

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**

**ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**«ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ  
ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ  
ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ»**

=====

**ΑΝΤΩΝΗΣ Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**

**ΑΘΗΝΑ – Μάιος 2012**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ .....	i
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....	ii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ .....	vii
ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ .....	viii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	ix
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ :	
ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ .....	5
1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗ ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ ΤΟΥ 1974 .....	5
1.1.1 Μετάβαση από την Τουρκοκρατία στην Αγγλοκρατία.....	5
1.1.2 Απελευθερωτικός Αγώνας 1955-1959 και Συμφωνίες Ζυρίχης – Λονδίνου.....	8
1.1.3 Τερματισμός της Αγγλοκρατίας και Λειτουργία της Κυπριακής Δημοκρατίας μέχρι την Τουρκική εισβολή του 1974.....	9
1.2 ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ .....	14
1.3 ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ .....	17
1.3.1 Κλείσιμο των Κατεχόμενων Κυπριακών Λιμανιών και Επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων .....	17
1.3.2 Διεθνές Δίκαιο και Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα .....	20
1.3.3 Ευρωπαϊκό Δίκαιο και Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα .....	23
1.4 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ :	
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.....	29
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	29
2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ .....	29
2.3 ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΠΡΟ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ (1960 – 1974) .....	31
2.4 ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΦΑΣΗΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ (1974 – 1987).....	34
2.5 ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΦΑΣΗΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ (1987 – 1997).....	49

2.6 ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΦΑΣΗΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ (1997 – 2010) .....	70
2.6.1 Νομοθετική Εναρμόνιση και Εξέλιξη στο Τομέα Νηολόγησης.....	74
2.6.2 Νομοθετική Εναρμόνιση και Εξέλιξη του Φορολογικού Συστήματος των Ναυτιλιακών Εταιρειών και Εταιρειών Διαχείρισης Πλοίων .....	75
2.6.3 Διοικητική Εναρμόνιση και Εξέλιξη Οργανωτικής Δομής του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας .....	77
2.6.4 Εναρμόνιση και Εξέλιξη της Κυπριακής Εμπορικής Ναυτιλίας στο Τομέα της Ασφάλειας και Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.....	80
2.6.5 Άλλες Δραστηριότητες του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας.....	89
2.6.6 Μακροπρόθεσμοι Στόχοι του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας.....	92
2.6.7 Εξέλιξη της Κυπριακής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας και Σύγκριση με τα Ανταγωνιστικά Νηολόγια.....	93
2.7 ΓΕΝΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	113
2.8 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ.....	123

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ :

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.....	128
3.1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	128
3.2 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΠΡΟ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ (1960 – 1974).....	129
3.2.1 Κυριότητα και Διοίκηση των Κυπριακών Λιμανιών.....	129
3.2.2 Ανάπτυξη των Κυπριακών Λιμανιών κατά την περίοδο 1960 – 1974 .....	130
3.2.3 Διακίνηση Πλοίων, Φορτίων και Επιβατών από τα Κυπριακά Λιμάνια .....	133
3.2.4 Οικονομικά Αποτελέσματα των Κυπριακών Λιμανιών.....	137
3.3 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ (1974 – 1987).....	139
3.3.1 Κυριότητα και Διοίκηση των Κυπριακών Λιμανιών.....	139
3.3.2 Ανάπτυξη των Κυπριακών Λιμανιών κατά την περίοδο 1974 – 1987 .....	143
3.3.3 Διακίνηση Πλοίων, Φορτίων και Επιβατών από τα Κυπριακά Λιμάνια .....	149
3.3.4 Οικονομικά Αποτελέσματα της Αρχής Λιμένων Κύπρου .....	156
3.4 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ (1987 – 2010) .....	158
3.4.1 Κυριότητα και Διοίκηση των Κυπριακών Λιμανιών.....	159
3.4.2 Ανάπτυξη των Κυπριακών Λιμανιών κατά την περίοδο 1987 – 2010 .....	164
3.4.3 Διακίνηση Πλοίων, Φορτίων και Επιβατών από τα Κυπριακά Λιμάνια .....	174
3.4.4 Οικονομικά Αποτελέσματα της Αρχής Λιμένων Κύπρου .....	185

3.5 ΓΕΝΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	189
3.6 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ.....	208
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	215
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....	223
I. ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΑΠΟ ΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ ΜΕΤΑΦΡΑΣΜΕΝΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ .....	223
II. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΕΤΟΙΜΑΣΕ ΤΟ ΒΑΛΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ (ΒΔΝΣ).....	225
III. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	227
IV. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ.....	231
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ .....	233
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ .....	233
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ .....	235
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ .....	239

## ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Θα ήθελα εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες και τη ευγνωμοσύνη στον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Χαρίλαο Ψαραύτη για την καθοδήγηση, τις υποδείξεις και το ενδιαφέρον του κατά τη διάρκεια της ετοιμασίας και ολοκλήρωσης αυτής της μελέτης.

Θα ήθελα επίσης να εκφράσω τις εγκάρδιες ευχαριστίες μου στο Διευθυντή και τους Λειτουργούς του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας και της Αρχής Λιμένων Κύπρου για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν και την πολύτιμη βοήθεια τους στη συλλογή πληροφοριακού υλικού και των αναγκαίων στατιστικών στοιχείων.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ επίσης οφείλω να εκφράσω σε όλα τα άτομα της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας που έδωσαν συνέντευξη ή και απάντησαν στα ερωτηματολόγια αυτής της έρευνας αφιερώνοντας πολύτιμο χρόνο για να μας δώσουν ακριβή στοιχεία και πληροφορίες σχετικές με την έρευνα αυτή.

Τέλος θα ήθελα να εκφράσω τη μεγάλη μου ευγνωμοσύνη και αγάπη στους γονείς μου Χρύσω και Δημήτριο που χωρίς την ενθάρρυνση και βοήθεια που απλόχερα μου παρείχαν καθώς και τη μεγάλη υπομονή που έδειξαν αυτό το επίτευγμα δεν θα είχε πραγματοποιηθεί.

Το έργο αυτό αφιερώνεται με πολύ αγάπη σεβασμό και αναγνώριση στον πατέρα μου Δημήτριο που με τη μακρόχρονη πείρα και τεράστια γνώση του στα θέματα ναυτιλίας με καθοδήγησε και με στήριξε τόσο πνευματικά όσο και οικονομικά ώστε να ολοκληρωθεί η μελέτη αυτή.

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<u>Α/Α</u>	<u>ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ</u>	<u>ΣΕΛ</u>
2.01	ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΡΩΝ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (1960-1974).....	32
2.02	ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (1963-1974).....	33
2.03	ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (1963-1974).....	34
2.04	ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΡΩΝ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (1974-1987).....	35
2.05	ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (1974-1987).....	36
2.06	ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1972-1987).....	41
2.07	ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1972-1987).....	42
2.08	ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1979-1988).....	43
2.09	ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1979-1988).....	43
2.10	ΠΡΟΦΙΛ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1979-1988).....	45
2.11	ΠΡΟΦΙΛ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1979-1988).....	45
2.12	ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ (1987-1997).....	46
2.13	ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ (1970-1987).....	47
2.14	ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1970-1987).....	48
2.15	ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (1974-1987).....	49
2.16	ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΡΩΝ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (1987-1997).....	51
2.17	ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (1987-1997).....	52
2.18	ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1987-1997).....	59
2.19	ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1987-1997).....	61
2.20	ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1989-1997).....	62

<u>Α/Α</u>	<u>ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ</u>	<u>ΣΕΛ</u>
2.21	ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1989-1997).....	62
2.22	ΠΡΟΦΙΛ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1989-1997).....	64
2.23	ΠΡΟΦΙΛ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1989-1997).....	64
2.24	ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1987-1997).....	65
2.25	ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1987-1997).....	66
2.26	ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (1987-1997).....	67
2.27	ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1997-2010).....	83
2.28	ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥ (1997-2010).....	84
2.29	ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΤΟΚΙΟ (1997-2010).....	85
2.30	ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ ΑΜΕΡΙΚΗΣ (1998-2010).....	87
2.31	ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΡΩΝ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (1997-2010).....	94
2.32	ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (1997-2010).....	95
2.33	ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1997-2010).....	95
2.34	ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1997-2010).....	96
2.35	ΠΡΟΦΙΛ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1997-2010).....	97
2.36	ΠΡΟΦΙΛ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1997-2010).....	98
2.37	ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ (2007-2010).....	100
2.38	ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (1997-2010).....	101

<u>Α/Α</u>	<u>ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ</u>	<u>ΣΕΛ</u>
2.39	ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1997-2010).....	102
2.40	ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1997-2010).....	103
2.41	ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (2000-2010).....	104
2.42	ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1997-2010).....	106
2.43	ΠΟΣΟΣΤΑ ΟΛΙΚΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ (1997-2010).....	107
2.44	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΥΠΕΡΒΑΣΗΣ ΚΑΤΑΚΡΑΤΗΣΕΩΝ ΜΝΗΜΟΝΙΩΝ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΚΙΟ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ (1997-2010).....	108
2.45	ΜΕΣΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΤΑΚΡΑΤΗΣΕΩΝ 3 ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΤΩΝ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ ΗΠΙΑ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ (2000-2010).....	109
2.46	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ (1997-2010).....	117
2.47	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ & ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΑΛΛΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΙΣΠΡΑΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΤΕΝ ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ (2010) ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ (1997-2010).....	118
2.48	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΠΛΟΙΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ (2010) ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ (1997-2010).....	120
2.49	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΛΟΓΩ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ (2010) ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ (1997-2010).....	122



<u>Α/Α</u>	<u>ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ</u>	<u>ΣΕΛ</u>
3.01	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1961-1975).....	133
3.02	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1961-1975).....	134
3.03	ΑΞΙΑ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΩΝ & ΕΞΑΓΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1960 – 1975).....	135
3.04	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1961 – 1975).....	136
3.05	ΕΣΟΔΑ, ΕΞΟΔΑ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΤΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΣΕ ΛΚ (1961 – 1975).....	138
3.06	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΝΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΛΙΜΑΝΙ (1977 – 1987).....	150
3.07	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1977 – 1987).....	151
3.08	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1977 – 1987).....	152
3.09	ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1977 – 1987).....	154
3.10	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ (1977 – 1987).....	156
3.11	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΝΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΛΙΜΑΝΙ (1987 – 2010).....	174
3.12	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1987 – 2010).....	176
3.13	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1987 – 2010).....	178
3.14	ΠΟΣΟΣΤΟ ΦΟΡΤΙΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΗΘΗΚΕ ΣΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ΑΠΟ ΤΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1987 – 2010).....	181
3.15	ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1987 – 2010).....	183
3.16	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ (1987 – 2010).....	185
3.17	ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΑΛΚ ΑΝΑ ΤΟΝΟ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ (1986 - 2010).....	187
3.18	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΜΕΣΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΑΥΞΗΣΗΣ ΓΕΜΑΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΕ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ, ΜΕΣΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΚΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΚΑΙ ΛΟΓΟΣ ΚΑΘΑΡΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΑΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΗΘΗΚΕ (1987 - 1996).....	193
3.19	ΠΡΟΒΟΛΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΕ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ (1997-2010).....	195

<u>Α/Α</u>	<u>ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ</u>	<u>ΣΕΛ</u>
3.20	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΜΕ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΦΟΡΤΙΟ (1996-2010).....	196
3.21	ΠΡΟΒΟΛΗ ΚΑΘΑΡΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΑΝ ΔΕΝ ΥΠΗΡΧΑΝ ΤΑ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ (2010).....	196
3.22	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΑΠΟ ΜΑΛΤΑ (2004-2010).....	198
3.23	ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΕΣΟΔΩΝ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΛΟΓΩ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010.....	199
3.24	ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ ΛΟΓΩ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010.....	200
3.25	ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΛΟΓΩ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010.....	205
3.26	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2000-2010 ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ (2010).....	207

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

<u>Α/Α</u>	<u>ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ</u>	<u>ΣΕΛ</u>
2.1	ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΥΠΡΟΥ 2010.....	79
3.1	ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ 1987.....	141
3.2	ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ 2010.....	162
3.3	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ 2006.....	168

## ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ

### ΣΥΝΤΜΗΣΗ

### ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

ΑΛΚ.....	ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ
ΔΝΟ.....	ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΔΟΕ.....	ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΕΚ.....	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ
ΕΟΑΘ.....	ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
ΕΟΧ.....	ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
ΕΠΙΜ.....	ΕΙΚΟΣΙ ΠΟΔΩΝ ΙΣΟΔΥΝΑΜΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ
ΗΠΑ.....	ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
ΚΕΘ.....	ΚΛΙΜΑΚΙΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ
ΚΟΧ.....	ΚΟΡΟΙ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΛΚ.....	ΛΙΡΕΣ ΚΥΠΡΟΥ
Μ/Τ.....	ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΟΙ
ΜΣ.....	ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ
ΟΗΕ.....	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ
ΟΛΚ.....	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΝΠΚ.....	ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΚΥΠΡΟΥ
ΤΕΝ.....	ΤΜΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η σχέση της Κύπρου με τη θάλασσα και το εμπόριο ανάγεται στην αρχαιότητα κάτι που επιβεβαιώνεται από τις διάφορες ιστορικές αναφορές. Στην ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας και των Κυπριακών λιμανιών σημαντικό ρόλο διαδραμάτισαν τόσο η γεωστρατηγική θέση της Κύπρου όσο και οι πολιτικές εξελίξεις όχι μόνο στο νησί αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολική Μεσογείου. Η σημαντική γεωστρατηγική θέση της Κύπρου από τη μια βοήθησε στην ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας και από την άλλη έκανε την Κύπρο στόχο των διαφόρων κατακτητών. Οι Κυπριακές Κυβερνήσεις αναγνωρίζοντας την κοινωνική, πολιτική και οικονομική σημασία της ναυτιλίας έδωσαν μεγάλη προτεραιότητα στην ανάπτυξη των υποδομών και τη δημιουργία του κατάλληλου νομικού πλαισίου που θα βοηθούσαν την ανάπτυξη της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας με αποτέλεσμα αφενός μεν η Κύπρος να καταφέρει σήμερα να εξελιχθεί σε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο με επίκεντρο την πόλη της Λεμεσού, και αφετέρου οι δύο αυτοί τομείς να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία της Κυπριακής Δημοκρατίας. Τροχοπέδη στην προσπάθεια αυτή ήταν η Τουρκική εισβολή του 1974 αλλά και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που ακολούθησαν τα οποία επηρέασαν και εξακολουθούν να επηρεάζουν τους τομείς αυτούς ειδικότερα και την οικονομία της Κύπρου γενικότερα. Στην παρούσα εργασία παραθέτουμε τα γεγονότα με τα οποία καταλήξαμε στην Τουρκική εισβολή του 1974 και την εφαρμογή των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, εξετάζουμε την νομιμότητα της Τουρκικής εισβολής και των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, εξετάζουμε πως επηρέασαν την εξέλιξη της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας της Κύπρου και τι μέτρα πήραν οι διάφορες Κυπριακές Κυβερνήσεις και άλλοι ναυτιλιακοί και λιμενικοί φορείς για αντιμετώπιση των μέτρων αυτών. Άξιο αναφοράς είναι η Ευρωπαϊκή πορεία της Κύπρου και η τελική ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μέσα από την οποία η Κύπρος κατάφερε να αναβαθμίσει ποιοτικά την Κυπριακή εμπορική ναυτιλία αλλά και να διατηρήσει και να ενισχύσει τα κίνητρα που είχε για τη ναυτιλιακή της βιομηχανία. Δυστυχώς όμως ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα όσο αφορά την επίλυση του Κυπριακού προβλήματος και την άρση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων. Σαν τελικό στόχο η έρευνα αυτή εκτιμά το ύψος των συνεπειών της Τουρκικής εισβολής και των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, όπου είναι δυνατό σε νομισματικά μεγέθη, στη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία της Κυπριακής Δημοκρατίας και κατ' επέκταση στην οικονομία της Κύπρου. Αυτά γίνονται εφικτά μέσα από παράθεση ιστορικών γεγονότων, ανάλυση στατιστικών στοιχείων αλλά και διαφόρων συνεντεύξεων με άτομα άμεσα

σχετιζόμενα με τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία της Κύπρου καθώς και ερωτηματολόγιο που συμπληρώθηκε από τα άτομα αυτά. Λόγω της μεγάλης εξειδίκευσης, μοναδικότητας και ευαισθησίας του θέματος η συλλογή πληροφοριών υπήρξε ιδιαίτερα δύσκολη. Επίσης το γεγονός ότι το θέμα της παρούσας έρευνας είναι άμεσα συνδεδεμένο όχι μόνο με τις πολιτικές εξελίξεις της Κύπρου αλλά και αυτές της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου αυξάνει τη δυσκολία της έρευνας. Η παρούσα εργασία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι συνολικές απώλειες της Κυπριακής οικονομίας από τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων για το έτος 2010 είναι €610,003,620 και για την τελευταία 10ετία (2001 – 2010) σε παρούσα αξία (2010) είναι €4,861,766,706 ποσά τα οποία είναι τεράστια για μια μικρή οικονομία όπως είναι η οικονομία της Κυπριακής Δημοκρατίας με πολύ αρνητικές επιπτώσεις για την ανάπτυξη της χώρας.

# **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

**ΑΝΤΩΝΗΣ Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Κύπρος είναι το μοναδικό νησί της ανατολικής μεσογείου θάλασσας. Βρίσκεται στο σταυροδρόμι μεταξύ τριών ηπείρων, της Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής. Όπως φαίνεται από τη μακρόχρονη ιστορία της, το γεωπολιτικό στοιχείο του νησιού βοήθησε τη Κύπρο να αναπτυχθεί σε όλους τους τομείς συμπεριλαμβανομένων και των διάφορων ναυτιλιακών τομέων και του εμπορίου. Από τα διάφορα ιστορικά μνημεία διαφαίνεται ότι η Κύπρος είχε στραφεί από πολύ νωρίς προς τη θάλασσα και ανέπτυξε σημαντική ναυτιλία και ναυτιλιακό εμπόριο. Ο μύθος δένει τη Κύπρο με τη γένεση της Αφροδίτης και με τη θάλασσα. Με την ανακάλυψη του χαλκού η Κύπρος ανέπτυξε μια πολύ ισχυρή ναυτιλία και λόγω της στρατηγικής γεωγραφικής της θέσης αποτελούσε σημείο αναφοράς όχι μόνο για εμπορικούς σκοπούς αλλά και σαν διαμετακομιστικός σταθμός επικοινωνίας μεταξύ Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής.

Από τα πανάρχαια χρόνια μέχρι τις μέρες μας, η γεωπολιτική θέση του νησιού δεν υπήρξε μόνο στοιχείο ανάπτυξης αλλά και εστία ενδιαφέροντος των διάφορων κατακτητών. Είναι αυτή η επιθυμία των διαφόρων δυνάμεων και συμφερόντων να εκμεταλλευθούν τη γεωπολιτική θέση της Κύπρου που τα τελευταία χρόνια, θέτοντας σε ευθεία αμφισβήτηση το Διεθνές Δίκαιο, όπως αυτό απορρέει από το Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, τις διάφορες διεθνείς συμβάσεις και το εθιμικό δίκαιο όπως πηγάζει μέσα από τη διεθνή πρακτική, έχει οδηγήσει στη Τουρκική εισβολή και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που έχουν επιφέρει πάρα πολλά προβλήματα στο νησί και στο λαό του.

Μετά από μία μακρά περίοδο παρακμής σχεδόν τεσσάρων αιώνων, η Κύπρος αποτίναξε το Βρετανικό ζυγό και ανακηρύχθηκε σε ανεξάρτητο κράτος της Κυπριακής Δημοκρατίας, ενώ γίνεται μέλος των Ηνωμένων Εθνών και της Κοινοπολιτείας. Αμέσως μετά η Κύπρος σαν ανεξάρτητο κράτος αξιοποιώντας τη γεωγραφική της θέση άρχισε με αργούς αλλά επιταχυνόμενους ρυθμούς να αναπτύσσει μεταξύ άλλων τη ναυτιλιακή και λιμενική της βιομηχανία και συναφείς κλάδους της οικονομίας της. Έτσι σταδιακά η Κύπρος, άρχισε να μετατρέπεται σε ένα νέο ναυτιλιακό κέντρο και κέντρο παροχής υπηρεσιών. Επίσης η ανεξάρτητη Κύπρος αρχίζει να στρέφεται προς την Ευρώπη με τελικό στόχο να καταστεί πλήρες μέλος της Ευρωπαϊκή Ένωσης πράγμα που τελικά κατάφερε την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2004. Η καταστροφική Τουρκική εισβολή του 1974, που είχε σαν αποτέλεσμα τη κατοχή του 36,4% περίπου του εδάφους της Κυπριακής Δημοκρατίας και τη δημιουργία 200,000 προσφύγων και



πολλές άλλες καταστροφές, αν και ανέκοψε προσωρινά δεν μπόρεσε να εμποδίσει την ευρωπαϊκή της πορεία και την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλιακής και λιμενικής της βιομηχανίας.

Από το 1982 άρχισε η ανάπτυξη της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας της Κύπρου με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Η ανάπτυξη όλων των λιμενικών και ναυτιλιακών τομέων συνεχίστηκε με τον ίδιο ρυθμό μέχρι το 1987, χρονιά που τέθηκαν σε ισχύ τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Αρχικά τα μέτρα αυτά δεν μπόρεσαν μεν να εμποδίσουν τη περαιτέρω ανάπτυξη αλλά δεν υπάρχει αμφιβολία ότι πέτυχαν σε κάποιο βαθμό να εμποδίσουν την περαιτέρω αύξηση ή ακόμη και να μειώσουν τους ρυθμούς ανάπτυξης της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας της Κυπριακής Δημοκρατίας. Έτσι το 1997 η Κύπρος παρά τις αντιξοότητες κατάφερε να αναπτύξει μια αξιοζήλευτη σε διαστάσεις για το νησί ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία και να καταστεί ένα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο. Η ναυτιλία της κατάφερε από τη 9<sup>η</sup> θέση που είχε παγκόσμια το 1987 να φθάσει στη 4<sup>η</sup> θέση το 1995 με ολική χωρητικότητα των πλοίων άνω των 100 κόρων 23,652,626 κόρους. Ανάλογη ανάπτυξη παρουσίασαν και τα λιμάνια της σαν κέντρα διαμετακομιστικού εμπορίου και οι άλλοι ναυτιλιακοί τομείς και συναφείς κλάδοι της Κυπριακής οικονομίας. Όλα αυτά είχαν σαν αποτέλεσμα να μετατρέψουν τη Κύπρο σε μια μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη πολύ σημαντική στη παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή. Η πολιτική και οικονομική σημασία της Κυπριακής ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας αποδείχτηκε να είναι μείζονος σημασίας για την ανάπτυξη της χώρας ιδιαίτερα με τα πολιτικά προβλήματα που έχει επιφορτιστεί η Κυπριακή Δημοκρατία σαν αποτέλεσμα της κατοχικής παρουσίας της Τουρκίας στο βόρειο τμήμα του νησιού.

Τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που τέθηκαν σε ισχύ το 1987 ενισχύθηκαν το 1997 με επιπρόσθετους περιορισμούς και πολύ αυστηρότερη εφαρμογή. Η ενίσχυση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων είχε σαν αποτέλεσμα σε ορισμένους τομείς της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας να παρουσιαστεί άμεση και αισθητή μείωση και σε άλλους περαιτέρω μείωση των ρυθμών ανάπτυξης. Παρά την ενίσχυση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων η Κυπριακή εμπορική ναυτιλία συνεχίζει με αργούς και συνεχώς επιβραδυνόμενους ρυθμούς να αναπτύσσεται μέχρι το 2000 που φθάνει το μέγιστο της ανάπτυξης της. Το 2000 σύμφωνα με τα διεθνή στατιστικά στοιχεία ο Κυπριακός εμπορικός στόλος κατείχε τη 6<sup>η</sup> θέση παγκόσμια με συνολικό αριθμό πλοίων άνω των 100 κόρων 1,475 και ολική χωρητικότητα 23,206,439 κόρους. Έκτοτε παρά τις προσπάθειες της Κυπριακής Δημοκρατίας συνεχίζεται η μείωση του

Κυπριακού στόλου και του διαμετακομιστικού εμπορίου με πολύ αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία της Κύπρου.

Παρόλο που οι οικονομικοί δείκτες της Κυπριακής οικονομίας συνέχιζαν να είναι πολύ καλοί και επέτρεψαν όχι μόνο να ενταχθεί σαν πλήρες μέλος στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και να εισέλθει στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα επηρέασαν αρνητικά την ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας. Για να μπορέσουμε όμως να εξακριβώσουμε σε πιο βαθμό τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα επηρέασαν τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία και κατ' επέκταση την Κυπριακή οικονομία θα πρέπει να μελετήσουμε όλους του παράγοντες που επηρέασαν την εξέλιξη των πιο πάνω ζωτικών τομέων της Κυπριακής οικονομίας και να απαντήσουμε τα διάφορα ερωτήματα που εγείρονται για το θέμα αυτό. Τα πιο κάτω είναι τα πλέον σημαντικά ερωτήματα που έχουν τεθεί και πρέπει να γίνει προσπάθεια να απαντηθούν:

- Πως οδηγήθηκε η Κύπρος στη Τουρκική εισβολή και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα;
- Ποια είναι η έκταση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων;
- Παραβιάζουν τα Τουρκικά περιοριστικά μέτρα το διεθνές και ευρωπαϊκό δίκαιο και τι μέτρα έλαβαν η Κυπριακή Δημοκρατία, η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Διεθνής Κοινότητα για την αντιμετώπισή τους;
- Πως επηρέασε η Ευρωπαϊκή πορεία της Κύπρου την εξέλιξη της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας;
- Πως επηρέασαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα την εξέλιξη της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας της Κυπριακής Δημοκρατίας;
- Ποιες ήταν οι συνέπειες από την επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων ενάντια στην ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία και συναφείς κλάδους για την Κυπριακή οικονομία;

Στην πιο κάτω μελέτη μέσα από την έρευνα θα γίνει προσπάθεια να δοθούν απαντήσεις στα πιο πάνω ερωτήματα. Για να καταστεί αυτό δυνατό πρέπει να εντοπίσουμε και να αναλύσουμε τους διάφορους παράγοντες που έχουν οδηγήσει στη Τουρκική εισβολή και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, να μελετήσουμε την ευρωπαϊκή πορεία της Κύπρου, καθώς και τη πορεία ανάπτυξης της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας της Κυπριακής Δημοκρατίας και

μέσα από αυτή την ανάλυση και μελέτη να προσπαθήσουμε να προσδιορίσουμε σε πιο βαθμό τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα επηρέασαν τους πιο πάνω τομείς της Κυπριακής οικονομίας.

Αν και ο κύριος σκοπός της μελέτης αυτής δεν είναι η επικέντρωση στην εξέταση της πολιτικής πτυχής του θέματος, αλλά στην εξέταση και ανάλυση των επιπτώσεων της Τούρκικης εισβολής και των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία της Κύπρου, οι διάφορες πολιτικές εξελίξεις που συνδέονται με τα πιο πάνω θέματα δεν μπορούν να αγνοηθούν.

Η μελέτη διαιρείται σε τρία κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια ιστορική αναδρομή στη πορεία της Κύπρου με ιδιαίτερη έμφαση στα γεγονότα που έλαβαν χώρα πριν και μετά την ανακήρυξη της Κυπριακής Δημοκρατίας και οδήγησαν στη Τουρκική εισβολή και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζεται επίσης η έκταση, ο τρόπος εφαρμογής και η νομιμότητα των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων με βάση τόσο το διεθνές όσο και το ευρωπαϊκό δίκαιο. Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζονται η εξέλιξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας της Κύπρου και οι επιπτώσεις της Τουρκικής εισβολής και των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στο Κυπριακό νηολόγιο, στις δραστηριότητες των εταιρειών διαχείρισης πλοίων και τους άλλους συναφείς κλάδους της Κυπριακής οικονομίας. Στο τρίτο κεφάλαιο εξετάζονται η εξέλιξη της λιμενικής βιομηχανίας της Κύπρου και οι επιπτώσεις της Τουρκικής εισβολής και των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων σε αυτή και στους άλλους συναφείς κλάδους της Κυπριακής οικονομίας.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ**

**ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ ΚΑΙ**  
**ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ**

**ΑΝΤΩΝΗΣ Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

#### 1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗ ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ

Σύμφωνα με τη χρονολόγηση των διαφόρων ευρημάτων της αρχαιολογικής σκαπάνης, ο πολιτισμός της Κύπρου εκτείνεται προς τα πίσω σ' ένα βάθος 90 περίπου αιώνων, δηλαδή μέχρι 7.000 χρόνια προ Χριστού. Συνεπώς φτάνει μέχρι τη Νεολιθική εποχή. Η ιστορία της Κύπρου είναι πολυτάραχη και γνώρισε πολλούς κατακτητές σε όλες τις εποχές, λόγω της στρατηγικής της θέσης - σταυροδρόμι ανάμεσα σε τρεις ηπείρους (Αφρικής, Ευρώπης και Ασίας).

##### 1.1.1 Μετάβαση από τη Τουρκοκρατία στην Αγγλοκρατία

Αφού αποτέλεσε μέρος διαφόρων αυτοκρατοριών και πέρασε από διάφορους κατακτητές, το 1571 η Κύπρος κυριεύεται από τους Τούρκους και γίνεται τμήμα της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Η Κύπρος έμεινε κάτω από την Οθωμανική αυτοκρατορία μέχρι το 1878 που παραχωρήθηκε από το Σουλτάνο στη Μεγάλη Βρετανία. Κατά τη περίοδο αυτή η άγρια φορολογία, η κακοδιοίκηση και άλλες καταστάσεις οδήγησαν σταδιακά ολόκληρη την Κύπρο σε πλήρη παρακμή. Επιπρόσθετα μεταξύ των άλλων παρατηρείται και το φαινόμενο του εξισλαμισμού πολλών Χριστιανών, που αρχικά παραμένουν Κρυπτοχριστιανοί (Λινοβάμβακοι). Έτσι οι εξισλαμισθέντες κάτοικοι της Κύπρου μαζί με τους μουσουλμάνους Οθωμανούς δημιουργούν μια μειονότητα μουσουλμάνων. Αργότερα για πολιτικούς λόγους όλοι οι μουσουλμάνοι της Κύπρου μετονομάστηκαν από τους Βρετανούς και τους Τούρκους Τουρκοκύπριοι. Αυτό επισημαίνεται γιατί τόσο κατά τη περίοδο της Αγγλοκρατίας όσο και μετά την ανεξαρτησία θα δημιουργήσει πολλές τεχνητές επιπλοκές με πολύ δυσάρεστες πολιτικές συνέπειες για την Κύπρο και το λαό της.

Η μετάβαση της Κύπρου από την Τουρκοκρατία στην Αγγλοκρατία γίνεται αναίμακτα, ύστερα από μυστικές διαπραγματεύσεις ανάμεσα σε δύο Αυτοκρατορίες, την Βρετανική και την Οθωμανική, στις 4 Ιουνίου του 1878 με την υπογραφή στην Κωνσταντινούπολη της λεγόμενης Συνθήκης της Κύπρου. Όταν το 1914 η Τουρκία τάχθηκε το πλευρό της Γερμανίας και των

συμμάχων της, η Μεγάλη Βρετανία ακύρωσε μονομερώς, τη Συνθήκη του 1878 και προσάρτησε το νησί. Την ίδια χρονιά γίνεται προσφορά της Κύπρου στην Ελλάδα και αμέσως μετά, απορρίπτεται. Το 1923, με τη Συνθήκη της Λοζάνης, η Τουρκία παραιτείται από όλα τα εδαφικά της δικαιώματα στο νησί και δύο χρόνια αργότερα, το 1925, η Κύπρος ανακηρύσσεται, επίσημα, βρετανική αποικία.<sup>1</sup>

Τα πρώτα χρόνια της Αγγλοκρατίας οι Έλληνες της Κύπρου είδαν με ευχαρίστηση την αλλαγή. Η Τουρκική Οθωμανική κακοδιοίκηση και τυραννία τερματιζόταν, οι νέοι κυρίαρχοι, αν και ξένοι, ήταν χριστιανοί και τους συνόδευε η φήμη ότι κυβερνούσαν τους λαούς με φιλελεύθερο και ανεκτικό πνεύμα. Η απαλλαγή από την Οθωμανική διοίκηση ταυτίστηκε με το αίτημα για ένωση με την Ελλάδα. Έτσι το πέρασμα στη Βρετανική διοίκηση το 1978 αντιμετωπίστηκε από τους Ελληνοκύπριους σαν ένα μεταβατικό στάδιο που θα έπρεπε να οδηγήσει τελικά στην «Ένωση». Την αντίληψη αυτή καλλιεργούσαν κύρια η εκκλησία και οι διανοούμενοι, μέσα από τα σχολεία. Για τους λόγους αυτούς από την πρώτη στιγμή γεννήθηκαν ελπίδες ότι οι Άγγλοι θα παραχωρούσαν τελικά την Κύπρο στην Ελλάδα. Με την πάροδο του χρόνου όμως οι Ελληνοκύπριοι συνειδητοποίησαν ότι οι ελπίδες τους ήταν ουτοπικές και άρχισαν να αντιδρούν. Στις αντιδράσεις τους συνέβαλε και η φορολογία που για τα δεδομένα της τότε εποχής ήταν πολύ βαριά και εκτός από την ταλαιπωρία του Κυπριακού λαού εμπόδιζε την ανάπτυξη της Κύπρου, παρόλο που το νησί είχε όλες τις δυνατότητες για γρήγορη ανάπτυξη. Αργότερα οι Άγγλοι επέφεραν διάφορες αλλαγές με την ελπίδα ότι αυτές θα είχαν σαν αποτέλεσμα να εξανεμισθούν οι βλέψεις για ελληνική εθνική ενότητα και θα σταματούσε η αναταραχή που άρχισε να προκαλείται και η αναζωπύρωση του εθνικού αιτήματος των Ελλήνων Κυπρίων για ένωση με την Ελλάδα. Έτσι άρχισαν σταδιακά να δημιουργούνται συνθήκες ανάπτυξης του νησιού και έναρξη εκτέλεσης έργων υποδομής.

Η Κύπρος στη μακρά της ιστορία της πέρασε πολλές και διάφορες δοκιμασίες με αποτέλεσμα να δοκιμαστεί και ατσαλωθεί η εθνική και θρησκευτική της ταυτότητα. Έτσι παρά τη σχετική βελτίωση των συνθηκών που επικρατούσαν στη Κύπρο ο Κυπριακός πληθυσμός γενικότερα και ο Κυπριακός Ελληνισμός ειδικότερα δεν ήταν ευχαριστημένος με την όλη κατάσταση διότι οι Άγγλοι προσπαθούσαν με κάθε μέσο να αλλοτριώσουν το χαρακτήρα των Κυπρίων, να απομακρύνουν κάθε Ελληνικό στοιχείο από την εκπαίδευση και τις εκδηλώσεις εθνικού περιεχομένου με επακόλουθο την αναζωπύρωση του εθνικού αιτήματος των Κυπρίων για ένωση με την Ελλάδα. Η μεγαλύτερη κρίση εμφανίστηκε τον Οκτώβρη του 1931. Κυβερνήτης της Κύπρου ήταν τότε ο σερ Ρόναλντ Στόρς, ο οποίος εφάρμοσε τα δικά του σχέδια για έλεγχο

της ελληνικής παιδείας των Ελληνοκυπρίων. Τον Οκτώβριο του 1931 οι Κύπριοι ξεσηκώθηκαν ενάντια στη βίαιη, στυγνή και απάνθρωπη μεταχείριση των Βρετανών ζητώντας τη λύτρωση από την καταπιεστική αγγλική κατοχή και την ένωση με τον εθνικό κορμό. Το κίνημα του Οκτώβρη του 1931 δεν ήταν μεμονωμένο επεισόδιο και μια στιγμιαία αντίδραση του Κυπριακού λαού. Ήταν η κορύφωση μιας σειράς γεγονότων και αντιδράσεων του λαού στα δυναστικά, καταπιεστικά και απάνθρωπα μέτρα που πήρε η βρετανική αποικιοκρατική κυβέρνηση για να καθυποτάξει τον λαό της Κύπρου και να ευνουχίσει κάθε ανθρώπινη αξιοπρέπεια και ελεύθερη έκφραση. Το αξιοσημείωτο είναι πως οι Κύπριοι δεν δίστασαν να προτάξουν την αντίστασή τους μπροστά στη παντοδυναμία μιας αυτοκρατορίας. Σε πολύ λίγο χρονικό διάστημα από την κρίση του Οκτωβρίου η Κύπρος αλλάζει Κυβερνήτη. Η περίοδος της διακυβέρνησης του νέου κυβερνήτη, Σερ Χέρμπερτ Ρίτςμοντ Πάλμερ, ονομάστηκε «Παλμεοκρατία» και χαρακτηρίστηκε μια από τις σκληρότερες λόγω των δικτατορικών μέτρων που πήρε. Τα σκληρά αυτά μέτρα από την αποικιοκρατία κράτησα δέκα ολόκληρα χρόνια και τερματίστηκαν με την είσοδο της Ελλάδας στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο στο πλευρό των Άγγλων και των άλλων συμμάχων ενάντια στο ναζισμό. Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου στον Αγγλικό στρατό κατετάγησαν και χιλιάδες Κύπριοι εθελοντές και καλλιεργήθηκε η απατηλή ελπίδα ότι μετά τη λήξη του πολέμου θα ικανοποιούνταν οι εθνικές προσδοκίες του λαού της Κύπρου.

Μετά την λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι ελπίδες που έτρεφε ο Κυπριακός λαός για άλλη μια φορά διαψεύστηκαν. Απόφαση του ΟΗΕ, στις 16 Δεκεμβρίου του 1952, αναγνώριζε την αρχή και το δικαίωμα της αυτοδιάθεσης των λαών. Όμως, η Βρετανία αρνήθηκε να εφαρμόσει την απόφαση αυτή για την Κύπρο. Οι Αγγλικές κυβερνήσεις των Συντηρητικών αναγνώρισαν την πολιτική απειλή που δημιουργείτο εναντίον τους, γενικότερα σε όλες τους τις αποικίες, αλλά ειδικότερα στην Κύπρο, με το όλο και πιο αναβαθμιζόμενο δικαίωμα αυτοδιάθεσης των λαών. Έτσι σχεδίασαν και πέτυχαν να μετατρέψουν το Κυπριακό από αποικιακό ζήτημα σε Ελληνοτουρκική διαφορά, επειδή με αυτό τον τρόπο η πολιτική πίεση που δεχόταν θα υποβαθμιζόταν. Εάν η Τουρκία εμπλεκόταν πολιτικά ζητώντας την Κύπρο, η Αγγλία θα μπορούσε στο διηνεκές να παρουσιάζεται ως διαμεσολαβητής και κηδεμόνας της Κύπρου. Μέχρι το 1954, οι Τουρκικές κυβερνήσεις, παρά τις πιέσεις του τουρκικού τύπου, σπάνια και με πολλή διακριτικότητα εκδήλωναν την αντίθεση τους στην Ένωση. Η αγγλική διπλωματία όμως παρότρυνε παρασκηνιακά την Τουρκική Κυβέρνηση του Αντνάν Μεντερές να εκδηλώσει ενδιαφέρον για την Κύπρο και η Τουρκία βρήκε ευκαιρία για επανάκτηση

χαμένου Οθωμανικού εδάφους. Η εμπλοκή της Τουρκίας στο Κυπριακό πρόβλημα σηματοδότησε την απαρχή νέων δεινών για το Κυπριακό λαό.<sup>2</sup>

### **1.1.2 Απελευθερωτικός Αγώνας 1955 – 1959 και Συμφωνίες Ζυρίχης - Λονδίνου**

Αφού είδαν οι Κύπριοι ότι δεν υπήρξε ανταπόκριση την 1<sup>η</sup> Απριλίου του 1955 ξεκίνησαν ένοπλο αγώνα κατά της αποικιοκρατικής δύναμης. Το καλοκαίρι της ίδιας χρονιάς η βρετανική κυβέρνηση του Άντονι Ήντεν επιχείρησε πλήρη ανάμειξη της Τουρκίας στο Κυπριακό. Στις 30 Ιουνίου 1955 ο τότε υπουργός Εξωτερικών της Αγγλίας Χάρολντ Μακμίλαν προσκάλεσε τους ομολόγους του της Ελλάδας Στέφανο Στεφανόπουλο και της Τουρκίας Φατίν Ρουστού Ζορλού σε μια διάσκεψη στο Λονδίνο για να συζητήσουν «πολιτικά και αμυντικά ζητήματα που επηρεάζουν την Ανατολική Μεσόγειο». Παρά τις έντονες προειδοποιήσεις του Αρχιεπισκόπου της Κύπρου, Μακάριου Γ', η Ελληνική Κυβέρνηση έπεσε στη καλοστημένη παγίδα των Άγγλων. Τελικά η τριμερής διάσκεψη, που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 29 Αυγούστου μέχρι τις 7 Σεπτεμβρίου του 1955, κατέληξε σε παταγώδη αποτυχία. Η «Τριμερής Διάσκεψη», που η αποδοχή της αποδείχθηκε ότι ήταν μεγάλο λάθος από μέρους της Ελλάδας, έδωσε την ευκαιρία στη Βρετανία να πετύχει τους στόχους της μετατρέποντας το Κυπριακό από αποικιακό ζήτημα σε Ελληνοτουρκική διαφορά και να πετύχει στενή συνεργασία με τους Τούρκους σε βάρος των Ελληνικών συμφερόντων. Μερικοί υποστηρίζουν ότι με τις ενέργειες αυτές τελικά, η Αγγλική πολιτική στο Κυπριακό κατέστη δέσμια των Τούρκων. Αποδείχτηκε ότι αυτό που είπε ο Ρούντολφ Τσώρτσιλ, γιός του Ουίνστον Τσώρτσιλ, στις 6 Ιουλίου του 1956 στον Αμερικανό δημοσιογράφο Σάουρς Σουλτσμπέργκερ: «Το Φόρειν Όφισ δεν το διευθύνει πια ούτε ο Ήντεν, ούτε ο Σέλγκουιν, αλλά ο Μεντερές», δεν απείχε από την πραγματικότητα. Αυτή η ενέργεια των Άγγλων σηματοδότησε τη απαρχή νέων δεινών για το Κυπριακό λαό, διότι αναβάθμισε το ρόλο της Τουρκίας στο Κυπριακό και οδήγησε την Κύπρο σε μια νέα καταστροφική πορεία που έφερε πιο κοντά την Τουρκική εισβολή που τόσο έχει ταλαιπωρήσει και ταλαιπωρεί ακόμη τον Κυπριακό λαό.<sup>3</sup>

Τελικά στις 11 Φεβρουαρίου 1959, στη διάσκεψης της Ζυρίχης επήλθε συμφωνία μεταξύ του Έλληνα και του Τούρκου πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή και Αντάν Μεντερές για λύση του Κυπριακού. Στις 17-19 Φεβρουαρίου, ακολουθεί στο Λονδίνο πενταμερής διάσκεψη, με συμμετοχή Ελληνοκυπρίων και Τουρκοκυπρίων αντιπροσώπων, η οποία παρά τις αρχικές αντιρρήσεις της Κυπριακής ηγεσίας, η οποία ήλθε κατ' επανάληψη σε ρήξη με την κυβέρνηση των Αθηνών, και κάτω από τις απειλές των Βρετανών για προώθηση του διχοτομικού σχεδίου



Μακμίλαν, καταλήγει στην τελική συμφωνία που έθεσε τις βάσεις για τη δημιουργία της ανεξάρτητης Κυπριακής Δημοκρατίας.<sup>4</sup>

Με τις συμφωνίες Ζυρίχης – Λονδίνου η βρετανική κυριαρχία επί της Κύπρου τερματίστηκε και ιδρύθηκε ανεξάρτητο Κυπριακό κράτος. Η συμφωνία Ζυρίχης και Λονδίνου υπογράφηκε εκτός από τους πρωθυπουργούς και υπουργούς εξωτερικών Ελλάδας, Τουρκίας και Βρετανίας, τον εκπρόσωπο της Ελληνοκυπριακής κοινότητας Μακάριο και τον εκπρόσωπο της Τουρκοκυπριακής κοινότητας Φαζίλ Κιουτσούκ. Η συνθήκη κατοχύρωνε την ανεξαρτησία της Κύπρου, καθόριζε το Σύνταγμα του νέου κράτους και τα δικαιώματα κάθε εθνοτικής κοινότητας όσον αφορά το κράτος και τη διακυβέρνηση. Η πολιτειακή οργάνωση του νεοσύστατου κράτους ήταν πολύπλοκη και απαιτούσε ομοφωνία και των δύο κοινοτήτων σε μια σειρά από θέματα.<sup>5</sup>

Με τις συμφωνίες Ζυρίχης – Λονδίνου εγκαθιδρύεται ένα καθεστώς που αναβάθμιζε τη καλούμενη Τουρκοκυπριακή μειονότητα του 18%, που στη πραγματικότητα ήταν μουσουλμανική μειονότητα, σε κοινότητα και της δίνει τόσα πολλά δικαιώματα ώστε να είναι αδύνατο να λειτουργήσει το πολίτευμα και να κυβερνηθεί η Κύπρος. Ο Νίκος Κρανιδιώτης, στενότερος συνεργάτης του Μακαρίου επί δεκαετίες και πρεσβευτής της Κύπρου στην Ελλάδα, αναφέρει μεταξύ άλλων ότι: «Το καθεστώς που επέβαλαν οι συμφωνίες Ζυρίχης και Λονδίνου είναι απείρως χειρότερο και αυτού του αποικιακού καθεστώτος».<sup>6</sup>

### **1.1.3 Τερματισμός της Αγγλοκρατίας και Λειτουργία της Κυπριακής Δημοκρατίας μέχρι την Τουρκική Εισβολή του 1974**

Οι συμφωνίες Ζυρίχης και Λονδίνου σήμαναν τη λήξη του ένοπλου αγώνα. Μετά από μία μεταβατική περίοδο γίνεται η επίσημη εγκαθίδρυση της ανεξάρτητης Κυπριακής Δημοκρατίας στις 16 Αυγούστου 1960. Η Κύπρος γίνεται ισότιμο μέλος του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, της Κοινοπολιτείας, του Συμβουλίου της Ευρώπης, εντάσσεται στο κίνημα των Αδεσμεύτων και προσπαθεί να λειτουργήσει σαν ανεξάρτητο κράτος. Στη προσπάθεια αυτή αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα στην πρακτική εφαρμογή των συμφωνιών Ζυρίχης και Λονδίνου. Η ηγεσία της καλούμενης Τουρκοκυπριακής Κοινότητας εμποδίζουν κάθε προσπάθεια του Ελληνοκύπριου προέδρου να περάσει νομοσχέδια ακόμη και για απλά φορολογικά θέματα. Έτσι το 1963 ξέσπασε η πρώτη κρίση. Για να υπερνικηθούν οι πρακτικές δυσχέρειες που αντιμετώπιζε η χώρα ο πρόεδρος Μακάριος τον Νοέμβριο του 1963 μετά από διαβουλεύσεις

άρχισε τη διαδικασία για τροποποίηση των λεγόμενων 13 σημείων του Συντάγματος. Αμέσως μετά ακολούθησε η Ανταρσία των Τουρκοκυπρίων που είχε σαν αποτέλεσμα την αποχώρηση των Τουρκοκυπρίων από την κυβέρνηση και τις δημόσιες υπηρεσίες και τη συγκέντρωση τους, βάσει ενός πολύ καλά οργανωμένου σχεδίου, σε δικούς τους Τουρκοκυπριακούς θύλακες, που αργότερα διαδραμάτισαν καταλυτικό ρόλο. Τα γεγονότα αυτά προκάλεσαν την έναρξη και κλιμάκωση των δικοινοτικών ταραχών με σφοδρές ένοπλες συγκρούσεις μεταξύ Ελληνοκυπρίων και Τουρκοκυπρίων. Αυτό ουσιαστικά σήμανε την αρχή της κατάρρευσης των Συμφωνιών της Ζυρίχης και Λονδίνου.<sup>7</sup>

Επιπρόσθετα οι προσπάθειες του Μακαρίου για αναθεώρηση του Συντάγματος της Κύπρου προκάλεσαν την άμεση τουρκική αντίδραση και στις 16 Μαρτίου 1963 η τουρκική εθνοσυνέλευση εξουσιοδότησε τον πρωθυπουργό Ισμέτ Ινονού να επέμβει στρατιωτικά στην Κύπρο. Η Ελληνική κυβέρνηση αντιδρώντας στις απειλές της Τουρκίας έστειλε μυστικά στη Κύπρο μία μεραρχία στρατού με δύναμη πυρός στρατιάς. Η Τουρκία όμως τελικά δεν προχώρησε άμεσα στην εισβολή γιατί δεν ήταν ακόμη απόλυτα έτοιμη για μια τέτοια επιχείρηση. Η ΕΣΣΔ εξάλλου επειδή είχε σαν σκοπό η Κύπρος να μην τεθεί υπό τον έλεγχο του ΝΑΤΟ, για να αποτρέψει τέτοιο ενδεχόμενο προειδοποιούσε ότι δεν θα ανεχόταν στρατιωτική εισβολή της νατοϊκής Τουρκίας στη Κύπρο. Για τον ίδιο λόγο καθιστούσε σαφές ότι δεν ευνοούσε ένωση της Κύπρου με την νατοϊκή Ελλάδα. Η Κύπρος για την ΕΣΣΔ θα έπρεπε να διατηρηθεί ως ανεξάρτητο κράτος και οποιαδήποτε λύση του προβλήματος θα έπρεπε να εξευρεθεί μέσω του ΟΗΕ και όχι του ΝΑΤΟ. Επιπρόσθετα και ο αμερικανικός παράγοντας και όχι μόνο αντιδρούσαν σε μια τέτοια εξέλιξη. Με αλλά λόγια το διεθνές κλίμα δεν ήταν κατάλληλο για μία Τούρκικη εισβολή. Οι ΗΠΑ ευνοούσαν απευθείας διαβούλευση Αθηνών – Αγκύρας αλλά, παρά τις πιέσεις που ασκήθηκαν δεν έγινε δεκτή η πρόταση των ΗΠΑ για απευθείας διαβούλευση του Έλληνα πρωθυπουργού Γεωργίου Παπανδρέου με τον Τούρκο ομόλογό του Ινονού. Τελικά στις 4 Μαρτίου του 1964 το ζήτημα ήρθε στο Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών όπου αποφασίστηκε να σταλεί στη Κύπρο ειρηνευτική δύναμη του ΟΗΕ για να αποτραπεί η συνέχιση και επέκταση των εχθροπραξιών. Παράλληλα διορίστηκε από το Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ Ου Θαντ, σαν μεσολαβητής μεταξύ Ελληνοκυπρίων και Τουρκοκυπρίων, ο Φιλανδός διπλωμάτης Σακάρι Τουομιόγια. Στις συναντήσεις που έγιναν στην ΗΠΑ κατά τη περίοδο 24 – 28 Ιουνίου 1964 ανάμεσα στους Έλληνες και Αμερικανούς επισήμους και μεταξύ του Πρωθυπουργού Γ. Παπανδρέου και του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ Ου Θαντ συμφωνήθηκε να συνεχιστούν στη Γενεύη οι συνομιλίες υπό την αιγίδα του ΟΗΕ από το μεσολαβητή του ΟΗΕ Σακάρι Τουομιόγια αλλά να

πάρει μέρος σαν ένα είδος βοηθού του μεσολαβητή ο Αμερικανός πρώην υπουργός Εξωτερικών Ντιν Άτσεσον.<sup>8</sup>

Έτσι μετά το ταξίδι του Έλληνα Πρωθυπουργού Γεωργίου Παπανδρέου στις ΗΠΑ, το Κυπριακό πρόβλημα μπήκε σε μια νέα φάση, τη φάση του «Σχεδίου Άτσεσον». Δυστυχώς τα γεγονότα που ακολούθησαν υπήρξαν δραματικά. Οι συγκρούσεις στη περιοχή της Τυλληρίας και οι βομβαρδισμοί από τουρκικά αεροπλάνα, ακόμη και αμάχων με βόμβες ναπάλμ που ακολούθησε τον Αύγουστο του 1964, δημιούργησαν ένα πολύ τεταμένο κλίμα. Η Ελληνική κυβέρνηση χειρίστηκε το όλο ζήτημα με μεγάλη ψυχραιμία και αποφασιστικότητα. Το τελεσίγραφο πολέμου που διατυπώθηκε στο Συμβούλιο Ασφαλείας από τον αντιπρόσωπο της Ελλάδας στον ΟΗΕ, πέτυχε να σταματήσουν οι εχθροπραξίες στη Κύπρο. Τελικά παρά τις έντονες προσπάθειες που έγιναν οι συνομιλίες της Γενεύης απέτυχαν και το σχέδιο Άτσεσον δεν έγινε αποδεχτό.<sup>9</sup>

Μετά τον αδόκητο θάνατο του μεσολαβητή του ΟΗΕ Σακάρι Τουομιόγια, τον Σεπτέμβρη του 1964 διορίζεται από το Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών σαν νέος μεσολαβητής του ΟΗΕ ο Νοτιοαμερικανός πολιτικός και διπλωμάτης πρώην Πρόεδρος του Ισημερινού, Γκάλο Πλάζα, που ετοίμασε έκθεση για το Κυπριακό την οποία υπέβαλε στο Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ. Την τελική έκθεση Πλάζα υιοθέτησε και δημοσίευσε ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ, Ου Θαντ στις 26 Μαρτίου 1965. Στην έκθεση του ο Γκάλο Πλάζα ανέλυε το Κυπριακό πρόβλημα και πρότεινε λύσεις. Οι θέσεις της έκθεσης Πλάζα, που στο μεγαλύτερο μέρος τους, έγιναν αποδεκτές από την τότε Κυπριακή κυβέρνηση του προέδρου Μακαρίου, δεν ικανοποίησαν την Τουρκία, η οποία τις απέρριψε σαν μεροληπτικές υπέρ των Ελληνοκυπρίων.<sup>10</sup>

Η πτώση της κυβέρνησης της Ένωσης Κέντρου και η δικτατορία που ακολούθησε με το πραξικόπημα της 21ης Απριλίου 1967 έφεραν την Κύπρο σε ακόμη πιο δύσκολη θέση. Η δικτατορική κυβέρνηση προσπάθησε να συνεχίσει τις Ελληνοτουρκικές επαφές επαναφέροντας στο προσκήνιο σχέδιο λύσης του Κυπριακού, πανομοιότυπο με το Σχέδιο Άτσεσον. Η επιβολή της στρατιωτικής δικτατορίας στην Ελλάδα δεν διευκόλυνε τις διπλωματικές επαφές. Σε αντίθεση οι Τούρκοι είχαν φροντίσει στο νεκρό για την Ελλάδα διάστημα, να αναδιοργανωθούν σε διπλωματικό επίπεδο. Η συνάντηση κορυφής Ελλάδας και Τουρκίας, που πραγματοποιήθηκε το Σεπτέμβριο του 1967 στον Έβρο, οδηγήθηκε σε παταγώδη αποτυχία.

Μετά την συνάντηση στον Έβρο, η κατάσταση στην Κύπρο ήταν τεταμένη, αφού η Τουρκοκυπριακή ηγεσία προέβαινε σε προκλητικές ενέργειες από τον τουρκοκυπριακό θύλακα της Κοφίνου, όπως ήταν η παρεμπόδιση της κυκλοφορίας στην οδική αρτηρία Λευκωσίας – Λεμεσού. Το Νοέμβριο του 1967 οι Κυπριακές δυνάμεις αναγκάστηκαν να επιτεθούν εναντίον του Τουρκοκυπριακού θύλακα της Κοφίνου για τη διάνοιξη της οδικής αρτηρίας. Η Τουρκία βρήκε πάλι αφορμή για να προωθήσει τα σχέδια εισβολής στη Κύπρο. Την επόμενη μέρα μετά την επίθεση στο θύλακα Κοφίνου, η Τουρκική αεροπορία πραγματοποίησε σειρά επιδρομών κατά της Κύπρου, αφήνοντας πίσω της πολλούς νεκρούς και τραυματίες. Με αμερικανική μεσολάβηση επιτεύχθηκε συμφωνία, που ικανοποιούσε μερικώς τις τουρκικές αξιώσεις. Η Κυπριακή κυβέρνηση απέρριψε όλες τις αξιώσεις της Τουρκίας. Η Χουντική όμως κυβέρνηση της Ελλάδας αποδέχθηκε τους όρους της Τουρκίας και στις 8 Δεκεμβρίου 1967 άρχισε να αποσύρει από την Κύπρο την ελληνική μεραρχία. Έτσι η Κύπρος έμεινε ανοχύρωτη.<sup>11</sup>

Ύστερα από αυτά τα γεγονότα, η ένταση μεταξύ των Ελληνοκύπριων και των Τουρκοκύπριων εκτονώθηκε και ο Πρόεδρος Μακάριος έκανε τη στροφή από τη πολιτική του ευκταίου, δηλαδή της ένωσης, στη πολιτική του εφικτού, δηλαδή της ενίσχυσης του ανεξάρτητου κράτους και της ειρηνικής συμβίωσης με τους Τουρκοκύπριους. Ο πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας Μακάριος σαν πρώτο βήμα εξάγγειλε την πολιτική του εφικτού αντί του ευκταίου και μέτρα ειρήνευσης με τους Τουρκοκύπριους.<sup>12</sup>

Ο Μακάριος υπέβαλε νέες εποικοδομητικές προτάσεις για διευθέτηση του Κυπριακού προς την Τουρκοκυπριακή ηγεσία, μέσω του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ, Ου Θαντ. Στις προτάσεις αυτές προβλεπόταν ένα απόλυτα ελεύθερο και ανεξάρτητο κράτος, ισότιμο μέλος του ΟΗΕ και χωρίς καμία εξωτερική ή άλλη δέσμευση ή περιορισμό. Η Ένωση πλέον είχε εγκαταλειφθεί σαν στόχος και δινόταν έμφαση στη λειτουργία ενός δημοκρατικού, ανεξάρτητου κράτους, με διασφαλισμένα όλα τα δικαιώματα των Τουρκοκυπρίων. Οι νέες προτάσεις του Μακαρίου προέβλεπαν την αναγνώριση «κοινοτικής αυτονομίας» στους Τουρκοκυπρίους, υπό την έννοια αφενός μεν της απόλυτης ελευθερίας και ισότητας αυτών σαν πολιτών της Κυπριακής Δημοκρατίας χωρίς οποιαδήποτε διάκριση και αφετέρου της απόλυτης ελευθερίας και υπεύθυνης διαχείρισης και διοίκησης των κοινοτικών τους ζητημάτων, θρησκείας, παιδείας κ.λπ.<sup>13</sup>

Οι δικοινοτικές διαπραγματεύσεις άρχισαν το 1968 αλλά δυστυχώς οι προτάσεις του Μακάριου δεν ευδοχώθηκαν για δύο κυρίως λόγους: από τη μια ήταν η δράση τρομοκρατικών οργανώσεων και οι φανατικές αντιδράσεις της ενωτικής παράταξης και της Χούντας και από την άλλη η αδιάλλακτη στάση της Τουρκοκυπριακής ηγεσίας και της Τουρκίας, που είχαν ως μόνιμο στόχο τη διχοτόμηση. Η Τουρκία εκμεταλλευόταν την όλη κατάσταση που επικρατούσε στην Ελλάδα και Κύπρο και προχωρούσε στις ετοιμασίες της εισβολής αναμένοντας απλά τη κατάλληλη ευκαιρία που δεν άργησε να έλθει.<sup>14</sup>

Το 1973 στην Ελλάδα και την ευρύτερη περιοχή σημειώθηκαν ανακατατάξεις που είχαν πολύ αρνητικές επιπτώσεις στον Ελληνισμό γενικότερα και την Κύπρο ειδικότερα. Τον Οκτώβριο του 1973 το Ισραήλ ήρθε σε σύγκρουση με τις ενωμένες Αραβικές δυνάμεις. Αυτή τη φορά ο ισχυρός άνδρας της Χούντας, Γεώργιος Παπαδόπουλος, αρνήθηκε να παραχωρήσει στους Αμερικανούς τις διευκολύνσεις που του ζήτησαν για να βοηθήσουν τους Ισραηλινούς που βρέθηκαν σε δύσκολη θέση. Ένα μήνα περίπου αργότερα ξέσπασε στην Αθήνα η εξέγερση του Πολυτεχνείου. Ο Παπαδόπουλος κλονίστηκε και στις 25 Νοεμβρίου, δηλαδή οκτώ μόλις μέρες μετά τη βίαιη καταστολή της εξέγερσης, ο ταξίαρχος Δημήτριος Ιωαννίδης τον ανέτρεψε και ανάλαβε την εξουσία.<sup>15</sup>

Η σταδιακή όξυνση των σχέσεων του προέδρου Μακαρίου με την ελληνική χούντα κατά τη διάρκεια της επτάχρονης δικτατορίας έφτασε σε εκρηκτικό αδιέξοδο, όταν η χούντα των Αθηνών, αφού εξασφάλισε το πράσινο φως των Αμερικανών, αποφάσισε να υλοποιήσει το σχέδιο της για την ανατροπή του. Το πραξικόπημα κατά της Κυπριακής κυβέρνησης και του εκλεγμένου προέδρου της Κυπριακής Δημοκρατίας εκδηλώθηκε στις 15 Ιουλίου του 1974. Κατά την διάρκεια του πραξικοπήματος έχασαν τη ζωή τους αρκετοί άνθρωποι και προκλήθηκαν πάρα πολλές ζημιές. Ο πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας, Μακάριος κατάφυγε στη Πάφο και από εκεί στο εξωτερικό και καθήκοντα Προέδρου ανάλαβε ο Νικόλαος Σαμψών που ήταν φανατικός ενωτικός και αγωνιστής του αγώνα της ΕΟΚΑ κατά των Βρετανών.<sup>16</sup>

Αμέσως μετά το Πραξικόπημα κατά του προέδρου Μακαρίου στις 15 Ιουλίου 1974, η Τουρκία χρησιμοποιώντας τις συμφωνίες Ζυρίχης-Λονδίνου σαν δικαιολογία στις 20 Ιουλίου 1974 πραγματοποιεί εισβολή στην Κύπρο, παρά το γεγονός ότι η Συνθήκη Εγγυήσεων δεν έδινε στην Τουρκία το δικαίωμα για στρατιωτική δράση χωρίς προηγούμενες διαβουλεύσεις αλλά ούτε το δικαίωμα παραμονής των στρατευμάτων της στη Κύπρο.<sup>17</sup>

## **1.2 ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΕΠΙΛΥΣΗΣ** **ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ**

Αμέσως μετά το Πραξικόπημα κατά της Κυπριακής κυβέρνησης και του εκλεγμένου προέδρου της Κυπριακής Δημοκρατίας, Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, τόσο η κυβέρνηση των ΗΠΑ όσο και η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου απέφυγαν να καταδικάσουν το πραξικόπημα. Στις 17 Ιουλίου 1974 η Βρετανία, σαν εγγυήτρια δύναμη στη Κύπρο, κάλεσε στο Λονδίνο για διαβουλεύσεις την Ελλάδα και την Τουρκία με στόχο να αποτραπούν οι αναμενόμενες πολεμικές συγκρούσεις και άλλες δυσάρεστες εξελίξεις. Ο πρωθυπουργός της Τουρκίας όμως Μπουλέντ Ετζεβίτ παρά τις παραινέσεις του Βρετανού πρωθυπουργού Χάρολντ Ουίλσον και του Υπουργού των Εξωτερικών Τζέιμς Κάλαχαν, που είχε συνεχείς διαβουλεύσεις μεταξύ Λονδίνου - Αγκύρας και Αθηνών, είχε ήδη πάρει τις αποφάσεις του για εισβολή στη Κύπρο. Οι προσπάθειες των Άγγλων απέτυχαν και στις 05:30 τα ξημερώματα της 20ης Ιουλίου 1974, η Τουρκία, χρησιμοποιώντας σαν πρόσχημα το πραξικόπημα, εισέβαλε στο έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας για να αποκαταστήσει δήθεν, όπως αρχικά ισχυρίστηκε, τη συνταγματική τάξη και να προστατεύσει τους Τουρκοκύπριους που δεν απειλήθηκαν μέχρι τότε από κανένα. Η Τουρκία υποστήριξε ότι δεν πρόκειται για εισβολή αλλά για ειρηνική επέμβαση με σκοπό την επαναφορά του συνταγματικού σκηνικού στην πριν του πραξικοπήματος κατάσταση. Επίσης η Τουρκία ανακοίνωσε ότι το δικαίωμα για την επέμβασή της ήταν κατοχυρωμένο στη Συνθήκη Εγγυήσεως της Κυπριακής Δημοκρατίας, συνθήκη που δημιουργήθηκε με σκοπό να διαφυλάσσει την ανεξαρτησία, την κυριαρχία και την εδαφική ακεραιότητα της Κυπριακής Δημοκρατίας. Η Συνθήκη Εγγυήσεως δεν έδινε το δικαίωμα ένοπλης παρέμβασης στις εγγυήτριες χώρες, παρά μόνο εάν η εγγυήτρια χώρα χρειάζεται να αμυνθεί σε περίπτωση εισβολής από μια τρίτη χώρα ή τα Ηνωμένα Έθνη ζητήσουν ένοπλη παρέμβαση από μια εγγυήτρια χώρα ή η Κυπριακή Δημοκρατία ζητήσει ένοπλη παρέμβαση και το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών εγκρίνει το αίτημα. Παρόλο που η Τουρκία υποστηρίζει το αντίθετο, τα γεγονότα οδηγούν στο αβίαστο συμπέρασμα ότι η Τουρκική εισβολή ήταν και είναι παράνομη και ότι η Τουρκία ενέργησε με βάση τα προ πολλού έτοιμα σχέδια της. Η στρατιωτική επιχείρηση της Τουρκίας ονομάστηκε «Επιχείρηση Αττίλα».

Στη Νέα Υόρκη συνήλθε και πάλι το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ και αποφάσισε την κατάπαυση του πυρός από τις 04:00 το απόγευμα της 22ης Ιουλίου. Με την προοπτική της κατάπαυσης του πυρός, οι Τούρκοι δυνάμωσαν τις πολεμικές τους επιχειρήσεις,

καταλαμβάνοντας την Κερύνεια και επεκτείνοντας τη ζώνη κατοχής. Στις 04:00 το απόγευμα, από την ελληνοκυπριακή πλευρά εφαρμόστηκε η απόφαση για κατάπαυση του πυρός, όχι όμως από την πλευρά των Τούρκων, που προώθησαν τις δυνάμεις τους και κύκλωσαν το αεροδρόμιο της Λευκωσίας. Εάν σκοπός της Τουρκίας μέσω της εισβολής ήταν ότι είχε ανακοινώσει και ισχυρίζεται μέχρι σήμερα, δηλαδή ότι δεν πρόκειται περί εισβολής αλλά για «ειρηνική επέμβαση» με σκοπό την επαναφορά του συνταγματικού σκηνικού στην πριν του πραξικοπήματος κατάσταση, η εισβολή έπρεπε να σταματήσει εδώ. Τα σχέδια των Τούρκων όμως ήταν άλλα.

Στις 24 Ιουλίου στην Αθήνα η χούντα κατέρρευσε και σχηματίστηκε κυβέρνηση Εθνικής Ενότητας με πρωθυπουργό τον Κωνσταντίνο Καραμανλή. Παράλληλα στη Κύπρο τα γεγονότα υποχρέωσαν το Σαμψών να παραιτηθεί και με βάση το Σύνταγμα του 1960, λόγω της αδυναμίας του Μακαρίου να επανέλθει, ανέλαβε σαν Προεδρεύων ο Πρόεδρος της Βουλής Γλαύκος Κληρίδης. Με την ανάληψη της προεδρίας της Κυπριακής Δημοκρατίας από τον Πρόεδρο της Βουλής Γλαύκο Κληρίδη είχε αποκατασταθεί η συνταγματική τάξη που είχε επικαλεστεί η Τουρκία για να εισβάλει στη Κύπρο.<sup>18</sup>

Στις 25 Ιουλίου το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ συγκάλεσε στη Γενεύη Τριμερή Διάσκεψη, με συμμετοχή των Υπουργών Εξωτερικών Ελλάδας, Γεωργίου Μαύρου, Τουρκίας, Τ. Γκιουνές και Μεγάλης Βρετανίας Τζέιμς Κάλαχαν, για τη λύση του προβλήματος. Στις 30 Ιουλίου του 1974 ολοκληρώθηκε η πρώτη φάση της Διάσκεψης της Γενεύης.

Στις 9 Αυγούστου άρχισε ο νέος γύρος της Διασκέψης της Γενεύης, με συμμετοχή των Γλαύκου Κληρίδη και Ραούφ Ντενκτάς σαν εκπροσώπων των δύο κοινοτήτων. Στις 13 Αυγούστου η Διάσκεψη της Γενεύης οδηγήθηκε σε ναυάγιο και στις 14 Αυγούστου οι Τούρκοι εξαπέλυσαν τη δεύτερη φάση της Τουρκικής εισβολής που ήταν μια σφοδρή επίθεση σε όλα τα μέτωπα της Κύπρου με όλα τα μέσα που είχε η Τουρκία στη διάθεση της, ακόμη και όπλα του ΝΑΤΟ. Η τουρκική εισβολή του 1974 επέφερε μια χωρίς προηγούμενο καταστροφή και οδύνη στην Κύπρο και δημιούργησε σοβαρές αλλαγές και ανακατατάξεις στο μικρό της γεωγραφικό χώρο. Εκτός από την εκδίωξη και προσφυγοποίηση 200.000 Κύπριων στην ίδια τους την πατρίδα, 4000 περίπου νεκρούς από τις μάχες και τις βαρβαρότητες που ακολούθησαν, 1.619 αγνοούμενους, την παράνομη κατοχή του 37% των εδαφών της Κυπριακής Δημοκρατίας, που αντιστοιχεί με το 65% του συνόλου των καλλιεργήσιμων γαιών, την απώλεια του 60% των υδάτινων πόρων, του 70% του ορυκτού πλούτου, του 70% της

βιομηχανίας, του 80% των τουριστικών εγκαταστάσεων και άλλων πλουτοπαραγωγικών πηγών, επηρεάστηκαν όλοι οι άλλοι τομείς της Κυπριακής οικονομίας. Με τη Τουρκική εισβολή η Κύπρος στην πράξη διχοτομείται.<sup>19</sup>

Την 1η Νοεμβρίου 1974, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών υιοθέτησε ομόφωνα το Ψήφισμα 3212, το πρώτο από μία σειρά ψηφισμάτων, που ζητά το σεβασμό της κυριαρχίας, ανεξαρτησίας, εδαφικής ακεραιότητας και του αδέσμευτου της Κυπριακής Δημοκρατίας, καθώς και την άμεση αποχώρηση από το νησί όλων των ξένων στρατευμάτων. Στη συνέχεια η Γενική Συνέλευση, το Συμβούλιο Ασφαλείας και η Επιτροπή Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων των Ηνωμένων Εθνών, καθώς και το Κίνημα των Αδεσμεύτων, η Κοινοπολιτεία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ευρώπης και άλλοι διεθνείς οργανισμοί ζήτησαν κατ'επανάληψη με ψηφίσματά τους την άμεση επιστροφή των προσφύγων στα σπίτια τους με ασφάλεια και την πλήρη αποκατάσταση όλων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων του Κυπριακού λαού.<sup>20</sup>

Ο πρόεδρος Μακάριος αναλαμβάνει ξανά τα καθήκοντά του στις 7.12.1974. Από τότε μέχρι σήμερα παρά τα ψηφίσματα των Ηνωμένων Εθνών και τους αλληπάλληλους γύρους συνομιλιών που πραγματοποιήθηκαν υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών, δεν έχει επιλυθεί το πρόβλημα και η Τουρκία συνεχίζει να διατηρεί στρατεύματα κατοχής και να κατέχει έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας. Έτσι για μια ακόμη φορά αποδεικνύονται χωρίς καμιά αμφιβολία τα πραγματικά παράνομα σχέδια της Τουρκίας που είναι αντίθετα όχι μόνο με τις συμφωνίες Ζυρίχης – Λονδίνου και τη Συνθήκη Εγγυήσεων που επιβλήθηκαν χωρίς τη θέληση του Κυπριακού λαού, αλλά τόσο με τις διατάξεις του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών όσο και με τους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου γενικότερα.<sup>21</sup>

Στις 3 Σεπτεμβρίου, 2008 άρχισαν συνομιλίες μεταξύ του Προέδρου της Κυπριακής Δημοκρατίας, Δημήτρη Χριστόφια και του ηγέτη της Τουρκοκυπριακής κοινότητας, Μεχμέτ Αλή Ταλάτ, με τη συμμετοχή του ειδικού απεσταλμένου των Ηνωμένων Εθνών, Αλεξάντερ Ντάουνερ, για την επίλυση του Κυπριακού. Παρόλο που οι δύο πλευρές δηλώνουν αποφασισμένες να τερματίσουν τη διαίρεση του νησιού και θεωρείται η καλύτερη ευκαιρία για την επίλυση του Κυπριακού προβλήματος και οι συνομιλίες συνεχίζονται δεν σημειώθηκε μέχρι τώρα ουσιαστική πρόοδος. Η Κυπριακή Κυβέρνηση παραμένει πιστή στη δέσμευση της για την εξεύρεση λύσης που να επιτρέπει σε όλους τους Κύπριους να αξιοποιήσουν τα οφέλη και τα πλεονεκτήματα από την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Υποστηρίζει



λύση που θα δίνει τη δυνατότητα στη Κύπρο να λειτουργήσει αποτελεσματικά μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που θα διασφαλίζει σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα και στις βασικές ελευθερίες όλων των Κυπρίων και που θα διασφαλίζει την ειρήνη, την ευημερία και την ασφάλεια όλων των κατοίκων της.<sup>22</sup>

Το Κυπριακό πρόβλημα εξακολουθεί μέχρι σήμερα (2010) να είναι άλυτο. Έτσι το βόρειο τμήμα της Κυπριακής Δημοκρατίας παραμένει υπό Τουρκική στρατιωτική κατοχή σαν αποτέλεσμα της Τουρκικής εισβολής το 1974 και οι συνέπειες αυτής της εισβολής, η δια της βίας διαίρεση του νησιού, οι παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, ο μαζικός εποικισμός των υπό κατοχή περιοχών, η υφαρπαγή περιουσιών, η καταστροφή της πολιτιστικής κληρονομιάς και ο εθνικός διαχωρισμός συνεχίζονται. Η κατάσταση στη Κύπρο εξακολουθεί μέχρι σήμερα να αποτελεί προσβολή του Διεθνούς Δικαίου και συνεχή απειλή για τη σταθερότητα στην περιοχή.

### **1.3 ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ**

#### **1.3.1 Κλείσιμο των Κατεχόμενων Κυπριακών Λιμανιών και Επιβολή των Τούρκικων Περιοριστικών Μέτρων**

Στις 3 Οκτωβρίου 1974 το Υπουργικό Συμβούλιο της Κύπρου εξέδωσε διάταγμα (ΚΔΠ.265/74) με το οποίο καθιστούσε τα λιμάνια της Δημοκρατίας της Κύπρου που τελούσαν υπό Τουρκική κατοχή (Αμμοχώστου, Κερύνειας, Καραβοστάσι) παράνομα σημεία εισόδου κατοχής και κλειστά για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Έχοντας στερηθεί την άσκηση αποτελεσματικού ελέγχου στην κατεχόμενη περιοχή, η Κυπριακή Κυβέρνηση δεν ήταν σε θέση να ελέγχει και να εφαρμόζει την εθνική και διεθνή νομοθεσία αναφορικά με τη λειτουργία των λιμανιών που βρίσκονταν σε αυτή. Ως εκ τούτου, το μέτρο του κλεισίματος των κατεχόμενων λιμανιών λήφθηκε σε μια προσπάθεια στήριξης και διατήρησης της κυριαρχίας της Κυπριακής Δημοκρατίας στα λιμάνια της λόγω του γεγονότος ότι δεν μπορούσε πλέον να εγγυηθεί την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στην περιοχή που παράνομα καταλήφθηκε από το Τουρκικό στρατό το 1974. Η πιο πάνω απόφαση της Κυπριακής Δημοκρατίας κοινοποιήθηκε επίσημα στο Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό<sup>23</sup>. Στη συνέχεια ο Οργανισμός κυκλοφόρησε τις σχετικές Γνωστοποιήσεις σε όλα τα Κράτη Μέλη. Ως εκ τούτου προσεγγίσεις πλοίων σε αυτά τα τρία κλειστά λιμάνια δυνάμει της Κυπριακής νομοθεσίας είναι παράνομες. Επίσης συνιστούν σοβαρή παραβίαση του

Κεφαλαίου XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια Ζωής στη Θάλασσα όπως τροποποιήθηκε, η οποία καθορίζει ότι τα πλοία θα πρέπει να προσεγγίζουν μόνο λιμάνια που συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένων και είναι πιστοποιημένα ως τέτοια.<sup>24</sup>

Οι πιο πάνω αποφάσεις της Κυπριακής Δημοκρατίας είναι απόλυτα σύμφωνες τόσο με τους κανόνες του διεθνούς συμβατικού και εθιμικού δικαίου όσο και με τους κανόνες του Ευρωπαϊκού δικαίου. Κάθε χώρα, ακόμη και χωρίς να δώσει καμιά εξήγηση, έχει το απόλυτο δικαίωμα να κλείσει μερικά από λιμάνια της, πολύ περισσότερο όταν συντρέχουν σοβαροί λόγοι όπως στη περίπτωση της Κύπρου. Η Κυπριακή Δημοκρατία εφαρμόζει τους πιο πάνω κανόνες για τα πλοία όλων των χωρών χωρίς καμία διάκριση. Όλα τα άλλα λιμάνια της Κύπρου είναι ανοιχτά στη διεθνή ναυσιπλοΐα, ακόμη και για τη Τουρκία. Επίσης πριν την εφαρμογή των μέτρων αυτών η Κυπριακή Δημοκρατία ενημέρωσε τα Ηνωμένα Έθνη, όπως ήταν υποχρεωμένη να πράξει, ώστε να ενημερωθούν έγκαιρα όλοι οι ενδιαφερόμενοι.<sup>25</sup>

Μετά τη μονομερή ανακήρυξη σε ανεξάρτητο «κράτος» του τουρκοκρατούμενου τμήματος του νησιού στις 15 Νοεμβρίου 1983, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, με τα ψηφίσματά του 541 στις 18 Νοεμβρίου 1983 και 550 στις 11 Μαΐου 1984, καταδίκασε σαν νομικά άκυρη την ανακήρυξη του ψευδοκράτους και ζήτησε την ανάκλησή της. Επίσης ζήτησε από τις χώρες μέλη να μην επιτρέπουν στα πλοία τους να εισέρχονται στα κατεχόμενα λιμάνια.<sup>26</sup>

Τον Απρίλιο του 1987 σημειώθηκε η έναρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων (Τουρκικό Εμπάργκο) εναντίον της Κυπριακής Ναυτιλίας. Αυτά τα μέτρα αρχικά αφορούσαν αποκλειστικά την απαγόρευση πλοίων με Κυπριακή σημαία να προσεγγίσουν Τουρκικά λιμάνια. Οι Τουρκικές Αρχές τότε δικαιολόγησαν τα εν λόγω μέτρα σαν αντίδραση στην υιοθέτηση από την Κυπριακή Δημοκρατία του Διατάγματος για τα κλειστά λιμάνια της κατεχόμενης Κύπρου. Το Μάιο του 1997 η Γενική Διεύθυνση Ναυτικών Μεταφορών του Υφυπουργείου Ναυτιλιακών Υποθέσεων της Τουρκίας, που υπάγεται απευθείας στον πρωθυπουργό της Τουρκικής Δημοκρατίας, κυκλοφόρησε εγκύκλιο προς τους λιμενάρχες των Τουρκικών λιμανιών με νέες οδηγίες στα λιμάνια για να διευκρινίσει τις ασάφειες που προέκυψαν από την εφαρμογή των περιοριστικών μέτρων, επεκτείνοντας έτσι τα μέτρα σε α) σε πλοία που υψώνουν ξένη σημαία (οποιασδήποτε εθνικότητας) που καταπλέουν σε Τουρκικά λιμάνια προερχόμενα από οποιοδήποτε Κυπριακό λιμάνι που τελεί κάτω από τον

αποτελεσματικό έλεγχο της Δημοκρατίας της Κύπρου (λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας) και β) σε πλοία οποιασδήποτε εθνικότητας που έχουν σχέση με την Κυπριακή Δημοκρατία είτε όσο αφορά την ιδιοκτησία ή την πλοιοδιαχείριση.<sup>27</sup>

Τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα του 1997 ήταν συγκεχυμένα και δεν εφαρμόζονταν ομοίμορφα από τις Αρχές των διαφόρων Τουρκικών λιμανιών. Οι Τουρκικές Αρχές αρνούσαν να δώσουν διευκρινίσεις σχετικά με την έκταση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων και ευνοούσαν τη δημιουργία ενός ομιχλώδους κλίματος γύρω από το θέμα αυτό. Όπως διαφαίνεται με τον τρόπο αυτό προσπαθούν να προκαλέσουν τη μέγιστη δυνατή ζημιά στη Κυπριακή Ναυτιλιακή και Λιμενική Βιομηχανία. Την έκταση των μέτρων που ισχύουν μπορέσαμε να παραθέσουμε μέσα από μετάφραση της εγκυκλίου 27.5.1997/2646 της Γενικής Διεύθυνσης Ναυτικών Μεταφορών του Υφυπουργείου Ναυτιλιακών Υποθέσεων της Τουρκίας, που μπορέσαμε να εξασφαλίσουμε μέσα από ανεπίσημα κανάλια. Στην πιο πάνω εγκύκλιο γίνεται αναφορά και στις προηγούμενες επιστολές και εγκυκλίους που εκδόθηκαν από την Τουρκική Κυβέρνηση για το θέμα αυτό. Επίσης η έκταση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων φαίνεται και μέσα από τη περίληψη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων που ετοίμασε το Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (ΒΔΝΣ) για να ενημερώσει και να προστατέψει τα μέλη του.<sup>28</sup> Σύμφωνα με δημοσιεύματα τουρκικών εφημερίδων, στις 27 Απριλίου 1998 εκδόθηκε νέα εγκύκλιος προς τις Τουρκικές Αρχές που τροποποιούσε την προηγούμενη και ακύρωνε τα περιοριστικά μέτρα για τα σκάφη αναψυχής και τα επιβατηγά πλοία τα οποία δεν έφεραν τη σημαία ή ανήκαν σε πολίτες της Κυπριακής Δημοκρατίας. Επίσης μέσα από την έρευνα μας διαφάνηκε ότι μετά το 1998 η Γενική Διεύθυνση Ναυτικών Μεταφορών του Υφυπουργείου Ναυτιλιακών Υποθέσεων της Τουρκίας εξέδωσε και απέστειλε στις αρμόδιες αρχές δυο ακόμη εγκυκλίους σχετικά με τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, την εγκύκλιο 2691 με ημερομηνία 21.09.2004 και την εγκύκλιο 2814 με ημερομηνία 01.10.2004. Παρά τις προσπάθειες που έγιναν μέσα από διάφορες πηγές δεν μπορέσαμε να εξακριβώσουμε το περιεχόμενο των δύο νέων εγκυκλίων.<sup>29</sup>

Τόσο η Τουρκική εισβολή όσο και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που εφαρμόστηκαν είχαν και εξακολουθούν να έχουν πολύ αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία της Κυπριακής Δημοκρατίας. Δύο πολύ βασικοί τομείς της Κυπριακής οικονομίας που έχουν επηρεαστεί πολύ σοβαρά από τα πιο πάνω μέτρα είναι η ναυτιλιακή και η λιμενική βιομηχανία της Κύπρου. Η έκταση των επιπτώσεων αυτών θα εξεταστεί με μεγαλύτερη λεπτομέρεια στα επόμενα δύο κεφάλαια της μελέτης αυτής.

### **1.3.2 Διεθνές Δίκαιο και Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα**

Για να εξακριβωθεί κατά πόσο η Τουρκία παραβιάζει, με την εφαρμογή των περιοριστικών μέτρων μεταξύ άλλων στα Κυπριακά πλοία και πλοία που έχουν κάποια σχέση με την Κύπρο, τους κανόνες του διεθνούς δικαίου, θα πρέπει να εξετάσουμε τα μέτρα αυτά με βάση το Διεθνές Δίκαιο.

Οι κανόνες του διεθνούς δικαίου μπορούν να χωριστούν σε δύο κατηγορίες. Στη πρώτη κατηγορία ανήκουν οι κανόνες των διεθνών συμβάσεων που εφαρμόζονται αποκλειστικά από τις χώρες που έχουν επικυρώσει τις συμβάσεις αυτές. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι κανόνες του Διεθνούς Εθιμικού Δικαίου που εφαρμόζονται αποκλειστικά από τις χώρες που δεν έχουν επικυρώσει τις συμβάσεις αυτές. Επίσης το εθιμικό δίκαιο εφαρμόζεται όταν η μία χώρα έχει επικυρώσει μια διεθνή σύμβαση και η άλλη όχι. Αυτό σημαίνει ότι αν προκύψει διαφορά με μια χώρα που δεν έχει επικυρώσει μία διεθνή σύμβαση η επίλυση της διαφοράς θα γίνει βάσει του εθιμικού δικαίου ανεξάρτητα αν η άλλη ή οι άλλες χώρες που εμπλέκονται στη διαφορά έχουν επικυρώσει τη διεθνή σύμβαση. Οι κανόνες του συμβατικού δικαίου δεν σημαίνει ότι είναι πάντοτε πολύ διαφορετικοί από εκείνους του εθιμικού δικαίου. Αντίθετα, ένα πολύ μεγάλο μέρος των κανόνων των διεθνών συμβάσεων προέρχονται από τη κωδικοποίηση των κανόνων του εθιμικού δικαίου ή καθιερώνονται αργότερα και σαν κανόνες του εθιμικού δικαίου με την διεθνή πρακτική και ευρεία εφαρμογή τους από τις χώρες που δεν έχουν επικυρώσει τις συμβάσεις.<sup>30</sup>

Σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, που υιοθετήθηκε στις 10 Δεκεμβρίου 1982, επικυρώθηκε από τη Κυπριακή Δημοκρατία με το Κυρωτικό Νόμο 2003 του 1988 και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994, τα λιμάνια αποτελούν μέρος των εσωτερικών υδάτων όπου η παράκτια χώρα απολαμβάνει πλήρη κυριαρχία και οι άλλες χώρες δεν έχουν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης. Οι διατάξεις της πιο πάνω διεθνούς σύμβασης οδηγούν στο αβίαστο συμπέρασμα ότι βάσει της σύμβασης αυτής δεν υπάρχει γενικό δικαίωμα εισόδου ξένου πλοίου στα λιμάνια μιας χώρας εκτός αν η χώρα αυτή έχει επιλέξει να έχει τα λιμάνια της ανοικτά στα ξένα πλοία. Η μόνη εξαίρεση στο κανόνα αυτό είναι η περίπτωση ξένων πλοίων που βρίσκονται σε έκτακτη και επείγουσα κατάσταση ανάγκης οπότε, βάσει των κανόνων της επιείκειας, το παράκτιο κράτος δεν θα πρέπει να αρνείται την είσοδο στα λιμάνια του σε αυτά τα πλοία. Ακόμη και αυτή η πανάρχαια και πολύ βαθιά εδραιωμένη υποχρέωση, κάτω από ορισμένες συνθήκες, υπάρχει

σήμερα τάση να αμφισβητείται από ορισμένες παράκτιες χώρες.<sup>31</sup> Σύμφωνα με τη πιο πάνω σύμβαση όλες οι παράκτιες χώρες δεν έχουν πλήρη κυριαρχία στα χωρικά τους ύδατα, που μπορούν να έχουν πλάτος μέχρι 12 ναυτικά μίλια, αλλά μόνο κυριαρχικά δικαιώματα. Οι άλλες χώρες έχουν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης τόσο για τα εμπορικά όσο και για τα πολεμικά τους πλοία.<sup>32</sup>

Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για το Διεθνές Καθεστώς των θαλάσσιων Λιμένων που υπογράφηκε στη Γενεύη την 9<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1923, τέθηκε σε ισχύ στις 26 Ιουλίου 1926 και στην οποία προσχώρησε η Κυπριακή Δημοκρατία το 1964, όλες οι συμβεβλημένες χώρες έχουν την υποχρέωση να δέχονται στα λιμάνια τους τα πλοία των άλλων συμβεβλημένων χωρών και να τα χειρίζονται χωρίς διακρίσεις όπως ακριβώς χειρίζονται και τα δικά τους πλοία. Αυτό όμως δεν εμποδίζει τις συμβεβλημένες χώρες να καθορίζουν ποια από τα λιμάνια τους θα είναι ανοικτά στη διεθνή ναυσιπλοΐα και κάτω από ποιούς όρους. Η Διεθνής Σύμβαση για το Διεθνές Καθεστώς των Θαλάσσιων Λιμανιών του 1923 περισσότερο αναφέρεται στην ίση μεταχείριση των πλοίων των διαφόρων χωρών στη βάση της αμοιβαιότητας παρά στο δικαίωμα εισόδου των πλοίων στα λιμάνια μιας συμβεβλημένης χώρας.<sup>33</sup>

Ένα άλλο θέμα που έχει κάποια σχέση με τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα είναι η διέλευση των Κυπριακών πλοίων από τα διεθνή στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Η ρύθμιση της διεθνούς ναυσιπλοΐας στα πιο πάνω στενά γίνεται σύμφωνα με τη Σύμβαση του Μοντρέ που υπογράφηκε στις 20 Ιουλίου 1936 και τέθηκε σε ισχύ στις 9 Νοεμβρίου του ίδιου έτους. Η σύμβαση του Μοντρέ επέβαλε πλήρη ελευθερία αβλαβούς διέλευσης στα εμπορικά πλοία όλων των κρατών και σε όσα από τα πολεμικά πλοία δεν αναφέρονται στο Παράρτημα II της Σύμβασης αυτής.<sup>34</sup>

Η Τουρκία δεν έχει επικυρώσει καμιά από τις δύο πρώτες Διεθνείς Συμβάσεις που αναφέρονται πιο πάνω και επομένως οι κανόνες των δύο πιο πάνω διεθνών συμβάσεων δεν ισχύουν για την Τουρκία και ως εκ τούτου δεν τίθεται θέμα παραβίασης τους. Όσο αφορά την Σύμβαση του Μοντρέ, που είναι δεσμευτική για τη Τουρκία, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Τουρκία προφασιζόμενη θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας προσπάθησε, χωρίς επιτυχία, να επιβάλει κάποια περιοριστικά μέτρα έξω από το πνεύμα των κανόνων της Σύμβασης του Μοντρέ. Δεν υπάρχει επίσης αμφιβολία ότι οι προσπάθειες αυτές της Τουρκίας ήταν γενικές και δεν στρέφονταν εναντίον της Κύπρου. Οι άλλες, περιορισμένες σε αριθμό,

μικροπαραβιάσεις, κατά την γνώμη μας θα μπορούσαν να θεωρηθούν μεμονωμένα γεγονότα που δεν συνιστούν, βάσει του συμβατικού διεθνούς δικαίου, περιοριστικά μέτρα.

Σύμφωνα με τους κανόνες του Διεθνούς Εθιμικού Δικαίου, γενικά στα εσωτερικά ύδατα και ειδικά στα λιμάνια, κάθε χώρα έχει πλήρη κυριαρχία, σε αντίθεση με τα χωρικά ύδατα, όπου ή παράκτια χώρα δεν έχει πλήρη κυριαρχία, αλλά μόνο κυριαρχικά δικαιώματα και οι άλλες χώρες το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης των εμπορικών και πολεμικών τους πλοίων. Στην πραγματικότητα υπάρχει γενικά αποδεκτή αρχή του Διεθνούς Εθιμικού Δικαίου ότι τα διάφορα κράτη δεν έχουν νομική υποχρέωση να δέχονται εμπορικά πλοία στα λιμάνια τους αν και σε όλες τις περιπτώσεις, αν δεν υπάρξει δήλωση περί του αντιθέτου, είναι δεδομένο και θεωρείται δεσμευτικό ότι τα λιμάνια είναι ανοικτά στα εμπορικά πλοία. Η αναφορά του Διεθνούς Δικαστηρίου στην απόφαση του για την υπόθεση «ARAMCO» στο δικαίωμα εισόδου ξένων εμπορικών πλοίων στα λιμάνια μιας χώρας έχει κατακριθεί. Αυτή η αναφορά σε ένα θέμα που δεν ήταν επιδικαζόμενο δεν ερμηνεύει σωστά το Διεθνές Εθιμικό Δίκαιο. Σύμφωνα με τους κανόνες του Διεθνούς Εθιμικού Δικαίου κάθε χώρα έχει το δικαίωμα να καθορίζει ποια από τα λιμάνια της θα είναι ανοικτά στα ξένα πλοία και ποια όχι, να κλείνει ακόμη και λιμάνια που ήταν ανοικτά στα ξένα πλοία, όταν είναι αναγκαίο, χάριν της ειρήνης, ασφάλειας και ευκολίας των πολιτών της και να καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους θα επιτρέπεται η είσοδος ξένων πλοίων στα λιμάνια της. Στα ξένα πλοία που βρίσκονται σε έκτακτη και επείγουσα κατάσταση ανάγκης, βάσει των κανόνων της επιείκειας, το παράκτιο κράτος δεν θα πρέπει να αρνείται την είσοδο στα λιμάνια του. Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, υπάρχει σήμερα τάση και αυτή η υποχρέωση, κάτω από ορισμένες συνθήκες να αμφισβητείται, από ορισμένες παράκτιες χώρες. Μια βασική υποχρέωση κάθε χώρας είναι να ενημερώνει έγκαιρα και με ακρίβεια τις άλλες χώρες για το άνοιγμα, κλείσιμο και κάθε αλλαγή των όρων υπό τους οποίους θα επιτρέπεται η είσοδος στα λιμάνια της χώρας. Μη έγκαιρη και μη ακριβής ενημέρωση συνιστά παρανομία που δίνει το δικαίωμα σε όσους έχουν υποστεί ζημιές να στραφούν κατά της χώρας, στη οποία ανήκει το λιμάνι, για αποζημιώσεις.<sup>35</sup>

Τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, όπως εφαρμόστηκαν τόσο κατά τη περίοδο 1987 – 1997 όσο και τα διευρυμένα και ασαφή Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα όπως άρχισαν να εφαρμόζονται από το 1997, δεν συνάδουν με τους κανόνες του Διεθνούς Εθιμικού Δικαίου. Με τον τρόπο με τον οποίο η Τουρκία εξακολουθεί να εφαρμόζει ακόμη και σήμερα τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, κατά τη γνώμη μας, παραβιάζει τους κανόνες του Διεθνούς Εθιμικού Δικαίου και δίνει το δικαίωμα σε όσους έχουν υποστεί ζημιές να στραφούν

κατά της Τουρκίας για αποζημιώσεις. Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω η Τουρκία ,όπως όλες οι άλλες χώρες, έχει υποχρέωση να ανακοινώνει έγκαιρα και με σαφήνεια τα περιοριστικά μέτρα που προτίθεται να εφαρμόσει. Όπως προκύπτει από την έρευνα, η Τουρκία παραβιάζει τους κανόνες του Διεθνούς Εθιμικού Δικαίου διότι ούτε έγκαιρα ούτε με σαφήνεια ενημερώνει τις άλλες χώρες για τα περιοριστικά μέτρα, όπως έχει υποχρέωση να πράξει, αλλά με ασαφείς εγκυκλίους στις κατά τόπους Αρχές έχει δημιουργήσει ένα νεφελώδες κλίμα που επιτρέπει στις κατά τόπους Τουρκικές Αρχές να ενεργούν κατά το δοκούν κατευθυνόμενες από τα υπάρχοντα πολλαπλά κέντρα εξουσίας που υπάρχουν στη Τουρκία.<sup>36</sup>

### **1.3.3 Ευρωπαϊκό Δίκαιο και Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα**

Η Τουρκία εμφανίζεται στο ευρωπαϊκό προσκήνιο από πολύ νωρίς αλλά η πορεία της ήταν και θα συνεχίσει να είναι πολύ αργή και επίπονη. Η ευρωπαϊκή πορεία της Τουρκίας άρχισε με την υποβολή αίτησης σύνδεσης με την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ) στις 31 Ιουλίου 1959. Οι διαπραγματεύσεις για την σύνδεση της Τουρκίας με την ΕΟΚ άρχισαν στις 27 Σεπτεμβρίου 1959. Οι διαπραγματεύσεις αυτές προχώρησαν με πολύ αργούς ρυθμούς και στη πορεία παρουσιάστηκαν πάρα πολλά εμπόδια. Τελικά η συμφωνία σύνδεσης της Τουρκίας με την ΕΟΚ, που είναι γνωστή σαν «Συμφωνία της Άγκυρας », υπογράφηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 1963 και τέθηκε σε ισχύ στις 1 Δεκεμβρίου 1964. Η συμφωνία σύνδεσης περιελάμβανε τρία στάδια για τις Ευρω – Τουρκικές σχέσεις, το προπαρασκευαστικό, το μεταβατικό και το τελικό στάδιο.<sup>37</sup>

Το προπαρασκευαστικό στάδιο ήταν η περίοδος κατά την οποία η Κοινότητα θα έκανε μονομερείς παραχωρήσεις και η Τουρκία με την οικονομική βοήθεια που θα έπαιρνε από τη Κοινότητα θα προετοίμαζε την οικονομία της για το επόμενο στάδιο. Στόχος του μεταβατικού σταδίου ήταν η τελωνειακή ένωση της Τουρκίας με την ΕΟΚ. Το τελικό στάδιο που προέβλεπε η συμφωνία της Άγκυρας ήταν η ένταξη της Τουρκίας στην Κοινότητα, χωρίς ποτέ να καθοριστεί οποιοδήποτε χρονοδιάγραμμα. Η Κοινότητα έκφρασε από την αρχή την επιφυλακτικότητα της στην αίτηση της Τουρκίας και το έκανε ξεκάθαρο ότι η ένταξη της Τουρκίας ήταν πλήρως εξαρτημένη από μία σειρά υποχρεώσεων που όφειλε να υλοποιήσει η Άγκυρα.

Στις 8 Απριλίου 1965 υπογράφεται η Συνθήκη Συγχώνευσης των τριών Ευρωπαϊκών κοινοτήτων δηλαδή της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ανθρακα και Χάλυβα (ΕΚΑΧ), που

δημιουργήθηκε με την Συνθήκη των Παρισίων στις 18 Απριλίου 1951, Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας (ΕΚΑΕ) και της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) που δημιουργήθηκαν με την Συνθήκη της Ρώμης που υπογράφηκε στις 25 Μαρτίου 1957 και τέθηκε σε ισχύ στις 1 Ιανουαρίου 1958. Με τη Συνθήκη Συγχώνευσης, που τέθηκε σε ισχύ στις 1 Ιουλίου 1967, οι τρεις Ευρωπαϊκές Κοινότητες σχηματίζουν μία και μόνο Κοινότητα που ονομάζεται Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Ε.Κ.) με κοινά όργανα. Επίσης ένα ακριβώς χρόνο αργότερα δηλαδή στις 1 Ιουλίου 1968 τα έξι κράτη μέλη της Ε.Κ. καταργούν τους μεταξύ τους τελωνειακούς δασμούς και έτσι επιτρέπουν για πρώτη φορά ελεύθερες διασυνοριακές συναλλαγές. Η αλλαγές αυτές ήταν ένα πολύ σημαντικό βήμα προς τα εμπρός για την ολοκλήρωση της Ευρώπης και αναμφίβολα έχουν επηρεάσει την Ευρωπαϊκή Πορεία της Τουρκίας, και όλων των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών.<sup>38</sup>

Το 1967 η Τουρκία φοβούμενη διάβρωση της Συμφωνίας της Άγκυρας λόγω της αναμενόμενης πρώτης διεύρυνσης της ΕΚ με Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία και Δανία και για διάφορους άλλους κυρίως πολιτικούς λόγους, υποβάλλει αίτηση επίσπευσης διεργασιών. Έπειτα από τριετή διαπραγμάτευση, στις 13 Νοεμβρίου 1970 υπογράφεται και στις 1 Ιανουαρίου 1973 τίθεται σε ισχύ το Πρόσθετο Πρωτόκολλο. Με την έναρξη εφαρμογής του πρωτοκόλλου τερματιζόταν το προπαρασκευαστικό και άρχιζε το μεταβατικό στάδιο της συμφωνίας σύνδεσης Τουρκίας – Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παρόλο που η συμφωνία σύνδεσης ενισχύθηκε με το Πρόσθετο Πρωτόκολλο, που έθετε μία πιο λεπτομερή διαδικασία αναφορικά με τη προώθηση της Τελωνειακής Ένωσης της Τουρκίας, δεν παρατηρήθηκε επιτάχυνση του μεταβατικού σταδίου αλλά αντίθετα ακολουθεί μια περίοδος στη διάρκεια της οποίας οι σχέσεις Τουρκίας – Ε.Ε. ραγδαία επιδεινώνονται εξαιτίας της εισβολής της Τουρκίας στην Κύπρο, της οικονομικής και κοινωνικής κρίσης και της πολιτικής αστάθειας στην οποία εισήλθε η Τουρκία στο δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 1970. Έτσι, η Συμφωνία Σύνδεσης άρχισε να παρακμάζει. Αυτό το αδιέξοδο διατηρήθηκε μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980. Τελικά οι διαπραγματεύσεις για την τελωνειακή ένωση της Τουρκίας ολοκληρώθηκαν στις 6 Μαρτίου 1995. Το 1996 τέθηκε σε ισχύ η Τελωνειακή Ένωση και έτσι μετά από 22 χρόνια τελείωσε το μεταβατικό στάδιο της Συμφωνίας Σύνδεσης.<sup>39</sup>

Η εφαρμογή της Συμφωνίας Τελωνειακής Ένωσης Τουρκίας – ΕΕ γίνεται προβληματική εξαιτίας της κρίσης των Ιμίων το 1996 και της Τουρκικής κατοχής της Κύπρου.<sup>40</sup> Παρόλο που η Τουρκία υπέβαλε αίτηση πλήρους ένταξης στην ΕΟΚ το 1987 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στο Ελσίνκι στις 10 – 11 Δεκεμβρίου 1999 παραχώρησε στην Τουρκία καθεστώς υποψηφίου



κράτους προς ένταξη και στο Συμβούλιο Κορυφής της Κοπεγχάγης στις 12 και 13 Δεκεμβρίου 2003, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο δεσμεύτηκε για πρώτη φορά με σαφή ημερομηνία έναρξης ενταξιακών διαπραγματεύσεων. Με την ένταξη της Κύπρου το 2004 παρατηρήθηκαν προβλήματα στην ενταξιακή πορεία της Τουρκίας, λόγω και της άρνησής της να αναγνωρίσει την Κυπριακή Δημοκρατία. Τελικά το Δεκέμβριο του 2004 οι ηγέτες των χωρών - μελών της Ε.Ε., με εξαίρεση μόνο την Αυστρία (η οποία δεν επιθυμούσε να δοθεί ιδιότητα υποψηφίου πλήρους μέλους της Ε.Ε. για την Τουρκία), πρόσφεραν ημερομηνία έναρξης ενταξιακών συνομιλιών με την Τουρκία. Αυτή η ημερομηνία ήταν η 3η Οκτωβρίου 2005, ημερομηνία που ξεκίνησαν επισήμως οι ενταξιακές συνομιλίες μεταξύ Ε.Ε. και Τουρκίας. Έτσι δόθηκε η δυνατότητα στην Τουρκία να ξεκινήσει επισήμως την ενταξιακή της πορεία, χωρίς όμως να της δοθεί συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και συγκεκριμένη μελλοντική ημερομηνία ένταξης.<sup>41</sup>

Τόσο η ένταξη της Κύπρου σαν πλήρους μέλους της Ευρωπαϊκή Ένωση την πρώτη Μαΐου 2004 όσο και οι εξελίξεις που ακολούθησαν αναφορικά με την πορεία ένταξης της Τουρκικής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιούργησαν νέες νομικές υποχρεώσεις στη Τουρκία έναντι της Κύπρου και των άλλων μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέσα στα πλαίσια των νέων αυτών υποχρεώσεων της Τουρκίας απέναντι στις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα εξετάσουμε τη νομιμότητα των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων που συνεχίζουν μέχρι σήμερα να εφαρμόζονται από πλευράς Τουρκίας κατά των Κυπριακών ναυτιλιακών συμφερόντων.

Από την έρευνα αυτή έχει διαφανεί ότι η Τουρκία παραβιάζει γενικά την νομοθεσία και εμπορική πρακτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στη Συμφωνία Τελωνειακής Ένωσης Ευρωπαϊκή Ένωσης – Τουρκίας που είναι γνωστή σαν συμφωνία της Άγκυρας του 1963 και στο συμπληρωματικό Πρωτόκολλο του 1970 περιέχονται ουσιαστικές πρόνοιες που δεν επιτρέπουν τη επιβολή οποιωνδήποτε περιοριστικών μέτρων στις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι πρόνοιες αυτές καθιστούν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα παράνομα και επιβάλλουν στην Τουρκία τη νομική υποχρέωση να τα άρει χωρίς οποιαδήποτε άλλη καθυστέρηση.

Επιπρόσθετα, τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα παραβιάζουν, μεταξύ άλλων, και όλες τις αρχές του ναυτιλιακού εμπορίου, που καθορίζονται από το Κανονισμό του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αριθμό 4055/86 που αναφέρεται στην ελευθερία παροχής υπηρεσιών, όπως η ελευθερία ναυσιπλοΐας, η ελευθερία διέλευσης, η ελευθερία προσέγγισης

σε λιμάνια, καθώς και το δικαίωμα ίσης μεταχείρισης. Επίσης τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα βρίσκονται σε αντίθεση με τον Κανονισμό του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αριθμό 4058/86 της 22 Δεκεμβρίου 1986 που αναφέρεται στη ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις θαλάσσιες μεταφορές φορτίων.<sup>42</sup>

Τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα δεν συνάδουν με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο στο οποίο έχει ενσωματωθεί η νομική υποχρέωση της Τουρκίας να άρει το μέτρα αυτά κατά της Κύπρου και της Κοινότητας. Αυτό χωρίς αμφιβολία επιβεβαιώνεται από τα πιο κάτω:

- Στη Διακήρυξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Κρατών Μελών της που υιοθετήθηκε στις 21 Σεπτεμβρίου 2005 μετά τη διακήρυξη στην οποία προέβη η Τουρκία κατά την υπογραφή του Πρωτοκόλλου της Άγκυρας στις 29 Ιουλίου 2005.<sup>43</sup>
- Στο Διαπραγματευτικό Πλαίσιο της Τουρκίας που υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση στις 3 Οκτωβρίου 2005.<sup>44</sup>
- Στα συμπεράσματα του Συμβουλίου Γενικών Υποθέσεων και Εξωτερικών Σχέσεων (ΣΓΥΕΣ) της 11<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2006 (το οποίο υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο).<sup>45</sup>

Επίσης η παραβίαση της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας από την επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων επιβεβαιώνεται τόσο από τα ψηφίσματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όσο και από τις αποφάσεις και συστάσεις των άλλων οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης επιβεβαιώνεται από την απόφαση του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ότι τα Κράτη Μέλη στα πλαίσια της Διακυβερνητικής Διάσκεψης να μην ανοίξουν 8 κεφάλαια που καλύπτουν θέματα πολιτικής, που σχετίζονται με τις απαγορεύσεις για την Κύπρο και να μην πάρουν απόφαση για προσωρινό κλείσιμο των υπολοίπων 26 κεφαλαίων μέχρις ότου η Επιτροπή επιβεβαιώσει ότι η Τουρκία έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της σύμφωνα με το Συμπληρωματικό Πρωτόκολλο.<sup>46</sup>

Δυστυχώς, παρά το γεγονός ότι επιβεβαιώνεται ότι τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα είναι παράνομα, τα μέτρα αυτά εξακολουθούν να εφαρμόζονται κατά της Κύπρου μέχρι σήμερα χωρίς να διαφαίνεται συμμόρφωση της Τουρκίας στο εγγύς μέλλον. Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται και από τις ετήσιες εκθέσεις της Επιτροπής για την ενταξιακή πρόοδο της

Τουρκίας. Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου να μην ανοίξει διαπραγματεύσεις με την Τουρκία σε αριθμό βασικών Κεφαλαίων των Ενταξιακών Διαπραγματεύσεων, αποτελεί σαφή προειδοποίηση ότι η παραβίαση των νομικών υποχρεώσεων της Τουρκίας, που προκύπτουν από το Κοινοτικό Κεκτημένο, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή.<sup>47</sup>

#### **1.4 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ**

Η Κύπρος αφού πέρασε από διάφορους κατακτητές το 1571 κατακτήθηκε από τους Τούρκους και το 1878 παραχωρήθηκε στη Μεγάλη Βρετανία. Οι έλληνες κάτοικοι του νησιού αρχικά δέχθηκαν με ανακούφιση τη μετάβαση από την Τουρκοκρατία στην Αγγλοκρατία. Αργότερα όμως αφού διαφάνηκε ότι οι Άγγλοι όχι μόνο δεν είχαν πρόθεση να εφαρμόσουν την αρχή της αυτοδιάθεσης για τον Κυπριακό λαό αλλά και με κάθε τρόπο προσπαθούσαν να αλλοιώσουν την ελληνική συνείδηση του Κυπριακού λαού άρχισαν ένοπλο αγώνα εναντίον τους που οδήγησε με τις συμφωνίες Ζυρίχης – Λονδίνου στην ανεξαρτησία της Κύπρου το 1960.

Κατά τα χρόνια που προηγήθηκαν οι Άγγλοι για πολιτικούς λόγους μετονόμασαν τους μουσουλμάνους της Κύπρου, που αποτελούντο από εξισλαμισθέντες χριστιανούς και μουσουλμάνους Οθωμανούς, σε Τουρκοκύπριους. Η Βρετανία χρησιμοποιώντας τους ούτω καλούμενους Τουρκοκύπριους κατάφερε να μετατρέψει το Κυπριακό από αποικιακό ζήτημα σε ελληνοτουρκική διαφορά και να πετύχει στενή συνεργασία με τους Τούρκους σε βάρος των Ελληνικών συμφερόντων. Αυτή η ενέργεια των Βρετανών αναβάθμισε το ρόλο της Τουρκίας στο Κυπριακό και οδήγησε την Κύπρο σε μια νέα καταστροφική πορεία. Η ενέργεια αυτή, τόσο κατά τη περίοδο της Αγγλοκρατίας όσο και μετά την ανεξαρτησία, μαζί με τα λάθη των Ελληνικών Κυβερνήσεων δημιούργησαν πολλές τεχνητές επιπλοκές.

Το σύνταγμα που επιβλήθηκε στο Κυπριακό λαό πολύ σύντομα αποδείχθηκε ανεφάρμοστο και όλες οι προσπάθειες που έγιναν για την ομαλή λειτουργία της νεοσύστατης Κυπριακής Δημοκρατίας απέτυχαν. Αυτό ουσιαστικά σήμανε την αρχή της κατάρρευσης των Συμφωνιών της Ζυρίχης και Λονδίνου και την έναρξη δικοινοτικών ταραχών. Η εμπλοκή της Τουρκίας στο Κυπριακό πρόβλημα από τους Βρετανούς εμπόδιζε την επίλυση των προβλημάτων, ενεθάρρυνε τις δικοινοτικές ταραχές και οδήγησε στη Τουρκική εισβολή του 1974 και στα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που ακολούθησαν με πολύ δυσάρεστες συνέπειες για την Κύπρο και το λαό της. Έχει αποδειχθεί πέραν πάσης αμφιβολίας ότι η Τουρκία με την

εμπλοκή της στο Κυπριακό χρησιμοποιεί τους Τουρκοκύπριους και την Κύπρο γενικότερα σαν όμηρους για να πετύχει τους γενικότερους στρατηγικούς της στόχους.

Τόσο η πρώτη φάση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων που τέθηκε σε ισχύ το 1987 όσο και η δεύτερη φάση που τέθηκε σε ισχύ το 1997 στρέφονται μεταξύ των άλλων κατά των ναυτιλιακών συμφερόντων της Κυπριακής Δημοκρατίας και επηρεάζουν αρνητικά την εξέλιξη της ναυτιλιακής και λιμενικής της βιομηχανίας.

Τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα είναι παράνομα διότι δεν συνάδουν ούτε με τους κανόνες του Διεθνούς δικαίου ούτε με το Ευρωπαϊκό δίκαιο. Η Τουρκική Δημοκρατία με την επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παραβιάζει τόσο τη Συμφωνία της Άγκυρας του 1963 όσο και το Συμπληρωματικό Πρωτόκολλο του 1970 και τα άλλα πρωτόκολλα που υπογράφηκαν μετά από αυτό. Αυτό επιβεβαιώνεται από τα ψηφίσματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, από τις ετήσιες εκθέσεις της Επιτροπής για την ενταξιακή πορεία της Τουρκίας, από άλλα έγγραφα της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς επίσης και από τους περιορισμούς που έχουν επιβληθεί σχετικά με το άνοιγμα και κλείσιμο των διαφόρων κεφαλαίων στην ενταξιακή πορεία της Τουρκίας.

Τα συνεχιζόμενα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα δεν δημιουργούν μόνο προβλήματα στην ενταξιακή πορεία της Τουρκίας αλλά επηρεάζουν δυσμενώς τους εμπορικούς στόλους των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προκαλούν σοβαρές αυξήσεις στο κόστος μεταφοράς και έχουν πολύ αρνητικές συνέπειες για τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία της Κυπριακής Δημοκρατίας. Για τις επιπτώσεις της Τουρκικής εισβολής και των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία θα ασχοληθούμε πιο λεπτομερώς στα επόμενα κεφάλαια.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ**

**ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ ΚΑΙ**  
**ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**  
**ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ**  
**ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ**

**ΑΝΤΩΝΗΣ Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ**

### **ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ**

#### **2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η Κύπρος σήμερα, είναι μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις στον κόσμο. Η ναυτιλία στην Κύπρο έχει μια αυξητική πορεία τις τελευταίες δεκαετίες. Το κυπριακό νηολόγιο αυτή τη στιγμή με 1014 πλοία άνω των 100 κόρων, με ολική χωρητικότητα 20,732,488 κόρους, βρίσκεται στη 10<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη ενώ είναι μόλις 3<sup>η</sup> από τις ευρωπαϊκές χώρες μετά από την Ελλάδα και την Μάλτα. Επιπρόσθετα η Κύπρος έχει αναπτυχθεί σε μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο όπου εδρεύουν πάνω από 1600 ναυτιλιακές εταιρείες και εταιρείες διαχείρισης πλοίων με επίκεντρο τη Λεμεσό που είναι το μεγαλύτερο κέντρο διαχείρισης πλοίων στην Ευρώπη. Στη συνέχεια θα προσπαθήσουμε να εκτιμήσουμε σε πιο βαθμό η Τουρκική Εισβολή και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα επηρέασαν την εξέλιξη της Κυπριακής Ναυτιλίας και των συναφών κλάδων. Για να καταλήξουμε σε σωστά συμπεράσματα πρέπει να εντοπιστούν και να αναλυθούν όλοι οι παράγοντες που επηρέασαν και επηρεάζουν την Κυπριακή Ναυτιλία και τους συναφείς κλάδους. Η Κυπριακή ναυτιλία ακολουθεί μια δυναμική πορεία που επηρεάζεται από πολλούς και συνεχώς μεταβαλλόμενους παράγοντες και όχι μόνο από τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που όπως θα δούμε στη συνέχεια και αυτά ακόμη μεταβάλλονται συνεχώς μέσα σε ένα νεφελώδες κλίμα το οποίο δεν στηρίζεται στη Διεθνή Νομιμότητα.

#### **2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ**

Από αρχαιοτάτων χρόνων ο Κυπριακός λαός στράφηκε προς τη θάλασσα για να μπορέσει να επικοινωνήσει και να ανταλλάξει προϊόντα με τους άλλους λαούς της περιοχής κάτι που οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στην πολύ καλή γεωγραφική θέση του νησιού. Αυτό επιβεβαιώνεται από αρχαία συγγράμματα, όπως επίσης και από βιβλικές αναφορές. Η σχέση των Κυπρίων με τη θάλασσα επέδρασε σημαντικά στην ιστορική εξέλιξη του νησιού.

Η ναυτική ανάπτυξη της Κύπρου ξεκίνησε από τους προϊστορικούς χρόνους. Κατά τον Διόδωρο Σικελιώτη, η φήμη των Κυπρίων ως ειδικών στη ναυπήγηση караβιών ήταν μεγάλη, αφού ακόμη και η βασίλισσα των Ασσυρίων (18ος π.χ. αιώνας) Σεμίραμις, προσκάλεσε τεχνίτες από την Κύπρο, τη Φοινίκη και τη Συρία για να της κατασκευάσουν καράβια.<sup>48</sup> Οι εμπορικές επαφές των Κυπρίων με πλοία αυξήθηκαν κατακόρυφα την εποχή του χαλκού. Ακόμη μέχρι και την Ελληνιστική εποχή, αναφέρεται ότι Πτολεμαίοι βασιλιάδες κατασκεύαζαν πολεμικά πλοία στην Κύπρο. Οι μαρτυρίες από ιστορικά γεγονότα έκαναν τους σύγχρονους μελετητές να αποδεχτούν τα γραφόμενα του Ευσέβιου, ο οποίος αναφέρει ότι η Κύπρος τον 8ο π.χ. αιώνα και για 33 χρόνια υπήρξε θαλασσοκράτειρα.<sup>49</sup>

Η ναυτική ανάπτυξη της Κύπρου συνεχίζεται και τους επόμενους αιώνες. Η πλούσια ξυλεία που πρόσφεραν τα δάση της Κύπρου βοήθησαν στην ανάπτυξη της ναυπηγικής τέχνης η οποία, όπως αναφέρει ο φιλόσοφος Θεόφραστος, ήταν ιδιαίτερα ανεπτυγμένη. Εκτός από τις εγχώριες ανάγκες εξυπηρέτησε και τις ανάγκες του Μέγα Αλέξανδρου και μετέπειτα των Πτολεμαίων. Στην εκστρατεία του Ξέρξη κατά των ελλήνων η συμμετοχή των Κυπρίων αριθμούσε 150 πλοία, ενώ αργότερα οι Κύπριοι βασιλιάδες ενίσχυσαν τον Μέγα Αλέξανδρο με 120 πολεμικά πλοία. Ο Στράβων (ιστορικός και γεωγράφος) κάνει αναφορά σε ισχυρές ναυτικές δυνάμεις των Κυπρίων που ταξίδευαν άφοβα στη θάλασσα καθώς επίσης και στα πολλά και ανεπτυγμένα λιμάνια της Κύπρου.<sup>50</sup> Η ανάπτυξη αυτή συνεχίζεται και κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής / Βυζαντινής περιόδου.

Από τον 7ο μ.χ. αιώνα οι Κύπριοι έχασαν σταδιακά την ισχύ τους στη θάλασσα. Οι καινούριες μεγάλες αυτοκρατορίες δεν είχαν ανάγκη των υπηρεσιών και της πείρας των Κυπρίων. Η Κύπρος σαν μικρή και σχετικά ασήμαντη πια επαρχία χρησιμοποιήθηκε σαν ναυτικός σταθμός ξένων στόλων. Οι συνεχιζόμενες Αραβικές επιδρομές που οδήγησαν στην μείωση του οικονομικού ενδιαφέροντος των Βυζαντινών για την περιοχή είχαν σαν αποτέλεσμα την μετακίνηση των Κυπρίων προς το εσωτερικό και την στροφή τους σε άλλες ασχολίες, με επακόλουθο την μείωση του ενδιαφέροντος τους προς τη ναυτιλία και την ναυπήγηση πλοίων.<sup>51</sup>

Η παρακμή συνεχίστηκε και τους επόμενους αιώνες φθάνοντας κατά τη διάρκεια της κατοχής από την Οθωμανική Αυτοκρατορία (1571 – 1878 μ.χ.) σε μηδενικά επίπεδα. Η ίδια κατάσταση δυστυχώς συνεχίστηκε και κατά τη διάρκεια της Αγγλοκρατίας.<sup>52</sup> Το 1960 όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.01 υπήρχαν μόνο 2 πλοία νηολογημένα στην Κύπρο με ολική χωρητικότητα 991

κόρους. Με τον τερματισμό της Αγγλοκρατίας και την ανακήρυξη της Κύπρου σε ανεξάρτητο κράτος εισερχόμαστε πλέον σε μια νέα εποχή για την Κυπριακή Ναυτιλία.

### **2.3 ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΡΟ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ (1960 - 1974)**

Αμέσως μετά την ανεξαρτησία της Κύπρου η νέα κυβέρνηση άρχισε την ανοικοδόμηση της χώρας. Αναγνώρισε αμέσως την πολιτική, οικονομική και κοινωνική σημασία της ναυτιλίας και την κατέταξε πολύ ψηλά στη λίστα των προτεραιοτήτων της. Η νέα κυβέρνηση φρόντισε σε συνεργασία με όλους τους φορείς να δημιουργήσει τις απαιτούμενες υποδομές και το κατάλληλο νομικό πλαίσιο που θα ενεθάρρυναν και θα βοηθούσαν την ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Το 1963 θεσπίστηκαν οι πιο κάτω τρεις νόμοι:

- Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμος του 1963 (Ν. 45/63)<sup>53</sup>.
- Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Πλοίαρχοι και Ναυτικοί) Νόμος του 1963 (Ν.46/63)<sup>54</sup>.
- Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Φορολογικές Διατάξεις) Νόμος του 1963 (Ν.47/63)<sup>55</sup>.

Με την πιο πάνω νομοθεσία η Κύπρος αναδύθηκε στο χάρτη των ανοικτών νηολογίων. Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμος του 1963 (Ν. 45/63) ενίσχυσε γενικά την αξιοπιστία του Κυπριακού νηολογίου κερδίζοντας την εμπιστοσύνη όλων των εμπλεκομένων παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, που αισθάνονταν ότι με την πιο πάνω νομοθεσία οι ενυπόθηκοι δανειστές ήταν πλήρως εξασφαλισμένοι. Οι πλοιοκτήτες αισθάνονταν ότι η κυριότητα και μεταβίβαση της κυριότητας ήταν υπό απόλυτο έλεγχο. Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Πλοίαρχοι και Ναυτικοί) Νόμος του 1963 (Ν.46/63) ρύθμιζε με άριστο τρόπο όλα τα θέματα που σχετίζονται με την επάνδρωση του πλοίου και με το πλήρωμα και εξασφάλιζε αγαθές εργασιακές σχέσεις πάνω στα υπό Κυπριακή σημαία πλοία. Επίσης ο πιο πάνω νόμος προνοούσε ότι οι απολαβές του πληρώματος ήταν αφορολόγητες. Με τις πιο πάνω διατάξεις ο νόμος αυτός παρείχε στο Κυπριακό πλοίο συγκριτικά πλεονεκτήματα που θα του επέτρεπαν να ανταγωνιστεί στη διεθνή αγορά. Εξίσου σημαντικός ήταν και ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Φορολογικές Διατάξεις) Νόμος του 1963 (Ν.47/63). Με τον νόμο αυτό τα Κυπριακά πλοία



εξαιρούνται από τον Περί Φορολογίας του Εισοδήματος Νόμο της Κυπριακής Δημοκρατίας και δεν καταβάλλουν οποιοδήποτε φόρο στα εισοδήματα που προέρχονται από τα πλοία ή επί των μερισμάτων που καταβάλλονται στους μετόχους της πλοιοκτήτριας εταιρείας παρά μόνο μικρός φόρος που καταβάλλεται με βάση την ολική χωρητικότητα. Οι διατάξεις του πιο πάνω νόμου δίνουν ακόμη ένα μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα στο Κυπριακό πλοίο γιατί ο πλοιοκτήτης όταν έχει μεγάλα κέρδη δεν είναι υποχρεωμένος να τα επενδύει άμεσα για να αποφύγει τη φορολογία αλλά να μπορεί να κατακρατά τα κέρδη του και να τα επενδύει στις καταλληλότερες συνθήκες της αγοράς και να εξασφαλίζει μικρό κόστος κεφαλαίου<sup>56</sup>.

Αρμόδιος τότε κυβερνητικός φορέας για τη ναυτιλιακή πολιτική ήταν το Τμήμα Λιμένων που υπαγόταν στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων. Το Τμήμα Λιμένων είχε την ευθύνη, μεταξύ άλλων, για την εφαρμογή της πιο πάνω νομοθεσίας και την προώθηση και ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.01 ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΡΩΝ Ο.Χ. (1960-1974)</b>									
Έτος	Αριθμός Πλοίων			Ολική Χωρητικότητα			Θέση στη Παγκόσμια Κατάταξη	Μέση Ηλικία Πλοίων	Μέση Ο.Χ. Πλοίων
	Αριθμός	Μεταβολή		Κόροι	Μεταβολή				
		Αριθ/τική	%		Αριθ/τική	%			
1960	2	0	0.00	991	0	0.00	-	-	496
1961	1	-1	-50.00	138	-853	-86.07	-	-	138
1962	1	0	0.00	138	0	0.00	-	-	138
1963	1	0	0.00	138	0	0.00	-	-	138
1964	4	3	300.00	17,435	17,297	12534.06	-	-	4,359
1965	9	5	125.00	46,454	29,019	166.44	-	-	5,162
1966	35	26	288.89	181,806	135,352	291.37	-	-	5,194
1967	60	25	71.43	360,615	178,809	98.35	-	-	6,010
1968	109	49	81.67	652,588	291,973	80.97	-	-	5,987
1969	134	25	22.94	770,463	117,875	18.06	-	-	5,750
1970	207	73	54.48	1,138,229	367,766	47.73	-	-	5,499
1971	277	70	33.82	1,498,114	359,885	31.62	-	-	5,408
1972	394	117	42.24	2,014,675	516,561	34.48	-	-	5,113
1973	589	195	49.49	2,935,775	921,100	45.72	-	-	4,984
1974	722	133	22.58	3,394,880	459,105	15.64	16	-	4,702

**ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1960-1974**

Την πρώτη πενταετία της Κυπριακής Δημοκρατίας, που αναλώθηκε στη δημιουργία της κατάλληλης νομοθεσίας και των αναγκαίων υποδομών, όπως φαίνεται από τους Πίνακες 2.01

και 2.02 η ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας ήταν ασήμαντη. Το 1965 ο αριθμός των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων ήταν 9 με ολική χωρητικότητα 46,454 κόρους και ο Κυπριακός στόλος, συμπεριλαμβανόμενων των μικρών σκαφών, αριθμούσε συνολικά 42 πλοία ολικής χωρητικότητας 180,108 κόρων.

<b>Πίνακας 2.02 ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (1963-1974)</b>							
Έτος	Αριθμός Πλοίων			Ολική Χωρητικότητα			Μέση Ο.Χ. Πλοίων
	Μεταβολή			Μεταβολή			
	Αριθμός	Αριθμητική	%	Κόροι	Αριθμητική	%	Κόροι
1963	3	0	0.00	1,087	0	0.00	362
1964	9	6	200.00	32,155	31,068	2,858.14	3,573
1965	42	33	366.67	180,108	147,953	460.12	4,288
1966	69	27	64.29	342,262	162,154	90.03	4,960
1967	119	50	72.46	638,510	296,248	86.56	5,366
1968	154	35	29.41	813,988	175,478	27.48	5,286
1969	219	65	42.21	1,149,330	335,342	41.20	5,248
1970	314	95	43.38	1,575,702	426,372	37.10	5,018
1971	426	112	35.67	1,933,332	357,630	22.70	4,538
1972	659	233	54.69	2,838,811	905,479	46.84	4,308
1973	876	217	32.93	3,637,679	798,868	28.14	4,153
1974	907	31	3.54	3,519,638	-118,041	-3.24	3,881

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Λιμένων Κύπρου 1963-1974**

Από το 1965 μέχρι το 1974 παρατηρούμε μια σταθερή ανοδική πορεία του Κυπριακού στόλου με γρήγορους ρυθμούς που δικαίωσε τους οραματιστές της Κυπριακής ναυτιλιακής πολιτικής και εισηγητές της ναυτιλιακής νομοθεσίας της νεοσύστατης Κυπριακής Δημοκρατίας. Το 1974 όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.01 τα πλοία υπό κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων ανέρχονταν σε 722 με ολική χωρητικότητα 3,394,880 κόρους που κατέτασσε την Κύπρο στην 16<sup>η</sup> θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Ενώ, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.02, ο Κυπριακός στόλος, συμπεριλαμβανομένων των μικρών σκαφών, φτάνει συνολικά τα 907 πλοία με ολική χωρητικότητα 3,519,638 κόρους. Από τους πιο πάνω πίνακες είναι φανερό ότι η Κυπριακή ναυτιλία αποτελείτο από μεγάλο αριθμό μικρής ολικής χωρητικότητας πλοίων. Το 1974 η μέση χωρητικότητα των πλοίων υπό κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων ήταν 4,702 κόροι και ο Κυπριακός στόλος στο σύνολο του είχε μέση χωρητικότητα 3,881 κόρους.

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.03 τα άμεσα έσοδα του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας παρουσιάζουν αλματώδη αύξηση και το 1974 ανέρχονται σε € 1,065,814, ποσό το οποίο ήταν ιδιαίτερα σημαντικό για τα δεδομένα της εποχής.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.03 ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (1963-1974)</b>		
Έτος	Ποσό ΕΥΡΩ	Αύξηση %
1963	€ -	0.00
1964	€ 4,912	0.00
1965	€ 15,813	222.00
1966	€ 74,099	368.56
1967	€ 144,770	95.37
1968	€ 196,176	35.51
1969	€ 276,966	41.18
1970	€ 372,851	34.62
1971	€ 463,711	24.37
1972	€ 664,750	43.35
1973	€ 1,051,185	58.13
1974	€ 1,065,814	1.39

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1963-1974

#### **2.4 ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΦΑΣΗΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ (1974 – 1987)**

Η Τουρκική εισβολή του 1974, που επηρέασε ανεξαιρέτα όλους τους τομείς της Κυπριακής οικονομίας, δεν μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την Κυπριακή εμπορική ναυτιλία. Η Τουρκική εισβολή του 1974 σηματοδοτεί την έναρξη της συρρίκνωσης της Κυπριακής ναυτιλίας που μέχρι τότε όπως έχουμε δει αναπτυσσόταν με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Πριν από την Τουρκική εισβολή το Τμήμα Λιμένων, που είχε την ευθύνη του Κυπριακού νηολογίου και την εφαρμογή της ναυτιλιακής νομοθεσίας και πολιτικής, είχε την έδρα του στην Αμμόχωστο, που ήταν και το μοναδικό λιμάνι νηολόγησης της Κυπριακής Δημοκρατίας. Η κατάληψη της Αμμοχώστου από την Τουρκία, που είχε σαν αποτέλεσμα την απώλεια του Νηολογίου και όλων των άλλων σχετικών εγγράφων (βιβλία νηολογίου, φάκελοι των πλοίων και άλλα σχετικά έγγραφα), δημιούργησε μεταξύ των διαφόρων πλοιοκτητών και ιδιαίτερα των ενυπόθηκων δανειστών (τράπεζες) ένα κλίμα αβεβαιότητας που δεν ενθάρρυνε την

εγγραφή νέων πλοίων<sup>57</sup>. Επιπρόσθετα το αρνητικό κλίμα που είχε δημιουργηθεί οδήγησε σε μερικές περιπτώσεις σε απομάκρυνση πλοίων από το Κυπριακό νηολόγιο.

Αμέσως μετά την Τουρκική Εισβολή το λιμάνι της Αμμοχώστου και όλα τα άλλα κατεχόμενα λιμάνια της Κύπρου κηρύχθηκαν κλειστά για την διεθνή ναυτιλία και όλα τα Κυπριακά πλοία που ήταν νηολογημένα στην Αμμόχωστο μετανηολογήθηκαν στο λιμάνι της Λεμεσού και εκδόθηκαν νέα ναυτιλιακά έγγραφα<sup>58</sup>. Επίσης η έδρα του Τμήματος Λιμένων μεταφέρθηκε στη Λεμεσό που έγινε το νέο μοναδικό λιμάνι νηολόγησης των Κυπριακών πλοίων<sup>59</sup>. Η Κυπριακή Κυβέρνηση παρόλα τα πιεστικά και μείζονος σημασίας προβλήματα που είχε να αντιμετωπίσει λόγω της Τουρκικής Εισβολής και της ανατροπής των προτεραιοτήτων που είχε θέσει τα προηγούμενα χρόνια, προσπάθησε με κάθε τρόπο να ασκήσει τον απαιτούμενο έλεγχο στην ναυτιλία και να μειώσει τις αρνητικές συνέπειες που είχε η Τουρκική Εισβολή.

Έτος	Αριθμός Πλοίων			Ολική Χωρητικότητα			Θέση στη Παγκόσμια Κατάταξη	Μέση Ηλικία Πλοίων	Μέση Ο.Χ. Πλοίων
	Αριθμός	Μεταβολή		Κόροι	Μεταβολή				
		Αριθ/τική	%		Αριθ/τική	%			
1974	722	133	22.58	3,394,880	459,105	15.64	-	-	4,702
1975	735	13	1.80	3,221,070	-173,810	-5.12	-	-	4,382
1976	765	30	4.08	3,114,263	-106,807	-3.32	-	-	4,071
1977	800	35	4.58	2,787,908	-326,355	-10.48	-	-	3,485
1978	793	-7	-0.88	2,599,529	-188,379	-6.76	-	-	3,278
1979	762	-31	-3.91	2,355,543	-243,986	-9.39	26	-	3,091
1980	688	-74	-9.71	2,091,089	-264,454	-11.23	27	-	3,039
1981	588	-100	-14.53	1,818,997	-272,092	-13.01	32	-	3,094
1982	557	-31	-5.27	2,149,869	330,872	18.19	31	-	3,860
1983	593	36	6.46	3,450,241	1,300,372	60.49	23	-	5,818
1984	737	144	24.28	6,727,887	3,277,646	95.00	14	-	9,129
1985	844	107	14.52	8,196,056	1,468,169	21.82	12	-	9,711
1986	940	96	11.37	10,616,809	2,420,753	29.54	9	-	11,294
1987	1341	401	42.66	15,650,207	5,033,398	47.41	9	15	11,671

**ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1974-1987**

Παρόλες τις προσπάθειες της Κυπριακής Κυβέρνησης, όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.04, η συρρίκνωση της ολικής χωρητικότητας των πλοίων υπό κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων συνεχίζεται μέχρι το τέλος του 1981. Την περίοδο 1974 – 1981 η ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία μειώνεται κατά 1,575,883 κόρους και στο τέλος του 1981

καταλήγει στους 1,818,997 κόρους καταλαμβάνοντας παγκόσμια την 32<sup>η</sup> θέση από την 16<sup>η</sup> θέση που κατείχε το 1974.

<b>Πίνακας 2.05 ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (1974-1987)</b>							
Έτος	Αριθμός Πλοίων			Ολική Χωρητικότητα			Μέση Ο.Χ. Πλοίων
	Μεταβολή			Μεταβολή			
	Αριθμός	Αριθμητική	%	Κόροι	Αριθμητική	%	Κόροι
1974	907	31	3.54	3,519,638	-118,041	-3.24	3,881
1975	930	23	2.54	3,329,346	-190,292	-5.41	3,580
1976	1006	76	8.17	2,967,946	-361,400	-10.85	2,950
1977	1190	184	18.29	2,765,299	-202,647	-6.83	2,324
1978	1244	54	4.54	2,688,723	-76,576	-2.77	2,161
1979	1215	-29	-2.33	2,306,493	-382,230	-14.22	1,898
1980	1233	18	1.48	2,098,392	-208,101	-9.02	1,702
1981	1205	-28	-2.27	1,944,847	-153,545	-7.32	1,614
1982	1338	133	11.04	2,621,944	677,097	34.81	1,960
1983	1324	-14	-1.05	5,552,338	2,930,394	111.76	4,194
1984	1376	52	3.93	7,227,418	1,675,080	30.17	5,252
1985	1487	111	8.07	9,596,882	2,369,464	32.78	6,454
1986	1803	316	21.25	13,948,452	4,351,570	45.34	7,736
1987	1981	178	9.87	17,890,061	3,941,609	28.26	9,031

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Λιμένων Κύπρου 1974-1977 & Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1978-1987**

Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι παρά την μείωση της ολικής χωρητικότητας ο αριθμός των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων συνεχίζει να αυξάνεται η μειώνεται με μικρότερο ρυθμό απ' ότι η ολική χωρητικότητα. Αυτό, σε συνδυασμό με την συνεχή μείωση της μέσης ολικής χωρητικότητας των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων, οδηγεί στο αβίαστο συμπέρασμα ότι εκείνα τα πλοία που έφευγαν κατά την πιο πάνω περίοδο από το Κυπριακό νηολόγιο ήταν τα μεγάλα ποντοπόρα πλοία. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.05 το ίδιο συμβαίνει και με την ολική χωρητικότητα και τον αριθμό πλοίων του Κυπριακού στόλου συμπεριλαμβανόμενων των μικρών σκαφών.

Ο βασικός λόγος της αδυναμίας της Κυπριακής Κυβέρνησης να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά και άμεσα την συρρίκνωση του Κυπριακού νηολογίου ήταν το γεγονός ότι δεν ήταν σε θέση να εφαρμόσει αποτελεσματικά το πρόγραμμα της που στόχευε στην ενδυνάμωση και ενίσχυση της υποδομής του Νηολογίου με την πρόσληψη επιστημονικού

προσωπικού, λόγω άλλων ζωτικής σημασίας προτεραιοτήτων που προέκυψαν από την Τουρκική εισβολή. Αξίζει να σημειωθεί ότι χάθηκε εξαιρετικά πολύτιμος χρόνος στην προσπάθεια του αποτελεσματικού ελέγχου του στόλου. Αυτό δυστυχώς συνέβη σε εποχή που η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία αποκτούσε πιο αυστηρό έλεγχο από το κράτος της σημαίας.

Αμέσως μετά την Τουρκική Εισβολή και παρά τη συνεχιζόμενη μείωση του Κυπριακού στόλου, η Κυπριακή Κυβέρνηση δεν σταμάτησε την έντονη προσπάθεια για αναβάθμιση της εμπορικής της ναυτιλίας. Προχώρησε σε εκσυγχρονισμό της ναυτιλιακής νομοθεσίας και το 1977 δημιούργησε το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας (TEN) κάτω από το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων. Το νεοσύστατο Τμήμα ήταν αρμόδιο μεταξύ άλλων για τις πιο κάτω υπηρεσίες<sup>60</sup>:

- Νηολογήσεις πλοίων και μικρών σκαφών και συναφείς πράξεις.
- Βελτίωση και εφαρμογή όλων των διατάξεων που απορρέουν από την Κυπριακή νομοθεσία και τις Διεθνείς Συμβάσεις που έχει επικυρώσει η Κυπριακή Δημοκρατία που καλύπτουν θέματα ασφάλειας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καταμετρήσεις και εξοπλισμού πλοίων, τηλεπικοινωνιών, αριθμό επιβατών των επιβατηγών πλοίων, ασφαλούς επάνδρωσης των πλοίων με προσοντούχους ναυτικούς, συνθηκών εργασίας του πλοίαρχου και πληρώματος, έκδοση και τήρηση των καταλλήλων ναυτιλιακών εγγράφων, βιβλίων, πιστοποιητικών και άλλων συναφών θεμάτων που έχουν σχέση με την πλοιοκτήτρια εταιρεία, το πλοίο και το πλήρωμα.
- Διερεύνηση ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πλοία υπό Κυπριακή σημαία ή ναυτικοί που υπηρετούν σε αυτά, καθώς επίσης διερεύνηση ατυχημάτων πλοίων υπό ξένη σημαία, που λαμβάνουν χώρα εντός των χωρικών υδάτων της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- Διερεύνηση αναφορών για παραβιάσεις διεθνών κανόνων και κανονισμών από πλοία υπό Κυπριακή σημαία.
- Διαμεσολάβηση για την επίλυση εργατικών διαφορών που προκύπτουν πάνω σε πλοία υπό Κυπριακή σημαία.
- Διάφορες ρυθμίσεις για την εκπαίδευση των Κυπρίων ναυτικών.

Το TEN εκτός από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη νομοθεσία για την εμπορική ναυτιλία είχε υιοθετήσει τους πιο κάτω μακροπρόθεσμους στόχους:

- Προβολή της Κύπρου σαν βάση για ναυτιλιακές δραστηριότητες που είναι απαραίτητη για την περαιτέρω ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας και βελτίωση της εικόνας της Κυπριακής σημαίας.
- Βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των Κυπριακών πλοίων και των συνθηκών εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε αυτά.
- Ενθάρρυνση των Κυπρίων να ακολουθήσουν ναυτικά και ναυτιλιακά επαγγέλματα.
- Δημιουργία, σε συνεργασία με άλλα Κυβερνητικά Τμήματα και ιδιωτικούς οργανισμούς, μιας υγιούς τεχνικής, διοικητικής, νομικής και οικονομικής υποδομής στον τομέα της ναυτιλίας, που θα ευνοούσε τις επενδύσεις στη ναυτιλία και τη σύσταση περισσότερων εταιρειών με ναυτιλιακές ή συναφείς δραστηριότητες στην Κύπρο.
- Βελτίωση της ποιότητας των πλοίων που εγγράφονται στο Κυπριακό νηολόγιο και των πληρωμάτων που υπηρετούν σε αυτά.
- Δημιουργία σχολών και κέντρων ναυτικής εκπαίδευσης στην Κύπρο.
- Συνεχή βελτίωση των θαλασσιών μεταφορών προς και από την Κύπρο.

Για την επίτευξη των πιο πάνω στόχων υιοθετήθηκαν η πιο κάτω πολιτική και προγράμματα:

- Αναθεώρηση της Κυπριακής νομοθεσίας με σκοπό να ανταποκριθεί στις σύγχρονες διεθνείς απαιτήσεις, επικύρωση των διεθνών συμβάσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το πλήρωμα και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο. Επίσης να δοθεί έμφαση στην ετοιμασία και πιστή εφαρμογή κανονισμών για τα πιο πάνω θέματα.
- Να μελετηθούν μέτρα για την ενθάρρυνση των επενδύσεων στη ναυτιλία. Να δοθεί έμφαση σε μέτρα που ενθαρρύνουν τη σύσταση κοινοπραξιών με ξένες ναυτιλιακές εταιρείες για να μπορέσει να μεταφερθεί η τεχνολογία και η τεχνογνωσία των ξένων ναυτιλιακών εταιρειών και να διευκολυνθεί η χρηματοδότηση τους. Να ετοιμαστεί σχετική τεχνοοικονομική μελέτη με την βοήθεια του Οργανισμού Εμπορίου και Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών.
- Δημιουργία ταχύρυθμων προγραμμάτων για την εκπαίδευση των πληρωμάτων των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία και παράλληλα να γίνουν προσπάθειες για την εξασφάλιση τεχνικής και οικονομικής βοήθειας από διεθνείς οργανισμούς για τη δημιουργία καταλλήλων κέντρων εκπαίδευσης στην Κύπρο.

Επιπρόσθετα η Κυπριακή Δημοκρατία για να πετύχει τους στόχους που έθεσε και να μπορεί να μετέχει και να παρεμβαίνει στις διεθνείς ναυτιλιακές εξελίξεις μετέχει πιο ενεργά στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) που έγινε μέλος του το 1973 και στο Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ΔΟΕ) που έγινε μέλος του το 1960. Οι πιο πάνω οργανισμοί αποτελούν τα δύο βασικά διεθνή φόρα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) που ασχολούνται με την ναυτιλία.<sup>61</sup> Την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1987 κατά την 15<sup>η</sup> συνεδρία της Γενικής Συνέλευσης του ΔΝΟ η Κύπρος εκλέγεται μέλος του Συμβουλίου<sup>62</sup>. Επίσης η Κύπρος μετέχει ενεργά στις εργασίες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (ΕΟΑΘ).

Η σύσταση και λειτουργία του TEN σηματοδότησε την έναρξη μιας νέας εποχής για την ανάπτυξη της Κύπρου στο σημαντικό τομέα της ναυτιλίας. Οι τροποποιήσεις της νομοθεσίας, οι νέοι κανονισμοί, στόχοι και ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθήθηκε από την Κυπριακή Δημοκρατία επέφεραν τους πρώτους θετικούς καρπούς το 1982 όπου παρατηρούμε ανατροπή της πτώσης της Κυπριακής ναυτιλίας. Τη χρονιά αυτή όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.04 η ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων φτάνει τους 2,149,869 κόρους καταλαμβάνοντας την 31<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη και παρουσιάζοντας μια αύξηση των 330,872 κόρων. Η αύξηση αυτή συνεχίζεται με μεγαλύτερους ρυθμούς τα επόμενα χρόνια και η θέση της Κύπρου στην παγκόσμια κατάταξη συνεχώς βελτιώνεται.

Στην αύξηση της ολικής χωρητικότητας της Κυπριακής ναυτιλίας συνέβαλε μεταξύ των άλλων και η εισαγωγή του θεσμού της παράλληλης νηολόγησης<sup>63</sup> με την κατάλληλη τροποποίηση του Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησης, Πώλησης και Υποθήκευσης Πλοίων) Νόμο του 1963 έως 1984<sup>64</sup>, το Μάιο του 1986. Σύμφωνα με τις πρόνοιες του Νόμου αυτού επιτρέπεται η παράλληλη νηολόγηση στο Κυπριακό νηολόγιο πλοίου που ναυλώνεται γυμνό<sup>65</sup> από Κυπρίους η Κυπριακή εταιρεία, για την περίοδο που διαρκεί η ναύλωση νοουμένου ότι επιτρέπεται από την νομοθεσία του ξένου νηολογίου και οι πλοιοκτήτες και οι ενυπόθηκοι δανειστές έχουν δώσει την συγκατάθεση τους.

Ευεργετική επίδραση στην ανάπτυξη της Κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας με τη δημιουργία κινήτρων ήταν η προώθηση από την Κυπριακή Κυβέρνηση των διμερών συμβάσεων για αποφυγή της διπλής φορολογίας και για άλλα θέματα που αφορούσαν τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και τις εταιρείες διαχείρισης πλοίων.<sup>66</sup>



Επίσης θετική επίδραση είχαν και οι συνεχείς προσπάθειες τόσο της Κυπριακής Κυβέρνησης όσο και των άλλων σχετικών φορέων και οργανώσεων για την βελτίωση της εικόνας της Κυπριακής σημαίας που ενισχύθηκε με την κύρωση των διαφόρων τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για τις Γραμμές Φόρτωσης το 1983, της Διεθνούς Σύμβασης περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών του 1978 και τους ισχύοντες κανονισμούς τον Ιούνιο του 1985, της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, του Πρωτοκόλλου της το 1978 και των τροποποιήσεων του το 1981, τον Ιανουάριο του 1986 και της Διεθνούς Σύμβασης για την Καταμέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων του 1969, τον Φεβρουάριο του 1986. Επιπρόσθετα συνεχίζονται με εντατικούς ρυθμούς οι προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό της Κυπριακής ναυτιλιακής νομοθεσίας που καλύπτει όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων της.<sup>67</sup>

Ακόμα ένα σημαντικό βήμα που βοήθησε στην αναβάθμιση της Κυπριακής ναυτιλίας και των πληρωμάτων που υπηρετούν στα Κυπριακά πλοία ήταν η δημιουργία της Σχολής Εκπαίδευσης Ναυτικών της Χανσεάτικ που ιδρύθηκε με την έγκριση της Κυπριακής κυβέρνησης στη Λεμεσό το 1983. Η σχολή παρείχε διάφορα εκπαιδευτικά προγράμματα σε κατώτερα πληρώματα και στους κατώτερους αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής<sup>68</sup>.

Όλα τα πιο πάνω μέτρα με σταδιακά αυξανόμενους ρυθμούς άρχισαν να αποδίδουν καρπούς. Το τέλος του 1987 έτος εντός του οποίου εφαρμόστηκαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.04 ο αριθμός των πλοίων υπό Κυπριακή Σημαία άνω των 100 κόνων έφτασε τα 1341 με ολική χωρητικότητα 15,650,207 κόρους, που κατέτασσε την Κύπρο στην 9<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη ενώ όπως φαίνεται από τους Πίνακες 2.06 και 2.07 ο ρυθμός ανάπτυξης του Κυπριακού νηολογίου τόσο σε χωρητικότητα όσο και σε αριθμό πλοίων ήταν ο 2<sup>ος</sup> μεγαλύτερος μετά τις Μπαχάμες απ' όλα τα ανταγωνιστικά νηολόγια.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 1987, όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.04, η μέση ηλικία των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόνων ήταν 15 χρόνια και αποτελούσε σημαντική βελτίωση του ηλικιακού προφίλ της Κυπριακής ναυτιλίας. Η μείωση της μέσης ηλικίας των Κυπριακών πλοίων επιβεβαιώνεται και από τους Πίνακες 2.08 και 2.09 στους οποίους μπορούμε να διακρίνουμε ξεκάθαρα ότι το ποσοστό της χωρητικότητας και του αριθμού των υπερήλικων πλοίων μειώθηκε σημαντικά ενώ το ποσοστό της χωρητικότητας και το ποσοστό του αριθμού των νεωτέρων πλοίων παρουσίασε αισθητή αύξηση.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.06 ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1972-1987)**

Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΚΥΠΡΟΣ		ΜΑΛΤΑ		ΠΑΝΑΜΑΣ	
	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %
1972	2,014,675	-	-	-	7,793,598	-
1973	2,935,775	45.72	-	-	9,568,954	22.78
1974	3,394,880	15.64	-	-	11,003,227	14.99
1975	3,221,070	-5.12	-	-	13,667,123	24.21
1976	3,114,263	-3.32	-	-	15,631,180	14.37
1977	2,787,908	-10.48	-	-	19,458,419	24.48
1978	2,599,529	-6.76	-	-	20,748,679	6.63
1979	2,355,543	-9.39	116,299	-	22,323,931	7.59
1980	2,091,089	-11.23	132,861	14.24	24,190,680	8.36
1981	1,818,997	-13.01	231,353	74.13	27,656,573	14.33
1982	2,149,869	18.19	425,563	83.95	32,600,278	17.88
1983	3,450,241	60.49	906,736	113.07	34,665,508	6.34
1984	6,727,887	95.00	1,366,149	50.67	37,244,233	7.44
1985	8,196,056	21.82	1,855,807	35.84	40,674,201	9.21
1986	10,616,809	29.54	2,014,947	8.58	41,305,009	1.55
1987	15,650,207	47.41	1,725,984	-14.34	43,254,716	4.72

Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΛΙΒΕΡΙΑ		ΜΠΑΧΑΜΕΣ		ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	
	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %
1972	44,443,652	-	205,862	-	-	-
1973	49,904,744	12.29	179,494	-12.81	-	-
1974	55,321,641	10.85	153,202	-14.65	-	-
1975	65,820,414	18.98	189,890	23.95	-	-
1976	73,477,326	11.63	147,817	-22.16	-	-
1977	79,982,968	8.85	106,317	-28.08	-	-
1978	80,191,329	0.26	84,269	-20.74	-	-
1979	81,528,175	1.67	120,581	43.09	-	-
1980	80,285,176	-1.52	87,320	-27.58	-	-
1981	74,906,390	-6.70	196,682	125.24	-	-
1982	70,718,439	-5.59	432,502	119.90	-	-
1983	67,564,201	-4.46	860,952	99.06	-	-
1984	62,024,700	-8.20	3,191,971	270.75	-	-
1985	58,179,717	-6.20	3,907,267	22.41	-	-
1986	52,649,444	-9.51	5,985,011	53.18	-	-
1987	51,412,029	-2.35	9,105,182	52.13	-	-

ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1972-1987

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.07 ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1972-1987)**

Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΚΥΠΡΟΣ		ΜΑΛΤΑ		ΠΑΝΑΜΑΣ	
	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %
1972	394	-	-	-	1,337	-
1973	589	49.49	-	-	1,692	26.55
1974	722	22.58	-	-	1,962	15.96
1975	735	1.80	-	-	2,418	23.24
1976	765	4.08	-	-	2,680	10.84
1977	800	4.58	-	-	3,267	21.90
1978	793	-0.88	-	-	3,640	11.42
1979	762	-3.91	47	-	3,803	4.48
1980	688	-9.71	60	27.66	4,090	7.55
1981	588	-14.53	77	28.33	4,461	9.07
1982	557	-5.27	93	20.78	5,032	12.80
1983	593	6.46	147	58.06	5,316	5.64
1984	737	24.28	195	32.65	5,499	3.44
1985	844	14.52	235	20.51	5,512	0.24
1986	940	11.37	246	4.68	5,252	-4.72
1987	1341	42.66	271	10.16	5,136	-2.21

Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΛΙΒΕΡΙΑ		ΜΠΑΧΑΜΕΣ		ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	
	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %
1972	2,234	-	144	-	-	-
1973	2,289	2.46	143	-0.69	-	-
1974	2,332	1.88	129	-9.79	-	-
1975	2,520	8.06	119	-7.75	-	-
1976	2,600	3.17	119	0.00	-	-
1977	2,617	0.65	109	-8.40	-	-
1978	2,523	-3.59	93	-14.68	-	-
1979	2,466	-2.26	91	-2.15	-	-
1980	2,401	-2.64	91	0.00	-	-
1981	2,281	-5.00	106	16.48	-	-
1982	2,189	-4.03	96	-9.43	-	-
1983	2,062	-5.80	122	27.08	-	-
1984	1,934	-6.21	163	33.61	-	-
1985	1,808	-6.51	195	19.63	-	-
1986	1,658	-8.30	302	54.87	-	-
1987	1,574	-5.07	469	55.30	-	-

ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1972-1987

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.08 ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1979-1988)													
Έτος	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΤΗ											
		0 - 4		5 - 9		10 - 14		15 - 19		20 - 24		≥ 25	
		Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%
1979	2,355,543	62,762	2.66	116,145	4.93	234,911	9.97	467,400	19.84	727,716	30.89	746,609	31.70
1980	2,091,089	56,487	2.70	199,149	9.52	214,333	10.25	360,968	17.26	594,987	28.45	665,165	31.81
1981	1,818,997	121,294	6.67	203,223	11.17	278,324	15.30	346,739	19.06	347,056	19.08	522,361	28.72
1982	2,149,869	155,351	7.23	95,944	4.46	632,761	29.43	448,277	20.85	356,438	16.58	461,098	21.45
1983	3,450,241	125,308	3.63	487,559	14.13	1,150,249	33.34	958,344	27.78	380,078	11.02	348,703	10.11
1984	6,727,887	163,070	2.42	1,389,270	20.65	2,371,007	35.24	2,088,143	31.04	410,282	6.10	306,115	4.55
1985	8,196,056	210,835	2.57	768,043	9.37	3,209,847	39.16	3,192,571	38.95	534,094	6.52	280,666	3.42
1986	10,616,809	320,594	3.02	1,023,019	9.64	4,652,765	43.82	3,502,740	32.99	852,585	8.03	265,106	2.50
1987	15,650,207	597,882	3.82	1,388,229	8.87	6,545,233	41.82	5,815,411	37.16	1,069,203	6.83	234,249	1.50
1988	18,390,642	737,465	4.01	1,314,931	7.15	7,337,866	39.90	7,523,612	40.91	1,291,023	7.02	185,745	1.01

ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1979-1988

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.09 ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1979-1988)													
Έτος	Αριθμός Πλοίων	ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΤΗ											
		0 - 4		5 - 9		10 - 14		15 - 19		20 - 24		≥ 25	
		Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%
1979	762	16	2.10	40	5.25	67	8.79	143	18.77	210	27.56	286	37.53
1980	688	13	1.89	54	7.85	61	8.87	118	17.15	170	24.71	272	39.53
1981	588	22	3.74	54	9.18	64	10.88	99	16.84	113	19.22	236	40.14
1982	557	19	3.41	32	5.75	91	16.34	109	19.57	101	18.13	205	36.80
1983	593	15	2.53	37	6.24	127	21.42	154	25.97	98	16.53	162	27.32
1984	737	15	2.04	71	9.63	186	25.24	226	30.66	97	13.16	142	19.27
1985	844	19	2.25	81	9.60	209	24.76	297	35.19	106	12.56	132	15.64
1986	940	28	2.98	96	10.21	253	26.91	325	34.57	113	12.02	125	13.30
1987	1341	62	4.62	156	11.63	423	31.54	466	34.75	131	9.77	103	7.68
1988	1352	64	4.75	148	10.98	496	36.66	454	33.60	134	9.94	55	4.07

ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1979-1988

Στη μείωση της μέσης ηλικίας του Κυπριακού στόλου βοήθησε αφενός η διαφοροποίηση της δομής των φόρων και τελών που επιβάλλονταν στα Κυπριακά πλοία με την τροποποίηση των φορολογικών διατάξεων του Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Φορολογικές Διατάξεις) Νόμου του 1963 (Ν.47/63) το 1982<sup>69</sup> που προέβλεπε επιβολή πιο υψηλής φορολογίας στα μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία σε σχέση με τα νεότερα και αφετέρου η εισαγωγή το 1983 νέας πολιτικής περί υπερήλικων πλοίων που καθόριζε ειδικούς όρους για την εγγραφή πλοίων 18 ετών και άνω στο Κυπριακό νηολόγιο<sup>70</sup>. Η Κυβερνητική πολιτική του 1983 με την τροποποίηση του 1985 προέβλεπε επιπρόσθετους όρους για την νηολόγηση πλοίων άνω των 17 ετών μεταξύ των οποίων περιλαμβανόταν και ο όρος της υποχρεωτικής ειδικής επιθεώρησης του υπερήλικου πλοίου από επιθεωρητή του TEN πριν από τη μόνιμη νηολόγηση του<sup>71</sup>.

Επίσης το 1987 όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.04 η μέση χωρητικότητα των πλοίων υπό κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων ανήλθε στους 11,671 κόρους από τους 4,702 κόρους που ήταν το 1974. Αυτό σημαίνει ότι όλο και μεγαλύτερος αριθμός μεγάλων ποντοπόρων πλοίων προστέθηκαν στο Κυπριακό νηολόγιο. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τους Πίνακες 2.10 και 2.11 όπου φαίνεται ξεκάθαρα ότι τόσο το ποσοστό της χωρητικότητας όσο και το ποσοστό του αριθμού των μικρών πλοίων μειώνεται ενώ το ποσοστό της χωρητικότητας και το ποσοστό του αριθμού των μεγάλων πλοίων έχει αυξηθεί σημαντικά. Επίσης όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.12 το 1987 ο Κυπριακός στόλος αποτελείτο σχεδόν από πλοία όλων των τύπων. Από πλευράς ολικής χωρητικότητας την 1<sup>η</sup> θέση κατείχαν τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου, τη 2<sup>η</sup> θέση τα δεξαμενόπλοια πετρελαίου και την 3<sup>η</sup> τα πλοία γενικού φορτίου.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.10 ΠΡΟΦΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1979-1988)</b>											
Έτος	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	Ολική Χωρητικότητα Κόροι									
		100 - 9,999		10,000 - 19,999		20,000 - 49,999		50,000 - 99,999		≥ 100,000	
		Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%
1979	2,355,543	1,784,764	75.77	468,631	19.89	45,544	1.93	56,604	2.40	0	0.00
1980	2,091,089	1,574,823	75.31	491,500	23.50	24,766	1.18	0	0.00	0	0.00
1981	1,818,997	1,243,988	68.39	482,865	26.55	92,144	5.07	0	0.00	0	0.00
1982	2,149,869	1,194,307	55.55	556,242	25.87	203,815	9.48	90,890	4.23	104,615	4.87
1983	3,450,241	1,279,944	37.10	725,643	21.03	687,192	19.92	105,657	3.06	651,805	18.89
1984	6,727,887	1,613,910	23.99	1,503,707	22.35	1,118,395	16.62	761,021	11.31	1,730,854	25.73
1985	8,196,056	1,825,957	22.28	2,195,538	26.79	1,941,306	23.69	847,402	10.34	1,385,853	16.91
1986	10,616,809	1,948,950	18.36	2,936,784	27.66	2,722,814	25.65	843,956	7.95	2,164,305	20.39
1987	15,650,207	2,901,548	18.54	4,876,605	31.16	4,198,951	26.83	1,519,635	9.71	2,153,468	13.76
1988	18,390,642	2,916,756	15.86	5,485,929	29.83	4,560,879	24.80	1,870,328	10.17	3,556,750	19.34

ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1979-1988

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.11 ΠΡΟΦΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1979-1988)</b>											
Έτος	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα Κόροι									
		100 - 9,999		10,000 - 19,999		20,000 - 49,999		50,000 - 99,999		≥ 100,000	
		Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%
1979	762	721	94.62	38	4.99	2	0.26	1	0.13	0	0.00
1980	688	647	94.04	40	5.81	1	0.15	0	0.00	0	0.00
1981	588	548	93.20	37	6.29	3	0.51	0	0.00	0	0.00
1982	557	507	91.02	41	7.36	7	1.26	1	0.18	1	0.18
1983	593	510	86.00	52	8.77	24	4.05	2	0.34	5	0.84
1984	737	569	77.20	106	14.38	40	5.43	10	1.36	12	1.63
1985	844	604	71.56	153	18.13	65	7.70	12	1.42	10	1.18
1986	940	621	66.06	201	21.38	90	9.57	12	1.28	16	1.70
1987	1341	823	61.37	339	25.28	140	10.44	22	1.64	17	1.27
1988	1352	0		0		0		0		0	

ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1979-1988

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.12 ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΡΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ (1987-1997)</b>					
Κατηγορία Πλοίων	Τύπος Πλοίων	1987		1997	
		Αριθμός Πλοίων	Κόροι Ολικής Χωρητικότητας	Αριθμός Πλοίων	Κόροι Ολικής Χωρητικότητας
Δεξαμενόπλοια	Πετρελαίου	139	6,083,268	189	4,897,559
	Υγραερίου	0	0	5	17,065
	Χημικών Προϊόντων	4	49,936	8	86,233
	<b>Σύνολο</b>	<b>143</b>	<b>6,133,204</b>	<b>202</b>	<b>5,000,857</b>
Συνδιασμένου Φορτίου	Συνδυασμ. Φορτίου	0	0	15	766,087
	<b>Σύνολο</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>766,087</b>
Ξηρού Φορτίου	Εμπορευματοκιβωτίων	34	334,063	162	2,545,416
	Οχηματαγωγά	11	50,167	45	608,923
	Γενικού Φορτίου	699	3,540,909	735	4,769,652
	Χύδην Φορτίου	378	7,507,726	509	11,177,136
	Πολλαπλών Χρήσεων	0	0	0	0
	Λοιπά Ξηρού Φορτίου	0	0	0	0
	Ψυγεία	33	154,728	86	626,479
	<b>Σύνολο</b>	<b>1,155</b>	<b>11,587,593</b>	<b>1,537</b>	<b>19,727,606</b>
Επιβατηγά	Ποντοπόρα	21	113,956	55	477,153
	Παράκτια	1	141	0	0
	<b>Σύνολο</b>	<b>22</b>	<b>114,097</b>	<b>55</b>	<b>477,153</b>
Λοιπά	Πλοία Αναψυχής	595	12,699	703	17,673
	Αλιευτικά	27	13,519	137	263,273
	Βυθοκόροι	0	0	3	17,548
	Γεωτρήσεων	1	3,641	1	8,134
	Ρυμουλκά	26	10,281	45	17,919
	Σκάφη Εφοδιασμού	3	175	32	16,561
	Λοιπά	9	14,852	69	107,131
	<b>Σύνολο</b>	<b>661</b>	<b>55,167</b>	<b>990</b>	<b>448,239</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>1,981</b>	<b>17,890,061</b>	<b>2,799</b>	<b>26,419,942</b>

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1987 & 1997

Το 1987 όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.13 ενδεικτικό στοιχείο της ποιοτικής βελτίωσης του Κυπριακού στόλου είναι η μείωση των απωλειών που προηγήθηκε τα προηγούμενα χρόνια. Στο σημείο αυτό παρατηρείται ότι ο μεγάλος αριθμός απωλειών του 1986 οφείλεται μερικώς στο συνεχιζόμενο Περσοϊρακινό πόλεμο και στα ακραία καιρικά φαινόμενα που παρατηρήθηκαν κατά το 1986 ανά το παγκόσμιο<sup>72</sup> και δεν είναι αντιπροσωπευτικό της τάσης που παρατηρείται λόγω των αλλοιώσεων που προκάλεσαν στα στατιστικά στοιχεία. Αυτό θα διαφανεί στα επόμενα χρόνια όπως θα αναλύσουμε στη συνέχεια. Τονίζεται ότι παρά τη βελτίωση που παρατηρήθηκε το 1987 στην ποιότητα του Κυπριακού στόλου και την μείωση των ναυτικών ατυχημάτων, δυστυχώς όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.14 το ποσοστό των απωλειών των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία ήταν πολλαπλάσιο του ποσοστού των απωλειών

του παγκοσμίου στόλου. Επίσης τα σοβαρά ατυχήματα συνεχίζουν να είναι αυξημένα και αρκετά πιο πάνω από τον παγκόσμιο μέσο όρο<sup>73</sup>. Από τις σχετικές έρευνες του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου διαφάνηκε ότι κοινό χαρακτηριστικό των πλείστων ατυχημάτων, εκτός εκείνων που προκλήθηκαν από τον Περσοϊρακινό πόλεμο, οφειλόταν κυρίως σε ανθρώπινα σφάλματα. Αυτό στέλνει ξεκάθαρο μήνυμα ότι έπρεπε να ασκηθεί πιο αποτελεσματικός έλεγχος στα Κυπριακά πλοία και στα προσόντα των αξιωματικών και πληρωμάτων που υπηρετούσαν σε αυτά. Για να γίνει αυτό κατορθωτό χρειαζόταν ενίσχυση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με επιστημονικό και άλλο προσωπικό. Μέχρι το τέλος του 1987 το προσωπικό του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας ήταν ελάχιστο και παρά την ορθότητα των υψηλών στόχων της ναυτιλιακής πολιτικής της Κυπριακής Δημοκρατίας, το Τμήμα αντιμετώπιζε μεγάλη πίεση και δυσκολίες για να ανταποκριθεί με επιτυχία στις νέες απαιτήσεις της αναπτυσσόμενης Κυπριακής Ναυτιλίας<sup>74</sup>.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.13 ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ (1970-1987)</b>						
Έτος	Πλοία υπό Κυπριακή Σημαία					
	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	Απώλειες			
			Αριθμός Πλοίων	%	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	%
1970	207	1,498,114	5	2.42	18,277	1.22
1971	277	2,014,675	9	3.25	43,517	2.16
1972	394	2,014,675	11	2.79	24,628	1.22
1973	589	2,935,775	26	4.41	106,819	3.64
1974	722	3,394,880	18	2.49	52,069	1.53
1975	735	3,221,070	8	1.09	29,873	0.93
1976	765	3,114,263	19	2.48	78,217	2.51
1977	800	2,787,908	20	2.50	42,736	1.53
1978	793	2,599,529	31	3.91	83,473	3.21
1979	762	2,355,543	28	3.67	55,093	2.34
1980	688	2,091,089	17	2.47	41,054	1.96
1981	588	1,818,997	9	1.53	11,822	0.65
1982	557	2,149,869	18	3.23	77,903	3.62
1983	593	3,450,241	9	1.52	39,614	1.15
1984	737	6,727,887	10	1.36	243,285	3.62
1985	844	8,196,056	13	1.54	177,804	2.17
1986	940	10,616,809	21	2.23	361,760	3.41
1987	1,341	15,650,207	12	0.89	193,165	1.23

ΠΗΓΗ: Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1970-1987



<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.14 ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1970-1987)</b>						
Έτος	Παγκόσμιος Στόλος					
	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	Απώλειες			
			Αριθμός Πλοίων	%	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	
					Κόροι	%
1970	52,444	227,489,864		0.67		0.27
1971	55,041	247,202,634		0.68		0.42
1972	57,391	268,340,145	371	0.65	949,336	0.35
1973	59,606	289,926,686	363	0.61	919,854	0.32
1974	61,194	311,322,626	311	0.51	869,658	0.28
1975	63,724	342,162,363	336	0.53	995,261	0.29
1976	65,887	371,999,926	345	0.52	1,156,109	0.31
1977	67,945	393,678,369	336	0.49	1,073,127	0.27
1978	69,020	406,001,979	473	0.69	1,710,813	0.42
1979	71,129	413,021,426	465	0.65	2,210,259	0.54
1980	73,832	419,910,651	387	0.52	1,804,027	0.43
1981	73,864	420,834,813	359	0.49	1,238,250	0.29
1982	75,151	424,741,682	402	0.53	1,631,930	0.38
1983	76,106	422,590,317	340	0.45	1,472,611	0.35
1984	76,068	418,682,442	327	0.43	2,353,941	0.56
1985	76,395	416,268,534	307	0.40	1,651,210	0.40
1986	75,266	404,910,267	265	0.35	2,608,735	0.64
1987	75,240	403,498,122	219	0.29	1,284,161	0.32

**ΠΗΓΗ: Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1970-1987**

Από την πιο πάνω ανάλυση φαίνεται ξεκάθαρα ότι, παρά τις μεγάλες δυσκολίες που δημιουργήθηκαν με την Τουρκική Εισβολή ο Κυπριακός στόλος παρά την προσωρινή μείωση της χωρητικότητας του, αυξήθηκε σημαντικά και αναβαθμίστηκε ηλικιακά και ποιοτικά. Η Κύπρος με τη βοήθεια της αποτελεσματικής ναυτιλιακής πολιτικής που υιοθέτησε και με τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό της ναυτιλιακής νομοθεσίας, προχωρώντας στις αναγκαίες τροποποιήσεις των διαφόρων περί ναυτιλίας νόμων, κατόρθωσε να προσφέρει συγκριτικά οφέλη στην Κυπριακή ναυτιλία, που λειτουργούσε σε ένα έντονο ανταγωνιστικό κλίμα. Με τον τρόπο αυτό δημιουργήθηκαν τα κατάλληλα κίνητρα και με τη βοήθεια των διαφόρων φορέων του ιδιωτικού τομέα γενικά ανταποκρίθηκε στις ανάγκες της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας και των άλλων συναφών κλάδων με αποτέλεσμα να προσελκύσει στο νηολόγιο της μεγαλύτερα και ποιοτικά καλύτερα ποντοπόρα πλοία. Επιπρόσθετα άρχισε να διαφαίνεται ότι η Κύπρος, παράλληλα με την ανάπτυξη του νηολογίου, με σταθερούς ρυθμούς θα εξελισσόταν σε σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο που θα πρόσφερε μεγάλο εύρος υπηρεσιών στη

ναυτιλιακή βιομηχανία συμπεριλαμβανομένου και αυτού της πλοιοδιαχείρισης. Ήδη σημαντικός αριθμός εταιρειών διαχείρισης πλοίων εγκατέστησε γραφεία στην Κύπρο. Η εξέλιξη αυτή είχε πολύ θετικά αποτελέσματα για την Κυπριακή οικονομία.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.15 ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (1974-1987)</b>		
Έτος	Ποσό ΕΥΡΩ	Αύξηση %
1974	€ 1,065,814	1.39
1975	€ 1,123,385	5.40
1976	€ 1,048,982	-6.62
1977	€ 947,585	-9.67
1978	€ 869,663	-8.22
1979	€ 788,971	-9.27
1980	€ 730,403	-7.42
1981	€ 722,045	-1.14
1982	€ 895,066	23.96
1983	€ 1,446,604	61.62
1984	€ 1,892,761	30.83
1985	€ 2,448,412	29.36
1986	€ 3,390,855	38.50
1987	€ 4,209,519	24.14
Περίοδος	Αύξηση Αριθμητική	Αύξηση Ποσοστιαία
1974-1987	€ 3,143,705	294.96

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1974-1987**

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.15 τα άμεσα έσοδα του ΤΕΝ το 1987 ανήλθαν σε €4,209,519 που κατά την περίοδο 1974 – 1987 αντιστοιχεί σε αύξηση 294.96%. Τα πραγματικά έμμεσα οφέλη της Κυπριακής οικονομίας από την αισθητή ανάπτυξη της ναυτιλίας και συναφών κλάδων, αν και δεν έχουν υπολογιστεί με ακρίβεια σε νομισματικά μεγέθη χωρίς αμφιβολία αποτελούν πολλαπλάσιο των εσόδων του ΤΕΝ.

## **2.5 ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΦΑΣΗΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ (1987 – 1997)**

Η Κύπρος μετά από την επιτυχή αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων στην ναυτιλιακή βιομηχανία και το Κυπριακό νηολόγιο που προκάλεσε η Τουρκική εισβολή, καλείται τώρα να

αντιμετωπίσει μια νέα λαίλαπα που δημιούργησε η πρώτη φάση των ούτω καλουμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων που επιβλήθηκαν από την Τουρκία ενάντια στην Κύπρο τον Μάιο του 1987. Τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα σκοπό είχαν να πλήξουν την οικονομία της Κύπρου γενικότερα και την ανταγωνιστικότητα της Κυπριακής ναυτιλίας και πολιτικής αεροπορίας ειδικότερα. Στην πιο κάτω μελέτη θα περιοριστούμε στην ανάλυση των συνεπειών των πιο πάνω Περιοριστικών Μέτρων στη Κυπριακή εμπορική ναυτιλία και συναφών κλάδων και των μέτρων που έλαβε η Κυπριακή κυβέρνηση και οι διάφοροι φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας και συναφών κλάδων για την αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων.

Όπως αναφέραμε και αναλύσαμε λεπτομερώς στο πρώτο Κεφάλαιο αυτής της έρευνας, αν και η έκταση της πρώτης φάσης των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων ήταν νεφελώδης και δεν στηριζόταν σε κανένα νομικό πλαίσιο όπως διαφάνηκε στην πορεία, στρεφόταν κυρίως εναντίον των πλοίων με Κυπριακή σημαία ή Κυπριακής ιδιοκτησίας. Τα μέτρα αυτά, όπως ήδη προαναφέραμε στο πρώτο Κεφάλαιο, δεν εφαρμόστηκαν κατά τρόπο που να συνάδει με το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας αλλά ούτε και με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο. Το γεγονός ότι τα πιο πάνω Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα συνιστούσαν μια παράνομη ενέργεια εκ μέρους της Τουρκίας και η εφαρμογή τους στα διάφορα Τουρκικά λιμάνια πραγματοποιείτο με αυθαίρετο και ανομοιόμορφο τρόπο, δημιουργούσε πολύ μεγάλες δυσκολίες για την επιτυχή αντιμετώπιση τους, τόσο στην Κυπριακή Κυβέρνηση όσο και στους διάφορους φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των συναφών κλάδων. Σε αυτό συνέβαλε σε κάποιο βαθμό και η ψυχραιμία με την οποία η Κυπριακή Κυβέρνηση αντιμετώπισε τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα προφανώς μη θέλοντας να δημιουργήσει θόρυβο γύρω από το θέμα αυτό που θα αύξανε την ανησυχία των ναυτιλιακών εταιρειών και των εταιρειών διαχείρισης πλοίων που είχαν την έδρα τους στην Κύπρο. Ενδέχεται αρχικά η Κυπριακή Κυβέρνηση να είχε υποτιμήσει τις συνέπειες των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παρασυρόμενη από την μεγάλη επιτυχία που είχε στην αντιμετώπιση των δυσμενών συνεπειών στην ναυτιλία από την Τουρκική Εισβολή και τη συνεχιζόμενη αύξηση του Κυπριακού στόλου.

Η Κυπριακή Κυβέρνηση μετά την επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων συνεχίζει τις προσπάθειες της για την ανάπτυξη της ναυτιλίας με εντονότερους ρυθμούς αντιμετωπίζοντας τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα χωρίς να δείχνει ιδιαίτερες ανησυχίες για τις συνέπειες τους, ενθαρρυνόμενη προφανώς από τη αισθητή αύξηση που παρουσίασε η ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων την αμέσως επόμενη χρονιά από την επιβολή των πιο πάνω μέτρων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.16 ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΡΩΝ Ο.Χ. (1987-1997)									
Έτος	Αριθμός Πλοίων			Ολική Χωρητικότητα			Θέση στη Παγκόσμια Κατάταξη	Μέση Ηλικία Πλοίων	Μέση Ο.Χ. Πλοίων
	Αριθμός	Μεταβολή		Κόροι	Μεταβολή				
		Αριθ/τική	%		Αριθ/τική	%			
1987	1341	401	42.66	15,650,207	5,033,398	47.41	9	15	11,671
1988	1352	11	0.82	18,390,642	2,740,435	17.51	7	16	13,603
1989	1278	-74	-5.47	18,134,011	-256,631	-1.40	9	15	14,189
1990	1270	-8	-0.63	18,335,929	201,918	1.11	10	15	14,438
1991	1359	89	7.01	20,297,661	1,961,732	10.70	7	15	14,936
1992	1463	104	7.65	20,487,370	189,709	0.93	6	15	14,004
1993	1591	128	8.75	22,842,009	2,354,639	11.49	5	16	14,357
1994	1619	28	1.76	23,292,954	450,945	1.97	4	16	14,387
1995	1674	55	3.40	24,652,547	1,359,593	5.84	4	16	14,727
1996	1652	-22	-1.31	23,798,904	-853,643	-3.46	5	16	14,406
1997	1650	-2	-0.12	23,652,626	-146,278	-0.61	5	16	14,335

ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1987-1991 & Lloyds Register of Shipping World Fleet Statistics 1992-1997

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.16 το 1988 η ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων παρουσίασε αύξηση 17.51% ανεβάζοντας την ολική χωρητικότητα από τους 15,650,207 κόρους που ήταν το 1987, στους 18,390,642 κόρους, που της δίνει την 7<sup>η</sup> θέση στη παγκόσμια κατάταξη από την 9<sup>η</sup> που ήταν την προηγούμενη χρονιά. Στο τέλος όμως της δεύτερης χρονιάς, μετά την επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, αρχίζουν να διαφαίνονται οι αρνητικές συνέπειες των μέτρων αυτών. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.16, το 1989 η ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων όχι μόνο δεν αυξάνεται αλλά μειώνεται κατά τα 256,631 κόρους που αντιστοιχεί σε ποσοστιαία μείωση 1,40% πέφτοντας στους 18,134,011 κόρους που την επαναφέρει πίσω στην 9<sup>η</sup> θέση στη παγκόσμια κατάταξη. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.17 παρόμοια εξέλιξη είχε και ο Κυπριακός στόλος συμπεριλαμβανομένων των μικρών σκαφών.

Η πιο πάνω πτώση οφείλεται στο γεγονός ότι, με μια μικρή χρονική καθυστέρηση μέχρι να ξεκαθαρίσουν οι προθέσεις τις Τουρκίας, μέρος του Κυπριακού στόλου, κυρίως από μικρά πλοία που διακινούσαν εμπορεύματα στην περιοχή της Μεσογείου με αυξημένες πιθανότητες να προσεγγίσουν Τουρκικά λιμάνια, μεταγράφηκαν σε αλλά νηολόγια και στο ότι ένα μικρό μέρος των πλοιοκτητών μεγάλων πλοίων μπροστά στην αβεβαιότητα των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, απέφυγαν να εγγράψουν τα πλοία τους στο Κυπριακό νηολόγιο.

<b>Πίνακας 2.17 ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (1987-1997)</b>							
Έτος	Αριθμός Πλοίων			Ολική Χωρητικότητα			Μέση Ο.Χ. Πλοίων
	Μεταβολή			Μεταβολή			
	Αριθμός	Αριθμητική	%	Κόροι	Αριθμητική	%	Κόροι
1987	1981	178	9.87	17,890,061	3,941,609	28.26	9,031
1988	1974	-7	-0.35	18,430,916	540,855	3.02	9,337
1989	1952	-22	-1.11	18,063,502	-367,414	-1.99	9,254
1990	2075	123	6.30	19,742,532	1,679,030	9.30	9,514
1991	2190	115	5.54	21,192,821	1,450,289	7.35	9,677
1992	2316	126	5.75	22,293,741	1,100,920	5.19	9,626
1993	2509	193	8.33	24,266,001	1,972,260	8.85	9,672
1994	2641	132	5.26	25,337,676	1,071,675	4.42	9,594
1995	2778	137	5.19	26,842,573	1,504,897	5.94	9,663
1996	2733	-45	-1.62	26,154,012	-688,561	-2.57	9,570
1997	2799	66	2.41	26,419,884	265,872	1.02	9,439

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1987-1997**

Όπως φαίνεται από την τελευταία στήλη του Πίνακα 2.16 το πιο πάνω συμπέρασμα ενισχύεται και από την αύξηση της μέσης ολικής χωρητικότητας των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόνων.

Αμέσως μετά τις εξελίξεις αυτές η Κυπριακή Κυβέρνηση συνέχισε με εντατικότερους ρυθμούς τις προσπάθειες της για αναβάθμιση της εμπορικής της ναυτιλίας για να αντισταθμιστούν όσο ήταν δυνατό οι αρνητικές συνέπειες της Τουρκικής Εισβολής και των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής της βιομηχανίας και όλων των συναφών κλάδων.

Κατά την περίοδο της πρώτης φάσης των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων (1987-1997) δεν είχαμε ουσιαστική αλλαγή των αρμοδιοτήτων του TEN παρά μόνο επέκταση της αρμοδιότητας του στην εκπαίδευση και έκδοση διπλωμάτων ναυτικών σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών του 1978 και τους ισχύοντες κανονισμούς όπως θα τροποποιούνται στην διάρκεια του χρόνου<sup>75</sup>. Το ίδιο συμβαίνει και με τους στόχους του TEN που ελάχιστα έχουν διαφοροποιηθεί κατά την πιο πάνω περίοδο. Εκείνο που χαρακτηρίζει την πιο πάνω περίοδο είναι η εντατικοποίηση των δραστηριοτήτων του TEN και των άλλων φορέων, κυβερνητικών και μη, για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας και των συναφών κλάδων.

Η Κυπριακή Κυβέρνηση άρχισε να συνειδητοποιεί ότι η επιτυχής εκπλήρωση των πολύ ψηλών στόχων που είχε θέσει και που ήταν αναγκαίοι για μια αναπτυσσόμενη ναυτιλία, θα ήταν δύσκολο να επιτευχθούν χωρίς την πρόσληψη επιπρόσθετου εξειδικευμένου προσωπικού και την επιμόρφωση του υφιστάμενου. Άρχισαν αμέσως οι διαδικασίες για πρόσληψη νέου προσωπικού και δίνεται η δυνατότητα στα μέλη του υπάρχοντος προσωπικού να αποστέλλονται με υποτροφίες στο Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο (WMU) του Μάλμο στη Σουηδία για μεταπτυχιακές σπουδές<sup>76</sup>. Στο τέλος του 1987 το προσωπικό του TEN μαζί με το Διευθυντή του Τμήματος αποτελείτο συνολικά από 28 άτομα εκ των οποίων οι 9 ήταν Επιθεωρητές διαφόρων βαθμίδων<sup>77</sup>. Δεδομένου ότι ένας από τους πιο πάνω Επιθεωρητές ήταν αποσπασμένος στην Κυπριακή Πρεσβεία στο Λονδίνο και δεύτερος στο Κυπριακό Προξενείο του Πειραιά παρέμεναν στο Τμήμα μόνο 7 Επιθεωρητές και 2 Διοικητικοί Λειτουργοί που μαζί με το κατώτερο προσωπικό έπρεπε να ανταποκριθούν στις μεγάλες και διαρκώς διευρυνόμενες ανάγκες της Κυπριακής ναυτιλίας. Για να ενισχυθεί η ιεραρχία και να καλυφθούν οι άμεσες ανάγκες του TEN το 1989 πληρώθηκε η θέση του Ανώτερου Επιθεωρητή ενώ το 1990 προσλήφθηκαν για πρώτη φορά τρεις Λειτουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας με πολύ υψηλά και εξειδικευμένα ακαδημαϊκά και επαγγελματικά προσόντα που θα υπηρετούσαν σαν μόνιμο και μη εναλλάξιμο προσωπικό του Τμήματος<sup>78</sup>. Το 1991 ετοιμάζεται εμπειριστατωμένη μελέτη αναδιοργάνωσης και επάνδρωσης του TEN που άνοιξε το δρόμο για την πρόσληψη επιπρόσθετου προσωπικού<sup>79</sup>. Το 1992 διορίζεται ακόμη ένας Επιθεωρητής και αρχίζουν οι διαδικασίες για την πρόσληψη 6 ακόμη Επιθεωρητών και 2 ακόμη Λειτουργών Εμπορικής Ναυτιλίας<sup>80</sup>. Επίσης το Τμήμα ενισχύεται με επιπρόσθετο γραμματειακό προσωπικό. Η ενίσχυση του TEN συνεχίζεται και τα επόμενα χρόνια με αποτέλεσμα στο τέλος του 1997 να αριθμεί συνολικά 67 άτομα και το Τμήμα να παρέχει τις υπηρεσίες του στη ναυτιλιακή βιομηχανία από τις 07:30 μέχρι τις 19:30<sup>81</sup>. Με την ενίσχυση και αναδιοργάνωση του προσωπικού έγινε κατορθωτό η Κυπριακή Κυβέρνηση και το TEN, όπως θα διαφανεί πιο κάτω, να πετύχουν τους στόχους τους σε αρκετά υψηλό βαθμό.

Η Κυπριακή Δημοκρατία έχοντας πλέον ένα πιο ενισχυμένο TEN με εξειδικευμένο και καλύτερα οργανωμένο προσωπικό προχώρησε στον περαιτέρω εκσυγχρονισμό της Κυπριακής ναυτιλιακής νομοθεσίας με πολύ πιο γρήγορους ρυθμούς. Κατά την περίοδο 1987-1997 η Κυπριακή Κυβέρνηση επικύρωσε όλες τις Διεθνείς Συμβάσεις που αναφέρονται στη ναυτιλία και στην προστασία των πληρωμάτων, συμπεριλαμβανομένων και των περισσότερων τροποποιήσεων των πιο πάνω συμβάσεων που έγιναν μέχρι τότε. Μεταξύ των Συμβάσεων αυτών περιλαμβάνονται οι πιο κάτω Συμβάσεις:

- Ο περί της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974 (Κυρωτικός Πρωτοκόλλου του 1988) Νόμος του 1997 (Νόμος 24(III)/1997).
- Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου του 1997 αναφορικά με την έγκριση του Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (ΚΔΠ 394/1997).
- Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα πλοία 1973, το Πρωτόκολλο της του 1978 και οι τροποποιήσεις του 1984 και 1985 και όλες τις άλλες τροποποιήσεις που ακολούθησαν.
- Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημιές από Ρύπανση με Πετρέλαιο και το Πρωτόκολλο του 1976 και όλες τις άλλες τροποποιήσεις που ακολούθησαν.
- Η Διεθνής Σύμβαση για την Ίδρυση Κεφαλαίου Αποζημιώσεως για Ζημιές από Ρύπανση με Πετρέλαιο του 1971 και το Πρωτόκολλο του 1976 και όλες τις άλλες τροποποιήσεις που ακολούθησαν.
- Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της θάλασσας από την Απόρριψη Καταλοίπων και άλλης Ύλης του 1972 και οι τροποποιήσεις της του 1978 και 1980.
- Η Διεθνής Σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση του 1979, (Κυρωτικός Νόμος 5(III)/199).
- Ο περί της Συμφωνίας Λειτουργίας του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλιακών Δορυφόρων (INMARSAT) και των Τροποποιητικών αυτής του 1994 (Κυρωτικός) Νόμος του 1997 (Νόμος 23(III)/1997).
- Η Διεθνής Σύμβαση 147 για τα ελάχιστα επίπεδα διαβίωσης των ναυτικών και διάφορες άλλες διεθνείς συμβάσεις της ΔΟΕ.
- Η Διεθνής Σύμβαση Ανοικτής Θάλασσας του 1958, Νόμος 35/1988.
- Η Διεθνής Σύμβαση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, Νόμος 203/1988.

Επίσης κατά την πιο πάνω περίοδο επικυρώθηκαν οι τροποποιήσεις πολλών άλλων Συμβάσεων όπως αναφέρονται με λεπτομέρεια στον Κατάλογο Κυπριακής Νομοθεσίας Εμπορικής Ναυτιλίας και Συναφών Θεμάτων<sup>82</sup>.

Κατά την περίοδο 1987 – 1997, παράλληλα με την επικύρωση των διαφόρων διεθνών συμβάσεων, γίνονται συνεχείς τροποποιήσεις και αναβαθμίσεις των νόμων που αναφέρονται

στη ναυτιλία. Οι τρεις βασικοί νόμοι περί Εμπορικής Ναυτιλίας τροποποιήθηκαν με την ψήφιση από το Κυπριακό Κοινοβούλιο των πιο κάτω τροποποιητικών νόμων:

- Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) (Τροποποιητικός) Νόμος 28(I)/1995 (24.03.95)
- Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) (Τροποποιητικός) Νόμος 29(I)/1995 (24.03.95)
- Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Πλοίαρχοι και Ναυτικοί) (Τροποποιητικός) Νόμος 103(I)/1997 (23.12.1997)

Επιπρόσθετα ψηφίστηκαν αρκετοί κανονισμοί οι οποίοι ρύθμιζαν επιμέρους θέματα που σχετίζονταν με τη ναυτιλία και τους συναφείς κλάδους. Στο σημείο αυτό τονίζεται ότι με τη ψήφιση του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) τροποποιητικού Νόμου 29(I)/1995 τροποποιήθηκε εκ βάθρων το προηγούμενο φορολογικό σύστημα για την εμπορική ναυτιλία και δόθηκαν ευέλικτα κίνητρα για την προσέλκυση νέων πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο.

Η τροποποίηση των πιο πάνω νόμων και κανονισμών έγινε για να εναρμονιστεί η Κυπριακή ναυτιλιακή νομοθεσία τόσο με τις Διεθνείς Συμβάσεις και τις σχετικές τροποποιήσεις τους που είχαν επικυρωθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία όσο και με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο. Το 1997 έκλεισε το πρώτο στάδιο της συνθήκης συνεργασίας που υπέγραψε η Κυπριακή Δημοκρατία με την Ευρωπαϊκή Ένωση το 1972 και προέβλεπε την κατάργηση όλων των εμπορικών εμποδίων και την ίδρυση τελωνιακής ένωσης σε δύο στάδια. Το δεύτερο στάδιο αναμενόταν να κλείσει το 2003. Επιπρόσθετα η Κυπριακή Δημοκρατία από το 1990 είχε κάνει αίτηση για πλήρη ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, διαδικασία η οποία αναμενόταν να ξεκινήσει το 1998. Η εξέλιξη αυτή δημιουργούσε επιπρόσθετες δυσκολίες για την εναρμόνιση της τροποποιημένης Κυπριακής ναυτιλιακής νομοθεσίας όχι μόνο με τις πιο πάνω διεθνείς συμβάσεις αλλά και με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο, κάτι που όπως θα διαφανεί στην πορεία έγινε με μεγάλη επιτυχία.<sup>83</sup>

Η Κυπριακή ναυτιλιακή νομοθεσία με τις τροποποιήσεις της διευκόλυνε τη νηολόγηση πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο, παρείχε αναβαθμισμένα φορολογικά κίνητρα, ενίσχυσε την ασφάλεια των πλοίων και των πληρωμάτων τους και γενικά βοήθησε στην αναβάθμιση και καλύτερη λειτουργία της Κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας και των συναφών κλάδων παρόλο που



όλες αυτές οι τροποποιήσεις ήταν εναρμονισμένες τόσο με τις Διεθνείς Συμβάσεις όσο και με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο.

Επίσης την περίοδο αυτή δίνεται τόσο από την Κυπριακή Κυβέρνηση όσο και από διάφορους ιδιωτικούς φορείς ιδιαίτερη έμφαση στην προβολή της Κύπρου όχι μόνο σαν σημαία με πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα αλλά και ως χώρα με όλες τις απαιτούμενες υποδομές για να καταστεί μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο που θα παρέχει όλες τις υπηρεσίες που απαιτεί μια σύγχρονη ναυτιλιακή εταιρεία η εταιρεία πλοιοδιαχείρισης. Παράλληλα γίνονται προσπάθειες για σύσφιξη των σχέσεων της Κύπρου με ξένες χώρες στον τομέα της ναυτιλίας.

Μέσα στα πλαίσια αυτά η Κύπρος διοργανώνει κάθε δύο χρόνια το Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο «Ναυτική Κύπρος». Το πρώτο συνέδριο διοργανώθηκε το 1989 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα με μεγάλη επιτυχία. Το συνέδριο αυτό έχει καταστεί θεσμός για την Κύπρο και μετέχουν σ' αυτό όχι μόνο αντιπρόσωποι των διαφόρων ναυτιλιακών εταιρειών και συναφών κλάδων αλλά και ακαδημαϊκοί αντιπρόσωποι πολλών διεθνών κυβερνητικών και μη οργανισμών, συμπεριλαμβανομένου και του Γενικού Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που ανελλιπώς προσφωνεί το συνέδριο. Επίσης η Κύπρος μετείχε σε πολλά διεθνή ναυτιλιακά συνέδρια, σεμινάρια και εκθέσεις που έλαβαν χώρα σε διάφορα αλλά ναυτιλιακά κέντρα.<sup>84</sup>

Το Μάρτιο του 1991 πραγματοποιείται σεμινάριο για την Κυπριακή Ναυτιλία στο Λονδίνο με τη συμμετοχή του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων. Το σεμινάριο παρακολούθησαν περίπου 300 άτομα από τη ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου ενώ το τίμησε με την παρουσία του και ο Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.<sup>85</sup>

Μέσα στο Μάιο του 1992 το TEN της Κύπρου διοργανώνει σεμινάριο για την Κυπριακή ναυτιλία στο Αμβούργο με τη συμμετοχή του Γενικού Διευθυντή του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, του Γενικού Προξενείου της Κύπρου στο Αμβούργο, της Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου και του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου. Το σεμινάριο παρακολούθησαν 200 περίπου άτομα από τη ναυτιλιακή κοινότητα της Γερμανίας. Τον ίδιο μήνα πραγματοποιείται επίσημη επίσκεψη του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων στη Κίνα, μέσω Σιγκαπούρης και Χονγκ Κονγκ με έμφαση την προβολή της Κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας στις χώρες αυτές. Επίσης τον Ιούνιο του 1992 το TEN διοργανώνει τη συμμετοχή της Κύπρου στη ναυτιλιακή έκθεση Ποσειδώνια στην Ελλάδα. Με την ευκαιρία της

συμμετοχής αυτής ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων έδωσε δεξίωση στην οποία παρευρέθηκαν πέραν των 600 πλοιοκτητών και ανωτάτων στελεχών ναυτιλιακών και άλλων συναφών εταιρειών. Το Νοέμβριο του 1992, το TEN συμμετέχει με περίπτερο στη ναυτιλιακή έκθεση «EXPOSHIP Far East» '92 που διοργανώθηκε στο Χονγκ Κογκ. Παράλληλα με την έκθεση πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις από Λειτουργούς τους Τμήματος σε ναυτιλιακές εταιρείες του Χονγκ Κογκ.<sup>86</sup>

Το 1993 κλιμάκιο του TEN επισκέπτεται την Ταϊουάν και το Χονγκ Κογκ και ενημερώνει σημαντικό αριθμό αξιωματούχων ναυτιλιακών εταιρειών για τα πλεονεκτήματα της κυπριακής σημαίας και γενικά της Κύπρου ως ναυτιλιακού κέντρου. Το Σεπτέμβριο του 1993 η Κύπρος για πρώτη φορά λαμβάνει μέρος στη Ναυτική Έκθεση NEVA 93 που γίνεται στην Αγία Πετρούπολη, ενώ το Δεκέμβριο του 1993 το TEN σε συνεργασία με την Αρχή Λιμένων συμμετέχει στη Διεθνή Ναυτιλιακή Έκθεση στη Σαγκάη – Κίνα με κρατικό περίπτερο. Η έκθεση αυτή θεωρείται μεγάλο ναυτιλιακό γεγονός. Επίσης το Νοέμβριο του 1993 εκδίδεται το πρώτο τεύχος του Δελτίου Τύπου της Εμπορικής Ναυτιλίας το οποίο κυκλοφορεί σε όλους τους ναυτιλιακούς κύκλους.<sup>87</sup>

Την περίοδο αυτή η Κύπρος μετέχει πολύ πιο ενεργά στους διάφορους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς όπως ο ΔΝΟ και ο ΔΟΕ και σε όλα τα άλλα ναυτιλιακά φόρα. Η Κύπρος συνεχίζει να επανεκλέγεται μέλος του Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού μέχρι το Νοέμβριο του 1997 που κατά τη διάρκεια της 20<sup>ης</sup> συνέλευσης του ΔΝΟ η Κύπρος επανεξελέγη μέρος του Συμβουλίου για έκτη κατά συνέχεια θητεία. Η παρουσία της Κύπρου στο ΔΝΟ τόσο στη Συνέλευση όσο και στο Συμβούλιο γίνεται πιο έντονη. Της Κυπριακής αντιπροσωπείας ηγούνται συνήθως ο υπουργός και ο γενικός διευθυντής του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων. Επίσης η Κύπρος μετέχει με λειτουργούς του TEN στις εργασίες όλων των επιτροπών και υποεπιτροπών του ΔΝΟ και του ΔΟΕ. Με την έντονη συμμετοχή της η Κύπρος δεν είναι πια ένας παρατηρητής των εξελίξεων αλλά μετέχει ενεργά στη διαμόρφωση των κανόνων που ρυθμίζουν τα θέματα της ναυτιλίας.<sup>88</sup> Η ενεργός συμμετοχή της Κύπρου στο ΔΝΟ, ΔΟΕ και τα άλλα ναυτιλιακά φόρα αντικατοπτρίζουν τη διεθνή αναγνώριση της ως υπεύθυνου ναυτιλιακού κέντρου και ενισχύουν τη διεθνή προβολή της.

Κατά την περίοδο αυτή μέσα στους μακροπρόθεσμους στόχους της Κυπριακής Κυβέρνησης, εκτός από την βελτίωση της ποιότητας των εγγεγραμμένων πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο και των πληρωμάτων που εργοδοτούνται σε αυτά, περιλαμβάνεται η βελτίωση των επιπέδων

ασφάλειας και των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών πάνω σε Κυπριακά πλοία. Η ναυτική ασφάλεια είναι ένα θέμα στο οποίο η Κυβέρνηση και το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας αποδίδει ιδιαίτερη σημασία. Η βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας δεν επιτυγχάνεται μόνο με την εισαγωγή της κατάλληλης νομοθεσίας αλλά και με την πιστή και αποτελεσματική εφαρμογή της. Για την αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων, επιθεωρητές του TEN διεξάγουν επιθεωρήσεις τόσο σε Κυπριακά πλοία που παρουσιάζουν προβλήματα ασφάλειας, οπουδήποτε και αν βρίσκονται, όσο και σε ξένα πλοία που προσεγγίζουν Κυπριακά λιμάνια. Επίσης το TEN για το σκοπό αυτό βρίσκεται σε συνεχή και στενή επαφή με τους αναγνωρισμένους από τη Δημοκρατία νηογνώμονες.<sup>89</sup>

Η Κυπριακή Κυβέρνηση καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να μειώσει στο ελάχιστο το ποσοστό των ατυχημάτων, με ενδελεχείς έρευνες για τα αίτια των ατυχημάτων και την υιοθέτηση σειράς μέτρων για αποτελεσματική εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας. Για το σκοπό αυτό τέθηκε σε εφαρμογή το δίκτυο εποπτών Κυπριακών πλοίων στα διάφορα λιμάνια του εξωτερικού για πιο αποτελεσματικό έλεγχο του Κυπριακού Εμπορικού Στόλου. Το 1997 είχαν ήδη διορισθεί εννέα επόπτες σε λιμάνια του εξωτερικού και προωθείται η επέκταση του δικτύου και σε άλλα λιμάνια. Έχουν επίσης εντατικοποιηθεί οι προσπάθειες για την επιθεώρηση περισσότερων πλοίων κάθε χρόνο. Μέσα στο 1997 επιθεωρήθηκαν πέραν των 65 Κυπριακών πλοίων και 59 μικρών σκαφών. Επίσης μέσα στα πλαίσια του ελέγχου Κράτους λιμένος επιθεωρήθηκαν 72 πλοία με ξένα σημαία που προσέγγισαν Κυπριακά λιμάνια. Οι συνεχείς προσπάθειες που καταβάλλονται για την ποιοτική αναβάθμιση της Κυπριακής Εμπορικής Ναυτιλίας τυγχάνουν αναγνώρισης από τη διεθνή κοινότητα.<sup>90</sup>

Οι πιο πάνω συντονισμένες προσπάθειες είχαν σαν αποτέλεσμα να μειώσουν τις αρνητικές επιπτώσεις των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στην Κυπριακή ναυτιλία, στις εταιρείες πλοιοδιαχείρισης και συναφείς κλάδους.

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.16 μετά την προσωρινή μείωση που είχαμε μέχρι το τέλος του 1990 αρχίζει να παρατηρείται αύξηση τόσο στον αριθμό των πλοίων με Κυπριακή σημαία όσο και στην ολική χωρητικότητα τους. Το 1994 η Κύπρος ανεβαίνει στην 4<sup>η</sup> θέση της παγκόσμιας κατάταξης με συνολικό αριθμό πλοίων 1619 και ολική χωρητικότητα 23,292,954 κόρους. Η Κυπριακή σημαία διατηρεί την 4<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη και το 1995 με συνολικό αριθμό πλοίων 1674 και ολική χωρητικότητα 24,652,547 κόρους που αποτελούν τα μέγιστα που έχουν παρατηρηθεί ποτέ. Από το 1996 τόσο ο αριθμός των πλοίων υπό Κυπριακή

σημαία όσο και η ολική τους χωρητικότητα αρχίζουν να μειώνονται με σχετικά αργούς ρυθμούς. Στο τέλος του 1997 τα πλοία υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων μειώνονται σε 1650 με ολική χωρητικότητα 23,652,626 κόρους. Η μείωση αυτή φέρνει την Κύπρο το 1996 και 1997 στην 5<sup>η</sup> θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Η ίδια περίπου εικόνα φαίνεται και από τον Πίνακα 2.17 ο οποίος περιλαμβάνει και τα μικρά σκάφη.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.18 ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1987-1997)</b>						
Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΚΥΠΡΟΣ		ΜΑΛΤΑ		ΠΑΝΑΜΑΣ	
	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %
1987	15,650,207	47.41	1,725,984	-14.34	43,254,716	4.72
1988	18,390,642	17.51	2,685,888	55.61	44,604,071	3.12
1989	18,134,011	-1.40	3,329,120	23.95	47,365,362	6.19
1990	18,335,929	1.11	4,518,682	35.73	39,298,123	-17.03
1991	20,297,661	10.70	6,916,325	53.06	44,949,330	14.38
1992	20,487,370	0.93	11,004,869	59.11	52,485,614	16.77
1993	22,842,009	11.49	14,163,357	28.70	57,618,623	9.78
1994	23,292,954	1.97	15,455,370	9.12	64,170,219	11.37
1995	24,652,547	5.84	17,678,303	14.38	71,921,698	12.08
1996	23,798,904	-3.46	19,479,431	10.19	82,130,668	14.19
1997	23,652,626	-0.61	22,984,206	17.99	91,127,912	10.95
Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΛΙΒΕΡΙΑ		ΜΠΑΧΑΜΕΣ		ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	
	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %
1987	51,412,029	-2.35	9,105,182	52.13	-	-
1988	49,733,615	-3.26	8,962,892	-1.56	-	-
1989	47,892,529	-3.70	11,578,891	29.19	-	-
1990	54,699,564	14.21	13,626,335	17.68	-	-
1991	52,426,516	-4.16	17,541,196	28.73	-	-
1992	55,917,675	6.66	20,616,451	17.53	1,675,899	-
1993	53,918,534	-3.58	21,224,164	2.95	2,197,961	31.15
1994	57,647,708	6.92	22,915,349	7.97	2,149,430	-2.21
1995	59,800,742	3.73	23,602,812	3.00	3,098,574	44.16
1996	59,988,908	0.31	24,408,787	3.41	4,897,062	58.04
1997	60,058,368	0.12	25,523,201	4.57	6,314,364	28.94
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1987 - 1997						
ΣΗΜΑΙΑ		ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ		%		
ΚΥΠΡΟΣ		8,002,419		51.13		
ΜΑΛΤΑ		21,258,222		1231.66		
ΠΑΝΑΜΑΣ		47,873,196		110.68		
ΛΙΒΕΡΙΑ		8,646,339		16.82		
ΜΠΑΧΑΜΕΣ		16,418,019		180.32		
ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ		6,314,364		276.77		

**ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1987-1991 & Lloyds Register of Shipping World Fleet Statistics 1992-1997**

Στον Πίνακα 2.18 παρουσιάζεται η μεταβολή της ολικής χωρητικότητας των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία και των πλοίων με τη σημαία των κυριοτέρων ανταγωνιστικών νηολογίων κατά την περίοδο 1987 – 1997. Την πιο πάνω περίοδο η ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία αυξήθηκε κατά 8,002,419 τόρους που αντιστοιχεί σε ποσοστό 51.13%. Όπως φαίνεται από την ανάλυση στο κάτω μέρος του πιο πάνω Πίνακα η συνολική αύξηση της ολικής χωρητικότητας των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία είναι η μικρότερη από όλα τα ανταγωνιστικά νηολόγια συμπεριλαμβανομένου και του νηολογίου των Νήσων Μάρσαλ διότι η αύξηση της ολικής χωρητικότητας του νηολογίου των Νήσων Μάρσαλ αντιστοιχεί μόνο για περίοδο 6 ετών. Την μεγαλύτερη αύξηση της ολικής χωρητικότητας με 47,873,196 τόρους την έχει ο Παναμάς και ακολουθεί η Μάλτα με 21,258,222 τόρους. Στο σημείο αυτό τονίζεται ότι το 1990 το νηολόγιο του Παναμά είχε απότομη πτώση της ολικής χωρητικότητας του κατά 17.03% λόγω των ασταθών πολιτικών συνθηκών της χώρας και της εισβολής των Ηνωμένων Πολιτειών που ξεκίνησε στις 20 Δεκεμβρίου του 1989.

Ο Πίνακας 2.19 παρουσιάζει τη μεταβολή των ανταγωνιστικών νηολογίων με βάση τον αριθμό πλοίων και τα ποσοστά της μεταβολής του αριθμού των πλοίων κατά την περίοδο 1987 – 1997. Όπως φαίνεται από τον πιο πάνω πίνακα τη μικρότερη αύξηση του νηολογίου σε αριθμό πλοίων την είχε η Λιβερία με 123 πλοία και ακολουθεί η Κύπρος με 309 πλοία. Τα Νησιά Μάρσαλ παρόλο που παρουσιάζουν αύξηση 168 πλοίων θεωρούμε ότι έχουν μεγαλύτερη αύξηση στο νηολόγιο τους από την Κύπρο καθώς το νηολόγιο αυτό εμφανίστηκε στο διεθνές προσκήνιο μόλις την τελευταία πενταετία της περιόδου αυτής. Στο σημείο αυτό σημειώνεται ότι παρόλο που η Λιβερία είχε τη μικρότερη αύξηση στο νηολόγιο της σε αριθμό πλοίων, η αύξηση της ολικής χωρητικότητας της ήταν μεγαλύτερη από αυτήν της Κύπρου. Αυτό σημαίνει ότι στο νηολόγιο της Λιβερίας εγγράφονταν πολύ μεγαλύτερης ολικής χωρητικότητας πλοία ενώ στο Κυπριακό νηολόγιο σχετικά πολύ μικρότερης ολικής χωρητικότητας πλοία.

Από τους Πίνακες 2.18 και 2.19 φαίνεται καθαρά ότι σε γενικές γραμμές το Κυπριακό νηολόγιο αναπτυσσόταν με πιο αργούς ρυθμούς σε σύγκριση με τα κυριότερα ανταγωνιστικά του νηολόγια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.19 ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1987-1997)						
Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΚΥΠΡΟΣ		ΜΑΛΤΑ		ΠΑΝΑΜΑΣ	
	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %
1987	1341	42.66	271	10.16	5,136	-2.21
1988	1352	0.82	356	31.37	5,022	-2.22
1989	1278	-5.47	410	15.17	5,121	1.97
1990	1270	-0.63	524	27.80	4,748	-7.28
1991	1359	7.01	702	33.97	4,953	4.32
1992	1463	7.65	931	32.62	5,424	9.51
1993	1591	8.75	1,037	11.39	5,564	2.58
1994	1619	1.76	1,086	4.73	5,799	4.22
1995	1674	3.40	1,164	7.18	5,777	-0.38
1996	1652	-1.31	1,247	7.13	6,105	5.68
1997	1650	-0.12	1,378	10.51	6,188	1.36
Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΛΙΒΕΡΙΑ		ΜΠΑΧΑΜΕΣ		ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	
	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %
1987	1,574	-5.07	469	55.30	-	-
1988	1,507	-4.26	572	21.96	-	-
1989	1,455	-3.45	724	26.57	-	-
1990	1,688	16.01	807	11.46	-	-
1991	1,605	-4.92	973	20.57	-	-
1992	1,661	3.49	1090	12.02	36	-
1993	1,611	-3.01	1121	2.84	57	58.33
1994	1,621	0.62	1159	3.39	56	-1.75
1995	1,666	2.78	1176	1.47	95	69.64
1996	1,684	1.08	1186	0.85	130	36.84
1997	1,697	0.77	1221	2.95	168	29.23
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1987 – 1997						
ΣΗΜΑΙΑ			ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ		%	
ΚΥΠΡΟΣ			309		23.04	
ΜΑΛΤΑ			1,107		408.49	
ΠΑΝΑΜΑΣ			1,052		20.48	
ΛΙΒΕΡΙΑ			123		7.81	
ΜΠΑΧΑΜΕΣ			752		160.34	
ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ			168		366.67	

ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1987-1991 & Lloyds Register of Shipping World Fleet Statistics 1992-1997

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.20 ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1989-1997)</b>													
Έτος	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΤΗ											
		0 - 4		5 - 9		10 - 14		15 - 19		20 - 24		≥ 25	
		Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%
1989	18,063,502	506,995	2.81	1,339,735	7.42	5,751,311	31.84	8,619,258	47.72	1,665,111	9.22	181,092	1.00
1990	19,742,532	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1991	21,192,821	1,890,594	8.92	2,150,776	10.15	3,735,112	17.62	8,967,345	42.31	4,034,539	19.04	414,459	1.96
1992	22,293,741	2,327,845	10.44	1,707,986	7.66	3,664,030	16.44	9,219,209	41.35	5,072,276	22.75	302,395	1.36
1993	24,266,001	2,779,624	11.45	1,474,304	6.08	3,908,026	16.10	9,949,244	41.00	5,417,056	22.32	737,747	3.04
1994	25,337,676	3,467,583	13.69	1,557,699	6.15	4,384,087	17.30	8,837,046	34.88	6,210,173	24.51	881,088	3.48
1995	26,842,573	2,639,732	9.83	2,264,730	8.44	5,039,956	18.78	7,270,772	27.09	8,294,171	30.90	1,333,212	4.97
1996	26,154,012	2,058,204	7.87	2,802,994	10.72	4,025,488	15.39	6,762,618	25.86	8,719,091	33.34	1,785,617	6.83
1997	26,419,884	2,617,816	9.91	2,531,239	9.58	3,643,479	13.79	6,150,364	23.28	9,636,187	36.47	1,840,799	6.97

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1989-1997

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.21 ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1989-1997)</b>													
Έτος	Αριθμός Πλοίων	ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΤΗ											
		0 - 4		5 - 9		10 - 14		15 - 19		20 - 24		≥ 25	
		Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%
1989	1952	156	7.99	315	16.14	600	30.74	572	29.30	213	10.91	96	4.92
1990	2075	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1991	2190	235	10.73	299	13.65	561	25.62	622	28.40	341	15.57	132	6.03
1992	2316	262	11.31	290	12.52	529	22.84	677	29.23	402	17.36	156	6.74
1993	2509	308	12.28	273	10.88	523	20.84	776	30.93	434	17.30	195	7.77
1994	2641	353	13.37	302	11.44	517	19.58	800	30.29	446	16.89	223	8.44
1995	2778	330	11.88	345	12.42	523	18.83	757	27.25	557	20.05	266	9.58
1996	2733	285	10.43	365	13.36	444	16.25	708	25.91	610	22.32	321	11.75
1997	2799	279	9.97	384	13.72	420	15.01	646	23.08	732	26.15	338	12.08

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1989-1997

Οι Πίνακες 2.20 και 2.21 παρουσιάζουν την εξέλιξη του ηλικιακού προφίλ του Κυπριακού στόλου συμπεριλαμβανομένων και των μικρών σκαφών με βάση την ολική χωρητικότητα και τον αριθμό πλοίων αντίστοιχα κατά την περίοδο 1989 – 1997. Από τους Πίνακες 2.20 και 2.21 φαίνεται ότι το ηλικιακό προφίλ των Κυπριακών πλοίων κάτω των 20 ετών αρχικά βελτιώνεται και στη συνέχεια παρουσιάζει μια ελαφριά χειροτέρευση. Όσο αφορά τα πλοία 20 ετών και άνω παρουσιάζεται μια συνεχής αύξηση τόσο της ολικής χωρητικότητας όσο και του αριθμού των πλοίων με αποτέλεσμα όπως φαίνεται και από τον Πίνακα 2.16 η μέση ηλικία του Κυπριακού στόλου να ανέβει από τα 15 χρόνια στα 16.

Οι Πίνακες 2.22 και 2.23 παρουσιάζουν την εξέλιξη του προφίλ μεγέθους των πλοίων του Κυπριακού στόλου συμπεριλαμβανομένων και των μικρών σκαφών με βάση την ολική χωρητικότητα και τον αριθμό πλοίων αντίστοιχα κατά την περίοδο 1989 – 1997. Όπως φαίνεται από τους Πίνακες 2.22 και 2.23 ο Κυπριακός στόλος αποτελείται από μικρά σχετικά σε μέγεθος πλοία. Το 1997 τα πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 50,000 κόνων αποτελούσαν το 86.92% και τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 50,000 κόνων μόνο το 13.08% της συνολικής χωρητικότητας του Κυπριακού στόλου. Την ίδια χρονιά τα Κυπριακά πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 50,000 κόνων αποτελούσαν το 98.6% και τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 50,000 κόνων μόνο το 1.4% του συνολικού αριθμού των πλοίων του Κυπριακού στόλου. Όπως επιβεβαιώνεται από τον Πίνακα 2.17 η μέση ολική χωρητικότητα των πλοίων του Κυπριακού στόλου παρουσιάζει στην αρχή της περιόδου αυτής μια μικρή αύξηση και στη συνέχεια παραμένει περίπου σταθερή. Η πιο πάνω εικόνα επιβεβαιώνεται πιο ξεκάθαρα από τον Πίνακα 2.16 που παρουσιάζει μεταξύ άλλων τη μέση ολική χωρητικότητα των ποντοπόρων πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόνων. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.16 κατά την περίοδο 1987 μέχρι 1991 υπήρχε μια συνεχής αύξηση και τα επόμενα χρόνια μέχρι το 1997 παρατηρήθηκε μια σταθεροποίηση της μέσης ολικής χωρητικότητας των ποντοπόρων πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόνων.



<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.22 ΠΡΟΦΙΛ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1989-1997)</b>											
Έτος	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	Ολική Χωρητικότητα Κόροι									
		100 - 9,999		10,000 - 19,999		20,000 - 49,999		50,000 - 99,999		≥ 100,000	
		Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%
1989	18,063,502	2,980,539	16.50	5,067,393	28.05	4,318,269	23.91	2,032,161	11.25	3,665,140	20.29
1990	19,742,532	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1991	21,192,821	3,524,123	16.63	5,538,808	26.14	6,141,176	28.98	2,159,180	10.19	3,829,534	18.07
1992	22,293,741	3,629,323	16.28	6,219,973	27.90	6,340,538	28.44	3,293,512	14.77	2,810,395	12.61
1993	24,266,001	3,712,986	15.30	7,446,702	30.69	7,133,647	29.40	2,946,236	12.14	3,026,430	12.47
1994	25,337,676	3,838,000	15.15	8,066,222	31.83	8,277,359	32.67	2,448,687	9.66	2,707,408	10.69
1995	26,842,573	4,195,034	15.63	8,460,624	31.52	9,560,873	35.62	2,717,293	10.12	1,908,749	7.11
1996	26,154,012	4,007,059	15.32	8,363,435	31.98	9,663,411	36.95	2,639,469	10.09	1,480,638	5.66
1997	26,419,884	4,088,226	15.47	8,525,359	32.27	10,351,409	39.18	2,498,015	9.46	956,875	3.62

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1989-1997

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.23 ΠΡΟΦΙΛ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ 1989-1997</b>											
Έτος	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα Κόροι									
		100 - 9,999		10,000 - 19,999		20,000 - 49,999		50,000 - 99,999		≥ 100,000	
		Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%
1989	1952	1,401	71.77	346	17.73	144	7.38	31	1.59	30	1.54
1990	2075	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1991	2190	1,545	70.55	375	17.12	209	9.54	31	1.42	30	1.37
1992	2316	1,611	69.56	426	18.39	215	9.28	44	1.90	20	0.86
1993	2509	1,690	67.36	512	20.41	240	9.57	44	1.75	23	0.92
1994	2641	1,756	66.49	553	20.94	276	10.45	36	1.36	20	0.76
1995	2778	1,826	65.73	581	20.91	317	11.41	40	1.44	14	0.50
1996	2733	1,788	65.42	575	21.04	320	11.71	39	1.43	11	0.40
1997	2799	1,835	65.56	582	20.79	343	12.25	31	1.11	8	0.29

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1989-1997

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.24 ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1987-1997)</b>						
Έτος	<b>Πλοία υπό Κυπριακή Σημαία</b>					
	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	Απώλειες			
			Αριθμός Πλοίων	%	Ολική Χωρητικότητα	
					Κόροι	%
1987	1,341	15,650,207	12	0.89	193,165	1.23
1988	1,352	18,390,642	9	0.67	171,332	0.93
1989	1,278	18,134,011	8	0.63	100,495	0.55
1990	1,270	18,335,929	6	0.47	59,559	0.32
1991	1,359	20,297,661	12	0.88	204,966	1.01
1992	1,463	20,487,370	-	-	-	-
1993	1,591	22,842,009	5	0.31	115,019	0.50
1994	1,619	23,292,954	14	0.86	440,239	1.89
1995	1,674	24,652,547	4	0.24	161,358	0.65
1996	1,652	23,798,904	9	0.54	177,380	0.75
1997	1,650	23,652,626	9	0.55	200,114	0.85
Έτος	<b>Παγκόσμιος Στόλος</b>					
	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	Απώλειες			
			Αριθμός Πλοίων	%	Ολική Χωρητικότητα	
					Κόροι	%
1987	75,240	403,498,122	219	0.29	1,284,161	0.32
1988	75,680	403,406,079	231	0.31	864,670	0.21
1989	76,100	410,480,693	211	0.28	667,294	0.16
1990	78,336	423,627,198	188	0.24	1,126,026	0.27
1991	80,030	436,026,858	258	0.32	1,547,919	0.36
1992	79,726	445,168,553	-	-	-	-
1993	80,655	457,914,808	278	0.34	968,112	0.21
1994	80,676	475,859,036	240	0.30	1,920,257	0.40
1995	82,890	490,662,091	252	0.30	1,000,213	0.20
1996	84,264	507,873,011	257	0.30	1,190,451	0.23
1997	85,494	522,197,193	215	0.25	1,287,788	0.25

**ΠΗΓΗ: Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1987-1991 & Lloyd's Register of Shipping World Casualty Statistics 1992-1997**

Ο Πίνακας 2.24 παρουσιάζει τις απώλειες πλοίων υπό Κυπριακή σημαία και παγκοσμίου στόλου κατά την περίοδο 1987 – 1997. Από τον πίνακα αυτό φαίνεται ότι οι απώλειες των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία μειώνονται και παρατηρείται τόσο μείωση του αριθμού των πλοίων όσο και μείωση της ολικής χωρητικότητας των απωλειών. Όσο αφορά τον παγκόσμιο στόλο κατά την πιο πάνω περίοδο παρατηρείται μια σταθερότητα στις απώλειες. Παρά τη βελτίωση του Κυπριακού στόλου τα ποσοστά των απωλειών των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε ολική χωρητικότητα είναι πολύ υψηλότερα από εκείνα του παγκοσμίου στόλου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.25 ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1987-1997)						
ΘΕΣΗ	1987		1995		1997	
	ΧΩΡΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ	Κ.Ο.Χ.	ΧΩΡΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ	Κ.Ο.Χ.	ΧΩΡΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ	Κ.Ο.Χ.
1	ΛΙΒΕΡΙΑ	51,142	ΠΑΝΑΜΑΣ	71,921,698	ΠΑΝΑΜΑΣ	91,127,912
2	ΠΑΝΑΜΑΣ	43,255	ΛΙΒΕΡΙΑ	59,800,742	ΛΙΒΕΡΙΑ	60,058,368
3	ΙΑΠΩΝΙΑ	35,932	ΕΛΛΑΔΑ	29,434,695	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	25,523,201
4	ΣΩΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ	25,232	ΚΥΠΡΟΣ	24,652,547	ΕΛΛΑΔΑ	25,288,452
5	ΕΛΛΑΔΑ	23,560	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	23,602,812	ΚΥΠΡΟΣ	23,652,626
6	ΗΠΑ	20,178	ΙΑΠΩΝΙΑ	19,913,211	ΜΑΛΤΑ	22,984,206
7	ΚΥΠΡΟΣ	15,650	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	18,902,880	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	19,780,346
8	ΚΙΝΑ	12,341	ΜΑΛΤΑ	17,678,303	ΣΙΝΓΚΑΠΟΥΡΗ	18,874,767
9	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	9,105	ΚΙΝΑ	16,943,220	ΙΑΠΩΝΙΑ	18,516,363
10	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	8,681	ΡΩΣΣΙΑ	15,202,349	ΚΙΝΑ	16,338,610
11	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	8,505	ΣΙΝΓΚΑΠΟΥΡΗ	13,610,818	ΡΩΣΣΙΑ	12,282,373
12	ΧΟΝΚ ΚΟΝΓΚ	8,035	ΗΠΑ	12,760,810	ΗΠΑ	1,178,820
13	ΙΤΑΛΙΑ	7,817	ΧΟΝΚ ΚΟΝΓΚ	8,794,766	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	8,849,248
14	ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ	7,214	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	8,743,769	ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ	8,374,491
15	ΣΙΝΓΚΑΠΟΥΡΗ	7,098	ΙΝΔΙΑ	7,126,850	ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ	7,429,510
16	ΙΝΔΙΑ	6,726	ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ	6,972,148	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	6,949,555
17	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	6,359	ΙΤΑΛΙΑ	6,699,484	ΙΝΔΙΑ	6,934,329
18	ΒΡΑΖΙΛΙΑ	6,324	ΤΟΥΡΚΙΑ	6,267,629	ΤΟΥΡΚΙΑ	6,567,295
19	ΓΑΛΛΙΑ	5,371	ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ	6,164,878	ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΑΛ	6,314,364
20	ΙΣΠΑΝΙΑ	4,949	ΤΑΙΒΑΝ	6,104,294	ΙΤΑΛΙΑ	6,193,692

**ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping Statistical Tables 1987 & Lloyds Register of Shipping World Fleet Statistics 1995 & 1997**

Ο Πίνακας 2.25 παρουσιάζει την εξέλιξη των 20 πρώτων νηολογίων στην παγκόσμια κατάταξη, όπου περιλαμβάνονται και τα ανταγωνιστικά της Κύπρου νηολόγια, κατά τα κρίσιμα για το Κυπριακό νηολόγιο έτη 1987, 1995, 1997. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα αυτό το 1987 την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη κατείχε το νηολόγιο της Λιβερίας αλλά στη συνέχεια το νηολόγιο του Παναμά με την πολύ γρήγορη ανέλιξη του ανήλθε στην πρώτη θέση με τη Λιβερία να ακολουθεί στη δεύτερη θέση. Η κατάσταση αυτή συνεχίστηκε μέχρι το τέλος της περιόδου αυτής. Το 1987 η Κύπρος κατείχε την 7<sup>η</sup> θέση και η βελτίωση της θέσης της συνεχίζεται μέχρι το 1995 που κατέχει την 4<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη και έχει στο νηολόγιο της τη μέγιστη ολική χωρητικότητα της περιόδου αυτής. Στη συνέχεια μέχρι το 1997 πέφτει ελαφρώς όπου και καταλαμβάνει την 5<sup>η</sup> θέση. Αξιοσημείωτο είναι ότι το 1987 το νηολόγιο της Μάλτας και των Νήσων Μάρσαλ δεν περιλαμβάνονταν στο κατάλογο των 20 κυριότερων νηολογίων. Στη συνέχεια η Μάλτα παρουσιάζει μια αλματώδη αύξηση της ολικής χωρητικότητας του νηολογίου της και το 1995 καταλαμβάνει την 8<sup>η</sup> θέση και το 1997 την 6<sup>η</sup>

θέση στην παγκόσμια κατάταξη. Το 1997 τα Νησιά Μάρσαλ εμφανίζονται για πρώτη φορά στον κατάλογο των 20 κυριότερων νηολογίων καταλαμβάνοντας τη 19<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.26 ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (1987-1997)</b>		
Έτος	Ποσό ΕΥΡΩ	Αύξηση %
1987	€ 4,209,519	24.14
1988	€ 4,059,425	-3.56
1989	€ 4,271,606	5.23
1990	€ 4,266,171	-13.00
1991	€ 4,867,105	14.08
1992	€ 5,693,046	16.99
1993	€ 7,764,640	36.38
1994	€ 7,625,041	-1.80
1995	€ 8,395,102	10.12
1996	€ 7,826,666	-7.26
1997	€ 8,490,035	8.48
Περίοδος	Αύξηση Αριθμητική	Αύξηση Ποσοστιαία
1987-1997	€ 4,280,516	101.69

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1987-1997**

Ο Πίνακας 2.26 παρουσιάζει τα ετήσια έσοδα του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας κατά την περίοδο 1987 – 1997. Από τον πιο πάνω πίνακα φαίνεται ότι τα έσοδα του ΤΕΝ κατά τη δεκαετία της υπό εξέταση περιόδου έχουν υπερδιπλασιαστεί παρόλο που τα πρώτα χρόνια της περιόδου είχε παρουσιαστεί μια ελαφρά μείωση ή στασιμότητα. Τα πιο πάνω έσοδα του ΤΕΝ αποτελούν μόνο μέρος των άμεσων εσόδων της Κύπρου από την εμπορική ναυτιλία και τους συναφείς κλάδους καθότι επιπρόσθετα έσοδα καταλήγουν στο κρατικό ταμείο της Κύπρου από την εγγραφή των διαφόρων ναυτιλιακών εταιρειών στην Κύπρο και διάφορες άλλες συναφείς υπηρεσίες. Το 1997 5,260 νέες υπεράκτιες εταιρείες γράφτηκαν ανεβάζοντας το συνολικό αριθμό τους σε 31,739 που εργοδοτούσαν 4,925 υπαλλήλους, από τους οποίους 2,718 ήταν αλλοδαποί και 2,207 ήταν Κύπριοι. Από το σύνολο των εργαζομένων σε υπεράκτιες εταιρείες 511 αλλοδαποί και 888 Κύπριοι εργοδοτούνταν σε εταιρείες με ναυτιλιακές δραστηριότητες συμπεριλαμβανομένων και των εταιρειών διαχείρισης πλοίων.<sup>91</sup>

Από την προηγούμενη ανάλυση φαίνεται ξεκάθαρα ότι σε γενικές γραμμές το Κυπριακό νηολόγιο αναπτυσσόταν με πιο αργούς ρυθμούς σε σύγκριση με τα κυριότερα ανταγωνιστικά του νηολόγια. Η σύγκριση της ανάπτυξης του Κυπριακού νηολογίου με την ανάπτυξη των κυριοτέρων ανταγωνιστικών νηολογίων μας δίνει μόνο μια γενικότερη εικόνα των συνθηκών μέσα στις οποίες αναπτυσσόταν το Κυπριακό νηολόγιο. Επειδή όμως το κάθε νηολόγιο έχει την ιδιαιτερότητα του και η εξέλιξη του επηρεάζεται μερικές φορές από διαφορετικές παραμέτρους για να μπορέσουμε να καταλήξουμε σε ορθά συμπεράσματα και να εκτιμήσουμε σε πιο βαθμό τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα έχουν επηρεάσει την εξέλιξη του Κυπριακού νηολογίου πρέπει να γίνει πιο λεπτομερής σύγκριση με εκείνο το νηολόγιο που αναπτυσσόταν μέσα σε ανάλογες συνθήκες και επηρεαζόταν από παρόμοιες παραμέτρους με το νηολόγιο της Κύπρου. Το νηολόγιο το οποίο εξελίχθηκε μέσα σε παρόμοιες συνθήκες πλην των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων ήταν το νηολόγιο της Μάλτας.

Τόσο η Κύπρος όσο και η Μάλτα είναι μικρές νησιωτικές χώρες, που ήθελαν να προσελκύσουν στο νηολόγιο τους σαν ανοικτά νηολόγια ξένα πλοία. Επίσης η Κύπρος και η Μάλτα ήταν συνδεδεμένες με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Και οι δύο χώρες είχαν υποβάλει επίσημη αίτηση για πλήρη ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση η μεν Κύπρος την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1990, η δε Μάλτα στις 16 Ιουλίου 1990<sup>92</sup> και ως εκ τούτου και οι δύο χώρες προσπαθούσαν να εναρμονίσουν την νομοθεσία τους με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο. Η φιλοδοξία των χωρών αυτών να καταστούν πλήρη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης τις ανάγκασε να δώσουν μεγάλη έμφαση στην εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος στα πλοία που έφεραν τη σημαία τους. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα και οι δύο χώρες να καταβάλουν ανάλογες προσπάθειες για την επίτευξη των πιο πάνω στόχων αποκλείοντας από το νηολόγιο τους πλοία που δεν ανταποκρίνονταν στα επίπεδα ασφάλειας. Επίσης το 1997 η μέση ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία ήταν 14,335 κόρους και η αντίστοιχη της Μάλτας 16,679 κόρους που είναι ελαφρά μεγαλύτερη από εκείνη της Κύπρου. Η σχετικά χαμηλή μέση χωρητικότητα υποδηλώνει ότι και το νηολόγιο της Μάλτας αποτελείται από μεγάλο αριθμό μικρού και μεσαίου μεγέθους πλοίων όπως ακριβώς συμβαίνει και με τον Κυπριακό στόλο<sup>93</sup>.

Όπως ήδη έχουμε αναφέρει, παρά τη βελτίωση του Κυπριακού στόλου, το 1997 τα ποσοστά των απωλειών των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία είναι πολύ υψηλότερα από εκείνα του παγκοσμίου στόλου. Τα ποσοστά απωλειών του στόλου της Μάλτας παρόλο που είναι ελαφρώς υψηλότερα από το ποσοστό απωλειών του παγκοσμίου στόλου είναι σε ολική

χωρητικότητα περίπου το μισό των απωλειών της Κύπρου. Εάν όμως εξετάσουμε τις κατακρατήσεις πλοίων στα λιμάνια της Ευρώπης και του Καναδά σύμφωνα με το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού<sup>94</sup> τότε βλέπουμε ότι το 1997 το ποσοστό κατακρατήσεων της Κύπρου ήταν 19.29% των πλοίων που είχαν επιθεωρηθεί ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τη Μάλτα ήταν 19.82%, δηλαδή το ποσοστό κατακρατήσεων για τη Κύπρο είναι ελαφρώς καλύτερο από εκείνο της Μάλτας. Παρόλα αυτά το ποσοστό κατακρατήσεων και των δύο χωρών είναι αρκετά πάνω από το μέσο όρο του παγκόσμιου ποσοστού κατακρατήσεων που ήταν 15.15%.<sup>95</sup> Το ποσοστό κατακρατήσεων με βάση το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού και το ποσοστό απωλειών είναι ενδεικτικά της ποιότητας του στόλου μιας χώρας. Συνδυάζοντας τους δύο πιο πάνω δείκτες μπορούμε να πούμε ότι οι εμπορικοί στόλοι της Μάλτας και της Κύπρου βρίσκονταν περίπου στο ίδιο επίπεδο παρά το γεγονός ότι η μέση ηλικία των πλοίων υπό σημαία Μάλτας ήταν 19 έτη ενώ η αντίστοιχη της Κύπρου ήταν 16 έτη.<sup>96</sup>

Θα μπορούσε κάποιος να ισχυριστεί ότι το Κυπριακό νηολόγιο εξελίχθηκε με πολύ πιο αργό ρυθμό από τα νηολόγια των ανταγωνιστικών νηολογίων διότι η Κυπριακή Κυβέρνηση έλαβε αυστηρά μέτρα για την ποιοτική αναβάθμιση του στόλου της και τη μείωση των σοβαρών ατυχημάτων και απωλειών στον εμπορικό της στόλο. Αναμφίβολα τα πιο πάνω μέτρα που έλαβε η Κυπριακή Κυβέρνηση συνέβαλαν σε κάποιο βαθμό στη μείωση του ρυθμού αύξησης του Κυπριακού στόλου. Από την πιο πάνω ανάλυση και σύγκριση με το νηολόγιο της Μάλτας που εξελίχθηκε σε ανάλογες συνθήκες φαίνεται καθαρά ότι η αρνητική επίδραση του παράγοντα αυτού δεν ήταν τόσο σοβαρή για να εμποδίσει την ανάπτυξη του Κυπριακού νηολογίου με ανάλογους ρυθμούς όπως και τα ανταγωνιστικά νηολόγια. Αν η ποιοτική αναβάθμιση επηρέαζε σοβαρά την εξέλιξη του Κυπριακού στόλου θα έπρεπε να επηρεάσει στον ίδιο βαθμό και την αύξηση του στόλου της Μάλτας σε ανάλογο βαθμό. Αντίθετα, όπως έχουμε ήδη παρατηρήσει, παρόλο που η Μάλτα πέτυχε περίπου την ίδια ποιοτική αναβάθμιση κατόρθωσε να αυξήσει το στόλο της με πολύ ταχύτερους ρυθμούς. Η μόνη ειδοποιός διαφορά των παραμέτρων που επηρέασαν την ανάπτυξη των δύο στόλων είναι η ύπαρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων που στρέφονταν ενάντια στη Κυπριακή Ναυτιλία. Το γεγονός αυτό οδηγεί στο αβίαστο συμπέρασμα ότι η κύρια αιτία που εμπόδισε την ανάπτυξη του Κυπριακού νηολογίου, με τους ίδιους η και μεγαλύτερους ρυθμούς των ανταγωνιστικών νηολογίων γενικότερα και του νηολογίου της Μάλτας ειδικότερα, είναι τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Μπορούμε να πούμε ότι η ύπαρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων ενάντια στην Κυπριακή ναυτιλία ώθησαν εκείνους τους πλοιοκτήτες που

προτιμούσαν μια Ευρωπαϊκή αλλά ανταγωνιστική σημαία να μεταφέρουν τα πλοία τους από την Κυπριακή στη σημαία Μάλτας για να αποφύγουν τις δυσκολίες που δημιουργούνταν στην απασχόληση των πλοίων από τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα ευνόησαν το νηολόγιο της Μάλτας με τη μεταγραφή πλοίων από το Κυπριακό στο νηολόγιο της Μάλτας.

Η Κυπριακή Κυβέρνηση δεν έλαβε ουσιαστικά μέτρα για την άρση των παράνομων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, παρόλο που κατά τη γνώμη μας υπήρχαν περιθώρια για πιο δυναμική αντίδραση της Κύπρου μέσα στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την άρση των μέτρων αυτών. Η Κυπριακή Κυβέρνηση προφανώς παρασυρόμενη από την ανοδική πορεία που είχε η Κυπριακή ναυτιλία την περίοδο αυτή καθώς και από τις προσδοκίες που είχε ότι τόσο το εθνικό πρόβλημα όσο και τα άλλα προβλήματα που συνδέονταν με αυτό θα λύνονταν με την πλήρη ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν ιεράρχησε πολύ ψηλά στον κατάλογο των προτεραιοτήτων της τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Από τις εξελίξεις διαφαίνεται ότι η Κυπριακή Κυβέρνηση έδωσε μεγαλύτερη σημασία στη δημιουργία οικονομικών και άλλων κινήτρων στην Κυπριακή ναυτιλία για να αντισταθμίσει τις αρνητικές συνέπειες των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παρά για την κατάργησή τους και με τον τρόπο αυτό πέτυχε να ενισχύσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του Κυπριακού νηολογίου έναντι των άλλων ανταγωνιστικών νηολογίων.

Με τα μέτρα που λήφθηκαν και τα κίνητρα που δόθηκαν, το Κυπριακό νηολόγιο κατόρθωσε να μειώσει σε κάποιο βαθμό τις αρνητικές συνέπειες των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων με αποτέλεσμα ο Κυπριακός στόλος να αυξάνει μέχρι το 1995 και στη συνέχεια να μειώνεται με πιο αργούς ρυθμούς από ότι θα μειωνόταν αν δεν λαμβάνονταν τα μέτρα αυτά.

## **2.6 ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΦΑΣΗΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ (1997 – 2010)**

Το Μάιο του 1997, όπως ήδη έχουμε αναφέρει στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας αυτής, η Τουρκική Κυβέρνηση με νέα εγκύκλιο προς τις τοπικές αρχές της Τουρκίας και στο Τουρκικό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο ανακοίνωσε τη διεύρυνση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων ενάντια στην Κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία. Τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα επηρεάζουν όχι μόνο τα πλοία υπό Κυπριακή σημαία αλλά επεκτείνονται και σε πλοία

υπό ξένη σημαία των οποίων οι μέτοχοι είναι Κύπριοι ή Κυπριακές εταιρείες καθώς επίσης και σε πλοία υπό ξένη σημαία που μεταφέρουν φορτία που προέρχονται από ή προορίζονται για την Κύπρο. Επιπρόσθετα επεκτείνονται και σε πλοία που αναχωρούν από Κυπριακά λιμάνια και στη συνέχεια θέλουν να προσεγγίσουν Τουρκικά λιμάνια. Τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα σκοπό είχαν να επιφέρουν πιο ισχυρό πλήγμα στην οικονομία της Κύπρου γενικότερα και την ανταγωνιστικότητα της Κυπριακής ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας ειδικότερα. Στο υπόλοιπο του κεφαλαίου αυτού θα περιοριστούμε στην ανάλυση της εξέλιξης της εμπορικής ναυτιλίας την περίοδο αυτή και την ανάλυση των αρνητικών συνεπειών των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στην Κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς και των επιπρόσθετων μέτρων που έλαβε η Κυπριακή κυβέρνηση και οι διάφοροι φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας και συναφών κλάδων για την αντιμετώπιση των πρόσθετων αρνητικών επιπτώσεων.

Η επιβολή των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων δημιούργησε επιπρόσθετες δυσκολίες στην Κυπριακή Κυβέρνηση, στους διάφορους ναυτιλιακούς φορείς και στις ναυτιλιακές εταιρείες και εταιρείες διαχείρισης πλοίων διότι, όπως ήδη αναφέραμε και αναλύσαμε στο πρώτο Κεφάλαιο της έρευνας αυτής, η έκταση της δεύτερης φάσης των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων εξακολουθούσε να είναι νεφελώδης, όπως συνέβαινε και στα μέτρα της πρώτης φάσης, να μην στηρίζεται σε κανένα νομικό πλαίσιο και να μην εφαρμόζεται κατά τρόπο που να συνάδει με το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας αλλά ούτε και με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο. Τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα εξακολουθούν να συνιστούν μια παράνομη ενέργεια εκ μέρους της Τουρκίας. Οι Τουρκικές αρχές με όλο και μεγαλύτερο ζήλο συνεχίζουν να εφαρμόζουν τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα στα διάφορα Τουρκικά λιμάνια με αυθαίρετο και ανομοιομορφο τρόπο, δημιουργώντας επιπρόσθετες δυσκολίες, τόσο στην Κυπριακή Κυβέρνηση όσο και στους διάφορους φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των συναφών κλάδων για την επιτυχή αντιμετώπιση τους.

Η Κυπριακή Κυβέρνηση μετά την επιβολή των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, οι αρνητικές συνέπειες των οποίων άρχισαν άμεσα να διαφαίνονται, συνεχίζει να ιεραρχεί το θέμα αυτό σχετικά χαμηλά στη λίστα των προτεραιοτήτων της διότι το θεωρούσε επιμέρους πρόβλημα συνδεδεμένο με την Τουρκική εισβολή και κατοχή και προσδοκούσε ότι θα επιλυόταν αυτόματα με την αναμενόμενη ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την αναμενόμενη επίλυση του Κυπριακού προβλήματος. Παράλληλα με τις προσπάθειες που έκανε η Κυπριακή Κυβέρνηση σε πολιτικό επίπεδο για την κατάργηση των Τουρκικών



Περιοριστικών Μέτρων για την άμεση αντιμετώπιση της κατάστασης αυτής, η Κυπριακή Κυβέρνηση επικεντρώθηκε στη διατήρηση των κινήτρων για την αντιστάθμιση των αρνητικών συνεπειών των πιο πάνω μέτρων για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας και την καθιέρωση της Κύπρου σαν διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου. Την περίοδο όμως αυτή, λόγω της ενταξιακής πορείας της Κύπρου, η Κυπριακή Κυβέρνηση δεν είχε πια την ευελιξία να κινηθεί όπως τα προηγούμενα χρόνια γιατί όλες οι ενέργειες της έπρεπε να είναι εναρμονισμένες με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο. Για το λόγο αυτό τόσο η αναδιοργάνωση του TEN, όσο και όλα τα μέτρα που λήφθηκαν για την επίτευξη των πιο πάνω στόχων και όλες οι αλλαγές στην Κυπριακή ναυτιλιακή νομοθεσία γίνονταν πάντοτε κατά τρόπο που να μη δημιουργούν κωλύματα στην Ευρωπαϊκή πορεία της Κύπρου. Ο στόχος της Κύπρου να καταστεί πλήρες μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν πιο πάνω από όλους τους άλλους στόχους. Η Κυπριακή Κυβέρνηση ευελπιστούσε ότι η ενταξιακή πορεία της Κύπρου και η επιθυμία της Τουρκίας να πετύχει καθορισμό ημερομηνίας έναρξης διαπραγματεύσεων για την δική της ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θα διευκόλυνε την επίλυση του Κυπριακού προβλήματος μέσω των διαπραγματεύσεων που βρίσκονταν σε εξέλιξη και με τον τρόπο αυτό θα απαλλασσόταν η Κύπρος από την Τουρκική Κατοχή και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Επίσης αναμενόταν ότι με τις πιο πάνω εξελίξεις θα δινόταν μια νέα ώθηση για την περαιτέρω ανάπτυξη του Κυπριακού νηολογίου και της Κύπρου σαν διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου.

Η πορεία της Κύπρου για πλήρη ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση ξεκίνησε με την αίτηση της Κυπριακής Δημοκρατίας που υποβλήθηκε στις 4 Ιουλίου του 1990. Την Άνοιξη του 1998 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Λουξεμβούργου υιοθετώντας σχετική πρόταση της Επιτροπής, αποφάσισε να συγκαλέσει διμερείς διακυβερνητικές διασκέψεις για την έναρξη ενταξιακών διαπραγματεύσεων με την Κύπρο και άλλες 5 υπό ένταξη χώρες, την Ουγγαρία, την Πολωνία, την Τσεχία, την Εσθονία και την Πολωνία. Οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την Κυπριακή Δημοκρατία άρχισαν στις 31 Μαρτίου 1998<sup>97</sup>. Με την έναρξη των διαπραγματεύσεων της Κυπριακής Δημοκρατίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση σηματοδοτείται η επιτάχυνση της νομοθετικής και διοικητικής εναρμόνισης του ναυτιλιακού τομέα της Κύπρου με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο. Το Ιούνιο του 2000 το TEN υιοθέτησε λεπτομερές πρόγραμμα δράσης για την επιτάχυνση της εναρμόνισης του ναυτιλιακού τομέα. Το πρόγραμμα δράσης περιλάμβανε τη νομοθετική εναρμόνιση, τη διοικητική εναρμόνιση και μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας του Κυπριακού στόλου. Η Κυπριακή Κυβέρνηση και οι Κυπριακοί ναυτιλιακοί παράγοντες με τις πολύχρονες προσπάθειες που κατέβαλαν κατάφεραν να ικανοποιήσουν, αν όχι πλήρως, στο μέγιστο δυνατό βαθμό τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες και η Κύπρος να πληροί τις

προϋποθέσεις ένταξης παρά τις δυσκολίες που παρουσιάστηκαν σε ορισμένους τομείς κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων. Στις 9 Οκτωβρίου του 2002 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέστησε το κλείσιμο των διαπραγματεύσεων με την Κυπριακή Δημοκρατία και τις άλλες 9 υπό ένταξη χώρες. Οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Κυπριακής Δημοκρατίας καθώς των άλλων εννέα υποψηφίων χωρών ολοκληρώθηκαν στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Κοπεγχάγης που πραγματοποιήθηκε στις 12 και 13 Δεκεμβρίου 2002. Συνεπακόλουθο ήταν η πολύ σημαντική απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Κοπεγχάγης για την ένταξη της Κύπρου και των άλλων εννέα υποψηφίων χωρών την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2004. Στις 9 Απριλίου του 2003, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έδωσε τη σύμφωνη γνώμη του για τη Συνθήκη Προσχώρησης των νέων δέκα χωρών μελών.<sup>98</sup> Στη συνέχεια στις 16 Απριλίου του 2003, υπογράφηκε η εν λόγω Συνθήκη στη Στοά του Αττάλου κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Προεδρίας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στις 22 Ιουνίου 2003, η Κύπρος συμμετείχε ως ισότιμο μέλος στο Συμβούλιο της Θεσσαλονίκης<sup>99</sup>. Τέλος, στις 14 Ιουλίου του ίδιου έτους η Βουλή των Αντιπροσώπων της Κυπριακής Δημοκρατίας επικύρωσε τη Συνθήκη Προσχώρησης<sup>100</sup>. Τελικά η Κυπριακή Δημοκρατία εντάχθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση την 1η Μαΐου 2004.<sup>101</sup>

Κατά τη διάρκεια της εναρμόνισης ενόψει και της αναμονής καθορισμού ημερομηνίας έναρξης ενταξιακών διαπραγματεύσεων μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Τουρκίας έγιναν διάφορες προσπάθειες για τον τερματισμό των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων ενάντια στην Κυπριακή Ναυτιλία. Δυστυχώς οι προσπάθειες αυτές δεν απέδωσαν τους αναμενόμενους καρπούς διότι όπως ήδη έχουμε αναφέρει η Κυπριακή Κυβέρνηση δεν ιεράρχησε πολύ ψηλά στον κατάλογο των προτεραιοτήτων της στην παρούσα φάση και θεώρησε την κατάργηση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων ως φυσική εξέλιξη που θα πραγματοποιείτο αμέσως μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δυστυχώς οι προσδοκίες της Κυπριακής Κυβέρνησης δεν ικανοποιήθηκαν και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα συνεχίζονται μέχρι σήμερα.<sup>102</sup>

Ανεξάρτητα από τις προσπάθειες που έγιναν για την κατάργηση και αντιμετώπιση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από πολύ έντονες δραστηριότητες του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας τόσο λόγω της εναρμόνισης της νομοθεσίας με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο και τον έλεγχο των επιπέδων ασφαλείας των Κυπριακών πλοίων όσο και για την επίτευξη των πολύ ψηλών μακροχρόνιων στόχων που

τέθηκαν ως επακόλουθο της ένταξης της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και των άλλων εξελίξεων που είχαμε στον τομέα της ναυτιλίας.

### **2.6.1 Νομοθετική Εναρμόνιση και Εξέλιξη στον Τομέα Νηολόγησης**

Παρόλο που η εθνική νομοθεσία που αφορά την εμπορική ναυτιλία αποτελείτο από εκατοντάδες νομοθετικές πράξεις, όπως νόμοι, κανονισμοί και ρυθμιστικοί κανόνες και η αντίστοιχη της Ευρωπαϊκής Ένωσης από πολλές δεκάδες νομοθετικές πράξεις που είχαν συσσωρευτεί με την εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της ναυτιλιακής νομοθεσίας και οι οποίες απαιτούσαν νομοθετική εναρμόνιση, η Κυπριακή Δημοκρατία δεν αντιμετώπισε ιδιαίτερα προβλήματα κατά τη διάρκεια της πιο πάνω εναρμόνισης. Αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι τα κυριότερα θέματα που αφορούν την ναυτιλία ρυθμίζονται με Διεθνείς Συμβάσεις τις οποίες η Κύπρος είχε ήδη επικυρώσει ή βρισκόταν στη διαδικασία της επικύρωσης. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη νομοθετική εναρμόνιση η Κυπριακή Δημοκρατία προσπάθησε να διατηρήσει σε αρκετά ψηλό βαθμό, μέσα στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Κεκτημένου τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και την ευελιξία που είχε το Κυπριακό νηολόγιο και τα πλοία υπό Κυπριακή σημαία και αυτό το πέτυχε σε μεγάλο βαθμό. Η πρόοδος που έκανε η Κύπρος στη νομοθετική εναρμόνιση φαίνεται και μέσα από τις διάφορες εκθέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.<sup>103</sup>

Κατά τη διάρκεια των ενταξιακών διαπραγματεύσεων παρά τις διάφορες άλλες σκέψεις που προωθούνταν από διάφορους κύκλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η δημιουργία Ευρωπαϊκού νηολογίου, η Κυπριακή Δημοκρατία μέσα από έντονη διαπραγμάτευση και παρουσίαση πειστικών επιχειρημάτων, κατόρθωσε να υιοθετηθεί ένα σύστημα που θα παρείχε ευελιξία και θα επέτρεπε την περαιτέρω ανάπτυξη του νηολογίου της. Η νομοθετική εναρμόνιση συνεχίζεται και τα επόμενα χρόνια για πλήρη εναρμόνιση της Κυπριακής νομοθεσίας με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες καλύπτοντας όλους τους τομείς της Ναυτιλίας χωρίς να επηρεάζεται αρνητικά το σύστημα νηολόγησης.<sup>104</sup> Σύμφωνα με το εναρμονισμένο σύστημα νηολόγησης της Κύπρου οι προϋποθέσεις κυριότητας που απαιτούνται για να εγγραφεί ένα πλοίο στο Κυπριακό νηολόγιο όχι μόνο δεν δημιουργούν κανένα πρόβλημα αλλά αντίθετα σε μερικές περιπτώσεις διευκολύνουν την περαιτέρω εξέλιξη του Κυπριακού νηολογίου. Με την εναρμόνιση του Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησης, Πώλησης και Υποθήκευσης Πλοίων) Νόμου<sup>105</sup>, παρέχεται η δυνατότητα όχι μόνο σε φυσικά και νομικά πρόσωπα της Κύπρου αλλά και κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, όπως είναι είτε ο διορισμός εξουσιοδοτημένου

αντιπρόσωπου τους στη Κυπριακή Δημοκρατία είτε η διαχείριση των πλοίων τους να γίνεται από εταιρεία που εδρεύει η έχει παράρτημα στην Κύπρο, και σε φυσικά πρόσωπα του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου<sup>106</sup> και νομικά πρόσωπα που έχουν συσταθεί με βάση τους νόμους οποιασδήποτε χώρας μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εδρεύουν σε χώρα του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Επιπρόσθετα μπορούν να εγγραφούν στο Κυπριακό νηολόγιο, κάτω από τις ίδιες προϋποθέσεις που αναφέραμε πιο πάνω, πλοία που ανήκουν σε νομικά πρόσωπα οποιασδήποτε άλλης χώρας, όταν η πλειοψηφία των μετόχων ή των διευθυντών είναι Κύπριοι πολίτες ή πολίτες άλλων Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με τις πιο πάνω ρυθμίσεις όλοι οι μη Ευρωπαίοι ιδιοκτήτες που δεν εμπίπτουν σε μία από τις πιο πάνω περιπτώσεις και επιθυμούν να εγγράψουν τα πλοία τους στην Κυπριακή σημαία, μπορούν να εγγράψουν στην Κύπρο εταιρεία η οποία είτε θα θέσει το πλοίο υπό την κυριότητά της, είτε θα ναυλώσει το πλοίο με τη μέθοδο της ναύλωσης γυμνού πλοίου. Η εναρμονισμένη νομοθεσία για θέματα νηολογίου θεωρείται πολύ επιτυχημένη και επιτρέπει στο Κυπριακό νηολόγιο μέχρι σήμερα να εξελίσσεται χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα.

#### **2.6.2 Νομοθετική Εναρμόνιση και Εξέλιξη του Φορολογικού Συστήματος των Ναυτιλιακών Εταιρειών και Εταιρειών Διαχείρισης Πλοίων**

Πριν από την έναρξη της ενταξιακής πορείας της Κύπρου η φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών και εταιρειών διαχείρισης πλοίων ήταν ένα θέμα που κάθε χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ρύθμιζε με διαφορετικό τρόπο μέσα στα πλαίσια της εθνικής φορολογικής πολιτικής. Για το θέμα αυτό η Κυπριακή Δημοκρατία κατά τις προενταξιακές διαπραγματεύσεις έδωσε σκληρή μάχη και με πειστικά επιχειρήματα έπεισε την Ευρώπη ότι ο μόνος τρόπος για να μπορέσει η Ευρώπη να έχει σημαντικό μέρος των εμπορικών πλοίων σε Ευρωπαϊκά νηολόγια, να ασκεί στα πλοία αποτελεσματικό έλεγχο και να εξασφαλίζει την ποιοτική αναβάθμιση της ναυτιλίας, ασφάλεια και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ήταν η παροχή στο ναυτιλιακό τομέα παρόμοιων κινήτρων με εκείνα που παρείχαν τα ανοικτά νηολόγια. Τελικά η Κυπριακή Δημοκρατία κατάφερε να πείσει ότι ο τρόπος φορολόγησης των πλοίων της και των εταιρειών διαχείρισης πλοίων που εδρεύουν στην Κύπρο, με μικρές τροποποιήσεις, θα μπορούσε να είναι συμβατός με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για κρατικές ενισχύσεις στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Έτσι η φορολόγηση των πλοίων και των εταιρειών διαχείρισης πλοίων εντάχθηκε μέσα στο πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων, που επιτρέπει για μια χρονική περίοδο, που αναθεωρείται συνεχώς από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ορισμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα ώστε να μπορέσει η Ευρωπαϊκή ναυτιλία να

αντιμετωπίσει το σκληρό ανταγωνισμό των ανοικτών νηολογίων. Τα μέτρα αυτά όμως έπρεπε να εφαρμοστούν χωρίς διάκριση για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες και τις εταιρείες διαχείρισης πλοίων.<sup>107</sup>

Το 2000 η Κυπριακή Δημοκρατία εισάγει μια πολύ σημαντική αλλαγή στο φορολογικό καθεστώς των εταιρειών διαχείρισης πλοίων. Σύμφωνα με το νέο φορολογικό πλαίσιο καταργήθηκε η διάκριση που υπήρχε μεταξύ τοπικών και υπεράκτιων εταιρειών και εισήχθηκε ο θεσμός του φόρου χωρητικότητας. Επίσης με τη νέα νομοθεσία παρέχεται επιλογή μεταξύ φόρου χωρητικότητας και φόρου εισοδήματος με το χαμηλό συντελεστή 4.25%.<sup>108</sup> Το πιο πάνω φορολογικό σύστημα είχε υποστεί πολύ μικρές τροποποιήσεις το 2004, 2005 και 2007 που επέφεραν ουσιαστικές αλλαγές στο σύστημα φορολόγησης.<sup>109</sup>

Το 2009 με σκοπό τη βελτίωση του υπάρχοντος φορολογικού συστήματος και την παροχή κινήτρων για τις πλοιοκτήτριες, πλοιοδιαχειρίστριες και εταιρείες ναύλωσης πλοίων, το TEN ετοιμάζει σχέδιο του νέου φορολογικού συστήματος για τη ναυτιλία κατά τρόπο που να συνάδει με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το πιο πάνω φορολογικό πλαίσιο υποβλήθηκε επίσημα στην Ευρωπαϊκή Ένωση για προκαταρκτικό έλεγχο.<sup>110</sup> Στις 24 Μαρτίου το 2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε ότι το πιο πάνω φορολογικό πλαίσιο είναι συμβατό με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο και σύμφωνο με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για κρατική βοήθεια στις θαλάσσιες μεταφορές, με αποτέλεσμα να εγκριθεί χωρίς ιδιαίτερη δυσκολία.<sup>111</sup> Στο πιο πάνω φορολογικό πλαίσιο περιλαμβάνεται, για πρώτη φορά σε κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μάλιστα σε κράτος με ανοικτό νηολόγιο, έγκριση του συστήματος του απλοποιημένου φόρου χωρητικότητας. Η Κυπριακή Κυβέρνηση αφού πήρε το πράσινο φως από την Ευρωπαϊκή Ένωση το Κυπριακό Κοινοβούλιο προχώρησε και ψήφισε τους σχετικούς νόμους περί ναυτιλίας από τις 14 Μαΐου μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2010.<sup>112</sup>

Πρωταρχικός στόχος του πιο πάνω φορολογικού πλαισίου ήταν η εναρμόνιση των δύο υφιστάμενων κυπριακών σχεδίων κρατικών ενισχύσεων στον τομέα της ναυτιλίας με το ευρωπαϊκό κεκτημένο, δηλαδή της φορολογικής ελάφρυνσης για τους πλοιοκτήτες κυπριακών πλοίων εγγεγραμμένων στο κυπριακό νηολόγιο, που ισχύει από το 1963 και για τις πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες που εδρεύουν στην Κύπρο που ψηφίστηκε το 1998 και τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2000. Ταυτόχρονα, εισάγονται δύο άλλα νέα σχέδια κρατικών ενισχύσεων, που είναι επίσης πλήρως εναρμονισμένα με το ευρωπαϊκό κεκτημένο, ένα σχέδιο

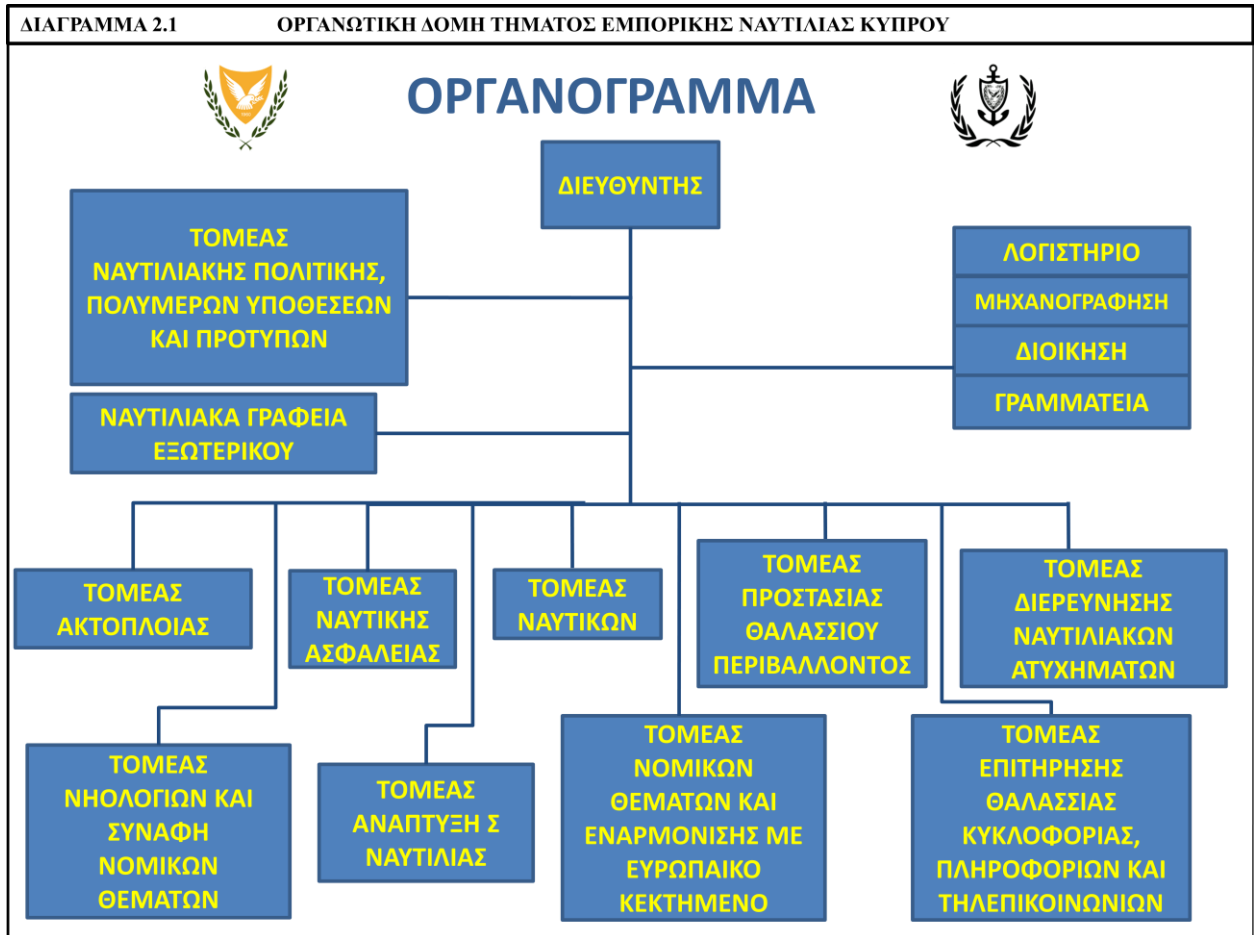
για τους πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων και ένα για τους ναυλωτές πλοίων που και στις δύο περιπτώσεις είναι φορολογικοί κάτοικοι της Κυπριακής Δημοκρατίας. Χωρίς αμφιβολία η νέα νομοθεσία ενισχύει την ανταγωνιστικότητα των πλοιοκτητών και άλλων φορέων εκμετάλλευσης πλοίων (ναυλωτών και διαχειριστών πλοίων) και βοηθά στη διατήρηση των θέσεων απασχόλησης και της ναυτικής τεχνογνωσίας. Επίσης η νέα φορολογική νομοθεσία έχει στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας, τη δημιουργία κινήτρων για την απασχόληση ναυτικών από την Ευρωπαϊκή Ένωση και γενικά την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Κυπριακής ναυτιλίας και των συναφών κλάδων.<sup>113</sup>

### **2.6.3 Διοικητική Εναρμόνιση και Εξέλιξη Οργανωτικής Δομής του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας**

Όσο αφορά τη διοικητική εναρμόνιση, αντίθετα από τη νομοθετική, παρουσιάστηκαν μεγαλύτερες δυσκολίες. Στόχος της διοικητικής εναρμόνισης ήταν να αποκτήσει η Κύπρος την αναγκαία υποδομή και δυνατότητα για να εφαρμόζει αποτελεσματικά το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο σε θέματα ναυτιλίας γενικότερα και ασφάλειας της ναυτιλίας ειδικότερα. Από την αρχή διαπιστώθηκε ότι το TEN του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας παρά το ότι λειτουργούσε με επαγγελματισμό και τεχνική αρτιότητα δεν είχε το απαραίτητο προσωπικό για να μπορέσει η Κύπρος να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στις τρέχουσες υποχρεώσεις της που πηγάζουν από τις διάφορες διεθνείς συμβάσεις και τις νέες επιπρόσθετες υποχρεώσεις από την επικείμενη ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στο πρόγραμμα δράσης του TEN προβλεπόταν δημιουργία 25 νέων θέσεων εκ των οποίων 11 ήταν για επιθεωρητές, 4 για διοικητικούς λειτουργούς και 10 για γραμματειακό προσωπικό. Οι επιπρόσθετες θέσεις έστω και με κάποια χρονική καθυστέρηση εγκρίθηκαν περί το τέλος του 2003 και συμπεριλήφθηκαν στον προϋπολογισμό του TEN για το έτος του 2004. Κατά τη διοικητική εναρμόνιση παρουσιάστηκαν προβλήματα λόγω της υποστελέχωσης του TEN που είχε σαν αποτέλεσμα την ανεπαρκή εκπροσώπηση και συμμετοχή του στις ομάδες εργασίας και επιτροπές της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και δημιουργία διαφόρων άλλων καθυστερήσεων. Επίσης παρουσιάστηκαν διάφορα προβλήματα που είχαν σχέση με την ανεπάρκεια των απαιτούμενων κονδυλίων. Η Κυπριακή Κυβέρνηση για να πετύχει τη διοικητική εναρμόνιση, εκτός από την αύξηση του προσωπικού, προχώρησε στην πλήρη αναδιοργάνωση του TEN, αύξησε τον αριθμό των μόνιμων επιθεωρητών στο εξωτερικό και επέκτεινε το παγκόσμιο δίκτυο Εποπτών Κυπριακών πλοίων ούτως ώστε να παρέχει επαρκή

κάλυψη επιθεωρήσεων στα κυπριακά πλοία ανά τον κόσμο. Επίσης ενίσχυσε την αντιπροσώπευση της στους διάφορους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς και το 2004 ένας αξιωματούχος του TEN μετατέθηκε στις Βρυξέλλες και ανέλαβε τη μόνιμη εκπροσώπηση της Κύπρου για ναυτιλιακά θέματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπρόσθετα αυξάνει τον αριθμό των επιθεωρήσεων των πλοίων της στο εξωτερικό καθώς και των πλοίων με ξένη σημαία που καταπλέουν στα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας, υιοθετεί τρόπους άσκησης πιο αποτελεσματικού ελέγχου προς εντοπισμό των πλοίων που δεν πληρούν σε ικανοποιητικό βαθμό τα επίπεδα ασφάλειας ή δημιουργούν κινδύνους για το θαλάσσιο περιβάλλον, εξουσιοδοτεί μόνο εγκεκριμένους από την Ευρωπαϊκή Ένωση νηογνώμονες για την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών και τους ασκεί ουσιαστικότερο έλεγχο, εισάγει πιο αποτελεσματικές διαδικασίες για την έκδοση και έλεγχο των πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας και προβαίνει σταδιακά σε μηχανογράφηση όλων των τομέων του TEN<sup>114</sup>. Η Κυπριακή Κυβέρνηση για την αντιμετώπιση των επιπρόσθετων δαπανών που απαιτούνταν για τη διοικητική εναρμόνιση αξιοποιούν την προενταξιακή οικονομική ενίσχυση που δόθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το σχετικό χρηματοδοτικό μνημόνιο μεταξύ της Κυπριακής Κυβέρνησης υπογράφηκε το 2002 και η εφαρμογή του ξεκίνησε το 2006.<sup>115</sup> Παρά τις δυσκολίες που αντιμετωπίστηκαν η διοικητική εναρμόνιση προχώρησε με επιτυχία.

Κατά την περίοδο αυτή το TEN εξακολουθεί να υπάγεται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας.<sup>116</sup> Οι αρμοδιότητες του TEN τόσο κατά τη διάρκεια των ενταξιακών διαπραγματεύσεων όσο και μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση διευρύνθηκαν για να καλύψουν τις νέες υποχρεώσεις που δημιουργήθηκαν με την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και την αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρει το TEN στη ναυτιλιακή βιομηχανία.<sup>117</sup> Για να μπορέσει το TEN να ανταποκριθεί στις αναβαθμισμένες υποχρεώσεις του κατά τη διάρκεια της εναρμόνισης αναδιοργανώθηκε πάνω σε μια νέα βάση. Μετά την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση το TEN προβαίνει σε μικρές αλλαγές στην οργανωτική του δομή για να καλύψει τις νέες ανάγκες που δημιουργήθηκαν μέσα από τις τεχνολογικές και άλλες εξελίξεις. Το Διάγραμμα 2.1 παρουσιάζει την οργανωτική δομή του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας για το 2010. Όπως φαίνεται από το διάγραμμα αυτό το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελείται σήμερα από 10 τομείς. Στους περισσότερους τομείς προϊστάται ανώτερος επιθεωρητής ή ανώτερος λειτουργός και σε μερικούς τομείς επιθεωρητής Α΄ ή λειτουργός Α΄. Η νέα οργανωτική δομή του TEN κατέστη δυνατή τόσο με την αλματώδη αύξηση του προσωπικού, που το 2010 απαριθμούσε συνολικά 141 άτομα, όσο και με την επιμόρφωση του, που πραγματοποιήθηκε και εξακολουθεί να



πραγματοποιείται όχι μόνο με την παρακολούθηση εξειδικευμένων σεμιναρίων αλλά και με την ανάθεση διαφορετικών καθηκόντων μέσα στον τομέα του κατά περιόδους<sup>118</sup>. Από την ανάλυση του οργανογράμματος και την κατάσταση των βασικών μελών του προσωπικού του ΤΕΝ φαίνεται ότι η Κυπριακή Κυβέρνηση έδωσε μεγαλύτερη έμφαση σε θέματα ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και ενίσχυσε την αντιπροσώπευση του ΤΕΝ τόσο στις Βρυξέλλες όσο και σε 5 άλλα μεγάλα λιμάνια. Εκείνο που είναι αξιοσημείωτο είναι το ότι δεν δόθηκε η ίδια έμφαση σε θέματα νομικά, οικονομικά, προβολής και νηολογίου. Οι τομείς που είναι υπεύθυνοι για τα θέματα αυτά είναι υποστελεχομένοι και φαίνεται ότι δεν εμπλέκονται στο βαθμό που έπρεπε στις εξελίξεις των θεμάτων που έχουν νομική και οικονομική διάσταση. Οι πιο πάνω τομείς είναι πολύ σημαντικοί για την ανάπτυξη της ναυτιλίας και ενισχύουν την πίστη στους διάφορους φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων. Η Κύπρος είναι ένα από τα 10 μεγαλύτερα νηολόγια του κόσμου και η ενίσχυση των τομέων αυτών γενικότερα και ειδικότερα του τομέα νηολογίου και συναφών νομικών θεμάτων στέλνει και τα ανάλογα μηνύματα στη ναυτιλιακή βιομηχανία και στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που παρέχουν τους πόρους για τη ναυπήγηση ή την αγορά των πλοίων. Οι κύκλοι αυτοί θέλουν να αισθάνονται τη βεβαιότητα ότι οι νηολογήσεις, διαγραφές



και εγγραφές υποθηκών και άλλες πράξεις του νηολογίου είναι έγκυρες και εξασφαλίζουν τα συμφέροντα όλων των πλευρών. Με την περαιτέρω ενίσχυση του νηολογίου και την αναβάθμιση των λειτουργιών του δίδεται στο νηολόγιο της Κύπρου το κύρος που του αρμόζει. Επίσης παρατηρήσαμε ότι η Κυπριακή Κυβέρνηση, αντίθετα από τις Κυβερνήσεις άλλων ναυτιλιακών χωρών, υποτίμησε την αξία των επαγγελματικών προσόντων και της θαλάσσιας πείρας και προχώρησε στη μείωση των κλιμάκων πρόσληψης των Πλοιάρχων και άλλων αξιωματικών εμπορικού ναυτικού χωρίς να αντιλαμβάνεται τις αρνητικές συνέπειες αυτής της απόφασης. Η απόφαση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα να μην υπάρχει ενδιαφέρον από άτομα με αυτού του είδους τα προσόντα για να εργαστούν στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και έτσι ένα σπάνιο κομμάτι γνώσης και πείρας να μειώνεται συνεχώς μέσα στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι προσπάθειες ενίσχυσης του TEN συνεχίζονται και το 2010 εγκρίνονται θέσεις για 16 νέους επιθεωρητές και 10 χειριστές ραδιοεντοπιστών.<sup>119</sup> Δυστυχώς δεν προβλέπεται καμία θέση στους τομείς του νηολογίου και τους τομείς που ασχολούνται με νομικά, οικονομικά θέματα και θέματα προβολής. Τελικός στόχος της νέας οργανωτικής δομής του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας ήταν ο πιο αποτελεσματικός έλεγχος των πλοίων και η παροχή ποιοτικά αναβαθμισμένων υπηρεσιών καθώς επίσης και η αύξηση της παραγωγικότητας μέσα από την εξειδίκευση. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η νέα οργανωτική δομή είναι ένα μεγάλο βήμα προς τα εμπρός αλλά για να πετύχει μέσα από την εξειδίκευση τους στόχους του πρέπει να υπάρχει επιτυχής συντονισμός μεταξύ των πολλών τομέων που έχουν δημιουργηθεί. Για να υπάρξει ορθός συντονισμός χρειάζεται ιεραρχία τύπου πυραμίδας που δυστυχώς λείπει από την παρούσα οργανωτική δομή. Τα αποτελέσματα της πιο πάνω οργανωτικής δομής θα διαφανούν στην πορεία του χρόνου.

#### **2.6.4 Εναρμόνιση και Εξέλιξη της Κυπριακής Εμπορικής Ναυτιλίας στον Τομέα της Ασφάλειας και Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος**

Παρά τις προσπάθειες που κατέβαλε η Κυπριακή Κυβέρνηση και τη βελτίωση που είχε παρατηρηθεί, τα επίπεδα ασφάλειας των υπό Κυπριακή σημαία πλοίων προ της έναρξης των ενταξιακών διαπραγματεύσεων εξακολουθούσαν να βρίσκονται σε χαμηλότερα επίπεδα από τον παγκόσμιο μέσο όρο και οπωσδήποτε πολύ χαμηλότερα από τα αποδεκτά επίπεδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το χαμηλό επίπεδο στον τομέα της ασφάλειας φαίνεται μέσα από το υψηλό ποσοστό απωλειών του και κατακρατήσεων στα διάφορα λιμάνια των Κυπριακών πλοίων καθώς επίσης και των ψηλών απωλειών ανθρώπινης ζωής<sup>120</sup>. Όπως ήδη έχουμε αναφέρει πιο πάνω αυτό οφειλόταν κατά κύριο λόγο στην υποστελέχωση του Τμήματος

Εμπορικής Ναυτιλίας που δεν του επέτρεπε να ασκήσει αποτελεσματικό έλεγχο στα πλοία υπό Κυπριακή σημαία για την εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με την έναρξη των ενταξιακών διαπραγματεύσεων η Κυπριακή Κυβέρνηση με επιταχυνόμενους ρυθμούς λαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας στα Κυπριακά πλοία για να συμμορφωθεί με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και να πετύχει σε αποδεκτό βαθμό την εναρμόνιση στους τομείς της ναυτικής ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Για να πετύχει τους πιο πάνω στόχους η Κυπριακή Κυβέρνηση, εκτός από τη νομοθετική και διοικητική εναρμόνιση, θέτει σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2000 νέα Κυβερνητική πολιτική για την εγγραφή πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο η οποία για πλοία μεγαλύτερα των 15 ετών, προέβλεπε επιπρόσθετα αυστηρά μέτρα ασφαλείας και ειδική επιθεώρηση σε μια προσπάθεια αποκλεισμού των υποβαθμισμένων πλοίων που μπορούν να βλάψουν την εικόνα της Κυπριακής σημαίας διεθνώς. Με τη νέα πολιτική τίθενται επίσης σε εφαρμογή περιοριστικά μέτρα στην εγγραφή αλιευτικών έτσι ώστε η πολιτική μας να είναι σε πλήρη αρμονία με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έκτοτε η πολιτική αυτή αναθεωρείται κατά περιόδους πάντοτε μέσα στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Κεκτημένου. Σήμερα ισχύει η Κυβερνητική πολιτική νηολόγησης που τέθηκε σε ισχύ στις 26 Ιουνίου 2009.<sup>121</sup> Μεταξύ των άλλων η πιο πάνω πολιτική προβλέπει ότι δεν εγγράφονται στο Κυπριακό νηολόγιο πλοία που έχουν αποκλειστεί από τα λιμάνια οποιουδήποτε Μνημονίου Συνεννόησης για λόγους ασφαλείας ή αντιτρομοκρατίας και πρόληψης ρύπανσης. Επιπρόσθετα δεν εγγράφονται στο Κυπριακό νηολόγιο πλοία που έχουν κατακρατηθεί για τους ίδιους λόγους 3 η περισσότερες φορές τα τελευταία 2 χρόνια μετά από επιθεωρήσεις σε λιμάνια του Μνημονίου Συνεννόησης Παρισιού και Τόκιο ή μετά από επιθεωρήσεις από την Ακτοφυλακή των ΗΠΑ. Επίσης το 2000 αφού η Κυπριακή Δημοκρατία ψήφισε σειρά από νόμους, μετά από έντονες προσπάθειες κατόρθωσε να εφαρμόσει πλήρως τη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακής των Ναυτικών του 1978 όπως τροποποιήθηκε. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα η Κύπρος να συμπεριληφθεί στη λευκή λίστα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.<sup>122</sup> Η Κυπριακή Κυβέρνηση συνεχίζει να δίνει έμφαση στην ασφαλή επάνδρωση των Κυπριακών πλοίων και εκδίδει κατάλογο των χωρών τα πιστοποιητικά ικανότητας των οποίων αναγνωρίζονται. Επίσης δίνεται έμφαση στη ναυτική εκπαίδευση λόγω της σπουδαιότητας που έχει για τη ναυτική ασφάλεια και την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων. Οι προσπάθειες για αναβάθμιση της εκπαίδευσης των ναυτικών και συμμόρφωση με τις

Ευρωπαϊκές οδηγίες και διεθνείς συμβάσεις σε θέματα πληρώματος συνεχίζονται μέχρι σήμερα.<sup>123</sup>

Με την έναρξη των ενταξιακών διαπραγματεύσεων εντατικοποιήθηκαν οι προσπάθειες του TEN για την επιθεώρηση περισσότερων πλοίων κάθε χρόνο. Οι επιθεωρήσεις αυτές επικεντρώνονται σε Κυπριακά πλοία που παρουσιάζουν προβλήματα ασφάλειας οπουδήποτε και αν βρίσκονται αλλά και σε ξένα πλοία που προσεγγίζουν Κυπριακά λιμάνια. Επίσης για τα πλοία υψηλού κινδύνου και ειδικότερα για τα υπερήλικα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου έχουν υιοθετηθεί μια σειρά προληπτικών μέτρων, που είναι προγραμματισμένα να υποβληθούν σε επιθεωρήσεις κατασκευαστικής αντοχής κατά τη διάρκεια του δεξαμενισμού τους. Η Κυπριακή Κυβέρνηση εισήγαγε νομοθεσία με την οποία αναγνωρίζονται και διορίζονται μόνο εκείνοι οι νηογνώμονες που πληρούν τα κριτήρια που αναφέρονται στην σχετική Ευρωπαϊκή Οδηγία.<sup>124</sup> Σύμφωνα με την πιο πάνω νομοθεσία το TEN είναι υπεύθυνο να παρακολουθεί την απόδοση και να προβαίνει σε αξιολογήσεις των νηογνώμωνων που έχουν αναγνωριστεί κάθε δύο χρόνια. Το 2010 η Κυπριακή Κυβέρνηση αξιολόγησε 6 από τους 11 συνολικά νηογνώμονες με τους οποίους είχε σε ισχύ συμφωνίες.<sup>125</sup> Με τις νέες ρυθμίσεις το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας βρίσκεται σε πιο στενή επαφή με τους αναγνωρισμένους από την Κυπριακή Δημοκρατία νηογνώμονες για την πιο αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας. Επιπρόσθετα προβαίνει σε ενδελεχείς έρευνες για τα αίτια των διαφόρων ναυτικών ατυχημάτων και υιοθετεί σειρά διορθωτικών μέτρων για την πιο αποτελεσματική εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας με στόχο τη μείωση στο ελάχιστο των ατυχημάτων αυτών. Στα πλαίσια της διοικητικής εναρμόνισης όπως αναλύσαμε πιο πάνω, η σταδιακή ενίσχυση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με περισσότερους επιθεωρητές και η συνεχής επέκταση του δικτύου εποπτών Κυπριακών πλοίων στα διάφορα λιμάνια του εξωτερικού επέτρεψαν την σταδιακή αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων. Το 1998, έτος έναρξης των ενταξιακών διαπραγματεύσεων, επιθεωρήθηκαν συνολικά 53 ποντοπόρα και 78 μικρά σκάφη υπό Κυπριακή σημαία σε διάφορα λιμάνια. Το 2004, έτος ένταξης της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο αριθμός το επιθεωρήσεων ανήλθε σε 715.<sup>126</sup>

Τα πιο πάνω μέτρα που λήφθηκαν για την πλήρη εναρμόνιση της Κυπριακής Δημοκρατίας με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο στον τομέα της ασφάλειας επέφεραν ουσιαστική βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των υπό Κυπριακή σημαία πλοίων. Ο Πίνακας 2.27 παρουσιάζει τις

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.27 ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1997-2010)**

Έτος	Πλοία υπό Κυπριακή Σημαία					
	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	Απώλειες			
			Αριθμός Πλοίων	%	Ολική Χωρητικότητα	
					Κόροι	%
1997	1,650	23,652,626	9	0.55	200,114	0.85
1998	1,602	23,301,517	9	0.56	99,812	0.43
1999	1,556	23,641,000	12	0.77	207,304	0.88
2000	1,475	23,206,439	7	0.47	106,482	0.46
2001	1,407	22,761,778	8	0.57	178,523	0.78
2002	1,325	22,997,023	2	0.15	3,326	0.01
2003	1,198	22,054,166	3	0.25	26,815	0.12
2004	1,084	21,283,373	0	0.00	0	0.00
2005	992	19,019,124	4	0.40	47,934	0.25
2006	971	19,032,189	0	0.00	0	0.00
2007	985	18,954,288	2	0.20	22,978	0.12
2008	1,016	20,109,441	0	0.00	0	0.00
2009	1,026	20,168,906	1	0.10	4,529	0.02
2010	1,014	20,732,488	0	0.00	0	0.00

Έτος	Παγκόσμιος Στόλος					
	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	Αριθμός Πλοίων			
			Αριθμός Πλοίων	%	Ολική Χωρητικότητα	
					Κόροι	%
1997	85,494	522,197,193	215	0.25	1,287,788	0.25
1998	85,828	531,894,296	263	0.31	1,158,207	0.22
1999	86,817	543,609,561	222	0.26	1,293,541	0.24
2000	87,546	558,053,957	215	0.25	1,201,669	0.22
2001	87,939	574,551,264	187	0.21	1,096,319	0.19
2002	89,010	585,583,396	149	0.17	772,898	0.13
2003	89,899	605,218,368	163	0.18	573,666	0.09
2004	89,960	633,321,120	136	0.15	462,572	0.07
2005	92,105	675,115,956	156	0.17	471,583	0.07
2006	94,936	721,855,399	157	0.17	771,606	0.11
2007	97,504	774,936,508	185	0.19	687,177	0.09
2008	99,741	830,704,412	156	0.16	460,541	0.06
2009	102,194	882,634,804	152	0.15	908,099	0.10
2010	103,392	957,982,304	172	0.17	807,000	0.08

ΠΗΓΗ: Lloyd's Register of Shipping World Casualty Statistics 1997-2010

ετήσιες απώλειες των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία και του παγκοσμίου στόλου για την περίοδο 1997 – 2010. Όπως φαίνεται από τον πίνακα αυτό το ποσοστό απωλειών των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε ολική χωρητικότητα, το έτος 2002 παρουσιάζει αισθητή βελτίωση και πέφτει για πρώτη φορά κάτω από το μέσο όρο των αντίστοιχων ποσοστών του παγκοσμίου στόλου και η βελτίωση αυτή συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Είναι αξιοσημείωτο ότι το 2010 ο υπό Κυπριακή σημαία στόλος κατόρθωσε να έχει μηδενικές απώλειες.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.28 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥ (1997-2010)</b>						
Έτος	Σύνολο Πλοίων	Κυπριακά Πλοία				
	Ποσοστό Κατακρατήσεων ΜΣ Παρισιού %	Αριθμός Επιθεωρήσεων	Κατακρατήσεις			
			Αριθμός	Ποσοστό %	Διαφορά Ποσοστού Κύπρου ΜΣ Παρισιού %	Συντελεστής Υπέρβασης %
1997	9.66	1400	163	11.64	1.98	4.14
1998	9.06	1584	172	10.86	1.80	4.11
1999	9.15	1455	145	9.97	0.82	2.02
2000	9.50	1401	136	9.71	0.21	1.82
2001	9.09	1311	116	8.85	-0.24	1.60
2002	7.98	1279	95	7.43	-0.55	1.33
2003	7.05	1202	89	7.40	0.35	1.07
2004	5.84	1050	60	5.71	-0.13	0.44
2005	4.67	914	26	2.84	-1.83	-0.25
2006	5.44	888	34	3.83	-1.61	-0.71
2007	5.46	907	35	3.86	-1.60	-0.95
2008	4.95	931	31	3.33	-1.62	-0.89
2009	4.38	897	22	2.45	-1.93	-1.05
2010	3.28	866	23	2.66	-0.62	-1.20

**ΠΗΓΗ: The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Reports 1997 - 2010**

Ο Πίνακας 2.28 παρουσιάζει τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία βάσει του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού και τα συγκρίνει με τα αποτελέσματα του συνολικού αριθμού πλοίων όλων των εθνικοτήτων που επιθεωρήθηκαν με βάση το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού κατά την περίοδο 1997 – 2010. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.28 το 2001 η Κύπρος κατορθώνει να μειώσει τον αριθμό κατακρατήσεων των πλοίων της με αποτέλεσμα το ποσοστό κατακρατήσεων της να είναι για πρώτη φορά μικρότερο από το ποσοστό κατακρατήσεων του συνόλου των πλοίων του ΜΣ Παρισιού. Το ποσοστό κατακρατήσεων των υπό Κυπριακή σημαία πλοίων με βάση το ΜΣ Παρισιού συνεχίζει να μειώνεται και τα επόμενα χρόνια και το 2005 παρουσιάζει σημαντική μείωση που

της δίνει αρνητικό συντελεστή υπέρβασης και της επιτρέπει να ξεκινήσουν οι σχετικές διαδικασίες για να ενταχθεί στη λευκή λίστα του ΜΣ Παρισιού. Η πιο πάνω συνεχής μείωση είχε σαν αποτέλεσμα η Κυπριακή Δημοκρατία να καταστεί συνεργαζόμενο μέλος του ΜΣ Παρισιού το Μάιο του 2003 και η Επιτροπή Ελέγχου Επιθεωρήσεων πλοίων του ΜΣ Παρισιού κατά τη διάρκεια της συνάντησης που είχε τον ίδιο μήνα αποφάσισε να αποστείλει στο TEN της Κύπρου ομάδα εμπειρογνομόνων για να επιβεβαιώσουν την πλήρη συμμόρφωση της Κύπρου με τις διαδικασίες του πιο πάνω μνημονίου. Η πιο πάνω ομάδα μετά από επιθεώρηση του TEN τον Οκτώβριο του 2005 συνέστησε όπως η Κυπριακή Δημοκρατία καταστεί πλήρες μέλος του ΜΣ Παρισιού. Κατά τη διάρκεια της 39<sup>ης</sup> συνεδρίας της εκτελεστικής επιτροπής του ΜΣ Παρισιού που έλαβε χώρα στη Νάντη της Γαλλίας, 9 έως 12 Μαΐου 2006, αποφασίστηκε ότι η Κύπρος πρέπει να μετακινηθεί από τη γκρίζα στη λευκή λίστα του μνημονίου. Επίσης στην ίδια συνεδρία αποφασίστηκε όπως η Κυπριακή Δημοκρατία καταστεί πλήρες μέλος του ΜΣ Παρισιού από την 1η Ιουλίου 2006. Έκτοτε η Κυπριακή ναυτιλία σημειώνει ακόμα περαιτέρω βελτίωση και ενδεικτικό της βελτίωσης αυτής είναι η περαιτέρω μείωση του συντελεστή υπέρβασης που το 2010 φθάνει την τιμή των -1.20%.<sup>127</sup>

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.29 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΤΟΚΙΟ (1998-2010)</b>						
Έτος	Σύνολο Πλοίων	Κυπριακών Πλοίων				
	Ποσοστό Κατακρατήσεων ΜΣ Τόκιο %	Αριθμός Επιθεωρήσεων	Κατακρατήσεις			
			Αριθμός	Ποσοστό %	Διαφορά Ποσοστού Κύπρου ΜΣ Τόκιο %	Συντελεστής Υπέρβασης %
1998	7.29	525	30	5.71	-1.58	-
1999	7.18	617	33	5.35	-1.83	-
2000	6.87	621	31	4.99	-1.88	-
2001	7.76	693	45	6.49	-1.27	-0.13
2002	6.67	772	49	6.35	-0.32	-0.02
2003	8.49	738	52	7.05	-1.44	0.30
2004	6.51	722	38	5.26	-1.25	0.08
2005	5.21	575	21	3.65	-1.56	-0.21
2006	5.40	548	34	6.20	0.80	-0.34
2007	5.62	477	15	3.14	-2.48	-0.56
2008	6.90	437	18	4.12	-2.78	-0.47
2009	5.78	474	27	5.70	-0.08	-0.55
2010	5.48	500	27	5.40	-0.08	-0.27

**ΠΗΓΗ: Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Reports 1998 - 2010**

Ο Πίνακας 2.29 παρουσιάζει τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία βάσει του Μνημονίου Συνεννόησης του Τόκιο και τα συγκρίνει με τα αποτελέσματα

του συνολικού αριθμού πλοίων όλων των εθνικοτήτων που επιθεωρήθηκαν με βάση το Μνημόνιο Συνεννόησης του Τόκιο κατά την περίοδο 1998 – 2010. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.29 το ποσοστό κατακρατήσεων των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία με βάση το ΜΣ Τόκιο εκτός από το έτος 2006 ήταν πάντοτε μικρότερο από το ποσοστό κατακρατήσεων του συνόλου των πλοίων του ΜΣ Τόκιο και ο συντελεστής υπέρβασης μετά το 2004 έχει μειωθεί αισθητά. Το 2006 η Κυπριακή σημαία εντάσσεται στη λευκή λίστα του ΜΣ Τόκιο κάτι που επιβεβαιώνει τη βελτίωση που έχει επιτευχθεί.

Στον Πίνακα 2.30 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία από την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και συγκρίνονται με τα αποτελέσματα του συνολικού αριθμού πλοίων όλων των εθνικοτήτων που επιθεωρήθηκαν από την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής κατά την περίοδο 1998 – 2010. Από τον Πίνακα αυτό φαίνεται ότι από το 1998 τόσο ο αριθμός όσο και το ποσοστό των κατακρατήσεων των υπό Κυπριακή σημαία πλοίων μειώνονται σταδιακά. Η βελτίωση των κατακρατήσεων των υπό Κυπριακή σημαία πλοίων φαίνεται και από τη σταδιακή μείωση του μέσου ποσοστού κατακρατήσεων των τελευταίων τριών ετών που αποτελεί πιο αντιπροσωπευτικό δείκτη διότι εξουδετερώνονται οι ετήσιες διακυμάνσεις. Το χαμηλότερο μέσο ποσοστό κατακρατήσεων των τελευταίων τριών ετών παρατηρήθηκε το 2008. Το 2009 και το 2010, παρόλο που σημειώνεται μια μικρή αύξηση εξακολουθούν να είναι χαμηλότερα από το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο των πλοίων που επιθεωρήθηκαν από την Ακτοφυλακή των ΗΠΑ. Με την αλματώδη βελτίωση που παρουσίασε η Κυπριακή σημαία από το Μάιο του 2009 έπαψε να συγκαταλέγεται στις σημαίες υψηλού κινδύνου και επομένως έπαψε να συγκαταλέγεται στον κατάλογο σημαιών προτεραιότητας ελέγχου της Ακτοφυλακής ΗΠΑ.<sup>128</sup>

Τόσο η μείωση των απωλειών όσο και η μείωση των κατακρατήσεων των πλοίων που επιθεωρήθηκαν βάσει των Μνημονίων Συνεννόησης του Παρισιού και Τόκιο καθώς και των επιθεωρήσεων της Ακτοφυλακής Η.Π.Α επιβεβαιώνουν την αλματώδη βελτίωση της ασφάλειας των υπό Κυπριακή σημαία πλοίων. Η αλματώδης βελτίωση της ασφάλειας των υπό Κυπριακή σημαία πλοίων θα έχει πολύ θετικές επιπτώσεις στην Κυπριακή ναυτιλία διότι θα πάψει να είναι στόχος των αρχών επιθεωρήσεων πλοίων των διαφόρων λιμανιών και έτσι τα Κυπριακά πλοία θα απαλλαγούν από τον πολύ μεγάλο αριθμό επιθεωρήσεων που είχε επιβληθεί παλαιότερα λόγω του μεγάλου ποσοστού κατακρατήσεων του Κυπριακού στόλου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.30 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ ΑΜΕΡΙΚΗΣ (1998-2010)								
Έτος	Σύνολο Πλοίων		Κυπριακά Πλοία					
	Ποσοστό Κατακρατήσεων Ακτοφυλακής ΗΠΑ %	Μέσο Ποσοστό Κατακρατήσεων Ακτοφυλακής ΗΠΑ 3 τελευταίων ετών %	Αριθμός Επιθεωρηθέντων Πλοίων	Κατακρατήσεις				
				Αριθμός	Ποσοστό %	Μέσο Ποσοστό τελευταίων 3 ετών %	Διαφορά Ποσοστού Κύπρου Ακτοφυλακής ΗΠΑ %	Διαφορά Ποσοστού 3 τελευταίων ετών Κύπρου Ακτοφυλακής ΗΠΑ %
1998	4.73	6.02	575	50	8.70	9.97	2.68	3.95
1999	3.37	5.05	509	23	4.52	8.19	-0.53	3.14
2000	2.52	3.55	502	13	2.59	5.42	-0.96	1.87
2001	2.19	2.70	516	13	2.52	3.21	-0.18	0.51
2002	2.50	2.40	429	17	3.96	2.97	1.56	0.57
2003	1.99	2.22	431	10	2.32	2.91	0.10	0.69
2004	2.43	2.30	409	13	3.18	3.15	0.88	0.85
2005	1.61	2.00	340	8	2.35	2.63	0.35	0.63
2006	1.35	1.78	356	5	1.40	2.35	-0.38	0.57
2007	1.82	1.60	308	4	1.30	1.69	-0.30	0.09
2008	2.03	1.75	285	6	2.11	1.58	0.36	-0.17
2009	1.88	1.92	274	4	1.46	1.61	-0.46	-0.31
2010	1.67	1.86	304	6	1.97	1.85	0.11	-0.01

ΠΗΓΗ: United States Coast Guard Annual Port State Control Reports 1998 - 2010



Στη βελτίωση του επιπέδου της ασφάλειας των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία, που διαπιστώνεται από την ανάλυση των απωλειών πλοίων και των ποσοστών κράτησης των πλοίων στα τρία κυριότερα Μνημόνια Συνεννόησης, έπαιξε σημαντικό ρόλο η αυστηρή εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης που υιοθετήθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό το 1994 και τέθηκε αρχικά σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998 για τα δεξαμενόπλοια και χύδην φορτίου πλοία άνω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας καθώς και για επιβατηγά και μεγάλης ταχύτητας πλοία και την 1η Ιουλίου 2002 επεκτάθηκε σχεδόν για όλα τα άλλα πλοία, περιλαμβανομένων και κινητών μονάδων γεωτρήσεων άνω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας.<sup>129</sup> Επίσης στη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων και των πληρωμάτων τους έπαιξε σημαντικό ρόλο και η επίσης αυστηρή εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμανιών που υιοθετήθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό το Δεκέμβριο του 2002 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004.<sup>130</sup>

Μέσα στα πλαίσια της βελτίωσης της ασφάλειας των πλοίων και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης εντάσσονται επίσης και τα μέτρα του ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας πλοίων στην ανατολική Μεσόγειο. Η Ευρωπαϊκή οδηγία «2002/59/EC» προβλέπει την εγκατάσταση συστήματος ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας στην ανατολική Μεσόγειο. Η Κυπριακή Δημοκρατία και το TEN έχουν προχωρήσει με την εγκατάσταση και η λειτουργία του συστήματος αναμένεται να αρχίσει σύντομα μετά την περάτωση της εκπαίδευσης του προσωπικού που έχει ήδη προσληφθεί. Ακόμη ένα σύστημα για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης είναι το «SafeSeaNet» το οποίο έχει σκοπό την ανταλλαγή ναυτιλιακών πληροφοριών μεταξύ των μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διευκόλυνση της αποτελεσματικής εφαρμογής ελέγχου των πλοίων από την χώρα λιμένος. Ο στόχος ήταν το πιο πάνω σύστημα να τεθεί σε λειτουργία την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2011. Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να πετύχει το στόχο αυτό.<sup>131</sup>

Μια άλλη εξέλιξη που θα ενισχύσει τις προσπάθειες που γίνονται για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι η πρόσφατη υπογραφή τετραετούς συμφωνίας μεταξύ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EOAΘ) και της Κυπριακής εταιρείας «Petronav Ship Management Ltd» που ανήκει στον όμιλο εταιρειών «Island Oil Holdings Ltd» που εδρεύει στη Λεμεσό με την οποία το υπερσύγχρονο και ειδικά εξοπλισμένο δεξαμενόπλοιο «Αλεξάνδρια» έχει αναλάβει τη

συμβατική υποχρέωση για την αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης στην ανατολική Μεσόγειο. Με τον τρόπο αυτό η Κύπρος καθίσταται ένας από τους 14 σταθμούς αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης που καλύπτουν την ακτογραμμή ολόκληρη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ).<sup>132</sup>

### **2.6.5 Άλλες Δραστηριότητες του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας**

Την περίοδο αυτή το TEN και άλλοι κυβερνητικοί και μη φορείς, εκτός από την εναρμόνιση με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο και τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων και των συνθηκών εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε αυτά, προσπαθούν με διάφορες άλλες δραστηριότητες να πετύχουν την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και συναφών κλάδων και να περιορίσουν τις αρνητικές συνέπειες της Τουρκικής Εισβολής και των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων.

Η ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν επηρέασε το καθεστώς των διμερών συμφωνιών που υπογράφηκαν με διάφορες χώρες για τη ρύθμιση διάφορων ναυτιλιακών θεμάτων συμπεριλαμβανομένης της αποφυγής διπλής φορολογίας. Οι διμερείς συμφωνίες με άλλες χώρες δεν θεωρούνται ασυμβίβαστες με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο. Έτσι η Κυπριακή Κυβέρνηση και μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση συνεχίζει τις προσπάθειες της για υπογραφή διμερών συμφωνιών και με άλλες χώρες. Το 2010 υπάρχουν σε ισχύ 18 τέτοιες συμφωνίες και άλλες που έχουν υπογραφεί και αναμένεται να τεθούν σύντομα σε ισχύ.<sup>133</sup>

Την περίοδο αυτή τόσο κατά τη διάρκεια της εναρμόνισης όσο και μετά την ένταξη καταβάλλονται έντονες προσπάθειες για την αύξηση και ποιοτική αναβάθμιση των προσφερομένων υπηρεσιών στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Επίσης καταβάλλονται έντονες προσπάθειες για την αύξηση της παραγωγικότητας του TEN. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται αναβαθμισμένα συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών καθώς και το σύστημα μηχανογράφησης «MARCOS» που αναβαθμίζεται και επεκτείνεται συνεχώς με στόχο να καλύψει όλους τους τομείς και όλες τις δραστηριότητες του TEN. Σήμερα ένα μεγάλο εύρος υπηρεσιών του TEN όπως είναι ο έλεγχος της αυθεντικότητας των πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας των ναυτικών, εγκύκλιοι και άλλες υπηρεσίες παρέχονται ή διεκπεραιώνονται ηλεκτρονικά. Για να εξασφαλιστεί η υψηλή ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών το 2003 το TEN αποφάσισε να προχωρήσει με τη εφαρμογή του

συστήματος διαχείρισης ποιότητας με βάση το πρότυπο «ISO 9001:2000». Η πρώτη φάση του συστήματος διαχείρισης ποιότητας που έχει εφαρμοστεί στον τομέα εκπαίδευσης και έκδοσης πιστοποιητικών των ναυτικών έχει συμπληρωθεί πλήρως και το 2004 το TEN πήρε το σχετικό πιστοποιητικό εφαρμογής του προτύπου «ISO 9001:2000» μόνο για τον τομέα αυτό. Ο τομέας της καταγραφής, εκπαίδευσης και έκδοσης πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας του TEN ήταν ο πρώτος κυβερνητικός τομέας της Κύπρου που πιστοποιήθηκε με το πιο πάνω πρότυπο ποιότητας. Οι προσπάθειες για την έκδοση παρόμοιου πιστοποιητικού για τους υπόλοιπους τομείς του Τμήματος συνεχίζονται με το αναβαθμισμένο πια πρότυπο «ISO 9001:2008» και θα συμπληρωθούν αμέσως μετά την ολοκλήρωση του συστήματος μηχανογράφησης «MARCOS» που αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση του πιο πάνω πιστοποιητικού.<sup>134</sup>

Μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση με την αναδιοργάνωση και την ενίσχυση του TEN με εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό γίνεται κατορθωτό η Κύπρος να μετέχει πολύ πιο ενεργά σε όλες τις επιτροπές και τις τεχνικές και άλλες ομάδες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ενεργή συμμετοχή της Κύπρου στα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διασφαλίζονται στο μέτρο του δυνατού τα συμφέροντα της Κύπρου στην υπό διαμόρφωση νομοθετική διαδικασία και τις άλλες εξελίξεις μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση για ναυτιλιακά θέματα. Ενδεικτικό της βούλησης για ενεργή συμμετοχή της Κύπρου στη διαμόρφωση των εξελίξεων στα ναυτιλιακά θέματα μέσα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η σύσταση το 2010 του Κλιμακίου Ευρωπαϊκών Θεμάτων (ΚΕΘ) του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων για να συντονίζει την προετοιμασία και διαμόρφωση των θέσεων της Κύπρου σε θέματα μεταφορών και να συνοδεύουν και να παρέχουν όταν χρειάζεται την απαιτούμενη στήριξη στον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων στις διάφορες Συνόδους του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.<sup>135</sup>

Την περίοδο αυτή συνεχίζεται με πολύ έντονους ρυθμούς η συμμετοχή της Κύπρου σε όλες τις δραστηριότητες τόσο του ΔΝΟ όσο και του ΔΟΕ. Η ενίσχυση του προσωπικού του Τμήματος επιτρέπουν στην Κύπρο, όπως και στην περίπτωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να μετέχει πιο αποτελεσματικά σε όλες τις επιτροπές, υποεπιτροπές και ομάδες εργασίας των πιο πάνω οργανισμών. Η ενεργή και εποικοδομητική συμμετοχή της Κύπρου καθώς επίσης και η αξιόλογη συνεισφορά της αναγνωρίζεται από τα μέλη και των δύο πιο πάνω διεθνών οργανισμών. Η αναγνώριση αυτή επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι τα τελευταία 20 χρόνια η Κύπρος εκλέγεται ανελλιπώς από τη Γενική Συνέλευση του ΔΝΟ μέλος του Συμβουλίου, με

την κατοχή από την Κύπρο κατά την περίοδο 2001 – 2003 την προεδρία της υποεπιτροπής για το σχεδιασμό και εξοπλισμό πλοίων και με την επανειλημμένη εκλογή Κύπριου αντιπρόσωπου στην προεδρία της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ από το 2003 μέχρι σήμερα.<sup>136</sup> Επίσης ενδεικτικό της ενεργής συμμετοχής της Κύπρου στις δραστηριότητες του ΔΝΟ είναι το ότι το TEN το 2006 συμμετείχε εθελοντικά στο πρόγραμμα αξιολόγησης του ΔΝΟ. Κατά την αξιολόγηση που ακολούθησε διαπιστώθηκε ότι το TEN βρίσκεται σε πλήρη συμμόρφωση με τις αρχές του ΔΝΟ. Το αποτέλεσμα αυτό προβάλλει την Κύπρο σαν την πρώτη χώρα από τα ανοικτά νηολόγια και τη δεύτερη σε παγκόσμιο επίπεδο που πετυχαίνει στην εθελοντική αξιολόγηση από το ΔΝΟ.<sup>137</sup> Η Κυπριακή Κυβέρνηση μέσα από τους δύο πιο πάνω διεθνείς κυβερνητικούς οργανισμούς και άλλους μη κυβερνητικούς οργανισμούς συνεχίζει μέχρι σήμερα τις προσπάθειες της για την προώθηση των ναυτιλιακών συμφερόντων της.

Την περίοδο αυτή συνεχίζεται από την Κυπριακή Κυβέρνηση και από τους άλλους κυβερνητικούς και μη ναυτιλιακούς φορείς η προβολή των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που έχει τώρα η Κύπρος, πλήρες πια μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόσο σαν σημαία όσο και σαν διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Μέσα στα πλαίσια αυτά η Κύπρος συνεχίζει να διοργανώνει κάθε 2 χρόνια το Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο «Ναυτική Κύπρος» και να μετέχει σε πολλά άλλα διεθνή ναυτιλιακά συνέδρια όπου δίνεται η ευκαιρία να προβληθούν τα πλεονεκτήματα της Κύπρου στο ναυτιλιακό τομέα. Επίσης προβολή γίνεται σήμερα και με ηλεκτρονικά μέσα όπου ο κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί να βρει μέσα στην ηλεκτρονική ιστοσελίδα του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας όλα τα πλεονεκτήματα που παρέχει η Κύπρος και όλες τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν τόσο το Νηολόγιο όσο και την Κύπρο σαν ναυτιλιακό κέντρο.

Με τις πιο πάνω δραστηριότητες, τόσο του TEN όσο και των άλλων κυβερνητικών και μη ναυτιλιακών φορέων, επιδιώκεται η συνεργασία με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όλες τις ναυτιλιακές χώρες για μια πιο ασφαλή ναυτιλία και ένα καλύτερο θαλάσσιο περιβάλλον και στέλνουν ξεκάθαρο μήνυμα ότι η Κύπρος έχει πετύχει σε μεγάλο βαθμό τους υψηλούς στόχους που έχει θέσει, ότι οι προσπάθειες της για περαιτέρω βελτίωση σε όλους τους τομείς συνεχίζονται για την παροχή πιο αναβαθμισμένων ποιοτικά υπηρεσιών και ότι είναι το ιδανικό ναυτιλιακό κέντρο που μπορεί με ανταγωνιστικό κόστος να παρέχει τις υπηρεσίες που χρειάζεται μια σύγχρονη και αναβαθμισμένη ναυτιλιακή βιομηχανία. Όλες αυτές οι έντονες δραστηριότητες του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας επιτρέπουν τόσο στο

Τμήμα όσο και στην Κυπριακή Κυβέρνηση να θέτουν ακόμα πιο υψηλούς μακροχρόνιους στόχους.

#### **2.6.6 Μακροπρόθεσμοι Στόχοι του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας**

Η αλλαγή της οργανωτικής δομής του TEN και η αναβάθμιση των αρμοδιοτήτων των διαφόρων λειτουργιών του επέτρεψαν τη σταδιακή αναβάθμιση και διεύρυνση των μακροχρόνιων στόχων του για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις που δημιουργήθηκαν με την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και με τις άλλες εξελίξεις που ακολούθησαν. Με την πιο πάνω ενίσχυση και διεύρυνση των στόχων του το TEN προσπαθεί να αναβαθμίσει ποιοτικά το Κυπριακό νηολόγιο και να προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες στα Κυπριακά πλοία και στις Κυπριακές εταιρείες διαχείρισης πλοίων διατηρώντας έτσι σε υψηλά επίπεδα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Κύπρου έναντι των άλλων ανταγωνιστικών νηολογίων. Με τον τρόπο αυτό γίνεται προσπάθεια να μειωθούν οι αρνητικές συνέπειες από την εφαρμογή των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων. Πέρα από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη νομοθεσία για την εμπορική ναυτιλία το TEN, όπως αναφέρονται στην Ετήσια Έκθεση του το 2010<sup>138</sup>, έχει τους πιο κάτω στόχους:

- Ποιοτική αναβάθμιση της τεχνικής, διοικητικής, νομικής και χρηματοοικονομικής υποδομής της Κύπρου στο ναυτιλιακό τομέα σε συνεργασία με τα άλλα Κυβερνητικά τμήματα και τους ιδιωτικούς ναυτιλιακούς φορείς.
- Πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Περαιτέρω βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών σε πλοία υπό Κυπριακή σημαία, σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις, Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς και οδηγίες που βρίσκονται σε ισχύ.
- Αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρονται από το TEN όσο αφορά την παραγωγικότητα, αποτελεσματικότητα και ποιότητα.
- Περαιτέρω αναβάθμιση του ρόλου της Κυπριακής Δημοκρατίας σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.
- Εισαγωγή οικονομικών και άλλων κινήτρων με στόχο την προσέλκυση περισσότερων Κυπρίων στα ναυτικά επαγγέλματα.

- Δημιουργία κέντρων εκπαίδευσης στην Κύπρο τόσο για αξιωματικούς όσο και για κατώτερα πληρώματα.
- Περαιτέρω ανάπτυξη της Κύπρου στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, προβολή της Κύπρου σαν βάση διεθνών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και ενίσχυση του διεθνούς κύρους της Κυπριακής σημαίας.
- Αναζήτηση νέων κινήτρων που θα έχουν σαν στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Κυπριακής σημαίας και που θα καθιστούσαν την Κύπρο πιο ελκυστική σαν διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Η Κυπριακή Κυβέρνηση συνεχίζει να καταβάλλει έντονες προσπάθειες για να πετύχει τους πιο πάνω στόχους που έθεσε το TEN που είναι αναγκαίοι για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλιακής της βιομηχανίας.

#### **2.6.7 Εξέλιξη της Κυπριακής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας και Σύγκριση με τα Ανταγωνιστικά Νηολόγια**

Για να μπορέσουμε να εκτιμήσουμε σε πιο βαθμό το TEN και κατ' επέκταση η Κυπριακή Κυβέρνηση πέτυχε τους μακροχρόνιους στόχους που είχε θέσει, καθώς επίσης και σε πιο βαθμό η επίτευξη των στόχων αυτών επηρεάστηκε και εξακολουθεί να επηρεάζεται από τα διευρυνόμενα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, θα πρέπει να αναλύσουμε την εξέλιξη της Κυπριακής ναυτιλίας όπως φαίνεται μέσα από τα στατιστικά στοιχεία της περιόδου αυτής και να τη συγκρίνουμε με την εξέλιξη των κυριοτέρων ανταγωνιστικών νηολογίων.

Ο Πίνακας 2.31 παρουσιάζει την εξέλιξη του Κυπριακού νηολογίου τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε ολική χωρητικότητα καθώς επίσης και την εξέλιξη της μέσης ηλικίας και μέσης χωρητικότητας των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων κατά την περίοδο 1997 – 2010. Από τον πιο πάνω πίνακα φαίνεται ότι υπάρχει μια σταδιακή μείωση τόσο του αριθμού των πλοίων όσο και της ολικής χωρητικότητας μέχρι το 2007 και στη συνέχεια εμφανίζεται μια μικρή σταδιακή αύξηση που συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Το 1997 ο υπό Κυπριακή σημαία στόλος αριθμούσε 1650 πλοία άνω των 100 κόρων με ολική χωρητικότητα 23,652,626 κόρους που καθιστούσε την Κυπριακή σημαία 5<sup>η</sup> στην παγκόσμια κατάταξη. Η θέση στην παγκόσμια κατάταξη μετά το 1997 πέφτει σταδιακά μέχρι το 2005 όπου η Κυπριακή σημαία κατέρχεται

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.31 ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΡΩΝ Ο.Χ. (1997-2010)									
Έτος	Αριθμός Πλοίων			Ολική Χωρητικότητα			Θέση στη Παγκόσμια Κατάταξη	Μέση Ηλικία Πλοίων	Μέση Ο.Χ. Πλοίων
	Αριθμός	Μεταβολή		Κόροι	Μεταβολή				
		Αριθ/τική	%		Αριθ/τική	%			
1997	1650	-2	-0.12	23,652,626	-146,278	-0.61	5	16	14,335
1998	1602	-48	-2.91	23,301,517	-351,109	-1.48	6	16	14,545
1999	1556	-46	-2.87	23,641,000	339,483	1.46	6	16	15,193
2000	1475	-81	-5.21	23,206,439	-434,561	-1.84	6	16	15,733
2001	1407	-68	-4.61	22,761,778	-444,661	-1.92	6	16	16,178
2002	1325	-82	-5.83	22,997,023	235,245	1.03	6	17	17,356
2003	1198	-127	-9.58	22,054,166	-942,857	-4.10	7	16	18,409
2004	1084	-114	-9.52	21,283,373	-770,793	-3.49	9	15	19,634
2005	992	-92	-8.49	19,019,124	-2,264,249	-10.64	10	15	19,173
2006	971	-21	-2.12	19,032,189	13,065	0.07	10	14	19,601
2007	985	14	1.44	18,954,288	-77,901	-0.41	10	14	19,243
2008	1016	31	3.15	20,109,441	1,155,153	6.09	10	13	19,793
2009	1026	10	0.98	20,168,906	59,465	0.30	10	12	19,658
2010	1014	-12	-1.17	20,732,488	563,582	2.79	10	11	20,446

ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping World Fleet Statistics 1997-2010

στην 10<sup>η</sup> θέση. Το 2010 ο Κυπριακός στόλος αριθμούσε 1014 πλοία άνω των 100 κόρων με ολική χωρητικότητα 20,732,488 κόρους που συνεχίζει να μας κατατάσσει στην 10<sup>η</sup> θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Επίσης από τον Πίνακα αυτό φαίνεται ότι η μέση ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων την περίοδο αυτή ανεβαίνει αρχικά με σχετικά γρήγορους ρυθμούς και στη συνέχεια με πιο αργούς ρυθμούς και ανέρχεται από τους 14,335 κόρους που ήταν το 1997 στους 20,446 κόρους το 2010. Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που προκύπτει από την ανάλυση του Πίνακα αυτού είναι η μείωση της μέσης ηλικίας των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων. Το 1997 η μέση ηλικία των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων ήταν 16 χρόνια. Αμέσως μετά την ένταξη μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση η μέση ηλικία κατέρχεται με γρήγορους ρυθμούς και φθάνει τα 11 χρόνια το 2010.

Ο Πίνακας 2.32 παρουσιάζει την εξέλιξη του Κυπριακού στόλου συμπεριλαμβανομένων και των μικρών σκαφών. Παρόλο που ο αριθμός των πλοίων είναι μεγαλύτερος και η μέση χωρητικότητα μικρότερη λόγω του μεγάλου αριθμού μικρών σκαφών η πορεία που ακολουθείται στην εξέλιξη του Κυπριακού στόλου την περίοδο αυτή είναι παρόμοια με την

πορεία της εξέλιξης των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία ολικής χωρητικότητας άνω των 100 κόντων.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.32 ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (1997-2010)</b>							
Έτος	Αριθμός Πλοίων			Ολική Χωρητικότητα			Μέση Ο.Χ. Πλοίων
	Αριθμός	Μεταβολή		Κόνοι	Μεταβολή		
		Αριθμητική	%		Αριθμητική	%	Κόνοι
1997	2799	66	2.41	26,419,884	265,872	1.02	9,439
1998	2673	-126	-4.50	26,916,960	497,076	1.88	10,070
1999	2686	13	0.49	26,791,488	-125,472	-0.47	9,974
2000	2728	42	1.56	28,373,441	1,581,953	5.90	10,401
2001	2239	-489	-17.93	24,379,400	-3,994,041	-14.08	10,889
2002	2153	-86	-3.84	24,860,060	480,660	1.97	11,547
2003	2031	-122	-5.67	24,232,757	-627,303	-2.52	11,931
2004	1913	-118	-5.81	23,059,919	-1,172,838	-4.84	12,054
2005	1802	-111	-5.80	21,094,415	-1,965,504	-8.52	11,706
2006	1828	26	1.44	21,657,155	562,740	2.67	11,847
2007	1789	-39	-2.13	21,196,440	-460,715	-2.13	11,848
2008	1869	80	4.47	21,626,432	429,992	2.03	11,571
2009	1856	-13	-0.70	21,715,158	88,726	0.41	11,700
2010	1862	6	0.32	22,057,525	342,367	1.58	11,846

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1997-2010

Οι Πίνακες 2.33 και 2.34 παρουσιάζουν το ηλικιακό προφίλ του Κυπριακού στόλου συμπεριλαμβανομένων και των μικρών σκαφών, με βάση τον αριθμό πλοίων και την ολική χωρητικότητα αντίστοιχα.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.33 ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1997-2010)</b>													
Έτος	Αριθ. Πλοίων	ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΤΗ											
		0 - 4		5 - 9		10 - 14		15 - 19		20 - 24		≥ 25	
		Αριθ.	%	Αριθ.	%	Αριθ.	%	Αριθ.	%	Αριθ.	%	Αριθ.	%
1997	2799	279	9.97	384	13.72	420	15.01	646	23.08	732	26.15	338	12.08
1998	2673	246	9.20	404	15.11	400	14.96	581	21.74	718	26.86	324	12.12
1999	2686	238	8.86	407	15.15	393	14.63	576	21.44	708	26.36	364	13.55
2000	2728	260	9.53	412	15.10	415	15.21	588	21.55	656	24.05	397	14.55
2001	2239	237	10.59	303	13.53	342	15.27	473	21.13	504	22.51	380	16.97
2002	2153	247	11.47	318	14.77	330	15.33	401	18.63	436	20.25	421	19.55
2003	2031	228	11.23	300	14.77	328	16.15	349	17.18	403	19.84	423	20.83
2004	1913	249	13.02	279	14.58	311	16.26	275	14.38	379	19.81	420	21.96
2005	1802	262	14.54	279	15.48	271	15.04	259	14.37	310	17.20	421	23.36
2006	1828	298	16.30	294	16.08	261	14.28	248	13.57	268	14.66	459	25.11
2007	1789	340	19.01	289	16.15	255	14.25	236	13.19	209	11.68	460	25.71
2008	1869	410	21.94	260	13.91	274	14.66	246	13.16	189	10.11	490	26.22
2009	1856	414	22.31	326	17.56	265	14.28	220	11.85	175	9.43	456	24.57
2010	1862	506	27.18	325	17.45	259	13.91	202	10.85	169	9.08	401	21.54

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1997-2010



ΠΙΝΑΚΑΣ 2.34

**ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ  
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1997-2010)**

Έτος	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΕΤΗ											
		0 - 4		5 - 9		10 - 14		15 - 19		20 - 24		≥ 25	
		Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%
1997	26,419,884	2,617,816	9.91	2,531,239	9.58	3,643,479	13.79	6,150,364	23.28	9,636,187	36.47	1,840,799	6.97
1998	26,916,960	3,016,132	11.21	2,895,310	10.76	3,576,598	13.29	6,586,027	24.47	8,904,207	33.08	1,938,686	7.20
1999	26,791,488	3,198,764	11.94	2,868,557	10.71	3,315,491	12.38	7,286,015	27.20	7,605,502	28.39	2,517,159	9.40
2000	28,373,441	3,501,895	12.34	2,795,368	9.85	3,296,007	11.62	7,749,013	27.31	7,395,653	26.07	3,635,505	12.81
2001	24,379,400	3,644,489	14.95	2,327,603	9.55	2,787,089	11.43	6,674,337	27.38	6,172,744	25.32	2,773,138	11.37
2002	24,860,060	4,415,201	17.76	3,061,722	12.32	2,973,054	11.96	5,017,114	20.18	6,321,168	25.43	3,071,801	12.36
2003	24,232,757	4,523,701	18.67	3,171,156	13.09	3,242,811	13.38	4,064,817	16.77	6,185,288	25.52	3,044,984	12.57
2004	23,059,919	5,879,322	25.50	3,101,748	13.45	2,833,816	12.29	2,611,643	11.33	5,868,485	25.45	2,764,905	11.99
2005	21,094,415	6,007,873	28.48	3,150,481	14.94	2,299,643	10.90	2,291,536	10.86	4,571,964	21.67	2,772,918	13.15
2006	21,657,155	6,165,302	28.47	4,057,205	18.73	2,437,758	11.26	2,041,446	9.43	3,447,876	15.92	3,507,568	16.20
2007	21,196,440	6,260,497	29.54	4,059,162	19.15	2,353,711	11.10	1,814,243	8.56	2,143,699	10.11	3,565,128	16.82
2008	21,626,432	8,023,507	37.10	4,067,151	18.81	2,524,602	11.67	1,753,490	8.11	1,647,814	7.62	3,609,868	16.69
2009	21,715,158	7,400,400	34.08	5,700,550	26.25	2,642,367	12.17	1,862,579	8.58	1,134,206	5.22	2,975,056	13.70
2010	22,057,525	9,004,437	40.82	5,535,807	25.10	2,662,385	12.07	1,728,419	7.84	1,100,406	4.99	2,026,071	9.19

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1997-2010**

Από τους πίνακες αυτούς επιβεβαιώνεται ότι το ηλικιακό προφίλ του Κυπριακού στόλου έχει βελτιωθεί σημαντικά. Τόσο το ποσοστό του αριθμού όσο και το ποσοστό της ολικής χωρητικότητας των πλοίων ηλικίας κάτω των 10 ετών αυξάνεται με γρήγορους ρυθμούς. Για πλοία ηλικίας 10 – 14 ετών τα πιο πάνω ποσοστά παραμένουν περίπου στα ίδια επίπεδα και για τα μεγαλύτερα των 14 ετών πλοία μειώνονται. Το 2010 τα πλοία κάτω των 10 ετών αντιπροσώπευαν το 65.92% της ολικής χωρητικότητας του Κυπριακού στόλου, τα πλοία 10 – 14 ετών το 12.07%, ενώ τα πλοία άνω το 14 ετών μόνο το 22.01%. Τα αντίστοιχα ποσοστά για το 1997 ήταν 19.49%, 13.79% και 66.72%.

Οι Πίνακες 2.35 και 2.36 παρουσιάζουν την εξέλιξη του προφίλ μεγέθους του Κυπριακού στόλου συμπεριλαμβανομένων και των μικρών σκαφών με βάση τον αριθμό πλοίων και την ολική χωρητικότητα αντίστοιχα.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.35 ΠΡΟΦΙΛ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1997-2010)</b>											
Έτος	Αριθμός Πλοίων	Ολική Χωρητικότητα Κόροι									
		100 - 9,999		10,000 - 19,999		20,000 - 49,999		50,000 - 99,999		≥ 100,000	
		Αριθ.	%	Αριθ.	%	Αριθ.	%	Αριθ.	%	Αριθ.	%
1997	2799	1,835	65.56	582	20.79	343	12.25	31	1.11	8	0.29
1998	2673	1,705	63.79	572	21.40	349	13.06	39	1.46	8	0.30
1999	2686	1,712	63.74	570	21.22	359	13.37	38	1.41	7	0.26
2000	2728	1,726	63.27	561	20.56	381	13.97	51	1.87	9	0.33
2001	2239	1,393	62.22	457	20.41	335	14.96	48	2.14	6	0.27
2002	2153	1,305	60.61	424	19.69	364	16.91	55	2.55	5	0.23
2003	2031	1,227	60.41	375	18.46	367	18.07	56	2.76	6	0.30
2004	1913	1,165	60.90	331	17.30	358	18.71	55	2.88	4	0.21
2005	1802	1,127	62.54	288	15.98	332	18.42	50	2.77	5	0.28
2006	1828	1,167	63.84	257	14.06	344	18.82	53	2.90	7	0.38
2007	1789	1,194	66.74	231	12.91	299	16.71	56	3.13	9	0.50
2008	1869	1,279	68.43	211	11.29	310	16.59	51	2.73	18	0.96
2009	1856	1,278	68.86	202	10.88	303	16.33	54	2.91	19	1.02
2010	1862	1,283	68.90	192	10.31	310	16.65	58	3.11	19	1.02

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1997-2010**

Από τον Πίνακα 2.35 φαίνεται ότι το ποσοστό πλοίων ολικής χωρητικότητας κάτω των 10,000 κόρων είναι πολύ μεγάλο και κατά τη περίοδο αυτή παρουσιάζει πολύ μικρή διακύμανση. Το 2010 αντιπροσωπεύει το 68.90% του συνολικού αριθμού πλοίων του Κυπριακού στόλου από

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.36 ΠΡΟΦΙΛ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1997-2010)**

Έτος	Ολική Χωρητικότητα Κόροι	Ολική Χωρητικότητα Κόροι									
		100 - 9,999		10,000 - 19,999		20,000 - 49,999		50,000 - 99,999		≥ 100,000	
		Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%	Κ.Ο.Χ	%
1997	26,419,884	4,088,226	15.47	8,525,359	32.27	10,351,409	39.18	2,498,015	9.46	956,875	3.62
1998	26,916,960	4,099,840	15.23	8,389,017	31.17	10,580,834	39.31	2,500,246	9.29	1,347,023	5.00
1999	26,791,488	3,956,502	14.77	8,323,295	31.07	10,682,369	39.87	2,597,187	9.69	1,232,135	4.60
2000	28,373,441	3,887,019	13.70	8,161,366	28.76	11,334,091	39.95	3,424,297	12.07	1,566,668	5.52
2001	24,379,400	3,083,405	12.65	6,759,803	27.73	10,168,584	41.71	3,388,065	13.90	979,543	4.02
2002	24,860,060	2,794,144	11.24	6,282,400	25.27	11,118,722	44.73	3,946,455	15.87	718,339	2.89
2003	24,232,757	2,485,474	10.26	5,610,987	23.15	11,228,696	46.34	4,027,955	16.62	879,645	3.63
2004	23,059,919	2,214,312	9.60	4,997,252	21.67	11,131,061	48.27	4,124,317	17.89	592,977	2.57
2005	21,094,415	1,991,416	9.44	4,393,551	20.83	10,343,927	49.04	3,572,070	16.93	793,451	3.76
2006	21,657,155	2,120,362	9.79	3,935,674	18.17	10,751,365	49.64	3,840,165	17.73	1,009,589	4.66
2007	21,196,440	2,170,093	10.24	3,518,061	16.60	9,281,160	43.79	3,931,647	18.55	1,295,479	6.11
2008	21,626,432	2,398,254	11.09	3,255,636	15.05	9,802,697	45.33	3,513,894	16.25	2,655,951	12.28
2009	21,715,158	2,263,945	10.43	3,194,658	14.71	9,759,089	44.94	3,669,906	16.90	2,827,560	13.02
2010	22,057,525	2,243,123	10.17	3,054,657	13.85	9,944,936	45.09	3,987,250	18.08	2,827,559	12.82

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1997-2010

65.56% που ήταν το 1997. Το ποσοστό των πλοίων μεγέθους άνω των 50,000 ΚΟΧ, παρόλο που παρουσίασε αύξηση τα τελευταία χρόνια της περιόδου αυτής, αντιστοιχεί μόνο στο 4.13% του συνολικού αριθμού πλοίων του Κυπριακού στόλου.

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.36 κατά την περίοδο αυτή το ποσοστό ολικής χωρητικότητας του συνόλου των πλοίων κάτω των 20,000 ΚΟΧ μειώνεται σταδιακά. Για τα πλοία 20,000 – 49,999 κόνων παρουσιάζεται μια ελαφρά αύξηση ενώ για τα πλοία άνω των 50,000 κόνων παρατηρείται μια αισθητή αύξηση.

Παρόλο που όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.35 το 2010 το ποσοστό του αριθμού των πλοίων ολικής χωρητικότητας κάτω των 20,000 κόνων αντιπροσωπεύει το 79.21% του συνολικού αριθμού πλοίων του Κυπριακού στόλου, σε ποσοστό ολικής χωρητικότητας όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.36 αντιπροσωπεύει μόνο το 24.02%. Το ποσοστό ολικής χωρητικότητας του συνόλου των πλοίων με ολική χωρητικότητα 20,000 – 49,999 αντιπροσωπεύει το 45.09% και το αντίστοιχο ποσοστό για πλοία άνω των 50,000 κόνων ολικής χωρητικότητας αντιπροσωπεύει μόνο το 30.90% της ολικής χωρητικότητας του Κυπριακού στόλου. Από την πιο πάνω ανάλυση φαίνεται καθαρά ότι το Κυπριακό νηολόγιο δεν μπόρεσε να προσελκύσει μεγάλο αριθμό μεγάλου μεγέθους πλοίων και θα μπορούσε να πει κανείς ότι είναι νηολόγιο μικρών και μεσαίου μεγέθους σκαφών.

Ο Πίνακας 2.37 παρουσιάζει την εξέλιξη του Κυπριακού στόλου ανά κατηγορία πλοίων. Εάν συγκρίνουμε τον πιο πάνω πίνακα με τον Πίνακα 2.12 θα δούμε ότι κατά την περίοδο 1997 – 2007 παρουσιάζεται μείωση τόσο του συνολικού αριθμού των δεξαμενοπλοίων όσο και της ολικής τους χωρητικότητας. Την ίδια περίοδο παρατηρείται ακόμη μεγαλύτερη μείωση, τόσο στο συνολικό αριθμό των πλοίων όσο και στην ολική τους χωρητικότητα, σε όλους τους άλλους τύπους πλοίων εκτός από την κατηγορία των επιβατηγών. Κατά την περίοδο αυτή τα επιβατηγά πλοία αυξήθηκαν από 55 πλοία ολικής χωρητικότητας 477,153 κόνους το 1997, σε 137 πλοία ολικής χωρητικότητας 829,177 κόνους το 2007. Κατά την περίοδο 2007 - 2010 τα πλοία ξηρού και συνδυασμένου φορτίου εξακολουθούν να μειώνονται τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε ολική χωρητικότητα. Στις υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων παρατηρείται αύξηση. Αξιοσημείωτο είναι ότι στη κατηγορία των δεξαμενοπλοίων μέσα στην τελευταία τριετία παρατηρείται μια ουσιαστική αύξηση της τάξης του 45.51% σε ποσοστό ολικής χωρητικότητας.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.37 ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΩΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ (2007-2010)</b>					
Κατηγορία Πλοίων	Τύπος Πλοίων	2007		2010	
		Αριθμός Πλοίων	Κόροι Ολικής Χωρητικότητας	Αριθμός Πλοίων	Κόροι Ολικής Χωρητικότητας
Δεξαμενόπλοια	Πετρελαίου	65	2,847,397	83	4,584,360
	Υγραερίου	10	165,531	11	407,108
	Χημικών Προϊόντων	67	1,228,497	66	1,180,442
	<b>Σύνολο</b>	<b>142</b>	<b>4,241,425</b>	<b>160</b>	<b>6,171,910</b>
Συνδιασμένοι Φορτίου	Συνδυασμ. Φορτίου	2	63,489	0	0
	<b>Σύνολο</b>	<b>2</b>	<b>63,489</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Ξηρού Φορτίου	Εμπορευματοκιβωτίων	198	3,773,216	212	4,189,375
	Οχηματαγωγά	17	251,331	15	164,466
	Γενικού Φορτίου	253	1,544,745	151	998,728
	Χύδην Φορτίου	287	8,703,448	262	8,317,966
	Πολλαπλών Χρήσεων	22	251,676	43	464,061
	Λοιπά Ξηρού Φορτίου	4	27,618	10	70,677
	Ψυγεία	29	174,098	15	76,322
	<b>Σύνολο</b>	<b>810</b>	<b>14,726,132</b>	<b>708</b>	<b>14,281,595</b>
Επιβατηγά	Ποντοπόρα	57	824,482	52	929,418
	Παράκτια	80	4,695	87	5,316
	<b>Σύνολο</b>	<b>137</b>	<b>829,177</b>	<b>139</b>	<b>934,734</b>
Λοιπά	Πλοία Αναψυχής	392	24,346	447	11,039
	Αλιευτικά	78	75,014	54	45,224
	Βυθοκόροι	7	7,765	37	189,720
	Γεωτρήσεων	2	16,966	3	30,389
	Ρυμουλκά	98	40,586	134	54,195
	Σκάφη Εφοδιασμού	20	45,069	37	104,516
	Λοιπά	101	126,471	143	234,203
	<b>Σύνολο</b>	<b>698</b>	<b>336,217</b>	<b>855</b>	<b>669,286</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>1,789</b>	<b>20,196,440</b>	<b>1,862</b>	<b>22,057,525</b>

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 2007 & 2010

Στον Πίνακα 2.38 παρουσιάζονται τα ετήσια έσοδα του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας κατά την περίοδο 1997 – 2010. Από τον πιο πάνω πίνακα φαίνεται ότι κατά την περίοδο αυτή τα έσοδα του TEN παρουσιάζουν συνεχείς μικρές αυξομειώσεις. Το μέγιστο των άμεσων εσόδων του TEN παρατηρείται το 2002 με συνολικά έσοδα € 10,139,881. Μεταξύ των ετών 1997 και 2010 παρατηρείται αύξηση των εσόδων του TEN της τάξεως του 8.78%, που αν ληφθεί υπόψη η παρούσα αξία χρήματος, στην πραγματικότητα πρόκειται για μείωση των πραγματικών εσόδων του TEN. Όπως ήδη έχουμε αναφέρει τα πιο πάνω έσοδα του TEN αποτελούν μόνο μέρος των άμεσων εσόδων της Κυπριακής Δημοκρατίας από την εμπορική ναυτιλία και τους συναφείς κλάδους. Για να υπολογιστούν τα άμεσα έσοδα της Κυπριακής Δημοκρατίας που προέρχονται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να προστεθούν και τα έσοδα που

καταλήγουν στο κρατικό ταμείο της Κύπρου από την εγγραφή των διαφόρων ναυτιλιακών εταιρειών στην Κύπρο και διάφορες άλλες συναφείς υπηρεσίες. Παρά τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, συνεχίζουν να εγγράφονται στη Κύπρο αρκετές εταιρείες τόσο από υπηκόους της Ευρωπαϊκής Ένωσης τόσο και από υπηκόους τρίτων χωρών. Μέρος από αυτές τις εταιρείες ασκούν δραστηριότητες που έχουν άμεση η έμμεση σχέση με τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.38 ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (1997-2010)</b>		
Έτος	Ποσό ΕΥΡΩ	Αύξηση %
1997	€ 8,490,035	8.48
1998	€ 7,713,182	-9.15
1999	€ 7,582,604	-1.69
2000	€ 7,677,951	1.26
2001	€ 9,000,345	17.22
2002	€ 10,139,881	12.66
2003	€ 9,285,799	-8.42
2004	€ 8,989,743	-3.19
2005	€ 8,546,247	-4.93
2006	€ 8,420,981	-1.47
2007	€ 9,385,040	11.45
2008	€ 9,336,417	-0.52
2009	€ 9,620,632	2.51
2010	€ 9,235,085	-1.09
Περίοδος	Αύξηση Αριθμητική	Αύξηση Ποσοστιαία
1997-2010	€ 745,050	8.78

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 1963-2010**

Το 2010 υπήρχαν συνολικά 140 περίπου ναυτιλιακές εταιρείες διαχείρισης πλοίων και εταιρείες συναφών κλάδων που διατηρούσαν γραφεία στην Κύπρο μέσω των οποίων διεκπεραίωναν τις διεθνείς τους δραστηριότητες. Μερικές από τις μεγαλύτερες εταιρείες πλοιοδιαχείρισης στον κόσμο έχουν τα κεντρικά τους γραφεία και διαχειρίζονται το στόλο τους από την πόλη της Λεμεσού. Οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων με έδρα την Κύπρο διαχειρίζονται πλοία ολικής χωρητικότητας γύρω στα 42 εκατομμύρια κόρους. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία της Κύπρου εργοδοτούνται γύρω στα 4500 άτομα.<sup>139</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.39 ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (1997-2010)**

Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΚΥΠΡΟΣ		ΜΑΛΤΑ		ΠΑΝΑΜΑΣ	
	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %
1997	23,652,626	-0.61	22,984,206	17.99	91,127,912	-
1998	23,301,517	-1.48	24,074,712	4.74	98,222,372	22.78
1999	23,641,000	1.46	28,205,481	17.16	105,248,069	14.99
2000	23,206,439	-1.84	28,170,010	-0.13	114,382,270	24.21
2001	22,761,778	-1.92	27,052,579	-3.97	122,352,071	14.37
2002	22,997,023	1.03	26,331,381	-2.67	124,729,059	24.48
2003	22,054,166	-4.10	25,134,314	-4.55	125,721,658	6.63
2004	21,283,373	-3.49	22,352,570	-11.07	131,451,672	7.59
2005	19,019,124	-10.64	23,015,630	2.97	141,821,709	8.36
2006	19,032,189	0.07	24,849,818	7.97	154,964,649	14.33
2007	18,954,288	-0.41	27,754,385	11.69	168,165,548	17.88
2008	20,109,441	6.09	31,633,307	13.98	183,503,499	6.34
2009	20,168,906	0.30	35,036,988	10.76	190,663,127	7.44
2010	20,-732,488	2.79	38,737,657	10.56	201,264,453	9.21
Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΛΙΒΕΡΙΑ		ΜΠΑΧΑΜΕΣ		ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	
	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %	Κ.Ο.Χ	Μεταβολή %
1997	60,058,368	0.12	25,523,201	4.57	6,314,364	28.94
1998	60,492,104	0.72	27,715,783	8.59	6,441,843	2.02
1999	54,107,214	-10.55	29,482,531	6.37	6,761,811	4.97
2000	51,450,917	-4.91	31,445,118	6.66	9,745,233	44.12
2001	51,784,010	0.65	33,385,713	6.17	11,718,971	20.25
2002	50,400,182	-2.67	35,798,075	7.23	14,672,878	25.21
2003	52,434,624	4.04	34,751,748	-2.92	17,628,157	20.14
2004	53,898,761	2.79	35,388,244	1.83	22,494,505	27.61
2005	59,600,240	10.58	38,418,433	8.56	29,242,222	30.00
2006	68,405,100	14.77	40,830,744	6.28	32,840,480	12.31
2007	76,572,645	11.94	43,739,148	7.12	35,964,159	9.51
2008	82,389,489	7.60	46,542,634	6.41	42,636,787	18.55
2009	91,695,845	11.30	48,119,081	3.39	49,088,266	15.13
2010	106,708,344	16.37	50,369,836	4.68	62,011,182	26.33
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1997 – 2010						
ΣΗΜΑΙΑ		ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ		%		
ΚΥΠΡΟΣ				-2,920,138		
ΜΑΛΤΑ				15,753,451		
ΠΑΝΑΜΑΣ				110,136,541		
ΛΙΒΕΡΙΑ				46,649,976		
ΜΠΑΧΑΜΕΣ				24,846,635		
ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ				55,696,818		
				882.07		

ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping World Fleet Statistics 1997-2010

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.40 ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ (1997-2010)</b>						
Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΚΥΠΡΟΣ		ΜΑΛΤΑ		ΠΑΝΑΜΑΣ	
	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %
1997	1650	-0.12	1,378	10.51	6,188	1.36
1998	1602	-2.91	1,416	2.76	6,143	-0.73
1999	1556	-2.87	1,574	11.16	6,143	0.00
2000	1475	-5.21	1,505	-4.38	6,184	0.67
2001	1407	-4.61	1,421	-5.58	6,245	0.99
2002	1325	-5.83	1,350	-5.00	6,247	0.03
2003	1198	-9.58	1,301	-3.63	6,302	0.88
2004	1084	-9.52	1,181	-9.22	6,477	2.78
2005	992	-8.49	1,220	3.30	6,838	5.57
2006	971	-2.12	1,294	6.07	7,183	5.05
2007	985	1.44	1,421	9.81	7,605	5.87
2008	1016	3.15	1,532	7.81	8,065	6.05
2009	1026	0.98	1,613	5.29	8,100	0.43
2010	1014	-1.17	1,724	6.88	7,986	-1.41
Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΛΙΒΕΡΙΑ		ΜΠΑΧΑΜΕΣ		ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	
	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %	Αριθμός Πλοίων	Μεταβολή %
1997	1,697	0.77	1221	2.95	168	29.23
1998	1,717	1.18	1286	5.32	207	23.21
1999	1,629	-5.13	1294	0.62	230	11.11
2000	1,557	-4.42	1295	0.08	302	31.30
2001	1,566	0.58	1312	1.31	360	19.21
2002	1,535	-1.98	1348	2.74	428	18.89
2003	1,553	1.17	1297	-3.78	515	20.33
2004	1,538	-0.97	1316	1.46	632	22.72
2005	1,653	7.48	1361	3.42	853	34.97
2006	1,907	15.37	1402	3.01	953	11.72
2007	2,171	13.84	1430	2.00	1099	15.32
2008	2,306	6.22	1446	1.12	1265	15.10
2009	2,456	6.50	1426	-1.38	1376	8.77
2010	2,726	10.99	1384	-2.95	1622	17.88

**ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping World Fleet Statistics 1997-2010**

Στον Πίνακα 2.39 παρουσιάζεται η εξέλιξη του Κυπριακού νηολογίου και των κυριοτέρων ανταγωνιστικών νηολογίων με βάση την ολική χωρητικότητα και ο Πίνακας 2.40 παρουσιάζει την ίδια εξέλιξη με βάση τον αριθμό των πλοίων κατά την περίοδο 1997 – 2010. Όπως φαίνεται από τους Πίνακες 2.39 και 2.40 ενώ κατά την περίοδο αυτή το Κυπριακό νηολόγιο συνεχίζει να έχει πτώση μέχρι το 2007 και στη συνέχεια να παρουσιάζει μικρή άνοδο, όλα τα άλλα ανταγωνιστικά νηολόγια παρουσιάζουν σημαντική αύξηση σε αριθμό πλοίων και ακόμη μεγαλύτερη αύξηση σε ολική χωρητικότητα. Την μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση είχε το νηολόγιο των Νησιών Μάρσιαλ με 882.07% ενώ τη μεγαλύτερη αριθμητική αύξηση είχε το νηολόγιο του Παναμά με 110,136,541 κόρους ολικής χωρητικότητας. Τη μικρότερη αύξηση



τόσο ποσοστιαία όσο και αριθμητική είχε το νηολόγιο της Μάλτας με 68.54% και 15,753,451 κόρους ολικής χωρητικότητας αντίστοιχα. Το νηολόγιο της Κύπρου όχι μόνο δεν είχε αύξηση αλλά είχε μείωση της τάξης του 12.35% που αντιστοιχεί σε 2,920,138 κόρους ολικής χωρητικότητας. Αξιοσημείωτο είναι η βραχυχρόνια μείωση του νηολογίου της Λιβερίας που είχε παρατηρηθεί κατά την περίοδο 1998 – 2002 που οφειλόταν στην πολιτική αστάθεια που επικρατούσε στη χώρα λόγω του δευτέρου εμφυλίου πολέμου.<sup>140</sup> Παρόλα αυτά το νηολόγιο της Λιβερίας ανέκαμψε και παρουσίασε την τρίτη μεγαλύτερη αριθμητική αύξηση σε ολική χωρητικότητα μετά το νηολόγιο του Παναμά και των Νησιών Μάρσαλ με 46,649,976 κόρους ολικής χωρητικότητας.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.41 ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (2000-2010)</b>						
ΘΕΣΗ	2000		2007		2010	
	ΧΩΡΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ	Κ.Ο.Χ.	ΧΩΡΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ	Κ.Ο.Χ.	ΧΩΡΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ	Κ.Ο.Χ.
1	ΠΑΝΑΜΑΣ	114,382,270	ΠΑΝΑΜΑΣ	168,165,548	ΠΑΝΑΜΑΣ	201,264,453
2	ΛΙΒΕΡΙΑ	51,450,917	ΛΙΒΕΡΙΑ	76,572,645	ΛΙΒΕΡΙΑ	106,708,344
3	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	31,445,118	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	43,739,148	ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΑΛ	62,011,182
4	ΜΑΛΤΑ	28,170,010	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	36,251,735	ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	55,543,246
5	ΕΛΛΑΔΑ	26,401,716	ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΑΛ	35,964,159	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	50,369,836
6	ΚΥΠΡΟΣ	23,206,439	ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	35,816,230	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	44,869,918
7	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	21,491,085	ΕΛΛΑΔΑ	35,704,485	ΕΛΛΑΔΑ	40,795,358
8	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	18,692,052	ΜΑΛΤΑ	27,754,385	ΜΑΛΤΑ	38,737,657
9	ΚΙΝΑ	16,498,790	ΚΙΝΑ	24,918,518	ΚΙΝΑ	34,705,141
10	ΙΑΠΩΝΙΑ	15,256,624	ΚΥΠΡΟΣ	18,954,288	ΚΥΠΡΟΣ	20,732,488
11	ΗΠΑ	11,110,901	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	14,708,133	ΙΤΑΛΙΑ	17,044,319
12	ΡΩΣΣΙΑ	10,485,916	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	13,443,836	ΙΑΠΩΝΙΑ	16,857,860
13	ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	10,242,199	ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ	13,101,996	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	16,477,909
14	ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΑΛ	9,745,233	ΙΤΑΛΙΑ	12,971,666	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	15,282,545
15	ΙΤΑΛΙΑ	9,048,652	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	12,934,171	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	13,828,168
16	ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ	7,026,358	ΙΑΠΩΝΙΑ	12,787,968	ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ	12,512,549
17	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	7,002,097	ΗΠΑ	11,411,335	ΗΠΑ	11,941,087
18	ΙΝΔΙΑ	6,662,093	ΒΕΡΜΟΥΔΕΣ	9,169,928	ΝΗΣΟΣ ΜΑΝ	11,620,778
19	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	6,552,202	ΙΝΔΙΑ	9,168,046	ΔΑΝΙΑ	11,530,364
20	ΔΑΝΙΑ	6,357,827	ΔΑΝΙΑ	8,967,155	ΑΝΤΙΓΟΥΑ & ΒΕΡΜΟΥΔΑ	10,737,659

ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping World Fleet Statistics 2000, 2007 & 2010

Ο Πίνακας 2.41 παρουσιάζει την εξέλιξη των 20 μεγαλύτερων νηολογίων στην παγκόσμια κατάταξη. Όπως φαίνεται από τον πιο κάτω πίνακα ο Παναμάς εξακολουθεί μέχρι το 2010 να κρατάει τα σκήπτρα της πρώτης θέσης με συνεχή αύξηση της ολικής του χωρητικότητας, με το νηολόγιο της Λιβερίας να έπεται στη δεύτερη θέση. Αλματώδη άνοδο παρουσιάζει το νηολόγιο των Νησιών Μάρσιαλ που το 2000 κατείχαν την 14<sup>η</sup> θέση, το 2007 ανέβηκαν στην 5<sup>η</sup> θέση και το 2010 στην 3<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη. Αξιοσημείωτη είναι η εξέλιξη του νηολογίου της Σιγκαπούρης και του Χόνγκ Κονγκ, δύο νέων ανταγωνιστικών νηολογίων που δεν περιλαμβάνονται στους δύο προηγούμενους Πίνακες των κυριότερων ανταγωνιστικών νηολογίων. Όπως φαίνεται από τον πιο κάτω Πίνακα κατά την περίοδο 2000 – 2010 η χωρητικότητα του νηολογίου της Σιγκαπούρης υπερδιπλασιάστηκε καταλαμβάνοντας την 6<sup>η</sup> θέση με ολική χωρητικότητα 44,869,918 κόρους, ενώ του Χόνγκ Κονγκ υπερπενταπλασιάστηκε καταλαμβάνοντας την 4<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη με ολική χωρητικότητα 55,543,246 κόρους. Το νηολόγιο των Μπαχαμών διατηρεί την τρίτη θέση για μερικά χρόνια και το 2010 πέφτει ελαφρώς στην 5<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη παρά την σημαντική αύξηση της ολικής χωρητικότητας που παρουσίασε. Το νηολόγιο της Μάλτας που έχει καταστεί όπως και η Κύπρος από την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2004 πλήρες μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρά την υπολογίσιμη αύξηση της χωρητικότητας του, το 2010 πέφτει στην 8<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη από την 4<sup>η</sup> που κατείχε το 2000. Αύξηση της ολικής χωρητικότητας παρατηρείται σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό σε όλα τα νηολόγια που εμφανίζονται στον πιο πάνω Πίνακα εκτός από το νηολόγιο της Κύπρου. Το νηολόγιο της Κύπρου όχι μόνο δεν ακολουθεί την άνοδο των άλλων ανταγωνιστικών νηολογίων και των άλλων κυριότερων νηολογίων του πιο πάνω πίνακα, αλλά αντίθετα, από την 6<sup>η</sup> θέση που βρισκόταν το 2000, πέφτει σταδιακά και όπως έχουμε δει από προηγούμενους πίνακες το 2005 κατέρχεται στην 10<sup>η</sup> θέση της παγκόσμιας κατάταξης θέση που διατηρεί μέχρι σήμερα.

Για να μπορέσουμε να καταλήξουμε σε ορθά συμπεράσματα και να βρούμε τους ορθούς λόγους για τους οποίους η ολική χωρητικότητα του Κυπριακού νηολογίου δεν ακολούθησε την εξέλιξη που παρουσίασαν τα ανταγωνιστικά νηολόγια θα πρέπει επιπρόσθετα να μελετήσουμε και την εξέλιξη του ηλικιακού προφίλ, των ποσοστών απωλειών και κατακρατήσεων από τα κυριότερα μνημόνια και την ακτοφυλακή των Η.Π.Α των πλοίων των κυριότερων ανταγωνιστικών της Κύπρου νηολογίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.42 ΗΛΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1997-2010)							
ΕΤΟΣ	ΣΗΜΑΙΑ						
	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ	ΚΥΠΡΟΣ	ΜΑΛΤΑ	ΠΑΝΑΜΑΣ	ΛΙΒΕΡΙΑ	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ
1997	19	16	19	17	12	16	13
1998	19	16	19	16	12	16	15
1999	20	16	19	16	12	16	16
2000	20	16	19	16	12	16	15
2001	20	16	19	16	12	16	14
2002	22	17	19	18	13	17	14
2003	21	16	18	17	12	15	12
2004	22	15	18	18	12	15	12
2005	22	15	17	18	12	15	11
2006	22	14	17	18	12	15	10
2007	22	14	16	19	12	15	10
2008	22	13	15	18	12	15	9
2009	22	12	13	18	11	14	8
2010	21	11	12	17	10	13	8

**ΠΗΓΗ: Lloyds Register of Shipping World Fleet Statistics 1997-2010**

Ο Πίνακας 2.42 παρουσιάζει το ηλικιακό προφίλ της Κύπρου, των ανταγωνιστικών νηολογίων, καθώς επίσης και το παγκόσμιο ηλικιακό προφίλ την περίοδο 1997 – 2010. Όπως φαίνεται από τον πίνακα αυτό, παρόλο που η μέση ηλικία των πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο είναι πολύ μεγάλη και κατά την περίοδο αυτή όχι μόνο δεν μειώνεται αλλά συνεχίζει να αυξάνεται, η μέση ηλικία των πλοίων τόσο του Κυπριακού νηολογίου όσο και των κυριοτέρων ανταγωνιστικών νηολογίων εκτός από τον Παναμά μειώνεται αισθητά. Το νηολόγιο του Παναμά που κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη παρουσίασε μικρές αυξομειώσεις και το 2010 η μέση ηλικία των πλοίων του είναι 17 χρόνια, όσο ήταν και το 1997. Η μέση ηλικία των πλοίων όλων των υπολοίπων ανταγωνιστικών νηολογίων, συμπεριλαμβανομένης και της Κύπρου, κυμαίνεται μεταξύ 8 και 13 χρόνια. Το 2010 η μέση ηλικία των πλοίων του νηολογίου της Κύπρου είναι 11 χρόνια και του νηολογίου της Μάλτας 12 χρόνια. Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι την περίοδο αυτή η μέση ηλικία των πλοίων όλων των κυριοτέρων ανταγωνιστικών νηολογίων ήταν μικρότερη από την μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου.

Ο Πίνακας 2.43 παρουσιάζει τα ποσοστά ολικών απωλειών του νηολογίου της Κύπρου και των ανταγωνιστικών νηολογίων τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε ολική χωρητικότητα κατά την περίοδο 1997 – 2010.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.43 ΠΟΣΟΣΤΑ ΟΛΙΚΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ  
ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ 1997-2010**

Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΚΥΠΡΟΣ		ΜΑΛΤΑ		ΠΑΝΑΜΑΣ	
	Απώλειες Πλοίων	Απώλειες Χωρ/τας	Απώλειες Πλοίων	Απώλειες Χωρ/τας	Απώλειες Πλοίων	Απώλειες Χωρ/τας
1997	0.55	0.85	0.44	0.38	0.23	0.14
1998	0.56	0.43	0.71	0.54	0.44	0.18
1999	0.77	0.88	0.57	0.37	0.39	0.25
2000	0.47	0.46	0.33	0.54	0.36	0.23
2001	0.57	0.78	0.49	0.30	0.29	0.14
2002	0.15	0.01	0.07	0.05	0.22	0.18
2003	0.25	0.12	0.46	0.44	0.22	0.04
2004	0.00	0.00	0.25	0.10	0.15	0.06
2005	0.40	0.25	0.25	0.18	0.20	0.05
2006	0.00	0.00	0.00	0.00	0.43	0.21
2007	0.20	0.12	0.07	0.06	0.34	0.12
2008	0.00	0.00	0.07	0.02	0.25	0.07
2009	0.10	0.02	0.19	0.18	0.27	0.18
2010	0.00	0.00	-	-	-	-

Έτος	ΣΗΜΑΙΑ					
	ΛΙΒΕΡΙΑ		ΜΠΑΧΑΜΕΣ		ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	
	Απώλειες Πλοίων	Απώλειες Χωρ/τας	Απώλειες Πλοίων	Απώλειες Χωρ/τας	Απώλειες Πλοίων	Απώλειες Χωρ/τας
1997	0.00	0.00	0.33	0.06	0.00	0.00
1998	0.35	0.13	0.23	0.09	0.00	0.00
1999	0.18	0.29	0.39	0.20	0.00	0.00
2000	0.45	0.15	0.15	0.04	0.00	0.00
2001	0.19	0.25	0.23	0.17	0.00	0.00
2002	0.00	0.00	0.22	0.29	0.00	0.00
2003	0.13	0.05	0.39	0.17	0.00	0.00
2004	0.00	0.00	0.23	0.01	0.16	0.09
2005	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2006	0.10	0.03	0.00	0.00	0.10	0.02
2007	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2008	0.04	0.04	0.07	0.01	0.00	0.00
2009	0.08	0.11	0.00	0.00	0.07	0.01
2010	-	-	-	-	-	-

**ΠΗΓΗ: Lloyd's Register of Shipping World Fleet Statistics 1997-2010 &  
Lloyd's Register of Shipping World Casualty Statistics 1997-2010**

Από τον Πίνακα αυτό φαίνεται ότι σε γενικές γραμμές όλα τα νηολόγια παρουσιάζουν μείωση στις ολικές απώλειες πλοίων. Η Κύπρος που το 1997 βρισκόταν στη χειρότερη θέση από άποψη ολικών απωλειών με συνεχή βελτίωση το 2010 φθάνει σε αξιοζήλευτη κατάσταση όπου και παρουσιάζει μηδενικές απώλειες. Αξιοσημείωτη επίσης είναι και η βελτίωση του νηολογίου της Μάλτας που το 1997 ήταν το δεύτερο μετά την Κύπρο χειρότερο νηολόγιο στον τομέα των ολικών απωλειών. Τα υπόλοιπα ανταγωνιστικά νηολόγια εκτός από το νηολόγιο του Παναμά κατόρθωσαν να πετύχουν πολύ χαμηλά ποσοστά ολικών απωλειών πριν από το Κυπριακό νηολόγιο. Το νηολόγιο του Παναμά, παρόλο που το 1997 βρισκόταν σε πολύ καλύτερη θέση από την Κύπρο, παρά την μικρή βελτίωση που είχε, το 2010 είχε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό ολικών απωλειών από το Κυπριακό νηολόγιο.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.44 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΥΠΕΡΒΑΣΗΣ ΚΑΤΑΚΡΑΤΗΣΕΩΝ ΜΝΗΜΟΝΙΩΝ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΚΙΟ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ (2000-2010)</b>						
<b>ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥ</b>						
<b>ΧΩΡΑ</b>	<b>ΕΤΟΣ</b>					
	2000	2002	2004	2006	2008	2010
ΚΥΠΡΟΣ	1.82	1.33	0.44	-0.71	-0.89	-1.20
ΜΑΛΤΑ	2.10	1.65	0.44	-0.17	-0.59	-0.99
ΠΑΝΑΜΑΣ	1.91	1.90	1.07	0.96	1.27	-0.30
ΛΙΒΕΡΙΑ	-0.44	-0.80	-1.05	-1.31	-1.09	-1.20
ΜΠΑΧΑΜΕΣ	0.02	-0.28	-0.88	-1.21	-1.29	-1.51
ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	-0.42	-0.20	-0.88	-1.52	-1.34	-1.42
<b>ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΤΟΚΙΟ</b>						
<b>ΧΩΡΑ</b>	<b>ΕΤΟΣ</b>					
	2000	2002	2004	2006	2008	2010
ΚΥΠΡΟΣ	-	-0.02	0.08	-0.34	-0.47	-0.27
ΜΑΛΤΑ	-	0.47	0.73	-0.12	-0.04	0.33
ΠΑΝΑΜΑΣ	-	-0.64	-0.57	-0.77	-0.49	-0.37
ΛΙΒΕΡΙΑ	-	-1.11	-1.02	-1.08	-1.13	-0.92
ΜΠΑΧΑΜΕΣ	-	-1.16	-0.97	-0.97	-1.27	-1.05
ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	-	-0.90	-0.82	-1.02	-0.86	-0.65

**ΠΗΓΗ: The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Reports 2000 – 2010 & Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Reports 2000 – 2010**

Στον Πίνακα 2.44 παρουσιάζονται οι συντελεστές υπέρβασης κατακρατήσεων των δύο κυριότερων Μνημονίων Συνεννόησης Παρισιού και Τόκιο του νηολογίου της Κύπρου και των ανταγωνιστικών νηολογίων κατά την περίοδο 2000 – 2010. Τα δύο πιο πάνω Μνημόνια Συνεννόησης είναι τα σημαντικότερα και τα πλέον αντιπροσωπευτικά από 9 συνολικά Μνημόνια Συνεννόησης που υπάρχουν. Για το λόγο αυτό τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων

των δύο πιο πάνω μνημονίων δίνουν μια αντιπροσωπευτική εικόνα της εξέλιξης των διαφόρων ανταγωνιστικών νηολογίων στον τομέα των κατακρατήσεων. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.43 τα κυριότερα ανταγωνιστικά νηολόγια κατάφεραν τελικά με κάποια χρονική διαφορά να μπουν στη λευκή λίστα του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού. Τις πιο καλές επιδόσεις είχαν τα νηολόγια των Νησιών Μάρσιαλ, Μπαχαμών και Λιβερίας που κατάφεραν να μπουν στη Λευκή λίστα από τις αρχές τις δεκαετίας. Τα νηολόγια της Κύπρου και της Μάλτας μπήκαν στη Λευκή λίστα στα μέσα της δεκαετίας ενώ το νηολόγιο του Παναμά μόλις το 2010. Από τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που έγιναν σύμφωνα με το Μνημόνιο Συνεννόησης του Τόκιο φαίνεται ότι όλα τα ανταγωνιστικά νηολόγια εκτός από το νηολόγιο της Μάλτας και της Κύπρου είχαν πετύχει αρνητικούς συντελεστές υπέρβασης και εντάχθηκαν στη Λευκή λίστα από τις αρχές δεκαετίας. Το νηολόγιο της Κύπρου όπως φαίνεται και από τον Πίνακα 2.29 πέτυχε αρνητικό συντελεστή υπέρβασης από το 2005 και εξακολουθεί να διατηρεί αρνητικό συντελεστή μέχρι σήμερα. Η Μάλτα πέτυχε αρνητικό συντελεστή υπέρβασης μετά τα μέσα της δεκαετίας αλλά το 2010 παρουσίασε και πάλι θετικό συντελεστή υπέρβασης που την τοποθετούσε και πάλι από τη λευκή στην γκριζα ζώνη. Αξιοσημείωτο είναι ότι το νηολόγιο του Παναμά είχε πολύ καλύτερα αποτελέσματα κατά τις επιθεωρήσεις βάσει του Μνημονίου Συνεννόησης του Τόκιο από εκείνα του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.45 ΜΕΣΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΤΑΚΡΑΤΗΣΕΩΝ 3 ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΤΩΝ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ ΗΠΑ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ (2000-2010)</b>						
<b>ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ ΗΠΑ</b>						
<b>ΧΩΡΑ</b>	<b>ΕΤΟΣ</b>					
	1998-2000	2000-2002	2002-2004	2004- 2006	2006-2008	2008-2010
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ	3.55	2.40	2.30	1.78	1.75	1.86
ΚΥΠΡΟΣ	5.42	2.97	3.15	2.35	1.58	1.85
ΜΑΛΤΑ	4.75	3.85	3.86	2.95	2.74	3.43
ΠΑΝΑΜΑΣ	5.17	3.30	3.36	1.99	2.46	2.78
ΛΙΒΕΡΙΑ	2.03	1.21	1.32	1.12	1.23	0.73
ΜΠΑΧΑΜΕΣ	2.27	1.85	1.45	1.20	1.75	1.34
ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	0.32	2.04	0.60	0.75	0.80	0.86

**ΠΗΓΗ: United States Coast Guard Annual Port State Control Reports 2000 - 2010**

Ο Πίνακας 2.45 παρουσιάζει το μέσο ποσοστό κατακρατήσεων του παγκόσμιου στόλου και των ανταγωνιστικών νηολογίων των 3 τελευταίων ετών (κυλιόμενων) από την ακτοφυλακή ΗΠΑ την περίοδο 2000 – 2010. Όπως φαίνεται από τον πιο πάνω πίνακα τα νηολόγια της Λιβερίας, των Μπαχαμών και Νησιών Μάρσιαλ σε μέσο ποσοστό κατακρατήσεων από την ακτοφυλακή ΗΠΑ βρίσκονταν πάντοτε πολύ κάτω από το μέσο ποσοστό κατακρατήσεων του

παγκοσμίου στόλου. Το νηολόγιο της Κύπρου κατάφερε να πέσει κάτω από το παγκόσμιο μέσο ποσοστό κατακρατήσεων το 2008 και έκτοτε παραμένει οριακά σε χαμηλότερα επίπεδα από το παγκόσμιο μέσο ποσοστό κατακρατήσεων. Το νηολόγιο της Μάλτας και του Παναμά παρά τη βελτίωση που είχαν κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας το 2010 το μέσο ποσοστό κατακρατήσεων των πλοίων τους εξακολουθεί να βρίσκεται πάνω από το παγκόσμιο μέσο ποσοστό κατακρατήσεων. Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι κατά την τελευταία δεκαετία παρατηρήθηκε αισθητή βελτίωση και στο μέσο ποσοστό κατακρατήσεων του παγκοσμίου στόλου από την ακτοφυλακή ΗΠΑ και για να πετύχουν τα πιο πάνω ανταγωνιστικά νηολόγια χαμηλότερα ποσοστά κατακρατήσεων από εκείνα του παγκοσμίου έπρεπε η μείωση των κατακρατήσεων των πλοίων τους να γίνει με πολύ πιο γρήγορους ρυθμούς.

Αναλύοντας τους συντελεστές υπέρβασης των Μνημονίων Συνεννόησης Παρισιού και Τόκιο και το μέσο ποσοστό κατακρατήσεων από την ακτοφυλακή ΗΠΑ των πιο πάνω ανταγωνιστικών νηολογίων θα μπορούσαμε να πούμε σε γενικές γραμμές ότι κατά την τελευταία δεκαετία όλα τα ανταγωνιστικά νηολόγια, αν και μερικά με κάποια χρονική καθυστέρηση, παρουσίασαν σημαντική βελτίωση στα ποσοστά κατακρατήσεων των πλοίων τους στα διάφορα λιμάνια. Σημαντική επίσης μείωση, όπως έχουμε προαναφέρει, παρατηρήθηκε και στις ολικές απώλειες των κυριότερων ανταγωνιστικών νηολογίων. Τα νηολόγια της Μάλτας και του Παναμά, ενδεχομένως λόγω της μεγαλύτερης μέσης ηλικίας των πλοίων τους και της ραγδαίας αύξησης των στόλων τους, πέτυχαν τη μείωση των κατακρατήσεων και ολικών απωλειών του στόλου τους με πιο αργούς ρυθμούς. Την περίοδο αυτή σημαντική ήταν και η μείωση των απωλειών και των κατακρατήσεων και των δύο άλλων νέων ανταγωνιστικών νηολογίων, Σιγκαπούρης και Χονγκ Κονγκ που δεν εμφανίζονται στους πιο πάνω πίνακες.<sup>141</sup>

Από την πιο πάνω ανάλυση φαίνεται ότι μετά την επιβολή των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παρόλο που όλα τα ανταγωνιστικά νηολόγια σε γενικές γραμμές εξελίσσονταν με παρόμοιους ρυθμούς με την Κύπρο για θέματα που αφορούσαν την ασφάλεια και την ποιοτική αναβάθμιση των στόλων τους, κατόρθωσαν να αυξήσουν σημαντικά τόσο τον αριθμό των πλοίων τους όσο και την ολική τους χωρητικότητα, ενώ αντίθετα τόσο ο αριθμός όσο και η ολική χωρητικότητα του Κυπριακού νηολογίου μειώθηκε. Η σύγκριση της εξέλιξης του Κυπριακού νηολογίου με την εξέλιξη των κυριότερων ανταγωνιστικών νηολογίων αν και είναι αναγκαία για να μπορέσουμε να εντοπίσουμε τους παράγοντες που

επηρέασαν αρνητικά το Κυπριακό νηολόγιο, η σύγκριση αυτή μας δίνει μόνο μια γενικότερη εικόνα διότι δεν εξελίχτηκαν όλα τα ανταγωνιστικά νηολόγια μέσα στις ίδιες συνθήκες. Για να μπορέσουμε όμως να κάνουμε πιο ρεαλιστικές εκτιμήσεις και να καταλήξουμε σε πιο ορθά συμπεράσματα, για τους ίδιους λόγους που αναφέραμε στην προηγούμενη περίοδο της πρώτης φάσης των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, θα πρέπει να συγκρίνουμε το νηολόγιο της Κύπρου με εκείνο της Μάλτας.

Τόσο η Κύπρος όσο και η Μάλτα για να μπορέσουν να εναρμονίσουν την ναυτιλιακή τους νομοθεσία και να βελτιώσουν τα επίπεδα ασφάλειας του στόλου τους προχώρησαν στην αναδιοργάνωση των κρατικών φορέων που ήταν υπεύθυνοι για τη ναυτιλία και ακολούθησαν παρόμοια προγράμματα δράσης που τους επέτρεψαν να ενταχθούν χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στη συνέχεια και οι δύο χώρες προχώρησαν σταδιακά σε πλήρη εναρμόνιση με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο σε όλους τους ναυτιλιακούς τομείς και πέτυχαν με αυτό τον τρόπο υψηλά επίπεδα ασφάλειας στους στόλους τους, που όπως φαίνεται από την πιο πάνω ανάλυση των στατιστικών στοιχείων, είχε σαν αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των απωλειών και των κατακρατήσεων των πλοίων τους στα διάφορα λιμάνια.

Από τον Πίνακα 2.39 φαίνεται ότι ενώ οι στόλοι των δύο χωρών το 1997, έτος έναρξης των διευρυνόμενων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, είχαν περίπου την ίδια ολική χωρητικότητα μέχρι το 2000, έτος που άρχισαν οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις των δύο χωρών, η ολική χωρητικότητα του Κυπριακού στόλου παρουσίασε μικρή μείωση κατεβαίνοντας στους 23,206,439 κόρους ενώ η ολική χωρητικότητα του στόλου της Μάλτας παρουσίασε σημαντική αύξηση φθάνοντας στους 28,170,010 κόρους. Κατά την προενταξιακή περίοδο η ολική χωρητικότητα των στόλων και των δύο νηολογίων παρουσίασε πτώση με αποτέλεσμα στο τέλος του 2004 η ολική χωρητικότητα του Κυπριακού νηολογίου να μειωθεί στους 21,283,373 κόρους και του νηολογίου της Μάλτας στους 22,352,570 κόρους. Αυτό εξηγείται με τα πιο αυστηρά μέτρα που πήραν τα δύο νηολόγια για τη βελτίωση της ποιότητας των στόλων τους και την αβεβαιότητα που επικρατούσε στους διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους κατά πόσο τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που είχαν τα δύο νηολόγια θα παρέμεναν και μετά την πλήρη ένταξη τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Με την ένταξη των δύο αυτών χωρών στην Ευρωπαϊκή Ένωση την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2004 δεν καταργήθηκαν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που είχαν τα δύο νηολόγια αλλά αντίθετα ενισχύθηκαν και ενσωματώθηκαν μέσα στο Ευρωπαϊκό Κεκτημένο. Η θετική αυτή εξέλιξη εκτός του ότι εξασφάλιζε τη διατήρηση μεγάλου ποσοστού του παγκόσμιου στόλου κάτω από τις σημαίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, άνοιγε διάπλατα και το



δρόμο για την περαιτέρω ανάπτυξη τόσο του νηολογίου της Κύπρου όσο και του νηολογίου της Μάλτας.

Παρά τις ευνοϊκές συνθήκες που δημιουργήθηκαν μετά την πλήρη ένταξη των δύο χωρών στην Ευρωπαϊκή Ένωση η ολική χωρητικότητα του νηολογίου της Κύπρου όχι μόνο δεν αυξήθηκε αλλά συνεχίζει να πέφτει σταδιακά για να φθάσει το 2007 στους 18,954,288 κόρους που είναι το χαμηλότερο επίπεδο της περιόδου αυτής. Από την επόμενη χρονιά όμως η ολική χωρητικότητα του Κυπριακού νηολογίου άρχισε να ανεβαίνει σταδιακά και έφθασε το 2010 στους 20,732,488 κόρους, που είναι ακόμη χαμηλότερη από τα επίπεδα που είχε με την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αντίθετα η ολική χωρητικότητα του νηολογίου της Μάλτας μέσα στο νέο Ευρωπαϊκό περιβάλλον εξελίσσεται με επιταχυνόμενους ρυθμούς και το 2010 ανήλθε στους 38,737,657 κόρους και μέσα σε 6 χρόνια αύξησε κατά 73.3% την ολική χωρητικότητα του εμπορικού της στόλου.

Τόσο από την πιο πάνω σύγκριση με το νηολόγιο της Μάλτας που όπως ήδη έχει διαφανεί, επηρεάστηκε από τις ίδιες περίπου γενικότερες παραμέτρους όσο και από τη σύγκριση με όλα τα άλλα ανταγωνιστικά ανοικτά νηολόγια αποδεικνύεται ότι ο ισχυρισμός ότι η μείωση τόσο του αριθμού πλοίων όσο και της ολικής χωρητικότητας του Κυπριακού νηολογίου οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στα αυστηρά μέτρα που έλαβε η Κυπριακή Κυβέρνηση για την ποιοτική αναβάθμιση του στόλου της και τη μείωση των σοβαρών ατυχημάτων και απωλειών στον εμπορικό της στόλο, δεν ευσταθεί. Αναμφίβολα τα πιο πάνω μέτρα που έλαβε η Κυπριακή Κυβέρνηση, κατά την διάρκεια των προενταξιακών διαπραγματεύσεων και την εναρμόνιση της νομοθεσίας της και των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων της με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο, βραχυχρόνια συνέβαλαν σε κάποιο βαθμό στην ελαφρά μείωση του Κυπριακού στόλου, κάτι που όπως έχουμε αναλύσει πιο πάνω, συνέβηκε σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό και με το νηολόγιο της Μάλτας. Η ουσιαστικότερη διαφορά μεταξύ του νηολογίου της Κύπρου και του νηολογίου της Μάλτας είναι η ύπαρξη των συνεπειών της Τουρκικής Εισβολής γενικότερα και η επιβολή των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων ειδικότερα. Φυσικά υπάρχουν και άλλες διαφορές μεταξύ των δύο νηολογίων που κατά την άποψη μας επηρέασαν με διαφορετικό τρόπο την εξέλιξη των δύο νηολογίων αλλά αυτές οι διαφορές δεν αποτέλεσαν την κύρια αιτία της συρρίκνωσης του Κυπριακού νηολογίου σε αντίθεση με τα κυριότερα ανοικτά νηολόγια. Τα πιο πάνω οδηγούν στο αβίαστο συμπέρασμα ότι για τη συρρίκνωση του Κυπριακού νηολογίου ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα και σε πολύ μικρότερο βαθμό η μη έγκαιρη και προς την ορθή κατεύθυνση αναδιοργάνωση και

στελέχωση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, η λήψη ετεροβαρών μέτρων στα θέματα ασφάλειας χωρίς να δίνεται η ίδια έμφαση στους τομείς του νηολογίου, οικονομικό τομέα και τομέα προβολής. Επίσης μέσα από τις συνεντεύξεις των διαφόρων φορέων και παραγόντων της ναυτιλίας διαφαίνεται ότι σε κάποιο βαθμό η συρρίκνωση του Κυπριακού νηολογίου οφείλεται στην έλλειψη αποφασιστικότητας αλλά και ελαστικότητας των διαφόρων κρατικών φορέων στη λήψη των σωστών μέτρων που χρειάζονται για την αντιμετώπιση του πιο πάνω προβλήματος, τη χάραξη ορθής ναυτιλιακής πολιτικής και διαφόρων άλλων αγκυλώσεων του κυβερνητικού μηχανισμού που παραμένει προσκολλημένος σε πρακτικές του παρελθόντος.<sup>142</sup>

Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να τονίσουμε ότι παρά τα πιο πάνω συγκριτικά μειονεκτήματα που έχει η Κύπρος σε σχέση με τη Μάλτα έχει και αρκετά συγκριτικά πλεονεκτήματα που κατά την άποψη μας δεν αξιοποιήθηκαν στο βαθμό που θα έπρεπε να αξιοποιηθούν. Η Κύπρος είναι μια πολύ μεγαλύτερη χώρα από τη Μάλτα με πολύ πιο ανώτερες υποδομές και εμπειρία όχι μόνο στο ναυτιλιακό τομέα αλλά και σε όλους τους άλλους τομείς. Επιπρόσθετα το μεγαλύτερο συγκριτικό πλεονέκτημα της Κύπρου είναι το ότι είναι ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου όπου εδρεύουν μεγάλος αριθμός πολύ σημαντικών εταιριών πλοιοδιαχείρισης. Τα γενικότερα πλεονεκτήματα της Κύπρου φαίνονται και στην έκθεση αξιολόγησης σημαίας του 2003 για τα πέντε μεγαλύτερα ανοικτά νηολόγια και του νηολογίου της Σιγκαπούρης του πανεπιστημίου του Κάρντιφ όπου συμπεριλαμβάνονται και τα νηολόγια της Κύπρου και της Μάλτας. Στην έκθεση αυτή το νηολόγιο της Κύπρου κατατάχθηκε στην κατηγορία «Καλή» ενώ τα ανταγωνιστικά νηολόγια Μάλτα, Μπαχάμες, Λιβερία και Παναμά κατατάχθηκαν στην κατηγορία «Μέτρια»<sup>143</sup>. Λαμβάνοντας υπόψη όλους τους πιο πάνω παράγοντες εκτιμούμε ότι χωρίς την ύπαρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων και τα άλλα μειονεκτήματα της Κύπρου που αναφέραμε πιο πάνω θα υπήρχε η δυνατότητα τα μεγάλα συγκριτικά πλεονεκτήματα που αναφέραμε πιο πάνω να καταστήσουν την Κύπρο ένα από τα τρία πιο μεγάλα νηολόγια στην παγκόσμια κατάταξη και ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα στο τομέα της πλοιοδιαχείρισης.

## **2.7 ΓΕΝΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

Από τις πιο πάνω αναλύσεις διαφάνηκε ότι η Τουρκική εισβολή και τα Τουρκικά περιοριστικά Μέτρα ειδικότερα τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή το

1997 είχαν πολύ αρνητικές επιπτώσεις στη ναυτιλία και στην οικονομία της Κύπρου. Παρόλο που μέχρι σήμερα δεν έγιναν λεπτομερείς μελέτες για την εκτίμηση των οικονομικών συνεπειών των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στη Κυπριακή ναυτιλία και στην οικονομία της Κύπρου θα προσπαθήσουμε μέσα στα περιορισμένα πλαίσια αυτής της μελέτης να εκτιμήσουμε αυτές τις αρνητικές οικονομικές συνέπειες και έστω και κατά προσέγγιση όπου είναι δυνατό να τις εκφράσουμε σε νομισματικά μεγέθη.

Η έκρυθμη κατάσταση που κατά περιόδους επικρατούσε στην Κύπρο πριν από την Τουρκική εισβολή δεν φαίνεται να είχε σοβαρή επίδραση στην ανάπτυξη της Κυπριακής ναυτιλίας που τότε βρισκόταν στα σπάργανα της. Κατά το τέλος της περιόδου πριν από την Τουρκική εισβολή η Κυπριακή ναυτιλία αναπτυσσόταν με γρήγορους ρυθμούς και είχε δημιουργηθεί μια πολύ ευνοϊκή δυναμική για την περαιτέρω εξέλιξη της. Η Τουρκική εισβολή του 1974 είχε πολύ αρνητικές συνέπειες για τη Κυπριακή ναυτιλία. Η Τουρκική εισβολή όχι μόνο ανέκοψε την περαιτέρω ανάπτυξη του Κυπριακού νηολογίου αλλά σηματοδότησε την έναρξη της συρρίκνωσης του που συνεχίστηκε μέχρι το έτος 1981. Παρόλο που από το έτος 1982 άρχισε η ανάκαμψη του Κυπριακού νηολογίου και συνεχίστηκε μέχρι την έναρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων του 1987 δεν υπάρχει αμφιβολία ότι την περίοδο αυτή το Κυπριακό νηολόγιο εάν δεν ακολουθούσε η Τουρκική εισβολή θα είχε πολύ μεγαλύτερη εξέλιξη. Επίσης εκτιμούμε ότι εάν δεν μεσολαβούσε η Τουρκική εισβολή ο κλάδος της πλοιοδιαχείρισης θα εξελισσόταν πολύ πιο νωρίς και η Κύπρος θα είχε πολύ μεγαλύτερη ανάπτυξη στον τομέα αυτό. Δυστυχώς όμως λόγω έλλειψης στοιχείων είναι πολύ δύσκολο να εκτιμήσουμε την έκταση των οικονομικών συνεπειών της Τουρκικής εισβολής στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Δεν υπάρχει όμως αμφιβολία ότι η Τουρκική εισβολή αρχικά οδήγησε σε συρρίκνωση της Κυπριακής ναυτιλίας και αργότερα επιβράδυνε το ρυθμό ανάπτυξης της με πολύ αρνητικές συνέπειες για την οικονομία της. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.15 αυτό αντανακλάται και στα ετήσια έσοδα του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας κατά την περίοδο αυτή.

Παρόλο που μετά το 1987 και μέχρι το 1995 η συνολική ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία είχε ανοδική τάση, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η πρώτη φάση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων του 1987 αρχικά επιβράδυνε το ρυθμό ανάπτυξης και τελικά οδήγησε σε σταδιακή μείωση τόσο του αριθμού των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία όσο και της ολικής τους χωρητικότητας. Η πρώτη φάση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων επηρέασε σε πολύ μικρότερο βαθμό τον τομέα της πλοιοδιαχείρισης. Τα διευρυμένα όμως

Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα επηρέασαν σε πιο μεγάλο βαθμό τόσο το Κυπριακό νηολόγιο όσο και τον τομέα της πλοιοδιαχείρισης. Οι οικονομικές συνέπειες όπως θα δούμε στην πιο κάτω ανάλυση στο τομέα της ναυτιλίας ήταν διαφορετικές από το τομέα της διαχείρισης πλοίων. Θα προσπαθήσουμε με τα περιορισμένα μέσα που έχουμε στη διάθεση μας να εκτιμήσουμε τις απώλειες εσόδων του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας και των άλλων φορέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας και συναφών κλάδων για το έτος 2010 εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Στη συνέχεια θα προσπαθήσουμε να υπολογίσουμε έστω και κατά προσέγγιση τις συνολικές απώλειες των πιο πάνω εσόδων της Κυπριακής οικονομίας για την περίοδο 2001 – 2010.

Από τα ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν από διάφορους παράγοντες των ναυτιλιακών εταιρειών και διαφόρων φορέων της Κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας και συναφών κλάδων εκτιμούμε ότι το 2010 η συνολική ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία θα ανερχόταν σε 60,000,000 τόνο. Οι δυνατότητες που υπήρχαν για περαιτέρω ανάπτυξη του Κυπριακού νηολογίου επιβεβαιώνεται και από τις διάφορες μελέτες της Κεντρική Τράπεζας της Κύπρου για τη ναυτιλία και τη βιομηχανία πλοιοδιαχείρισης όπου διαπιστώνεται ότι από το σύνολο των πλοίων η διαχείριση των οποίων γίνεται από την Κύπρο και των οποίων η ολική χωρητικότητα υπερβαίνει τα 40 εκατομμύρια τόνο, μόνο το 5% των πλοίων αυτών φέρουν την Κυπριακή σημαία.<sup>144</sup> Επίσης μέσα από παρόμοιες συνεντεύξεις και ερωτηματολόγια εκτιμούμε ότι, εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, οι δραστηριότητες των εταιρειών διαχείρισης πλοίων στο τομέα διαχείρισης μόνο πληρωμάτων θα είχαν επιπρόσθετη ετήσια αύξηση την περίοδο 1987 – 1996 1.0% και την περίοδο 1997-2010 1.4% στους δε άλλους τομείς θα είχαν επιπρόσθετη ετήσια αύξηση 2% κατά την περίοδο 1987 – 1997 και 2.96% κατά την περίοδο 1997 – 2010.<sup>145</sup> Με βάση αυτά τα δεδομένα η συνολική επιπρόσθετη αύξηση μέχρι το έτος 2001 θα ήταν 18.41% για τον τομέα διαχείρισης πληρωμάτων μόνο και 41.04% για τους υπόλοιπους τομείς και μέχρι το τέλος του 2010 η συνολική επιπρόσθετη αύξηση θα ήταν 34.20% για τον τομέα διαχείρισης πληρωμάτων μόνο και 83.38% για τους υπόλοιπους τομείς.

Για τη διευκόλυνση των υπολογισμών οι εκτιμώμενες απώλειες εσόδων της Κυπριακής οικονομίας από την Κυπριακή εμπορική ναυτιλία χωρίζονται σε δύο κατηγορίες για τις οποίες έχουν ετοιμαστεί ξεχωριστοί πίνακες. Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται οι απώλειες των εσόδων που εισπράττονται από το TEN, εκτός από το φόρο για τη διαχείριση πλοίων που θα περιληφθούν στις απώλειες εσόδων από την πλοιοδιαχείριση. Στη δεύτερη κατηγορία

περιλαμβάνονται όλες οι άλλες απώλειες εσόδων που προέρχονται από την Κυπριακή εμπορική ναυτιλία.

Ο Πίνακας 2.46 περιλαμβάνει τις απώλειες εσόδων της πρώτης κατηγορίας που προέρχονται από την Κυπριακή εμπορική ναυτιλία και παρουσιάζει για κάθε έτος την πραγματική και εκτιμώμενη ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία, τα συνολικά πραγματικά έσοδα του TEN όπως παρουσιάζονται στον Πίνακα 2.38, το φόρο από τη διαχείριση πλοίων που καταβάλλεται στο TEN, τα έσοδα του TEN χωρίς το φόρο διαχείρισης πλοίων, το πληθωρισμό, το συντελεστή παρούσας αξίας για το 2010 που έχει υπολογιστεί με βάση τον πληθωρισμό, τα εκτιμώμενα έσοδα του TEN χωρίς το φόρο διαχείρισης σε παρούσα αξία (2010) και τα εκτιμώμενα έσοδα και εκτιμώμενη απώλεια εσόδων του TEN λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων χωρίς το φόρο διαχείρισης σε παρούσα αξία (2010) για την περίοδο 2001 – 2010. Η εκτιμώμενη ολική χωρητικότητα υπολογίζεται με βάση τη μέση ετήσια ποσοστιαία αύξηση ολικής χωρητικότητας 6.0169408% που θα είχαμε την περίοδο 1987 – 2010 εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα ώστε το 2010 η συνολική ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία να ανερχόταν σε 60,000,000 κόρους όπως έχει εκτιμηθεί με βάση τα σχετικά ερωτηματολόγια που αναφέραμε πιο πάνω. Η παρούσα αξία (2010) των εσόδων του TEN χωρίς το φόρο διαχείρισης προκύπτει από το γινόμενο της ονομαστικής αξίας των εσόδων του TEN χωρίς το φόρο διαχείρισης με το συντελεστή παρούσας αξίας (2010) που έχει υπολογιστεί με βάση τον ετήσιο πληθωρισμό για κάθε έτος. Για τον υπολογισμό των εκτιμώμενων εσόδων του TEN χωρίς το φόρο διαχείρισης σε παρούσα αξία (2010) πολλαπλασιάσαμε την παρούσα αξία (2010) των εσόδων του TEN μετά την αφαίρεση του φόρου από τη διαχείριση πλοίων, διότι ο φόρος αυτός θα υπολογιστεί στα έσοδα από την πλοιοδιαχείριση, επί το λόγο της εκτιμώμενης χωρητικότητας και της πραγματικής χωρητικότητας για κάθε έτος. Η εκτιμώμενη απώλεια εσόδων για κάθε έτος σε παρούσα αξία (2010) είναι η διαφορά μεταξύ της παρούσας αξίας (2010) των εκτιμώμενων και των πραγματικών εσόδων του TEN χωρίς το φόρο διαχείρισης. Η εκτιμώμενη απώλεια του TEN χωρίς το φόρο από τη διαχείριση πλοίων για το έτος 2010 είναι €14,008,492 και συνολικά για την περίοδο 2001 – 2010 είναι €109,017,708 σε παρούσα αξία (2010).

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.46 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2001 - 2010**

ΕΤΟΣ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ		ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ			ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΑΞΙΑΣ (2010)	ΕΣΟΔΑ ΤΕΝ ΧΩΡΙΣ ΦΟΡΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ (2010)	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ ΤΕΝ ΧΩΡΙΣ ΦΟΡΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ (2010)	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΤΕΝ ΧΩΡΙΣ ΦΟΡΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ (2010)
	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	ΦΟΡΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΕΣΟΔΑ ΤΕΝ ΧΩΡΙΣ ΦΟΡΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ					
2001	22,761,778	35,462,867	9,000,345	€ 749,791	€ 8,250,554	2.00%	126.78%	€ 10,459,751	€ 16,296,300	€ 5,836,549
2002	22,997,023	37,596,646	10,139,881	€ 898,427	€ 9,241,454	2.80%	123.32%	€ 11,396,866	€ 18,632,148	€ 7,235,282
2003	22,054,166	39,858,814	9,285,799	€ 999,043	€ 8,286,756	4.10%	118.47%	€ 9,817,004	€ 17,742,413	€ 7,925,410
2004	21,283,373	42,257,095	8,989,743	€ 978,494	€ 8,011,249	2.30%	115.80%	€ 9,277,245	€ 18,419,515	€ 9,142,271
2005	19,019,124	44,799,680	8,546,247	€ 1,140,837	€ 7,405,410	2.60%	112.87%	€ 8,358,349	€ 19,688,150	€ 11,329,801
2006	19,032,189	47,495,250	8,420,981	€ 1,306,725	€ 7,114,256	2.50%	110.12%	€ 7,833,882	€ 19,549,626	€ 11,715,744
2007	18,954,288	50,353,011	9,385,040	€ 1,458,377	€ 7,926,663	2.40%	107.53%	€ 8,523,893	€ 22,644,147	€ 14,120,254
2008	20,109,441	53,382,722	9,336,417	€ 1,556,660	€ 7,779,757	4.70%	102.71%	€ 7,990,371	€ 21,211,317	€ 13,220,947
2009	20,168,906	56,594,729	9,620,632	€ 1,789,395	€ 7,831,237	0.30%	102.40%	€ 8,019,187	€ 22,502,147	€ 14,482,961
2010	20,732,488	60,000,000	9,235,085	€ 1,838,872	€ 7,396,213	2.40%	100.00%	€ 7,396,213	€ 21,404,705	€ 14,008,492
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2001-2010 ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ (2010)</b>										<b>€ 109,017,708</b>
<b>Μέση Εκτιμώμενη Ετήσια Ποσοστιαία Αύξηση Ολικής Χωρητικότητας Πλοίων υπό Κυπριακή Σημαία άνω των 100 κόρων = 6.0169408%</b>										

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 2001-2010 και Στατιστική Υπηρεσία Κυπριακής Δημοκρατίας

Ο Πίνακας 2.47 περιλαμβάνει τις απώλειες εσόδων της δεύτερης κατηγορίας που προέρχονται από την Κυπριακή εμπορική ναυτιλία και παρουσιάζει για κάθε έτος την πραγματική και εκτιμώμενη ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία, τα πραγματικά έσοδα, τα εκτιμώμενα έσοδα και την εκτιμώμενη απώλεια των εσόδων της πιο πάνω κατηγορίας. Το κάτω μέρος του πίνακα αυτού παρουσιάζει τα διάφορα είδη των εσόδων της κατηγορίας αυτής, τα πραγματικά ποσά των εσόδων για το έτος 2010 και τον τρόπο υπολογισμού τους. Επειδή οι υπολογισμοί του πάνω μέρος του πίνακα εξαρτώνται από το σύνολο των εσόδων όπως έχουν υπολογιστεί στο κάτω μέρος του πίνακα θα εξηγήσουμε πρώτα το μέρος αυτό του πίνακα.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.47 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ &amp; ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΑΛΛΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΙΣΠΡΑΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΤΕΝ ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ( 2010) ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2001 – 2010</b>					
ΕΤΟΣ	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ
2001	22,761,778	35,462,867	€ 17,259,767	€ 26,890,729	€ 9,630,962
2002	22,997,023	37,596,646	€ 17,438,148	€ 28,508,729	€ 11,070,581
2003	22,054,166	39,858,814	€ 16,723,200	€ 30,224,082	€ 13,500,882
2004	21,283,373	42,257,095	€ 16,138,724	€ 32,042,647	€ 15,903,923
2005	19,019,124	44,799,680	€ 14,421,793	€ 33,970,634	€ 19,548,841
2006	19,032,189	47,495,250	€ 14,431,700	€ 36,014,627	€ 21,582,927
2007	18,954,288	50,353,011	€ 14,372,629	€ 38,181,606	€ 23,808,977
2008	20,109,441	53,382,722	€ 15,248,557	€ 40,478,971	€ 25,230,414
2009	20,168,906	56,594,729	€ 15,293,648	€ 42,914,566	€ 27,620,918
2010	20,732,488	60,000,000	€ 15,721,000	€ 45,496,710	€ 29,775,710
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2001-2010</b>			<b>€ 157,049,166</b>	<b>€ 354,723,302</b>	<b>€ 197,674,136</b>
<b>Μέση Εκτιμώμενη Ποσοστιαία Αύξηση Ολικής Χωρητικότητας Πλοίων υπό Κυπριακή Σημαία άνω των 100 κόρων = 6.0169408%</b>					
<b>ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΙΣΠΡΑΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΤΕΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010</b>					
ΕΙΔΗ ΕΣΟΔΩΝ		ΠΟΣΟ	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ		
Έσοδα εγγραφής εταιρείας κλπ		€ 150,000	= 50 x 3,000		
Έσοδα από Νηολόγηση, Εγγραφή Υποθηκών κλπ		€ 4,095,000	= 273 x 15,000		
Έσοδα για Διαγραφή από Νηολόγιο, Υποθηκών κλπ		€ 322,000	= 161 x 2,000		
Άλλα Έσοδα Δικηγόρων και Ελεγκτών		€ 10,140,000	= 1,014 x 10,000		
Διάφορα Άλλα Έσοδα		€ 1,014,000	= 1,014 x 1,000		
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>€ 15,721,000</b>			

**ΠΗΓΗ:** Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Κύπρου 2001-2010  
 Νομικός Οίκος Χρύσης Δημητριάδης & Σια,  
 Νομικός Οίκος Μοντάνιος & Μοντάνιος ΔΕΠΕ,  
 Νομικός Οίκος Αντρέας Νεοκλέους & Σια ΔΕΠΕ,  
 Sovcomflot (Cyprus) Ltd.

Τα διάφορα είδη εσόδων της κατηγορίας αυτής έχουν υπολογιστεί με βάση τον αριθμό των ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν εγγραφεί, με βάση τον αριθμό των πλοίων που έχουν νηολογηθεί ή διαγραφεί από το Κυπριακό νηολόγιο, με βάση τον αριθμό των πλοίων άνω των 100 κορών υπό Κυπριακή σημαία για το έτος 2010 και τις χρεώσεις που ισχύουν στην Κυπριακή αγορά. Το σύνολο των εσόδων για το έτος 2010 έχει υπολογιστεί στα €15,721,000. Στο πάνω μέρος του πίνακα υπολογίζουμε τα πραγματικά έσοδα για κάθε έτος της περιόδου 2001 – 2010 πολλαπλασιάζοντας τα συνολικά έσοδα του 2010, που αποτελούν την βάση του υπολογισμού των εσόδων, με την πραγματική ολική χωρητικότητα που αντιστοιχεί για κάθε έτος και διαιρώντας με την πραγματική ολική χωρητικότητα του 2010. Τα εκτιμώμενα έσοδα για κάθε έτος είναι το γινόμενο των πραγματικών εσόδων και της εκτιμώμενης ολικής χωρητικότητας διά της πραγματικής ολικής χωρητικότητας του αντίστοιχου έτους. Η εκτιμώμενη απώλεια εσόδων για κάθε έτος είναι η διαφορά μεταξύ των εκτιμώμενων εσόδων και των πραγματικών εσόδων κάθε έτους. Επειδή για τον πιο πάνω υπολογισμό χρησιμοποιήθηκαν τα έσοδα με βάση τις τιμές που ίσχυαν για το 2010 οι εκτιμώμενες απώλειες εσόδων για όλα τα έτη της περιόδου 2001 – 2010 όπως έχουν υπολογιστεί αντιστοιχούν σε παρούσα αξία (2010). Η εκτιμώμενη απώλεια εσόδων για το έτος 2010 είναι €29,775,710 και για την περίοδο 2001 – 2010 είναι €197,674,136 σε παρούσα αξία (2010).

Ο Πίνακας 2.48 περιλαμβάνει τις απώλειες εσόδων που προέρχονται από την πλοιοδιαχείριση και στο άνω μέρος παρουσιάζει για κάθε έτος τους συντελεστές αύξησης εσόδων που έχουν υπολογιστεί για κάθε κατηγορία εσόδων από τη βιομηχανία πλοιοδιαχείρισης, και την εκτιμώμενη απώλεια για κάθε κατηγορία εσόδων καθώς επίσης και τα σύνολα σε παρούσα αξία (2010). Το κάτω μέρος του πίνακα αυτού παρουσιάζει για τις διάφορες κατηγορίες εσόδων από τη βιομηχανία πλοιοδιαχείρισης τα πραγματικά έσοδα και τον τρόπο υπολογισμού τους, τα εκτιμώμενα έσοδα και την απώλεια εσόδων για το έτος 2010. Επειδή τα πραγματικά έσοδα για το έτος 2010 αποτελούν τη βάση για τον υπολογισμό της ετήσιας εκτιμώμενης απώλειας εσόδων για την περίοδο 2001 – 2010 θα εξηγήσουμε πρώτα το κάτω μέρος του πίνακα.

Τα πραγματικά έσοδα για το έτος 2010 έχουν υπολογιστεί με βάση τις έρευνες της Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου που έχουν γίνει για τις περιόδους 01/01 – 30/06/2010 και 01/07 – 31/12/2010 σε παρούσα αξία (2005)<sup>146</sup>. Το ποσό που υπολογίστηκε με παρούσα αξία (2005) για το 2010 ήταν €734,733,351 που σε παρούσα αξία (2010) με βάση τον πληθωρισμό ήταν €829,279,915. Η κατανομή των πιο πάνω πραγματικών εσόδων για το 2010 στις διάφορες



<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.48 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΠΛΟΙΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ (2010) ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2001-2010</b>							
ΕΤΟΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΕΣΟΔΩΝ		ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΠΛΟΙΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ				
	ΕΣΟΔΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΜΟΝΟ	ΕΣΟΔΑ ΑΛΛΩΝ ΤΟΜΕΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΜΟΝΟ	ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΟΝΟ	ΟΛΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΛΛΑ ΕΣΟΔΑ	ΣΥΝΟΛΟ
2001	1.1841	1.4104	€ 53,675,683	€ 26,444,581	€ 105,778,325	€ 88,488,946	€ 274,387,535
2002	1.2007	1.4522	€ 58,508,029	€ 29,134,618	€ 116,538,473	€ 97,490,357	€ 301,671,477
2003	1.2175	1.4951	€ 63,408,028	€ 31,904,280	€ 127,617,122	€ 106,758,210	€ 329,687,640
2004	1.2346	1.5394	€ 68,376,627	€ 34,755,925	€ 139,023,698	€ 116,300,391	€ 358,456,641
2005	1.2519	1.5850	€ 73,414,786	€ 37,691,977	€ 150,767,910	€ 126,125,021	€ 387,999,694
2006	1.2694	1.6319	€ 78,523,480	€ 40,714,937	€ 162,859,750	€ 136,240,460	€ 418,338,626
2007	1.2872	1.6802	€ 83,703,695	€ 43,827,377	€ 175,309,508	€ 146,655,316	€ 449,495,895
2008	1.3052	1.7299	€ 88,956,433	€ 47,031,945	€ 188,127,779	€ 157,378,451	€ 481,494,608
2009	1.3234	1.7811	€ 94,282,709	€ 50,331,368	€ 201,325,471	€ 168,418,992	€ 514,358,540
2010	1.3420	1.8338	€ 99,683,554	€ 53,728,454	€ 214,913,815	€ 179,786,332	€ 548,112,155
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2001-2010</b>			<b>€ 762,533,024</b>	<b>€ 395,565,463</b>	<b>€ 1,582,261,850</b>	<b>€ 1,323,642,475</b>	<b>€ 4,064,002,812</b>
<b>ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ &amp; ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΠΛΟΙΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010</b>							
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΣΟΔΩΝ			ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ	
Διαχείριση Πληρωμάτων μόνο			€ 291,491,890	= 734,733,351 x 1.1286815 x 0.74 x 0.475	€ 391,175,444	€ 99,683,554	
Τεχνική Διαχείριση Πλοίων μόνο			€ 64,435,049	= 734,733,351 x 1.1286815 x 0.74 x 0.105	€ 118,163,503	€ 53,728,454	
Ολική Διαχείριση Πλοίων			€ 257,740,198	= 734,733,351 x 1.1286815 x 0.74 x 0.42	€ 472,654,013	€ 214,913,815	
Άλλα Έσοδα			€ 215,612,778	= 734,733,351 x 1.1286815 x 0.26	€ 395,399,110	€ 179,786,332	
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>			<b>€ 829,279,915</b>		<b>€ 1,377,392,070</b>	<b>€ 548,112,155</b>	

κατηγορίες εσόδων έχει γίνει με βάση το μέσο όρο των ποσοστών των διαφόρων κατηγοριών εσόδων όπως έχουν υπολογιστεί από τις πιο πάνω έρευνες της Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου. Τα εκτιμώμενα έσοδα για το 2010 είναι το γινόμενο των πραγματικών εσόδων κάθε κατηγορίας με το συντελεστή αύξησης εσόδων (2<sup>η</sup> και 3<sup>η</sup> στήλη του πάνω μέρους του πίνακα αυτού ) που αντιστοιχεί για κάθε κατηγορία εσόδων για το έτος 2010. Η εκτιμώμενη απώλεια εσόδων για το έτος 2010 είναι η διαφορά των πραγματικών εσόδων από τα εκτιμώμενα έσοδα.

Στο πάνω μέρος του Πίνακα 2.48 έχουμε χρησιμοποιήσει δύο διαφορετικούς συντελεστές αύξησης εσόδων. Ο πρώτος συντελεστής αύξησης εσόδων χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της αύξησης των εσόδων της πρώτης κατηγορίας που προέρχονται από πλοία στα οποία παρέχονται μόνο υπηρεσίες διαχείρισης πληρώματος. Ο δεύτερος συντελεστής αύξησης εσόδων χρησιμοποιείται για όλες τις άλλες κατηγορίες εσόδων. Αυτό έχει καταστεί αναγκαίο διότι από τις εκτιμήσεις που έγιναν η εκτιμώμενη αύξηση των εσόδων της πρώτης κατηγορίας είναι πολύ μικρότερη από την εκτιμώμενη αύξηση των εσόδων των άλλων τριών κατηγοριών λόγω του ότι τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα επηρέασαν πολύ λιγότερο τον τομέα της διαχείρισης μόνο πληρωμάτων. Στις επόμενες στήλες του πάνω μέρους του πίνακα αυτού, με βάση τους συντελεστές που αντιστοιχούν σε κάθε έτος και τα πραγματικά έσοδα που αντιστοιχούν για το έτος 2010, υπολογίζουμε τις εκτιμώμενες απώλειες για κάθε κατηγορία εσόδων καθώς επίσης και τα σύνολα τους για την περίοδο 2001 – 2010 σε παρούσα αξία (2010). Για να υπολογίσουμε την εκτιμώμενη απώλεια εσόδων για κάθε κατηγορία εσόδων και για κάθε έτος πολλαπλασιάζουμε τα πραγματικά έσοδα της αντίστοιχης κατηγορίας εσόδων για το 2010 με το συντελεστή αύξησης εσόδων του κάθε έτους και αφαιρούμε τα πραγματικά έσοδα της αντίστοιχης κατηγορίας εσόδων για το 2010. Επειδή για τον πιο πάνω υπολογισμό χρησιμοποιήθηκαν τα έσοδα με βάση τις τιμές που ίσχυαν για το 2010 οι εκτιμώμενες απώλειες εσόδων για όλα τα έτη της περιόδου 2001 – 2010 όπως έχουν υπολογιστεί αντιστοιχούν σε παρούσα αξία (2010). Η συνολική εκτιμώμενη απώλεια από τη βιομηχανία πλοιοδιαχείρισης λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων είναι €548,112,155 για το έτος 2010 και η συνολική απώλεια για την περίοδο 2001 – 2010 ανέρχεται στα €4,064,002,812.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.49 ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΛΟΓΩ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ (2010) ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2001-2010</b>				
ΕΤΟΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ			
	ΤΟΜΕΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΠΛΟΙΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΩΛΕΙΩΝ
	TEN	ΑΛΛΑ		
2001	€ 5,836,549	€ 9,630,962	€ 274,387,535	€ 289,855,046
2002	€ 7,235,282	€ 11,070,581	€ 301,671,477	€ 319,977,340
2003	€ 7,925,410	€ 13,500,882	€ 329,687,640	€ 351,113,931
2004	€ 9,142,271	€ 15,903,923	€ 358,456,641	€ 383,502,834
2005	€ 11,329,801	€ 19,548,841	€ 387,999,694	€ 418,878,336
2006	€ 11,715,744	€ 21,582,927	€ 418,338,626	€ 451,637,298
2007	€ 14,120,254	€ 23,808,977	€ 449,495,895	€ 487,425,126
2008	€ 13,220,947	€ 25,230,414	€ 481,494,608	€ 519,945,968
2009	€ 14,482,961	€ 27,620,918	€ 514,358,540	€ 556,462,419
2010	€ 14,008,492	€ 29,775,710	€ 548,112,155	€ 591,896,357
<b>2001-2010</b>	<b>€ 109,017,708</b>	<b>€ 197,674,136</b>	<b>€ 4,064,002,812</b>	<b>€ 4,370,694,656</b>

Ο Πίνακας 2.49 παρουσιάζει συγκεντρωτικά τις απώλειες εσόδων από τις τρεις κατηγορίες εσόδων όπως έχουν υπολογιστεί από τους πιο πάνω πίνακες καθώς επίσης και το σύνολο των απωλειών σε ευρώ για κάθε έτος ξεχωριστά και συνολικά για την περίοδο 2001 – 2010 σε παρούσα αξία (2010). Για τη μετατροπή των λιρών Κύπρου σε ευρώ χρησιμοποιήσαμε την βασική τιμή συναλλάγματος που ίσχυε την 01/01/2008 ημέρα εισόδου της Κυπριακής Δημοκρατίας στην ΟΝΕ.<sup>147</sup> Το σύνολο των εκτιμώμενων απωλειών για όλους τους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας λόγω της εφαρμογής των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων για το έτος 2010 είναι €591,896,357 και το σύνολο για την περίοδο 2001 – 2010 είναι €4,370,694,656 σε παρούσα αξία (2010).

Εκτός από την απώλεια εσόδων της Κυπριακής οικονομίας από την ναυτιλιακή βιομηχανία λόγω της εφαρμογής των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, από τα μέτρα αυτά έχουν δημιουργηθεί και επιπρόσθετα έξοδα στην ίδια την ναυτιλιακή βιομηχανία. Ο επιμερισμός των επιπρόσθετων αυτών εξόδων μεταξύ των φορτωτών, ναυλωτών και πλοιοκτητών εξαρτάται από τον τρόπο με τον οποίο απασχολείται το πλοίο και το είδος του ναυλοσυμφώνου που καθορίζει την απασχόληση του. Ο αριθμός των περιστατικών εφαρμογής των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων που έχουν καταγγελθεί επίσημα είναι σχετικά μικρός διότι μέσα από τη έρευνα μας διαφάνηκε ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία ενεργεί προληπτικά και προβαίνει έγκαιρα σε αλλαγή της σημαίας η του τόπου διαχείρισης των πλοίων για να αποφύγει τις Τουρκικές απαγορεύσεις και να

μπορέσουν τα πλοία να προσεγγίσουν τα Τουρκικά λιμάνια. Τα έξοδα που απαιτούνται για την αλλαγή της σημαίας ή του τύπου διαχείρισης του πλοίου είναι περιορισμένα και γίνονται μόνο μια φορά χωρίς να έχουν μακροχρόνιες συνέπειες για τις ναυτιλιακές εταιρείες αλλά επηρεάζεται μόνο το συγκεκριμένο ταξίδι. Υπάρχει επίσης η επιλογή στις ναυτιλιακές εταιρείες να μην περιλάβουν στα ναυλοσύμφωνα που υπογράφουν την Τουρκία. Με άλλα λόγια η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει πάντοτε υπαλλακτικές λύσεις για την αποφυγή των συνεπειών των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων. Η Κυπριακή Δημοκρατία όμως όσο ισχύουν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα δεν έχει υπαλλακτική λύση και η οικονομία της υφίσταται τις αρνητικές συνέπειες των μέτρων αυτών.

## **2.8 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ**

Αμέσως μετά την ανεξαρτησία η Κυπριακή Δημοκρατία δημιούργησε το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο και τις απαιτούμενες υποδομές που θα βοηθούσαν την ανάπτυξη της Κύπρου στο ναυτιλιακό τομέα. Ανάλογες προσπάθειες έγιναν και από διάφορους φορείς του ιδιωτικού τομέα. Όλες αυτές οι προσπάθειες είχαν σαν αποτέλεσμα την προσέλκυση πλοίων με επιταχυνόμενους ρυθμούς στο Κυπριακό νηολόγιο. Η Τουρκική Εισβολή του 1974 δημιούργησε σοβαρά προβλήματα στην Κυπριακή Δημοκρατία που είχαν σαν αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων την αναστολή της ανοδικής πορείας και την έναρξη μιας καθοδικής πορείας του Κυπριακού νηολογίου που συνεχίστηκε μέχρι το 1981. Η Κυπριακή Κυβέρνηση με τα διάφορα μέτρα που πήρε σε πλήρη συνεργασία με κυβερνητικούς και άλλους ναυτιλιακούς φορείς πέτυχε να ανακόψει την καθοδική πορεία του Κυπριακού νηολογίου και από το 1982 άρχισε μια αλματώδης αύξηση τόσο του αριθμού όσο και της ολικής χωρητικότητας των Κυπριακών πλοίων που συνεχίστηκε μέχρι το 1988 ένα έτος μετά από την έναρξη της πρώτης φάσης των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων.

Αμέσως μετά το 1988 άρχισαν να διαφαίνονται οι αρνητικές συνέπειες που είχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα στο Κυπριακό νηολόγιο. Αμέσως μετά την επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων η Κυπριακή Κυβέρνηση στην προσπάθεια της να μην δημιουργήσει θόρυβο γύρω από το θέμα αυτό από φόβο μήπως υπάρξουν αρνητικές αντιδράσεις από τις διάφορες ναυτιλιακές εταιρείες δεν έλαβε τα απαραίτητα μέτρα με αποτέλεσμα τα αμέσως

επόμενα χρόνια η ολική χωρητικότητα του Κυπριακού στόλου να καθηλωθεί στα ίδια επίπεδα. Στη συνέχεια με τα μέτρα που πήρε τόσο η Κυβέρνηση όσο και οι άλλοι κυβερνητικοί και μη φορείς έγινε κατορθωτό να συνεχιστεί τόσο η ανοδική πορεία του Κυπριακού νηολογίου όσο και η προσέλωση νέων εταιρειών πλοιοδιαχείρισης στην Κύπρο. Με την πάροδο του χρόνου άρχισε να διαφαίνεται ότι η Κύπρος δεν βελτιώνει μόνο τη θέση του νηολογίου της αλλά εξελισσόταν και σε μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο. Το 1995 η ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία έφθασε τους 24,652,547 τόρους που ήταν το μέγιστο που καταγράφηκε ποτέ και της εξασφάλισε την 4<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη. Στη συνέχεια και μέχρι την έναρξη της 2<sup>ης</sup> φάσης των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παρατηρείται και πάλι σταδιακή πτώση της ολικής χωρητικότητας του Κυπριακού νηολογίου. Την περίοδο αυτή λόγω της υποστελέχωσης του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, παρά την υψηλή κατάρτιση και τις φιλότιμες προσπάθειες των λειτουργών του, δεν μπορούσε να ασκηθεί αποτελεσματικός έλεγχος στα πλοία του Κυπριακού νηολογίου με αποτέλεσμα να σημειωθεί μικρή πρόοδος σε θέματα ασφάλειας και τα Κυπριακά πλοία να έχουν μεγάλο αριθμό απωλειών και κατακρατήσεων στα διάφορα λιμάνια. Επίσης κατά την περίοδο αυτή η Κυπριακή Κυβέρνηση δεν έλαβε ουσιαστικά μέτρα για την άρση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παρόλο που κατά τη γνώμη μας υπήρχαν περιθώρια για πιο δυναμική αντίδραση της Κύπρου. Από τις εξελίξεις διαφαίνεται ότι η Κυπριακή Κυβέρνηση έδωσε μεγαλύτερη σημασία στη δημιουργία οικονομικών και άλλων κινήτρων στη Κυπριακή ναυτιλία για να αντισταθμίσει τις αρνητικές συνέπειες των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παρά για την κατάργησή τους. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα το Κυπριακό νηολόγιο να αναπτύσσεται με πολύ χαμηλότερους ρυθμούς από ότι τα κυριότερα ανταγωνιστικά ανοικτά νηολόγια.

Από την έναρξη της δεύτερης φάσης των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων του 1997 μέχρι το έτος 2000, που άρχισαν οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις της Κυπριακής Δημοκρατίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση, η μείωση της ολικής χωρητικότητας των Κυπριακού νηολογίου συνεχίζεται με πολύ αργό ρυθμό. Μέσα στα πλαίσια της νομοθετικής και διοικητικής εναρμόνισης, η Κυπριακή ναυτιλιακή νομοθεσία εκσυγχρονίζεται και το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας ενισχύεται και αναδιοργανώνεται πάνω σε μια νέα βάση που, παρά τις αδυναμίες που υπήρχαν, έστω και με όχι και τόσο ορθολογιστικό τρόπο έγινε κατορθωτό να ασκηθεί πιο αποτελεσματικός έλεγχος στα Κυπριακά πλοία, πράγμα που βοήθησε τη Κυπριακή ναυτιλία να

ξεπεράσει τα σοβαρά προβλήματα που είχε στα θέματα ασφάλειας. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την ουσιαστική μείωση των απωλειών και των κατακρατήσεων στα διάφορα λιμάνια. Με τους ορθούς χειρισμούς η Κυπριακή Δημοκρατία κατάφερε με την ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση την 1<sup>η</sup> Μάιου 2004 όχι μόνο να μην καταργηθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που είχε το Κυπριακό νηολόγιο αλλά αντίθετα να ενισχυθούν και να ενσωματωθούν μέσα στο Ευρωπαϊκό Κεκτημένο. Η θετική αυτή εξέλιξη άνοιγε διάπλατα και το δρόμο για την περαιτέρω ανάπτυξη του νηολογίου της Κύπρου. Παρά την θετική αυτή εξέλιξη και τις ευνοϊκές συνθήκες που υπήρχαν στη ναυτιλιακή βιομηχανία μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση όχι μόνο δεν αυξήθηκε η ολική χωρητικότητα του Κυπριακού νηολογίου αλλά αντίθετα συνέχισε να μειώνεται με πιο γρήγορους ρυθμούς μέχρι το τέλος του 2007. Από το 2008 αρχίζει να διαφαίνεται μια μικρή αύξηση.

Συγκρίνοντας την εξέλιξη του Κυπριακού νηολογίου με τα άλλα ανταγωνιστικά ανοικτά νηολόγια γενικότερα και ειδικότερα με το νηολόγιο της Μάλτας που εξελίχθηκε μέσα σε ανάλογες συνθήκες φαίνεται ότι ενώ η ολική χωρητικότητα τόσο του νηολογίου της Μάλτας όσο και των άλλων ανταγωνιστικών ανοικτών νηολογίων αυξανόταν με γρήγορους ρυθμούς για το νηολόγιο της Κύπρου συνέχισε να μειώνεται. Από την ανάλυση όλων των παραγόντων που επηρέασαν την εξέλιξη της Κυπριακής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας καταλήγουμε στο αβίαστο συμπέρασμα ότι ο κυριότερος λόγος της μη περαιτέρω αύξησης της ολικής χωρητικότητας του Κυπριακού νηολογίου είναι τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται και από τις έρευνες της Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου, που έγιναν τα τελευταία χρόνια και στις οποίες έχουμε ήδη αναφερθεί, όπου διαπιστώνεται ότι από το σύνολο των πλοίων η διαχείριση των οποίων γίνεται από την Κύπρο και των οποίων η ολική χωρητικότητα υπερβαίνει τα 40 εκατομμύρια κόρους, μόνο το 5% των πλοίων αυτών φέρουν την Κυπριακή σημαία ενώ θα έπρεπε, εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων αυτών να βρίσκονται κάτω από την Κυπριακή σημαία. Τα αυστηρότερα μέτρα που λήφθηκαν κατά τη διάρκεια των ενταξιακών διαπραγματεύσεων και της εναρμόνισης με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο συνέβαλαν μόνο προσωρινά σε κάποιο βαθμό στη μείωση της ολικής χωρητικότητας τόσο του Κυπριακού νηολογίου όσο και του νηολογίου της Μάλτας. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι αμέσως μετά την ένταξη των δύο χωρών παρατηρείται αλματώδης αύξηση της ολικής χωρητικότητας του νηολογίου της Μάλτας σε αντίθεση με το νηολόγιο της Κύπρου που συνεχίζει

την πτωτική του πορεία. Τόσο κατά τη διάρκεια της ενταξιακής πορείας όσο και στη συνέχεια η Κυπριακή Κυβέρνηση δεν ιεράρχησε πολύ ψηλά στον κατάλογο των προτεραιοτήτων της τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα και δεν κατέβαλε πιο έντονες προσπάθειες για την κατάργηση των μέτρων αυτών. Η Κυπριακή Κυβέρνηση προσδοκούσε ότι τόσο το εθνικό πρόβλημα όσο και τα άλλα προβλήματα που συνδέονταν με αυτό θα λύνονταν με την πλήρη ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δυστυχώς οι προσδοκίες της Κυπριακής Κυβέρνησης δεν εκπληρώθηκαν και παρά την έναρξη διαπραγματεύσεων για την ένταξη της Τουρκίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τη συνέχιση των διαπραγματεύσεων μέσω του ΟΗΕ για την επίλυση του Κυπριακού προβλήματος η Τουρκική κατοχή και οι συνέπειες της συνεχίζονται μέχρι σήμερα. Μετά την ένταξη της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρά το γεγονός ότι ασκήθηκαν πιέσεις και μερικά μέτρα για την κατάργηση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, οι πιέσεις και τα μέτρα αυτά δεν ήταν τόσο έντονα όσο έπρεπε να είναι και μέχρι σήμερα δεν έφεραν το αναμενόμενο αποτέλεσμα.<sup>148</sup> Έτσι τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα συνεχίζονται μέχρι σήμερα με πολύ αρνητικές συνέπειες μεταξύ άλλων και για την Κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Παρόλο που τα τελευταία χρόνια δεν έγιναν συστηματικές μελέτες για τις αρνητικές συνέπειες που είχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα για την Κυπριακή οικονομία γενικότερα και την Κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία ειδικότερα, από τις συνεντεύξεις με διαφόρους κυβερνητικούς και μη ναυτιλιακούς φορείς εκτιμάται ότι τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα ανάγκασαν εκατοντάδες πλοία να φύγουν από το Κυπριακό νηολόγιο και εμπόδισαν επίσης εκατοντάδες άλλα από το να έλθουν στο Κυπριακό νηολόγιο.

Με τις πλέον συντηρητικές εκτιμήσεις εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα η ολική χωρητικότητα του υπό Κυπριακή σημαία στόλου το 2010 θα ανερχόταν στους 60,000,000 κόρους που είναι σχεδόν τριπλάσια από την πραγματική ολική χωρητικότητα που είχαν τα πλοία υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων το 2010. Η εκτιμώμενη απώλεια εσόδων από τον τομέα της Κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων για το έτος 2010 εκτιμάται ότι είναι €43,784,202 και για την περίοδο 2001 – 2010 σε παρούσα αξία (2010) είναι €306,691,844.

Εκτιμάται ότι η επίδραση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στον τομέα της βιομηχανίας πλοιοδιαχείρισης ήταν η ίδια για όλα τα είδη υπηρεσιών εκτός από τις υπηρεσίες διαχείρισης μόνο πληρωμάτων που όπως έχουμε δει είναι το είδος υπηρεσιών που επηρεάστηκε λιγότερο. Εκτιμάται ότι εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα το 2010 τα έσοδα από τη διαχείριση μόνο πληρωμάτων θα ήταν αυξημένα κατά 34.20% και για τα υπόλοιπα έσοδα από τον τομέα της πλοιοδιαχείρισης κατά 83.38%. Με βάση τις εκτιμήσεις αυτές η εκτιμώμενη απώλεια εσόδων από τον τομέα της βιομηχανίας πλοιοδιαχείρισης λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων για το έτος 2010 είναι €548,112,155 και για την περίοδο 2001 – 2010 σε παρούσα αξία (2010) είναι €4,064,002,812.

Η συνολική εκτιμώμενη απώλεια από την Κυπριακή Ναυτιλιακή Βιομηχανία λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων για το έτος 2010 είναι €591,896,357 και για την περίοδο 2001 – 2010 σε παρούσα αξία (2010) είναι €4,370,694,656. Τα ποσά αυτά εκφράζουν τις άμεσες απώλειες εσόδων και δεν λαμβάνουν υπόψη τα επιπρόσθετα οφέλη που θα δημιουργούνταν από την περαιτέρω εξέλιξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας που θα έδινε νέα ώθηση και δυναμική στην Κυπριακή οικονομία. Για μια μικρή οικονομία όπως είναι η οικονομία της Κυπριακής Δημοκρατίας τα ποσά αυτά είναι τεράστια και οι επιπτώσεις τους είναι πολύ αρνητικές για την ανάπτυξη της χώρας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα έσοδα από τη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι εισροή ξένου συναλλάγματος και ένα σημαντικό ποσοστό αυτών των εσόδων θα επέστρεφε στο κράτος υπό τη μορφή άμεσης φορολογίας και φόρου προστιθέμενης αξίας καταλήγουμε στο αβίαστο συμπέρασμα ότι τα επιπρόσθετα αυτά έσοδα θα βελτίωναν σημαντικά τα δημόσια οικονομικά της χώρας και τόσο τα κρατικά ελλείμματα όσο και το κρατικό χρέος θα βρίσκονταν πολύ πιο κάτω από τα όρια του Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>149</sup>. Το πιο σημαντικό είναι ότι οι βελτιωμένοι δείκτες της Κυπριακής οικονομίας λόγω των επιπρόσθετων εσόδων από την Κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία θα ενίσχυαν την ικανότητα της Κυπριακής Δημοκρατίας να δανείζεται από τις Διεθνείς αγορές με πολύ χαμηλότερα επιτόκια από αυτά που πληρώνει σήμερα. Η εξέλιξη αυτή θα επέφερε επιπρόσθετα οφέλη στην Κυπριακή οικονομία. Εάν ληφθούν υπόψη και τα επιπρόσθετα έσοδα που θα προέκυπταν πριν από το 2001 η βελτίωση της Κυπριακής οικονομίας θα ήταν ακόμη μεγαλύτερη.



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ**

**ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ ΚΑΙ**  
**ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**  
**ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ**  
**ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ**

ΑΝΤΩΝΗΣ Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

#### 3.1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Μια μικρή χώρα όπως είναι η Κύπρος είναι αδύνατο να αναπτυχθεί και να έχει επάρκεια όλων των αγαθών που χρειάζονται για να καλύψουν τις ανάγκες των κατοίκων της χωρίς το διεθνές εμπόριο. Το διεθνές εμπόριο επιτρέπει σε μια χώρα να χρησιμοποιεί τους διαθέσιμους συντελεστές παραγωγής κατά το καλύτερο δυνατό τρόπο και να αναπτύσσει την οικονομία της με γρήγορους ρυθμούς.<sup>150</sup> Οι φυσικοί πόροι, η τεχνογνωσία, οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες, ο αριθμός των κατοίκων και διάφοροι άλλοι παράγοντες επηρεάζουν όχι μόνο το κόστος παραγωγής ενός αγαθού αλλά πολλές φορές, ανεξάρτητα από το κόστος, καθιστούν αδύνατη την ίδια την παραγωγή. Επομένως πρακτικά είναι αδύνατο για μια χώρα να μπορεί να παράγει όλα τα αγαθά που χρειάζεται για να καλύψει τις ανάγκες των πολιτών της. Το εμπόριο γενικότερα και το διεθνές εμπόριο ειδικότερα επιτρέπουν σε κάθε γεωγραφική περιοχή και σε κάθε χώρα να παράγει εκείνα τα αγαθά που οι πιο πάνω παράγοντες επιτρέπουν να παραχθούν με χαμηλότερο κόστος και να εξάγονται σε άλλες γεωγραφικές περιοχές ή χώρες. Επίσης επιτρέπει στη κάθε γεωγραφική περιοχή ή χώρα να εισάγει τα αγαθά που παράγονται φθηνότερα σε άλλες γεωγραφικές περιοχές ή χώρες. Με τον τρόπο αυτό επωφελούνται όλες οι χώρες και επιτυγχάνονται υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης στις οικονομίες τους. Επίσης το διεθνές εμπόριο βοηθά στην επίτευξη της οικονομίας κλίμακας με τη μαζική παραγωγή αγαθών.<sup>151</sup>

Όπως είναι γνωστό το πλοίο είναι το φθηνότερο μεταφορικό μέσο και το μόνο που επιτρέπει τη μεταφορά φθηνών αγαθών, κυρίως πρώτων υλών, σε μεγάλες αποστάσεις. Για μια νησιωτική χώρα όπως είναι η Κύπρος το διεθνές εμπόριο πραγματοποιείται σχεδόν εξολοκλήρου δια θαλάσσης, καθότι ένα πολύ μικρό μέρος του διεθνούς εμπορίου, κυρίως αγαθά υψηλής τιμής

πραγματοποιείται αεροπορικά. Επομένως στην περίπτωση της Κύπρου το διεθνές εμπόριο είναι διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο.<sup>152</sup>

Για την ανάπτυξη του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου εκτός από τα πλοία απαιτούνται και λιμάνια κατάλληλα εξοπλισμένα για να μπορεί η χώρα να μειώσει το κόστος μεταφοράς των προϊόντων της. Για την Κύπρο τα λιμάνια είναι πολύ πιο σημαντικά από την ναυτιλία. Έστω και αν μια χώρα δεν έχει ναυτιλία, όταν έχει σύγχρονα λιμάνια, μπορεί να αναπτύξει το εμπόριο της με μεγάλη επιτυχία ναυλώνοντας πλοία άλλων χωρών. Όταν όμως δεν υπάρχουν λιμάνια η διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου δυσχεραίνει και το κόστος μεταφοράς είναι πολύ υψηλό με αποτέλεσμα να επηρεάζεται αρνητικά η εθνική οικονομία. Με άλλα λόγια τα λιμάνια είναι οι μεγάλες πύλες που ενώνουν μια χώρα με τις άλλες χώρες.<sup>153</sup> Για το λόγο αυτό αμέσως μετά την ανακήρυξη της ανεξαρτησίας της Κύπρου και τη δημιουργία της Κυπριακής Δημοκρατίας η νεοσύστατη Κυβέρνηση έδωσε πρώτησια σημασία στην ανάπτυξη της Λιμενικής βιομηχανίας της χώρας.<sup>154</sup>

## **3.2 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΠΡΟ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ (1960 – 1974)**

### **3.2.1 Κυριότητα και Διοίκηση των Κυπριακών Λιμανιών**

Κατά την ανακήρυξη της Κυπριακής Δημοκρατίας την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1960 τα Κυπριακά λιμάνια ανήκαν στο δημόσιο και η διοίκηση τους υπαγόταν στο Τμήμα Λιμένων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων που είχε την έδρα του στην Αμμόχωστο. Επικεφαλής του Τμήματος Λιμένων ήταν ο διευθυντής του Τμήματος που είχε τη γενική ευθύνη, μεταξύ άλλων, για τη διοίκηση όλων των λιμανιών της Κύπρου. Τα λιμάνια της Λεμεσού και της Αμμοχώστου είχαν το δικό τους διευθυντή ενώ σε όλα τα υπόλοιπα λιμάνια προϊστάτο αξιωματικός του τελωνείου που παράλληλα με τα τελωνειακά καθήκοντα εκτελούσε και τα λιμενικά καθήκοντα. Επιπρόσθετα τα λιμάνια της Αμμοχώστου, Λεμεσού και Λάρνακας είχαν συμβουλευτικά σώματα που βοηθούσαν τους επικεφαλής των λιμανιών να επιλύσουν τα ναυτιλιακά και λιμενικά θέματα καθώς επίσης και εργατικά συμβούλια που βοηθούσαν σε εργατικά θέματα.<sup>155</sup>

Για να πετύχει η Κυπριακή Κυβέρνηση τους στόχους που είχε θέσει για την ανάπτυξη των Κυπριακών λιμανιών ζήτησε δάνειο από τη Διεθνή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης. Ένας όμως από τους όρους του δανείου που χορηγήθηκε τον Ιούνιο του 1969 από τη Διεθνή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης υποχρέωνε την Κυπριακή Κυβέρνηση να δημιουργήσει νέο αυτόνομο και ευέλικτο οργανισμό απαλλαγμένο από γραφειοκρατικές διαδικασίες του δημοσίου ο οποίος θα εργαζόταν πάνω σε εμπορική βάση και θα ήταν υπεύθυνος για την κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και ανάπτυξη των δημοσίων λιμανιών.<sup>156</sup> Έτσι το 1973 με τον «Περί Οργανισμού Λιμένων Κύπρου Νόμο 38 του 1973» δημιουργήθηκε ο Οργανισμός Λιμένων Κύπρου. Ο Οργανισμός Λιμένων Κύπρου ήταν πρόσωπο δημοσίου δικαίου και διοικείτο από επταμελές συμβούλιο (πρόεδρο, αντιπρόεδρο και 5 μέλη) που διοριζόταν από το Υπουργικό Συμβούλιο για τριετή θητεία. Σύμφωνα με τη νομοθεσία το Συμβούλιο εφάρμοζε την πολιτική της εκάστοτε Κυβέρνησης. Η πολιτική αυτή διαβιβαζόταν και εποπτευόταν από τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων. Ο Οργανισμός Λιμένων Κύπρου ήταν ο ιδιοκτήτης και ο αρμόδιος φορέας για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των λιμανιών. Παρόλο που το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένων Κύπρου διορίστηκε μέσα στο 1973 δεν πρόλαβαν να πραγματοποιηθούν οι απαιτούμενες αλλαγές για τη μεταβίβαση της κυριότητας και της εξουσίας των λιμανιών από Τμήμα Λιμένων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων προς τον Οργανισμό Λιμένων Κύπρου και έτσι η διοίκηση των λιμανιών μέχρι την Τουρκική εισβολή του 1974, συνέχιζε να ασκείται από τα εμπλεκόμενα Κυβερνητικά Τμήματα.<sup>157</sup>

### **3.2.2 Ανάπτυξη των Κυπριακών Λιμανιών κατά την Περίοδο 1960 - 1974**

Κατά την ανακήρυξη της Κυπριακής Δημοκρατίας την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1960 η λιμενική βιομηχανία της Κύπρου βρισκόταν σε πολύ άθλια κατάσταση. Η Κύπρος δεν είχε λιμάνια που μπορούσαν να δεχθούν σύγχρονα μεγάλα πλοία ούτε σύγχρονα μέσα φορτοεκφόρτωσης των πλοίων. Το μεγαλύτερο λιμάνι της Κύπρου, η Αμμόχωστος, μπορούσε να δεχθεί πλοία με μέγιστο μήκος 131 μέτρα και μέγιστο βύθισμα 6.70 μέτρα. Στο λιμάνι υπήρχε μόνο ένα ρυμουλκό με συνολική ιπποδύναμη 500 ίππων. Ο εξοπλισμός του λιμανιού ήταν επίσης πολύ περιορισμένος. Τα άλλα λιμάνια της Κύπρου ήταν ακόμη σε χειρότερη κατάσταση. Το λιμάνι της Λεμεσού ήταν πολύ μικρό και μπορούσε να δεχθεί μόνο πολύ μικρά πλοία με μέγιστο μήκος 47 μέτρα και βύθισμα 3.05 μέτρα. Η Λάρνακα δεν είχε λιμάνι. Τα λιμάνια της Πάφου και της Κερύνειας ήταν ακόμη

μικρότερα. Λόγω του μικρού μεγέθους των λιμανιών τα μεγαλύτερα πλοία ήταν υποχρεωμένα τόσο να επιβιβάζουν και να αποβιβάζουν τους επιβάτες τους όσο και να φορτώνουν και εκφορτώνουν το φορτίο τους στο αγκυροβόλιο με φορτηγίδες που τις ρυμουλκούσαν με μηχανοκίνητες λέμβους. Τα μηχανικά μέσα φορτοεκφόρτωσης ήταν πολύ περιορισμένα και πολλές φορές οι λιμενεργάτες, οι γνωστοί «χαμάληδες», μετέφεραν τα εμπορεύματα από και προς τις φορτηγίδες στην πλάτη. Το Καραβοστάσι, Βασιλικό-Ζύγι και η Λίμνη χρησιμοποιούνταν για τις εξαγωγές των διαφόρων χύδην φορτίων κυρίως ορυκτών. Τα λιμάνια αυτά, εκτός από το Βασιλικό που είχε ένα πυλώνα φόρτωσης, είχαν μόνο μια προβλήτα από όπου φορτώνονταν τα ορυκτά σε φορτηγίδες για τη μεταφορά τους στα αγκυροβόλια από όπου φορτώνονταν στα πλοία με τα μέσα φορτοεκφόρτωσης των πλοίων.<sup>158</sup>

Αμέσως μετά την ανακήρυξη της Κυπριακής Δημοκρατίας η Κυβέρνηση διόρισε εμπειρογνώμονες για να μελετήσουν τρόπους βελτίωσης των Κυπριακών λιμανιών με στόχο τη μείωση του κόστους των εξαγόμενων και εισαγόμενων προϊόντων. Τα πρώτα μέτρα που πάρθηκαν ήταν η επέκταση του λιμανιού της Αμμοχώστου, η κατασκευή πυλώνα φόρτωσης στο Καραβοστάσι και μερικές βελτιώσεις στα λιμάνια της Λεμεσού, Κερύνειας και Πάφου για να καταστούν ασφαλέστερα και να δέχονται χωρίς δυσκολίες μικρά σκάφη. Ο πυλώνας στο Καραβοστάσι περατώθηκε και τέθηκε σε λειτουργία το 1962. Η επέκταση του λιμανιού της Αμμοχώστου που άρχισε το 1962 περατώθηκε το 1965. Με την επέκταση και την κατασκευή νέας προβλήτας μήκους 655 μέτρα το λιμάνι της Αμμοχώστου μπορούσε να δεχθεί πλοία με μέγιστο βύθισμα 9,15 μέτρα. Με την εκβάθυνση και άλλες βελτιώσεις το λιμάνι της Λεμεσού μπορούσε να δεχθεί πλοία με μέγιστο μήκος 75 μέτρα και βύθισμα 4,6 μέτρα. Οι βελτιώσεις του λιμανιού της Πάφου επέτρεπαν τη προσέγγιση πλοίων με μέγιστο μήκος 55 μέτρων και μέγιστο βύθισμα 3 μέτρων. Οι βελτιώσεις του λιμανιού της Κερύνειας το κατέστησαν ασφαλέστερο για τον ελλιμενισμό μικρών σκαφών. Με την επέκταση του λιμανιού της Αμμοχώστου, την εκβάθυνση και βελτίωση των άλλων Κυπριακών λιμανιών και του εξοπλισμού των έγινε κάποια βελτίωση των διαφόρων υπηρεσιών που προσέφεραν στη ναυτιλία και το εμπόριο. Παρόλα αυτά τα λιμάνια της Κύπρου εξακολουθούσαν να έχουν περιορισμένες δυνατότητες.<sup>159</sup>

Αμέσως μετά την περάτωση των διαφόρων άμεσων μέτρων για τη βελτίωση των Κυπριακών λιμανιών το 1965, η Κυπριακή Κυβέρνηση έθεσε σαν στόχο τη δημιουργία σύγχρονων λιμενικών

υποδομών. Για να πετύχει το στόχο αυτό χρησιμοποίησε διάφορους εμπειρογνώμονες για να μελετήσουν και να προτείνουν μέτρα για την περαιτέρω ανάπτυξη των Κυπριακών λιμανιών. Το 1967 η Κυβέρνηση ανάθεσε σε δύο ξένους οίκους να σχεδιάσουν νέο λιμάνι στη Λεμεσό και στη Λάρνακα. Οι εργασίες κατασκευής του λιμανιού της Λάρνακας άρχισαν το 1969 και ολοκληρώθηκαν το 1973 και του λιμανιού της Λεμεσού άρχισαν το 1970 και περατώθηκαν το 1973. Για την κατασκευή των δύο νέων λιμανιών και για τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού του λιμανιού της Αμμοχώστου χορηγήθηκε δάνειο 11,50 εκατομμυρίων δολαρίων από τη Διεθνή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης το 1969. Το νέο λιμάνι της Λάρνακας είχε βάθος 9,50 μέτρα και μπορούσαν να προσεγγίσουν πλοία με μέγιστο μήκος 152 μέτρα και βύθισμα 9,00 μέτρα ενώ το νέο λιμάνι της Λεμεσού είχε βάθος 11,00 μέτρα και μπορούσαν να προσεγγίσουν πλοία με μέγιστο βύθισμα 10,50 οποιουδήποτε μήκους.<sup>160</sup>

Έτσι παρά τις αντίξοες συνθήκες που δημιουργήθηκαν με τις δικαιοδικές ταραχές που άρχισαν το τέλος του 1963, την πρώτη αποτυχημένη Τουρκική εισβολή του 1964 και την έκρυθμη γενικά πολιτική κατάσταση, η Κυπριακή Δημοκρατία μέσα στην περίοδο αυτή, με την κατασκευή των δύο νέων σύγχρονων λιμανιών της Λεμεσού και Λάρνακας και με τις αναβαθμίσεις των άλλων λιμανιών, κατόρθωσε να πετύχει ουσιαστική βελτίωση της λιμενικής της βιομηχανίας. Έτσι κατά το τέλος της περιόδου πριν την Τουρκική Εισβολή η Κύπρος είχε δημιουργήσει νέες και πιο ευνοϊκές προοπτικές για την ανάπτυξη του εμπορίου της.<sup>161</sup>

Κατά την περίοδο αυτή, εκτός από τα πετρελαιοειδή που μεταφέρονταν με δεξαμενόπλοια και μερικά άλλα χύδην φορτία που μεταφέρονταν με εξειδικευμένα πλοία, όλα τα άλλα ξηρά φορτία μεταφέρονταν με συμβατικά πλοία γενικού φορτίου. Κατά την περίοδο αυτή παρά την εξέλιξη που παρατηρήθηκε στα Κυπριακά λιμάνια η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων βρισκόταν σε νηπιακό στάδιο. Τα λιγιστά εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονταν με τα συμβατικά πλοία εκφορτώνονταν είτε με τα μέσα φορτοεκφόρτωσης που διέθετε το πλοίο είτε με τη βοήθεια του μοναδικού πλωτού γερανού που διέθετε το λιμάνι της Αμμοχώστου. Η συστηματική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων άρχισε στις 10 Φεβρουαρίου 1971 με την άφιξη του πρώτου πλοίου εμπορευματοκιβωτίων της εταιρείας «Μάτζεστερ Μέριτ» που προσέγγιζε στο λιμάνι της Αμμοχώστου κάθε 12 μέρες. Τα εμπορευματοκιβώτια του πιο πάνω πλοίου εκφορτώνονταν και πάλι με τη βοήθεια του μοναδικού πλωτού γερανού ανυψωτικής δύναμης 60 τόνων που διέθετε το

λιμάνι της Αμμοχώστου. Το 1971 άρχισε ο πρώτος σοβαρός προβληματισμός των αρμόδιων αρχών για την αγορά και εγκατάσταση γερανών κατάλληλων για τη φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων.<sup>162</sup>

### 3.2.3 Διακίνηση Πλοίων, Φορτίων & Επιβατών από Κυπριακά Λιμάνια

Ο Πίνακας 3.01 παρουσιάζει τον αριθμό, καθαρή χωρητικότητα και ποσοστιαία μεταβολή του αριθμού και της χωρητικότητας των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια αμέσως μετά την ανακήρυξη της Κυπριακής Δημοκρατίας την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1960 μέχρι και λίγο μετά την Τουρκική Εισβολή (1961 – 1975).

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.01 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1961-1975)</b>				
<b>ΕΤΟΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ %</b>	<b>ΚΟΡΟΙ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>	<b>ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ %</b>
1961	4,771	-	8,029,205	-
1962	5,171	8.38	9,309,709	15.95
1963	5,371	3.87	9,228,601	-0.87
1964	4,376	-18.53	7,951,985	-13.83
1965	4,992	14.08	8,857,817	11.39
1966	5,266	5.49	9,080,219	2.51
1967	4,821	-8.45	8,617,787	-5.09
1968	5,143	6.68	9,983,630	15.85
1969	5,597	8.83	9,719,744	-2.64
1970	5,803	3.68	9,456,624	-2.71
1971	6,211	7.03	9,426,110	-0.32
1972	6,002	-3.36	9,774,058	3.69
1973	5,844	-2.63	10,247,753	4.85
1974	4,163	-28.76	6,609,052	-35.51
1975	5,064	21.64	6,478,096	-1.98
<b>1961 - 1973</b>		<b>22.49</b>	<b>1961 - 1973</b>	<b>27.63</b>

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Λιμένων, Υπουργείο Συγκοινωνιών & Έργων Κύπρου, 1961 - 1975

Από τον Πίνακα 3.01 φαίνεται ότι κατά την περίοδο 1961 – 1973 ο αριθμός των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια παρουσίαζε κατά περιόδους αυξομειώσεις αλλά η γενική τάση

ήταν αυξητική. Η συνολική αύξηση κατά την περίοδο 1961-1973 ήταν 22.49%. Κατά την περίοδο αυτή και η καθαρή χωρητικότητα των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια κινείται μέσα στα ίδια πλαίσια με συνολική αύξηση 27.63%, δηλαδή η αύξηση της χωρητικότητας είναι λίγο μεγαλύτερη από την αύξηση του αριθμού των πλοίων. Οι μειώσεις τόσο του αριθμού των πλοίων όσο και της καθαρής χωρητικότητας που παρατηρήθηκαν το 1964 οφείλονται στις δικαιοδικές συγκρούσεις στην Κύπρο και την πρώτη αποτυχημένη εισβολή της Τουρκίας. Οι μειώσεις τους το 1967 οφείλονται στις δικαιοδικές συγκρούσεις και τις απειλές της Τουρκίας με νέα εισβολή. Το 1974 λόγω της Τουρκικής Εισβολής παρατηρείται κατακόρυφη πτώση τόσο του αριθμού των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια όσο και της καθαρής τους χωρητικότητας.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.02 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1961-1975)</b>						
ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΣΕ ΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΤΟΝΝΟΥΣ			ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %		
	ΕΚΦΟΡΤΩΘΗΚΑΝ	ΦΟΡΤΩΘΗΚΑΝ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ	ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ
1961	817,915	1,355,469	2,173,384	-	-	-
1962	878,177	1,328,104	2,206,281	7.37	-2.02	1.51
1963	922,469	1,368,755	2,291,224	5.04	3.06	3.85
1964	847,150	1,232,936	2,080,086	-8.16	-9.92	-9.22
1965	984,524	1,412,120	2,396,644	16.22	14.53	15.22
1966	974,895	1,417,949	2,392,844	-0.98	0.41	-0.16
1967	991,084	1,425,090	2,416,174	1.66	0.50	0.97
1968	1,016,170	1,531,972	2,548,142	2.53	7.50	5.46
1969	1,264,786	1,533,541	2,798,327	24.47	0.10	9.82
1970	1,417,985	1,526,593	2,944,578	12.11	-0.45	5.23
1971	1,505,336	1,337,703	2,843,039	6.16	-12.37	-3.45
1972	1,780,549	1,234,955	3,015,504	18.28	-7.68	6.07
1973	2,120,728	1,148,916	3,269,644	19.11	-6.97	8.43
1974	1,381,969	996,944	2,378,913	-34.84	-13.23	-27.24
1975	1,132,575	1,309,101	2,441,676	-18.05	31.31	2.64
<b>1961 - 1973</b>				<b>159.28</b>	<b>-15.24</b>	<b>50.44</b>

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Λιμένων, Υπουργείο Συγκοινωνιών & Έργων Κύπρου, 1961 - 1975**

Ο Πίνακας 3.02 παρουσιάζει την ποσότητα σε μετρικούς τόνους και την ποσοστιαία μεταβολή των φορτίων που διακινήθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια την περίοδο 1961 – 1975. Από τον Πίνακα 3.02 φαίνεται ότι κατά την περίοδο 1961 – 1973 τα φορτία που εκφορτώθηκαν αυξήθηκαν κατά 159.28% και τα φορτία που φορτώθηκαν μειώθηκαν κατά 15.24% ενώ το σύνολο των



διακινηθέντων φορτίων αυξήθηκε κατά 50.44%. Όπως βλέπουμε κατά την περίοδο αυτή, ενώ η ποσότητα των φορτίων που εκφορτώθηκαν (εισαγωγές) υπερδιπλασιάστηκε, η ποσότητα των φορτίων που φορτώθηκαν (εξαγωγές) όχι μόνο δεν αυξήθηκε αλλά μειώθηκε. Αυτό οφείλεται στην αλλαγή της δομής της Κυπριακής οικονομίας και στην αλλαγή της σύνθεσης του εξαγωγικού εμπορίου της Κυπριακής Δημοκρατίας. Επιπρόσθετα από τον πίνακα αυτό φαίνεται η αρνητική επίδραση που είχαν οι πολιτικές εξελίξεις που αναφέραμε πιο πάνω το 1964 και 1967. Το 1974 λόγω της Τουρκικής Εισβολής παρατηρήθηκε κατακόρυφη μείωση των διακινηθέντων φορτίων. Όπως θα διαφανεί πιο κάτω, μείωση του βάρους των εξαγωγών δεν σημαίνει πάντοτε και μείωση της αξίας τους. Από τους δύο πιο πάνω πίνακες φαίνεται ότι η αύξηση των διακινηθέντων φορτίων είναι διπλάσια από την αύξηση του αριθμού και της χωρητικότητας των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια. Αυτό οφείλεται στη βελτίωση τόσο των λιμανιών όσο και του εξοπλισμού των. Η βελτίωση των Κυπριακών λιμανιών επέτρεψε την πιο ορθολογιστική χρήση τόσο των λιμανιών όσο και των πλοίων με αποτέλεσμα να καταστεί δυνατή αναλογικά η μεταφορά περισσότερων φορτίων με λιγότερα σε αριθμό και χωρητικότητα πλοία.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.03 ΑΞΙΑ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΩΝ &amp; ΕΞΑΓΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1960 - 1975)</b>						
ΕΤΟΣ	ΑΞΙΑ ΣΕ ΛΚ			ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %		
	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
1960	39,130,463	19,232,052	58,362,515	-	-	-
1961	40,416,308	17,780,278	58,196,586	3.29	-7.55	-0.28
1962	44,952,614	20,676,987	65,629,601	11.22	16.29	12.77
1963	47,140,797	21,778,333	68,919,130	4.87	5.33	5.01
1964	37,615,571	20,549,041	58,164,612	-20.21	-5.64	-15.60
1965	51,406,712	25,287,888	76,694,600	36.66	23.06	31.86
1966	55,367,591	29,238,267	84,605,858	7.70	15.62	10.32
1967	59,712,404	29,696,609	89,409,013	7.85	1.57	5.68
1968	70,666,856	36,959,072	107,625,928	18.35	24.46	20.37
1969	84,607,763	40,902,699	125,510,462	19.73	10.67	16.62
1970	98,229,491	45,188,855	143,418,346	16.10	10.48	14.27
1971	106,869,257	47,279,095	154,148,352	8.80	4.63	7.48
1972	121,480,403	51,304,770	172,785,173	13.67	8.51	12.09
1973	157,442,382	60,473,595	217,915,977	29.60	17.87	26.12
1974	148,027,511	55,286,670	203,314,181	-5.98	-8.58	-6.70
1975	113,709,151	55,876,779	169,585,930	-23.18	1.07	-16.59
<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1960 - 1973</b>				<b>302.35</b>	<b>214.44</b>	<b>273.38</b>

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Λιμένων, Υπουργείο Συγκοινωνιών & Έργων Κύπρου, 1960 – 1975

Ο Πίνακας 3.03 παρουσιάζει την αξία σε λίρες Κύπρου και την ποσοστιαία μεταβολή των εισαγωγών και εξαγωγών από Κυπριακά λιμάνια κατά την περίοδο 1960-1975. Από τον Πίνακα 3.03 φαίνεται ότι κατά την περίοδο 1960-1973 η αξία των φορτίων που εξάχθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια αυξήθηκε κατά 302.35% και των φορτίων που εισάχθηκαν κατά 214.44%. Οι αρνητικές επιπτώσεις που είχαν οι πολιτικές εξελίξεις του 1964 και 1967 φαίνονται και στην αξία των εισαγομένων και εξαγομένων προϊόντων. Το 1974 λόγω της Τουρκικής Εισβολής παρατηρήθηκε κατακόρυφη μείωση της αξίας των διακινηθέντων φορτίων.

Τα στατιστικά στοιχεία του Πίνακα 3.02 και 3.03 αποδεικνύουν ότι κατά την περίοδο αυτή, ενώ η ποσότητα των φορτίων που φορτώθηκαν (εξαγωγές) μειώθηκε, η αξία τους αυξήθηκε κατά 214.44%. Από τους Πίνακες 3.02 και 3.03 φαίνεται ότι η αύξηση της αξίας είναι πενταπλάσια από την αύξηση του βάρους του συνόλου των διακινηθέντων φορτίων από τα Κυπριακά λιμάνια. Αυτό οφείλεται σε ένα βαθμό στην αύξηση των τιμών και σε κάποιο βαθμό στην αλλαγή της σύνθεσης των φορτίων που εξάχθηκαν και εισάχθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια κατά την περίοδο 1960 – 1973.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.04 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΠΟ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1961-1975)</b>							
ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ				ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %		
	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧ/ΣΕΙΣ	ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧ/ΣΕΙΣ	ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ
1961	20,771	26,041	-				-
1962	25,704	29,294	-		23.75	12.49	-
1963	29,022	31,219	-		12.91	6.57	-
1964	10,853	16,581	-		-62.60	-46.89	-
1965	20,175	21,613	-		85.89	30.35	-
1966	25,416	28,929	-		25.98	33.85	-
1967	17,872	19,707	-		-29.68	-31.88	-
1968	24,189	26,492	-		35.35	34.43	-
1969	30,189	31,666	118,518	180,373	24.80	19.53	-
1970	29,183	32,728	94,353	156,264	-3.33	3.35	-20.39
1971	27,686	31,216	64,842	123,744	-5.13	-4.62	-31.28
1972	28,863	30,428	74,711	134,002	4.25	-2.52	15.22
1973	33,758	36,347	61,888	131,993	16.96	19.45	-17.16
1974	22,782	49,956	24,073	96,811	-32.51	37.44	-61.10
1975	21,685	27,734	37,917	87,336	-4.82	-44.48	57.51
<b>1961 - 1973</b>	<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ</b>				<b>62.52%</b>	<b>39.58%</b>	
<b>1969 - 1973</b>	<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ</b>			<b>-26.82%</b>			<b>-47.78%</b>

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Λιμένων, Υπουργείο Συγκοινωνιών & Έργων Κύπρου, 1960 - 1975

Ο Πίνακας 3.04 παρουσιάζει τη διακίνηση των επιβατών από τα λιμάνια της Κύπρου την περίοδο 1961 – 1975. Από τον Πίνακα 3.04 φαίνεται ότι κατά την περίοδο 1961 – 1973 οι αφίξεις επιβατών στα Κυπριακά λιμάνια αυξήθηκαν κατά 62.52% και οι αναχωρήσεις κατά 39.58%. Για τους επιβάτες υπό διαμετακόμιση υπάρχουν στατιστικά στοιχεία μόνο από το έτος 1969. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.04, κατά την περίοδο 1969 – 1973, παρατηρήθηκε μείωση των επιβατών υπό διαμετακόμιση κατά 47.78% ενώ το σύνολο των επιβατών παρουσίασε μείωση της τάξης του 26.82%. Όπως φαίνεται από τον πιο πάνω πίνακα οι αρνητικές πολιτικές εξελίξεις του 1964 και 1967 είχαν πολύ μεγαλύτερη επίδραση στη διακίνηση επιβατών από τα Κυπριακά λιμάνια. Οι αφίξεις επιβατών μειώθηκαν το 1964 κατά 62.6% και οι αναχωρήσεις κατά 46.89% ενώ το 1967 οι μειώσεις ήταν 29.68% και 31.88% αντίστοιχα. Αξιοσημείωτο είναι ότι το 1974 λόγω της Τουρκικής Εισβολής έχουμε μείωση στις αφίξεις των επιβατών κατά 32.51% ενώ οι αναχωρήσεις παρουσιάζουν αύξηση κατά 37.44%. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι με την Τουρκική Εισβολή καταστράφηκε το αεροδρόμιο της Λευκωσίας που ήταν το μοναδικό αεροδρόμιο της Κύπρου και για αρκετούς μήνες ο μόνος τρόπος αναχώρησης από την Κύπρο ήταν ο δια θαλάσσης.

#### **3.2.4 Οικονομικά Αποτελέσματα των Κυπριακών Λιμανιών**

Ο Πίνακας 3.05 παρουσιάζει τα έσοδα, έξοδα και το διαχειριστικό πλεόνασμα των Κυπριακών λιμανιών κατά την περίοδο 1961 – 1975. Από τον Πίνακα 3.05 φαίνεται ότι κατά την περίοδο 1961 – 1973 τα έσοδα των Κυπριακών λιμανιών αυξήθηκαν κατά 208.38% και τα έξοδα κατά 428.85%. Δηλαδή ο ρυθμός αύξησης των εξόδων είναι υπερδιπλάσιος του ρυθμού αύξησης των εσόδων. Παρά την αύξηση των εξόδων με μεγαλύτερο ρυθμό από τα έσοδα, τα έξοδα εξακολουθούν να βρίσκονται σε χαμηλά σχετικά επίπεδα. Το 1961 τα έξοδα αποτελούσαν το 11.89% και το 1973 το 20,38% των εσόδων. Το διαχειριστικό πλεόνασμα, παρά τις διακυμάνσεις που είχε, κατά την περίοδο αυτή αυξήθηκε συνολικά κατά 278.64%. Από τον πιο κάτω πίνακα φαίνεται επίσης η αρνητική επίδραση που είχαν τα γεγονότα του 1964 και 1967 και 1974 στο διαχειριστικό πλεόνασμα των Κυπριακών λιμανιών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.05 ΕΣΟΔΑ, ΕΞΟΔΑ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΣΕ ΛΚ (1961-1975)							
ΕΤΟΣ	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΣΟΔΩΝ %	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΞΟΔΩΝ %	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΞΟΔΩΝ /ΕΣΟΔΩΝ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ	
						ΠΟΣΟ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
1961	351,280	41,755	-	-	11.89%	309,525	-
1962	438,233	63,423	24.75	51.89	14.47%	374,810	21.09
1963	468,307	70,047	6.86	10.44	14.96%	398,260	6.26
1964	416,715	63,184	-11.02	-9.80	15.16%	353,531	-11.23
1965	507,507	61,317	21.79	-2.95	12.08%	446,190	26.21
1966	568,421	65,761	12.00	7.25	11.57%	502,660	12.66
1967	600,814	80,354	5.70	22.19	13.37%	520,460	3.54
1968	710,463	115,378	18.25	43.59	16.24%	595,085	14.34
1969	751,499	124,489	5.78	7.90	16.57%	627,010	5.36
1970	791,689	137,279	5.35	10.27	17.34%	654,410	4.37
1971	839,846	139,261	6.08	1.44	16.58%	700,585	7.06
1972	868,604	185,336	3.42	33.09	21.34%	683,268	-2.47
1973	1,083,268	220,820	24.71	19.15	20.38%	862,448	26.22
1974	835,549	189,950	-22.87	-13.98	22.73%	645,599	-25.14
1975	643,085	195,732	-23.03	3.04	30.44%	447,353	-30.71
<b>ΑΥΞΗΣΗ 1961-1973</b>			<b>208.38</b>	<b>428.85</b>	<b>ΑΥΞΗΣΗ 1961-1973</b>	<b>278.64</b>	

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Λιμένων, Υπουργείο Συγκοινωνιών & Έργων Κύπρου, 1960 - 1975

Τα στατιστικά στοιχεία των πιο πάνω πινάκων αποδεικνύουν τις αρνητικές επιπτώσεις που είχαν στην ανάπτυξη της Λιμενικής βιομηχανίας της Κύπρου οι πολιτικές εξελίξεις στην Κύπρο γενικότερα και οι αντιδράσεις και ενέργειες της Τουρκίας ειδικότερα. Οι δικοινοτικές ταραχές που άρχισαν το τέλος του 1963, οι συνεχείς απειλές της Τουρκίας και η πρώτη αποτυχημένη Τουρκική εισβολή του 1964 είχαν σαν αποτέλεσμα το 1964 να καταγραφεί ουσιαστική μείωση της λιμενικής δραστηριότητας στην Κύπρο. Τόσο ο αριθμός και η χωρητικότητα των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια όσο και η ποσότητα και αξία των φορτίων που διακινήθηκαν από αυτά μειώθηκαν ουσιαστικά, με αποτέλεσμα τα έσοδα των λιμανιών να μειωθούν κατά 11.02% και το διαχειριστικό πλεόνασμα κατά 11.23%. Παρόμοια κατάσταση, αλλά σε μικρότερο βαθμό, παρατηρήθηκε με την έκρυθμη γενικά πολιτική κατάσταση στη Κυπριακή Δημοκρατία και τις νέες απειλές της Τουρκίας το 1967. Το ίδιο αλλά σε πολύ μεγαλύτερο τώρα βαθμό παρατηρήθηκε με την Τουρκική Εισβολή του 1974 όπου είχαμε πολύ σοβαρή μείωση της λιμενικής δραστηριότητας στην Κύπρο.

### **3.3 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ** **ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ** **ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ (1974 - 1987)**

Η Τουρκική Εισβολή του 1974 δεν προκάλεσε μόνο σοβαρή μείωση της λιμενικής δραστηριότητας στη Κύπρο αλλά επηρέασε πολύ αρνητικά την επίτευξη των στόχων που είχε θέσει η Κυπριακή Κυβέρνηση για τη Κυπριακή λιμενική βιομηχανία και προκάλεσε σοβαρή καθυστέρηση στην υλοποίηση της πολιτικής και άλλων αποφάσεων που είχαν παρθεί για την καλύτερη οργάνωση και περαιτέρω ανάπτυξη των λιμανιών των ελεύθερων περιοχών της Κυπριακής Δημοκρατίας. Την περίοδο αυτή, όπως θα φανεί από την πιο κάτω ανάλυση, πραγματοποιήθηκαν μεγάλες αλλαγές τόσο στην κυριότητα και διοίκηση όσο και στην λειτουργία και ανάπτυξη των Κυπριακών λιμανιών.

#### **3.3.1 Κυριότητα και Διοίκηση των Κυπριακών Λιμανιών**

Ο Οργανισμός Λιμένων Κύπρου, όπως ήδη έχουμε αναφέρει πιο πάνω, δημιουργήθηκε το 1973 και παρόλο που το πρώτο του Διοικητικό Συμβούλιο διορίστηκε λίγους μήνες μετά την ίδρυση του, κυρίως λόγω της Τουρκικής εισβολής αλλά και διαφόρων άλλων προβλημάτων, η μεταφορά της εξουσίας από το Τμήμα Λιμένων στον Οργανισμό Λιμένων Κύπρου δεν μπόρεσε να πραγματοποιηθεί άμεσα αλλά σταδιακά. Η κυριότητα των Κυπριακών λιμανιών με όλο το ενεργητικό και τις υποχρεώσεις μεταφέρθηκαν τελικά στον Οργανισμό Λιμένων Κύπρου την 1<sup>η</sup> Αυγούστου 1976. Μέχρι τότε το Τμήμα Λιμένων εξακολούθησε να έχει τη διοίκηση των Κυπριακών λιμανιών. Παρόλο που η εξουσία μεταβιβάστηκε στον ΟΛΚ την 1<sup>η</sup> Αυγούστου 1976 λειτούργησε πλήρως μετά την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1977 όπου διάφορα προβλήματα επάνδρωσης και μεταφοράς προσωπικού επιλύθηκαν οριστικά. Ο Οργανισμός Λιμένων Κύπρου με τον τροποποιητικό Νόμο 59 του 1977 μετονομάστηκε σε Αρχή Λιμένων Κύπρου (ΑΛΚ). Η Αρχή Λιμένων Κύπρου είναι πρόσωπο δημοσίου δικαίου και διοικείται από 7μελές συμβούλιο (πρόεδρο, αντιπρόεδρο και 4 μέλη) που διορίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο για τριετή θητεία μετά από σύσταση του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων. Το 7<sup>ο</sup> μέλος του διοικητικού συμβουλίου είναι ο εκάστοτε διευθυντής του Τμήματος Τελωνείων του Υπουργείου Οικονομικών. Τελικά η ΑΛΚ κατάφερε να εργαστεί σχεδόν με πλήρη αυτονομία το 1978 αφού τελικά το

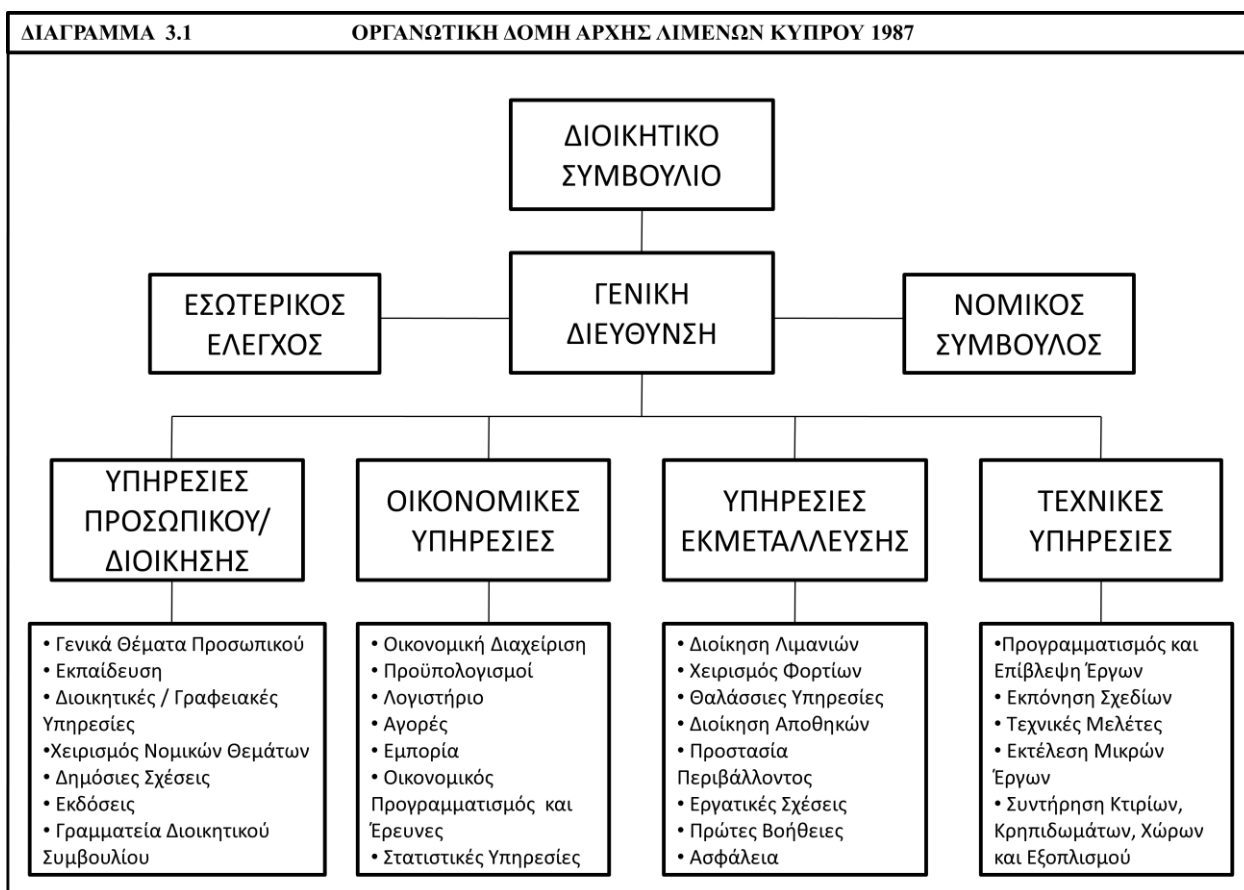
απαιτούμενο προσωπικό είτε μεταφέρθηκε από τα Τμήματα Λιμένων και Τελωνείων είτε προσλήφθηκε με την προκήρυξη νέων θέσεων.

Σύμφωνα με τη νομοθεσία το Συμβούλιο της ΑΛΚ εφαρμόζει την πολιτική της εκάστοτε Κυβέρνησης. Η πολιτική αυτή διαβιβάζεται και εποπτεύεται από τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων. Η Αρχή Λιμένων είναι ο ιδιοκτήτης των λιμανιών και ο αρμόδιος φορέας για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των λιμανιών και έχει τις πιο κάτω υποχρεώσεις:

- Να παρέχει και να διατηρεί στα Κυπριακά λιμάνια επαρκείς και ικανές λιμενικές υπηρεσίες και διευκολύνσεις και να επιμελείται της καλής οργάνωσης, διοίκησης και λειτουργίας των Κυπριακών λιμανιών.
- Να καθορίζει, ρυθμίζει, ελέγχει και απαγορεύει τη χρήση οποιασδήποτε περιοχής των Κυπριακών λιμανιών και οποιασδήποτε δραστηριότητας μέσα σε αυτά.
- Να φροντίζει τους φάρους, σημαντήρες και άλλα μέσα ναυσιπλοΐας, να παρέχει υπηρεσίες πλοήγησης και άλλες αναγκαίες ναυτιλιακές υπηρεσίες εντός των χωρικών υδάτων και λιμανιών της Κύπρου.
- Να φροντίζει για την καλή λειτουργία, βελτίωση και ανάπτυξη των Κυπριακών λιμανιών.
- Να ασκεί όλα τα άλλα καθήκοντα τα οποία αναφέρονται λεπτομερώς στον Περί Αρχής Λιμένων Νόμο και τους άλλους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- Να συμβουλεύει τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων για όλα τα θέματα που αναφέρονται στα λιμάνια και τις λιμενικές υπηρεσίες και για κάθε άλλο θέμα που εμπίπτει στην αρμοδιότητα της ΑΛΚ.

Η ΑΛΚ έχει εξουσία, μέσα στα πλαίσια των διατάξεων του πιο πάνω νόμου, να προβαίνει σε οποιαδήποτε πράξη ή ενέργεια που απαιτείται για την εκτέλεση των καθηκόντων της. Η ΑΛΚ έχει την έδρα της στην Λευκωσία. Παράλληλα με τον πιο πάνω ρόλο η ΑΛΚ ασκεί διάφορες άλλες εμπορικές, οικονομικές και λιμενικές υπηρεσίες οι κυριότερες των οποίων είναι η πλοήγηση, ρυμούλκηση, πρόσδεση πλοίων, παροχή και χρήση γερανογεφυρών και μεγάλων γερανών, παραλαβή, αποθήκευση και παράδοση φορτίων. Δεν επιτρέπεται στην ΑΛΚ η πραγματοποίηση φορτοεκφορτώσεων πλοίων η οποία αναλαμβάνεται από τους ναυτικούς πράκτορες που αντιπροσωπεύουν τα πλοία και πραγματοποιείται από λιμενεργάτες που εργοδοτούν. Ορισμένες άλλες ενέργειες ή δραστηριότητες της ΑΛΚ επιτρέπονται κατόπιν

έγκρισης του Υπουργικού Συμβουλίου. Επίσης δεν επιτρέπεται στην ΑΛΚ το μόνιμο κλείσιμο οποιουδήποτε λιμανιού της Κυπριακής Δημοκρατίας. Η οργανωτική δομή της ΑΛΚ το έτος 1987 καθώς και οι αρμοδιότητες του κάθε τμήματος φαίνονται στο Διάγραμμα 3.1.<sup>163</sup>



Επικεφαλής της Γενικής Διεύθυνσης του πιο πάνω οργανογράμματος είναι ο Γενικός Διευθυντής της ΑΛΚ που διορίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο μετά από διαβούλευση με το Συμβούλιο της ΑΛΚ. Ο Γενικός Διευθυντής παύεται μόνο μετά από έγκριση του Υπουργικού Συμβουλίου. Ο Γενικός Διευθυντής είναι υπεύθυνος για τα τρεχούμενα προβλήματα όλων των λιμανιών της Κύπρου και είναι υποχρεωμένος να εφαρμόζει την πολιτική του Συμβουλίου της ΑΛΚ. Όπως φαίνεται από το πιο πάνω διάγραμμα το 1987 οι αρμοδιότητες της ΑΛΚ κατανέμονταν σε 4 τομείς (υπηρεσίες) όπου η κάθε υπηρεσία είχε το δικό της διευθυντή. Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι όταν ξεκίνησε τη λειτουργία της η ΑΛΚ το 1987 δεν υπήρχαν οι τεχνικές υπηρεσίες αλλά μόνο οι υπόλοιπες τρεις υπηρεσίες του πιο πάνω οργανογράμματος. Αυτό ήταν ένα μεγάλο μειονέκτημα διότι η ΑΛΚ έπρεπε να στηρίζεται στις τεχνικές υπηρεσίες του τεχνικού

τμήματος του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων που μερικές φορές δεν είχαν τις εξειδικευμένες γνώσεις για τα τεχνικά προβλήματα που αντιμετώπιζαν τα Κυπριακά λιμάνια και αναγκαζόταν να στραφεί στον ιδιωτικό τομέα για να καλύψει τις ανάγκες της. Η ΑΛΚ είχε εντοπίσει από την αρχή το πρόβλημα αυτό και στις 13.08.1977 κατατέθηκε σχέδιο για τη δημιουργία τεχνικών υπηρεσιών. Το σχέδιο αυτό εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο το τέλος του 1978 και οι τεχνικές υπηρεσίες της ΑΛΚ λειτούργησαν για πρώτη φορά το 1979. Τα δύο κύρια λιμάνια της ελεύθερης Κύπρου έχουν τον δικό τους διευθυντή που είναι υπεύθυνος κάτω από την εποπτεία της γενικής διεύθυνσης για τη λειτουργία του λιμανιού. Το 1978 για κάθε λιμάνι της Κύπρου δημιουργήθηκε συμβουλευτική επιτροπή υπό την προεδρία ενός μέλους του διοικητικού συμβουλίου. Οι επιτροπές αυτές αποτελούσαν το μέσο επικοινωνίας της ΑΛΚ με τις ναυτεργατικές οργανώσεις, ναυτιλιακούς πράκτορες, εμπορικό επιμελητήριο, τα διάφορα κυβερνητικά τμήματα και τους άλλους ναυτιλιακούς φορείς και χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών.<sup>164</sup>

Η ΑΛΚ πριν από το τέλος Οκτωβρίου κάθε έτους ετοιμάζει και υποβάλλει τον ετήσιο προϋπολογισμό της, συμπεριλαμβανομένου και του αναπτυξιακού προϋπολογισμού, στο Υπουργικό Συμβούλιο για έγκριση. Επίσης πριν από το τέλος Ιουνίου κάθε έτους η ΑΛΚ υποβάλλει ετήσια έκθεση για το προηγούμενο έτος όπου περιλαμβάνονται και οι ετήσιοι λογαριασμοί της ΑΛΚ οι οποίοι ελέγχθηκαν από το Γενικό Λογιστή της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Την περίοδο αυτή για να μπορέσει η ΑΛΚ να προχωρήσει με την επέκταση, εκσυγχρονισμό των υποδομών και αναβάθμιση του τρόπου λειτουργίας των Κυπριακών λιμανιών, ο βασικός Περί Αρχής Λιμένων Κύπρου Νόμος του 1973 τροποποιήθηκε επανειλημμένα. Με τις τροποποιήσεις αυτές έγιναν πιο ξεκάθαρες οι υποχρεώσεις και οι δικαιοδοσίες της ΑΛΚ. Με τον τρόπο αυτό δόθηκε η δυνατότητα στην Αρχή Λιμένων να καταστεί πιο λειτουργική και πιο αποτελεσματική.<sup>165</sup> Εκτός από τις συνεχείς τροποποιήσεις του πιο πάνω βασικού Νόμου, η ΑΛΚ για να μπορέσει να πετύχει τους στόχους της για καλύτερη και πιο αποτελεσματική λειτουργία και έλεγχο των Κυπριακών λιμανιών προέβη σε τροποποιήσεις των υφιστάμενων κανονισμών και σε δημιουργία νέων που ρύθμιζαν όλα τα επιμέρους θέματα και δραστηριότητες της ΑΛΚ. Επίσης επικεντρώθηκε στην εργοδότηση και κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού της Αρχής Λιμένων για να μπορέσουν τα λιμάνια να λειτουργήσουν με αποτελεσματικό και παραγωγικό τρόπο. Έλαβε



επίσης μέτρα για την υγεία και ασφάλεια του προσωπικού και έθεσε στόχο τη μείωση των ατυχημάτων στους λιμενικούς χώρους. Έλαβε επίσης διάφορα μέτρα και συμμετείχε σε διάφορες δραστηριότητες με σκοπό την προβολή των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχει η Κύπρος με στόχο να προσελκύσει διάφορες εταιρείες μεταφορών και να προάγει το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω της Κύπρου.<sup>166</sup>

### **3.3.2 Ανάπτυξη των Κυπριακών Λιμανιών κατά την περίοδο 1974 - 1987**

Η Τουρκική εισβολή του 1974, που είχε σαν αποτέλεσμα τη κατοχή του 36,4% περίπου του εδάφους της Κυπριακής Δημοκρατίας είχε προσωρινά, μεταξύ των άλλων, και πολύ αρνητικές επιπτώσεις στην περαιτέρω ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας της Κύπρου. Με την τουρκική κατοχή η Κύπρος έχασε το λιμάνι της Αμμοχώστου που ήταν τότε το κυριότερο λιμάνι της χώρας και χειριζόταν το 83% του ναυτιλιακού εμπορίου της Κύπρου. Έχασε επίσης δύο άλλα μικρά λιμάνια, το Καραβοστάσι και την Κερύνεια. Μαζί με τα τρία πιο πάνω λιμάνια χάθηκε και ο εξοπλισμός τους, εκτός από δύο ρυμουλκά που διέφυγαν και καταφύγανε στο λιμάνι της Λεμεσού. Επιπρόσθετα χάθηκαν, όχι τόσο από τους βομβαρδισμούς που έγιναν αλλά από τις λεηλασίες που ακολούθησαν, μεγάλες ποσότητες εισαχθέντων φορτίων, αξίας πέραν των Λ.Κ.20 εκατομμυρίων, που βρίσκονταν στις αποθήκες του λιμανιού της Αμμοχώστου. Όπως ήδη έχει αναφερθεί, τα πιο πάνω τρία λιμάνια κηρύχθηκαν κλειστά στη διεθνή ναυσιπλοΐα με την απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου της Κυπριακής Δημοκρατίας με αριθμό 265/74 στις 4 Οκτωβρίου, 1974.

Εκτός από τα τρία πιο πάνω λιμάνια χάθηκε και το αεροδρόμιο της Λευκωσίας που ήταν το μοναδικό πολιτικό αεροδρόμιο της Κύπρου και που μέχρι σήμερα δεν κατέστη δυνατό να επαναλειτουργήσει. Η Κύπρος, για έξι μήνες μετά την εισβολή, δηλαδή για όσους μήνες χρειάστηκαν για την κατασκευή του προσωρινού αεροδρομίου της Λάρνακας, δεν είχε αεροδρόμιο για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Έτσι για την πιο πάνω περίοδο το λιμάνι της Λεμεσού, που έγινε πια το κύριο λιμάνι της Κύπρου, είχε να εξυπηρετήσει όλη την επιβατική κίνηση του ελεύθερου μέρους της χώρας.<sup>167</sup>

Μετά την εισβολή το εμπόριο της Κυπριακής Δημοκρατίας εξυπηρετείτο κατά κύριο λόγο από το λιμάνι της Λεμεσού, που όπως ήδη αναφέρθηκε έγινε το κύριο λιμάνι της Κύπρου, και από το λιμάνι της Λάρνακας. Τα διάφορα ορυκτά φορτώνονταν από ειδικές προβλήτες στο Βασιλικό και στο Λατσί. Τα διάφορα πετρελαιοειδή ξεφορτώνονταν με υποθαλάσσιους αγωγούς από ειδικά σημεία πρόσδεσης που βρίσκονταν έξω από τη Λάρνακα, Δεκέλεια, Βασιλικό και Μονή.<sup>168</sup>

Αμέσως μετά την εισβολή τα δύο κύρια μη κατεχόμενα λιμάνια της Κύπρου, δηλαδή τα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας, ήταν μεν καινούργια αλλά με πολύ περιορισμένες υποδομές και ελάχιστο εξοπλισμό για να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τις νέες ανάγκες της χώρας. Το λιμάνι της Λεμεσού διέθετε συνολικά μόνο οκτώ κινητούς γεραμούς από τους οποίους οι επτά είχαν ασφαλές φορτίο λειτουργίας 2 - 5 τόνους και μόνο ο ένας 12 τόνους. Το λιμάνι της Λεμεσού δεν διέθετε ούτε ένα πλωτό γερανό και για να μπορέσει το λιμάνι να ανταποκριθεί στις βασικές ανάγκες η Ελληνική κυβέρνηση παραχώρησε στο λιμάνι της Λεμεσού ένα πλωτό γερανό με ασφαλή φορτία λειτουργίας 80, 60 και 15 τόνους σε ανοίγματα 17, 22 και 30 μέτρα αντίστοιχα. Το λιμάνι της Λεμεσού διέθετε επίσης πέντε φορτηγίδες μεταφορικής ικανότητας 35 τόνων η κάθε μια. Για τη πρόσδεση των πλοίων διέθετε τέσσερις πλοηγούς και τρία μικρά ρυμουλκά 750 – 1329 ίππων. Επίσης διέθετε αποθήκες 14,000 τ.μ. και ανοιχτό χώρο στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων 103,000 τ.μ. Το λιμάνι της Λάρνακας δεν διέθετε πλωτό γερανό αλλά διέθετε συνολικά έξι κινητούς γεραμούς από τους οποίους οι τέσσερις είχαν ασφαλή φορτίο λειτουργίας μόνο 1.5 - 5 τόνους και δύο 6 - 15 τόνους. Για την πρόσδεση των πλοίων διέθετε δύο πλοηγούς και δύο πολύ μικρά ρυμουλκά 600 και 750 ίππων. Επίσης διέθετε διάφορες αποθήκες με συνολική επιφάνεια 8,748 τ.μ. και ανοιχτό χώρο στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων 61,867 τ.μ. Τα πιο πάνω λιμάνια εκτός από τη φορτοεκφόρτωση τις μόνες υπηρεσίες που μπορούσαν να προσφέρουν ήταν πόσιμο νερό και μικρές ποσότητες καυσίμων με βυτία.<sup>169</sup>

Τα πρώτα χρόνια μετά την Τουρκική εισβολή λόγω των πολλών προβλημάτων που αντιμετώπιζε η χώρα και των οργανωτικών αδυναμιών που αντιμετώπιζε η αρμόδια για τα λιμάνια αρχή, ήταν αδύνατο η αναβάθμιση των λιμανιών να προχωρήσει με γρήγορους ρυθμούς, παρόλο που υπήρχαν μεγάλες και πιεστικές ανάγκες. Αμέσως μετά την εισβολή παρατηρείται συνέχιση της τάσης για μεγαλύτερη χρήση της μεθόδου μεταφοράς του γενικού φορτίου που διακινείται σε εμπορευματοκιβώτια. Επίσης παρουσιάστηκε αύξηση και στις άλλες μεθόδους μοναδοποίησης

του γενικού φορτίου. Έτσι παρόλο που η Κύπρος κατά το τέλος της περιόδου πριν την Τουρκική εισβολή είχε δημιουργήσει νέες και πιο ευνοϊκές προοπτικές για την ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας και του εμπορίου της, με την Τουρκική εισβολή, η χώρα, όπως και πολλές άλλες χώρες στη περιοχή, δεν ήταν έτοιμη να αντιμετωπίσει τη γρήγορη διάδοση γενικά της μοναδοποίησης και ειδικά της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων για τη μεταφορά γενικού φορτίου. Το λιμάνι της Λάρνακας δεν διέθετε ούτε ένα γερανό κατάλληλο για την φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων με αποτέλεσμα όλα τα εμπορευματοκιβώτια μέχρι το 1978 να διακινούνται μόνο από το λιμάνι της Λεμεσού. Επίσης η εμπόλεμη κατάσταση στο Λίβανο σε συνδυασμό με τη συμφόρηση των λιμανιών των γειτονικών χωρών από το 1976 είχαν σαν αποτέλεσμα τη συνεχή ροή φορτίων διαμετακόμισης προς τα λιμάνια της Κύπρου. Η κατάσταση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία επιπρόσθετης πίεσης για πιο γρήγορη αναβάθμιση του εξοπλισμού και των υποδομών των Κυπριακών λιμανιών. Παρόμοιες ανάγκες υπήρχαν και στο τομέα των χύδην φορτίων και της διακίνησης επιβατών. Ενδεικτικό της όλης κατάστασης που υπήρχε το 1976, δηλαδή δύο μόνο χρόνια μετά την Τουρκική εισβολή, είναι ο πολύ ψηλός μέσος βαθμός χρήσης των κρηπιδωμάτων που για τη Λεμεσό ήταν 91% και για τη Λάρνακα 88%. Σε πολύ ψηλά επίπεδα βρισκόταν και η μέση χρήση των αποθηκευτικών χώρων, των γερανών και του άλλου εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης. Η κατάσταση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του χρόνου αναμονής και παραμονής των πλοίων στα Κυπριακά λιμάνια με όλες τις γνωστές αρνητικές επιπτώσεις στην Κυπριακή οικονομία.

Παρά τις δυσκολίες και τα άλλα προβλήματα που αντιμετώπιζε η χώρα, η αρμόδια αρχή προσπάθησε και πέτυχε, σε κάποιο βαθμό, να επιλύσει τα άμεσα προβλήματα με την προμήθεια επιπρόσθετων γερανών και άλλου απόλυτα αναγκαίου εξοπλισμού για τη φορτοεκφόρτωση των διαφόρων πλοίων, αύξηση των κλειστών και ανοιχτών αποθηκευτικών χώρων και επέκταση του μήκους των κρηπιδωμάτων με τη προσθήκη δύο πλωτών κρηπιδωμάτων συνολικού μήκους 200 μέτρων στο λιμάνι της Λάρνακας. Επίσης επιλύθηκαν προσωρινά τα προβλήματα στέγασης των διευθύνσεων των λιμανιών της Λεμεσού και Λάρνακας με την κατασκευή νέων και τη μετατροπή διαφόρων υφιστάμενων γραφείων. Έγιναν επίσης προσπάθειες για καλύτερη και πιο ορθολογιστική χρήση των υφιστάμενων υποδομών και εξοπλισμού των κυπριακών λιμανιών που είχαν σαν αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγικότητας. Τα πιο πάνω προσωρινά μέτρα αποδείχτηκαν πολύ αποτελεσματικά γιατί το 1977, μόλις τρία χρόνια μετά την εισβολή, ο πολύ

ψηλός μέσος βαθμός χρήσης των κρηπιδωμάτων, που για τη Λεμεσό ήταν 91%, έπεσε στο 87% και για τη Λάρνακα από το 88% στο 70%. Βελτίωση είχαμε και στη μέση χρήση των αποθηκευτικών χώρων, των γερανών και του άλλου εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης. Επίσης τα πιο πάνω μέτρα επέτρεψαν από το 1978 τη φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων και από το λιμάνι της Λάρνακας που μέχρι τώρα ήταν δυνατή μόνο από το λιμάνι της Λεμεσού.<sup>170</sup>

Τα πιο πάνω μέτρα χωρίς αμφιβολία απάμβλυναν σε ένα βαθμό τα πιεστικά προβλήματα που αντιμετώπιζαν τα υπό τον έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας λιμάνια, αλλά δεν ήταν αρκετά για την πλήρη επίλυση τους. Η ΑΛΚ που στο μεταξύ είχε επιλύσει το μεγαλύτερο μέρος των οργανωτικών προβλημάτων που αντιμετώπιζε και είχε αποκτήσει πλήρη έλεγχο των διαφόρων λιμενικών υπηρεσιών, παράλληλα εργαζόταν για την ανάπτυξη ολοκληρωμένων ρυθμιστικών σχεδίων η εφαρμογή των οποίων θα έδινε λύση σε όλα τα προβλήματα της λιμενικής βιομηχανίας της Κύπρου. Έτσι το 1977 ολοκληρώθηκαν τα σχέδια ανάπτυξης των λιμανιών της Λεμεσού και Λάρνακας που προέβλεπαν, μεταξύ άλλων, επέκταση των κρηπιδωμάτων τους, εκβαθύνσεις, επιχώσεις, εξειδικευμένες υπηρεσίες εμπορευματοκιβωτίων και φορτίων άλλων μεθόδων μοναδοποίησης, αύξηση των αποθηκευτικών χώρων και χώρων στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, κατασκευή νέων γραφείων διοίκησης και αναβάθμιση των μέσων φορτοεκφόρτωσης και του άλλου εξοπλισμού τους. Το 1978 ολοκληρώθηκαν οι ετοιμασίες για την υλοποίηση του πιο πάνω προγράμματος με την υπογραφή της συμφωνίας μεταξύ της ΑΛΚ και της Διεθνούς Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης για τη χορήγηση δανείου προς την ΑΛΚ ύψους 8.50 εκατομμυρίων δολαρίων για την κάλυψη των αναγκών σε ξένο συνάλλαγμα που θα προέκυπταν με την υλοποίηση του πιο πάνω προγράμματος. Την ίδια χρονιά και χωρίς καθυστέρηση ζητήθηκαν προσφορές για την υλοποίηση των πιο πάνω έργων. Οι εργασίες για τα πιο πάνω έργα άρχισαν το 1979. Την ίδια χρονιά η ΑΛΚ ενέκρινε αίτηση της Ελληνικής Μεταλλευτικής Εταιρείας που είχε υποβληθεί τη προηγούμενη χρονιά, για τη κατασκευή λιμανιού στο Βασιλικό για να καλύπτει τις ανάγκες του τσιμεντοποιείου Βασιλικού και του νέου υπό κατασκευή εργοστασίου λιπασμάτων που τελικά άρχισε να λειτουργεί το 1981.<sup>171</sup>

Τα σχέδια ανάπτυξης του λιμανιού της Λεμεσού προέβλεπαν μεταξύ άλλων την κατασκευή του ανατολικού κρηπιδώματος μήκους 480 μέτρων με βάθος 11,00 μέτρα, που αποτελούσε μέρος του εξειδικευμένου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, αύξηση της διαμέτρου του κύκλου στροφής των

πλοίων από 500 σε 550 μέτρα με βάθος 12 μέτρα, επίχωση με εμβαδόν 140,000 τετραγωνικά μέτρα, εξειδικευμένες υπηρεσίες εμπορευματοκιβωτίων και φορτίων άλλων μεθόδων μοναδοποίησης, προσωρινή προβλήτα επιβατηγών πλοίων, κατασκευή νέων γραφείων διοίκησης και αναβάθμιση των μέσων φορτοεκφόρτωσης και του άλλου εξοπλισμού του λιμανιού. Επίσης για το λιμάνι της Λεμεσού τα σχέδια προέβλεπαν κλειστούς αποθηκευτικούς χώρους 9,600 τετραγωνικών μέτρων και χώρους στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων 120,000 τετραγωνικών μέτρων. Τα πιο πάνω έργα προχώρησαν με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Το νέο κρηπίδωμα και η αύξηση του κύκλου στροφής περατώθηκαν το 1981. Το νέο κρηπίδωμα τέθηκε σε λειτουργία το 1982 και έτσι το λιμάνι της Λεμεσού διέθετε τώρα κρηπίδωματα συνολικού μήκους 1,260 μέτρων. Το 1984 στον εξειδικευμένο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων εγκαταστάθηκαν δύο γερανογέφυρες με ασφαλές φορτίο λειτουργίας 45 μετρικών τόννων. Το λιμάνι της Λεμεσού εκτός από τις δύο γερανογέφυρες ενισχύθηκε και με όλο τον αναγκαίο εξοπλισμό για να μπορέσει να καλύψει τις νέες ανάγκες που είχαν δημιουργηθεί. Την ίδια χρονιά, εκτός από τα έργα υποδομής του λιμανιού, περατώθηκαν όλες οι άλλες εργασίες που είχαν προγραμματιστεί στον εξειδικευμένο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, συμπεριλαμβανόμενων και των γραφείων διοίκησης του πιο πάνω σταθμού, η επέκταση και ανακαίνιση του σταθμού επιβατών και διάφορα άλλα έργα αναγκαία για την ομαλότερη λειτουργία του λιμανιού. Η περάτωση των κτιρίων των νέων γραφείων διοίκησης του λιμανιού συνολικού εμβαδού 6,200 τ.μ, που αναμενόταν να τελειώσουν το 1984, λόγω ορισμένων δυσκολιών ολοκληρώθηκε περί το τέλος του 1985. Την ίδια χρονιά έγινε αναδιοργάνωση των χώρων αποθήκευσης και στοιβασίας των φορτίων, που στο μεταξύ με την κατασκευή νέων κλειστών αποθηκευτικών χώρων και χώρων στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων η έκταση των χώρων αυτών αυξήθηκε σημαντικά. Την περίοδο αυτή η αποθήκευση εμπορευμάτων στο λιμάνι της Λεμεσού συγκεντρώθηκε εξολοκλήρου στους χώρους στοιβασίας του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι όλοι οι άλλοι χώροι που προηγουμένως χρησιμοποιούνταν για τη στοιβασία εμπορευματοκιβωτίων μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν τώρα για την φύλαξη συμβατικών φορτίων αυξάνοντας έτσι το διαθέσιμο χώρο για τη φύλαξη αυτών των φορτίων σε 110,000 τ.μ. Η ανάπτυξη του λιμανιού της Λεμεσού συνεχίστηκε και τα υπόλοιπα δύο χρόνια μέχρι την επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών μέτρων το 1987 αλλά με πολύ πιο αργούς ρυθμούς.

Τα σχέδια ανάπτυξης του λιμανιού της Λάρνακας προέβλεπαν μεταξύ άλλων τη κατασκευή νέου κρηπιδώματος μήκους 340 μέτρων με βάθος 9,50 μέτρα, εκβάθυνση του λιμανιού στα 10 μέτρα βάθος, αύξηση των κλειστών αποθηκευτικών χώρων και των χώρων στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, ανασχεδίαση και βελτίωση των γραφείων διοίκησης και αναβάθμιση των μέσων φορτοεκφόρτωσης και του άλλου εξοπλισμού του λιμανιού. Τα πιο πάνω έργα προχώρησαν με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Το νέο κρηπίδωμα περατώθηκε το 1981 και έτσι το λιμάνι της Λάρνακας διέθετε τώρα κρηπιδώματα συνολικού μήκους 888 μέτρων. Την ίδια εποχή δημιουργήθηκαν νέοι χώροι στοιβασίας γενικού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων με αποτέλεσμα η συνολική τους επιφάνεια να αυξηθεί από 50,000 τ.μ. στα 150,000 τ.μ. Το 1982 περατώθηκε νέα αποθήκη 12,000 τ.μ. που κτίστηκε πάνω στο χώρο της επίχωσης που είχε δημιουργηθεί πίσω από το νέο κρηπίδωμα και είχε εμβαδόν 70,000 τ.μ. Με την νέα αποθήκη οι κλειστοί αποθηκευτικοί χώροι του λιμανιού της Λάρνακας είχαν συνολική επιφάνεια 17,670 τ.μ. Επίσης δημιουργήθηκαν ειδικές ευκολίες για τα οχηματαγωγά πλοία. Η εκβάθυνση του λιμανιού στα 10 μέτρα περατώθηκε το 1985. Την ίδια χρονιά για την καλύτερη εκμετάλλευση των ανοικτών αποθηκευτικών χώρων και γενικότερα τη δημιουργία συνοχής μεταξύ των λιμενικών εγκαταστάσεων, που εξυπηρετούν το ίδιο είδος φορτίου, η στοιβασία των εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού της Λάρνακας συγκεντρώθηκε στην περιοχή του νότιου κρηπιδώματος, ενώ ο αποθηκευτικός χώρος στο βόρειο κρηπίδωμα περιορίστηκε αποκλειστικά για τη φύλαξη των συμβατικών φορτίων του λιμανιού. Επίσης την ίδια χρονιά άρχισε η εγκατάσταση στο νέο κρηπίδωμα του νέου γερανού που κινείται πάνω σε σιδηροτροχιές και είχε ασφαλή φορτία λειτουργίας 45 και 26 τόννους σε ανοίγματα 22 και 36 μέτρα αντίστοιχα. Ο γερανός αυτός τέθηκε σε λειτουργία το 1986. Το λιμάνι ενισχύθηκε σταδιακά και με όλο τον άλλο αναγκαίο εξοπλισμό για να μπορέσει να καλύψει τις νέες ανάγκες που είχαν δημιουργηθεί. Η ανάπτυξη του λιμανιού της Λάρνακας όπως και στο λιμάνι Λεμεσού συνεχίστηκε και τα υπόλοιπα δύο χρόνια μέχρι την επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών μέτρων το 1987 αλλά με πολύ πιο αργούς ρυθμούς.<sup>172</sup>

Η κατασκευή του λιμανιού του Βασιλικού προχώρησε με γρήγορους ρυθμούς και περί το τέλος του 1982 παραδόθηκαν 450 μέτρα κρηπιδώματος και μέρος του κυματοθραύστη. Το λιμάνι περατώθηκε το 1983.<sup>173</sup>

Τη περίοδο 1974 – 1987 έγινε σοβαρή αναβάθμιση τόσο των υποδομών όσο και του εξοπλισμού των υπό τον έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας λιμανιών. Επίσης την περίοδο αυτή έγινε αναβάθμιση της οργάνωσης και του τρόπου λειτουργίας των λιμανιών. Αυτή η σοβαρή αναβάθμιση των λιμανιών είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγικότητας στα Κυπριακά λιμάνια. Η αύξηση της παραγωγικότητας στα Κυπριακά λιμάνια με τη σειρά της επέφερε σοβαρή μείωση του μέσου βαθμού χρήσης των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού των λιμανιών, του χρόνου αναμονής των πλοίων για πλεύριση και του χρόνου παραμονής των πλοίων στο κρηπίδωμα για φορτοεκφόρτωση. Με την έναρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, ο μέσος βαθμός χρήσης των κρηπιδωμάτων ήταν για το λιμάνι της Λεμεσού 66% και για το λιμάνι της Λάρνακας 52%. Ο μέσος βαθμός χρήσης των πολύ μεγάλων γερανών με ασφαλή φορτία λειτουργίας 35 – 60 τόνους ήταν για το λιμάνι της Λεμεσού 73% και για το λιμάνι της Λάρνακας 44% και των μικρών γερανών με ασφαλή φορτία λειτουργίας μέχρι 16 τόνους ήταν για το λιμάνι της Λεμεσού 24% και για το λιμάνι της Λάρνακας 27%. Ο μέσος χρόνος παραμονής του πλοίου στα κρηπιδώματα μειώθηκε στις 20 ώρες και οι καθυστερήσεις στην πλεύριση των πλοίων σχεδόν εξαλείφθηκαν. Επίσης η αύξηση της παραγωγικότητας επέτρεψε την έναρξη διαπραγματεύσεων για τη μείωση του αριθμού των απασχολούμενων λιμενεργατών πάνω σε εθελοντική βάση.<sup>174</sup>

### **3.3.3 Διακίνηση Πλοίων, Φορτίων και Επιβατών από Κυπριακά Λιμάνια**

Ο Πίνακας 3.06 παρουσιάζει την ποσότητα σε μετρικούς τόνους και την ποσοστιαία μεταβολή των φορτίων που έχουν διακινηθεί από κάθε μη κατεχόμενο κυπριακό λιμάνι ή λιμενική εγκατάσταση την περίοδο 1977 – 1987. Από τον Πίνακα 3.06 φαίνεται ότι κατά την περίοδο 1977-1987 το συνολικό βάρος των φορτίων που διακινήθηκαν από τα λιμάνια της Λεμεσού, Λάρνακας και Βασιλικού αυξήθηκε κατά 58.48%, 77.99% και 387.21% αντίστοιχα. Το λιμάνι Λίμνη που είχε πολύ μικρή δραστηριότητα σταμάτησε να λειτουργεί το 1980. Το συνολικό βάρος των πετρελαιοειδών που διακινήθηκαν από τις λιμενικές εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών της Λάρνακας και της Δεκέλειας παρουσίασε αύξηση 75.14% και 612.12% αντίστοιχα, ενώ των λιμενικών εγκαταστάσεων της Μονής και Βασιλικού μειώθηκε κατά 34.31%. Συνολικά το βάρος όλων των φορτίων που διακινήθηκαν από τα κυπριακά λιμάνια αυξήθηκε κατά 74.67%. Από τον πίνακα αυτό φαίνεται επίσης ότι παρά την αύξηση των φορτίων που έχουν διακινηθεί από τα άλλα λιμάνια και λιμενικές εγκαταστάσεις της Κυπριακής Δημοκρατίας το λιμάνι της Λεμεσού

εξακολουθεί να είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας που εξυπηρετεί μεγάλο μέρος του Κυπριακού εμπορίου.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.06 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΝΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΛΙΜΑΝΙ (ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΝΟΙ) (1977 - 1987)</b>								
ΕΤΟΣ	ΛΕΜΕΣΟΣ	ΛΑΡΝΑΚΑ	ΒΑΣΙΛΙΚΟ	ΛΙΜΝΗ	ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ			ΣΥΝΟΛΟ
					ΛΑΡΝΑΚΑΣ	ΜΟΝΗΣ & ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ	ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ	
1977	1,640	745	172	60	547	341	33	3,538
1978	1,460	664	90	68	575	369	32	3,258
1979	1,775	709	69	101	781	339	58	3,832
1980	1,802	839	84	32	776	322	50	3,905
1981	1,911	926	63		592	370	57	3,919
1982	1,956	1,255	124		818	388	65	4,606
1983	1,912	1,195	143		786	269	144	4,449
1984	2,613	1,289	282		841	199	148	5,372
1985	1,980	1,026	162		815	188	190	4,361
1986	2,079	1,153	558		850	192	203	5,035
1987	2,599	1,326	838		958	224	235	6,180
<b>1977 - 1987</b>	<b>58.48%</b>	<b>77.99%</b>	<b>387.21%</b>	<b>-100%</b>	<b>75.14%</b>	<b>-34.31%</b>	<b>612.12%</b>	<b>74.67%</b>

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1977 – 1987**

Ο Πίνακας 3.07 παρουσιάζει τον αριθμό, καθαρή χωρητικότητα των πλοίων που προσέγγισαν τα κυπριακά λιμάνια την περίοδο 1977 – 1987. Επίσης παρουσιάζει για την ίδια περίοδο την ποσότητα σε μετρικούς τόνους και την ποσοστιαία μεταβολή για τις διάφορες κατηγορίες φορτίων όσο και για το σύνολο. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.07 ο αριθμός των πλοίων μέχρι το 1981 παρουσιάζει μικρές αυξομειώσεις και στη συνέχεια μέχρι το 1984 αύξηση, στη συνέχεια παρουσιάζει μείωση και καταλήγει το 1987 να είναι ελαφρά μεγαλύτερος από τον αριθμό πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια το 1977. Αντίθετα η καθαρή χωρητικότητα των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια την περίοδο αυτή αυξάνεται με γρήγορους ρυθμούς και το 1987 υπερδιπλασιάζεται. Αυτό υποδηλώνει ότι με τη βελτίωση του βάθους και των υποδομών των Κυπριακών λιμανιών καταπλέουν πλοία πολύ μεγαλύτερα από εκείνα που κατέπλεαν το 1977. Επίσης όπως φαίνεται από τον πιο πάνω πίνακα κατά την περίοδο 1977 – 1987 το βάρος των κυπριακών φορτίων, παράκτιων φορτίων και φορτίων διαμετακόμισης αυξήθηκε κατά 30.00%, 42.19% και 616.10% αντίστοιχα. Το σύνολο των φορτίων που διακινήθηκαν από τα κυπριακά λιμάνια αυξήθηκε κατά 74.67%. Αξιοσημείωτο είναι ότι το βάρος των φορτίων διαμετακόμισης μετά το 1979 αρχίζει να αυξάνεται με γρήγορους ρυθμούς. Η γενική αύξηση του συνόλου των



φορτίων που διακινήθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια κατά 74.67% σε συνδυασμό με την πολύ μικρή αύξηση του αριθμού πλοίων που προσέγγισαν τα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας επιβεβαιώνει αυτό που ήδη αναφέραμε, ότι με την πάροδο του χρόνου το Κυπριακό εμπόριο εξυπηρετείται με μεγαλύτερα πλοία, με αποτέλεσμα η Κυπριακή οικονομία να επωφελείται από μικρότερο μεταφορικό κόστος λόγω οικονομίας κλίμακας που επιτυγχάνεται με μεγαλύτερα πλοία και καλύτερες λιμενικές υποδομές.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.07 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1977 - 1987)</b>						
ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΚΟΡΟΥΣ	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ (ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΝΟΙ)			
			ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΦΟΡΤΙΑ ΔΙΑΜΕΤ/ΣΗΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΦΟΡΤΙΩΝ
1977	4259	5,062	3,143	128	267	3538
1978	4191	5,896	2,937	114	207	3258
1979	3861	5,412	3,295	266	271	3832
1980	4331	5,971	3,238	248	419	3905
1981	4269	6,271	3,093	148	678	3919
1982	5015	9,577	3,414	178	1,014	4606
1983	5060	11,139	3,337	142	970	4449
1984	6075	12,729	3,409	170	1,793	5372
1985	4786	11,394	3,016	158	1,187	4361
1986	4448	12,398	3,595	174	1,266	5035
1987	4421	12,806	4,086	182	1,912	6180
<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1977 - 1987</b>			<b>30.00%</b>	<b>42.19%</b>	<b>616.10%</b>	<b>74.67%</b>

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1977 - 1987**

Ο Πίνακας 3.08 παρουσιάζει τον αριθμό, καθαρή χωρητικότητα και ποσοστιαία μεταβολή των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια την περίοδο 1977 – 1987. Επίσης παρουσιάζει τον αριθμό εμπορευματοκιβωτίων, καθαρό βάρος φορτίου και ποσοστιαία μεταβολή για τις διάφορες κατηγορίες φορτίου και για το σύνολο τους που διακινήθηκαν σε εμπορευματοκιβώτια κατά την πιο πάνω περίοδο. Από το 1978, που άρχισαν να καταγράφονται ξεχωριστά οι αφίξεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στα Κυπριακά λιμάνια, όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.08 ο αριθμός των πλοίων αυτών αυξάνεται με

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.08 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1977 - 1987)</b>									
ΕΤΟΣ	ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ		ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ						
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (000' ΚΟΡΟΙ)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ				ΚΑΘΑΡΟ ΒΑΡΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ (ΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΤΟΝΟΥΣ)		
			ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΦΟΡΤΙΑ ΣΕ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ	ΑΔΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΦΟΡΤΙΑ ΣΕ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1975	-	-	4,077	0	1,433	5,510	-	-	-
1976	-	-	9,404	3,611	5,539	18,554	-	-	-
1977	-	-	15,362	1,301	9,876	26,539	152,000	8,000	160,000
1978	356	567	18,602	1,943	10,815	31,360	216,385	25,000	241,385
1979	422	907	27,609	4,783	18,997	51,389	329,654	63,198	392,852
1980	626	1,155	33,854	14,933	31,769	80,556	402,745	197,189	599,934
1981	989	1,603	32,832	39,758	53,596	126,186	396,800	474,600	871,400
1982	1,231	2,409	37,236	52,311	64,825	154,372	466,000	660,000	1,126,000
1983	1,332	2,888	36,474	56,152	64,318	156,944	457,400	710,900	1,168,300
1984	2,164	3,705	41,197	98,535	96,650	236,382	475,000	1,127,000	1,602,000
1985	1,852	3,351	44,190	78,305	73,444	195,939	458,000	778,000	1,236,000
1986	1,788	3,958	45,897	84,805	74,777	205,479	483,000	869,000	1,352,000
1987	1,674	4,223	52,319	119,994	70,831	243,144	549,000	1,242,000	1,791,000
<b>1977-1987</b>	<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ</b>		<b>240.57%</b>	<b>9123.21%</b>	<b>617.20%</b>	<b>816.18%</b>	<b>261.18%</b>	<b>15425.00%</b>	<b>1019.38%</b>

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1977 - 1987

γρήγορους ρυθμούς φθάνοντας το 1987 τα 1674 πλοία από 356 που κατέπλευσαν το 1978. Η καθαρή χωρητικότητα των πιο πάνω πλοίων αυξήθηκε με ακόμη πιο γρήγορους ρυθμούς φθάνοντας το 1987 τους 4,233,000 κόρους. Επίσης από τον πίνακα αυτό φαίνεται ότι κατά την περίοδο 1975-1987 υπήρξε ραγδαία αύξηση τόσο του αριθμού εμπορευματοκιβωτίων των διαφόρων κατηγοριών εμπορευματοκιβωτίων όσο και του καθαρού βάρους που περιείχαν. Από το 1977 μέχρι το 1987 ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε για τα Κυπριακά φορτία, φορτία σε διαμετακόμιση και άδεια κατά 240.57%, 9123.21% και 617.20% αντίστοιχα ενώ ο συνολικός αριθμός εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε κατά 816.18%. Οι αυξήσεις του καθαρού βάρους για τα Κυπριακά φορτία και τα φορτία διαμετακόμισης την ίδια περίοδο ήταν 261.18% και 15,425.00% αντίστοιχα ενώ για το σύνολο το φορτίων η αύξηση ήταν 1019.38%. Εκείνο που είναι αξιοσημείωτο είναι ότι την περίοδο αυτή παρατηρείται αλματώδης αύξηση τόσο του αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση όσο και του καθαρού βάρους του φορτίου τους. Ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση από το μηδέν που βρισκόταν το 1975 έφτασε το 1987 τα 119,994 εμπορευματοκιβώτια με καθαρό βάρος 1,242,000 μετρικούς τόνους.

Όπως φαίνεται από την τελευταία στήλη των Πινάκων 3.07 και 3.08 το 1977 το συνολικό βάρος των φορτίων που διακινήθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια ήταν 3,538,000 μετρικοί τόνοι, από τους οποίους το καθαρό βάρος των φορτίων που διακινήθηκαν με εμπορευματοκιβώτια ήταν 160,000 μετρικοί τόνοι που αντιστοιχεί σε ποσοστό 4.51%. Το έτος 1987 το συνολικό βάρος των φορτίων που διακινήθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια ήταν 6,180,000 μετρικοί τόνοι από τους οποίους το καθαρό βάρος των φορτίων που διακινήθηκαν με εμπορευματοκιβώτια ήταν 1,791,000 μετρικοί τόνοι που αντιστοιχεί σε ποσοστό 28.98%. Στα ποσοστά αυτά υπολογίζεται μόνο το καθαρό βάρος και όχι το βάρος των εμπορευματοκιβωτίων. Αν υπολογιστεί και το βάρος των εμπορευματοκιβωτίων και όχι μόνο το καθαρό βάρος του φορτίου το ποσοστό αυτό ανέρχεται από το 28.98% στο 37.64%. Είναι προφανές ότι η νέα μέθοδος μεταφοράς φορτίων με εμπορευματοκιβώτια κερδίζει συνεχώς έδαφος και θα πρέπει η ΑΛΚ να αναπροσαρμόσει αντίστοιχα τις υποδομές και τον εξοπλισμό των Κυπριακών λιμανιών για μπορέσουν να ανταποκριθούν στις νέες προκλήσεις.

Ο Πίνακας 3.09 παρουσιάζει τον αριθμό και την καθαρή χωρητικότητα των επιβατηγών πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια καθώς επίσης και τον αριθμό και ποσοστιαία μεταβολή των επιβατών που έχουν διακινηθεί από τα Κυπριακά λιμάνια την περίοδο 1977 – 1987. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.09 ο αριθμός των επιβατηγών πλοίων που καταπλέουν στα Κυπριακά λιμάνια από το 1977 μέχρι το 1981 παρουσίασε μικρές αυξομειώσεις αλλά γενικά παρέμεινε στα ίδια περίπου επίπεδα. Από το 1981 μέχρι το 1984 αυξήθηκε με γρήγορους ρυθμούς και στη συνέχεια παρουσίασε μικρές αυξομειώσεις. Το 1987 ο συνολικός αριθμός επιβατηγών πλοίων που κατέπλευσαν στα λιμάνια της Κύπρου ήταν 943. Η καθαρή χωρητικότητα των επιβατηγών πλοίων κατά την περίοδο 1977 – 1982 παρουσιάζει αυξομειώσεις και στη συνέχεια ραγδαία αύξηση μέχρι το 1985 που έφτασε τους 2,985,000 κόρους. Μετά το 1985 παρουσιάζει μικρή μείωση και το 1987 καταλήγει στους 2,835,000 κόρους.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.09 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1977-1987)</b>				
ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ %
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΚΟΡΟΙ)		
1977	388	1,470	105,900	-
1978	438	1,572	153,600	45.04
1979	349	1,332	142,800	-7.03
1980	311	1,000	144,800	1.40
1981	377	1,202	173,600	19.89
1982	676	1,441	225,200	29.72
1983	800	2,255	297,500	32.10
1984	1,007	2,286	327,000	9.92
1985	929	2,985	315,000	-3.67
1986	809	2,804	448,000	42.22
1987	943	2,835	526,000	17.41
<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ 1977 - 1987</b>				<b>396.69%</b>

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1977 - 1987**

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.04 που έχουμε ήδη αναλύσει και τον Πίνακα 3.09 ο συνολικός αριθμός επιβατών που διακινήθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια μετά την Τουρκική εισβολή συνέχισε να μειώνεται μέχρι το 1975 και στη συνέχεια μέχρι το 1987 παρουσίασε συνεχή αύξηση, εκτός από τα έτη 1979 και 1985 όπου σημειώθηκε μικρή μείωση. Το 1987 ο συνολικός αριθμός επιβατών που διακινήθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια ανέρχεται στις 526,000 από τις 105,900

που ήταν το 1977 που αντιστοιχεί σε ποσοστό αύξησης 396.69%. Εάν συγκρίνουμε τον αριθμό των επιβατών που διακινήθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια από το 1974, χρονιά της Τουρκικής εισβολής, μέχρι το 1987, χρονιά επιβολής των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, η αύξηση είναι 443.30%. Από τον πιο πάνω πίνακα φαίνεται ότι η επιβατική κίνηση κατά την πιο πάνω περίοδο αυξήθηκε με αλματώδεις ρυθμούς.

Από τους πιο πάνω πίνακες διαπιστώνεται ότι λίγα χρόνια μετά την Τουρκική εισβολή παρατηρήθηκε αύξηση της διακίνησης φορτίων από τα Κυπριακά λιμάνια και η αύξηση αυτή συνεχίστηκε και μέχρι το 1987 που εισήχθησαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Προσεκτική ανάλυση των πινάκων καταδεικνύει ότι τα Κυπριακά φορτία παρουσίασαν ουσιαστική αύξηση μόνο τα τελευταία δύο χρόνια της περιόδου αυτής και ότι η αύξηση των διακινούμενων φορτίων από τα Κυπριακά λιμάνια οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση του διαμετακομιστικού εμπορίου. Η αύξηση του διαμετακομιστικού εμπορίου των Κυπριακών λιμανιών αρχικά κατά κύριο λόγο οφειλόταν στην εμπόλεμη κατάσταση στο Λίβανο σε συνδυασμό με τη συμφόρηση των λιμανιών των γειτονικών χωρών, που είχε σαν αποτέλεσμα τη συνεχή ροή φορτίων διαμετακόμισης προς τα λιμάνια της Κύπρου. Επίσης οι ετήσιες διακυμάνσεις που παρατηρούνται στα φορτία διαμετακόμισης οφείλονταν στην εξέλιξη των πολεμικών συγκρούσεων στο Λίβανο και τις άλλες πολιτικές εξελίξεις στην Ανατολική Μεσόγειο. Όταν η κατάσταση χειροτέρευε στο Λίβανο μεγαλύτερες ποσότητες φορτίων που προορίζονταν για το Λίβανο ξεφορτώνονταν στα Κυπριακά Λιμάνια. Ενδεικτικό της κατάστασης αυτής ήταν το έτος 1984 όπου έχουμε σχεδόν διπλασιασμό του διαμετακομιστικού εμπορίου της Κύπρου λόγω της όξυνσης της κατάστασης στο Λίβανο τη χρονιά αυτή. Το 1984 το διαμετακομιστικό εμπόριο με προορισμό το Λίβανο αντιπροσώπευε το 94% ενώ το 1987 αντιπροσώπευε μόνο το 10% του διαμετακομιστικού εμπορίου της Κύπρου. Γενικά οι πολιτικές εξελίξεις και αντιπαραθέσεις στη Μεσόγειο και Μέση Ανατολή επηρέαζαν άμεσα ή έμμεσα τη διακίνηση πλοίων και εμπορευμάτων από τα Κυπριακά λιμάνια. Ο Περσο – Ιρακινός Πόλεμος είχε σαν αποτέλεσμα να μειωθούν κατακόρυφα οι εξαγωγές τσιμέντου και άλλων καταναλωτικών αγαθών από την Κύπρο προς τις χώρες της Μέσης Ανατολής. Αντίθετα θετική εξέλιξη είχε το άνοιγμα της αγοράς της Λιβύης. Οι πολιτικές εξελίξεις στη περιοχή δεν επηρέασαν μόνο τη διακίνηση πλοίων και φορτίων αλλά και τη διακίνηση επιβατών.<sup>175</sup>

### 3.3.4 Οικονομικά Αποτελέσματα της Αρχής Λιμένων Κύπρου

Ο Πίνακας 3.10 παρουσιάζει τα οικονομικά αποτελέσματα της ΑΛΚ σε Λίρες Κύπρου για την περίοδο 1977 – 1987. Όπως φαίνεται από τους Πίνακες 3.05 και 3.10 λίγο μετά την Τουρκική εισβολή τόσο τα έσοδα όσο και τα έξοδα της ΑΛΚ άρχισαν να αυξάνονται με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Το 1977 τα συνολικά έσοδα και έξοδα της ΑΛΚ ήταν 3,173,542 ΛΚ και 929,852 ΛΚ αντίστοιχα. Η αύξηση αυτή συνεχίζεται και τα επόμενα χρόνια και το 1987 τα έσοδα και τα έξοδα της ΑΛΚ ανέρχονται στις 7,281,251 ΛΚ και 4,915,312 ΛΚ αντίστοιχα. Κατά την περίοδο 1977 – 1987 ο ρυθμός μεταβολής τόσο των εσόδων όσο και των εξόδων παρουσιάζει διακυμάνσεις αλλά έχει πάντοτε θετική τιμή εκτός από τα έσοδα της χρονιάς 1983 που παρουσίασαν μικρή μείωση. Κατά την περίοδο 1977 – 1987 τα έσοδα αυξήθηκαν κατά 129.44% και τα έξοδα κατά 428.61%, κατά την περίοδο 1974 – 1987 τα έσοδα αυξήθηκαν κατά 771.43% και τα έξοδα κατά 2487.69%.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.10 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ ΣΕ ΛΚ (1977 - 1987)</b>						
ΕΤΟΣ	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %		ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ	ΚΑΘΑΡΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ
			ΕΣΟΔΩΝ	ΕΞΟΔΩΝ		
1977	3,173,542	929,852	-	-	2,243,690	1,647,502
1978	3,487,674	1,260,683	9.90	35.58	2,226,991	1,619,735
1979	4,062,257	1,534,950	16.47	21.76	2,527,307	1,906,909
1980	4,311,521	1,960,250	6.14	27.71	2,351,271	1,714,683
1981	4,546,784	2,232,812	5.46	13.90	2,313,972	1,639,668
1982	4,972,762	2,758,292	9.37	23.53	2,214,470	1,517,624
1983	4,772,482	3,559,259	-4.03	29.04	1,213,223	465,628
1984	5,823,469	3,899,865	22.02	9.57	1,923,604	1,064,142
1985	6,015,907	4,233,139	3.30	8.55	1,782,768	204,732
1986	6,648,754	4,538,972	10.52	7.22	2,109,782	261,902
1987	7,281,251	4,915,312	9.51	8.29	2,365,939	704,565
<b>1974-1987</b>	<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ</b>		<b>771.43%</b>	<b>2487.69%</b>	<b>266.47%</b>	<b>-</b>
<b>1977-1987</b>	<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ</b>		<b>129.44%</b>	<b>428.61%</b>	<b>5.45%</b>	<b>-57.23%</b>

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1977 - 1987

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι κατά τη δεκαετία 1977 – 1987 κάτω από τον έλεγχο της ΑΛΚ παρόλο που τα έσοδα σε γενικές γραμμές αυξάνονταν με ικανοποιητικούς ρυθμούς, τα έξοδα μέχρι το 1983 αυξάνονταν με πολύ γρηγορότερους ρυθμούς από ότι τα έσοδα και στη συνέχεια με ανάλογους ρυθμούς. Οι κύριοι λόγοι για την αλματώδη αύξηση των εξόδων ήταν αφενός οι

μεγάλες επενδύσεις που είχαν γίνει με δάνεια για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των Κυπριακών λιμανιών, που δημιουργούσαν επιπρόσθετο κόστος με την καταβολή των τόκων των δανείων και αφετέρου η ραγδαία αύξηση των φορτίων διαμετακόμισης, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων ήταν φορτία σε εμπορευματοκιβώτια. Αντίθετα τα έσοδα αυξάνονταν με χαμηλότερους ρυθμούς, παρόλο που η διακίνηση πλοίων σε κόρους καθαρής χωρητικότητας, επιβατών και φορτίων, ειδικότερα φορτίων διαμετακόμισης, αυξήθηκε σημαντικά. Αυτό κατά κύριο λόγο οφειλόταν στα χαμηλά τέλη που χρέωνε η ΑΛΚ για τις διάφορες υπηρεσίες που προσέφερε. Τα τέλη αυτά είχαν διαμορφωθεί με τα δεδομένα που επικρατούσαν το 1976 και δεν ανταποκρίνονταν στις εξελίξεις που ακολούθησαν. Η ΑΛΚ σύμφωνα με τη δανειακή σύμβαση που υπέγραψε με τη Διεθνή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης, είχε υποχρέωση να εξασφαλίζει από τις υπηρεσίες που προσέφερε επαρκή έσοδα για να της επιτρέπουν να καλύπτει τις διοικητικές και λειτουργικές της δαπάνες, συμπεριλαμβανομένων και των αποσβέσεων, και να εξασφαλίζει κέρδος 8% του κόστους αναπλήρωσης του σταθερού ενεργητικού της. Για να μπορέσει η ΑΛΚ να βελτιώσει τα οικονομικά της αποτελέσματα και να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από την πιο πάνω δανειακή σύμβαση, το 1984 ετοιμάστηκε και υποβλήθηκε, μέσω του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων, στο Υπουργικό συμβούλιο για έγκριση νέος κατάλογος τελών που ήταν πιο ορθολογιστικός, πιο απλός και αντανάκλασε το πραγματικό κόστος της Αρχής για τις προσφερόμενες υπηρεσίες. Δυστυχώς ο νέος ο κατάλογος τελών μέχρι το τέλος της περιόδου αυτής δεν είχε εγκριθεί. Αντί της έγκρισης της αναθεωρημένης και αναδιαρθρωμένης ταρίφας τελών έγινε αύξηση κατά 25% των συντελεστών της παλιάς ταρίφας. Αυτό απάμβλωνε σε κάποιο βαθμό το οικονομικό πρόβλημα της ΑΛΚ όμως δεν συνέβαλε στον ορθολογισμό της ταρίφας ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν μέτρο έκφρασης και κατεύθυνσης της οικονομικής πολιτικής της ΑΛΚ.<sup>176</sup>

Τα χαμηλά τέλη αντανάκλωνται τόσο στο διαχειριστικό όσο και στο καθαρό πλεόνασμα της ΑΛΚ. Το διαχειριστικό πλεόνασμα της ΑΛΚ κατά την περίοδο 1977 – 1987 παρέμεινε περίπου σταθερό εκτός από τις χρονιές 1983 που παρουσίασε απότομη πτώση της τάξης του 45.2% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά και 1985 που παρουσίασε μικρή πτώση της τάξης του 7.3%. Η συνολική αύξηση του διαχειριστικού πλεονάσματος της ΑΛΚ κατά την περίοδο 1977 – 1987 ήταν μόνο 5.4%. Εάν συγκρίνουμε το διαχειριστικό πλεόνασμα των Κυπριακών λιμανιών του 1974 με το διαχειριστικό πλεόνασμα της ΑΛΚ του 1987 παρατηρείται μια αύξηση 266.47%. Κατά την

περίοδο 1977 – 1987, παρόλο που η ΑΛΚ καταφέρνει να έχει θετικό πάντα καθαρό πλεόνασμα, αυτό παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις. Από το 1977 μέχρι και το 1982 το καθαρό πλεόνασμα, παρόλο που παρουσιάζει κάποιες διακυμάνσεις, παρέμεινε γενικά σε ψηλά επίπεδα. Το 1983 παρατηρείται μια απότομη πτώση και από τις 1,517,624 ΛΚ που ήταν το 1982 πέφτει στις 465,628 ΛΚ για να ανέβει την αμέσως επόμενη χρονιά 1984 στις 1,064,142 ΛΚ. Το 1985 παρατηρείται και πάλι απότομη πτώση και στη συνέχεια σταδιακή αύξηση για να φθάσει το 1987 το ποσό των 704,565 ΛΚ. Κατά την περίοδο 1977 – 1987 το καθαρό πλεόνασμα της ΑΛΚ παρουσίασε μείωση 57.23%. Εκτός από τα χαμηλά τέλη των Κυπριακών λιμανιών και τους ψηλούς τόκους των δανείων που έγιναν για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των Κυπριακών λιμανιών, που είναι οι κύριες αιτίες της μείωσης του καθαρού πλεονάσματος της ΑΛΚ, σε κάποιο βαθμό συνέβαλε και το γεγονός ότι η ΑΛΚ από το 1985 εισήγαγε πρόνοια στους ετήσιους λογαριασμούς για τα συνταξιοδοτικά οφελήματα των υπαλλήλων της σε πλήρη συμμόρφωση με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα κάτι που δεν ακολουθούσε τα προηγούμενα χρόνια.<sup>177</sup>

#### **3.4 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ (1987 – 2010)**

Όπως φαίνεται από την προηγούμενη ανάλυση η λιμενική βιομηχανία κατόρθωσε έστω και με καθυστέρηση να αντιμετωπίσει με μεγάλη επιτυχία τις αντιξοότητες και τα προβλήματα που είχαν δημιουργηθεί με την Τουρκική εισβολή και κατοχή μέρους του εδάφους της Κυπριακής Δημοκρατίας και να οδηγηθεί σε μία ανοδική πορεία. Το 1987 υπήρχαν πολύ ευνοϊκές συνθήκες και πολύ καλές προοπτικές για την περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής λιμενικής βιομηχανίας. Οι πολύ καλοί δείκτες της Κυπριακής οικονομίας που παρουσίαζε αύξηση του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος της τάξεως του 7.2% και η συνεχιζόμενη πολιτική αστάθεια και συγκρούσεις στο Λίβανο, δημιουργούσαν τις κατάλληλες ευκαιρίες για την περαιτέρω ενίσχυση των Κυπριακών λιμανιών και τη καθιέρωση τους σαν ασφαλή κέντρα αποθήκευσης και διαμετακόμισης. Μια άλλη εξέλιξη που ενίσχυε το ευνοϊκό κλίμα που είχε δημιουργηθεί για την περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής λιμενικής βιομηχανίας ήταν η ανάληψη το 1987 από μια συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία της συγκέντρωσης και διανομής των εμπορευματοκιβωτίων για λογαριασμό όλων των ναυτιλιακών γραμμών που εξυπηρετούνταν από τα Κυπριακά λιμάνια. Ο διακανονισμός αυτός



ενίσχυε την ανταγωνιστικότητα όλων των γραμμών που χρησιμοποιούσαν την Κύπρο σαν διαμετακομιστικό σταθμό.

Οι πιο πάνω ευνοϊκές συνθήκες για την περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής λιμενικής βιομηχανίας συμπίπτουν με την έναρξη της πρώτης φάσης των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων που επιβλήθηκαν από την Τουρκία ενάντια στην Κύπρο τον Μάιο του 1987. Τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα δεν είχαν σκοπό να πλήξουν μόνο την ανταγωνιστικότητα της Κυπριακής ναυτιλίας και πολιτικής αεροπορίας αλλά και τη λιμενική βιομηχανία της Κυπριακής Δημοκρατίας. Τα μέτρα αυτά, όπως ήδη αναφέραμε, το 1997 διευρύνθηκαν και μεταξύ των άλλων περιορισμών που προστέθηκαν με τη διεύρυνση των μέτρων, ήταν και η απαγόρευση πλοίων με φορτία από ή με προορισμό την Κύπρο να προσεγγίζουν τα τουρκικά λιμάνια.

Η εξέλιξη της Κυπριακής λιμενικής βιομηχανίας επηρεάστηκε σε κάποιο βαθμό και από την ευρωπαϊκή πορεία της Κύπρου καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αυτής και σε μεγαλύτερο βαθμό μετά από την έναρξη των ενταξιακών διαπραγματεύσεων το 1998 και την τελική ένταξη της Κυπριακής Δημοκρατίας το 2004.

Στην πιο κάτω μελέτη θα προσπαθήσουμε μέσα από την ανάλυση των στοιχείων που έχουμε στη διάθεση μας να εντοπίσουμε τους παράγοντες που επηρέασαν και συνεχίζουν να επηρεάζουν την ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας της Κυπριακής Δημοκρατίας και να εκτιμήσουμε σε πιο βαθμό τα πιο πάνω παράνομα και αυθαίρετα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα επηρέασαν την περαιτέρω εξέλιξη και ανάπτυξη της. Επίσης θα αναλύσουμε τα μέτρα που έλαβε η Κυπριακή κυβέρνηση γενικότερα και η ΑΛΚ ειδικότερα καθώς και οι διάφοροι φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την αντιμετώπιση ή τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων που είχαν τα μέτρα αυτά.

#### **3.4.1 Κυριότητα και Διοίκηση των Κυπριακών Λιμανιών**

Την περίοδο αυτή γενικά δεν υπήρξαν ουσιαστικές αλλαγές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των Κυπριακών λιμανιών, παρόλο που έγιναν διάφορες προσπάθειες από ορισμένους φορείς για μικροαλλαγές, ούτε στο τρόπο διοίκησης τους, αλλά αναπροσαρμογές για να μπορέσει η

Κυπριακή λιμενική βιομηχανία να ανταποκριθεί στις νέες ανάγκες και δεδομένα που δημιουργούνται με την πάροδο του χρόνου και για την εναρμόνιση με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο. Στη δικαιοδοσία της ΑΛΚ εξακολουθούν να βρίσκονται τα ελεύθερα εμπορικά λιμάνια της Λεμεσού και Λάρνακας, το βιομηχανικό λιμάνι του Βασιλικού, το παλιό λιμάνι Λεμεσού, το λιμάνι της Πάφου, το λιμανάκι στο Λατσί και οι ειδικοί σταθμοί πετρελαιοειδών στη Λάρνακα, Μονή, Βασιλικό και Δεκέλεια. Επίσης στη δικαιοδοσία της Αρχής βρίσκονται οι φάροι στο Κάβο Γκρέκο, Κάβο Κίτι, Κάβο Γάτα, Πάφο και Ακάμα. Η ΑΛΚ εξακολουθεί να είναι ο αρμόδιος φορέας για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των πιο πάνω λιμανιών, φάρων και άλλων βοηθημάτων διεθνούς ναυσιπλοΐας καθώς επίσης και για την χορήγηση αδειών πλοήγησης. Η ΑΛΚ εξακολουθεί να είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου που από το 1988 διοικείται από 9μελές διοικητικό συμβούλιο (Πρόεδρο, Αντιπρόεδρο και 7 Μέλη) ενώ προηγουμένως διοικείτο από 7μελές συμβούλιο. Ένα μέλος του συμβουλίου εξακολουθούσε να είναι ο εκάστοτε διευθυντής του Τμήματος Τελωνείων του Υπουργείου Οικονομικών μέχρι τον Ιούλιο του 2006 που καταργήθηκε η σχετική διάταξη και έκτοτε όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της ΑΛΚ διορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο για 3ετή θητεία.

Ο ρόλος της ΑΛΚ εξακολουθεί να είναι διττός. Από τη μία ασκεί δημόσια εξουσία και από την άλλη παρέχει εμπορικές / οικονομικές υπηρεσίες. Μέσα στα πλαίσια της άσκησης δημόσιας εξουσίας η ΑΛΚ είναι από τη μια ο ιδιοκτήτης των λιμανιών και φάρων και από την άλλη ο ρυθμιστής των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών. Μέσα στα πλαίσια του ρόλου αυτού η ΑΛΚ:

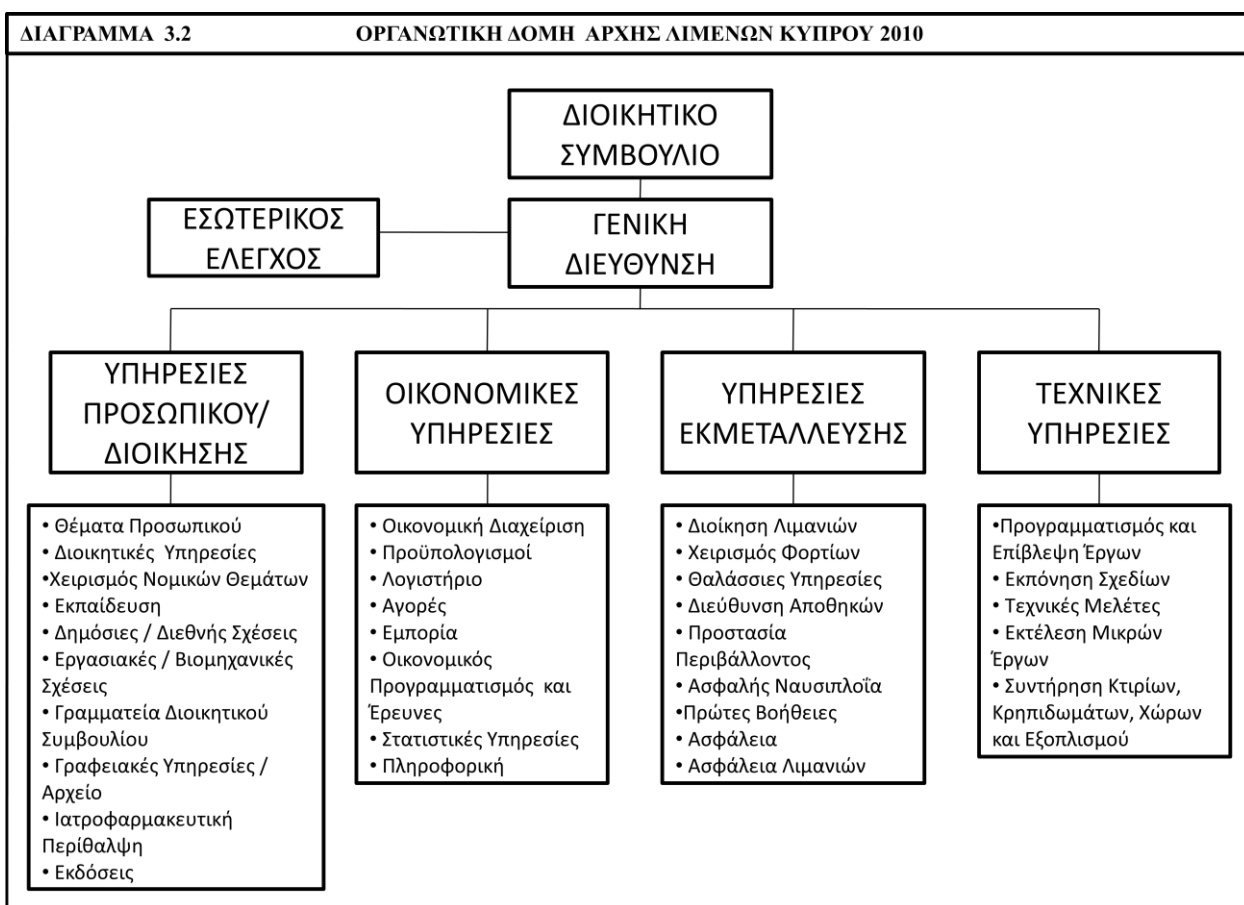
- Προγραμματίζει, αναπτύσσει και διαχειρίζεται τη λιμενική υποδομή.
- Παρέχει άδειες χρήσης χώρων και παροχής υπηρεσιών στα λιμάνια που βρίσκονται κάτω από τη δικαιοδοσία της.
- Παρέχει άδειες παροχής λιμενικών υπηρεσιών και κατασκευής έργων σε λιμενικές περιοχές.
- Παρέχει δημόσιες μη οικονομικές δραστηριότητες.

Επιπρόσθετα και παράλληλα με τον πιο πάνω ρόλο η ΑΛΚ ασκεί εμπορικές, οικονομικές και λιμενικές υπηρεσίες. Οι κυριότερες υπηρεσίες που εντάσσονται μέσα σε αυτό το ρόλο είναι η πλοήγηση πλοίων, η ρυμούλκηση και πρόσδεση πλοίων, η παροχή και χρήση γερανογέφυρων και κινητών γερανών και η παραλαβή, αποθήκευση και παράδοση φορτίων. Εξακολουθεί να μην επιτρέπεται στην ΑΛΚ να πραγματοποιεί φορτοεκφορτώσεις πλοίων αλλά να παρέχει μόνο τα

μέσα φορτοεκφόρτωσης και να συντονίζει και να ελέγχει αυτούς που παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές. Οι φορτοεκφορτώσεις πλοίων και η διαχείριση των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων εξακολουθούν να αναλαμβάνονται από τους ναυτικούς πράκτορες που αντιπροσωπεύουν τα πλοία και πραγματοποιούνται από εγκεκριμένους λιμενεργάτες που εργοδοτούν με όρους που διέπονται από τις συλλογικές συμβάσεις που ισχύουν. Από την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2008 τέθηκε σε εφαρμογή νέο σύστημα παροχής λιμενεργατικών υπηρεσιών. Οι λιμενεργάτες που απασχολούνταν αποζημιώθηκαν και αποχώρησαν. Ο Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου (Σ.Ν.Π.Κ) δημιούργησε την εταιρεία «United Stevedoring Co. (USC)» που προσέλαβε και εκπαίδευσε δικό της προσωπικό που αποτελείται από λιμενεργάτες, σημειωτές και επιστάτες. Οι όροι απασχόλησης και αμοιβής του εν λόγω προσωπικού διέπονται από συλλογική σύμβαση όπως και προηγουμένως. Σύμφωνα με τη νέα ρύθμιση το πιο πάνω προσωπικό πληρώνεται από τον Σ.Ν.Π.Κ και όχι από τον ναυτικό πράκτορα που αντιπροσωπεύει το πλοίο όπως συνέβαινε προηγουμένως. Επιπρόσθετα στη Λεμεσό και τη Λάρνακα λειτουργούν εργατικά συμβούλια που ιδρύθηκαν με απόφαση του Υπουργικού συμβουλίου σύμφωνα με τις πρόνοιες του Περί Αρχής Λιμένων Νόμου. Πρόεδρος του κάθε συμβουλίου είναι ο έπαρχος και επιλαμβάνεται θεμάτων που αφορούν τη μισθοδοσία και τις συνθήκες εργοδότησης και απασχόλησης. Με τον τρόπο αυτό μειώθηκε αισθητά ο αριθμός των λιμενεργατών και έγινε πιο αποτελεσματικός ο προγραμματισμός και έλεγχος των φορτοεκφορτώσεων στα δύο κύρια λιμάνια της Κύπρου. Η οριζόντια μεταφορά και διακίνηση των φορτίων στα κρηπιδώματα και τους αποθηκευτικούς χώρους των λιμανιών εκτελείται από αδειούχους λιμενικούς αχθοφόρους που εργοδοτούν το δικό τους προσωπικό ενώ οι αποσκευές των επιβατών εξακολουθούν να μεταφέρονται από αδειούχους αποσκευοφόρους. Ορισμένες άλλες ειδικές ενέργειες ή δραστηριότητες της ΑΛΚ επιτρέπονται κατόπιν έγκρισης του Υπουργικού Συμβουλίου.<sup>178</sup>

Το Διάγραμμα 3.2 παρουσιάζει την οργανωτική δομή της ΑΛΚ όπως έχει εξελιχτεί κατά την περίοδο αυτή μέχρι το έτος 2010 καθώς και τις αρμοδιότητες του κάθε τμήματος. Όπως φαίνεται από το Διάγραμμα 3.2 η βασική οργανωτική δομή παρέμεινε ή ίδια αλλά η αύξηση και μεγαλύτερη εξειδίκευση του προσωπικού επέτρεψε τη δημιουργία μερικών νέων εξειδικευμένων τομέων στις διάφορες υπηρεσίες (τμήματα) της ΑΛΚ. Επίσης την περίοδο αυτή και μέχρι το 2010 δεν υπήρξε ουσιαστική μεταβολή στην οργανωτική δομή της διεύθυνσης των λιμανιών παρά μικροαλλαγές για να μπορέσουν τα λιμάνια να ανταποκριθούν καλύτερα στις νέες ανάγκες και να

προσαρμοστούν με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο. Η οργανωτική δομή της ΑΛΚ παρά τις μικρές αδυναμίες που υπάρχουν κατά την άποψη μας είναι ικανοποιητική και με τις σωστές διαδικασίες επιτρέπει τον αποτελεσματικό έλεγχο της λιμενικής βιομηχανίας. Μέσα από τις συνεντεύξεις με διάφορα στελέχη της Αρχής και άλλων ναυτιλιακών και λιμενικών φορέων διαφάνηκε ότι εκείνο που προβληματίζει είναι ότι ο διορισμός του Συμβουλίου της Αρχής Λιμένων γίνεται κατά κύριο λόγο με πολιτικά κριτήρια και τα άτομα που το στελεχώνουν, όσο αξιόλογα και αν είναι, δεν έχουν πάντοτε την απαιτούμενη ναυτιλιακή και λιμενική, επιστημονική και επαγγελματική κατάρτιση για να διευθύνουν ένα τόσο εξειδικευμένο οργανισμό. Υπάρχουν φόβοι ότι και οι διορισμοί των άλλων λειτουργών της Αρχής Λιμένων Κύπρου γίνονται στις περισσότερες περιπτώσεις με το ίδιο κριτήριο. Επίσης διαφάνηκε ότι δεν υπάρχουν κίνητρα για την προσέλκυση στην ΑΛΚ για εργοδότηση ατόμων με εξειδικευμένες επαγγελματικές και επιστημονικές γνώσεις και εμπειρίες.



Οι στρατηγικοί στόχοι της ΑΛΚ όπως έχουν διαμορφωθεί μετά την ένταξη της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η προσέλκυση της μεγαλύτερης δυνατής κίνησης διαμετακομιστικού εμπορίου και επιβατών κρουαζιέρας και αφετέρου η εξυπηρέτηση του Κυπριακού εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου με τον ασφαλέστερο και οικονομικότερο τρόπο χωρίς αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον και στην υγεία των εργαζομένων. Μέσα στα πλαίσια των πιο πάνω στρατηγικών στόχων η ΑΛΚ στοχεύει στη μετεξέλιξη της από χειριστή, ιδιοκτήτη και ρυθμιστή, μόνο σε ιδιοκτήτη και ρυθμιστή των λιμενικών υπηρεσιών σύμφωνα με τη γενική πολιτική που ακολουθείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μέχρι στιγμής δεν έχει επέλθει καμία αλλαγή στον τομέα αυτό και η μετεξέλιξη αυτή είναι κάτι που όπως φαίνεται θα πραγματοποιηθεί σε πολύ μεγάλο βάθος χρόνου.<sup>179</sup>

Την περίοδο αυτή για να μπορέσει η ΑΛΚ να πετύχει τους αναβαθμισμένους στόχους που είχε θέσει και να ικανοποιήσει τις λιμενικές ανάγκες της Κυπριακής Δημοκρατίας τόσο ο βασικός Περί Αρχής Λιμένων Κύπρου Νόμος του 1973 όσο και οι διάφοροι κανονισμοί τροποποιήθηκαν επανειλημμένα και εμπλουτίστηκαν με διάφορους νέους κανονισμούς. Ειδικότερα μετά την έναρξη των ενταξιακών διαπραγματεύσεων το 1998 και την ένταξη της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση την πρώτη Μαΐου το 2004, μερικές από τις αλλαγές αυτές ήταν επιβεβλημένες όχι μόνο για την αντιμετώπιση των νέων δεδομένων που δημιουργήθηκαν από τις τεχνολογικές και εμπορικές εξελίξεις αλλά και για την εναρμόνιση με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο κάτι που επιτεύχθηκε χωρίς ιδιαίτερη δυσκολία για τα θέματα που αφορούσαν τη λιμενική βιομηχανία. Μέσα στα πλαίσια της εναρμόνισης η ΑΛΚ σε συμμόρφωση με τη σχετική απόφαση του Εφόρου Δημοσίων Ενισχύσεων ετοίμασε και προώθησε σχετικούς τροποποιητικούς κανονισμούς δικαιωμάτων για τις προσφερόμενες λιμενικές υπηρεσίες έτσι ώστε τα δικαιώματα που καταβάλλονται για τις εισαγωγές και τις εξαγωγές ομοειδών αγαθών να είναι τα ίδια. Τα νέα δικαιώματα τέθηκαν σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2004. Με την τροποποίηση του κανονισμού αυτού οι εξαγωγές Κυπριακών εμπορευμάτων έπαψαν να τυγχάνουν προνομιακής μεταχείρισης, εκτός από τα γεωργικά, κτηνοτροφικά, αλιευτικά και τα προϊόντα πρώτης μεταποίησης των κατηγοριών αυτών για τα οποία συνεχίζουν να ισχύουν τα μειωμένα δικαιώματα.<sup>180</sup> Επίσης η ΑΛΚ μέσα στα πλαίσια της εναρμόνισης συμμορφώθηκε πλήρως με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 725/2004 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αποτελεσματική εφαρμογή του Διεθνούς

Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμανιών που υιοθετήθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό το Δεκέμβριο του 2002 και τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2004.<sup>181</sup>

Επίσης η ΑΛΚ την περίοδο αυτή συνεχίζει να επικεντρώνεται στη συστηματική επιμόρφωση και κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού της χρησιμοποιώντας διάφορα προγράμματα και χρηματοδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.<sup>182</sup> Έλαβε επίσης μέτρα για την ασφάλεια και την καλή υγεία του προσωπικού της και συνέχιζε να έχει πρωταρχικό σκοπό τη μείωση των ατυχημάτων στους λιμενικούς χώρους. Καταβάλλει έντονες προσπάθειες για την προβολή των υπηρεσιών που προσφέρει η Κυπριακή λιμενική βιομηχανία με απώτερο στόχο να προσελκύσει διάφορες εταιρείες μεταφορών και να προάγει το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω της Κύπρου που βρίσκεται σήμερα σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα.

### **3.4.2 Ανάπτυξη των Κυπριακών Λιμανιών κατά την περίοδο 1987 – 2010**

Με την έναρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων το Κυπριακό εμπόριο συνέχιζε να εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από τα δύο λιμάνια πολλαπλών χρήσεων της Λεμεσού και Λάρνακας, από το λιμάνι του Βασιλικού και του Λατσιού όπου φορτώνονταν τα διάφορα ορυκτά και τσιμέντα και από τους σταθμούς πετρελαιοειδών της Λάρνακας, Δεκέλειας, Βασιλικού και Μονής. Η σοβαρή αναβάθμιση των υποδομών, του εξοπλισμού, της οργάνωσης και του τρόπου λειτουργίας των πιο πάνω λιμανιών που βρίσκονταν υπό τον έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας πριν από την έναρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγικότητας που με τη σειρά της επέφερε μείωση του μέσου βαθμού χρήσης των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού των Κυπριακών λιμανιών και μείωσε τόσο τους χρόνους αναμονής όσο και τους χρόνους παραμονής των πλοίων στα κρηπιδώματα για φορτοεκφόρτωση. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι με την έναρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων το 1987 η Κυπριακή Λιμενική Βιομηχανία βρισκόταν σε πολύ καλύτερη μοίρα και με πολύ πιο μεγάλες δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη από ότι μετά την Τουρκική εισβολή του 1974.<sup>183</sup>

Μετά την έναρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων συνεχίζεται με πιο έντονους ρυθμούς η αύξηση του ποσοστού του γενικού φορτίου που μεταφέρεται με εμπορευματοκιβώτια ή με μια από τις άλλες μεθόδους μοναδοποίησης. Επίσης συνεχίζεται η τάση για οικονομίες κλίμακας με

τη χρήση όλο και μεγαλύτερων πλοίων για τη μεταφορά των διαφόρων φορτίων. Οι εξελίξεις αυτές που είχαν σαν στόχο τη μείωση του κόστους μεταφοράς και φορτοεκφόρτωσης των διαφόρων φορτίων, είχαν σαν αποτέλεσμα να επηρεάσουν ανάλογα και την εξέλιξη των Κυπριακών λιμανιών όπως επηρέασαν και την εξέλιξη όλων των άλλων λιμανιών μη εξαιρουμένων και των ανταγωνιστικών λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου. Οι τεχνολογικές εξελίξεις, οι πιο πάνω τάσεις τόσο στην αλλαγή του τρόπου μεταφοράς του γενικού φορτίου όσο και στα μεγέθη των πλοίων, καθώς και η πιο οργανωμένη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου, που δημιουργούσε συνεχώς νέες και αυξανόμενες απαιτήσεις, καθιστούσαν αναγκαία το συνεχή εκσυγχρονισμό και αναβάθμιση τόσο των υποδομών και του εξοπλισμού όσο και του τρόπου λειτουργίας των Κυπριακών λιμανιών.<sup>184</sup>

Την περίοδο αυτή η ΑΛΚ, όπως έχουμε ήδη αναλύσει πιο πάνω, για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις πιο πάνω τάσεις και εξελίξεις, έθεσε πιο αναβαθμισμένους στόχους για την Κυπριακή λιμενική βιομηχανία. Για την επίτευξη των στόχων αυτών εκτός από τις τροποποιήσεις των διαφόρων περί Αρχής Λιμένων Κύπρου νόμων και κανονισμών προχώρησε και στην περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών, του εξοπλισμού και του τρόπου λειτουργίας των Κυπριακών λιμανιών. Έτσι με την έναρξη της περιόδου αυτής τροχοδρομήθηκαν διάφορα έργα σχεδόν σε όλα τα ελεύθερα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας. Το νέο επενδυτικό πρόγραμμα της ΑΛΚ μέχρι το 2005 προνοούσε τη διάθεση ποσού πέραν των 200 εκατομμυρίων ΛΚ για σκοπούς περαιτέρω αναβάθμισης των Κυπριακών λιμανιών με νέες προβλήτες, εκβαθύνσεις, νέους χώρους στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων και μεγαλύτερης δυναμικότητας μηχανικό εξοπλισμό για την φορτοεκφόρτωση και χειρισμό εμπορευματοκιβωτίων. Με την υλοποίηση του νέου αναπτυξιακού προγράμματος η δυναμικότητα χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων θα αυξανόταν σταδιακά μέχρι και το ένα εκατομμύριο εμπορευματοκιβώτια και θα καθίστατο δυνατή η εξυπηρέτηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3<sup>ης</sup> και 4<sup>ης</sup> γενιάς με πλήρες φορτίο.<sup>185</sup>

Όπως ήταν φυσικό τα μεγαλύτερα έργα έγιναν στο λιμάνι της Λεμεσού που εξακολουθούσε να είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Κύπρου. Στο τέλος του 1989 άρχισαν οι προεργασίες για την εκπόνηση νέου ρυθμιστικού σχεδίου για το λιμάνι της Λεμεσού και αποφασίστηκε από την Επιτροπή Σιτηρών η περαιτέρω αύξηση της δυναμικότητας αποθήκευσης του σιλό του λιμανιού της Λεμεσού. Το νέο ρυθμιστικό σχέδιο του λιμανιού της Λεμεσού που ετοιμάστηκε το 1990,

προνοούσε, μεταξύ άλλων, νέο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων. Η υλοποίηση του ρυθμιστικού σχεδίου θα πραγματοποιείτο σε διάφορες φάσεις. Η πρώτη φάση ξεκίνησε το 1993 και τελείωσε το 1996. Κατά την πρώτη φάση έγινε επέκταση του κύριου κυματοθραύστη του λιμανιού κατά 500 μέτρα, εκβάθυνση του διαύλου εισόδου και του κύκλου στροφής στα 15 μέτρα, κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων μήκους 650 μέτρων και βάθους 14 μέτρων στη δυτική πλευρά του λιμανιού, περιλαμβανομένης και μιας προβλήτας ρο-ρο, δημιουργία πρόσθετου θαλάσσιου προστατευόμενου χώρου διαστάσεων 300 x 500 μέτρα και βάθους 14 μέτρων, καθώς και διαμόρφωση των χώρων στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων συνολικού εμβαδού 200,000 τετραγωνικών μέτρων. Επιπρόσθετα το 1995 στα πλαίσια της γενικότερης αναβάθμισης του λιμανιού της Λεμεσού γίνεται εκβάθυνση και στο υφιστάμενο δυτικό κρηπίδωμα γενικής χρήσης από 11 μέτρα σε 13 μέτρα. Μέσα στα ίδια πλαίσια της αναβάθμισης το 1996 παραδόθηκαν για χρήση 6 πλωτά ναύδετα στο νοτιοδυτικό μέρος του λιμανιού της Λεμεσού για πρόσδεση των πλοίων που καταπλέουν στο λιμάνι για επισκευές ή πετρέλευση. Μετά το 1996 η βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων συνεχίστηκε με σχετικά αργούς ρυθμούς. Επίσης την περίοδο 1987 – 1997 έγινε βελτίωση της υφιστάμενης αίθουσας επιβατών για την κάλυψη των αναγκών της επιβατικής κίνησης στο λιμάνι της Λεμεσού μέχρι να δημιουργηθούν οι νέες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών που προνοούσε το ρυθμιστικό σχέδιο ανάπτυξης και διάφορα άλλα έργα μικρότερης έκτασης αναγκαία για την ομαλή λειτουργία του λιμανιού. Παράλληλα με την ενίσχυση των υποδομών ενισχύθηκε και ο εξοπλισμός του λιμανιού της Λεμεσού. Το 1991 εγκαταστάθηκαν δύο νέες γερανογέφυρες που τέθηκαν σε λειτουργία το 1992. Επιπρόσθετα το 1996 εγκαταστάθηκαν και λειτούργησαν δύο νέες ακόμη μεγαλύτερες γερανογέφυρες. Έτσι το 1997 το λιμάνι της Λεμεσού ήταν εξοπλισμένο με 6 συνολικά γερανογέφυρες. Οι τέσσερις από τις γερανογέφυρες αυτές ήταν ικανές να εξυπηρετούν πλοία μέχρι και με 13 σειρές εμπορευματοκιβωτίων στο πλάτος και οι άλλες δύο μέχρι και με 17 σειρές εμπορευματοκιβωτίων στο πλάτος. Επίσης κατά την περίοδο 1987 – 1997 ενισχύθηκε ο εξοπλισμός στοιβασίας με διάφορα σύγχρονα μηχανήματα, αγοράστηκαν 2 νέα ρυμουλκά με ελκτική δύναμη 35 τόνους το κάθε ένα και μία σύγχρονη πλοηγίδα με ταχύτητα 20 κόμβων.

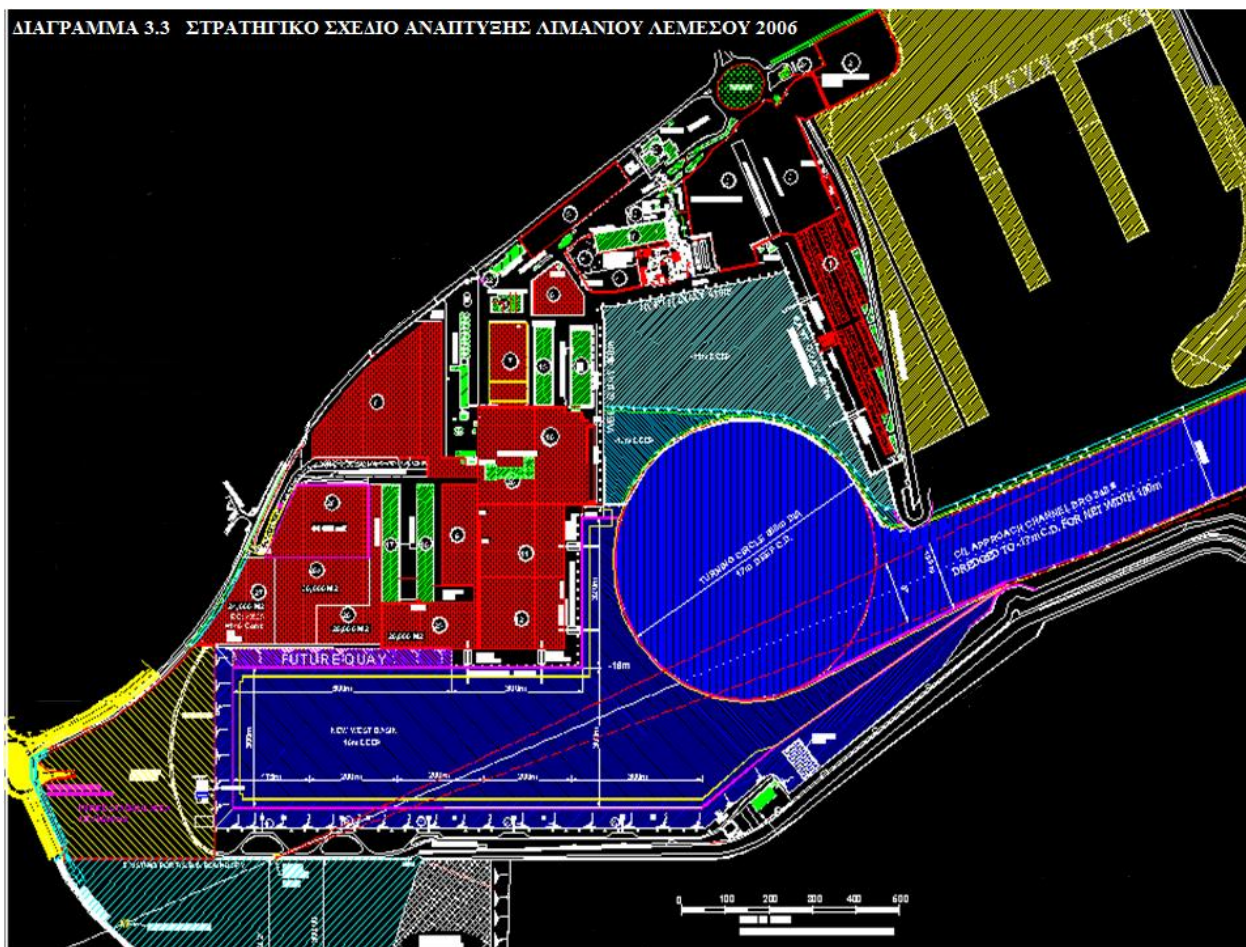
Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι η ανάπτυξη του λιμανιού της Λεμεσού δεν έγινε με τον πλέον ορθολογιστικό τρόπο και ο στρατηγικός σχεδιασμός που είχε γίνει δεν εξυπηρετούσε με τον καλύτερο τρόπο την ανάπτυξη του λιμανιού της Λεμεσού σαν κέντρου διαμετακομιστικού



εμπορίου αλλά ήταν προϊόν συμβιβασμού για την εξυπηρέτηση των διαφόρων αντικρουόμενων συμφερόντων όπως εκφράζονταν μέσα από τις διάφορες πολιτικές τάσεις. Με άλλα λόγια τα πολιτικά κριτήρια υπερίσχυσαν των επιστημονικών ορθολογιστικών κριτηρίων. Οι αποφάσεις που λήφθηκαν και οι σχεδιασμοί που έγιναν, όπως αποδεικνύεται από τις εξελίξεις, δεν εξυπηρέτησαν τη λιμενική βιομηχανία και την οικονομία της Κύπρου κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Οι εξελίξεις αυτές είχαν σαν αποτέλεσμα η ανάπτυξη των υποδομών και του εξοπλισμού του λιμανιού της Λεμεσού να μην γίνει με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο και ούτε έγινε την κατάλληλη χρονική στιγμή για να έχει τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Παρά το γεγονός ότι η ανάπτυξη του λιμανιού της Λεμεσού δεν έγινε με τον πλέον ορθολογιστικό τρόπο, το 1997, έτος έναρξης των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, το λιμάνι της Λεμεσού είχε αναβαθμιστεί σημαντικά και μπορούσε να εξυπηρετήσει χωρίς ιδιαίτερους περιορισμούς πλοία εμπορευματοκιβωτίων μέχρι και τέταρτης γενιάς, παρόλο που τέτοια πλοία δεν είχαν δρομολογηθεί στην Ανατολική Μεσόγειο.<sup>186</sup>

Κατά την έναρξη της δεύτερης φάσης των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, αν και το λιμάνι της Λεμεσού μετά από τα έργα που είχαν υλοποιηθεί είχε αναβαθμιστεί σε ικανοποιητικό βαθμό, δεν είχε φθάσει ακόμη το επίπεδο εκείνο που χρειαζόταν να έχει ένα λιμάνι που φιλοδοξούσε να καταστεί ένα από τα πλέον σύγχρονα και μεγάλα κέντρα χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων στην Ανατολική Μεσόγειο. Δυστυχώς, αμέσως μετά την έναρξη των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, δεν έγιναν άλλα έργα εκτός από το σιλό της Επιτροπής Σιτηρών το οποίο ολοκληρώθηκε το 1998. Με την επέκταση του σιλό αυξήθηκε η αποθηκευτική του ικανότητα κατά 43,000 τόνους. Με την έναρξη της δεύτερης φάσης των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων υπήρχε η πεποίθηση στην ΑΛΚ ότι το λιμάνι της Λεμεσού, με εξαίρεση τους χώρους στοιβασίας και διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, δεν θα χρειαζόταν στο εγγύς μέλλον έργα υποδομής μεγάλης κεφαλαιουχικής δαπάνης αφού οι δυνατότητες του υπερκάλυπταν τις ανάγκες που υπήρχαν. Το 2002 κατασκευάστηκε επιπρόσθετος χώρος στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων με έκταση 20,000 τετραγωνικών μέτρων. Επίσης άρχισε σταδιακά η κατασκευή βαρετού τύπου οδοστρώματος που συμπληρώθηκε το 2007. Κατά την περίοδο αυτή κατασκευάστηκε συνολικά οδόστρωμα 125,000 τετραγωνικών μέτρων που χρησιμοποιείται σαν χώρος στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων. Ο χώρος αυτός έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετεί όχι μόνο τις τρέχουσες αλλά και τις ανάγκες που αναμένεται να προκύψουν με την

περαιτέρω επέκταση του λιμανιού. Το 2004 επειδή καθυστερούσε η έναρξη της κατασκευής της αίθουσας επιβατών, που ήταν απαραίτητη για το λιμάνι της Λεμεσού, πραγματοποιήθηκαν μικρά βελτιωτικά έργα και εγκαταστάθηκαν τα απαραίτητα μηχανήματα ελέγχου των επιβατών με βάση τις απαιτήσεις της συνθήκης Σιένγκεν και του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Επίσης το 2004 συμπληρώθηκε η κατασκευή γραφείων και εργαστηρίων για το φυτοϋγειονομικό και κτηνιατρικό έλεγχο των προϊόντων σύμφωνα με οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επανδρώθηκαν με λειτουργούς των αρμοδίων Κυβερνητικών υπηρεσιών. Το 2005 η ΑΛΚ ανέθεσε σε εξειδικευμένο οίκο να ετοιμάσει μελέτη για την περαιτέρω επέκταση και εκβάθυνση του λιμανιού της Λεμεσού. Το 2006 συμπληρώθηκαν οι μελέτες και τα σχέδια για την περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών του λιμανιού της Λεμεσού και ετοιμάστηκε στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης για τα έτη 2007 – 2013. Το Διάγραμμα 3.3 παρουσιάζει το νέο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης. Το νέο στρατηγικό σχέδιο περιλάμβανε



εκβάθυνση του διαύλου εισόδου και κύκλου στροφής στα 17 μέτρα και της δυτικής λεκάνης του λιμανιού στα 16 μέτρα. Επίσης περιλάμβανε και την κατασκευή νέου κρηπιδώματος μήκους 500 μέτρων, ενδυνάμωση των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων και δημιουργία νέας αίθουσας επιβατών. Η πρώτη φάση της αναβάθμισης του λιμανιού της Λεμεσού, που περιλάμβανε σταθεροποίηση υφιστάμενων κρηπιδωμάτων, εκβάθυνση του διαύλου εισόδου και κύκλου στροφής στα 17 μέτρα, των δύο κρηπιδωμάτων της δυτικής λεκάνης που χρησιμοποιούνται από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στα 16 μέτρα καθώς και διαπλάτυνση του διαύλου εισόδου, ξεκίνησε το 2008 και ολοκληρώθηκε το 2009. Η δεύτερη φάση της αναβάθμισης του λιμανιού, που αφορά την επέκταση του δυτικού κρηπιδώματος και υπολογίζεται να κοστίσει €35 εκατομμύρια (£20.48 εκατομμύρια), βρίσκεται στο στάδιο της μελέτης του έργου και υπολογίζεται να ολοκληρωθεί περί τα τέλη του 2013. Τα πιο πάνω έργα αναμένεται ότι θα συγχρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.<sup>187</sup> Αναφορικά με την κατασκευή της νέας αίθουσας επιβατών ολοκληρώθηκαν και εγκρίθηκαν τα τελικά σχέδια και το έργο, το κόστος του οποίου υπολογίζεται στα €18 εκατομμύρια (£10.53 εκατομμύρια) περίπου, αναμένεται να ολοκληρωθεί μέσα στο 2012. Για το έργο αυτό έχει εξασφαλιστεί από το ταμείο των Διευρωπαϊκών Δικτύων χρηματοδότηση ύψους €1.6 εκατομμύρια (£0.94 εκατομμύρια). Επίσης προγραμματίστηκε η εγκατάσταση δύο ή και τριών νέου τύπου γερανογέφυρων ικανών να εξυπηρετούν πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μέχρι και με 22 σειρές εμπορευματοκιβωτίων στο πλάτος καθώς ενός νέου ρυμουλκού με ελκτική δύναμη 60 τόνους και μιας νέας πλοηγίδας. Για την υλοποίηση των προγραμματισθέντων νέων έργων έχει εξασφαλιστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση χρηματοδότηση που ανέρχεται στα €28 εκατομμύρια ((£16.39 εκατομμύρια).<sup>188</sup> Με την προγραμματισμένη ανάπτυξη γίνεται προσπάθεια για τη βελτίωση των μη ορθολογιστικών αποφάσεων και ενεργειών του παρελθόντος και πιστεύεται ότι τα έργα υποδομής και εξοπλισμού που προγραμματίζονται θα καταστήσουν το λιμάνι της Λεμεσού ένα από τα καλύτερα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου και θα μπορεί χωρίς δυσκολίες να χρησιμοποιηθεί σαν κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου.

Η ανάπτυξη του λιμανιού της Λάρνακας συνεχίστηκε και μετά την έναρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων. Το 1988 η ΑΛΚ αποφάσισε να αναβαθμίσει τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Λάρνακας. Το αναπτυξιακό πρόγραμμα του λιμανιού της Λάρνακας περιλάμβανε εκβάθυνση του λιμανιού στα 12 μέτρα, κατασκευή νέου κρηπιδώματος 250 – 500 μέτρων, κατασκευή κεκλιμένου κρηπιδώματος για την

εξυπηρέτηση επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων και αγορά δύο νέων γερανογέφυρων. Το 1990 ολοκληρώθηκε η εκβάθυνση του λιμανιού της Λάρνακας στα 12 μέτρα και άρχισαν οι διαδικασίες για την κατασκευή νέου κτιρίου επιβατών. Το κτίριο επιβατών περατώθηκε το 1993 και διαθέτει εσωτερικούς χώρους συνολικού εμβαδού 2,000 τ.μ και εξωτερικούς χώρους πρασίνου και στάθμευσης 9,000 τ.μ. Την ίδια χρονιά αποπερατώθηκαν όλα τα πιο πάνω έργα που είχαν προγραμματιστεί. Επίσης το λιμάνι της Λάρνακας ενισχύθηκε με 2 γερανογέφυρες, η πρώτη εκ των οποίων τέθηκε σε λειτουργία το 1992 και η δεύτερη το 1993, με ένα νέο ρυμουλκό και με μία ακόμη πλοηγίδα μεγάλης ταχύτητας και διάφορα άλλα μέσα για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις σύγχρονες ανάγκες.<sup>189</sup>

Το 1994 η ανάληψη νέων επενδύσεων σε εγκαταστάσεις και εξοπλισμό χειρισμού φορτίων στο λιμάνι της Λάρνακας αναστάληκε ενόψει της επανεξέτασης του ρόλου του λιμανιού. Ο ρόλος του λιμανιού της Λάρνακας μέσα στα πλαίσια της στρατηγικής μελέτης του όλου συστήματος παροχής λιμενικών υπηρεσιών που άρχισε το 1994 επανεξετάστηκε. Το 1997 ολοκληρώθηκε η μελέτη για το μέλλον του λιμανιού της Λάρνακας, που πραγματοποιήθηκε από την Κυπριακή Τράπεζα Ανάπτυξης και υποβλήθηκε στην ΑΛΚ για να μελετηθεί σε συνεργασία με την Κυπριακή Κυβέρνηση. Έκτοτε μέχρι σήμερα δεν έγιναν άλλα σημαντικά έργα στο λιμάνι της Λάρνακας. Η Κυπριακή Κυβέρνηση έθεσε στόχο την απόσπαση του λιμανιού από την ΑΛΚ και την παραχώρηση του μαζί με τη μαρίνα της Λάρνακας σε στρατηγικό επενδυτή για την μετατροπή του σε κατ' εξοχή επιβατικό λιμάνι. Για το σκοπό αυτό διορίστηκε ειδική διαχειριστική επιτροπή από το Υπουργικό συμβούλιο και βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις για την ανάθεση του έργου. Για το λόγο αυτό μετά το 1994 δεν εκτελέστηκαν άλλα έργα μεγάλης κλίμακας για την αναβάθμιση του λιμανιού παρά μόνο μικρά έργα που αφορούσαν κυρίως τη συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών και εξοπλισμού. Επίσης το 2004 έγινε αναβάθμιση της υφιστάμενης αίθουσας επιβατών για να συνάδει με τις απαιτήσεις του Ευρωπαϊκού Κεκτημένου μέσα στα πλαίσια συμμόρφωσης με τους κανονισμούς της συνθήκης Σιένγκεν και το Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.<sup>190</sup> Έστω και με μεγάλη καθυστέρηση η ΑΛΚ και η Κυπριακή Κυβέρνηση συνειδητοποίησαν ότι η ανάπτυξη των υποδομών και του εξοπλισμού της Λάρνακας κατευθύνονταν όχι προς την ορθή κατεύθυνση. Κατά τη γνώμη μας δεν έπρεπε να δημιουργηθούν υποδομές και εξοπλισμός για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι της Λάρνακας αλλά έπρεπε να επιταχύνουν και να αναβαθμίσουν με γρήγορους

ρυθμούς το λιμάνι της Λεμεσού. Πολλά και μικρά λιμάνια σε μία μικρή χώρα όπως είναι η Κύπρος δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του διαμετακομιστικού εμπορίου όπου χρειάζεται ένα σύγχρονο, καλά εξοπλισμένο και οργανωμένο λιμάνι ικανό να δέχεται τα σύγχρονα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μεγάλο βύθισμα.

Την περίοδο αυτή δεν έγιναν ουσιαστικά έργα υποδομής στο λιμάνι Βασιλικού. Το 2007 αποφασίστηκε να διερευνηθεί η περίπτωση κατασκευής νέων σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων για βιομηχανικού τύπου λιμάνι που να εξυπηρετεί χύδην και επικίνδυνα φορτία, υγρά καύσιμα και άλλα παρεμφερή είδη. Για το σκοπό αυτό δρομολογήθηκαν οι διαδικασίες πρόσληψης συμβούλων για την εκπόνηση των αναγκαίων μελετών για τις προτεινόμενες εγκαταστάσεις στις οποίες θα λαμβάνεται υπόψη και η απόφαση της Κυβέρνησης για τη δημιουργία ενεργειακού κέντρου στην περιοχή. Μέχρι σήμερα εκπονήθηκε μελέτη που περιλαμβάνει την ετοιμασία ρυθμιστικού σχεδίου, μελέτης σκοπιμότητας και περιβαλλοντικής μελέτης για τη δυνατότητα επέκτασης του λιμανιού του Βασιλικού.<sup>191</sup>

Στα διάφορα αλλά μικρότερα λιμάνια και λιμενικούς σταθμούς έγιναν διάφορα μικρότερα έργα υποδομής τα οποία δεν επηρεάζουν το Κυπριακό και διαμετακομιστικό εμπόριο.<sup>192</sup>

Για την προσέλκυση νέων γραμμών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση σε μεγάλες ποσότητες, εκτός από τις σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις και τον αναβαθμισμένο εξοπλισμό τους, απαιτείται γρήγορη εξυπηρέτηση για την ελαχιστοποίηση του χρόνου παραμονής των πλοίων στο λιμάνι και χαμηλά κόστη διακίνησης. Η ΑΛΚ την περίοδο αυτή, εκτός από τα έργα υποδομής και την αναβάθμιση του εξοπλισμού των Κυπριακών λιμανιών που αναφέραμε πιο πάνω, έλαβε διάφορα άλλα μέτρα για να εκσυγχρονιστούν και να καταστούν πιο λειτουργικά και πιο παραγωγικά τα Κυπριακά λιμάνια με στόχο να μειωθούν τα κόστη και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητά τους. Τα κυριότερα μέτρα που έλαβε η ΑΛΚ ήταν τα πιο κάτω:

- Η δραστική μείωση στις χρεώσεις φορτοεκφόρτωσης και χρήσης φορτοεκφορτωτικού εξοπλισμού των πλοίων φορέων φορτίου προς διαμετακόμιση καθώς επίσης και η διεύρυνση του πακέτου προνομίων και ειδικών διευκολύνσεων που απολάμβαναν οι γραμμές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιούσαν την Κύπρο σαν κέντρο διαμετακόμισης σε τακτική βάση και ευρεία κλίμακα. Εκτός από την προτεραιότητα προβολής και χρήσης

φορτοεκφορτωτικών μέσων, τις ειδικές χρεώσεις και την επιστροφή λιμενικών τελών, που για σειρά ετών τυγχάνει η κατηγορία αυτή των πελατών, προστέθηκε και η παραχώρηση σε μακροχρόνια βάση χώρου στοιβασίας για ιδιωτική αποκλειστική χρήση και το δικαίωμα χρησιμοποίησης δικών τους μηχανημάτων για τη διεκπεραίωση των σχετικών εργασιών.<sup>193</sup>

- Η δημιουργία ελευθέρων λιμενικών περιοχών στα δύο πολλαπλής χρήσης λιμάνια της Κύπρου Λεμεσού και Λάρνακας εντός των οποίων υπάρχει πλήρης εξαίρεση των διαμετακομίσεων και άλλων δραστηριοτήτων ελευθέρου εμπορίου από τελωνειακές διαδικασίες και διατυπώσεις, η κατάργηση των χρονικών περιορισμών όσο αφορά την αποθήκευση των φορτίων σε διαμετακόμιση, η αναθεώρηση και αναδιάρθρωση της ταρίφας της ΑΛΚ και η καθιέρωση πιο ορθολογιστικού συστήματος χρεώσεων για το χειρισμό των εμπορευματοκιβωτίων και των άλλων ειδών μοναδοποιημένου φορτίου.<sup>194</sup>
- Η προσφορά εργασίας από τα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας σε όλες τις κατηγορίες φορτίων κατά τις Κυριακές και η εισαγωγή του θεσμού της βάρδιας που δυστυχώς τέθηκε σε εφαρμογή μετά την επιβολή των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων.<sup>195</sup>
- Η αύξηση του ρυθμού φορτοεκφόρτωσης σε 26 – 30 εμπορευματοκιβώτια ανά γερανό ανά ώρα που επιτεύχθηκε με τη συνεργασία του Σ.Ν.Π.Κ και όλων των άλλων εμπλεκομένων.<sup>196</sup>
- Η σταδιακή μείωση των λιμενεργατών πάνω σε εθελοντική βάση έναντι αποζημιώσεων.<sup>197</sup>
- Η συνεχής επιμόρφωση του προσωπικού. Οι λειτουργοί της ΑΛΚ μετείχαν σε διάφορα προγράμματα ή σεμινάρια που διοργανώθηκαν στην Κύπρο και σε σεμινάρια και συνέδρια που έγιναν στο εξωτερικό. Επίσης για σκοπούς επιμόρφωσης και εκπαίδευσης του προσωπικού οργανώθηκαν διάφορα ενδοϋπηρεσιακά προγράμματα.
- Η εισαγωγή ολοκληρωμένου και τεχνολογικά προηγμένου συστήματος πληροφορικής για την κάλυψη των αναγκών της ΑΛΚ τόσο σε επίπεδο λιμανιών όσο και σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης, περιλαμβανομένων και των αναγκών που προκύπτουν από τις λειτουργικές σχέσεις της ΑΛΚ με τους χρήστες των λιμανιών, περιλαμβανομένου και του συστήματος πληροφορικής «CyPOS» που το 1998 βρισκόταν σε πλήρη λειτουργία.<sup>198</sup>
- Η ένταξη της ΑΛΚ στο Ευρωπαϊκό Κοινοτικό σχέδιο ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των Μεσογειακών λιμανιών γνωστό σαν «Meditel».<sup>199</sup>
- Η επίτευξη καλών εργασιακών σχέσεων στους λιμενικούς χώρους με τη βελτίωση των όρων εργασίας, πρόνοιας και υγείας των εργαζομένων και δημιουργία αποτελεσματικών μηχανισμών εξέτασης και επίλυσης των αναφυόμενων εργατικών διαφορών.<sup>200</sup>

- Η ενίσχυση της ασφάλειας με την εγκατάσταση κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης που παρακολουθεί και ελέγχει σχεδόν όλο το λιμενικό χώρο Λεμεσού και Λάρνακας.<sup>201</sup>
- Η λήψη διαφόρων μέτρων προστασίας στους λιμενικούς χώρους τόσο του περιβάλλοντος όσο και της υγείας του ανθρώπινου προσωπικού.<sup>202</sup>
- Η εγκατάσταση συστημάτων παρακολούθησης διακίνησης πλοίων (VTS) που έχουν τη δυνατότητα σε μεταγενέστερο στάδιο να ενσωματωθούν σε ένα ολοκληρωμένο και κεντρικό σύστημα παρακολούθησης διακίνησης πλοίων και διαχείρισης πληροφοριών (VTMIS).<sup>203</sup>
- Η συμμετοχή σε διάφορα Ευρωπαϊκά προγράμματα όπως είναι τα προγράμματα Ευρωμεσογειακής Συνεργασίας για τα οποία η ΑΛΚ ανέλαβε συντονιστικό ρόλο και στις δραστηριότητες διαφόρων οργανισμών στους οποίους μετέχει σαν μέλος.<sup>204</sup>

Τη περίοδο 1987 – 2010 έγινε περαιτέρω αναβάθμιση τόσο των υποδομών όσο και του εξοπλισμού των Κυπριακών λιμανιών. Επίσης την περίοδο αυτή έγινε βελτίωση της οργάνωσης και του τρόπου λειτουργίας των λιμανιών και πλήρης εναρμόνιση με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο. Αναμφίβολα η πιο πάνω αναβάθμιση των ελεύθερων λιμανιών της Κυπριακής Δημοκρατίας είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγικότητας στα Κυπριακά λιμάνια. Η αύξηση της παραγωγικότητας στα Κυπριακά λιμάνια με τη σειρά της πρέπει να επέφερε σοβαρή μείωση του μέσου βαθμού χρήσης των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού των λιμανιών, του χρόνου αναμονής των πλοίων για πλεύριση και του χρόνου παραμονής των πλοίων στο κρηπίδωμα για φορτοεκφόρτωση αλλά η έκταση της μείωσης του βαθμού χρήσης δεν μπορεί να εκτιμηθεί στο παρόν στάδιο διότι δυστυχώς τα τελευταία 18 χρόνια δεν καταγράφεται στις ετήσιες εκθέσεις ο μέσος βαθμός χρήσης των κρηπιδωμάτων, γερανογεφύρων και των άλλων μέσων φορτοεκφόρτωσης. Σε πιο βαθμό η ανάπτυξη των υποδομών των Κυπριακών λιμανιών και του εξοπλισμού τους δεν έγινε με τον πλέον ορθολογιστικό τρόπο και σε πιο βαθμό τα μέτρα που λήφθηκαν ήταν τα ενδεικνύμενα θα διαφανεί μέσα από την ανάλυση των στατιστικών στοιχείων για την διακίνηση πλοίων, φορτίων και επιβατών καθώς επίσης και από την ανάλυση των οικονομικών αποτελεσμάτων της ΑΛΚ.

### 3.4.3 Διακίνηση Πλοίων, Φορτίων και Επιβατών από Κυπριακά Λιμάνια

Για να μπορέσουμε να εκτιμήσουμε σωστά σε πιο βαθμό επηρέασαν η πρώτη και η δεύτερη φάση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων τη λιμενική βιομηχανία γενικότερα και ειδικότερα το διαμετακομιστικό εμπόριο της Κύπρου, θα γίνει ανάλυση και σύγκριση των στατιστικών στοιχείων για τη διακίνηση πλοίων, φορτίων και επιβατών κατά την περίοδο 1987 – 1996 που εφαρμόστηκε η πρώτη φάση και κατά την περίοδο 1997 – 2010 που εφαρμόστηκε η δεύτερη φάση των πιο πάνω περιοριστικών μέτρων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.11 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΝΑ ΜΗ ΚΕΤΕΧΟΜΕΝΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΛΙΜΑΝΙ (ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΝΟΙ) (1987 - 2010)							
ΕΤΟΣ	ΛΕΜΕΣΟΣ	ΛΑΡΝΑΚΑ	ΒΑΣΙΛΙΚΟ	ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ			ΣΥΝΟΛΟ
				ΛΑΡΝΑΚΑΣ	ΜΟΝΗΣ & ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ	ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ	
1987	2,599	1,326	838	958	224	235	6,180
1988	2,824	1,220	975	1,143	256	198	6,616
1989	3,508	1,426	822	1,085	221	286	7,348
1990	3,795	1,547	819	1,160	190	382	7,893
1991	3,317	1,581	515	1,175	192	397	7,177
1992	3,065	1,977	621	1,409	246	444	7,762
1993	3,119	2,446	885	1,513	204	527	8,694
1994	3,584	1,553	813	1,472	187	525	8,134
1995	4,307	1,454	797	1,513	181	533	8,785
1996	4,695	1,749	818	1,609	184	482	9,537
1997	3,275	1,756	879	1,823	182	599	8,514
1998	2,974	625	759	1,868	197	594	7,017
1999	3,421	532	796	2,033	227	639	7,648
2000	3,589	439	1,089	1,988	201	527	7,833
2001	3,392	441	1,071	2,030	121	483	7,538
2002	3,222	418	1,411	1,951	118	454	7,574
2003	3,420	401	1,450	1,893	137	509	7,810
2004	3,818	619	1,117	1,295	144	503	7,496
2005	3,992	855	1,199	1,223	192	532	7,993
2006	4,317	818	1,501	1,230	122	499	8,487
2007	4,399	870	1,272	1,142	142	543	8,368
2008	4,655	1,077	1,435	1,128	140	517	8,952
2009	3,623	859	1,337	1,158	118	516	7,611
2010	3,696	902	1,254	1,111	103	493	7,559
<b>1987 - 1996</b>	<b>80.65%</b>	<b>31.90%</b>	<b>-2.39%</b>	<b>67.95%</b>	<b>-17.86%</b>	<b>105.11%</b>	<b>54.32%</b>
<b>1996 - 2010</b>	<b>-21.28%</b>	<b>-48.43%</b>	<b>53.30%</b>	<b>-30.95%</b>	<b>-44.02%</b>	<b>2.28%</b>	<b>-20.74%</b>

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1987 - 2010



Ο Πίνακας 3.11 παρουσιάζει την ποσότητα σε μετρικούς τόνους και την ποσοστιαία μεταβολή των φορτίων που έχουν διακινηθεί από κάθε μη κατεχόμενο Κυπριακό λιμάνι ή λιμενική εγκατάσταση την περίοδο 1987 – 2010. Από τον Πίνακα 3.11 φαίνεται ότι κατά την περίοδο 1987-1996 το συνολικό βάρος των φορτίων που διακινήθηκαν από το λιμάνι της Λεμεσού, που εξακολουθεί να είναι το κύριο λιμάνι της Κύπρου, αυξήθηκε κατά 80.65%, από το λιμάνι της Λάρνακας αυξήθηκε κατά 31.90%, ενώ από το λιμάνι του Βασιλικού παρουσίασε μια μικρή μείωση της τάξης του 2.39%. Το συνολικό βάρος των πετρελαιοειδών που διακινήθηκαν από τις λιμενικές εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών της Λάρνακας και της Δεκέλειας παρουσίασε αύξηση 67.95% και 105.11% αντίστοιχα, ενώ των λιμενικών εγκαταστάσεων της Μονής και Βασιλικού μειώθηκε κατά 17.86%. Συνολικά το βάρος όλων των φορτίων που διακινήθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια την περίοδο 1987 – 1996 αυξήθηκε κατά 54.32%. Όπως βλέπουμε κατά την περίοδο της πρώτης φάσης των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων υπήρχε μια αυξητική τάση των φορτίων που διακινήθηκαν από τα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Το 1997, έτος που εφαρμόστηκαν τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, παρουσιάστηκε μια απότομη πτώση της διακίνησης φορτίων, που από τους 4,695,000 μετρικούς τόνους που είχαμε, έπεσε το 1996 στους 3,275,000 μετρικούς τόνους. Για το λιμάνι της Λάρνακας η επίδραση των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων δεν έγινε αισθητή το 1997 αλλά το 1998 όπου η διακίνηση φορτίων παρουσίασε κατακόρυφη πτώση πέφτοντας από 1,756,000 μετρικούς τόνους που ήταν το 1997 στους 625,000 μετρικούς τόνους το 1998. Τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα δεν είχαν άμεσες επιπτώσεις στη διακίνηση φορτίων από το λιμάνι του Βασιλικού και τις λιμενικές εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών διότι για το διαμετακομιστικό εμπόριο χρησιμοποιούνταν μόνο τα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας. Συνολικά κατά την περίοδο 1996 – 2010 το βάρος των φορτίων που διακινήθηκαν από το λιμάνι της Λεμεσού παρουσίασε μείωση 21.28%, από το λιμάνι της Λάρνακας μείωση 48.43%, ενώ από το λιμάνι του Βασιλικού αύξηση 53.30%. Το συνολικό βάρος των πετρελαιοειδών που διακινήθηκαν από τις λιμενικές εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών της Λάρνακας και Μονής & Βασιλικού παρουσίασε μείωση 30.95% και 44.02% αντίστοιχα ενώ της Δεκέλειας παρουσίασε μικρή αύξηση 2.28%. Συνολικά το βάρος όλων των φορτίων που διακινήθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια την περίοδο 1997 – 2010 μειώθηκε κατά 20.74%.

Ο Πίνακας 3.12 παρουσιάζει τον αριθμό και την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια και την ποσότητα σε μετρικούς τόνους τόσο για τις διάφορες κατηγορίες φορτίων ξεχωριστά όσο και για το σύνολο. Επίσης παρουσιάζει για τις περιόδους 1987 – 1996 και 1996 – 2010 τις ποσοστιαίες μεταβολές για τις πιο πάνω κατηγορίες φορτίων.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.12 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1987 - 2010)</b>						
ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΚΟΡΟΥΣ	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ (ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΝΟΙ)			
			ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΦΟΡΤΙΑ ΔΙΑΜΕΤ/ΣΗΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΦΟΡΤΙΩΝ
1987	4,421	12,806	4,086	182	1,912	6,180
1988	4,366	13,171	4,259	266	2,091	6,616
1989	5,674	14,732	4,448	128	2,771	7,347
1990	5,577	14,867	4,741	104	3,047	7,892
1991	5,087	12,791	4,672	296	2,467	7,435
1992	5,132	14,750	4,823	304	2,635	7,762
1993	5,005	14,676	5,112	426	3,156	8,694
1994	4,946	15,338	5,080	392	2,662	8,134
1995	4,744	15,776	5,182	396	3,207	8,785
1996	5,109	17,767	5,449	316	3,772	9,537
1997	4,597	15,880	5,452	616	2,446	8,514
1998	4,475	15,963	5,638	586	793	7,017
1999	4,860	18,003	5,823	690	1,135	7,648
2000	5,289	20,571	6,107	544	1,182	7,833
2001	5,243	20,308	5,967	546	1,025	7,538
2002	4,923	20,138	6,418	516	640	7,574
2003	4,641	19,300	6,577	416	817	7,810
2004	4,560	18,467	6,341	139	1,016	7,496
2005	4,984	21,167	7,117	0	876	7,993
2006	5,254	23,307	7,412	0	1,075	8,487
2007	5,466	23,096	7,648	0	720	8,368
2008	5,008	23,130	8,027	0	925	8,952
2009	4,811	23,290	7,154	0	457	7,611
2010	4,433	23,030	7,186	0	373	7,559
<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1987 - 1996</b>			<b>33.36%</b>	<b>73.63%</b>	<b>97.28%</b>	<b>54.32%</b>
<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1996 - 2010</b>			<b>31.88%</b>	<b>-100.00%</b>	<b>-90.11%</b>	<b>-20.74%</b>

**ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1987 - 2010**

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.12 κατά την περίοδο 1987 – 1996 ο αριθμός των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια παρουσιάζει αυξομειώσεις αλλά η γενική τάση είναι αυξητική. Το ίδιο συμβαίνει και με την καθαρή χωρητικότητα των πιο πάνω πλοίων την περίοδο αυτή με μόνη διαφορά ότι η αυξητική τάση είναι πολύ μεγαλύτερη. Κατά την ίδια περίοδο το βάρος των διακινηθέντων κυπριακών και παράκτιων φορτίων και φορτίων διαμετακόμισης, παρόλο που

παρουσιάζει μικρές διακυμάνσεις, αυξήθηκε κατά 33.36%, 73.63% και 97.28% αντίστοιχα. Η αύξηση για το σύνολο των διακινηθέντων φορτίων την πιο πάνω περίοδο ήταν 54.32%. Όπως φαίνεται κατά την περίοδο αυτή το ποσοστό αύξησης του βάρους των φορτίων διαμετακόμισης ήταν σχεδόν τρεις φορές μεγαλύτερο από εκείνο των κυπριακών φορτίων. Τα πιο πάνω στατιστικά στοιχεία επιβεβαιώνουν τη ραγδαία αύξηση του διαμετακομιστικού εμπορίου κατά τη διάρκεια της πρώτης φάσης των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων.

Το 1997, έτος που εφαρμόστηκαν τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, παρατηρείται απότομη πτώση τόσο του αριθμού των πλοίων που προσέγγισαν τα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας όσο και της καθαρής τους χωρητικότητας. Την ίδια χρονιά τα κυπριακά φορτία παρέμειναν σχεδόν σταθερά ενώ τα παράκτια φορτία σημείωσαν απότομη αύξηση που δεν έχει σχέση με τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Εκείνα που παρουσίασαν απότομη πτώση ήταν τα φορτία σε διαμετακόμιση που το 1997 έπεσαν στους 2,446,000 μετρικούς τόνους και το 1998 στους 793,000 μετρικούς τόνους, από τους 3,772,000 μετρικούς τόνους που ήταν το 1996, η οποία ήταν και η μεγαλύτερη ποσότητα φορτίων διαμετακόμισης που έχει καταγραφεί μέχρι σήμερα. Η απότομη πτώση του βάρους των φορτίων διαμετακόμισης είχε σαν αποτέλεσμα το 1997 την απότομη πτώση του βάρους του γενικού συνόλου των διακινηθέντων φορτίων, που έπεσε στους 8,514,000 μετρικούς τόνους από τους 9,537,000 μετρικούς τόνους που έφθασε το 1996. Η ποσότητα αυτή είναι η μεγαλύτερη που έχει καταγραφεί μέχρι σήμερα. Κατά την περίοδο 1996 – 2010 ο αριθμός των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια παρουσίασε διακυμάνσεις για να καταλήξει τελικά σε χαμηλότερα επίπεδα ενώ η καθαρή χωρητικότητα των πιο πάνω πλοίων, παρά τις διακυμάνσεις που παρουσίασε γενικά, είχε σημαντική αυξητική τάση. Κατά την ίδια περίοδο το βάρος των κυπριακών φορτίων, παρόλο που παρουσιάζει επίσης διακυμάνσεις, σημειώνει αύξηση κατά 31.88%, των παράκτιων φορτίων ελαττώνεται σταδιακά για να καταλήξει τελικά τα τελευταία έξι χρόνια σε μηδενική τιμή. Αντίθετα το βάρος των φορτίων διαμετακόμισης ελαττώνεται κατά 90.11% και το βάρος του γενικού συνόλου των φορτίων μειώνεται κατά 20.74%. Από τα στατιστικά στοιχεία του πιο πάνω πίνακα επιβεβαιώνεται ότι κατά την περίοδο των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων το διαμετακομιστικό εμπόριο μειώθηκε σημαντικά.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.13 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1987 - 2010)</b>									
ΕΤΟΣ	ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ		ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ						
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (000')	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ				ΚΑΘΑΡΟ ΒΑΡΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ (ΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΤΟΝΟΥΣ)		
			ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΦΟΡΤΙΑ ΣΕ ΔΙΑΜΕΤ/ΜΙΣΗ	ΑΔΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΦΟΡΤΙΑ ΣΕ ΔΙΑΜΕΤ/ΜΙΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ
1987	1,674	4,223	52,319	119,994	70,831	243,144	549,000	1,242,000	1,791,000
1988	1,700	4,644	58,153	141,239	87,831	287,223	588,000	1,451,000	2,039,000
1989	2,182	4,798	64,613	177,459	123,216	365,288	636,000	1,788,000	2,424,000
1990	2,210	4,610	70,969	170,180	134,459	375,608	698,000	1,761,000	2,459,000
1991	1,927	4,442	70,891	134,860	117,711	323,462	670,000	1,474,000	2,144,000
1992	1,739	4,798	82,510	150,622	119,442	352,574	766,000	1,635,000	2,401,000
1993	1,709	4,835	81,421	211,907	120,786	414,114	759,500	2,234,900	2,994,400
1994	1,851	4,626	88,741	180,430	103,166	372,337	855,900	1,906,100	2,762,000
1995	1,751	4,135	98,139	144,653	131,204	373,996	943,200	1,497,700	2,440,900
1996	2,014	7,126	102,500	250,500	211,000	564,000	988,700	2,439,300	3,428,000
1997	1,640	5,374	106,300	142,500	153,900	402,700	1,021,700	1,449,300	2,471,000
1998	1,157	4,011	117,976	20,399	75,445	213,820	1,336,400	385,900	1,722,300
1999	1,238	4,637	123,601	38,959	76,511	239,071	1,237,104	412,621	1,649,725
2000	1,062	4,244	131,775	46,880	80,441	259,096	1,233,806	496,506	1,730,312
2001	1,041	4,403	132,580	25,470	78,490	236,540	1,239,760	272,300	1,512,060
2002	1,035	5,229	140,660	8,990	84,240	233,890	1,332,400	97,800	1,430,200
2003	926	4,812	148,848	17,550	89,126	255,524	1,426,419	201,292	1,627,711
2004	935	5,157	167,251	33,106	104,769	305,126	1,638,619	618,971	2,257,590
2005	979	5,765	175,454	37,782	111,626	324,862	1,721,877	492,471	2,214,348
2006	908	6,108	186,894	45,762	128,149	360,805	1,822,562	635,284	2,457,846
2007	889	6,296	212,522	19,589	144,926	377,037	2,046,306	270,226	2,316,532
2008	937	6,766	215,587	32,872	168,511	416,970	2,118,203	447,656	2,565,859
2009	982	7,655	193,843	8,851	151,219	353,913	1,862,087	103,646	1,965,733
2010	961	7,728	202,248	4,934	141,673	348,855	1,966,832	48,416	2,015,248
<b>1987-1996</b>	<b>20.31%</b>	<b>68.74%</b>	<b>95.91%</b>	<b>108.76%</b>	<b>197.89%</b>	<b>131.96%</b>	<b>80.09%</b>	<b>96.40%</b>	<b>91.40%</b>
<b>1996-2010</b>	<b>-52.28%</b>	<b>8.45%</b>	<b>97.32%</b>	<b>-98.03%</b>	<b>-32.86%</b>	<b>-38.15%</b>	<b>98.93%</b>	<b>-98.02%</b>	<b>-41.21%</b>

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1987 - 2010

Ο Πίνακας 3.13 παρουσιάζει τον αριθμό και την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια την περίοδο 1987 – 2010. Επίσης παρουσιάζει τον αριθμό εμπορευματοκιβωτίων και το καθαρό βάρος φορτίου για τις διάφορες κατηγορίες φορτίου και για το σύνολο τους που διακινήθηκαν σε εμπορευματοκιβώτια κατά την πιο πάνω περίοδο. Παρουσιάζονται επίσης οι ποσοστιαίες μεταβολές των πιο πάνω μεγεθών για τις περιόδους 1987 – 1996 και 1996 – 2010. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.13 την περίοδο 1987 – 1996 τόσο ο αριθμός των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προσέγγισαν τα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας όσο και η συνολική καθαρή χωρητικότητα, παρά τις διακυμάνσεις, σημείωσαν αύξηση 20.31% και 68.74% αντίστοιχα. Αυξητική τάση παρουσίασε και ο αριθμός εμπορευματοκιβωτίων που διακινήθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια για όλες τις κατηγορίες των φορτίων. Τα κυπριακά φορτία σημείωσαν αύξηση 95.91%, τα άδεια εμπορευματοκιβώτια 197.89% και τα φορτία σε διαμετακόμιση 108.76%. Η αύξηση του συνολικού αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων που διακινήθηκαν την περίοδο αυτή ήταν 131.96%. Σημαντική αύξηση παρουσίασε και το καθαρό βάρος των φορτίων που διακινήθηκαν σε εμπορευματοκιβώτια. Η αύξηση αυτή για τα κυπριακά φορτία ήταν 80.09%, για τα φορτία διαμετακόμισης 96.40% ενώ για το σύνολο των φορτίων ήταν 91.40%. Αξιοσημείωτο είναι ότι το 1996, που ήταν η τελευταία χρονιά πριν την εφαρμογή των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση έφθασε τις 250,500 που είναι ο μέγιστος αριθμός εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση που διακινήθηκαν σε ένα χρόνο μέχρι σήμερα. Τη χρονιά αυτή τόσο ο αριθμός όσο και το καθαρό βάρος των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση ήταν περίπου 2.5 φορές μεγαλύτερα από τον αριθμό και το καθαρό βάρος των εμπορευματοκιβωτίων με Κυπριακά φορτία. Επιπρόσθετα το 1996 το σύνολο των εμπορευματοκιβωτίων που διακινήθηκαν έφθασε τα 564,000 εμπορευματοκιβώτια με συνολικό καθαρό βάρος φορτίου 3,428,000 μετρικούς τόνους που μέχρι σήμερα εξακολουθεί να είναι η μέγιστη ποσότητα φορτίου που διακινήθηκε σε εμπορευματοκιβώτια σε ένα χρόνο.

Με την έναρξη των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων το 1997 παρατηρείται απότομη μείωση τόσο του αριθμού των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων όσο και της καθαρής τους χωρητικότητας. Το 1997 ο αριθμός των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια έπεσε στα 1,640 από 2,014 που ήταν το 1996, ενώ η συνολική καθαρή χωρητικότητα τους έπεσε στους 5,374,000 κόρους από τους 7,126,000 κόρους

που ήταν το 1996. Κατά την περίοδο 1996 – 2010, ενώ είχαμε μείωση του αριθμού πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια κατά 52.28%, η καθαρά χωρητικότητα τους παρουσίασε αύξηση 8.45%. Κατά την περίοδο 1996 – 2010 ο αριθμός των διακινηθέντων εμπορευματοκιβωτίων με κυπριακά φορτία αυξήθηκε κατά 97.32% ενώ ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων με φορτία διαμετακόμισης, τα άδεια εμπορευματοκιβώτια και ο συνολικός αριθμός εμπορευματοκιβωτίων που διακινήθηκαν παρουσίασαν μείωση κατά 98.03%, 32.86% και 38.15% αντίστοιχα. Αξιοσημείωτο είναι η απότομη μείωση τόσο του αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων όσο και του βάρους των φορτίων σε διαμετακόμιση που παρατηρήθηκε αμέσως μετά την εφαρμογή των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων. Το 1997 ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων με φορτία σε διαμετακόμιση έπεσε στα 142,500 και το 1998 στα 20,399 εμπορευματοκιβώτια από τις 250,500 που ήταν το 1996 και το αντίστοιχο καθαρό βάρος του φορτίου τους έπεσε στους 1,449,300 μετρικούς τόνους το 1997 και 385,900 μετρικούς τόνους το 1998 από 2,439,300 μετρικούς τόνους που ήταν το 1996. Το καθαρό βάρος του φορτίου των εμπορευματοκιβωτίων που διακινήθηκαν την περίοδο 1996 – 2010 για τα κυπριακά φορτία παρουσίασε αύξηση 98.93% ενώ για τα φορτία σε διαμετακόμιση μείωση 98.02%. Το καθαρό βάρος του συνόλου των φορτίων που διακινήθηκαν με εμπορευματοκιβώτια την περίοδο αυτή παρουσίασε μείωση 41.21%.

Ο Πίνακας 3.14 παρουσιάζει το ποσοστό του συνολικού βάρους των κυπριακών φορτίων, των φορτίων σε διαμετακόμιση και του συνόλου των φορτίων που διακινήθηκαν από τα Κυπριακά λιμάνια σε εμπορευματοκιβώτια κατά την περίοδο 1987 – 2010. Κατά την περίοδο 1987 – 1996, παρά τις μικρές διακυμάνσεις που παρατηρούνται, το ποσοστό των κυπριακών φορτίων που διακινήθηκε σε εμπορευματοκιβώτια έχει αυξητική τάση φθάνοντας το 23.40% το 1996 από το 16.67% που ήταν το 1987. Τα κυπριακά φορτία παρουσιάζουν την ίδια περίπου εξέλιξη και για την περίοδο 1996 – 2010 φθάνοντας το ποσοστό 37.80%. Κατά την περίοδο 1987 – 1996 το ποσοστό των φορτίων σε διαμετακόμιση που διακινήθηκε σε εμπορευματοκιβώτια, παρά τις ετήσιες διακυμάνσεις, παραμένει περίπου σταθερό. Αντίθετα, κατά την περίοδο 1996 – 2010 το ποσοστό αυτό παρουσιάζει πολύ έντονες διακυμάνσεις αλλά γενικά με πτωτική πορεία, για να καταλήξει το 2010 σε 17.88% από 88.01% που ήταν το 1996. Το ποσοστό του συνόλου των φορτίων που διακινήθηκε από τα Κυπριακά λιμάνια σε εμπορευματοκιβώτια κατά την περίοδο 1987 – 1996, παρά τις μικρές διακυμάνσεις, παρουσιάζει μικρή αύξηση. Μετά το 1996 όταν

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.14 ΠΟΣΟΣΤΟ ΦΟΡΤΙΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΗΘΗΚΕ ΣΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1987 - 2010)**

ΕΤΟΣ	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ (ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΝΟΙ)			ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΜΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ					
	ΚΥΠΡΙΑΚΑ	ΣΕ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΚΥΠΡΙΑΚΑ		ΣΕ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ		ΣΥΝΟΛΟ	
				ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ %	ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ %	ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
1987	4,268,000	1,912,000	6,180,000	711,416	16.67	1,614,501	84.44	2,325,917	37.64
1988	4,525,000	2,091,000	6,616,000	772,292	17.07	1,898,599	90.80	2,670,891	40.37
1989	4,576,000	2,771,000	7,347,000	850,503	18.59	2,377,131	85.79	3,227,634	43.93
1990	4,845,000	3,047,000	7,892,000	941,187	19.43	2,344,150	76.93	3,285,338	41.63
1991	4,968,000	2,467,000	7,435,000	915,186	18.42	1,940,431	78.66	2,855,616	38.41
1992	5,127,000	2,635,000	7,762,000	1,040,522	20.29	2,136,140	81.07	3,176,663	40.93
1993	5,538,000	3,156,000	8,694,000	1,012,386	18.28	2,893,064	91.67	3,905,451	44.92
1994	5,472,000	2,662,000	8,134,000	1,125,957	20.58	2,455,185	92.23	3,581,141	44.03
1995	5,578,000	3,207,000	8,785,000	1,275,781	22.87	1,987,911	61.99	3,263,691	37.15
1996	5,765,000	3,772,000	9,537,000	1,348,989	23.40	3,319,811	88.01	4,668,800	48.95
1997	6,068,000	2,446,000	8,514,000	1,400,219	23.08	1,956,721	80.00	3,356,940	39.43
1998	6,224,000	793,000	7,017,000	1,737,458	27.92	455,246	57.41	2,192,704	31.25
1999	6,513,000	1,135,000	7,648,000	1,637,010	25.13	538,671	47.46	2,175,681	28.45
2000	6,651,000	1,182,000	7,833,000	1,654,243	24.87	646,080	54.66	2,300,323	29.37
2001	6,513,000	1,025,000	7,538,000	1,676,287	25.74	356,161	34.75	2,032,448	26.96
2002	6,934,000	640,000	7,574,000	1,816,047	26.19	128,711	20.11	1,944,758	25.68
2003	6,993,000	817,000	7,810,000	1,929,282	27.59	260,582	31.90	2,189,864	28.04
2004	6,480,000	1,016,000	7,496,000	2,198,978	33.93	729,890	71.84	2,928,867	39.07
2005	7,117,000	876,000	7,993,000	2,309,941	32.46	619,104	70.67	2,929,044	36.65
2006	7,412,000	1,075,000	8,487,000	2,460,203	33.19	791,414	73.62	3,251,617	38.31
2007	7,648,000	720,000	8,368,000	2,805,783	36.69	340,230	47.25	3,146,013	37.60
2008	8,027,000	925,000	8,952,000	2,914,170	36.30	569,023	61.52	3,483,193	38.91
2009	7,154,000	457,000	7,611,000	2,606,696	36.44	137,645	30.12	2,744,342	36.06
2010	7,186,000	373,000	7,559,000	2,716,036	37.80	66,693	17.88	2,782,729	36.81

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1987 – 2010 (Στο Καθαρό Βάρος του φορτίου των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση έχει προστεθεί και το βάρος των εμπορευματοκιβωτίων)

τέθηκαν σε ισχύ τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα το ποσοστό αυτό τα πρώτα χρόνια παρουσίασε απότομη μείωση για να καταλήξει τελικά μετά από μια σχετική αύξηση σε σταθεροποίηση. Το 2010 το ποσοστό των φορτίων που διακινήθηκε σε εμπορευματοκιβώτια από τα Κυπριακά λιμάνια ήταν 36.81% σε σύγκριση με 48.95% που ήταν το 1996. Από τον Πίνακα 3.14 φαίνεται ότι το 1996 το ποσοστό του συνολικού βάρους των φορτίων σε διαμετακόμιση που διακινήθηκε σε εμπορευματοκιβώτια ήταν σχεδόν τετραπλάσιο από το ποσοστό που αντιστοιχούσε στα κυπριακά φορτία, σε αντίθεση με το 2010 που το ίδιο ποσοστό ήταν λιγότερο από μισό του ποσοστού των Κυπριακών φορτίων.

Όπως φαίνεται από την ανάλυση των στατιστικών στοιχείων των Πινάκων 3.12, 3.13 και 3.14 αμέσως μετά την επιβολή των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παρατηρείται πλήρης κατάρρευση του διαμετακομιστικού εμπορίου από τα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας. Η κατάσταση αυτή με κάποιες ευκαιριακές διακυμάνσεις, που έχουν σχέση με τις πολιτικές εξελίξεις της Ανατολικής Μεσογείου, συνεχίζεται μέχρι σήμερα παρά την αναβάθμιση των υποδομών, εξοπλισμού και του τρόπου λειτουργίας των Κυπριακών λιμανιών. Σύμφωνα με τους πιο πάνω πίνακες, το 2010 το συνολικό βάρος του διαμετακομιστικού εμπορίου από τα Κυπριακά λιμάνια αντιπροσώπευε το 4.93% του συνολικού βάρους των φορτίων που είχαν διακινηθεί και ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων προς διαμετακόμιση αντιπροσώπευε μόνο το 1.41% του συνόλου των φορτίων που είχαν διακινηθεί σε εμπορευματοκιβώτια. Τα πιο πάνω στατιστικά στοιχεία, ανεξάρτητα από τους άλλους παράγοντες και εξελίξεις που επηρέασαν αρνητικά το διαμετακομιστικό εμπόριο της Κύπρου, οδηγούν στο αβίαστο συμπέρασμα ότι τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα κατέστρεψαν ολοκληρωτικά το διαμετακομιστικό εμπόριο από τα ελεύθερα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας γενικότερα και ειδικότερα το διαμετακομιστικό εμπόριο σε εμπορευματοκιβώτια. Σε αντίθεση με το διαμετακομιστικό εμπόριο, η διακίνηση των κυπριακών φορτίων από τα Κυπριακά λιμάνια με ορισμένες διακυμάνσεις, που και πάλι έχουν σχέση με τις πολιτικές εξελίξεις της Ανατολικής Μεσογείου και την ευρύτερη περιοχή, συνεχίζει να έχει ανοδική πορεία. Επίσης ανοδική πορεία παρουσιάζει η χρήση εμπορευματοκιβωτίων για μεταφορά των κυπριακών φορτίων.



<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.15 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΜΗ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (1987-2010)</b>				
ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ %
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΚΟΡΟΙ)		
1987	943	2,835	526,000	17.41
1988	828	2,584	481,000	-8.56
1989	1,068	2,530	630,800	31.14
1990	1,055	3,709	628,900	-0.30
1991	848	2,701	580,200	-7.74
1992	1,113	4,266	816,500	40.73
1993	1,263	4,564	772,600	-5.38
1994	1,292	4,409	829,000	7.30
1995	1,021	4,082	802,500	-3.20
1996	1,020	4,164	689,000	-14.14
1997	880	3,903	711,000	3.19
1998	956	4,480	731,000	2.81
1999	954	4,668	825,000	12.86
2000	1,212	6,246	1,042,000	26.30
2001	893	4,788	690,860	-33.70
2002	549	2,901	466,370	-32.49
2003	492	3,008	493,864	5.90
2004	512	3,484	509,140	3.09
2005	482	4,286	368,000	-27.72
2006	529	5,208	448,812	21.96
2007	428	5,317	427,707	-4.70
2008	376	5,093	376,706	-11.92
2009	325	4,866	322,034	-14.51
2010	382	5,101	380,278	18.09
<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ 1987 - 1996</b>				<b>30.99%</b>
<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ 1996 - 2010</b>				<b>-44.81%</b>

**ΠΗΓΗ:** Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1987 - 2010

Ο Πίνακας 3.15 παρουσιάζει τον αριθμό και την καθαρή χωρητικότητα των επιβατηγών πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια καθώς επίσης και τον αριθμό και την ποσοστιαία μεταβολή των επιβατών που έχουν διακινηθεί από τα Κυπριακά λιμάνια την περίοδο 1987 – 2010. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.15 ενώ ο αριθμός των επιβατηγών πλοίων που κατέπλευσαν στα Κυπριακά λιμάνια κατά την περίοδο 1987 – 1996, παρά τις διακυμάνσεις, παρουσίασε πολύ μικρή αύξηση, αντίθετα η καθαρή χωρητικότητα των πιο πάνω πλοίων παρουσίασε αισθητή αύξηση. Ο αριθμός των επιβατών την πιο πάνω περίοδο παρουσίασε μεγάλες διακυμάνσεις με αισθητή συνολική αύξηση της τάξης του 30.99%. Ο αριθμός των επιβατηγών πλοίων που προσέγγισαν τα

λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας κατά την περίοδο 1996 – 2010, με εξαίρεση το 2000 που παρατηρήθηκε αισθητή αύξηση, παρουσίασε σημαντική μείωση ενώ η καθαρή χωρητικότητα των πλοίων αυτών, παρά τις αισθητές διακυμάνσεις, παρουσίασε αύξηση. Από την εξέλιξη αυτή φαίνεται ότι τα επιβατηγά πλοία που προσέγγισαν τα κυπριακά λιμάνια ήταν μεν λιγότερα αλλά πολύ μεγαλύτερα σε μέγεθος. Από το έτος 1996 μέχρι το 2000 παρατηρείται αισθητή αύξηση του αριθμού των επιβατών που διακινήθηκαν από τα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας. Ο αριθμός των επιβατών από τις 689,000 που ήταν το 1996, το 2000 έφτασε το 1,042,000 που μέχρι σήμερα είναι ο μέγιστος αριθμός επιβατών που διακινήθηκε μέσα σε ένα έτος. Μετά το 2000 παρατηρήθηκε σταδιακή μείωση του αριθμού των επιβατών αρχικά με πιο γρήγορους ρυθμούς και στη συνέχεια, παρά τις διακυμάνσεις που παρατηρούνται κατά περιόδους, με γενικά πιο αργούς ρυθμούς. Την περίοδο 1996 – 2010 η διακίνηση των επιβατών από τα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας παρουσιάζει συνολική μείωση 44.81%.

Στον πιο πάνω πίνακα αποτυπώνεται η επίδραση των πολιτικών, οικονομικών και άλλων πολλών παραγόντων που επηρεάζουν τη διακίνηση των επιβατών. Εκτός από τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, οι πόλεμοι του Κόλπου, οι συγκρούσεις και η εισβολή του Ισραήλ στο Λίβανο καθώς επίσης και η τεταμένη κατάσταση τόσο στο Λίβανο όσο και στη γύρω περιοχή δεν άφησαν ανεπηρέαστη τη διακίνηση επιβατών από τα Κυπριακά λιμάνια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η μείωση στη διακίνηση επιβατών από τα Κυπριακά λιμάνια που παρατηρήθηκε το 1988, λόγω της βελτίωσης των πολιτικών καταστάσεων που επικρατούσαν στην ευρύτερη περιοχή, που επέτρεψαν την επαναλειτουργία του αεροδρομίου της Βηρυτού. Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να τονίσουμε ότι οι παράγοντες αυτοί δεν επιδρούν στη διακίνηση επιβατών με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που επιδρούν στη διακίνηση φορτίων. Υπάρχουν περιπτώσεις που μία πολιτική εξέλιξη στην ευρύτερη περιοχή ενισχύει τη διακίνηση φορτίων αλλά μειώνει τη διακίνηση επιβατών και το αντίθετο. Η αγορά διακίνησης επιβατών είναι πιο πολυσύνθετη και πιο ευαίσθητη από την αγορά διακίνησης φορτίων. Με άλλα λόγια οι διάφορες εξελίξεις στη περιοχή επηρεάζουν με διαφορετικό τρόπο τη διακίνηση επιβατών από τη διακίνηση φορτίων και για το λόγο αυτό είναι δύσκολο να απομονωθεί και να αποτυπωθεί με ακρίβεια η επίδραση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στη διακίνηση επιβατών από τα Κυπριακά λιμάνια. Το μόνο που μπορεί να γίνει είναι κάποιες εκτιμήσεις, λαμβάνοντας υπόψη τη διαμόρφωση των στατιστικών στοιχείων

και όλες τις παραμέτρους που μπορούν να επηρεάσουν τη διακίνηση επιβατών από τα Κυπριακά λιμάνια.

### 3.4.4 Οικονομικά Αποτελέσματα της Αρχής Λιμένων Κύπρου

Ο Πίνακας 3.16 παρουσιάζει τα οικονομικά αποτελέσματα της ΑΛΚ σε Λίρες Κύπρου για την περίοδο 1987 – 2010.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.16 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ (1977 - 2010)</b>						
ΕΤΟΣ	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %		ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ	ΚΑΘΑΡΟ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ
			ΕΣΟΔΩΝ	ΕΞΟΔΩΝ		
1987	7,281,251	4,915,312	9.51	8.29	2,365,939	704,565
1988	8,238,516	5,246,652	13.15	6.74	2,991,864	2,149,500
1989	10,279,420	5,633,611	24.77	7.38	4,645,809	3,419,920
1990	10,979,980	6,451,917	6.82	14.53	4,528,063	3,488,267
1991	9,707,292	7,090,388	-11.59	9.90	2,616,904	1,567,202
1992	12,206,290	8,161,725	25.74	15.11	4,044,565	3,319,897
1993	13,985,013	8,982,879	14.57	10.06	5,002,134	2,582,474
1994	14,453,953	10,047,556	3.35	11.85	4,406,397	1,713,180
1995	16,131,188	10,735,578	11.60	6.85	5,395,610	1,062,032
1996	17,613,660	12,143,145	9.19	13.11	5,470,515	3,815,163
1997	16,605,219	12,163,401	-5.73	0.17	4,441,818	-2,980,829
1998	15,988,236	12,067,346	-3.72	-0.79	3,920,890	648,306
1999	16,601,223	11,967,125	3.83	-0.83	4,634,098	-4,851,967
2000	19,397,806	12,477,667	16.85	4.27	6,920,139	153,815
2001	22,821,871	16,847,269	17.65	35.02	5,974,602	4,598,762
2002	23,091,781	16,900,064	1.18	0.31	6,191,717	8,164,856
2003	24,751,352	17,944,691	7.19	6.18	6,806,661	8,549,389
2004	28,399,998	19,766,606	14.74	10.15	8,633,392	4,004,291
2005	30,151,699	18,496,513	6.17	-6.43	11,655,186	6,134,766
2006	32,900,137	20,585,002	9.12	11.29	12,315,135	6,258,235
2007	38,148,941	20,224,396	15.95	-1.75	17,924,545	13,786,445
2008	42,740,795	21,819,206	12.04	7.89	20,921,355	21,014,433
2009	39,313,020	22,114,930	-8.02	1.36	17,198,089	12,758,239
2010	38,714,051	21,922,824	-1.52	-0.87	16,791,227	19,044,302
<b>1987-1996</b>	<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ</b>		<b>141.90%</b>	<b>147.05%</b>	<b>131.22%</b>	<b>441.49%</b>
<b>1996-2010</b>	<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ</b>		<b>119.80%</b>	<b>80.54%</b>	<b>206.94%</b>	<b>399.17%</b>

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1987 - 2010

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 3.16 κατά την περίοδο 1987 – 1996 τόσο τα έσοδα όσο και τα έξοδα της ΑΛΚ συνεχίζουν να ανεβαίνουν, με εξαίρεση τα έσοδα του έτους 1991, όπου παρουσιάστηκε πτώση κατά 11.59% λόγω της μείωσης των φορτίων που διακινήθηκαν τη χρονιά εκείνη που προκλήθηκε από τον πρώτο πόλεμο του Κόλπου. Την περίοδο 1987 – 1996 τα έσοδα της ΑΛΚ αυξήθηκαν κατά 141.90% και τα έξοδα κατά 147.05%, δηλαδή σε γενικές γραμμές τα έξοδα είχαν ελαφρώς μεγαλύτερη συνολική ποσοστιαία αύξηση από τα έσοδα της ΑΛΚ. Κατά την ίδια περίοδο το διαχειριστικό και το καθαρό πλεόνασμα της ΑΛΚ, παρά τις διακυμάνσεις που παρουσίασαν, αυξήθηκαν κατά 131.22% και 441.49% αντίστοιχα. Χαρακτηριστική είναι η απότομη μείωση τόσο του διαχειριστικού όσο και του καθαρού πλεονάσματος που παρατηρήθηκε το 1991 λόγω του πολέμου στο Κόλπο που αναφέραμε πιο πάνω.

Με τη διεύρυνση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, που είχε σαν αποτέλεσμα την απότομη μείωση του διαμετακομιστικού εμπορίου, παρατηρήθηκε και απότομη μείωση των εσόδων. Τα έσοδα συνέχισαν να κυμαίνονται σε χαμηλότερα επίπεδα και τα επόμενα δύο χρόνια. Αντίθετα κατά την περίοδο 1997 – 1999, παρά τη μεγάλη μείωση του διαμετακομιστικού εμπορίου, τα έξοδα της ΑΛΚ παρέμειναν περίπου σταθερά. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα κατά την περίοδο 1997 – 1999 το διαχειριστικό πλεόνασμα να είναι πολύ χαμηλότερο από ότι ήταν το 1996. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε σε καθαρά ελλείμματα Λ.Κ 2,980,829 για το 1997 και σε Λ.Κ 4,851,967 για το 1999 καθώς επίσης και σε χαμηλό καθαρό πλεόνασμα Λ.Κ 648,306 για το έτος 1998. Κατά την περίοδο 1996 – 2010 η συνολική αύξηση των εσόδων της ΑΛΚ ήταν 119.80%, των εξόδων 80.54%, του διαχειριστικού πλεονάσματος 206.94% και του καθαρού πλεονάσματος 399.17%.

Από την ανάλυση του πιο πάνω πίνακα φαίνεται ξεκάθαρα ότι μετά την εφαρμογή των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, παρά την αρχική μείωση, τα έσοδα της ΑΛΚ αυξήθηκαν με πιο γρήγορους ρυθμούς από τα έξοδα και το διαχειριστικό και καθαρό πλεόνασμα με ακόμη γρηγορότερους ρυθμούς ειδικότερα μετά το 2004. Αξιοσημείωτο επίσης είναι ότι κατά την περίοδο 1996 – 2010, παρά την αισθητή μείωση των φορτίων που διακινήθηκαν, τα έξοδα και τα έσοδα της ΑΛΚ παρουσίασαν μεγάλη συνολική αύξηση. Η ΑΛΚ για να αντιμετωπίσει τη μείωση των εσόδων της που παρουσιάστηκε μετά την επιβολή των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων του 1997, εκμεταλλευόμενη τη μονοπωλιακή της θέση, προχώρησε σε αισθητή αναπροσαρμογή των δικαιωμάτων της για τις προσφερόμενες λιμενικές υπηρεσίες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.17 ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΑΛΚ ΑΝΑ ΤΟΝΟ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ (1986 - 2010)												
ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΦΟΡΤΙΩΝ Μ/Τ	ΕΣΟΔΑ Λ.Κ	ΕΣΟΔΑ ΜΕΤΑ ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ Λ.Κ	ΕΞΟΔΑ Λ.Κ	ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ			ΠΑΛΗΘΡΙΣΜΟΣ	ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ ΕΤΟΣ 2010			
					ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ Μ/Τ ΦΟΡΤΙΟΥ Λ.Κ		ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ Μ/Τ ΦΟΡΤΙΟΥ Λ.Κ		ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ	ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ Μ/Τ ΦΟΡΤΙΟΥ Λ.Κ		ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ Μ/Τ ΦΟΡΤΙΟΥ Λ.Κ
					ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΙΩΝ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ				ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΙΩΝ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	
1986	5,035,000	6,648,754	6,469,763	4,538,972	1.32	1.28	0.90	1.20%	216.92%	2.86	2.79	1.96
1987	6,180,000	7,281,251	7,081,739	4,915,312	1.18	1.15	0.80	2.80%	211.01%	2.49	2.42	1.68
1988	6,616,000	8,238,516	8,017,857	5,246,652	1.25	1.21	0.79	3.40%	204.07%	2.54	2.47	1.62
1989	7,347,000	10,279,420	9,759,847	5,633,611	1.40	1.33	0.77	3.80%	196.60%	2.75	2.61	1.51
1990	7,892,000	10,979,980	10,363,660	6,451,917	1.39	1.31	0.82	4.50%	188.13%	2.62	2.47	1.54
1991	7,435,000	9,707,292	9,118,204	7,090,388	1.31	1.23	0.95	5.00%	179.17%	2.34	2.20	1.71
1992	7,762,000	12,206,290	11,195,769	8,161,725	1.57	1.44	1.05	6.50%	168.24%	2.65	2.43	1.77
1993	8,694,000	13,985,013	12,014,653	8,982,879	1.61	1.38	1.03	4.90%	160.38%	2.58	2.22	1.66
1994	8,134,000	14,453,953	12,090,518	10,047,556	1.78	1.49	1.24	4.70%	153.18%	2.72	2.28	1.89
1995	8,785,000	16,131,188	13,969,137	10,735,578	1.84	1.59	1.22	2.60%	149.30%	2.74	2.37	1.82
1996	9,537,000	17,613,660	15,736,377	12,143,145	1.85	1.65	1.27	3.00%	144.95%	2.68	2.39	1.85
1997	8,514,000	16,605,219	14,696,150	12,163,401	1.95	1.73	1.43	3.60%	139.91%	2.73	2.42	2.00
1998	7,017,000	15,988,236	14,109,762	12,067,346	2.28	2.01	1.72	2.20%	136.90%	3.12	2.75	2.35
1999	7,648,000	16,601,223	14,497,500	11,967,125	2.17	1.90	1.56	1.70%	134.61%	2.92	2.55	2.11
2000	7,833,000	19,397,806	17,050,732	12,477,667	2.48	2.18	1.59	4.10%	129.31%	3.20	2.81	2.06
2001	7,538,000	22,821,871	21,153,075	16,847,269	3.03	2.81	2.23	2.00%	126.78%	3.84	3.56	2.83
2002	7,574,000	23,091,781	21,840,489	16,900,064	3.05	2.88	2.23	2.80%	123.32%	3.76	3.56	2.75
2003	7,810,000	24,751,352	23,612,843	17,944,691	3.17	3.02	2.30	4.10%	118.47%	3.75	3.58	2.72
2004	7,496,000	28,399,998	27,209,230	19,766,606	3.79	3.63	2.64	2.30%	115.80%	4.39	4.20	3.05
2005	7,993,000	30,151,699	29,150,694	18,496,513	3.77	3.65	2.31	2.60%	112.87%	4.26	4.12	2.61
2006	8,487,000	32,900,137	31,933,935	20,585,002	3.88	3.76	2.43	2.50%	110.12%	4.27	4.14	2.67
2007	8,368,000	38,148,941	37,084,350	20,224,396	4.56	4.43	2.42	2.40%	107.53%	4.90	4.77	2.60
2008	8,952,000	42,740,795	41,819,532	21,819,206	4.77	4.67	2.44	4.70%	102.71%	4.90	4.80	2.50
2009	7,611,000	39,313,020	38,588,006	22,114,930	5.17	5.07	2.91	0.30%	102.40%	5.29	5.19	2.98
2010	7,559,000	38,714,051	37,880,220	21,922,824	5.12	5.01	2.90	2.40%	100.00%	5.12	5.01	2.90

ΠΗΓΗ: Στατιστική Υπηρεσίας Κυπριακής Δημοκρατίας και Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1986 - 2010

Για να έχουμε μια καλύτερη εικόνα των εσόδων και εξόδων της ΑΛΚ θα πρέπει να υπολογίσουμε για κάθε έτος τα έσοδα και τα έξοδα που αναλογούν για κάθε τόνο φορτίου που έχει διακινηθεί από τα Κυπριακά λιμάνια και να τα μετατρέψουμε σε παρούσα αξία (2010) με βάση τον πληθωρισμό που αντιστοιχεί για κάθε έτος για να είναι συγκρίσιμα μεταξύ τους. Ο Πίνακας 3.17 παρουσιάζει για κάθε έτος της περιόδου 1986 – 2010 το συνολικό βάρος των φορτίων που διακινήθηκαν, τα συνολικά έσοδα, τα συνολικά έσοδα μετά την αφαίρεση των εσόδων από επιβάτες και τα συνολικά έξοδα καθώς επίσης την ονομαστική και παρούσα αξία των εσόδων και εξόδων ανά μετρικό τόνο φορτίου που διακινήθηκε σε Λ.Κ. Επειδή από τα Κυπριακά λιμάνια, εκτός από τη διακίνηση των φορτίων διακινούνται και επιβάτες, ο αριθμός των οποίων κατά την περίοδο αυτή όπως έχουμε παρατηρήσει από τον Πίνακα 3.15 παρουσίασε μεγάλες διακυμάνσεις, κρίθηκε σκόπιμο ότι τα έσοδα ανά τόνο φορτίου θα ήταν πιο αντιπροσωπευτικά εάν αφαιρούνταν από το σύνολο των εσόδων τα έσοδα της ΑΛΚ που προέρχονταν από τους επιβάτες. Παρόλο που, όπως φαίνεται από τις δύο στήλες που δείχνουν την παρούσα αξία των εσόδων ανά τόνο φορτίου με και χωρίς τα έσοδα των επιβατών, η μεταβολή δεν είναι τόσο μεγάλη που να δημιουργεί ουσιαστικές στρεβλώσεις, στην ανάλυση μας θα χρησιμοποιήσουμε τις τιμές της στήλης που παρουσιάζει τα έσοδα ανά μετρικό τόνο φορτίου χωρίς τα έσοδα των επιβατών που μας δίνει μια πιο αντιπροσωπευτική εικόνα. Κατά την περίοδο της πρώτης φάσης των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων 1987 – 1997 η παρούσα αξία (2010) τόσο των εσόδων της ΑΛΚ χωρίς τα έσοδα των επιβατών όσο και των εξόδων ανά μετρικό τόνο φορτίου παρά τις μικρές ετήσιες διακυμάνσεις που παρουσιάζει παραμένει περίπου στα ίδια επίπεδα. Τα πιο πάνω έσοδα και έξοδα συνεχίζουν με μικρές διακυμάνσεις να παραμένουν περίπου στα ίδια επίπεδα και μετά την επιβολή των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων μέχρι και το 2000. Κατά την περίοδο 2000 – 2010 παρατηρούμε ότι η παρούσα αξία των πιο πάνω εσόδων ανά μετρικό τόνο φορτίου σχεδόν διπλασιάστηκε φθάνοντας το 2010 τις 5.01 Λ.Κ από τις 2.81 Λ.Κ που ήταν το 2000. Την ίδια περίοδο η παρούσα αξία των εξόδων ανά μετρικό τόνο φορτίου παρουσιάζει μικρότερη αύξηση φθάνοντας το 2010 τις 2.90 Λ.Κ από 2.06 Λ.Κ που ήταν το 2000. Αξιοσημείωτο όμως είναι ότι η αύξηση παρουσιάστηκε μεταξύ των ετών 2000 και 2001 και έκτοτε παραμένει περίπου στα ίδια επίπεδα.

Ο πίνακας αυτός επιβεβαιώνει σε παρούσες τιμές την υπερβολική αύξηση των εσόδων της ΑΛΚ ανά τόνο διακινήθέντος φορτίου μετά το έτος 2000 που είναι συνέπεια των αυξημένων χρεώσεων.

Οι αυξημένες χρεώσεις της ΑΛΚ αν και μειώνουν την ανταγωνιστικότητα των Κυπριακών εξαγωγών και επιβαρύνουν τον καταναλωτή για τα εισαγόμενα προϊόντα θεωρήθηκαν αναγκαίες λόγω του εκτεταμένου επενδυτικού της προγράμματος για την περαιτέρω αναβάθμιση των υποδομών και του εξοπλισμού του λιμανιού της Λεμεσού με την ελπίδα ότι με τον τρόπο αυτό θα προσέλκυε εταιρείες που ενδιαφέρονταν να χρησιμοποιήσουν το λιμάνι αυτό σαν διαμετακομιστικό σταθμό της Ανατολικής Μεσογείου.

Θα πρέπει επίσης να σημειώσουμε ότι μετά την ολοκληρωτική απώλεια του διαμετακομιστικού εμπορίου η Κυπριακή Δημοκρατία διαθέτει λιμάνια με υποδομές και εξοπλισμό που μπορούν να εξυπηρετήσουν πολύ μεγαλύτερες ποσότητες φορτίων από ότι εξυπηρετούν σήμερα και να δεχθούν πολύ μεγαλύτερα πλοία με επακόλουθο ο βαθμός χρήσης τόσο των υποδομών όσο και του εξοπλισμού να είναι πολύ χαμηλός. Ανεξάρτητα αν οι υφιστάμενες υποδομές και εξοπλισμός των Κυπριακών λιμανιών έγιναν με τον πλέον ορθολογιστικό τρόπο η όχι δεν μπορούμε να μην επισημάνουμε ότι με το χαμηλό βαθμό χρήσης των υφιστάμενων υποδομών και του εξοπλισμού τους τα Κυπριακά λιμάνια προσφέρουν σήμερα πιο αναβαθμισμένες υπηρεσίες χωρίς χρόνο αναμονής και καθυστερήσεις των πλοίων. Αυτό με τη σειρά του έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση σε κάποιο βαθμό του συνολικού κόστους μεταφοράς των εισαγομένων και εξαγομένων φορτίων με θετικές επιπτώσεις στο Κυπριακό εμπόριο.

### **3.5 ΓΕΝΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΕΙΣΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

Από τις αναλύσεις που έχουν γίνει μέχρι τώρα δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Τουρκική εισβολή και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, ειδικότερα τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που εφαρμόστηκαν το 1997 και τα οποία είναι ένα από τα επακόλουθα της Τουρκικής εισβολής και κατοχής μέρους της Κυπριακή Δημοκρατίας, είχαν πολύ αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις στη λιμενική βιομηχανία της Κύπρου. Δυστυχώς μέχρι σήμερα δεν έχουν γίνει συστηματικές προσπάθειες για τον υπολογισμό των συνεπειών της Τουρκικής εισβολής και των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στην Κυπριακή οικονομία γενικότερα και λιμενική βιομηχανία ειδικότερα σε νομισματικά μεγέθη. Μέσα στα περιορισμένα πλαίσια της έρευνας αυτής είναι αδύνατο να

αναλύσουμε με κάθε λεπτομέρεια την οικονομική πτυχή του πιο πάνω σοβαρού προβλήματος. Αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο μιας ξεχωριστής έρευνας. Μέσα στα πλαίσια της παρούσας μελέτης, με τα περιορισμένα μέσα που έχουμε στη διάθεση μας, θα γίνει προσπάθεια να επισημάνουμε τις αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις που είχαν η Τουρκική εισβολή και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα στη λιμενική βιομηχανία, να εκτιμήσουμε την έκταση τους και όπου είναι δυνατό να τις εκφράσουμε έστω και κατά προσέγγιση σε νομισματικά μεγέθη.

Πριν από την Τουρκική εισβολή η έκρυθμη κατάσταση που επικρατούσε στην Κύπρο και οι συνεχείς απειλές της Τουρκίας για εισβολή καθώς και η πρώτη αποτυχημένη εισβολή του 1964 δημιούργησαν προβλήματα με αρνητικές οικονομικές συνέπειες στην Κυπριακή λιμενική βιομηχανία αλλά τα προβλήματα αυτά δεν ανέκοψαν την εξέλιξη και ανάπτυξη της. Έτσι κατά το τέλος της περιόδου πριν από την Τουρκική εισβολή είχαν δημιουργηθεί πολύ ευνοϊκές συνθήκες για την περαιτέρω ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας της Κύπρου. Η Τουρκική όμως εισβολή που ακολούθησε το 1974 είχε πολύ καταστροφικές οικονομικές συνέπειες για την Κυπριακή λιμενική βιομηχανία, όχι μόνο γιατί παρατηρήθηκε κατακόρυφη μείωση των διακινηθέντων φορτίων αλλά λόγω της απώλειας μεγάλους μέρους των υποδομών της και του εξοπλισμού της. Με την Τουρκική εισβολή το λιμάνι της Αμμοχώστου, που ήταν το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και εξυπηρετούσε το 83% του ναυτιλιακού εμπορίου, μαζί με δύο άλλα μικρά λιμάνια το Καραβοστάσι και την Κερύνεια, καταλήφθηκαν από την Τουρκία και έτσι η λιμενική βιομηχανία της Κυπριακής Δημοκρατίας απώλεσε υποδομές και λιμενικό εξοπλισμό δεκάδων εκατομμυρίων Λ.Κ και έπρεπε να δημιουργήσει νέες υποδομές και νέο εξοπλισμό στα ελεύθερα λιμάνια της. Επιπρόσθετα χάθηκαν φορτία που ήταν αποθηκευμένα στις λιμενικές εγκαταστάσεις του λιμανιού της Αμμοχώστου που η αξία τους εκτιμάται πέραν των 20 εκατομμυρίων Λ.Κ. Οι οικονομικές δυσχέρειες που δημιουργήθηκαν από τις εξελίξεις αυτές επιβράδυναν την περαιτέρω ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας με αρνητικές συνέπειες για την Κυπριακή οικονομία.

Όπως έχουμε δει η πρώτη φάση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων δεν είχε εμφανή επίδραση στην ανάπτυξη της Κυπριακής λιμενικής βιομηχανίας. Ενδεχομένως μετά την καθιέρωση της Κύπρου σαν κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου, εάν δεν υπήρχε η Τουρκική εισβολή και τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα και οι δυνητικοί κίνδυνοι που συνδέονται με καταστάσεις αυτού του είδους, να ενθαρρύνονταν περισσότερες εταιρείες να χρησιμοποιούσαν το



λιμάνι της Λεμεσού σαν κέντρο διαμετακόμισης των φορτίων τους. Το ενδεχόμενο όμως αυτό δεν μπορεί να εξεταστεί χωρίς την ύπαρξη έρευνας αγοράς που να καλύπτει την περίοδο αυτή. Για το λόγο αυτό το ενδεχόμενο αυτό μπορούμε να το θεωρήσουμε μόνο σαν μια πιθανή λογική εξέλιξη και τίποτα περισσότερο.

Αντίθετα, όπως διαφάνηκε από την ανάλυση των πιο πάνω στατιστικών στοιχείων, η δεύτερη φάση των διευρυμένων πια Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων είχε άμεση και εμφανή επίδραση στη λιμενική βιομηχανία. Ο τομέας που επηρεάστηκε περισσότερο ήταν το διαμετακομιστικό εμπόριο γενικότερα και ειδικότερα το διαμετακομιστικό εμπόριο με εμπορευματοκιβώτια. Η αντίδραση των εταιρειών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων ήταν άμεση και καθοριστική για τις εξελίξεις που ακολούθησαν. Η άμεση αντίδραση των εταιρειών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων οφείλεται στο γεγονός ότι οι εταιρείες αυτές στη μεγάλη τους πλειοψηφία λόγω της μεγάλης κλίμακας του κύκλου εργασιών τους είναι πολύ καλά οργανωμένες και έχουν την απαιτούμενη τεχνογνωσία και πείρα για να εντοπίσουν και να εκτιμήσουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα ενός λιμανιού για να το χρησιμοποιήσουν σαν κέντρο διαμετακόμισης. Ο μεγάλος ανταγωνισμός που επικρατεί στον τομέα αυτό αναγκάζει τις πιο πάνω εταιρείες να μελετούν όλες τις εναλλακτικές λύσεις και να επιλέγουν εκείνη τη λύση που θα τους επιφέρει τα καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα. Το συνολικό κόστος μεταφοράς είναι πολύ βασικός παράγοντας για την τελική τους απόφαση. Οι εταιρείες αυτές μέσα από τις οικονομίες κλίμακας προσπαθούν να μειώσουν τα κόστη τους και να είναι πιο ανταγωνιστικές όχι μόνο με τις άλλες εταιρείες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων αλλά και με τις άλλες επιλογές που έχουν οι φορτωτές και παραλήπτες για την διακίνηση των φορτίων τους. Για να μειώσουν το συνολικό κόστος του θαλάσσιου σκέλους του ταξιδιού ανά τόνο μεταφερομένου φορτίου, οι εταιρείες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων ναυπηγούν όλο και μεγαλύτερα πλοία. Επειδή όμως τα πλοία αυτά έχουν μεγάλο βύθισμα και μεγάλο ημερήσιο κόστος κατά την παραμονή τους στο λιμάνι, για να ελαχιστοποιήσουν το συνολικό κόστος μεταφοράς, πρέπει να προσεγγίζουν περιορισμένο αριθμό λιμανιών με μεγάλο βάθος και επαρκή σύγχρονο εξοπλισμό για να μπορούν να φορτοεκφορτώνουν με ασφάλεια σε μικρό χρονικό διάστημα. Με την επιβολή των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων τα πλοία που προσέγγιζαν Κυπριακά λιμάνια δεν μπορούσαν αμέσως μετά να προσεγγίσουν οποιοδήποτε Τουρκικό λιμάνι ούτε και να γίνει διαμετακόμιση φορτίου με τελικό προορισμό τα Τουρκικά λιμάνια από οποιοδήποτε λιμάνι της Κυπριακής Δημοκρατίας. Για να ξεπεραστούν οι

δυσκολίες που δημιούργησαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα έπρεπε οι εταιρείες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων να χρησιμοποιούν και δεύτερο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου σαν διαμετακομιστικό σταθμό πράγμα που δημιουργούσε επιπρόσθετο κόστος που τους έθετε εκτός ανταγωνισμού. Για να πειστούν οι διάφορες εταιρείες να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν παράλληλα την Κύπρο σαν κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου έπρεπε η ΑΛΚ να δώσει ικανοποιητικά κίνητρα στις εταιρείες αυτές για να αντισταθμιστεί το επιπρόσθετο κόστος που δημιουργήθηκε από τη νέα ρύθμιση λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων. Δυστυχώς η ΑΛΚ δεν παραχώρησε τα αναμενόμενα οικονομικά και άλλα κίνητρα με αποτέλεσμα οι εταιρείες αυτές να σταματήσουν να χρησιμοποιούν τη Κύπρο σαν κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου. Η εξέλιξη αυτή είχε πολύ αρνητικές συνέπειες τόσο για την ΑΛΚ όσο και την Κυπριακή οικονομία.

Όπως φαίνεται από την ανάλυση των στατιστικών στοιχείων σχεδόν ολόκληρο το διαμετακομιστικό εμπόριο πραγματοποιείται με εμπορευματοκιβώτια. Το διαμετακομιστικό εμπόριο με εμπορευματοκιβώτια έχει σχεδόν εκλείψει και το 2010, όπως ήδη έχουμε αναφέρει, έπεσε στο αμελητέο ποσοστό του 1.41% του συνόλου των φορτίων που διακινήθηκαν με εμπορευματοκιβώτια. Για τον υπολογισμό, έστω και κατά προσέγγιση, των οικονομικών συνεπειών των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να εκτιμήσουμε και τις απώλειες του διαμετακομιστικού εμπορίου. Για το σκοπό αυτό θα προσπαθήσουμε να εκτιμήσουμε, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές παραμέτρους, πόση θα ήταν η αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, της χωρητικότητας και του αριθμού των πλοίων που θα προσέγγιζαν τα Κυπριακά λιμάνια εάν δεν υπήρχε το κώλυμα των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων. Από την ανάλυση όλων των στοιχείων που είχαμε στη διάθεση μας καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι εάν δεν εφαρμόζονταν τα διευρυσμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, η Κυπριακή λιμενική βιομηχανία θα συνέχιζε τη ανοδική της πορεία με τους ίδιους ρυθμούς που εξελισσόταν την περίοδο 1987 – 1996. Η εκτίμηση αυτή συνάδει με τις εκτιμήσεις των διαφόρων παραγόντων των φορέων της λιμενικής βιομηχανίας και συναφών κλάδων όπως φαίνονται μέσα από τα σχετικά ερωτηματολόγια και προσωπικές συνεντεύξεις. Επίσης η ορθότητα της πιο πάνω εκτίμησης ενισχύεται και από την εξέλιξη της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων από τη Μάλτα που, όπως και στην περίπτωση του νηολογίου έχει εξελιχθεί μέσα σε ανάλογες συνθήκες με μόνη διαφορά τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.18 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΜΕΣΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΓΕΜΑΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΕ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ, ΜΕΣΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΚΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΚΑΙ ΛΟΓΟΣ ΚΑΘΑΡΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΑΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΗΘΗΚΕ (1987 - 1996)**

ΕΤΟΣ	ΓΕΜΑΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ΣΕ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ		ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ				ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟ/ΚΙΒΩΤΙΩΝ ΚΟΡΟΙ	ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ ΑΝΑ ΕΜΠΟ/ΚΙΒΩΤΙΟ
	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΑΡΙΘΜΟΥ 3 ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΕΝΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΓΕΜΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΕΝΩΝ & ΓΕΜΑΤΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΕΝΩΝ		
1987	119,994	94,368	70,831	172,313	243,144	29.13%	4,223,000	17.37
1988	141,239	115,346	87,831	199,392	287,223	30.58%	4,644,000	16.17
1989	177,459	146,231	123,216	242,072	365,288	33.73%	4,798,000	13.13
1990	170,180	162,959	134,459	241,149	375,608	35.80%	4,610,000	12.27
1991	134,860	160,833	117,711	205,751	323,462	36.39%	4,442,000	13.73
1992	150,622	151,887	119,442	233,132	352,574	33.88%	4,798,000	13.61
1993	211,907	165,796	120,786	293,328	414,114	29.17%	4,835,000	11.68
1994	180,430	180,986	103,166	269,171	372,337	27.71%	4,626,000	12.42
1995	144,653	178,997	131,204	242,792	373,996	35.08%	4,135,000	11.06
1996	250,500	191,861	211,000	353,000	564,000	37.41%	7,126,000	12.63
1987-1996	<b>108.76%</b>	<b>103.31%</b>	<b>Μέσο Ποσοστό Κενών Εμπο/κιβωτίων</b>			<b>32.89%</b>	<b>Μέση Τιμή</b>	<b>13.4077</b>
	<b>Μέση ετήσια ποσοστιαία αύξηση αριθμού γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση ανά έτος = 8.52165%</b>							
	<b>Μέση ετήσια ποσοστιαία αύξηση αριθμού γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση ανά έτος με βάση κυλιόμενη περίοδο 3 τελευταίων ετών = 8.20323%</b>							

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1987 – 1996

Ο Πίνακας 3.18 παρουσιάζει τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά την δεκαετία πριν από την εφαρμογή των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων. Με τα πιο πάνω στοιχεία υπολογίζεται η μέση ετήσια ποσοστιαία αύξηση των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση, το μέσο ποσοστό κενών εμπορευματοκιβωτίων και ο μέσος λόγος καθαρής χωρητικότητας πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανά εμπορευματοκιβώτιο που διακινήθηκε από τα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας κατά την περίοδο 1987 – 1996. Για τον υπολογισμό της μέσης ετήσιας ποσοστιαίας αύξησης γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση χρησιμοποιήσαμε δύο διαφορετικές μεθόδους. Στην πρώτη μέθοδο υπολογίσαμε τη μέση αύξηση του αριθμού των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση για την περίοδο 1987 – 1996 χρησιμοποιώντας σαν αρχική και τελική τιμή τον πραγματικό αριθμό των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση για τα έτη 1987 και 1996 αντίστοιχα. Στη δεύτερη μέθοδο για να αποφύγουμε τυχόν σφάλματα που δημιουργούνται από τις ετήσιες διακυμάνσεις του αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων αντί του πραγματικού αριθμού των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση για τα έτη 1987 και 1996 χρησιμοποιήσαμε τους αριθμούς που προκύπτουν από το μέσο όρο των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση για τα 3 τελευταία έτη. Παρόλο που η διαφορά μεταξύ των δύο ποσοστών δεν είναι πολύ μεγάλη κρίνουμε ότι το ποσοστό 8.20323% που έχει υπολογιστεί με τη δεύτερη μέθοδο είναι πιο αντιπροσωπευτικό και θα χρησιμοποιηθεί για υπολογισμό της αύξησης που θα παρουσίαζαν τα γεμάτα εμπορευματοκιβώτια σε διαμετακόμιση τα επόμενα χρόνια μέχρι το 2010 εάν δεν υπήρχαν τα διευρυσμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Όπως φαίνεται από τον πίνακα αυτό το ετήσιο ποσοστό των κενών εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζει μικρή σχετική διακύμανση με μέσο ποσοστό κενών εμπορευματοκιβωτίων για την περίοδο 1987 – 1996 το 32.89%. Η τελευταία στήλη του πίνακα παρουσιάζει την καθαρή χωρητικότητα πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχεί ανά εμπορευματοκιβώτιο και τη μέση τιμή της χωρητικότητας αυτής για την περίοδο 1987 – 1996 που είναι 13.4077 κόροι ανά εμπορευματοκιβώτιο. Θα θεωρήσουμε ότι το μέσο ποσοστό των κενών εμπορευματοκιβωτίων όσο και η μέση καθαρή χωρητικότητα πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανά εμπορευματοκιβώτιο κατά την περίοδο 1997 – 2010 θα παραμείνουν σταθερά.

Ο Πίνακας 3.19 παρουσιάζει τον αριθμό και το βάρος των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση που εκτιμούμε ότι θα είχαμε εάν δεν επιβάλλονταν τα διευρυσμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Για την προβολή του αριθμού των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων και

του καθαρού τους βάρους για την περίοδο 1997 – 2010 αυξήσαμε τον αριθμό των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση και το καθαρό τους βάρους για το έτος 1996 κατά 8.20323% ετησίως που ήταν η μέση ποσοστιαία αύξηση του αριθμού των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση ανά έτος με βάση την κυλιόμενη περίοδο των 3 τελευταίων ετών όπως έχει υπολογιστεί στον Πίνακα 3.18. Η προβολή των άδειων εμπορευματοκιβωτίων έγινε με βάση την εκτίμηση ότι τα άδεια εμπορευματοκιβώτια αποτελούν το 32.89% του συνόλου των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση. Για τον υπολογισμό του ακάθαρτου βάρους έχει προστεθεί στο καθαρό βάρος το βάρος του συνόλου των εμπορευματοκιβωτίων χωρίς φορτίο. Για σκοπούς του υπολογισμού έχουμε επίσης αποδεχτεί ότι το μέσο βάρος του άδειου εμπορευματοκιβωτίου είναι 2.2 μετρικοί τόνοι. Επίσης στον πίνακα αυτό παρουσιάζεται και το μέσο καθαρό βάρος εμπορευματοκιβωτίου για την περίοδο 1997 – 2010.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.19 ΠΡΟΒΟΛΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΕ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ (1997-2010)</b>					
ΜΕΣΗ ΕΤΗΣΙΑ ΑΥΞΗΣΗ =					<b>8.20323%</b>
ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ			ΒΑΡΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	
	ΓΕΜΑΤΑ	ΑΔΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΚΑΘΑΡΟ Μ/Τ	ΑΚΑΘΑΡΤΟ Μ/Τ
<b>1996</b>	<b>250,500</b>	-	-	<b>2,439,300</b>	-
1997	271,049	132,839	403,888	2,639,401	3,527,954
1998	293,284	143,736	437,020	2,855,917	3,817,361
1999	317,343	155,527	472,869	3,090,195	4,130,507
2000	343,375	168,285	511,660	3,343,691	4,469,342
2001	371,543	182,090	553,633	3,617,981	4,835,973
2002	402,021	197,027	599,048	3,914,772	5,232,679
2003	435,000	213,190	648,190	4,235,910	5,661,927
2004	470,684	230,678	701,362	4,583,391	6,126,388
2005	509,295	249,601	758,896	4,959,378	6,628,949
2006	551,074	270,076	821,150	5,366,207	7,172,737
2007	596,280	292,231	888,511	5,806,409	7,761,133
2008	645,194	316,204	961,398	6,282,722	8,397,797
2009	698,121	342,143	1,040,263	6,798,108	9,086,687
2010	755,389	370,209	1,125,599	7,355,772	9,832,089
<b>1996-2010</b>	<b>201.55%</b>	-	-	<b>201.55%</b>	-
<b>1997-2010</b>	<b>178.69%</b>	<b>178.69%</b>	<b>178.69%</b>	<b>178.69%</b>	<b>178.69%</b>
<b>Μέσο Καθαρό Βάρος Εμπορευματοκιβωτίου (1997-2010) =</b>				<b>9.73772</b>	<b>Μ/Τ</b>

Ο Πίνακας 3.20 παρουσιάζει τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων με κυπριακά φορτία κατά την περίοδο 1996 – 2010. Ο Πίνακας αυτός είναι βοηθητικός και θα βοηθήσει να

υπολογίσουμε το γενικό σύνολο του αριθμού και του βάρους των εμπορευματοκιβωτίων που εκτιμούμε ότι θα είχαν διακινηθεί από τα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας κατά την περίοδο 1997 – 2010 εάν δεν υπήρχαν τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.20 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΜΕ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΦΟΡΤΙΟ (1996-2010)</b>					
ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ			ΒΑΡΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	
	ΓΕΜΑΤΑ	ΑΔΕΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΚΑΘΑΡΟ Μ/Τ	ΑΚΑΘΑΡΤΟ Μ/Τ
1996	102,500	61,268	163,768	988,700	1,348,989
1997	106,300	65,754	172,054	1,021,700	1,400,219
1998	117,976	64,323	182,299	1,336,400	1,737,458
1999	123,601	58,174	181,775	1,237,104	1,637,010
2000	131,775	59,333	191,108	1,233,806	1,654,243
2001	132,580	65,841	198,421	1,239,760	1,676,287
2002	140,660	79,179	219,839	1,332,400	1,816,047
2003	148,848	79,726	228,574	1,426,419	1,929,282
2004	167,251	87,457	254,708	1,638,619	2,198,978
2005	175,454	91,848	267,302	1,721,877	2,309,941
2006	186,894	102,943	289,837	1,822,562	2,460,203
2007	212,522	132,695	345,217	2,046,306	2,805,783
2008	215,587	146,216	361,803	2,118,203	2,914,170
2009	193,843	144,616	338,459	1,862,087	2,606,696
2010	202,248	138,299	340,547	1,966,832	2,716,036
<b>1996-2010</b>	<b>97.32%</b>	<b>125.73%</b>	<b>107.95%</b>	<b>98.93%</b>	<b>101.34%</b>
<b>1997-2010</b>	<b>90.26%</b>	<b>110.33%</b>	<b>97.93%</b>	<b>92.51%</b>	<b>93.97%</b>

ΠΗΓΗ: Ετήσιες Εκθέσεις Αρχής Λιμένων Κύπρου 1996 - 2010

Ο Πίνακας 3.21 παρουσιάζει την προβολή της καθαρής χωρητικότητας και του αριθμού των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στα Κυπριακά λιμάνια το 2010 αν δεν είχαμε την επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.21 ΠΡΟΒΟΛΗ ΚΑΘΑΡΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΑΝ ΔΕΝ ΥΠΗΡΧΑΝ ΤΑ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ (2010)</b>					
ΠΛΟΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ					
ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ 2010	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡ/ΚΟΤΗΤΑ 2010 ΚΟΡΟΙ	ΜΕΣΗ ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡ/ΚΟΤΗΤΑ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ 2010 ΚΟΡΟΙ	ΠΡΟΒΟΛΗ ΚΑΘΑΡΗΣ ΧΩΡ/ΚΟΤΗΤΑΣ ΚΟΡΟΙ	ΠΡΟΒΟΛΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΥΞΗΣΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ
961	7,728,000.00	8,041.62	19,657,641	2444	1,483

ΠΗΓΗ: Ετήσια Έκθεση Αρχής Λιμένων Κύπρου 2010

Οι πρώτες τρεις στήλες του Πίνακα 3.21 παρουσιάζουν τον πραγματικό αριθμό, τη συνολική και μέση καθαρή χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια το έτος 2010. Η τέταρτη στήλη παρουσιάζει την καθαρή χωρητικότητα που εκτιμούμε ότι θα είχαν τα πλοία διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων από τα λιμάνια της Κύπρου το 2010. Η προβολή της καθαρής χωρητικότητας για το έτος 2010 των 19,657,641 κόρων είναι το γινόμενο του συνολικού αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων που αναμενόταν να διακινηθούν από τα Κυπριακά λιμάνια αν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα όπως φαίνεται στους Πίνακες 3.19 και 3.20 επί του 13.4077, που είναι η μέση τιμή της καθαρής χωρητικότητας πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχεί ανά εμπορευματοκιβώτιο, όπως φαίνεται από την τελευταία στήλη του Πίνακα 3.18  $[(1,125,599 + 340,547) \times (13.4077) = 19,657,641]$ . Η πέμπτη στήλη παρουσιάζει τον αριθμό των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που εκτιμάται ότι θα προσέγγιζαν τα Κυπριακά λιμάνια το 2010, που υπολογίζεται διαιρώντας την καθαρή χωρητικότητα της στήλης 4 με την μέση καθαρή χωρητικότητα ανά πλοίο για το 2010 της στήλης 3. Η έκτη στήλη παρουσιάζει την αύξηση του αριθμού των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που εκτιμάται ότι θα προσέγγιζαν τα Κυπριακά λιμάνια το έτος 2010. Εάν ακολουθήσουμε την ίδια μεθοδολογία μπορούμε να εκτιμήσουμε τη συνολική καθαρή χωρητικότητα και αριθμό πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που θα προσέγγιζαν τα Κυπριακά λιμάνια εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα για όλες τις χρονιές από το 1997 και έπειτα.

Ο Πίνακας 3.22 παρουσιάζει τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι διαμετακομιστικού εμπορίου της Μάλτας κατά την περίοδο 2004 – 2010. Όπως φαίνεται από τον πίνακα αυτό η μέση ετήσια αύξηση του αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση που διακινούνται από τη Μάλτα αυξάνει κατά 8.40914% και η μέση ετήσια αύξηση του αριθμού των πλοίων είναι 1.54854%. Όπως ήδη έχουμε αναφέρει η εξέλιξη της λιμενικής βιομηχανίας της Μάλτας και της Κύπρου πραγματοποιήθηκε μέσα σε παρόμοιες συνθήκες με μόνη διαφοροποίηση τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Η λιμενική βιομηχανία της Μάλτας συνέχισε να αναπτύσσεται και μετά την επιβολή στην Κύπρο των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παρά το γεγονός ότι στην ευρύτερη περιοχή βρίσκονται μεγάλα ανταγωνιστικά λιμάνια για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Όπως φαίνεται από τον πιο πάνω πίνακα οι μέσοι ρυθμοί αύξησης του αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων είναι παρόμοιοι με τους μέσους ρυθμούς αύξησης των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που υπολογίσαμε βασιζόμενοι στην ιστορική εξέλιξη της διακίνησης

εμπορευματοκιβωτίων από τα Κυπριακά λιμάνια. Αυτό ενισχύει την ορθότητα των εκτιμήσεων μας και των υπολογισμών που έχουμε κάνει.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.22 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΑΠΟ ΜΑΛΤΑ (2004-2010)</b>				
ΕΤΟΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ		ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ (000,000)	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
2004	1.46	-	1,698	-
2005	1.32	-9.59%	1,483	-12.66%
2006	1.48	12.12%	1,559	5.12%
2007	1.90	28.38%	1,690	8.40%
2008	2.33	22.63%	1,889	11.78%
2009	2.26	-3.00%	1,919	1.59%
2010	2.37	4.87%	1,862	-2.97%
<b>ΜΕΣΗ ΕΤΗΣΙΑ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΑΥΞΗΣΗ</b>		<b>8.40914%</b>		<b>1.54854%</b>

**ΠΗΓΗ:** Ιστοσελίδα λιμανιού «Malta FreePort»<sup>205</sup>

Από τον αριθμό και το βάρος των επιπρόσθετων εμπορευματοκιβωτίων διαμετακόμισης, τον αριθμό και την καθαρή χωρητικότητα των επιπρόσθετων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων που θα προσέγγιζαν τα Κυπριακά λιμάνια, εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα, θα μπορούσαμε να υπολογίσουμε για κάθε έτος ξεχωριστά την αναμενόμενη αύξηση των εσόδων της ΑΛΚ και των άλλων φορέων της λιμενική βιομηχανίας χρησιμοποιώντας τις χρεώσεις της ΑΛΚ<sup>206</sup> και των διαφόρων φορέων, που ίσχυαν για τα αντίστοιχα έτη. Όπως ήδη έχουμε αναφέρει εμείς θα προσπαθήσουμε να εκτιμήσουμε την απώλεια εσόδων της ΑΛΚ και των άλλων φορέων της λιμενικής βιομηχανίας και συναφών κλάδων για το έτος 2010 λόγω της επιβολής των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων.

Για τη διευκόλυνση των υπολογισμών έχουμε ετοιμάσει τον Πίνακα 3.23 που παρουσιάζει συνοπτικά όλα τα στοιχεία που θα χρησιμοποιηθούν για τον υπολογισμό της απώλειας εσόδων της λιμενικής βιομηχανίας της ΑΛΚ και άλλων φορέων της Κυπριακής λιμενικής βιομηχανίας που εκτιμούμε ότι προκλήθηκαν από τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα το 2010. Επίσης ο πίνακας αυτός θα διευκολύνει την επεξήγηση των διαφόρων υπολογισμών.

Αρχικά θα υπολογίσουμε τις απώλειες των εσόδων της ΑΛΚ από την εφαρμογή των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων. Για να είναι εύκολη η σύγκριση των



απωλειών των εσόδων από τις διάφορες δραστηριότητες της ΑΛΚ, στην ανάλυση μας χρησιμοποιήσαμε τις ίδιες ακριβώς κατηγορίες εσόδων που χρησιμοποιούνται στις ετήσιες εκθέσεις της.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.23 ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΕΣΟΔΩΝ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΛΟΓΩ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010</b>					
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ		ΠΡΑΓΜΑΤΙΚ Η ΓΙΑ 2010	ΕΚΤΙΜΗΣ Η ΓΙΑ 2010	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝ Η ΑΥΞΗΣΗ	
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ		961	2,444	<b>1,483</b>	
ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ		7,728,000	19,657,641	<b>11,929,641</b>	
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥ/ΚΙΒΩΤΙΩΝ	ΣΕ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣ Η	ΓΕΜΑΤΑ 20'	1,234	188,847	187,614
		ΓΕΜΑΤΑ 40'	1,850	283,271	281,421
		ΓΕΜΑΤΑ ΕΠΙΜ	4,934	755,389	<b>750,455</b>
		ΑΔΕΙΑ 20'	844	92,552	91,709
		ΑΔΕΙΑ 40'	1,265	138,828	137,563
		ΑΔΕΙΑ ΕΠΙΜ	3,374	370,209	<b>366,835</b>
	ΚΥΠΡΙΑΚΑ	ΓΕΜΑΤΑ	202,248	202,248	-
		ΑΔΕΙΑ	138,299	138,299	-
	ΣΥΝΟΛΟ		348,855	1,466,145	<b>1,117,290</b>
	ΚΑΘΑΡΟ ΒΑΡΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ		2,015,248	9,322,604	<b>7,307,356</b>
ΑΚΑΘΑΡΤΟ ΒΑΡΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ		2,782,729	12,548,123	<b>9,765,394</b>	
ΑΥΞΗΣΗ ΒΑΡΟΥΣ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΕ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ (Εκτιμάται ότι αντιστοιχεί σε 3% της Αύξησης του εκτιμώμενου Ακάθαρτου Βάρους Φορτίων Διαμετακόμισης με Εμπορευματοκιβώτια)				<b>292,962</b>	
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΟΥΝ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗ				<b>360</b>	
ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΠΟΥ ΠΑΡΑΔΙΔΕΤΑΙ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΣΕ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΕ Μ/Τ				<b>180,000</b>	

Ο Πίνακας 3.24 παρουσιάζει τις απώλειες των εσόδων της ΑΛΚ, που έχουν προκληθεί από την επιβολή των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, για το έτος 2010. Όπως φαίνεται από τον πίνακα αυτό οι συνολικές απώλειες των εσόδων της ΑΛΚ από τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα για το έτος 2010 έχουν υπολογιστεί στα € 18,107,263. Πιο κάτω θα εξηγήσουμε τον τρόπο με τον οποίο έχουμε υπολογίσει την απώλεια για κάθε κατηγορία εσόδων της ΑΛΚ χρησιμοποιώντας τα στοιχεία του Πίνακα 3.23 και τα δικαιώματα της ΑΛΚ που ίσχυαν για το έτος 2010.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.24 ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ ΛΟΓΩ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΣΟΔΩΝ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ (ΕΥΡΟ)	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ
Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Πλοία	781,981	$((800 \times 1483) \times 0.1122 + (11,929,641 - 800 \times 1483) \times 0.0557) + (360 \times 140.19) = \text{€ } 781,981$
Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Εισαγωγές	0	-
Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Εξαγωγές	0	-
Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Διαμετακομιστικό Εμπόριο	1,805,119	$(9,765,394 / 2) \times 0.3451 + (292,962 / 2) \times 0.8199 = \text{€ } 1,805,119$
Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Επιβάτες	0	-
Πλοηγικά Δικαιώματα	1,424,846	$(3,291,620.01 / 23,030,000) \times 0.8356504 \times 11,929,641 = \text{€ } 1,424,846$
Δικαιώματα Πλεύρισης Πλοίων	664,481	$11,929,641 \times 0.0557 = \text{€ } 664,481$
Δικαιώματα από Βάρκες	31,173	$1483 \times 21.02 = \text{€ } 31,173$
Δικαιώματα από Γερανούς	8,259,782	$(187,614 + 281,421) \times 14.34 + (91,709 + 137,563) \times 6.69 = \text{€ } 8,259,782$
Έσοδα από Συλλογή Σκυβάλων	46,818	$1483 \times 31.57 = \text{€ } 46,818$
Δικαιώματα από Υπερωρίες	675,002	$(2,017,723.04 / 4433) \times 1483 = \text{€ } 675,002$
Έσοδα από Εμπορευματοκιβώτια/Ψυγεία	2,857,908	$(788,997.60 / 207,182) \times 750,455 = \text{€ } 2,857,908$
Δικαιώματα για τη Συλλογή και Επεξεργασίας Αποβλήτων Πλοίων	48,943	$(94,482.84 / 23,030,000) \times 11,929,641 = \text{€ } 48,943$
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ</b>	<b>16,596,052</b>	-
<b>ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ</b>	<b>1,258,869</b>	$(698,306 / 2) \times 0.8199 \times 4 + (292,962 / 2) \times 0.0971 \times 8 = \text{€ } 1,145,083 + \text{€ } 113,786 = \text{€ } 1,258,869$
<b>ΑΔΕΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ</b>	<b>252,342</b>	$180,000 \times 1.4019 = \text{€ } 252,342$
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>18,107,263</b>	-

- Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Πλοία:** Τα γενικά λιμενικά δικαιώματα υπολογίζονται με βάση την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων. Οι πρώτοι 800 κόροι κάθε πλοίου έχουν διαφορετική χρέωση από τους υπόλοιπους κόρους. Επίσης, παρόλο που τα δικαιώματα που πληρώνουν τα πλοία που προσεγγίζουν τα Κυπριακά λιμάνια ή αγκυροβόλια αποκλειστικά για παραλαβή καυσίμων χρεώνονται με το ίδιο τρόπο, αυτά δεν υπερβαίνουν το ποσό των €140.19 που αντιστοιχεί σε πολύ μικρό μέγεθος πλοίου. Επομένως για τους υπολογισμούς των πιο πάνω δικαιωμάτων θα θεωρήσουμε ότι όλα τα πλοία που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια ή αγκυροβόλια αποκλειστικά για παραλαβή καυσίμων θα κατέβαλλαν το ποσό των €140.19. Για να υπολογίσουμε την απώλεια των εσόδων της κατηγορίας αυτής προσθέτουμε το γινόμενο της εκτιμώμενης αύξησης της καθαρής χωρητικότητας με τα ισχύοντα δικαιώματα της ΑΛΚ ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας και το γινόμενο της εκτιμώμενης αύξησης του αριθμού των πλοίων που θα προσέγγιζαν τα Κυπριακά λιμάνια ή

αγκυροβόλια αποκλειστικά για παραλαβή καυσίμων με την ισχύουσα χρέωση της ΑΛΚ που αναφέραμε πιο πάνω  $[(800 \times 1483) \times 0.1122 + (11,929,641 - 800 \times 1483) \times 0.0557] + (360 \times 140.19) = \text{€ } 781,981$ ].

- **Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Εισαγωγές:** Τα έσοδα της κατηγορίας αυτής δεν έχουν επηρεαστεί από τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα.
- **Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Εξαγωγές:** Τα έσοδα της κατηγορίας αυτής δεν έχουν επηρεαστεί από τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα.
- **Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Διαμετακομιστικό Εμπόριο:** Τα έσοδα αυτά υπολογίζονται με βάση το συνολικό βάρος των εμπορευματοκιβωτίων και το συνολικό βάρος του γενικού φορτίου σε διαμετακόμιση. Για τους υπολογισμούς μας η εκτιμώμενη αύξηση του συνολικού βάρους των εμπορευματοκιβωτίων και του βάρους του γενικού φορτίου σε διαμετακόμιση διαιρείται δια δύο διότι στο διαμετακομιστικό εμπόριο το διακινούμενο φορτίο που φαίνεται στις στατιστικές αναλύσεις είναι πάντοτε το διπλάσιο διότι προσμετρείται σαν φορτίο άφιξης και το ίδιο σαν φορτίο αναχώρησης. Για να υπολογίσουμε την απώλεια προσθέτουμε το γινόμενο της εκτιμώμενης αύξησης του συνολικού ακάθαρτου βάρους των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση δια δύο με τα ισχύοντα δικαιώματα της ΑΛΚ ανά μετρικό τόνο με το γινόμενο της εκτιμώμενης αύξησης του βάρους του γενικού φορτίου σε διαμετακόμιση δια δύο με τα δικαιώματα της ΑΛΚ που ισχύουν για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση ανά μετρικό τόνο  $[(9,765,394 / 2) \times 0.3451] + (292,962 / 2) \times 0.8199 = \text{€ } 1,805,119$ ].
- **Γενικά Λιμενικά Δικαιώματα από Επιβάτες:** Τα έσοδα αυτά δεν έχουν επηρεαστεί διότι τελικά τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα δεν εφαρμόστηκαν για τα επιβατηγά πλοία.
- **Πλοηγικά Δικαιώματα:** Τα έσοδα αυτά υπολογίζονται με βάση την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων. Παρόλο που το ύψος των δικαιωμάτων ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας μειώνεται κλιμακωτά με την αύξηση της καθαρής χωρητικότητας του πλοίου τα πλοηγικά δικαιώματα που καταβάλλονται από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διαμετακόμισης είναι το 83.56504% των πλοηγικών δικαιωμάτων που καταβάλλονται από τα υπόλοιπα πλοία ανεξάρτητα από την καθαρή τους χωρητικότητα. Ο αναλυτικός υπολογισμός των εσόδων της κατηγορίας αυτής γίνεται ακόμη πιο δύσκολος και πολύπλοκος επειδή εκτός από τις κλιμακωτές χρεώσεις στην κατηγορία αυτή των εσόδων καταχωρούνται επίσης από την ΑΛΚ και τα έσοδα από ρυμουλκήσεις. Για το λόγο αυτό η καλύτερη και πιο πρακτική μέθοδος για να υπολογίσουμε την απώλεια των εσόδων της ΑΛΚ είναι ο

υπολογισμός των πραγματικών εσόδων της ΑΛΚ ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας των πλοίων που έχουν προσεγγίσει τα Κυπριακά λιμάνια το 2010 και στη συνέχεια η αναπροσαρμογή τους για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση. Επομένως για να βρούμε τα έσοδα ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση, θα πρέπει να διαιρέσουμε τα συνολικά πραγματικά έσοδα του 2010 για πλοήγηση πλοίων με την συνολική καθαρή χωρητικότητα του συνόλου των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια το 2010 και στη συνέχεια να πολλαπλασιάσουμε το αποτέλεσμα με το 83.56504%  $[(3,291,620.01 / 23,030,000) \times 0.8356504 = \text{€ } 0.1194374 \text{ ανά ΚΟΧ}]$ . Στη συνέχεια πολλαπλασιάζουμε την εκτιμώμενη αύξηση της καθαρής χωρητικότητας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση με τα προσαρμοσμένα έσοδα ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας και βρίσκουμε τη συνολική απώλεια των εσόδων της ΑΛΚ από τα πλοηγικά δικαιώματα για την εκτιμώμενη αύξηση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων  $[11,929,641 \times 0.1194374 = \text{€ } 1,424,846]$ .

- **Δικαιώματα Πλεύρισης Πλοίων:** Τα δικαιώματα πλεύρισης πλοίων υπολογίζονται με βάση τη καθαρή χωρητικότητα των πλοίων. Για να υπολογίσουμε την απώλεια πολλαπλασιάζουμε την εκτιμώμενη αύξηση της καθαρής χωρητικότητας με τα δικαιώματα της ΑΛΚ που ισχύουν για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας  $[11,929,641 \times 0.0557 = \text{€ } 664,481]$ .
- **Δικαιώματα από Βάρκες:** Τα δικαιώματα από βάρκες υπολογίζονται με βάση τον αριθμό των πλοίων. Για να υπολογίσουμε την απώλεια πολλαπλασιάζουμε την εκτιμώμενη αύξηση του αριθμού των πλοίων με τα δικαιώματα της ΑΛΚ που ισχύουν για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση  $[1483 \times 21.02 = \text{€ } 31,173]$ .
- **Δικαιώματα από Γερανούς:** Τα δικαιώματα από γερανούς υπολογίζονται με βάση τον αριθμό των γεμάτων και άδειων εμπορευματοκιβωτίων που έχουν διακινηθεί ανεξάρτητα από τις διαστάσεις τους. Για το λόγο αυτό θα πρέπει, από τον αριθμό των ΕΠΙΜ, να υπολογίσουμε το φυσικό αριθμό γεμάτων και άδειων εμπορευματοκιβωτίων. Για το 2010 τα εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδών αντιπροσώπευαν το 25% και τα εμπορευματοκιβώτια των 40 ποδών αντιπροσώπευαν το 75% των ΕΠΙΜ<sup>207</sup>. Για να υπολογίσουμε την απώλεια πολλαπλασιάζουμε την εκτιμώμενη αύξηση του φυσικού αριθμού των γεμάτων και άδειων εμπορευματοκιβωτίων με τα αντίστοιχα δικαιώματα της ΑΛΚ που ισχύουν για τα γεμάτα και άδεια εμπορευματοκιβώτια σε διαμετακόμιση  $[(187,614 + 281,421) \times 14.34 + (91,709 + 137,563) \times 6.69 = \text{€ } 8,259,782]$ .

- **Έσοδα από Συλλογή Σκυβάλων:** Τα έσοδα από συλλογή σκυβάλων υπολογίζονται με βάση τον αριθμό των πλοίων και τον αριθμό των ημερών. Επειδή όμως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διαμετακόμισης παραμένουν στο λιμάνι μόνο για ώρες, τα πλοία αυτά χρεώνονται για τη συλλογή σκυβάλων μόνο για μία μέρα. Για να υπολογίσουμε την απώλεια πολλαπλασιάζουμε την εκτιμώμενη αύξηση του αριθμού των πλοίων με τα δικαιώματα της ΑΛΚ που ισχύουν για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση για μία μέρα [ $1483 \times 31.57 = \text{€ } 46,818$ ].
- **Δικαιώματα από Υπερωρίες:** Για τις διάφορες υπηρεσίες που προσφέρονται από την ΑΛΚ εκτός των κανονικών ωρών εργασίας καταβάλλονται επιπρόσθετα δικαιώματα ανά ώρα. Ισχύουν διαφορετικές χρεώσεις ανάλογα με την ημέρα, ώρα και είδος προσφερόμενης υπηρεσίας και είναι οι ίδιες για όλα τα πλοία. Για το λόγο αυτό ο πιο πρακτικός τρόπος για τον υπολογισμό των απωλειών είναι να υπολογίσουμε τα μέσα έσοδα από υπερωρίες ανά πλοίο διαιρώντας τα πραγματικά έσοδα υπερωριών για το 2010 με τον πραγματικό αριθμό των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια τη χρονιά αυτή. Στη συνέχεια πολλαπλασιάζουμε τα μέσα έσοδα από υπερωρίες ανά πλοίο για το 2010 με την εκτιμώμενη αύξηση του αριθμού των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων [ $(2,017,723.04 / 4433) \times 1483 = \text{€ } 675,002$ ].
- **Έσοδα από Εμπορευματοκιβώτια/Ψυγεία:** Τα έσοδα αυτά υπολογίζονται ανά 24ωρο για κάθε εμπορευματοκιβώτιο/ψυγείο και υπάρχουν διαφορετικές χρεώσεις για εμπορευματοκιβώτια 20 και 40 ποδών. Στους υπολογισμούς μας θεωρούμε ότι το ποσοστό τόσο των εμπορευματοκιβωτίων/ψυγείων όσο και των ημερών που παρέχεται η σχετική υπηρεσία για τα γεμάτα εμπορευματοκιβώτια που έχουν διακινηθεί από τα Κυπριακά λιμάνια το 2010 θα είναι το ίδιο με το ποσοστό των εμπορευματοκιβωτίων/ψυγείων και των ημερών που παρέχεται η σχετική υπηρεσία και για την εκτιμώμενη αύξηση των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων. Για να υπολογίσουμε την απώλεια εσόδων διαιρούμε τα πραγματικά έσοδα που είχαμε για την κατηγορία αυτή το 2010 με τον αριθμό των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε ΕΠΙΜ του 2010 και τα πολλαπλασιάζουμε με την εκτιμώμενη αύξηση του αριθμού των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων σε ΕΠΙΜ [ $(788,997.60 / 207,182) \times 750,455 = \text{€ } 2,857,908$ ].
- **Δικαιώματα για τη Συλλογή και Επεξεργασία Αποβλήτων Πλοίων:** Θεωρούμε ότι τα έσοδα της κατηγορίας αυτής που αναλογούν σε κάθε κόρο καθαρής χωρητικότητας των πλοίων που έχουν προσεγγίσει τα Κυπριακά λιμάνια το 2010 θα ισχύουν και για την εκτιμώμενη αύξηση των κόρων καθαρής χωρητικότητας. Επομένως για να υπολογίσουμε

την απώλεια εσόδων διαιρούμε τα συνολικά έσοδα της ΑΛΚ για την υπηρεσία αυτή για το έτος 2010 με την συνολική καθαρή χωρητικότητα των πλοίων που προσέγγισαν τα Κυπριακά λιμάνια το έτος αυτό και τα πολλαπλασιάζουμε με την εκτιμώμενη αύξηση της καθαρής χωρητικότητας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων  $[(94,482.84 / 23,030,000) \times 11,929,641 = \text{€ } 48,943]$ .

- **Αποθηκευτικά Έσοδα:** Τα έσοδα από αποθηκευτικά δικαιώματα υπολογίζονται, για τα εμπορευματοκιβώτια σε διαμετακόμιση, με βάση το φυσικό αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων και για τα γενικά φορτία σε διαμετακόμιση με βάση το βάρος των φορτίων σε μετρικούς τόνους. Τόσο τα εμπορευματοκιβώτια όσο και το γενικό φορτίο σε διαμετακόμιση εκτιμούμε ότι θα παραμένουν στους αποθηκευτικούς χώρους του λιμανιού κατά μέσο όρο για χρονική περίοδο 10 ημερών<sup>208</sup>. Στις χρεώσεις τις ΑΛΚ η ημέρα άφιξης και αναχώρησης στους αποθηκευτικούς χώρους δεν χρεώνεται. Για τα εμπορευματοκιβώτια σε διαμετακόμιση οι πρώτες πέντε ημέρες αποθήκευσης μετά την ημέρα άφιξης χρεώνονται ως μία ημέρα. Επομένως στους υπολογισμούς των απωλειών εσόδων από αποθηκευτικά δικαιώματα για εμπορευματοκιβώτια σε διαμετακόμιση χρησιμοποιήσαμε την χρέωση που ισχύει για αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων για τέσσερις ημέρες. Στους ίδιους υπολογισμούς για τα γενικά φορτία σε διαμετακόμιση χρησιμοποιήσαμε την μέση ημερήσια χρέωση της ΑΛΚ για οκτώ ημέρες. Για τους υπολογισμούς μας η εκτιμώμενη αύξηση του φυσικού αριθμού των εμπορευματοκιβωτίων και του βάρους του γενικού φορτίου σε διαμετακόμιση διαιρείται δια δύο διότι στο διαμετακομιστικό εμπόριο το διακινούμενο φορτίο που φαίνεται στις στατιστικές αναλύσεις είναι πάντοτε το διπλάσιο διότι προσμετράτε σαν φορτίο άφιξης και το ίδιο σαν φορτίο αναχώρησης. Επομένως για να βρούμε τις απώλειες των εσόδων της ΑΛΚ από αποθηκευτικά δικαιώματα προσθέτουμε το γινόμενο του φυσικού αριθμού της εκτιμώμενης αύξησης των εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση δια 2, με τη χρέωση της ΑΛΚ για 4 ημέρες και το γινόμενο της εκτιμώμενης αύξησης του βάρους του γενικού φορτίου σε διαμετακόμιση δια 2 με την μέση ημερήσια χρέωση της ΑΛΚ για 8 ημέρες  $[(698,306 / 2) \times 0.8199 \times 4 + (292,962 / 2) \times 0.0971 \times 8 = \text{€ } 1,145,083 + \text{€ } 113,786 = \text{€ } 1,258,869]$ .

- **Άδειες και Δικαιώματα:** Οι απώλειες εσόδων της κατηγορίας αυτής προέρχονται από τη μείωση του αριθμού των πλοίων που παρέλαβαν καύσιμα από τα Κυπριακά λιμάνια και αγκυροβόλια το 2010 και υπολογίζονται με βάση το βάρος των καυσίμων που παραδόθηκαν σε μετρικούς τόνους. Υπολογίζεται ότι η μείωση των πετρελεύσεων που έγιναν στα Κυπριακά λιμάνια και τα Κυπριακά αγκυροβόλια το 2010 ήταν 180,000 μετρικοί τόνοι.<sup>209</sup>

Για να υπολογίσουμε τις απώλειες των εσόδων της ΑΛΚ πολλαπλασιάζουμε την εκτιμώμενη αύξηση του βάρους των καυσίμων με τα ισχύοντα δικαιώματα της ΑΛΚ ανά μετρικό τόνο [180,000 x 1.4019 = € 252,342].

Ο Πίνακας 3.25 παρουσιάζει τις απώλειες των εσόδων των τοπικών αρχών και των διαφόρων ναυτιλιακών φορέων του ιδιωτικού τομέα, που έχουν προκληθεί από την επιβολή των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, για το έτος 2010.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.25 ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΛΟΓΩ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010</b>		
<b>ΕΙΔΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</b>	<b>ΕΚΤΙΜΟΜΕΝΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ</b>	<b>ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ</b>
Διάφορες Υπηρεσίες Τοπικών Αρχών	1,663,000	$(1483 \times 1000) + (360 \times 500) = € 1,663,000$
Φορτοεκφορτώσεις Εμπορευματοκιβωτίων	41,791,759	$(187,614 + 281,421) \times 90 + (91,709 + 137,563) \times 50 - (8,259,782 + 1,805,119 + 675,002 + 1,145,083) = € 41,791,759$
Υπηρεσίες Πρακτόρευσης	2,404,500	$(1483 \times 1500) + (360 \times 500) = € 2,404,500$
Πετρελεύσεις	2,447,658	$180,000 \times 15 - 252,342 = € 2,447,658$
Διάφορες Άλλες Υπηρεσίες	1,843,000	$(1483+360) \times 1000 = € 1,843,000$
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>50,149,917</b>	-

Όπως φαίνεται από τον πίνακα αυτό οι συνολικές απώλειες των εσόδων των διαφόρων ναυτιλιακών φορέων από τα διευρυσμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα για το έτος 2010 έχουν υπολογιστεί στα € 50,149,917. Πιο κάτω θα εξηγήσουμε τον τρόπο με τον οποίο έχουμε υπολογίσει τις απώλειες αυτές για κάθε είδος υπηρεσιών χρησιμοποιώντας τα στοιχεία του Πίνακα 3.23 και τα στοιχεία που έχουμε συλλέξει από τις διάφορες συνεντεύξεις με άτομα της Κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

- **Διάφορες Υπηρεσίες Τοπικών Αρχών:** Η κατηγορία αυτή των εσόδων περιλαμβάνει τις χρεώσεις που καταβάλλονται στις αρχές μετανάστευσης, το τελωνείο, υγειονομικές αρχές και τις άλλες τοπικές αρχές. Οι απώλειες των εσόδων της κατηγορίας αυτής έχουν υπολογιστεί με βάση τον αριθμό των πλοίων και το μέσο όρο των συνολικών χρεώσεων ξεχωριστά για κάθε πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση και ξεχωριστά για κάθε πλοίο που προσεγγίζει τα Κυπριακά ακυροβόλια αποκλειστικά για πετρέλευση. Έχουμε εκτιμήσει ότι ο μέσος όρος των εσόδων της πιο πάνω κατηγορίας για το έτος 2010 ήταν €1000 για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση και

€500 για τα πλοία που προσεγγίζουν τα Κυπριακά αγκυροβόλια αποκλειστικά για πετρέλευση<sup>210</sup> [(1483 x 1000) + (360 x 500) = € 1,663,000].

- **Φορτοεκφορτώσεις Εμπορευματοκιβωτίων**: Για να υπολογίσουμε την απώλεια εσόδων από την κατηγορία αυτή πολλαπλασιάζουμε το φυσικό αριθμό των γεμάτων και άδειων εμπορευματοκιβωτίων με τη μέση συνολική χρέωση που ισχύει στη λιμενική βιομηχανία για τη φορτοεκφόρτωση γεμάτων και άδειων εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση και από το ποσό που προκύπτει αφαιρούμε τα δικαιώματα από γερανούς, τα γενικά λιμενικά δικαιώματα από διαμετακομιστικό εμπόριο, τα δικαιώματα από υπερωρίες και τα αποθηκευτικά δικαιώματα της ΑΛΚ που συμπεριλαμβάνονται στην πιο πάνω χρέωση και καταβάλλονται από τους πράκτορες στην ΑΛΚ [(187,614 + 281,421) x 90 + (91,709 + 137,563) x 50 - (8,259,782 + 1,805,119 + 675,002 + 1,145,083) = € 41,791,759].
- **Δικαιώματα Πρακτόρευσης**: Τα δικαιώματα πρακτόρευσης χρεώνονται ανά πλοίο. Εκτιμούμε ότι η απώλεια για κάθε πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα είναι €1500 και για κάθε πλοίο που προσέγγισε τα Κυπριακά αγκυροβόλια για παραλαβή καυσίμων είναι €500. Για να υπολογίσουμε την απώλεια προσθέτουμε το γινόμενο της εκτιμώμενης αύξησης του αριθμού των πλοίων διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων το 2010 με το δικαίωμα ανά πλοίο των €1500 και το γινόμενο της εκτιμώμενης αύξησης του αριθμού των πλοίων που θα προσέγγιζαν αποκλειστικά για πετρέλευση τα Κυπριακά αγκυροβόλια το 2010 με το δικαίωμα ανά πλοίο των €500 [(1483 x 1500) + (360 x 500) = €2,404,500].<sup>211</sup>
- **Πετρελεύσεις**: Οι απώλειες εσόδων από τις πετρελεύσεις πλοίων υπολογίζονται με βάση την ποσότητα των καυσίμων σε μετρικούς τόνους και τη διαφορά μεταξύ του συνολικού κόστους αγοράς των καυσίμων και της τιμής πώλησης από τις εταιρείες παράδοσης καυσίμων. Εκτιμούμε ότι η μέση τιμή της πιο πάνω διαφοράς είναι €15.00 ανά μετρικό τόνο καυσίμου. Για να υπολογίσουμε τη συνολική απώλεια των εσόδων της κατηγορίας αυτής πολλαπλασιάζουμε την εκτιμώμενη αύξηση της ποσότητας των καυσίμων σε μετρικούς τόνους που αναμενόταν να παραδοθούν το 2010 με το ποσό των €15.00 που είναι η απώλεια ανά μετρικό τόνο και αφαιρούμε τα δικαιώματα της ΑΛΚ για πετρέλευση [180,000 x 15 - 252,342 = € 2,447,658].<sup>212</sup>
- **Διάφορες Άλλες Υπηρεσίες**: Η κατηγορία αυτή των εσόδων περιλαμβάνει όλα τα άλλα έσοδα από τα πλοία που δεν περιλαμβάνονται στις πιο πάνω κατηγορίες. Εκτιμούμε ότι για το 2010 κατά μέσο όρο είχαμε απώλειες €1000 για κάθε επιπρόσθετο πλοίο που αναμενόταν να φτάσει στα Κυπριακά λιμάνια ή αγκυροβόλια. Για να υπολογίσουμε την συνολική απώλεια των εσόδων της κατηγορίας αυτής πολλαπλασιάζουμε την εκτιμώμενη αύξηση του



αριθμού των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε διαμετακόμιση και των πλοίων που θα προσέγγιζαν τα Κυπριακά αγκυροβόλια αποκλειστικά για πετρέλευση με το €1000 που είναι η εκτιμώμενη μέση απώλεια εσόδων ανά πλοίο  $[(1483+360) \times 1000 = €1,843,000]$ .

Όπως βλέπουμε από τους πιο πάνω υπολογισμούς η εκτιμώμενη άμεση απώλεια των εσόδων της Κύπρου από τη λιμενική βιομηχανία λόγω των διευρυνμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων για το έτος 2010 ανέρχεται στα €68,257,180. Εάν ληφθούν υπόψη και οι νέες ευκαιρίες που θα είχαν δημιουργηθεί με την περαιτέρω ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας και του διαμετακομιστικού εμπορίου τότε οι απώλειες είναι ακόμη μεγαλύτερες από το ποσό που έχουμε υπολογίσει.

Ακολουθώντας την ίδια μεθοδολογία θα μπορούσαμε να εκτιμήσουμε τις απώλειες για όλα τα προηγούμενα χρόνια. Για το λεπτομερή υπολογισμό των απωλειών των εσόδων της λιμενικής βιομηχανίας θα μπορούσαμε να αναπτύξουμε ένα μαθηματικό μοντέλο που θα πραγματοποιούσε όλους τους αναγκαίους υπολογισμούς, όμως αυτό είναι πέρα από τους σκοπούς της έρευνας αυτής. Αν και οι συνέπειες των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στη λιμενική βιομηχανία δεν είναι αναστρέψιμες και εκείνο που ενδιαφέρει περισσότερο είναι οι σημερινές συνέπειες των μέτρων αυτών, μπορούμε να κάνουμε μια πολύ χοντρική εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων των πιο πάνω μέτρων στη λιμενική βιομηχανία για τα τελευταία 10 χρόνια.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.26 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2001-2010 ΣΕ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ (2010)</b>	
Μέση Ετήσια Ποσοστιαία Αύξησης Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων για την περίοδο 2000 - 2010	<b>8.20323%</b>
ΕΤΟΣ	ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΕΥΡΟ
2010	68,257,180
2009	63,082,386
2008	58,299,911
2007	53,880,010
2006	49,795,195
2005	46,020,063
2004	42,531,137
2003	39,306,716
2002	36,326,749
2001	33,572,703
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>491,072,050</b>

Για το σκοπό αυτό θεωρούμε ότι οι χρεώσεις που έχουν χρησιμοποιηθεί για τις διάφορες υπηρεσίες που πρόσφερε η ΑΛΚ και διάφορες άλλες τοπικές αρχές και φορείς της λιμενικής βιομηχανίας αντανakλούν την παρούσα αξία των χρεώσεων των προηγούμενων ετών για το έτος 2010. Με βάση αυτή την αρχή για να βρούμε την συνολική απώλεια των εσόδων από τη λιμενική βιομηχανία για τα προηγούμενα 10 έτη σε παρούσα αξία για το έτος 2010 μειώνουμε το ποσό των συνολικών απωλειών για το έτος 2010 κατά 8.20323% που ήταν το ποσοστό που χρησιμοποιήσαμε για να εκτιμήσουμε την ετήσια ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας και του διαμετακομιστικού εμπορίου εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Η μεθοδολογία αυτή θεωρούμε ότι είναι πολύ πρακτική για ένα γρήγορο έστω και κατά προσέγγιση υπολογισμό της συνολικής απώλειας των εσόδων από τη λιμενική βιομηχανία σε παρούσα αξία για το έτος 2010. Ο Πίνακας 3.26 παρουσιάζει τόσο την ετήσια όσο και τη συνολική απώλεια εσόδων από τη λιμενική βιομηχανία για την περίοδο 2001 – 2010. Όπως βλέπουμε η συνολική απώλεια των εσόδων σε παρούσα αξία για το έτος 2010 ανέρχεται στα €491,072,050 που είναι ένα τεράστιο ποσό για μια μικρή χώρα όπως είναι η Κυπριακή Δημοκρατία.

### **3.6 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ**

Από τις πιο πάνω αναλύσεις διαφάνηκε ότι αμέσως μετά την ανεξαρτησία της Κύπρου η νεοσύστατη Κυπριακή Δημοκρατία συνειδητοποιώντας τη μεγάλη σημασία που έχουν τα λιμάνια για την οικονομική ανάπτυξη ενός νησιωτικού κράτους έθεσε σαν βασικό της στόχο την ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας. Παρά τις δυσκολίες που κατά καιρούς παρουσιάστηκαν οι Κυπριακές Κυβερνήσεις συνεχίζουν να έχουν το στόχο αυτό σε υψηλή προτεραιότητα.

Παρά τις αντιξοότητες που παρουσιάστηκαν την περίοδο πριν από την Τουρκική εισβολή του 1974 με επίκεντρο τις δικαιοδικές ταραχές του 1963 και 1967, την αποτυχημένη Τουρκική εισβολή του 1964 και τις συνεχείς απειλές της Τουρκίας για νέα εισβολή δεν ανακόπηκε η ανάπτυξη της Κυπριακής λιμενικής βιομηχανίας. Αμέσως πριν από την Τουρκική εισβολή του 1974 είχε παρουσιαστεί αισθητή βελτίωση τόσο στις υποδομές όσο και στον εξοπλισμό των Κυπριακών λιμανιών και γενικά είχαν δημιουργηθεί πολύ ευνοϊκές συνθήκες για την περαιτέρω ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας της Κύπρου.

Δυστυχώς όμως η Τουρκική εισβολή του 1974 επέφερε ένα μεγάλο πλήγμα στη λιμενική βιομηχανία της Κυπριακής Δημοκρατίας, επηρέασε πολύ αρνητικά την επίτευξη των στόχων που είχε θέσει η Κυπριακή Κυβέρνηση και προκάλεσε σοβαρή καθυστέρηση στην εφαρμογή των αποφάσεων που είχαν παρθεί για καλύτερη οργάνωση και περαιτέρω ανάπτυξη των Κυπριακών λιμανιών. Η χώρα απώλεσε μεταξύ άλλων και το λιμάνι της Αμμοχώστου που ήταν το κυριότερο λιμάνι της χώρας μαζί με όλες τις υποδομές και εξοπλισμό που εξυπηρετούσε το 83% του ναυτιλιακού εμπορίου της Κύπρου. Η εξέλιξη αυτή είχε πολύ αρνητικές επιπτώσεις όχι μόνο στην Κυπριακή οικονομία αλλά και στο ναυτιλιακό της εμπόριο. Μετά την εισβολή το λιμάνι της Λεμεσού καθίσταται πλέον το κύριο λιμάνι της Κύπρου και οι περισσότερες προσπάθειες επικεντρώνονται στην περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού αυτού.

Παρά τις αρνητικές συνέπειες που είχε η Τουρκική εισβολή του 1974, η Κυπριακή Κυβέρνηση ανασυντάχθηκε και προχώρησε στην υλοποίηση των αποφάσεων της για τη δημιουργία μιας ανεξάρτητης αρχής που να είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη και διοίκηση όλων των λιμανιών και λιμενικών εγκαταστάσεων της Κύπρου. Η κυριότητα των Κυπριακών λιμανιών με όλο το ενεργητικό και τις υποχρεώσεις τους μεταφέρθηκαν την 1<sup>η</sup> Αυγούστου 1976 στην νέα Αρχή που αρχικά ονομάστηκε Οργανισμός Λιμένων Κύπρου και το 1977 μετονομάστηκε σε Αρχή Λιμένων Κύπρου. Η νεοσύστατη Αρχή Λιμένων Κύπρου επικεντρώθηκε αρχικά στην επίλυση των άμεσων προβλημάτων που αντιμετώπιζαν τα λιμάνια της Κύπρου. Τα πρώτα χρόνια της ύπαρξης της η ΑΛΚ λόγω των πολλών προβλημάτων που αντιμετώπιζε η χώρα αλλά και λόγω των οργανωτικών αδυναμιών που αντιμετώπιζε η ίδια, ήταν αδύνατο να προχωρήσει στην αναβάθμιση των Κυπριακών λιμανιών με γρήγορους ρυθμούς παρόλο που υπήρχαν πιεστικές ανάγκες. Επίσης η εμπόλεμη κατάσταση στο Λίβανο σε συνδυασμό με τη συμφόρηση των λιμανιών των γειτονικών χωρών, είχαν σαν αποτέλεσμα από το 1976 τη συνεχή ροή φορτίων διαμετακόμισης προς τα λιμάνια της Κύπρου το οποίο δημιούργησε επιπρόσθετη πίεση για πιο γρήγορη αναβάθμιση του εξοπλισμού και των υποδομών των Κυπριακών λιμανιών.

Παρά τις δυσκολίες η ΑΛΚ κατόρθωσε να επιλύσει το μεγαλύτερο μέρος των οργανωτικών προβλημάτων που αντιμετώπιζε και να αποκτήσει πλήρη έλεγχο των διαφόρων λιμενικών υπηρεσιών. Με τα προσωρινά μέτρα που έλαβε η ΑΛΚ αντιμετώπισε τα άμεσα προβλήματα της λιμενική βιομηχανίας και στη συνέχεια προχώρησε στην περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών και του εξοπλισμού των Κυπριακών λιμανιών. Οι συνέπειες της Τουρκικής εισβολής αντιμετωπίστηκαν με επιτυχία και η ανάπτυξη των λιμανιών συνεχίστηκε με

ικανοποιητικούς ρυθμούς. Δεν είχαμε μόνο βελτίωση των υποδομών και του εξοπλισμού των λιμανιών αλλά και αναβάθμιση της οργάνωσης και του τρόπου λειτουργίας τους. Αυτή η σοβαρή αναβάθμιση είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγικότητας στα Κυπριακά λιμάνια που με τη σειρά της επέφερε σοβαρή μείωση του μέσου βαθμού χρήσης των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού των Κυπριακών λιμανιών. Επίσης παρατηρήθηκε μείωση τόσο του χρόνου αναμονής των πλοίων για πλεύριση όσο και του χρόνου παραμονής τους στο κρηπίδωμα.

Το 1987, αμέσως πριν την έναρξη της πρώτης φάσης των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, υπήρχαν πολύ ευνοϊκές συνθήκες και πολύ καλές προοπτικές για την περαιτέρω ανάπτυξη της Κυπριακής λιμενικής βιομηχανίας. Οι πολύ καλοί δείκτες της Κυπριακής οικονομίας σε συνδυασμό με τη συνεχιζόμενη πολιτική αστάθεια και συγκρούσεις στο Λίβανο δημιούργησαν τις κατάλληλες ευκαιρίες για την ενίσχυση και καθιέρωση των Κυπριακών λιμανιών σαν ασφαλή κέντρα αποθήκευσης και διαμετακόμισης φορτίων στην Ανατολική Μεσόγειο. Μια άλλη εξέλιξη που ενίσχυσε το ευνοϊκό κλίμα που δημιούργησαν οι πιο πάνω συνθήκες ήταν και η ανάληψη το 1987 από μια συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία της συγκέντρωσης και διανομής των εμπορευματοκιβωτίων για λογαριασμό όλων των ναυτιλιακών γραμμών που χρησιμοποιούσαν τα Κυπριακά λιμάνια σαν κέντρα διαμετακομιστικού εμπορίου.

Τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που τέθηκαν για πρώτη φορά σε ισχύ το 1987 σκοπό είχαν να πλήξουν εκτός από την κυπριακή ναυτιλία και πολιτική αεροπορία και τη λιμενική βιομηχανία. Η πρώτη φάση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων που εφαρμόστηκε την περίοδο 1987 – 1997 δεν μπόρεσε να ανακόψει την περαιτέρω εξέλιξη των Κυπριακών λιμανιών και το διαμετακομιστικό εμπόριο που εξελισσόταν με πολύ γρήγορους ρυθμούς.

Μετά την έναρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων η αύξηση του ποσοστού του γενικού φορτίου που μεταφερόταν με εμπορευματοκιβώτια και η συνεχιζόμενη τάση για οικονομίες κλίμακας με τη χρήση όλο και μεγαλύτερων πλοίων για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων και άλλων φορτίων, καθώς επίσης και οι τεχνολογικές εξελίξεις, δημιούργησαν νέες και συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις από τη λιμενική βιομηχανία. Οι απαιτήσεις αυτές καθιστούσαν αναγκαία το συνεχή εκσυγχρονισμό και αναβάθμιση τόσο των υποδομών και του εξοπλισμού όσο και του τρόπου λειτουργίας των λιμανιών της Κυπριακής Δημοκρατίας. Οι απαιτήσεις αυτές, έστω και με καθυστέρηση, δεν άφησαν ανεπηρέαστη την ΑΛΚ που προχώρησε και έθεσε πιο αναβαθμισμένους στόχους για την Κυπριακή λιμενική

βιομηχανία. Η ΑΛΚ για την επίτευξη των στόχων αυτών, εκτός από τις τροποποιήσεις των περί Αρχής Λιμένων Κύπρου νόμων και κανονισμών προχώρησε στη περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών, του εξοπλισμού και του τρόπου λειτουργίας των Κυπριακών λιμανιών. Έτσι πριν από την έναρξη της δεύτερης φάσης των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων είχε υλοποιηθεί σε σημαντικό βαθμό η αναβάθμιση των Κυπριακών λιμανιών. Δυστυχώς όμως οι νέοι στόχοι που τέθηκαν για την περαιτέρω ανάπτυξη των Κυπριακών λιμανιών δεν υλοποιήθηκαν με τον πλέον ορθολογιστικό τρόπο και ούτε προς την σωστή κατεύθυνση. Παρόλο που πολλά από τα προβλήματα είχαν εντοπιστεί αρκετά νωρίς, η ΑΛΚ παρουσιάστηκε αδύναμη να λάβει τις κρίσιμες αποφάσεις που ήταν αναγκαίες τόσο για την ανάπτυξη των λιμανιών όσο και την εδραίωση του λιμανιού της Λεμεσού σαν σύγχρονου κέντρου διαμετακομιστικού εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι δεν υλοποιήθηκε ο πλέον βασικός σκοπός για τον οποίο δημιουργήθηκε η ΑΛΚ, δηλαδή η δημιουργία μιας Αρχής ανεξάρτητης, ευέλικτης και απαλλαγμένης από γραφειοκρατικές αγκυλώσεις του κρατικού μηχανισμού, που να είναι υπεύθυνη για τη διοίκηση και την ανάπτυξη των Κυπριακών λιμανιών. Δυστυχώς παρά το γεγονός ότι η οργανωτική δομή της ΑΛΚ είναι ικανοποιητική, τα μέλη των διοικητικών συμβουλίων της ΑΛΚ διορίζονται στη μεγάλη τους πλειοψηφία με πολιτικά κριτήρια με επακόλουθο τα άτομα που διορίζονται, όσο αξιόλογα και αν είναι, να μην είναι τα πλέον κατάλληλα για τις συγκεκριμένες θέσεις και κρίσιμες αποφάσεις να μην στηρίζονται σε επιστημονικά κριτήρια αλλά σε πολιτικά κριτήρια αντανακλώντας τις πολιτικές τάσεις και τα αντικρουόμενα συμφέροντα που κατά περιόδους επικρατούν. Οι πρακτικές αυτές επηρέασαν πολύ αρνητικά την ανταγωνιστικότητα των Κυπριακών λιμανιών.

Η επιβολή των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων το 1997 είχε άμεσες και πολύ αρνητικές συνέπειες στη Κυπριακή λιμενική βιομηχανία. Παρατηρήθηκε ραγδαία πτώση του διαμετακομιστικού εμπορίου που σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα σχεδόν εξαλείφτηκε πλήρως από τα Κυπριακά λιμάνια. Δυστυχώς η ΑΛΚ για τους λόγους που επισημάναμε πιο πάνω δεν μπόρεσε να προσφέρει τα αντισταθμιστικά μέτρα που απαιτούνταν κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες για τη συγκράτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου. Σε αντίθεση με το διαμετακομιστικό εμπόριο η διακίνηση των κυπριακών φορτίων συνέχισε, και μετά την επιβολή των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων το 1997, να αυξάνεται με ικανοποιητικούς ρυθμούς χωρίς να επηρεάζεται από τα μέτρα αυτά. Τα στατιστικά στοιχεία επιβεβαιώνουν τις πιο πάνω εκτιμήσεις.

Ένας άλλος παράγοντας που επηρέασε την εξέλιξη της Κυπριακής λιμενικής βιομηχανίας μετά την έναρξη των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων το 1997 ήταν η ενταξιακή πορεία της Κύπρου και η εναρμόνιση της λιμενικής βιομηχανίας με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο. Η λιμενική βιομηχανία ανταποκρίθηκε χωρίς μεγάλες δυσκολίες στις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επέφερε τις απαιτούμενες αλλαγές τόσο στο νομικό πλαίσιο όσο και στον τρόπο λειτουργίας των Κυπριακών λιμανιών που επέτρεψαν στη Κύπρο να ενταχθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2004.

Μετά τις καταστροφικές συνέπειες που είχαν τα διευρυσμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα του 1997 για το διαμετακομιστικό εμπόριο η ΑΛΚ είχε την πεποίθηση ότι το λιμάνι της Λεμεσού, με εξαίρεση τους χώρους στοιβασίας και διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, δεν θα χρειαζόταν στο εγγύς μέλλον έργα υποδομής μεγάλης κεφαλαιουχικής δαπάνης αφού οι δυνατότητες του μετά την απώλεια του διαμετακομιστικού εμπορίου υπερκάλυπταν τις ανάγκες που υπήρχαν. Για το λόγο αυτό περιορίστηκε σε έργα που ήταν αναγκαία για τη συμμόρφωση του λιμανιού της Λεμεσού και των άλλων λιμανιών με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο. Παράλληλα, συνεχίστηκαν διάφορα έργα που ήταν αναγκαία για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Αμέσως μετά την ένταξη της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση η ΑΛΚ, συνειδητοποιώντας αφενός τα σφάλματα του παρελθόντος και αφετέρου ότι δεν υπήρχε καμία ελπίδα, χωρίς την περαιτέρω αναβάθμιση των υποδομών και του εξοπλισμού του λιμανιού της Λεμεσού, η Κύπρος να παίξει οποιοδήποτε ρόλο στο διαμετακομιστικό εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου. Με δεδομένο ότι τα άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια της περιοχής όπως το λιμάνι της Βηρυτού και του Πορτ Σάιντ αναβαθμίστηκαν και συνέχιζαν να αναβαθμίζονται, η μόνη διέξοδος που θα έδινε κάποια προοπτική στην Κύπρο να διαδραματίσει κάποιο ρόλο στο διαμετακομιστικό εμπόριο ήταν ο περαιτέρω εκσυγχρονισμός του λιμανιού της Λεμεσού που είχε γίνει πλέον συνείδηση ότι ήταν πλέον το μοναδικό λιμάνι της Κύπρου που είχε προοπτικές για διαμετακομιστικό εμπόριο. Τελικά η ΑΛΚ το 2006 μετά από τις σχετικές μελέτες ετοίμασε νέο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του λιμανιού της Λεμεσού για τα έτη 2007 – 2013 που διαλάμβανε περαιτέρω εκβάθυνση και αναβάθμιση όλων των υποδομών και εξοπλισμού του λιμανιού. Με την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης του πιο πάνω νέου στρατηγικού σχεδίου το 2009 το λιμάνι της Λεμεσού μπορούσε να δέχεται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με βύθισμα 16μ. Η δεύτερη φάση του πιο πάνω στρατηγικού σχεδίου αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2013. Με την περάτωση των έργων αυτών που αναμένεται να

χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης το λιμάνι της Λεμεσού θα καταστεί ένα από τα πλέον σύγχρονα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου.

Εκτιμούμε ότι η επανεξέταση του ρόλου του λιμανιού της Λάρνακας ήταν μια κίνηση προς την ορθή κατεύθυνση. Δεν υπήρχε καμία ελπίδα ένα μικρό λιμανάκι όπως το λιμάνι της Λάρνακας, μέσα σε ένα τόσο ανταγωνιστικό περιβάλλον, να διαδραματίσει στο μέλλον οποιοδήποτε ρόλο στο διαμετακομιστικό εμπόριο. Μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση τόσο η ΑΛΚ όσο και οι άλλοι φορείς της λιμενικής βιομηχανίας συνειδητοποίησαν ότι πολλά και μικρά λιμάνια σε μία μικρή χώρα όπως είναι η Κύπρος ήταν αδύνατο να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του διαμετακομιστικού εμπορίου όπου χρειάζεται ένα σύγχρονο καλά εξοπλισμένο και οργανωμένο λιμάνι ικανό να δέχεται τα σύγχρονα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μεγάλο βύθισμα. Η Κυπριακή Κυβέρνηση έθεσε στόχο την απόσπαση του λιμανιού από την ΑΛΚ και την παραχώρηση του μαζί με τη μαρίνα της Λάρνακας σε στρατηγικό επενδυτή για την μετατροπή του σε κατ' εξοχήν επιβατικό λιμάνι. Είναι δύσκολο στο στάδιο αυτό να εκτιμηθούν οι συνέπειες της εξέλιξης αυτής.

Επίσης εκτιμούμε ότι η διερεύνηση της δυνατότητας επέκτασης του λιμανιού του Βασιλικού και κατασκευής νέων λιμενικών εγκαταστάσεων για τη μετατροπή του λιμανιού αυτού σε βιομηχανικού τύπου λιμάνι που να εξυπηρετεί χύδην και επικίνδυνα φορτία, υγρά καύσιμα και άλλα παρεμφερή είδη είναι μια κίνηση προς την ορθή κατεύθυνση. Η εξέλιξη αυτή συνάδει με τις περιβαλλοντικές ευαισθησίες της σύγχρονης κοινωνίας.

Η ΑΛΚ την περίοδο αυτή, εκτός από τα έργα υποδομής και την αναβάθμιση του εξοπλισμού των Κυπριακών λιμανιών που αναφέραμε πιο πάνω, έλαβε διάφορα άλλα μέτρα για να εκσυγχρονιστούν και να καταστούν πιο λειτουργικά και πιο παραγωγικά τα Κυπριακά λιμάνια με στόχο να μειωθούν τα κόστη και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητά τους. Εκτιμούμε ότι η ΑΛΚ έστω και με μεγάλη καθυστέρηση συνειδητοποίησε τα σφάλματα του παρελθόντος και κινήθηκε προς την ορθή κατεύθυνση με την ελπίδα ότι θα μπορέσει να ανακτήσει το χαμένο έδαφος και να προσελκύσει νέες εταιρείες που ενδιαφέρονται να χρησιμοποιήσουν το λιμάνι της Λεμεσού σαν κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου της Ανατολικής Μεσογείου. Είναι δύσκολο να προβλέψει κανείς με βεβαιότητα κατά πόσο η ΑΛΚ θα πετύχει το στόχο αυτό. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι μετά την απώλεια του διαμετακομιστικού εμπορίου οι προσπάθειες που χρειάζονται για την ανάκτηση του είναι πολύ μεγαλύτερες από εκείνες που χρειάζονταν στο

παρελθόν για τη διατήρηση του. Η επιτυχία του στόχου αυτού εξαρτάται και σε κάποιο βαθμό από τις πολιτικές εξελίξεις τόσο στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου όσο και στην ίδια την Κυπριακή Δημοκρατία.

Η επιβατική κίνηση από τα Κυπριακά λιμάνια κατά την περίοδο 1987 – 2010 παρουσίασε μεγάλες διακυμάνσεις. Δεν υπάρχουν όμως ενδείξεις ότι την περίοδο αυτή η επιβατική κίνηση επηρεάστηκε από τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα καθότι τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που μπορούσαν να προκαλέσουν πολύ αρνητικές συνέπειες για τη διακίνηση επιβατών στην πράξη δεν εφαρμόστηκαν στο τομέα αυτό. Η μεγάλη διακύμανση που παρατηρήθηκε στη διακίνηση επιβατών από τα Κυπριακά λιμάνια οφειλόταν κατά κύριο λόγο στις πολεμικές συγκρούσεις και άλλες πολιτικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή και στη διεθνή οικονομική κατάσταση.

Τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που οδήγησαν τελικά σχεδόν στη πλήρη εξαφάνιση του διαμετακομιστικού εμπορίου είχαν πολύ αρνητικές οικονομικές συνέπειες τόσο για τη ΑΛΚ όσο και για την Κυπριακή οικονομία. Εκτιμάται ότι οι απώλειες των εσόδων της ΑΛΚ από τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα για το έτος 2010 έφθασαν τα €18,107,263 και για τις διάφορες άλλες τοπικές αρχές και φορείς του ιδιωτικού τομέα που ασχολούνται με τη λιμενική βιομηχανία και συναφείς κλάδους έφθασαν τα €50,149,917. Εκτιμούμε ότι οι συνολικές απώλειες των εσόδων της Κυπριακής οικονομίας από τη λιμενική βιομηχανία λόγω των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων κατά την τελευταία 10ετία (περίοδο 2001 – 2010) σε παρούσα αξία (2010) έφθασαν τα €491,072,050. Εάν ληφθούν υπόψη και οι νέες ευκαιρίες που θα είχαν δημιουργηθεί με την περαιτέρω ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας και του διαμετακομιστικού εμπορίου τότε οι πραγματικές απώλειες είναι ακόμη μεγαλύτερες από τα ποσά που έχουμε υπολογίσει και που εκφράζουν τις άμεσες απώλειες. Για μια μικρή οικονομία όπως είναι η οικονομία της Κυπριακής Δημοκρατίας τα ποσά αυτά είναι τεράστια και οι επιπτώσεις τους δεν μπορούν να περάσουν απαρατήρητες. Η πιο πάνω εξέλιξη σε συνδυασμό με τη διεθνή οικονομική ύφεση είχαν και εξακολουθούν να έχουν πολύ αρνητικές συνέπειες όχι μόνο για τη λιμενική βιομηχανία αλλά και γενικότερα για την Κυπριακή οικονομία.



# **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

**ΑΝΤΩΝΗΣ Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εμπλοκή της Τουρκίας στο Κυπριακό πρόβλημα από τους Βρετανούς εμπόδιζε την επίλυση των προβλημάτων που είχαν δημιουργηθεί στη νεοσύστατη Κυπριακή Δημοκρατία, ενεθάρρυνε τις δικοινοτικές ταραχές και οδήγησε τελικά στη Τουρκική εισβολή του 1974 και στα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που ακολούθησαν, με πολύ δυσάρεστες συνέπειες για την Κύπρο. Έχει αποδειχθεί πέραν πάσης αμφιβολίας ότι η Τουρκία με την εμπλοκή της στο Κυπριακό χρησιμοποιεί τους Τουρκοκύπριους και την Κύπρο γενικότερα σαν όμηρους για να πετύχει τους γενικότερους στρατηγικούς της στόχους.

Τόσο η πρώτη φάση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων που τέθηκε σε ισχύ το 1987 όσο και η δεύτερη φάση που τέθηκε σε ισχύ το 1997 στρέφονται μεταξύ των άλλων κατά των ναυτιλιακών συμφερόντων της Κυπριακής Δημοκρατίας και επηρεάζουν αρνητικά την εξέλιξη της ναυτιλιακής και λιμενικής της βιομηχανίας.

Τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα είναι παράνομα διότι δεν συνάδουν ούτε με τους κανόνες του Διεθνούς δικαίου ούτε με το Ευρωπαϊκό δίκαιο. Η Τουρκική Δημοκρατία με την επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παραβιάζει τόσο τη Συμφωνία της Άγκυρας του 1963 όσο και το Συμπληρωματικό Πρωτόκολλο του 1970 και τα άλλα πρωτόκολλα που υπογράφηκαν μετά από αυτό.

Τα συνεχιζόμενα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα δεν δημιουργούν μόνο προβλήματα στην ενταξιακή πορεία της Τουρκίας αλλά επηρεάζουν δυσμενώς τους εμπορικούς στόλους των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκαλούν σοβαρές αυξήσεις στο κόστος μεταφοράς και έχουν πολύ αρνητικές συνέπειες για τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Αμέσως μετά την ανεξαρτησία η δημιουργία του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου και οι προσπάθειες τόσο των Κυβερνητικών φορέων όσο και των φορέων του ιδιωτικού τομέα είχαν σαν αποτέλεσμα την προσέλκυση πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο με επιταχυνόμενους ρυθμούς. Επίσης μεγάλη σημασία δόθηκε στην ανάπτυξη της Κυπριακής λιμενικής βιομηχανίας η οποία παρουσίασε αισθητή βελτίωση τόσο στις υποδομές όσο και στον εξοπλισμό των Κυπριακών λιμανιών. Γενικά, παρά τις αντιξοότητες που παρουσιάστηκαν την περίοδο πριν από την Τουρκική εισβολή του 1974, με επίκεντρο τις δικοινοτικές ταραχές του

1963 και 1967, την αποτυχημένη Τουρκική εισβολή του 1964 και τις συνεχείς απειλές της Τουρκίας για νέα εισβολή, είχαν δημιουργηθεί πολύ ευνοϊκές συνθήκες για την περαιτέρω ανάπτυξη τόσο της ναυτιλιακής όσο και της λιμενικής βιομηχανίας της Κύπρου.

Η Τουρκική Εισβολή του 1974 ανέκοψε την ανοδική πορεία και σηματοδότησε την έναρξη μιας καθοδικής πορείας του Κυπριακού νηολογίου που συνεχίστηκε μέχρι το 1981 και επέφερε ένα μεγάλο πλήγμα στη λιμενική βιομηχανία της Κυπριακής Δημοκρατίας που επηρέασε πολύ αρνητικά την επίτευξη των στόχων που είχε θέσει η Κυπριακή Κυβέρνηση για καλύτερη οργάνωση και περαιτέρω ανάπτυξη των Κυπριακών λιμανιών. Η απώλεια του λιμανιού της Αμμοχώστου, που ήταν το κυριότερο λιμάνι της χώρας, μαζί με όλες τις υποδομές και εξοπλισμό που εξυπηρετούσε το 83% του ναυτιλιακού εμπορίου της Κύπρου είχε πολύ αρνητικές επιπτώσεις όχι μόνο στην Κυπριακή οικονομία αλλά και στο ναυτιλιακό της εμπόριο.

Παρά τις αρνητικές συνέπειες που είχε η Τουρκική εισβολή του 1974, η Κυπριακή Κυβέρνηση προχώρησε στη δημιουργία του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας που υπαγόταν στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων και ήταν υπεύθυνο για τη διοίκηση και ανάπτυξη της Κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας και προχώρησε στη λήψη διαφόρων αναγκαίων για την επίλυση των διαφόρων προβλημάτων. Με τα μέτρα που λήφθηκαν από την Κυπριακή Κυβέρνηση και τις προσπάθειες που κατέβαλαν οι διάφοροι ναυτιλιακοί φορείς έγινε κατορθωτό όχι μόνο να ανακοπεί η καθοδική πορεία του Κυπριακού νηολογίου αλλά από το 1982 να αρχίσει μια αλματώδης αύξηση τόσο του αριθμού όσο και της ολικής χωρητικότητας των Κυπριακού στόλου. Επίσης η Κυπριακή Κυβέρνηση προχώρησε στη λειτουργία της Αρχής Λιμένων Κύπρου, που ήταν μια ανεξάρτητη αρχή υπεύθυνη για την ανάπτυξη και διοίκηση όλων των λιμανιών και λιμενικών εγκαταστάσεων της Κύπρου. Παρά τις δυσκολίες η νεοσύστατη ΑΛΚ κατόρθωσε να αντιμετωπίσει με επιτυχία τις συνέπειες της Τουρκικής εισβολής και η ανάπτυξη των λιμανιών συνεχίστηκε με ικανοποιητικούς ρυθμούς με αποτέλεσμα να υπάρξει βελτίωση όχι μόνο των υποδομών και του εξοπλισμού των λιμανιών αλλά και αναβάθμιση της οργάνωσης και του τρόπου λειτουργίας τους. Το 1987, αμέσως πριν την έναρξη της πρώτης φάσης των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων, υπήρχαν πολύ ευνοϊκές συνθήκες και πολύ καλές προοπτικές για την περαιτέρω ανάπτυξη τόσο της ναυτιλιακής όσο και της λιμενικής βιομηχανίας.

Τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που τέθηκαν για πρώτη φορά σε ισχύ το 1987 σκοπό είχαν να πλήξουν τόσο την κυπριακή ναυτιλία όσο και τη λιμενική βιομηχανία. Όσο αφορά τη ναυτιλιακή βιομηχανία της Κύπρου η πρώτη φάση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων που εφαρμόστηκε την περίοδο 1987 – 1997 επιβράδυνε την ανάπτυξη του Κυπριακού νηολογίου. Τα αρνητικά αποτελέσματα άρχισαν να διαφαίνονται μετά το 1988 όπου και είχαμε πτώση της ολικής χωρητικότητας των πλοίων άνω των 100 κόρων. Επισημαίνεται ότι αμέσως μετά την επιβολή των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων η Κυπριακή Κυβέρνηση στην προσπάθεια της να μην δημιουργήσει θόρυβο γύρω από το θέμα αυτό, από φόβο μήπως υπάρξουν αρνητικές αντιδράσεις από τις διάφορες ναυτιλιακές εταιρείες δεν έλαβε τα απαραίτητα μέτρα με αποτέλεσμα τα αμέσως επόμενα χρόνια η ολική χωρητικότητα του Κυπριακού στόλου να καθηλωθεί στα ίδια επίπεδα. Στη συνέχεια με τα μέτρα που πήρε τόσο η Κυβέρνηση όσο και οι άλλοι κυβερνητικοί και μη φορείς παρατηρήθηκε άνοδος του Κυπριακού νηολογίου, με αποτέλεσμα το 1995 η ολική χωρητικότητα των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία άνω των 100 κόρων να φθάσει τους 24,652,547 κόρους που ήταν το μέγιστο που καταγράφηκε ποτέ και έδινε στο Κυπριακό νηολόγιο την 4<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη. Επίσης την περίοδο αυτή παρατηρήθηκε και μεγάλη προσέλευση στην Κύπρο νέων εταιρειών πλοιοδιαχείρισης, που σε συνδυασμό με την σημαντική αύξηση του μεγέθους του Κυπριακού νηολογίου, άρχισε να διαφαίνεται ότι η Κύπρος εξελισσόταν σε ένα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο. Στη συνέχεια και μέχρι την έναρξη της δεύτερης φάσης των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παρατηρήθηκε και πάλι σταδιακή πτώση της ολικής χωρητικότητας του Κυπριακού νηολογίου. Την περίοδο αυτή λόγω της υποστελέχωσης του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, παρά την υψηλή κατάρτιση και τις φιλότιμες προσπάθειες των λειτουργών του, δεν μπορούσε να ασκηθεί αποτελεσματικός έλεγχος στα πλοία του Κυπριακού νηολογίου, με αποτέλεσμα να σημειωθεί μικρή πρόοδος σε θέματα ασφάλειας και τα Κυπριακά πλοία να έχουν μεγάλο αριθμό απωλειών και κατακρατήσεων στα διάφορα λιμάνια. Επίσης κατά την περίοδο αυτή η Κυπριακή Κυβέρνηση δεν έλαβε ουσιαστικά μέτρα για την άρση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παρόλο που κατά τη γνώμη μας υπήρχαν περιθώρια για πιο δυναμική αντίδραση της Κύπρου. Από τις εξελίξεις διαφαίνεται ότι η Κυπριακή Κυβέρνηση έδωσε μεγαλύτερη σημασία στη δημιουργία οικονομικών και άλλων κινήτρων στη Κυπριακή ναυτιλία για να αντισταθμίσει τις αρνητικές συνέπειες των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων παρά για την κατάργησή τους. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα το Κυπριακό νηολόγιο να αναπτύσσεται με πολύ χαμηλότερους ρυθμούς από ότι τα κυριότερα ανταγωνιστικά ανοικτά νηολόγια.

Όσο αφορά τη λιμενική βιομηχανία, σε αντίθεση με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, η πρώτη φάση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων δεν μπόρεσε να ανακόψει την περαιτέρω εξέλιξη της. Το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω των Κυπριακών λιμανιών εξελισσόταν με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Χαρακτηριστικό της περιόδου αυτής ήταν η αύξηση του ποσοστού του γενικού φορτίου που μεταφερόταν με εμπορευματοκιβώτια και η συνεχιζόμενη τάση για οικονομίες κλίμακας με τη χρήση όλο και μεγαλύτερων πλοίων για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων και άλλων φορτίων. Η ΑΛΚ στην προσπάθεια της να ακολουθήσει τις αυξανόμενες απαιτήσεις της λιμενικής βιομηχανίας προχώρησε σε περαιτέρω εκσυγχρονισμό και αναβάθμιση τόσο των υποδομών και του εξοπλισμού όσο και του τρόπου λειτουργίας των λιμανιών της Κυπριακής Δημοκρατίας. Δυστυχώς όμως οι νέοι στόχοι που τέθηκαν για την περαιτέρω ανάπτυξη των Κυπριακών λιμανιών δεν στράφηκαν προς την σωστή κατεύθυνση και ούτε υλοποιήθηκαν με τον πλέον ορθολογιστικό τρόπο. Παρόλο που πολλά από τα προβλήματα είχαν εντοπιστεί αρκετά νωρίς, η ΑΛΚ παρουσιάστηκε αδύναμη να λάβει τις κρίσιμες αποφάσεις που ήταν αναγκαίες τόσο για την ανάπτυξη των λιμανιών όσο και την εδραίωση του λιμανιού της Λεμεσού σαν σύγχρονου κέντρου διαμετακομιστικού εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι δεν υλοποιήθηκε ο πλέον βασικός σκοπός για τον οποίο δημιουργήθηκε η ΑΛΚ, δηλαδή η δημιουργία μιας Αρχής ανεξάρτητης, ευέλικτης και απαλλαγμένης από γραφειοκρατικές αγκυλώσεις του κρατικού μηχανισμού, που να είναι υπεύθυνη για τη διοίκηση και την ανάπτυξη των Κυπριακών λιμανιών. Δυστυχώς παρά το γεγονός ότι η οργανωτική δομή της ΑΛΚ είναι ικανοποιητική, τα μέλη των διοικητικών συμβουλίων της ΑΛΚ διορίζονται στη μεγάλη τους πλειοψηφία με πολιτικά κριτήρια με επακόλουθο τα άτομα που διορίζονται, όσο αξιόλογα και αν είναι, να μην είναι τα πλέον κατάλληλα για τη συγκεκριμένες θέσεις και κρίσιμες αποφάσεις να μην στηρίζονται σε επιστημονικά κριτήρια αλλά σε πολιτικά κριτήρια αντανακλώντας τις πολιτικές τάσεις και τα αντικρουόμενα συμφέροντα που κατά περιόδους επικρατούν. Οι πρακτικές αυτές επηρέασαν πολύ αρνητικά την ανταγωνιστικότητα των Κυπριακών λιμανιών.

Τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή το 1997 και εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι σήμερα είχαν πολύ αρνητικές τόσο για τη ναυτιλιακή όσο και για τη λιμενική βιομηχανία της Κύπρου. Η ενταξιακή πορεία της Κύπρου και τελικά η ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2004 βοήθησαν την Κυπριακή ναυτιλία να ξεπεράσει τα σοβαρά προβλήματα που είχε σε θέματα ασφάλειας και οδήγησε στην ποιοτική αναβάθμιση του Κυπριακού στόλου. Μέσα στα πλαίσια της νομοθετικής και διοικητικής εναρμόνισης η Κυπριακή ναυτιλιακή νομοθεσία εκσυγχρονίζεται και το TEN ενισχύεται και

αναδιοργανώνεται πάνω σε μια νέα βάση που, παρά τις αδυναμίες που υπήρχαν έστω και με όχι και τόσο ορθολογιστικό τρόπο έγινε κατορθωτό να ασκηθεί πιο αποτελεσματικός έλεγχος στα Κυπριακά πλοία. Παράλληλα με τους ορθούς χειρισμούς η Κυπριακή Δημοκρατία κατάφερε με την ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση την 1<sup>η</sup> Μαΐου 2004 όχι μόνο να μην καταργηθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που είχε το Κυπριακό νηολόγιο αλλά αντίθετα να ενισχυθούν και να ενσωματωθούν μέσα στο Ευρωπαϊκό Κεκτημένο. Παρά την θετική αυτή εξέλιξη και τις ευνοϊκές συνθήκες που υπήρχαν στη ναυτιλιακή βιομηχανία μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση όχι μόνο δεν αυξήθηκε η ολική χωρητικότητα του Κυπριακού νηολογίου αλλά συνέχισε να μειώνεται, σε αντίθεση με την ολική χωρητικότητα τα των άλλων ανταγωνιστικών ανοικτών νηολογίων γενικότερα και ειδικότερα του νηολογίου της Μάλτας που συνέχιζε να αυξάνεται με γρήγορους ρυθμούς. Τα αυστηρότερα μέτρα που λήφθηκαν κατά τη διάρκεια των ενταξιακών διαπραγματεύσεων και της εναρμόνισης με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο συνέβαλαν μόνο προσωρινά σε κάποιο βαθμό στη μείωση της ολικής χωρητικότητας τόσο του Κυπριακού νηολογίου όσο και του νηολογίου της Μάλτας. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι αμέσως μετά την ένταξη των δύο χωρών παρατηρείται αλματώδης αύξηση της ολικής χωρητικότητας του νηολογίου της Μάλτας σε αντίθεση με το νηολόγιο της Κύπρου που συνέχισε την πτωτική του πορεία. Από την ανάλυση όλων των παραγόντων που επηρέασαν την εξέλιξη της Κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας καταλήγουμε στο αβίαστο συμπέρασμα ότι ο κυριότερος λόγος της μη περαιτέρω αύξησης της ολικής χωρητικότητας του Κυπριακού νηολογίου και μείωση του ρυθμού ανάπτυξης του τομέα της διαχείρισης πλοίων και άλλων συναφών κλάδων είναι τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται και από τις έρευνες της Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου, που έγιναν τα τελευταία χρόνια όπου διαπιστώνεται ότι από το σύνολο των πλοίων η διαχείριση των οποίων γίνεται από την Κύπρο και των οποίων η ολική χωρητικότητα υπερβαίνει τα 40 εκατομμύρια κόρους, μόνο το 5% των πλοίων αυτών φέρουν την Κυπριακή σημαία ενώ θα έπρεπε εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων αυτών να βρίσκονται κάτω από την Κυπριακή σημαία.

Όσο αφορά τη λιμενική βιομηχανία η επιβολή των διευρυσμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων το 1997 είχε άμεσες και πολύ αρνητικές συνέπειες. Παρατηρήθηκε ραγδαία πτώση του διαμετακομιστικού εμπορίου που σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα εξαλείφτηκε σχεδόν πλήρως από τα Κυπριακά λιμάνια. Δυστυχώς η ΑΛΚ δεν μπόρεσε να προσφέρει τα αντισταθμιστικά μέτρα που απαιτούνταν κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες για τη συγκράτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου. Μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή

Ένωση τόσο η ΑΛΚ όσο και οι άλλοι φορείς της λιμενικής βιομηχανίας συνειδητοποίησαν ότι πολλά και μικρά λιμάνια σε μία μικρή χώρα όπως είναι η Κύπρος ήταν αδύνατο να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του διαμετακομιστικού εμπορίου όπου χρειάζεται ένα σύγχρονο καλά εξοπλισμένο και οργανωμένο λιμάνι ικανό να δέχεται τα σύγχρονα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μεγάλο βύθισμα. Η ΑΛΚ, συνειδητοποιώντας τις λανθασμένες επιλογές του παρελθόντος, αντιλήφθηκε ότι το λιμάνι της Λεμεσού είναι το μοναδικό λιμάνι της Κύπρου που έχει προοπτική να διαδραματίσει κάποιο ρόλο στο διαμετακομιστικό εμπόριο και προχώρησε στην περαιτέρω αναβάθμιση του λιμανιού της Λεμεσού, σύμφωνα με το νέο στρατηγικό σχέδιο που προβλέπεται να ολοκληρωθεί το 2013. Επίσης η διερεύνηση της δυνατότητας επέκτασης του λιμανιού του Βασιλικού και κατασκευής νέων λιμενικών εγκαταστάσεων για τη μετατροπή του λιμανιού αυτού σε βιομηχανικού τύπου λιμάνι που να εξυπηρετεί χύδην και επικίνδυνα φορτία, υγρά καύσιμα και άλλα παρεμφερή είδη είναι μια κίνηση προς την ορθή κατεύθυνση που συνάδει με τις περιβαλλοντικές ευαισθησίες της σύγχρονης κοινωνίας. Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η ΑΛΚ τα τελευταία χρόνια έστω και με μεγάλη καθυστέρηση κινήθηκε προς την ορθή κατεύθυνση αλλά είναι δύσκολο να προβλέψει κανείς με βεβαιότητα κατά πόσο η ΑΛΚ θα πετύχει τους στόχους που έχει θέσει. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι μετά την απώλεια του διαμετακομιστικού εμπορίου οι προσπάθειες που χρειάζονται για την ανάκτηση του είναι πολύ μεγαλύτερες από εκείνες που χρειάζονταν στο παρελθόν για τη διατήρησή του. Η επιτυχία των στόχων της ΑΛΚ εξαρτάται και από τις πολιτικές εξελίξεις τόσο στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου όσο και στην ίδια την Κυπριακή Δημοκρατία.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα είναι το κύριο εμπόδιο στην περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας της Κυπριακής Δημοκρατίας. Τόσο κατά τη διάρκεια της ενταξιακής πορείας όσο και στη συνέχεια η Κυπριακή Κυβέρνηση δεν ιεράρχησε πολύ ψηλά στον κατάλογο των προτεραιοτήτων της τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα και δεν κατέβαλε τις απαιτούμενες προσπάθειες για την κατάργηση των μέτρων αυτών. Η Κυπριακή Κυβέρνηση προσδοκούσε ότι τόσο το εθνικό πρόβλημα όσο και τα άλλα προβλήματα που συνδέονταν με αυτό θα λύνονταν με την πλήρη ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δυστυχώς οι προσδοκίες της Κυπριακής Κυβέρνησης δεν εκπληρώθηκαν και παρά την έναρξη διαπραγματεύσεων για την ένταξη της Τουρκίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την συνέχιση των διαπραγματεύσεων μέσω του ΟΗΕ για την επίλυση του Κυπριακού προβλήματος, η Τουρκική κατοχή και οι συνέπειες της συνεχίζονται μέχρι σήμερα. Μετά την ένταξη της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρά το γεγονός ότι ασκήθηκαν

πίεσεις και μερικά μέτρα για την κατάργηση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων οι πίεσεις και τα μέτρα αυτά δεν ήταν τόσο έντονα όσο έπρεπε να είναι και μέχρι σήμερα δεν έφεραν το αναμενόμενο αποτέλεσμα, έτσι εκτός από τη Τουρκική κατοχή και τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα συνεχίζονται μέχρι σήμερα με πολύ αρνητικές συνέπειες για την οικονομία της Κύπρου.

Δυστυχώς μέχρι σήμερα δεν έχουν γίνει συστηματικές έρευνες για τον υπολογισμό των επιπτώσεων της Τουρκικής εισβολής και των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων στην οικονομία της Κύπρου ούτε από την Κυπριακή Κυβέρνηση αλλά ούτε από τους άλλους φορείς της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας. Μέσα από την έρευνα αυτή διαφαίνεται ότι με την πάροδο του χρόνου οι απώλειες εσόδων της Κυπριακής οικονομίας από τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία αυξάνονται όλο και περισσότερο.

Η εκτιμώμενη απώλεια εσόδων από τον τομέα της Κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων για το έτος 2010 είναι €43,784,202 και για την περίοδο 2001 – 2010 σε παρούσα αξία (2010) είναι €306,691,844. Για το τομέα της βιομηχανίας πλοιοδιαχείρισης η εκτιμώμενη απώλεια εσόδων λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων για το έτος 2010 είναι €548,112,155 και για την περίοδο 2001 – 2010 σε παρούσα αξία (2010) είναι €4,064,002,812. Η συνολική εκτιμώμενη απώλεια από την Κυπριακή Ναυτιλιακή Βιομηχανία λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων για το έτος 2010 είναι €591,896,357 και για την περίοδο 2001 – 2010 σε παρούσα αξία (2010) είναι €4,370,694,656.

Η εκτιμώμενη απώλεια των εσόδων της ΑΛΚ από τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα για το έτος 2010 έφθασε τα €18,107,263 και για τις διάφορες άλλες τοπικές αρχές και φορείς του ιδιωτικού τομέα που ασχολούνται με τη λιμενική βιομηχανία και συναφείς κλάδους έφθασε τα €50,149,917. Εκτιμούμε ότι η συνολική απώλεια των εσόδων της Κυπριακής οικονομίας από τη λιμενική βιομηχανία λόγω των διευρυμένων Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων κατά την περίοδο 2001 – 2010 σε παρούσα αξία (2010) έφθασε τα €491,072,050.

Οι συνολικές απώλειες της Κυπριακής οικονομίας από τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων για το έτος 2010 είναι €610,003,620 και για την τελευταία 10ετία (2001 – 2010) σε παρούσα αξία (2010) είναι €4,861,766,706. Τα ποσά αυτά εκφράζουν τις άμεσες απώλειες εσόδων της Κυπριακής οικονομίας και δεν λαμβάνουν υπόψη τα επιπρόσθετα οφέλη από τις νέες ευκαιρίες που θα δημιουργούνταν από την περαιτέρω



εξέλιξη της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας που θα έδιναν νέα ώθηση και δυναμική στην Κυπριακή οικονομία.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι για μια μικρή οικονομία όπως είναι η οικονομία της Κυπριακής Δημοκρατίας τα ποσά αυτά είναι τεράστια και οι επιπτώσεις τους είναι πολύ αρνητικές για την ανάπτυξη της χώρας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα έσοδα από τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία είναι εισροή ξένου συναλλάγματος και ένα σημαντικό ποσοστό αυτών των εσόδων θα επέστρεφε στο κράτος υπό τη μορφή άμεσης φορολογίας και φόρου προστιθέμενης αξίας καταλήγουμε στο αβίαστο συμπέρασμα ότι τα επιπρόσθετα αυτά έσοδα θα βελτίωναν σημαντικά τα δημόσια οικονομικά της χώρας και τόσο τα Κρατικά ελλείμματα όσο και το Κρατικό χρέος θα βρίσκονταν πολύ πιο κάτω από τα όρια του Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το πιο σημαντικό είναι ότι οι βελτιωμένοι δείκτες της Κυπριακής οικονομίας λόγω των επιπρόσθετων εσόδων από την Κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία θα ενίσχυαν την ικανότητα της Κυπριακής Δημοκρατίας να δανείζεται από τις Διεθνείς αγορές με πολύ χαμηλότερα επιτόκια από αυτά που πληρώνει σήμερα. Η εξέλιξη αυτή θα επέφερε επιπρόσθετα οφέλη στην Κυπριακή οικονομία. Εάν ληφθούν υπόψη και τα επιπρόσθετα έσοδα που θα προέκυπταν πριν από το 2001 η βελτίωση της Κυπριακής οικονομίας θα ήταν ακόμη μεγαλύτερη.

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΑΝΤΩΝΗΣ Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ**

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**

**ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΑΠΟ ΤΗ  
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ ΜΕΤΑΦΡΑΣΜΕΝΗ ΣΤΑ  
ΑΓΓΛΙΚΑ**

(UNOFFICIAL TRANSLATION FROM TURKISH)

**QUOTE**

**TURKISH REPUBLIC  
PRIME MINISTRY  
UNDERSECRETARIAT OF MARINE AFFAIRS  
DIRECTORATE GENERAL FOR MARITIME TRANSPORT**

**ANKARA**

27.5.1997/2646

NO.....

SUBJECT: South Cyprus Greek Administration (SCGA)<sup>i</sup> flagged vessels

- a) MFA letter of 14.4.1987 no. 1154
- b) Our letter of 14.4.1987 no. 3274
- c) Our letter of 15.4.1987 no.1310
- d) Our letter of 25.5.1987 no.1752
- e) MFA letter of 14.12.1992 no. 1683
- f) Our letter of 16.12.1992 no. 6002
- g) Our letter of 19.1.1993 no. 256 h
- h) Our letter 22.2.1993 no. 745
- i) Our letter 03.10.1995 no. 2608
- j) MFA letter of 24.4.1997 no. 858-1944

As per Ministry of Foreign Affairs letters referred in (a) and (b) above, the concerned authorities were informed through our letters referred in (b,c,d,f,g,h) and (i) above, that the activities of the SCGA flagged vessels in our harbour were banned.

However, as the result of the observations of this office, from time to time uncertainty has aroused relating the practices at our harbours, therefore a re-arrangement was needed in order to clarify the problems encountered.

The documents belonging to the vessels coming o our harbours for loading-unloading, have to be studied very carefully prior to this process, due to the sensitivity of the matter.

---

<sup>i</sup> Obviously by using the term "SCGA" the Turkish Circular refers to the Republic of Cyprus.

On the other hand, as for the SCGA flagged vessels which are obliged to anchor as result of an accident or default, it is necessary to inspect whether they really are in trouble, and whether the vessel can use its own facilities to continue or not, and only after having ensured that, the assistance should be provided and based on humanitarian reasons, this assistance should be provided at minimum level.

Along with it:

1. SCGA flagged vessel,
2. Vessels with SCGA registration,
3. Vessels belonging to the persons-no matter of what nationality he is-, and/or companies residing and/or located in SCGA,
4. Vessels belonging to the SCGA nationals – no matter which country they reside in- and/or belonging to their companies,
5. Vessels belonging to the persons with double citizenship one of which is SCGA, and/or their companies,
6. Vessels carrying the flag of another country but sailing regularly from one of the SCGA harbours to the harbour of our country,
7. Vessels carrying the flag of another country but transporting the cargo to more than one harbour, and same part of the cargo, to be carried to a SCGA harbour, and from there, further to a harbour in Turkey, or vessels coming and going from a harbour in Turkey to a harbour in SCGA,
8. In case of the sale of the vessel, whose documents can not be presented by its owner by the captain and its agency concerning the full sale of a SCGA vessel to another country, so as to specify that its registration with the SCGA has been cancelled,
9. Vessels – no matter what flag they carry and which harbour they come from – carrying the goods loaded from the SCGA (If cargo originates from SCGA) to be inloaded at our harbours,
10. Vessels – no matter what country they belong to – any of whose shareholders is from the SCGA, or from a SCGA located company,

Will not be permitted to enter into our harbours.

All other instructions prior to this one are null and void.

Please be informed accordingly and ensure all harbour authorities to be instructed as to comply with foregoing.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΕΤΟΙΜΑΣΕ ΤΟ ΒΑΛΤΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ (ΒΑΝΣ)

#### **BIMCO**

#### **Summary of Turkish trading restrictions**

According to information received from local contacts the following are prohibited from calling Turkish ports.

- Cypriot flag vessels.
- Cypriot registered vessels.
- Cypriot registered under a second flag (double nationality vessels).
- Vessels which are the property (whole or in part, including shares) of persons who reside in Cyprus, irrespective of their nationality.
- Vessels which are the property (whole in part, including shares) of persons who are Cypriot Citizens, irrespective of the country they reside in.
- Vessels which are the property (whole or in part, including shares) of persons with double nationality, one of which is Cypriot.
- Vessels which are the property (whole or in part, including shares) of corporate entities registered in Cyprus, including their overseas offices.
- Vessels under Cypriot management (commercial / operational) regardless of flag / ownership.

Non Cypriot flagged, owned and/or operated vessels with crew and/or technical management with a Cypriot company only **should not** face restrictions when calling Turkish ports.

- Vessels carrying cargo of Cypriot origin.
- Liner vessels, regardless of their flag, sailing directly between Cyprus and Turkey.
- Tramp vessels calling at Greek Cypriot ports to load/discharge before or after calling at a Turkish port.
- Cypriot vessels will be allowed passage through the Turkish Straits with or without pilot, however no other services of provisions will be given, including bunker supply.
- Cypriot vessels forced to take anchor at a Turkish port due to an emergency, such as a collision or an engine failure, are entitled to services only after careful investigation by the authorities. However, such assistance, other than that rendered for humanitarian purposes, will be kept at a minimum.

- Non Cypriot flagged, owned and/or operated vessels which have formerly been under Cypriot flag, calling at Turkish ports are required to stay at anchorage, after which their documents must be promptly submitted to the Harbour Master's office for review. Vessels which can prove having left the Cypriot registry (i.e in possession of a "deletion certificate" issued by the Cypriot registry) and having registered at another Country will meet the legal requirements and be allowed to perform loading/unloading operations.

Agents are instrumental in advising the authorities of vessels earlier owners and registries, therefore in order to avoid problems it is advisable to provide agents with a background of the vessels registry well in advance. The authorities are said to rely on the Lloyd's Register of Shipping to confirm the accuracy of the information submitted.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

#### Α) ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Το πιο κάτω ερωτηματολόγιο είναι μια σημαντική ευκαιρία για όλους όσους εμπλέκονται στη Κυπριακή Εμπορική Ναυτιλία, στο Τομέα της Βιομηχανίας Πλοιοδιαχείρισης και Συναφείς Κλάδους να εκφράσουν τις απόψεις τους για το πώς τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα επηρέασαν την εξέλιξη της Κυπριακής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας.

Ο σκοπός αυτής της έρευνας είναι να εντοπίσουμε τις αρνητικές συνέπειες των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων για τη Κυπριακή Ναυτιλιακή Βιομηχανία και να τις αποτιμήσουμε όπου είναι δυνατό σε νομισματικά μεγέθη.

Όλες οι πληροφορίες που θα δοθούν μέσα από τα ερωτηματολόγια θα είναι εμπιστευτικές και θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για το σκοπό αυτής της έρευνας.

1.	ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	
1.01	Όνοματεπώνυμο (προαιρετικό).	
1.02	Εταιρεία, Οργανισμός ή Κυβερνητικό Τμήμα όπου εργάζεστε.	
1.03	Θέση που κατέχεται.	

2.	<b>ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ</b>
----	---------------------------------------

Α/Α	ΕΡΩΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ																																			
2.01	<p>Ο πιο κάτω πίνακας παρουσιάζει την εξέλιξη του Κυπριακού Νηολογίου και τα άλλων ανταγωνιστικών νηολογίων από την έναρξη των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων μέχρι το 2010.</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΡΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ</th> </tr> <tr> <th rowspan="2" style="text-align: center;">ΝΗΟΛΟΓΙΟ</th> <th colspan="3" style="text-align: center;">ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">1987</th> <th style="text-align: center;">1997</th> <th style="text-align: center;">2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">ΚΥΠΡΟΣ</td> <td style="text-align: right;">15.650.207</td> <td style="text-align: right;">23.652.626</td> <td style="text-align: right;">20.732.488</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ΜΑΛΤΑ</td> <td style="text-align: right;">1.725.984</td> <td style="text-align: right;">22.984.206</td> <td style="text-align: right;">38.737.657</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ΜΠΑΧΑΜΕΣ</td> <td style="text-align: right;">9.105.182</td> <td style="text-align: right;">25.523.201</td> <td style="text-align: right;">50.369.836</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: right;">6.314.364</td> <td style="text-align: right;">62.011.182</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ΛΙΒΕΡΙΑ</td> <td style="text-align: right;">51.412.029</td> <td style="text-align: right;">60.058.368</td> <td style="text-align: right;">106.708.344</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ΠΑΝΑΜΑΣ</td> <td style="text-align: right;">43.254.716</td> <td style="text-align: right;">91.127.912</td> <td style="text-align: right;">201.264.453</td> </tr> </tbody> </table> <p>Σύμφωνα με τη δική μας εκτίμηση εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα η ολική χωρητικότητα των πλοίων άνω των 100 κόρων υπό Κυπριακή σημαία για το έτος 2010 θα ήταν 60,000,000 κόρους που αντιστοιχεί σε μέση εκτιμώμενη ετήσια αύξηση 6.02% για την περίοδο 1987 – 2010.</p> <p>Ποια θα ήταν η συνολική ολική χωρητικότητα που θα είχαν τα πλοία άνω των 100 κόρων υπό Κυπριακή σημαία εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα το έτος 2010 σύμφωνα με τη δική σας εκτίμηση;</p>	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΡΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ				ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ			1987	1997	2010	ΚΥΠΡΟΣ	15.650.207	23.652.626	20.732.488	ΜΑΛΤΑ	1.725.984	22.984.206	38.737.657	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	9.105.182	25.523.201	50.369.836	ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	-	6.314.364	62.011.182	ΛΙΒΕΡΙΑ	51.412.029	60.058.368	106.708.344	ΠΑΝΑΜΑΣ	43.254.716	91.127.912	201.264.453	..... κόρους
ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΡΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ																																					
ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ																																				
	1987	1997	2010																																		
ΚΥΠΡΟΣ	15.650.207	23.652.626	20.732.488																																		
ΜΑΛΤΑ	1.725.984	22.984.206	38.737.657																																		
ΜΠΑΧΑΜΕΣ	9.105.182	25.523.201	50.369.836																																		
ΝΗΣΙΑ ΜΑΡΣΙΑΛ	-	6.314.364	62.011.182																																		
ΛΙΒΕΡΙΑ	51.412.029	60.058.368	106.708.344																																		
ΠΑΝΑΜΑΣ	43.254.716	91.127.912	201.264.453																																		

2.02	<p>Σύμφωνα με η δική μας εκτίμηση εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα οι δραστηριότητες <b>διαχείρισης μόνο πληρωμάτων</b> πλοίων και κατ' επέκταση και τα έσοδα από τις δραστηριότητες τις κατηγορίας αυτής θα είχαν επιπρόσθετη ετήσια αύξηση:</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><u>Περίοδος</u></th> <th style="text-align: left;"><u>Επιπρόσθετη Ετήσια Αύξηση</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1987-1996</td> <td style="text-align: center;">1%</td> </tr> <tr> <td>1997-2010</td> <td style="text-align: center;">1%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ποία θα ήταν η ετήσια αύξηση σύμφωνα με τη δική σας εκτίμηση;</p>	<u>Περίοδος</u>	<u>Επιπρόσθετη Ετήσια Αύξηση</u>	1987-1996	1%	1997-2010	1%	<p>1987 – 1996</p> <p>..... %</p> <p>1997 – 2010</p> <p>..... %</p>
<u>Περίοδος</u>	<u>Επιπρόσθετη Ετήσια Αύξηση</u>							
1987-1996	1%							
1997-2010	1%							



A/A	ΕΡΩΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ
2.03	<p>Σύμφωνα με η δική μας εκτίμηση εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα οι δραστηριότητες <b>μόνο τεχνικής διαχείρισης</b> πλοίων και κατ' επέκταση και τα έσοδα από τις δραστηριότητες τις κατηγορίας αυτής θα είχαν επιπρόσθετη ετήσια αύξηση:</p> <p><u>Περίοδος</u>                      <u>Επιπρόσθετη Ετήσια Αύξηση</u></p> <p>1987-1996                                      2%</p> <p>1997-2010                                      3%</p> <p>Ποία θα ήταν η ετήσια αύξηση σύμφωνα με τη δική σας εκτίμηση;</p>	1987 – 1996
		..... %
		1997 – 2010
		..... %

2.04	<p>Σύμφωνα με η δική μας εκτίμηση εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα οι δραστηριότητες <b>ολικής διαχείρισης</b> πλοίων και κατ' επέκταση και τα έσοδα από τις δραστηριότητες τις κατηγορίας αυτής θα είχαν επιπρόσθετη ετήσια αύξηση:</p> <p><u>Περίοδος</u>                      <u>Επιπρόσθετη Ετήσια Αύξηση</u></p> <p>1987-1996                                      2%</p> <p>1997-2010                                      3%</p> <p>Ποία θα ήταν η ετήσια αύξηση σύμφωνα με τη δική σας εκτίμηση;</p>	1987 – 1996
		..... %
		1997 – 2010
		..... %

2.05	<p>Σύμφωνα με η δική μας εκτίμηση εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα οι <b>άλλες (εμπορική διαχείριση, ναύλωση, τήρηση λογαριασμών, κλπ)</b> δραστηριότητες στη βιομηχανία πλοιοδιαχείρισης και κατ' επέκταση και τα έσοδα από τις δραστηριότητες αυτές θα είχαν επιπρόσθετη ετήσια αύξηση:</p> <p><u>Περίοδος</u>                      <u>Επιπρόσθετη Ετήσια Αύξηση</u></p> <p>1987-1996                                      2%</p> <p>1997-2010                                      3%</p> <p>Ποία θα ήταν η ετήσια αύξηση σύμφωνα με τη δική σας εκτίμηση;</p>	1987 – 1996
		..... %
		1997 – 2010
		..... %

Παρακαλώ το πιο πάνω ερωτηματολόγιο μετά τη συμπλήρωση του να σταλεί σε μια από τις πιο κάτω επιλογές επικοινωνίας:

- Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο: [antonisdemetr@gmail.com](mailto:antonisdemetr@gmail.com)
- Τηλεομοιότυπο(ΦΑΞ): 25822733

**B) ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ 2010 ΚΟΡΟΙ	ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΤΗΣΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΠΛΟΙΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ			
	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΜΟΝΟ		ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ, ΠΛΗΡΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ, ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	
	1987-1996	1997-2010	1987-1996	1997-2010
60,026,429	1.00%	1.40%	2.00%	2.96%

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

### ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Ονομάζομαι Δημητρίου Αντώνης και είμαι φοιτητής στη Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Πραγματοποιώ έρευνα μέσα στα πλαίσια της διπλωματικής μου εργασίας και η βοήθεια σας θα ήταν ουσιαστική για την ολοκλήρωση της εργασίας μου. Η διπλωματική εργασία έχει σαν θέμα τις επιπτώσεις της Τουρκικής εισβολής του 1974 και των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων που ακολούθησαν και επηρέασαν τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Ευχαριστώ εκ των προτέρων για την συνεργασία σας και τον πολύτιμο χρόνο που θα διαθέσετε.

#### **1. ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

- 1.1 Πιστεύεται ότι τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που εφαρμόστηκαν το 1987 που στρέφονται κατά της Κυπριακής ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας συνάδουν με το Διεθνές και Ευρωπαϊκό Δίκαιο;
- 1.2 Πιστεύεται ότι τα διευρυμένα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα που εφαρμόστηκαν το 1997 που στρέφονται κατά της Κυπριακής ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας συνάδουν με το Διεθνές και Ευρωπαϊκό Δίκαιο;

#### **2. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

- 2.1 Που οφείλεται η συρρίκνωση του Κυπριακού νηολογίου που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια;
- 2.2 Πως κρίνετε τα μέτρα που έλαβαν οι Κυβερνήσεις της Κυπριακής Δημοκρατίας για την αντιμετώπιση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων;

#### **3. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

- 3.1 Πως αξιολογείται τα έργα υποδομής που έγιναν στα λιμάνια της Κύπρου την περίοδο 1987 – 1997;
- 3.2 Που πιστεύεται ότι οφείλεται η απότομη πτώση του διαμετακομιστικού εμπορίου μετά το 1997;
- 3.3 Πως κρίνετε τα μέτρα που έλαβε η Αρχή Λιμένων Κύπρου για την αντιμετώπιση των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων;
- 3.4 Πως αξιολογείται τα έργα υποδομής που έγιναν στα λιμάνια της Κύπρου την περίοδο 1997 – 2010;
- 3.5 Ποια είναι η τυπική μέση χρέωση που καταβάλλεται ανά πλοίο προς τις διάφορες τοπικές αρχές (αρχές μετανάστευσης, τελωνείο, υγειονομικές αρχές κλπ);

- 3.6 Ποια είναι η μέση χρέωση των πρακτόρων για τη μετακίνηση ενός εμπορευματοκιβωτίου σε διαμετακόμιση;
- 3.7 Ποιος είναι ο μέσος χρόνος παραμονής φορτίων σε διαμετακόμιση στους αποθηκευτικούς χώρους του λιμανιού;
- 3.8 Ποια είναι τα μέσα δικαιώματα πρακτόρευσης που χρεώνονται ανά πλοίο που προσεγγίζει τα Κυπριακά λιμάνια;
- 3.9 Πόσα πλοία προσεγγίζουν ετήσια τα Κυπριακά λιμάνια για πετρέλευση και ποια είναι η ετήσια ποσότητα καυσίμων που παραδίδεται στα πλοία αυτά στα Κυπριακά λιμάνια;
- 3.10 Ποια είναι μέση απώλεια εσόδων ανά μετρικό τόνο καυσίμου που εκτιμάτε ότι υφίσταται η βιομηχανία πετρελεύσεων λόγω των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων;
- 3.11 Ο συνολικός αριθμός γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων 20' (ΕΠΙΜ) σε διαμετακόμιση από τα Κυπριακά λιμάνια ήταν:

<u>Έτος</u>	<u>Αριθμός Εμπορευματοκιβωτίων 20' (ΕΠΙΜ)</u>
1987	119,994
1996	250,500
2010	4,934

Ποιός θα ήταν σύμφωνα με τη δική σας εκτίμηση ο συνολικός αριθμός των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων 20' (ΕΠΙΜ) σε διαμετακόμιση από τα Κυπριακά λιμάνια το έτος 2010 εάν δεν υπήρχαν τα Τουρκικά Περιοριστικά Μέτρα;

# **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ**

**ΑΝΤΩΝΗΣ Δ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ**

- <sup>1</sup> Τζερμιάς, Π. Ν., «Ιστορία της Κυπριακής Δημοκρατίας», 2001, σελ.55-59, 71-75, 144-157.
- <sup>2</sup> «Κύπρος – Αγγλοκρατία»,  
[http://www.livepedia.gr/index.php/%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82\\_%5C%CE%91%CE%B3%CE%B3%CE%BB%CE%BF%CE%BA%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%AF%CE%B1](http://www.livepedia.gr/index.php/%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82_%5C%CE%91%CE%B3%CE%B3%CE%BB%CE%BF%CE%BA%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%AF%CE%B1;);  
Ο Φιλελεύθερος, «1960-2010 Ιστορία της Κυπριακής Δημοκρατίας», 2010, σελ.11-16.
- <sup>3</sup> Wikipedia, «Τουρκική Εισβολή στην Κύπρο»,  
[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A4%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%BA%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CE%B5%CE%B9%CF%83%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%AE\\_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD\\_%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF#cite\\_note-4#cite\\_note-4](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A4%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%BA%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CE%B5%CE%B9%CF%83%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%AE_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD_%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF#cite_note-4#cite_note-4); Εφημερίδα Ελευθερία, 18/11/1970, απόσπασμα από το Ημερολόγιο του Σουλτσμπέργκερ.
- <sup>4</sup> Μπίτσιος, Δ., «Κρίσιμες Ώρες», σελ.106-123; Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.59-65.
- <sup>5</sup> Τζερμιάς, Π. Ν., «Ιστορία της Κυπριακής Δημοκρατίας», 2001, σελ.290-304.
- <sup>6</sup> Ο Φιλελεύθερος, «1960-2010 Ιστορία της Κυπριακής Δημοκρατίας», 2010, σελ.16-19;  
Wikipedia, «Συμφωνίες Ζυρίχης – Λονδίνου»,  
[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%85%CE%BC%CF%86%CF%89%CE%BD%CE%AF%CE%B5%CF%82\\_%CE%96%CF%85%CF%81%CE%AF%CF%87%CE%B7%CF%82-%CE%9B%CE%BF%CE%BD%CE%B4%CE%AF%CE%BD%CE%BF%CF%85](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%85%CE%BC%CF%86%CF%89%CE%BD%CE%AF%CE%B5%CF%82_%CE%96%CF%85%CF%81%CE%AF%CF%87%CE%B7%CF%82-%CE%9B%CE%BF%CE%BD%CE%B4%CE%AF%CE%BD%CE%BF%CF%85);  
Τζερμιάς, Π. Ν., «Ιστορία της Κυπριακής Δημοκρατίας», 2001, σελ.380-389; Κληρίδη, Γ., «Η Κατάθεση Μου», Τόμος 1, 1988, σελ.74-93; Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.65-74.
- <sup>7</sup> Τζερμιάς, Π. Ν., «Ιστορία της Κυπριακής Δημοκρατίας», 2001, σελ.475-484; Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.75-89, 110-117; Μπίτσιος, Δ., «Κρίσιμες Ώρες», σελ.237-238; Κρανιδιώτης, Γ. Ν., «Το Κυπριακό Πρόβλημα 1960-1974», 1981, σελ.43-49.
- <sup>8</sup> Τζερμιάς, Π. Ν., «Ιστορία της Κυπριακής Δημοκρατίας», 2001, σελ.492-498; Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.117-124; Κρανιδιώτης, Γ. Ν., «Το Κυπριακό Πρόβλημα 1960-1974», 1981, σελ.75-105.
- <sup>9</sup> Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.125-160.
- <sup>10</sup> Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.201-206; Μπίτσιος, Δ., «Κρίσιμες Ώρες», σελ.226-232; Κρανιδιώτης, Γ. Ν., «Το Κυπριακό Πρόβλημα 1960-1974», 1981, σελ.106-126; Κρανιδιώτη, Ν., «Ανοχύρωτη Πολιτεία – Κύπρος 1960-1974», 1985, σελ.276-288.
- <sup>11</sup> Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.182-201; Εφημερίδα, «Ο Φιλελεύθερος», 03.12.1967.
- <sup>12</sup> Εφημερίδα, «Ο Φιλελεύθερος», 5.1.1968, 7.1.1968 και 20.1.1968.
- <sup>13</sup> Εφημερίδα, «Ο Φιλελεύθερος», 27.2.1968 και 28.3.1968.
- <sup>14</sup> Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.206-224.
- <sup>15</sup> Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.397-402.
- <sup>16</sup> Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.468-480.
- <sup>17</sup> Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.517-547; Παπαγεωργίου, Σ., «Μακάριος – Πορεία Δια Πυρός και Σιδήρου», 1976, σελ.234-240.
- <sup>18</sup> Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.572-598; Κανελλόπουλος, Π., «Η Ζωή Μου», 1985, σελ.191-197.
- <sup>19</sup> Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.599-625; Τζερμιάς, Π. Ν., «Ιστορία της Κυπριακής Δημοκρατίας», 2001, σελ.728-753.
- <sup>20</sup> Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.633-635.
- <sup>21</sup> Λάμπρου, Κ. Γ., «Ιστορία του Κυπριακού – Τα Χρόνια μετά την Ανεξαρτησία 1960-2004», 2004, σελ.662-704; Κρανιδιώτη, Ν., «Ανοχύρωτη Πολιτεία – Κύπρος 1960-1974», 1985, σελ.572-583.
- <sup>22</sup> Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών Κυπριακής Δημοκρατίας, «2008: Συναντήσεις Χριστόφια-Ταλάτ»,  
<http://www.moi.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/A6AB5C15C18121E3C2257838003D7A34?OpenDocument>;  
Εφημερίδα Καθημερινή, «Καμιά Πρόοδος στις Συνομιλίες για το Κυπριακό»,  
[http://portal.kathimerini.gr/4dcgi/w\\_articles\\_kathbreak\\_1\\_01/11/2011\\_412630](http://portal.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_kathbreak_1_01/11/2011_412630).
- <sup>23</sup> Wikipedia, «Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός»,  
[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE%CF%82\\_%CE%9F](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE%CF%82_%CE%9F)

- [%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%83%CE%B9%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%90%CE%B1%CF%82.](#)
- <sup>24</sup> Διάταγμα του Υπουργικού Συμβουλίου της Δημοκρατίας της Κύπρου, 03/10/1974, ΚΔΠ.265/74, (Το Διάταγμα υιοθετήθηκε δυνάμει του Άρθρου 25 του Περί Λιμένων Νόμου (τόρα Άρθρο 15(1) του Περί Αρχής Λιμένων Νόμου 38/1973 όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 28 του 1979)); Υπουργείο Εξωτερικών της Κυπριακής Δημοκρατίας, «Κλειστά Λιμάνια και Αεροδρόμια», [http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus16\\_gr/cyprus16\\_gr?OpenDocument](http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus16_gr/cyprus16_gr?OpenDocument); International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, [http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx); International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), [http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Ship\\_and\\_Port\\_Facility\\_Security\\_Code](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Ship_and_Port_Facility_Security_Code).
- <sup>25</sup> Dupuy, R. J., «A Handbook on the New Law of the Sea, Volume 2», σελ.940-942; Churchill, R. R. and Lowe, A. V., «The Law of the Sea», (1983), σελ.45-51; Πουλάντζα, Ν.Μ., «Το δίκαιο της θάλασσας», (2007), σελ.50-56.
- <sup>26</sup> Ηνωμένα Έθνη, Συμβούλιο Ασφαλείας, Ψήφισμα 541, 18.11.1983, <http://www.un.int/cyprus/scr541.htm>, <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/453/99/IMG/NR045399.pdf?OpenElement>; Ψήφισμα 550, 11.05.1984, <http://www.un.int/cyprus/scr550.htm>, <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/487/80/IMG/NR048780.pdf?OpenElement>.
- <sup>27</sup> Παράρτημα 1; Υπουργείο Εξωτερικών της Κυπριακής Δημοκρατίας, «Τουρκικά Μέτρα Ενάντια στην Κυπριακή Ναυτιλία», [http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus17\\_gr/cyprus17\\_gr?opendocument](http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/cyprus17_gr/cyprus17_gr?opendocument);
- <sup>28</sup> Παράρτημα 2; Wikipedia, «Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο», [http://en.wikipedia.org/wiki/Baltic\\_and\\_International\\_Maritime\\_Council](http://en.wikipedia.org/wiki/Baltic_and_International_Maritime_Council);
- <sup>29</sup> Συνεντεύξεις με διάφορους παράγοντες της Κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας.
- <sup>30</sup> Πουλάντζα, Ν.Μ., «Το δίκαιο της θάλασσας», (2007), σελ.23-34; O'Connell, D. P., «The International Law of the Sea», (1982), Volume 1, σελ.46-53.
- <sup>31</sup> Constantinou, A.A., «Places of Refuge – A Myth or a Reality», <http://www.martrans.org:8093/symposium/papers/Track%20A/A42%20constantinou.pdf>.
- <sup>32</sup> Πουλάντζα, Ν.Μ., «Το δίκαιο της θάλασσας», (2007), σελ.227-244; ΗΕ, «Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας», (1982), Άρθρα 2 – 45, (Ε.Ε. Αρ. 2364, ημερ. 14.10.1988).
- <sup>33</sup> Διεθνής Σύμβασης για το Διεθνές Καθεστώς των Θαλάσσιων Λιμανιών, 1923, <http://cil.nus.edu.sg/1923/1923-convention-and-statute-of-the-international-regime-of-maritime-ports/>; Πουλάντζα, Ν.Μ., «Το δίκαιο της θάλασσας», (2007), σελ.49-56; Brugmann, G., «Access to Maritime Ports», (2003), σελ.9-13; Lowe, A. V., «The Right of Entry into Maritime Ports in International Law», 14 San Diego Law Review (1977), σελ.597-622.
- <sup>34</sup> Πουλάντζα, Ν.Μ., «Το δίκαιο της θάλασσας», (2007), σελ.69-71; «Συνθήκη του Μοντρέ», 1936, [http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%B8%CE%AE%CE%BA%CE%B7%CF%84%CE%BF%CF%85%CE%9C%CE%BF%CE%BD%CF%84%CF%81%CE%AD](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%B8%CE%AE%CE%BA%CE%B7%CF%84%CE%BF%CF%85%CE%9C%CE%BF%CE%BD%CF%84%CF%81%CE%AD;);
- <sup>35</sup> Brugmann, G., «Access to Maritime Ports», (2003), σελ.1-9; Churchill, R. R. and Lowe, A. V., «The Law of the Sea», (1983), σελ.46-51;
- <sup>36</sup> Συνεντεύξεις, Πλοιάρχου Δημήτρη Α. Δημητρίου, Ανώτερου Διευθυντή της εταιρείας «Unicom Management Services (Cyprus) Ltd»; Δρ. Αντώνη Μαδέλλα, Ανώτερου Λειτουργού του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου, προϊστάμενος του Τομέα Νομικών Θεμάτων και Εναρμόνισης με το Ευρωπαϊκό Κεκτημένο; Πλοιάρχου Αντρέα Κωνσταντίνου Ανώτερου Επιθεωρητή Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας; Κας Χρύσωσ Δημητρίου, Λειτουργού του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου, προϊστάμενη του Τομέα Νηολογίου και Συναφή Νομικών Θεμάτων.
- <sup>37</sup> Wikipedia, «Accession of Turkey to the European Union», [http://en.wikipedia.org/wiki/Accession\\_of\\_Turkey\\_to\\_the\\_European\\_Union](http://en.wikipedia.org/wiki/Accession_of_Turkey_to_the_European_Union); Wikipedia, «Ankara Agreement», [http://en.wikipedia.org/wiki/Ankara\\_Agreement](http://en.wikipedia.org/wiki/Ankara_Agreement); «Ankara Agreement», <http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=117&l=2>;
- <sup>38</sup> Wikipedia, «Ευρωπαϊκή Ένωση», <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%AE%CE%88%CE%BD%CF%89%CF%83%CE%B7>;
- <sup>39</sup> Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, «Πρόσθετο Πρωτόκολλο», 23/11/1970, [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:11:02:21970A1123\(01\):EL:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:11:02:21970A1123(01):EL:PDF).
- <sup>40</sup> Wikipedia, «Κρίση των Ιμίων», <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%81%CE%AF%CF%83%CE%B7%CF%84%CF%89%CE%BD%CE%99%CE%BC%CE%AF%CF%89%CE%BD>;





- <sup>58</sup> Κανονιστικά Διοικητικά Πράξεις Αριθμός 265, (Ε.Ε., Παρ. ΙΙΙ, Αρ. 1139, ημερ. 04.10.1974).
- <sup>59</sup> Ο Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Προσωρινά Διατάξεις) Νόμος υπ' Αρ. 45/1974 (Ε.Ε., Παρ. Ι, Αρ. 1135 ημερ. 27.09.1974).
- <sup>60</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1988 σελ.2-6
- <sup>61</sup> Ο περί της Συμβάσεως περί του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (Κυρωτικός) Νόμος του 1973 (Ν. 73/73).(Ε.Ε. Αρ. 1045, Παρ. Ι, ημερ. 12.10.1973).
- <sup>62</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1988 σελ.28.
- <sup>63</sup> Stopford M., "Maritime Economics", 3<sup>rd</sup> Edition, (2009), σελ.669-673.
- <sup>64</sup> Ο Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) (Τροποποίηση) Νόμος υπ' Αρ. 57/1986 (Ε.Ε., Παρ. Ι, Αρ. 2142 ημερ. 16.05.1986).
- <sup>65</sup> Mocatta, A.A., Mustill, M.J. and Boyd, S.C. (1974): "Scrutton on Charterparties and Bills of Lading", Eighteenth Edition, σελ.45-49 & Γεωργαντόπουλος Ελ. – Βλάχος Γ.Π. (1997): "Ναυτιλιακή Οικονομική", σελ.489-490.
- <sup>66</sup> «Συμβάσεις Αποφυγής Διπλής Φορολογίας»,  
[http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/intrelations\\_gr/intrelations\\_gr?OpenDocument](http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/intrelations_gr/intrelations_gr?OpenDocument).
- <sup>67</sup> «Κατάλογος Κυπριακής Ναυτιλιακής Νομοθεσίας»,  
<http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/BE5A56938C490D9DC22576C00026C937?OpenDocument>
- <sup>68</sup> «Bernhard Schulte Shipmanagement Maritime Training Centre (Cyprus) Ltd»,  
<http://www.bs-shipmanagement.com/maritime-training/training-centres/cyprus/>.
- <sup>69</sup> Ε.Ε. Αρ. 1770, Παρ. Ι, ημερ. 09.04.1982.
- <sup>70</sup> Ναυτιλιακή Πολιτική 1983 – Εγκύκλιος του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας ημερ. 11.03.1983.
- <sup>71</sup> Ναυτιλιακή Πολιτική 1985 – Εγκύκλιος του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας ημερ. 24.12.1985.
- <sup>72</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1986.
- <sup>73</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1987 σελ.17-18
- <sup>74</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1987 σελ.5-7.
- <sup>75</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1991 σελ.2 & Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1991 σελ.1.
- <sup>76</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1988 σελ.7.
- <sup>77</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1987 σελ.5-6.
- <sup>78</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1990 σελ.6.
- <sup>79</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1991 σελ.6.
- <sup>80</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1992 σελ.3.
- <sup>81</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1997
- <sup>82</sup> «Κατάλογος Κυπριακής Ναυτιλιακής Νομοθεσίας»,  
<http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/BE5A56938C490D9DC22576C00026C937?OpenDocument>
- <sup>83</sup> Ματσουκά Κλεοπάτρα, «Η Ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Προβλήματα, Προοπτικές, Προκλήσεις», σελ.7-9;  
«Σχέσεις Κύπρου – Ευρωπαϊκή Ένωση», [http://www.parliament.cy/parliamentgr/101\\_01\\_01.htm](http://www.parliament.cy/parliamentgr/101_01_01.htm).
- <sup>84</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1989; «Συνέδριο Ναυτιλιακή Κύπρος 2009»,  
<http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/7f35023e46646133c22572fa005207ee/b3a19fb4888672a7c22575fa002b57a1?OpenDocument>
- <sup>85</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1991, σελ.4-5.
- <sup>86</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1992, σελ.3-4.

- <sup>87</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1993, σελ.2.
- <sup>88</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1995-1996, σελ.2; Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1997 σελ.2.
- <sup>89</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1997, σελ.4-6.
- <sup>90</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1997, σελ.5.
- <sup>91</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1990, σελ.4.
- <sup>92</sup> «Σχέσεις Κύπρου – Ευρωπαϊκής Ένωσης», [http://www.parliament.cy/parliamentgr/101\\_01\\_01.htm](http://www.parliament.cy/parliamentgr/101_01_01.htm); «History of Malta, EU Membership», [http://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_Malta](http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Malta).
- <sup>93</sup> Lloyds Register of Shipping World Fleet Statistics 1997 σελ.14.
- <sup>94</sup> «Port State Control», [http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_State\\_Control](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_State_Control).
- <sup>95</sup> Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 1997.
- <sup>96</sup> Lloyds Register of Shipping World Fleet Statistics 1997 σελ.14.
- <sup>97</sup> «Σχέσεις Κύπρου – Ευρωπαϊκής Ένωσης, Αίτηση Ένταξης στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες», [http://www.parliament.cy/parliamentgr/101\\_01\\_04.htm](http://www.parliament.cy/parliamentgr/101_01_04.htm).
- <sup>98</sup> «Σχέσεις Κύπρου – Ευρωπαϊκής Ένωσης, Συνοπτική Παρουσίαση Σχέσεων Κύπρου – Ευρωπαϊκής Ένωσης», [http://www.parliament.cy/parliamentgr/101\\_01\\_01.htm](http://www.parliament.cy/parliamentgr/101_01_01.htm).
- <sup>99</sup> «Σχέσεις Κύπρου – Ευρωπαϊκής Ένωσης, Η Υπογραφή της Συνθήκης Προσχώρησης στην Αθήνα», [http://www.parliament.cy/parliamentgr/101\\_01\\_08.htm](http://www.parliament.cy/parliamentgr/101_01_08.htm).
- <sup>100</sup> «Σχέσεις Κύπρου – Ευρωπαϊκής Ένωσης, Η Επικύρωση της Συνθήκης Προσχώρησης από την Βουλή των Αντιπροσώπων», [http://www.parliament.cy/parliamentgr/101\\_01\\_09.htm](http://www.parliament.cy/parliamentgr/101_01_09.htm).
- <sup>101</sup> «Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης», L236, 2003, <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2003:236:SOM:EL:HTML>.
- <sup>102</sup> Commission of the European Communities, 2005 Turkey Progress Report σελ.40.
- <sup>103</sup> Commission of the European Communities, 2000 Regular Report On Cyprus Progress Towards Accession σελ.55 & 2001 Regular Report On Cyprus Progress Towards Accession σελ.56 & 2002 Regular Report On Cyprus Progress Towards Accession σελ.74. & Comprehensive Monitoring Report On Cyprus Preparations For Membership σελ.28.
- <sup>104</sup> Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2005 σελ.20,21, 2006 σελ.20,21, 2007 σελ.20,21, 2008 σελ.22,23, 2009 σελ.26,27, 2010 σελ.30,31.
- <sup>105</sup> Ε.Ε. Αρ. 3758, Παρ. Ι(Ι), ημερ. 03.10.2003 & Ε.Ε. Αρ. 3851, Παρ. Ι(Ι), ημερ. 30.04.2004 & Ε.Ε. Αρ. 4019, Παρ. Ι(Ι), ημερ. 29.07.2005
- <sup>106</sup> “Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος” - [http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CF%8C%CF%82\\_%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82\\_%CE%A7%CF%8E%CF%81%CE%BF%CF%82](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CE%A7%CF%8E%CF%81%CE%BF%CF%82)
- <sup>107</sup> Ετήσια Έκθεση Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου 2010 σελ.14,15.
- <sup>108</sup> Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις)(Τροποποιητικός) Νόμος του 1999 (Ν. 63(I)/99) & Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) (Τροποποιητικός) (Αρ. 2) Νόμος του 1999 (Ν. 73(I)/99) & Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Φορολογία Υπηρεσιών Πλοιοδιαχείρισης) Κανονισμοί του 2000, (Κ.Δ.Π. 395/2000) & Deloitte, “Shipping Tax Overviews”, Cyprus, σελ.6.
- <sup>109</sup> Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) (Τροποποιητικός) Νόμος του 2003 (Ν. 12(I)/2003) (Ε.Ε. Αρ. 3679, Παρ. Ι(Ι), ημερ. 31.01.2003); Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) Νόμος του 2004 (Ν. 166(I)/2004) (Ε.Ε. Αρ. 3851, Παρ. Ι(Ι), ημερ. 30.04.2004); Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) (Τροποποιητικός) Νόμος του 2007 (Ν. 73(I)/2007) (Ε.Ε. Αρ. 4129, Παρ. Ι(Ι), ημερ. 22.06.2007).
- <sup>110</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2009 σελ.28.
- <sup>111</sup> European Commission, State Aid Register, N 37 / 2010 - Cyprus Tonnage Tax Scheme & “Κρατική ενίσχυση αριθ. N 37/2010 – Κύπρος Θέσπιση καθεστώτος φορολόγησης χωρητικότητας για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές”, [http://ec.europa.eu/eu\\_law/state\\_aids/comp-2010/n037-10.pdf](http://ec.europa.eu/eu_law/state_aids/comp-2010/n037-10.pdf)
- <sup>112</sup> Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Τέλη και Φορολογικές Διατάξεις) Νόμος του 2010 (Ν. 44(I)/2010) (Ε.Ε. Αρ. 4241, Παρ. Ι(Ι), ημερ. 14.05.2010); Η Περί Φορολόγησης Πλοιοκτητών Κυπριακών Πλοίων Γνωστοποίηση του 2010 (Ε.Ε. Αρ. 4444, Παρ. ΙΙΙ(Ι), ημερ. 30.7.2010, Κ.Δ.Π. 352/2010); Η περί Φόρου Χωρητικότητας ( Εργασίες Ρυμούλκησης και Βυθοκόρησης ) Γνωστοποίηση του 2010 (Ε.Ε. Αρ. 4444, Παρ. ΙΙΙ(Ι), ημερ.

- 30.7.2010, Κ.Δ.Π. 353/2010). (βλ. επίσης Διόρθωση, ΕΕ Αρ. 4451, Παρ. ΙΙΙ(Ι), ημερ. 17.09.2010.); Η περί Φόρου Χωρητικότητας (Ορισμός Κοινοτικών Πλοίων) Γνωστοποίηση του 2010 (Ε.Ε. Αρ. 4444, Παρ. ΙΙΙ(Ι), ημερ. 30.7.2010, Κ.Δ.Π. 354/2010); Η περί Φόρου Χωρητικότητας (Ειδικές Διατάξεις Επιβολής και Είσπραξης) Γνωστοποίηση του 2010 (Ε.Ε. Αρ. 4455, Παρ. ΙΙΙ(Ι), ημερ. 15.10.2010, Κ.Δ.Π. 417/2010); Η περί Φόρου Χωρητικότητας Διαχειριστών Πλοίων (Ειδικές Διατάξεις και Απαιτήσεις) Γνωστοποίηση του 2010 (Ε.Ε. Αρ. 4466, Παρ. ΙΙΙ(Ι), ημερ. 17.12.2010, Κ.Δ.Π. 511/2010); Η περί Φόρου Χωρητικότητας (Ειδικές Διατάξεις Υπολογισμού Μεριδίου Κοινοτικών Πλοίων) Γνωστοποίηση του 2010 (Ε.Ε. Αρ. 4469, Παρ. ΙΙΙ(Ι), ημερ. 31.12.2010, Κ.Δ.Π. 536/2010).
- <sup>113</sup> Price Waterhouse Coopers, “Tax Technical Update – New Merchant Shipping Legislation”, <http://www.pwc.com/cy/en/publications/assets/pwc-cy-taxtech-Shipping-May10.pdf>
- <sup>114</sup> Commission of the European Communities, 2000 Regular Report On Cyprus Progress Towards Accession σελ.55 & 2002 Regular Report On Cyprus Progress Towards Accession σελ.74. & Comprehensive Monitoring Report On Cyprus Preparations For Membership σελ.28.
- <sup>115</sup> [http://www.treasury.gov.cy/treasury/treasury.nsf/All/70DC95DAA8339318C2256EEE002E22DC/\\$file/Circular%2006.10.03.pdf?OpenElement](http://www.treasury.gov.cy/treasury/treasury.nsf/All/70DC95DAA8339318C2256EEE002E22DC/$file/Circular%2006.10.03.pdf?OpenElement)
- <sup>116</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2010 σελ.5,6.
- <sup>117</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2010 σελ.6.
- <sup>118</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2010 σελ.12,13,14.
- <sup>119</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2010 σελ.51.
- <sup>120</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1998, Πίνακας σελ.5.
- <sup>121</sup> Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, Εγκύκλιοι Αρ. ΕΕ 23/99 και 14/2009, «Κυβερνητική Πολιτική για την Εγγραφή Πλοίων στο Κυπριακό Νηολόγιο».
- <sup>122</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2000 σελ.2,3.
- <sup>123</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2010, σελ.24,25.
- <sup>124</sup> Ο Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Αναγνώριση και Εξουσιοδότηση Οργανισμών) Νόμο του 2001 (Ν.46(Ι)/2001) όπως τροποποιήθηκε 83(Ι)/2004; Παράρτημα Ευρωπαϊκής Οδηγίας 94/57/ΕΚ.
- <sup>125</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2010, σελ.27, Παράρτημα 10, σελ.59.
- <sup>126</sup> Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 1998 σελ.5, 2004 σελ.14.
- <sup>127</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2006, σελ.18.
- <sup>128</sup> Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 2009, σελ.75
- <sup>129</sup> “ISM Code” - <http://www.imo.org/Publications/PublishingImages/PagesfromEB117E.pdf>
- <sup>130</sup> “ISPS Code” - [http://www.stlucia.gov.lc/nemp/agreements/ISPS\\_Code\\_en.pdf](http://www.stlucia.gov.lc/nemp/agreements/ISPS_Code_en.pdf),  
- [http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Ship\\_and\\_Port\\_Facility\\_Security\\_Code](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Ship_and_Port_Facility_Security_Code)
- <sup>131</sup> Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2004 σελ.12, 2010 σελ.18.
- <sup>132</sup> “EMSA” - [http://en.wikipedia.org/wiki/European\\_Maritime\\_Safety\\_Agency](http://en.wikipedia.org/wiki/European_Maritime_Safety_Agency),  
- [http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/emsa\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/emsa_en.htm);  
EMSA Press Release, 19 November 2010, “EMSA strengthens its network of oil spill recovery vessels in the Eastern Mediterranean”.
- <sup>133</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2010 σελ.38,61.
- <sup>134</sup> Ετήσιες Εκθέσεις Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2003 σελ.24, 2004 σελ.28,29, 2009 σελ.40,41, 2010 σελ.45,46.
- <sup>135</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2010 σελ.26; “Κλιμάκιο Ευρωπαϊκών Θεμάτων, Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων”, [http://www.mcw.gov.cy/mcw/mcw.nsf/mcw45\\_gr/mcw45\\_gr?OpenDocument](http://www.mcw.gov.cy/mcw/mcw.nsf/mcw45_gr/mcw45_gr?OpenDocument)
- <sup>136</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2010 σελ.40,41; “Andreas Chrysostomou, Chairman of the MEPC of IMO”, [http://www.dnv.com/resources/publications/dnv\\_forum/2010/forum\\_1\\_2010/sowingtheseedsofconsensus.asp](http://www.dnv.com/resources/publications/dnv_forum/2010/forum_1_2010/sowingtheseedsofconsensus.asp)

- <sup>137</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2010 σελ.29.
- <sup>138</sup> Ετήσια Έκθεση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου 2010 σελ.7.
- <sup>139</sup> Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, Ετήσια Έκθεση 2010, σελ.7.
- <sup>140</sup> «Second Liberian Civil War», [http://en.wikipedia.org/wiki/Second\\_Liberian\\_Civil\\_War](http://en.wikipedia.org/wiki/Second_Liberian_Civil_War)
- <sup>141</sup> Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 2010; Lloyd's Register of Shipping World Casualty Statistics 2009.
- <sup>142</sup> Συνεντεύξεις, Πλοίαρχου Δημήτρη Α. Δημητρίου, Ανώτερου Διευθυντή της εταιρείας «Unicom Management Services (Cyprus) Ltd»; Πλοίαρχου Αντρεά Κωνσταντίνου Ανώτερου Επιθεωρητή Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας;
- <sup>143</sup> Πετρόπουλος Δήμος, «Ο ρόλος των ανοικτών νηολογίων στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία», 2003, σελ.170-179
- <sup>144</sup> Central Bank of Cyprus, Statistics Department, «Results from the Ship Management Survey», February 2011 and May 2011, - [http://www.centralbank.gov.cy/media/pdf/SM\\_Survey\\_Feb11.pdf](http://www.centralbank.gov.cy/media/pdf/SM_Survey_Feb11.pdf), - [http://www.centralbank.gov.cy/media/pdf/SM\\_Survey\\_May11.pdf](http://www.centralbank.gov.cy/media/pdf/SM_Survey_May11.pdf).
- <sup>145</sup> Βλέπε Παράρτημα III.
- <sup>146</sup> Central Bank of Cyprus, Statistics Department, «Results from the Ship Management Survey», February 2011 and May 2011, - [http://www.centralbank.gov.cy/media/pdf/SM\\_Survey\\_Feb11.pdf](http://www.centralbank.gov.cy/media/pdf/SM_Survey_Feb11.pdf), - [http://www.centralbank.gov.cy/media/pdf/SM\\_Survey\\_May11.pdf](http://www.centralbank.gov.cy/media/pdf/SM_Survey_May11.pdf).
- <sup>147</sup> Wikipedia, «Cypriot Pound», [http://en.wikipedia.org/wiki/Cypriot\\_pound](http://en.wikipedia.org/wiki/Cypriot_pound)
- <sup>148</sup> «Accession of Turkey to the European Union», [http://en.wikipedia.org/wiki/Accession\\_of\\_Turkey\\_to\\_the\\_European\\_Union](http://en.wikipedia.org/wiki/Accession_of_Turkey_to_the_European_Union); «EU Freezes Talks on Turkey Membership», <http://www.independent.co.uk/news/world/europe/eu-freezes-talks-on-turkey-membership-428085.html>.
- <sup>149</sup> «Σύμφωνο Σταθερότητας και Ανάπτυξης», [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/economic\\_governance/sgp/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/economy_finance/economic_governance/sgp/index_el.htm).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ**

- <sup>150</sup> Hanson, J.L., «Economics for Students», σελ.27-33.
- <sup>151</sup> Wikipedia, «Comparative Advantage», [http://en.wikipedia.org/wiki/Comparative\\_advantage](http://en.wikipedia.org/wiki/Comparative_advantage), «Economies of Scale», [http://en.wikipedia.org/wiki/Economies\\_of\\_scale](http://en.wikipedia.org/wiki/Economies_of_scale); «International Trade, The Ricardian Theory of Comparative Advantage», Κεφάλαιο 2, <http://catalog.flatworldknowledge.com/bookhub/reader/28?cid=&e=fwk-61960-ch04####>; Learner, E.E., «Theory and Evidence», (1985); Begg, D., Fischer, S., & Dornbusch, R., «Economics», (1984), σελ.755-759; Γεωργαντόπουλος, Ε. & Βλάχος, Γ.Π., «Ναυτιλιακή Οικονομική», (1997), σελ.586-595; Harvey, J., «Modern Economics», (1983), σελ.132-137.
- <sup>152</sup> Stopford, M., «Maritime Economics», 3<sup>rd</sup> edition, (2009), σελ.50-52.
- <sup>153</sup> Sturme, S.G., UNCTAD, «Manual on Port Management – Transport Economics and Port Administration», «The Role of Maritime Transport in Economic Development», σελ.1-13; Bathurst, J., UNCTAD, «Manual on Port Management – Transport Economics and Port Administration», «The Role of Ports in Economic Development», σελ.35-39.
- <sup>154</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1962, σελ.8.
- <sup>155</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1962, σελ.2-3.
- <sup>156</sup> Συμφωνία μεταξύ Κυπριακής Δημοκρατίας και Διεθνούς Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης της 30<sup>ης</sup> Ιουνίου 1969, Ε.Ε. Αρ.1534, ημερ. 19.09.1969.
- <sup>157</sup> Ε.Ε. Αρ. 1020, Παρ. Ι, ημερ. 22.06.1973; Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Αρ. 12714, ημερ. 05.10.1973 (Ε.Ε. Αρ. 1045, Παρ. IV, Μέρος Ι, ημερ. 12.10.1973).
- <sup>158</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση, 1962 σελ.5,8,11.
- <sup>159</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1963 σελ.4-7,13, 1964 σελ.2-3,5,9, 1965 σελ.2,5,7.
- <sup>160</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1966 σελ.2,4,7, 1967 σελ.2-3,5,7, 1968 σελ.2-3,5,8, 1969 σελ.2-5,7, 1970 σελ.2-3,5,7-8, 1971 σελ.2-5,7-8, 1972 σελ.2-6,8, 1973 σελ.1-4,8-9,40-59.
- <sup>161</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1974, σελ.43-60.
- <sup>162</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1971, σελ.2.

- <sup>163</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1975, σελ.(Ι); Ε.Ε. Αρ. 1395, Παρ. Ι, ημερ. 14.10.77; Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1977 σελ.11,21, 1978 σελ.11.
- <sup>164</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1977 σελ.21, 1978 σελ.11, 1979 σελ.11, 1981 σελ.47.
- <sup>165</sup> Οι περί Αρχής Λιμένων Κύπρου Νόμοι του 1973 έως 1988, Ε.Ε., Παρ. Ι, Αρ. 2367, ημερ. 25.11.88.
- <sup>166</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1987 σελ.26-27, 1985 σελ.41-46, 1983 σελ.16-17, 1978 σελ.21-23.
- <sup>167</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1974, σελ.1.
- <sup>168</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1974, σελ.2.
- <sup>169</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1974, σελ.7-8,46-50.
- <sup>170</sup> Τμήμα Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1975 σελ.9-11,37-42; Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1977 σελ.15-21, 1978 σελ.31.
- <sup>171</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1978, σελ.15-17.
- <sup>172</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1979 σελ.15-17,1980 σελ.15-19, 1981 σελ.33-35, 1982 σελ.13-21, 1983 σελ.45-49, 1984 σελ.31-35, 1985 σελ.37-42, 1986 σελ.18-22.
- <sup>173</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1979, σελ.17, 1982 σελ.21.
- <sup>174</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1987, σελ.12-21.
- <sup>175</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1984 σελ.51-52, 1987 σελ.11; «Wikipedia, Iran-Iraq War», [http://en.wikipedia.org/wiki/Iran%E2%80%93Iraq\\_War](http://en.wikipedia.org/wiki/Iran%E2%80%93Iraq_War); «Wikipedia, Lebanese Civil War», [http://en.wikipedia.org/wiki/Lebanese\\_Civil\\_War](http://en.wikipedia.org/wiki/Lebanese_Civil_War)
- <sup>176</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1985 σελ.14, 1987 σελ.15.
- <sup>177</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1985, σελ.12.
- <sup>178</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 2004 σελ.9-10, 2005 σελ.2008 σελ.51-53.
- <sup>179</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 2004 σελ.21-22, 2010 σελ.3.
- <sup>180</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 2004, σελ.51-52.
- <sup>181</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 2005, σελ.43.
- <sup>182</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 2008, σελ.48.
- <sup>183</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1987, σελ.10-27.
- <sup>184</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1989, σελ.2
- <sup>185</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1989 σελ.2-8, 1990 σελ.10-12.
- <sup>186</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1989 σελ.2, 1991 σελ.4-8, 1992 σελ.10-14, 1994 σελ.8-11, 1995 σελ.9-13, 1996 σελ.6, 1997 σελ.5.
- <sup>187</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 2008, σελ.49.
- <sup>188</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1998 σελ.5, 2004 σελ.25-27,43-49, 2005 σελ.38, 2006 σελ.41, 2007 σελ.41, 2008 σελ.18, 2009 σελ.15, 2010 σελ.10,23.
- <sup>189</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1988 σελ.11-13, 1990 σελ.10-12, 1991 σελ.6-8, 1992 σελ.10-14, 1993 σελ.16.
- <sup>190</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1994 σελ.11-12, 2004 σελ.28, 2010 σελ.24.
- <sup>191</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 2007 σελ.43, 2008 σελ.22, 2009 σελ.37.
- <sup>192</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1994, σελ.12.
- <sup>193</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1993 σελ.14, 1994 σελ.7-8, 1995 σελ.14.
- <sup>194</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1989, σελ.4
- <sup>195</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 1990 σελ.12, 2008 σελ.6.
- <sup>196</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1995, σελ.6-7,14
- <sup>197</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1988, σελ.12.
- <sup>198</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1997, σελ.5
- <sup>199</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση, 1991, σελ.10, 1995 σελ.15.
- <sup>200</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1992, σελ.15-16
- <sup>201</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσιες Εκθέσεις, 2004 σελ.45-46, 2005 σελ.43, 2006 σελ.49, 2007 σελ.49, 2010 σελ.27.
- <sup>202</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 2005, σελ.44.
- <sup>203</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 2004, σελ.45-46.
- <sup>204</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Ετήσια Έκθεση 1999, σελ.15

- 
- <sup>205</sup> «Malta FreePort», Container Terminal Traffic,  
<http://www.maltafreeport.com.mt/freeport/content.aspx?id=107940>.
- <sup>206</sup> Οι περί Αρχής Λιμένων Κύπρου (Καταβλητέα Δικαιώματα) Κανονισμοί του 1976 μέχρι 2010, σελ 1-36
- <sup>207</sup> Συνέντευξη Διευθυντή του λιμανιού της Λεμεσού Πλοίαρχο κ. Χρήστο Μάτση.
- <sup>208</sup> Συνέντευξη Διευθυντή του λιμανιού της Λεμεσού Πλοίαρχο κ. Χρήστο Μάτση.
- <sup>209</sup> Συνέντευξη Διευθύνοντα Συμβούλου της εταιρείας πετρέλευσης πλοίων «Island Oil Ltd» κ. Χρυσόστομο Παπαβασιλείου
- <sup>210</sup> Συνέντευξη Διευθύνοντα Συμβούλου της εταιρείας πετρέλευσης πλοίων «Island Oil Ltd» κ. Χρυσόστομο Παπαβασιλείου; Συνέντευξη με πρόεδρο συνδέσμου ναυτικών πρακτόρων Κύπρου και Διευθύνων Σύμβουλο της εταιρείας «Shoham Shipping Ltd» κ. Χριστάκη Παπαβασιλείου.
- <sup>211</sup> Συνέντευξη Διευθύνοντα Συμβούλου της εταιρείας πετρέλευσης πλοίων «Island Oil Ltd» κ. Χρυσόστομο Παπαβασιλείου; Συνέντευξη με πρόεδρο συνδέσμου ναυτικών πρακτόρων Κύπρου και Διευθύνων Σύμβουλο της εταιρείας «Shoham Shipping Ltd» κ. Χριστάκη Παπαβασιλείου.
- <sup>212</sup> Συνέντευξη Διευθύνοντα Συμβούλου της εταιρείας πετρέλευσης πλοίων «Island Oil Ltd» κ. Χρυσόστομο Παπαβασιλείου.