



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ – ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Απόστολος Γ. Λάλλας

Αθήνα, Ιούνιος 2019

Επιβλέπουσα : Δρ Θ. Γιαντσή, ΕΔΙΠ ΕΜΠ

Με την ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας μου, νιώθω την ανάγκη να εκφράσω γραπτώς τις ευχαριστίες μου στα άτομα, η συμβολή και η καθοδήγηση των οποίων υπήρξε καθοριστική για την εκπόνησή της.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα κα. Θεοδώρα Γιαντσή για την πολύτιμη και συνεχή καθοδήγηση της καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας. Το αστείρευτο ενδιαφέρον της, η υπομονή της και η κατανόηση της (καθώς συνεργαστήκαμε από απόσταση) συνέβαλαν καθοριστικά για να φτάσω στο τελικό αποτέλεσμα. Οι γνώσεις της στο αντικείμενο και το οργανωτικό της πνεύμα με βοήθησαν να ξεπεράσω τις όποιες δυσκολίες αντιμετώπισα. Σε προσωπικό επίπεδο, η κα. Γιαντσή, όποτε την χρειάστηκα ήταν πάντα εκεί να με συμβουλεύει και να καθησυχάζει τις ανησυχίες μου. Οφείλω λοιπόν ένα μεγάλο ευχαριστώ στην κα. Γιαντσή και είμαι σε θέση να πω ότι χαίρομαι που ολοκληρώνω τη φοιτητική μου θητεία με μια τόσο εποικοδομητική και ευχάριστη συνεργασία. Επίσης δεν θα μπορούσα να παραλείψω και τον κ. Σαμψών Αζοράκο ως Ακαδημαϊκός μου Σύμβουλος την διάρκεια των σπουδών, μου παρείχε σωστή καθοδήγηση και ήταν στην διάθεση μου όποτε ήταν απαραίτητο.

Τέλος, θέλω να εκφράσω την απέραντη ευγνωμοσύνη μου στην οικογένειά μου και στους φίλους μου για την συμπαράστασή τους και τη συνεχή τους ενθάρρυνση κατά τη διάρκεια ενασχόλησής μου με τη διπλωματική εργασία, καθώς και για την υπομονή και την αδιάλειπτη υποστήριξή τους.

Το λιμάνι είναι ένας ιδιαίτερα σύνθετος οργανισμός στον οποίο αναπτύσσονται διάφορες δραστηριότητες που αφορούν τέσσερις άξονες: πλοία , φορτία , χερσαία μέσα μεταφοράς και επιβάτες. Για τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στα λιμάνια οι χρήστες πληρώνουν στο λιμάνι λιμενικά τέλη. Στην παρούσα διπλωματική εργασία καταγράφονται και αναλύονται τα λιμενικά τέλη που επιβάλλουν οι Οργανισμοί Λιμένων Ελλάδος, οι οποίοι έχουν το δικαίωμα να ρυθμίζουν την τιμολογιακή τους πολιτική.

Ο λιμένας ως κέντρο παροχής υπηρεσιών συνεργάζεται με δύο πλευρές, το πλοίο(ναυτιλιακή εταιρία),παρέχοντας υπηρεσίες όπως η πλοήγηση, ρυμούλκηση κ.α, και το φορτίο για τη χρήση των φυσικών και υλικών υποδομών του λιμανιού. Κάθε πλευρά απαιτείται να πληρώσει το αντίστοιχο αντίτιμο, καθώς χρησιμοποιεί υποδομές και υπηρεσίες τις οποίες παρέχει η λιμενική αρχή ή οι διάφορες ιδιωτικές εταιρίες. Έτσι το τιμολόγιο που χρεώνει ο λιμένας μπορεί να ανήκει σε μία από τις παρακάτω κατηγορίες όπως: χρεώσεις επί του πλοίου, χρεώσεις επί του φορτίου και χρεώσεις που αφορούν τους επιβάτες.

Αρχικά, παρουσιάζεται το υφιστάμενο λιμενικό σύστημα, όπως αυτό προέκυψε μέσα από τροποποιήσεις νόμων και πολιτικών που εφαρμόστηκαν στη χώρα μας, με γνώμονα πάντα την οικονομική ανάπτυξη και την αναβάθμιση της τοπικής κοινωνίας. Στη συνέχεια, χρησιμοποιώντας μια ανασκόπηση της σχετικής διεθνούς βιβλιογραφίας πραγματοποιείται ανάλυση των λιμενικών τελών και της τιμολογιακής πολιτικής που εφαρμόζεται στους λιμένες. Απαριθμούνται οι λιμενικές υπηρεσίες και γίνεται αναφορά στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 352/2017, ο οποίος πέραν του ότι είναι δεσμευτικός, ισχύει για όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ και αποτελεί το νομικό πλαίσιο για τη παροχή λιμενικών υπηρεσιών, ώστε να επιτευχθεί χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων.

Ακολουθεί η αναλυτική παρουσίαση των Οργανισμών Λιμένων Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Πατρών, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Βόλου, Κέρκυρας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ελευσίνας, Ραφήνας, Λαυρίου και Νήσου Ευβοίας, τα φορτία, οι επιβάτες που διακινήθηκαν μέσω αυτών και το εγκεκριμένο τιμολόγιο που εφαρμόζουν για την παροχή των υπηρεσιών που παρέχουν. Σε πίνακες παρουσιάζονται οι παρεχόμενες υπηρεσίες του κάθε Οργανισμού Λιμένα και οι χρεώσεις που επιβάλλονται. Μέσω της μελέτης της τιμολογιακής πολιτικής κάθε λιμένα γίνεται σύγκριση μεταξύ των ανωτέρω λιμενικών υπηρεσιών των οργανισμών, ως προς την τιμή χρέωσης για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης συσκευασμένων φορτίων, εμπορευματοκιβωτίων και εμπορευματοκιβωτίων οχηματαγωγών πλοίων (με κίνηση roll-on/roll-off), την προσωρινή αποθήκευση γενικών εμπορευμάτων, την διέλευση τροχοφόρων μέσω της προκυμιάς και των δικαιωμάτων ελλιμενισμού . Τέλος, γίνεται σύγκριση των λιμενικών χρεώσεων μεταξύ Ελληνικών και Ευρωπαϊκών λιμένων ως προς τη διακίνηση υγρών και στερεών χύδην φορτίων, την διακίνηση Ε/Κ, εργασίες φορτοεκφόρτωσης και την κυκλοφορία Ro-Ro.

Συμπερασματικά μέσω της σύγκρισης τιμολογιακής πολιτικής που πραγματοποιήθηκε μεταξύ κοινών παρεχόμενων υπηρεσιών των οργανισμών λιμένων, παρατηρείται ότι οι

Οργανισμοί Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης δέχονται τις μεγαλύτερες αμοιβές. Όσον αφορά την σύγκριση με τους λιμένες της Ευρώπης διαπιστώθηκε πως τα λιμενικά τέλη στην Ελλάδα είναι μεταξύ των χαμηλότερων στις χώρες της Μεσογείου. Τέλος η τιμολογιακή πολιτική και το εύρος των τελών καθορίζονται από εξωγενείς με τον λιμένα παράγοντες πέραν του κόστους των υπηρεσιών που προσφέρει. Τέτοιοι παράγοντες είναι ο ανταγωνισμός κοντινών λιμανιών είτε νέοι κανονισμοί και νόμοι. Ο ανταγωνισμός με τα προσκείμενα λιμάνια και οι εναλλακτικοί τρόποι διακίνησης των εμπορευμάτων είναι οι παράγοντες που καθορίζουν τα τιμολόγια.

Λέξεις κλειδιά: Λιμάνι, Λιμενικά Τέλη, Οργανισμός Λιμένος

Port charges of port authorities

A port is a particularly complex body where various kinds of commercial activities happen, concerning four categories: ships, freights, land means of transport and passengers. For port activities, users pay port dues at the port. In this MSc thesis the port dues of the Hellenic Ports Association are catalogued. Analyzes the port fees imposed by Hellenic Ports Organizations, who have the right to regulate the pricing policy.

Port infrastructure is a set of facilities and services, which purpose of serving as a hub of shore to shore commodity. This provision of services and facilities creates a cost for port entity. Part of this cost, depending on the port policy, is transferred to that user, who of course enjoys the privileges of using that infrastructure. The invoice that the port charges is possible to belong to one of the following categories: charges on the ship, charges on the freight and charges concerning passengers. The above charges may be made from the port authority or the user of the time-chartered property (for example, the Chinese COSCO, to which - with the proper fee - the facilities of the Piraeus Port Association were ceded for the next 40 years). Cooperation between the port and the ship is demanded, in order for the provided port services to be carried out properly; both have to pay, after using the services provided by the Port Association.

Initially, the existing port system is presented, as it has been developed over the years, the legislative and policies' amendments applied in our country, always with a view to the economic development and social improvement. Furthermore, by running a review of the pertinent international literature we accomplish a detailed analysis of the definitions of port dues, port costs, port costing and pricing policy applied to the ports through 4 approaches: the econometric one, the economic one, the approach from the part of the port and on the basis of competition. A special reference is made to the Regulation (EU) 2017/352 which, apart from being binding, is applicable for all EU Member States, and constitutes the legal framework for the provision of port services, in order to achieve financial transparency of ports.

Greece ports in the past were commanded by Marine Funds and Port Authorities. With the laws 2688/99 and 2932/01 the Port Authorities were converted into public limited companies; in 1999 Piraeus Port Authority and Thessaloniki Port Authority, and in 2001 the other Port Authorities. The spaces and the establishments located in Port Zones were transmitted in the Port Authorities with contracts confirmed by the law 3654/08. For better Authorities' organization and representation, and the confrontation of any problem, was established the Hellenic Ports Association whose members are all the Greek Port Authorities and Marine Funds. A special reference is made to the here follows the analytic presentation of the Port Association of Piraeus, Thessaloniki, Patras, Igoumenitsa, Heraklion, Volos, Corfu, Kavala, Alexandroupoli, Elefsina, Rafina, Lavrio and Euboea Island, the freights, the passengers who were carried through them and the pricing policy they apply. The services provided by each Port Association and the charges they undergo are both presented in tables. After that, a comparison is made among the Port Associations, the aforementioned port services concerning their

tariff levels for the loading and unloading of packaged freights, of containers and of passenger-ship containers (with roll-on/roll-off movements), the temporary storage of general merchandise, the passage of wheeled vehicles through the waterfront, and the docking rights. Finally, a comparison of port charges is made between Greek and European ports regarding the handling of liquid and solid bulk carriers, the handling of containers – loading and unloading, and the ro-ro movement.

The pricing policies followed by the ports for levying and collecting port dues depend on each port's target, its location, its accessibility, its ownership, its jurisdictions, the supplied equipment and the level of competition. Ports located close to each other tend to compete on the quality of the services offered and, of course, the prices. Consequently, it is necessary for the Port Association to examine the market where it takes action, before deciding on pricing.

The new developments in the harbor industry require the continuous effort of ports in order to become more competitive, so that they will ensure their share in the world trade. For a country, the improvement of the competitiveness of its export trade can be achieved by cutting the transit cost and especially by cutting the cost of services that a port offers. Furthermore, a continuous progress of the marine market and the services offered by the carriers is noted by using more efficient vessels, improved transport planning and fully specialized distribution net. Port's efficiency and friendliness represent an important self-selection factors as part of a modern supplying chain.

In conclusion, by comparing the pricing policy that has taken place between the joint services provided by port organizations, it is noted that the Port Authority of Piraeus and Thessaloniki receive the highest wages. Finally, the pricing policy and the range of charges are determined by external factors to the port beyond the cost of services it offers. Such factors are competition from nearby ports or new regulations and laws. Competition with adjacent ports and alternative modes of freight traffic are the factors determining the pricing policy.

Keywords: Port, Port Charges, Port Authority

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1.1 Αντικείμενο.....	1
1.2 Σκοπός της διπλωματικής εργασίας.....	1
1.3 Δομή της διπλωματικής εργασίας.....	2
1.4 Μεθοδολογία	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ	5
2.1 Λιμενικά τέλη	5
2.2 Υφιστάμενο λιμενικό σύστημα.....	9
2.3 Λιμενικές υπηρεσίες	12
2.4 Ευρωπαϊκός Κανονισμός 352/2017.....	12
2.5 Κοστολόγηση λιμενικών τελών	13
2.6 Τιμολογιακή πολιτική λιμένων	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ Α.Ε. ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	19
3.1 Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.)	19
3.1.1 Διακινηθέντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Π.	20
3.1.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Π.	21
3.2 Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.).....	27
3.2.1 Διακινηθέντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Θ.	28
3.2.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Θ.	29
3.3 Οργανισμός Λιμένος Πατρών (Ο.Λ.ΠΑ.).....	34
3.3.1 Διακινηθέντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.ΠΑ.	35
3.3.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.ΠΑ.	35
3.4 Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας (Ο.Λ.ΗΓ.)	38
3.4.1 Διακινηθέντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.ΗΓ.	39
3.4.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.ΗΓ.	39
3.5 Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου (Ο.Λ.Η.).....	42
3.5.1 Διακινηθέντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Η.	42
3.5.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Η.	43
3.6 Οργανισμός Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β.)	46
3.6.1 Διακινηθέντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Β.	47
3.6.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Β.	47

3.7 Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.).....	49
3.7.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.ΚΕ.	50
3.7.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.ΚΕ.	50
3.8 Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (Ο.Λ.Κ.).....	53
3.8.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Κ.	53
3.8.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Κ.	54
3.9 Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης (Ο.Λ.Α.).....	56
3.9.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Α.	56
3.9.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Α.	57
3.10 Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε.).....	60
3.10.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Ε.	61
3.10.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Ε.	61
3.11 Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (Ο.Λ.Ρ.).....	64
3.11.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Ρ.	65
3.11.1 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Ρ.	65
3.12 Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου (Ο.Λ.Λ.).....	67
3.12.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Λ.	67
3.12.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Λ.	68
3.13 Οργανισμός Λιμένων Νήσου Ευβοίας (Ο.Λ.Ν.Ε.).....	70
3.13.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Ν.Ε.	71
3.13.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Ν.Ε.	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	73
4.1 Εργασίες φορτοεκφόρτωσης συσκευασμένων φορτίων	74
4.2 Προσωρινή αποθήκευση γενικών εμπορευμάτων	76
4.3 Φορτοεκφορτωτικές εργασίες επί εμπορευματοκιβωτίων.....	77
4.4 Φορτοεκφορτωτικές εργασίες επί εμπορευματοκιβωτίων οχηματαγωγών πλοίων (με κίνηση roll-on/roll-off)	78
4.5 Διέλευση τροχοφόρων μέσω της προκυμαίας	79
4.6 Δικαιώματα Ελλιμενισμού.....	80
4.7 Δικαιώματα Προσόρμισης-Παραβολής.....	80
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ Ε.Ε	84
5.1 Κυκλοφορία Ro-Ro.....	85
5.2 Διακίνηση και τιμολόγηση υγρών χύδην φορτίων	86
5.3 Διακίνηση και τιμολόγηση στέρεων χύδην φορτίων.....	88

5.4 Διακίνηση containers – εργασίες φορτοεκφόρτωσης	91
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	94
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	96
Ξενόγλωσση.....	96
Ελληνική	96
Ηλεκτρονική	97
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	100

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας1: Διακίνηση Λιμένα Πειραιώς	20
Πίνακας2: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών – Κανονικές Αμοιβές	23
Πίνακας3: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών – Εκπτώσεις	23
Πίνακας4: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών – Προσαυξήσεις	23
Πίνακας5: Τιμολόγηση προσωρινής αποθήκευσης γενικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία (χρέωση ανά μέρα & ανά τόνο)	24
Πίνακας6: Τιμολόγηση προσωρινής αποθήκευσης γενικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται με χερσαία μεταφορικά μέσα (χρέωση ανά μέρα & ανά τόνο)	24
Πίνακας7: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών μέσω αναρροφητήρων.....	24
Πίνακας8: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών επί εμπορευματοκιβωτίων (Για κάθε τύπο πλοίου, εκτός των οχηματαγωγών, που εξυπηρετείται με γερανογέφυρα, με δικά του μηχανικά μέσα ή με μηχανικά μέσα του ΟΛΠ)	25
Πίνακας9: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών επί εμπορευματοκιβωτίων οχηματαγωγών πλοίων (ROLL-ON/ROLL-OFF)	25
Πίνακας10: Τιμολόγηση φορτοεκφόρτωσης τροχοφόρων – εμπορευμάτων και μεταφορικών μέσων εισαγωγής, εξαγωγής και transit οδικώς	25
Πίνακας11: Τέλος I.S.P.S. code τροχοφόρων – εμπορευμάτων και μεταφορικών μέσων εισαγωγής, εξαγωγής και transit οδικώς.....	25
Πίνακας12: Τιμολόγηση χρήσης λιμένος από επιβάτες	26
Πίνακας13: Τιμολόγηση διέλευσης τροχοφόρων μέσω της προκυμαίας	26
Πίνακας14: Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού	27
Πίνακας15: Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής	27
Πίνακας16: Διακίνηση Λιμένα Θεσσαλονίκης.....	28
Πίνακας17: Τιμολόγηση εργασιών φορτοεκφόρτωσης γενικών φορτίων (τιμές σε €) 31	
Πίνακας18: Τιμολόγηση εργασιών φορτοεκφόρτωσης στερεών χύδην φορτίων (τιμές σε €)	31
Πίνακας19: Τιμολόγηση εργασιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων (τιμές σε €)	32
Πίνακας20: Τιμολόγηση εργασιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων Σε Οχηματαγωγή πλοία (με κίνηση roll-on/roll-off) (τιμές σε €).....	32
Πίνακας21: Τιμολόγηση δικαιωμάτων τροχοφόρων διακινούμενων με το σύστημα RO-RO (τιμές σε €)	32
Πίνακας22: Τιμολόγηση χρήσης λιμένος από επιβάτες	33
Πίνακας23: Τέλος ασφαλείας ISPS	33
Πίνακας24: Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής	34
Πίνακας25: Διακίνηση Λιμένα Πατρών	35
Πίνακας26: Τιμολόγηση κατάληψης λιμενικού χώρου – προσωρινής αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων	36
Πίνακας27: Τιμολόγηση παραμονή οχημάτων σε χώρους του κυρίως λιμένα	36
Πίνακας28: Τιμολόγηση φορτοεκφόρτωσης και διακίνησης containers.....	37
Πίνακας29: Τιμολόγηση χρήσης λιμένος από επιβάτες	37
Πίνακας30: Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού	37
Πίνακας31: Δικαιώματα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.....	38
Πίνακας32: Διακίνηση Λιμένα Ηγουμενίτσας	39

Πίνακας33:Τιμολόγηση χρήσης λιμένος από επιβάτες	40
Πίνακας34:Τέλη οχημάτων.....	40
Πίνακας35:Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού	41
Πίνακας36:Τέλος παροχής υπηρεσιών ασφαλείας - ISPS	41
Πίνακας37:Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής	41
Πίνακας38:Διακίνηση λιμένα Ηρακλείου	42
Πίνακας39:Δικαιώματα ελλιμενισμού πλωτών ναυπηγημάτων	43
Πίνακας40:Τιμολόγηση δικαιωμάτων εργασιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων .	44
Πίνακας41:Τιμολόγηση δικαιωμάτων εργασιών φορτοεκφόρτωσης χύδην φορτίων με αντλίες & σωληνώσεις.....	44
Πίνακας42:Τιμολόγιο διακίνησης containers	45
Πίνακας43:Τιμολόγηση δικαιωμάτων αποθήκευσης	45
Πίνακας44:Τιμολόγηση χώρων στάθμευσης – θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης οχημάτων	46
Πίνακας45:Διακίνηση λιμένα Βόλου.....	47
Πίνακας46:Τιμολόγηση χρήσης λιμένος από επιβάτες	47
Πίνακας47:Τιμολόγια παροχής λιμενικών υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Βόλου Α.Ε.	48
Πίνακας48:Τιμολόγια λιμενικών τελών – δικαιωμάτων επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, ιδιωτικών μικρών σκαφών, επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων και παραδοσιακών πλοίων.....	49
Πίνακας49:Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής (ΦΕΚ Β 1111 – 19.4.2016).....	49
Πίνακας50:Διακίνηση λιμένα Κέρκυρας.....	50
Πίνακας51:Τέλη επιβατών.....	50
Πίνακας52:Τέλη οχημάτων.....	51
Πίνακας53:Δικαιώματα παραμονής φορτηγών οχημάτων και μηχανημάτων.....	51
Πίνακας54:Δικαιώματα χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων	52
Πίνακας55:Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής	52
Πίνακας56:Διακίνηση λιμένα Καβάλας	53
Πίνακας57:Δικαιώματα ελλιμενισμού.....	54
Πίνακας58:Ειδικό ανταποδοτικό τέλος επιβατών	55
Πίνακας59:Ειδικό τέλος διέλευσης οχημάτων δια των προκυμαίων του Ο.Λ.Κ.	55
Πίνακας60:Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής	55
Πίνακας61:Διακίνηση λιμένα Αλεξανδρούπολης	57
Πίνακας62:Τέλη διέλευσης για φόρτωση σε Ro-Ro πλοίο ή από εκφόρτωση από Ro- Ro πλοίο.....	57
Πίνακας63:Τιμολόγηση παραμονής πάσης φύσεως εμπορευμάτων σε ακάλυπτους χώρος.....	58
Πίνακας64:Δικαιώματα φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.....	58
Πίνακας65:Τιμολόγηση για φορτοεκφόρτωση, μετατόπιση και διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS), με χρήση μηχανημάτων της Ο.Λ.Α. Α.Ε..	58
Πίνακας66:Δικαιώματα ελλιμενισμού.....	58
Πίνακας67:Ειδικό τέλος επί εισιτηρίου επιβατών	59
Πίνακας68:Ειδικό τέλος διέλευσης οχημάτων	59
Πίνακας69:Δικαιώματα από χορήγηση αδειών εισόδου και στάθμευσης πάσης φύσεως οχημάτων σε χερσαίους χώρους αρμοδιότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.	59

Πίνακας70:Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής	60
Πίνακας71:Διακίνηση λιμένα Ελευσίνας	61
Πίνακας72:Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού	62
Πίνακας73:Δικαιώματα διέλευσης οχημάτων και επιβατών	62
Πίνακας74:Τιμολόγιο εργασιών φορτοεκφόρτωσης γενικών φορτίων	63
Πίνακας75:Τιμολόγιο εργασιών φορτοεκφόρτωσης στερεών χύδην φορτίων.....	63
Πίνακας76:Τέλος ασφαλείας ISPS	63
Πίνακας77:Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής	64
Πίνακας78:Διακίνηση λιμένα Ραφήνας	65
Πίνακας79:Δικαιώματα επιβίβασης οχημάτων και επιβατών	66
Πίνακας80:Δικαιώματα ελλιμενισμού	66
Πίνακας81:Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής	66
Πίνακας82:Διακίνηση λιμένα Λαυρίου	68
Πίνακας83:Δικαιώματα ελλιμενισμού	68
Πίνακας84:Τέλη επιβατών και οχημάτων	69
Πίνακας85:Δικαιώματα παραμονής τροχοφόρων στους χερσαίους χώρους του λιμένα	69
Πίνακας86:Τιμολόγηση εργασιών και δικαιωμάτων επί εμπορευματοκιβωτίων.....	69
Πίνακας87:Δικαιώματα προσόρμισης – ελλιμενισμού, πρυμνοδέτησης και πλεύρισης (παραβολής), των επαγγελματικών αλιευτικών και τουριστικών πλοίων αναψυχής Ν. 4256/2014	70
Πίνακας88:Διακίνηση λιμένων Εύβοιας.....	71
Πίνακας89:Τέλη προσόρμισης	69
Πίνακας90:Τέλη πρυμνοδέτησης	69
Πίνακας91:Δικαιώματα Εργασιών Φορτοεκφόρτωσης.....	72
Πίνακας92:Λιμενικά τέλη σκαφών αναψυχής – τέλη πρυμνοδέτησης	72
Πίνακας93:Σημαντικότερες κοινές υπηρεσίες (1)	73
Πίνακας94:Σημαντικότερες κοινές υπηρεσίες (2)	74
Πίνακας95:Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών.....	74
Πίνακας96:Τιμολόγηση προσωρινής αποθήκευσης γενικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία (χρέωση ανά μέρα & ανά τόνο)	76
Πίνακας97:Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών επί εμπορευματοκιβωτίων..	77
Πίνακας98:Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών επί εμπορευματοκιβωτίων οχηματαγωγών πλοίων (με κίνηση roll-on/roll-off)	78
Πίνακας99:Τιμολόγηση διέλευσης τροχοφόρων μέσω της προκυμαίας.....	79
Πίνακας100:Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού (1)	80
Πίνακας101:Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού (2).....	81
Πίνακας102:Δικαιώματα Προσόρμισης - Παραβολής	81
Πίνακας103:Κυκλοφορία πλοίων Ro-Ro επιλεγμένων ευρωπαϊκών λιμανιών.....	85
Πίνακας104:Λιμενικά τέλη ευρωπαϊκών λιμανιών για υγρά χύδην φορτία.....	86
Πίνακας105:Στατιστική επεξεργασία Λιμενικών τελών ευρωπαϊκών λιμανιών για υγρά χύδην φορτία.....	88
Πίνακας106:Λιμενικά τέλη Ευρωπαϊκών λιμανιών για στερεά χύδην φορτία.....	88
Πίνακας107:Στατιστική επεξεργασία Λιμενικών τελών ευρωπαϊκών λιμανιών για στερεά χύδην φορτία.....	90
Πίνακας108:Μέση χρέωση διακίνησης container σε ευρωπαϊκά λιμάνια.....	91

Πίνακας109:Στατιστική επεξεργασία χρέωσης διακίνησης containers μεγέθους TEU's σε ευρωπαϊκά λιμάνια.....	92
--	----

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1: Βασική δομή χρεώσεων.....	6
Εικόνα 2: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς.....	20
Εικόνα 3: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης.....	28
Εικόνα 4: Οργανισμός Λιμένος Πατρών.....	34
Εικόνα 5: Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας.....	38
Εικόνα 6: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου.....	42
Εικόνα 7: Οργανισμός Λιμένος Βόλου.....	46
Εικόνα 8: Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας.....	49
Εικόνα 9: Οργανισμός Λιμένος Κάβαλας.....	53
Εικόνα 10: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης.....	56
Εικόνα 11: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας.....	60
Εικόνα 12: Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας.....	64
Εικόνα 13: Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου.....	67
Εικόνα 14: Οργανισμός Λιμένος Ν.Ευβοίας.....	70

1.1 Αντικείμενο

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η καταγραφή των λιμενικών τελών, στους κανονισμούς λειτουργίας των δεκατριών Οργανισμών Λιμένων, οι οποίοι έχουν εγκριθεί από την Ελληνική Πολιτεία και είναι δημοσιευμένοι στις επίσημες ιστοσελίδες τους. Σε κάθε λιμάνι αναζητούνται οι παρεχόμενες υπηρεσίες και διαπιστώνεται η τιμολόγηση ή μη των συγκεκριμένων υπηρεσιών. Οι υπηρεσίες ομαδοποιούνται και συγκρίνονται μεταξύ τους όπου είναι εφικτό. Επιπλέον, αναζητούνται στοιχεία τιμολογήσεων λιμενικών υπηρεσιών, άλλων Ευρωπαϊκών χωρών και συγκρίνονται με τις τιμές της Ελληνικής αγοράς.

Ο λιμένας σαν κρίκος της μεταφορικής αλυσίδας που συνδέει τα θαλάσσια και χερσαία μέσα μεταφοράς καλύπτει τις λειτουργίες της εμπορευματικής μεταφοράς και της προσωρινής αποθήκευσης. Οι πολιτικές με τις οποίες οι λιμένες επιβάλλουν και εισπράττουν τα τέλη διαφέρουν πολύ. Ως λιμενικά τέλη ορίζονται οι χρεώσεις στο πλοίο από την λιμενική αρχή και διακρίνονται σε χρεώσεις υποδομών και χρεώσεις υπηρεσιών. Τα λιμενικά τιμολόγια διαφέρουν ανάλογα με τους στόχους του λιμανιού, την τοποθεσία, το ιδιοκτησιακό καθεστώς, τις δικαιοδοσίες του και το επίπεδο του ανταγωνισμού. Σαν κέντρο παροχής υπηρεσιών ο λιμένας συνεργάζεται με δύο πλευρές, το πλοίο (ναυτιλιακή εταιρία) παρέχοντας υπηρεσίες όπως η πλοήγηση, η ρυμούλκηση, η πρόσδεση-απόδεση κτλ. και το φορτίο για τη χρήση των υλικών και φυσικών υποδομών του λιμανιού δηλαδή γερανοί, σιλό, αντλίες κτλ. Κάθε πλευρά απαιτείται να πληρώσει αφού χρησιμοποιεί ευκολίες και υπηρεσίες τις οποίες παρέχει η λιμενική αρχή ή οι διάφορες ιδιωτικές εταιρίες. Έτσι οι τιμές που χρεώνονται από το λιμένα ανήκουν σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες: χρεώσεις στα πλοία, χρεώσεις στο εμπόρευμα, χρεώσεις που αφορούν τους επιβάτες.

Υπάρχουν διάφορες κατηγορίες λιμενικών τελών, τα οποία ποικίλλουν μεταξύ των λιμένων ανά τον κόσμο όσον αφορά τα επίπεδα και τις δομές ανάλογα με τη φύση και τις λειτουργίες των λιμένων. Εν κατακλείδι τα λιμενικά τέλη γενικά εισπράττονται βάσει των επισκέψεων στα λιμάνια και των φορτίων που διακινούνται μέσω αυτού. Παράδειγμα τα λιμενικά τέλη ανάλογα με τον τύπο πλοίου συμπεριλαμβάνουν τα λιμενικά τέλη προσόρμισης, παραβολής, τα αγκυροβόλια και τέλη ελλιμενισμού.

1.2 Σκοπός της διπλωματικής εργασίας

Κατ' επέκταση των ανωτέρω, σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η αναζήτηση, η εις βάθος μελέτη και η εξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με τα λιμενικά τέλη που χρεώνουν οι Οργανισμοί Λιμένων της χώρας μας. Παρουσιάζονται οι κυριότερες λιμενικές υπηρεσίες και καταγράφονται τα τιμολόγια τους. Στόχευση είναι η απόκτηση σαφούς εικόνας για τις ανταγωνιστικές τιμές που παρέχουν, είτε μεταξύ των λιμένων της χώρας είτε συγκριτικά με Ευρωπαϊκούς λιμένες.

1.3 Δομή της διπλωματικής εργασίας

Η δομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η παρακάτω :

Το **Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή** , περιλαμβάνει το αντικείμενο, τον σκοπό, την δομή και την μεθοδολογία της εργασίας.

Στο **Κεφάλαιο 2: Επισκόπηση Βιβλιογραφίας**, παρουσιάζεται το υφιστάμενο λιμενικό σύστημα της χώρας, γίνεται αναφορά στα λιμενικά τέλη, τον ορισμό τους, το σύστημα λιμενικής κοστολόγησης και την πολιτική τιμολόγησης. Παράλληλα παρουσιάζονται οι λιμενικές υπηρεσίες και γίνεται αναφορά στον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης 352/2017 που αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων.

Στο **Κεφάλαιο 3: Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε Στην Ελλάδα**, περιγράφονται οι 13 Οργανισμοί Λιμένων της χώρας και καταγράφονται για τον καθένα ξεχωριστά τα λιμενικά τέλη που εισπράττουν για τις υπηρεσίες που παρέχουν.

Στο **Κεφάλαιο 4: Σύγκριση Παρεχόμενων Υπηρεσιών**, ομαδοποιούνται όμοιες λιμενικές υπηρεσίες των Οργανισμών Λιμένων, και συγκρίνονται οι χρεώσεις των υπηρεσιών.

Στο **Κεφάλαιο 5: Λιμενικά Τέλη Στην Ελλάδα Και Στην Ε.Ε**, γίνεται σύγκριση των λιμενικών υπηρεσιών και των τιμών αυτών μεταξύ ελληνικών και ευρωπαϊκών λιμανιών.

Στο **Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα**, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της διπλωματικής εργασίας με προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.

1.4 Μεθοδολογία

Η παρούσα διπλωματική εργασία μέσω της ανασκόπησης διεθνούς βιβλιογραφίας παρακολουθεί την εξέλιξη του λιμανιού μέσω των ορισμών που είχαν αποδοθεί στην έννοια του λιμένα. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται το υφιστάμενο λιμενικό σύστημα όπως αυτό προέκυψε μέσα από τροποποιήσεις νόμων και πολιτικών που εφαρμόστηκαν στη χώρα μας, με γνώμονα πάντα την οικονομική ανάπτυξη και την αναβάθμιση της τοπικής κοινωνίας. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στους ορισμούς των λιμενικών τελών και της τιμολογιακής πολιτικής που εφαρμόζεται στους λιμένες. Ακολούθως αναφέρονται οι κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών, υπηρεσίες που αφορούν τα πλοία, τα φορτία, τα χερσαία μέσα μεταφοράς και τους επιβάτες. Παράλληλα καταγράφεται ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 352/2017, ο οποίος πέραν του ότι είναι δεσμευτικός, ισχύει για όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. και αποτελεί το νομικό πλαίσιο για τη παροχή λιμενικών υπηρεσιών, ώστε να επιτευχθεί χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων. Καθότι, το βασικό αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας είναι η αναζήτηση των λιμενικών τελών των 13 Οργανισμών λιμένων, γίνεται αναλυτική παρουσίαση των Λιμένων Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πατρών, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Βόλου, Κέρκυρας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ελευσίνας, Ραφήνας, Λαυρίου και Νήσου Ευβοίας, τα φορτία, οι επιβάτες που διακινήθηκαν μέσω αυτών και η τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζουν. Παρουσιάζονται οι παρεχόμενες

υπηρεσίες του κάθε Οργανισμού Λιμένος και τα τιμολόγια που εκδίδει και δημοσιεύει κάθε Οργανισμός για τον καθορισμό των λιμενικών τελών. Εν συνεχεία, ομαδοποιούνται και συγκρίνονται τα στοιχεία μεταξύ των Οργανισμών Λιμένων, των ανωτέρω λιμενικών υπηρεσιών ως προς την τιμή χρέωσης τους για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης συσκευασμένων φορτίων, εμπορευματοκιβωτίων και εμπορευματοκιβωτίων οχηματαγωγών πλοίων (με κίνηση roll-on/roll-off), την προσωρινή αποθήκευση γενικών εμπορευμάτων, την διέλευση τροχοφόρων μέσω της προκυμαίας και των δικαιωμάτων ελλιμενισμού, προσόρμισης και παραβολής. Τέλος, συγκρίνονται οι λιμενικές χρεώσεις μεταξύ Ελληνικών και Ευρωπαϊκών λιμένων ως προς τη διακίνηση υγρών και στερεών χύδην φορτίων, την διακίνηση Ε/Κ, εργασίες φορτοεκφόρτωσης και την κυκλοφορία Ro-Ro.

Προτού προχωρήσουμε στην ανάλυση μας κρίσιμο θεωρείται να ορίσουμε την έννοια του λιμένα. Ως λιμένας ορίζεται μια πύλη από την οποία μεταφέρονται τα φορτία και οι επιβάτες από και προς τα πλοία στην/από την ξηρά (Goss, 1990). Εντούτοις και υπό το φως της εξέλιξης των λιμένων σε κρίκους στην αλυσίδα logistics με συλλογικές δράσεις, σύγχρονες υποδομές και έντονο ενδολιμενικό ανταγωνισμό ο παραπάνω ορισμός είναι ελλιπής. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έδωσε ένα πληρέστερο ορισμό ο οποίος και αναφέρει ότι: «Οι λιμένες είναι εμπορικές επιχειρήσεις τοποθετημένες δίπλα στο νερό, το οποίο είναι αρκετά βαθύ ώστε να επιτρέπει την κίνηση πλωτών ναυπηγημάτων. Σε αυτές τις περιοχές δραστηριοποιούνται λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες αξιοποιούν την λιμενική υποδομή και ανωδομή καθώς επίσης παρέχονται συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται ή διοικείται από κάποια Αρχή» (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2001).

2.1 Λιμενικά τέλη

Ονομάζονται οι οικονομικές επιβαρύνσεις των χρηστών των λιμένων (πλοία, επιβάτες, οχήματα κ.α.) που επιβάλλονται για την χρήση των υπηρεσιών και των λιμενικών χώρων που προσφέρουν οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων. Η επιβολή τους στην Ελλάδα και στο εξωτερικό δεν έχει την έννοια της επιβολής κάποιου φόρου για την άντληση εσόδων αλλά τα όποια έσοδα θα πρέπει να διατίθενται αποκλειστικά για έργα βελτίωσης, επισκευής και συντήρησης των λιμένων. Η οικονομική διαχείριση των πόρων των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων αποτελεί ένα ευαίσθητο κομμάτι για την εύρυθμη λειτουργία των λιμένων και την παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες. (Μιχαλόπουλος, 2007)

Ανάλογα με τον φορέα διαχείρισης τα λιμενικά τέλη καθορίζονται:

- Για τους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε από τα διοικητικά συμβούλια τους και ισχύουν εφόσον τύχουν της σύμφωνης - γνώμης των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών.
- Για τα Λιμενικά και Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία με νομοθετικές παρεμβάσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ή με αποφάσεις των Λιμενικών Επιτροπών (Για τα Λιμενικά Ταμεία) ή με αποφάσεις των διοικητικών συμβουλίων (Για τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία) εγκεκριμένες από την Περιφέρεια.

Στην περίπτωση αυτή είναι αναγκαίο και απαραίτητο να γίνει ένας βασικός διαχωρισμός όσο αφορά τις Λιμενικές χρεώσεις. Οι χρεώσεις για τις παρεχόμενες υπηρεσίες στους Λιμένες διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες: (Τατσιόπουλος, 2002)

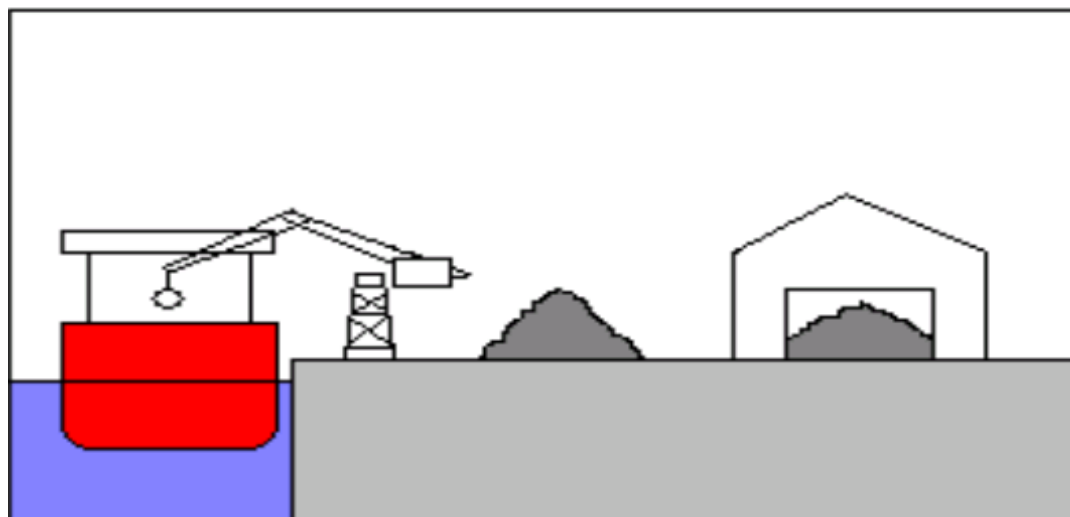
- ⇒ Χρεώσεις επί του πλοίου (λιμενικά τέλη)
- ⇒ Χρεώσεις επί του φορτίου (λιμενικά δικαιώματα)
- ⇒ Χρεώσεις και τέλη που αφορούν τον επιβάτη

Η ειδοποιός διαφορά των λιμενικών τελών και δικαιωμάτων έγκειται στο γεγονός ότι τα λιμενικά τέλη εισπράττονται για την συντήρηση της υποδομής του λιμανιού ενώ τα λιμενικά δικαιώματα είναι οι χρεώσεις από την χρήση των μηχανικών μέσων.(Αφορά την εμπορική δραστηριότητα του κάθε λιμένα). (Τατσιόπουλος, 2002) Ωστόσο στην παρούσα έρευνα ως λιμενικά τέλη λαμβάνουμε όλες τις παραπάνω χρεώσεις, καθώς αποτελούν οικονομική επιβάρυνση για την χρήση των υπηρεσιών και των λιμενικών χώρων.

Τα λιμενικά τέλη μπορούν να επιβάλλονται στο πλοίο, στο φορτίο και στον επιβάτη. Το τιμολόγιο κάθε λιμένα γίνεται γνωστό και περιλαμβάνει χρεώσεις για τις υπηρεσίες παροχής. Ωστόσο, οι πραγματικές τιμές που χρεώνει ένας λιμένας ενδέχεται να μην είναι οι ίδιες με εκείνες που διαπιστώθηκαν στο τιμολόγιο, αλλά τιμές που προκύπτουν μεταξύ του λιμένα και ενός άλλου λιμένα χρήστη από τη διαπραγμάτευση μιας σύμβασης. Οι συγκεκριμένες τιμές γενικά προκύπτουν όταν υπάρχει ανταγωνισμός στον λιμένα σε μια περιοχή. Ένας λιμένας που επιδιώκει να προσελκύσει μια ναυτιλιακή γραμμή, για να την διατηρήσει ή να ξεκινήσει νέες γραμμές μπορεί να συνάψει σύμβαση με την εταιρία που έχει τη γραμμή και οι τιμές της σύμβασης να είναι χαμηλότερες από αυτές που υπάρχουν στο τιμολόγιο (Talley, 2017).

Τα λιμενικά τέλη αναμένεται να είναι συμβατά με τους επιχειρησιακούς στόχους του Οργανισμού Λιμένος. Αν ο στόχος είναι η προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης, οι τιμές λιμένων ενδέχεται να μην αντανakλούν το κόστος των λιμένων. Για παράδειγμα, τα λιμενικά τέλη μπορούν να καθοριστούν για να ευνοήσουν τις εξαγωγές έναντι των εισαγωγών με αποτέλεσμα να καθοριστούν υψηλότερα τέλη για τις εισαγωγές από ό,τι για τις εξαγωγές για τις ίδιες λιμενικές υπηρεσίες (Talley, 2017).

ΒΑΣΙΚΗ ΔΟΜΗ ΧΡΕΩΣΩΝ



Εικόνα 1: Βασική δομή χρεώσεων, Πηγή: Wilmsmeier,2017

ΛΙΜΑΝΙ	ΠΡΟΒΛΗΤΑ	ΚΡΗΠΙΔΩΜΑ	ΑΠΟΘΗΚΕΣ
-ΠΛΟΗΓΙΚΑ	-ΤΕΛΗ	- ΤΕΛΗ ΑΠΟΒΑΘΡΑΣ	-ΤΕΛΗ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ
-ΡΥΜΟΥΛΚΙΚΑ	ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ		
-ΦΑΡΙΚΑ	-ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΑ		
-ΤΕΛΗ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ			

Στην εικόνα 1 παρουσιάζεται η βασική δομή των κυριότερων χρεώσεων ώστε να κατανοήσουμε ευκολότερα που αναφέρεται η κάθε χρέωση. Έτσι στην πρώτη στήλη παρατηρούμε τις χρεώσεις που γίνονται για τις υπηρεσίες που παρέχονται στο πλοίο κατά την άφιξη και αναχώρηση του, τις περιόδους δηλαδή που είναι εν πλω.

Στην δεύτερη στήλη βλέπουμε τις χρεώσεις για τις υπηρεσίες και τις υποδομές που παρέχονται στο πλοίο κατά τις περιόδους που είναι παραβεβλημένο στον προβλήτα και εκτελεί εργασίες φορτοεκφόρτωσης. Στην τρίτη στήλη φαίνονται οι χρεώσεις που γίνονται στον κάτοχο του φορτίου για την διαχείριση του στο κρηπίδωμα και τέλος στην τέταρτη στήλη, οι χρεώσεις που γίνονται στον κάτοχο του φορτίου για την αποθήκευση του φορτίου από φορείς του λιμανιού.

Τέλος παρατίθεται μια συνοπτική αναφορά για τις παραπάνω χρεώσεις: (Τσαταλάς, 2009)

- **Τα πλοηγικά δικαιώματα:** Ο μεταφορέας καλείται να πληρώσει το κόστος αυτό για την παροχή υπηρεσιών πλοήγησης εντός και εκτός λιμένα, που παρέχεται στο πλοίο του. Κατά κανόνα το ύψος των πλοηγικών δικαιωμάτων εξαρτάται από το μέγεθος του πλοίου και την απόσταση πλοήγησης. Έτσι, οι χρεώσεις βασίζονται στα GRT, NRT, μήκος, πλάτος, εκτόπισμα, απόσταση πλοήγησης ή και σε συνδυασμούς αυτών των παραγόντων.
- **Ρυμουλκικά δικαιώματα:** Είναι η χρέωση που γίνεται στον μεταφορέα για την παροχή υπηρεσιών ρυμούλκησης στο πλοίο του. Οι χρεώσεις εδώ είναι αρκετά πολύπλοκες, αφού συνήθως βασίζονται σε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω παράγοντες:
 - 1 Χαρακτηριστικά πλοίου: GRT, NRT, εκτόπισμα, διαστάσεις, ώρες χρήσης.
 - 2 Παράγοντες ρυμούλκησης: αριθμός ρυμουλκών, ισχύς ρυμουλκού, τύπος ρυμουλκού (συμβατικό, με αζιμουθιακή πρόωση κτλ.).
- **Φαρικά τέλη:** Παρότι πολλοί θα θεωρούσαν τα φαρικά τέλη σαν μία πληρωμή για τη δημιουργία, διατήρηση και συντήρηση των σχετικών υποδομών (φάρoi, φανοί, ραδιοβοηθήματα), στην πραγματικότητα η πληρωμή γίνεται λόγω της υπηρεσίας που παρέχεται στο πλοίο, της ασφαλούς ναυσιπλοΐας δηλαδή, με την ξεκάθαρη και αναλυτική σήμανση όλων των ναυτιλιακών κινδύνων. Η υπηρεσία αυτή παρέχεται στα εθνικά ύδατα των χωρών από οργανισμούς των παράκτιων χωρών, ενώ στα διεθνή ύδατα από ανεξάρτητους οργανισμούς ή οργανισμούς πολλών χωρών μαζί.
- **Τέλη αγκυροβολίας:** Είναι τα ανταποδοτικά τέλη χρησιμοποίησης των αγκυροβολίων από τα πλοία για ασφαλή χρήση αυτών. Χρεώνονται από τις κρατικές ή και τις λιμενικές αρχές επάνω στο μέγεθος του πλοίου (NRT, GRT) και βάσει του χρόνου αγκυροβολίας. Το μέγεθος των χρεώσεων για τις συνήθεις 2-5 ημέρες που θα παραμείνει ένα πλοίο αγκυροβολημένο, δεν αναμένεται ιδιαίτερα υψηλό στην πλειοψηφία των λιμένων.
- **Πρακτορειακή αμοιβή:** Είναι το κόστος θα κληθεί να πληρώσει ο πλοιοκτήτης ως αμοιβή στον πράκτορα που θα αναλάβει την εκπροσώπηση του πλοίου στο λιμάνι και θα κανονίσει / συντονίσει την όλη εμπορική πράξη. Δεδομένου ότι ο πλοιοκτήτης σχεδόν σε κανένα λιμάνι δε δύναται να προβεί σε κατευθείαν συνεννοήσεις με τη λιμενική αρχή, τους πλοηγούς, τις εγκαταστάσεις

φορτοεκφορτώσεων κτλ., η ύπαρξη ενός πράκτορα είναι απαραίτητη για την όλη οργάνωση μίας επιτυχημένης επιχείρησης. Το εύρος των αμοιβών είναι τεράστιο και πάντα εξαρτάται από την ύπαρξη ανταγωνισμού καθώς και τους τοπικούς / κρατικούς κανονισμούς που επιτρέπουν την ελεύθερη ή όχι τιμολόγηση. Δεν αποτελούν άμεση είσπραξη για τον λιμένα αλλά κατατάσσονται σε αυτή την κατηγορία διότι είναι τέλη επί του πλοίου.

- **Τέλη ελλιμενισμού (Dockage):** Είναι τα ανταποδοτικά δικαιώματα που καλείται να πληρώσει ο πλοιοκτήτης για τον ελλιμενισμό στον προβλήτα. Είναι δηλαδή τα τέλη που θα πληρώσει το πλοίο για χρήση του κρηπιδώματος καθ' όλη τη διάρκεια της εκεί παραβολής του. Κατά κανόνα, η χρέωση αυτή βασίζεται τόσο στο μέγεθος του πλοίου (GRT, NRT, LOA), όσο και στο χρόνο παραμονής του στον προβλήτα. Η τιμολόγηση αυτή προέρχεται από το διαχειριστή της συγκεκριμένης προβλήτας / τερματικού σταθμού, ο οποίος μπορεί να είναι είτε η λιμενική αρχή (ιδιωτική ή κρατική) είτε η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τη συγκεκριμένη υποδομή για τα φορτία της ή φορτία τρίτων.
- **Τέλη αποβάθρας (Wharfage):** Είναι το ανταποδοτικό τέλος που καλείται να πληρώσει ο χρήστης για χρήση της αποβάθρας προς φορτοεκφόρτωση του φορτίου του. Αντιστοιχεί δηλαδή στο κόστος χρήσης των υλικών υποδομών που χρησιμοποιούνται για την φορτοεκφόρτωση του πλοίου. Τέτοιες οι υποδομές είναι ο ταινιόδρομος, τα σιλό, οι γράπες, οι αντλίες και σωληνώσεις, τα κρένια και ό,τι άλλο η χρήση του οποίου εξυπηρετεί τη διακίνηση του φορτίου. Τα τέλη αυτά κατά κανόνα υπολογίζονται επάνω στο φορτίο, είτε βάσει των φορτωτικών είτε βάσει της ζύγισης του φορτίου που γίνεται στην ξηρά. Επίσης, μπορεί να υπολογίζονται βάσει του Μετρικού Τόνου (MT), του Βρετανικού Τόνου (LT- long ton), του Αμερικάνικου Τόνου (ST- short ton) καθώς και σε μικρότερες μονάδες μάζας όπως τα κιλά, οι λίβρες (σπανιότατα) κτλ.
- **Τέλη αποθήκευσης (Storage):** Είναι τα ανταποδοτικά τέλη που πληρώνει ο χρήστης για αποθήκευση του φορτίου του. Οι χρεώσεις αυτές είναι και οι μόνες που δεν απασχολούν τον πλοιοκτήτη, καθώς ανάλογα με τη συμφωνία, μπορεί να είναι για λογαριασμό του πωλητή, του αγοραστή ή του ιδιοκτήτη του φορτίου. Οι χρεώσεις των τελών αυτών υπολογίζονται στην ποσότητα των αγαθών προς αποθήκευση καθώς και στο χρόνο αποθήκευσης, ενώ μπορεί να υπάρχει και διαφοροποίηση των χρεώσεων ανάλογα με τις παροχές αποθήκευσης (ανοικτό μέρος - κλειστές αποθήκες- στέγαση – κλιματισμός – παροχή ασφάλειας κτλ.), όπως επίσης και με τον όγκο της συνεργασίας του διαχειριστή της αποθήκης με το χρήστη αυτής.

Έχοντας αναφέρει πολλές φορές τους όρους GRT, NRT, LOA είναι σκόπιμο να κάνουμε μία πιο λεπτομερή αναφορά σ' αυτούς τους τεχνικούς όρους.

- ⇒ GRT- KOX: Ολική Χωρητικότητα είναι ο συνολικός εσωτερικός όγκος όλων των μόνιμα σκεπαστών και κλειστών χώρων του πλοίου που βρίσκονται είτε κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα είτε πάνω από αυτό, μετρούμενος σε κόρους (1 κόρος = 2,83 m³ ή 100 ft³).
- ⇒ NRT-KX: Καθαρή Χωρητικότητα είναι ο όγκος σε κόρους που μένει αν από την ολική χωρητικότητα αφαιρεθεί ο όγκος ορισμένων χώρων του πλοίου που

δεν προσφέρονται προς εκμετάλλευση (είτε μεταφοράς φορτίου είτε επιβατών) π.χ. οι χώροι μηχανοστασίου, δεξαμενών και αποθηκών εφοδίων, χώροι ενδίαιτησης πληρώματος, γέφυρα κτλ. Αντιπροσωπεύει δηλαδή την πλήρη μεταφορική ικανότητα του πλοίου.

- ⇒ Ολικό μήκος (LOA): Είναι η μέγιστη απόσταση μεταξύ των καθέτων (προς τον ορίζοντα) από το ακραίο σημείο της πλώρης μέχρι του αντίστοιχου της πρύμης, εσωτερικά του περιβλήματος, όταν το σκάφος είναι ζυγοσταθμισμένο. Εκφράζεται σε μέτρα ή πόδια. (Τσαταλάς, 2009)

2.2 Υφιστάμενο λιμενικό σύστημα

Οι καταγεγραμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις της χώρας ανέρχονται σε 1068 (Παπουτσάκης, 2016). Οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι διαφορετικού μεγέθους, διοικητικής οργάνωσης και χρήσεων. Η διοικητική οργάνωση και διοίκηση λιμένων καθώς και η λειτουργία του ποικίλει ανάλογα με το μέγεθος, τη χρήση και τη σημασία του λιμένα. Οι εγκαταστάσεις αυτές εξυπηρετούν εμπορικές, τουριστικές αλιευτικές κλπ. δραστηριότητες. Οι λιμένες της χώρας σύμφωνα με τα ΦΕΚ Β' 202/16-2-2007 έχουν διαφορετική σημασία στο δίκτυο των εθνικών και διεθνών μεταφορών της χώρας σε συνδυασμό με τη διακριτή γεωστρατηγική τους θέση. Η Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπουργών Ες.Δ.Δ.Α , Υπ.Οι.Ο , Πε.Χω.Δε και Ε.Ν.Α.Ν.Π αριθ. 8315.2/02/07 , ΦΕΚ Β' 202/16-2-2007 κατατάσσει τους Ελληνικούς λιμένες λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του Ελληνικού γεωγραφικού χώρου λόγω της πολυνησίας, των πορθμειακών, ενδονησιωτικών, διανησιωτικών και διαπεριφερειακών συνδέσεων. Επίσης λαμβάνει υπόψη τα στατιστικά στοιχεία του συνολικού ετήσιου όγκου διακίνησης φορτίων και θαλάσσιων λιμένων της Χώρας που πληρούν τα χαρακτηριστικά Α και Β της υπ' αριθ. 1346/2001/22/5/2201 ΕΚ απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε συνδυασμό με τα κριτήρια των εγγενών γεωγραφικών τους πλεονεκτημάτων και της επίδρασης τους στο δίκτυο των διεθνών και εθνικών μεταφορών της χώρας καθώς και των διαφαινόμενων προοπτικών ανάπτυξης που παρουσιάζουν. Επομένως η ΚΥΑ κατατάσσει τους λιμένες σε:

- **Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος: (Κατηγορία Κ1: 16 λιμένες)**
Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων.
- **Λιμένες Εθνικής Σημασίας: (Κατηγορία Κ2: 16 λιμένες)**
Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατάκολου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδος και Χίου.
- **Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος: (Κατηγορία Κ3: 25 λιμένες)**
Αγ. Κηρύκου Ικαρίας, Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Αιγίου, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μύρινας Λήμνου, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανιών, Πάτμου, Σαμοθράκης,

Πόρου Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Σκοπέλου, Σητείας, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου και Ύδρας.

- ο **Λιμένες Τοπικής Σημασίας: (Κατηγορία Κ4)** εντάσσονται όλοι οι υπόλοιποι λιμένες της Ελλάδος.

Από τους 16 λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος (κατηγορία Κ1) οι 10 βρίσκονται στην Ηπειρωτική Χώρα και μόνον 6 σε νησιά, οι λιμένες Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων. Αντίθετα στις κατηγορίες Κ2 Λιμένες Εθνικής Σημασίας και Κ3 Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος, οι λιμένες στο ηπειρωτικό τμήμα της χώρας είναι ανά 6 στην Κ2 και στην Κ3 ενώ σε νησιά βρίσκονται 10 λιμένες της κατηγορίας Κ2 και 19 λιμένες της κατηγορίας Κ3. Η κατηγοριοποίηση αυτή δείχνει ότι α) τα κυριότερα λιμάνια βρίσκονται στην ηπειρωτική χώρα και β) το αυξημένο ενδιαφέρον της πολιτείας για τα νησιά.

Σύμφωνα με τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα της χώρας αποτελούν:

- ⇒ Οι Οργανισμοί Λιμένος (13)
- ⇒ Κρατικά Λιμενικά Ταμεία (10)
- ⇒ Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (75)
- ⇒ Λιμενικά Γραφεία (3)

Οργανισμοί Λιμένων

Βάσει του Ν. 2688/1999 (ΦΕΚ Α' 40/1-3-1999), με τον οποίο συστάθηκαν οι πρώτες Α.Ε (Λιμένα Πειραιά και Λιμένα Θεσσαλονίκης), οργανισμοί λιμένων είναι, οι ανώνυμες εταιρείες κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, λειτουργούν κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, απολαμβάνουν διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Οι Οργανισμοί Λιμένος Πειραιώς & Θεσσαλονίκης είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών συνεπώς πρόκεινται για πολυμετοχικές Α.Ε ενώ οι υπόλοιποι 11 Οργανισμοί Λιμένων είναι μονομετοχικές Α.Ε όπου λόγω της μετοχικής τους σύνθεσης το Ελληνικό Δημόσιο ασκεί απόλυτο έλεγχο και εποπτεία επί αυτών των ανώνυμων εταιρειών. Οι λιμένες εκτός του Ο.Λ.Π Α.Ε και Ο.Λ.Θ Α.Ε ανήκουν στη κατηγορία Tools (Γιαντσή,2016).

Tool Port: Εδώ ο Φορέας Διαχείρισης κατέχει και συντηρεί τις υποδομές, αλωδομές και τον εξοπλισμό, όπου δουλεύει το προσωπικό της. Όμως μπορεί να δοθεί άδεια σε άλλους χειριστές φορτίων είτε από τον Φορέα Διαχείρισης είτε από πλοιοκτήτες ή ιδιοκτήτες φορτίων να εργαστούν στο λιμάνι με δικό τους εξοπλισμό. Το μειονέκτημα συνεπώς είναι ο ακριβής καθορισμός ευθυνών χειρισμού.

Κρατικά και Δημοτικά λιμενικά ταμεία

Τα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία έχουν κρατική διοίκηση, τα δημοτικά λιμενικά ταμεία έχουν διοικήσεις διορισμένες από τους Δήμους ενώ τα Λιμενικά Γραφεία είναι μικρά

κρατικά λιμενικά ταμεία, διαχειριζόμενα μικρές λιμενικές εγκαταστάσεις (Γιαντσή, 2016).

Τα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία είναι Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ). Λειτουργούν βάσει του Βασιλικού Διατάγματος 14/19-1-1939 (ΦΕΚ Α' 24/19-1-1939) «περί κωδικοποίησης των περί Λιμενικών Ταμείων κειμένων διατάξεων». Σκοπός της Λειτουργίας τους είναι η εκτέλεση και η συντήρηση των λιμενικών έργων (Γιαντσή, 2016), ενώ η εποπτεία τους ασκείται από το ΥΕΝ (άρθρο 10 του Ν. 2987/2002).

Με το άρθρο 244 του Ν. 3463/2006 (ΦΕΚ Α' 114/8-6-2006) τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία «συνιστώνται ως δημοτικά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου κατά τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 2738/1991 (ΦΕΚ Α' 180/9-9-1999)». Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία έχουν διοικήσεις ορισμένους από τους εκάστοτε Δήμους.

Λιμενικά Γραφεία

Με το άρθρο 201 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87/7-6-2010) τα δύο Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία Θεσσαλονίκης και Λάρισας καταργήθηκαν. Το σύνολο των δραστηριοτήτων τους μεταφέρθηκε σε αυτοτελείς υπηρεσίες των αντιστοίχων δήμων με την ονομασία «Λιμενικό Γραφείο Θεσσαλονίκης» και «Λιμενικό Γραφείο Λάρισας» αντιστοίχως. Είναι υπεύθυνα για τη διαχείριση και την εκμετάλλευση των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων που υπάγονται στο χώρο δικαιοδοσίας τους. Σε γενικές γραμμές έχουν τις ίδιες λειτουργίες με τα Κρατικά και τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.

Μονομετοχικοί οργανισμοί λιμένος

Οι Οργανισμοί Λιμένος είναι ανώνυμες εταιρείες μονομετοχικές ως επί το πλείστον ενώ 2 εξ αυτών είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών άρα πολυμετοχικές. (Οι Ο.Λ.Πειραιώς και Ο.Λ. Θεσσαλονίκης). Σήμερα η διοίκηση του ΟΛΠ έχει περιέλθει στην COSCO μετά την εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών, ενώ ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. είναι σε διαδικασία πώλησης (Γιαντσή, 2016).

Κατηγορίες χρήσεων

Η βασική λειτουργία των λιμένων είναι η παροχή λιμενικών υπηρεσιών ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων. Οι βασικές χρήσεις λιμένων είναι οι παρακάτω αναφερόμενες (Γιαντσή, 2016):

- i. Γενικά Εμπορεύματα (General Cargoes)
- ii. Φορτία Χύδην (Dry and Liquid Bulk Cargoes)
- iii. Εμπορευματοκιβώτια – Ε/Κ (Containers)
- iv. Ακτοπλοΐα Εσωτερικού – Εξωτερικού
- v. Κρουαζιέρα (Cruise)
- vi. Αναψυχής (Leisure – Marinas)
- vii. Αλιευτικά (Fishing)

Από τις παραπάνω αναφερόμενες χρήσεις οι 3 πρώτες αφορούν καθαρά εμπορευματική χρήση που εξυπηρετείται από διαφορετικού τύπου πλοία, των οποίων η φόρτωση – εκφόρτωση γίνεται με διαφορετικό τρόπο και άρα απαιτούνται οι αντίστοιχες λιμενικές υποδομές και ο αντίστοιχος λιμενικός εξοπλισμός. Η iv και v χρήσεις αφορούν την μεταφορά επιβατών. Στην περίπτωση της iv χρήσης (Ακτοπλοΐα) συγχρόνως με τους

επιβάτες μεταφέρονται και εμπορεύματα Ro-Ro (εμπορική χρήση). Η κρουαζιέρα, αν και εξυπηρετεί τουρίστες εξυπηρετείται από λιμενικές υποδομές που δύνανται να εξυπηρετήσουν μεγάλα επιβατηγά πλοία και στον χερσαίο χώρο υπάρχουν αντίστοιχες υποδομές για επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών. Ενώ επίσης λιμενικές εγκαταστάσεις χρησιμοποιούν τα ναυπηγεία και οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, το Πολεμικό Ναυτικό, το Λιμενικό Σώμα, η Ελληνική Ακτοφυλακή κλπ.

2.3 Λιμενικές Υπηρεσίες

Οι λιμενικές υπηρεσίες διακρίνονται :

- ⇒ Υπηρεσίες που αφορούν τα πλοία:
 - Η πλοήγηση
 - Η ρυμούλκηση
 - Η ασφαλής προσόρμιση στο λιμάνι
 - Ο καθορισμός της θέσης και του τρόπου προσόρμισης, αγκυροβόλησης και παραβολής του πλοίου
 - Η χορήγηση νερού δια δικτύου ή πλωτών υδροφόρων
 - Ο εφοδιασμός με τρόφιμα και εφόδια
 - Ο ανεφοδιασμός με καύσιμα
 - Οι δεξαμενισμοί
 - Οι επισκευές των πλοίων
 - Οι σταθμοί υποδοχής καταλοίπων
- ⇒ Υπηρεσίες που αφορούν στα φορτία:
 - Η φόρτωση και εκφόρτωση
 - Η μεταφόρτωση
 - Η διαχείριση του φορτίου μέσα στο τερματικό
 - Η αποθήκευση και η στοιβασία
 - Η παράδοση και παραλαβή του φορτίου από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς
 - Η διαλογή, η συσκευασία και η μεταποίηση των εμπορευμάτων
- ⇒ Υπηρεσίες που αφορούν στα χερσαία μέσα μεταφοράς:
 - Η υποδοχή και στάθμευση στους χώρους του λιμανιού
 - Οι ασφαλείς και προσπελάσιμες συνδέσεις με τα χερσαία μεταφορικά δίκτυα
- ⇒ Υπηρεσίες που αφορούν στις υπηρεσίες προς τους επιβάτες:
 - Η αποβίβαση ή επιβίβαση τους από και προς πλοία και στην διακίνηση των αποσκευών τους
 - Η προώθησή τους από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς
 - Οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την άνεση και την αναψυχή τους κατά την παραμονή τους στους χώρους του λιμανιού

2.4 Ευρωπαϊκός Κανονισμός 352/2017

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θέσπισε τον κανονισμό 352/2017¹, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων. Διαθέσιμο σε: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0352>.

χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων. Ο κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος-μέλος. Ο νέος κανονισμός θεσπίζει:

α) Πλαίσιο για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών

β) Κοινούς κανόνες σχετικά με τη χρηματοοικονομική διαφάνεια και τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών και λιμενικών υποδομών, και μεταξύ άλλων εφαρμόζεται στην παροχή των ακόλουθων κατηγοριών λιμενικών υπηρεσιών, είτε εντός της ζώνης του λιμένα είτε στην πλωτή οδό πρόσβασης προς τον λιμένα:

- εφοδιασμός με καύσιμο
- διακίνηση φορτίων
- πρόσδεση
- υπηρεσίες επιβατών
- συλλογή των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου
- πλοήγηση και
- ρυμούλκηση

Ως «πάροχος λιμενικών υπηρεσιών» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει, ή επιθυμεί να παρέχει, έναντι αμοιβής, μία ή περισσότερες κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών που αναφέρονται παραπάνω.

Στην ουσία ο Κανονισμός δίνει τη δυνατότητα στα Κράτη Μέλη (Κ.Μ.) να καθιερώσουν περιορισμούς ή ελάχιστες απαιτήσεις για τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών, ή να μην επιβάλλουν περιορισμούς, αναγνωρίζει τις ιδιαιτερότητες των Κ.Μ., σέβεται το Εθνικό Δίκαιο των Κ.Μ., σέβεται τα εργατικά δικαιώματα, και διασφαλίζει τη διαφάνεια και την αντικειμενικότητα σε θέματα χρηματοδοτήσεων και περιορισμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών.

Ο Κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα μοντέλα διαχείρισης λιμένων (Tools, Landlord, Private κλπ) και σε όλους του λιμένες ΔΔΜ (329 σε σύνολο τουλάχιστον 1200 αλλά ~97% φορτίων ΕΕ), ενώ παράλληλα χωρίζει τα λιμενικά τέλη, σε τέλη υπηρεσιών και τέλη υποδομών. Με αυτό τον τρόπο «ανοίγει» την αγορά, διευκολύνει τον ανταγωνισμό, αλλά παράλληλα εξαιρεί σημαντικές υπηρεσίες (Γιαντσή, 2017).

2.5 Κοστολόγηση λιμενικών υπηρεσιών

Η έννοια του κόστους είναι από τις δυσκολότερες προσδιοριζόμενες στην οικονομική των επιχειρήσεων. Ένας ορισμός που αποδίδει αντικειμενικά το γενικό περιεχόμενο του όρου είναι: *«Κόστος είναι κάθε δυνατή να αξιολογηθεί σε χρήμα εκροή της επιχείρησης (ανάλωση υλικών, εμπορευμάτων και υπηρεσιών), όπως πρώτες ύλες, καύσιμα και λοιπά υλικά, διαρκούς χρήσεως εμπορεύματα, εργασία, κεφάλαιο που είναι απαραίτητα για τη διατήρηση της παραγωγικής ετοιμότητας της επιχείρησης, την παραγωγή και τη διάθεση του προϊόντος, στα πλαίσια των αποφάσεων των διοικούντων»* (Παρδάλη, 2007).

Το συνολικό κόστος λοιπόν αποτελεί το άθροισμα του σταθερού και του μεταβλητού. Σταθερό κόστος είναι το κόστος που δημιουργείται από την ύπαρξη της λιμενικής επιχείρησης, είναι ανεξάρτητο από τον όγκο παραγωγής ή το βαθμό απασχόλησης του τερματικού και άρα μένει αμετάβλητο σε οποιαδήποτε μεταβολή του όγκου της

λιμενικής περιοχής. Στο σταθερό κόστος περιλαμβάνονται και οι αποσβέσεις, η τμηματική ενσωμάτωση της τιμής των παγίων στοιχείων που εμπλέκονται στην παραγωγή, στην αξία του παραγόμενου λιμενικού προϊόντος. Να αναφερθεί πως το θέμα το αποσβέσεων προβληματίζει ιδιαίτερα αφού οι ανάγκες για νέες επενδύσεις είναι μεγάλες και τα λιμάνια θέτουν ως βασικό τους στόχο τη δημιουργία καθαρού πλεονάσματος τέτοιου, ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες επενδύσεων πάγιου κεφαλαίου (Παρδάλη, 2007).

Από την άλλη, μεταβλητό είναι το κόστος που στο σύνολο του επηρεάζεται από την μεταβολή του όγκου της λιμενικής παραγωγής (π.χ. κόστος άμεσης εργασίας, τόκοι δανείων). Μέρος του μεταβλητού κόστους αποτελεί και το κόστος συντήρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων και του μηχανολογικού εξοπλισμού. Οι δαπάνες αυτές επηρεάζονται από την ικανότητα του προσωπικού, την ηλικία του εξοπλισμού, το βαθμό απασχόλησης του και το χρόνο πραγματοποίησης της επισκευής ή της συντήρησης.

Τέλος, οριακό κόστος είναι η μεταβολή που επέρχεται στο μεταβλητό κόστος από την παραγωγή μιας επιπλέον μονάδας λιμενικού προϊόντος. Με βάση το οριακό κόστος η λιμενική επιχείρηση μπορεί να παρουσιάσει ελλείμματα γιατί στην τιμή δεν θα συμπεριλαμβάνονται οι σταθερές δαπάνες.

Περνώντας στην έννοια της κοστολόγησης, ως λιμενική κοστολόγηση ορίζεται το σύνολο των συστηματικών εργασιών στο πλαίσιο συγκεκριμένων διαδικασιών που στόχο έχουν τη συγκέντρωση, την κατάταξη, την καταγραφή και τον επιμερισμό των δαπανών που αφορούν στην υπό κοστολόγηση χρήση και παραγωγική διαδικασία, ώστε να καταστεί δυνατός ο προσδιορισμός του κόστους του παραγόμενου λιμενικού προϊόντος (Παρδάλη, 2007). Συνεπώς, γίνεται σαφές ότι η πληρότητα και η ταχύτητα της παρεχόμενης πληροφορίας αναφορικά με τις αιτίες και τις φάσεις δημιουργίας αλλά και τη σύνθεση του κόστους προσδιορίζονται από το βαθμό συγκεκριμενοποίησης, έκτασης και ανάλυσης του συστήματος κοστολόγησης (Παρδάλη, 2007).

Υπάρχουν τρία συστήματα λιμενικής κοστολόγησης:

- Η κοστολόγηση κατά κέντρο κόστους που επιδιώκει τον προσδιορισμό του ύψους του κόστους της λιμενικής επιχείρησης, το οποίο θα αναλυθεί με βάση το κριτήριο κέντρου που χρησιμοποιήθηκε για την υλοποίηση των ανατεθειμένων σ' αυτό επιμέρους στόχων της επιχείρησης.
- Το σύστημα πλήρους κοστολόγησης που διαχωρίζει τις δαπάνες κατά λειτουργίες σύμφωνα με την αιτία πραγματοποίησης τους και το κόστος παραγωγής του λιμενικού προϊόντος περιλαμβάνει όλο το λειτουργικό κόστος παραγωγής.
- Το σύστημα άμεσης κοστολόγησης, το οποίο διαχωρίζει τα στοιχεία του κόστους ανάλογα με τη συμπεριφορά τους. Ο διαχωρισμός αυτός αποτελεί τη βάση της άμεσης κοστολόγησης και αναφέρεται στα σταθερά και τα μεταβλητά κόστη από την αρχική φάση καταχώρησης και σε όλη τη διαδικασία της κοστολόγησης (Παρδάλη, 2007).

Επίσης τις λιμενικές χρεώσεις τις επηρεάζουν:

- ⇒ η φύση του προϊόντος
- ⇒ ο τρόπος μεταφοράς
- ⇒ η ναυτιλία με την οποία μεταφέρεται το φορτίο (ναυτιλία μικρών αποστάσεων , ανοιχτής θαλάσσης ή παράκτια)
- ⇒ η αξία των αγαθών
- ⇒ ο κρατικός έλεγχος
- ⇒ το λιμενικό μάρκετινγκ
- ⇒ οι συναλλαγματικές διακυμάνσεις

2.6 Τιμολογιακή πολιτική λιμένων

Αναφορικά με την τιμολόγηση, οι στόχοι των λιμενικών επιχειρήσεων είναι αυτοί που καθορίζουν την πολιτική τιμολόγησης του λιμενικού προϊόντος. Η στρατηγική αλλά και η τακτική επιδίωξης της ιδιωτικής εκμετάλλευσης των λιμανιών είναι κυρίως η μεγιστοποίηση του κέρδους, ανεξάρτητα από τα μέσα με τα οποία επιδιώκεται, όπως αύξηση του μεριδίου της υφιστάμενης αγοράς ή επέκταση σε νέες αγορές. Για τις επιχειρήσεις κρατικής εκμετάλλευσης ο στόχος δεν είναι απαραίτητα η μεγιστοποίηση του κέρδους αλλά συνήθως επιδιώκεται ένα επίπεδο κερδών πάνω από το νεκρό σημείο -το οποίο δείχνει μέχρι ποιου σημείου είναι δυνατός ο περιορισμός των πωλήσεων της επιχείρησης, χωρίς αυτή να παρουσιάζει κέρδος ή ζημία-, τέτοιο που να εξασφαλίζει αποθεματικά για αυτοχρηματοδότηση των επενδύσεων. Βασικοί στόχοι των δημόσιων Λιμενικών Αρχών είναι δυνατόν να ξεκινούν και από την επιδίωξη μιας αποτελεσματικής κατανομής των πόρων (Παρδάλη, 2007).

Η τιμολογιακή πολιτική μπορεί να προσανατολίσει την επενδυτική πολιτική αφού η ζήτηση που δημιουργείται με βάση το συγκεκριμένο επίπεδο τιμών μπορεί να αποτελέσει οδηγό για τους επενδυτές αν διαπιστώσουν ότι σ' αυτό το επίπεδο τιμών θα έχουν ικανοποιητικό επίπεδο απόδοσης του κεφαλαίου τους, δηλαδή κάλυψη του κόστους λειτουργίας και παράλληλα εμφάνιση κέρδους (Παρδάλη, 2007).

Η τιμολογιακή πολιτική κάθε λιμενικής επιχείρησης είναι ίσως το κυριότερο εργαλείο του επιχειρησιακού management για την αποτελεσματικότερη επίτευξη των στόχων. Τα βασικά αλληλένδετα στοιχεία που εξετάζονται είναι η φιλοσοφία σχεδιασμού και ανάπτυξης τόσο του λιμανιού όσο και των τερματικών του, οι αντικειμενικοί στόχοι της λιμενικής επιχείρησης που διαχειρίζεται το τερματικό, τα κριτήρια και η πολιτική επενδύσεων και οι τεχνικές μέθοδοι της τιμολόγησης.

Υπάρχουν τέσσερις βασικές προσεγγίσεις στην πολιτική τιμολόγησης των λιμενικών επιχειρήσεων. Η πρώτη είναι η οικονομετρική προσέγγιση που επιχειρηματολογεί υπέρ της τιμολόγησης με βάση το οριακό κόστος για να βεβαιώσει την αποτελεσματική χρήση των εγκαταστάσεων. Αυτή η μέθοδος μπορεί να προσφέρει μια ξεχωριστή δομή τιμολόγησης σε περιπτώσεις όπου σχετικές δραστηριότητες και υπηρεσίες τιμολογούνται με διαφορετικό κόστος. Η δεύτερη προσέγγιση είναι η οικονομική που τιμολογεί καλύπτοντας τόσο το σταθερό όσο και το μεταβλητό κόστος. Η δημιουργία μιας κατάλληλης δομής τιμών, χρησιμοποιώντας αυτή τη μέθοδο είναι πολύ περίπλοκη γιατί γενικά η τιμολόγηση καθορίζει το επίπεδο της ζήτησης που με τη σειρά της καθορίζει το μακροχρόνιο κόστος και το επίπεδο απόδοσης. Η τρίτη προσέγγιση

προέρχεται από τη σκοπιά ότι το λιμάνι είναι ένα μέρος της δημόσιας μεταφορικής υποδομής και εκτιμά τα αποτελέσματα της τιμολόγησης στα εθνικά και τοπικά αναπτυξιακά σχέδια, στο υπάρχον επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας, στη εθνική πολιτική έναντι της ανακατανομής του πλούτου και στην οικονομική ικανότητα της κυβέρνησης να παρέχει επιχορηγήσεις. Τέλος, η τέταρτη προσέγγιση τιμολόγησης βασίζεται στον ανταγωνισμό. Αυτή η προσέγγιση είναι γενικά σχεδιασμένη να ενθαρρύνει τη σωστή χρήση της υποδομής, να ωθεί σε τεχνικές βελτιώσεις και να σε αυξημένη παραγωγικότητα (Παρδάλη, 2007).

Με βάση τα παραπάνω είναι προφανές ότι ανάλογα με τη μορφή της αγοράς και τους στόχους που επιδιώκει μια λιμενική επιχείρηση μπορεί να ακολουθήσει διάφορες στρατηγικές τιμολόγησης (Παρδάλη, 2007).

Μια σωστή τιμολόγηση απαιτεί βέβαια την καλύτερη δυνατή κοστολόγηση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών. Η λιμενική αρχή πρέπει να γνωρίζει το κόστος των υπηρεσιών που παρέχει, τόσο το μεταβλητό όσο και το σταθερό κόστος. Σημαντικό για κάθε λιμένα είναι επίσης να γνωρίζει το νεκρό σημείο για όλες τις φάσεις της Λιμενικής παραγωγικής διαδικασίας. Ορισμένοι λιμένες σήμερα λειτουργούν με βάση τη σταυροειδή επιδότηση όπου τα κέρδη από τη μία λειτουργία επιδοτούν τα ελλείμματα μιας άλλης. Ωστόσο αυτή η πρακτική τείνει να εξαλειφθεί καθώς κάθε κέντρο κόστους, πρέπει να είναι κερδοφόρο για δώσει τη δυνατότητα για χρηματοδότηση νέων τεχνολογιών και έτσι να επιτύχει συνεχώς αυξανόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης. Είναι πολύ σημαντικά για τους σύγχρονους λιμένες να μπορούν να χρηματοδοτήσουν νέες τεχνολογίες και έτσι να αυξάνουν την ανταγωνιστικότητά τους προς όφελος των ιδίων βέβαια αλλά και των χρηστών και της ενδοχώρας την οποία εξυπηρετούν (Τατσιόπουλος, 2002).

Σύμφωνα με μια άλλη μελέτη Τσατάλας (2009), η τιμολογιακή πολιτική ενός λιμένα καθορίζεται με βάση:

- ο Οικονομικό Κόστος παροχής λιμενικών υπηρεσιών : το κόστος των πηγών, δηλαδή του κεφαλαίου, της γης και της εργασίας, που μπορούν να χρησιμοποιηθούν και για εναλλακτικές χρήσεις. Στην πραγματικότητα όμως το οικονομικό κόστος είναι οι συνολικές ετήσιες εκροές, δηλαδή οι πληρωμές οποιασδήποτε μορφής που πρέπει να κάνει το λιμάνι.
- ο Όφελος χρήσης των λιμενικών υπηρεσιών :
 - α. Για τον ιδιοκτήτη του φορτίου: Είναι η προστιθέμενη αξία που αποκτά το προϊόν του με τη μεταφορά, λόγω της μεγαλύτερης αγοραίας αξίας του στον τόπο εκφόρτωσης.
 - β. Για τον πλοιοκτήτη : Είναι το μέρος της προστιθέμενης αξίας που αποκτά το προϊόν με τη μεταφορά και υπό τη μορφή του ναύλου αποτελεί το έσοδο του πλοίου.
- ο Προσδοκώμενο κέρδος: Είναι το κέρδος του λιμανιού, που αποτελεί μέρος των ωφελειών που το λιμάνι προσφέρει στον ιδιοκτήτη του φορτίου και τον πλοιοκτήτη. Το κέρδος αυτό σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο από το όφελος που παράγει το λιμάνι για τον ιδιοκτήτη του φορτίου και τον πλοιοκτήτη.

- α. Εάν η λιμενική αρχή προσπαθήσει να χρεώσει παραπάνω τον ιδιοκτήτη του φορτίου από την προστιθέμενη αξία που αποκτά το φορτίο λόγω της μεταφοράς, η εισροή φορτίων στο συγκεκριμένο λιμάνι θα ελαττωθεί / σταματήσει.
- β. Εάν η λιμενική αρχή προσπαθήσει αντίστοιχα να χρεώσει παραπάνω τον πλοιοκτήτη από το μερίδιο κέρδους που αντιστοιχεί σε αυτόν επίσης η εισροή φορτίων θα ελαττωθεί / σταματήσει.

Κάθε λιμενική αρχή πρέπει να γνωρίζει τουλάχιστον την αξία των οφελών που προσφέρει, ώστε να καθορίσει τα όρια των προσδοκώμενων κερδών. Αυτά τα όρια θα καθορίσουν και την τιμολογιακή της πολιτική. (Τσατάλας, 2009)

Υπάρχουν αρκετές μελέτες σχετικά με την τρέχουσα πρακτική όσον αφορά την τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών λιμένων. Η τεκμηριωμένη ανάλυση των Bennathan & Walters (1979) παρουσιάζει ένα σύνολο αρχών για την τιμολόγηση των λιμένων, όπου ο καθορισμός τιμής ίσου με το οριακό κόστος είναι το καλύτερο μόνο σε μια άκρως ανταγωνιστική ελεύθερη οικονομία ή σε μια αποτελεσματική σοσιαλιστική οικονομία. Στην πράξη, ο λιμένας βρίσκεται αντιμέτωπος με ένα οργανωμένο καρτέλ αλλοδαπών ναυτιλιακών.

Σε άλλη μελέτη οι Martínéz-Budria κ.α. (2001) εκτιμούν τα αποτελέσματα των χρεώσεων που επιβάλλονται στους ισπανικούς λιμένες. Διαπιστώνουν ότι η δομή των τιμών δεν είναι ουδέτερη μεταξύ των λιμένων και, ως εκ τούτου, τα έσοδα που αποκομίζονται από τους μεμονωμένους λιμένες αντανακλούν τα χαρακτηριστικά κυκλοφορίας. Διαπιστώνουν επίσης ότι τα οριακά έσοδα, δηλαδή τα επιπλέον έσοδα από την πώληση μίας επιπλέον μονάδας είναι υψηλότερα για τα γενικά φορτία απ ό,τι για τα φορτία χύδην, και ότι οι λιμένες κερδίζουν περισσότερα από το εξωτερικό, από τις παράκτιες εμπορικές ροές, ενώ η εκφόρτωση αγαθών έχει επίσης σχετικά μεγαλύτερη κερδοφόρα από τη φόρτωση των εμπορευμάτων. Αυτό συμβαδίζει με την πρακτική της χρέωσης περισσότερων για τις διεθνείς παρά για τις εθνικές συναλλαγές, δηλαδή υψηλότερες επιβαρύνσεις για τις εισαγωγές από ό,τι για τις εξαγωγές.

Οι περισσότερες μελέτες αναλύουν την τιμολόγηση από την οπτική γωνία των port operators. Στόχος είναι η επίτευξη αποτελεσματικών τιμών που να καλύπτουν τόσο το κόστος των λιμένων όσο και των τοπικών αρχών, έτσι ώστε να μη χρειάζεται να επιδοτήσουν τις λιμενικές δραστηριότητες. Ο Bergantino (2002) αναλύει τα έγγραφα πολιτικής της ΕΕ για τις μεταφορές και επισημαίνει ότι η ΕΕ αλλάζει την πολιτική χρέωσης των λιμένων με στόχο της διευκόλυνση της ναυτιλίας: με την αύξηση της αποδοτικότητας των λιμένων και ενίσχυση της ελκυστικότητας της ναυτιλίας σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Για το σκοπό αυτό, η ΕΕ εισήγαγε την αρχή σύμφωνα με την οποία οι χρήστες πρέπει, ανεξαρτήτως τρόπου, να πληρώνουν ολόκληρο το οριακό κόστος της υποδομής μεταφορών. Μια τέτοια πολιτική μπορεί να αυξήσει το κόστος των οδικών μεταφορών σε σχέση με τη θάλασσα.

Ο Ven Reeven (2010) αναλύει τις διαφορές μεταξύ των μοντέλων οργάνωσης λιμένων όσον αφορά το επίπεδο τιμών που εφαρμόστηκε. Εφαρμογή ενός μοντέλου ολιγοπωλίου με οριζόντια διαφοροποίηση μεταξύ των λιμένων, οδηγεί σε υψηλότερες τιμές τόσο για τους λιμενικούς οργανισμούς όσο και για τους πελάτες. Ακόμη και όταν ο λιμένας (ιδιοκτήτης) επιτρέπει τον ανταγωνισμό μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών οι

τιμές και το κέρδος που έχει αποκτήσει η λιμενική αρχή υπερβαίνουν τις τιμές που χρεώνονται με την κάθετη διαφοροποίηση. Η επίδραση του διαχωρισμού στις τιμές προκύπτει από τη συμπληρωματικότητα μεταξύ της λιμενικής αρχής και των παρόχων υπηρεσιών σε λιμένα ιδιοκτητών. Ως εκ τούτου, η αύξηση των τιμών για έναν λιμένα προκαλεί υψηλότερη τιμή σε άλλο λιμένα. Οι Οργανισμοί Λιμένων μπορούν να εισάγουν ανταγωνισμό μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών αλλά λόγω των ανωτέρω αποτελεσμάτων, δεν έχουν κανένα κίνητρο να προβούν σε τέτοιες πρακτικές.

Η τιμολόγηση των λιμένων είναι πολύ περίπλοκη υπόθεση. Είναι επίσης ένας χώρος που στερείται διαφάνειας. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί γιατί ελάχιστες έρευνες έχουν μέχρι στιγμής αφιερωθεί στην προσπάθεια να κατανοήσουν τις μεθόδους στις οποίες βασίζονται οι στρατηγικές τιμολόγησης των λιμένων και η συμπεριφορά των φορέων που καθορίζουν τις τιμές (Meersman et al., 2014).

Στρατηγική τιμολόγησης στα λιμάνια της Κίνας και της Νότιας Αφρικής

Ο Xing et al., (2018) σε μελέτη τους για τις στρατηγικές τιμολόγησης, τον ανταγωνισμό και τη συγχώνευση λιμένων στην Κίνα, κατέληξαν στο συμπέρασμα πως η ενοποίηση των λιμένων είναι πάντα επωφελής. Η συγχώνευση επηρεάζει τη στρατηγική τιμολόγησης και έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του πλεονάσματος του καταναλωτή και της κοινωνικής πρόνοιας. Το κόστος χερσαίας μεταφοράς στα λιμάνια είναι σχετικά χαμηλό και όταν η ρύπανση από τα λιμάνια έχει μεγάλο αντίκτυπο, στην περίπτωση ενοποιημένων λιμένων συναντάμε μεγαλύτερη κοινωνική ευθύνη και πράσινες πολιτικές.

Αντίστοιχα οι Gumede & Chasomeris (2018) μελέτησαν τη στρατηγική τιμολόγησης και διάρθρωσης τιμολογίων της λιμενικής αρχής Νοτίου Αφρικής και συμπέραναν ότι τα λιμενικά κόστη είναι χαμηλότερα από τον μέσο όρο αναφοράς για τα εμπορεύματα χύδην χαμηλής αξίας όπως ο άνθρακας και το σιδηρομέταλλευμα, και πάνω από το μέσο για εμπορευματοκιβώτια συγκριτικά με τα λιμάνια της Νορβηγίας. Οι χρεώσεις των σκαφών είναι επίσης χαμηλότερες από τις τιμές αναφοράς και τα απαιτούμενα δασμολογικά έσοδα αυξάνονται από τα τιμολόγια όταν χρεώνονται στους ενοικιαστές και τους ιδιοκτήτες φορτίων. Τα αποτελέσματα δείχνουν το επίπεδο και την κατεύθυνση των διασταυρούμενων επιδοτήσεων εντός του πλαισίου 2013/2014 της TNPA και μεταξύ φορτίου χύδην, ξηρού χύδην, υγρού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ Α.Ε. ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σύμφωνα με τον Νόμο Υπ. Αριθ. 2932/2001 (ΦΕΚ 145/Α/27-6-2001) τα Νομικά Πρόσωπα Δημόσιου Δικαίου με την επωνυμία Λιμενικά Ταμεία (13 στον αριθμό) μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρίες με την επωνυμία " Οργανισμός Λιμένος Α.Ε" , οι οποίοι υποχρεούνται στην έκδοση τιμολογίων για τον καθορισμό των λιμενικών τελών, ύστερα από απόφαση των Διοικητικών Συμβουλίων αυτών. Οι χώροι και οι εγκαταστάσεις που βρίσκονται στις Ζώνες Λιμένα έχουν παραχωρηθεί στους Οργανισμούς Λιμένα με συμβάσεις που κυρώθηκαν με το ν.3654/08.

Οι 13 Οργανισμοί Λιμένος :

- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Πάτρας Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε
- ⇒ Οργανισμός Λιμένος Νήσου Ευβοίας Α.Ε

Στην συνέχεια παρουσιάζεται η τιμολόγηση των λιμενικών τελών του κάθε Οργανισμού Λιμένος ξεχωριστά.

3.1 Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.)

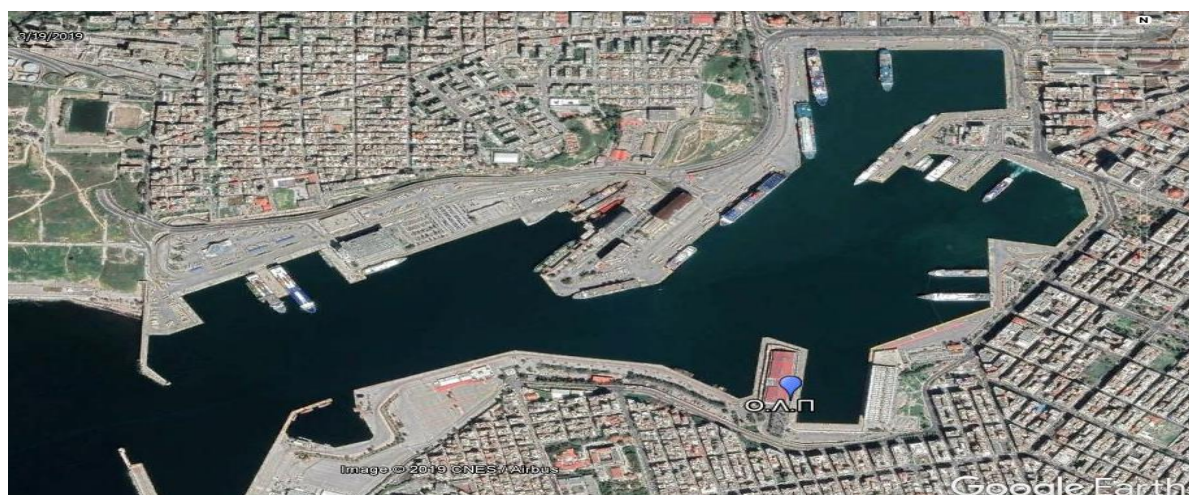
Ο Λιμένας του Πειραιά αποτελεί το μεγαλύτερο σε έκταση λιμάνι της Ελλάδας, καταλαμβάνοντας 5.000 στρέμματα περίπου, πέντε τοις εκατό (5%) των οποίων καλύπτονται από κτιριακές εγκαταστάσεις².

² Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/2014-11-07-10-18-01>.

Ο «Λιμένας Πειραιώς» αποτελείται από τον Κεντρικό Λιμένα, τον Λιμένα Δραπετσώνας, τον Λιμένα Ηρακλέους, τον Λιμένα Ν. Ικονίου, την ακτή Περάματος και τον όρμο Αμπελακίων Σαλαμίνας μαζί με τα άκρα της Κυνόσουρας Σαλαμίνας.

Ο ΟΛΠ αποτελεί τον με τεράστια διαφορά πρώτο σε μέγεθος και διακίνηση Λιμένα της χώρας. Επιπλέον, είναι ένας καθοριστικός παράγοντας για τη διασύνδεση της χώρας με την Ε.Ε. και τον λοιπό κόσμο, αλλά και το σπουδαιότερο λιμάνι της χώρας για ανεφοδιασμό σε πρώτες ύλες και τελικά προϊόντα.

Ο ΟΛΠ είναι κόμβος της χώρας για τη διοχέτευση των εξαγωγών της προς τον υπόλοιπο κόσμο, ενώ σχεδόν αποκλειστικά συμβάλλει στη διακίνηση του τουριστικού κύματος, είτε του εξωτερικού (κρουαζιερόπλοια), είτε του εσωτερικού (ακτοπλοΐα). Επίσης, αποτελεί τον κυριότερο κόμβο τροφοδοσίας κάθε αγαθού προς την Κρήτη και τα νησιά του Αιγαίου, τα οποία σχεδόν αποκλειστικά εξαρτώνται από τις διακινήσεις ατόμων και αγαθών μέσω αυτού. Τέλος, ο ΟΛΠ είναι η σπουδαιότερη και μεγαλύτερη ναυπηγοεπισκευαστική βάση της χώρας.



Εικόνα 2: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, Πηγή: Google Earth, 2019

3.1.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Π.

Στον Πίνακα 1 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του ΟΛΠ για την περίοδο 2009-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 1: Διακίνηση Λιμένα Πειραιώς

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ									
Ακτοπλοΐα	20.558	2.946	17.412	14.083	13.219	13.764	13.943	13.954	13.344
Κρουαζιέρα		823	936	763	711	606	621	625	576
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ									
Ακτοπλοΐα	19.148.937	18.471.761	17.656.134	15.916.710	15.373.315	16.780.579	15.809.524	15.178.279	15.555.123
Κρουαζιέρα		1.145.402	1.485.828	1.198.047	1.302.581	1.055.556	980.149	1.094.135	1.055.559
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ									
Επιβατηγά ΙΧ	587.087	548.175	515.800	412.604	399.714	422.063	423.323	462.166	511.191
Φορτηγά	236.316	231.369	198.550	179.472	177.186	188.714	199.243	205.378	212.772
Δίκυκλα			117.741	119.065	113.814	115.130	110.223	113.043	116.745
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ									
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)	830.995	1.198.219	1.679.004	2.734.014	3.163.755	3.585.155	3.327.779	3.736.616	4.145.079

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Παρατηρώντας τον Πίνακα 1 βλέπουμε ότι η διακίνηση πλοίων είτε μέσω της ακτοπλοΐας είτε της κρουαζιέρας, μειώθηκε αισθητά μετά το 2011 την επίσημη δηλαδή έναρξη της οικονομικής κρίσης. Παρόμοια εικόνα παρουσιάζουν και η διακίνηση επιβατών (μόνο ακτοπλοϊκά) και η διακίνηση επιβατηγών ΙΧ. Σε αντίθεση, η διακίνηση επιβατών μέσω κρουαζιέρας, η διακίνηση φορτηγών και δικύκλων διατήρησαν την ισχύ τους και παρουσιάζουν σταθερή τάση. Εντυπωσιακή είναι η άνοδος της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων (TEUS), στην οποία συνέβαλε κατά κόρον η εξαγορά του ΟΛΠ από την COSCO, θυγατρική Κινέζικης κρατικής επιχείρησης.

3.1.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Π.

Για τον υπολογισμό των κανονικών δικαιωμάτων για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης, μεταφοράς, παράδοσης, αποθήκευσης κ.λπ. λαμβάνονται υπ' όψιν τα επίσημα παραστατικά στοιχεία των κάθε μορφής διακινούμενων φορτίων και οι αναγραφόμενες σε αυτά μονάδες βάρους, όγκου κ.λπ. ως εξής³:

1. Παραστατικά στοιχεία τα οποία κατά περίπτωση είναι: α) Δηλωτικό εμπορευμάτων, β) Εντολές φόρτωσης (μπόνα ή προαναγγελίες) ή εντολές παράδοσης (διατακτικές), γ) Ζυγολόγια του ΟΛΠ., δ) Τελωνιακό παραστατικό (Διασάφηση, Βεβαίωση κοινοτικού χαρακτήρα, Άδεια Παράδοσης, T1 κλπ) και ε) Δελτίο Διάθεσης Εργατικών Ομάδων (ΔΕΔΕΟ).

2. Μονάδες υπολογισμού αμοιβών που είναι, οι αναγραφόμενες σε κάθε ένα από τα τιμολόγια και για κάθε κατηγορία φορτίου, οι εξής: α) Μετρικός τόνος (1000 χλγ), με ελάχιστο όριο βάρους κατά φορτωτική τον ένα τόνο (1000χλγ), β) Αριθμός τεμαχίων (κόλλων, εμπορευματοκιβωτίων, τροχοφόρων κλπ), γ) Αριθμός επιβατών (αποβιβαζόμενων ή επιβιβαζόμενων), δ) Αριθμός εργατών, ε) Ώρα, στ) Φυλακή εργασίας (βάρδια) και ζ) Ημέρα.

3. Επαλήθευση πραγματικού βάρους. α) Γίνεται, σε περίπτωση ύπαρξης αμφιβολίας για την ακρίβεια του δηλωθέντος βάρους, με ζύγιση και με συσχετισμό του βάρους που αναγράφεται στο Δηλωτικό εμπορευμάτων προς το αναγραφόμενο στα τελωνειακά έγγραφα, προκειμένου δε περί στρατιωτικών φορτίων -ελλείψει τελωνειακών εγγράφων- προς το αναγραφόμενο στα στρατιωτικά έγγραφα και β) Σε περίπτωση που το βάρος ξεπερνά το δηλωθέν, καταβάλλονται -ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλη νόμιμη συνέπεια- οι αμοιβές για τη φορτοεκφόρτωση. Σε περίπτωση που η επαλήθευση πραγματοποιήθηκε -μέσω ζύγισης- καταβάλλεται και η αμοιβή για τη ζύγιση, που υπολογίζεται σε ολόκληρη τη ζυγισόμενη ποσότητα.

4. Τρόπος υπολογισμού των αμοιβών. α) Διευκρινίζεται ότι οι προβλεπόμενες από τον Κανονισμό προσαυξήσεις και εκπτώσεις υπολογίζονται στις βασικές τιμές των τιμολογίων. Στις περιπτώσεις που συντρέχουν προσαυξήσεις και εκπτώσεις για το ίδιο φορτίο, το αλγεβρικό άθροισμα αυτών (προσαυξήσεων και εκπτώσεων, θετικό ή αρνητικό) υπολογίζεται στις βασικές τιμές των τιμολογίων και β) Για την εφαρμογή των επί Transit ή transshipment φορτίων προβλεπόμενων τιμολογίων, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η ένδειξη ως φορτίων Transit ή transshipment στο δηλωτικό

³ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. Κανονισμοί-Τιμολόγια. Διαθέσιμο σε: <http://www.olp.gr/el/regulations-and-tariffs?limitstart=0>.

εισαγωγής ή σε διορθωτικό έγγραφο που θα κατατίθεται, το αργότερο μέχρι την επομένη εργάσιμη ημέρα από την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης.

Οι κανονισμοί και τα τιμολόγια στη Λιμενική Ζώνη Ο.Λ.Π. προέκυψαν με αποφάσεις του Δ.Σ (Αρ. Απόφασης 354/30-4-2018) και σύμφωνα με τα ΦΕΚ:

180/29-9-2010 (ΦΕΚ 1643/Β'/14-10-2010),62/14-3-2011 (ΦΕΚ 669/Β/26-4-2011),

77/28-3-2011(ΦΕΚ 853/Β/16-5-2011),232/28-11-2011 (ΦΕΚ 3028/Β/30-12-2011),

234/28-11-2011 (ΦΕΚ 3138/Β/30-12-2011), 112/9-7-2012 (ΦΕΚ 2239/Β/2-8-2012),

117/9-7-2012 (ΦΕΚ 2239/Β/2-8-2012),99/10-7-2014 (ΦΕΚ 2380/Β/5-9-2014),

Οι παρεχόμενες από τον ΟΛΠ ΑΕ υπηρεσίες διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

1. Επί Γενικών Φορτίων (Τιμολόγιο Νο 1)
2. Επί Φορτίων Χύδην (Τιμολόγιο Νο 2)
3. Επί Εμπορευματοκιβωτίων (Τιμολόγιο Νο 3)
4. Επί Τροχοφόρων (Τιμολόγιο Νο 4)
5. Προς τους επιβάτες (Τιμολόγιο Νο 5)
6. Προς διερχόμενα τροχοφόρα μέσω προκυμαίας και εισερχόμενα σε πλοία προορισμού λιμένων εσωτερικού (Τιμολόγιο Νο 6)

Επιπλέον υπάρχουν τα ειδικά Τιμολόγια τα οποία, αναφέρονται στη χρέωση συγκεκριμένων εργασιών που έχουν παραχωρηθεί από τον ΟΛΠ ΑΕ και εκτελούνται από τρίτους ή σε δικαιώματα για τη χρήση των εγκαταστάσεων του λιμένα και τέλος οι χρεώσεις των Πρακτορείων.

Οι συναλλασσόμενοι με τον Ο.Λ.Π. πλοιοκτήτες ή οι έχοντες την επιχειρησιακή ευθύνη του πλοίου ή οι ναυτιλιακές εταιρίες, για λογαριασμό των οποίων μεταφέρονται τα εμπορεύματα ή οι ναυτικοί πράκτορες ή οι φορτωτές και παραλήπτες, με αίτηση και για λογαριασμό των οποίων εκτελούνται οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης, μεταφοράς, παράδοσης, παραλαβής, αποθήκευσης κ.λπ. υποχρεούνται στην καταβολή των αμοιβών που προβλέπονται από τον Κανονισμό.

Για όλα τα εμπορεύματα ή άλλα πράγματα που εναποτίθενται ή εισάγονται στους στεγασμένους ή υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους της περιοχής της Ο.Λ.Π. Α.Ε., καθώς και για τα διερχόμενα από τους χώρους αυτούς, οι παραλήπτες ή άλλοι δικαιούχοι αυτών, υποχρεούνται να καταβάλουν στην Ο.Λ.Π. Α.Ε., τις προβλεπόμενες -κατά κατηγορία φορτίου- αμοιβές από την πρώτη ημέρα (συμπεριλαμβανόμενης) της εκφόρτωσής τους. Μετά την παρέλευση 90 ημερών από την εκφόρτωση των εμπορευμάτων, κάθε παραλήπτης ή άλλος δικαιούχος καθίσταται υπερήμερος ως προς την παραλαβή τους και -εκτός των άλλων νόμιμων συνεπειών της υπερημερίας του-, υποχρεούται στην καταβολή των αποθηκευτικών μέχρι την παραλαβή ή αποκομιδή των εμπορευμάτων ή άλλων πραγμάτων, ανά αποθηκευτική μονάδα και ημέρα.

Το τέλος I.S.P.S. Code είναι 0,90 ευρώ ανά τόνο για γενικό φορτίο οποιασδήποτε διάστασης, εισαγωγής ή εξαγωγής και τράνσιτ οδικώς με ανώτατη χρέωση ανά μονάδα

εμπορεύματος τα 10,80 ευρώ ανεξάρτητα του βάρους. Οι αμοιβές που προκύπτουν για το τέλος ISPS καταβάλλονται, πριν από την παράδοσή τους στον εκάστοτε δικαιούχο, με την κατάθεση της «Άδειας Εξόδου».

Πίνακας 2: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών – Κανονικές Αμοιβές

Είδος	Μονάδα Χρέωσης	Αμοιβή σε €		
		Εργασίες επί Πλοίου	Εργασίες επί Προκουμαίας	
Φορτία διάφορα με συνήθη συσκευασία	Τόνος	5	Άμεση Παράδοση ή Παραλαβή	Έμμεση Παράδοση ή Παραλαβή
			6,5	13

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 3: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών – Εκπτώσεις

Κατηγορία Εμπορεύματος	Εργασίες επί Πλοίου	Εργασίες επί Προκουμαίας	
		Άμεση Παράδοση ή Παραλαβή	Έμμεση Παράδοση ή Παραλαβή
Εμπορεύματα εγχώριας παραγωγής που προορίζονται για εξαγωγή	35%	35%	35%

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 4: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών – Προσαυξήσεις

Κατηγορίες εμπορεύματος	Εργασίες επί Πλοίου	Εργασίες επί Προκουμαίας	
		Άμεση Παράδοση ή Παραλαβή	Έμμεση Παράδοση ή Παραλαβή
1. Επικίνδυνα Εμπορεύματα	50%	50%	50%
2. Εμπορεύματα ειδικής μορφής κινδύνου	100%	100%	100%
3. Εμπορεύματα εξωτερικού που κομίζονται με χερσαία μέσα:			
α) Σιδηροδρομικώς ή οδικώς με αυτοκίνητα TIR που εκφορτώνονται από τα πλάγια ή το επάνω μέρος	-	100%	100%
β) Οδικώς με κλειστά αυτοκίνητα TIR που εκφορτώνονται από την οπίσθια θύρα	-	125%	125%

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 5: Τιμολόγηση προσωρινής αποθήκευσης γενικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία (χρέωση ανά μέρα & ανά τόνο)

Από	Έως	€ ανά τόνο
Την 1 ^η ημέρα	Την 30 ^η ημέρα	0,45
Την 31 ^η ημέρα	Την 60 ^η ημέρα	1,60
Την 61 ^η ημέρα	Την 90 ^η ημέρα	2,50
Την 91 ^η ημέρα	Και μετά	2,80

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 6: Τιμολόγηση προσωρινής αποθήκευσης γενικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται με χερσαία μεταφορικά μέσα (χρέωση ανά μέρα & ανά τόνο)

Από	Έως	€ ανά τόνο
1	3 ημέρες	0,45
4	10 ημέρες	0,90
11 ημέρες και άνω		1,80

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 7: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών μέσω αναρροφητήρων

Διάκριση φορτίων	Περιπτώσεις	Μονάδα υπολογισμού δικαιωμάτων	Εργασίες αναρροφήσεως μέσω τροφαγωγών σωλήνων (χρέωση σε €)	Παράδοση μέσω απορροής (χρέωση σε €)
Δημητριακά & συναφή	α) πλοία	Τόνος	1,368	2,387
	β) φορτηγίδες	Τόνος	1,665	2,066
	γ) χερσαία μεταφορικά μέσα	Τόνος	3,206	1,463
Λοιπά φορτία	α) πλοία	Τόνος	3,276	4,747
	β) φορτηγίδες	Τόνος	3,586	3,969
	γ) χερσαία μεταφορικά μέσα	Τόνος	6,770	2,621

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 8: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών επί εμπορευματοκιβωτίων (Για κάθε τύπο πλοίου, εκτός των οχηματαγωγών, που εξυπηρετείται με γερανογέφυρα, με δικά του μηχανικά μέσα ή με μηχανικά μέσα του ΟΛΠ)

Μονάδα υπολογισμού αμοιβών	Αμοιβή σε €			
	Εργασίες επί Πλοίου Εκφόρτωση/φόρτωση			Εργασίες Παράδοσης/Παραλαβής επί Προκυμιάς
	Έμφορτο		Κενό	Έμφορτο ή κενό
Τεμάχιο	Εισαγωγή	Εξαγωγή		
	132	100	77	36,50

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 9: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών επί εμπορευματοκιβωτίων οχηματαγωγών πλοίων (ROLL-ON/ROLL-OFF)

Μονάδα υπολογισμού αμοιβών	Αμοιβή σε €			
	Εργασίες επί Πλοίου Εκφόρτωση/φόρτωση			Εργασίες Παράδοσης/Παραλαβής επί Προκυμιάς
	Έμφορτο		Κενό	Έμφορτο ή κενό
Τεμάχιο	Εισαγωγή	Εξαγωγή		
	70,50	54,30	41	36,50

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 10: Τιμολόγηση φορτοεκφόρτωσης τροχοφόρων – εμπορευμάτων και μεταφορικών μέσων εισαγωγής, εξαγωγής και transit οδικώς

Είδος Τροχοφόρου	Αμοιβή εργασιών επί πλοίου €
Βάρος έως και 3 τόνους	40,7
Βάρος 3 έως και 10 τόνων	120
Βάρος 10 έως και 80 τόνων	160
Βάρος άνω των 80 τόνων και εμπορεύματα ειδικού χειρισμού	Κατόπιν συμφωνίας

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 11: Τέλος I.S.P.S. code τροχοφόρων – εμπορευμάτων και μεταφορικών μέσων εισαγωγής, εξαγωγής και transit οδικώς

Είδος Τροχοφόρου	Αμοιβή εργασιών επί πλοίου €
Βάρος έως και 3 τόνους	4,80
Βάρος 3 έως και 10 τόνων	9,60
Βάρος 10 έως και 80 τόνων	14,40
Βάρος άνω των 80 τόνων και εμπορεύματα ειδικού χειρισμού	14,40

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 12: Τιμολόγηση χρήσης λιμένος από επιβάτες

Κατηγορία επιβατών	Μονάδα χρέωσης	Αμοιβή σε €	
		1/4/2012	Από 1/1/2020
	επιβάτης	0,65	0,80
Κατηγορία επιβατών	Μονάδα χρέωσης	1/4/2011	1/4/2012
Επιβάτες λιμένων εσωτερικού	Επιβάτες λιμένων εσωτερικού	0,60	0,65
Επιβάτες γραμμών αστικής σύνδεσης Αργοσαρωνικού	Επιβάτες γραμμών αστικής σύνδεσης Αργοσαρωνικού	0,15	0,16
Επιβάτες γραμμών αστικής σύνδεσης περιοχών έως 7 μίλια	Επιβάτες γραμμών αστικής σύνδεσης περιοχών έως 7 μίλια	0,04	0,043

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 13: Τιμολόγηση διέλευσης τροχοφόρων μέσω της προκυμαίας

Είδος τροχοφόρου	Μονάδα χρέωσης	Αμοιβή σε €
1. Επιβατηγά αυτοκίνητα (I.X.)	Τεμάχιο	1,10
2. Δίκυκλα και επιβατηγά τρίκυκλα	Τεμάχιο	0,35
3. Αυτοκινούμενα κυλικεία, τροχόσπιτα, mini bus, οχήματα – γραφεία – τηλεοπτικά, τηλεφωνικά εργαστήρια κλπ. συγγενούς ομοιότητας τροχοφόρα	Τεμάχιο	4
4. Λεωφορεία, Πούλμαν	Τεμάχιο	6
5.α. Έμφορτα φορτηγά, βυτία, ψυγεία, TIR, MAFI, TRAILERS, ημιφορτηγά, τρίκυκλα (μεταφορικά) και παντός είδους τροχοφόρα μηχανήματα χρεώνονται με βάση το μικτό βάρος, ως εξής:		
μέχρι 3 τον.	Τεμάχιο	2
από 3-10 τον.	Τεμάχιο	5
από 10-20 τον.	Τεμάχιο	8,5
άνω των 20 τον.	Τεμάχιο	12
β. τα κενά τροχοφόρα μεταφορικά μέσα	Τεμάχιο	2

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 14: Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού

Κατηγορία	Ευρώ/μήνα
Ε/Γ – Ο/Γ πλοία (πορθμεία) που εκτελούν δρομολόγια σε τοπικές γραμμές	200
Ε/Γ (Π/Κ) πλοία που εκτελούν δρομολόγια τοπικών πλοίων	100
Πλωτοί γερανοί υδροφόροι πετρελαιοφόροι (σλέπια) και βυθοκόροι ανεξαρτήτως χωρητικότητας	250
Πλωτά συνεργεία χρησιμοποιούμενα για επισκευές ναυπηγημάτων ανεξαρτήτως εάν φέρουν μόνιμα ή φορητό εξοπλισμό, όπως και φορηγίδες μεταφοράς βυθοκορημάτων ανεξαρτήτως χωρητικότητας	80
Φορηγίδες και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα μεταφοράς χρησίων και άχρηστων υλικών ανεξαρτήτως χωρητικότητας	100
Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά ανεξαρτήτως της προωστηρίου αυτών δυνάμεως	40
Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά σκάφη που είναι παροπλισμένα για οποιοδήποτε λόγο θα καταβάλλουν το μήνα ανεξαρτήτως προωστηρίου δυνάμεως και χρονικού διαστήματος παροπλισμού τους	40
Αλιευτικά συγκροτήματα (Γρι–Γρι) και ναυπηγήματα εξομοιούμενα με αυτά	40
Βενζινάκατοι (λάντζες) μεταφοράς προσώπων και εφοδίων πλοίων	30

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πίνακας 15: Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής

Είδος χρέωσης	Χρέωση σε €
Χρεώσεις Προσόρμισης	0,140
Χρεώσεις Παραβολής (πλεύρισης)	1,600
Καβοδεσία	125

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

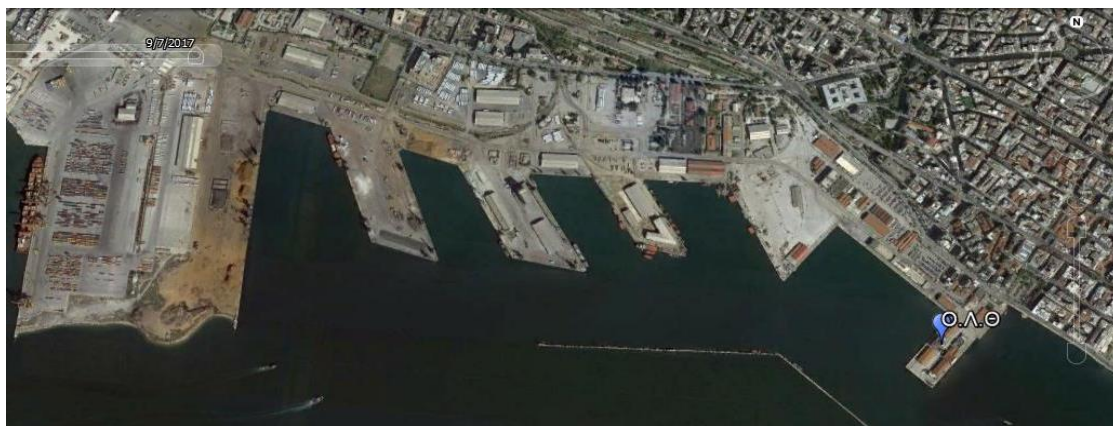
3.2 Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.)

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί τη φυσική διέξοδο της οικονομικής δραστηριότητας των χωρών της ευρύτερης περιοχής και της Βόρειας Ελλάδας. Εξυπηρετεί τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των χωρών αυτών για εισαγωγή και εξαγωγή πρώτων υλών, καταναλωτικών προϊόντων και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού. Το λιμάνι αποτελεί μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας διαδραματίζοντας παράλληλα έναν ουσιαστικό ρόλο στην προσπάθεια της Β. Ελλάδας, με τη

Θεσσαλονίκη ως κέντρο, να εδραιωθεί ως οικονομικό σταυροδρόμι στην Ανατολική Μεσόγειο⁴.

Το λιμάνι κατέχει πλεονεκτική θέση, καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι χερσαίων δικτύων μεταφορών: Ανατολής-Δύσης μέσω της Εγνατίας Οδού, Νότου-Βορρά μέσω της Π.Α.Θ.Ε. και των πανευρωπαϊκών διαδρόμων IV και X.

Η ΟΛΘ Α.Ε. αποτελεί την λιμενική αρχή και τον πάροχο λιμενικών υπηρεσιών εντός του λιμένα. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί την διακίνηση κάθε είδους φορτίων (γενικό, χύδη υγρό και ξηρό φορτίο, εμπορευματοκιβώτια) καθώς και την διακίνηση επιβατών (ακτοπλοΐα και κρουαζιέρα).



Εικόνα 3: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, Πηγή: Google Earth ,2017

3.2.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Θ.

Στον Πίνακα 16 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης της ΟΛΘ για την περίοδο 2009-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 16: Διακίνηση Λιμένα Θεσσαλονίκης

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ									
Ακτοπλοΐα	182	126	75	62	39	29	47	121	158
Κρουαζιέρα	46	20	19	11	18	31	35	23	4
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ									
Ακτοπλοΐα	119.636	84.716	53.233	42.634	33.221	24.795	-	50.633	47.939
Κρουαζιέρα	38.472	16.029	15.519	8.014	14.585	19.720	26.356	18.876	2.424
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ									
Επιβατηγά ΙΧ	14.914	13.531	7.897	6.535	4.558	3.494	919	2.054	1.172
Φορτηγά	5.021	5.285	4.216	4.033	3.030	3.118	4.497	4.026	6.037
Δίκυκλα	2.984	3.142	2.012	1.757	1.156	950	300	558	482
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ									
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)	270.181	273.282	295.870	317.900	322.310	349.990	351.741	344.316	401.947

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

⁴ Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/2014-11-07-10-18-2>.

Στον Πίνακα 16 βλέπουμε πως υπήρχε μία κατακόρυφη πτώση στις δραστηριότητες της ΟΛΘ την περίοδο 2011-2015, η οποία όμως σταδιακά επανέρχεται. Το 2011 ο ΟΛΘ αποφάσισε να προχωρήσει στην επέκταση της έκτης προβλήτας του λιμανιού, του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) που αποτελεί και την κύρια πηγή εσόδων του. Το έργο κρίθηκε υποχρεωτικό για την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού και την ενίσχυση της ανταγωνιστικής του θέσης. Υπέρ της επένδυσης είχαν γνωμοδοτήσει πολυεθνικές εταιρείες - σύμβουλοι επιχειρήσεων, η Ocean Shipping Consultants το 2008 και η Deloitte Business Solutions το 2011. Η επένδυση κρινόταν από τότε απαραίτητη, έφτανε τα 235 εκατ. ευρώ, είχε ορίζοντα ολοκλήρωσης μέχρι το 2023-24 ενώ δεν υπήρχε κανένας κίνδυνος ως προς τη χρηματοδότηση της. Το Μάιο του 2012 πραγματοποιήθηκε η μεταφορά του 51% του ΟΛΘ στο Ταμείο Ιδιωτικοποιήσεων και μία από τις πρώτες κινήσεις του ΤΑΙΠΕΔ, τον Αύγουστο του ίδιου έτους, ήταν να ακυρώσει το επενδυτικό σχέδιο των 235 εκατ ευρώ. «Το συμφέρον του μετόχου εξυπηρετείται καλύτερα εφόσον δεν αναληφθούν τέτοιες σημαντικές δεσμεύσεις, ενόψει της σχεδιαζόμενης αποκρατικοποίησης», ανέφερε το ΤΑΙΠΕΔ σε επιστολή του προς το Δ.Σ. του ΟΛΘ. Η επένδυση ακυρώθηκε, παρά το γεγονός ότι σε εκείνο το χρονικό σημείο η διαδικασία ιδιωτικοποίησης δεν είχε ακόμα ξεκινήσει, κάτι που συνέβη δύο χρόνια μετά, τον Απρίλιο του 2014. «Οι συνέπειες του μπλοκαρίσματος των έργων επέκτασης της 6ης προβλήτας κατά τα έτη 2012 -2013 και πολύ πριν την Προκήρυξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την πώληση της ΟΛΘ Α.Ε. μέσω της διάθεσης του 67% του μετοχικού κεφαλαίου (Απρίλιο του 2014) ήταν ανυπολόγιστες και καταστροφικές, τόσο για τον ίδιο τον Λιμένα της Θεσσαλονίκης ως βιομηχανία, όσο για την οικονομία και την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής». Συνέπεια των γεγονότων αυτών ήταν η συνεχόμενες απεργίες και κινητοποιήσεις των εργατών της ΟΛΘ με τα αποτελέσματα στην οικονομική δραστηριότητα της ΟΛΘ να είναι δραματικά.

3.2.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Θ.

Στην αρχή κάθε έτους, με απόφαση του Δ.Σ/ΟΛΘ ΑΕ ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσιακής μονάδας της ΟΛΘ ΑΕ, όλες οι παραπάνω τιμές (βάσης), δύνανται να παραμένουν σταθερές ή να αναπροσαρμόζονται. Η αναπροσαρμογή θα γίνεται σε συνδυασμό με τον Δείκτη Τιμών Καταναλωτή του προηγούμενου 12μήνου Νοεμβρίου- Νοεμβρίου του όπως αυτός προσδιορίζεται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.). Ακολουθήθηκε το ΦΕΚ390Β/21-3-2007 και ανανεώνεται συνεχώς.

Για τον υπολογισμό των δικαιωμάτων για κανονική και έκτακτη εργασία φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς, λαμβάνονται υπόψη τα επίσημα παραστατικά έγγραφα των φορτίων τα οποία διακινούνται και οι μονάδες βάρους, όγκου κλπ που αναγράφονται σε αυτά. Σαν τέτοια νοούνται: 1) Τα έγγραφα μεταφοράς του φορτίου (δηλωτικό, δελτίο αποστολής, φορτωτική). 2) Οι διατακτικές, στις οποίες οι διαχειριστές βεβαιώνουν την ημερομηνία αποθήκευσης, τον τρόπο εργασίας και τις τυχόν πρόσθετες εργασίες. 3) Τα ζυγολόγια της ΟΛΘ ΑΕ. 4) Οι τελωνειακές διασαφήσεις και τα πιστοποιητικά ελεύθερης κυκλοφορίας (T2L), μεταξύ των Κρατών

Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. 5) Τα υπηρεσιακά σημειώματα και τα δελτία εργασίας, της ΟΛΘ ΑΕ⁵.

Οι συναλλασσόμενοι με την ΟΛΘ ΑΕ πλοιοκτήτες, ναυτικοί πράκτορες, φορτωτές και παραλήπτες, καθώς και κάθε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, με αίτηση του και για λογαριασμό των οποίων εκτελούνται οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς καθώς και κάθε άλλη παρεχόμενη υπηρεσία από την ΟΛΘ ΑΕ, υποχρεούνται στην καταβολή των πάσης φύσης δικαιωμάτων που προβλέπονται από τον Κανονισμό και τα Τιμολόγια Παροχής Υπηρεσιών της ΟΛΘ.

Τα διακινούμενα από το Λιμένα πάσης φύσεως φορτία, ανεξαρτήτως προέλευσης ή προορισμού, που εξυπηρετούνται από λιμενεργάτες και μηχανικά μέσα της ΟΛΘ ΑΕ κατατάσσονται στις ακόλουθες τιμολογιακές κατηγορίες (όπως τροποποιήθηκαν στις 19/4/2019):

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ι (Φορτία Γενικών Εμπορευμάτων): I/A. Φορτία σε σάκους, I/B. Μικρής απόδοσης (Αυγοθήκες σε δέματα ή παλέτες, Βαλίτσες άδειες, Δοχεία άδεια από λευκοσίδηρο σε δέματα ή παλέτες, Καλάμια, Κουβέρτες σε δέματα, Λάστιχα αυτοκινήτων έως 10 χιλιόγραμμα, Πλαστικοί σωλήνες και φιάλες σε δέματα, Τσιγάρα σε χαρτοκιβώτια, Φελιζόλ και φελλός σε δέματα, Χάρτινοι κώνοι, Βαρέλια άδεια, Καθίσματα σε δέματα ή τεμάχια, Καπνά σε δέματα, Αυτοκίνητα και τροχοφόρα, παντός είδους έως 8.000 χιλιόγραμμα, Γάλατα οπωρικά, ποτά, υαλικά και τρόφιμα κονσερβαρισμένα σε χαρτοκιβώτια, Δέρματα ακατέργαστα σε δέματα ή τεμάχια, Εξαρτήματα και ανταλλακτικά μηχανημάτων, Ηλεκτρολογικό και ηλεκτρονικό υλικό, Νήματα σε χαρτοκιβώτια χωρίς χρήση πρέσας, Υαλοπίνακες σε ξυλοκιβώτια), I/Γ. Μέσης απόδοσης (Βαρέλια γεμάτα άνω των 200 χιλιόγραμμων, Καπνά, νήματα σε χαρτοκιβώτια, με χρήση πρέσας, Κορμάκια σε δέματα, Λαμαρίνες σε δέματα, Μάρμαρα σε παλέτες, Μέταλλα σε χελώνες, σε δέματα, Μορφοσίδηρος σε δέματα, Μπιέλες και μπιγιέτες έως 3.000 χιλιόγραμμα, Νοβοπάν, ξυλοτέξ, κόντρα πλακέ, χάρτμπορντ σε δέματα, Φορτία σε παλέτες, slings ή big bags, Χαρτί σε δέματα ή ρόλους άνω των 200 χιλιόγραμμων, Κόλλα μη κατονομαζόμενα άνω των 200 χιλιόγραμμων), I/Δ. Μεγάλης απόδοσης (Κορμοί δένδρων, Μάρμαρα ακατέργαστα σε όγκους, Μπιέλες και μπιγιέτες, ανά τεμάχιο, άνω των 3.000 χιλιόγραμμων, Σίδηρα μπετόν σε δέματα, Σιδηρόπλακες (Iron slabs), Σιδηροδοκοί, σιδηρόβεργες, σιδηρογωνιές σε δέματα, Κόλλα μη κατονομαζόμενα άνω των 10.000 χιλιόγραμμων, Σιδηροστέφανα σε ρόλους (Coils)).

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΙΙ (Στερεά χύδην φορτία με γερανό–αρπάγη, πολύποδα ή μαγνήτη): II/A Ορυκτά – μεταλλεύματα (Αλάτι, Άμμος, Άστριος, Γύψος, Ελαφρόπετρα, Καολίνη, Μαρμαροψηφίδα, Σιδηρονικέλιο, Ψευδάργυρος, Χώματα γενικώς, Μεταλλεύματα γενικώς), II/B Στερεά Καύσιμα (Γαιάνθρακες, Κωκ, Λιγνίτης, Ανθρακίτης), II/Γ Δημητριακά, Ζάχαρη, Ζωοτροφές, Λιπάσματα, Βαμβακόπιτα, Βαμβακόσπορος, Βρώμη, Ζάχαρη, Ζωοτροφές, Καλαμπόκι, Κριθάρι, Λιπάσματα και πρώτες ύλες παρασκευής λιπασμάτων, Σίκαλη, Σιτάρι, II/Δ Παλιοσίδηρα (Scrap iron) (Χυτοσίδηρος σε χελώνες (Pig Iron), Σπογγώδης σίδηρος, Scrap ελαστικών)

⁵ Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ. Τιμολόγια. Διαθέσιμο σε: <https://www.thpa.gr/index.php/el/olth/invoice>.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III (Φορτία χύδην με αναρροφητήρες silos, αεροπνευματικούς αναρροφητήρες ή κοχλίες): III/A Δημητριακά (Καλαμπόκι, Σιτάρι, Βρώμη, Κριθάρι), III/B Λοιπά συναφή φορτία

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ IV Εμπορευματοκιβώτια: IV/A με γερανογέφυρα, IV/B με συμβατικά μέσα της ΟΛΘ ΑΕ ή με μέσα του πλοίου., IV/Γ σε οχηματαγωγά πλοία (Roll On / Roll Off: Ro - Ro), IV/Δ - Transhipment

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ V Τροχοφόρα διακινούμενα με το σύστημα Ro-Ro: V/A σαν εμπόρευμα, V/B σαν μέσο διέλευσης.

Πίνακας 17: Τιμολόγηση εργασιών φορτοεκφόρτωσης γενικών φορτίων (τιμές σε €)

Διάκριση φορτίων		Μονάδα Υπολογισμού Δικαιωμάτων	Εργασίες στο πλοίο	Εργασίες στην ξηρά		
Κατονομασία	Κατηγορία			Παράδοση μέσω κρηπιδώματος	Μεταφορά σε ή από αποθηκευτικούς χώρους	Από χ.μ.μ. σε αποθηκευτικούς χώρους και αντίστροφα
Φορτία σε σάκους	I/A	Τόνος	25,00	2,20	5,00	12,40
Φορτία μικρής απόδοσης	1/B1	μ ³	12,00	1,50	0,70	3,90
Φορτία μικρής απόδοσης	1/B2	Τόνος	25,00	2,20	6,50	14,60
Φορτία μικρής απόδοσης	1/B3	Τόνος	28,00	1,65	6,50	14,60
Φορτία μέσης απόδοσης	1/Γ	Τόνος	14,00	1,65	3,40	5,60
Φορτία μεγάλης απόδοσης	1/Δ1	Τόνος	9,00	1,10	2,20	4,50
Φορτία μεγάλης απόδοσης	1/Δ2	Τόνος	7,50	1,10	2,20	3,40

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

Πίνακας 18: Τιμολόγηση εργασιών φορτοεκφόρτωσης στερεών χύδην φορτίων (τιμές σε €)

Διάκριση φορτίων		Μονάδα Υπολογισμού Δικαιωμάτων	Εργασίες στο πλοίο	Εργασίες στην ξηρά
Κατονομασία	Κατηγορία			Παράδοση από κρηπίδα ή αποθηκευτικούς χώρους σε χ.μ.μ
Ορυκτά μεταλλεύματα	II/A	Τόνος	4,50	0,44
Στερεά καύσιμα	II/B	Τόνος	4,60	0,53
Δημητριακά ζάχαρη ζωοτροφές λιπάσματα	II/Γ	Τόνος	4,70	0,53
Scarp Pig iron Σπογγώδης σίδηρος	II/Δ	Τόνος	6,20	1,00

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

Πίνακας 19: Τιμολόγηση εργασιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων (τιμές σε €)

Κατηγορία εμπορευματοκιβωτίων	Εργασίες στο πλοίο			Εργασίες στη ξηρά	
	Έμφορτα		Κενά	Έμφορτα	Κενά
	Εισαγωγή	Εξαγωγή			
IV/A έως 20'	88,20	70,60	57,30	28,70	21,50
IV/B έως 45'	123,50	98,80	80,30	37,90	28,40

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

Πίνακας 20: Τιμολόγηση εργασιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων Σε Οχηματαγωγά πλοία (με κίνηση roll-on/roll-off) (τιμές σε €)

Κατηγορία εμπορευματοκιβωτίων	Εργασίες στο πλοίο		
	Έμφορτα		Κενά
	Εισαγωγή	Εξαγωγή	
IV/Γ έως 20'	50,00	37,00	30,00
IV/Γ έως 45'	70,00	52,00	42,00

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

Πίνακας 21: Τιμολόγηση δικαιωμάτων τροχοφόρων διακινούμενων με το σύστημα RO-RO (τιμές σε €)

Τα τροχοφόρα σαν εμπόρευμα		Μονάδα χρέωσης	Στάδια εργασίας	
Κατονομασία κατ/ρια			Πλοίο - αποθηκευτικοί χώροι και αντίστροφα	Αποθηκευτικοί χώροι – πόλη και αντίστροφα
Δίκυκλα-τρίκυκλα	V/A1	Τεμάχιο	8,35	2,80
Τροχοφόρα έως 3.000 χιλ/μα	V/A2	Τεμάχιο	16,65	5,60
Τροχοφόρα από 3.001-8.000 χιλ/μα	V/A3	Τεμάχιο	29,70	11,20
Τροχ/ρα, ερπυστρ/ρα, οδοποιητικά μηχ/τα από 8.001-40.000 χιλ/μα	V/A4	Τεμάχιο	59,90	16,80
Βαρέα οχήματα και μηχανήματα από 40.000-100.000 χιλ/μα	V/A5	Τεμάχιο	95,20	22,40
Βαρέα οχήματα και μηχανήματα άνω των 100.000 χιλ/μων	V/A6	Τεμάχιο	280,00	56,00

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

Όσον αφορά οχήματα πάσης φύσεως που εισέρχονται, από τις ράμπες της προκυμαίας του επιβατικού Λιμένα, σε Επιβατικά (Ε/Γ), Επιβατικά-Οχηματαγωγά (Ε/Γ - Ο/Γ) πλοία γραμμών, με δική τους δύναμη και οδηγό (Ro-Ro), ανεξαρτήτως τόπου ή χώρας προορισμού, εισπράττεται ειδικό τέλος διέλευσης οχημάτων σε ποσοστό 5% επί της τιμής του ναύλου.

Πίνακας 22: Τιμολόγηση χρήσης λιμένος από επιβάτες

Κατηγορία επιβατών	Μονάδα χρέωσης	Αμοιβή
Για κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται σε πάσης φύσεως Ε/Γ, Ε/Γ - Ο/Γ και υδροπτέρυγα πλοία γραμμών, ανεξαρτήτως τόπου ή χώρας προορισμού, ή εκτελούντα δρομολόγια θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας	επιβάτης	5% επί της τιμής του εισιτηρίου
Σε περίπτωση που σε δρομολόγιο της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας δεν αναφέρεται ρητά ο λιμένας επιβίβασης, επιβάλλεται ειδικό τέλος επιβατών κατά την επιβίβαση και την αποβίβαση των επιβατών στο Λιμένα Θεσσαλονίκης	επιβάτης	2,5 % επί της τιμής του εισιτηρίου
Για κάθε επιβάτη που συμμετέχει σε περιηγητικό ταξίδι (κρουαζιέρα) πολυήμερο	επιβάτης	1,60 €
Σε περίπτωση που η ΟΛΘ ΑΕ είναι αφετηρία και καταληκτικό λιμάνι του περιηγητικού ταξιδιού (κρουαζιέρας) τότε εισπράττεται μόνο τέλος επιβίβασης	επιβάτης	0,75 €

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

Πίνακας 23: Τέλος ασφαλείας ISPS

	Μονάδα μέτρησης	Τέλος (€)
Στερεά χύδην φορτία	Τόνος	0,03
Φορτία χύδην με αναρροφητήρες silos, αεροπνευματικούς αναρροφητήρες ή κοχλίες	Τόνος	0,03
Χύμα φορτία με σωληνώσεις	Τόνος	0,03
Φορτία γενικών εμπορευμάτων	Τόνος	0,20
Τροχοφόρο διακινούμενο με το σύστημα Ro-Ro, σαν εμπόρευμα	τεμάχιο	1
Τροχοφόρο διακινούμενο με το σύστημα Ro-Ro, σαν μέσο διέλευσης, μέσω της Ζώνης Β της Λιμενικής Εγκατάστασης ΟΛΘ ΑΕ	τεμάχιο	1

Εμπορτο εμπορευματοκιβώτιο, ανεξαρτήτως διαστάσεων	Τεμάχιο	9
Επιβάτης κρουαζιέρας ή επιβάτης Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ και τουριστικού πλοίου (του ν.4256/2004), που υπόκειται στον κώδικα ISPS	επιβάτης	0,64

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

Πίνακας 24: Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής

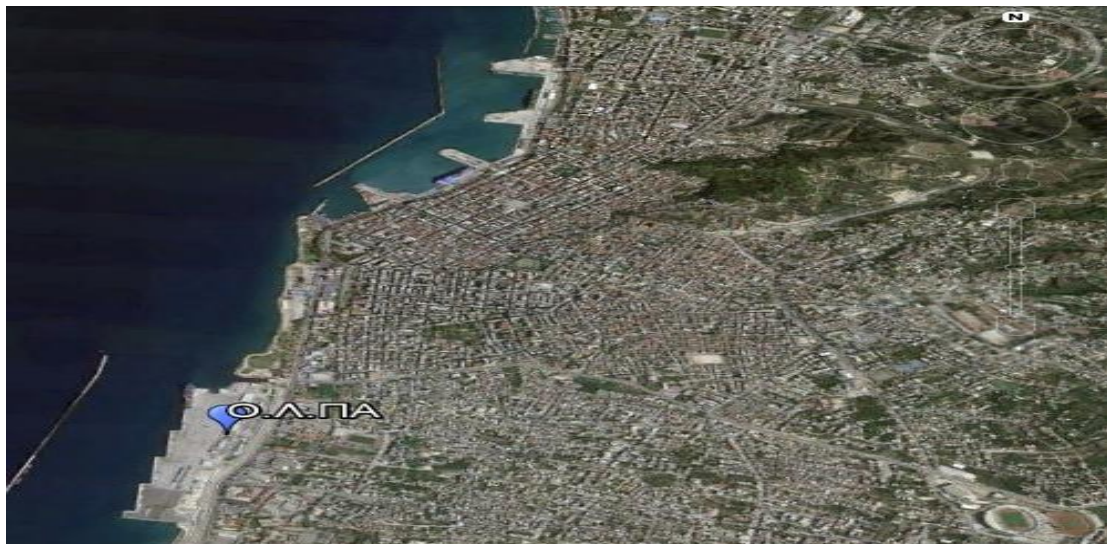
Είδος χρέωσης	Χρέωση σε €
Χρεώσεις Προσόρμισης	0,060
Χρεώσεις Παραβολής (πλεύρισης)	1,400

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

3.3 Οργανισμός Λιμένος Πατρών (Ο.Λ.ΠΑ.)

Το λιμάνι της Πάτρας από τον 11^ο π.Χ. αιώνα έχει συνδεθεί με την ιστορική ανάπτυξη της Πάτρας και της ευρύτερης περιφέρειας. Από το έτος 1872 που δημιουργήθηκαν σοβαρές υποδομές στο νέο λιμάνι, άρχισε να συνδέεται με αυτό η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής⁶.

Η αποστολή και το όραμα του Ο.Λ.ΠΑ. ΑΕ στα πλαίσια της νέας ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής και του αυξημένου γεωστρατηγικού ρόλου του λιμένα στη θαλάσσια αρτηρία της Νότιο-Ανατολικής Ευρώπης είναι η «Ανάπτυξη του Λιμένα ως κύριας Δυτικής Πύλης της Ελλάδας προς την Ιταλία και την Ε.Ε.».



Εικόνα 4: Οργανισμός Λιμένος Πατρών, Πηγή: Google Earth ,2018

⁶ Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Πατρών (Ο.Λ.ΠΑ.). Διαθέσιμο σε <https://www.elime.gr/patra>.

3.3.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.ΠΑ.

Στον Πίνακα 25 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του Ο.Λ.ΠΑ. για την περίοδο 2009-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 25: Διακίνηση Λιμένα Πατρών

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ									
Ακτοπλοΐα εξωτ.	4.903	4.364	3.589	3.034	3.244	3.228	3.156	1.427	1.439
Ακτοπλοΐα εσωτ.	1.370	1.310	1.308	1.118	656		162	198	55
Κρουαζιέρα		2	3	3	2	2	3	2	2
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ									
Ακτοπλοΐα εξωτ.	981.288	879.314	748.029	508.827	541.719	555.453	481.462	258.329	500.099
Ακτοπλοΐα εσωτ.	450.987	425.503	413.202	339.590	182.272		70.739	118.662	21.250
Κρουαζιέρα		1.059	2.287	374	1.278	745	1.090	743	952
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ									
Επιβατηγά ΙΧ εξωτ.	171.698	151.223	135.925	89.555	100.902	102.161	98.119	100.831	112.688
Επιβατηγά ΙΧ εσωτ.	73.017	65.227	64.031	55.653	27.753		14.538	22.176	3.258
Φορτηγά εξωτ.	251.429	224.866	197.709	175.957	181.465	180.565	119.744	118.827	117.038
Ασυν/τα (trailers) εξ.							62.128	69.256	70.780
Φορτηγά εσωτ.	15.086	15.085	12.632	10.166	3.695		1.197	480	344
Δίκυκλα εξωτ.	10.514	15.094	8.287	4.951	5.458	5.905	5.306	5.549	6.611
Δίκυκλα εσωτ.	8.125	8.133	7.959	6.000	3.911		1.694	2.366	98
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ									
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)									

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Παρατηρώντας τον Πίνακα 25 συμπεραίνουμε ότι η διακίνηση πλοίων υποτετραπλασιάστηκε την περίοδο 2009-2017. Μειωμένη αισθητά είναι η διακίνηση επιβατών είτε εσωτερικού, εξωτερικού είτε η κρουαζιέρα. Πτωτική τάση παρουσιάζει η διακίνηση οχημάτων στη διάρκεια της δεκαετίας, ενώ βλέπουμε πως ο Ο.Λ.ΠΑ. δεν δικινεί εμπορευματοκιβώτια σε αντίθεση με τα δύο λιμάνια που αναφερθήκαμε στις παραπάνω υποενότητες.

3.3.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.ΠΑ.

Σκοπός του Ο.Λ.ΠΑ. είναι η παροχή κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες του λιμένα, η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών, οχημάτων και φορτίων, η οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής, η ανάληψη κάθε δραστηριότητας εμπορικής και επιχειρηματικής πέρα των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών ως και ο σχεδιασμός και η οργάνωση των λιμενικών εξυπηρητήσεων κ.λπ.

Το Δ.Σ του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. Ιη του καταστατικού του αποφασίζει για την τιμολογιακή πολιτική του σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και την Εθνική Λιμενική Πολιτική (ΦΕΚ Β 2204 - 27.10.2008). Επίσης, εγκρίνει τα πάσης φύσεως τιμολόγια, σύμφωνα με τους κανόνες της ανοικτής αγοράς με ελεύθερο ανταγωνισμό, λαμβανομένων υπόψη των κοινωνικών κριτηρίων, όπως ορίζονται από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία και αποφασίζει τους αναγκαίους για την εκτέλεση

του σκοπού της εταιρείας κανονισμούς και τιμολόγια. Από τον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. εκτελούνται με δικά του μέσα και προσωπικό όλες οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευσης εμπορευμάτων και λοιπών λιμενικών εξυπηρετήσεων στους χρήστες εντός της λιμενικής ζώνης⁷.

Η φόρτωση χύδην φορτίων επί πλοίων εσωτερικού με ανατρεπόμενα αυτοκίνητα. Εργασίες άμεσου φορτώσεως σε πλοία F/B και ξύλινα σκάφη εσωτερικού με ανατρεπόμενα αυτοκίνητα, πάσης φύσεως οικοδομήσιμα υλικά μεταχειρισμένης ξυλείας (καλουπώματος) ως και κάθε είδους φορτίο χύμα, δύναται να εκτελούνται από τους ενδιαφερόμενους χωρίς την συμμετοχή εργατών ή μηχ/των του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. ύστερα από έγκριση του Διευθύνοντος Συμβούλου του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. Τα δικαιώματα του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. ορίζονται σε 0,327 Ευρώ κατά τόνο με ελάχιστο όριο καταβολής 3,27 Ευρώ (ΦΕΚ Β 2204 - 27.10.2008).

Πίνακας 26: Τιμολόγηση κατάληψης λιμενικού χώρου – προσωρινής αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων

Ημέρες	Αμοιβή σε €
Από 1 έως 10	0,120
Από 11 έως 20	0,054
Από 21 έως 60	0,075
Από 61 και άνω	0,120

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πατρών

Πίνακας 27: Τιμολόγηση παραμονή οχημάτων σε χώρους του κυρίως λιμένα

Είδος οχήματος	Χρονικό διάστημα παραμονής	Αμοιβή σε €
Φορτηγό	1 ^η ημέρα (απαλλάσσεται για 8 ώρες)	8,19
Φορτηγό	2 ^η ημέρα	21,84
Φορτηγό	3 ^η έως 5 ^η ημέρα	32,76
Φορτηγό	Από την 6 ^η ημέρα και άνω	54,60
Φορτηγά ή ημιφορτηγά, βυτία οχήματα που εισέρχονται για την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων, και υγρών φορτίων	Ανά έτος	54,60
I.X. αυτοκίνητα	Ανά έτος	764,40

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πατρών

⁷ Οργανισμός Λιμένος Πατρών. Τιμολόγια τελών και υπηρεσιών. Διαθέσιμο σε: http://www.patrasport.gr/cms/wp-content/uploads/timologio_olpa_ae1.pdf.

Πίνακας 28: Τιμολόγηση φορτοεκφόρτωσης και διακίνησης containers

Διαστάσεις ποδών	Εργασία επί πλοίου		Εργασία επί προκουμαίας	
	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
10x8x8	21,88	10,92	13	6,552
20x8x8	32,76	16,38	19,656	9,828
30x8x8	41,50	21,88	25,116	10,92
40x8x8	49,14	26,208	29,484	13,104

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πατρών

Πίνακας 29: Τιμολόγηση χρήσης λιμένος από επιβάτες

Κατηγορία επιβατών	Μονάδα χρέωσης	Αμοιβή
Για επιβάτες λιμένων προορισμού μέχρι 150 μιλίων από το λιμάνι της Πάτρας	επιβάτης	5% επί της τιμής του εισιτηρίου
Για επιβάτες λιμένων προορισμού άνω των 150 μιλίων από το λιμάνι της Πάτρας	επιβάτης	1,705 €
Για επιβάτες που συμμετέχουν όπως πιο κάτω σε περιηγητικά ταξίδια (κρουαζιέρες) επιβατηγών – τουριστικών πλοίων (κρουαζιερόπλοιων) με ελληνική ή ξένη σημαία	επιβάτης	0,319 €

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πατρών

Πίνακας 30: Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού

Κατηγορία	Ευρώ/μήνα
Ε/Γ – Ο/Γ πλοία (πορθμεία) που εκτελούν δρομολόγια σε τοπικές γραμμές	170,783
Ε/Γ (Π/Κ) πλοία που εκτελούν δρομολόγια τοπικών πλοίων	27,332
Πλωτοί γερανοί υδροφόροι πετρελαιοφόροι (σλέπια) και βυθοκόροι ανεξαρτήτως χωρητικότητας	199,00
Πλωτά συνεργεία χρησιμοποιούμενα για επισκευές ναυπηγημάτων ανεξαρτήτως εάν φέρουν μόνιμα ή φορητό εξοπλισμό, όπως και φορτηγίδες μεταφοράς βυθοκορημάτων ανεξαρτήτως χωρητικότητας	66,305
Φορτηγίδες και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα μεταφοράς χρησίων και άχρηστων υλικών ανεξαρτήτως χωρητικότητας	66,305
Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά ανεξαρτήτως της προωστηρίου αυτών δυνάμεως	52,00
Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά σκάφη που είναι παροπλισμένα για οποιοδήποτε λόγο θα καταβάλλουν το μήνα ανεξαρτήτως προωστηρίου δυνάμεως και χρονικού διαστήματος παροπλισμού τους	26,00
Αλιευτικά συγκροτήματα (Γρι-Γρι) και ναυπηγήματα εξομοιούμενα με αυτά	34,154
Βενζινάκατοι (λάντζες) μεταφοράς προσώπων και εφοδίων πλοίων	17,49

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πατρών

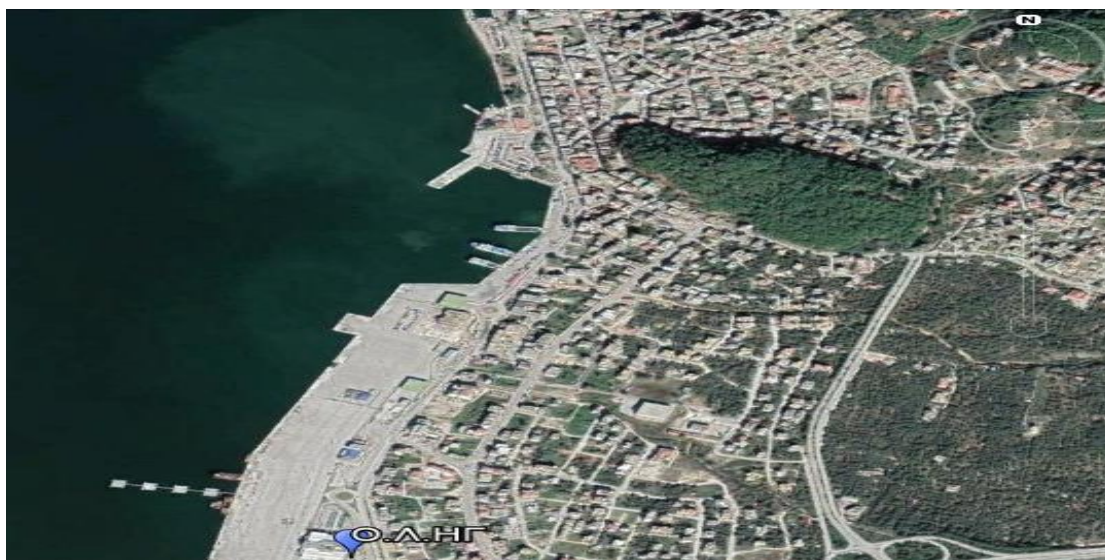
Πίνακας 31: Δικαιώματα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής

Μέτρα	Χρέωση σε €
6	21,20
7	22,92
8	24,51
9	25,12
10	29,79
11	30,92
12	38,22
13	40,13
14	43,06
15	45,95
16	49,14
17	52
18	54,85
19	60,30
20	63,42

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πατρών

3.4 Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας (Ο.Λ.ΗΓ.)

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας παρέχει κατά κύριο λόγο υπηρεσίες διακίνησης επιβατών και οχημάτων και υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων. Το λιμάνι είναι βασικά επιβατικό, με ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο με το Εσωτερικό όσο και με το Εξωτερικό. Δεδομένης της έλλειψης τόσο αποθηκευτικών χώρων (ΣΕΜΠΟ-Container Terminal, Σιλό), όσο και κατάλληλων λιμενικών υποδομών δεν γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων, εκτός από αυτά που μεταφέρονται στα φορτηγά και στις νταλίκες, καθώς και ορισμένων χύδην φορτίων⁸.



Εικόνα 5: Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας, Πηγή: Google Earth ,2018

⁸ Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας (Ο.Λ.ΗΓ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/igoumenitsa>.

3.4.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.ΗΓ.

Στον Πίνακα 32 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του Ο.Λ.ΗΓ. για την περίοδο 2009-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 32: Διακίνηση Λιμένα Ηγουμενίτσας

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ									
Ακτοπλοΐα	14.428	14.116	11.998	11.662	10.906	10.529	10.565	10.636	12.506
Κρουαζιέρα		1	1	4	14	13	6	7	8
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ									
Εσωτερικού απόπλοι και κατάπλοι	1.716.879	1.654.138	1.533.521	1.437.096	1.598.224	1.616.851	1.561.605	1.640.725	1.759.239
Εξωτερικού απόπλοι και κατάπλοι	1.088.513	1.176.950	1.107.570	851.895	893.812	896.130	799.720	822.155	918.064
Κρουαζιέρα		123	156	1.827	4.650	3.096	3.090	7.623	9.088
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ									
ΙΧ Εσωτερικού απόπλοι και κατάπλοι	446.831	417.090	370.683	338.355	346.413	343.974	336.101	352.000	396.167
ΙΧ Εξωτερικού απόπλοι και κατάπλοι	282.732	306.115	287.951	215.437	221.487	212.154	186.928	199.020	218.143
Φορτηγά Εσωτερικού απόπλοι και κατάπλοι	98.391	87.229	80.446	79.814	83.131	83.318	85.518	88.333	95.901
Φορτηγά Εξωτερικού απόπλοι και κατάπλοι	164.288	163.859	154.471	141.041	138.690	149.768	153.872	158.670	174.809
Δίκυκλα Εσωτερικού απόπλοι και κατάπλοι	17.018	16.197	16.036	14.193	15.831	14.120	14.503	16.365	15.033
Δίκυκλα Εξωτερικού απόπλοι και κατάπλοι	10.260	12.387	11.429	8.032	8.738	9.830	10.297	9.718	11.349
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ									
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)									

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Η κίνηση επιβατών, οχημάτων παντός τύπου και δικύκλων στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας δεν παρουσιάζει μειώσεις όπως στις προηγούμενες περιπτώσεις που μελετήθηκαν. Ορισμένοι κλάδοι μάλιστα όπως οι επιβάτες κρουαζιέρας, τα φορτηγά εσωτερικού και τα δίκυκλα εξωτερικού έχουν αυξηθεί στη διάρκεια της δεκαετίας που αναφέρεται ο Πίνακας 32.

3.4.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.ΗΓ.

Ο εγκεκριμένος κανονισμός τιμολογίων του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας Α.Ε. που δεν προκαλεί δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού θα παρουσιαστεί στους επόμενους πίνακες (ΦΕΚ Β 2747 – 14.10.2014)⁹.

⁹ Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας. Προσδέσεις – Λιμενικά Τέλη. Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του λιμένα.

Πίνακας 33: Τιμολόγηση χρήσης λιμένος από επιβάτες

Κατηγορία επιβατών	Μονάδα χρέωσης	Αμοιβή
Για επιβάτες που επιβιβάζονται σε πάσης φύσεως Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ, Υ/Γ με προορισμό λιμένες που απέχουν από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας απόσταση μικρότερη από 125 ναυτικά μίλια (Κέρκυρα – Παξοί κ.λπ.)	επιβάτης	6,50 % επί του καθαρού ναύλου
Για επιβάτες που επιβιβάζονται σε πάσης φύσεως Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ, Υ/Γ με προορισμό λιμένες που απέχουν από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας απόσταση μεγαλύτερη από 125 ναυτικά μίλια (Ιταλία κ.λπ.)	επιβάτης	1,60 €
Για επιβάτες που συμμετέχουν όπως πιο κάτω σε περιηγητικά ταξίδια (κρουαζιέρες) επιβατηγών – κρουαζιερόπλοιων με ελληνική ή ξένη σημαία	επιβάτης	1,00 €

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας

Πίνακας 34: Τέλη οχημάτων

Κατηγορία επιβατών	Αμοιβή
Για επιβάτες που επιβιβάζονται σε πάσης φύσεως Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ, Υ/Γ με προορισμό λιμένες που απέχουν από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας απόσταση μικρότερη από 125 ναυτικά μίλια (Κέρκυρα – Παξοί κ.λπ.)	6,50 % επί του καθαρού ναύλου
Για επιβάτες που επιβιβάζονται σε πάσης φύσεως Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ, Υ/Γ με προορισμό λιμένες που απέχουν από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας απόσταση μεγαλύτερη από 125 ναυτικά μίλια ως εξής	
α) ΙΧ, ΔΧ επιβατικά οχήματα	1,45€
β) Δίκυκλα, τρίκυκλα	0,85€
γ) Λεωφορεία	1,45€
δ) Ρυμουλκούμενα	3,00€
ε) Φορτηγά οχήματα γενικώς	13,90€
στ) Τροχόσπιτα αυτοκινούμενα	1,45€
ζ) Οχήμα με τροχόσπιτο	2,90€
η) Οχήματα του Δημοσίου	25 % του ανωτέρω ειδικού λιμενικού τέλους της αντίστοιχης κατηγορίας τους.

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας

Πίνακας 35: Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού

Κατηγορία	Ευρώ/μήνα
Ε/Γ–Ο/Γ πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε τοπικές γραμμές	160,21
Ε/Γ (Π/Κ) πλοία που εκτελούν δρομολόγια τοπικών πλόων	25,64
Πλωτοί γερανοί, υδροφόροι, πετρελαιοφόροι και βυθοκόροι, ανεξαρτήτως χωρητικότητας	192,25
Πλωτά συνεργεία χρησιμοποιούμενα για επισκευές ναυπηγημάτων ανεξαρτήτως εάν φέρουν μόνιμο ή φορητό εξοπλισμό, όπως και φορτηγίδες μεταφοράς βυθοκορημάτων ανεξαρτήτως χωρητικότητας	64,08
Φορτηγίδες και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα μεταφοράς χρησίμων και ακρήστων υλικών ανεξαρτήτως χωρητικότητας	64,08
Ρυμουλκά και ναυαγσωστικά ανεξαρτήτως της προωστηρίου δυνάμεως εφάπαξ (μηνιαίως)	50,00
Αλιευτικά συγκροτήματα (Γρι–Γρι) και ναυπηγήματα εξομοιούμενα με αυτά	32,04
Βενζινάκατοι (λάντζες) μεταφοράς προσώπων και εφοδίων πλοίων	16,02

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας

Πίνακας 36: Τέλος παροχής υπηρεσιών ασφαλείας - ISPS

	Τέλος (€)
Για επιβάτες που επιβιβάζονται σε πάσης φύσεως Ε/Γ, Ε/Γ–Ο/Γ, Υ/Γ με προορισμό λιμένες που απέχουν από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας απόσταση μεγαλύτερη από 125 ναυτικά μίλια:	0,95/επιβάτη
Για κάθε επιβάτη που συμμετέχει σε πολήμερη κρου αζιέρα εάν η κρουαζιέρα καλύπτει και λιμένες που απέχουν από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας απόσταση μεγαλύτερη από 125 ναυτικά μίλια	0,95/επιβάτη
Για πάσης φύσεως οχήματα που επιβιβάζονται σε Ε/Γ–Ο/Γ με προορισμό λιμένες που απέχουν από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας απόσταση μεγαλύτερη από 125 ναυτικά μίλια	0,95/όχημα

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας

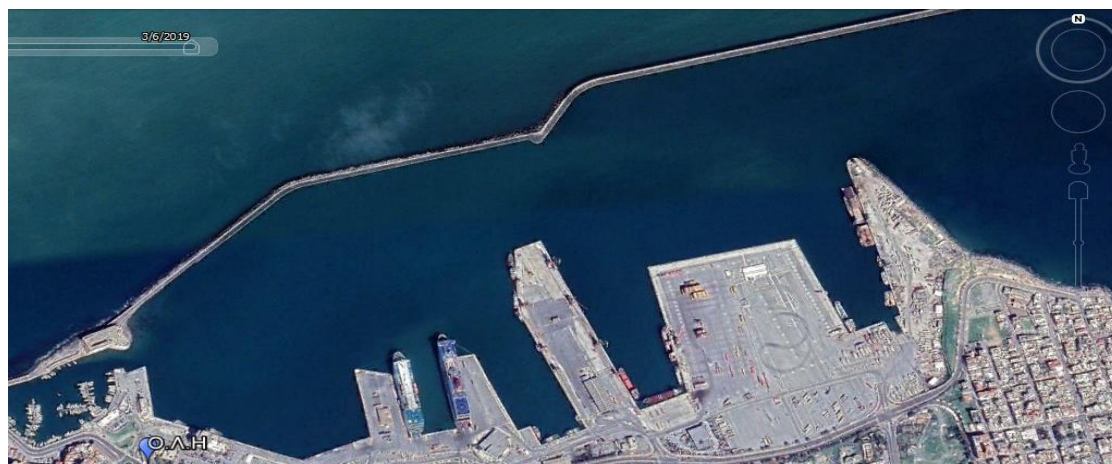
Πίνακας 37: Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής

Είδος χρέωσης	Χρέωση σε €
Χρεώσεις Προσόρμισης	0,080/μέτρο ημερησίως
Παροχή νερού	6€ ανά κυβικό μέτρο
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος	0,25€/Kwh

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας

3.5 Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου (Ο.Λ.Η.)

Το λιμάνι του Ηρακλείου, αποτελεί σημαντικό κέντρο διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων στην λεκάνη της Μεσογείου. Επιβατικά, τουριστικά και εμπορικά σκάφη διακινούνται με πυκνά δρομολόγια καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου. Μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες δραστηριοποιούνται στο λιμάνι του Ηρακλείου και το συνδέουν με άλλα λιμάνια της χώρας και του εξωτερικού. Επίσης κρουαζιερόπλοια εκτελούν πλόες κατά την μεγαλύτερη διάρκεια του έτους στη λεκάνη της Μεσογείου. Τέλος εμπορικά πλοία διακινούν εμπορεύματα από αγορές του κόσμου και χωρών της Μεσογείου προς την Κρήτη¹⁰.



Εικόνα 6: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου, Πηγή: Google Earth ,2019

3.5.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Η.

Στον Πίνακα 38 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του Ο.Λ.Η. για την περίοδο 2009-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 38: Διακίνηση λιμένα Ηρακλείου

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ									
Ακτοπλοΐα	1.580	1.448	1.465	2.341	2.230	2.344	2.214	2.372	2.260
Κρουαζιέρα	287	247	209	156	177	160	170	165	131
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ									
Ακτοπλοΐα	1.939.460	1.865.317	1.744.937	1.471.283	1.454.937	1.627.842	1.455.575	1.398.077	1.542.244
Κρουαζιέρα	401.292	305.000	221.562	215.700	270.020	242.951	219.805	238.780	181.693
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ									
Επιβατηγά ΙΧ	432.048	390.499	253.071	278.421	282.155	390.110	148.287	160.639	183.061
Φορτηγά							119.932	120.509	123.059
Δίκυκλα							20.585	21.966	21.696
Λεωφορεία	35.533	31.226	30.948	24.761	24.456	24.935	3.785	3.214	3.549
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ									
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)	21.286	19.330	17.464	15.561	18.300	18.730	19.551	21.000	21.353

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

¹⁰Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου (Ο.Λ.Η.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/herakleion>.

Η διακίνηση πλοίων (ακτοπλοϊκά) και εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκαν ελάχιστα κατά τη δεκαετία. Η κρουαζιέρα παρουσιάζει έντονα πτωτική τάση είτε μέσω πλοίων είτε μέσω επιβατών. Η διακίνηση επιβατών παρέμεινε σταθερή, αναμενόμενο λόγω των τουριστικών ροών προς την Κρήτη αλλά και των ντόπιων που δεν μπορούν να αποκοπούν από την ηπειρωτική χώρα. Η διακίνηση ΙΧ αυτοκινήτων υποτετραπλασιάστηκε προφανώς λόγω νέων τακτικών που ακολουθούνται (φτηνότερη ενοικίαση αυτοκινήτων σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς). Τέλος, δραματική είναι η μείωση περίπου 80% της μείωσης διακίνησης λεωφορείων.

3.5.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Η.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. (Ο.Λ.Η. Α.Ε.), στο πλαίσιο των καταστατικών σκοπών του, για τη συνεχή βελτίωση των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών και για την ανάπτυξη και λειτουργία του λιμένα Ηρακλείου, εισπράττει τέλη και δικαιώματα παροχής λιμενικών και λοιπών υπηρεσιών, χρήσης μηχανικών μέσων, εγκαταστάσεων, χώρων, σύμφωνα με τα αναφερόμενα, στο Τιμολόγιο, στους Κανονισμούς και στις Διατάξεις (ΦΕΚ Β 654 – 27.04.2007)¹¹. Ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. έχει από το νόμο το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του Λιμένα και κάθε χώρου μέσα στη χερσαία Ζώνη. Όλες οι εργασίες εκτελούνται αποκλειστικά με τα μέσα και το προσωπικό του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου Α.Ε.

Πίνακας 39: Δικαιώματα ελλιμενισμού πλωτών ναυπηγημάτων

Κατηγορία	Ευρώ/μήνα
Πλωτοί γερανοί, υδροφόροι πετρελαιοφόροι και βυθοκόροι, ανεξαρτήτως χωρητικότητας	200
Πλωτά συνεργεία που χρησιμοποιούνται για επισκευές ναυπηγημάτων ανεξαρτήτως εάν φέρουν μόνιμο ή φορητό εξοπλισμό, ως και φορηγίδες μεταφοράς βυθοκορημάτων, ανεξαρτήτως χωρητικότητας	70
Φορηγίδες και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα μεταφοράς χρησίμων και αγρήστων υλικών ανεξαρτήτως χωρητικότητας	70
Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά ανεξαρτήτως ιπποδύναμης	40
Αλιευτικά συγκροτήματα (Γρί – Γρί) και τα προς αυτά εξομοιούμενα ναυπηγήματα που ελλιμενίζονται εκτός των κρηπιδωμάτων ιχθυόσκαλας	40
Βενζινάκατοι (λάντζες) μεταφοράς προσώπων και εφοδίων πλοίων	20

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου

¹¹ Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου. Έγκριση τιμολογίου και κανονισμών παροχής λιμενικών υπηρεσιών Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. (ΟΛΗ Α.Ε.). Διαθέσιμο σε: https://portheraklion.gr/images/3.attachments/KANONISMOI_TIMOLOGIA_EMPORIKOY_LIMENA.pdf

Πίνακας 40: Τιμολόγηση δικαιωμάτων εργασιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων

Είδος εμπορεύματος	Αμοιβή σε €
Φορτία χύδην ανά τόνο	0,15
Φορτία συσκευασμένα ανά κυβικό	0,20
Καύσιμα, επικίνδυνα φορτία από περιοχή λινοπεραμάτων	0,60
Καύσιμα, επικίνδυνα φορτία από περιοχή λιμένος Ηρακλείου	20,00
Εμπορευματοκιβώτιο έμφορτο έως 20 πόδων	3,00
Εμπορευματοκιβώτιο έμφορτο άνω 20 πόδων	4,00
Εμπορευματοκιβώτια κενά έως 20 πόδων	1,00
Εμπορευματοκιβώτια κενά άνω 20 πόδων	2,00

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου

Πίνακας 41: Τιμολόγηση δικαιωμάτων εργασιών φορτοεκφόρτωσης χύδην φορτίων με αντλίες & σωληνώσεις

Τιμολογιακή κατηγορία φορτίου			Τιμή σε € ανά στάδιο εργασίας με σωληνώσεις		Τιμή σε € ανά στάδιο εργασίας με αντλίες	
Περιγραφή ή κατηγορίας	Κατηγορία	Μονάδα	Πλοίο – XMM ή δεξαμενή και αντίστροφα	Δεξαμενή – XMM και αντίστροφα	Πλοίο – XMM ή δεξαμενή και αντίστροφα	Δεξαμενή – XMM και αντίστροφα
Κρασιά, λάδια, υγρά τρόφιμα	IV A	Τόνος	1,10	0,50	0,20	0,20
Χημικά υγρά, άσφαλτος	IV B	Τόνος	1,50	0,50	0,30	0,20
Τσιμέντα	IV Γ	Τόνος	1,10	0,40	0,20	0,10

* XMM= Χερσαίο μεταφορικό μέσο

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου

Πίνακας 42: Τιμολόγιο διακίνησης containers

ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: ΦΟΡΤΩΣΗ ή ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ	ΑΜΟΙΒΗ ΣΕ €
ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ C/N 20" ΕΜΦΟΡΤΑ ή ΚΕΝΑ ΓΙΑ ΠΛΗΡΗ ΚΥΚΛΟ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΔΗΛΑΔΗ: ΠΛΟΙΟ-ΠΡΟΒΛΗΤΑ, ΠΡΟΒΛΗΤΑ-ΧΩΡΟΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ, ΧΩΡΟΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ -ΑΥΤ/ΤΟ	56
ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ C/N 40" ΕΜΦΟΡΤΑ ή ΚΕΝΑ ΓΙΑ ΠΛΗΡΗ ΚΥΚΛΟ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΔΗΛΑΔΗ: ΠΛΟΙΟ-ΠΡΟΒΛΗΤΑ, ΠΡΟΒΛΗΤΑ-ΧΩΡΟΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ, ΧΩΡΟΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ -ΑΥΤ/ΤΟ	84
ΦΟΡΤΩΣΗ C/N 20" ΕΜΦΟΡΤΑ Η ΚΕΝΑ ΓΙΑ ΠΛΗΡΗ ΚΥΚΛΟ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΔΗΛΑΔΗ: ΑΥΤ/ΤΟ-ΧΩΡΟΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ, ΧΩΡΟΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ-ΠΡΟΒΛΗΤΑ, ΠΡΟΒΛΗΤΑ- ΠΛΟΙΟ.	56
ΦΟΡΤΩΣΗ C/N 40" ΕΜΦΟΡΤΑ ή ΚΕΝΑ ΓΙΑ ΠΛΗΡΗ ΚΥΚΛΟ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΔΗΛΑΔΗ: ΑΥΤ/ΤΟ-ΧΩΡΟΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ, ΧΩΡΟΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ-ΠΡΟΒΛΗΤΑ, ΠΡΟΒΛΗΤΑ- ΠΛΟΙΟ.	84
ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ C/N	ΑΜΟΙΒΗ ΣΕ €
ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ C/N 20" ΕΜΦΟΡΤΩΝ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΠΡΟΒΛΗΤΑ	30
ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ C/N 20" ΚΕΝΩΝ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΠΡΟΒΛΗΤΑ	20
ΦΟΡΤΩΣΗ C/N 20" ΕΜΦΟΡΤΩΝ ΑΠΟ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΣΕ ΠΛΟΙΟ	30
ΦΟΡΤΩΣΗ C/N 20" ΚΕΝΩΝ ΑΠΟ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΣΕ ΠΛΟΙΟ	20
ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ C/N 20" ΕΜΦΟΡΤΩΝ ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΕ ΠΡΟΒΛΗΤΑ	15
ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ C/N 20" ΚΕΝΩΝ ΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΕ ΠΡΟΒΛΗΤΑ	10
ΦΟΡΤΩΣΗ C/N 20" ΕΜΦΟΡΤΩΝ ΑΠΟ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	15
ΦΟΡΤΩΣΗ C/N 20" ΚΕΝΩΝ ΑΠΟ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	10
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ C/N 20" ΕΜΦΟΡΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ	15
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ C/N 20" ΚΕΝΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ	10
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ C/N 20" ΕΜΦΟΡΤΑ ΕΠΙ ΠΡΟΒΛΗΤΑ	15
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ C/N 20" ΚΕΝΑ ΕΠΙ ΠΡΟΒΛΗΤΑ	10
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ C/N 20" ΕΜΦΟΡΤΑ ΑΠΟ ΑΥΤ/ΤΟ ΣΕ ΑΥΤ/ΤΟ	15
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ C/N 20" ΚΕΝΑ ΑΠΟ ΑΥΤ /ΤΟ ΣΕ ΑΥΤ/ΤΟ	10
ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΚΑΠΑΚΙΩΝ Η ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΠΑΚΙΩΝ (ΑΝΑ ΚΙΝΗΣΗ)	15
ΕΚΚΕΝΩΣΗ C/N 20" ΣΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ	50

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου

Πίνακας 43: Τιμολόγηση δικαιωμάτων αποθήκευσης

ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΤΟΝΟ ή m³ ΚΑΙ ΑΔΙΑΙΡΕΤΗ ΗΜΕΡΑ		
Αποθηκευόμενο είδος	1^η έως 31^η ημέρα	Από 31^η ημέρα και άνω
Εμπορεύματα σε υπαίθριος χώρους	0,07	0,15
Εμπορεύματα σε στεγασμένους χώρους	0,20	0,40
ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑ ΤΕΜΑΧΙΟ ή ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΑΔΙΑΙΡΕΤΗ ΗΜΕΡΑ		
Οχήματα μέχρι 3 τόνος;-δίκυκλα- τρίκυκλα	1,50	2,00

Οχήματα από 3 έως 8 τόνους	3,00	4,00
Οχήματα από 8 τόνους και άνω	4,00	8,00
Πλωτά μέσα μήκους μέχρι 5 μέτρα ανά μέτρο	0,20	0,25
Πλωτά μέσα από 6 μέχρι 10 μέτρα ανά μέτρο	0,20	0,25
Πλωτά μέσα από 10 και άνω ανά μέτρο	0,20	0,25

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου

Πίνακας 44: Τιμολόγηση χώρων στάθμευσης – θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης οχημάτων

Είδος οχήματος	24ωρη παραμονή	Ωριαία παραμονή έως & 6 ώρες	Μηνιαία κάρτα για ένα όχημα	Μηνιαία κάρτα για 2 οχήματα & άνω (ανά όχημα)
Επιβατηγά	2,50-4,00€	0,50€/h	50,00€	40,00€
Φορτηγά & ρυμουλκούμενα	6,00€	1€/h	80,00€	60,00€

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου

3.6 Οργανισμός Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β.)

Το λιμάνι του Βόλου, το 1986 επιλέχθηκε ως έδρα του Διεθνούς Ερευνητικού Κέντρου Ανατολικής Μεσογείου για τις Μεταφορές (ΔΕΚΑΜΜ) που ιδρύθηκε το 1986 υπό την αιγίδα του ΟΗΕ¹².

Από το 1988 μέχρι και σήμερα ο λιμένας Βόλου διατηρεί υψηλή θέση μεταξύ των Ελληνικών λιμένων στη διακίνηση εμπορευμάτων.



Εικόνα 7: Οργανισμός Λιμένος Βόλου, Πηγή: Google Earth, 2019

¹² Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/volos>.

3.6.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Β.

Στον Πίνακα 45 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του Ο.Λ.Β. για την περίοδο 2009-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 45: Διακίνηση λιμένα Βόλου

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ									
Ακτοπλοΐα	2.165	1.996	2.088	1.459	1.960	1.977	1.816	1.758	1.778
Κρουαζιέρα		33	61	21	31	53	57	46	9
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ									
Ακτοπλοΐα	450.355	409.572	388.909	331.927	354.251	344.708	318.177	292.605	330.896
Κρουαζιέρα		21.455	72.796	11.926	20.227	57.825	67.096	37.445	7.618
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ									
Επιβατηγά ΙΧ	12.811	12.404	10.708	9.871	8.891	8.703	36.774	36.120	35.680
Φορτηγά	52.171	42.639	37.143	29.994	38.273	37.731	9.128	9.357	11.448
Δίκυκλα	7.659	7.482	8.970	6.483	6.978	6.327	6.309	6.812	7.880
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ									
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)	16.989	19.802	16.212	23.827	17.716	17.478	19.046	24.822	19.017

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Η διακίνηση πλοίων, επιβατών και οχημάτων έχουν μειωθεί αισθητά στο λιμάνι του Βόλου με εξαίρεση την κίνηση των επιβατηγών ΙΧ που βλέπουμε να τριπλασιάζεται στη διάρκεια της δεκαετίας. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις αλλά η πορεία της είναι ανοδική από το 2009 έως το 2017.

3.6.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Β.

Τα τιμολόγια παροχής λιμενικών υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Βόλου Α.Ε. αναλύονται στους πίνακες που ακολουθούν (ΦΕΚ Β 2341 – 11.12.2007, ΦΕΚ Β 1402 - 3.6.2014 και ΦΕΚ Β 1111 – 19.4.2016)¹³.

Πίνακας 46: Τιμολόγηση χρήσης λιμένος από επιβάτες

Κατηγορία επιβατών	Μονάδα χρέωσης	Αμοιβή
Επιβάτες που συμμετέχουν σε περιηγητικά ταξίδια μονοήμερης ή πολυήμερης διάρκειας με Ε/Γ-Τ/Ρ πλοία καθώς και με	επιβάτης	0,32€

¹³Οργανισμός Λιμένος Βόλου. Τιμολογιακή πολιτική. Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του λιμένα.

πλοία κρουαζιέρας Ελληνικής ή ξένης σημαίας με λιμάνι αφετηρίας αρμοδιότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε. ή διερχόμενα που προσεγγίζουν λιμένα αρμοδιότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε. ως ενδιάμεσο σταθμό		
Επιβάτες επιβιβαζόμενοι σε Ε/Γ ή Ε/Γ-ΟΓ πλοία γραμμών εσωτερικού ή εξωτερικού με ελληνική ή ξένη σημαία με οποιοδήποτε προορισμό	επιβάτης	5% επί της τιμής του ναύλου

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Βόλου

Πίνακας 47: Τιμολόγια παροχής λιμενικών υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Βόλου Α.Ε.

Ονομασία Τιμολογίου	Αμοιβή σε €
Χρήση λιμενικών εγκαταστάσεων για χορήγηση καυσίμων	0,55/τόνο
Αναρρόφηση σιταριού, κριθαριού, καλαμποκιού	0,66/τόνο
Φορτοεκφόρτωση υγρών εμπορευμάτων (πλην υγρών καυσίμων) από πλοίο σε χερσαίο μεταφορικό μέσο & αντίστροφα με χρήση ιδίων μέσων	0,22/τόνο
Χρήση χοάνης ΟΛΒ ΑΕ για εκφόρτωση χύδην φορτίων	0,34/τόνο
Διακίνηση χύδην φορτίων από προβλήτα Πευκακίων	0,14/τόνο
Διακίνηση συσκευασμένων φορτίων από προβλήτα Πευκακίων	0,33/τόνο
Δικαίωμα χρήσης εγκαταστάσεων και εξοπλισμού λιμένα Βόλου επί πάσης φύσεως εμπορευμάτων χύδην ή συσκευασμένων εκτός των εμπορευματοκιβωτίων (C/N) που διακινούνται μέσω των προβλητών του εμπορικού λιμένα Βόλου εκτός του προβλήτα Πευκακίων (σιδηροδρομικό πορθμείο)	0,21/τόνο
Δικαίωμα χρήσης εγκαταστάσεων και εξοπλισμού λιμένα Βόλου επί πάσης φύσεως εμπορευμάτων χύδην ή συσκευασμένων που διακινούνται μέσω της προβλήτας Πευκακίων (σιδηροδρομικό πορθμείο) λιμένος Βόλου	0,06/τόνο
Δικαίωμα χρήσης εγκαταστάσεων & εξοπλισμού για μετακίνηση ή Φόρτωση ή Εκφόρτωση C/N 20'' έμπορτο από αυτοκίνητο σε δάπεδο ή από δάπεδο σε αυτοκίνητο ή από αυτοκίνητο σε βαγόνι ή από βαγόνι σε αυτοκίνητο	2,10/κίνηση
Δικαίωμα χρήσης εγκαταστάσεων & εξοπλισμού για μετακίνηση ή Φόρτωση ή Εκφόρτωση C/N 40'' έμπορτο από αυτοκίνητο σε δάπεδο ή από δάπεδο σε αυτοκίνητο ή από αυτοκίνητο σε βαγόνι ή από βαγόνι σε αυτοκίνητο	3,15/κίνηση
Διακίνηση αυτοκινήτων έως και 3,5 τόνων μέσω του λιμένα Βόλου με μέγιστη παραμονή σε χώρους της Ο.Λ.Β. Α.Ε. έως 3 ημέρες	12,00 ανά τεμάχιο
Διακίνηση αυτοκινήτων άνω των 3,5 τόνων μέσω του λιμένα Βόλου με μέγιστη παραμονή σε χώρους της Ο.Λ.Β. Α.Ε. έως 3 ημέρες	30,00 ανά τεμάχιο
Ελάχιστη χρέωση ανά τόνο για φόρτωση ή εκφόρτωση πλοίου μεταφοράς στερεού ή χύδην φορτίου, στον εμπορικό λιμένα	1,00€
Ελάχιστη χρέωση ανά τόνο για φόρτωση ή εκφόρτωση πλοίου μεταφοράς υγρών φορτίων, στον εμπορικό λιμένα	0,75€

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Βόλου

Πίνακας 48: Τιμολόγια λιμενικών τελών – δικαιωμάτων επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, ιδιωτικών μικρών σκαφών, επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων και παραδοσιακών πλοίων

Προσόρμισης - ελλιμενισμού	Ποσό σε €/μέτρο/ημέρα
Μικρά σκάφη μήκους 0-7 μέτρων	0,015
Επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια ανεξαρτήτως μήκους	0,041
Επαγγελματικά πλοία αναψυχής μήκους από 7,01 μέτρα και άνω	0,10
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής μήκους από 7,01 έως και 10,00 μέτρα	0,21
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής μήκους από 10,01 έως και 15,00 μέτρα	0,24
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής μήκους από 15,01 μέτρα και άνω	0,27
Παραδοσιακά πλοία ανεξαρτήτου μήκους	0,041

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Βόλου

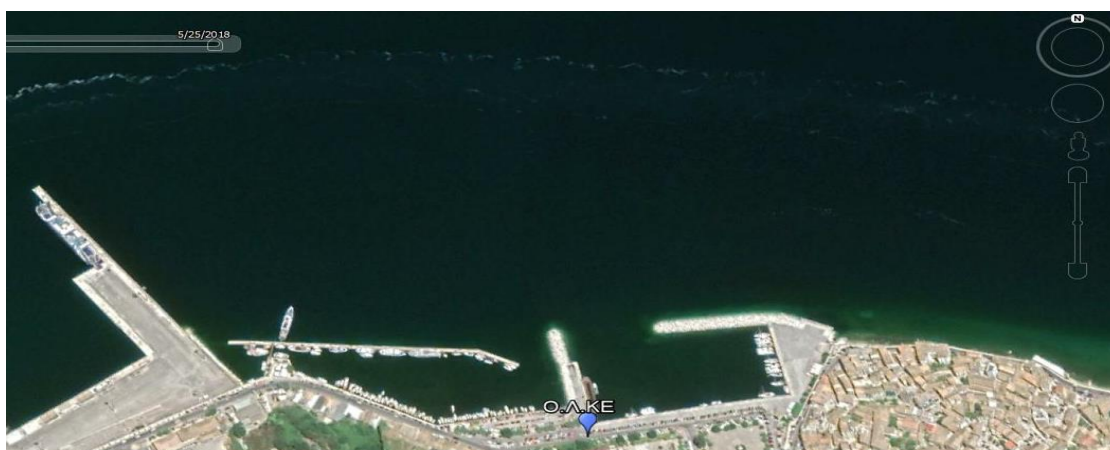
Πίνακας 49: Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής (ΦΕΚ Β 1111 – 19.4.2016)

Είδος χρέωσης	Χρέωση σε €/μέτρο/ημέρα
Χρεώσεις Προσόρμισης (7-10μετρα)	0,21
Χρεώσεις Προσόρμισης (10-15μετρα)	0,24
Χρεώσεις Προσόρμισης (>15μετρα)	0,27
Χρεώσεις Παραβολής (πλεύρισης)	-

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Βόλου

3.7 Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.)

Το λιμάνι της Κέρκυρας, παρέχει κατά βάση υπηρεσίες σχετικές με τον ελλιμενισμό των πλοίων και τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων. Είναι ακόμη υπεύθυνος για την αισθητική διαμόρφωση και την απρόσκοπτη λειτουργία της χερσαίας ζώνης του λιμένα και την αποκομιδή απορριμμάτων εντός της λιμενικής ζώνης. Επίσης διαθέτει χώρο στάθμευσης στους κατοίκους της πόλης. Ο χώρος βρίσκεται μέσα στην πόλη της Κέρκυρας, στη χερσαία ζώνη του λιμένα¹⁴.



Εικόνα 8: Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας, Πηγή: Google Earth ,2018

¹⁴ Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/kerkyra>.

3.7.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.ΚΕ.

Στον Πίνακα 50 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του Ο.Λ.ΚΕ. για την περίοδο 2010-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 50: Διακίνηση λιμένα Κέρκυρας

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ								
Ακτοπλοΐα	15.496	15.984	14.863	15.197	14.130	13.092	15.790	18.041
Κρουαζιέρα	430	453	485	480	395	407	481	410
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ								
Ακτοπλοΐα	1772.970	1.682.858	1.420.201	1.575.473	1.545.462	1.504.310	1.579.065	1.840.975
Κρουαζιέρα	592.902	620.549	655.929	744.673	672.366	647.347	748.916	679.681
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ								
Επιβατηγά ΙΧ – φορτηγά - λεωφορεία	487.378	447.863	373.890	381.547	379.547	372.872	398.501	431.329
Δίκυκλα	16.435	16.458	12.252	12.890	11.195	11.409	10.935	12.540
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ								
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)								

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Στον Πίνακα 50 παρατηρούμε πως η διακίνηση πλοίων στο λιμάνι της Κέρκυρας έχει αυξηθεί την τελευταία διετία παρά την κάμψη των προηγούμενων ετών. Η κρουαζιέρα έχει αυξηθεί και μέσω διακίνησης πλοίων αλλά και επιβατών, ενώ η διακίνηση οχημάτων σε αντίθεση με τα δίκυκλα (που παρουσιάζουν έντονη μείωση) διατηρεί μία σταθερή τάση.

3.7.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.ΚΕ.

Τα τιμολόγια παροχής λιμενικών υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας αναλύονται στους πίνακες που ακολουθούν (ΦΕΚ Β 2341 – 11.12.2007 κοινό με «Έγκριση αναπροσαρμογής των τιμολογίων των λιμενικών τελών και λοιπών δικαιωμάτων των παρεχόμενων υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Βόλου Α.Ε.»)¹⁵.

Πίνακας 51: Τέλη επιβατών

Κατηγορία επιβατών	Μονάδα χρέωσης	Αμοιβή
Για επιβάτες που επιβιβάζονται σε πάσης φύσεως Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ, Υ/Γ με προορισμό λιμένες που απέχουν από το λιμάνι της Κέρκυρας απόσταση μικρότερη από 100 ναυτικά μίλια αρμοδιότητας Ο.Λ.Β. Α.Ε. ως ενδιάμεσο σταθμό	επιβάτης	6,5% επί του καθαρού ναύλου
Για επιβάτες που επιβιβάζονται σε πάσης φύσεως Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ, Υ/Γ με προορισμό	επιβάτης	1,65€

¹⁵ Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρα;. Τιμολογιακή πολιτική. Διαθέσιμο σε: https://www.port-volos.gr/ftp/2018/FEK_2341B-07.pdf.

λιμένες που απέχουν από το λιμάνι της Κέρκυρας απόσταση μεγαλύτερη από 100 ναυτικά μίλια		
Πάγιο τέλος για κάθε επιβάτη που συμμετέχει σε πολυήμερη κρουαζιέρα 1	επιβάτης	1,05€
Πάγιο τέλος για κάθε επιβάτη που συμμετέχει σε μονοήμερη κρουαζιέρα	επιβάτης	0,55€

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας

Πίνακας 52: Τέλη οχημάτων

Κατηγορία οχημάτων	Αμοιβή
Για πάσης φύσεως οχήματα που επιβιβάζονται σε Ε/ Γ-Ο/Γ με προορισμό λιμένες που απέχουν από το λιμάνι της Κέρκυρας απόσταση μικρότερη από 100 ναυτικά μίλια	6,50 % επί του καθαρού ναύλου
Για οχήματα που επιβιβάζονται σε πάσης φύσεως Ε/Γ-Ο/Γ με προορισμό λιμένες που απέχουν από το λιμάνι της Κέρκυρας απόσταση μεγαλύτερη από 100 ναυτικά μίλια ως εξής: α) ΙΧ, ΔΧ επιβατικά οχήματα 1,50 €/όχημα β) Δίκυκλα τρίκυκλα 0,90€/όχημα γ) Λεωφορεία 1,50€/όχημα δ) Ρυμουλκούμενα 3,15/όχημα ε) Φορτηγά οχήματα γενικώς 14,60€/όχημα στ) Τροχόσπιτα αυτοκινούμενα 1,50€/όχημα ζ) Οχημα με τροχόσπιτο 3€/όχημα η) Οχήματα του Δημοσίου	1,50€ 0,90€ 1,50€ 3,15€ 14,60€ 1,50€ 3,00€ 25 % του ανωτέρω ειδικού λιμενικού τέλους της αντίστοιχης κατηγορίας τους.

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας

Πίνακας 53: Δικαιώματα παραμονής φορτηγών οχημάτων και μηχανημάτων

Ονομασία τιμολογίου	Αμοιβή σε €/μέρα
Παραμονή φορτηγών και μηχανημάτων την 1η ημέρα (απαλλαγή για 8 ώρες)	5
Παραμονή φορτηγών και μηχανημάτων την 2η ημέρα	10
Παραμονή φορτηγών και μηχανημάτων την 3η –5η ημέρα	20
Παραμονή φορτηγών και μηχανημάτων την από 6η ημέρα και άνω	30

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας

Πίνακας 54: Δικαιώματα χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων

Όνομασία τιμολογίου	Αμοιβή σε €/τόνο
Εταιρείες καυσίμων που εφοδιάζουν με πλωτά μέσα και βυτιοφόρα οχήματα με καύσιμα τα ελλιμενιζόμενα στο λιμάνι πλοία. Το δικαίωμα αυτό καταβάλλεται σύμφωνα με το σχετικό δηλωτικό του πλοίου	0,16
Βυτιοφόρα οχήματα παροχής ύδατος στα ελλιμενιζόμενα στο λιμάνι πλοία	0,105
Φορτοεκφορτώσεις χύδην φορτίων πλωτών μέσων κατόπιν αδείας του Ο.Λ.ΚΕ. ΑΕ	0,15

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας

Πίνακας 55: Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής

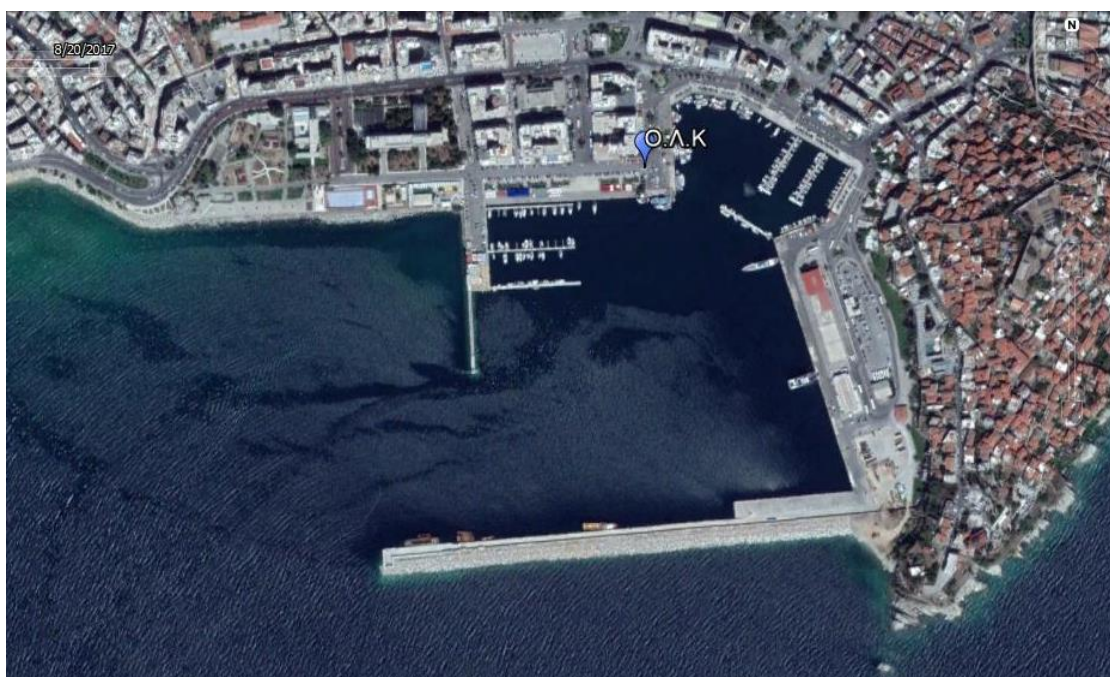
Είδος χρέωσης	Χρέωση σε €
Χρεώσεις Προσόρμισης Επαγγελματικά πλοία αναψυχής	0,084
Χρεώσεις Προσόρμισης Σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης μέχρι 5μέτρα	0,0315€ ανά μέτρο ημερησίως
Χρεώσεις Προσόρμισης Σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης > 5μέτρα	0,0525€ ανά μέτρο ημερησίως
Χρεώσεις Προσόρμισης Πλοία αναψυχής ιδιωτικής χρήσης ανεξαρτήτως μεγέθους με χώρους ενδιαίτησης	0,50€ ανά μέτρο ημερησίως
Χρεώσεις Πρυμνοδέτησης Επαγγελματικά πλοία αναψυχής	0,1575
Χρεώσεις Πρυμνοδέτησης Σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης μέχρι 5μέτρα	0,037€ ανά μέτρο ημερησίως
Χρεώσεις Πρυμνοδέτησης Σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης > 5μέτρα	0,063€ ανά μέτρο ημερησίως
Χρεώσεις Πρυμνοδέτησης Πλοία αναψυχής ιδιωτικής χρήσης ανεξαρτήτως μεγέθους με χώρους ενδιαίτησης	0,50€ ανά μέτρο ημερησίως
Τέλη πλευρίσης	0,21

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας

3.8 Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (Ο.Λ.Κ.)

Το κεντρικό λιμάνι που μέχρι πρότινος ήταν το βασικό σημείο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η χερσαία ζώνη του λιμανιού περικλείεται από την πόλη και σ' αυτήν αναπτύσσονται εμπορικές και τουριστικές δραστηριότητες¹⁶. Βασικοί στόχοι του Ο.Λ.Κ. είναι:

- Η ανάδειξη του λιμενικού συστήματος της Καβάλας ως κομβικού σημείου στις μεταφορές της Βαλκανικής και της ευρύτερης περιοχής.
- Η εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του Ο.Λ.Κ. και η δυνατότητα χρηματοδότησης της απαραίτητης υποδομής και υπερδομής.
- Η ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών εφικτών με τη μορφή της Α.Ε. και η προσέλκυση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη.



Εικόνα 9: Οργανισμός Λιμένος Καβάλας, Πηγή: Google Earth ,2017

3.8.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Κ.

Στον Πίνακα 56 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του Ο.Λ.Κ. για την περίοδο 2009-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 56: Διακίνηση λιμένα Καβάλας

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ									
Ακτοπλοΐα	1.820	1.825	1.790	1.800	1.810	1.840	1.900	2.653	2.700
Κρουαζιέρα		11	10	10	14	26	22	19	6
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ									
Ακτοπλοΐα	112.874	114.853	123.796	110.887	111.150	111.369	488.462	441.403	420.498

¹⁶ Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (Ο.Λ.Κ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/kavala>.

Κρουαζιέρα		2.358	2.708	4.323	6.995	13.087	12.783	6.042	3.226
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ									
Επιβατηγά ΙΧ	30.421	30.772	31.339	29.167	28.355	28.172	59.141	62.455	71.986
Φορτηγά	42.416	35.229	40.719	41.165	43.180	41.904	12.556	13.517	12.041
Δίκυκλα	8.874	8.888	9.936	11.053	10.928	10.092	10.620	10.600	3.396
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ									
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)									

Πηγή: Ένωση Λιμένων Έλλαδος

Η διακίνηση πλοίων και κρουαζιέρας αυξάνεται κατά τη δεκαετία 2009-2017 (με εξαίρεση την ραγδαία πτώση της κρουαζιέρας το 2017). Η διακίνηση επιβατών τετραπλασιάστηκε την περίοδο μελέτης, τα επιβατηγά ΙΧ και δίκυκλα διπλασιάστηκαν, ενώ τέλος στο ¼ έπεσε η διακίνηση φορτηγών στο λιμάνι της Καβάλας.

3.8.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Κ.

Με τον Κανονισμό και τιμολόγιο ρυθμίζονται τα τέλη της προσόρμισης, παραβολής, πρυμνοδέτησης και ελλιμενισμού των πάσης φύσης πλοίων/πλωτών ναυπηγημάτων στην κατά νόμο θαλάσσια περιοχή του Ο.Λ.Κ. Α.Ε.¹⁷ Για τον υπολογισμό των λιμενικών δικαιωμάτων σκαφών αναγνυχής και σκαφών ερασιτεχνικής αλιείας ισχύει η υπ' αριθ. 3422.27/26/96/30-4-96 ΚΥΑ (ΦΕΚ 326/Β/96).

Πίνακας 57: Δικαιώματα ελλιμενισμού

Κατηγορία	Αμοιβή σε €/μήνα
Ε/Γ-Ο/Γ πλοία (πορθμεία) που εκτελούν δρομολόγια σε τοπικές γραμμές	163,41
Ε/Γ-(Π/Κ) πλοία που εκτελούν δρομολόγια τοπικών πλοών	26,15
Πλωτοί γερανοί, υδροφόροι, πετρελαιοφόροι (σλέπια) και βυθοκόροι, ανεξαρτήτως χωρητικότητας	198,01
Πλωτά συνεργεία χρησιμοποιούμενα για επισκευές ναυπηγημάτων ανεξαρτήτως εάν φέρουν μόνιμο ή φορητό εξοπλισμό, όπως και φορτηγίδες μεταφοράς βυθοκορημάτων ανεξαρτήτως χωρητικότητας.	66
Φορτηγίδες και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα μεταφοράς χρησίμων και άχρηστων υλικών ανεξαρτήτως χωρητικότητας	66
Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά ανεξαρτήτως προωστήριου δυνάμεως, εφ' άπαξ	33
Αλιευτικά συγκροτήματα (γρι-γρι) και ναυπηγήματα εξομοιούμενα με αυτά	33
Βενζινάκατοι (λάντζες) μεταφοράς προσώπων και εφοδίων πλοίων.	16,50

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Καβάλας

¹⁷ Οργανισμός Λιμένος Καβάλας. Τιμολόγιο. Διαθέσιμο σε: <https://www.portkavala.gr/wp-content/uploads/2018/04/kanonismos-timologio-dikaiomatou-epi-ploion-ploton-naupigimaton-kai-dikaiomatou-epi-naulou-epibatou-kai-oximaton.pdf>.

Πίνακας 58: Ειδικό ανταποδοτικό τέλος επιβατών

Κατηγορία επιβατών	Μονάδα χρέωσης	Αμοιβή
Για επιβάτες των κάθε φύσης Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ και υδροπτερύγων ανεξαρτήτως προορισμού	επιβάτης	5% στην τιμή του εισιτηρίου
Για κάθε επιβάτη που συμμετέχει σε ημερήσια - μονοήμερη κρουαζιέρα για κάθε λιμάνι αρμοδιότητας Ο.Λ.Κ. Α.Ε. που προσεγγίζει το πλοίο, περιλαμβανομένου και του αφετηρίου λιμένα	επιβάτης	0,15€
Για κάθε επιβάτη που συμμετέχει σε πολυήμερη κρουαζιέρα για κάθε λιμάνι αρμοδιότητας Ο.Λ.Κ. Α.Ε. που προσεγγίζει το πλοίο περιλαμβανομένου και του αφετηρίου λιμένα.	επιβάτης	0,35€
Για επιβάτες που διέρχονται (TRANZIT) καταβάλλεται πάγιο τέλος	επιβάτης	0,35€

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Καβάλας

Πίνακας 59: Ειδικό τέλος διέλευσης οχημάτων δια των προκυμαίων του Ο.Λ.Κ.

Κατηγορία	Αμοιβή
Για οχήματα πάσης φύσης δια της ίδιας αυτών δυνάμεως που επιβιβάζονται σε πλοία σε λιμένες αρμοδιότητας του Ο.Λ.Κ. Α.Ε	5% στην τιμή του εισιτηρίου
Οχήματα του Δημοσίου με προορισμό οιονδήποτε λιμένα	1% στην τιμή του εισιτηρίου

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Καβάλας

Πίνακας 60: Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής

ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ – ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
Επαγγελματικά πλοία αναψυχής(Ε/Γ-Τ/Ρ) του Ν. 438/76 ανεξαρτήτως μεγέθους 0.0616€ ανά μέτρο ημερησίως			
Σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης χωρίς χώρους ενδιαίτησης και σκάφη ερασιτεχνικής αλιείας	μέχρι	5 μέτρα	0,015€ ανά μέτρο ημερησίως
Σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης χωρίς χώρους ενδιαίτησης και σκάφη ερασιτεχνικής αλιείας άνω των 5 μέτρων 0,03€ ανά μέτρο ημερησίως			
Πλοία αναψυχής ιδιωτικής χρήσης ανεξαρτήτως μεγέθους με χώρους ενδιαίτησης 0,161€ ανά μέτρο ημερησίως.			
ΤΕΛΗ ΠΡΥΜΝΟΔΕΤΗΣΗΣ			
Τα δικαιώματα προσόρμισης προσαυξημένα κατά 20%.			
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΛΕΥΡΙΣΗΣ (ΠΑΡΑΒΟΛΗΣ)			
Τα δικαιώματα προσόρμισης προσαυξημένα κατά 50%.			

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Καβάλας

3.9 Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης (Ο.Λ.Α.)

Ο λιμένας Αλεξανδρούπολης διαθέτει ένα στρατηγικό πλεονέκτημα θέσης, το οποίο ορίζεται τόσο σε επίπεδο Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, αφού βρίσκεται στο άκρο του Πανευρωπαϊκού Άξονα ΙΧ, όσο και σε εθνικό επίπεδο, αφού συνδέεται με την οδική Εγνατία και με τον σιδηροδρομικό άξονα Θεσσαλονίκης – Τουρκικών συνόρων / Βουλγαρικών συνόρων¹⁸.

Ο λιμένας Αλεξανδρούπολης, διαθέτει ένα σημαντικό πλεονέκτημα επάρκειας χερσαίων χώρων. Είναι ήδη ένας από τους μεγαλύτερους σε διαθέσιμη χερσαία έκταση λιμένες της χώρας, ενώ πρόκειται να επεκταθεί περισσότερο με την αξιοποίηση των προϊόντων των εκσκαφών για την εκβάθυνση λιμενολεκάνης και διαύλου. Το χαμηλό κόστος απόκτησης της πρόσθετης χερσαίας επιφάνειας διευκολύνει την ελκυστικότητα του για την εγκατάσταση νέων χρήσεων. Έχει ήδη δρομολογηθεί η σύνδεσή του με την Εγνατία με οδό πρόσβασης και η σύνδεσή του με το σιδηροδρομικό δίκτυο, με πρόβλεψη για σιδηροδρομική σύνδεση και του προβλήτα Ε/Κ.



Εικόνα 10: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης, Πηγή: Google Earth ,2019

3.9.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Α.

Στον Πίνακα 61 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του Ο.Λ.Α. για την περίοδο 2009-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

¹⁸ Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης (Ο.Λ.Α.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/alexandroupoli>.

Πίνακας 61: Διακίνηση λιμένα Αλεξανδρούπολης

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ									
Ακτοπλοΐα	798	784	789	761	748	739	733	752	1.291
Κρουαζιέρα		0	1	0	1	0	1	0	0
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ									
Ακτοπλοΐα	169.592	154.558	149.673	133.037	135.869	141.490	138.669	141.479	146.208
Κρουαζιέρα		0	242	0	474	0	278	0	0
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ									
Επιβατηγά ΙΧ	24.072	19.274	18.534	15.534	17.419	16.593	16.494	18.877	18.456
Φορτηγά	6.803	5.631	4.866	4.641	4.662	4.956	4.681	5.220	4.358
Δίκυκλα	6.608	3.897	4.009	3.960	4.230	4.124	4.051	4.073	3.679
Λεωφορεία							155	132	153
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ									
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)									

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Η διακίνηση πλοίων αυξάνεται το έτος 2017 αφού πρώτα είχε μια συνεχόμενη πτωτική πορεία. Τα κρουαζιερόπλοια παραμένουν μηδαμινά ενώ σταθερή είναι η διακίνηση ειβατών. Η διακίνηση οχημάτων μειώνεται σταδιακά και τέλος δεν υφίσταται κίνηση εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης.

3.9.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Α.

Το τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Αλεξανδρούπολης Α.Ε. δεν προκαλεί δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και αναλύεται στους πίνακες που ακολουθούν (ΦΕΚ Β 3268 – 18.9.2017)¹⁹.

Πίνακας 62: Τέλη διέλευσης για φόρτωση σε Ro-Ro πλοίο ή από εκφόρτωση από Ro-Ro πλοίο

Κατηγορία οχήματος	Αμοιβή σε €
Δίκυκλα-τρίκυκλα	6,00
Τροχοφόρα έως 3 τόνους	12,00
Τροχοφόρα άνω των 3 και έως 8 τόνους	20,00
Τροχοφόρα άνω των 8 έως 40 τόνους	40,00
Βαρέα μηχανήματα και μηχανήματα άνω των 40 έως 100 τόνους	65,00
Βαρέα μηχανήματα και μηχανήματα άνω των 100 τόνων	200,00

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης

¹⁹ Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης. Τιμολόγιο υπηρεσιών. Διαθέσιμο σε: http://www.ola-sa.gr/Portals/0/Na_files/%CE%A6%CE%95%CE%9A3268%CE%92_2017_%CE%A4%CE%B9%CE%BC%CE%BF%CE%BB%CF%8C%CE%B3%CE%B9%CE%BF.pdf.

Πίνακας 63: Τιμολόγηση παραμονής πάσης φύσεως εμπορευμάτων σε ακάλυπτους χώρος

Ημέρες	Αμοιβή σε €/τόνο
1^η ημέρα	Απαλλάσσεται
2^η έως 15^η ημέρα	0,22
16^η έως 30^η ημέρα	0,385
31^η ημέρα και άνω	0,55

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης

Πίνακας 64: Δικαιώματα φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων

Είδος φορτίου	Αμοιβή σε €/τόνο
δημητριακά	0,209
αμμοχάλικα	0,033
εμπορευματοκιβώτια (κενά ή γεμάτα)	1,00 ανά τεμάχιο
Λοιπά προϊόντα	0,099

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης

Πίνακας 65: Τιμολόγηση για φορτοεκφόρτωση, μετατόπιση και διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS), με χρήση μηχανημάτων της Ο.Λ.Α. Α.Ε.

	Εργασίες επάνω στο πλοίο (€/κίνηση)		Εργασίες στην προκυμαία ή χερσαία ζώνη (€/κίνηση)	
	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
Containers				
20 ποδών	31	18	28	18
40 ποδών	50	30	50	30

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης

Πίνακας 66: Δικαιώματα ελλιμενισμού

Κατηγορία	Αμοιβή €/μήνα
Ε/Γ-Ο/Γ πλοία (πορθμεία) που εκτελούν δρομολόγια σε τοπικές γραμμές	179,751
Ε/Γ-(Π/Κ) πλοία που εκτελούν δρομολόγια τοπικών πλόων	28,765
Πλωτοί γερανοί, υδροφόροι, πετρελαιοφόροι (σλέπια) και βυθοκόροι, ανεξαρτήτως χωρητικότητας	217,811
Πλωτά συνεργεία χρησιμοποιούμενα για επισκευές ναυπηγημάτων ανεξαρτήτως εάν φέρουν μόνιμο ή φορητό εξοπλισμό, όπως και φορηγίδες μεταφοράς βυθοκορημάτων ανεξαρτήτως χωρητικότητας	72,60
Φορηγίδες και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα μεταφοράς χρήσιμων και άχρηστων υλικών ανεξαρτήτως χωρητικότητας	72,60
Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά ανεξαρτήτως προωστηρίου δυνάμεως, εφάπαξ	36,30
Αλιευτικά συγκροτήματα (γρι-γρι) και ναυπηγήματα εξομοιούμενα με αυτά	36,30
Βενζινάκατοι (λάντζες) μεταφοράς προσώπων και εφοδίων πλοίων	18,15

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης

Πίνακας 67: Ειδικό τέλος επί εισιτηρίου επιβατών

Κατηγορία επιβατών	Μονάδα χρέωσης	Αμοιβή
Για επιβάτες των κάθε φύσης Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ και υδροπτερύγων ανεξαρτήτως προορισμού	επιβάτης	Ποσοστό 5% στην τιμή του εισιτηρίου
Για επιβάτες που συμμετέχουν σε κρουαζιέρες επιβατηγών τουριστικών πλοίων με Ελληνική ή ξένη σημαία	επιβάτης	0,15€
Για κάθε επιβάτη που συμμετέχει σε πολήμερη κρουαζιέρα για κάθε λιμάνι αρμοδιότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε. που προσεγγίζει το πλοίο περιλαμβανομένου και του αφετηρίου λιμένα.	επιβάτης	0,35€
Για επιβάτες που διέρχονται (TRANSIT)	επιβάτης	0,35€

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης

Πίνακας 68: Ειδικό τέλος διέλευσης οχημάτων

Κατηγορία	Αμοιβή €
Οχήματα με προορισμό οιονδήποτε λιμένα	5% στην τιμή του εισιτηρίου
Οχήματα του Δημοσίου με προορισμό οιονδήποτε λιμένα	1% στην τιμή του εισιτηρίου

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης

Πίνακας 69: Δικαιώματα από χορήγηση αδειών εισόδου και στάθμευσης πάσης φύσεως οχημάτων σε χερσαίους χώρους αρμοδιότητας Ο.Λ.Α. Α.Ε.

Είδος οχήματος	24ωρη παραμονή	Ωριαία παραμονή έως και 6 ώρες	Μηνιαία κάρτα για 1 όχημα	Μηνιαία κάρτα για 2 οχήματα και άνω
Επιβατικά	4€	0,50€/ώρα	50€	40€
Φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα	6€	1€/ώρα	80€	60€
Μηχανήματα έργων	8€	1,50€/ώρα	100€	80€

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης

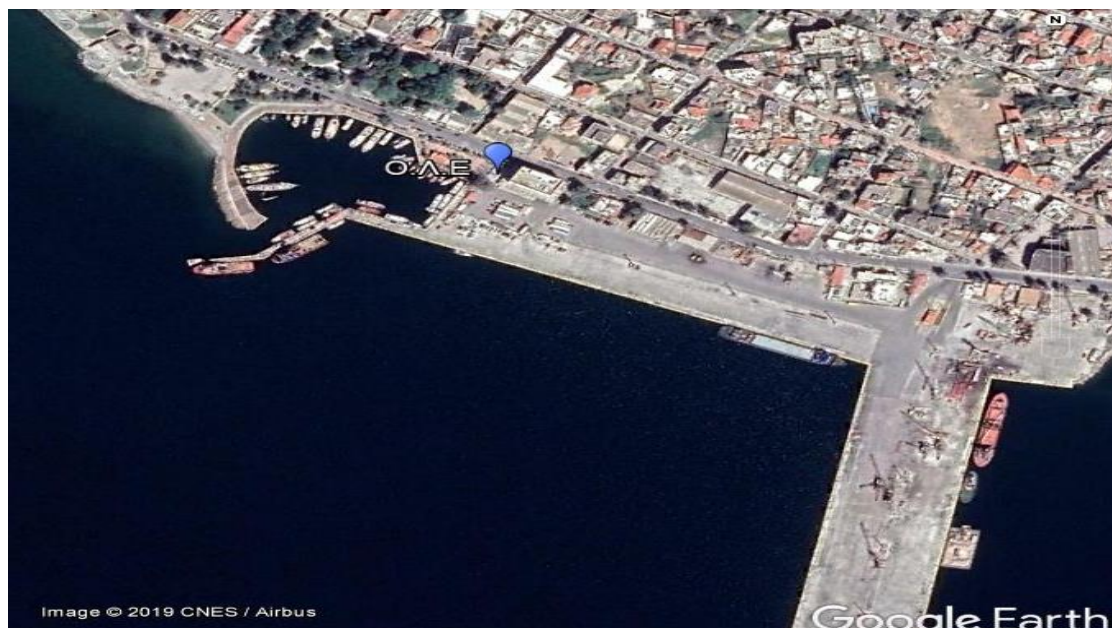
Πίνακας 70: Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής

ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ – ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ
Επαγγελματικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, ανεξαρτήτως μεγέθους: 0,06776 €
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, ολικού μήκους άνω των 7 μέτρων: 0,1771 €
ΤΕΛΗ ΠΡΥΜΝΟΔΕΤΗΣΗΣ
Τα δικαιώματα προσόρμισης προσαυξημένα κατά 20%.
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΛΕΥΡΙΣΗΣ (ΠΑΡΑΒΟΛΗΣ)
Τα δικαιώματα προσόρμισης προσαυξημένα κατά 50%.

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης

3.10 Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε.)

Ο Οργανισμός Λιμένα Ελευσίνας συστάθηκε σε Α.Ε. το 2003 με σύμβαση παραχώρησης από το Ελληνικό Δημόσιο για τη χρήση και εκμετάλλευση της ζώνης λιμένα που εκτείνεται σε 200 περίπου στρέμματα. Πρόκειται για ένα λιμάνι που από το 1992 έχει χαρακτηριστεί από την ελληνική Πολιτεία σε εθνικής σημασίας, τόσο για τον στρατηγικό του ρόλο στη χάραξη εθνικής λιμενικής πολιτικής, όσο και για τη πλεονεκτική γεωγραφική του θέση²⁰.



Εικόνα 11: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας, Πηγή: Google Earth ,2019

²⁰ Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/elefsina>.

3.10.1 Διακινήθεντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Ε.

Στον Πίνακα 71 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του Ο.Λ.Ε. για την περίοδο 2009-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 71: Διακίνηση λιμένα Ελευσίνας

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ									
Ακτοπλοΐα	545	479	442	422	453	477	235	251	218
Κρουαζιέρα									
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ									
Ακτοπλοΐα	882.704	802.040	794.402	711.734	673.484	533.512	483.945	396.689	452.659
Κρουαζιέρα									
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ									
Επιβατηγά ΙΧ	535.295	365.517	343.552	288.881	248.423	181.320	178.630	180.706	177.095
Φορτηγά	99.887	95.608	80.019	69.851	58.646	37.961	24.875	21.799	55.093
Δίκυκλα	64.494	57.509	73.390	69.342	55.212	40.298	41.780	51.337	38.838
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ									
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)	748.762	574.804	588.218	306.675	425.298	405.731	474.381	835.421	426.817

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Η ακτοπλοΐα έχει μειωθεί στο ήμισυ στο λιμάνι της Ελευσίνας. Το ίδιο συμβαίνει και με την διακίνηση επιβατών ενώ δν υφίσταται η κρουαζιέρα. Επιπλέον, στον Πίνακα 60 βλέπουμε ότι στο ½ έχει πέσει η διακίνηση κάθε είδους οχήματος αλλά εμπορευματοκιβωτίων.

3.10.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Ε.

Ο Ο.Λ.Ε. Α.Ε. έχει από το νόμο το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του Λιμένα και των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της Χερσαίας Ζώνης του Λιμένα της Ελευσίνας. Όλες οι εργασίες εκτελούνται αποκλειστικά με τα μέσα και το προσωπικό του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας ΑΕ. Οποιαδήποτε παροχή υπηρεσίας από τρίτους και ειδικότερα αυτές της φορτοεκφόρτωσης, μεταφοράς, αποθήκευσης, εκμετάλλευσης ή χρήσης χώρων, καθαριότητας, ασφάλειας, καβοδεσίας, ελλιμενισμού και ρυμούλκησης εντός των ορίων της λιμενικής ζώνης ως και της παραλαβής πετρελαιοειδών αποβλήτων και απορριμμάτων, εκτός αυτών που επιτρέπονται από νόμο, κανονισμό ή διάταξη, πραγματοποιείται μόνον κατόπιν αδείας ή εξουσιοδότησης του Ο.Λ.Ε. Α.Ε. ή υπογραφής σχετικής σύμβασης, στην οποία αναφέρονται και τα τυχόν δικαιώματα υπέρ του Οργανισμού (ΦΕΚ Β 2147 – 11.6.2018)²¹.

²¹ Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας. Τιμολογιακή πολιτική. Διαθέσιμο σε: https://www.elefsisport.gr/wp-content/uploads/2018/07/%CE%A6%CE%95%CE%9A_2147%CE%92_2018_%CE%A4%CE%99%CE%9C%CE%9F%CE%9B%CE%9F%CE%93%CE%99%CE%9F%CE%A5.pdf.

Πίνακας 72: Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού

Κατηγορία	Αμοιβή
Πλοία/Πλωτά Ναυπηγήματα που παραμένουν στα κρηπιδώματα ή επ' ακύρα ή παραβεβλημένα σε οποιαδήποτε σειρά στις περιοχές της θαλάσσιας ζώνης	0,40€/μέτρο/ημέρα
Ε/Γ - Ο/Γ Πλοία(Πορθμεία) που εκτελούν δρομολόγια σε τοπικές γραμμές	180€/μήνα
Ε/Γ(Π/Κ) Πλοία που εκτελούν δρομολόγια τοπικών πλόων	30€/μήνα
Πλωτοί γερανοί, υδροφόροι, πετρελαιοφόροι και βυθοκόροι ανεξαρτήτως χωρητικότητας	210€/μήνα
Πλωτά συνεργεία χρησιμοποιούμενα για επισκευές ναυπηγημάτων ανεξαρτήτως εάν φέρουν μόνιμο ή φορητό εξοπλισμό, όπως και φορηγίδες μεταφοράς βυθοκορημάτων ανεξαρτήτως χωρητικότητας	70€/μήνα
Φορηγίδες και πλωτά ναυπηγήματα μεταφοράς υλικών ανεξαρτήτως χωρητικότητας	70€/μήνα
Ρυμουλκά και Ναυαγοσωστικά ανεξαρτήτως χωρητικότητας	35€/μήνα
Αλιευτικά συγκροτήματα και ναυπηγήματα εξομοιούμενα με αυτά	35€/μήνα
Βενζινάκατου/λάντζες μεταφοράς προσώπων και εφοδίων πλοίων	35€/μήνα

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας

Πίνακας 73: Δικαιώματα διέλευσης οχημάτων και επιβατών

Κατηγορία	Αμοιβή
Για οχήματα που εισέρχονται, από την προκυμαία σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια στις πορθμειακές γραμμές: α) Νέας Περάμου Μεγάρων – Φανερωμένης Σαλαμίνας β) Ελευσίνας - Σαλαμίνας και γ) σε Επιβατικά (Ε/Γ), Επιβατικά-Οχηματαγωγά (Ε/Γ - Ο/Γ) κάθε άλλης γραμμής ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας, με δική τους δύναμη και οδηγό (Ro-Ro)	5% επί της τιμής του ναύλου
Για κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται, από την προκυμαία σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια στις πορθμειακές γραμμές α) Νέας Περάμου Μεγάρων – Φανερωμένης Σαλαμίνας β) Ελευσίνας - Σαλαμίνας και γ) σε Επιβατικά (Ε/Γ), Επιβατικά-Οχηματαγωγά (Ε/Γ - Ο/Γ) κάθε άλλης γραμμής ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας	5% επί της τιμής του εισιτηρίου
Για κάθε επιβάτη που συμμετέχει σε περιηγητικό ταξίδι (κρουαζιέρα)	ανά επιβάτη 0,50 €
Τέλος διέλευσης για επιβάτες πλοίου, που προσεγγίζει το Λιμένα για ολιγόωρη παραμονή και σε κάθε περίπτωση χωρίς υπέρβαση του 24ωρου, και οι οποίοι αποβιβάζονται για περιήγηση	ανά επιβάτη 0,25€

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας

Πίνακας 74: Τιμολόγιο εργασιών φορτοεκφόρτωσης γενικών φορτίων

Τιμολογιακή κατηγορία φορτίου		Τιμή σε € ανά στάδιο εργασίας		
Περιγραφή κατηγορίας	Μονάδα	Πλοίο – προκυμαία και αντίστροφα	Πλοίο ΧΜΜ και αντίστροφα	Προκυμαία ΧΜΜ αποθήκευση και αντίστροφα
Μικρή απόδοση	τόνος	1,50	1,50	1,50
Μέση απόδοση	τόνος	1,20	1,20	1,20
Μεγάλη απόδοση	Τόνος	1,50	1,50	1,50

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίας

Πίνακας 75: Τιμολόγιο εργασιών φορτοεκφόρτωσης στερεών χύδην φορτίων

Κατονομασία	Μονάδα υπολογισμού δικαιωμάτων	Εργασίες στο πλοίο	Εργασίες στην ξηρά Παράδοση από Κρηπίδωμα ή Αποθηκευτικούς χώρους σε χερσαίο μέσο μεταφοράς
Ορυκτά - μεταλλεύματα	Τόνος	1,50€	0,75€
Στερεά καύσιμα	Τόνος	1,50€	0,75€
Δημητριακά- Ζάχαρη Ζωοτροφές - Λιπάσματα	Τόνος	1,50€	0,75€
Scrap – Pig iron – Σπογγώδης σίδηρος	Τόνος	1,50€	0,75€

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίας

Πίνακας 76: Τέλος ασφαλείας ISPS

	Μονάδα μέτρησης	Τέλος (€)
Στερεά χύδην φορτία	Τόνος	0,20
Φορτία γενικών εμπορευμάτων	Τόνος	0,20
Τροχοφόρο διακινούμενο με το σύστημα Ro-Ro, σαν μέσο διέλευσης ή σαν εμπόρευμα	τεμάχιο	1
Έμφορτο εμπορευματοκιβώτιο, ανεξαρτήτως διαστάσεων	Τεμάχιο	2
Επιβάτης κρουαζιέρας ή τουριστικού πλοίου ή ακτοπλοϊκής γραμμής	επιβάτης	0,90

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίας

Πίνακας 77: Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής

ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ – ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ
Επαγγελματικά πλοία αναψυχής του ν.4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, ανεξαρτήτως μεγέθους, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,13 ευρώ
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, από 7,01 μέτρα έως 10 μέτρα, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,40 ευρώ.
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, από 10,01 μέτρα έως 15 μέτρα, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,50 ευρώ.
ιδιωτικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, από 15,01 μέτρα και άνω, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,60 ευρώ.
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΛΕΥΡΙΣΗΣ (ΠΑΡΑΒΟΛΗΣ)
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, από 7,01 μέτρα έως 10 μέτρα, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,50 ευρώ.
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, από 10,01 μέτρα έως 15 μέτρα, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,65 ευρώ.
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, από 15,01 μέτρα και άνω, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,75 ευρώ

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνιας

3.11 Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (Ο.Λ.Ρ.)

Ο λιμένας Ραφήνα είναι κατεξοχήν λιμένας ακτοπλοΐας χωρίς οργανωμένη και συστηματική εμπορική κίνηση (μόνο μέσω ακτοπλοΐας διακινούνται συνήθη φορτία με φορτηγά οχήματα). Στον τομέα ευθύνης του Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. ανήκουν τα επιβατικά λιμάνια της Ραφήνας και Αγ. Μαρίνας²².

Ο Οργανισμός Λιμένα Ραφήνας, έχει ως βασική αποστολή την εξέλιξή του σε ένα σύγχρονο και ευέλικτο φορέα, ο οποίος θα στοχεύει στην εδραίωση του ρόλου του λιμένα Ραφήνας ως «Λιμένας-Πύλη» προς Β. Εύβοια και συγκεκριμένα νησιά των Β. Κυκλάδων (Ανδρος, Τήνος, Μύκονος, Πάρος), αναλαμβάνοντας συμπληρωματικό ρόλο προς τον λιμένα του Πειραιά και το ευρύτερο Σύστημα Λιμένων της Αττικής.



Εικόνα 12: Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας, Πηγή: Google Earth ,2019

²² Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (Ο.Λ.Ρ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/rafina>.

3.11.1 Διακινήθοντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Ρ.

Στον Πίνακα 78 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του Ο.Λ.Ρ. για την περίοδο 2009-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 78: Διακίνηση λιμένα Ραφήνας

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ									
Ακτοπλοΐα	7.755	6.604	6.111	5.502	5.286	5.106	4.982	5.347	5.833
Κρουαζιέρα									
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ									
Ακτοπλοΐα	2.080.049	1.865.266	1.745.082	1.680.324	1.723.634	1.705.728	1.640.822	1.689.822	1.897.794
Κρουαζιέρα									
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ									
Επιβατηγά ΙΧ	322.304	284.987	263.582	262.099	255.092	249.412	242.560	272.698	320.406
Φορτηγά	40.539	37.746	30.380	26.817	27.053	27.199	27.699	32.086	35.282
Δίκυκλα	47.106	46.305	42.754	43.265	44.397	40.812	37.084	38.770	41.626
Λεωφορεία	0	0	1.103	1.196	1.078	1.100	1.613	2.045	2.253
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ									
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)									

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Η Ραφήνα δεν αποτελεί λιμάνι που δέχεται κρουαζιερόπλοια και δε γίνεται διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Η κίνηση επιβατών και οχημάτων με εξαίρεση τα λεωφορεία έχει μειωθεί κατά τη δεκαετία 2009-2017. Οι τουριστικές ροές που έχουν αυξηθεί στο Αιγαίο προφανώς θα προσεγγίζουν τις Κυκλάδες είτε μέσω του Πειραιά ή αεροπορικώς (τα αεροδρόμια στους δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς έχουν αναβαθμιστεί μετά την εξαγορά τους από την Fraport).

3.11.1 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Ρ.

Ο κανονισμός τιμολογίων, τελών και δικαιωμάτων επί των πλοίων /πλωτών ναυπηγημάτων, επί του ναύλου επιβατών και οχημάτων, καθώς και της χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων και παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών του Οργανισμού λιμένος Ραφήνας παρουσιάζονται στους επόμενους πίνακες (ΦΕΚ Β 1093 – 19.4.2016)²³.

²³ Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας. Τιμολόγιο. Διαθέσιμο σε: <https://www.yen.gr/documents/20182/116708/%CE%9F.%CE%9B.%CE%A1%CE%B1%CF%86%CE%AE.%CE%BD%CE%B1%CF%82+%CE%91.%CE%95.+%CE%A6%CE%95%CE%9A+%CE%92%CE%84+1093-2016.pdf/56f56345-163e-4f6b-863b-f1ba52ad19a7>.

Πίνακας 79: Δικαιώματα επιβίβασης οχημάτων και επιβατών

Κατηγορία	Αμοιβή
Για επιβάτες που επιβιβάζονται σε θαλάσσιο μεταφορικό μέσο από λιμένα αρμοδιότητας της Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. και έχει προορισμό το εσωτερικό της χώρας	5,3% επί του καθαρού ναύλου
Για πάσης φύσεως οχήματα που επιβιβάζονται σε πλοία Ε/Γ-Ο/Γ από λιμένα αρμοδιότητας της Ο.Λ.Ρ. Α.Ε	5,3% επί του καθαρού ναύλου

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας

Πίνακας 80: Δικαιώματα ελλιμενισμού

Κατηγορία	Αμοιβή σε €/ μήνα
Ε/Γ. Ο/Γ πλοία (πορθμεία) που εκτελούν δρομολόγια σε τοπικές γραμμές	184,24
Ε/Γ (Π/Κ) πλοία που εκτελούν δρομολόγια τοπικών πλόων	25,64
Πλωτοί γερανοί, υδροφόροι, πετρελαιοφόροι (σλέπια) και βυθοκόροι, ανεξαρτήτως χωρητικότητας	192,25
Πλωτά συνεργεία χρησιμοποιούμενα για επισκευές ναυπηγημάτων ανεξαρτήτως εάν φέρουν μόνιμο ή φορητό εξοπλισμό, όπως και φορηγίδες μεταφοράς βυθοκορημάτων ανεξαρτήτως χωρητικότητας	64,08
Φορηγίδες και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα μεταφοράς χρησίων και άχρηστων υλικών ανεξαρτήτως χωρητικότητας	64,08
Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά ανεξαρτήτως της προσστηρίου δυνάμεως	32,04
Αλιευτικά συγκροτήματα (Γρι. Γρι) και ναυπηγήματα εξομοιούμενα με αυτά	36,85
Βενζινάκατοι (λάντζες) μεταφοράς προσώπων και εφοδίων πλοίων	16,02

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας

Πίνακας 81: Τιμολόγηση σκαφών αναψυχής

ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ – ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ
Επαγγελματικά πλοία αναψυχής του ν.4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, ανεξαρτήτως μεγέθους, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,070 ευρώ
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, από 7,01 μέτρα έως 10 μέτρα, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,38 ευρώ.
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΡΥΜΝΟΔΕΤΗΣΗΣ
Επαγγελματικά πλοία αναψυχής του Ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, ανεξαρτήτως μεγέθους 0,084 ευρώ ανά μέτρο μήκους ημερησίως
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής του Ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, από 7,01μ έως 10μ μέτρων 0,36 ευρώ ανά μέτρο μήκους ημερησίως, από 10,01μ έως 15μ. 0,40

ευρώ ανά μέτρο μήκους ημερησίως, από 15,01μ και άνω 0,46 ευρώ ανά μέτρο μήκους ημερησίως.

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΛΕΥΡΙΣΗΣ (ΠΑΡΑΒΟΛΗΣ)

Ιδιωτικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, από 7,01 μέτρα έως 10 μέτρα, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,11 ευρώ.

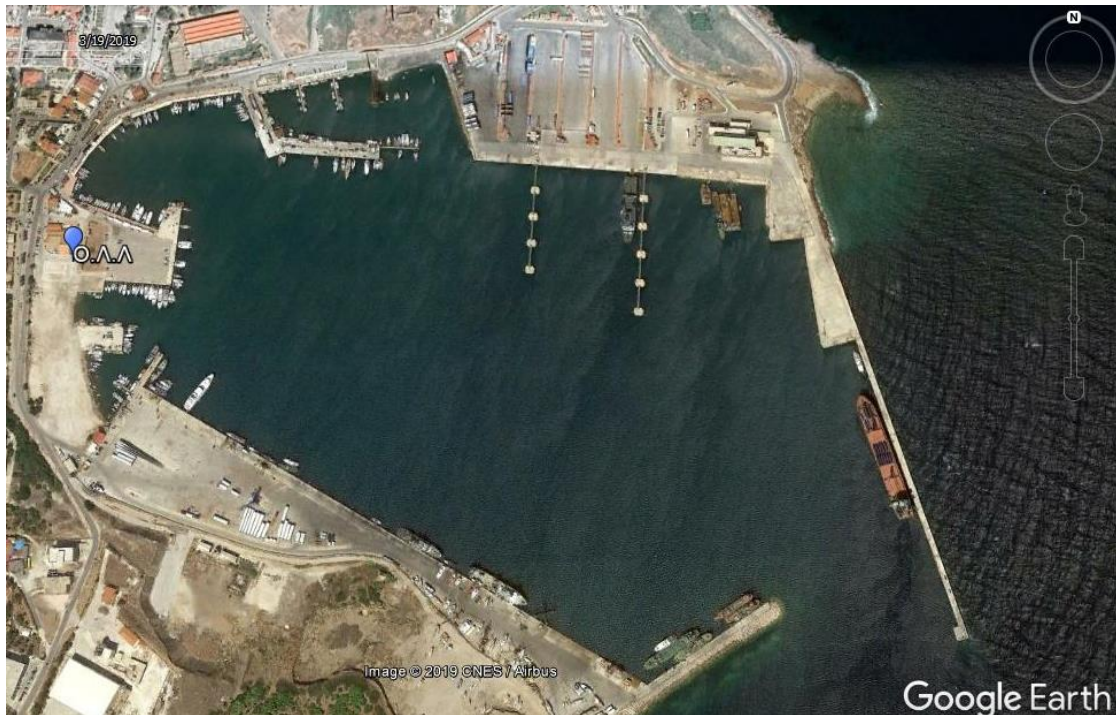
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, από 10,01 μέτρα έως 15 μέτρα, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,57 ευρώ.

Ιδιωτικά πλοία αναψυχής του ν. 4256/2014, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, από 15,01 μέτρα και άνω, ανά μέτρο μήκους και ημέρα 0,50 ευρώ

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας

3.12 Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου (Ο.Λ.Λ.)

Το Λιμάνι του Λαυρίου αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς θαλάσσιους κόμβους με εξέχουσα γεωφυσική και στρατηγική θέση. Έχει καθοριστεί ως ένα από τα λιμάνια εθνικής σημασίας αναλαμβάνοντας ουσιαστικό και συμπληρωματικό ρόλο προς τον λιμένα του Πειραιά και το ευρύτερο σύστημα Λιμένων της Αττικής²⁴.



Εικόνα 13: Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου, Πηγή: Google Earth ,2019

3.12.1 Διακινήθεντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Λ.

Στον Πίνακα 82 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του Ο.Λ.Λ. για την περίοδο 2009-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

²⁴ Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου (Ο.Λ.Λ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/lavrio>.

Πίνακας 82: Διακίνηση λιμένα Λαυρίου

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ									
Ακτοπλοΐα	1.164	3.285	3.349	2.545	2.170	2.226	2.148	1.236	2.614
Κρουαζιέρα		25	14	19	20	30	55	65	26
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ									
Ακτοπλοΐα	453.342	435.829	429.730	422.099	435.829	362.960	383.001	414.798	464.402
Κρουαζιέρα		17.221	14.670	17.339	13.504	30.493	44.815	43.236	17.406
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ									
Επιβατηγά ΙΧ	111.664	107.891	91.047	87.854	90.146	43.719	41.797	43.557	59.981
Φορτηγά	16.669	13.674	12.149	12.041	14.500	4.938	4.567	5.130	4.617
Δίκυκλα	11.378	11.558	10.783	10.014	10.014	5.338	4.648	4.831	4.577
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ									
Εμπορευματοκιβώτια (TEUS)		687	2.584	2.190	2.670	4.716	12.555	18.939	15.463

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Στον Πίνακα 82 γίνεται φανερό πως η δραστηριότητα στο λιμάνι του Λαυρίου αυξάνεται στο πέρας της δεκαετίας. Εντυπωσιακή δε είναι η αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων ειδικά την τριετία 2015-2017.

3.12.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Λ.

Ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου ΑΕ (στη συνέχεια ΟΛΛ), στο πλαίσιο των καταστατικών σκοπών του για συνεχή βελτίωση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών και ανάπτυξη και λειτουργία του λιμένα Λαυρίου, εισπράττει τέλη, δικαιώματα και αμοιβές για τις υπηρεσίες που παρέχει, σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό και τα ακόλουθα Τιμολόγια²⁵.

Πίνακας 83: Δικαιώματα ελλιμενισμού

Κατηγορία	Ευρώ/μήνα
Ε/Γ. Ο/Γ πλοία (πορθμεία) που εκτελούν δρομολόγια σε τοπικές γραμμές	184,24
Ε/Γ (Π/Κ) πλοία που εκτελούν δρομολόγια τοπικών πλόων	26,40
Πλωτοί γερανοί, υδροφόροι, πετρελαιοφόροι (σλέπια) και βυθοκόροι, ανεξαρτήτως χωρητικότητας	198
Πλωτά συνεργεία χρησιμοποιούμενα για επισκευές ναυπηγημάτων ανεξαρτήτως εάν φέρουν μόνιμο ή φορητό εξοπλισμό, όπως και φορτηγίδες μεταφοράς βυθοκορημάτων ανεξαρτήτως χωρητικότητας	66
Φορτηγίδες και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα μεταφοράς χρήσιμων και άχρηστων υλικών ανεξαρτήτως χωρητικότητας	66

²⁵ Οργανισμός λιμένος Λαυρίου. Ο Κανονισμός & τα Τιμολόγια Παροχής Λιμενικών Υπηρεσιών. Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του λιμένα.

Ρυμουλκά και ναυαγσωστικά ανεξαρτήτως της προωστηρίου δυνάμεως	32,04
Αλιευτικά συγκροτήματα (Γρι. Γρι) και ναυπηγήματα εξομοιούμενα με αυτά	36,85
Βενζινάκατοι (λάντζες) μεταφοράς προσώπων και εφοδίων πλοίων	16,02

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου

Πίνακας 84: Τέλη επιβατών και οχημάτων

Κατηγορία	Αμοιβή
Για κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται σε ή αποβιβάζεται σε θαλάσσιο μεταφορικό μέσο από λιμένα αρμοδιότητας της Ο.Λ.Λ. Α.Ε. και έχει προορισμό το εσωτερικό της χώρας	2,5% επί του καθαρού ναύλου
Για πάσης φύσεως οχήματα που επιβιβάζονται σε ή αποβιβάζονται από πλοία γραμμών εσωτερικού ή εξωτερικού σε λιμένα αρμοδιότητας της Ο.Λ.Λ. Α.Ε	2,5% επί του καθαρού ναύλου

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου

Πίνακας 85: Δικαιώματα παραμονής τροχοφόρων στους χερσαίους χώρους του λιμένα

Κατηγορία	Ευρώ/τεμάχιο/ημέρα
Δίκυκλα, Τρίκυκλα	5
Τροχοφόρα μήκους έως 9 μέτρα	10
Τροχοφόρα μήκους από 9+ έως 14 μέτρα	15
Τροχοφόρα μήκους από 14+ έως 18 μέτρα	20
Τροχοφόρα μήκους άνω των 18 μέτρων	30
Βαρέα οχήματα και μηχανήματα	30

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου

Πίνακας 86: Τιμολόγηση εργασιών και δικαιωμάτων επί εμπορευματοκιβωτίων

Μέγεθος	Έμφορτο	Κενό	Transshipment (έμφορτο και κενό)
Φόρτωση ή Εκφόρτωση με μέσα λιμένος σε κάθε τύπο πλοίου εκτός οχηματαγωγών			
έως 45ft	95,00 €/τεμάχιο	65,00 €/τεμάχιο	65,00 €/τεμάχιο
Φόρτωση ή Εκφόρτωση με μέσα πλοίου σε κάθε τύπο πλοίου εκτός οχηματαγωγών			
έως 45ft	80,00 €/τεμάχιο	55,00 €/τεμάχιο	55,00 €/τεμάχιο
Φόρτωση ή Εκφόρτωση με μέσα λιμένος σε οχηματαγωγά πλοία (Ro-Ro)			
έως 45ft	80,00 €/τεμάχιο	55,00 €/τεμάχιο	55,00 €/τεμάχιο
Εργασίες επί προκυμαίας (κανονική εργασία) παράδοση ή παραλαβή			
έως 45ft	30,00 €/τεμάχιο	20,00 €/τεμάχιο	

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου

Πίνακας 87: Δικαιώματα Προσόρμισης – Ελλιμενισμού , Πρυμνοδέτησης και πλεύρισης των επαγγελματικών αλιευτικών και τουριστικών πλοίων αναψυχής ν.4256/2014

Επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη μήκους μέχρι πέντε (5) μέτρα	0,017 €
Επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των πέντε (5) μέτρων	0,033 €
Επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια ανεξαρτήτου μήκους	0,045 €
Επαγγελματικά πλοία αναψυχής μήκους 7,01 μ και άνω	0,068 €
Μικρά σκάφη μήκους 0-7 μέτρων	0,018 €
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής μήκους από 10,01 έως και 15,00 μέτρα	0,17 €
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής μήκους από 15,01 μέτρα και άνω	0,20 €
Παραδοσιακά πλοία ανεξάρτητου μήκους	0,067 €

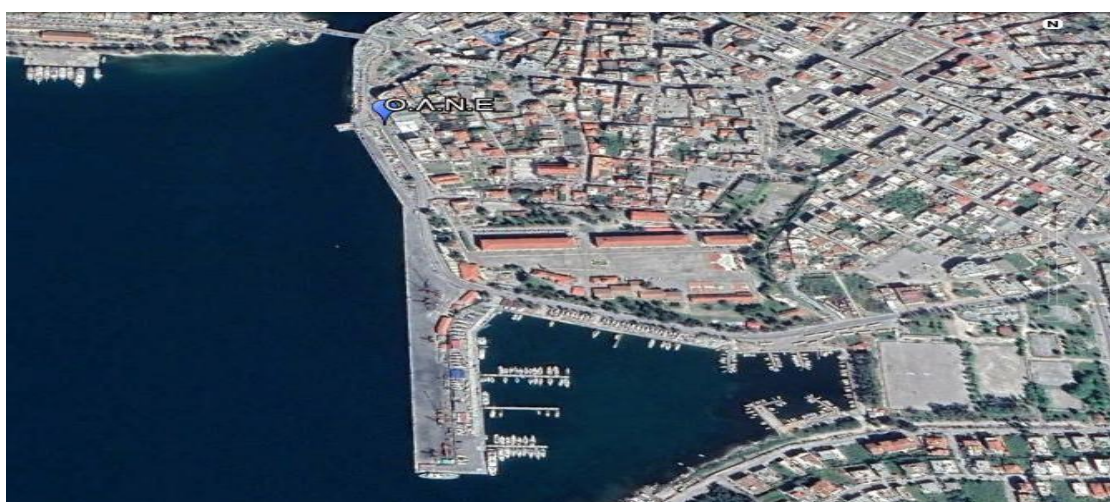
Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου

3.13 Οργανισμός Λιμένων Νήσου Ευβοίας (Ο.Λ.Ν.Ε.)

Συστάθηκε με το άρθρο 51 του Ν.4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις.» με τη μετατροπή του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Λιμενικό Ταμείο Χαλκίδας» στον ΟΛΝΕ Α.Ε. και συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Αιδηψού, Αλιβερίου, Ερέτριας, Καρύστου, Κύμης, Λίμνης, Μαρμαρίου, Στύρων και Ωρεών με αυτόν²⁶.

Στις αρμοδιότητες της ΟΛΝΕ ΑΕ υπόκεινται όλοι οι λιμένες της Νήσου Ευβοίας με την αντίστοιχη Χερσαία Ζώνη. Οι Λιμένες τους οποίους διαχειρίζεται και εκμεταλλεύεται η ΟΛΝΕ ΑΕ έχουν αντικείμενα που καλύπτουν την βιομηχανία, την επιβατική ναυσιπλοΐα, την εμπορική ναυτιλία, τουριστική ναυσιπλοΐα και την αλιεία. Επίσης διαχειρίζεται τις παραχωρήσεις μέρους της χερσαίας ζώνης.

Ο Ο.Λ.Ν.Ε., αυτή την περίοδο έχει αναλάβει τη διαδικασία παραλαβής των 10 λιμενικών ταμείων μέσω διαφανών διαδικασιών ελέγχων από ανεξάρτητες αρχές, και την ενοποίηση των στοιχείων των αντικειμένων αρμοδιότητάς του.



Εικόνα 14: Οργανισμός Λιμένος Ν. Ευβοίας, Πηγή: Google Earth ,2019

²⁶ Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένων Νήσου Εύβοιας (Ο.Λ.Ν.Ε.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/evia>.

3.13.1 Διακινήθεντα φορτία και επιβάτες Ο.Λ.Ν.Ε.

Στον Πίνακα 88 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία διακίνησης του Ο.Λ.Ν.Ε. για την περίοδο 2012-2017 σύμφωνα με δημοσίευση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 88: Διακίνηση λιμένων Εύβοιας

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ						
Χαλκίδα	1.680	1.698	1.593	1.305	1.137	884
Μαρμάρι	3.387	3.250	3.113	2.561	2.524	2.146
Ν. Στύρα	5.276	6.550	7.647	5.538	5.279	5.201
Κύμη	914	864	912	920	952	912
Ερέτρια	37.616	23.154	28.958	22.762	19.668	13.490
Αιδηψός	12.244	11.172	11.172	9.714	8.628	9.512
Αλιβέρι	643	369	284	317	292	291
Μαντούδι	0	0	0	0	0	230
Ωρέοι	0	8.320	9.649	6.359	4.008	4.008
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ						
Χαλκίδα	0	0	0	0	0	0
Μαρμάρι	484.504	427.549	394.626	355.375	340.910	285.259
Ν. Στύρα	357.961	365.987	400.834	365.888	343.178	335.192
Κύμη	188.908	170.454	159.805	149.989	144.727	150.414
Ερέτρια	425.951	269.730	211.258	152.601	296.974	161.382
Αιδηψός	720.258	449.141	489.559	403.564	404.627	337.323
Αλιβέρι	0	7.367	6.646	6.785	4.561	5.178
Μαντούδι	0	0	0	0	0	18.158
Ωρέοι	0	313.186	386.151	246.720	261.310	247.957
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ						
Χαλκίδα	0	0	0	0	0	0
Μαρμάρι	139.994	117.197	116.323	90.952	88.312	73.134
Ν. Στύρα	135.922	140.665	153.518	136.028	126.706	125.469
Κύμη	54.475	51.447	47.788	43.025	42.336	40.993
Ερέτρια	194.562	119.644	94.767	66.087	106.622	52.404
Αιδηψός	238.811	85.390	74.330	131.465	123.499	92.634
Αλιβέρι	0	2.379	2.386	2.279	1.514	1.741
Μαντούδι	0	0	0	0	0	4.229
Ωρέοι	0	92.541	114.026	69.258	67.973	57.962

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Η διακίνηση πλοίων όπου υφίσταται στον Οργανισμό λιμένων Νήσου Ευβοίας έχει μειωθεί την περίοδο μελέτης 2012-2017. Το ίδιο συμβαίνει και με την διακίνηση επιβατών εκτός από το Μαντούδι όπως ξεκίνησε δυναμικά το 2017 με 18.158 επιβάτες και 4.229 οχήματα.

3.13.2 Τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Ν.Ε.

Ο Οργανισμός Λιμένων Νήσου Ευβοίας σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του ακολουθεί ενιαία τιμολογιακή πολιτική και την βλέπουμε στους πίνακες που ακολουθούν²⁷.

Πίνακας 89: Τέλη προσόρμισης

Κατηγορία	Αμοιβή σε €
Φορτηγά πλοία	0,007
Κρουαζιερόπλοια	0,012
Επιβατηγά	0,012

Πηγή: Οργανισμός Λιμένων Νήσου Ευβοίας

Πίνακας 90: Τέλη πρυμνοδέτησης

Μέγεθος σκάφους	Αμοιβή σε €
<=7	14
<=10	80
<=15	100
>15	150

Πηγή: Οργανισμός Λιμένων Νήσου Ευβοίας

Πίνακας 91: Δικαιώματα Εργασιών Φορτοεκφόρτωσης

Κατηγορία	Αμοιβή σε €/τόνο
Χύδην φορτίο	0,40
Συσκευασμένα φορτία	0,35

Πηγή: Οργανισμός Λιμένων Νήσου Ευβοίας

Πίνακας 92: Λιμενικά τέλη σκαφών αναψυχής – τέλη πρυμνοδέτησης

Μέγεθος	Χρέωση σε €
<=7μ.	14
<=10μ.	80
<=15μ.	100
>15	150

Πηγή: Οργανισμός Λιμένων Νήσου Ευβοίας

²⁷ Οργανισμός Λιμένων Νήσου Ευβοίας, Τιμολογιακή πολιτική. Διαθέσιμο σε: <https://olne.gr/el/pricing-policy>.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Όπως διαπιστώθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο δεν παρέχουν όλοι οι Οργανισμοί Λιμένων τις ίδιες υπηρεσίες, δεν διαθέτουν προφανώς τα ίδια μέσα -λόγω μεγέθους- και δεν έχουν κοινές μονάδες μέτρησης ώστε να μπορούν να ομαδοποιηθούν για να γίνει σύγκριση τιμολόγησης των κοινών παρεχόμενων υπηρεσιών.

Στο παρόν κεφάλαιο έγινε προσπάθεια με την σύνταξη πινάκων να μελετηθούν από κοινού ορισμένες υπηρεσίες με βάση την κοστολόγηση των υπηρεσιών από τους Οργανισμούς Λιμένων.

Πίνακας 93: Σημαντικότερες κοινές υπηρεσίες (1)

Οργανισμός λιμένος	Πειραιώς	Θεσσαλονίκης	Ηρακλείου	Βόλου	Ελευσίνας	Πατρών	Αλεξανδρούπολης
Υπηρεσίες							
Φορτοεκφορτωτικές εργασίες	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΌΧΙ
Προσωρινής αποθήκευση γενικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία (χρέωση ανά μέρα & ανά τόνο)	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Φορτοεκφορτωτικές εργασίες επί εμπορευματοκιβωτίων	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Φορτοεκφορτωτικές εργασίες επί εμπορευματοκιβωτίων οχηματαγωγών πλοίων (με κίνηση roll-on/roll-off)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ
Διέλευση τροχοφόρων μέσω της προκυμιάς	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΝΑΙ
Δικαιώματα ελλιμενισμού	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Τέλη σκαφών αναψυχής	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 94: Σημαντικότερες κοινές υπηρεσίες (2)

Οργανισμός λιμένος	Λαυρίου	Καβάλας	Κέρκυρας	Ηγουμενίτσας	Ραφίνας	Νήσου Ευβοίας
Υπηρεσίες						
Φορτοεκφορτωτικές εργασίες	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ
Προσωρινής αποθήκευση γενικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία (χρέωση ανά μέρα & ανά τόνο)	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ
Φορτοεκφορτωτικές εργασίες επί εμπορευματοκιβωτίων	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ
Φορτοεκφορτωτικές εργασίες επί εμπορευματοκιβωτίων οχηματαγωγών πλοίων (με κίνηση roll-on/roll-off)	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ
Διέλευση τροχοφόρων μέσω της προκυμαίας	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΌΧΙ
Δικαιώματα ελλιμενισμού	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Τέλη σκαφών αναψυχής	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

4.1 Εργασίες φορτοεκφόρτωσης συσκευασμένων φορτίων

Η σωστή οργάνωση αλλά και ασφάλεια που παρέχουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις αφορούν στον σωστό σχεδιασμό των τερματικών φορτίων, των γερανών αποβαθρών, του χειρισμού των εμπορευματοκιβωτίων και τον σχεδιασμό κίνησης.

Πίνακας 95: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών

Οργανισμός Λιμένος	Αμοιβή σε €/τόνο (Φορτία διάφορα με συνήθη συσκευασία)		
	Εργασίες επί Πλοίου	Εργασίες επί Προκυμαίας	
		Άμεση Παράδοση ή Παραλαβή	Έμμεση Παράδοση ή Παραλαβή
Πειραιώς	5	6,50	13
Θεσσαλονίκης	25	2,20	5
Ηρακλείου	4		
Βόλου		2,10	2,10
Ελευσίνας	1,50		
Πατρών			
Κέρκυρας			
Καβάλας			
Ελευσίνας			

Αλεξανδρούπολης			
Λαυρίου			
Νήσου Ευβοίας			
Ραφήνας			

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στον πίνακα 95 βλέπουμε την τιμολόγηση των εργασιών φορτοεκφόρτωσης συσκευασμένων φορτίων (όχι χύδην) και παρατηρούμε αποκλίσεις στις τιμές. Το λιμάνι του Πειραιά παρότι έχει χαμηλή τιμή για εργασίες φορτοεκφόρτωσης επί του πλοίου, παρουσιάζει την υψηλότερη τιμή για έμμεση παράδοση επί της προκυμαίας. Όμως επειδή είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και δεν έχει ανταγωνιστές σε κοντινή απόσταση που να προσφέρουν την ίδια υπηρεσία δεν υφίσταται λόγος ανησυχίας ή απώλειας πελατών.

Οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης συσκευασμένων φορτίων επί του πλοίου για τον ΟΛΘ τιμολογούνται σε πενταπλάσια τιμή αναλογικά με τα υπόλοιπα λιμάνια. Παρόλα αυτά όμως είναι το μοναδικό λιμάνι στη Βόρειο Ελλάδα που παρέχει την υπηρεσία και διοχετεύει προϊόντα και στις υπόλοιπες Βαλκανικές χώρες. Η αμοιβή του ΟΛΘ για εργασίες επί της προκυμαίας κινείται σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου παρέχει εργασίες φορτοεκφόρτωσης μόνο επί του πλοίου σε ανταγωνιστική τιμή παρότι δεν έχει ανταγωνιστές στους υπόλοιπους νομούς του νησιού. Βέβαια δεν παραβλέπουμε πως δε διαθέτει και τις μεγαλύτερες λιμενικές εγκαταστάσεις συγκριτικά με τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη.

Στην ίδια λογική και ο Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας με τιμή 1/3 του ΟΛΠ για εργασίες φορτοεκφόρτωσης επί του πλοίου. Παράλληλα, δε διαθέτει τα μέσα για εργασίες επί τις προκυμαίας.

4.2 Προσωρινή αποθήκευση γενικών εμπορευμάτων

Ορισμένοι Οργανισμοί Λιμένων χορηγούν στους χρήστες χώρο προσωρινής αποθήκευσης εμπορευμάτων για τις φορτοεκφορτωτικές και λοιπές εργασίες εντός του λιμενικού χώρου με το ανάλογο αντίτιμο.

Πίνακας 96: Τιμολόγηση προσωρινής αποθήκευσης γενικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία (χρέωση : € ανά μέρα & ανά τόνο)

Οργανισμός Λιμένος	Ημέρες							
	1-10	11-20	21-60	1-30	31-60	60+	61-90	91+
Πειραιά				0,45	1,60		2,50	2,80
Πατρών	0,120	0,054	0,075			0,120		
Βόλου	0,06							
Αλεξανδρούπολης	0,22	0,22	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55
Θεσσαλονίκης	2,5							2,5
Ηρακλείου				0,20	0,40	0,40	0,40	0,40
Ηγουμενίτσας								
Κέρκυρας								
Καβάλας								
Ελευσίνας								
Ραφήνας								
Λαυρίου								
Νήσου Ευβοίας								

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Ο ΟΛΠ έχει σχετικά χαμηλή τιμή για τις πρώτες 30 μέρες, η οποία τριπλασιάζεται για χρονικό διάστημα ενός επιπλέον μήνα. Για περαιτέρω αποθήκευση εμπορευμάτων αυξάνεται η τιμή και δεν υπάρχει χρονικό όριο παραμονής στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών έχει διαφορετική τιμολόγηση η οποία το πρώτο δεκαήμερο είναι 0,120€/τόνο, ενώ τις επόμενες δέκα μέρες μειώνεται στα 0,054€/τόνο. Αύξηση παρατηρείται το επόμενο εικοσαήμερο και σταθερή τιμή στα 0,120€/τόνο για διάστημα αποθήκευσης μεγαλύτερο των δύο μηνών. Από την άλλη ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου μπορεί να αποθηκεύσει εμπορεύματα επί αμοιβής μόνο για 3 ημέρες, έπειτα πρέπει ο πελάτης να τα παραλάβει από τις εγκαταστάσεις του λιμανιού. Η αμοιβή του λιμανιού είναι 0,06€/τόνο. Ο Οργανισμός λιμένος Αλεξανδρούπολης έχει δύο επίπεδα τιμών όσον αφορά την αποθήκευση εμπορευμάτων. Το πρώτο εικοσαήμερο χρεώνει 0,22€/τόνο και για επιπλέον ημέρες η αμοιβή του αυξάνεται στα 0,55€/τόνο χωρίς περιορισμό στο χρόνο παραμονής στους αποθηκευτικούς χώρους του λιμένα. Όσον αφορά το λιμένα Λαυρίου, παρέχεται δικαίωμα παραμονής ατελώς μόνο κατά την ημέρα φόρτωσης ή εκφόρτωσης σε φορτία τα οποία έχουν εκφορτωθεί από πλοίο ή πρόκειται να φορτωθούν σε πλοίο, διαφορετικά η χρέωση είναι 0,30€/τόνο/μέρα.

Ειδική αναφορά στον Οργανισμό λιμένος Θεσσαλονίκης που χρεώνει για φορτίο εκτός Ε/Κ, 2,5€/τόνο, ανά ημερολογιακή ημέρα.

4.3 Φορτοεκφορτωτικές εργασίες επί εμπορευματοκιβωτίων

Τα εμπορικά λιμάνια παραμένουν τα κομβικά σημεία των μεγάλων δικτύων εμπορικών συναλλαγών και οι λιμενικές εργασίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων οι βασικές λειτουργίες του χώρου. Οι εργασίες αυτές σήμερα είναι σε μεγάλο βαθμό εκμηχανισμένες.

Πίνακας 97: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών επί εμπορευματοκιβωτίων

Οργανισμός Λιμένος	Αμοιβή σε €(Μονάδα υπολογισμού αμοιβών –Τεμάχιο-40TEU)				
	Εργασίες επί Πλοίου Εκφόρτωση/φόρτωση			Εργασίες Παράδοσης/Παραλαβής επί Προκυμαίας	
	Έμφορτο		Κενό	Έμφορτο	Κενό
	Εισαγωγή	Εξαγωγή			
Πειραιώς	132	100	77	36,50	36,50
Θεσσαλονίκης	118	95	69	37	27
Πατρών	49,14	49,14	26,208	29,484	13,104
Ηρακλείου	84	84	84	84	84
Αλεξανδρούπολης	50	50	30	50	30
Λαυρίου	95	95	65	65	65
Βόλου	10	14	11	17	10
Ραφήνας					
Καβάλας	12,32	12,32	9,24	12,32	9,24
Κέρκυρας					
Νήσου Ευβοίας					
Ελευσίνας					
Ηγουμενίτσας					

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η τιμολόγηση φορτοεκφόρτωσης containers επί του πλοίου είναι υψηλότερη για τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας μας. Ο λιμένας Λαυρίου έχει ανταγωνιστική τιμή συγκριτικά με τον ΟΛΠ, αλλά η τιμολόγηση για εργασίες επί της προκυμαίας είναι σαφώς υψηλότερη.

Όχι ιδιαίτερα υψηλές αμοιβές δέχεται ο λιμένας Ηρακλείου για να παρέχει υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης container. Παράλληλα, η Αλεξανδρούπολη που μπορεί να θεωρηθεί πύλη στα Βαλκάνια αλλά και την Τουρκία έχει ανταγωνιστές τιμές σε σχέση με τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Τέλος, ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών παρέχει το πιο χαμηλό τιμολόγιο για φορτοεκφόρτωση επί του πλοίου και επί της προκυμαίας. Η κατάσταση αυτή θα μπορούσε να προσελκύσει πελάτες διότι είναι το μοναδικό λιμάνι στη Δυτική Ελλάδα, με πρόσβαση στην Ιταλία και την υπόλοιπη Μεσόγειο, που παρέχει την υπηρεσία αυτή.

4.4 Φορτοεκφορτωτικές εργασίες επί εμπορευματοκιβωτίων οχηματαγωγών πλοίων (με κίνηση roll-on/roll-off)

Τα πλοία RoRo ή R/R, είναι σύγχρονοι τύποι φορτηγού πλοίου, περισσότερο οχηματαγωγού, σε προέκταση των πλοίων τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων containers ή κυρίως οχημάτων άνευ αυτοκίνησης π.χ. ρυμούλκες.

Τα φορτία, οχήματα, ή containers φορτώνονται, στην πραγματικότητα "ρολάρουν" από ειδικούς ελκυστήρες (τράκτορες) με ρυμούλκησή τους μέσα στο χώρο φόρτωσης του πλοίου από ειδικό συνήθως αναδιπλούμενο καταπέλτη, όπου τελικά με ειδικούς εγκατεστημένους ανελκυστήρες προωθείται η στοιβάσιά τους. Η διαδικασία αυτή φόρτωσης ονομάζεται Roll on (- board). Η δε εκφόρτωση τους που γίνεται ομοίως αλλά κατ' αντίθετη κύλιση αυτών λέγεται Roll off' (- board), όπου και εξ αυτών προήλθε και η ονομασία του ναυπηγικού αυτού τύπου. Η φόρτωση και εκφόρτωση αυτών των πλοίων κρίνεται ταχύτατη. Υπολογίζεται ότι ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης που απαιτείται για αυτά τα πλοία είναι το 1/6 εκείνου που απαιτείται για τα πλοία containers.

Πίνακας 98: Τιμολόγηση φορτοεκφορτωτικών εργασιών επί εμπορευματοκιβωτίων οχηματαγωγών πλοίων (με κίνηση roll-on/roll-off)

Οργανισμός Λιμένος	Αμοιβή σε €/τεμάχιο				
	Εργασίες επί Πλοίου Εκφόρτωση/φόρτωση			Εργασίες Παράδοσης/Παραλαβής επί Προκυμαίας	
	Έμφορτο		Κενό	Έμφορτο	Κενό
	Εισαγωγή	Εξαγωγή			
Πειραιώς	70,50	54,30	41	36,50	36,50
Θεσσαλονίκης	70	52	42	28,70	21,50
Λαυρίου	80	80	55	55	55
Πατρών					
Ηρακλείου	20	20	15	15	15
Καβάλας					
Κέρκυρας					
Ραφήνας					
Νήσου Ευβοίας					
Ηγουμενίσσας					
Βόλου					
Αλεξανδρούπολης					
Ελευσίνας					

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Οι λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης παρέχουν τις υπηρεσίες που αναφέρθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους με παρόμοιες τιμές. Πολύ μεγαλύτερη αμοιβή για φορτοεκφορτωτικές εργασίες με οχηματαγωγά πλοία παρέχει ο Οργανισμός Λιμένα Λαυρίου, ο οποίος βρίσκεται κοντά στον Πειραιά και θα έπρεπε να έχει χαμηλότερη τιμή ώστε να θεωρείται ανταγωνιστικός στην επιλογή των πελατών.

4.5 Διέλευση τροχοφόρων μέσω της προκυμαίας

Αρκετοί οργανισμοί λιμένων λαμβάνουν τέλη για τη διέλευση οχημάτων επί της προκυμαίας. Τα ανωτέρω τέλη κατηγοριοποιούνται με βάση το είδος του τροχοφόρου οχήματος σε επιβατηγά Ι.Χ., δίκυκλα, τροχοφόρα όπως τροχόσπιτα, mini bus κ.α. και λεωφορεία. Ανάλογα με το μέγεθος αυξάνεται και η τιμή διέλευσης.

Πίνακας 99: Τιμολόγηση διέλευσης τροχοφόρων μέσω της προκυμαίας

Οργανισμός Λιμένος	Είδος τροχοφόρου (Αμοιβή σε €/τεμάχιο)			
	Επιβατηγά αυτοκίνητα (Ι.Χ.)	Δίκυκλα και επιβατηγά τρίκυκλα	Φορτηγά οχήματα γενικώς	Λεωφορεία, Πούλμαν
Πειραιώς	1,10	0,35	12	6
Θεσσαλονίκης	5,60	2,80	11,20	11,20
Ηγουμενίτσας	1,45	0,85	13,9	1,45
Κέρκυρας	1,5	0,9	14,6	1,5
Καβάλας	4,50	3,20	9	9
Αλεξανδρούπολης	12	6	20	20
Λαυρίου	2	2	10	8
Ηρακλείου	12	12	18	18
Ελευσίνας				
Πατρών	1,97	1	16,12	3,2
Βόλου	1,5	0,9	14,6	1,5
Νήσου Ευβοίας				
Ραφήνας				

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Ο Πειραιάς έχει ιδιαίτερα χαμηλό τέλος για δίκυκλο ή τρίκυκλο ενώ σε παρόμοια κατάσταση είναι και η τιμολόγηση των υπόλοιπων οχημάτων.

Ο ΟΛΘ λαμβάνει υψηλές αμοιβές για διέλευση μέσω της προκυμαίας αν και οι λιμένες Αλεξανδρούπολης και Λαυρίου έχουν ακόμα υψηλότερες τιμές. Το λιμάνι της Καβάλας πλησίον του λιμένα Αλεξανδρούπολης ακολουθεί το πρότυπο της Θεσσαλονίκης και τέλος οι λιμένες Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας οι οποίοι αλληλοσυνδέονται κατ' ουσίαν έχουν ίδιες τιμές λιμενικών τελών. Στον πίνακα όπου υπάρχουν κενά οι τιμές αναγράφονται στα τιμολόγια ως ποσοστό επί του ναύλου.

4.6 Δικαιώματα ελλιμενισμού

Δικαιώματα ελλιμενισμού λαμβάνει το σύνολο των Οργανισμών Λιμένων διότι παρέχουν τη συγκεκριμένη υπηρεσία. Από τους πίνακες 100 και 101 λείπουν ορισμένοι λιμένες διότι παρέχουν την υπηρεσία με διαφορετικά κριτήρια και δεν κατέστη δυνατό να ομαδοποιηθούν με τα υπόλοιπα.

Πίνακας 100: Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού (1)

Οργανισμός Λιμένος	Κατηγορία και €/μήνα				
	Ε/Γ – Ο/Γ πλοία (πορθμεία) που εκτελούν δρομολόγια σε τοπικές γραμμές	Ε/Γ (Π/Κ) πλοία που εκτελούν δρομολόγια τοπικών πλοίων	Πλωτοί γερανοί υδροφόροι πετρελαιοφόροι (σλέπια) και βυθοκόροι	Πλωτά συνεργεία χρησιμοποιούμενα για επισκευές ναυπηγημάτων ανεξαρτήτως εάν φέρουν μόνιμα ή φορητό εξοπλισμό, όπως και φορτηγίδες μεταφοράς βυθοκορημάτων	Φορτηγίδες και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα μεταφοράς χρησίμων και άχρηστων υλικών
Πειραιώς	200	100	250	80	100
Πατρών	170,783	27,332	199	66,305	66,305
Ηγουμενίτσας	160,21	25,64	192,25	64,08	64,08
Ηρακλείου			200	70	70
Καβάλας	163,41	26,15	198,01	66	66
Αλεξανδρούπολης	179,751	28,751	-	72,60	72,60
Ελευσίνας	180	30	210	70	70
Ραφήνας	184,24	25,64	192,25	64,08	64,08
Λαυρίου	184,24	26,40	198	66	66
Νήσου Ευβοίας	150	14	150	80	80
Βόλου	165	26,40	198	66	66
Κέρκυρας					

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Όσον αφορά τον Ο.Λ.Θ στο τιμολόγιο του παρουσιάζεται διαφορετική κατηγοριοποίηση ως προς τα δικαιώματα ελλιμενισμού. Συγκεκριμένα :

- Ρυμουλκά & ναυαγοσωστικά (χρέωση Ευρώ ανα μήνα και ανα μέτρο)
 - Εως 20 μέτρα : 3,43
 - Από 20,01 εως 30 : 5,14

- Από 30,01 εως 40 : 5,71
- Άνω των 40 μέτρων : 7,43
- Τουριστικά πλοία ή πλωτά ναυπηγήματα : 377,82 (Ευρώ ανα μήνα)
- Λοιπά πλωτά ναυπηγήματα : 332,58 (Ευρώ ανα μήνα)
- Θαλάσσια αστική συγκοινωνία (Κ.Ο.Χ<500) : 100 (Ευρώ ανα μήνα)

Πίνακας 101: Τιμολόγηση δικαιωμάτων ελλιμενισμού (2)

Οργανισμός Λιμένος	Κατηγορία και €/μήνα			
	Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά ανεξαρτήτως της προωστηρίου αυτών δυνάμεως	Ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά σκάφη που είναι παροπλισμένα για οποιοδήποτε λόγο θα καταβάλλουν το μήνα ανεξαρτήτως προωστηρίου δυνάμεως και χρονικού διαστήματος παροπλισμού τους	Αλιευτικά συγκροτήματα (Γρι-Γρι) και ναυπηγήματα εξομοιούμενα με αυτά	Βενζινάκατοι (λάντζες) μεταφοράς προσώπων και εφοδίων πλοίων
Πειραιώς	40	40	40	30
Πατρών	52	26	34,154	17,47
Ηγουμενίτσας	50	-	32,04	16,02
Ηρακλείου	40	-	40	20
Καβάλας	33	-	33	16,50
Αλεξανδρούπολης	36,30	-	36,30	18,15
Ελευσίνας	35	-	35	35
Ραφήνας	32,04	-	36,85	16,02
Λαυρίου	32,04	-	36,85	16,02
Νήσου Ευβοίας	80	80	80	14
Βόλου	-	16,02	-	-
Κέρκυρας				
Θεσσαλονίκης				65,34

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Ο ΟΛΠ έχει τα υψηλότερα λιμενικά τέλη συγκριτικά με τους υπόλοιπους λιμένες. Πολύ υψηλά δικαιώματα έχουν και οι άλλοι δύο λιμένες της Αττικής (Ραφήνα, Λαύριο). Στον πίνακα 101 παρατηρούμε ότι πλειάδα λιμένων δε προσφέρεται για τον ελλιμενισμό ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών σκαφών που είναι παροπλισμένα, όπως οι Οργανισμοί Λιμένων Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ελευσίνας, Ραφήνας, και Λαυρίου (δεύτερη στήλη δεν έχουν τιμή).

4.7 Δικαιώματα Προσόρμισης – Παραβολής

Όταν το πλοίο προσεγγίζει σε ένα λιμένα είναι υποχρεωμένο να πληρώσει ένα γενικό τέλος , που φέρει διάφορες ονομασίες (conservancy charge , port dues) και έχει σκοπό να διατηρήσει το λιμένα σε "λειτουργία" . Τα τέλη αυτά προορίζονται για τη διατήρηση και τη συντήρηση του λιμανιού και χρεώνονται στο πλοίο . Τα τέλη αυτά επιβάλλονται για να καλύψουν το κόστος της βυθοκόρησης , φωτισμού και σήμανσης των καναλιών και της συντήρησης των προβλητών , καθώς και το κόστος για την πρόληψη της ρύπανσης . Τα τέλη επί του πλοίου χρεώνονται στους πλοιοκτήτες στους ναυλωτές με βάση είτε τους Κόρους Ολικής Χωρητικότητας είτε τους Κόρους Καθαρής Χωρητικότητας του πλοίου ακόμα και των αριθμό των τόνων που φορτώνονται εκφορτώνονται από το πλοίο . Όταν βασίζεται στη χωρητικότητα , χρέωση είναι είτε κατ' αναλογία (η κατάταξη ανά χωρητικότητα είναι ίδια ανεξάρτητα από το μέγεθος του πλοίου) προοδευτική (η κατάταξη ανά χωρητικότητα αυξάνεται με το μέγεθος του πλοίου). Στους ελληνικούς λιμένες δεν υπάρχουν γενικά τέλη αλλά αυτά καλύπτονται από τα λεγόμενα "Τέλη Προσόρμισης" και "Τέλη Παραβολής" τα οποία δεν πληρώνονται για κάποια συγκεκριμένη παροχή υπηρεσίας αλλά γενικά λόγω κατάπλου.

Πίνακας 102: Δικαιώματα Προσόρμισης - Παραβολής

Οργανισμός Λιμένος	Χρεώσεις Προσόρμισης (Ευρώ) € ανά μονάδα ολικής χωρητικότητας			Χρεώσεις Παραβολής (Ευρώ) € ανά ημέρα και μέτρο ολικού μήκους			Χρεώσεις Πρυμνοδέτησης
	Επιβατηγά	Κρουαζιερόπλοια Θαλαμηγοί και άλλα σκάφη	Φορτηγά και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα	Επιβατηγά	Κρουαζιερόπλοια Θαλαμηγοί και άλλα σκάφη	Φορτηγά και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα	
Πειραιώς	0,028	0,140 μέχρι 31/12/2019 0,180 από 1/1/2020	0,053	0,871	1,6 μέχρι 31/12/2019 2 από 1/1/2020	0,898	35 % των αντίστοιχων χρεώσεων παραβολής
Θεσσαλονίκης	0,017	0,06	100-999 Κ.Ο.Χ -0,030 1000 Κ.Ο.Χ και άνω 0,054	0,89	1,4	Εως 500 Κ.Ο.Χ -0,58 Ανω των 500 Κ.Ο.Χ - 1,25	35 % των αντίστοιχων χρεώσεων παραβολής
Πατρών	0,0189	0,0189	0,0147	0,1931	0,1931	0,0797	1/3 των αντίστοιχων δικαιωμάτων παραβολής
Ηγουμενίσσας	0,0105	0,012	0,01	0,35	0,4	0,15	1/3 των αντίστοιχων δικαιωμάτων παραβολής
Ηρακλείου	0,012	0,02	0,006	0,35	0,4	0,11	35 % των αντίστοιχων χρεώσεων παραβολής

Βόλου	0,0094	0,00483	0,00309	0,3074	0,3074	0,0871	1/3 των αντίστοιχων δικαιωμάτων παραβολής
Κέρκυρας	0,011	0,0125	0,0105	0,36	0,42	0,16	1/3 των αντίστοιχων δικαιωμάτων παραβολής
Καβάλας	0,0094	0,00483	0,00309	0,3074	0,3074	0,0871	1/3 των αντίστοιχων δικαιωμάτων παραβολής
Αλεξανδρούπολης	0,0104	0,0104	0,00532	0,3382	0,3382	0,0958	1/3 των αντίστοιχων δικαιωμάτων παραβολής
Ελευσίνας	0,017	0,017	0,003	0,4	0,45	0,1	35 % των αντίστοιχων χρεώσεων παραβολής
Ραφήνας	0,0149	0,0149	0,005	0,4874	0,4874	0,09	1/3 των αντίστοιχων δικαιωμάτων παραβολής
Λαυρίου	0,01	0,012	0,08	0,33	0,36	0,12	1/3 των αντίστοιχων δικαιωμάτων παραβολής
Νήσου Ευβοίας	0,012	0,012	0,007	0,35	0,35	0,12	1/3 των αντίστοιχων δικαιωμάτων παραβολής

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα , ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς λαμβάνει τις υψηλότερες αμοιβές όσων αφορά τα δικαιώματα Προσόρμισης και Παραβολής. Επιπλέον υψηλές αμοιβές λαμβάνουν και οι Οργανισμοί Λιμένων Θεσσαλονίκης και Πατρών. Όσον αφορά τις χρεώσεις πρυμνοδέτησης αποτελούν το 35% των αντίστοιχων δικαιωμάτων παραβολής του κάθε Οργανισμού.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε πως οι λιμενικές αρχές σε ορισμένες περιπτώσεις προωθούν ένα σύστημα διαφοροποίησης λιμενικών τελών, είτε για να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του λιμανιού είτε άλλους σκοπούς όπως η προώθηση του θαλάσσιου εμπορίου. Παρότι είναι αδύνατο να προτιμηθεί για εμπορική πράξη ένα λιμάνι από κάποιο άλλο αποκλειστικά για αυτόν τον λόγο, επιτρέπει στον χρήστη (πελάτη) να προσδοκά επιστροφή μέρους των τελών που θα κληθεί να πληρώσει. Έτσι, προβαίνοντας στην εμπορική εκμετάλλευση των συγκεκριμένων λιμενικών υποδομών λαμβάνει ένα ποσό ανταπόδοσης της εμπιστοσύνης του ή επιβράβευσης των υπηρεσιών του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει σύγκριση των λιμενικών τελών στα Ευρωπαϊκά λιμάνια. Η Ευρώπη αποτελεί μία από τις πλέον πυκνοκατοικημένες λιμενικές περιφέρειες παγκοσμίως. Ταυτόχρονα, ο λιμενικός τομέας παρουσιάζει μεγάλη ανομοιογένεια και χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλομορφία ως προς τον τύπο και την οργάνωση. Περισσότεροι από 1.200 εμπορικοί θαλάσσιοι λιμένες λειτουργούν κατά μήκος των 70.000 χιλιομέτρων της παράκτιας ζώνης της Ένωσης (Κουρμπέλα, 2017)²⁸.

Η Ε.Ε. εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους λιμένες της όσον αφορά τις συναλλαγές της με τον υπόλοιπο κόσμο, οι λιμένες της διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο για την εσωτερική αγορά της. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αντιπροσωπεύουν το 60% των τόνων που διακινούνται στους λιμένες της Ε.Ε. Οι θαλάσσιοι λιμένες αποτελούν βασικά κομβικά σημεία των αλυσίδων πολυτροπικών μεταφορών που χρησιμοποιούν θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ως μια εναλλακτική λύση στα κορεσμένα δρομολόγια χερσαίων μεταφορών και ως έναν τρόπο σύνδεσης των περιφερειακών ή νησιωτικών περιοχών (Κουρμπέλα, 2017).

Αναφορικά με την αγορά εργασίας, σημειώνεται, πως οι λιμενικές δραστηριότητες συμβάλλουν άμεσα στην απασχόληση, την προσέλκυση ξένων επενδύσεων και την αύξηση του ΑΕΠ. Συνολικά, οι λιμένες αντιπροσωπεύουν έως και 3 εκατομμύρια (άμεσες και έμμεσες) θέσεις απασχόλησης στα 22 παραθαλάσσια κράτη μέλη και αποτελούν σημαντική πηγή φορολογικών εσόδων για τις τοπικές, περιφερειακές και εθνικές κυβερνήσεις (Κουρμπέλα, 2017).

Παρόλα αυτά δεν προσφέρουν όλοι οι λιμένες το ίδιο υψηλό επίπεδο υπηρεσιών και το τρέχον πλαίσιο λιμενικής διακυβέρνησης δεν είναι πάντοτε αρκετά ελκυστικό για τους επενδυτές.

²⁸ Κουρμπέλα, (2017). Enetpress. Ευρωπαϊκά λιμάνια: νέος κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών.

5.1 Κυκλοφορία Ro-Ro

Στον επόμενο πίνακα βλέπουμε πόσα πλοία Ro-Ro προσέδεσαν σε επιλεγμένα ευρωπαϊκά λιμάνια για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων. Από τα νούμερα μπορούμε να συμπεράνουμε την κίνηση κάθε λιμανιού και συνεπώς το μέγεθος του στην ευρωπαϊκή αγορά. Μελετάται η τετραετία 2014-2017 και τα δεδομένα του πίνακα αντλήθηκαν από την ετήσια έκθεση της ESPO²⁹.

Πίνακας 103: Κυκλοφορία πλοίων Ro-Ro επιλεγμένων ευρωπαϊκών λιμανιών

Χώρα	Λιμάνι	2014	2015	2016	2017	Μεταβολή 2014-2017
Βέλγιο	Αμβέρσα	4.647	4.733	5.245	6.215	33,7%
	Zeebrugge	13.157	13.907	13.811	14.397	9,4%
Βουλγαρία	Βάρνα	195	184	160	147	-24,8%
Κροατία	Split	480	325	389	115	-76,1%
Κύπρος	Λεμεσός	130	145	160	-	-
Δανία	Esbjerg	1.787	1.775	1.809	1.765	-1,2%
	Helsingør	4.422	4.524	4.805	4.958	12,1%
	Rødby	6.296	6.674	7.214	8.181	29,9%
Εσθονία	Ταλίν	4.000	4.330	4.564	5.067	26,7%
Φινλανδία	Νααντάλι	1.675	1.796	1.822	1.862	11,1%
	Hanko	3.225	3.558	3.973	3.616	12,1%
Γαλλία	Χάβρη	908	792	880	950	4,7%
	Μασσαλία	4.727	2.664	2.294	2.393	-49,4%
	Dunkerque	6.386	7.298	8.307	7.484	17,2%
Γερμανία	Bremerhaven	3.943	3.909	3.883	4.611	16,9%
	Αμβούργο	612	574	410	360	-41,2%
	Lübeck	13.836	12.779	12.069	12.719	-8,1%
	Rostock	7.067	7.803	7.051	6.862	-2,9%
Ελλάδα	Ηράκλειο	1.803	1.808	1.750	1.883	4,4%
	Πάτρα	2.617	2.720	2.818	2.303	-12,0%
	Πειραιάς	4.288	4.249	4.697	4.996	16,5%
Ιρλανδία	Rosslare Harbour	1.977	1.932	2.133	2.120	7,2%
	Δουβλίνο	11.038	11.738	12.667	13.319	20,7%
Ιταλία	Αγκόνα	1.993	2.188	2.237	2.336	17,2%
	Γένοβα	8.348	8.021	7.623	9.668	15,8%
	Νάπολη	4.149	4.927	3.176	3.947	-4,9%
	Ravenna	2.284	1.691	3.395	2.807	22,9%
	Τεργέστη	5.628	4.887	4.109	1.815	-67,7%
Λετονία	Ρίγα	148	72	76	130	-11,9%
Λιθουανία	Κλαϊπέντα	2.644	2.548	2.839	2.883	9,0%
Μάλτα	Valletta	459	624	607	549	19,5%
Ολλανδία	Άμστερνταμ	723	653	610	619	-14,4%
	Ρότερνταμ	13.522	11.726	11.617	11.581	-14,4%

²⁹ ESPO. Annual Report. European Sea Ports Organisation 2017-2018. Διαθέσιμο σε: https://www.espo.be/media/Annual%20Report%202017-2018%20FINAL_1.pdf.

Νορβηγία	Μπέργκεν	133	133	126	147	10,6%
	Stavanger	4.267	699	570	442	-89,6%
Πολωνία	Γκντανσκ	117	164	206	287	144,8%
Πορτογαλία	Leixões	323	584	587	845	161,5%
	Setúbal	234	266	262	350	49,4%
Ρουμανία	Constanta	206	201	161	169	-17,8%
Σλοβενία	Koper	789	915	1.159	1.155	46,4%
Ισπανία	Algeciras	435	505	550	939	114,6%
	Βαρκελώνη	5.557	5.940	3.605	1.175	-78,9%
	Palma de Mallorca	4.292	8.016	4.590	5.012	16,8%
	Santa Cruz de Tenerife	1.774	1.915	2.113	2.198	23,9%
Σουηδία	Göteborg	9.288	8.743	9.388	10.569	13,8%
	Helsingborg	4.286	4.526	4.805	4.545	6,0%
	Trelleborg	10.047	10.911	10.904	11.215	11,6%
Ηνωμένο Βασίλειο	Dover	27.288	27.071	27.086	25.931	-5,0%
	Immingham	14.711	16.104	16.196	16.441	11,3%
	Λονδίνο	7.841	7.768	7.824	7.829	-0,2%
	Portsmouth	2.635	2.590	2.641	2.614	-0,8%

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το λιμάνι του Ρότερνταμ είναι ένας σημαντικός κόμβος logistics για την εισαγωγή και την εξαγωγή φορτίων Ro-Ro και είναι η λύση για την παράδοση σε Just-in-Time (JIT). Οι τερματικοί σταθμοί Roll-on Roll-off στο Ρότερνταμ έχουν καθημερινές συνδέσεις με τους λιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου, της Ιρλανδίας και της Ιβηρικής Χερσονήσου. Το Ρότερνταμ είναι ένα από τα 3 καλύτερα λιμάνια της Δυτικής Ευρώπης, δεύτερο είναι το Lübeck της Γερμανίας και τρίτο το Zeebrugge του Βελγίου. Ιδιαίτερα μεγάλη κίνηση παρατηρείται και στα λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου.

5.2 Διακίνηση και τιμολόγηση υγρών χύδην φορτίων

Στον πίνακα 104 παρουσιάζονται τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια μέσω των οποίων διακινούνται υγρά χύδην φορτία. Τα δεδομένα του πίνακα είναι ομαδοποιημένα ανά χώρα και αντλήθηκαν από την ετήσια έκθεση της ESPO³⁰, ενώ τα λιμενικά τέλη βρέθηκαν από τα τιμολόγια του κάθε λιμανιού χωριστά.

Πίνακας 104: Λιμενικά τέλη ευρωπαϊκών λιμανιών για υγρά χύδην φορτία

Χώρα	Λιμάνι	Ποσότητα (χιλ. τόνοι) το 2017	Μεταβολή την περίοδο 2014-2017	Λιμενικά τέλη ανά τόνο (€)
Βέλγιο	Αμβέρσα	71.944	5,4%	0,2007
Βουλγαρία	Μπουργκάς	12.077	18,9%	0,02

³⁰ ESPO. Annual Report. European Sea Ports Organisation 2017-2018. Διαθέσιμο σε: https://www.espo.be/media/Annual%20Report%202017-2018%20FINAL_1.pdf.

Κροατία	Ομισάλι	7.980	135,1%	0,25
Κύπρος	Λάρνακα	-	-	1,60
Δανία	Φρεντερίτσια	5.486	-23,5%	-
Εσθονία	Ταλίν	7.223	-61,5%	0,82
Φινλανδία	Νααντάλι	3.751	-2,6%	1,15
	Sköldvik	24.776	10,4%	1,05
Γαλλία	Χάβρη	40.053	5,5%	0,1485
	Μασσαλία	46.328	-2,6%	0,4605
	Ναντ Σεν Νάζαϊρ	20.047	18,9%	-
Γερμανία	Brunsbüttel	5.990	18%	0,226
	Αμβούργο	13.650	-4,1%	0,048
	Wilhelmshaven	18.472	-4,9%	0,3957
Ελλάδα	Ηράκλειο	79	-81,4%	0,60
	Πάτρα	326	21,4%	0,322
	Πειραιάς	481	16,4%	0,740
	Θεσσαλονίκη	7.445	29,6%	2
Ιρλανδία	Cork	5.548	12,3%	-
	Δουβλίνο	4.285	17,9%	1,87
Ιταλία	Αυγούστα	20.370	-8,1%	-
	Γένοβα	14.124	-19,0%	0,770
	Milazzo	17.211	25,7%	-
	Πόρτο Φοξί	24.614	18,3%	-
	Τεργέστη	42.090	25,0%	0,80
Λετονία	Ρίγα	5.532	-45,5%	0,38
Λιθουανία	Κλαϊπέντα	11.497	45,7%	0,12
Μάλτα	Marsaxlokk	1.376	92,5%	1,495
Ολλανδία	Άμστερνταμ	45.961	2,3%	0,544
	Ρότερνταμ	206.610	5,1%	0,679
Νορβηγία	Μπέργκεν	44.136	16,9%	0,9
	Tønsberg	8.932	-8,3%	-
Πολωνία	Γκντανσκ	13.505	7,1%	0,64
Πορτογαλία	Leixões	8.796	12,7%	1,954
	Λισσαβόνα	1.637	11,6%	0,1597
Ρουμανία	Midia	6.759	6,6%	0,145
Σλοβενία	Koper	3.833	27,4%	-
Ισπανία	Algeciras	29.070	14,8%	0,50
	Βαρκελώνη	14.484	2,1%	0,533
	Cartagena	27.271	5,2%	1,55
	Huelva	24.905	13,9%	0,50
Σουηδία	Göteborg	23.281	22,7%	0,66
	Στοκχόλμη	431	-82,7%	0,55
Ηνωμένο Βασίλειο	Forth	23.536	15,8%	2,1692
	Immingham	20.065	-3,7%	-
	Milford Haven	30.966	-7,4%	2,2687
	Σαουθάμπτον	21.446	-7,1%	1,1346

*τα λιμενικά τέλη ανά τόνο τα πήραμε από τα τιμολόγια των λιμανιών μέσω των website τους

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τα λιμενικά τέλη διαφοροποιούνται μεταξύ των λιμανιών αλλά μεγάλες αποκλίσεις βλέπουμε και μέσα στην ίδια χώρα. Οι Μεσογειακές χώρες παρατηρούμε ότι έχουν υψηλότερα τέλη ενώ εντύπωση προκαλούν οι τεράστιες ποσότητες διακινούμενων υγρών χύδην φορτίων στην Αμβέρσα, Ρότερνταμ, Άμστερνταμ και Μπέργκεν. Την υψηλότερη τιμή λιμενικών τελών ανά τόνο υγρού χύδην φορτίου κατέχουν δύο λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου το Forth και το Milford Haven και ακολουθεί η Θεσσαλονίκη.

Πίνακας 105: Στατιστική επεξεργασία Λιμενικών τελών ευρωπαϊκών λιμανιών για υγρά χύδην φορτία

Μέσος όρος	0,639655
Μέγιστη τιμή Milford Haven	2,2687
Ελληνικό λιμάνι με μεγαλύτερη τιμή : Θεσσαλονίκη	2
Ελάχιστη τιμή Μπουργκάς	0,02
Τυπική απόκλιση με βάση ολόκληρο τον πληθυσμό	0,635724
Τυπική απόκλιση με βάση το δείγμα	0,644258

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο μέσος όρος τιμής του χύδην φορτίου ανά τόνο, για τα επιλεγμένα ευρωπαϊκά λιμάνια (Πίνακας 105) είναι 0,64€ όπως βλέπουμε στον Πίνακα 104. Τη μέγιστη τιμή ανά τόνο την έχει το λιμάνι Milford Haven του Ηνωμένου Βασιλείου, ενώ την ελάχιστη το λιμάνι Μπουργκάς της Βουλγαρίας. Επιπλέον, η τυπική απόκλιση βάσει πληθυσμού είναι 0,63€ και βάσει δείγματος 0,64€. Ειδική αναφορά πρέπει να γίνει στο λιμένα Θεσσαλονίκης που αγγίζει την υψηλότερη τιμή, χρεώνοντας 2€ ανά τόνο και ακολουθεί το λιμάνι του Πειραιά με 0,74€ ανά τόνο.

5.3 Διακίνηση και τιμολόγηση στέρεων χύδην φορτίων

Στον επόμενο Πίνακα δίνονται διακινούμενες ποσότητες στέρεων χύδην φορτίων στα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης³¹.

Πίνακας 106: Λιμενικά τέλη ευρωπαϊκών λιμανιών για στερεά χύδην φορτία

Χώρα	Λιμάνι	Ποσότητα (χιλ. τόνοι) το 2017	Μεταβολή την περίοδο 2014-2017	Λιμενικά τέλη ανά τόνο 2017 (€)
Βέλγιο	Αμβέρσα	11.840	-12,0%	0,2007
Βουλγαρία	Μπουργκάς	4.180	47,2%	0,02
Κροατία	Ploce	1.886	8,0%	0,25

³¹ ESPO. Annual Report. European Sea Ports Organisation 2017-2018. Διαθέσιμο σε: https://www.espo.be/media/Annual%20Report%202017-2018%20FINAL_1.pdf.

Κύπρος	Λάρνακα	1.141	-	1,60
Δανία	Odense	2.162	-6,9%	-
Εσθονία	Ταλίν	3.958	40,0%	0,82
Φινλανδία	Νααντάλι	944	-18,5%	1,15
	Raahе	4.273	-4,2%	1,05
Γαλλία	Χάβρη	2.238	48,4%	0,1485
	Μασσαλία	13.651	6,7%	0,4605
	Ναντ Σεν Νάζαιρ	7.054	10,7%	-
Γερμανία	Brunsbüttel	3.833	7,9%	0,226
	Αμβούργο	30.818	8,6%	0,048
	Wilhelmshaven	4.180	11,9%	0,3957
Ελλάδα	Ηράκλειο	180	-11,3%	0,60
	Πάτρα	163	14,8%	0,327
	Πειραιάς	353	-18,5%	0,740
	Θεσσαλονίκη	3.112	-27,3%	2
Ιρλανδία	Cork	1.499	-7,2%	-
	Δουβλίνο	2.034	8,2%	1,87
Ιταλία	Αυγούστα	591	-38,5%	-
	Γένοβα	1.662	38,5%	0,770
	Νάπολη	1.029	52,0%	-
	Ravenna	15.692	71,0%	-
	Τεργέστη	2.437	248,4%	0,80
Λετονία	Ρίγα	20.394	-10,8%	0,38
Λιθουανία	Κλαϊπέντα	19.113	12,2%	0,12
Μάλτα	Valletta	569	22,8%	1,495
Ολλανδία	Άμστερνταμ	44.585	3,7%	0,544
	Ρότερνταμ	74.804	-8,1%	0,679
Νορβηγία	Μπέργκεν	2.851	-2,5%	0,9
	Narvik	21.213	1,0%	-
Πολωνία	Γκντανσκ	8.712	11,5%	0,64
Πορτογαλία	Leixões	2.353	1,5%	1,954
	Λισσαβώνα	5.373	2,8%	0,1597
Ρουμανία	Constanta	23.654	15,0%	0,145
Σλοβενία	Koper	7.345	11,6%	-
Ισπανία	Algeciras	1.942	21,2%	0,50
	Βαρκελώνη	4.466	-14,1%	0,533
	Cartagena	5.820	9,6%	1,55
	Huelva	6.487	38,8%	0,50
Σουηδία	Luleå	6.824	-2,0%	0,66
	Στοκχόλμη	1.030	33,9%	0,55
Ηνωμένο Βασίλειο	Forth	978	-8,4%	2,1692
	Immingham	14.056	-34,2%	-
	Port Talbot	7.589	-19,0%	2,2687
	Σαουθάμπτον	2.109	5,7%	1,1346

*τα λιμενικά τέλη ανά τόνο τα πήραμε από τα τιμολόγια των λιμανιών μέσω των website τους

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η τιμολόγηση των χύδην φορτίων είναι κοινή είτε πρόκειται για υγρά είτε για στερεά καθώς η μέθοδος είναι η ίδια. Η διαφοροποίηση έγκειται σε ορισμένα προϊόντα που διακινούνται όπως τρόφιμα και αγροτικά προϊόντα. Ενδιαφέρον, παρουσιάζουν οι διακινούμενες ποσότητες, οι οποίες είναι σαφώς μικρότερες από τα υγρά φορτία. Στην χώρα μας βλέπουμε υψηλά ποσοστά απώλειας τα οποία επωφελήθηκε η γειτονική Ιταλία όπου έχει αυξήσεις 119,26% κατά μέσο όρο.

Πίνακας 107: Στατιστική επεξεργασία Λιμενικών τελών ευρωπαϊκών λιμανιών για στερεά χύδην φορτία

Μέση τιμή	0,6459
Μέγιστη τιμή Port Talbot	2,2687
Ελληνικό λιμάνι με μεγαλύτερη τιμή : Θεσσαλονίκη	2
Ελάχιστη τιμή Μπουργκάς	0,02
Τυπική απόκλιση με βάση ολόκληρο τον πληθυσμό	0,669984
Τυπική απόκλιση με βάση το δείγμα	0,679405

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο μέσος όρος τιμής των στερεών χύδην φορτίων παρατηρούμε ότι είναι 0,65€ συγκριτικά με το υγρό χύδην φορτίο. Μέγιστη τιμή έχει πάλι λιμάνι του Ηνωμένου Βασιλείου, το Port Talbot, ενώ ελάχιστη το Μπουργκάς. Η τυπική απόκλιση βάσει πληθυσμού και δείγματος 0,67€ και 0,68€ αντίστοιχα. Όμοια όπως και στα υγρά χύδην φορτία ο λιμένας Θεσσαλονίκης έχει την μεγαλύτερη τιμή 2€, και ακολουθεί ο λιμένας Πειραιά με 0,74€ ανα τόνο.

5.4 Διακίνηση containers – εργασίες φορτοεκφόρτωσης

Οι χρεώσεις φορτοεκφόρτωσης containers είναι διαφορετικές κατά την εισαγωγή ή εξαγωγή, αν είναι γεμάτα ή κενά και αν οι εργασίες πραγματοποιούνται επί του πλοίου ή επί της προκυμιάς για το λόγο αυτό χρησιμοποιήθηκε μία μέση τιμή³².

Πίνακας 108: Μέση χρέωση διακίνησης containers σε ευρωπαϊκά λιμάνια

Χώρα	Λιμάνι	Χρέωση για μέγεθος TEU's (€)
Βέλγιο	Αμβέρσα	170
Βουλγαρία	Μπουργκάς	120
Κροατία	Split	202
Δανία	Odense	147
Εσθονία	Ταλίν	143
Φινλανδία	Νααντάλι	148
Γαλλία	Χάβρη	225
	Μασσαλία	185
Γερμανία	Brunsbüttel	203
	Αμβούργο	210
Ελλάδα	Ηράκλειο	56
	Πάτρα	33
	Πειραιάς	112
	Θεσσαλονίκη	88
Ιρλανδία	Cork	140
	Δουβλίνο	165
Ιταλία	Ravenna	157
	Γένοβα	180
	Τεργέστη	127
Λετονία	Ρίγα	85
Λιθουανία	Κλαϊπέντα	147
Ολλανδία	Άμστερνταμ	188
	Ρότερνταμ	200
Νορβηγία	Μπέργκεν	160
Πολωνία	Γκντανσκ	220
Πορτογαλία	Λισσαβόνα	123
Ρουμανία	Constanta	87
Σλοβενία	Koper	156
Ισπανία	Algeciras	255
	Βαρκελώνη	255
	Βαλένθια	255

³² Rortoria, Deliverable 4.2 Connectivity, costs and congestion indicators

Σουηδία	Στοκχόλμη	395
Ηνωμένο Βασίλειο	Forth	170
	Σαουθάμπτον	159

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Οι χρεώσεις για τη διακίνηση containers ως επί το πλείστον δεν παρουσιάζουν αλλαγές για τα ευρωπαϊκά λιμάνια. Από τον πίνακα βλέπουμε ότι οι Βόρειες ευρωπαϊκές χώρες έχουν υψηλότερες τιμές. Τα Ελληνικά και Ρουμάνικα λιμάνια έχουν τα πιο φτηνά τιμολόγια.

Πίνακας 109: Στατιστική επεξεργασία χρέωσης διακίνησης containers μεγέθους TEU's σε ευρωπαϊκά λιμάνια

Μέση τιμή	166,6471
Μέγιστη τιμή Στοκχόλμη	395
Ελάχιστη τιμή Πάτρα	33
Ελληνικό λιμάνι με την υψηλότερη τιμή: Πειραιάς	112

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο μέσος όρος τιμής για την διακίνηση containers είναι 166,64€. Την υψηλότερη τιμή για το ανωτέρω μέγεθος container έχει το λιμάνι της Στοκχόλμης στη Σουηδία, ενώ την χαμηλότερη τιμή το λιμάνι της Πάτρας. Όσον αφορά τα Ελληνικά λιμάνια, ο Πειραιάς έχει μέση χρέωση στα 112€ και η Θεσσαλονίκη στα 88€. Είναι εύκολα αντιληπτό σύμφωνα με τον Πίνακα 108, ότι τα Ελληνικά λιμάνια έχουν από τις χαμηλότερες χρεώσεις.

Οι προβληματισμοί και οι σύγχρονες τάσεις στην Παγκόσμια και Ευρωπαϊκή λιμενική βιομηχανία εξελίσσονται συνέχεια και σε γρήγορους ρυθμούς. Τα θέματα που απασχολούν τώρα και στο μέλλον τα Ευρωπαϊκά και Ελληνικά λιμάνια είναι σημαντικά και απαιτούν μία συνολική αντιμετώπιση από τους ιθύνοντες, έτσι ώστε να έχει αξία και περισσότερη δύναμη η όποια παρέμβαση τους.

Ο λιμενικός κλάδος παρουσιάζει μία έντονη διαφοροποίηση λιμενικών τελών και χρεώσεων, το ύψος των οποίων φυσικά καθορίζει την ανταγωνιστικότητα των λιμένων. Σύμφωνα με την έρευνα που πραγματοποιήθηκε και έπειτα από ομαδοποίηση και σύγκριση των λιμενικών χρεώσεων μεταξύ Ελληνικών και Ευρωπαϊκών λιμένων διαπιστώθηκε πως τα λιμενικά τέλη στην Ελλάδα είναι από τα χαμηλότερα μεταξύ των χωρών της Μεσογείου. Επιπλέον μέσω της σύγκρισης κοινών παρεχόμενων υπηρεσιών μεταξύ των Οργανισμών Λιμένων παρατηρήθηκε ότι τα δυο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης λαμβάνουν τις υψηλότερες αμοιβές. Τόσο ο λιμένας του Πειραιά όσο και ο λιμένας της Θεσσαλονίκης αποτελούν τους βασικότερους πυλώνες του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Η συμβολή τους στην εθνική οικονομία και στην περαιτέρω ανάπτυξης της χώρας και στην έξοδο από την παρατεταμένη κρίση είναι βαρύνουσας σημασίας χρίζοντας επιτακτική την ανάγκη για περαιτέρω ανάπτυξη των λιμένων, ενίσχυση των δραστηριοτήτων τους και εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού τους. Ιδιαίτερη εντύπωση προκαλούν οι χαμηλές χρεώσεις στα τέλη προσόρμισης και παραβολής. Συγκεκριμένα για τον τρόπο υπολογισμού των τελών προσόρμισης στα Ελληνικά λιμάνια λαμβάνονται υπ' όψη μόνο Κόροι Ολικής Χωρητικότητας (Κ.Ο.Χ) του πλοίου, ανεξάρτητα με την κατηγορία στην οποία ανήκει το πλοίο (tankers, bulk carriers) και το φορτίο το οποίο μεταφέρει, αντίθετα όμως οι λιμένες του εξωτερικού για την συγκεκριμένη χρέωση λαμβάνουν υπόψη όλους τους παράγοντες που αναφέρθηκαν παραπάνω. Όσον αφορά τις χρεώσεις στα τέλη παραβολής τόσο στα λιμάνια εσωτερικού και εξωτερικού παρουσιάζουν ομοιότητες καθώς βασίζονται στην διάρκεια παραμονής στο λιμάνι και στο μήκος κάθε πλοίου.

Επομένως παράγοντες που καθορίζουν το κόστος των λιμενικών τελών για ένα οποιοδήποτε πλοίο σχετίζονται με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά αυτού. Έτσι η ολική χωρητικότητα και το μήκος του πλοίου είναι αυτά τα χαρακτηριστικά που θα καθορίσουν το ύψος των λιμενικών τελών. Αυτό δεν συμβαίνει μόνο στους λιμένες εντός του Ελλαδικού χώρου αλλά και σε όλους τους λιμένες της Ευρώπης. Μπορούμε να πούμε πως αυτή είναι κυρίαρχη τάση καθορισμού του ύψους των λιμενικών τελών τόσο στα λιμάνια της Ελλάδας όσο και της Ευρώπης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση με τις οδηγίες και την ακολουθούμενη πολιτική της στοχεύει στην ανάπτυξη του υγιούς ανταγωνισμού και επιδιώκει να δημιουργήσει ένα ενιαίο και αποδεκτό πλαίσιο στους Λιμένες της.

Η τιμολογιακή πολιτική και το εύρος των επιμέρους χρεώσεων καθορίζονται από εξωγενείς με τον λιμένα παράγοντες πέραν του κόστους των υπηρεσιών που

προσφέρει. Τέτοιοι παράγοντες είναι ο ανταγωνισμός κοντινών λιμανιών είτε νέοι κανονισμοί και νόμοι. Κάθε οργανισμός λιμένος, ιδιωτικός ή κρατικός προσπαθεί να μεγιστοποιήσει τα κέρδη του όπως κάθε επιχείρηση. Ο ανταγωνισμός με τα προσκείμενα λιμάνια και οι εναλλακτικοί τρόποι διακίνησης των εμπορευμάτων είναι οι παράγοντες που καθορίζουν τα τιμολόγια. Μεγάλο ρόλο παίζει επίσης και η ελαστικότητα ζήτησης της μεταφορικής υπηρεσίας όπου εξαίρεση βέβαια αποτελούν ορισμένα λιμάνια που για εθνικούς λόγους προάσπισης του θαλάσσιου εμπορίου λαμβάνουν επιχορηγήσεις από τα κράτη ή αναγκάζονται να περιορίσουν τα τιμολόγια τους. Επιπρόσθετα, ορισμένες λιμενικές αρχές προβαίνουν και σε αντίστοιχο αυτοπεριορισμό για να διατηρήσουν ή να ενισχύσουν τη θέση τους στην αγορά.

Τα λιμάνια λοιπόν εξυπηρετούν ανάγκες, οι λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες που προσφέρουν πρέπει να βρίσκονται σε αντιστοιχία με τα λιμενικά τέλη που χρεώνουν. Για το λόγο αυτό τα σύγχρονα λιμάνια πρέπει πάνω απ' όλα να μπορούν να προσαρμόζονται άμεσα – χωρίς κωλυσιεργίες – στις τάσεις του εξωτερικού περιβάλλοντος. Να παρακολουθούν τις εξελίξεις και τις όποιες τάσεις και να δρουν άμεσα, προκειμένου να μπορούν να ανταπεξέλθουν σε ένα υψηλής ανταγωνιστικότητας διεθνές περιβάλλον. Οι υποδομές και ο υλικοτεχνικός εξοπλισμός πρέπει να βρίσκονται σε μία συνεχή διαδικασία αναβάθμισης και εξειδίκευσης, αφού και οι παρεχόμενες υπηρεσίες στο σύνολό τους αναβαθμίζονται καθημερινά. Η τεχνολογία εξελίσσεται με ταχύτατους ρυθμούς, τα πλοία αντικαθίστανται με πλοία νέας γενιάς, μεγαλύτερα, ταχύτερα. Η ανάγκη ολοένα και γρηγορότερης παροχής ποιοτικών υπηρεσιών και η απαίτηση για μειωμένα κόστη συνεχώς αυξάνεται. Ο βαθμός ανταπόκρισης κάθε λιμένα σε αυτά τα ζητούμενα, θα καθορίσει τους όρους διατήρησής του ή δυναμικής ανάπτυξής του. Επομένως, πρέπει να γίνονται συνεχείς παρεμβάσεις βελτίωσης και εκσυγχρονισμού των υποδομών, και διαδικασιών με τη δημιουργία σύγχρονων επιβατικών σταθμών, την υλοποίηση εξωτερικών και εσωτερικών λιμενικών έργων (πχ μώλοι, κυματοθραύστες), εφαρμογή διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια των λιμένων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η έρευνα για τα λιμενικά τέλη που πραγματοποιήθηκε στην παρούσα εργασία μπορεί να αποτελέσει έναυσμα για:

- 1) Αναλυτικότερη παρουσίαση των χαρακτηριστικών του κάθε λιμένα μίας ολόκληρης γεωγραφικής περιοχής.
- 2) Σύγκριση σε διεθνές επίπεδο της ανταγωνιστικότητας των λιμένων.

Ξενόγλωσση

Bennathan, E., & Walters, A. A. (1979). Port pricing and investment policy for developing countries.

Bergantino, A. S. (2002). The European Commission approach to Port Policy: some open issues. *International Journal of Transport Economics/Rivista internazionale di economia dei trasporti*, 337-379.

Brooks, M. R. (2004). The governance structure of ports. *Review of Network Economics*, 3(2).

Chang, Y. T., Lee, S. Y., & Tongzon, J. L. (2008). Port selection factors by shipping lines: Different perspectives between trunk liners and feeder service providers. *Marine Policy*, 32(6), 877-885.

European Commission (2009). Terminal handling charges during and after the liner conference era. *Competition Reports*, Brussels.

Gumede, S., & Chasomeris, M. (2018). Pricing strategy and tariff structure for a port authority: a case study of South Africa. *Maritime Policy & Management*, 45(6), 756-769.

Kothari, C. R. (2004). *Research methodology: Methods and techniques*. New Age International.

Martinez-Budria, E., Coto-Millán, P., & Navarro-Ibañez, M. (2001). Traffic revenues of Spanish port authorities. *International Journal of Transport Economics/Rivista internazionale di economia dei trasporti*, 249-262.

Meersman, H., Strandenes, S., & Van de Voorde, E. (2014). *Port pricing: Principles, structure and models*.

Talley, W. K. (2017). *Port economics*. Routledge.

Van Reeve, P. (2010). The effect of competition on economic rents in seaports. *Journal of Transport Economics and Policy (JTEP)*, 44(1), 79-92.

Vanags, A. H. (1977). *Maritime Congestion: An Economic Analysis*, in: R. O. Goss (ed.) *Advances in Maritime Economics*, Cambridge University Press.

Xing, W., Liu, Q., & Chen, G. (2018). Pricing strategies for port competition and cooperation. *Maritime Policy & Management*, 45(2), 260-277.

Ελληνική

Γιαντσή, Θ. (2016). *Αποτελεσματική διοίκηση - λειτουργική διαχείριση λιμένων και λιμενικών επενδύσεων σε περιφερειακό επίπεδο, η περίπτωση της Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδος (Διπλωματική Εργασία)*.

Γιαντσή, Θ. (2017). Κανονισμός 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (Πανεπιστημιακές Σημειώσεις).

Παπουτσάκης, Μ. (2016). Χωρική κατανομή λιμένων, λιμενικών εγκαταστάσεων και φορέων διαχείρισης του λιμενικού συστήματος της Ελλάδος (Διπλωματική εργασία).

Παρδάλη, Α. (2007). Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων. Ανταγωνισμός και Ανταγωνιστικότητα στη Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

Τατσιόπουλος, Β. (2002). Τα λιμενικά τέλη και οι επιπτώσεις τους στις θαλάσσιες μεταφορές και στη διαχείριση των λιμένων (Πτυχιακή Εργασία).

Τσαταλάς, Π. (2009). Η οικονομική ανταγωνιστικότητα των λιμενικών υποδομών (Διπλωματική εργασία).

Μιχαλόπουλος, Χ. (2007). Ο θεσμός των λιμενικών ταμείων. Η περίπτωση του Δ.Α.Τ Κυλλήνης σε σύγκριση με το Δ.Α.Τ Πύργου.

Ηλεκτρονική

Απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2001, που τροποποιεί την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ, όσον αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών καθώς και το σχέδιο αριθ. 8 του παραρτήματος ΙΙΙ. Διαθέσιμο σε: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001D1346&from=EL>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης (Ο.Λ.Α.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/alexandroupoli>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/volos>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/elefsina>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας (Ο.Λ.ΗΓ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/igoumenitsa>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου (Ο.Λ.Η.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/herakleion>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/2014-11-07-10-18-2>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (Ο.Λ.Κ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/kavala>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/kerkyra>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου (Ο.Λ.Λ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/lavrio>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Μέλη. Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/enosi>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένων Νήσου Εύβοιας (Ο.Λ.Ν.Ε.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/evia>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Πατρών (Ο.Λ.ΠΑ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/patra>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/2014-11-07-10-18-01>.

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (Ο.Λ.Ρ.). Διαθέσιμο σε: <https://www.elime.gr/rafina>.

Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας. Φ.Ε.Κ. 440/τ.Β/1992. Διαθέσιμο σε: http://www.et.gr/idos-nph/search/pdfViewerForm.html?args=5C7QrtC22wFHp_31M9ESQXdtvSoClrL8pEeBT1yav9B5MXD0LzQTLf7MGgcO23N88knBzLCmTXKaO6fpVZ6Lx3UnKl3nP8NxdnJ5r9cmWyJWeiDvWS_18kAEhATUkJb0x1LIdQ163nV9K--td6SIuYbvMc8AxdT2P2JGHWDAj08kFNkKJT6WSN9vx1wdZEQv.

Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων. Διαθέσιμο σε: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0352>.

Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης. Τιμολόγιο υπηρεσιών. Διαθέσιμο σε: http://www.olasa.gr/Portals/0/Na_files/%CE%A6%CE%95%CE%9A3268%CE%92_2017_%CE%A4%CE%B9%CE%BC%CE%BF%CE%BB%CF%8C%CE%B3%CE%B9%CE%BF.pdf.

Οργανισμός Λιμένος Βόλου. Τιμολογιακή πολιτική. Διαθέσιμο σε: https://www.portvolos.gr/ftp/2018/FEK_2341B-07.pdf.

Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας. Τιμολογιακή πολιτική. Διαθέσιμο σε: https://www.elefsisport.gr/wp-content/uploads/2018/07/%CE%A6%CE%95%CE%9A_2147%CE%92_2018_%CE%A4%CE%99%CE%9C%CE%9F%CE%9B%CE%9F%CE%93%CE%99%CE%9F%CE%A5.pdf.

Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας. Προσδέσεις – Λιμενικά Τέλη. Διαθέσιμο σε: https://olig.gr/wp-content/uploads/2018/04/EL_%CE%A6%CE%95%CE%9A_%CE%92_2747-2014_%CE%88%CE%B3%CE%BA%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D-

http://www.portheraclion.gr/files/1213/7595/5150/KANONISMOI_TIMOLOGIA_EMPORIKOY_LIMENA.pdf.

Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου. Έγκριση τιμολογίου και κανονισμών παροχής λιμενικών υπηρεσιών Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. (ΟΛΗ Α.Ε.). Διαθέσιμο σε:

http://www.portheraclion.gr/files/1213/7595/5150/KANONISMOI_TIMOLOGIA_EMPORIKOY_LIMENA.pdf.

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ. Τιμολόγια. Διαθέσιμο σε: <https://www.thpa.gr/index.php/el/olth/invoice>.

Οργανισμός Λιμένος Καβάλας. Τιμολόγιο. Διαθέσιμο σε: https://www.portkavala.gr/wp-content/uploads/2018/04/kanonismos-timologio_dikaiomaton-epi-ploion-ploton-naurigimatou-kai-dikaiomaton-epi-naulou-epibatou-kai-oximatou.pdf.

Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας. Τιμολογιακή πολιτική. Διαθέσιμο σε: https://www.port-volos.gr/ftp/2018/FEK_2341B-07.pdf.

Οργανισμός λιμένος Λαυρίου. Ο Κανονισμός & τα Τιμολόγια Παροχής Λιμενικών Υπηρεσιών. Διαθέσιμο σε:

https://www.oll.gr/images/1_12_2017/%CE%9A%CE%91%CE%9D%CE%9F%CE%9D%CE%99%CE%A3%CE%9C%CE%9F%CE%A3_%CE%A4%CE%99%CE%9C%CE%9F%CE%9B%CE%9F%CE%93%CE%99%CE%91_%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%9F%CE%A7%CE%97%CE%A3_%CE%9B%CE%99%CE%9C%CE%95%CE%9D%CE%99%CE%9A%CE%A9%CE%9D_%CE%A5%CE%A0%CE%97%CE%A1%CE%95%CE%A3%CE%99%CE%A9%CE%9D_%CE%9F%CE%9B%CE%9B_.2017.pdf.

Οργανισμός Λιμένων Νήσου Εύβοιας. Τιμολογιακή πολιτική. Διαθέσιμο σε: <https://olne.gr/el/pricing-policy>.

Οργανισμός Λιμένος Πατρών. Τιμολόγια τελών και υπηρεσιών. Διαθέσιμο σε: http://www.patrasport.gr/cms/wp-content/uploads/timologio_olpa_ae1.pdf.

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. Κανονισμοί-Τιμολόγια. Διαθέσιμο σε: <http://www.olp.gr/el/regulations-and-tariffs?limitstart=0>.

Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας. Τιμολόγιο. Διαθέσιμο σε: <https://www.yen.gr/documents/20182/116708/%CE%9F.%CE%9B.%CE%A1%CE%B1%CF%86%CE%AE%CE%BD%CE%B1%CF%82+%CE%91.%CE%95. +%CE%A6%CE%95%CE%9A+%CE%92%CE%84+1093-2016.pdf/56f56345-163e-4f6b-863b-f1ba52ad19a7>.

Χλωμούδης, (2016). Ναυτικά Χρονικά. Η Ανάγκη Αντιμετώπισης του “Α-διοίκητου” του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος. Διαθέσιμο σε: <https://www.naftikachronika.gr/2016/03/19/i-anagki-antimetopisis-tou-a-dioikitou-tou-ellinikou-limenikou-systimatou/>.

ΦΕΚ Β 654 – 27.04.2007 Έγκριση τιμολογίου και κανονισμών παροχής λιμενικών υπηρεσιών Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. (ΟΛΗ Α.Ε.) https://portheraklion.gr/images/3.attachments/KANONISMOI_TIMOLOGIA_EMPORIKOY_LIMENA.pdf

ΦΕΚ Β 1093 – 19.4.2016 Έγκριση κανονισμού τελών και δικαιωμάτων του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας Α.Ε. <https://www.yen.gr/documents/20182/116708/%CE%9F.%CE%9B.%CE%A1%CE%B1%CF%86%CE%AE%CE%BD%CE%B1%CF%82+%CE%91.%CE%95.+%CE%A6%CE%95%CE%9A+%CE%92%CE%84+1093-2016.pdf/56f56345-163e-4f6b-863b-f1ba52ad19a7>

ΦΕΚ Β 1111 – 19.4.2016 Έγκριση τροποποίησης κανονισμού τελών και δικαιωμάτων του Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε. https://www.port-volos.gr/ftp/2018/FEK_1111B-16.pdf

ΦΕΚ Β 1402 - 3.6.2014 Έγκριση τιμολογίων προσάρτησης, πρυμνοδέτησης, παραβολής, ελλιμενισμού Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε. (ΟΛΒ Α.Ε.) και νέων τιμολογίων παρεχόμενων υπηρεσιών https://www.port-volos.gr/ftp/2018/FEK_1402B-14.pdf

ΦΕΚ Β 2147 – 11.6.2018 Έγκριση των τιμολογίων λειτουργίας υπηρεσιών και λιμενικών δικαιωμάτων του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.) https://www.elefsisport.gr/wp-content/uploads/2018/07/%CE%A6%CE%95%CE%9A_2147%CE%92_2018_%CE%A4%CE%99%CE%9C%CE%9F%CE%9B%CE%9F%CE%93%CE%99%CE%9F%CE%A5.pdf

ΦΕΚ Β 2204 - 27.10.2008 Κανονισμός και τιμολόγια δικαιωμάτων παρεχόμενων υπηρεσιών του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. http://www.patrasport.gr/cms/wp-content/uploads/timologio_olpa_ae1.pdf

ΦΕΚ Β 2341 – 11.12.2007 Έγκριση αναπροσαρμογής των τιμολογίων των λιμενικών τελών και λοιπών δικαιωμάτων των παρεχόμενων υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Βόλου Α.Ε. (Ο.Λ.Β. Α.Ε.) https://www.port-volos.gr/ftp/2018/FEK_2341B-07.pdf

ΦΕΚ Β 2341 – 11.12.2007 Έγκριση αναπροσαρμογής των τιμολογίων παροχής λιμενικών υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας Α.Ε. (Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.) https://www.port-volos.gr/ftp/2018/FEK_2341B-07.pdf

ΦΕΚ Β 2747 – 14.10.2014 Κανονισμός τιμολογίων Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. https://olig.gr/wp-content/uploads/2018/04/EL_%CE%A6%CE%95%CE%9A_%CE%92_2747-2014_%CE%88%CE%B3%CE%BA%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D-%CE%CF%84%CE%B9%CE%BC%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%AF%CF%89%CE%BD-%CE%9F%CE%9B%CE%97%CE%93.pdf

ΦΕΚ Β 3268 – 18.9.2017 Έγκριση του τιμολογίου παροχής υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένα Αλεξανδρούπολης Α.Ε http://www.ola-sa.gr/Portals/0/Na_files/%CE%A6%CE%95%CE%9A3268%CE%92_2017_%CE%A4%CE%B9%CE%BC%CE%BF%CE%BB%CF%8C%CE%B3%CE%B9%CE%BF.pdf