

# Καθοριστική για την οικονομία η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

**ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΕΡΕΥΝΑ**, είναι η τρίτη πιο σημαντική οικονομική θαλάσσια δραστηριότητα στην Ελλάδα και η προστιθέμενη αξία της υπολογίζεται σε 3,63 δισ. ευρώ, ενώ σε αυτήν απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα περίπου 17.500 άτομα

Το 77% των φορτίων που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης στην Ελλάδα και περισσότερο από το 5% σε ευρωπαϊκό επίπεδο γίνονται μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA), με πλοία τα οποία πάλι ποτέ ονομάζονταν «μεσογειακά».



Του ΜΗΝΑ ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΥ  
mtsamopoulos@protothema.net

**Σ**ύμφωνα με ανάλυση για τη Γαλαξία Ανάπτυξη, η NMA είναι η τρίτη πιο σημαντική οικονομική θαλάσσια δραστηριότητα στην Ελλάδα. Η προστιθέμενη αξία της υπολογίζεται σε 3,63 δισ. ευρώ, ενώ σε αυτήν εργάζονται άμεσα ή έμμεσα περίπου 17.500 άτομα. Τα στοιχεία προέρχονται από έρευνα του Εργαστηρίου Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων του Τμήματος Ναυτιλίας του Πανεπιστημίου Αιγαίου σε συνεργασία με την Ένωση Εργοπλοιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ) και την ΕΛΣΤΑΤ και αφορά τη διετία 2014-2016. Στην ερευνητική ομάδα συμμετείχαν, η **Μαρία Λεκάκου**, η **Εύα Στεφανιδάκη**, ο **Γιώργος Ρεμούδος**, ο **Γιάννης Κατσούνης** και ο **Γιώργος Αρβαντιάκης**.

Η πλειονότητα των πλοίων που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια φέρουν ελληνική σημαία αντιπροσωπεύοντας περίπου το 25% του συνόλου των πλοίων της NMA, ενώ ένας αξιοσημείωτος αριθμός πλοίων φέρει σημαίες ανοικτών νηολογίων.

Όσον αφορά δε το μέγεθος των πλοίων NMA που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια, παρατηρείται ότι ο σύγχρονος στόλος της NMA αυξάνεται σταδιακά από άποψη χωρητικότητας. Η αντίληψη ότι η NMA αποτελείται από μικρά πλοία έχει αλλάξει. Βάσει των δεδομένων, μπορεί να υποστηριχθεί ότι ένα τυπικό πλοίο έχει χωρητικότητα μεταξύ 25.000-50.000 τόνων. Τα μεγαλύτερα πλοία της κατηγορίας είναι 50.000-75.000 τόνων και πάνω και το πιο πιθανό είναι να χρησιμοποιούνται ως τροφοδοτικά πλοία-feeder liners.

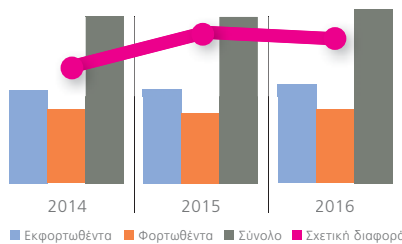
Ο Πειραιάς αποτελεί το σημαντικότερο λιμάνι στην Ελλάδα για τη NMA, αφού διακινούνται περισσότερο από 28 εκατομμύρια τόνοι φορτίων. Εξάλλου είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στην Ευρώπη - παγκοσμίως βρίσκεται στην 37η θέση για το 2018, κερδίζοντας επτά θέσεις μέσα σε μία διετία. Επίσης ανέβηκε στη 2η θέση των μεγάλων εμπορικών λιμανιών μετά τη Βαλένθια αφού κατέχει μεγάλο μερίδιο στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Άλλοι σημαντικοί λιμένες για τη NMA είναι αυτοί των Αγίων Θεοδώρων, των Μεγάρων, της Θεσσαλονίκης, της Ελευσίνας και του Βόλου. Οι Άγιοι Θεόδωροι, τα Μέγαρα και η Ελευσίνα βρίσκονται σε μικρή απόσταση από το λιμάνι του Πειραιά δημιουργώντας έτσι ένα cluster λιμένων NMA γύρω από την πρωτεύουσα και εντείνοντας τη συγκέντρωση των ροών σε επίπεδο περιφέρειας.

Όσον αφορά τα είδη του μεταφερόμενου φορτίου, το

## ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ ΑΠΟ/ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

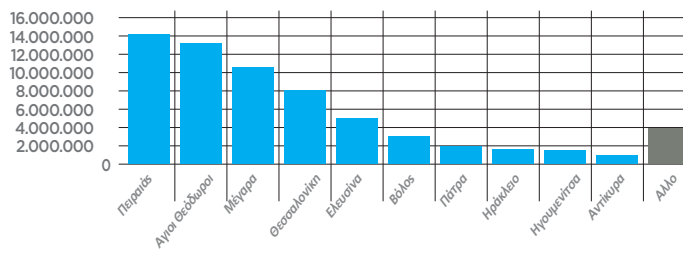
(μιο τns/έτος)



*Ο Πειραιάς αποτελεί το σημαντικότερο λιμάνι στην Ελλάδα για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, αφού διακινούνται περισσότερα από 28 εκατομμύρια τόνοι φορτίων. Είναι μάλιστα ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στην Ευρώπη - παγκοσμίως βρίσκεται στην 37η θέση για το 2018, κερδίζοντας επτά θέσεις μέσα σε μία διετία*

## ΚΥΡΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ NMA

(Εκφορτωθείσες ποσότητες 2016)



χύδην υγρό φορτίο αποτελεί την κύρια δραστηριότητα, αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το μισό όγκο του συνόλου. Επονται τα εμπορευματοκιβώτια (25%), το χύδην ξηρό φορτίο (14%) και τα οχήματα σε Ro-Ro (12%). Σημειώνεται ότι αυτά τα δεδομένα παρουσιάζουν αντίστοιχη κατανομή με το ευρωπαϊκό σύνολο, όπου τα χύδην υγρά φορτία αντιπροσωπεύουν το 45% του συνολικού όγκου που μεταφέρεται από τη NMA προς και από τα λιμάνια της Ε.Ε.

Τα κύρια κράτη προελεύσεως των μεταφερόμενων αγαθών είναι η Ρωσία (Μαύρη Θάλασσα), το Ιράκ, η Αίγυπτος και η Τουρκία. Στην Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής της θέσης έρχονται περισσότερα φορτία από χώρες εκτός Ε.Ε. και μόνο ένας μικρός όγκος προέρχεται από χώρες-μέλη της Ε.Ε., όπως η Ιταλία, το Βέλγιο και η Ισπανία. Από την άλλη, οι κύριοι προορισμοί προς τους οποίους μεταφέρονται φορτία από ελληνικά λιμάνια είναι η Ιταλία (12%) και η Τουρκία (11%).

Οι διακινούμενες ποσότητες των παρουσιάζουν μεγάλες διακυμάνσεις στη χρονική περίοδο αναφοράς παρόλο που παρατηρείται μια μικρή αύξηση (της τάξεως του 5%) στα φορτία που εκφορτώθηκαν. Επιπλέον, όταν γίνεται σύγκριση μεταξύ των φορτίων που φορτώθηκαν και εκφορτώθηκαν παρατηρείται μία σχετικά σταθερή διαφορά από απόψεως όγκου της τάξης περίπου του 30%.

Η έρευνα καταλήγει στα εξής συμπεράσματα:

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας καθιστά τους ελληνικούς λιμένες -και ειδικότερα τον Πειραιά- κόμβους προσέλκυσης και διανομής κίνησης της NMA στην ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Παράλληλα, η εκτεταμένη ακτογραμμή και η πληθώρα των νησιών καθιστούν τη NMA καθοριστική για την οικονομική και κοινωνική συνοχή.

Παρά το γεγονός ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός ακτοπλοϊκών συνδέσεων, δεν ισχύει το ίδιο και για εμπορευματικές μεταφορές. Οι τακτικές γραμμές που συνέδεαν την Ελλάδα με τα λιμάνια της Βόρειας Αφρικής και της Μαύρης Θάλασσας δεν υπάρχουν πλέον. Οι κύριοι λόγοι είναι η πολιτική αστάθεια στην Ανατολική Μεσόγειο, η συρρίκνωση των εμπορευματικών ροών στην περιοχή αυτή, όπως και ο ανταγωνισμός και η πίεση που δέχονται οι μικρές εταιρείες NMA τακτικών γραμμών από διεθνείς παίκτες, οι οποίοι μπορούν να εξασφαλίσουν την τακτική μεταφορά μεγάλου όγκου φορτίων.

Επίσης, κατά τη διάρκεια των τελευταίων 20 χρόνων παρατηρείται επιδείνωση της θέσης των εταιρειών του κλάδου των τακτικών γραμμών NMA, αλλά και μια τάση μετατόπισης προς τις αγορές χύδην φορτίου.

Η μεγάλη πλειοψηφία των ελληνικών εταιρειών NMA είναι μικρομεσαίες και ως εκ τούτου οι διεθνείς συνθήκες έχουν επηρεάσει σημαντικά την επιχειρησιακή λειτουργία και την οικονομική απόδοσή τους.

Σχετικά με την ελληνική αγορά, ένας από τους πιο σημαντικούς περιορισμούς λειτουργίας που αντιμετωπίζουν τα πλοία NMA είναι οι διατάξεις σχετικά με τη σύνθεση του πληρώματος. Το κόστος επάνδρωσης είναι σημαντικά υψηλότερο σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές σημαίες, καθιστώντας την ελληνική λιγότερο ανταγωνιστική. Ένα άλλος αναστακτικός παράγοντας είναι ο γραφειοκρατικός φόρτος της ελληνικής σημαίας, σε συνδυασμό με τις διαδικασίες νηολόγησης των πλοίων.

Επιπλέον, οι ισχύοντες εθνικοί κανονισμοί δημιουργούν ένα πολύπλοκο περιβάλλον και στις περισσότερες περιπτώσεις είναι διαθέσιμοι μόνο στην ελληνική γλώσσα. Η κωδικοποίηση και απλοποίηση του νομοθετικού καθεστώτος αναδεικνύεται λοιπόν σε αναγκαία προϋπόθεση για την ανάπτυξη και εξέλιξη του κλάδου.

Παρ' όλα αυτά δεν έχει επιτευχθεί μέχρι στιγμής η πλήρης ενσωμάτωση της NMA σε εθνικό επίπεδο. Οι κύριοι λόγοι είναι η έλλειψη επαρκών και αποκλειστικών χρήσιμων υποδομών για τη NMA σε σύγκριση με τα βόρεια ευρωπαϊκά κράτη και η έλλειψη ειδικών μολογιακών πολιτικών. Επιπλέον, η έλλειψη συστηματικής συνεργασίας με τις κύριες εφοδιαστικές και διαμεταφορικές υπηρεσίες φανερώνει μια ελλιπή σύνδεση στη μεταφορική αλυσίδα.

Το περιβάλλον αποτελεί την κύρια πρόκληση για τη NMA και η ικανότητα του ευρωπαϊκού στόλου να συμμορφωθεί με τους επερχόμενους κανονισμούς θα καθορίσει το μέλλον του κλάδου. Οι νέοι κανονισμοί σταθεροποιούν τη διασφάλιση του βιώσιμου χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά συγχρόνως μπορεί να αποτελέσουν απειλή για τη ναυτιλία της Ε.Ε. Σε αυτό τον βαθμό, η ύπαρξη χρηματοδοτικών πρωτοβουλιών είναι μείζονος σημασίας για τη διατήρηση της βιωσιμότητας του κλάδου όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και στην Ευρώπη.