περιφέρεια Ηπείρου παρουσιάζει υψηλό ποσοστό απασχολουμένων στον πρωτογενή τομέα (23,3%) σε σχέση με το σύνολο της χώρας (17,1%). Το ποσοστό των απασχολουμένων στον τριτογενή τομέα (64,3%) είναι 5,3 φορές μεγαλύτερο από εκείνο των απασχολουμένων στον δευτερογενή τομέα (12,4%). Ο μεγαλύτερος αριθμός απασχολουμένων ανδρών και γυναικών,

είναι στον κλάδο της γεωργίας και της κτηνοτροφίας και ακολουθεί ο κλάδος των κατασκευών και ο κλάδος του χονδρικού-λιανικού εμπορίου. Σε ότι αφορά την κατανομή κατά επάγγελμα και φύλο το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούμενων (ανδρών και γυναικών) είναι ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, αλιείς καθώς και τεχνίτες σε διάφορα επαγγέλματα, ενώ για τις γυναίκες ποσοστό 17,2% απασχολείται στην παροχή υπηρεσιών (απασχόληση σε συνεργεία καθαρισμού, πωλήτριες σε καταστήματα και super market) και σύμφωνα με έρευνα που διεξήγαγε πρόσφατα ο Σύνδεσμος Επιχειρηματιών Γυναικών Ελλάδος (ΣΕΓΕ) ελάχιστες είναι οι γυναίκες που κατέχουν υψηλή θέση σε επιχειρηματικά σχήματα (ΚΥΡΙΑΚΑΤΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 10/04/2005).

**Διάγραμμα 2.4.3.2**



Όπως παρατηρείται, η ανεργία παρουσιάζει αυξητικές τάσεις μέχρι το 1996, ενώ μειώνεται το 1997. Το ποσοστό ανεργίας των γυναικών είναι 18,5%, ενώ οι νέοι αντιπροσωπεύουν το 44,9% των ανέργων. Η αντίστοιχη αναλογία για την χώρα είναι 15,9% και 32,3%. Το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας στην Ήπειρο ανέρχεται σε 66,9%, ενώ στη χώρα σε 57,1%.

Ο πρωτογενής τομέας συμβάλει κατά 52,90% στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, ο δευτερογενής κατά 24,10% και ο τριτογενής κατά 23%. Στην Περιφέρεια παράγεται το 4,5% της αγροτικής παραγωγής της χώρας, 1,3% της μεταποιητικής παραγωγής και 2,6% των υπηρεσιών. Με το κατά κεφαλή προϊόν της Ελλάδας να αντιστοιχεί στο 67% του μέσου της ΕΕ το 1999, η Ήπειρος κατατάσσεται, στις φτωχότερες περιφέρειες της ΕΕ

Στην 5ετία 1995-1999 δόθηκαν 98 άδειες λειτουργίας νέων βιομηχανιών, μόνο 2,4% του συνόλου Ελλάδας. Στις επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους στην περιοχή αναλογεί μόνο το 0,9% του κύκλου εργασιών των μεταποιητικών και κατασκευαστικών μονάδων της χώρας και 3% των εμπορικών. Στην Περιφέρεια αναλογεί 3% των καλλιεργούμενων εκτάσεων στη χώρα (στοιχεία 2000), 20% της συνολικής παραγωγής εσπεριδοειδών και 16% της παραγωγής τυριού (2η παραγωγός περιφέρεια της χώρας και στα δύο προϊόντα) και 11% της παραγωγής κρέατος (3η στη χώρα).

Σημαντικό πρόβλημα για την Περιφέρεια Ηπείρου, αποτελεί το υψηλό ποσοστό ανεργίας. Το ποσοστό ανεργίας ήταν 11,9% το 2001, κοντά στο Μέσο όρο (Μ.Ο.) της ανεργίας σε σύνολο χώρας, δηλ. 10,2%. Το 1999 η περιφέρεια Ηπείρου παρουσίασε το υψηλότερο ποσοστό ανεργίας και έκτοτε αυξομειώνεται σταθερά άνω του Μέσου Εθνικού όρου. Για τον λόγο αυτό η πολιτεία έλαβε σειρά μέτρων, εντάσσοντας τον Νομό Ιωαννίνων στις ολοκληρωμένες παρεμβάσεις και μάλιστα η παρέμβαση αυτή (κατάρτιση, επιδότηση ΝΘΕ και ΝΕΕ με υψηλότερο του προβλεπόμενου από το εθνικό πρόγραμμα ποσού) εντάχθηκε στην συγχρηματοδότηση του Γ' ΚΠΣ και συγκεκριμένα στο ΕΠ Απασχόληση και Επαγγελματική Κατάρτιση (Μ. 4.1)

Η ανεργία πλήττει ιδιαίτερα σφοδρά τις γυναίκες. Το ποσοστό ανεργίας των γυναικών έναντι των ανδρών τα τελευταία χρόνια είναι σταθερά διπλάσιο, με αποκορύφωμα το 2001 όπου το ποσοστό εκτοξεύεται σε 20,5% για τις γυναίκες και 6,5% για τους άνδρες (3,2 φορές μεγαλύτερο). Η κατάσταση αυτή δημιουργεί έντονα φαινόμενα κοινωνικού αποκλεισμού από την αγορά εργασίας για ορισμένες ευαίσθητες ομάδες του πληθυσμού (νέοι, γυναίκες, μετανάστες και παλιννοστούντες). Ήδη, αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς το νέο, στα μεγάλα αστικά κέντρα και κυρίως στην πρωτεύουσα των Ιωαννίνων, φαινόμενο των νεόπτωχων και των αστέγων. Το φαινόμενο αυτό δεν συνδέεται μόνο με την εισροή οικονομικών προσφύγων, αλλά και με τις πρόσφατες οικονομικές και κοινωνικές μεταβολές (συρρίκνωση του πρωτογενή τομέα, αποβιομηχάνιση κ.λπ.).

Από την γενική εικόνα που επικρατεί φαίνεται ότι ζήτηση έχουν όλοι οι εργασιακοί τομείς και κυρίως ο τουριστικός τομέας και ο τομέας παροχής υπηρεσιών, χωρίς βέβαια να αποκλείεται και ο τομέας της ελαφράς βιομηχανίας της περιοχής της Ηπείρου.

Με την πλήρη λειτουργία του Βιοτεχνικού Πάρκου Θεσπρωτίας και με την λειτουργία του Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας σε σχέση με την αποπεράτωση εργασιών της Εγνατίας Οδού θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις αυτές, ώστε να τονωθεί η απασχόληση γενικότερα. Με την εγκατάσταση βιοτεχνιών στο Βιοτεχνικό Πάρκο Θεσπρωτίας θα δημιουργηθούν θέσεις εργασίας εξειδικευμένες και μη. Επίσης σημαντικό μερίδιο στον τομέα της απασχόλησης θα αποτελέσει η παροχή υπηρεσιών σε ναυτιλιακά και τουριστικά πρακτορεία με την λειτουργία του Νέα Λιμένα Ηγουμενίτσας και την μετέπειτα επέκτασή του.

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, ο ενεργός πληθυσμός της Ηπείρου ανέρχεται σε 110.100 άτομα, ενώ οι απασχολούμενοι είναι 97.800 (1997). Η διαχρονική εξέλιξη του ενεργού πληθυσμού και της απασχόλησης τα τελευταία χρόνια (1991 – 97) παρουσιάζει μικρή κάμψη, παρά τη συνολική αύξηση του πληθυσμού της Περιφέρειας. Το 30,3% των απασχολούμενων εργάζονται στον πρωτογενή τομέα, το 20,1% στο δευτερογενή τομέα και το 49,6% στον τριτογενή τομέα, ενώ τα αντίστοιχα εθνικά ποσοστά είναι 19,8% , 22,5% και 57,7% (1997). Την τελευταία πενταετία (1993 – 97), τριτογενούς τομέα και μικρή αύξηση του ποσοστού απασχόλησης του τριτογενούς. Το ποσοστό απασχόλησης του δευτερογενούς τομέα παραμένει αμετάβλητο.

Το ποσοστό ανεργίας στην Περιφέρεια, φθάνει σε 11,2%, υψηλότερο από το αντίστοιχο εθνικό, που ανέρχεται σε 10,3% (1997).

## **2.5. Υφιστάμενη κατάσταση - Προβλήματα**

Η Περιφέρεια της Ηπείρου εξακολουθεί να παραμένει μία από τις "φτωχότερες" της Ελλάδας και της Κοινότητας, γεγονός που εξηγεί ως ένα σημείο και τις δυσμενείς δημογραφικές εξελίξεις. Το κατά κεφαλή εισόδημα της Περιφέρειας υστερεί κατά πολύ από αυτό του Μ. Ο. της χώρας, ενώ η εικόνα αυτή είναι δυσμενέστερη σε ορισμένες περιοχές, διότι υπάρχουν σημαντικές ενδοπεριφερειακές ανισότητες.

Τα ιδιαίτερα κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα, τα εμπόδια στην ανάπτυξη και γενικότερα οι παράγοντες που επηρέασαν τη διαμόρφωση αυτής της κατάστασης εντοπίζονται στα ακόλουθα:

### **α)Στον πρωτογενή τομέα**

- Η εκτατική διάρθρωση και αξιοποίηση των κλάδων παραγωγής
- Η συνολική χαμηλή παραγωγικότητα των συντελεστών παραγωγής

### **β)Στον δευτερογενή τομέα:**

- Η έλλειψη βιομηχανικών μονάδων μεγάλης κλίμακας
- Η μη ολοκλήρωση των υποδομών για βιομηχανική εγκατάσταση

- Η αδυναμία των ΜΜΕ να έχουν πρόσβαση σε οργανωμένη πληροφόρηση, έρευνα αγοράς, χρηματαγορές, τεχνολογία-τεχνογνωσία
- Η έλλειψη εξειδικευμένων τεχνικών & στελεχών

#### **γ)Στον τουρισμό:**

- Η προσήλωση κυρίως στον θερινό τουρισμό, τα τριήμερα και περιόδους εορτών
- Η χαμηλή προβολή των άφθονων τουριστικών πόρων
- Η έλλειψη σύγχρονης υποδομής και καταλυμάτων
- Η απόσταση από τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας και η περιορισμένη σχέση με τις όμορες χώρες
- Η έλλειψη καλού οδικού δικτύου

#### **δ)Στο εμπόριο:**

- Οι παλαιές δομές, το μικρό μέγεθος των επιχειρήσεων και η έλλειψη συγκροτημένων κεντρικών αγορών

#### **ε)Στις κοινωνικές υποδομές:**

- Η έλλειψη ικανοποιητικού εσωτερικού οδικού και αεροπορικού δικτύου
- Η έλλειψη ικανοποιητικού τηλεπικοινωνιακού δικτύου

#### **στ)Στο περιβάλλον:**

- Τα προβλήματα ρύπανσης των ευαίσθητων οικολογικά περιοχών από τα αστικά & βιομηχανικά απόβλητα. Οι περισσότεροι οικισμοί δεν τηρούν τα προβλεπόμενα από την ελληνική και κοινοτική νομοθεσία, ούτε ως προς τα δίκτυα αποχέτευσης, ούτε ως προς τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων.
- Προβλήματα που σχετίζονται με την γεωργική δραστηριότητα εντοπίζονται στις εντατικές καλλιέργειες της πεδιάδας της Άρτας, ειδικά τις αρδευόμενες, οι οποίες επιβαρύνουν τους υδατικούς αποδέκτες της περιοχής και τελικά τον Αμβρακικό κόλπο με υπολείμματα λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων.
- Σε ότι αφορά την κτηνοτροφία, έναν από τους κύριους τομείς της οικονομίας της περιφέρειας, σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα προκύπτουν από τη μεγάλη συγκέντρωση χοιροτροφικών μονάδων στην πεδιάδα της Άρτας και γύρω από την Πρέβεζα και τα Ιωάννινα και από την χωρίς επεξεργασία διάθεση υγρών αποβλήτων από αυτές

Ο βιομηχανικός τομέας στην Περιφέρεια Ηπείρου χαρακτηρίζεται από την κυριαρχία μονάδων επεξεργασίας γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων, οι οποίες παρόλο ότι είναι λίγες σε αριθμό, επιβαρύνουν σημαντικά με οργανικό φορτίο τους υδάτινους αποδέκτες της περιοχής.

#### **ζ)Στο ανθρώπινο δυναμικό:**

- Η έλλειψη επαρκούς καταρτισμένου δυναμικού σε όλες τις βαθμίδες εργασίας.
- Η ύπαρξη σημαντικών ομάδων πληθυσμού κοινωνικής απομόνωσης, προσφύγων & αλλοδαπών

Παρ' όλα αυτά η θέση της Περιφέρειας, σε συνδυασμό με τις πολιτικές εξελίξεις στην Ανατολική Ευρώπη, το υδάτινο, υπόγειο και το υπέργειο δυναμικό, οι υφιστάμενοι φυσικοί πόροι, καθώς και το ανθρώπινο δυναμικό, μπορούν να αποτελέσουν με την κατάλληλη αξιοποίηση τους βασικούς μοχλούς για την οικονομική και κοινωνική της ανάπτυξη.

Συμπληρωματικά για την ανάπτυξη αυτή υπάρχουν και οι κατάλληλες κλιματολογικές συνθήκες και επάρκεια υδάτινων και εδαφικών πόρων. Ο τουρισμός παρουσιάζεται αυξητικός τα τελευταία χρόνια τόσο στα παράλια, όσο και στην ενδοχώρα με τις μοναδικές ομορφιές. Ο ιαματικός τουρισμός αποτελεί μια ήπια δραστηριότητα με πολλά περιθώρια ανάπτυξης στην

Ήπειρο, λόγω του μεγάλου αριθμού των πηγών που υπάρχουν, επομένως θα πρέπει να γίνουν οι κατάλληλες μελέτες για την περαιτέρω αξιοποίηση τους ως νέου τουριστικού προϊόντος. Το ενδιαφέρον επίσης είναι ότι παρατηρείται ισόρροπη διασπορά των τουριστικών πόλων έλξης στο χώρο της Περιφέρειας με μεγάλες δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης και αξιοποίησης.

## η) Οδική υποδομή

Το κεντρικό πρόβλημα της Ηπείρου είναι ότι η Ήπειρος είναι απομονωμένη.

Ειδικότερα, τα ακόλουθα προβλήματα αναφέρθηκαν σχετικά με το οδικό δίκτυο:

- κακή κατάσταση **οδικού δικτύου** κακή κατάσταση **δρόμων** και **λιμανιών**
- ανύπαρκτο οδικό δίκτυο
- οι δρόμοι είναι **μικροί** ή στενοί
- η **υποδομή** (κυρίως οι δρόμοι) αποτελεί αρκετά σημαντικό πρόβλημα γιατί **ταλαιπωρούνται** οι συσκευές
- το οδικό δίκτυο, το Ρίο και η Κατάρα το **χειμώνα** συχνά κλείνουν με αποτέλεσμα να **σημειώνονται καθυστερήσεις**
- δρόμοι άθλιοι, έτσι **σημειώνονται σημαντικές καθυστερήσεις** από μια έως 4 ημέρες πράγμα που για την εταιρεία είναι εξαιρετικά σημαντικό
- παρατηρούνται καθυστερήσεις από την **κακή ποιότητα** των δρόμων
- **στενοί** δρόμοι και ανυπαρξία χώρων **στάθμευσης** για τη φορτοεκφόρτωση των προϊόντων

## θ) Σιδηροδρομική υποδομή

Προτεινόμενα σχετικά με τη σιδηροδρομική υποδομή:

- έλλειψη σιδηροδρόμου
- να γίνει τρένο
- το τρένο θα ήταν εξαιρετικής σπουδαιότητας

## ι) Λιμενική υποδομή

Σχετικά με την οδική πρόσβαση στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας:

- ο οδικός άξονας Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας είναι προβληματικός και τα φορτηγά **ψυγεία προτιμούν** τη διαδρομή Ηγουμενίτσα-Πρέβεζα-Ιωάννινα
- να υπάρχει καλύτερη **πρόσβαση** στο λιμάνι
- οι δρόμοι για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας δεν είναι καλοί .

## κ) Αεροπορική υποδομή

Προβλήματα όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές:

- **αυξημένη επιβατική κίνηση** στις γιορτές και κατά την περίοδο Ιουλίου έως Σεπτεμβρίου
- προβλήματα στις πτήσεις από **ομίχλη**
- ελλιπής υποδομή σε **ραδιοβοηθήματα**
- συχνές καθυστερήσεις λόγω **καιρικών φαινομένων**, συχνές καθυστερήσεις για άλλους λόγους, **ακυρώσεις** δρομολογίων

- το αεροδρόμιο Ιωαννίνων δεν έχει υποδομή
- δε συμφέρει η χρήση του αεροδρομίου Ιωαννίνων σε σχέση με την Αθήνα
- αναβάθμιση αεροδρομίου το οποίο δεν χρησιμοποιεί η εταιρεία

## 2.6. Πλεονεκτήματα – Δυνατότητες Ανάπτυξης

Η Περιφέρεια Ηπείρου διαθέτει εξαιρετικά συγκριτικά πλεονεκτήματα (καθαρές ακτές, θαυμάσια τοπογραφία, αρχαιολογικά μνημεία, εθνικούς δρυμούς, τοπική πολιτιστική παράδοση, παραδοσιακούς οικισμούς - Μέτσοβο, Ζαγοροχώρια -, ιστορική παράδοση κλπ.) για την ανάδειξη του τουρισμού (εναλλακτικές μορφές) και του πολιτισμού ως κύριων εστιών ανάπτυξης.

Η περιοχή έχει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης γιατί διαθέτει πλήθος εναλλαγών στο τουριστικό προϊόν της, το οποίο με τις ιδιομορφίες του και τις κοντινές αποστάσεις επιτρέπει την ανάπτυξη πολλών εναλλακτικών-ειδικών μορφών τουρισμού. Τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη και αφορούν κύρια την βελτίωση της υποδομής ειδικών μορφών τουρισμού (συντήρηση και σήμανση πέτρινων γεφυριών, μοναστηριών κ.λ.π.) δίνουν το έναυσμα στην ιδιωτική πρωτοβουλία για ενασχόληση με ειδικές δραστηριότητες στον τουρισμό.

Η Ήπειρος έχει δυνατότητες ανάπτυξης όλων των ειδών τουρισμού, αφού διαθέτει αξιόλογες παραλίες, που μαζί με τα νησιά του Ιονίου μπορούν να αποτελέσουν ένα ενιαίο πόλο τουριστικής ανάπτυξης (θαλάσσιος τουρισμός), ορεινές ζώνες για την ανάπτυξη του ορεινού και άλλων ειδικών μορφών τουρισμού, ιαματικές πηγές Καβασιλών και Αμάραντου Κόνιτσας) για τον ιαματικό τουρισμό και τέλος δυνατότητες για ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού και αγροτουρισμού. Το σημαντικό στοιχείο, εκείνο που κάνει την διαφορά στην περιφέρεια Ηπείρου, είναι το μοντέλο της τουριστικής ανάπτυξης που στηρίζεται σε μικρές μονάδες που δίνουν το βάρος τους στη ζεστή φιλοξενία και στη φροντίδα του κάθε τουρίστα ξεχωριστά και στη συνέπεια των ανθρώπων του κλάδου της Δεν χωρεί λοιπόν καμία αμφιβολία ότι ο τουρισμός βοηθάει και την Ήπειρο στην καλύτερη προετοιμασία του χώρου και των υπηρεσιών για μια μακροχρόνια, ήπια και βιώσιμη ανάπτυξη.

Στην ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου θα μπορούσαν να αναπτυχθούν οι περισσότερες εναλλακτικές μορφές τουρισμού, καθώς υπάρχουν περιοχές με ευρύτερες δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης, καθώς και τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (π.χ. αγροτουρισμός, δηλαδή η μικρής κλίμακας τουριστικές δραστηριότητες οικογενειακής ή συνεταιριστικής μορφής που αναπτύσσονται σε αγροτικό χώρο και ασκούνται από απασχολούμενους στη γεωργία, ώστε:

- Να συμπληρωθεί το γεωργικό τους εισόδημα.
- Να βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης αυτής της μερίδας του αγροτικού πληθυσμού.
- Να συγκεντρωθεί αυτός ο αγροτικός πληθυσμός στους τόπους διαμονής του.
- Να γίνεται διάθεση των τοπικών γεωργικών προϊόντων.
- Να προστατευτεί, να διατηρηθεί, να αξιοποιηθεί το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της κάθε περιοχής.

Μέσα στα πλαίσια αυτού του είδους τουρισμού σήμερα λειτουργούν αρκετοί τέτοιοι συνεταιρισμοί και κυρίως γυναικών που προωθούν τα τοπικά προϊόντα με τρόπο περισσότερο οργανωμένο και αποτελεσματικό.

Ο τομέας που κατά κύριο λόγο ωφελείται από την τουριστική ανάπτυξη είναι αναμφισβήτητα η απασχόληση, ένας τομέας ιδιαίτερα προβληματικός και ευαίσθητος στην Περιφέρεια. Κατά κύριο λόγο, βέβαια, ωφελούνται από την τουριστική απασχόληση ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού, όπως νέοι και γυναίκες. Ο τουρισμός βελτιώνει κατά δεύτερο λόγο και τις υποδομές και υπηρεσίες (τεχνικά δίκτυα, κοινωνικά δίκτυα, εκπαίδευση, κα..) των τουριστικών περιοχών της περιφέρειας, συμβάλλοντας στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Με το

κίνητρο της τουριστικής ανάπτυξης οι παραδοσιακοί οικισμοί θα αναβαθμιστούν, πολλά παραδοσιακά κτίρια θα μπορέσουν να μετατραπούν σε ξενώνες, θα δημιουργηθούν υποδομές για διάφορες εναλλακτικές μορφές τουρισμού και γενικότερα οι πόλεις και τα χωριά θα πάρουν ζωή με την προσέλκυση επισκεπτών. Το ΠΕΠ Ηπείρου και συγκεκριμένα το Μέτρο 3.2 "Ενίσχυση των υποδομών και της επιχειρηματικότητας-ανταγωνιστικότητας στον τουρισμό", χρηματοδοτεί ενέργειες μετατροπής παραδοσιακών κτιρίων σε τουριστικά καταλύματα ή μετατροπής διατηρητέων κτισμάτων σε τουριστικά καταλύματα, ή την ανάληψη δράσεων για νέες εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

## **2.7. Υποδομές και Δράσεις για την υποστήριξη της Ανταγωνιστικότητας**

### **2.7.1. Υποδομές**

Το 65% του εθνικού οδικού δικτύου (μήκους 740χλμ.) έχει ορεινή χάραξη, ενώ ακόμη υψηλότερο είναι το ποσοστό του επαρχιακού οδικού δικτύου (μήκους 2.240 χλμ.) με ορεινή χάραξη. Σήμερα, η κατάσταση του οδικού δικτύου έχει βελτιωθεί σημαντικά, χωρίς ακόμη να μπορεί να θεωρηθεί ικανοποιητική. Με την κατασκευή της Εγνατίας οδού, τη ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, την κατασκευή του νέου λιμένα στην Ηγουμενίτσα και τη ζεύξη του Ακτίου με την Πρέβεζα, τα έργα που ενισχύουν το Δυτικό Άξονα, η Ήπειρος αναδεικνύεται σε βασικό κόμβο των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην Ανατολική και Δυτική Μεσόγειο.

Οι αεροπορικές μεταφορές εξυπηρετούνται κατά κύριο λόγο από το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων και κατά δεύτερο από το αεροδρόμιο του Ακτίου. Το πρώτο δεν εξασφαλίζει ασφαλή προσέγγιση με όλες τις καιρικές συνθήκες, ενώ το δεύτερο εξυπηρετεί μικρό αριθμό πολιτικών πτήσεων και, λόγω θέσης, δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες της Περιφέρειας.

**Τα σημαντικότερα λιμάνια** της Περιφέρειας είναι πρωταρχικός της Ηγουμενίτσας και δευτερευόντως της Πρέβεζας, οι υποδομές των οποίων, όμως, πρέπει να ενισχυθούν σημαντικά.

**Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών**, η Περιφέρεια Ηπείρου υστερεί ιδιαίτερα και βρίσκεται στη δυσμενέστερη θέση σε σύγκριση με τις υπόλοιπες περιφέρειες της χώρας. Η θέση αυτή μπορεί να βελτιωθεί με την ολοκλήρωση του τρέχοντος επενδυτικού προγράμματος του ΟΤΕ.

**Όσον αφορά τον τομέα της ενέργειας**, η Ήπειρος, με τους υδροηλεκτρικούς σταθμούς που λειτουργούν και που κατασκευάζονται, εξελίσσεται σε κέντρο υπέρ τοπικής σημασίας. Παράλληλα, η παροχή φυσικού αερίου από την Ιταλία θα αποτελέσει δεύτερη εναλλακτική πηγή ενέργειας για τη βιομηχανία. Ωθηση στην οικονομική δραστηριότητα θα δώσει η ανάπτυξη του τομέα υδροηλεκτρικής παραγωγής.

**Οι βασικές βιομηχανικές υποδομές** της Περιφέρειας είναι η ΒΙΠΕ Ιωαννίνων και η ΒΙΠΕ Πρέβεζας.

### **2.7.2. Γενικότεροι στόχοι**

- A) Δημιουργία νέων δεδομένων αξιοποιώντας την γεωπολιτική της θέση στο χάρτη
- B) Ελκυστική για ανάλυση επιχειρηματικών πρωτοβουλιών και
- Γ) Προώθηση επιχειρηματικότητας.

### **Συγκριτικά πλεονεκτήματα - Ευκαιρίες:**

- Η φυσική θέση της Ηπείρου που με την κατασκευή των μεγάλων υπερτοπικών μεταφορικών υποδομών (Εγνατία Οδός, Δυτικός Άξονας, Λιμάνι Ηγουμενίτσας) οι οποίες δημιουργούν τις προϋποθέσεις ανάπτυξης λειτουργιών υπερεθνικής εμβέλειας στον τομέα των μεταφορών και των υπηρεσιών με αιχμή την ανάδειξη του λιμανιού της Ηγουμενίτσας σε Δυτική Πύλη της χώρας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Βαλκανική (ιδιαίτερα την Αλβανία) την καθιστά σε ελκυστικό χώρο προσέλκυσης επενδύσεων, στον τομέα της μεταποίησης και σε κλάδους συναφείς με τις μεταφορές.

- Ύπαρξη βασικών προϋποθέσεων ανάπτυξης ενός πρωτογενούς τομέα παραγωγής ποιοτικών – βιολογικών αγροτικών προϊόντων (ιδιαίτερα στον κλάδο της κτηνοτροφίας) και η ύπαρξη θετικών αλληλεξαρτήσεων με το δευτερογενή τομέα (μεταποίηση) σε συνδυασμό με την διαρκώς αυξανόμενη τάση καταναλωτικής ζήτησης επώνυμων και ποιοτικών αγροτικών προϊόντων.
- Ύπαρξη βασικών προϋποθέσεων ανάπτυξης του τουρισμού, με δεδομένο το απaráμιλλο φυσικό κάλλος, το πολιτιστικό και πολιτισμικό πλούτο που διαθέτει, την γεωγραφική της θέση και την προοπτική άρσης της απομόνωσης. Στις περιοχές που έχουν προϋποθέσεις ανάπτυξης του τουρισμού περιλαμβάνονται η παραλιακή ζώνη του Ιονίου και η ζώνη των ορεινών όγκων της ενδοχώρας που διαθέτουν οικολογικό και πολιτιστικό πλούτο και επιδέχονται την ανάπτυξη ήπιων μορφών τουρισμού. Ιδιαίτερα στις ορεινές και μειονεκτικές περιοχές ανάπτυξη μπορεί να επιτευχθεί μέσω της διαφοροποίησης της οικονομικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, με την αξιοποίηση των πολιτιστικών και φυσικών πόρων για την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

### 2.7.3. Αδυναμίες - Απειλές

- Η καθυστέρηση ολοκλήρωσης των μεταφορικών υποδομών, η οποία παρατείνει την απομόνωση της Ηπείρου, θέτει σε κίνδυνο την ανάδειξη της ως μεταφορικής πηγής της χώρας προς την Δυτική και Κεντρική Ευρώπη.
- Η απουσία οργανωμένων υποδομών εγκατάστασης επιχειρήσεων και διαμετακόμισης, σε συνδυασμό με την απουσία σιδηροδρομικής σύνδεσης της Περιφέρειας με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και τις περιορισμένες δυνατότητες των αεροπορικών υποδομών της Περιφέρειας, περιορίζουν το πεδίο ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών και υποσκάπτουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Περιφέρειας στον τομέα αυτό έναντι εναλλακτικών μεταφορικών διαδρομών, τόσο στο εσωτερικό της χώρας (όπως είναι ο άξονας ΠΑΘΕ και το λιμάνι της Πάτρας το οποίο διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση) όσο και στο εξωτερικό, με την ανάπτυξη άλλων χερσαίων μεταφορικών διαδρόμων στη Βαλκανική.
- Η μικρή μεταποιητική δραστηριότητα, το μικρό μέγεθος των επιχειρήσεων, η μειωμένη παραγωγικότητα σε σχέση με τη μέση παραγωγικότητα της χώρας, ο εσωστρεφής προσανατολισμός των επιχειρήσεων, το χαμηλό επίπεδο υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις (Ερευνας & Τεχνολογίας, χρηματοπιστωτικών προϊόντων), ο μικρός βαθμός διασύνδεσης και συνεργασίας των επιχειρήσεων με το Πανεπιστήμιο, το Τ.Ε.Ι., το Τεχνολογικό Πάρκο, Ινστιτούτα, κλπ σε συνδυασμό με την σταδιακή άρση της απομόνωσης της Ηπείρου και του ιδιότυπου προστατευτισμού που απολάμβανε η εσωτερική αγορά θα έχουν ως αποτέλεσμα την μεγέθυνση της ανταγωνιστικής πίεσης σε παραδοσιακούς τομείς της οικονομίας.
- Η απουσία υποδομών διέλευσης και διανομής φυσικού αερίου (φθηνής ενέργειας) και η μη επαρκής αξιοποίηση του δυναμικού των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας έχει σαν αποτέλεσμα το αυξημένο κόστος παραγωγής για πολλούς κλάδους της οικονομίας.
- Η ύπαρξη σαφούς τάσεως αστικοποίησης με επίκεντρο τις πρωτεύουσες των τεσσάρων νομών, με αντίστοιχη μείωση του πληθυσμού και συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας στις ορεινές και μειονεκτικές περιοχές της Περιφέρειας συμβάλει στον μικρότερο βαθμό απασχόλησης του οικονομικά ενεργού πληθυσμού σε σχέση με το μέσο βαθμό απασχόλησης της χώρας και τα υψηλά ποσοστά ανεργίας.

### 2.7.4. Συμπέρασμα

Τα ως άνω δείχνουν ότι δεν έχει ακόμη τελειώσει η προσπάθεια που εξασφαλίζει την ύπαρξη των προαπαιτούμενων συνθηκών για την ανάδειξη της Ηπείρου σε κόμβο με την δημιουργία ενός δικτύου συνδυασμένων μεταφορών και υποδομών επιχειρηματικότητας, έρευνας και καινοτομίας μειώνοντας έτσι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Περιφέρειας. Επίσης είναι

φανερό ότι σε μία οικονομία που όλο και περισσότερο βασίζεται στην γνώση, η καινοτομία κατέχει το κλειδί για την περιφερειακή ανάπτυξη. Στόχος είναι η Περιφέρεια Ηπείρου να είναι σε θέση να εκμεταλλευτεί αυτή την πρόοδο και να την εφαρμόσει σε παραγωγικές χρήσεις, μέσα από μια περιφερειακή στρατηγική για την ανταγωνιστικότητα που θα ενισχύσει δράσεις καινοτομίας, που θα ενισχύσει την ανάπτυξη δημοσίων –ιδιωτικών εταιρικών σχέσεων καθώς και θα ενισχύσει τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις ώστε να αποκτήσουν πρόσβαση στις νέες τεχνολογίες.

### **2.7.5. Ειδικότεροι στόχοι**

- Η βελτίωση και αναβάθμιση των τεχνικών υποδομών στους χώρους των βιομηχανικών συγκεντρώσεων, στην ενίσχυση των ΒΕΠΕ και τη δημιουργία νέων που θα διευκολύνουν την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και θα προσελκύσουν την εγκατάσταση βιομηχανιών υψηλής τεχνολογίας και υπηρεσιών έντασης γνώσης
- Η βελτίωση της επιχειρηματικής ανταγωνιστικότητας με την ενίσχυση όλων των μικρομεσαίων επιχειρήσεων των τριών παραγωγικών τομέων ώστε να βελτιώσουν τα προϊόντα που παράγουν και τις υπηρεσίες που παρέχουν, την εξωστρέφειά τους καθώς επίσης να μπορέσουν να αναπτύξουν νέα προϊόντα και υπηρεσίες που αξιοποιούν τα τοπικά πλεονεκτήματα στους τρεις τομείς ανάπτυξης.
- Η ενίσχυση της καινοτομίας, με την ενίσχυση της έρευνας για τη δημιουργία νέων προϊόντων, με την ανάπτυξη προγραμμάτων διάδοσης νέων τεχνολογιών και σύνδεση τους με την παραγωγή.
- Η ενίσχυση δράσεων της Κοινωνίας της Πληροφορίας, με την ανάπτυξη προγραμμάτων ψηφιακών χώρων και τη διάδοση εφαρμογών διαδικτύου και υπηρεσιών e-consulting, e-learning, e-training, e-business στις επιχειρήσεις.
- Η ανάπτυξη διαπεριφερειακών και διασυνοριακών συνεργασιών, ειδικά με τις νέες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την αντιμετώπιση των πιέσεων του διεθνούς ανταγωνισμού.
- Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των γεωργικών εκμεταλλεύσεων, με τη διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων στις αγροτικές περιοχές, την ενίσχυση των τουριστικών δραστηριοτήτων και την εξειδίκευση με βάση τα χαρακτηριστικά των τουριστικών προορισμών, με παράλληλη μέριμνα για την προστασία και αξιοποίηση των πολιτιστικών πόρων.
- Η ανάπτυξη υποδομών, προϊόντων & υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας.
- Η δημιουργία ενός περιφερειακού αναπτυξιακού «οργανισμού» (υπό μορφή Ανώνυμης Εταιρείας) με κατευθύνσεις ανά τομέα, όπως επιχειρηματικός, γεωργικός τομέας κλπ, με παράλληλη κατάργηση των υπαρχόντων δομών στήριξης.
- Η αξιοποίηση και ενίσχυση των παραδοσιακών επιχειρήσεων της Περιφέρειας.
- Η δημιουργία συνδυασμένων επιχειρηματικών κέντρων μεταφορών (logistics).
- Η δημιουργία υποδομής στήριξης για τις επιχειρήσεις (Φορείς Ανάπτυξης Τεχνολογίας).
- Η περαιτέρω αξιοποίηση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Τ.Ε.Ι. Ηπείρου).
- Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και της κοινωνίας της πληροφορίας.

### **2.8. Πολιτικές που εφαρμόστηκαν - Σχεδιαζόμενα έργα**

#### **Οι αναπτυξιακές πολιτικές που εφαρμόστηκαν**

Η αναπτυξιακή στρατηγική της περιφέρειας Ηπείρου, κατά την προηγούμενη προγραμματική περίοδο, βασίσθηκε στους παρακάτω πρωταρχικούς στόχους:

- Άρση της απομόνωσης της Περιφέρειας (με ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα των μεταφορών, κυρίως στα μεγάλα έργα).
- Βελτίωση της οικονομίας για τη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης και σε άλλους τομείς εκτός του πρωτογενούς, με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που διανοίγονται στην γειτονική Αλβανία.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, κυρίως των ορεινών και μειονεκτικών περιοχών, για να μειωθεί η μετανάστευση στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Οι βασικοί τομείς παρέμβασης για την επίτευξη των παραπάνω στόχων ήταν:

A. Η βελτίωση των οικονομικών και κοινωνικών υποδομών.

B. Η αγροτική ανάπτυξη – ορεινοί όγκοι.

Γ. Η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων.

Δ. Η αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού.

Οι πόροι που διατέθηκαν αφορούν όλους τους τομείς παρέμβασης, αλλά κυρίως κατευθύνθηκαν σε δύο βασικές κατηγορίες: στον τομέα των μεταφορικών υποδομών και στον τομέα των υποδομών της ποιότητας ζωής.

Με τις παρεμβάσεις στον τομέα των μεταφορικών υποδομών δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την άρση της απομόνωσης της Περιφέρειας και τη λειτουργική δικτύωση της στα γεωγραφικά υποσύνολα που την περιβάλλουν. Η ολοκλήρωση των μεγάλων έργων (Εγνατία οδός λιμάνι Ηγουμενίτσας) και οι παρεμβάσεις για την επόμενη προγραμματική περίοδο (Δυτικός Άξονας, Ιονία οδός) θα ολοκληρώσουν αυτό το στόχο και θα μετατρέψουν την Ήπειρο σε βασική πύλη της Βόρειας Ελλάδας προς τη Δυτική Ευρώπη μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας και προς τη Βαλκανική μέσω της ενίσχυσης των Ιωαννίνων και της μετατροπής τους σε Περιφερειακό – Διακρατικό Πόλο Ανάπτυξης.

Παράλληλα, έχει επιτευχθεί σε μεγάλο βαθμό η μείωση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων. Οι ορεινές και απομακρυσμένες περιοχές έχουν πλέον καλύτερη πρόσβαση στα αστικά κέντρα και στα δίκτυα μεταφορών, ενώ με τις παρεμβάσεις στις τεχνικές και κοινωνικές υποδομές έχει βελτιωθεί η ποιότητα της ζωής των κατοίκων. Ο στόχος αυτός αναμένεται να ενισχυθεί και να ολοκληρωθεί κατά την επόμενη προγραμματική περίοδο.

### **Σχεδιαζόμενα έργα**

- Ο εκσυγχρονισμός του Λιμένα της Ηγουμενίτσας και η κυκλοφοριακή σύνδεση αυτού (με παράκαμψη της πόλης).
- Ο δυτικός άξονας (βορρά-νότου) Ιωάννινα-Πάτρα. Το σύνολο του άξονα πρόκειται να συνδέσει τις πόλεις Καλαμάτα - Πύργος - Πάτρα - Ρίο - Αντίρριο - Αμφιλοχία - Άρτα - Ιωάννινα - Κακαβιά (Ιόνια Οδός).
- Κυκλοφοριακή παράκαμψη των πόλεων Ιωάννινα, Φιλιπιάδα- Άρτα και Αγρίνιο.
- Εκσυγχρονισμός του αεροδρομίου Ιωαννίνων.
- Η Εθνική οδός Άρτας - Τρικάλων - Καρδίτσας που μαζί με την Εγνατία θα διευκολύνει σημαντικά τη σύνδεση της Ηπείρου με τη Θεσσαλονίκη.
- Οδοί προς Αλβανία.
- Επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου έως το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Αν και πολύ σημαντικό, το έργο αυτό προγραμματίζεται μακροπρόθεσμα.

Την περίοδο 2000-2006, η Ελλάδα ενισχύεται με σημαντικούς πόρους από τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Πολιτικής. Οι πόροι αυτοί αναμένεται να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για υψηλότερη μακροπρόθεσμη

ανάπτυξη, να οδηγήσουν σε πραγματική σύγκλιση με τις υπόλοιπες οικονομίες των κρατών μελών και να συμβάλουν στην αντιμετώπιση των βασικών ελλείψεων της οικονομικής και κοινωνικής ζωής, κυρίως στους τομείς των υποδομών, της ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων και της παραγωγικότητας. Η στήριξη που παρέχει στην Ελλάδα η Ευρωπαϊκή Ένωση πραγματοποιείται μέσω α) του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης β) των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών και γ) του Ταμείου Συνοχής.

Οι συνολικοί χρηματοδοτικοί πόροι του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και του Ταμείου Συνοχής ανέρχονται σε 51,14 δις ευρώ. Η συνολική δημόσια δαπάνη ανέρχεται σε 39,56 δις ευρώ και η εκτιμώμενη ιδιωτική συμμετοχή ανέρχεται σε 11,58 δις ευρώ.

## **Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα**

Κάθε Ελληνική περιφέρεια αποτελεί αντικείμενο ενός περιφερειακού αναπτυξιακού προγράμματος το οποίο αξιοποιεί όλα τα τοπικά πλεονεκτήματα.

Τα 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα(ΠΕΠ) είναι:

ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας

ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας

ΠΕΠ Ηπείρου

ΠΕΠ Θεσσαλίας

ΠΕΠ Ιονίων Νήσων

ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας

ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας

ΠΕΠ Αττικής

ΠΕΠ Πελοποννήσου

ΠΕΠ Βορείου Αιγαίου

ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου

ΠΕΠ Κρήτης

Το κοινό τους σημείο είναι η ενίσχυση της δυνατότητας των περιφερειακών και τοπικών αρχών να εφαρμόσουν ένα πλήρες φάσμα δράσεων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, που περιλαμβάνουν όχι μόνο έργα υποδομής αλλά και την στήριξη της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, της έρευνας και ανάπτυξης και της καινοτομίας, των ανθρώπινων πόρων και της δημιουργίας τοπικών θέσεων εργασίας ή και ακόμα της διαχείρισης του περιβάλλοντος. Οι δράσεις προς όφελος των απομονωμένων, νησιωτικών ή ορεινών περιοχών θα συμβάλουν στη μείωση των εσωτερικών ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών

Ο γενικός αναπτυξιακός στόχος των ΠΕΠ είναι η ευρύτερη δυνατή αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει η θέση της Περιφέρειας, αλλά και ο πολιτιστικός και φυσικός πλούτος της για έξοδο από την απομόνωση.

**Για την επίτευξη των στόχων του, το Γ' ΚΠΣ υλοποιεί 25 Επιχειρησιακά Προγράμματα εκ των οποίων:**

- τα 11 είναι Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα και αφορούν εθνικές τομεακές πολιτικές
- τα 13 είναι Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ), ένα για κάθε μία από τις 13 περιφέρειες της χώρας και στα οποία έχει κατανεμηθεί το 1/3 περίπου των διαθέσιμων πιστώσεων των Διαρθρωτικών Ταμείων για την περίοδο 2000-2006
- και 1 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Τεχνικής βοήθειας που στόχο έχει να ενδυναμώσει, να στηρίξει και να βελτιώσει το σύστημα διαχείρισης, παρακολούθησης και ελέγχου του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων.

## ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### 3.1 Η Ναυτιλία της Ηπείρου (ιστορικά)

#### 3.1.1. Η περίπτωση της Πρέβεζας

##### **A. Η ναυτιλία της Ηπείρου υπό την Βενετική και Γαλλική κατοχή**

Στις θάλασσες της Πρέβεζας αναγεννήθηκε η ελληνική ναυτιλία ύστερα από αιώνες. Για να γίνει κατανοητή η ιστορική αυτή αλήθεια, πρέπει να ανατρέξουμε στην ιστορία και να παρακολουθήσουμε τις εξελίξεις.

Με τις παραχωρήσεις που έγιναν από τους Βυζαντινούς Αυτοκράτορες (με τα χρυσόβουλα του 922, 1082, 1198), οι Βενετοί και οι Γενουάτες μονοπώλησαν το εμπόριο στο χώρο της αυτοκρατορίας και της Ανατολής. Από τότε, για αρκετούς αιώνες ελληνική ναυτιλία και εμπόριο έπαψαν να υπάρχουν. Στην περίοδο όμως της τουρκικής κυριαρχίας το εμπόριο με την Ανατολή διεξάγονταν από άλλους δρόμους, και το είχαν οι Πορτογάλοι, οι Ολλανδοί, και οι Βενετοί. Οι Βενετοί και Γενουάτες είχαν χάσει τα προνόμια και τους εμπορικούς δρόμους που είχαν εγκαταστήσει στην αυτοκρατορία. Με προνομιακές συνθήκες (διομολογήσεις), το εμπόριο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στην περιοχή της Ηπείρου το είχαν μονοπωλήσει οι Γάλλοι. Οι Γάλλοι διευκόλυναν το εμπόριό τους με τα προξενικά πρακτορεία που εγκατέστησαν σε πολλές πόλεις λιμάνια.

Από το τέλος του 17<sup>ου</sup> αιώνα, ίδρυσαν προξενικό πρακτορείο στη Σαγιάδα της Θεσπρωτίας, το οποίο μεταφέρθηκε στην Άρτα το 1703. Επίσης οι Γάλλοι προτιμούσαν να ιδρύουν τα προξενεία τους στα κέντρα της Οθωμανικής Διοίκησης. Υποπροξενεία, υπαγόμενα στο προξενείο της Άρτας ιδρύθηκαν στον Αυλώνα, Σαγιάδα, Μεσολόγγι και Ναύπακτο. Το προξενείο στεγαζόταν στην πολυτελή και επιβλητική κατοικία του πρόξενου, που είχε 25 δωμάτια. Εκεί κατοικούσε όλο το μόνιμο προσωπικό και φιλοξενούνταν οι Γάλλοι έμποροι και ναυτικοί. Επίσης φιλοξενούνταν και οι Έλληνες, οι οποίοι μετέφεραν με τα γαλλικά πλοία εμπορεύματα αξίας πάνω από ένα όριο και ήταν προστατευμένοι της Γαλλίας.

Το 18<sup>ο</sup> αιώνα που λειτούργησε το γαλλικό προξενείο της Άρτας, η Πρέβεζα ήταν Βενετική κατοχή. Ο μόνος λόγος για τον οποίο σταματούσαν τα γαλλικά καράβια ήταν για να εξασφαλίσουν τις υπηρεσίες του Βενετού πιλότου. Τα ρεύματα και οι άνεμοι εύκολα μπορούσαν να παρασύρουν και να εξοκείλουν τα ιστιοφόρα κατά το πέρασμά τους από το στενό, ρηχό, μη ευθυγραμμισμένο και σηματοδοτημένο διάυλο. Τα πολύ μεγάλα καράβια απέφευγαν να τον διαπλεύσουν. Το εμπόριο του κόλπου της Άρτας, όπως λεγόταν τότε, το εξυπηρετούσαν τα μικρότερα, που λεγόταν ταρτάνες και πίκκοι. Ανάλογα με τις διαθέσεις των Βενετών και τις σχέσεις τους με τη Γαλλία, οι τελευταίοι εγκαθιστούσαν στην Πρέβεζα υποπράκτορα για να εξυπηρετούνται οι συμπατριώτες τους ναυτικοί. Όταν ήρθαν οι Γάλλοι στην Ήπειρο, υπήρχε οργανωμένο γιαννιώτικο εμπόριο και στις δύο πλευρές της Αδριατικής θάλασσας. Το γαλλικό εμπόριο δε μπόρεσε να τους εκτοπίσει και ο προξενικός πράκτορας τους έθεσε υπό την προστασία της Γαλλίας, γιατί φόρτωναν τα γαλλικά πλοία και αυτός εισέπραττε το προξενικό δικαίωμα, που ήταν ο κύριος πόρος του πρακτορείου.

##### **B. Η ναυτιλία της Ηπείρου υπό την διοίκηση της οθωμανικής αυτοκρατορίας**

Τα Ηπειρώτικα παράλια εκτεινόμενα σε μια απόσταση 150 χιλιομέτρων περίπου, προσφέρουν μια πληθώρα μικρών και μεγάλων λιμανιών, από τα οποία τα περισσότερα στη μακρά τους ιστορική πορεία γνώρισαν, με την ίδια ή διαφορετική ονομασία, ακμή και παρακμή, ακολουθώντας κάθε φορά τις τύχες του Ηπειρωτικού αλλά και ευρύτερα Ευρωπαϊκού χώρου.

Ως πιο ενδεικτικό παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί το λιμάνι της Πρέβεζας. Από την αρχαιότητα έως σήμερα, η περιοχή αυτή, μεγάλης εμπορικής και στρατιωτικής σημασίας

αναφέρεται για πρώτη φορά, με το σημερινό της όνομα στα τέλη του 13ου αιώνα και 200 χρόνια αργότερα, το 1495 επιλέγεται από τους Τούρκους ως ναύσταθμος.

Η κατοχή μιας τόσο αξιόλογης θέσης, δεν έγινε χωρίς αγώνες, από τους κατά καιρούς κατακτητές της, ιδιαίτερα από τα μέσα του 15ου αιώνα, αποτέλεσε το αντικείμενο άξιας διαμάχης ανάμεσα στους Τούρκους και Βενετούς αντίζηλους της.

Επιπλέον το λιμάνι της Πρέβεζας, που μαζί με την ομώνυμη πόλη δεσπόζουν στην είσοδο του Αμβρακικού κόλπου, ο οποίος θεωρούνταν από τις καλύτερες και τις πιο φυσικές λεκάνες της μεσογείου, πρωτοστατούσε και στην διακίνηση των εμπορευμάτων που προέρχονταν ή προορίζονταν για τη Θεσσαλία, εξαρτημένη τότε από το Βιλαέτι των Ιωαννίνων.

Ευνοημένη κατά πολύ από τη φύση, η σκάλα αυτή, προσφερόταν και για το εμπόριο και για τη ναυσιπλοΐα, μια και η μεγάλη της έκταση και η προστασία της από τους ανέμους, εξασφάλιζαν το πιο άνετο και το πιο σίγουρο καταφύγιο και αγκυροβόλιο στα πλοία, όχι μόνο απ' όλα τα Ηπειρώτικα λιμάνια αλλά και από το αντίστοιχο της γειτονικής Κέρκυρας.

Εκτός από τα φυσικά του χαρίσματα, το λιμάνι της Πρέβεζας είχε το πλεονέκτημα ότι βρισκόταν δίπλα ακριβώς από τη πόλη της Πρέβεζας, η οποία περιβαλλόταν από ένα μακρύ τείχος, που άρχιζε από τη μια πλευρά της θάλασσας και έκλεινε στο αντίθετο σημείο, όπου υπήρχε ένα κάστρο χτισμένο από τους ευρωπαίους και μεγενθυμένο από τον Αλί πασά και τους γιους του. Μάλιστα ο τελευταίος έσκαψε μια βαθιά τάφρο από το λιμάνι έως το στόμιο του κόλπου στην οποία κυκλοφορούσε το θαλάσσιο νερό, αφήνοντας μόνο τέσσερις πύλες για την είσοδο και έξοδο ανθρώπων και εμπορευμάτων και φυλαγόταν από στρατιώτες και έκλεινε τη νύχτα. Μια από αυτές οδηγούσε κατευθείαν στο λιμάνι, έτσι τα εμπορεύματα που ξεφορτώνονταν εκεί αποθηκεύονταν εύκολα και γρήγορα μέσα στο κάστρο, χωρίς να επιβαρύνονται με τα έξοδα κάποιας φρουράς για τη φύλαξή τους.

Στα προτερήματα του λιμανιού συμπεριλαμβάνεται ακόμη και η λήψη προφυλακτικών μέτρων που έπαιρναν οι υγειονομικές αρχές της Πρέβεζας. Από το 1872 και μετά, υπάρχουν πληροφορίες και για υγειονομικά τέλη, που πλήρωναν τα πλοία όταν προσέγγιζαν στο λιμάνι. Σύμφωνα με τον υγειονομικό κανονισμό της 8ης Φεβρουαρίου 1872, τόσο τα ιστιοφόρα όσο και τα ατμόπλοια πλήρωναν 20 παράδες τον τόνο για χωρητικότητα μέχρι 500 τούρκικους τόνους, 12 παράδες από 500 τόνους και πάνω και 8 παράδες τον τόνο από 1000 τόνους και πάνω.

Η μεγάλη όμως υπεροχή του λιμανιού της Πρέβεζας συνίσταται στην καλύτερη, ευκολότερη και ταχύτερη διακίνηση των εμπορευμάτων και αυτό οφείλεται στις οδικές συνδέσεις της παράκτιας αυτής πόλης με τις αγορές της Θεσσαλίας και της Ηπείρου και ιδιαίτερα στο δρόμο που την ένωνε με τα Γιάννενα, το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο της περιοχής, όπου σύμφωνα με τις πηγές πραγματοποιούνταν το 60% των εμπορικών συναλλαγών του Βιλαετιού. Σύμφωνα με τα παραπάνω εύκολα γίνεται αντιληπτό γιατί το λιμάνι της Πρέβεζας διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην διαμετακόμιση των εμπορευμάτων της περιοχής. Τα περισσότερα από τα ευρωπαϊκά εμπορεύματα που προορίζονταν για την περιφέρεια του Βιλαετιού, ξεφορτώνονταν στη σκάλα αυτή και κατευθυνόταν όχι μόνο προς την Ήπειρο αλλά και προς τη Θεσσαλία και την Ρούμελη, απ' όπου αντίστροφα κατέφθαναν τα εξαγόμενα τοπικά προϊόντα, αγροτικά, κτηνοτροφικά και βιοτεχνικά για να προωθηθούν στη συνέχεια με τα πλοία στις ευρωπαϊκές αγορές. Έτσι από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους, η Πρέβεζα εξακολουθούσε να παραμένει το μοναδικό αξιόλογο λιμάνι στον Αμβρακικό κόλπο, ενώ ταυτόχρονα αποτελούσε μια σπουδαία σκάλα και για την Ακαρνανία. Η ίδρυση όμως του ελληνικού κράτους και η διαίρεση του κόλπου της Άρτας ανάμεσα στην Ελλάδα και την Τουρκία έπληξε σοβαρά το λιμάνι της Πρέβεζας. Το ελληνικό εμπόριο επέλεξε σε αντικατάστασή του το λιμάνι της Βόνιτσας στην απέναντι ακτή, που χάρη στα προνόμια της ελληνικής κυβέρνησης έγινε γρήγορα ανθηρή σκάλα.

Αν και το πλήγμα αυτό δεν καθόλου ευκαταφρόνητο για το λιμάνι της Πρέβεζας, η εξασθένησή του υπήρξε προσωρινή, επειδή λίγα χρόνια αργότερα η εφαρμογή της νέας τεχνολογίας στις θαλάσσιες μεταφορές, ήρθε να πλήξει ολέθρια τις χερσαίες επικοινωνίες και να βαρύνει αποφασιστικά στην επιλογή της διακίνησης των εμπορευμάτων από τη θάλασσα. Η εμφάνιση

των ατιμόπλοιων στα Ηπειρωτικά λιμάνια σε σχέση με την ολοσχερή έλλειψη σιδηροδρομικού δικτύου στον ευρύτερο βαλκανικό χώρο και η ακαταλληλότητα των ηπειρωτικών ποταμών για ποταμόπλοια, υποχρέωσε ντόπιους και ευρωπαϊούς εμπόρους να στραφούν στις θαλάσσιες επικοινωνίες.

Έτσι το λιμάνι της Πρέβεζας αποκτά και πάλι την παλιά του αίγλη.

Τα κυριότερα εισαγωγικά προϊόντα που έφθαναν στο λιμάνι της Πρέβεζας και αποτελούν ένα δείγμα του βιοτικού και πολιτιστικού επιπέδου της περιοχής συνοψίζονται στα παρακάτω: αποικιακά (πιπέρι, κανέλα, μοσχοκάρυδο), μεσογειακά φρούτα και καρποί (σύκα, κάστανα, καρύδια), αγροτικά και κηπευτικά (σιτάρι, ρύζι, πατάτες), θαλασσινά (χέλια, σουπιές, σολομοί), ζωικά (μέλι, τυρί), ποτά (μπύρα, κρασί, ρούμι, ξύδι, ρακί), φάρμακα και αρώματα (βότανα, ρετσινόλαδο, βενζόλιο, φλούδες), χημικά (αμμωνία, στύψη, νίτρο, λιθάργυρος), χρώματα και χρωστικές ουσίες (λουλάκι, μίνιο), μέταλλα (σίδηρος σε ράβδους, κασσίτερος, μόλυβδος, τσίγκος), ελαστικά (καουτσούκ, μουσαμάς), δέρματα (αγελαδινά και βοδινά κατεργασμένα και ακατέργαστα γουναρικά), μεταξωτά (φορέματα, μαντήλια, φουλάρια), βαμβακερά και μάλλινα (πετσέτες, φανέλες, γάντια), ξυλουργικά (κορνίζες, πιθάρια, μπαούλα), βιβλία – χαρτικά (χάρτες, εικόνες, τσιγαρόχαρτα), χρυσά και ασημικά (ταμπακέρες, κλωστές), μολύβδινα (σφαίρες, σκάγια), σιδηρικά – ατσάλινα (μαχαίρια, σουγιάδες, κλειδαριές), χάλκινα – ορειχάλκινα (καζάνια, μαγκάλια, φανάρια), γυάλινα (τζάμια, καθρέφτες, λυχνάρια), πήλινα και πορσελάνινα (πιάτα, στάμνες, λαδωτήρια), λεπτοσιδηρουργικά και μηχανές (ρολόγια τσέπης, ραπτομηχανές). Η καλή σχετικά κατάσταση του μοναδικού αμαξωτού δρόμου που συνέδεσε το λιμάνι της Πρέβεζας με τα Γιάννενα και η ανακάλυψη λίγο πριν την εκπνοή του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ενός περάσματος κατά μήκος του καναλιού στην είσοδο του Αμβρακικού κόλπου με βάθος 18 πόδια, γεγονός σημαντικό για την κλάση των πλοίων που σύχναζαν εκεί, ήταν αναμφισβήτητα οι θετικοί παράγοντες που συντέλεσαν στο να διατηρήσει η σκάλα αυτή, ως την απελευθέρωση, την προτεραιότητα στο διαμετακομιστικό εμπόριο και τη ναυσιπλοΐα της Ηπείρου.

Αντίθετα το εξαγωγικό εμπόριο της Ηπείρου και γενικότερα του βιλαετιού των Ιωαννίνων βρισκόταν σε πολύ μειονεκτική θέση. Τα κυριότερα εξαγωγικά τοπικά προϊόντα που προωθούνταν από το λιμάνι της Πρέβεζας προς τα Επτάνησα, την Ελλάδα και την Ευρώπη ήταν: λεμόνια, πορτοκάλια, κίτρα, σιτάρι, καλαμπόκι άσπρο και κίτρινο, κριθάρι, βρώμη, λάδι, ελιές, ψάρια, φρέσκα και παστά, βδέλλες, βόδια, γελάδια, πρόβατα, γίδια, κατσίκια, αρνιά, γουρούνια, πουλερικά, δέρματα, τυρί, μαλλί, καύσιμα και οικοδομική ξυλεία, γλυκόριζα, βελανίδια, κουκούλια, βαμβάκι, κουβέρτες, χαλιά, κάπες, κεντήματα και γουναρικά.

Η παραπάνω εικόνα των εισαγωγών και εξαγωγών στο λιμάνι της Πρέβεζας θα παραμείνει σχεδόν η ίδια έως το 1881, παρά την ανάπτυξη των λιμανιών του Βόλου και της Αυλώνας, τα οποία απορροφούσαν ένα σημαντικό μέρος από το διαμετακομιστικό εμπόριο του Βιλαετιού. Από το 1881 με την ενσωμάτωση της Θεσσαλίας και της Άρτας στο ελληνικό κράτος, η συνολική εμπορική κίνηση του λιμανιού της Πρέβεζας παρουσιάζεται μειωμένη, επηρεασμένη σημαντικά από την απώλεια αυτών των δύο προσοδοφόρων περιοχών. Στο σημαντικό αυτό πλήγμα ήρθε να προστεθεί η σύσταση του λιμανιού του Μενιδίου, από όπου ξεκινούσε μια μικρή αλλά σημαντική οδική αρτηρία που κατέληγε στην Άρτα. Η πολύ καλή κατάσταση του δρόμου επέτρεπε στις μεταφορικές άμαξες της περιοχής να μεταφέρουν σε διάστημα δύο ωρών τα εμπορεύματα στην Άρτα. Μοιραία το λιμάνι της Πρέβεζας παύει οριστικά να είναι η αποθήκη των άφθονων προϊόντων της δυτικής θάλασσας και παραμένει με την ιδιότητα αυτά μόνο για το εμπόριο των Ιωαννίνων, λειτουργώντας παράλληλα και ως διέξοδος στα προϊόντα της υπόλοιπης Ηπείρου.

**3.1.2 Εμπορευματική κίνηση στο πέρασμα των χρόνων (ιστορικά στοιχεία- πίνακες)**  
**Πίνακας 3.1.2.1**

«Ναυσιπλοΐα και εμπόριο στο λιμάνι της Πρέβεζας κατά το τούρκικο οικονομικό έτος 1840-1841»

<b>ΑΦΙΞΕΙΣ</b>				
<b>ΣΗΜΑΙΕΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ</b>	<b>ΑΞΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ (ΙΣΠΑΝΙΚΑ ΤΑΛΗΡΑ)</b>
<b>ΑΓΓΛΙΚΑ ΚΑΙ ΙΟΝΙΑ</b>	531	6.351	1.325	144.438
<b>ΤΟΥΡΚΙΚΑ</b>	106	1.963	437	ΑΓΝΩΣΤΗ
<b>ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ</b>	12	558	68	7.320
<b>ΕΛΛΗΝΙΚΑ</b>	87	3.866	468	ΑΓΝΩΣΤΗ
<b>ΡΩΣΙΚΑ</b>				
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>736</b>	<b>12.738</b>	<b>2.298</b>	

<b>ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ</b>				
<b>ΣΗΜΑΙΕΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜ.</b>	<b>ΑΞΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ (ΙΣΠΑΝΙΚΑ ΤΑΛΗΡΑ)</b>
<b>ΑΓΓΛΙΚΑ ΚΑΙ ΙΟΝΙΑ</b>	533	6.247	1.295	57.096
<b>ΤΟΥΡΚΙΚΑ</b>	89	1.648	390	ΑΓΝΩΣΤΗ
<b>ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ</b>	12	558	66	15.147
<b>ΕΛΛΗΝΙΚΑ</b>	79	3.644	373	ΑΓΝΩΣΤΗ
<b>ΡΩΣΙΚΑ</b>	1	95	10	500
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>714</b>	<b>12.222</b>	<b>2.134</b>	

Πηγή : J. Mac Gregor , Commercial statistics of all Nations t. 2, London 1844, p. 94

**Πίνακας 3.1.2.2 «Ναυσιπλοΐα και εμπόριο στο λιμάνι της Πρέβεζας το έτος 1840»**

<b>ΕΘΝ/ΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΑΦΙΞΕΙΣ</b>			<b>ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ</b>		
	<b>ΑΡΙΘ. ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΧΩΡ/ΤΗΤΑ</b>	<b>ΑΞΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ</b>	<b>ΑΡΙΘ. ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΧΩΡ/ΤΗΤΑ</b>	<b>ΑΞΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ</b>
<b>ΑΓΓΛΙΚΑ ΚΑΙ ΙΟΝΙΑ</b>	530	6.196	129.083	533	6.325	66.381
<b>ΤΟΥΡΚΙΚΑ</b>	68	971	ΑΓΝΩΣΤΗ	58	877	ΑΓΝΩΣΤΗ
<b>ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ</b>	19	624	6.721	19	624	17.420
<b>ΕΛΛΗΝΙΚΑ</b>	77	2.448	ΑΓΝΩΣΤΗ	70	2.245	ΑΓΝΩΣΤΗ
<b>ΠΑΠΙΚΑ</b>	1	95				
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>695</b>	<b>10334</b>		<b>680</b>	<b>10071</b>	

Πηγή : Report by Mr Consul Saunders on the trade of Albania , for the Year 1840, Foreign, Turkey 78/444.

Πίνακας 3.1.2.3 «Ναυσιπλοΐα στο λιμάνι της Πρέβεζας στα 1853»

ΣΗΜΑΙΕΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ			
	ΓΕΜΑΤΑ		ΑΔΕΙΑΝΑ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙ ΚΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙ ΚΟΤΗΤΑ
ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ	11	775	4	117
ΤΟΥΡΚΙΚΑ	81	1.285	69	780
ΙΟΝΙΑ	220	2.581	270	3.693
ΕΛΛΗΝΙΚΑ	47	1.120	80	1.779
ΝΑΠΟΛΙΤΑΝΙΚΑ	4	184		
ΑΓΓΛΙΚΑ			2	223
ΣΑΡΔΙΝΙΚΑ	1	163		
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>364</b>	<b>6.098</b>	<b>425</b>	<b>6.592</b>

ΣΗΜΑΙΕΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ			
	ΓΕΜΑΤΑ		ΑΔΕΙΑΝΑ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙ ΚΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙ ΚΟΤΗΤΑ
ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ	10	550	5	342
ΤΟΥΡΚΙΚΑ	145	1.745	51	527
ΙΟΝΙΑ	341	4.822	111	1.107
ΕΛΛΗΝΙΚΑ	61	1.638	55	896
ΝΑΠΟΛΙΤΑΝΙΚΑ	2	167		
ΑΓΓΛΙΚΑ	2	280		
ΣΑΡΔΙΝΙΚΑ	1	163		
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>562</b>	<b>9.365</b>	<b>222</b>	<b>2.872</b>

Πηγή : Osterreichische Mariwezitschrift, Wren 1854, p. 160.

Πίν. 3.1.2.4 «Ναυσιπλοΐα και εμπόριο στο λιμάνι της Πρέβεζας κατά το έτος 1860»

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ (ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ)	ΑΦΙΞΕΙΣ			
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΤΟΝΟΙ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΑΞΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ F
ΑΓΓΛΙΚΑ ΚΑΙ ΙΟΝΙΑ	561	6884	1598	55219
ΕΛΛΗΝΙΚΑ	326	5512	1396	5344
ΤΟΥΡΚΙΚΑ	98	2534	493	ΑΓΝΩΣΤΗ
ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ	6	540	44	2312
ΠΑΠΙΚΑ	2	180	18	ΑΓΝΩΣΤΗ
ΝΑΠΟΛΙΤΑΝΙΚΑ	8	370	54	ΑΓΝΩΣΤΗ
ΜΟΛΔΟΒΛΑΧΙΩΤΙΚΑ	4	786	37	ΑΓΝΩΣΤΗ
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>1057</b>	<b>29.706</b>	<b>3.640</b>	<b>62.875</b>

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ				
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ (ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΤΟΝΟΙ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΑΞΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ F
ΑΓΓΛΙΚΑ ΚΑΙ ΙΟΝΙΑ	564	7.232	1.609	13.370
ΕΛΛΗΝΙΚΑ	341	5.891	1.474	2.001
ΤΟΥΡΚΙΚΑ	102	2.864	507	ΑΓΝΩΣΤΗ
ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ	6	540	44	1.301
ΠΑΠΙΚΑ	2	180	17	ΑΓΝΩΣΤΗ
ΝΑΠΟΛΙΤΑΝΙΚΑ	9	457	71	ΑΓΝΩΣΤΗ
ΜΟΛΔΟΒΛΑΧΙΩΤΙΚΑ	3	223	17	ΑΓΝΩΣΤΗ
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>1.079</b>	<b>30.287</b>	<b>3.739</b>	<b>16.672</b>

Πηγή : Report by Mr Cousul Stuart on the trade in Albania for the year 1860, Foreign Office , Turkey 78/1597, f. 621

**Πίν. 3.1.2.5 «Ναυσιπλοΐα και εμπόριο στο λιμάνι της Πρέβεζας κατά το έτος 1862»**

ΕΙΣΟΔΟΣ				
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ (ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ)	ΑΡ.ΠΛΟΙΩΝ	ΤΟΝΟΙ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΞΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ f
ΑΓΓΛΙΚΑ	6	697	54	
ΙΟΝΙΑ	592	8.289	2.210	25.485
ΤΟΥΡΚΙΚΑ	93	3.907	472	7.041
ΕΛΛΗΝΙΚΑ	74	2.340	322	4.500
ΙΤΑΛΙΚΑ	11	1.692	65	1.741
ΜΟΛ/ΧΙΩΤΙΚΑ	2	50	10	725
ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ	1	48	6	945
ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ (ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ)	52	12.028	4.363	24.851
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>831</b>	<b>27.051</b>	<b>4.502</b>	<b>65.288</b>

ΑΠΟΠΛΟΥΣ				
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ (ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ)	ΑΡ.ΠΛΟΙΩΝ	ΤΟΝΟΙ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΞΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ f
ΑΓΓΛΙΚΑ	6	697	54	3.690
ΙΟΝΙΑ	576	8.098	2.196	20.634
ΤΟΥΡΚΙΚΑ	89	3.468	456	6.361
ΕΛΛΗΝΙΚΑ	65	1.711	341	5.071
ΙΤΑΛΙΚΑ	13	1.093	106	1.054
ΜΟΛ/ΧΙΩΤΙΚΑ	1	35	5	84
ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ	3	260	20	1.211
ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ (ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ)	52	10.028	1.363	30
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>805</b>	<b>25.390</b>	<b>4.541</b>	<b>28.263</b>

Πηγή: Parliamentary Papers , 1864 LXI, p. 414.

Πίν. 3.1.2.6 «Ναυσιπλοΐα και εμπόριο στο λιμάνι της Πρέβεζας κατά το έτος 1878»

<b>ΑΦΙΞΕΙΣ</b>				
<b>ΧΩΡΕΣ</b>	<b>ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ</b>	<b>ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ</b>	<b>ΤΟΝΟΙ</b>	<b>ΑΞΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ F</b>
<b>ΑΣΤΡΙΑ</b>	58	1	20.757	10.860
<b>ΕΛΛΑΔΑ</b>		2.490	29.014	15.500
<b>ΙΤΑΛΙΑ</b>		16	937	1.182
<b>ΤΟΥΡΚΙΑ</b>		1.341	7.694	
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>58</b>	<b>3.848</b>	<b>58.402</b>	<b>27.542</b>

<b>ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ</b>				
<b>ΧΩΡΕΣ</b>	<b>ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ</b>	<b>ΙΣΤΙΟΦΟΡ Α</b>	<b>ΤΟΝΟΙ</b>	<b>ΑΞΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ F</b>
<b>ΑΣΤΡΙΑ</b>	58	1	20.757	62.521
<b>ΕΛΛΑΔΑ</b>		2.475	28.600	4.000
<b>ΙΤΑΛΙΑ</b>		16	937	5.228
<b>ΤΟΥΡΚΙΑ</b>		1.327	7.792	
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>58</b>	<b>3.819</b>	<b>58.086</b>	<b>71.749</b>

Πηγή : Parliamentary Papers , 1878 LXXI, σελ. 1014

Πίν. 3.1.2.7 «Ναυσιπλοΐα στο λιμάνι της Πρέβεζας κατά το έτος 1888»

<b>ΑΦΙΞΕΙΣ</b>		
	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ</b>
<b>ΑΥΣΤΡΟΥΓΓΑΡΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ</b>	109	41.580
<b>ΑΥΣΤΡΟΥΓΓΑΡΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ</b>	7	641
<b>ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ</b>	337	89.740
<b>ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ</b>	592	6.719
<b>ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ</b>	25	17.000
<b>ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ</b>	946	7.285
<b>ΙΤΑΛΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ</b>	7	570
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>2.023</b>	<b>163.535</b>

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ		
ΣΗΜΑΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΑΥΣΤΡΟΥΓΓΑΡΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ	109	41.580
ΑΥΣΤΡΟΥΓΓΑΡΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ	7	641
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ	336	89.430
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ	597	6.746
ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ	25	17.000
ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ	940	7.200
ΙΤΑΛΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ	7	570
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>2.021</b>	<b>163.167</b>

Πηγή : Υπουργείο Εξωτερικών , Ετήσιες Εκθέσεις περί εμπορίου , ναυτιλίας , των προξενικών αρχών της Α.Μ κατά το έτος 1888 έν Αθήναις 1890, σελ. 119

### 3.1.2.8 «Ναυσιπλοΐα στο λιμάνι της Πρέβεζας κατά το έτος 1882»

ΣΗΜΑΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΓΕΜΑΤΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ	55	55	16.672
ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ	6	6	312
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ	223	223	66.020
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ	1.198	202	1395
ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ	246	112	815
ΙΤΑΛΙΚΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ	11	11	510
ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΩΤΙΚΑ	1	1	38
ΣΑΜΙΩΤΙΚΑ	1.741	611	85.788
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>3.481</b>	<b>1.221</b>	<b>171.550</b>

Πηγή : ΑΜΑΕ – CCC. J auina, 13 (1882- 1897) ,F 100

Από την χαρτογράφηση των ευρωπαϊκών λιμανιών με τα οποία είχε ανταπόκριση η Πρέβεζα , αισθητή είναι η απουσία της Μασσαλίας. Το γεγονός αυτό ήταν άμεσα συνυφασμένο με την γενικότερη παρακμή του γαλλικού εμπορίου και τις ισχνές εμπορικές σχέσεις που διατηρούσε τότε η Γαλλία με την Ήπειρο. Τα ελάχιστα γαλλικά προϊόντα που προορίζονταν για την περιοχή αυτή , μεταφέρονταν από τη Μασσαλία με τα ατμόπλοια της γαλλικής εταιρείας Messageries Imperiales στη Σύρο και τον Πειραιά και στη συνέχεια μεταφορτώνονταν στα ατμόπλοια της αυστριακής εταιρείας Lloyd που τα μετέφεραν κατά τον γυρισμό τους στην Κέρκυρα. Εκεί παραδίνονταν για φύλαξη σε έναν έμπορο, ο οποίος αναλάμβανε να τα προωθήσει στην Ήπειρο είτε από το λιμάνι της Πρέβεζας , είτε από το λιμάνι της Σαγιάδας . Όμως τα το αναγκαστικά τόσο μεγάλο ταξίδι των εμπορευμάτων με τις πολυάριθμες μεταφορές τους από πλοίο σε πλοίο δημιουργούσε τεράστια έξοδα και σημαντικές αργοπορίες.

Αλλά και η ναυσιπλοΐα με την επαναστατική δημοκρατία είναι πάρα πολύ ενεργητική . Από την Κέρκυρα , τους Παξούς , τη Λευκάδα, την Ιθάκη, την Κεφαλονιά, τη Ζάκυνθο και τα Κύθηρα καταφθάνουν στο λιμάνι της Πρέβεζας αρκετά πλοία , φορτωμένα με εμπορεύματα και σπάνια φεύγουν από εκεί αδειανά.

Ο παρακάτω πίνακας είναι ενδεικτικός και τεκμηριώνει τα προηγούμενα:

**Πίν. 3.2.1.9 «Αφίξεις και αναχωρήσεις πλοίων από το λιμάνι της Πρέβεζας το 1860-1861»**

ΙΟΝΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	1860				1861				ΣΥΝΟΛΑ			
	ΕΙΣΟΔΟΣ		ΕΞΟΔΟΣ		ΕΙΣΟΔΟΣ		ΕΞΟΔΟΣ		ΕΙΣΟΔΟΣ		ΕΞΟΔΟΣ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡ.	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡ.	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡ.	ΑΡΙΘ. ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡ.	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡ.	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡ.
<b>ΚΕΡΚΥΡΑ</b>	133	2.257	130	2.154	148	2.826	134	1.855	281	5.083	264	4.009
<b>ΠΑΞΟΙ</b>	24	429	22	293	23	365	15	192	47	794	37	485
<b>ΛΕΥΚΑΔΑ</b>	198	3.565	81	1.107	232	3.097	94	1.240	430	6.662	175	2.347
<b>ΙΘΑΚΗ</b>	8	80	15	357	18	239	18	404	26	319	33	761
<b>ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ</b>	70	1.678	99	1.825	58	1.183	59	1.262	128	2.861	158	3.087
<b>ΖΑΚΥΝΘΟΣ</b>	19	474	49	1.031	21	613	42	786	40	1.087	91	1817
<b>ΚΥΘΗΡΑ</b>			1	44							1	44
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>452</b>	<b>8.483</b>	<b>397</b>	<b>6.811</b>	<b>500</b>	<b>8.323</b>	<b>362</b>	<b>5.739</b>	<b>952</b>	<b>16.806</b>	<b>759</b>	<b>12.550</b>

Πηγή : Archives Nationales de France F 12-1849 b, commerce extérieur Rapports de Consules Preveza.

**Πίν. 3.2.1.10 «Εξαγωγή σιταριού και καλαμποκιού από το λιμάνι της Πρέβεζας κατά το έτος 1812»**

ΕΞΑΜΗΝΑ	ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΣΕ ΟΚΑΔΕΣ	ΑΞΙΑ ΣΕ ΦΡΑΓΚΑ
<b>Α</b>	ΛΕΥΚΑΔΑ , ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	115.000	54.250
<b>Β</b>	ΛΕΥΚΑΔΑ , ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ, ΜΑΛΤΑ	81.500	46.600
<b>Γ</b>	ΛΕΥΚΑΔΑ, ΙΘΑΚΗ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΜΑΛΤΑ, ΙΣΠΑΝΙΑ	1.500.000	69.1600
<b>Δ</b>	ΙΣΠΑΝΙΑ, ΜΑΛΤΑ, ΕΠΙΤΑΝΗΣΑ	1.015.000	493.500
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>		<b>2.711.500</b>	<b>1.285.950</b>

Πηγή : Archives Nationales de France F 12-1849 b, commerce extérieur Rapports de Consules Preveza.

**Πίν. 3.2.1.11 «Εισαγωγές και εξαγωγές από το λιμάνι της Πρέβεζας  
κατά τα έτη 1811 –1812- 1813»**

**1811**

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ</b>		<b>ΕΞΑΓΩΓΕΣ</b>	
A ΕΞΑΜΗΝΟ	4.327.312	A ΕΞΑΜΗΝΟ	4.268.976
B ΕΞΑΜΗΝΟ	884.710	B ΕΞΑΜΗΝΟ	1.511.270
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>5.212.022 ΦΡΑΓΚΑ</b>		<b>5.780.246 ΦΡΑΓΚΑ</b>

**1812**

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ</b>		<b>ΕΞΑΓΩΓΕΣ</b>	
A ΕΞΑΜΗΝΟ	1.350.590	A ΕΞΑΜΗΝΟ	1.161.600
B ΕΞΑΜΗΝΟ	2.744.786	B ΕΞΑΜΗΝΟ	3.542.160
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>4.095.376 ΦΡΑΓΚΑ</b>		<b>4.703.760 ΦΡΑΓΚΑ</b>

**1813**

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ</b>		<b>ΕΞΑΓΩΓΕΣ</b>	
A ΕΞΑΜΗΝΟ	2.954.900	A ΕΞΑΜΗΝΟ	2.725.320
B ΕΞΑΜΗΝΟ	2.507.810	B ΕΞΑΜΗΝΟ	4.643.160
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>5.462.710 ΦΡΑΓΚΑ</b>		<b>4368.480 ΦΡΑΓΚΑ</b>

**ΣΧΟΛΙΑ:**

- 1) Έως το 1812 οι ετήσιοι εμπορικοί ισολογισμοί είναι ευνοϊκοί για την Τουρκία , δηλαδή για τις τοπικές εξαγωγές. Όμως το επόμενο έτος το εμπορικό ισοζύγιο είναι δυσμενές για την εσωτερική αγορά και πλεονασματικό για τις ευρωπαϊκές εισαγωγές ,οι οποίες από εδώ έως και σε όλο το 19<sup>ο</sup> αιώνα σχεδόν πάντα θα υπερτερούν.
- 2) Το γαλλικό εμπόριο βρίσκεται σε παρακμή και εύκολα υπερφαλαγγίζεται από το αγγλικό.
- 3)Η περίπτωση του εμπορίου που πραγματοποιούν τα ελληνικά καράβια με οθωμανική σημαία , είναι χαρακτηριστική. Μεταφέροντας αγγλικά ή γαλλικά εμπορεύματα , αφού έχουν την δυνατότητα να προσκομίζουν στα λιμάνια των δύο μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων , διεκδικούν μια καλή θέση στην εμπορική ιεραρχία.
- 4)Στο λιμάνι της Πρέβεζας καταφθάνουν καθημερινά πλοία από τα Επτάνησα, τη Μάλτα, την Αγκώνα, το Λιβόριο, την Τεργέστη και την Σικελία με σημαία τουρκική, γαλλική, παπική, ναπολιτάνικη, σικελιάνικη και ιόνια. Αντίθετα από την Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη και το αρχιπέλαγος του Αιγαίου , σπάνια εμφανίζονται πλοία επειδή οι εμπορικές συναλλαγές με τις περιοχές αυτές ήταν ασύμφορες. Μόνο ο Αλή πασάς έστελνε τα δικά του καράβια στην ανατολή , την Αφρική και τη Συρία , διατηρώντας για λογαριασμό του με τις εκεί αγορές ,ένα ειδικό εμπόριο , ενεργητικό και παθητικό.
- 5)Στην Πρέβεζα κυκλοφορούν , εκτός από τα τούρκικα , και όλα τα άλλα ευρωπαϊκά ,χρυσά και αργυρά, νομίσματα της εποχής.
- 6)Οι τελωνειακοί δασμοί ενώ για τους ευρωπαίους ήταν 4% , γενικά για εισαγωγές και εξαγωγές, για τους ντόπιους είχαν αυξηθεί από τον αλή πασά σε 6,5% , παρ' ότι την ίδια περίοδο στην υπόλοιπη Οθωμανική αυτοκρατορία η Υψηλή Πύλη απαιτούσε από τους υπηκόους της 5% για το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο.
- 7)Στα σχέδια του Αλή πασά συμπεριλαμβάνεται και η ανακήρυξη του λιμανιού της Πρέβεζας σε ελεύθερο λιμάνι (porto franco). Το μέτρο αυτό ήταν πολύ ευεργετικό για το εμπόριο της Ηπείρου, ακόμη και μετά το θάνατο του Αλή πασά, το λιμάνι της Πρέβεζας παραμένει ελεύθερο.

### 3.1.3. Επαγγέλματα λιμανιού - μεταβολές

Στην πλευρά «λιμάνι» της οικονομικής δραστηριότητας της πόλης εντάσσονται εννιά επαγγέλματα. Από αυτά, τα 5 - εργάτης, εργάτης λιμένος, εργάτης παραλίας, εργάτης φορτηγίδων και λιμενεργάτης - ταυτίζονται με το επάγγελμα του λιμενεργάτη. Η πλευρά «λιμάνι» λοιπόν περιλαμβάνει τα κύρια επαγγέλματα του λιμανιού, τα οποία υπάρχουν χάρη στο λιμάνι και μόνο. Υπάρχει και μian άλλη κατηγορία ποικίλων επαγγελμάτων, που συνέδεσαν την πορεία τους με την τύχη του λιμανιού, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δε θα μπορούσαν να υπάρχουν κάτω από άλλες συνθήκες. Στη συνέχεια αναλύεται η πρώτη κατηγορία, στην οποία εντάσσονται οι λιμενεργάτες, οι φορτοεκφορτωτές, οι εκτελωνιστές, κ.λπ.

#### Λιμενεργάτες

Είναι από τα παλαιότερα σωματεία και το πιο προνομιούχο, ακόμη και μετά τον πόλεμο, όταν δηλαδή άρχισε η μεγάλη κρίση του λιμανιού. Ιδρύθηκε το 1924 σε μια εποχή που η Ελλάδα ταλανιζόταν από την αποτυχία της Μικρασιατικής καταστροφής, η οποία τροφοδότησε πολλούς κοινωνικούς αγώνες. Ο Βασίλης Σαρδελής, από τους πρώτους λιμενεργάτες, θυμάται τις συνθήκες που ευνόησαν την ίδρυση του σωματείου: «Το σωματείο ιδρύθηκε το 1923 από στρατιώτες που είχαν πάει στη Μικρασία. Με την υποχώρηση ορισμένοι ήρθαν με πνεύμα αριστερό. Αλλά δεν ήταν εργάτες αυτοί. Έμπαιναν στα πλοία και έπαιζαν ζάρια. Μετά από 1 - 2 χρόνια το ξανασυγκροτήσαμε. Ήταν το δεύτερο σωματείο μετά το αρτεργατών. Το σωματείο ξεκίνησε με 30 άτομα που ήταν αρχικά ναυτικοί. Ήταν η εποχή που βγήκαν οι μηχανές και τα ιστιοφόρα μπήκαν στην άκρη και έτσι οι ναυτικοί αυτοί έμειναν άνεργοι. Ήταν το πιο μαχητικό σωματείο. Βάλαμε μπροστά και την ίδρυση του εργατικού κέντρου. Ήταν η πρωτοπορία του συνδικαλιστικού κινήματος στην Πρέβεζα το σωματείο. Έβαλε για πρώτη φορά κοινωνικά προβλήματα. Ακόμη, η πρεβεζάνικη κοινωνία τους αντιμετώπιζε ευνοϊκά, γιατί δημιουργούσαν οικονομική ζωή».

Οι κοινωνικοί κλυδωνισμοί που ακολούθησαν τη Μικρασιατική καταστροφή, επηρέασαν λοιπόν και την κοινωνική - οικονομική ζωή της Πρέβεζας, που ως λιμάνι ήταν ανοιχτή στα ρεύματα της εποχής, και η εισαγωγή της τεχνολογίας στις μεταφορές επηρέασε άμεσα τη σύνθεση του εργατικού της δυναμικού. Οι πρώτοι εργάτες, που στελέχωσαν το σωματείο, ήταν μερικοί ναυτικοί, ιδιοκτήτες ιστιοφόρων, οι οποίοι βρέθηκαν σε αδυναμία να επενδύσουν στη σύγχρονη τεχνολογία και έτσι στράφηκαν στο καινούργιο σωματείο, το οποίο από το 1928 απέκτησε τέτοια δομή, ώστε τα μέλη του διαφοροποιούνταν από τους υπόλοιπους εργάτες. Το 1928 συστήθηκε η Επιτροπή Ρυθμίσεως Φορτοεκφορτωτών Λιμένος (Ε.Ρ.ΦΕ.Λ.), υπεύθυνη για τις προσλήψεις και απολύσεις στο σωματείο αυτό. Χαρακτηριστικό είναι, ότι ο αριθμός των εργατών καθοριζόταν από την κίνηση του λιμανιού. Σε κάθε λιμενεργάτη αντιστοιχούσαν ορισμένοι τόνοι ετησίως. Έτσι, η σχέση ανάμεσα στην Ε.Ρ.ΦΕ.Λ. και στο σωματείο, που προκλήθηκε για την προστασία των συμφερόντων των λιμενεργατών, έγινε ανισομερής, καθώς η επιτροπή απέκτησε εξουσιαστική δύναμη, κάτι που εκδηλώθηκε με ιδιαίτερη ένταση στα μεταπολεμικά χρόνια, με δεδομένη την ανεργία και τη νοοτροπία του εργατικού δυναμικού της πόλης, που διαμορφώθηκε από την προνομιακή θέση των μελών του σωματείου λιμενεργατών.

Προπολεμικά, το σωματείο ήταν ένα, αλλά είχε 4 τμήματα. Οι περιοχές ευθύνης του σωματείου ήταν τέσσερις: το κύτος (αμπάρι του πλοίου), οι φορτηγίδες (μασούνες-μαγούνες), η παραλία και το τελωνείο. Έτσι, οι εργάτες κατατάσσονται σε τέσσερα τμήματα, το καθένα υπεύθυνο για το συγκεκριμένο χώρο: 1. Εργάτες κύτους, γύρω στους 25, με χώρο ευθύνης το πλοίο, στο οποίο πραγματοποιούσαν τη φορτοεκφορτωτική εργασία. 2. Εργάτες φορτηγίδων, με χώρο ευθύνης τις φορτηγίδες, οι οποίες μετέφεραν τα εμπορεύματα από και προς την παραλία (10 περίπου). Έπαυσαν να υπάρχουν αυτόνομα από το 1928. 3. Εργάτες παραλίας (7 - 8 περίπου), οι οποίοι φόρτωναν και ξεφόρτωναν τα εμπορεύματα από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς και τις

φορτηγίδες. 4. Εργάτες τελωνείου που δούλευαν αποκλειστικά στο χώρο του τελωνείου (γύρω στους 15). Η δύναμη έτσι του σωματίου ανερχόταν στους 60 περίπου εργάτες.



Εικ. Μαούνες μεταφέρουν εμπορεύματα από τα πλοία στην παραλία της Πρέβεζας  
(Καρτ ποστάλ 1920, ιδιωτική συλλογή Ν. Καράμπελα)

### 3.1.4 Λόγοι που συντέλεσαν το 1960 η πόλη της Πρέβεζας να χαρακτηριστεί αγροτική

Πίν. 3.1.4.1 «Κατανομή απασχόλησης κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας έτους 1961»

Τομέας Οικονομικής Δραστηριότητας	Πρέβεζα	%	N. Πρέβεζας ;
	Απασχόληση		Απασχόληση
Γεωργία	1924	43,0	18275
Βιομηχανία	799	17,9	2590
Υπηρεσίες	1751	39,1	3652
Σύνολο	4474	100	24527

Πηγές: Ε.Σ.Υ.Ε.

Με βάση τα στοιχεία αυτά, ο πρωτογενής τομέας υπερισχύει έναντι των άλλων, με ποσοστό 43% (1924 άτομα), γεγονός που οδηγεί το Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), βάσει των στοιχείων της απογραφής του 1961, να χαρακτηρίσει την Πρέβεζα κέντρο αγροτικής ειδίκευσης. Για να κατατάξει την πόλη σ' αυτή την κατηγορία, χρησιμοποιεί ως βασικό κριτήριο το ποσοστό, με το οποίο συμμετέχει ο πρωτογενής τομέας (40% απασχόληση και άνω). Ομογενοποιώντας τις παρατηρήσεις του στα αγροτικά κέντρα θεωρεί ως κύρια γνωρίσματα:» α. Τη διακύμανση του πληθυσμού από 11000 έως 33000 β. Την ανάπτυξη του αγροτικού κέντρου μέσα σε μια πεδιάδα εντατικών καλλιεργειών γ. Την απουσία εξορυκτικού τομέα και την έλλειψη τουριστικών πόρων δ. Τη γειτνίαση με αναπτυγμένα αστικά κέντρα ε. Το χαμηλό εξοπλισμό υπηρεσιών.

Η Πρέβεζα κατέχει την 7η θέση ανάμεσα σε 8 αγροτικά κέντρα, διαθέτοντας όλα τα παραπάνω γνωρίσματα. Όπως σημειώθηκε, ήδη βρισκόταν σε εντυπωσιακή εξέλιξη η παραγωγή των κηπευτικών και ιδιαίτερα της τομάτας, της οποίας η παραγωγή εντάσσεται στις κατεξοχήν εντατικές καλλιέργειες. Αυτή τη μεταβολή αποκαλύπτει η αλματώδης αύξηση στα προϊόντα που

πουλιόνταν καιτα αντίστοιχαποσάπου εισέρρεαν στην αγορά της πόλης. Έτσι, σύμφωνα με στοιχεία του Κηπευτικού Συνεταιρισμού στη διάρκεια της περιόδου 1950 -54 παρατηρήθηκε η εξής κίνηση:

**Πίν. 3.1.4.2**

Κύκλοι εργασιών έτος	Πωληθέντα προϊόντα τόνοι	Αξία Δραχμές
1950 - 51	556	739.631
1951 - 52	934	1.127.387
1952 - 53	1000	1.679.532
1953 - 54	2091	2.753.559

Πηγή: Εφημερίδα Αγών Πρέβεζης

Παρατηρείται ότι οι τόνοι που πουλήθηκαν, αυξήθηκαν μέσα σε 4 χρόνια κατά 276,07% (σε απόλυτες τιμές κατά 1535 τόνους), ενώ τα έσοδα αυξήθηκαν κατά 285,8% (διαφορά σε δραχμές 2.013.928). Η πορεία της παραγωγής βέβαια είναι ανοδική στη δεκαετία του 1960, καθώς, στα τέλη της δεκαετίας αυτής και στις αρχές της επόμενης, εκδηλώθηκε η μαζική είσοδος των Συρρακιωτών στο χώρο της παραγωγής των κηπευτικών. Αν αυτή η πραγματικότητα συσχετισθεί με τη μεγάλη κρίση, που περνούσε το λιμάνι στη δεκαετία του 1950, το οποίο άρχισε να κινείται ικανοποιητικά από τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 1960 με τη διακίνηση των εσπεριδοειδών της Άρτας, τότε γίνεται με μεγαλύτερη ενάργεια σαφής η προσφορά του πρωτογενούς τομέα στη διαμόρφωση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος Πρέβεζας «που αυξήθηκε με ετήσιο ρυθμό 5,8% στην περίοδο 1961 -65, φτάνοντας στα 114, 9 εκ. το 1965, ενώ το κατά κεφαλή έφθασε τις 10.810 δρχ. ή 360 δολάρια».

Η οικονομική ζωή λοιπόν της Πρέβεζας μπορεί να παρασταθεί, σε αδρές γραμμές, με τρίγωνο, του οποίου οι τρεις πλευρές είναι ο ελαιώνας, η θάλασσα και το λιμάνι. Ως το 1950 βάση του τριγώνου ήταν το λιμάνι, που αποτελούσε πνεύμονα της οικονομικής και κοινωνικής ζωής. Αντίθετα, η σχέση αυτή ανατρέπεται σταδιακά στη δεκαετία του 1950, ώσπου το 1961 η πόλη χαρακτηρίζεται αγροτικό κέντρο, 11 γεγονός που καταγράφηκε στις δοσοληψίες, τουλάχιστον ως τα τέλη της δεκαετίας του 1970, ανάμεσα στους επαγγελματίες της πόλης και τους αγρότες, οι οποίες γίνονται με αναφορά πάντα τον Ιούνιο και Ιούλιο, οπότε πραγματοποιούνταν οι εκκαθαρίσεις λογαριασμών. Χαρακτηριστικό ακόμη είναι το γεγονός, ότι οι επαγγελματίες στήριζαν, σε μεγάλο βαθμό, τη διακύμανση του δικού τους κύκλου εργασιών στα έσοδα των αγροτών και τη δυνατότητα απορρόφησης της παραγωγής. Η ανατροπή διαφαίνεται και από την επαγγελματική εικόνα που δίνει το δημοτολόγιο του δήμου Πρέβεζας .

**Πίν. 3.1.4.3 «επαγγέλματα από το 1950-1970»**

Επάγγελμα	Ξ %	Γ	% Σύνολο %
A. ΛΙΜΑΝΙ	293	277	570
1. Εκτελωνιστής	4	7	11
2. Εργάτης	287	257	544
3. Εργάτης Λιμένα	1	6	7
4. Εργάτης Παραλίας	-	1	1
5. Εργάτης Φορτηγίδων	-	1	1
6. Λιμενεργάτης	-	1	1
7. Ναυλομεσίτης	-	1	1
8. Ναυτιλιακός πράκτωρ		1	1
9. Φορτοεκφορτωτής	1	2	3
B. ΕΛΑΙΩΝΑΣ-ΓΕΩΡΓΙΑ	431	159	590
1. Αγρότης	34	2	36
-Γεωργός	151	39	190
-Κηπουρός	175	66	241
2. Αμπελουργός	-	1	1
3. Γεωργοκτηνοτρόφος	1	2	3
4. Γεωργοεργάτης	1	-	1
5. Ελαιοκλαδευτής	4	6	10
-Κλαδευτής	-	1	1
-Ξυλοκόπος	4	6	10
7. Ελαιοτριβεύς	-	1	1
8. Κτηματίας	24	29	53
9. Κτηνοτρόφος	31	5	36
10. Ποιμίν	6	1	7
Γ. ΘΑΛΑΣΣΑ	137	355	492
1. Αλιεύς	88	209	287
2. Ιχθυέμπορος	2	2	4
3. Ιχθυοπώλης	7	26	33

Τα στοιχεία προέρχονται από το δημοτολόγιο του δήμου Πρέβεζας.

### 3.2. Τύποι πλοίων – Η εξέλιξη τους στο χρόνο - Τεχνολογία

Ο πρώτος μεγάλος σταθμός στην ιστορία του συγχρόνου πλοίου, ανατρέχει στην εποχή που ο σίδηρος αρχικά και ο χάλυβας μεταγενέστερα, αντικατέστησαν την ξυλεία ως υλικό κατασκευής των πλοίων. Προσδόθηκαν τότε στα νέα πλοία, μεγέθη που έκαναν οικονομικώς συμφέρουσα την ευρεία χρησιμοποίηση της παλινδρομικής ατμομηχανής, με τον άνθρακα ως καύσιμη ύλη για την παραγωγή του ατμού. Στην περίοδο μεταξύ των δυο παγκοσμίων πολέμων, το πετρέλαιο είχε αρχίσει να αντικαθιστά τον γαιάνθρακα ως καύσιμη ύλη. Η βελτίωση της παλινδρομικής ατμομηχανής συνεχίστηκε μέχρι και τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Στη διάρκεια του, ναυπηγήθηκαν πολυάριθμα πλοία των τύπων Liberty (ΗΠΑ) και Empire (Αγγλία) ατμόπλοια, αυτή δε η έξαρση στις ναυπηγήσεις ατμόπλοιοι, αποτέλεσε, ουσιαστικά, το τελευταίο κεφάλαιο στην ιστορία της παλινδρομικής μηχανής ως μέσου πρόωσης των πλοίων.

Η χρησιμοποίηση του ατμοστροβίλου (1884) αποτέλεσε τον δεύτερο μεγάλο σταθμό στην προσπάθεια για βελτίωση των κινητήριων μηχανών των πλοίων. Σε αντίθεση όμως προς την παλινδρομική ατμομηχανή, ο ατμοστρόβιλος αναπτύσσεται ακόμη, ιδιαίτερα λόγω των σοβαρών πλεονεκτημάτων τα οποία παρουσιάζει όταν χρησιμοποιείται για την απόδοση πολύ μεγάλων υποδυνάμεων και ταχυτήτων. Τα πλεονεκτήματα του αναφέρονται, κυρίως στην μείωση του όγκου που καταλαμβάνει η μηχανή, στη μικρή σχετικά κατανάλωση καυσίμων κατά μονάδα παραγόμενου έργου και στην τεχνική της κατασκευής του, που δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες. Σε ολόκληρη την μεταπολεμική περίοδο, τα εκάστοτε πλοία μεγάλου μεγέθους υπήρξαν και είναι εφοδιασμένα με ατμοστρόβιλους. Δεν υπάρχει προοπτική μεταβολής στο αμέσως προβλεπόμενο μέλλον, ως προς το σημείο αυτό. Βεβαίως όμως διευρύνθηκαν τα όρια χωρητικότητας των πλοίων που χρησιμοποιούν μηχανές εσωτερικής καύσης (Μ.Ε.Κ) για την πρόωση τους.

### **3.2.1. Η σημασία της Τεχνολογίας για την Εμπορική Ναυτιλία.**

Η παραγωγή ατμού με το μικρότερο δυνατό κόστος, αποτέλεσε πρόσθετο στόχο τεχνολογικής προόδου στην περίοδο της ατμομηχανής και του ατμοστροβίλου. Σταθμό στην προσπάθεια αυτή αποτέλεσε η αντικατάσταση του γαιάνθρακα από το πετρέλαιο για την παραγωγή ατμού. Τα κύρια πλεονεκτήματα του πετρελαίου ως καύσιμο υλικό στην κίνηση των πλοίων που κινούνται με ατμομηχανές, μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

- Ταχύτητα και καθαριότητα κατά τον ανεφοδιασμό που γίνεται με μηχανικά μέσα,
- Τροφοδότηση των καυστήρων των λεβήτων με μηχανικά μέσα, που σημαίνει σοβαρή μείωση του προσωπικού στο λεβητοστάσιο και αντίστοιχη περικοπή δαπανών και βέβαια βελτίωση των συνθηκών εργασίας στο λεβητοστάσιο.
- Σταθερή τροφοδότηση των καυστήρων των λεβήτων, επομένως και σταθερή ταχύτητα, αφού γίνεται με μηχανική διαδικασία, αντί της ανθρώπινης εργασίας που χρειαζόταν για τον χειρισμό του γαιάνθρακα. Η σημασία του πλεονεκτήματος για την σωστή εκμετάλλευση του χρόνου του πλοίου είναι πρόδηλη.
- Αύξηση του ωφέλιμου χώρου του πλοίου που είναι προς εκμετάλλευση, αφού το πετρέλαιο αποθηκεύεται στα διπύθμενα του πλοίου - μεταξύ εξωτερικού και εσωτερικού πυθμένα που δεν είναι χώρος εμπορικά εκμεταλλεύσιμος και αντλείται προς τους λέβητες, ενώ ο γαιάνθρακας αποθηκευόταν κοντά στο λεβητοστάσιο για να είναι εύκολα προσιτός, στην χειρωνακτική εργασία που απαιτούνταν.
- Η κατ' αναλογία περίπου 4 προς 3 αυξημένη απόδοση θερμαντικής δύναμης σε αντίθεση με αυτή του γαιάνθρακα.

Η χρησιμοποίηση και επιβολή της μηχανής εσωτερικής καύσης ως μέσου πρόωσης των πλοίων, αποτέλεσε τον τρίτο και σπουδαιότερο, μέχρι τώρα, σταθμό στη κίνηση των πλοίων. Φυσικά για τη κίνηση της μηχανής εσωτερικής καύσεως (ΜΕΚ) μόνο υγρά καύσιμα μπορούν να χρησιμοποιηθούν. Η πλήρης επιβολή της στην πρόωση των μικρού, μεσαίου και συνεχώς αυξανόμενου ορίου μεγέθους πλοίων, ήδη από τα μέσα της δεκαετίας 1950 - 1959 ήταν αυτή που οδήγησε στην πλήρη εξαφάνιση του γαιάνθρακα ως καύσιμο υλικό στα πλοία, αφού για τους μεγάλους από πλευράς υποδύναμης ατμοστρόβιλους χρησιμοποιούνταν από την δημιουργία τους, ως καύσιμη ύλη το πετρέλαιο.

Η Μ.Ε.Κ συγκρινόμενη με τον ατμοστρόβιλο, αποτελεί εξειδικευμένη και πολύπλοκης τεχνολογίας μηχανή, που για το λόγο αυτό απαιτεί μεγαλύτερη επένδυση κεφαλαίου κατά μονάδα έργου. Επίσης απαιτεί εξειδικευμένο προσωπικό, ενώ έχει αυξημένο, συγκριτικά, κόστος συντήρησης. Έναντι των μειονεκτημάτων αυτών, η Μ.Ε.Κ έχει αποφασιστικά πλεονεκτήματα, ιδίως όταν πρόκειται για την απόδοση μικρών και μεσαίων υποδυνάμεων, τα όρια των οποίων συνεχώς διευρύνονται:

- Καταναλώνει πολύ μικρή ποσότητα καυσίμων ανά μονάδα έργου
- Απασχολεί ολιγάριθμο, σχετικά, προσωπικό
- Έχει μικρό όγκο και βάρος, σε όφελος της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου.

Η χρησιμοποίηση της πυρηνικής ενέργειας για την πρόωση των πλοίων, αποτέλεσε τεχνολογικό επίτευγμα επαναστατικού χαρακτήρα, η εμπορική όμως χρησιμοποίηση του παραμένει ακόμα ένας μελλοντικός στόχος, παρά την παρέλευση δεκαετιών από την ναυπήγηση του πρώτου φορτηγού πυρηνοκίνητου πλοίου. Μέχρι τώρα, μόνον τρία συνολικά πυρηνοκίνητα πλοία έχουν ναυπηγηθεί και τα τρία δε έχουν αχρηστευθεί. Συνεπώς, δεν δικαιώθηκαν, οι αισιόδοξοι θιασώτες της πυρηνικής ενέργειας οι οποίοι στα μέσα της δεκαετίας 1960 - 1969 προεξοφλούσαν την σύντομη και σε ευρεία κλίμακα εμπορική χρησιμοποίηση της πυρηνικής ενέργειας στην πρόωση των πλοίων.

Τα μεγαλύτερα προβλήματα που έπρεπε να αντιμετωπιστεί για να είναι πρακτικά εφαρμόσιμη η λύση της πυρηνικής πρόωσης, ήταν το θέμα της ευθύνης του μεταφορέα σε πιθανό πυρηνικό ατύχημα. Το όριο της σχετικής ευθύνης είχε προβλεφθεί στο περιοριστικό ποσό των εκατό εκατομμυρίων δολαρίων. Προς την κατεύθυνση αυτή είχε κινηθεί Ελληνική πρόταση που προέβλεπε τη σύσταση ενός Διεθνούς ταμείου εγγύησης με την συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων χωρών.

Ως προς τα πλεονεκτήματα από την πυρηνοκίνηση των πλοίων, Αμερικανικές μελέτες είχαν υπολογίσει ήδη από το έτος 1964 ότι με την βελτίωση των αντιδραστήρων θα μπορούσε να επιτευχθεί σημαντική μείωση στο ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου κόστος. Οι μελέτες αυτές στηρίζονταν στην σύγκριση μεταξύ ενός πυρηνοκίνητου Αμερικάνικου πλοίου και ενός Αμερικάνικου συμβατικού. Η σύγκριση όμως αυτή δεν ήταν αντικειμενική αφού ενώ στον τομέα εφαρμογής της πυρηνικής ενέργειας οι Αμερικανοί προηγούνται των Ευρωπαίων, οι Ευρωπαϊκές χώρες είχαν και έχουν το πλεονέκτημα του πολύ χαμηλότερου κόστους.

Όπως προαναφέραμε, μόνον δύο ακόμη πυρηνοκίνητα εμπορικά πλοία ναυπηγήθηκαν. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 η στροφή προς τα δεξαμενόπλοια μεγέθους μέχρι 500.000 dwt και προς 40.000 - 50.000 κ.ο.χ. έδωσαν αφορμή για νέες αισιόδοξες προβλέψεις ότι η πυρηνική ενέργεια θα έδινε την περισσότερη πρόσφορη λύση στην πρόωση τους, λόγω των μεγάλων υποδυνάμεων - μέχρι 100.000 ίππων - που τα πλοία αυτά χρειάζονται και βεβαίως γιατί οι συνθήκες απασχόλησης τους κρίνονταν ευνοϊκές για την πυρηνική ενέργεια: μεγάλες αποστάσεις, λίγα σημεία προσέγγισης και περιορισμένος χρόνος παραμονής στα λιμάνια. Πρόσθετες ελπίδες για την ημέρα που το πυρηνικό πλοίο θα γινόταν ανταγωνιστικό διατυπώθηκαν μετά τον απότομο τετραπλασιασμό, το 1973, των τιμών του αργού πετρελαίου και τον εκ νέου διπλασιασμό των τιμών το έτος 1978. Οι εξελίξεις που ακολούθησαν δεν δικαίωσαν πάλι τους αισιόδοξους. Δεν υπήρξαν συγκεκριμένες, δημοσιευμένες, πειστικές πληροφορίες ότι η επίλυση των προβλημάτων ελαχιστοποίησης του κόστους θα είχαν άμεση σχέση με την εφαρμογή της πυρηνικής ενεργείας στην πρόωση των εμπορικών πλοίων. Αντίθετα, διευρύνθηκαν, σε πολλές χώρες, οι αντιδράσεις κατά της πυρηνικής ενεργείας ακόμη και στις χερσαίες εφαρμογές της όπου τα προβλήματα σε θέματα ασφάλειας είναι σχετικά περιορισμένα.

Η ύπαρξη και λειτουργία πολυάριθμων πολεμικών πυρηνοκίνητων πλοίων δείχνει ότι τα κατασκευαστικά και τεχνικά προβλήματα έχουν επιλυθεί. Δεν είναι όμως, εξ ίσου, βέβαιο ότι έχουν επιλυθεί αποτελεσματικά τα προβλήματα ασφάλειας σε περίπτωση ατυχήματος ή διαρροής ραδιενέργειας. Σαφή σχετική ένδειξη αποτέλεσε η διαρροή ραδιενέργειας από το Ιαπωνικό πυρηνοκίνητο φορτηγό πλοίο «Matsu Maru», ευτυχώς στην ανοικτή θάλασσα. Αν δεν επιλυθούν οριστικά τα προβλήματα αυτά, η θαλάσσια μεταφορά θα είναι -κατά την αντίληψη μας - ένας από τους τομείς στους οποίους θα συνεχισθεί η χρήση του πετρελαίου, όταν σε άλλους τομείς θα χρησιμοποιούνται οι κάθε είδους εναλλακτικές μορφές ενέργειας.

### 3.3. Λιμάνι Πρέβεζας

Ο νομός Πρέβεζας, με πρωτεύουσα την ομώνυμη πόλη, ανήκει στην Περιφέρεια Ηπείρου βρίσκεται στα δυτικά της Ελλάδας. Έχει έκταση 1.036 τετρ. χιλ., ενώ ο πληθυσμός ανέρχεται σε 58.628 κατοίκους. Το μεγαλύτερο μέρος του οικονομικά ενεργού πληθυσμού δραστηριοποιείται στον πρωτογενή τομέα (κτηνοτροφία και κυρίως αιγοπροβατοτροφία και χοιροτροφία), με έμφαση στη γεωργία (ιδιαίτερα στην παραγωγή κηπευτικών με χρήση θερμοκηπίων και καλλιέργεια της ελιάς) και την αλιεία (στον ποταμό Λούρο και στα παράλια του Αμβρακικού κόλπου και του Ιονίου Πελάγους). Ο τομέας της μεταποίησης παρουσιάζει περιορισμένη δραστηριότητα με μικρές μεταποιητικές μονάδες, ενώ το εμπόριο και ο τουρισμός αποτελούν σημαντικούς παράγοντες της οικονομίας του νομού.

Η κατανόηση της σημερινής θέσης του Λιμανιού της Πρέβεζας τόσο ως προς το εσωτερικό του περιβάλλον, όσο και ως προς το εξωτερικό. Στην πρώτη, περίπτωση εξετάζονται θέματα όπως η ταυτότητα, η οργάνωση και οι δραστηριότητες του ΛΤΠ, ενώ στη δεύτερη αναλύονται η αγορά λιμενικών υπηρεσιών, ο λιμενικός ανταγωνισμός και το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Χάρτης του Νομού Πρέβεζας



Το Λιμάνι της Πρέβεζας βρίσκεται στη βορειοανατολική πλευρά της πόλης, στην θαλάσσια είσοδο του όρμου της Σαλαώρας και στο δυτικό τμήμα του Αμβρακικού κόλπου, το λιμάνι είναι φυσικό χωρίς εξωτερικά έργα προστασίας και αποτελεί το δίαυλο εισόδου από το Ιόνιο Πέλαγος στον Αμβρακικό κόλπο. Η γεωγραφική τοποθεσία του λιμανιού συντέλεσε στο να αποτελέσει σημαντικό στρατιωτικό κόμβο κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Η περιοχή του λιμανιού αποτελεί το ανατολικό όριο του αστικού συγκροτήματος της πόλης της Πρέβεζας. Πέρα από την εξυπηρέτηση της εμπορικής κίνησης των πλοίων, ο ευρύτερος χώρος του Λιμανιού, αποτελεί τον κύριο χώρο αναψυχής της πόλης. Στο τμήμα του δρόμου κατά μήκος του κρηπιδώματος του Λιμανιού έχει διαμορφωθεί παραλιακός πεζόδρομος με εμπορικά καταστήματα και αναψυκτήρια.

### 3.3.1. Εμπορικές Δραστηριότητες και Παρεχόμενες Υπηρεσίες

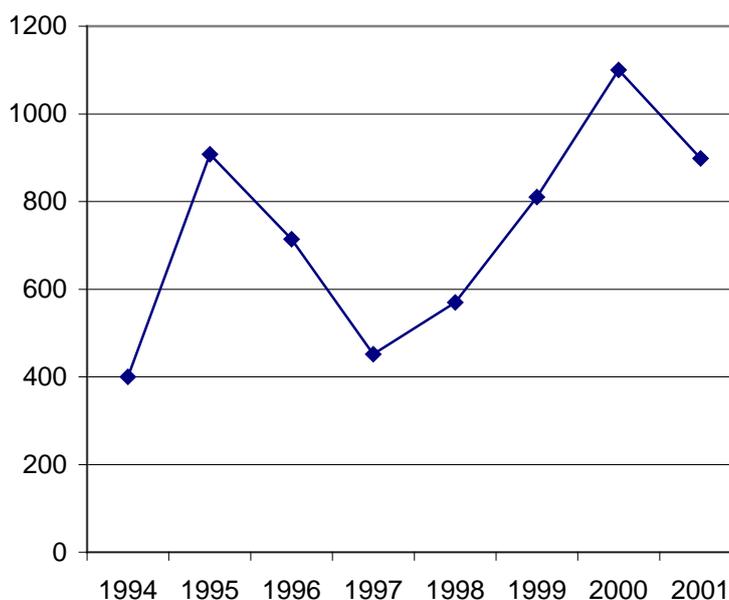
Το λιμάνι της Πρέβεζας εξυπηρετεί τις εμπορικές δραστηριότητες της ευρύτερης περιοχής της Περιφέρειας Ηπείρου σε θέματα διακίνησης φορτίων (εκφορτώσεις - φορτώσεις) και κατέχει σημαντικό ρόλο στο θαλάσσιο εμπορικό άξονα Ελλάδας - Ιταλίας. Μετά τη λειτουργία (Ιούνιος 2002) της υποθαλάσσιας οδικής σήραγγας Άκτιο - Πρέβεζα, το λιμάνι είναι πλέον αμιγώς εμπορευματικό, δηλαδή δεν εξυπηρετεί κίνηση επιβατών μέσω δρομολογίων πλοίων και, κατά συνέπεια, δεν υπάρχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με άλλα λιμάνια. Διαθέτει όμως μαρίνα που μπορεί να εξυπηρετήσει 261 σκάφη αναψυχής. Κατά μέσον όρο, στο Λιμάνι καταπλέουν ετησίως περί τα 125 πλοία μεγέθους από 3.000 έως και 25.000 τόνους με προοπτική για εξυπηρέτηση πλοίων 35.000 τόνων.

Επίσης όσον αφορά στην τουριστική κίνηση, στο λιμάνι έχουν καταπλεύσει από το 1994 μέχρι σήμερα 30 κρουαζιερόπλοια. Ο πίνακας και το διάγραμμα που ακολουθούν παρουσιάζουν τον αριθμό των αφίξεων των θαλαμηγών στο λιμάνι της Πρέβεζας για τα έτη 1994 – 2001.

Διαπιστώνεται πως η κίνηση των θαλαμηγών στο λιμάνι, σημείωσε αυξομειώσεις την τελευταία δεκαετία με το 2000 την χρονιά με τον μεγαλύτερο αριθμό αφίξεων. Μέχρι και το μήνα Σεπτέμβριο του 2002, η κίνηση θαλαμηγών πλοίων έφτασε τα 381.

Κίνηση Θαλαμηγών

Διάγραμμα 3.3.1.1



Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Πρέβεζας

Σημαντικό σημείο αναφορικά με την εμπορική κίνηση του λιμανιού αποτελεί το γεγονός ότι στο λιμάνι δεν γίνεται μεταφόρτωση φορτίων. Εξαιρέση αποτελούν κάποιες έκτακτες περιπτώσεις όπως για παράδειγμα η διακίνηση ανθρωπιστικής βοήθειας προς Αλβανία από το λιμάνι της Πρέβεζας, η οποία περιλάμβανε διάφορα είδη φορτίων (εργαλεία, οχήματα, τρόφιμα κλπ.)

Από την άλλη, όσον αφορά στην κίνηση φορτίων, επισημαίνονται τα ακόλουθα σχετικά με τη χώρα προέλευσης και τον προορισμό των ειδών φορτίων που διακινήθηκαν στην κατηγορία των εκφορτώσεων στο Λιμάνι της Πρέβεζας **κατά το 2000**:

- **φορτία**: Το 30% της ποσότητας αυτής αποτελείται από σογιάλευρο το οποίο μεταφέρεται από την Αμερική. Το υπόλοιπο ποσοστό αφορά κυρίως καλαμπόκι, σιτάρι και κριθάρι τα οποία εισάγονται από την Αγγλία και Γαλλία κατά το μεγαλύτερο ποσοστό και κατά ένα μικρότερο ποσοστό από την Ιταλία. Επίσης, στα φορτία περιλαμβάνεται και ο

τριφυλάκοκκος ο οποίος μεταφέρεται από την Ισπανία και τη Γαλλία και σε μικρότερη ποσότητα από την Ιταλία.

- **Ξυλεία:** Το μεγαλύτερο ποσοστό της ποσότητας αυτής εισάγεται από τη Φιλανδία και τη Σουηδία (περίπου 80%), ενώ το υπόλοιπο ποσοστό προέρχεται από την Αυστρία και από χώρες της Ανατολικής Ευρώπης (Ρωσία, Ρουμανία κλπ.).
- **Σίδηρα:** Το μεγαλύτερο ποσοστό της ποσότητας αυτής (το 98% περίπου) προέρχεται από την Ιταλία και συγκεκριμένο από την πόλη της Βενετίας.
- **Άσφαλτος:** Μεταφέρεται εξ' ολοκλήρου από τα Ελληνικά διωλιστήρια Ασπροπύργου.
- **Ξύλινοι στύλοι:** Χρησιμοποιούνται για τη στελέχωση του δικτύου από τις Υπηρεσίες ΔΕΗ και ΟΤΕ και προέρχονται από τη Ρωσία και την Ουκρανία.
- **Κεραμίδια:** Το σύνολο της ποσότητας αυτής προέρχεται από την Ιταλία.

Αντίστοιχ, για την κίνηση των φορτίων στην κατηγορία των φορτώσεων στο Λιμάνι της Πρέβεζας το 2000 ισχύουν τα εξής:

- **Βαμβακόσπορος:** Προορίζεται για την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και κυρίως για την Τουρκία και την Ιταλία.
- **Πυρηνέλαια:** Προορίζεται κυρίως για την Ισπανία και την Ιταλία. Κατά την περίοδο 1994 ~ 2002 η διακινούμενη ποσότητα των φορτίων στο λιμάνι της Πρέβεζας παρουσιάζει αυξητική τάση. Η μέση ετήσια μεταβολή στη διακινηθείσα ποσότητα εμπορευμάτων κατά την παραπάνω περίοδο ανήλθε σε 14%. Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει στατιστικά στοιχεία για τη διακίνηση φορτίων στο λιμάνι της Πρέβεζας κατά τα έτη 1994-2002.

Ο παρακάτω πίνακας καθώς και το διάγραμμα που ακολουθούν παρουσιάζουν την εξέλιξη της κίνησης των φορτίων στο λιμάνι της Πρέβεζας κατά την περίοδο 1994-2002.

**Πίν. 3.3.1.2 «Διακίνηση Φορτίων 1994-2002 (σε χιλ. τόνους)»**

Είδη Φορτίων	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002*
<b>Ζωοτροφές</b>	71,3	112,3	107,8	124,4	136,0	217,0	232,1	269,9	196,8
<b>Ξυλεία</b>	11,3	26,5	7,5	27,4	35,0	22,0	19,8	17,4	24,0
<b>Σίδηρα</b>	1,0	2,3	0,0	12,8	15,3	19,1	19,0	24,9	22,9
<b>Διάφορα Φορτία**</b>	5,8	5,2	2,2	3,6	5,8	19,3	12,5	30,4	15,2
<b>Σύνολο</b>	<b>89,4</b>	<b>146,3</b>	<b>117,5</b>	<b>168,2</b>	<b>192,1</b>	<b>277,4</b>	<b>283,4</b>	<b>342,6</b>	<b>258,9</b>

Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Πρέβεζας

\* Στοιχεία έως και την 31/07/02

\*\* Περιλαμβάνει εμπορεύματα όπως λίπασμα, ζάχαρη, πατάτες, πυρηνέλαιο, βαμβάκι άσφαλτο, ξύλινοι στύλοι, ψευδάργυρος, διάφορα εξαρτήματα, εσπεριδοειδή και ελαιόλαδο.

Διάγρ.3.3.1.2



Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Πρέβεζας

Από τα παραπάνω μπορούν να εξαχθούν τα ακόλουθα δύο βασικά συμπεράσματα σε σχέση με την κίνηση φορτίων στο λιμάνι της Πρέβεζας:

- Με εξαίρεση το έτος 1996 όπου παρατηρείται μείωση της διακινούμενης ποσότητας κατά 20%, καθώς και το 2002 όπου τα στοιχεία ισχύουν μέχρι και για τον μήνα Ιούλιο, τα υπόλοιπα έτη σημειώθηκε αύξηση της διακινούμενης ποσότητας ανά έτος. Η εξέλιξη στη διακίνηση φορτίων στο Λιμάνι της Πρέβεζας μέχρι σήμερα θεωρείται σημαντική, αν λάβει κανείς υπόψη την προβληματικότητα των υφιστάμενων υποδομών και τη μικρή δυναμικότητα του λιμανιού, που έχουν σαν αποτέλεσμα την αύξηση του χρόνου μεταφοράς των προϊόντων.

Από τους 283.4 χιλιάδες μετρικούς τόνους φορτίων (εκφορτώσεις - φορτώσεις) που διακινήθηκαν συνολικά στο Λιμάνι της Πρέβεζας το 2000, το 99,2 % της ποσότητας αυτής αφορούσε εκφορτώσεις εμπορευμάτων, ενώ μόνο το 0,8% αφορούσε φορτώσεις. Το στοιχείο αυτό δείχνει ότι το Λιμάνι της Πρέβεζας είναι ουσιαστικά πύλη εισόδου εμπορευμάτων για τη μεταφόρτωση τους προς άλλους προορισμούς στην ενδοχώρα.

### 3.3.2. Ανάλυση Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος

Το ευρύτερο επιχειρηματικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται το Λιμάνι της Πρέβεζας, χαρακτηρίζεται από μια σειρά παραμέτρους όπως:

- Οι διεθνείς εξελίξεις και πρακτικές στο χώρο των λιμένων
- Ο ευρύτερος οικονομικός περίγυρος του νομού Πρέβεζας και της Περιφέρειας της Ηπείρου
- Ο λιμενικός ανταγωνισμός, εξετάζοντας και συγκρίνοντας στοιχεία της εμπορικής κίνησης και τα χαρακτηριστικά στα κυριότερα εμπορικά και επιβατικά λιμάνια στην Ελλάδα και διεθνώς.
- Το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει διεθνώς και ιδιαίτερα στον Ελλαδικό χώρο.

Το Λιμάνι της Πρέβεζας εξυπηρετεί τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής της Περιφέρειας Ηπείρου, όσον αφορά στις εμπορικές δραστηριότητες και συγκεκριμένο τη διακίνηση φορτίων (φορτώσεις εκφορτώσεις) αλλά και μέχρι πρόσφατα (Ιούνιος 2002) την εξυπηρέτηση ατόμων καθώς λειτουργούσε ως Πορθμείο Άκτιο - Πρέβεζα. Για το λόγο αυτό, οι εξελίξεις τα έργα που υλοποιούνται ή πρόκειται να υλοποιηθούν με επίκεντρο το Λιμάνι θα έχουν άμεση επίδραση και στην ανάπτυξη της πόλης και του νομού της Πρέβεζας.

Αντίστοιχα, σύμφωνα με επίσημα κείμενα της Πολιτείας η αναπτυξιακή πολιτική που ακολουθείται για Νομό Πρέβεζας συνοψίζεται στα εξής:

- Αναπτυξιακή αξιοποίηση των μεγάλων έργων μεταφορών
- Ενεργοποίηση της πόλης της Πρέβεζας ως Περιφερειακού Κέντρου Ανάπτυξης.
- Ανάδειξη και αξιοποίηση του φυσικού και πολιτιστικού αποθέματος της Υπαίθρου
- Αξιοποίηση των νέων προοπτικών του Νομού στις παράκτιες περιοχές.
- Ενθάρρυνση της δημιουργίας εισαγωγής και αξιοποίησης Καινοτομικών Δράσεων.
- Ανάπτυξη της Υπαίθρου.
- Η τουριστική ανάπτυξη της παράκτιας περιοχής του Ιονίου με κέντρο την Πρέβεζα και ενδεικνυόμενες μορφές τουρισμού του παραθεριστικού, του θαλάσσιου και του ιαματικού τουρισμού.

### **3.3.2.1. Εξυπηρέτηση Τουριστικής Κίνησης (μαρίνα)**

Στη σημερινή της μορφή, η σχεδιαζόμενη μαρίνα 261 θέσεων παραμένει ημιτελής και υπολειτουργεί. Οι υπηρεσίες που παρέχονται στα σκάφη αναψυχής περιορίζονται κυρίως σε διευκολύνσεις πρόσδεσης. Επιπλέον, θα πρέπει να τονιστεί στο σημείο αυτό ότι την εμπορική εκμετάλλευση του τουριστικού λιμένα (μαρίνα) την έχει μέχρι σήμερα ο ΕΟΤ. Παρόλα αυτά, και για λόγους πληρότητας παρατίθενται στη συνέχεια οι παραδοχές που υιοθετούνται για την πρόβλεψη εσόδων από την εκμετάλλευση του τουριστικού λιμένα της Πρέβεζας με την προϋπόθεση ότι στο άμεσο μέλλον θα συσταθεί φορέας διαχείρισης της μαρίνας και το ΛΤΠ θα συμμετέχει σε αυτόν.

### **3.3.2.2. Υπολογισμός Ελλιμενιζόμενων Σκαφών**

Τα τελευταία τρία έτη (1999 - 2001) ελλιμενίστηκαν κατά μέσον όρο 866 σκάφη αναψυχής. Υποθέτοντας μέση διάρκεια παραμονής 3 ημέρες για κάθε ελλιμενισμό, προκύπτει ένα ετήσιο σύνολο 2598 (=3 \* 866) τιμολογούμενων ημερών ελλιμενισμού έναντι ενός δυνητικού συνόλου 95.265 (= 365 \* 261), το οποίο μεταφράζεται σε πληρότητα της τάξης του 2.7%. Για όσο διάστημα δεν ολοκληρώνονται οι εργασίες, θεωρούμε ότι ο αριθμός των 866 ελλιμενισμών θα αυξάνεται με ένα χαμηλό ρυθμό 5% ετησίως, για να φτάσει τα 1.053 σκάφη το 2006.

Για λόγους πληρότητας, παρατίθεται στο σημείο αυτό μια εκτίμηση της εκτιμώμενης κίνησης που θα προέκυπτε στην περίπτωση που η μαρίνα λειτουργούσε πλήρως. Σύμφωνα με τη χωροθέτηση της μαρίνας της Πρέβεζας (ΦΕΚ 387/96) οι θέσεις ελλιμενισμού ανέρχονται σε 261 και οι θέσεις διαχείμασης σε 54. Από τις 261 συνολικά θέσεις ελλιμενισμού, οι 5 θεωρούνται μόνιμα κατειλημμένες από σκάφη των λιμενικών αρχών, κλπ. Άρα οι υπολειπόμενες 256 θέσεις διατίθενται επί πληρωμή. Οι θερινοί μήνες, με μήνα αιχμής τον Αύγουστο, θεωρούνται ότι έχουν τη μέγιστη πληρότητα.

Για τον υπολογισμό της χρέωσης τελών ελλιμενισμού, χρησιμοποιήθηκε ο ακόλουθος τύπος (στοιχείο από Λιμεναρχείο Πρέβεζας):

Χρέωση Τελών Ελλιμενισμού = (Ημέρες Παραμονής \* Μήκος Σκάφος \* 146,75) / 1000

Βάσει του παραπάνω τύπου υπολογίσθηκε ότι τα τέλη ελλιμενισμού για κάθε μέτρο σκάφους αναψυχής ανέρχεται σε €0,15 ημερησίως (μοναδιαίο χρέωση). Υποθέτουμε επίσης ότι η ετήσια αύξηση τελών ελλιμενισμού είναι 3% για την περίοδο 2003-2006. Έτσι, το σύνολο των ετήσιων εσόδων από τέλη ελλιμενισμού υπολογίζονται ως το γινόμενο της μοναδιαίας χρέωσης επί το μέσο μήκος του σκάφους επί τη μέση διάρκεια παραμονής στη μαρίνα-επί τον αριθμό των προσεγγίσεων σκαφών αναψυχής.

### **3.3.2.3. Κίνηση Επιβατών και Οχημάτων στο Πορθμείο της Πρέβεζας.**

Σύμφωνα με στοιχεία του Λιμενικού Ταμείου η κίνηση των επιβατών και οχημάτων στο λιμάνι της Πρέβεζας για τα έτη 2000-2002:

Α) Παρατηρείται ότι η κίνηση είναι ιδιαίτερα αυξημένη στο πορθμείο, την διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών και ιδιαίτερα τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο.

Β) Από τον Ιούνιο του 2002 σταματάει η κίνηση επιβατών και οχημάτων στο Πορθμείο Πρέβεζας λόγω κατασκευής της υποθαλάσσιας οδικής σήραγγας. Έτσι το λιμάνι της Πρέβεζας είναι μόνο εμπορευματικό.

#### **Συμπέρασμα**

Η αναβάθμιση του λιμανιού της Πρέβεζας θα λειτουργήσει συμπληρωματικά με τα άλλα λιμάνια της ευρύτερης περιοχής, τόσο ως προς την διακίνηση εμπορευμάτων (εμπορικός λιμένας), όσο και ως προς την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης (μέσω της μαρίνας που λειτουργεί).

Η ανάλυση των ευρύτερων αναγκών της πόλης, οριοθετεί ουσιαστικά τους άξονες συνεργασίας και ανάπτυξης σε συνεργασία με την ανάπτυξη του Λιμένα Πρέβεζας. Οι δυνατότητες για την ευρύτερη περιοχή πολλαπλασιάζονται, ιδιαίτερα μετά την ανάπτυξη των ευρύτερων υποδομών της πόλης (οδικοί άξονες και διασύνδεση με βιομηχανικές περιοχές της Περιφέρειας Ηπείρου, ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής δημιουργία τερματικών και αποθηκευτικών σταθμών, λειτουργία ελεύθερης ζώνης, κ.α.). Συνεπώς η συμπληρωματικότητα μεταξύ λιμανιού - πόλης θεωρείται απαραίτητο χαρακτηριστικό προκειμένου να υπάρξει ισόρροπη ανάπτυξη, με ιδιαίτερη όμως προσοχή σε θέματα ποιότητας ζωής. Οι κίνδυνοι που ενυπάρχουν στην αυτόνομη οικονομική ανάπτυξη της λιμενικής περιοχής και της πόλης, πρέπει να αντιμετωπίζονται, έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι πιθανότητες περιβαλλοντικής επιβάρυνσης δημιουργίας κυκλοφοριακής συμφόρησης ηχορύπανσης στην αστική ζώνη, υπεραστικοποίησης της περιοχής κ.ά.

Συνεπώς με την ολοκλήρωση των χειρωνακίων και θαλάσσιων έργων στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα και της μαρίνας, θα συνδεθεί το λιμάνι με τον ευρύτερο αστικό πυρήνα και αυτό θα διευκολύνει τόσο την εμπορική κίνηση με την ταχύτερη ροή των προϊόντων που διακινούνται, όσο και την ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος. Ο δυναμικός συνδυασμός των δύο διαφορετικών χρήσεων (εμπορική και τουριστική) στην ίδια ουσιαστικά θαλάσσια περιοχή, πρέπει να γίνει με πολύ προσοχή και σεβασμό στο περιβάλλον. Η συνύπαρξη των δύο ρόλων κρύβει αρκετούς κινδύνους και ίσως είναι η μοναδική στην Ελλάδα περίπτωση λειτουργίας λιμανιού και μαρίνας στον ίδιο ουσιαστικά χώρο, αλλά σημαντική για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής εμπορικά και τουριστικά.

### 3.3.2.4. Εισαγωγές Εξαγωγές 2003 -2004 στο λιμάνι της Πρέβεζας

#### ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ 2003

#### ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ

##### 2003 ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
4	TATRINA	21/1/2003	MAIZE	3.596.230	RIGEKA - CROATIA
6	TATRINA	1/2/2003	MAIZE	4.118.880	RIGEKA - CROATIA
18	MARTYN LATSIS	23/2/2003	MAIZE	3.950.350	SETE - FRANCE
17	STATHIS G	26/2/2003	MAIZE	2.740.880	RIGEKA - CROATIA
20	BERG	27/2/2003	MAIZE	3.283.340	FOS SUR MER
22	DOLICHI	5/3/2003	MAIZE	3.800.580	PORT LA NOUVELLE
28	CHRONIS	21/3/2003	MAIZE	3.187.670	FOS SUR MER
34	ERHAN BAYRAKTAR	14/4/2003	MAIZE	3.685.280	PORT LA NOUVELLE
38	SORMOVSKIY 34	21/4/2003	MAIZE	3.449.900	PORT LA NOUVELLE
39	TK STOCKHOLM	23/4/2003	MAIZE	8.397.030	BORDEAUX
50	SORMOYSKIY 34	24/5/2003	MAIZE	3.796.010	ST. LOUIS
57	VOLGOBALT 234	6/6/2003	MAIZE	2.995.050	FOS SUR MER
68	FAVORITE	26/6/2003	MAIZE	3.418.100	PORT LA NOUVELLE
67	CAN DEVAL	24/6/2003	MAIZE	3.242.870	VARNA
65	LADY CLEOPATRA	22/6/2003	MAIZE	3.847.000	BLAYE
70	SEA SUN	29/6/2003	MAIZE	2.497.470	LA PALLICE
78	TALAVERA	24/7/2003	MAIZE	3.588.980	SPLIT
79	KROS INSTANBUL	25/7/2003	MAIZE	2.855.170	CONSTANTA
81	MIKAYL MUSHFIG	27/7/2003	MAIZE	3.279.080	CONSTANTA
87	ILYA SELVINSKIY	11/8/2003	MAIZE	3.701.490	UST - DUNAYSK
92	VEGA II	25/8/2003	MAIZE	3.688.060	UST - DUNAYSK
			<b>TOTAL</b>	<b>77.119.420</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

##### 2003 ΣΙΤΑΡΙ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
12	PRINCESS ROBY	14/2/2003	WHEAT	7.737.180	IPSWICH
14	RODONIT	22/2/2003	WHEAT	5.104.060	ROSTOV
15	COURA	27/2/2003	WHEAT	3.682.100	ROSTOV
21	RHOBOS	3/3/2003	WHEAT	5.057.860	TEMRYUK
40	KAPITAN MATVEEN	29/4/2003	WHEAT	2.998.000	SEMIKARAKORSK
45	SALEKHARD	17/5/2003	WHEAT	3.986.720	NIKOLAEVSK
44	VOLGODON 5038	17/5/2003	WHEAT	4.968.390	TAGANROG
46	VOLGODON 5034	20/5/2003	WHEAT	4.444.950	VOLGODONSK
55	CLARKE	4/6/2003	WHEAT	3.303.650	TAGANROG
59	PRIMORSK	7/6/2003	WHEAT	2.987.040	SAMARA
90	VOLGOBALT 225	20/8/2003	WHEAT	2.886.100	BAGAEVSKIY
91	ATASOYLAR II	24/8/2003	WHEAT	4.239.870	IPSWICH
109	TAURUS I	16/10/2003	WHEAT	3.551.130	TAGANROG
113	OANA	24/10/2003	WHEAT	3.538.240	SOUTHAMPTON
123	VOLGOBALT 206	17/11/2003	WHEAT	3.567.070	ROSTOV
125	OMSKIY 108	21/11/2003	WHEAT	3.397.890	ROSTOV
135	OANA	15/12/2003	WHEAT	3.129.160	IPSWICH
			<b>TOTAL</b>	<b>68.579.410</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

**2003 ΚΡΙΘΑΡΙ**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
10	DMITROV	10/20/03	BARLEY	2.960.590	TAGANROG RUSSIA
29	ASTRAKHAN	22/30/03	BARLEY	2.957.650	TAGANROG RUSSIA
52	ELENA	28/5/2003	BARLEY	3.217.910	TAGANROG RUSSIA
88	TANGA	12/8/2003	BARLEY	4.632.440	IPSWICH UK
91	ATASOYLAR II	24/8/2003	BARLEY	3.654.540	IPSWICH UK
113	OANA	24/10/2003	BARLEY	3.388.570	SOUTHAMPTON UK
135	OANA	15/12/2003	BARLEY	3.211.760	IPSWICH UK
136	IVAN SERGIYENKO	16/12/2003	BARLEY	3.243.670	FOS SUR MER FRANCE
139	SIBIRKIY 2124	23/12/2003	BARLEY	3.082.510	PORTLA NOUVELLE
			<b>TOTAL</b>	<b>30.349.640</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

**2003 ΤΡΙΦΥΛΛΙ**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
69	DURSUN CAVUSOGLU	28/6/2003	ALFALFA	1.386.040	TARRAGONA
103	YUSUF ASLAN	24/9/2003	ALFALFA	1.785.820	TARRAGONA
116	MERAK	26/10/2003	ALFALFA	1.870.500	TARRAGONA
118	ETNA	4/11/2003	ALFALFA	1.317.020	TARRAGONA
133	SELIM SELIMOGLU	11/12/2003	ALFALFA	1.742.780	TARRAGONA
			<b>TOTAL</b>	<b>8.552.160</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

**2003 ΔΙΑΦΟΡΑ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
121	VOLGOBALT 238	14/11/2003	SUNMEAL	1.670.200	ROSTOV ON DON
126	BUNYAMIN K	22/11/2003	FEED PEAS	2.167.568	ILYCHEVSK
138	IOANNA	22/12/2003	VARIOUS GRAIN	1.498.430	CHIOGGIA
			<b>TOTAL</b>	<b>5.336.198</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

**2003 ΣΟΓΙΑΛΕΥΡΟ**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
11	MARINE LEGEND	13/2/2003	SOYA.B.M	16.257.560	SAN LORENZO
53	GREEN TRADER	30/5/2003	SOYA.B.M	15.064.690	SAN LORENZO
84	BELLA	5/8/2003	SOYA.B.M	16.309.220	SAN LORENZO
101	PROTAGONIST	22/9/2003	SOYA.B.M	17.825.390	SAN LORENZO
122	MARINER II	16/11/2003	SOYA.B.M	17.723.010	SAN LORENZO
			<b>TOTAL</b>	<b>83.179.870</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

**2003 ΣΙΔΕΡΑ**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
9	KATRINE III	8/2/2003	STEEL BARS	1.974.360	CHIOGGIA
16	IGOR SHAPOVALOV	22/2/2003	STEEL BARS	2.000.360	CHIOGGIA
	IGOR SHAPOVALOV	22/2/2003	STEEL BARS	1.478.600	CHIOGGIA
23	NAXOS EXPRESS	9/3/2003	STEEL BARS	1.943.550	CHIOGGIA
33	IVAN KUDRIA	13/4/2003	STEEL BARS	2.039.240	PORTO NOGARO
33	IVAN KUDRIA	13/4/2000	STEEL BARS	1.997.020	PORTO NOGARO
36	AFANASIY MATIUSENO	16/4/2003	STEEL BARS	2.001.020	CHIOGGIA
60	ANTAKYA	13/6/2003	STEEL BARS	997.540	NEMRUT BAY/ALIAGA
63	TOR	17/6/2003	STEEL BARS	1.800.150	CHIOGGIA
77	ALEKSANDR POPOV	24/7/2003	STEEL BARS	1.994.710	CHIOGGIA
100	SEA HAWK 2	22/9/2003	STEEL BARS	3.267.990	CHIOGGIA
111	BANU S	18/10/2003	STEEL BARS	1.540.510	CHIOGGIA
114	TASE	25/10/2003	STEEL BARS	1.486.810	CHIOGGIA
117	BANU S	30/10/2003	STEEL BARS	2.031.160	NEMRUT BAY/ALIAGA
131	DENIZKIZI	7/12/2003	STEEL BARS	2.504.270	CHIOGGIA
131	DENIZKIZI	7/12/2003	STEEL BARS	2.571.650	CHIOGGIA
			<b>TOTAL</b>	<b>31.628.940</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

**2003 ΞΥΛΕΙΑ**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	M3	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
1	PATRIA	3/1/2003	TIMBER	2.531.538	STUGSUND SWEDEN
3	ABDUL RAHMAN I	15/1/2003	TIMBER	1.300.185	NOVOROSSIYSK VALKO
	ICE PRINCE	29/1/2003	TIMBER	1.530.303	IGGESUND/HOLMSUND
19	ATHINA S	27/2/2003	TIMBER	418.595	PORTO NOGARO
	ICE QUEEN	4/3/2003	TIMBER	1.852.283	SWEEDEN
24	MERMAID STREAM	13/3/2003	TIMBER	601.887	RAUMA FINLAND
					STUGSUND +VASTERAS
25	GRANEBOG	14/3/2003	TIMBER	4.802.577	SWEEDEN
27	NOVA SPIRIT	21/3/2003	TIMBER	758.424	KEMI/AJOS/KOTKA FINLAND
35	MERMAID WIND	13/4/2003	TIMBER	1.465.721	TURKU FINLAND
37	ORHAN BEY	18/4/2003	TIMBER	930.275	CONSTANTA ROMANIA
	JOGAILA	24/4/03	TIMBER	1.881.272	KEMI/AJOS/ALA

					FINLAND
	ICE QUEEN	25/4/2003	TIMBER	1.937.591	SWEEDEN RAUMA+NORRKOPING
43	MERMAID STREAM	15/5/2003	TIMBER	446.144	FINLAND
48	DIAMOND	23/5/2003	TIMBER	584.909	ROSTOV ON DON RUSSIA
54	RMT I	30/5/2003	TIMBER	506.890	YEISK RUSSIA
56	GEORNIK	4/6/2003	TIMBER	1.180.905	TEMRYUK RASSIA
62	BULGAR	14/6/2003	TIMBER	537.775	YEISK RUSSIA
61	GRENEBORG	13/6/2003	TIMBER	4.837.816	VASTERAS+IGGESUND SWEDEN
	ICE QUEEN	16/6/2003	TIMBER	1.396.428	ORRSKAR/HOLMSUND/ KEMI/AJOS
64	SCANDIA SPIRIT	19/6/2003	TIMBER	502.961	ALA SWEDEN
	KESTUTIS	18/6/2003	TIMBER	1.398.248	HOLMSUND SWEDEN
					KOTKA FINLAND/ SKELLEFTEHAMN
65	FREE SPIRIT	22/6/2003	TIMBER	1.057.752	SWEEDEN
74	MERMAID STREAM	14/7/2003	TIMBER	1.552.189	FINLAND
82	SCANDIA SPIRIT	2/8/2003	TIMBER	707.562	RAAHE FINLAND
83	RASA	4/8/2003	TIMBER	580.873	KOTKA FINLAND
85	ALYASKA	5/8/2003	TIMBER	1.014.170	NOVORISSIYSK
86	IOANNA	7/8/2003	TIMBER	584.903	PORTO NOGARO
	ICE QUEEN	15/8/2003	TIMBER	1.137.017	VALKO/ORRSKAR
					RAAHE FINLAND
94	NOVA SPIRIT	31/8/2003	TIMBER	1.137.757	SKELLEFTEHAMN SWEEDEN
97	POTOSI	12/9/2003	TIMBER	1.545.110	FERROL SPAIN
99	DENIZSAN I	19/9/2003	TIMBER	902.416	RIJEKA - CROATIA
105	JOKAILA	2/10/2003	TIMBER	1.050.271	KEMI / AJOS FINLAND
104	GRANEORG	1/10/2003	TIMBER	5.119.015	IGGESUND + VASTERAS SWEEDEN
					IGGESUND + HOLMSUND+ VALKO
					OSK
	ICE QUEEN	7/10/2003	TIMBER	2.423.435	ARSHAMN
106	IOANNA	14/10/2003	TIMBER	471.278	PORTO NOGARO
					JAKOBSTAR
					FINLAND+ HOLMSUND
110	TEKHOLOG KONYUKOV	17/10/2003	TIMBER	1.579.276	SWEEDEN
114	TASE	25/10/2003	TIMBER	1.070.984	RIJEKA - CROATIA
127	MERMAID WIND	26/11/2003	TIMBER	1.529.988	KOTKA/JAKOBSTAR FINLAND
	ICE QUEEN	2/12/2003	TIMBER	1.749.240	SWEEDEN
	SCANDIA SPIRIT	12/12/2003	TIMBER	1.752.631	KEMI / AJOS VALKO FINLAND
					IGGESUND + VASTERAS
132	GRANBORG	11/12/2003	TIMBER	4.739.694	SWEEDEN
137	RASA	17/12/2012	TIMBER	1.475.330	CONSTANTA ROMANIA
			<b>TOTAL</b>	<b>64.584.618</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

**2003 ΑΣΦΑΛΤΟΣ**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
47	ARTLINE	22/5/2003		1.324.610	AG. THEODOROI
58	ASFALTAR	6/6/2003		1.691.730	AG. THEODOROI
71	ARTLINE	3/7/2003		1.490.220	AG. THEODOROI
80	ARTLINE	25/7/2003		1.086.660	AG. THEODOROI
93	ARTLINE	28/8/2003		1.093.090	AG. THEODOROI
102	ASFALTAR	24/9/2003		1.477.400	AG. THEODOROI
112	ASFALTAR	22/10/2003		1.025.960	AG. THEODOROI
	IOANNIS	1/12/2003		1.000.000	AG. THEODOROI
			<b>TOTAL</b>	<b>10.189.670</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

**2003 ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΛΛΑ**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
5	ESENCE	22/1/2003	MARBLE	2.595.460	MARMARA ISLAND SARAYLAR
		28/2/2003	SAILING BOATS	2.000.000	
72	FIDAN	10/7/2003	MARBLE	2.607.820	
108	FIDAN	16/10/2003	MARBLE	2.218.620	MARMARA ISLAND
	BBC SHANGHAI	7/11/2003	SAILING BOATS	1.000.000	MARMARA ISLAND
		1/12/2003	SAILING BOATS	500.000	
			<b>TOTAL</b>	<b>10.921.900</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

**2003 ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
8	NAXOS	3/2/2003	KERNEL OIL	390.260	
			<b>TOTAL</b>	<b>390.260</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

**ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ 2004**

**2004 ΑΣΦΑΛΤΟΣ**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
	IOANNIS	27/3/2004	BITUMEN	1.500.000	
	IOANNIS	15/4/2004	BITUMEN	1.500.000	
	ELENA	1/6/2004	BITUMEN	1.600.000	
	IOANNIS	24/6/2004	BITUMEN	1.500.000	
	IOANNIS	13/7/2004	BITUMEN	1.600.000	
	IOANNIS	19/7/2004	BITUMEN	1.500.000	
	IOANNIS	29/7/2004	BITUMEN	1.500.000	
	IOANNIS	20/8/2004	BITUMEN	1.500.000	
	IOANNIS	10/9/2004	BITUMEN	1.500.000	

	ELENA	16/9/2004	BITUMEN	1.500.000	
	IOANNIS	12/10/2004	BITUMEN	1.500.000	
	IOANNIS	27/10/2004	BITUMEN	1.500.000	
	FIADRA	29/10/2004	DIEZEL	1.200.000	
	FIADRA	24/11/2004	DIEZEL	1.000.000	
	IOANNIS	30/11/2004	BITUMEN	1.500.000	
	IOANNIS	20/10/2004	BITUMEN	1.500.000	
			<b>TOTAL</b>	<b>23.400.000</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

#### 2004 ΔΙΑΦΟΡΑ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
	ECHOCHART	11/2/2004	SAILING YACHTS	500.000	LOAD PREVEZA
		5/11/2004	SAILING YACHTS	500.000	LOAD PREVEZA
			<b>TOTAL</b>	<b>1.000.000</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

#### 2004 ΕΞΑΓΩΓΕΣ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
	HEPMES	8/2/2004	OLIVE SEED	1.350.860	PREVEZA
52	CHRISTINA	3/7/2004	GRAVEL	1.631.000	PREVEZA
2	HEPMES CHRISTINA	17/7/2004	GRAVEL	1.634.000	PREVEZA
3	HEPMES CHRISTINA	19/7/2004	GRAVEL	1.628.000	PREVEZA
4	HEPMES CHRISTINA	21/7/2004	GRAVEL	1.644.000	PREVEZA
5	HEPMES CHRISTINA	23/7/2004	GRAVEL	1.633.000	PREVEZA
6	HEPMES CHRISTINA	25/7/2004	GRAVEL	1.646.000	PREVEZA
7	HEPMES CHRISTINA	27/7/2004	GRAVEL	1.639.000	PREVEZA
8	HEPMES CHRISTINA	29/7/2004	GRAVEL	1.643.000	PREVEZA
9	HEPMES CHRISTINA	31/7/2004	GRAVEL	1.632.000	PREVEZA
10	HEPMES CHRISTINA	7/8/2004	GRAVEL	1.641.200	PREVEZA
11	HEPMES CHRISTINA	9/8/2004	GRAVEL	1.623.000	PREVEZA
12	HEPMES CHRISTINA	11/8/2004	GRAVEL	1.643.000	PREVEZA
13	HEPMES CHRISTINA	13/8/2004	GRAVEL	1.632.000	PREVEZA
14	HEPMES CHRISTINA	16/8/2004	GRAVEL	1.635.000	PREVEZA
15	HEPMES CHRISTINA	18/8/2004	GRAVEL	1.630.000	PREVEZA
16	HEPMES CHRISTINA	20/8/2004	GRAVEL	1.641.000	PREVEZA
17	HEPMES CHRISTINA	21/8/2004	GRAVEL	1.642.000	PREVEZA
18	HEPMES CHRISTINA	23/8/2004	GRAVEL	1.637.000	PREVEZA
19	HEPMES CHRISTINA	25/8/2004	GRAVEL	1.626.000	PREVEZA
20	HEPMES CHRISTINA	27/8/2004	GRAVEL	1.647.000	PREVEZA
21	HEPMES CHRISTINA	29/8/2004	GRAVEL	1.636.000	PREVEZA
22	HEPMES CHRISTINA	31/8/2004	GRAVEL	1.643.000	PREVEZA
23	HEPMES CHRISTINA	2/9/2004	GRAVEL	1.635.000	PREVEZA
24	HEPMES CHRISTINA	4/9/2004	ASPHALTG RAVEL	1.640.000	PREVEZA
25	HEPMES CHRISTINA	6/9/2004	GRAVEL	1.630.000	PREVEZA
26	HEPMES CHRISTINA	8/9/2004	GRAVEL	1.647.000	PREVEZA
27	HEPMES CHRISTINA	10/9/2004	GRAVEL	1.642.000	PREVEZA
28	HEPMES CHRISTINA	12/9/2004	GRAVEL	1.630.000	PREVEZA

29	HEPMES CHRISTINA	14/9/2004	GRAVEL	1.630.000	<b>PREVEZA</b>
30	HEPMES CHRISTINA	16/9/2004	GRAVEL	1.643.000	<b>PREVEZA</b>
31	HEPMES CHRISTINA	18/9/2004	GRAVEL	1.637.000	<b>PREVEZA</b>
32	HEPMES CHRISTINA	20/9/2004	GRAVEL	1.639.000	<b>PREVEZA</b>
33	HEPMES CHRISTINA	30/9/2004	GRAVEL	1.630.000	<b>PREVEZA</b>
34	HEPMES CHRISTINA	2/10/2004	GRAVEL	1.633.000	<b>PREVEZA</b>
35	HEPMES CHRISTINA	4/10/2004	GRAVEL	1.636.000	<b>PREVEZA</b>
36	HEPMES CHRISTINA	6/10/2004	GRAVEL	1.637.000	<b>PREVEZA</b>
37	HEPMES CHRISTINA	12/10/2004	GRAVEL	1.642.000	<b>PREVEZA</b>
38	HEPMES CHRISTINA	17/11/2004	GRAVEL	1.650.000	<b>PREVEZA</b>
			<b>TOTAL</b>	<b>63.558.060</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

#### ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 2004

##### 2004 MARBLE BLOCKS (ΜΑΡΜΑΡΑ)

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
30	KANLAR 2	27/4/2004	MARBLE	1.640.060	MARMARA-TURKEY
46	KANLAR 2	16/6/2004	MARBLE	1.869.410	MARMARA-TURKEY
75	FIDAN	30/8/2004	MARBLE	2.005.550	MARMARA-TURKEY
101	ESENCE	8/11/2004	MARBLE	2.943.980	MARMARA-TURKEY
			<b>TOTAL</b>	<b>8.459.000</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

#### 2004 ΞΥΛΕΙΑ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	M3	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
2	DIAMOND	3/1/2004	TIMBER	555.046	ROSTOV - RASSIA
12	MERMAID WIND	16/2/2004	TIMBER	895.747	TANADAL- SWEEDEN
13	AUKSE	19/2/2004	TIMBER	1.572.287	KEMI-FINLAND
14	IOANNA	25/2/2004	TIMBER	631.563	PORTO NOGARO- ITALY
	ICE PRINCE	26/2/2004	TIMBER	2.798.591	SWEEDEN+RIGA- LETONIA
15	KAPITAN KUZNETSOV	2/3/2004	TIMBER	917.597	
16	RASA	3/3/2004	TIMBER	613.901	BOLLSTA- SWEDEN/RAAHE- FINLAND
					ALA (SWEDEN)+VALKOM (FINLAND)
25	GEDIMINAS	3/4/2004	TIMBER	1.334.560	IGGESUND+VASTRAS SWEDEN
26	SOPHIE O	4/4/2004	TIMBER	4.035.558	SKELLEGTEHAMN- SWEDEN
28	NOVA SPIRIT	19/4/2004	TIMBER	1.300.652	HOLSMSUND/IGGESUN D/VALKO
	ICE PRINCE	18/4/2004	TIMBER	2.293.121	OSKARHAMN
33	BODAYBO	7/5/2004	TIMBER	738.436	ROSTOV - RASSIA
34	LIBRA	6/5/2004	TIMBER	2.291.768	KEMI-FINLAND
36	HERA	14/5/2004	TIMBER	857.701	TEMRYUK - RUSSIA
37	EKATERINA BELASHOVA	20/5/2004	TIMBER	812.572	HOLSMSUND- SWEDEN
	ICE KING	7/6/2004	TIMBER	1.388.796	HOLSMSUND- SWEDEN

					IGGESUND+VASTRAS
48	SOPHIE O	24/6/2004	TIMBER	4.211.168	SWEDEN
51	NIKOLAY SAVITSKIY	2/7/2004	TIMBER	1.053.026	TEMRYUK - RUSSIA
					JAKOBSTAD-FINLAND+HOLSMSUN D
53	MERMAID SKY	8/7/2004	TIMBER	1.682.381	SWEDEN
	ICE KING	8/7/2004	TIMBER	1.640.583	RIGA
		10/7/2004	TIMBER	880.610	PORTO NOGARO-ITALY
60	IOANNA	23/7/2004	TIMBER	697.818	PORTO NOGARO-ITALY
59	DAINA	24/7/2004	TIMBER	1.164.306	HARAHOLMEN-SWEDEN
61	AFIYA	28/7/2004	TIMBER	859.530	ALA (SWEDEN)
	ICE KING	29/7/2004	TIMBER	1.618.250	VALKO--FINLAND
78	NORILSK	3/9/2004	TIMBER	790.147	ROSTOV - RASSIA
81	ATHINAS	13/9/2004	TIMBER	528.690	PORTO NOGARO-ITALY
	ICE KING	16/9/2004	TIMBER	947.365	IGGESUND - SWEDEN
					RAAHE+RAUMA FINLAND
83	AFIYA	25/9/2004	TIMBER	2.198.334	SWEDEN
85	MERMAID WIND	28/9/2004	TIMBER	577.265	HARAHOLMEN-SWEDEN
					IGGESUND+VASTRAS
88	SOPHIE O	5/10/2004	TIMBER	4.274.948	SWEDEN
	VYTAUTAS	6/10/2004	TIMBER	819.057	KEMI-VALKO--FINLAND
96	ALEKSANDR MARINESKO	22/10/2004	TIMBER	1.389.952	TEMRYUK - RUSSIA
	ICE PRINCE	2/11/2004	TIMBER	2.218.058	IGGESUND-VALKO-HARAHOLMEN
103	LENIGRAD	13/11/2004	TIMBER	1.680.991	ROSTOV - RASSIA
					RAAHE-FINLAND/ARRSKAR-
105	SCANDIA SPIRIT	20/11/2004	TIMBER	1.424.656	SWEDEN
108	MERMAID WIND	4/12/2004	TIMBER	787.075	HARAHOLMEN-SWEDEN
112	ALEKSANDR MARINESKO	11/12/2004	TIMBER	793.389	TEMRYUK - RUSSIA
			<b>TOTAL</b>	<b>55.275.795</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

#### 2004 ΣΙΔΕΡΑ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
6	BURAKHAN	3/2/2004	STEEL BARS	2.002.810	NEMRUT BAY - TURKEY
9	GERDA VETSA	10/2/2004	STEEL BARS	2.294.790	CHIOGGIA-ITALY
	ADVES	25/2/2004	STEEL BARS	1.948.200	CHIOGGIA-ITALY
18	RIFKI NAIBOGLU II	12/3/2004	STEEL BARS	2.001.920	CHIOGGIA-ITALY
31	LAURA	5/5/2004	STEEL BARS	2.049.880	CHIOGGIA-ITALY
	NEJLA 1	18/6/2004	STEEL	1.999.990	CHIOGGIA-ITALY

			BARS		
	NEJLA 1	18/6/2004	STEEL BARS	203.150	CHIOGGIA-ITALY
	FOREST	26/7/2004	STEEL BARS	2.552.020	CHIOGGIA-ITALY
	GERDA VETSA	20/10/2004	STEEL BARS	2.098.290	CHIOGGIA-ITALY
	NADO MAR	28/11/2004	STEEL BARS	2.000.440	CHIOGGIA-ITALY
	NADO MAR	28/11/2004	STEEL COILS	693.170	CHIOGGIA-ITALY
			<b>TOTAL</b>	<b>19.844.660</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

#### 2004 ΣΟΓΙΑΛΕΥΡΟ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
4	MIKADO	28/1/2004	SOYA BM	11.994.950	SAN LORENZO-ARGENTITNA
19	MARINER II	13/3/2004	SOYA BM	17.727.960	SAN LORENZO-ARGENTITNA
38	BEAUMONT	25/5/2004	SOYA BM	18.172.160	SAN LORENZO-ARGENTITNA
58	MERAK S	22/7/2004	SOYA BM	14.945.430	PARANAGUA-BRAZIL
93	ALASKA RANBOW	19/10/2004	SOYA BM	10.861.060	PARANAGUA-BRAZIL
97	SANTA MARIA	26/10/2004	SOYA BM	7.653.100	SAN LORENZO-ARGENTITNA
115	SADORIN II	15/12/2004	SOYA BM	13.875.350	SAO FRANCISCO SUL - BRAZIL
			<b>TOTAL</b>	<b>95.230.010</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

#### 2004 ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
1	CHALSI	2/1/2004	MAIZE	5.334.330	YUZHNI-UKRAINE
7	SORMOVSKIY 3050	3/2/2004	MAIZE	3.106.910	YUZHNI-UKRAINE
20	AMUR 2516	20/3/2004	MAIZE	3.018.230	CONSTANTA-ROMANIA
24	ILYA SELVINSKIY	2/4/2004	MAIZE	3.825.960	UST-DUNAYSK-UKRAINE
27	AMUR 2516	8/4/2004	MAIZE	3.056.660	CONSTANTA-ROMANIA
29	VOLGOBALT 247	14/4/2004	MAIZE	2.985.270	FOS SUR MER-FRANCE
32	ILYA SELVINSKIY	6/5/2004	MAIZE	3.834.020	UST-DUNAYSK-UKRAINE
35	ALEXANDER	8/5/2004	MAIZE	2.895.960	BLAYE- FRANCE
39	BURG	1/6/2004	MAIZE	6.082.100	NANTES-FRANCE
40	LEYLA DEVAL	2/6/2004	MAIZE	5.396.780	CONSTANTA-ROMANIA
45	SUN	14/6/2004	MAIZE	2.676.040	SPLIT-CROATIA
47	ARIS	21/6/2004	MAIZE	3.151.240	NANTES-FRANCE
54	WASEBERG	12/7/2004	MAIZE	3.748.680	LA PALLICE-FRANCE
62	CHRONIS	29/7/2004	MAIZE	2.875.760	CONSTANTA-

					ROMANIA
65	ANI	5/8/2004	MAIZE	5.038.220	LA PALLICE-FRANCE
67	ENYA	12/8/2004	MAIZE	3.005.760	MONFAKCOME-ITALY
107	FAVORITE	1/12/2004	MAIZE	2.993.050	CONSTANTA- ROMANIA
111	SERGEY GRITSEVETS	8/12/2004	MAIZE	3.423.730	CONSTANTA- ROMANIA
117	VOLGOBALT 247	24/12/2004	MAIZE	3.029.650	RIJEKA-CROATIA
118	LOUKHI	25/12/2004	MAIZE	4.451.370	KORER-SLOBENIA
			<b>TOTAL</b>	<b>73.929.720</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

#### 2004 ΣΙΤΑΡΙ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
8	MARATHON	7/2/1947	WHEAT	3.662.240	DUNKERQUE
68	PRIMORSK	16/8/2004	WHEAT	2.908.860	AZON-RUSSIA
71	ARAS II	20/8/2004	WHEAT	3.325.440	AZON-RUSSIA
73	KAMYSHIN	25/8/2004	WHEAT	3.006.050	SEMIKARAKORSK- RUSSIA
74	ANISIYA	28/8/2004	WHEAT	2.990.760	MARIUPOL-UKRAINE
76	KAPITAN GALASHIN	31/8/2004	WHEAT	3.428.430	BAGAEVSKAYA- RUSSIA
80	VOLZHSKIY 43	9/9/2004	WHEAT	5.219.810	ROSTOV ON DON - RUSSIA
89	HALDEN	5/10/2004	WHEAT	2.890.440	CONSTANTA- ROMANIA
92	SIBIRSKIY 2129	14/10/2004	WHEAT	3.208.760	NIKOLAVSKAYA- RUSSIA
100	PYOTR STRELKOV	5/11/2004	WHEAT	5.203.770	ROSTOV ON DON - RUSSIA
104	SERGEY GRITSEVETS	17/11/2004	WHEAT	2.965.730	KILIYA-UKRAINE
98	CHRONIS	28/10/2004	WHEAT	3.318.950	CONSTANTA- ROMANIA
			<b>TOTAL</b>	<b>42.129.240</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

#### 2004 ΚΡΙΘΑΡΙ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
5	BERG	29/1/2004	BARLEY	3.221.870	SETE-FRANCE
8	MARATHON	7/2/2004	BARLEY	2.981.500	DUNKERQYE-FRANCE
23	CHRONIS	29/3/2004	BARLEY	1.956.640	FOS SUR MER-FRANCE
43	AVIOR	8/6/2004	BARLEY	1.985.910	NIKOLAYEV-UKRAINE
63	IVAN LESOVIKOV	2/8/2004	BARLEY	2.903.460	AZON-RUSSIA
64	BAYRAMOGLU II	2/8/2004	BARLEY	2.755.100	SETE-FRANCE
69	FLINTERBORG	19/8/2004	BARLEY	3.107.720	FOS SUR MER-FRANCE
87	LORI	1/10/2004	BARLEY	3.300.700	FOS SUR MER-FRANCE
104	SERGEY GRITSEVETS	17/11/2004	BARLEY	1.564.380	KILIYA -UKRAINE
109	VOLGOBALT 206	4/12/2004	BARLEY	3.006.040	ROSTOV ON DON - RUSSIA
113	SEADUCHESS	12/12/2004	BARLEY	2.105.110	CONSTANTA- ROMANIA
			<b>TOTAL</b>	<b>28.888.430</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

### 2004 ΤΡΙΦΥΛΛΙ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
50	SMARAGDI	30/6/2004	ALFALFA	1.349.500	RAVENNA-ITALY
72	YUSUG ASLAN	24/8/2004	ALFALFA	1.731.600	TARRAGONA-SPAIN
86	H. KEMAL KAPTAN	27/9/2004	ALFALFA	1.736.320	TARRAGONA-SPAIN
94	VICTOR	19/10/2004	ALFALFA	930.090	TARRAGONA-SPAIN
110	YUSUG ASLAN	5/12/2004	ALFALFA	1.703.400	TARRAGONA-SPAIN
116	IDIL 1	21/12/2004	ALFALFA	1.543.160	TARRAGONA-SPAIN
			<b>TOTAL</b>	<b>8.994.070</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

### 2004 ΔΙΑΦΟΡΑ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡ. ΑΦΙΞ	ΕΙΔΟΣ	ΚΙΛΑ	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ
82	AL FURKAN	22/9/2004	WHEAT BRAN	1.489.630	LIVORNO-ITALY
95	TULA	24/10/2004	SUNMEAL	1.025.780	ROSTOV ON DOR -- RUSSIA
			<b>TOTAL</b>	<b>2.515.410</b>	

Πηγή : Λιμεναρχείο Πρέβεζας

### ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ ΠΡΕΒΕΖΑΣ 2003-2004

	ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 2003	ΕΞΑΓΩΓΕΣ 2003	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 2004	ΕΞΑΓΩΓΕΣ 2004
	ΜΑΡΜΑΡΑ			8.459.000	
	ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ	77.119.420		73.929.720	
	ΣΙΤΑΡΙ	68.579.410		42.129.240	
	ΚΡΙΘΑΡΙ	30.349.640		28.888.430	
	ΤΡΙΦΥΛΛΙ	8.552.160		8.994.070	
	ΔΙΑΦΟΡΑ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ	5.336.198		2.515.410	
	ΣΟΓΙΑΛΕΥΡΟ	83.179.870		95.230.010	
	ΣΙΔΕΡΑ	31.628.940		19.844.660	
	ΕΥΛΕΙΑ	64.584.618		55.275.795	
	ΑΣΦΑΛΤΟΣ	10.189.670		23.400.000	
	ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΛΛΑ	10.921.900	390.260	1.000.000	63.558.060
	ΣΥΝΟΛΑ	<b>373.337.506</b>	<b>390.260</b>	<b>359.666.335</b>	<b>63.558.060</b>

Πηγή: Λιμεναρχείο Πρέβεζας

**ΣΧΟΛΙΑ:** Οι εισαγωγές το 2004 μειώθηκαν σε 359.666.335 έναντι 373.337.506 που ήταν το 2003. Αντίθετα οι εξαγωγές αυξήθηκαν από 390.260 το 2003 σε 63.558.060 το 2004.

#### 3.4. Λιμενικό ταμείο Πρέβεζας (ΛΤΠ)- Ρόλος και λειτουργία

Το λιμενικό ταμείο Πρέβεζας είναι ο φορέας διαχείρισης του λιμανιού της Πρέβεζας, ιδρύθηκε και λειτουργεί από το 1915 (ΦΕΚ 419/10-11-1915) και σήμερα λειτουργεί ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ) . Το ΛΤΠ διοικείται από 9μελές Συμβούλιο με Πρόεδρο αντιπρόεδρο και επτά μέλη. Απασχολεί τρία άτομα , εκ των οποίων δύο μόνιμους διοικητικούς

υπαλλήλους στο ΛΤΠ και στο λιμάνι της Πάργας και έναν υπάλληλο που εργάζεται ως χειριστής μηχανημάτων.

### **3.4.1. Εγκαταστάσεις , Εξοπλισμός και Διευκολύνσεις**

#### **Εγκαταστάσεις ΛΤΠ:**

Το ΛΤΠ έχει στην ιδιοκτησία του λιμενική ζώνη συνολικής έκτασης 20 στρεμμάτων. Οι εγκαταστάσεις του Λιμένα Πρέβεζας χωροθετούνται στο υπ' αριθμό 211/4-8-73 Φύλλο Εφημερίδας τα Κυβέρνησης (ΦΕΚ). Συγκεκριμένα , η ζώνη του Λιμένα αρχίζει από το αλσύλλιο του Αγίου Γεωργίου και τελειώνει στο εργοστάσιο χυμών στο Βαθύ Πρέβεζας.

Οι εγκαταστάσεις του λιμανιού τα Πρέβεζας περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- Κτίριο που στεγάζει το Λιμενικό Ταμείο, καθώς και το τουριστικό περίπτερο το οποίο μισθώνεται σε επιχειρηματία.
- Υπαίθριο χώρο που χωροταξικά βρίσκεται στην Πάργα και ανήκει στην ζώνη του λιμένα της Πάργας , αλλά την εκμετάλλευσή του την έχει το ΛΤΠ.
- Μαρίνα δυναμικότητας 261 θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής των οποίων η κατασκευή ολοκληρώθηκε μέσα στο 2000.
- Έξι θέσεις κρουαζιερόπλοιων .
- Μια αποθήκη που περιλαμβάνει 4.000 τ. μ μη στεγασμένο αποθηκευτικό χώρο.
- Δύο προβλήτες που εξυπηρετούν τα ανάγκες φόρτωσης και εκφόρτωσης των πλοίων. Η μεγαλύτερη από τα δύο προβλήτες έχει μήκος 250μ και βύθισμα 11μ . , ενώ η δεύτερη έχει μήκος 111μ και βύθισμα 5,5μ. Το βάθος του λιμανιού ανέρχεται στα 12 μ. και εξυπηρετεί πλοία συνολικού βάρους 35.000 τόνων.
- Κτίριο 150 τ.μ. σε καλή κατάσταση , το οποίο λειτουργεί σαν στέγη λιμενεργατών και ανήκει στο Υπουργείο Εργασίας.
- Κτίριο νεόδμητο 200 τ.μ. με αποθηκευτικό χώρο στην αυλή του , το οποίο από το 2002 λειτουργεί σαν Τελωνείο και ανήκει στο Υπουργείο Οικονομικών.
- Δύο μικρές αποθήκες για φύλαξη μηχανημάτων.

#### **Εξοπλισμός ΛΤΠ :**

- Ένα λιμενικό γερανό ανυψωτικής ικανότητας 44 τόνων , με ανυψωτική ικανότητα σε ακτίνα 15 μ. και δύο λιμενικούς γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 30 τόνων με ανυψωτική ικανότητα σε ακτίνα 9 μ.
- Δύο περενοφόρα οχήματα ανυψωτικής ικανότητας 4 τόνων και δύο περενοφόρα οχήματα ανυψωτικής ικανότητας 2,5 τόνων.
- Τέσσερα ζευγάρια φωτοσημαντήρων στο διάυλο του λιμανιού τα οποία χρησιμεύουν για την εύρυθμη διέλευση πλοίων δυναμικότητας περίπου 30.000 τόνων.

#### **Διευκολύνσεις ΛΤΠ:**

Το λιμάνι της Πρέβεζας διαθέτει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις που επιτρέπουν την παροχή των εξής διευκολύνσεων προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη του :

- Παροχή νερού
- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος ( στον εμπορικό λιμένα)

#### **Παράλληλα , σε εξέλιξη βρίσκονται λιμενικά έργα που αφορούν:**

- Εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και η κατασκευή κρηπιδώματος μήκους 400 μ στο ανατολικό σημείο του λιμανιού ώστε να επιτευχθεί μείωση χρόνου αναμονής των πλοίων και του κόστους διακίνησης των εμπορευμάτων.

- Δημιουργία φορέα διαχείρισης με συμμετοχή του ΛΤΠ του τουριστικού λιμένα με συμμετοχή του ΛΤΠ , ο οποίος θα αναλάβει την κατασκευή των χερσαίων υποδομών και την λειτουργία της Μαρίνας , με στόχο την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.
- Εκβάθυνση του σημείου εκείνου , για τη δυνατότητα προσάραξης και εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων.

### 3.4.2. Οικονομικά Στοιχεία (ΛΤΠ)

Το ΛΤΠ, ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός και συντάσσει σε ετήσια βάση Απολογισμούς και Ισολογισμούς εσόδων και εξόδων. Πηγές εσόδων για το ΛΤΠ αποτελούν κυρίως οι έμμεσοι φόροι , τα λιμενικά τέλη και δικαιώματα, η προσφορά λιμενικών υπηρεσιών και λοιπών διευκολύνσεων προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη, η εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του ΛΤΠ (ιδιόκτητοι χώροι καθ' όλο το μήκος της παραλίας της περιοχής , καθώς και η χρήση μηχανημάτων και εξοπλισμών στον εμπορικό λιμένα) , καθώς και τα έσοδα από κινητές αξίες (τόκοι από τραπεζικές καταθέσεις , έσοδα από πρόστιμα για παράνομη στάθμευση και είσπραξη Φ.Π.Α). Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η εξέλιξη των διαφόρων κατηγοριών εσόδων του ΛΤΠ κατά την περίοδο 1997-2002:

**Πίνακας 3.4.2.1 «Εξέλιξης Εσόδων 1997- 2002 (ευρώ)»**

<b>ΕΣΟΔΑ(Σε ευρώ)</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
Έμμεσοι φόροι λιμενικά τέλη & δικαιώματα	88.195	105.910	117.117	149.747	126.157	211.790
Έσοδα παρελθόντων ετών	58.426	80.724	129.030	86.259	69.426	123.140
Προσφορά λιμενικών υπηρεσιών & λοιπών διευκολύνσεων	28.470	25.683	33.124	43.868	50.892	50.650
Εκμίσθωση ακίνητης περιουσίας & έσοδα από κινητές αξίες	9.898	8.941	13.651	25.784	29.775	46500
Επιχορηγήσεις & λοιπά έξοδα	5.084	14.675	19.248	800	782	16.530
<b>Σύνολο</b>	<b>190.073</b>	<b>235.933</b>	<b>312.170</b>	<b>306.459</b>	<b>277.032</b>	<b>448.610</b>
<b>Ετήσια μεταβολή</b>	-	<b>24%</b>	<b>32%</b>	<b>-2%</b>	<b>-10%</b>	<b>62%</b>

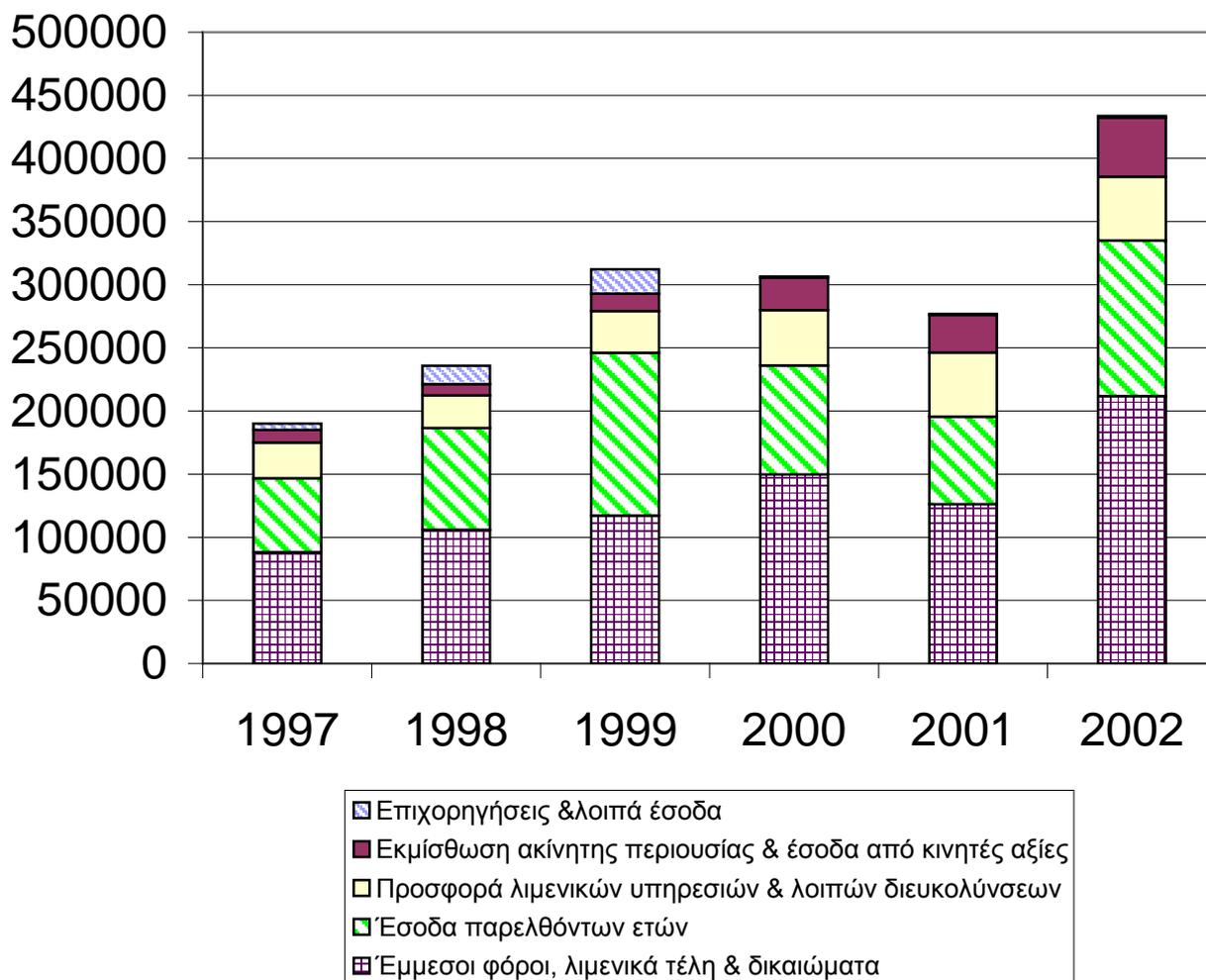
Πηγή : Λιμενικό Ταμείο Πρέβεζας

Όπως φαίνεται και στον πίνακα, τα συνολικά έσοδα του ΛΤΠ κατά την περίοδο 1997-2002 σημειώνουν ανοδική πορεία με μέση ετήσια αύξηση της τάξης του 19% . Εξαιρέση αποτελούν τα έτη 2000 και 2001 , όπου παρατηρήθηκε μια ελαφριά μείωση των εσόδων , σε ποσοστό 2% και 10% αντίστοιχα.

Ειδικότερα για το 2002, σημειώνεται (σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του προϋπολογισμού) σημαντική άνοδος στα προβλεπόμενα έσοδα του ΛΤΠ κατά 62%. Η αύξηση αυτή αποδίδεται κυρίως στην αύξηση κατά 74% των εσόδων από λιμενικά τέλη και δικαιώματα, καθώς και στην αύξηση σε ποσοστό 77% των εσόδων του Ταμείου από παρελθόντα έτη. Αμφότερες οι αυξήσεις αυτές οφείλονται κυρίως, στην είσπραξη καθυστερούμενων μισθωμάτων από τη χρήση πεζοδρομίων και άλλων εξωτερικών χώρων στις περιοχές της Πρέβεζας και της Πάργας.

Στη συνέχεια παρατίθεται διαγραμματικά ανάλυση των εσόδων του Οργανισμού ανά κατηγορία κατά τα έτη 1997-2002: **διάγραμμα 3.4.2.1α εξέλιξης εσόδων από το 1997-2002**

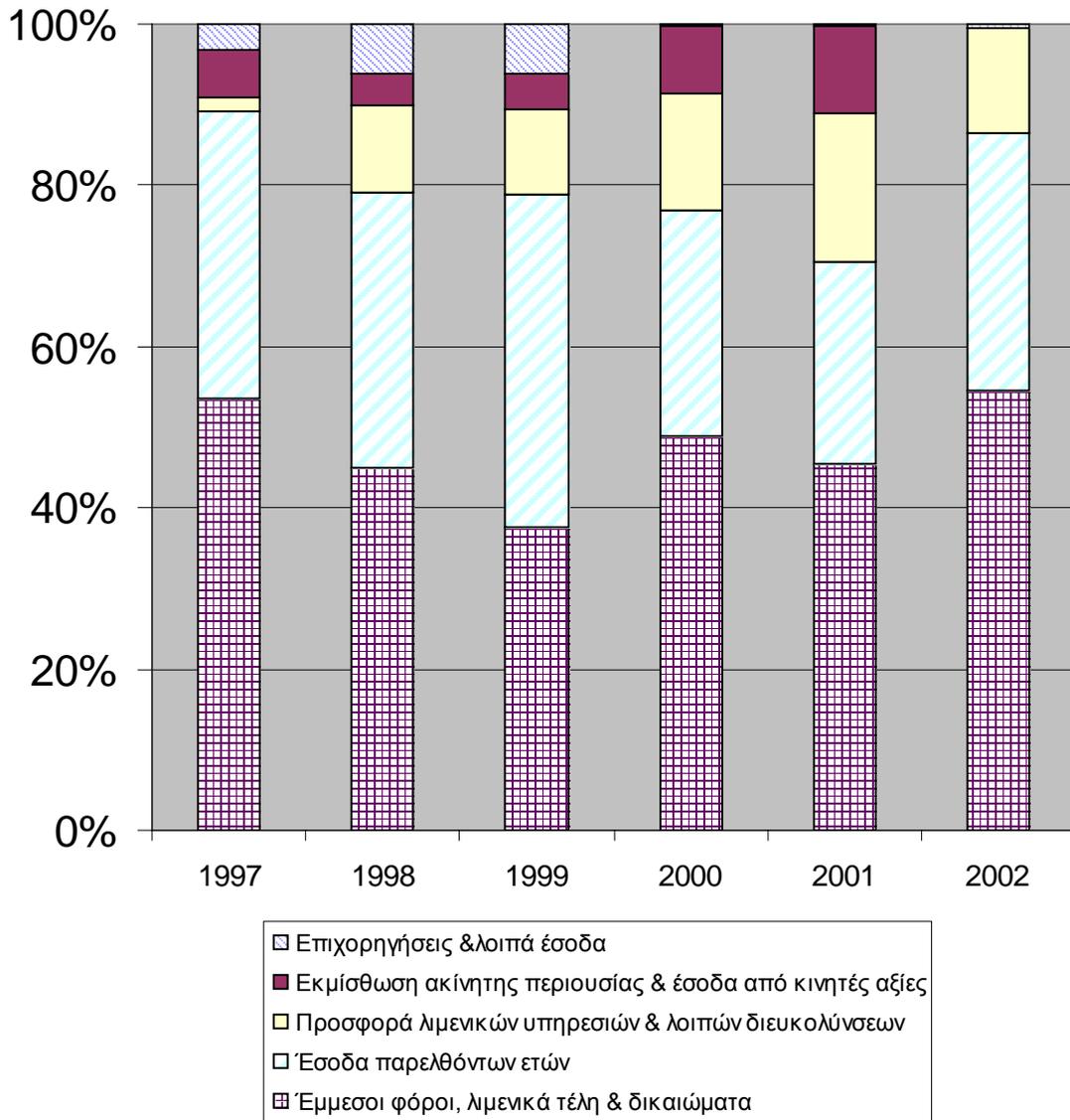
## Εξέλιξη Εσόδων (Σε Χιλ. Ευρώ)



Η ποσοστιαία διάρθρωση των βασικών κατηγοριών εσόδων του ΛΤΠ παρατίθεται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Οι έμμεσοι φόροι, καθώς και τα λιμενικά τέλη και δικαιώματα αποτελούν την κύρια πηγή εσόδων του ΛΤΠ, καθώς κατά την περίοδο 1997 - 2002 ανήλθαν κατά μέσο όρο σε ποσοστό 45% των συνολικών εσόδων. Τα έσοδα του Οργανισμού από την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και λοιπών διευκολύνσεων καταλαμβάνουν, κατά μέσο όρο, το 13% του συνόλου των εσόδων κατά την ίδια χρονική περίοδο.

Διάγρ. 3.4.2.1β «Διάρθρωση Βασικών Κατηγοριών Εσόδων 1997-2002 (%)»



Η εξέλιξη των διαφόρων κατηγοριών εξόδων του ΛΤΠ κατά την περίοδο 1997-2002 παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα :

**Πίνακας 3.4.2.2 « Εξέλιξη Εξόδων 1997-2002 (σε ευρώ)»**

<b>Βασικές Κατηγορίες Εξόδων (σε ευρώ)</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
Εκτελέσεις & συντηρήσεις λιμενικών έργων	36.247	41.394	159.144	84.959	35.475	209.220
Δαπάνες προσωπικού	69.504	70.011	70.582	84.992	57.736	124.830
Άλλες λειτουργικές δαπάνες	61.002	55.055	70.429	65.002	107.906	129.200
Προμήθειες υλικών, αναλωσίμων, ειδών συντήρησης, μηχανημάτων, εξοπλισμού κλπ.	18.005	23.567	43.855	55.075	46.244	102.200
Επιχορηγήσεις, συνδρομές & αποδόσεις σε άλλα ταμεία, έξοδα μελετών & ερευνών και αποθεματικά	0	0	3.730	2.797	3.092	136.300
Μισθώματα κτιρίων	2.817	2.817	3.169	3.169	3.170	3.500
<b>Σύνολο</b>	<b>187.575</b>	<b>193.294</b>	<b>350.910</b>	<b>295.994</b>	<b>253.623</b>	<b>705.250</b>
<b>Ετήσια μεταβολή</b>	-	<b>3%</b>	<b>82%</b>	<b>-16%</b>	<b>-14%</b>	<b>178%</b>
GAGR(%)	30%					

Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Πρέβεζας

Όπως φαίνεται από τα στοιχεία του πίνακα, **βασική κατηγορία εξόδων αποτελούν οι δαπάνες προσωπικού και οι άλλες λειτουργικές δαπάνες**. Στις δαπάνες προσωπικού περιλαμβάνονται οι βασικοί μισθοί, τα επιδόματα, η ΑΤΑ & έξοδα παράστασης, οι αποζημιώσεις, οι εισφορές σε ασφαλιστικούς οργανισμούς, τα έξοδα μετακίνησης και λοιπά έξοδα. Στις άλλες λειτουργικές δαπάνες υπολογίζονται τα ταχυδρομικά, τηλεφωνικά και λοιπά μεταφορικά, η ύδρευση και ο φωτισμός, οι δαπάνες καθαρισμού, οι διαφημίσεις, οι εκτυπώσεις, οι συντηρήσεις και επισκευές κτιρίων, μηχανημάτων και εγκαταστάσεων,

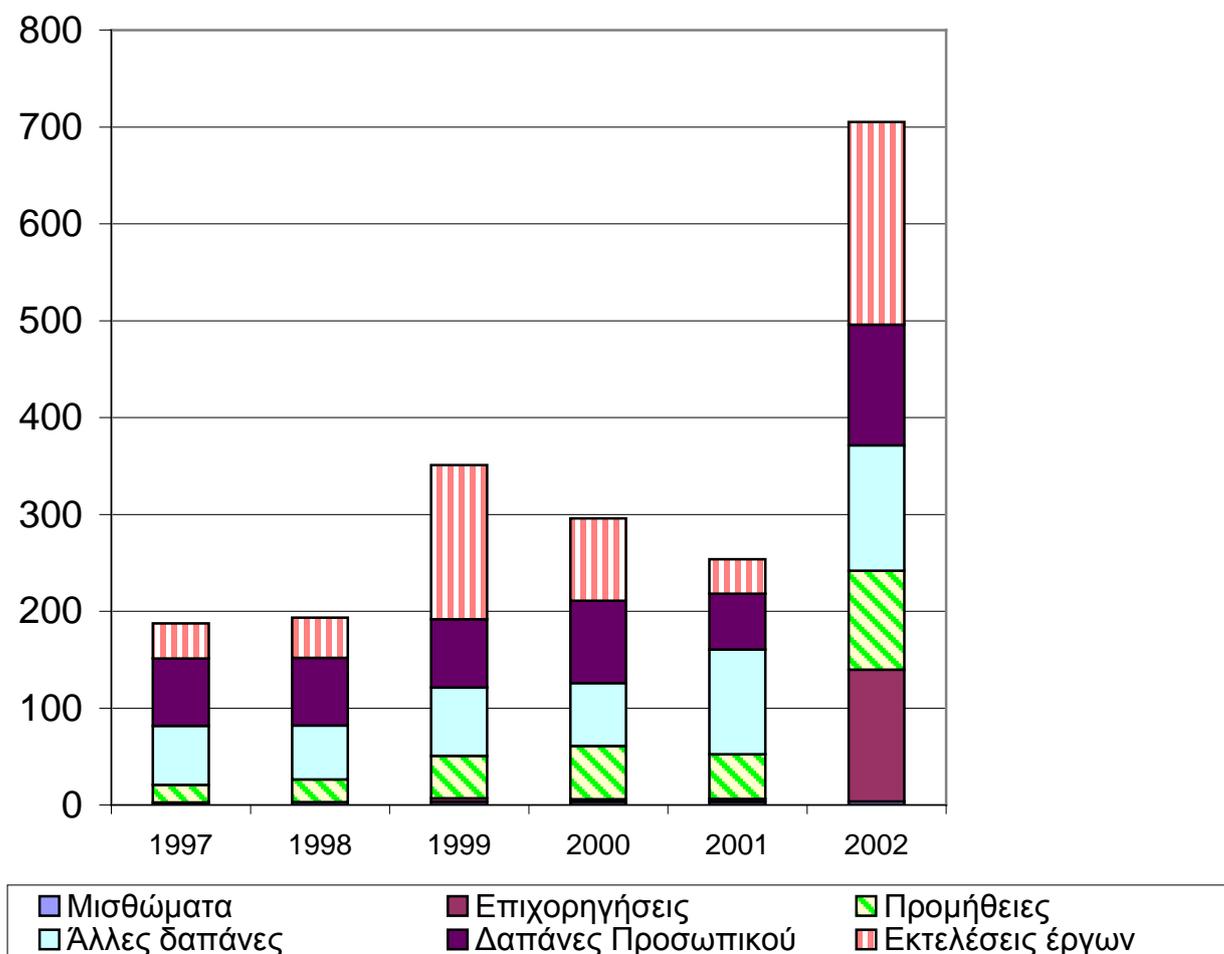
τα ασφάλιστρα, τα φύλακτρα, τα δικαστικά, οι επιδόσεις, και λοιπές δαπάνες, οι φόροι, τα τέλη χαρτοσήμου, και οι λοιπές δαπάνες ελέγχου βεβαίωσης και είσπραξης εσόδων.

Τα συνολικά έξοδα του ΛΤΠ κατά την περίοδο 1997-2002 σημειώνουν ανοδική πορεία με μέση ετήσια αύξηση της τάξης του 30%. Εξαίρεση αποτελούν τα έτη 2000 και 2001, όπου παρατηρήθηκε ελαφρά μείωση των εξόδων σε ποσοστό 16% και 14% αντίστοιχα, κυρίως λόγω της μείωσης των δαπανών για εκτελέσεις και συντηρήσεις λιμενικών έργων και των δαπανών προσωπικού.

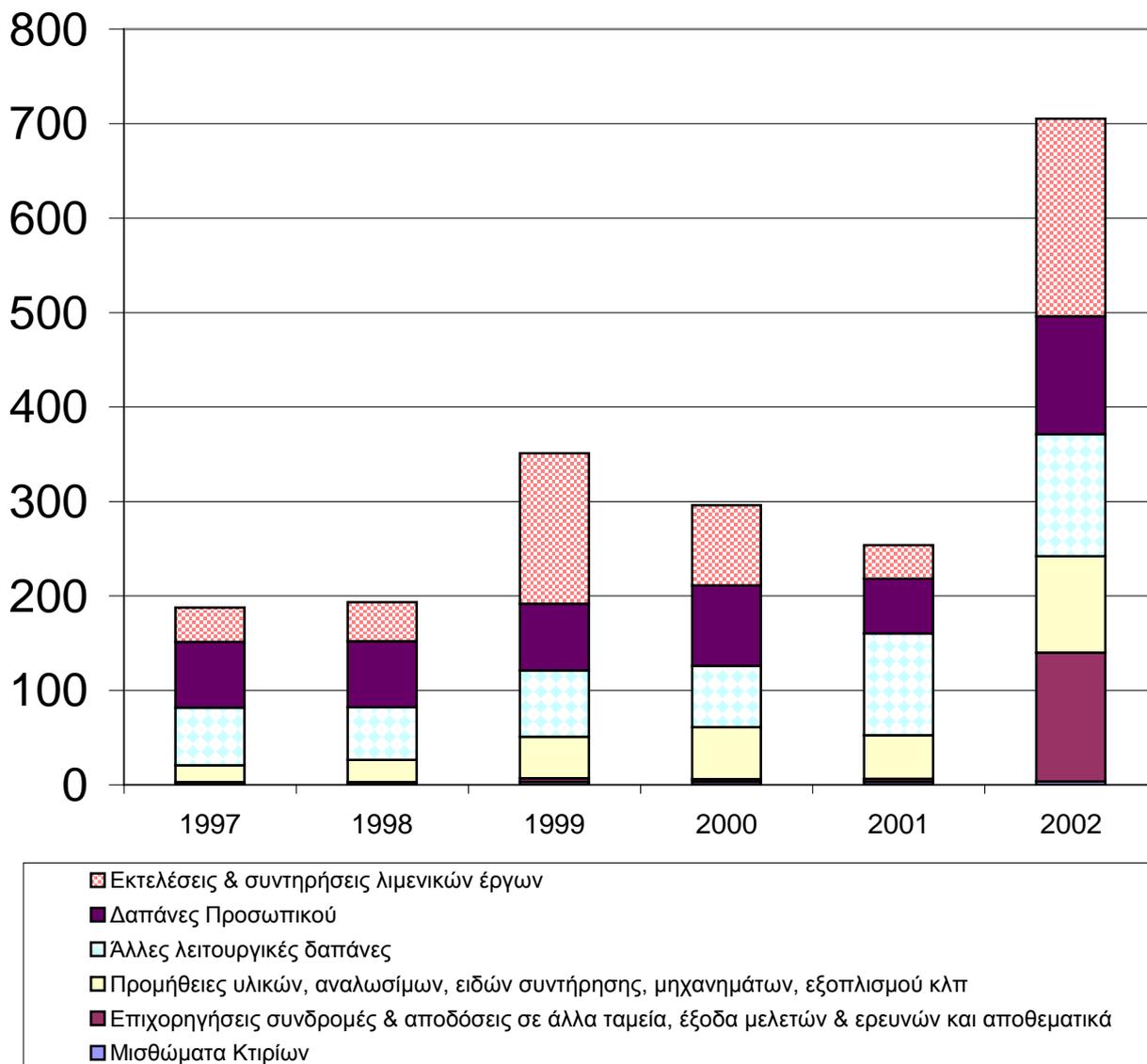
Ειδικότερα, κατά το 2002 παρατηρήθηκε σημαντική άνοδος στα προβλεπόμενα έξοδα του ΛΤΠ ( σύμφωνα με τα στοιχεία του προϋπολογισμού) η οποία οφείλεται κυρίως στην αύξηση κατά 121% των προμηθειών σε υλικά, αναλώσιμα, είδη συντήρησης, μηχανημάτων, εξοπλισμού, καθώς και στην αύξηση σε ποσοστό 400% των εξόδων του Ταμείου για εκτελέσεις και συντηρήσεις λιμενικών έργων λόγω επεκτάσεων και φθορών στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Στη συνέχεια παρατίθενται διαγραμματικά τα έξοδα του Οργανισμού ανά κατηγορία κατά τη περίοδο 1997-2002

**Διάγρ. 3.4.2.2α «Διάρθρωση Βασικών Κατηγοριών Εξόδων 1997-2002»**



Διάγραμμα 3.4.2.2.β «Εξέλιξη Εξόδων 1997-2002 (Σε χιλ. ευρώ)»



Παρατηρώντας την τάση εξέλιξης της ποσοστιαίας συμμετοχής των δαπανών προσωπικού στο σύνολο των εξόδων του ΛΤΠ, διαπιστώνεται ότι παρουσιάζει αξιοσημείωτη μείωση από 37% το 1997 και περίπου 18% το 2002. Επίσης, οι δαπάνες για τις επιχορηγήσεις, συνδρομές & αποδόσεις σε άλλα ταμεία, τα έξοδα μελετών & ερευνών και τα αποθεματικά παρουσιάζουν σταθερή αυξητική τάση καθώς το 1998 ήταν μηδενικές ενώ στο τέλος του 2002 θα αντιπροσωπεύουν το 19% του συνόλου των εξόδων, βάσει προϋπολογισμού.

Τα στοιχεία για τα έτη 1999-2001 θεωρούνται ιστορικά και χρησιμοποιήθηκαν, κατά περίπτωση, ως βάση για τις προβλέψεις του μοντέλου κατά την πενταετία 2002-2006. Για την περίοδο πρόβλεψης υιοθετήθηκαν λογικές παραδοχές και εκτιμήσεις που θεωρήθηκαν εύλογες για την εξέλιξη των μεγεθών του ΛΤΠ.

### **3.4.3. Παραδοχές Χρηματοοικονομικού Μοντέλου:**

Στη συνέχεια καταγράφονται αναλυτικά οι παραδοχές που έγιναν για τις επιμέρους παραμέτρους.

#### **Εισφορές**

Οι εισροές του ΛΤΠ προέρχονται από πέντε βασικές πηγές εσόδων:

1. Διακίνηση φορτίων
2. Εξυπηρέτηση εμπορικών πλοίων
3. Εξυπηρέτηση τουριστικής κίνησης (μαρίνα)
4. Εκμετάλλευση ακίνητης περιουσίας
5. Λοιπές δραστηριότητες (ανόργανα έσοδα).

#### **Υπηρεσίες πρόσδεση, πρυμνοδέτησης, κλπ.**

Για τα έσοδα από τις υπηρεσίες αυτές ακολουθείται η ίδια λογική προβλέψεων με αυτήν που χρησιμοποιήθηκε για τα τέλη χρήσης λιμένων.

#### **Υπηρεσίες υδροδότησης**

Για τα έσοδα από υδροδότηση γίνεται η υπόθεση ότι το ποσοστό που προέρχεται από τα εμπορικά πλοία ανέρχεται σε 98% για Το 2001. Κατά τα λοιπά, τα έσοδα από τις υπηρεσίες αυτές ακολουθούν την ίδια λογική προβλέψεων με αυτήν που χρησιμοποιήθηκε για τα τέλη χρήσης λιμένων και τα έσοδα πρόσδεσης πρυμνοδέτησης.

#### **Υπηρεσίες ηλεκτροδότησης**

Για τα έσοδα από υπηρεσίες ηλεκτροδότησης γίνεται η παραδοχή ότι το ποσοστό που προέρχεται από τα εμπορικά πλοία ανέρχεται σε 98%. Τα έσοδα από τις υπηρεσίες ηλεκτροδότησης ακολουθούν την ίδια λογική προβλέψεων με αυτήν που χρησιμοποιήθηκε για τις υπηρεσίες υδροδότησης.

#### **Τέλη και δικαιώματα παρελθόντων ετών**

Για τα έσοδα αυτά γίνεται αρχικά η παραδοχή ότι αυτά προέρχονται από είσπραξη τελών και δικαιωμάτων της προηγούμενης χρονιάς και στη συνέχεια, υπολογίζεται το μερίδιο των εσόδων αυτών για τα τρία ιστορικά χρόνια ως ποσοστό του συνόλου των εσόδων του Ταμείου από την εξυπηρέτηση των εμπορικών πλοίων. Ο συντελεστής που προκύπτει και η τάση που αυτός ακολουθεί κατά τα ιστορικά έτη χρησιμοποιούνται για την πρόβλεψη των εσόδων από τέλη και δικαιώματα παρελθόντων ετών για την περίοδο 2002-2006.

#### **Υπηρεσίες υδροδότησης**

Οι υπηρεσίες υδροδότησης σκαφών μέχρι και το έτος 2002 συνυπολογίζονται (σύμφωνα με τις οικονομικές καταστάσεις του ΛΤΠ) τα έσοδα από εμπορικά και από σκάφη αναψυχής. Για τα έτη 2003-2006 γίνεται η υπόθεση ότι το ποσοστό που προέρχεται από τα σκάφη αναψυχής ανέρχεται σε 2%. Για τον υπολογισμό των εσόδων από τις υπηρεσίες υδροδότησης λαμβάνεται το γινόμενο του ποσοστού 2% επί του μοναδιαίου εσόδου ανά προσέγγιση σκάφους αναψυχής επί το συνολικό ετήσιο αριθμό προσεγγίσεων. Οι προβλέψεις για το μοναδιαίο έσοδο ανά προσέγγιση σκάφους αναψυχής λαμβάνουν υπόψη τον πληθωρισμό.

### **Υπηρεσίες ηλεκτροδότησης**

Οι υπηρεσίες ηλεκτροδότησης σκαφών μέχρι και τό έτος 2002 συνυπολογίζονται (σύμφωνα με τις οικονομικές καταστάσεις του ΛΠΤ) τα έσοδα από εμπορικά και από σκάφη αναψυχής. Για τα έτη 2003-2006 γίνεται η υπόθεση ότι το ποσοστό που προέρχεται από τα σκάφη αναψυχής ανέρχεται σε 2%. Για τον υπολογισμό των εσόδων από τις υπηρεσίες ηλεκτροδότησης λαμβάνεται το γινόμενο του ποσοστού 2% επί του μοναδιαίου εσόδου ανά προσέγγιση σκάφους αναψυχής επί το συνολικό ετήσιο αριθμό προσεγγίσεων. Οι προβλέψεις για το μοναδιαίο έσοδα ανά προσέγγιση σκάφους αναψυχής προσαυξάνονται με βάση τον πληθωρισμό.

### **Διαχείριση σκαφών**

Το μοντέλο προβλέπει επίσης και έσοδα από διαχείριση σκαφών αναψυχής για τα οποία γίνονται οι ακόλουθες παραδοχές για τα έτη 2003-2006. Ο αριθμός θέσεων για διαχείριση σκαφών αναψυχής σύμφωνα με τη χωροθέτηση της μαρίνας ανέρχεται σε 54. Θεωρήθηκε ότι η μέση πληρότητα της μαρίνας για διαχείριση είναι σταθερή και ίση με 10%. Η μέση ετήσια διάρκεια παραμονής ενός σκάφους αναψυχής στη μαρίνα θεωρήθηκε ότι είναι ίση με 120 ημέρες (4 μήνες). Επιπλέον, η μέση ημερήσια χρέωση παραμονής για διαχείριση ανά μέτρο εκτιμάται σε €0,15. Έτσι, τα έσοδα από διαχείριση υπολογίζονται ως το γινόμενο του αριθμού των θέσεων επί τη μέση πληρότητα επί το μέσο μήκος επί τη μέση ημερήσια χρέωση παραμονής προσαυξημένο με τον ετήσιο πληθωρισμό.

### **Επισκευές σκαφών**

Μέχρι σήμερα δε γίνονται επισκευές σκαφών αναψυχής στη μαρίνα του Λιμένος Πρέβεζας. Παρόλα αυτά, στα πλαίσια της προσπάθειας εκσυγχρονισμού της μαρίνας το μοντέλο προβλέπει και έσοδα από καθελκύσεις και ανελκύσεις σκαφών, καθώς και από ελαφρές επισκευές και συντηρήσεις. Για τα έσοδα αυτά του ΛΠΤ έγιναν οι παραδοχές που ακολουθούν. Το μέσο ετήσιο ποσοστό σκαφών αναψυχής που ελλιμενίζονται και επισκευάζονται στο Λιμάνι Πρέβεζας θεωρήθηκε ότι ανέρχεται σε 3%. Το μέσο ετήσιο κόστος για επισκευή/σκάφος εκτιμήθηκε σε €200. Τα έσοδα του ΛΠΤ από επισκευές σκαφών υπολογίστηκαν ως το γινόμενο του μέσου ετήσιου ποσοστού σκαφών αναψυχής που ελλιμενίζονται και επισκευάζονται επί το μέσο ετήσιο κόστος για επισκευή/σκάφος επί τον αριθμό των προσεγγίσεων προσαυξημένο με τον ετήσιο πληθωρισμό.

### **Εκμετάλλευση ακίνητης περιουσίας**

- Εκμίσθωση οικιών και γραφείων  
Το Υπουργείο Εργασίας έχει την κυριότητα του κτιρίου των λιμενεργατών, ενώ η κυριότητα του κτιρίου που στεγάζει το τελωνείο ανήκει στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Και τα δύο αυτά κτίρια βρίσκονται στη ζώνη του Λιμένα Πρέβεζας αλλά δεν αποδίδουν έσοδα από εκμίσθωση στο ΛΠΤ.
- Εκμίσθωση τουριστικών καταστημάτων  
Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται τα έσοδα από την εκμετάλλευση των υπαίθριων χώρων καταστημάτων βρίσκονται μεν στη ζώνη του λιμένα της Πάργας αλλά την εμπορική τους εκμετάλλευση την έχει το ΛΠΤ, καθώς και τα έσοδα των στεγασμένων χώρων των καταστημάτων αυτών. Σύμφωνα με απόφαση της συνεδρίασης του Δ.Σ. του ΛΠΤ κατά την 13/05/02, αναπροσαρμόστηκε η τιμολογιακή πολιτική του ΛΠΤ σχετικά με την εκμετάλλευση των υπαίθριων χώρων. Έτσι τα έσοδα από εκμίσθωση υπαίθριων χώρων μπροστά από τα καταστήματα από το Μάιο του 2002 μέχρι το τέλος του έτους εκτιμήθηκαν ότι θα ανέλθουν σε €8,500. Αντίστοιχα, τα έσοδα από εκμίσθωση

στεγασμένων χώρων των καταστημάτων εκτιμώνται σε €3,000. Για την περίοδο προβλέψεων 2003-2006 τα παραπάνω έσοδα προσαυξάνονται με βάση τον πληθωρισμό.

#### **Εκμετάλλευση χερσαίων χώρων εμπορικού λιμένα**

Στην κατηγορία αυτή των εσόδων περιλαμβάνονται τα έσοδα από την εκμετάλλευση των μη στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων.

Για τα έτη 2004-2006 τα έσοδα από την εκμετάλλευση των παραπάνω επενδύσεων προσαυξάνονται με βάση τον πληθωρισμό.

Έσοδα από εκμίσθωση ακίνητης περιουσίας παρελθόντων ετών .

Κατά την περίοδο πρόβλεψης 2002-2006, τα έσοδα αυτά θεωρούνται μηδενικά με την λογική ότι οι καταβολές των μισθωμάτων θα γίνονται εμπρόθεσμα.

#### **Έσοδα από λοιπές δραστηριότητες (ανόργανα έσοδα)**

##### **• Πρόστιμα από παραβάσεις του ΚΟΚ στη ζώνη λιμένα**

Στην κατηγορία αυτή των εσόδων περιλαμβάνονται τα έσοδα του ΛΤΠ από τα πρόστιμα για παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. στην ζώνη του Λιμένα Πρέβεζας. Για την εκτίμηση των εσόδων αυτών κατά το έτος 2002 λαμβάνεται υπόψη ο μέσος όρος των ιστορικών στοιχείων προσαυξημένος με τον ετήσιο πληθωρισμό.

#### **Τόκοι από καταθέσεις**

Για τα έσοδα αυτά γίνεται η παραδοχή ότι χρησιμοποιούνται για την κάλυψη των αναγκών λειτουργίας του Ταμείου και όχι για επενδυτικούς σκοπούς. Κατά συνέπεια, για τα έτη 2002-2006, λαμβάνεται ως βάση για το 2002 οι τόκοι από καταθέσεις (τάξει μεγέθους) του έτους 2000 και οι προβλέψεις για τα έτη που ακολουθούν (2003-2006). βασίζονται στο ρυθμό μεταβολής των λειτουργικών δαπανών του ΛΤΠ κατά την περίοδο πρόβλεψης.

Κατά τα έτη 2003-2006, τα έσοδα αυτά προβάλλονται με βάση τον πληθωρισμό.

#### **Εκροές**

Οι εκροές του ΛΤΠ θα προέρχονται από δύο βασικές πηγές δαπανών:

1. Λειτουργικές δαπάνες
2. Άλλες δαπάνες.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται αναλυτικά οι παραπάνω πηγές δαπανών και εξετάζονται οι παραδοχές που λήφθηκαν υπόψη για την ανάπτυξη του μοντέλου.

#### **1. Λειτουργικές δαπάνες:**

- **Δαπάνες Μισθοδοσίας** . Η κατηγορία αυτή των δαπανών περιλαμβάνει τους βασικούς μισθούς προσωπικού, όλων των κατηγοριών τα επιδόματα, την Αυτόματη Τιμαριθμική Αναπροσαρμογή (ΑΤΑ), τα έξοδα παράστασης τις αποζημιώσεις του προσωπικού & λοιπές αμοιβές καθώς και τις εισφορές σε ασφαλιστικούς οργανισμούς. Οι προβλέψεις για το διάστημα 2002 — 2006 γίνονται με βάση τον πληθωρισμό. Σημειώνεται ότι στα πλαίσια της παρούσας μελέτης δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθεί ο ακριβής αριθμός

στελεχών που απαιτείται για τη λειτουργία του ΛΤΠ δεδομένου ότι αυτός εξαρτάται από το επίπεδο εργασιών και δραστηριοτήτων που τελικά θα επιδιωχθεί και επιτευχθεί.

- **Προμήθειες υλικών.** Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τις προμήθειες αναλωσίμων, ειδών συντήρησης μηχανημάτων, εξοπλισμού, κλπ. Οι προβλέψεις για το διάστημα 2002 — 2006 ακολουθούν τον πληθωρισμό.
- **Τηλεφωνικά, ύδρευση, φωτισμός, ταχυδρομικά και λοιπά μεταφορικά .** Οι προβλέψεις για το διάστημα 2002 — 2006 ακολουθούν τον πληθωρισμό.
- **Ασφάλιστρα, φύλακτρα, δικαστικά, επιδόσεις & λοιπές δαπάνες .** Οι προβλέψεις για το διάστημα 2002 — 2006 ακολουθούν τον πληθωρισμό με έτος βάσης το 2002.
- **Δαπάνες καθαρισμού, διαφημίσεις, εκτυπώσεις, συντηρήσεις & επισκευές κτιρίων, μηχανών & εγκαταστάσεων .** Οι προβλέψεις για το διάστημα 2002 — 2006 ακολουθούν τον πληθωρισμό με έτος βάσης το 2002 για Το οποίο λαμβάνεται ως δαπάνη ο μέσος όρος των τριών ετών 1999 — 2001.
- **Μισθώματα .** Οι προβλέψεις για το διάστημα 2002 — 2006 ακολουθούν τον πληθωρισμό. Φόροι, τέλη χαρτοσήμου & λοιπές δαπάνες ελέγχου βεβαίωσης & είσπραξης εσόδων Οι προβλέψεις για το διάστημα 2002 — 2006 ακολουθούν τον πληθωρισμό.
- **Έξοδα μετακίνησης & λοιπά έξοδα.** Για τα έτη 2002 - 2006, γίνεται η παραδοχή ότι τα έξοδα μετακίνησης και λοιπά έξοδα θα ανέλθουν σε 3.000 € ετησίως.

## 2. Άλλες Δαπάνες

- **Συνδρομές & αποδόσεις σ άλλα ταμεία**

Οι προβλέψεις για το διάστημα 2002 — 2006 ακολουθούν τον πληθωρισμό.

### 3.5. Ζεύξη Ακτίου Πρέβεζας – Ιόνια Οδός.

#### Συνέπειες στην κοινωνική και οικονομική ζωή της Πρέβεζας και γενικότερα της περιοχής

Η Ζεύξη Ακτίου - Πρέβεζας μειώνει το χρόνο της διαδρομής Άκτιο - Πρέβεζα - Ηγουμενίτσα κατά 35 λεπτά, με μια υποθαλάσσια σήραγγα, συνολικού μήκους 4.710 μ. Το έργο , που έχει ήδη ολοκληρωθεί , σε συνδυασμό με την Ιονία οδό που κατασκευάζεται με συμβάσεις παραχώρησης, συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη της δυτικής παραλιακής ζώνης.

Η ζεύξη Ακτίου σταμάτησε την κίνηση επιβατών με αποτέλεσμα να μετατραπεί το λιμάνι της Πρέβεζας σε Εμπορικό λιμάνι.

Η Ιόνια Οδός, θα είναι ο νέος οδικός άξονας, συνολικού μήκους 460 χιλιόμετρα, με 20 ανισόπεδους κόμβους και σήραγγες συνολικού μήκους 5 χιλιομέτρων. Αυτός ο νέος οδικός άξονας, φιλοδοξεί να βγάλει από την απομόνωση που σήμερα βρίσκεται η Δυτική Ελλάδα, σε συνδυασμό με τα δύο άλλα μεγάλα έργα που ήδη είναι πραγματικότητα, η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, και η υποθαλάσσια σύνδεση Ακτίου-Πρέβεζας.

Οι πόλεις Καλαμάτα, Πύργος, Πάτρα, Ρίο, Αντίρριο, Αγρίνιο, Άρτα και Γιάννενα θα συνδεθούν με τον νέο αυτοκινητόδρομο, φθάνοντας μέχρι την Κακαβιά, στα ελληνοαλβανικά σύνορα. Το κόστος κατασκευής του έργου υπολογιζόταν ότι θα ξεπερνούσε τότε, το ένα τρισεκατομμύριο δραχμές, που θα προκύψει κυρίως από ιδιωτικά κεφάλαια.

Η κατάσταση του δρόμου σήμερα, από το Ρίο προς βορρά είτε προς νότο δεν είναι ιδανική διότι ο δρόμος είναι στενός και αφήνει ελεύθερη την πρόσβαση των αγροτικών

αυτοκινήτων από τους γύρω οικισμούς. Αυτό συνεπάγεται κίνδυνο για την ασφάλεια της κυκλοφορίας του ταξιδιώτη, βάζοντας σε μεγάλη περιπέτεια τη ζωή του, με τα παρακινδυνευμένα προσπεράσματα, τις πολλές χωρίς ορατότητα στροφές, και αυξάνοντας τη διάρκεια λόγω της χαμηλής ταχύτητας του ταξιδιού καθώς και την ένταση του άγχους του ταξιδιώτη.

Με την ολοκλήρωση του έργου, η ταχύτητα των αυτοκινήτων θα μπορεί να είναι 120 χιλιόμετρα την ώρα, και οι οδηγοί θα μπορούν να πραγματοποιούν την απόσταση από το Αντίρριο ως την Κακαβιά μέσα σε 2 ώρες και 10 λεπτά. Όσον αφορά την απόσταση της Πάτρας από την Καλαμάτα ο χρόνος μετάβασης θα είναι λιγότερα από 2 ώρες.

Η Ιόνια Οδός με την ολοκλήρωσή της θα μετατρέψει σε ένα ενιαίο τουριστικό προϊόν προορισμού όλη την Δυτική Ελλάδα με π.χ. κρουαζιέρες, κλασσικούς γύρους κλπ.

Επίσης θα μπορεί να αναπτυχθεί ο τουρισμός πόλεων απαρτίζοντας ένα δίκτυο τουρισμού πόλεων με τις κυριότερες πόλεις. Η βελτίωση του τουριστικού προϊόντος δεν πρέπει να είναι μόνο στα ξενοδοχεία αλλά πρέπει να είναι σε όλα τα στοιχεία και τα μέσα του τουριστικού προϊόντος μεταξύ των οποίων είναι και οι οδικοί άξονες και οι σιδηροδρομικοί άξονες που θα διευκολύνουν τη μετακίνηση των τουριστών.

Η ταχύτητα της κυκλοφορίας και η μείωση του χρόνου μετακίνησης των ανθρώπων θα δημιουργήσουν μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων που θα προκύψει με συχνότερη και πυκνότερη επικοινωνία τους.

### 3.6. Εγνατία Οδός

Με την κατασκευή της, μειώνονται οι χρονοαποστάσεις και βγαίνουν από την απομόνωση οι περιοχές Ηπείρου, Δυτικής Μακεδονίας και Θράκης.

Αυξάνονται οι δυνατότητες επενδύσεων σε μεταφορές, βιομηχανία και τουρισμό. Ενώνονται τα βιομηχανικά κέντρα Δύσης και Ανατολής.

**Σε εθνικό επίπεδο**, η Εγνατία Οδός αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του συστήματος μεταφορών της Βόρειας Ελλάδας, βγάζει από την απομόνωση την Ήπειρο, τη Δυτική Μακεδονία και τη Θράκη. Θα δώσει την ευκαιρία συμπληρωματικών επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών π.χ. εμπορευματικά κέντρα<sup>3</sup>, της βιομηχανίας και του τουρισμού. Θα αποτελέσει άξονα ανάπτυξης της Βόρειας Ελλάδας.

**Σε ευρωπαϊκό επίπεδο**, η Εγνατία ενώνει τα βιομηχανικά κέντρα της Δύσης με την Ανατολή. Όσο περισσότερο διαμορφώνεται ένας μεγάλος πολιτικός και οικονομικός σχηματισμός, τόσο περισσότερο γίνονται αναγκαίες οι ακτινικές συνδέσεις από το κέντρο προς την περιφέρεια. Γι' αυτό και η Εγνατία χρηματοδοτείται με μεγάλα ποσά από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Εγνατία Οδός λειτουργεί συγχρόνως ως συλλεκτήριος οδικός άξονας των μεταφορών της Βαλκανικής και της Ν.Α. Ευρώπης. Σ' αυτήν καταλήγουν οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι IV (Βερολίνο - Σόφια - Θεσ/νίκη), IX (Ελσίνκι με κατάληξη την Αλεξανδρούπολη), X (Βιέννη - Βελιγράδι - Θεσ/νίκη).

Οι εννέα κάθετοι άξονες της Εγνατίας οδού εξασφαλίζουν τη διασύνδεση της Ελλάδας με τις χώρες των Βαλκανίων. Πρόκειται για τους κάθετους άξονες Ιωάννινα - Κακαβιά (Αλβανία), Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή (Αλβανία), Κοζάνη - Φλώρινα - Νίκη (FYROM), Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (FYROM), Θεσσαλονίκη - Σέρρες - Προμαχώνας (Βουλγαρία),

---

<sup>3</sup> Εμπορευματικό Κέντρο (ΕΚ) είναι ένα οργανικά σύνολο δομών, διαρθρωμένων υπηρεσιών και υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς, που ιδρύεται και λειτουργεί σε περιοχή που επιτρέπονται δραστηριότητες για εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών και υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή συνδέεται με σιδηροδρομικό σταθμό ή λιμάνι ή αεροδρόμιο.

Δράμα - Νευροκόπι - Εξοχή (Βουλγαρία), Ξάνθη - Εχίνος (Βουλγαρία), Κομοτηνή - Νύμφαια (Βουλγαρία), Αρδάνιο - Ορμένιο (Βουλγαρία).

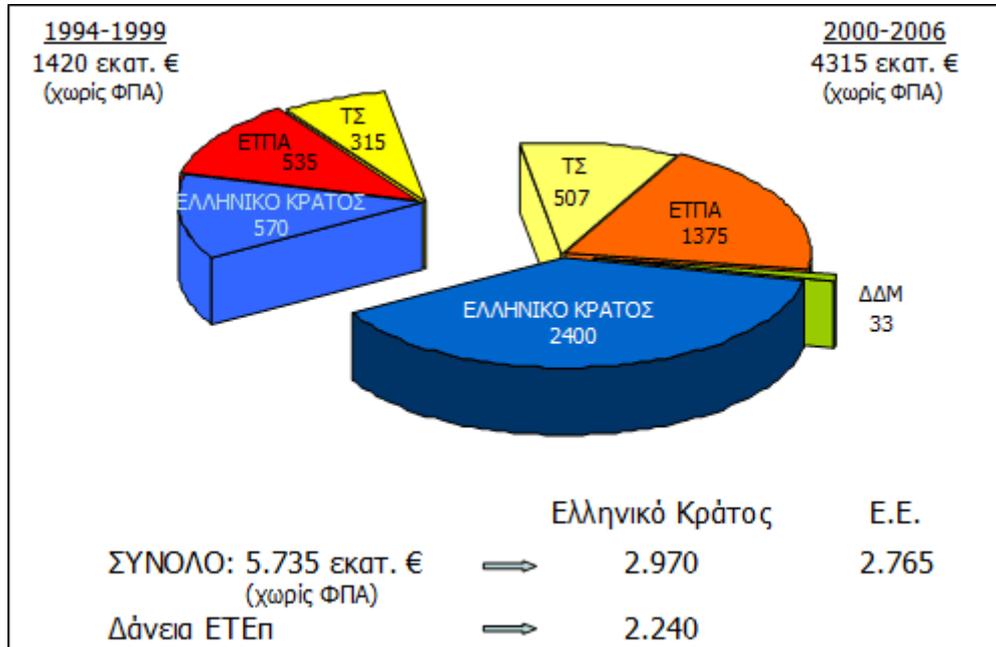
Η γεωστρατηγική σημασία της Εγνατίας στην περιοχή είναι μεγάλη. Τρεις σημαντικές γεννήτριες μεταφορικών κινήσεων είναι η Μαύρη Θάλασσα, το Αιγαίο (Ανατολική Μεσόγειος) και η Αδριατική/το Ιόνιο. Η σύνδεση τους επιτυγχάνεται μέσω ενός οδικού τετραπλεύρου, που περιλαμβάνει την Εγνατία, τους δύο κάθετους άξονές της, Αρδάνιο - Ορμένιο - Πύργος (Μπουργκάς) και Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή - Πόγραδετς - Τίρανα - Δυρράχιο, καθώς και τον Πανευρωπαϊκό Άξονα VIII, Δυρράχιο - Σκόπια - Σόφια - Πύργος (Μπουργκάς), τη λεγόμενη Παραεγνατία.

Η άμεση κατασκευή των τριών πλευρών, αφού ο άξονας VIII θα καθυστερήσει λόγω ουσιαστικής ανυπαρξίας χρηματοδότησης και επειδή διασχίζει περιοχή πολιτικά ασταθή, θα επιτρέψει την μεγάλη ανάπτυξη των μεταφορών.

Η απορρόφηση του Β' Κ.Π.Σ. ολοκληρώθηκε γρηγορότερα κατά ένα και πλέον έτος, δηλαδή περίπου στα μέσα του 2000 ενώ η προθεσμία απορρόφησης έληγε με το τέλος του 2001. Μέχρι σήμερα προχώρησε η χρηματοδότηση του έργου με βάση τους προβλεπόμενους πόρους του Γ' Κ.Π.Σ.

Με την Εγνατία Οδό και τους κάθετους άξονές της, η Ελλάδα θα συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση της νέας περιφερειακής αγοράς των Βαλκανίων και θα λειτουργεί αποτελεσματικά σε επιχειρηματικές κοινοτικές πρωτοβουλίες, από και προς τη Βαλκανική. Με το άνοιγμα της Βαλκανικής αγοράς δίνεται διέξοδος στις ελληνικές επιχειρήσεις και θα αναπτύσσεται η εξαγωγή προϊόντων και υπηρεσιών που έχουν ζήτηση στην αγορά αυτή

**Διάγρ. 3.6.1 «Χρηματοδότηση του ΕΡΓΟΥ»**



Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

## ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### 4.1 Ηγουμενίτσα κόμβος των θαλασσιών μεταφορών

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς ανήκει στην κατηγορία Α στην οποία (με απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) περιλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες διεθνούς σημασίας (από τους οποίους διακινούνται ετησίως τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων ή 200 000 επιβάτες). Πρόσφατα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε επενδύσεις γιγαντιαίων διαστάσεων, ακόμη και για τα κοινοτικά δεδομένα, για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών με σημεία αναφοράς τις λιμενικές υποδομές, καθώς είναι γνωστό ότι οι διευρωπαϊκοί άξονες καταλήγουν στα ευρωπαϊκά λιμάνια, οι κυριότεροι δε εξ αυτών, στα ελληνικά. Από την ομάδα υψηλού επιπέδου «Van Miert», για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε νέο κατάλογο 30 έργων προτεραιότητας, τα οποία αναμένεται να ξεκινήσουν πριν από το 2010. Σκοπός είναι να διαμορφωθούν ταχύτεροι, ασφαλέστεροι, ποιοτικότεροι και οικονομικότεροι διάδρομοι συνδυασμένων μεταφορών, με τη συγκέντρωση των επενδύσεων στις σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές. Τα ανωτέρω έργα χαρακτηρίζονται ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, προκειμένου να επιταχυνθεί η κατασκευή των διασυνοριακών τμημάτων. Δύο από τα έργα αυτά είναι και η επέκταση του οδικού άξονα Ηγουμενίτσα/Πάτρα-Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη και ο Σιδηροδρομικός άξονας του διαδρόμου συνδυασμένων μεταφορών Ιονίου-Αδριατικής με την κατασκευή του τμήματος Ηγουμενίτσα-Καλαμπάκα-Κοζάνη. Αυτές οι εξελίξεις δίνουν την δυνατότητα στην χώρα μας να αναζητήσει κονδύλια για την ανάπτυξη και βελτίωση των λιμενικών υποδομών που αφορούν τα προαναφερθέντα δίκτυα, στα οποία πρέπει να σημειωθεί ότι στην χρηματοδότηση τους θα συμμετάσχει και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Τα παραπάνω φανερώνουν την σημασία που αποδίδει η Ε.Ε. στην περιοχή και στις δυνατότητες του λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Για τον χαρακτηρισμό ενός λιμανιού ως κόμβου των συνδυασμένων μεταφορών και την συμμετοχή του σε σχετικά κοινοτικά προγράμματα είναι επιτακτική η πλήρωση των παρακάτω προϋποθέσεων:

- Καθημερινή κυκλοφορία επιβατών και προϊόντων (24 ώρες το 24ώρο, 7 ημέρες την εβδομάδα, 365 ημέρες το χρόνο).
- Απλουστευμένες διοικητικές και τελωνειακές διαδικασίες.
- Χρήση συστημάτων διασποράς πληροφοριών, προηγμένων υπολογιστικών συστημάτων ελέγχου καθώς και σύγχρονων συστημάτων που διευκολύνουν όλες τις δραστηριότητες στο λιμάνι, από την πρόσδεση του πλοίου έως τις διαδικασίες φόρτωσης, μεταφόρτωσης, κλπ. Όλες οι παραπάνω διαδικασίες πρέπει να παρέχονται με τον πιο γρήγορο και αξιόπιστο τρόπο.
- Υψηλού επιπέδου συστήματα ασφαλείας για το προσωπικό και τα εμπορεύματα. Είναι υποχρεωτική η εφαρμογή του κώδικα ασφαλείας ISPS (στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι η Ηγουμενίτσα θα είναι το πρώτο λιμάνι στην Ελλάδα που θα πιστοποιηθεί σύμφωνα με τον κώδικα ISPS).
- Εφαρμογή πολιτικής ίσων ευκαιριών και διαφάνειας προς τις ναυτιλιακές και όλες τις σχετικές με τις λιμενικές υπηρεσίες εταιρίες.
- Λιμενικές υποδομές που να προωθούν τις συνδυασμένες μεταφορές (όπως ράμπες για πλοία RO/RO, τερματικούς σταθμούς επιβατών, εμπορευματικά κέντρα, κλπ).

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, ως ένα από τα πιο σύγχρονα Ελληνικά λιμάνια, πληρεί ήδη τις περισσότερες από τις παραπάνω προϋποθέσεις έχοντας δίκαια χαρακτηριστεί κόμβος των συνδυασμένων μεταφορών του Ιονίου και της Αδριατικής. Όπως είναι φυσικό τα περισσότερα από τα προγράμματα της ΕΕ που αφορούν την Ναυτιλία βρίσκουν εφαρμογή εδώ.

Όλα τα παραπάνω φανερώνουν την σημαντικότητα του λιμανιού και τις δεδομένες δυνατότητές του. Στην σύγχρονη αγορά όμως δεν αρκεί μόνο η ύπαρξη των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων αλλά η έγκαιρη και συνεχής εκμετάλλευσή αυτών. Στον εθνικό γεωγραφικό χώρο η Ηγουμενίτσα έχει να ανταγωνιστεί απ' την μία πλευρά μεγάλα, εξοπλιστικά προηγμένα και εμπορικά καθιερωμένα λιμάνια όπως της Πάτρας και της Θεσσαλονίκης, καθώς και νέα ανερχόμενα λιμάνια όπως του Αστακού και ταυτόχρονα νέους μεταφορικούς διαδρόμους όπως οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις του Τσεσμέ στην Τουρκία με την Ανκόνα και το Πρίντεζι στην Ιταλία.

#### **4.1.1. Σύγκριση με άλλα Λιμάνια**

Συγκρίνοντας το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και τις δυνατότητές του, με το αντίστοιχο της Θεσσαλονίκης, διαπιστώνεται ότι το συγκριτικό του πλεονέκτημα της εισόδου στην Εγνατία Οδό μέσα από το λιμάνι, κινδυνεύει να καταργηθεί από την πρότερη λειτουργία των κάθετων αξόνων της Εγνατίας. Είναι επιτακτική ανάγκη η έγκαιρη έναρξη λειτουργίας της Εγνατίας Οδού (έστω και της λειτουργικής) για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών των νοτίων Βαλκανίων.

Η Θεσσαλονίκη δεν είναι το μοναδικό ανταγωνιστικό λιμάνι, ο Αστακός και η Πάτρα ως μεγάλα λιμάνια του Ιονίου αποτελούν τους κυριότερους ανταγωνιστές στον διάδρομο της Αδριατικής. Το νέο λιμάνι του Αστακού παρόλο που είναι το βαθύτερο λιμάνι στην Ελλάδα (δίνοντας την δυνατότητα σε μεγάλα εμπορικά πλοία να καταπλέουν σε αυτό), δεν έχει επαρκές οδικό δίκτυο για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Ακόμη παρόλο που έχει ζώνη ελεύθερου εμπορίου δεν υπάρχει μεγάλη ενδοχώρα την οποία να εξυπηρετεί. Επομένως τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που καθιστούν σε θέση ισχύος το λιμάνι Ηγουμενίτσας σε σχέση με το καθαρά εμπορικό (κυρίως διαμετακομιστικό) λιμάνι του Αστακού.

Το λιμάνι της Πάτρας παρόλο που αποτελεί το αφετήριο λιμάνι των γραμμών Ελλάδας – Ιταλίας και εξυπηρετεί τις μεταφορικές ανάγκες του μεγαλύτερου πληθυσμιακά τμήματος της χώρας, δεν μπορεί να παρουσιαστεί ως ο μελλοντικά ισχυρός ανταγωνιστής του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, καθώς οι μεταφορικές ανάγκες που εξυπηρετούνται είναι δεδομένες. Η Ηγουμενίτσα έχει το γεωγραφικό πλεονέκτημα της δυτικής πύλης των Βαλκανίων καθώς με την λειτουργία της Εγνατίας ενοποιούνται οικονομικά τα νότια Βαλκάνια έχοντας ως άμεσο αποτέλεσμα την σημαντική αύξηση των μεταφορών διαμέσου του λιμανιού.

Ως μελλοντική απειλή για το λιμάνι μπορούν να θεωρηθούν νέες ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ Ιταλίας και άλλων Βαλκανικών χωρών παρακάμπτοντας την Ηγουμενίτσα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η σύνδεση Ανκόνα – Τσεσμέ. Δυστυχώς για τους ανταγωνιστές η βιωσιμότητα τέτοιων γραμμών δεν είναι εύκολη υπόθεση. Οι γραμμές αυτές αποδεικνύονται χρονοβόρες, ακριβότερες και προσφέρουν χαμηλότερη ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών απαξιώνοντας τα όποια πλεονεκτήματα τους.

Αποτελεί κανόνα της ελεύθερης οικονομίας ότι η ίδια η αγορά διαμορφώνει τις εξελίξεις και καθοδηγεί την αναγκαιότητα των έργων και των ενεργειών. Ο κανόνας αυτός προσαρμοζόμενος στην περίπτωση της Ηγουμενίτσας δείχνει την ανάγκη επίσπευσης των

αναγκαίων έργων και υποδομών για την αξιοποίηση και ουσιαστική εκμετάλλευση των γεωγραφικών πλεονεκτημάτων.

Άμεση προτεραιότητά αποτελεί η αξιοποίηση των νέων ευκαιριών που παρουσιάζονται για το λιμάνι. Η ανάπτυξη παράπλευρων δραστηριοτήτων που θα προλειάνουν το έδαφος για την εφαρμογή των παραπάνω έχει ήδη ξεκινήσει. Συγκεκριμένα, η μετατροπή του λιμανιού σε αφετήριο λιμάνι, και η παροχή υπηρεσιών για την διευκόλυνση των μεταφορών, με σύγχρονες μεθόδους logistics, αποτελούν άμεσους στόχους. Αξιοποιώντας τις δεδομένες δυνατότητες του λιμανιού, η λειτουργία εμπορευματικού κέντρου καθώς και η δημιουργία car terminal για την εξυπηρέτηση των αναγκών της ευρύτερης περιοχής.

## 4.2 Νέος λιμένας Ηγουμενίτσας

Το νέο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας βρίσκεται στη νότια πλευρά της χερσαίας λιμενικής ζώνης, έξω από τον αστικό ιστό της πόλης και δίπλα στην κοινότητα Λαδοχωρίου. Καταλαμβάνει συνολική έκταση 210 στρεμμάτων εκ των οποίων το 130 στρέμματα αφορούν λιμενικό χώρο, ενώ τα 80 στρέμματα έχουν αποδοθεί για οδοποιία, χώρους στάθμευσης ΙΧ και φορτηγών, εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού κ.λ.π.

Το λιμένα αποτελούν σήμερα λιμενικές εγκαταστάσεις του παλαιού λιμένα Ηγουμενίτσας και πρόσφατα περαιωμένα λιμενικά έργα της Α' ολοκληρωμένης φάσης του νέου λιμένα Ηγουμενίτσας. Κατά τη φάση αυτή, κατασκευάστηκε το κτίριο του επιβατικού σταθμού και κρηπιδώματα συνολικού μήκους 760 μ., ωφέλιμου βάρους 10,70 μ., όπου εξυπηρετούνται αποκλειστικά οχηματαγωγά πλοία. Το θαλάσσιο μέτωπο των έργων έχει προσανατολισμό Β-Ν και το βόρειο άκρο του βρίσκεται σε απόσταση 290 μ. νότια της νότιας προβλήτας του παλαιού λιμένα.

Ο νέος Λιμένας θα διαθέτει 5 περιοχές πρόσδεσης ΕΓ/ΟΓ πλοίων, γραμμών εξωτερικού, 12 θέσεις πρυμνοδέτησης με δυνατότητα ταυτόχρονης εξυπηρέτησης έως και 7 πλοίων και ικανούς χερσαίους χώρους.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας παρέχει κατά κύριο λόγο υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών και οχημάτων. Το λιμάνι είναι κατά κύριο λόγο επιβατικό, με ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο με το Εσωτερικό όσο και με το Εξωτερικό,



δεδομένης της έλλειψης τόσο αποθηκευτικών χώρων όσο και κατάλληλων λιμενικών υποδομών, δεν γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων, εκτός από αυτά που μεταφέρονται στα φορτηγά και τις νταλίκες. Συνεπώς, το λιμάνι δεν μπορεί να χαρακτηριστεί εμπορευματικό.

Ως ένας από τους πιο σημαντικούς συγκοινωνιακούς κόμβους της Δυτικής Ελλάδας, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας συνδέεται με το Πρίντιζι, το Μπάρι, την Ανκόνα, τη Βενετία και την Τεργέστη της Ιταλίας, περιστασιακά με τον Αυλώνα της Αλβανίας, ενώ στο εσωτερικό της χώρας συνδέεται με την Πάτρα, την Κέρκυρα και τους Παξούς.

### 4.2.1. Παρουσίαση – Στοιχεία



Τον Σεπτέμβριο του 2003 ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε ο νέος επιβατικός σταθμός (Terminal), συνολικού εμβαδόν 6800 τ.μ.

Ο Νέος Σταθμός προορίζεται για την εξυπηρέτηση επιβατών καθώς και για τη στέγαση πολλών υπηρεσιών και καταστημάτων. Στο ίδιο κτίριο στεγάζονται και τα γραφεία

του Οργανισμού Λιμένας Ηγουμενίτσας. Στους πολλούς διαθέσιμους χώρους του, έχουν εγκατασταθεί γραφεία Check in, εμπορικά καταστημάτων, εστιατόριο, καφετερία και Καταστημάτων Αφορολογήτων Ειδών (ΚΑΕ). Δίπλα στον νέο Τερματικό Σταθμό βρίσκεται χώρος στάθμευσης ΙΧ αυτοκινήτων και το κτίριο ηλεκτρομηχανολογικής υποστήριξης του Κεντρικού Τερματικού Σταθμού Επιβατών, καθώς και των εγκαταστάσεων του Λιμένα.

Στο χώρο του νέου λιμένα και στη νότια πλευρά βρίσκεται η κεντρική πύλη με τον νέο σταθμό ελέγχου, ο οποίος βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Ο σταθμός διαθέτει τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας και αντίστοιχο αριθμό σημείων ελέγχου, παρέχοντας άμεση πρόσβαση στην Εγνατία Οδό, καθώς και σε οδικό κόμβο διακλάδωσης προς άλλες κατευθύνσεις. Στα υπό κατασκευή συμπληρωματικά έργα του λιμένα εντάσσεται και η κατασκευή νέας γεφυροπλάστιγγας δίπλα στην πύλη εισόδου για τη ζύγιση φορτηγών οχημάτων.

### **Εγκαταστάσεις - Εξοπλισμός - Παρεχόμενες Υπηρεσίες**

#### **Εγκαταστάσεις:**

- Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας συνολικού μήκους κρηπιδώματος : 782 m
- Παλαιό Λιμάνι εξωτερικού με μήκος κρηπιδώματος : 119 m
- Π/Θ Εσωτερικού και Παλαιό Λιμάνι με μήκος κρηπιδώματος : 930 m
- Κεντρικός Επιβατικός Σταθμός (Νέος Λιμένας)
- Πυροσβεστικός σταθμός (Νέος Λιμένας)
- Κτιριακές εγκαταστάσεις στο Παλαιό Λιμάνι
- Λιμενικός σταθμός στη Σαγιάδα και
- Λιμενικός σταθμός Συβότων.

#### **Παρεχόμενες Υπηρεσίες**

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. αφορούν την εξυπηρέτηση πλοίων Ro - Ro από Ιταλία, Πάτρα και Κέρκυρα από/προς τον Λιμένα Ηγουμενίτσας όπως και υποδοχής σκαφών αναψυχής και αλιευτικών στις περιοχές της Σαγιάδας, Πλαταριάς και Συβότων. Επίσης στο Νέο Λιμένα Ηγουμενίτσας είναι εγκατεστημένες και οι υπηρεσίες του Λιμεναρχείου Ηγουμενίτσας, του Τελωνείου και του Διαβατηριακού Ελέγχου.

#### **4.2.2. Έργα υφιστάμενα και υπό προγραμματισμό :**

Υπό υλοποίηση βρίσκεται η ασφαλτόστρωση του παραλιακού δρόμου της Ζώνης Λιμένα Ηγουμενίτσας

Υπό προγραμματισμό είναι η Β' Ολοκληρωμένη Φάση, η βελτίωση του λιμενίσκου Ηγουμενίτσας, η κατασκευή ράμπας (γλιστράς) για σκάφη και η επέκταση του λιμενίσκου αλιευτικών σκαφών στην Ηγουμενίτσα.

Περιγραφή Περιοχής	Μήκος Κρητιδώματος (m)	Βάθος (m)	Μήκος Χερσαίας Ζώνης ( Km )
Λιμάνι Συβότων	360 m	3,50 m- 5,00 m	1 Km
Λιμάνι Πλαταριάς	705m	2,00 m -5,00m	3 Km
Νέος Λιμένας	782m	10,65m	
Παλαιό Λιμάνι Εξωτερικού	119m	10m	5, 5 Km
Π/Θ Εσωτερικού και Παλαιό Λιμάνι	930m	5,00 - 8,00 m	
Λιμάνι Σαγιάδας	551 m	4,00 m - 5,50 m	

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Δυτικής Ελλάδας με σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια. Το λιμάνι διαθέτει ακτοπλοϊκή σύνδεση με νησιά του Ιονίου και άλλες περιοχές της Ηπείρου, αλλά και με το εξωτερικό (Ιταλία, Αλβανία). Διαθέτει υποδομή για ελλιμενισμό και εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής. Παράλληλα εξυπηρετεί και εμπορευματικά πλοία.

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί τον αντίποδα σε σχέση με την Εγνατία οδό ενώ άξονας Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα και Αλεξανδρούπολης αποτελεί άξονα λιμανιών τα οποία συνδυαστικό μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες στη χερσαία και θαλάσσια διακίνηση μεταφορικού έργου.

Σημαντικός παράγοντας στην ανάπτυξη της αποτελεί η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού στην επόμενη διετία, κάτι που θα διευκολύνει τις συνδυασμένες μεταφορές, ακολουθώντας τις διεθνείς τάσεις. Προβλέπεται ότι η Ηγουμενίτσα θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στις μεταφορές καθώς θεωρείται η Δυτική Πύλη στην Ελλάδα και τα Βαλκάνια, απορροφώντας σημαντικούς κρατικούς και ευρωπαϊκούς πόρους για την περαιτέρω ανάπτυξη της. Σύμφωνα με πρόσφατες νομοθετικές ρυθμίσεις το λιμάνι της Ηγουμενίτσας προβλέπεται να μετατραπεί σε Οργανισμό Λιμένας με μορφή Ανωνύμου Εταιρείας.

Έχουν ολοκληρωθεί σημαντικά έργα που αφορούν τη νότια επέκταση του λιμανιού, ώστε αυτό να καταστεί λειτουργικό και να αναλάβει το μεγαλύτερο μέρος της υφιστάμενης κίνησης του λιμανιού, ενώ έχουν προγραμματιστεί έργα 44,02 εκ. ευρώ για τη σύνδεση του με τις υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις και την εκβάθυνση και διάνοιξη του διαύλου, ώστε να είναι δυνατή η ταυτόχρονη διέλευση 2 πλοίων.

Το 2001 αποβιβάστηκαν περισσότεροι από 1 εκατ. επιβάτες, κατέπλευσαν 14.281 πλοία ενώ διακινήθηκαν 434.881 τόνοι εμπορευμάτων.

Την τελευταία δεκαετία η επιβατική κίνηση της γραμμής εξωτερικού παρουσιάζει ανοδική πορεία καθώς αποτελεί σημαντικό σταθμό των γραμμών που συνδέουν την Ελλάδα με την Ιταλία, ενώ παράλληλα σημαντική άνοδο παρουσιάζουν και οι κατάπλοι πλοίων εσωτερικού και εξωτερικού.

Μολονότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη στη μεταφορά επιβατών, οι δυνατότητες εξυπηρέτησης πλοίων και εμπορευμάτων είναι αυτή τη στιγμή περιορισμένες και αφού έχει ήδη φτάσει σε επίπεδα κορεσμού.

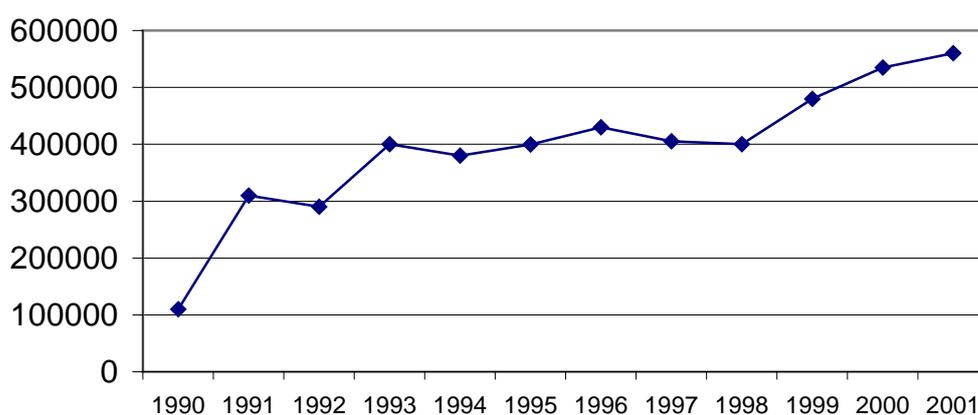
#### 4.2.3. Κίνηση στο Λιμάνι Ηγουμενίτσας – Στατιστικά Στοιχεία

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την επιβατική κίνηση του λιμανιού την τελευταία δεκαετία, η οποία παρουσιάζει αυξητική τάση με εξαίρεση τα έτη 1992, 1994, 1995 και 1998.

**Πίν. 4.2.3.1 «Συγκεντρωτική επιβατική κίνηση γραμμής εξωτερικού από 1990 έως 2001.»**

Έτος	Σύνολο
1990	128.208
1991	322.200
1992	284.325
1993	404.233
1994	394.530
1995	390.328
1996	442.371
1997	402.136
1998	392.085
1999	476.891
2000	534.053
2001	545.319

**Διάγρ. 4.2.3.1 «Επιβατική κίνηση γραμμής εξωτερικού από 1990 έως 2001.»**

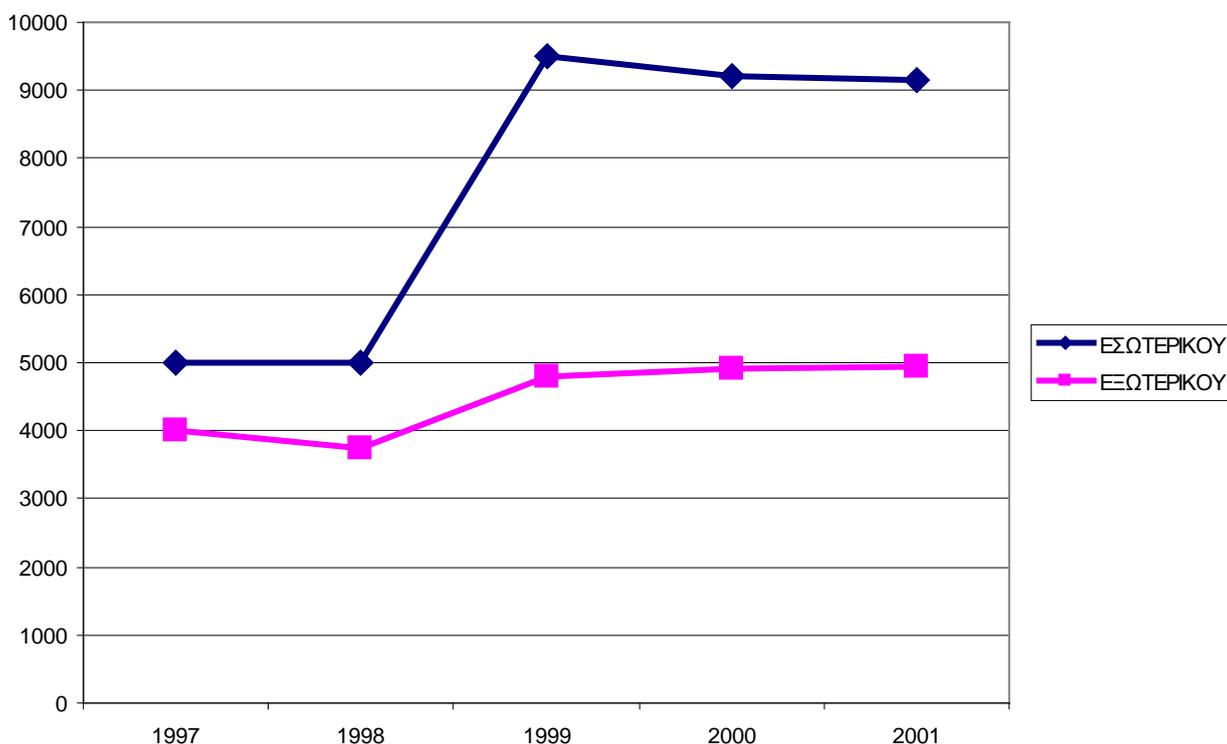


Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα πλοία εξωτερικού και εσωτερικού που καταπλέουν στο λιμάνι. Όσον αφορά στα πλοία εσωτερικού, το 1999 παρουσιάζει μια αξιοσημείωτη αύξηση της τάξης του 48% φτάνοντας στους 9508 κατάπλους από 4939. Από την άλλη τα πλοία του εξωτερικού παρουσιάζουν μια σταθερή αυξητική πορεία χωρίς κάποια ραγδαία αυξομείωση.

**Πίν. 4.3.2.2 «Κατάπλοι στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας για τα έτη 1997-2001»**

ΚΑΤΑΠΛΟΙ		
Έτη	Εσωτερικού	Εξωτερικού
<b>1997</b>	<b>5066</b>	<b>3951</b>
<b>1998</b>	4939	3739
<b>1999</b>	9508	4730
<b>2000</b>	9177	4857
<b>2001</b>	<b>9177</b>	<b>4857</b>

**Διάγρ. 4.3.2.2 «Κατάπλοι Εσωτερικού και Εξωτερικού στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας για τα έτη 1997-2001»**



ΛΙΜΑΝΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ		
	2002	2003	%
ΑΝΚΟΝΑ	180.238	167.229	-7,22
ΒΕΝΕΤΙΑ	58.166	56.888	-2,20
ΜΠΑΡΙ	95.626	92.555	-3,21
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	142.191	126.026	-11,37
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	50.240	36.610	-27,13
ΑΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	0	0	0,00
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>526.787</b>	<b>479.308</b>	<b>-9,01</b>

Πίν. 4.2.3.3 Επιβατική Κίνηση Λιμάνι Ηγουμενίτσας κατά την τριετία 2001-2003  
2001/2002/2003

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ			ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ			ΜΑΡΤΙΟΣ		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	4.979	6,266	6.224	2.750	4.404	3,082	3,670	5,060	5.117
ΒΕΝΕΤΙΑ	1.996	1.541	1.591	774	1.429	2.038	1.294	2.481	2.094
ΜΠΑΡΙ	6.192	4.916	4.058	3.617	3,956	2.903	5.196	5.222	4.316
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	6.227	3.142	2,894	3.348	2.684	2.385	3.886	3.748	3.500
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	2.761	1.310	901	1.545	991	768	1.915	1.335	935
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>22.155</b>	<b>17.175</b>	<b>15.668</b>	<b>12.034</b>	<b>13.464</b>	<b>11.176</b>	<b>15.961</b>	<b>17.846</b>	<b>15.962</b>

2001/2002/2003

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΑΠΡΙΛΙΟΣ			ΜΑΙΟΣ			ΙΟΥΝΙΟΣ		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	6.955	8.025	7.731	6.776	9.646	8.538	10.897	9.841	9.974
ΒΕΝΕΤΙΑ	3.487	3.163	2.965	2.981	4.927	3.502	6.634	4.701	5.533
ΜΠΑΡΙ	7.552	5.896	5.589	4.665	7,156	5.790	5.412	5.642	5.536
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	5.412	4.340	3.647	4.946	4.180	3.855	7.533	4.880	5.313
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	3.333	1.885	1.424	3.259	2.765	1.938	4.525	3.254	2.778
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>26.739</b>	<b>23.309</b>	<b>21.356</b>	<b>22.627</b>	<b>26.674</b>	<b>23.623</b>	<b>35.001</b>	<b>28.518</b>	<b>29.134</b>

2001/2002/2003

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΙΟΥΛΙΟΣ			ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ			ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	22.160	22.991	18.046	61.866	60.151	56.571	28.906	29,648	30.472
ΒΕΝΕΤΙΑ	7.290	9.255	7.710	12.531	13.722	15.840	6,382	8.460	8.803
ΜΠΑΡΙ	9,567	9.174	10.102	37.844	27.320	28.431	15.486	11.797	12.009
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	17.663	14.151	10.352	77.891	75.133	63.169	21.251	19,905	19.750
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	7.659	7.348	4.709	15.786	15.665	10,649	10.981	9.385	7.507
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>64.339</b>	<b>62.919</b>	<b>50.919</b>	<b>205.918</b>	<b>191.991</b>	<b>174.660</b>	<b>83.006</b>	<b>79.195</b>	<b>78.541</b>

**2001/2002/2003**

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ			ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ			ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	10.849	12.015	10.857	5.771	6,848	5.786	3.532	5.343	4.831
ΒΕΝΕΤΙΑ	4,095	4.817	4.222	2243	2,123	1.370	1.424	1.547	1.220
ΜΠΑΡΙ	6.047	6.012	5.727	3.921	5,219	4.579	2.836	3.116	3.515
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	4.702	4.802	4.937	2.687	2.568	3.627	1.925	2.658	2.597
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	4.683	3.892	2.777	1.719	1.354	1.244	1.105	1.056	980
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	197	0	0	129	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>30.376</b>	<b>31.735</b>	<b>28.520</b>	<b>16.341</b>	<b>18.241</b>	<b>16.606</b>	<b>10.822</b>	<b>13.720</b>	<b>13.143</b>

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ		
	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	169.111	180.238	167.229
ΒΕΝΕΤΙΑ	51.131	58.166	56.888
ΜΠΑΡΙ	108.335	95.626	92.555
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	157.471	142.191	126.026
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	59,271	50.240	36.610
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	326	0
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>545.319</b>	<b>526.787</b>	<b>479.308</b>

**Σχόλια:** όπως παρατηρείται από τα οικονομικά στοιχεία η συνολική επιβατική κίνηση στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, παρουσιάζει μείωση. Από **545.319 επιβάτες το 2001** μειώθηκε σε **526.787(2002)** και **479.308(2003)**.

**Πίν. 4.2.3.4 «Κίνηση Φορτηγών κατά την τριετία 2001-2003»**

**2001/2002/2003**

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ			ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ			ΜΑΡΤΙΟΣ			ΑΠΡΙΛΙΟΣ			ΜΑΙΟΣ			ΙΟΥΝΙΟΣ		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	721	1,689	1.466	914	1.540	1,007	1.117	1.399	1.637	1.080	1,852	1,566	1.365	1.464	1.856	1.395	1.547	1.456
ΒΕΝΕΤΙΑ	667	6391	633	350	735	870	573	1.187	958	812	1.186	968	692	1.133	1.094	809	709	779
ΜΠΑΡΙ	834	1.230	1.172	1.132	1.682	1.215	1.511	1.972	1.593	1.777	1.504	1.689	1.472	1.764	2.043	1.127	1.589	1.969
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	1.354	1.115	1.541	1.347	1.226	1.685	1.485	1.419	2.055	1.224	1.641	1.591	1.734	1.255	1.634	1.483	1.419	1.815
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	803	451	367	767	397	338	894	395	405	698	465	425	899	556	579	917	594	504
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>4.379</b>	<b>5.124</b>	<b>5.179</b>	<b>4.510</b>	<b>5.580</b>	<b>5.115</b>	<b>5.580</b>	<b>6.372</b>	<b>6.648</b>	<b>5.591</b>	<b>6.648</b>	<b>6.239</b>	<b>6.162</b>	<b>6.172</b>	<b>7.206</b>	<b>5.731</b>	<b>5.858</b>	<b>6.523</b>

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΙΟΥΛΙΟΣ			ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ			ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ			ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ			ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ			ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	1.893	1.881	1.452	1.198	1.057	1.077	1.473	1.469	1.281	1.898	1.469	1.489	1.903	1.994	1.706	1.001	1.408	1.371
ΒΕΝΕΤΙΑ	1.127	960	815	979	781	836	983	929	794	966	914	799	990	858	584	537	468	398
ΜΠΑΡΙ	1.303	1.613	2.619	859	1.092	1.753	1.449	1.700	2.181	1.355	1.435	2.049	1.296	1.799	2.098	919	1.178	1.632
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	1.655	1.822	1.967	944	780	942	1.543	1.832	2.082	1.329	1.818	2.314	1.083	1.500	2.436	798	1.522	1.532
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	1.052	811	578	782	645	551	783	717	425	615	586	359	482	442	394	300	373	306
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	107	0	0	76	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΑ	7.030	7.087	7.431	4.762	4.355	5.159	6.231	6.647	6.763	6.163	6.329	7.010	5.754	6.669	7.218	3.555	4.949	5.239

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ		
	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	15.958	18.769	17.364
ΒΕΝΕΤΙΑ	9.485	10.499	9.528
ΜΠΑΡΙ	15.034	18.558	22.013
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	15.979	17.349	21.594
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	8.992	6.432	5.231
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	183	0
ΣΥΝΟΛΑ	<b>65.448</b>	<b>71.790</b>	<b>75.730</b>

**Σχόλια:** όπως παρατηρείται από τα οικονομικά στοιχεία η συνολική κίνηση των φορτηγών οχημάτων, στο λιμάνι Ηγουμενίτσας, παρουσιάζει αύξηση. Από **65.448** οχήματα το **2001**, αυξήθηκε σε **71.790** (2002) και **75.730**(2003) .

**Πίν. 4.2.3.5 «Κίνηση επιβατηγών οχημάτων κατά την τριετία 2001-2003»**

**2001/2002/2003**

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ			ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ			ΜΑΡΤΙΟΣ			ΑΠΡΙΛΙΟΣ			ΜΑΙΟΣ			ΙΟΥΝΙΟΣ		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	1.162	1.272	1.267	508	858	637	766	1.061	1.045	1.335	1.609	1.421	1.487	2.293	1.949	2.505	2.495	2.586
ΒΕΝΕΤΙΑ	424	239	291	123	255	277	163	363	275	650	469	549	730	1.085	930	1.642	1.456	1.617
ΜΠΑΡΙ	996	669	456	578	507	331	710	649	557	802	720	743	665	886	778	812	849	842
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	658	288	322	335	295	192	404	332	317	547	411	435	584	545	551	970	678	754
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	615	327	197	318	229	98	418	372	245	919	485	303	672	687	471	1.070	861	703
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΑ	3.855	2.795	2.533	1.862	2.144	1.535	2.461	2.777	2.439	4.253	3.694	3.451	4.138	5.496	4.679	6.999	6.339	6.502

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΙΟΥΛΙΟΣ			ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ			ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ			ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ			ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ			ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	5.398	5.532	4.482	16.440	15.839	14.558	8.400	8.575	8.393	2.849	3.342	2.932	1.382	1.602	1.246	638	1.032	985
ΒΕΝΕΤΙΑ	1.749	2.257	2.014	3.438	3.807	4.164	1.858	2.535	2.633	947	1.322	1.319	528	458	351	266	597	243
ΜΠΑΡΙ	1.751	1.484	1.526	9.374	6.429	6.760	3.537	2.434	2.452	1.092	993	856	736	780	628	461	407	488
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	3.274	2.549	1.801	18.642	17.911	15.479	4.638	4.322	4.745	677	690	756	318	305	375	201	262	256
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	1.848	1.856	1.273	4.526	4.523	3.392	3.453	3.130	2.542	1.199	1.238	1.018	584	451	403	306	282	252
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	1	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΑ	14.020	13.678	11.096	52.420	48.509	44.353	21.886	20.996	20.765	6.764	7.608	6.881	3.548	3.597	3.003	1.872	2.580	2.224

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ		
	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	42.870	45.510	41.501
ΒΕΝΕΤΙΑ	12.518	14.843	14.663
ΜΠΑΡΙ	21.514	16.807	16.417
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	31.248	28.586	25.963
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	15.928	14.441	10.897
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	24	0
ΣΥΝΟΛΑ	<b>124.078</b>	<b>120.213</b>	<b>109.461</b>

**Σχόλια:** όπως παρατηρείται από τα οικονομικά στοιχεία η συνολική κίνηση επιβατηγών οχημάτων στο λιμάνι Ηγουμενίτσας, παρουσιάζει μείωση. Από **124.078** επιβατηγά αυτοκίνητα το **2001**, μειώθηκε σε **120.213(2002)** και **109.461(2003)**.

#### Πίν. 4.3.2.6 «Κατάπλοι Εξωτερικού – Εσωτερικού»

ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ				ΚΑΤΑΠ. ΕΞΩΤ. ΜΕ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ		
	ΠΛΟΙΟ	ΚΑΤΑΠΛΟΙ 2003	ΚΑΤΑΠΛΟΙ 2002	ΠΛΟΙΟ	ΚΑΤΑΠΛΟΙ 2003	ΚΑΤΑΠΛΟΙ 2002
1	SUPERFAST I	259	209	ΚΡΗΤΗ I	48	29
2	SUPERFAST II	183	242	ΣΟΦ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	169	190
3	SUPERFAST V	28	5	PASIPHAE PALACE	194	193
4	SUPERFAST VI	28	23	IKARUS PALACE	196	197
5	SUPERFAST XI	176	91	ΚΡΗΤΗ I	48	29
6	SUPERFAST XII	149	47	ΚΡΗΤΗ M	20	26
7	HEL. SPIRIT	189	191	BLUE HORIZON	200	164
8	ARIADNE PALACE	36	32	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	93	51
9	ΜΗΔΕΙΑ	1	73	ΔΕΥΚΑ ΟΡΗ	180	186
10	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	16	20	OL. CHAMPION	189	217

11	BLUE BRIDGE	283	279	OLYMPIA PALACE	175	196
12	EL GRECO	155	83	IKARUS PALACE	196	197
13	KING MINOS	70	175	PASIPHAË PALACE	194	193
14	ΕΡΟΤΟΚΡΙΤΟΣ	216	62	EUROPA PALACE	187	118
IS	POLARIS	202	188	ARIADNE PALACE	209	
16	ATHENS EXPRESS	89	115	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ:	58	162
17	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α	277	219	BLUE SKY	222	166
IS	ΟΥΡΑΝΟΣ	165	177	BLUE STAR II	8	155
19	ΕΓΝΑΤΙΑ III	103				
	ΣΥΝΟΛΟ	2625	2231	ΣΥΝΟΛΟ	2.755	2469

### ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

	ΠΛΟΙΟ	ΚΑΤΑΠΛΟΙ 2003	ΚΑΤΑΠΛΟΙ 2002
1	ΑΓ.ΣΠΥΡΙΔΩΝ	692	805
2	ΑΓΙΑ ΘΕΟΔΩΡΑ	887	856
3	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π	788	774
4	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	861	810
5	ΘΕΟΛΟΓΟΣ	453	563
6	ΒΙΒΗ Λ.	483	539
7	ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	564	573
8	NANTH	587	574
9	ΤΑΤΙΑΝΑ	488	
12	Κ. ΒΑΓΓΕΛΗΣ	959	944
10	ΣΑΝΤΑ III	409	249
11	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	260	172
12	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΧ	1	
13	ΛΕΥΚΙΜΗ	498	
14	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	13	
15	ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	35	
16	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ III	4	
	<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>7982</b>	<b>6859</b>

**Σχόλια:** Όπως παρατηρείται από την ανάλυση των άνω οικονομικών στοιχείων από το λιμεναρχείο Πρέβεζας, οι κατάπλοι εσωτερικού κατά το έτος **2003** παρουσιάζουν ανοδική τάση, από **6.589(2002)** αυξήθηκαν σε **7.982(2003)**.

### 4.3. Οικονομικά Στοιχεία

#### Έσοδα

Από 1/9/2001 έως 31/12/2001 (1η υπερδ. εταιρ. χρήση)

Λιμενικά Τέλη και Δικαιώματα	4.466.651,81
Εκμισθώσεις	389.039,96
Κεφαλαίων	714.695,73

Από 1/1/2003 έως 31/12/2003 (1η εταιρική χρήση)

Λιμενικά Τέλη και Δικαιώματα	3.341.369,81
Εκμισθώσεις	331.566,53
Κεφαλαίων	299.266,36

#### Έξοδα

Από 1/9/2001 έως 31/12/2001 (1η υπερδ. εταιρ. χρήση)

Αμοιβές Προσωπικού	251.656,12
Συντηρήσεις δρόμων, ακτών, εγκαταστάσεων	1.971.884,41
Επενδύσεις εξ ιδίων πόρων	533.750,00

Από 1/1/2003 έως 31/12/2003 (1η εταιρική χρήση)

Αμοιβές Προσωπικού	205.440,90
Συντηρήσεις δρόμων, ακτών, εγκαταστάσεων	1.999.434,95
Επενδύσεις εξ ιδίων πόρων	1.300.048,06

### 4.4. Προβλήματα - Προοπτικές

Το ΥΕΝ στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού του, προχώρησε στην υλοποίηση της Α΄ Φάσης του ολοκληρωμένου ηλεκτρονικού πληροφοριακού συστήματος ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας (γνωστού με τον όρο σύστημα VTΜIS (Vessel Traffic Management Information Services). Το σύστημα αυτό στην Α΄ φάση ανάπτυξης του καλύπτει την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Πειραιά, καθώς και τμήμα του Ιονίου Πελάγους (στενά Κέρκυρας-Ηγουμενίτσας, θαλάσσια περιοχή Πατραϊκού κόλπου και Ρίο-Αντίρριο) και αποτελείται από τοπικά κέντρα ελέγχου και διαχείρισης θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTS) καθώς και από απομακρυσμένους ανεπάνδρωτους σταθμούς αισθητήρων, (περιλαμβάνουν radar επιτήρησης, μετεωρολογικούς αισθητήρες, κάμερες ημέρας/νύχτας, ραδιογωνιόμετρα κλπ.).



Τα τέσσερα (4) κέντρα VTS που έχουν αναπτυχθεί στα λιμάνια του Πειραιά, Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας συνδέονται με το Εθνικό κέντρο VTΜIS που βρίσκεται στον Πειραιά το οποίο μπορεί να ελέγχει τα κατά τόπους κέντρα. Οι διασυνδέσεις των απομακρυσμένων ανεπάνδρωτων

σταθμών αισθητήρων με τα κατά τόπους κέντρα VTS γίνεται μέσω μικροκυματικών ζεύξεων και των κέντρων VTS με το κέντρο VTMISS μέσω του δικτύου δεδομένων του ΟΤΕ ΑΕ.

#### **4.5. Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας (Ο.Λ.Ηγ.)**

##### **Στρατηγικός και Επιχειρησιακός Σχεδιασμός**

Ο εκσυγχρονισμός και η οργάνωση των δέκα Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. της Χώρας επιτυγχάνεται με τον μακροχρόνιο προγραμματισμό και σχεδιασμό των δράσεων τους. Στα πλαίσια αυτά, καθιερώνεται η υποχρέωση των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. της Χώρας, σύμφωνα με το Άρθρο 22 του Ν. 2932/2001, να καταρτίζουν Επιχειρησιακά και Στρατηγικά Σχέδια, διάρκειας τριών έως πέντε ετών, και να τα αναθεωρούν. Τα Σχέδια αυτά αποτελούν ουσιαστικά εργαλεία των διοικήσεων των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. και βασίζονται σε προκαθορισμένους και εγκεκριμένους από την Πολιτεία ποσοτικούς και ποιοτικούς στόχους.

Τα Επιχειρησιακά και Στρατηγικά Σχέδια προβλέπεται να συνδυάζουν την ελεύθερη επιχειρηματική πρωτοβουλία με την κοινωνική ευαισθησία και την οικονομική αποτελεσματικότητα, με βασικό στόχο την εξασφάλιση υπηρεσιών και προϊόντων υψηλής ποιότητας. Η πρόσβαση σε νέες αγορές, η προώθηση της συνεργασίας με δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις του εσωτερικού και του εξωτερικού, η εξασφάλιση χρηματοδοτικών πόρων και η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων, η εισαγωγή νέων τεχνολογιών, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων και η μείωση της γραφειοκρατίας, ανήκουν στους βασικούς άξονες της πολιτικής για την ανάπτυξη των Οργανισμών Λιμένων.

Τα Επιχειρησιακά και Στρατηγικά Σχέδια, υποβάλλονται για έγκριση στους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας για να κατατεθούν τελικά στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής και να υπογραφούν Συμβόλαια Διαχείρισης μεταξύ των Οργανισμών Λιμένα Α.Ε. και του Ελληνικού Δημοσίου.

Ο εκσυγχρονισμός της χώρας και η διασφάλιση των θαλασσιών συνόρων, αναδεικνύουν τη λήψη μέτρων ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές και τα λιμάνια ως θέμα ύψιστης προτεραιότητας. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) έχει καταστρώσει πρωτοποριακά σχέδια για την ασφάλεια των λιμένων και των θαλασσιών οδών.

Η επιτυχής ολοκλήρωση της πρώτης φάσης του Εθνικού Συστήματος Διαχείρισης και Ελέγχου της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMISS), αναβαθμίζει την ασφάλεια και την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών θαλασσών και Λιμένων. Επίσης το ΥΕΝ προγραμματίζει την επέκταση του Εθνικού Συστήματος VTMISS και σε άλλες περιοχές του ελληνικού θαλάσσιου χώρου με την ανάπτυξη εννέα (9) νέων κέντρων VTS/RTS, που θα καλύπτουν τα ανατολικά και νότια σύνορα της χώρας, καθώς και είκοσι τεσσάρων (24) σταθμών αισθητήρων-radar.

Στην πλήρη λειτουργία του το Εθνικό Σύστημα VTMISS αναμένεται ότι θα εξασφαλίσει και θα θωρακίσει πλήρως τα εκτεταμένα θαλάσσια σύνορα της χώρας και θα διασφαλίσει την ασφάλεια των πλοίων και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

##### **Ηγουμενίτσα**

Στην ανάπτυξη και του εμπορικού τμήματος του λιμένα Ηγουμενίτσας στρέφεται σταδιακά η διοίκηση του Ο.Λ.Ηγ. Με δεδομένο ότι η επιβατική κίνηση εμφανίζει διαρκείς αυξητικές τάσεις κατά την τελευταία 5ετία (περισσότεροι από 1.200.000 επιβάτες ετησίως), το ενδιαφέρον εστιάζεται πλέον και στις εμπορευματικές μεταφορές, δηλαδή στην διακίνηση ασυνόδευτων φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων. Στην κατεύθυνση αυτή έτος - ορόσημο

θεωρείται το 2008, όπου, σύμφωνα με το Master Plan του οργανισμού, αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί όλα τα έργα υποδομής στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, καθώς και το μεγαλύτερο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας.

Επιδιώκεται η ανάδειξη του ρόλου του λιμένα Ηγουμενίτσας στις συνδυασμένες μεταφορές, ο οποίος ισχυροποιείται με την αποπεράτωση της Εγνατίας Οδού, ως «Δυτική Πύλη» της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδος για τη διακίνηση επιβατών αλλά και εμπορευμάτων μέσω φορτηγών οχημάτων, από και προς το εξωτερικό και το εσωτερικό της χώρας.

Μεταξύ των στρατηγικών στόχων του επενδυτικού και αναπτυξιακού προγραμματισμού του Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. επισημαίνεται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα, βάσει στρατηγικών εκσυγχρονισμού των κύριων λιμενικών δραστηριοτήτων, και της δημιουργίας νέων πακέτων υπηρεσιών. Στο επενδυτικό πρόγραμμα υποδομής του Οργανισμού, σε συνδυασμό με τον επαναπροσδιορισμό της Χερσαίας Ζώνης του λιμένα Ηγουμενίτσας, προβλέπονται έργα επέκτασης και βελτίωσης της υφιστάμενης υποδομής και των συνθηκών λειτουργίας του λιμένα, όπως επίσης δράσεις για τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού.

## ΠΕΜΠΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### Άλλα Ηπειρώτικα λιμάνια - Ιστορικά

Άλλα ηπειρώτικα λιμάνια ήταν: της Σαλαώρας, του Μύτικα, της Καστροσυκιάς, της Ρηνιάσας (σημερινά Ριζά), της Σπλάτζας (σημερινή Αμμουδιά), του Αγίου Ιωάννη, της Πάργας, της Αρπίτσας (σημερινή Πέρδικα) του Μούρτου ή της Βώλιας (σημερινά Σύβοτα) της Πλαταριάς, της Σαγιάδας του Κάτω Κόσμου (σημερινός Αετός), του Βουθρωτού, του Βιβαριού και των Αγίων Σαράντα. Το λιμάνι της της Ηγουμενίτσας ως τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, χρησίμευε μόνο ως καταφύγιο στα πολεμικά πλοία, που οι άνεμοι τα εμπόδιζαν να πιάσουν αγκυροβόλι στην Κέρκυρα. Από τότε και ύστερα άρχισε να παρουσιάζει κάποια εμπορική ανάπτυξη.

#### 5.1. Λιμάνι Σαγιάδας

##### 5.1.1. Γεωγραφικά στοιχεία

Η Σαγιάδα βρίσκεται στα Β.Δ του Ν. Θεσπρωτίας (τελευταίο χωριό πριν από τα σύνορα). Από τη αρχαιότητα μέχρι σήμερα, ο χώρος των εκβολών του Καλαμά, όπως και οι δύο πλευρές του προς το εσωτερικό της Ηπείρου, απετέλεσαν τον κύριο άξονα ανάπτυξης της περιοχής. Σε συνδυασμό με τη θαλάσσια επικοινωνία, ο χώρος συγκέντρωσε τους περισσότερους οικισμούς, με τις ανθρώπινες δραστηριότητες της γεωργίας (εκμετάλλευση των πλούσιων γαιών των εκβολών) της κτηνοτροφίας, (χαρακτηριστικά τα ονόματα «Σίβα» και «Βουθρωτός», καθώς και οι δραστηριότητες των Ρωμαίων με τα περίφημα αγροκτήματα) της αλιείας, (ιχθυοτροφεία σ' όλο το μήκος της περιοχής), της παραγωγής αλατιού, (ονομαστές οι αλυκές της μεσαιωνικής Σαγιάδας), αλλά και του εμπορίου (πλωτός δρόμος μέχρι την Γιτάνη στην αρχαιότητα, Σαγιάδα, ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Β.Δ. Ελλάδας - 15<sup>ος</sup> - 19<sup>ος</sup> αιώνας, Ηγουμενίτσα πύλη προς την Ευρώπη 20<sup>ου</sup> αιώνα).

##### 5.1.2. Ιστορικά Στοιχεία

Ο βυζαντινός οικισμός στα τέλη του XIV αιώνα βρίσκονταν στα χέρια των Ανδεγαυών και το 1386 πέρασε στους Βενετούς αμέσως μετά την Κέρκυρα και τον Βουθρωτό. Μετά από μία μικρή περίοδο κατοχής των αλυκών της από τον δεσπότη των Ιωαννίνων *Esau Buonalmonti* και τον Αλβανό σεβαστοκράτορα Gjon Zenebishi (1387-1402), ξαναπέρασε στους Βενετούς οι οποίοι λόγω των οχυρώσεων που πραγματοποίησαν την ονόμασαν Bastia και έτσι βρίσκεται στα Βενετικά έγγραφα μέχρι την πτώση της Βενετικής δημοκρατίας (1789).

Το 1452 την κατέλαβε μαζί με τις υπόλοιπες κτήσεις των Βενετών στα Ηπειρωτικά παράλια ο Τούρκος στρατηγός Χατζή Βέης και από τότε ξεκινάει ένας σκληρός αγώνας μεταξύ Βενετών και Τούρκων για την κυριαρχία της.

Το 1454 την κατέλαβαν οι Βενετοί, και την έχασαν κατά την διάρκεια του α' Τουρκοβενετικού πολέμου (1463-1479). Το 1473 την ελευθέρωσε ο στρατιώτης Ιωάννης Βλάσης για λογαριασμό των Βενετών, και οι τελευταίοι, αφού άντεξαν την Τούρκικη επίθεση του 1475 την παρέδωσαν τελικά με βάση την συνθήκη ειρήνης του 1479 στον Γκεντίκ Αχμέτ πασά, ο οποίος πέρασε την Bastia από φωτιά και σίδηρο καταστρέφοντας το φρούριό της καθώς και το διπλανό του Στροβιλιού.

Από τότε η περιοχή της Σαγιάδας παρέμεινε στα χέρια των Τούρκων οι οποίοι εγκαταστάθηκαν στο μικρό λιμάνι της (Σκάλωμα Σαγιάδας) ελέγχοντας με τον Εμίνη τους (τελώνης) την διακίνηση των προϊόντων από και προς τα Γιάννινα που ήταν το εμπορικό κέντρο της ηπειρωτικής Ελλάδας

Η Σαγιάδα γίνεται ένα από τα σπουδαιότερα λιμάνια της δυτικής Ελλάδας λόγω της γεωγραφικής της θέσης δίπλα στην Κέρκυρα, μέσω της οποίας διακινούνταν ο κύριος όγκος του Βενετικού εμπορίου.

Οι Βενετοί εκτός από το εμπόριο συνεχίζουν να ασχολούνται ενεργά με την περιοχή νοικιάζοντας από τους Τούρκους τα ιχθυοτροφεία της Σαγιάδας, καθώς και τα δέκατα.

Το 1670 επισκέφτηκε την περιοχή ο Τούρκος περιηγητής Εβλιά Τσελεμπή ο οποίος περιγράφει για πρώτη φορά τον οικισμό πάνω στο βουνό ( την «Παλιά Σαγιάδα» ) λέγοντας ότι έχει εκατόν εξήντα σπίτια κι ότι είναι χωριό προοδευμένο με χάνια και εκκλησίες.

Περιγράφοντας το «παγκοσμίου φήμης» όπως λέει λιμάνι της Σαγιάδας, αναφέρει πως έχει μερικά μέγαρα, χάνια, και μεγάλες λιθόκτιστες αποθήκες για τα εμπορεύματα.

Μιλάει για τον πρόξενο των βενετών καθώς και για τον αντιπρόσωπο του σουλτάνου, κλείνοντας με την ένδειξη ότι το λιμάνι αυτό είναι το λιμάνι των Ιωαννίνων, των Τρικάλων, της Λάρισας, της Θεσσαλονίκης, των Σερρών και πολλών άλλων πόλεων και φρουριών αλλά οι δρόμοι του είναι στενοί και δύσβατοι. Το 1702 η Σαγιάδα γίνεται για μικρό διάστημα η έδρα του Γάλλου πρόξενου Β. Garnier που, παρότι εκτίμησε την σπουδαιότητα της θέσης του λιμανιού της, εγκαταστάθηκε τελικά στην Άρτα αφήνοντας πίσω του τον υποπρόξενο Η. Pellissier. Το 1716 με απόφαση του σουλτάνου φτιάχτηκε ο πλατύς δρόμος (60 πόδια) που ένωνε την Λάρισα με τα Γιάννενα και τη Σαγιάδα με σκοπό την διακίνηση του στρατού για την κατάληψη της Κέρκυρας.

Το 1718 με την συνθήκη του Πασσάροβιτς, η περιοχή της Σαγιάδας (πλάτος 5 μιλίων) περνάει προσωρινά στην κυριαρχία της Βενετίας, ως εξάρτημα της Κέρκυρας (Continente) και το 1797 ως Ενετικό έδαφος περνάει στην κυριαρχία των Γάλλων του Ναπολέοντα Βοναπάρτη.

Αμέσως μετά (1799) ο Αλή Πασάς την καταλαμβάνει ενώ το 1811 παρά τις συνθήκες υψώνει στην περιοχή φρούριο απέναντι από την Κέρκυρα.

Με την πτώση του Αλή περνάει στα χέρια του σουλτάνου, και στα 1823 ο οικισμός πάνω στο βουνό καταστρέφεται από μεγάλο σεισμό. Το 1833 επισκευάζεται και επεκτείνεται η κεντρική εκκλησία του Α. Γεωργίου. Δεύτερος σεισμός στα 1872 που κράτησε πάνω από ένα μήνα κατέστρεψε εντελώς τον οικισμό. Το 1912 απελευθερώνεται από τον Ελληνικό στρατό (μεγάλη βοήθεια στην εθνική υπόθεση πρόσφερε ο Σαγιαδινός Γρηγόριος Τσόγκας που αργότερα έγινε βουλευτής).

Το 1943 οι Γερμανοί μαζί με τους Αλβανοτσάμηδες του γειτονικού μουσουλμανικού χωριού Λιόψη, έκαψαν το χωριό και οι κάτοικοί του σκορπίστηκαν στα χωριά προς τα βόρεια ενώ όταν τέλειωσε ο πόλεμος οδηγήθηκαν από το στρατό στην Κέρκυρα για την περίοδο του εμφύλιου. Γύρισαν λίγο πριν τη λήξη τους αλλά δεν τους επέτρεψαν να κατοικήσουν στο παλιό χωριό αλλά σε καλύβες στην παραλία.

Από το 1950 με πυρήνα λίγα σπίτια που φτιάχτηκαν από το κράτος , δημιουργήθηκε το καινούριο χωριό κοντά στη θάλασσα και τον κάμπο που από τα χέρια των Αλβανοτσάμηδων πέρασε σ' αυτούς και άλλους πρόσφυγες από την Ήπειρο.

Η γεωργία αναπτύχθηκε στο χώρο, με το μεγάλο αρδευτικό και αποστραγγιστικό δίκτυο της δεκαετίας του '60 και σήμερα ο κάμπος του κάτω Καλαμά με τις δεντροφυτεμένες του εκτάσεις (εσπεριδοειδή), κρατάει τον νέο κόσμο στις πατρογονικές του εστίες, την ίδια στιγμή που οι μεγάλες εξαγωγές ( βόρεια Ευρώπη) ενισχύουν την Ελληνική οικονομία.

Με κέντρο τον οικισμό της παλιάς Σαγιάδας (ο οποίος αποτελεί και τον κύριο πόλο έλξης με τις εκκλησίες, τα καλντερίμια, τα αλώνια, και τα σπίτια του που παρουσιάζουν ιδιαίτερο

αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον), ο επισκέπτης μπορεί να επισκεφτεί πλήθος αρχαιολογικών χώρων στην περιοχή, καθώς και χώρους ευρύτερου ενδιαφέροντος.

Το λιμάνι της Σαγιάδας αποτελεί πλέον τουριστικό λιμάνι και αποτελεί πόλο έλξης των τουριστών γενικά η περιοχή.

## **5.2. Λιμάνι Πάργας**

Αποτελεί τουριστικό λιμάνι. Και όχι εμπορευματικό.

Ο χώρος του λιμανιού, λειτουργικά, ανήκει στην αρμοδιότητα του Λιμενικού Ταμείου Πρέβεζας.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

### **Τελικά η οικονομία της Ηπείρου ωφελήθηκε ή όχι από την ναυτιλία και αν ναι σε ποιο βαθμό?**

Είναι σαφές ότι η ναυτιλία αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομικής ζωής της περιφέρειας Ηπείρου. Βέβαια τη δεκαετία 1950-60 η ναυτιλία γνώρισε άνθιση και συγκεκριμένα η Πρέβεζα αποτελούσε το οικονομικό κέντρο της εποχής, από το 1961 και μετά όμως ηπήλθε μια κάμψη στην ναυτιλία και άνοδος στην γεωργία και κτηνοτροφία. Οι ελλείψεις σε οδικό δίκτυο καταστύσαν δυσχερή την ταχύτερη διακίνηση εμπορευμάτων και ανθρώπων. Όμως με το πέρασμα των χρόνων αυτό αλλάζει.

Σήμερα λοιπόν, ιδιαίτερα τα τελευταία δέκα χρόνια ο εκσυγχρονισμός των λιμανιών της περιφέρειας επηρέασαν ως ένα σημείο θετικά την ανάπτυξη της περιοχής, δημιουργήθηκαν νέες θέσεις απασχόλησης με την λειτουργία νέων υπηρεσιών και με την εγκατάσταση νέων μεγάλων μεταφορικών υποδομών (δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί) και με την συνεχώς αυξανόμενη επιβατική κίνηση η περιοχή αναπτύχθηκε και αναπτύσσεται τουριστικά. Μια συνέπεια των περαπάνω είναι και η μετακίνηση του πληθυσμού προς τα παράλια του νομού, αναπτύσσοντας έτσι μια επιχειρηματική δραστηριότητα στα δυτικά της περιοχής Ηπείρου αλλά και η μείωση της μετανάστευσης και η αύξηση του πληθυσμού (δεκαετία του '80).

Σαν απόρροια της παραπάνω μελέτης είναι εμφανές ότι η Ήπειρος γενικότερα σε όλους τους τομείς αναπτύσσεται σταδιακά. Ειδικά την τελευταία δεκαετία. Στον τομέα της υγείας έχουν γίνει νέες κτιριακές εγκαταστάσεις (πανεπιστημιακό νοσοκομείο Ιωαννίνων, εξωτερικά ιατρεία στην Πρέβεζα), στην εκπαίδευση τα ΤΕΙ στην Πρέβεζα, στην Άρτα, αλλά και τα ΤΕΙ και οι πανεπιστημιακές σχολές στα Ιωάννινα αύξησαν τον πληθυσμό των αστικών κέντρων και έφεραν και φέρνουν έσοδα αλλά και νέα ζωή στις αντίστοιχες περιοχές. Αξιοσημείωτη είναι η πλούσια πολιτιστική παράδοση της Ηπείρου αλλά και η τοπογραφική της θέση με ένα πανέμορφο φυσικό περιβάλλον, παράγοντες που αποτελούν πόλοι έλξης των τουριστών.

Συγκεκριμένα όσον αφορά το λιμάνι της Πρέβεζας από το 2002 και μετά έχει αλλάξει το τοπίο. Με την λειτουργία της υποθαλάσσιας οδικής σήραγγας αποτελεί καθαρά εμπορευματικό λιμάνι, όμως με αρκετές ακόμα ελλείψεις. Αναμένονται λοιπόν να ολοκληρωθούν τα προβλεπόμενα χερσαία και θαλάσσια έργα στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα και της μαρίνας και να συνδεθεί το λιμάνι με το ευρύτερο αστικό κομμάτι της πόλης και ιδιαίτερα με τη ΒΙ.ΠΕ Πρέβεζας, και τη ΒΙ.ΠΕ Ιωαννίνων. Έτσι θα διευκολυνθεί και η εμπορική κίνηση, με την ταχύτερη ροή των προϊόντων που διακινούνται, όσο και την ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος. Όμως ο συνδυασμός της εμπορικής και τουριστικής κίνησης στην ίδια θαλάσσια περιοχή κρύβει κινδύνους και απαιτείται σεβασμός στο περιβάλλον. Υπάρχουν επομένως αδυναμίες σε λιμενικές υποδομές και ανεπάρκεια οδικής σύνδεσης με την ενδοχώρα αλλά και περιορισμοί λόγω θεσμικού πλαισίου. Παρόλα αυτά όμως, η Πρέβεζα διαθέτει ισχυρά σημεία λόγω της γεωγραφικής της θέσης, τη μεγάλη έκταση χερσαίας επιφάνειας του τουριστικού λιμένα, αλλά και των βασικών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού, για την εξυπηρέτηση κίνησης χύδην εμπορευματικών φορτίων. Η ανύπαρκτη ακτοπλοϊκή σύνδεση, η έλλειψη σύνδεσης με Εγνατία και Ιόνια οδό αποτελούν σαφώς αδύνατα σημεία για την ανάπτυξη της περιοχής και της Περιφέρειας, γι' αυτό στόχος είναι η βελτίωση και επέκταση του εμπορικού λιμένα δημιουργώντας συμπληρωματικές υπηρεσίες (χώροι στάθμευσης, διαχείμασης,

αποθήκευσης) που με τη σειρά τους θα δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας για τον ντόπιο πληθυσμό και άρα νέες πηγές εσόδων για τη περιοχή.

Όσον αφορά το λιμένα Ηγουμενίτσας που έχει γίνει Οργανισμός Λιμένας Α.Ε, αποτελεί αφετηρία και κατάληξη της Εγνατίας οδού και τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς . Θα αποτελέσει την είσοδο στην Δυτική Ευρώπη με την ολοκλήρωση του έργου της Εγνατίας. Στόχος είναι η αναβάθμιση και επέκταση του λιμένα με συμπληρωματικές υπηρεσίες, ενίσχυση των αστικών υπηρεσιών και προσφορά εργατικών χεριών.

Σύμφωνα με τα παραπάνω οι υποδομές που υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου σε θαλάσσιες, εναέριες και οδικές μεταφορές αλλά και σε τομείς όπως η εκπαίδευση, η υγεία, η απασχόληση αυτή τη στιγμή δεν είναι επαρκείς και προβληματικές. Ανάπτυξη λοιπόν σε όλα τα επίπεδα, σύνδεση με ΒΙ.ΠΕ, οδική σύνδεση Ηπείρου με Δ .Μακεδονία και Θράκη μέσω Εγνατίας, προσέλκυση νέων επιχειρήσεων στην αγορά, βελτίωση και επέκταση των λιμένων και δημιουργία συμπληρωματικών υπηρεσιών που συνεπάγονται νέες θέσεις απασχόλησης. Έτσι ώστε να επιτευχθεί ταχύτερη μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων και να βγει από την απομόνωση η περιφέρεια Ηπείρου ώστε να αναπτυχθεί η περιοχή εμπορικά και τουριστικά.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

1. Γεώργιος Παπαγεωργίου, *Ήπειρος- Κοινωνικές και Οικονομικές Πραγματικότητες*, ( Ηπειρώτικα Λιμάνια στην Ύστερη Τουρκοκρατία – Η περίπτωση της Πρέβεζας)
2. Δήμος Ιωαννιτών, *Ήπειρος*( Κοινωνία – Οικονομία 15<sup>ος</sup> - 20<sup>ος</sup> αι , Γιάννινα 4-7 Σεπτεμβρίου 1985), Γιάννινα 1987
3. Περιοδικό Της Δημοτικής Βιβλιοθήκης Πρέβεζας, *Πρεβεζάνικα Χρονικά Περίοδος Β*, ( Ιούλιος – Δεκέμβριος 1940),Ετος 6<sup>ο</sup>, Τεύχος 24, Πρέβεζα
4. Κ. Καρανάτσης , *Η Ιστορία Της Πρέβεζας, (Η εμπορική κίνηση στο λιμάνι της Πρέβεζας 1811-1813)*, Εκδόσεις Δήμου Πρέβεζας, , Πρέβεζα, 22-24 Σεπτεμβρίου 1989
5. Γιώργος Ιάσωνος Μουστάκης, *Τα Πρεβεζάνικα*, Εκδόσεις Δήμου Πρέβεζας, Δημοτικής Βιβλιοθήκης Πρέβεζας, Πρέβεζα 2002
6. Βαγγέλης Γρ. Αυδίκος, *Πρέβεζα 1945 – 1990, (Οψεις της Μεταβολής μιας επαρχιακής πόλης)* , Λαογραφική εξέταση ,Διδακτορικό Διατριβής, Εκδόσεις Δήμου Πρέβεζας, Πρέβεζα 2000
7. *Οδοιπορικό στη παλιά Πρέβεζα, Πολιτιστικός Σύλλογος Πρέβεζας 2002*
8. Ελ. Γεωργακόπουλος – Γ.Π Βλάχος, *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Εκδόσεις Τζέι και Τζέι Ελλάς , Πειραιάς 1997
9. Γ.Π . Βλάχος, Αν. Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000
10. Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (διαδίκτυο)
11. Γ.Γ. Περιφέρειας Ηπείρου, ΠΕΠ Ηπείρου
12. Λιμενικό Ταμείο Πρέβεζας (ΛΤΠ)
13. Λιμεναρχείο Πρέβεζας
14. Λιμενικό Ταμείο Ηγουμενίτσας
15. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), «Εθνική Λιμενική Πολιτική»
16. Μιχαήλ Βικτώρια, Πτυχιακή Εργασία Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθήνας, «Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ηπείρου»
17. Εθνικό Τυπογραφείο, ΦΕΚ 145/27-06-2001 Ν. 2932
18. Εφημερίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΕΙΣΡΟΕΙΣ (σε €)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Έσοδα από Διακίνηση Φορτίων</b>	<b>57.599</b>	<b>75.978</b>	<b>79.531</b>	<b>97.383</b>	<b>112.955</b>	<b>130.983</b>	<b>151.956</b>	<b>176.498</b>
Χρήση γεφυροπλάστιγγας	6.074	7.774	10.845	12.946	15.379	18.216	21.535	25.434
Χρήση γερανών	17.856	17.773	29.210	34.868	41.421	49.064	58.003	68.505
Χρήση φορτωτικών μέσων	1.918	3.369	4.346	5.188	6.163	7.300	8.630	10.192
Φόροι (από εισαγωγές, καταπόληση, κλπ.)	16.320	22.820	13.735	17.625	18.207	18.753	19.278	19.798
Τέλη χρήσης οδών	15.431	24.242	21.395	26.757	31.786	37.650	44.510	52.569
<b>Εξυπηρέτηση Εμπορικών Πλοίων</b>	<b>210.550</b>	<b>201.273</b>	<b>166.700</b>	<b>139.377</b>	<b>143.666</b>	<b>156.490</b>	<b>176.255</b>	<b>198.289</b>
Τέλη χρήσης λιμένων (και ελλιμενισμοί σκαφών αναψυχής - έως και το 2002)	46.765	46.319	48.540	49.665	56.190	63.387	71.368	80.276
Υπηρεσίες πρόσδεσης, πριμοδότησης, κλπ. (και σκαφών αναψυχής - έως και το 2002)	35.236	54.764	42.488	43.473	49.184	55.484	62.470	70.267
Υπηρεσίες υδροδότησης (και σκαφών αναψυχής - έως και το 2002)	7.178	5.623	4.058	4.521	5.115	5.770	6.497	7.308
Υπηρεσίες ηλεκτροδότησης (και σκαφών αναψυχής - έως και το 2002)	98	9.329	2.433	2.711	3.067	3.460	3.895	4.381
Τέλη και δικαιώματα παρελθόντων ετών	121.273	85.238	69.181	39.008	30.111	28.389	32.025	36.058
<b>Εξυπηρέτηση Τουριστικής κίνησης (μπαρίνα)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11.105</b>	<b>11.771</b>	<b>12.488</b>	<b>13.260</b>
Ελλιμενισμός σκαφών	0	0	0	0	4.123	4.459	4.823	5.216
Υπηρεσίες υδροδότησης	0	0	0	0	534	576	620	668
Υπηρεσίες ηλεκτροδότησης	0	0	0	0	310	335	362	390
Διαχείριση σκαφών	0	0	0	0	502	501	500	499
Επισκευές σκαφών (ανέλκυση, καθέλκυση, κλπ.)	0	0	0	0	5.636	5.900	6.183	6.486
<b>Εκμετάλλευση Ακίνητης Περιουσίας</b>	<b>13.328</b>	<b>803</b>	<b>0</b>	<b>11.500</b>	<b>30.200</b>	<b>31.106</b>	<b>31.977</b>	<b>32.840</b>
Εκμίσθωση οικιών και γραφείων εμπορικού λιμένα	0	0	0	0	0	0	0	0
Εκμίσθωση τουριστικών καταστημάτων (υπαίθριοι & εσωτερικοί χώροι)	5.685	0	0	11.500	23.000	23.690	24.353	25.011
Εκμετάλλευση χερσαίων χώρων εμπορικού λιμένα	0	0	0	0	7.200	7.416	7.624	7.829
Εκμετάλλευση χερσαίων χώρων μπαρίνας (επεκδυτικό πρόγραμμα, ΦΕΚ 387/96)	0	0	0	0	0	0	0	0
Εκμίσθωση ακίνητης περιουσίας (παρελθόντων ετών)	7.643	803	0	0	0	0	0	0
<b>Έσοδα από Λοιπές Δραστηριότητες (Ανόργανα Έσοδα)</b>	<b>30.688</b>	<b>28.404</b>	<b>30.802</b>	<b>35.253</b>	<b>36.385</b>	<b>37.448</b>	<b>38.470</b>	<b>39.483</b>
Πρόσθετα από παραβάσεις του ΚΟΚ στη ζώνη λιμένα	4.242	5.576	12.927	13.000	13.429	13.832	14.219	14.603
Τόκοι από καταθέσεις	628	14.026	7.585	14.000	14.455	14.883	15.294	15.702
Καταβολές ασφαλισμένων	1.022	785	753	753	753	753	753	753
Πώληση πλεονάζοντος ή άχρηστου υλικού	18.225	0	0	0	0	0	0	0
Ανταποδοτικές εισφορές	3.362	1.602	0	0	0	0	0	0
Επιστροφές χρημάτων	113	218	245	0	0	0	0	0
ΦΠΑ	3.096	6.182	9.263	7.500	7.748	7.980	8.203	8.425
Διάφορα έσοδα	0	15	29	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΡΟΩΝ</b>	<b>312.166</b>	<b>306.458</b>	<b>277.033</b>	<b>283.513</b>	<b>334.312</b>	<b>367.799</b>	<b>411.147</b>	<b>460.370</b>

ΕΚΡΟΣΣ (Σε €)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Λειτουργικές δαπάνες</b>	<b>188.035</b>	<b>208.239</b>	<b>215.056</b>	<b>211.686</b>	<b>218.572</b>	<b>225.039</b>	<b>231.257</b>	<b>237.419</b>
Δαπάνες μισθοδοσίας (Βασικοί μισθοί προσωπικού, επιδόματα, ΑΤΑ & έξοδα παρόστασης, αποζημιώσεις προσ/κού & λοιπές αμοιβές, εισφορές σε ασφαλιστικούς Προμήθειες υλικών, αναλωσίμων, ειδών συντήρησης, μηχανημάτων, εξοπλισμού, κλπ. Τηλεφωνικά, ύδρευση), φωτισμός, ταχυδρομικά και λοιπά μεταφορικά	70.582	60.116	57.736	73.264	75.682	77.952	80.135	82.299
Ασφάλιστρα, φύλακτρα, δικαστικά, επιδόσεις & λοιπές δαπάνες	43.855	55.075	46.244	48.001	49.585	51.073	52.503	53.920
Δαπάνες καθαρισμού, διαφημίσεις, εκτυπώσεις, συντηρήσεις & επισκευές κτιρίων, μηχανών & εγκαταστάσεων	37.799	42.778	42.708	44.404	45.869	47.245	48.568	49.879
Μισθώματα κτιρίων	15.544	18.505	59.880	32.499	33.572	34.579	35.547	36.507
Φόροι, τέλη χαρτοσήμου & λοιπές δαπάνες ελέγχου βεβαίωσης & είσπραξης εισόδων	13.291	2.357	4.980	6.876	7.103	7.316	7.521	7.724
Έξοδα μετακίνησης & λοιπά έξοδα	3.169	3.169	3.170	3.290	3.399	3.501	3.599	3.696
	3.795	1.362	338	351	362	373	384	394
	0	24.876	0	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
<b>Άλλες Δαπάνες</b>	<b>162.875</b>	<b>87.756</b>	<b>38.567</b>	<b>71.209</b>	<b>83.315</b>	<b>93.415</b>	<b>93.510</b>	<b>113.605</b>
Συνδρομές & αποδόσεις σε άλλα ταμεία	3.730	2.797	3.092	3.209	3.315	3.415	3.510	3.605
Δαπάνες για ανάπτυξη (μελέτες & έρευνες)	0	0	0	33.000	40.000	40.000	10.000	10.000

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΜΟΝΤΕΛΟΥ</b>								
Μέσος ετήσιος πληθωρισμός				3,8%	3,3%	3,0%	2,8%	2,7%
Συντελεστής πληθωρισμού				1,04	1,03	1,03	1,03	1,03
<b>Διακινούμενα Φορτία (Τόννοι)</b>								
Ρυθμός μεταβολής (%)	277.400 44,0%	283.000 2,0%	342.600 21,1%	393.990 15%	453.089 15%	521.052 15%	599.210 15%	689.091 15%
<b>Αναγωγή Εσόδων Εμπορικών Πλοίων ανά Μονάδα Φορτίου (€)</b>								
Χρήση γεφυροπλάστιγγας	0,022	0,027	0,032	0,033	0,034	0,035	0,036	0,037
Χρήση νεραίων	0,064	0,063	0,085	0,088	0,091	0,094	0,097	0,099
Χρήση φορτωτικών μέσων	0,007	0,012	0,013	0,013	0,014	0,014	0,014	0,015
Τέλη χρήσης οδών	0,056	0,086	0,062	0,068	0,070	0,072	0,074	0,076
<b>Προσεγγίσεις &amp; Φορτία Εμπορικών Πλοίων</b>								
Προσεγγίσεις εμπορικών πλοίων (επιστώσεως)		150		164	180	197	216	236
Μέσος όρος φορτίου ανά πλοίο (τόνοι)		2.284		2.398	2.518	2.644	2.776	2.915
Ρυθμός αύξησης μέσου όρου φορτίου ανά πλοίο (%)				5%	5%	5%	5%	5%
<b>Μοναδιαία έσοδα ανά προσέγγιση εμπορικού πλοίου</b>								
Τέλη χρήσης λιμένων		90%	291,2	302,3	312,3	321,7	330,7	339,6
Υπηρεσίες πρόσδεσης, πυρμοναδότησης, κλπ.		90%	254,9	264,6	273,3	281,5	289,4	297,2
Υπηρεσίες υδροδότησης		98%	26,5	27,5	28,4	29,3	30,1	30,9
Υπηρεσίες ηλεκτροδότησης		98%	15,9	16,5	17,0	17,6	18,0	18,5
Τέλη και δικαιώματα (παρελθόντων ετών) (% επί εσόδων προηγούμενης χρονιάς)		95%	60%	40%	30%	25%	25%	25%
<b>Μοναδιαία έσοδα για εμπορικό πλοίο (2001)</b>								
% επιμερισμού για εμπορικό πλοίο								
<b>Βοηθητικοί Υπολογισμοί για Μάρτινα</b>								
Χρέωσης Θαλαμηγών (ευρώ/μέτρο τη βραδιά)				2,26				
Γουβιά				1,15				
Καλαμάτα				1,66				
Τουρκία				0,15	0,15	0,16	0,16	0,17
Πρέβεζα								
Ετήσια Αύξηση Τελών Ελλιμενισμού (%)					3%	3%	3%	3%
Μέση Μήκος Σκαφών Αναψυχής (μέτρο)				10	10	10	10	10
Μέση Διάρκεια Παραμονής Σκαφών Αναψυχής (ημέρες)				3	3	3	3	3
Προσεγγίσεις Σκαφών Αναψυχής			866	866	909	955	1.003	1.053
Ρυθμός Αύξησης Προσεγγίσεων Σκαφών Αναψυχής (%)		1.103			5%	5%	5%	5%
855								
Συνολική Χωρητικότητα Μαρτίνας (θέσεις ελλιμενισμού)				261	261	261	261	261
Θεωρητικά Διαθέσιμες Θέσεις				95.265	95.265	95.265	95.265	95.265
Κατειλημμένες Θέσεις				2.598	2.728	2.864	3.008	3.158
Πληρότητα (%)				2,7%	2,9%	3,0%	3,2%	3,3%
Αριθμός θέσεων για διαχείριση στη μαρίνα				54	54	54	54	54
Πληρότητα θέσεων μαρίνας για διαχείριση (%)				5%	5%	5%	5%	5%
Μέση Διάρκεια παραμονής για διαχείριση (ημέρες)				120	120	120	120	120
Μέση ημερήσια χρέωση παραμονής για διαχείριση/μέτρο (€)				0,15	0,15	0,15	0,15	0,15
Μέσο ποσοστό σκαφών αναψυχής που ελλιμενίζονται και επισκευάζονται (%)				3%	3%	3%	3%	3%
Μέσο ετήσιο κόστος για επισκευή/κόστος αναψυχής (€)				200	200	200	200	200