

**ΤΕΙ ΠΑΤΡΩΝ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ ΧΘΕΣ, ΣΗΜΕΡΑ, ΑΥΡΙΟ. ΡΟΛΟΣ  
ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΛΕΥΣΗ. ΤΑ  
ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΤΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ  
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.**



*«Έχουμε γη και πατρίδα , όταν έχουμε πλοία και θάλασσα»  
ΗΡΟΔΟΤΟΣ*

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΓΚΟΤΣΟΠΟΥΛΟΥ ΕΥΘΥΜΙΑ ΑΜ:4695  
ΓΚΟΤΣΟΠΟΥΛΟΥ ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΑΜ:4713**

**ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΔΡ. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ**

**ΠΑΤΡΑ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2008**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

- ✓ Ναυτιλία – Ιστορική αναδρομή των αγώνων του έθνους Σελ 4
- ✓ Ναυτιλία του Σήμερα Σελ 8
- ✓ Ποντοπόρος Ναυτιλία Σελ 11
- ✓ Η διεθνής δραστηριότητα και οι ασχολούμενοι με την εμπορική της ναυτιλία. Σελ 13
- ✓ Η συμβολή του Ελληνικού κράτους στη δημιουργία της μεγάλης εμπορικής ναυτιλίας. Σελ 14
- ✓ Η ποιότητα της Ελληνικής ναυτιλίας. Σελ 15

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

- ✓ Τα ελληνικά επιβατικά πλοία. Σελ 18
- ✓ Super Fast Ferries Σελ 20
- ✓ Minoan Lines Σελ 24
- ✓ Κρουαζιέρες Σελ 27
- ✓ Αναγέννηση της ελληνικής κρουαζιέρας Σελ 33
- ✓ Οι ναύλοι και τα κρουαζιερόπλοια. Σελ 34
- ✓ Τα δίδυμα κρουαζιερόπλοια. Σελ 35
- ✓ Όροι ταξιδιού Σελ 38
- ✓ Το πρόβλημα του cabotage Σελ 42

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

- ✓ Λιμάνια Ελλάδος Σελ 44
- ✓ Πειραιάς Σελ 46
- ✓ Θεσ/νικη Σελ 51
- ✓ Πάτρα Σελ 55
- ✓ Ηράκλειο Σελ 62
- ✓ Ηγουμενίτσα Σελ 67
- ✓ Λαύριο Σελ 72
- ✓ Ελευσίνα Σελ 75
- ✓ Ραφήνα Σελ 78
- ✓ Βόλος Σελ 82
- ✓ Καβάλα Σελ 87
- ✓ Αλεξανδρούπολη Σελ 90
- ✓ Κέρκυρα Σελ 93
- ✓ Μαρίνες Σελ 96
- ✓ Υδροπλάνα Σελ 104

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

✓ Η νέα εποχή για την ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας	Σελ 107
✓ Οι κεντρικοί άξονες	Σελ 107
✓ Ασφάλεια ναυσιπλοΐας	Σελ 107
✓ Πρόληψη ατυχημάτων και προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος	Σελ 108
✓ Βελτίωση λιμενικής υποδομής και λιμενικών υπηρεσιών	Σελ 109
✓ Ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού	Σελ 110
✓ Διασφάλιση του κοινωνικού χαρακτήρα της ακτοπλοΐας	Σελ 110
✓ Ανάπτυξης και προστασία ανθρωπίνων πόρων	Σελ 111
✓ Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος	Σελ 112
✓ Διεθνείς και Ευρωπαϊκή συνεργασία	Σελ 113
✓ Δημόσια διοίκηση του τομέα	Σελ 114
✓ E- shipping	Σελ 114
✓ Καράβια και internet	Σελ 117
✓ Δορυφόροι	Σελ 117
✓ Internet & e-mail εν πλώ	Σελ 118
✓ Ναυτιλιακό e-commerce	Σελ 119

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

✓ Η ελληνική ναυτιλία εκσυγχρονίζεται	Σελ 121
✓ Αφίξεις τουριστών	Σελ 129

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6-ΕΠΙΛΟΓΟΣ

✓ Η ναυτιλία του μέλλοντος	Σελ 136
✓ Swot ανάλυση	Σελ 139
✓ Προβληματισμοί και προτάσεις	Σελ 145
✓ Συμπεράσματα	Σελ 149
✓ Βιβλιογραφία	Σελ 151

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### 1.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΤΟΥ ΕΘΝΟΥΣ

Στον Αγώνα για την εθνική ανεξαρτησία, οι ναυτικοί μας είτε σαν καπετάνιοι είτε σαν πληρώματα πάντα είχαν για σκοπό, με ποιο τρόπο θα βλέπανε την Ελλάδα ελεύθερη. Για αυτό προσπαθούσαν θέτοντας ακόμα όχι μόνο τα χρήματα που προέρχονταν από την σκληρή ζωή της θάλασσας αλλά και την ίδια τους την ζωή στην διάθεση της πατρίδας. Όλοι μας πρέπει να γνωρίζουμε ορισμένες πληροφορίες για τους ονομαστούς «καπεταναίους» της θάλασσας στον αγώνα του 1821.

Για την Ναυτιλία του τότε, πρέπει να γνωρίσουμε ορισμένες καθοριστικές ενέργειες των καπεταναίων του Αγώνα που ήταν χαρακτηριστικές και ιδιαίτερα των:

#### Ø ΜΙΑΟΥΛΗΣ :

που ίσως ήταν η μεγαλύτερη προσωπικότητα και νομίζουμε ότι δύσκολα θα βρίσκουμε παρόμοια. Ο Μιαούλης ήταν ο πρωτεργάτης της νίκης στην Ναυμαχία του Γέροντα όπου με λιγοστά ελληνικά караβάκια μαζί με τα πληρώματα τους έκαναν την περίτρανη αυτή νίκη. Και για να θυμόμαστε ορισμένες στιγμές που έζησαν, όπως κατά την διάρκεια της ναυμαχίας έπεσε μια τουρκική μπάλα από κανόνι μέσα στο



τσουκάλι που έβραζε φασολάδα και τους είπε θα την φάμε και αυτήν όπως και τα καράβια τους που ήταν υπεροπλισμένα.

Ø ΚΑΝΑΡΗΣ:

που προσευχόταν θερμά και νήστευε μ' όλο πλήρωμα του μπουρλότου πριν να δώσει τον αγώνα του. Την παραμονή πηγαίνανε στην εκκλησιά άκουγαν την λειτουργία και μετά κοινωνούσαν.

Ø ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ:

που πήγαινε στην Παναγιά της Ύδρας στο θρυλικό Μοναστήρι του, και ταπεινά μαζί με το πλήρωμα του ευχαριστούσε για τις νίκες του.

Ø ΣΑΧΤΟΥΡΗΣ:

όταν χαλούσε ο κόσμος στις ναυμαχίες, εμπύχωνε τους νέους ναύτες δίνοντας θάρρος και συμβουλές και κατά την διάρκεια του αγώνα και τους. Οι συμβουλές βασίζονταν στα θέματα που έπρεπε να προσέχουν λόγω της απειρίας τους και του ενθουσιασμού τους.

Για να καταδείξουμε την ανεκτίμητη συμβολή της εμπορικής μας Ναυτιλίας στην Εθνική ισχύ και άμυνα της χώρας μας, θα αναφερθώ πολύ συνοπτικά στα σχετικά γεγονότα της νεότερης Ελληνικής ιστορίας, αλλά και στα σημερινά ναυτιλιακά δρώμενα και τις προοπτικές του μέλλοντος .

Ø Την εποχή της Τουρκοκρατίας οι Τούρκοι εκμεταλλευόμενοι τη ναυτοσύνη των νησιωτών μας ναυτολογούσαν στα πλοία τους δια της βίας Έλληνες για ένα έτος η και περισσότερο. Αυτό όμως τους έγινε μπουμέρανγκ γιατί οι Έλληνες αποκτώντας ναυτική εμπειρία άρχισαν σιγά - σιγά να αξιοποιούν το εμπορικό τους δαιμόνιο και να διεισδύουν στο θαλάσσιο εμπόριο της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας με δικά τους ιστιοφόρα σκάφη. Σε αυτό το ξεκίνημα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας συνέβαλε και η συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζί προσφέροντας την προστασία της Ρωσικής σημαίας. Το Γαλαξίδι, η Ύδρα, οι Σπέτσες, τα Ψαρά, η Κάσος, η Μύκονος, η Άνδρος και άλλα νησιά εξελίχθηκαν βαθμιαία σε μικρές ναυτικές δυνάμεις. Την εποχή εκείνη η διαφορά μεταξύ εμπορικών και πολεμικών πλοίων δεν ήταν μεγάλη, γιατί τα περισσότερα εμπορικά ήταν εξοπλισμένα με κανόνια και άλλο οπλισμό για να μπορούν να αντιμετωπίσουν τα πειρατικά πλοία, που ελυμαίνοντο τις θάλασσες της Μεσογείου.

Ø Με την έκρηξη της επανάστασης του 1821 περισσότερα από 200 εμπορικά σκάφη των νησιωτών μας μετατράπηκαν σε πολεμικά και ρίχτηκαν στον αγώνα, προκαλώντας σοβαρά πλήγματα στις ισχυρές τουρκικές αρμάδες. Παράλληλα πέτυχαν να ανεφοδιάζουν τις εξεγερμένες περιοχές με πυρομαχικά και τρόφιμα και να αναπτρώνουν το ηθικό των αδελφών αγωνιστών της στεριάς με τις πολεμικές τους επιτυχίες (*νικηφόρες ναυμαχίες, πυρπολισμοί φρεγατών, κλπ.*). Ιδιαίτερα τα μικρά πυρπολικά σκάφη (*μπουρλότα*) των τολμηρών Ελλήνων ναυτικών προξενούσαν τόσες σοβαρές απώλειες στα εχθρικά πλοία μεγάλης πολεμικής ισχύος, ώστε να γίνουν ο φόβος και ο τρόμος των Τουρκικών πληρωμάτων. Ενδεικτικά μόνο αναφέρω την πυρπόληση στη Χίο από τον

Κωνσταντίνο Κανάρη της Τουρκικής ναυαρχίδας των 84 κανονιών και των 2000 ανδρών, που παρέσυρε στον υγρό τάφο σχεδόν όλο το πλήρωμα χωρίς να υπάρξει ελληνική απώλεια. Τα πλήγματα κατά των εχθρικών πλοίων ήταν τόσο μεγάλα, που πολλές φορές αναγκάζονταν να αναστέλλουν την προσέγγισή τους στα ελληνικά λιμάνια με συνέπεια να καθυστερεί ο ανεφοδιασμός του Τουρκικού στρατού με πολεμοφόδια και τρόφιμα. Ότι ζούμε σήμερα ελεύθεροι το οφείλομε σε μεγάλο βαθμό στο γεγονός ότι την ώρα της εθνικής εξέγερσης οι караβοκύρηδες πρόσφεραν τα πλοία τους στον αγώνα και οι τολμηροί καπετάνιοι και ναύτες μεταμορφώθηκαν σε ναυμάχους και μπουρλοτιέρηδες, προκαλώντας μεγάλες απώλειες στους ισχυρούς τουρκικούς και αιγυπτιακούς στόλους.

Ø Στη διάρκεια του Β΄ παγκοσμίου πολέμου ο Ελληνικός εμπορικός στόλος αποτελούμενος από 600 περίπου πλοία επιτάχθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση η οποία στη συνέχεια τον χρονοναύλωσε στους Βρετανούς για να χρησιμοποιηθεί στην εξυπηρέτηση των συμμαχικών αναγκών, κυρίως σε νηοπομπές του Ατλαντικού ωκεανού μεταξύ Μ. Βρετανίας και Η.Π.Α. Στη διάρκεια αυτού του πολέμου η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία θυσίασε τα πλοία της δύναμής της και 4.000 Έλληνες ναυτικούς (**2.000 νεκρούς στα βάθη των ωκεανών και άλλους τόσους ισόβια αναπήρους**). Επί πλέον περισσότεροι από 150 άνδρες παραφρόνησαν εξ αιτίας της φρίκης των τορπιλισμών των πλοίων τους. Επειδή τα ψυχρά νούμερα δεν απεικονίζουν την πραγματική φρίκη του ναυτικού πολέμου, θα αναφέρω εδώ ένα μόνο δραματικό περιστατικό που έζησε το πλήρωμα του φορτηγού πλοίου ΠΗΛΕΑΣ. «Τη νύκτα της 13/3/1944 το πλοίο αυτό τορπιλίσθηκε στον Ατλαντικό Ωκεανό από το Γερμανικό υποβρύχιο U852. Όσοι από το πλήρωμα διασώθηκαν επιβιβάσθηκαν στις σχεδίες του πλοίου.

Τότε ο κυβερνήτης του υποβρυχίου διέταξε εν ψυχρώ να τους πολυβολήσουν και να ρίξουν εναντίον τους χειροβομβίδες για να εξαφανίσουν τα ίχνη τους. Οι Έλληνες ναυτικοί προσπάθησαν απεγνωσμένα να σωθούν, αλλά οι περισσότεροι δεν τα κατάφεραν. Από τα 40 μέλη του πληρώματος διασώθηκαν μόνον τρεις. Αυτοί αφού ταλαιπωρήθηκαν αφάνταστα επί 36 ημέρες πάνω σε μία σκεδιά και κάτω από το δυνατό ήλιο του Ισημερινού, τελικά διασώθηκαν από διερχόμενο εμπορικό πλοίο. Όμως οι νεκροί του ΠΗΛΕΑ πήραν την εκδίκησή τους, γιατί αργότερα το δικαστήριο εγκληματιών πολέμου της Νυρεμβέργης δίκασε τον κυβερνήτη του υποβρυχίου Πλωτάρχη Erick Wilhem και με τη μαρτυρία του διασωθέντος υποπλοιάρχου Αντώνη Λιώση τον καταδίκασε σε θάνατο». Παρόμοιες ναυτικές τραγωδίες υπήρξαν πάρα πολλές, γιατί δυστυχώς τα εμπορικά πλοία εδέχοντο παθητικά τις εχθρικές επιθέσεις χωρίς να μπορούν να αμυνθούν.

Ø Μετά τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο η ναυτιλία των Ελλήνων αναγεννήθηκε με την αγορά από τις Η.Π.Α. 100 φορτηγών πλοίων τύπου « Λίμπερτυ » και αγωνιζόμενη σκληρά στο διεθνή θαλάσσιο στίβο εξελίχθηκε στο σημερινό κολοσσό της πρώτης Ναυτιλίας στον κόσμο, ξεπερνώντας τους στόλους των Η.Π.Α., της Μ. Βρετανίας, της Ιαπωνίας, της Ρωσίας κ.α.

## **1.2 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ.**

### **Μια ισχυρή παγκόσμια δύναμη.**

Σήμερα η Ελληνόκτητη Ναυτιλία (πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία) είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου, διατηρώντας



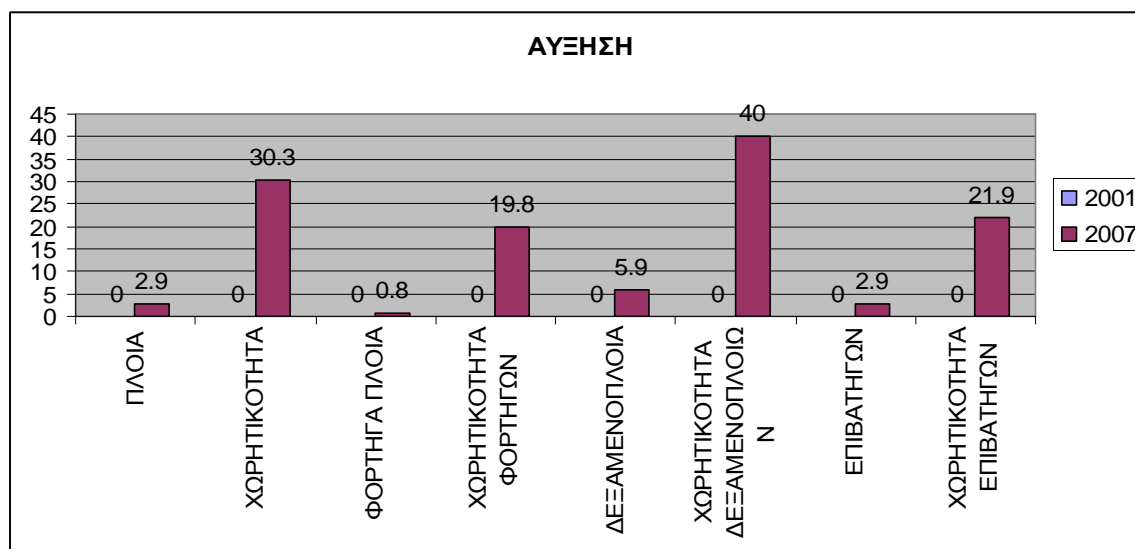
στόλο 3.027 πλοίων όλων των τύπων (άνω των 1.000 gt), συνολικής χωρητικότητας 163.394.000 τόνους, αριθμός που μεταφράζεται στο 18,02% της Παγκόσμιας Ναυτιλιακής χωρητικότητας. Η υπό Ελληνική σημαία ναυτιλία, παραμένει επί σειρά δεκαετιών στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, διατηρώντας το 5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, κατατάσσεται δε σήμερα στην τέταρτη θέση παγκοσμίως. Υπό Ελληνική σημαία είναι σχεδόν 709 μεγάλα πλοία και υπό ξένες σημαίες ( Κύπρου, Λιβερίας, Μάλτας κλπ.) περισσότερα από 2.318 πλοία.

Τα υπό Ελληνική σημαία πλοία αντιπροσωπεύουν περίπου το 40% όλων των στόλων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εάν σε αυτά προστεθούν και τα Ελληνόκτητα πλοία υπό σημαίες Κύπρου και Μάλτας τότε το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο 60%. Αν αναλογισθούμε ότι περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και το 40% του ενδοκοινοτικού εμπορίου διεξάγεται με θαλάσσιες μεταφορές, μπορούμε να κατανοήσουμε την ισχυρή διεθνή παρουσία του Ελληνικού ονόματος στον Παγκόσμιο και Ευρωπαϊκό οικονομικό στίβο.

Το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2001– Μάιος 2007 σημειώθηκε

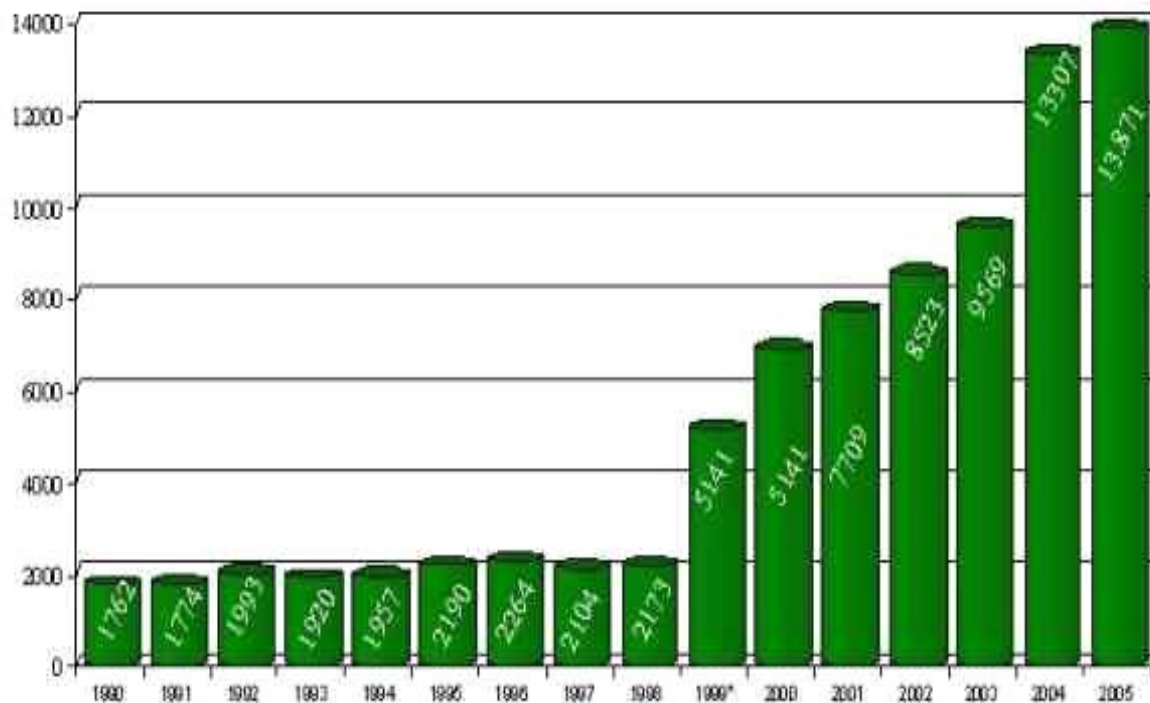
- Ø Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 2,9%
- Ø Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 30,3%
- Ø Αύξηση των φορτηγών πλοίων κατά 0,8%
- Ø Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 19,8%
- Ø Αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 5,9%
- Ø Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 40,0%
- Ø Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 2,9%

Ø Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 21,9%



Ως προς την εθνική μας οικονομία αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία απασχολεί σήμερα σχεδόν 50.000 Έλληνες ναυτικούς και 100.000 Έλληνες εργαζόμενους σε ναυτιλιακά γραφεία και άλλα παραναυτιλιακά επαγγέλματα (ναυλομεσίτες, δικηγόροι, τραπεζικοί κλπ.). Δυστυχώς ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών και ιδίως των κατωτέρων πληρωμάτων που απασχολούνται σε πλοία του εξωτερικού συνεχώς μειώνεται. Πριν από 30 χρόνια ήταν σχεδόν διπλάσιος.

Αυτή η μείωση οφείλεται, αφ' ενός μεν στη μεγάλη προσφορά χαμηλόμισθων αλλοδαπών κατωτέρων πληρωμάτων, αφ' ετέρου δε στη στροφή των νέων προς επαγγέλματα της στεριάς, που είναι πιο ελαφρά από το σκληρό επάγγελμα του ναυτικού. Γι' αυτό απαιτείται διαρκής φροντίδα της Πολιτείας για ώθηση των ανέργων νέων προς το ναυτικό επάγγελμα που αμείβεται σχετικώς καλά, ώστε να μην αφελλητισθούν τα πλοία του εξωτερικού.



Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται συνεχής αύξηση του εισαγόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος, το οποίο έχει ξεπεράσει το τουριστικό συνάλλαγμα. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος το έτος 2005 οι εισφορές ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα μας ξεπέρασαν τα 13,8 δισεκατομμύρια ευρώ. (Εξέλιξη Εισρεύσαντος Ναυτιλιακού Συναλλάγματος για την περίοδο 1990-2005)

### 1.3 Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ποντοπόρος Ελληνική ναυτιλία ασχολείται με τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Εκτιμάται ότι το 95% της δυναμικότητας της εξυπηρετεί τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών και συνεπώς η επιβίωσή της εξαρτάται αποκλειστικά από τη διεθνή ανταγωνιστικότητά της, καθώς και τις ναυτιλιακές πολιτικές που ακολουθούν άλλες χώρες.

Η ποντοπόρος ναυτιλία το 2005 προσέφερε στην Εθνική οικονομία 13,8 δις ΕΥΡΩ, ποσό πού αντιστοιχεί στο 7% του ΑΕΠ, καλύπτοντας έτσι το 37.3% του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Είναι πιθανώς ή

μεγαλύτερη πηγή εσόδων για την Εθνική οικονομία. Από αυτά υπολογίζεται ότι περίπου 4 δις ΕΥΡΩ επενδύθηκαν στην Ελλάδα. Τα δημόσια έσοδα από τις εισροές αυτές της ναυτιλίας ήταν της τάξεως των 2.3 δις ΕΥΡΩ αντιπροσωπεύοντας το 5% των καθαρών εσόδων του τακτικού προϋπολογισμού. Οι άμεσα εργαζόμενοι στην ναυτιλία ανήρχοντο σε 50.000 περίπου ενώ οι έμμεσα εξαρτώμενοι σε 250.000 περίπου.

Το 2005 ήταν χρονιά πολλών συζητήσεων για την βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας και της ανταγωνιστικότητας της υπό Ελληνική σημαία ναυτιλίας σε όλους τους τομείς. Υπήρξαν κάποιες θετικές κινήσεις εκσυγχρονισμού αλλά χρειάζονται πολύ περισσότερες να γίνουν άμεσα.

Η αυγή του 21ου αιώνα βρίσκει την Ελληνόκτητη Ναυτιλία σε ανοδική πορεία. Όμως, ενώ ο στόλος των ποντοπόρων πλοίων αυξάνει σε αριθμό και χωρητικότητα, αντίθετα, το εθνικό νηολόγιο συνεχώς συρρικνώνεται. Η κυβέρνηση, , ισχυρίζεται ότι έχει ως στόχο την επιστροφή των ποντοπόρων πλοίων στην Ελληνική Σημαία. Εντούτοις, τα τελευταία χρόνια, με την πολιτική της, οδήγησε ένα τεράστιο αριθμό πλοίων στην υποστολή της Ελληνικής σημαίας. Η κυβέρνηση επιμένει, την εποχή της παγκοσμιοποίησης, να διατηρεί μη ανταγωνιστικά πλαίσια λειτουργίας της ναυτιλίας στην χώρα μας. Οι συνέπειες είναι, λιγότερα πλοία με Ελληνική σημαία και ως εκ τούτου απώλεια θέσεων εργασίας τόσο στα πλοία, όσο κυρίως στις θέσεις υψηλής προστιθέμενης αξίας στη στεριά, που σχετίζονται με τις ναυλώσεις, ασφάλειες, νομικές και χρηματοοικονομικές υπηρεσίες κ.λ.π. Η Ελλάδα πρέπει να αποκτήσει άμεσα ανταγωνιστικό νηολόγιο, να εκσυγχρονίσει την Ναυτική Εκπαίδευση, να προσαρμόσει το φορολογικό πλαίσιο σε ανταγωνιστικότερα πλαίσια, να βελτιώσει σημαντικά την λιμενική

υποδομή της, να αντιμετωπίσει στα πλαίσια της ασφαλιστικής μεταρρύθμισης την κακή κατάσταση που βρίσκεται το Ν.Α.Τ. Η διατήρηση της πρώτης θέσης στην παγκόσμια αγορά, απαιτεί γενναίες αποφάσεις. Η σημερινή εικόνα του κλάδου είναι κάπως προβληματική με το διεθνοποιημένο ανταγωνισμό και τις πολυσχιδείς εταιρικές δραστηριότητες να έχουν αφήσει τα σημάδια τους. Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί, αναμφισβήτητα, έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Κατέχοντας το 16% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση διεθνώς στο ναυτιλιακό κλάδο - έναν κλάδο εξαιρετικά ανταγωνιστικό και σημαντικό (καθώς διακινεί το 95% του παγκοσμίου εμπορίου). Κύριο πρόβλημα της ελληνικού εμπορικού στόλου είναι η μεγάλη ηλικία των πλοίων του. Ο εντεινόμενος ανταγωνισμός προερχόμενος κυρίως από τις οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις, οδήγησε τους Έλληνες εφοπλιστές να αλλάξουν πλεύση και να αρχίζουν την ανανέωση του στόλου. Ιδιαίτερο ρόλο σε αυτό έπαιξε και η διετία 2003-2004 όπου η αύξηση των προσόδων και των κερδών ήταν εκπληκτική. Έτσι, σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος και την ανάλυση που έχει δημοσιεύσει για τον κλάδο, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου έπεσε στα 15,3 έτη το 2006 από τα 20,3 έτη το 2000.

Η ποντοπόρος Ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο, με οικονομικό, κοινωνικό και εθνικό αντίκρισμα, που πολλά έχει προσφέρει στη χώρα και πολλά μπορεί να προσφέρει και στο μέλλον.

#### **1.4 Η διεθνή δραστηριότητα και οι ασχολούμενοι με την εμπορική της Ναυτιλία.**

Σήμερα η μικρή μας χώρα δεν έχει να επιδείξει σημαντική διεθνή δραστηριότητα, εκτός από την εμπορική της Ναυτιλία που μεταφέρει την Ελληνική σημαία και στις πέντε Ηπείρους της Υδρογείου. Επί σειρά

ετών υπάρχει εποικοδομητική συνεργασία των τριών παραγόντων της Ναυτιλίας μας, δηλαδή εφοπλιστών, ναυτικών και κράτους. Σε σχέση με άλλους κλάδους της οικονομίας που υπάρχουν μεγάλες εντάσεις μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων, στη ναυτιλία υπάρχει σχετική εργασιακή ειρήνη μεταξύ εφοπλιστών και ναυτικών.

Οι μεν Έλληνες εφοπλιστές με τη διορατικότητα, ευελιξία και δραστηριότητα που τους χαρακτηρίζει αντιμετωπίζουν επιτυχώς τον σκληρό διεθνή ανταγωνισμό, οι δε Έλληνες αξιωματικοί εμπορικού ναυτικού προικισμένοι με απaráμιλλη ναυτοσύνη και εργατικότητα ταξιδεύουν με ασφάλεια τα Ελληνόκτητα πλοία στα πιο απρόσιτα μέρη του πλανήτη μας. Δεν είναι υπερβολή αυτό που λέγεται, ότι δηλαδή « οι Έλληνες ναυτικοί κερδίζουν το ψωμί τους με ιδρώτα και αίμα », γιατί το ναυτικό επάγγελμα είναι πολύ σκληρό.

### **1.5 Η συμβολή του Ελληνικού κράτους, στη δημιουργία της μεγάλης εμπορικής ναυτιλίας.**

Αξιοσημείωτη είναι και η συμβολή του Ελληνικού κράτους στη δημιουργία της μεγάλης ναυτιλίας μας με τη σωστή διοίκηση και προστασία της που ασκείται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το οποίο είναι στελεχωμένο από το Λιμενικό Σώμα, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Δυστυχώς λίγοι Έλληνες γνωρίζουν ότι το Λιμενικό Σώμα εκτός από τις ασκούμενες στην Ελληνική επικράτεια αρμοδιότητές του (εποπτεία ακτοπλοΐας, λιμενική αστυνομία, ασφάλεια ναυσιπλοΐας, προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος, αποτροπή λαθρομετανάστευσης και τρομοκρατικών ενεργειών, κλπ.) είναι επιφορτισμένο και με άλλες πολύ σημαντικές αρμοδιότητες στο διεθνή χώρο (Προξενικά Λιμεναρχεία, ενεργός συμμετοχή σε διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, άσκηση επωφελούς για τα ελληνικά

συμφέροντα ναυτιλιακής πολιτικής κλπ.), που σκοπό έχουν την επί 24ώρου βάσεως συνδρομή στο Ελληνικό πλοίο και τον Έλληνα ναυτικό προς επίλυση των ποικίλων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν. Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. ανταποκρίνονται πλήρως στην πολυποίκιλη αποστολή τους, γιατί συνδυάζουν πανεπιστημιακή μόρφωση και ναυτική εκπαίδευση.

Η παγκοσμιοποιημένη εμπορική ναυτιλία λειτουργεί με κανόνες ελευθέρου και θεμιτού ανταγωνισμού, πλην ολίγων προστατευτικών εξαιρέσεων ορισμένων κρατών. Όμως οι κανονισμοί ασφαλείας που διέπουν τα πλοία είναι υποχρεωτικοί και κοινοί για όλες τις σημαίες και καθορίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό γνωστό ως I.M.O. (International Maritime Organization) που εδρεύει στο Λονδίνο και στον οποίο μετέχουν όλα τα ναυτικά κράτη της υδρογείου. Σήμερα Γενικός Γραμματέας του σημαντικού αυτού Οργανισμού του Ο.Η.Ε. είναι πρώην Αξιωματικός Λ.Σ, που εκλέχθηκε πριν 1 1/2 χρόνο με συντριπτική πλειοψηφία των ναυτικών κρατών. Επιπλέον των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών του I.M.O. ισχύουν και συμπληρωματικοί κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα πλοία των χωρών που ανήκουν σε αυτήν.

## **1.6 Η ποιότητα της Ελληνικής ναυτιλίας.**

Χρόνο με το χρόνο η ποιότητα της Ελληνικής ναυτιλίας βελτιώνεται σε θέματα ασφαλείας και ενδιαίτησης επιβατών και πληρωμάτων. Πολύς κόσμος όμως έχει αντίθετη άποψη επηρεασμένος από τη δικαιολογημένη συγκινησιακή φόρτιση που προκαλούν ορισμένα ναυτικά ατυχήματα και την ανεύθυνη παρουσίασή τους από τα Μ.Μ.Ε. προς εντυπωσιασμό της κοινής γνώμης. Όμως δεν είναι δυνατό να κινούνται μεταφορικά μέσα ( πλοία, αυτοκίνητα, αεροπλάνα, τραίνα ) χωρίς να υπάρχουν καθόλου ατυχήματα, τα περισσότερα των οποίων οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος. Τα υπεύθυνα στατιστικά στοιχεία

δείχνουν ότι τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία είναι από τα ασφαλέστερα στον κόσμο. Συγκεκριμένα στο διάστημα των τελευταίων 50 ετών συνέβησαν στην Ελλάδα 5 θανατηφόρα ατυχήματα επιβατηγών πλοίων με 331 θύματα συνολικώς . (Ε/Γ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ, JUPITER. ΠΗΓΑΣΟΣ και EXPRESS SAMINA με 217, 28, 4, 1 και 81 θύματα αντιστοίχως). Αν λάβουμε υπόψη ότι στο ίδιο χρονικό διάστημα μεταφέρθηκαν με τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία περισσότεροι από 500.000.000 επιβάτες και ότι αναλογικώς σε ξένες χώρες οι απώλειες είναι πολύ μεγαλύτερες, τότε συμπεραίνουμε ότι τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία είναι από τα ασφαλέστερα στον κόσμο. Στην Ελλάδα το πιο ανασφαλές μεταφορικό μέσο είναι το αυτοκίνητο, αφού σκοτώνονται ετησίως περισσότερα από δύο χιλιάδες άτομα. Από σχετική μελέτη του Πολυτεχνείου προκύπτει ότι κινδυνεύουμε να σκοτωθούμε 1000 φορές περισσότερο ταξιδεύοντας με αυτοκίνητο παρά με πλοίο.

Ακρογωνιαίος λίθος της ασκούμενης από το Υ.Ε.Ν. Ναυτιλιακής Πολιτικής προς προσέλκυση πλοίων του εξωτερικού στην Ελληνική σημαία είναι δύο βασικά νομοθετήματα που έχουν συνταγματική κατοχύρωση και δεν μπορούν να τροποποιηθούν με νεότερους νόμους, παρά μόνο με αναθεώρηση του συντάγματος. Πρόκειται για το Νόμο 2687/1953 περί προστασίας εισαγομένων στην Ελλάδα κεφαλαίων υπό μορφή πλοίων και το Νόμο 27/1975 περί φορολογίας των πλοίων, που εξασφαλίζουν σταθερότητα στην οικονομική τους εκμετάλλευση. Εάν δεν υπήρχαν αυτοί οι συνταγματικώς κατοχυρωμένοι νόμοι, είναι αμφίβολο εάν θα υπήρχαν πλοία διεθνών μεταφορών υπό Ελληνική σημαία.

Οι προοπτικές για το μέλλον της ναυτιλίας μας είναι πολύ ευοίωνο, δεδομένου ότι οι επενδυτική δραστηριότητα του Ελληνικού εφοπλισμού είναι εντυπωσιακή. Συγκεκριμένα υπάρχουν σήμερα παραγγελίες στα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου για τη ναυπήγηση πλέον των 300



μεγάλων πλοίων (φορηγών, δεξαμενόπλοιων κλπ.) κόστους 7 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Οι επενδύσεις αυτές δανειοδοτούνται από το διεθνές τραπεζικό σύστημα, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ελληνικές χρηματοδοτήσεις ή επιδοτήσεις.

Από τα παραπάνω συνάγεται αβίαστα το συμπέρασμα ότι η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία που είναι στελεχωμένη κυρίως με ικανότατους Έλληνες ναυτικούς και χαρακτηρίζεται από αναμφισβήτητη δυναμικότητα και ευελιξία προσαρμογής προσέφερε, προσφέρει και θα συνεχίσει να προσφέρει σημαντικά οφέλη στην εθνική και οικονομική ισχύ της χώρας μας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **2.1 Τα Ελληνικά επιβατικά πλοία.**

Τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία εξυπηρετούν επαρκώς τις μεταφορικές μας ανάγκες τόσο στο εσωτερικό (ακτοπλοΐα), όσο και στις γραμμές εσωτερικού - εξωτερικού. Τα Ελληνικά πλοία που είναι δρομολογημένα μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας και λειτουργούν υπό συνθήκες ελευθέρου και θεμιτού διεθνούς ανταγωνισμού, έχουν επικρατήσει πλήρως και ελέγχουν το 95% του συνολικού μεταφορικού έργου.

Το ακτοπλοϊκό δίκτυο της Ελλάδος είναι από τα μεγαλύτερα στον κόσμο λόγω των πολλών νησιών της χώρας μας. Καίτοι από 1/11/2002 έχει αρθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση το προνόμιο των Ελληνικών πλοίων στην ακτοπλοΐα μας, αυτή εξακολουθεί να εξυπηρετείται μόνο από Ελληνικά πλοία. Αυτά ανήκουν σε Ελληνικές ιδιωτικές εταιρίες σε αντίθεση με τα άλλα μεταφορικά μέσα (λεωφορεία, τρένα, αεροπλάνα), τα περισσότερα των οποίων ανήκουν σε κρατικές εταιρίες.

Σήμερα περίπου 300 επιβατηγά πλοία (μεγάλα και μικρά) στελεχωμένα με 10.000 Έλληνες ναυτικούς μεταφέρουν ετησίως περίπου 36.000.000 επιβάτες και 9.000.000 οχήματα. Τις τελευταίες δεκαετίες τα αμιγώς επιβατηγά πλοία έχουν αντικατασταθεί από επιβατηγά-οχηματαγωγά με συνέπεια την ανάπτυξη της αγροτικής οικονομίας γιατί τα προϊόντα της μεταφέρονται ταχύτερα στα καταναλωτικά κέντρα του εσωτερικού και του εξωτερικού. Επίσης τα τελευταία χρόνια έχουν δρομολογηθεί στο εσωτερικό και αρκετά ταχύπλοα σκάφη νέας τεχνολογίας που εξυπηρετούν πλήρως τις ανάγκες ταχείας μεταφοράς των επιβατών.

## ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

- Ø AEGEAN SPEED LINES
- Ø AGARITOS FERRIES
- Ø AGOUDIMOS LINES
- Ø ANEK LINES
- Ø ANEN A.E.
- Ø ANETH A.E.
- Ø BLUE STAR FERRIES
- Ø ENDEAVOR LINES
- Ø EUROSEAS FERRIES
- Ø FRAG LINE FERRIES
- Ø GREEK FERRIES
- Ø HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
- Ø HIGH SPEED CRUISES
- Ø LANE LINES
- Ø MINIOTIS LINES
- Ø MINOAN FLYING DOLPHINS
- Ø MINOAN LINES
- Ø NEL LINES
- Ø POSEIDON LINES
- Ø ROYAL OLYMPIC CRUISES
- Ø SALAMIS LINES
- Ø STRINTZIS LINES
- Ø SUPERFAST FERRIES
- Ø VENTURIS FERRIES

Δύο από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες στην Ελλάδα είναι οι:

§ SUPERFAST FERRIES

§ MINOAN LINES

Ας μελετήσουμε βαθύτερα τους στόχους καθώς επίσης και το προφίλ κάθε εταιρίας:

### 2.1.1 SUPERFAST FERRIES



Προσφέρει αξέχαστη ταξιδιωτική εμπειρία και υπηρεσίες που ξεπερνούν τις προσδοκίες. Επιδιώκει προσεγμένες και ποιοτικές υπηρεσίες, ώστε οι επιβάτες να μπορούν να απολαύσουν το ταξίδι τους.

Η υλοποίηση του οράματος της Superfast Ferries ξεκίνησε το 1995 με τη δρομολόγηση στην Αδριατική των 2 πρώτων πλοίων Superfast I, Superfast II, γερμανικής κατασκευής, θέτοντας νέα πρότυπα στις θαλάσσιες μεταφορές, καθιερώνοντας τη Superfast Ferries ως τη νέα, πρωτοποριακή επιλογή για το ταξίδι μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας.



Σήμερα ένας στόλος από 4 ταχύτατα και υπερσύγχρονα πλοία προσφέρει καθημερινά δρομολόγια από τα ελληνικά λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας προς τα λιμάνια της Ανκόνας και του Μπάρι στην Ιταλία. Από το 2002, η Superfast Ferries ενώνει απ' ευθείας και το λιμάνι του Rosyth, στο Εδιμβούργο της Σκωτίας με το

Zeebrugge στο Βέλγιο. Αυτό το δρομολόγιο από τον Ιανουάριο του 2007, εξυπηρετείται από τη Blue Star Ferries, μέλος του Ομίλου Attica Group.

Η Superfast Ferries S.A., καθώς και όλα τα πλοία του Ομίλου είναι πιστοποιημένα κατά τον κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ISM σύμφωνα με τις απαιτήσεις του SOLAS για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και κατά τα πρότυπα του κώδικα Διαχείρισης Ποιότητας ISO 9001:2000. Η πιστοποίηση κατά τον κώδικα Διαχείρισης Ποιότητας ISO 9001:2000 αποτελεί αναγνώριση του υψηλού επιπέδου υπηρεσιών που προσφέρει ο Όμιλος.

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ: ΕΛΛΑΔΑ – ΙΤΑΛΙΑ

- Ø Πάτρα - Ανκόνα
- Ø Πάτρα - Μπάρι
- Ø Ηγουμενίτσα - Ανκόνα
- Ø Ηγουμενίτσα - Μπάρι
- Ø Κέρκυρα - Μπάρι

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ: ΙΤΑΛΙΑ – ΕΛΛΑΔΑ

- Ø Ανκόνα - Πάτρα
- Ø Μπάρι - Πάτρα
- Ø Ανκόνα – Ηγουμενίτσα
- Ø Μπάρι – Ηγουμενίτσα
- Ø Μπάρι – Κέρκυρα

#### Ξενοδοχειακή υποδομή εν Πλώ

Η ξενοδοχειακή υποδομή των πλοίων Superfast Ferries καθώς και οι προσφερόμενες υπηρεσίες εν Πλώ μας παραπέμπουν σε προδιαγραφές ξενοδοχείου. Οι προσφερόμενες υπηρεσίες είναι οι εξής:



### Διαμονή

Η εσωτερική ή εξωτερική καμπίνα, φιλοξενεί από έναν μέχρι και τέσσερις επιβάτες, προσφέρει όλες τις δυνατές ανέσεις και εντυπωσιάζει με την άνεση και τη λειτουργικότητά της. Ιδιαίτερη προσοχή και φροντίδα έχει δοθεί στις καμπίνες που προορίζονται για άτομα με ειδικές ανάγκες. Οι κατηγορίες των καμπινών είναι οι εξής:

- Ø Καμπίνες LUX
- Ø 2/3/4κλινες καμπίνες(εσωτερικές ή εξωτερικές)
- Ø Κοιτώνες(ανδρών & γυναικών)
- Ø Καθίσματα αεροπορικού τύπου



### Εστιατόρια

Τα εστιατόρια των πλοίων προσφέρουν επιλογές για όλα τα γούστα (A la carte ή Self-service). Το περιβάλλον είναι σχεδιασμένο με ξεχωριστό γούστο και άποψη, οι εμπνευσμένες δημιουργίες των σεφ, η απαραίτητη για ένα καλό γεύμα λίστα εκλεκτών κρασιών και η διακριτική εξυπηρέτηση ικανοποιούν απόλυτα.



### Διασκέδαση

Τα ταξίδια στη θάλασσα είναι διασκεδαστικά. Με την Superfast γίνονται πιο διασκεδαστικά. Πισίνα, Disco, Bars, Καζίνο, Παιδότοπος, Video

games, Dvd club, Pool bar, Internet, Καταστήματα. Είναι αυτά που χρειαζόμαστε για να περνάμε καλά από την πρώτη στιγμή που θα ανέβουμε στο πλοίο.



### Συνέδρια εν Πλώ

Η Superfast Ferries προσφέρει τη δυνατότητα να πραγματοποιήσετε meetings και incentives στα πολυτελή πλοία της. Για πρώτη φορά, η διεξαγωγή επαγγελματικών συναντήσεων σε ένα άριστα εξοπλισμένο περιβάλλον, μπορεί να συνδυαστεί με μία μίνι τριήμερη κρουαζιέρα στην Αδριατική με τη γνωστή πολυτέλεια και τις ανέσεις των πλοίων της Superfast. Εγγύηση για την επιτυχία αποτελούν το άριστα εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό, καθώς και η εμπειρία μας στη διοργάνωση ποικίλων συναντήσεων με τη βοήθεια σύγχρονων οπτικοακουστικών μέσων.

Σας παραθέτουμε ένα πρότυπο πάνω στο οποίο μπορείτε να βασιστείτε και να το προσαρμόζετε κάθε φορά τις ανάγκες σας.

Περιλαμβάνει την καθ' εαυτήν διοργάνωση του συνεδρίου (μέχρι 100 άτομα) για 3 ημέρες / 2 νύκτες και τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- Ø Μεταφορά Αθήνα - Πάτρα - Αθήνα με πούλμαν ή θέση στο parking του πλοίου για το Ι.Χ. κάθε συνέδρου.
- Ø Μεταφορά Πάτρα/Ηγουμενίτσα- Ανκόνα/Μπάρι - Πάτρα/Ηγουμενίτσα, σε δίκλινες καμπίνες.
- Ø Meetings εν πλω, coffee breaks, γεύματα στα εστιατόρια self service ή A la carte, χαλάρωση στην πισίνα του πλοίου, διασκέδαση στα μπαρ, στη ντίσκο και στο καζίνο.

## 2.1.2 MINOAN LINES

### ΜΙΑ ΜΕΓΑΛΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΥΝΑΜΗ



Μία δύναμη που για 33 χρόνια πρωταγωνιστεί στο χώρο της ναυτιλίας. Ένας κορυφαίος, υπερσύγχρονος στόλος, λιμάνια, ασφάλεια και άνεση.

Για την Εδραίωση στην Πρωτοπορία, την Ποιότητα και την Ασφάλεια, το Δυναμισμό και το Σεβασμό στο περιβάλλον.

#### Πρωτοπορία

- Ø Με την αντικατάσταση των παλαιάς τεχνολογίας πλοίων, με νέα υπερσύγχρονα ταχύπλοα πλοία.
- Ø Με την δημιουργία νέων επικερδών δρομολογιακών γραμμών εντός και εντός των θαλάσσιων συνόρων της Ελλάδας.
- Ø Με την διατήρηση και ενίσχυση της κυρίαρχης θέσης της εταιρίας στις γραμμές της Ελλάδας και της Ιταλίας, με παράλληλη ενίσχυση της ανταγωνιστικής της ικανότητας.
- Ø Με την διεύρυνση του εμπορικού δικτύου της, με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, σε περισσότερους σταθμούς σε Ελλάδα και εξωτερικό.





## Ποιότητα και Ασφάλεια

- Ø Ποιοτικότερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, σε συνδυασμό με την ασφάλεια και τη συνέπεια εκτέλεσης των δρομολογίων.
- Ø Βελτίωση των συνθηκών διακίνησης επιβατών και οχημάτων.
- Ø

### Το όραμά μας

- Ø Να χρησιμοποιούμε και να βελτιώνουμε την τεχνογνωσία μας στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και φορτίων, στοχεύοντας στη δημιουργία αξίας για τους μετόχους μας.
- Ø Να διατηρήσουμε την ηγετική μας θέση σε μία ανταγωνιστική αγορά υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς στην Ελλάδα.
- Ø Να διευρύνουμε την παρουσία μας στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων της Μεσογείου.

### Οι στόχοι μας

- Ø Παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς σε επιβάτες και φορτία, επιδιώκοντας την πλήρη ικανοποίηση των πελατών μας.
- Ø Τήρηση υψηλών επιπέδων ασφαλείας κατά τη λειτουργία των πλοίων μας, επιδιώκοντας την απόλυτη προστασία της ζωής των επιβατών και πληρωμάτων, καθώς και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

## ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Ø Πειραιάς - Ηράκλειο – Πειραιάς
- Ø Πάτρα - Κέρκυρα – Ηγουμενίτσα
- Ø Πάτρα - Βενετία
- Ø Πάτρα - Αγκώνα – Πάτρα

## Ξενοδοχειακή υποδομή εν Πλώ

Η ξενοδοχειακή υποδομή των πλοίων MINOAN LINES καθώς και οι προσφερόμενες υπηρεσίες εν Πλώ μας παραπέμπουν σε προδιαγραφές ξενοδοχείου. Οι προσφερόμενες υπηρεσίες είναι οι εξής:



Διαμονή: Καμπίνες 2κλινες, 3κλινες, 4κλινες,

Lux.

Όλες οι καμπίνες του πλοίου είναι ειδικά διαμορφωμένες για να προσφέρουν σε όλους τους ταξιδιώτες ένα υπέροχο, άνετο, ξεκούραστο ταξίδι.



Reception

24 ώρες το 24άωρο στη διάθεσή σας. Για οποιοδήποτε πρόβλημα σας και για επιπλέον πληροφορίες, καλέστε τη Reception και θα εξυπηρετηθείτε άμεσα.



### Εστιατόρια A la carte & Self-service

Εκλεκτή ποιοτική κουζίνα με την επίβλεψη ικανότατων chef, ποικιλία εδεσμάτων και άριστη εξυπηρέτηση του προσωπικού.



### Συνεδριακός χώρος

Συνεδριακά κέντρα με τα πλέον σύγχρονα οπτικοακουστικά μέσα και πολλές άλλες ακόμη δυνατότητες, κάνουν το συνέριο πραγματικά αξέχαστο.

Επίσης παρέχονται οι παρακάτω υπηρεσίες:

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| Ø Παιδότοπος  | Ø Σαλόνια/Bars            |
| Ø Music Bar   | Ø Disco                   |
| Ø TV/Music  | Ø Κινηματογράφος          |
| Ø Πισίνα  | Ø Υπηρεσία αφύπνισης      |
| Ø Κυλιόμενες σκάλες                                       | Ø Φύλαξη τιμαλφών         |
| Ø Υπηρεσία δωματίων                                       | Ø Εμπορικό κέντρο         |
| Ø Περίπτερο   | Ø Δορυφορικό τηλέφωνο/φάξ |
| Ø Φιλοξενία κατοικίδιων                                   | Ø Ιατρικές υπηρεσίες      |
| Ø Hot spots (ασύρματη πρόσβαση στο internet)              |                           |
| Ø Ειδικά διαμορφωμένοι χώροι για άτομα με ειδικές ανάγκες |                           |

## **2.2 Κρουαζιέρες**

Η κρουαζιέρα γεννήθηκε στην Ελλάδα όταν στα μέσα της δεκαετίας του 60' η ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας έκανε τα παραδοσιακά επιβατηγά πλοία να χάσουν το μεγαλύτερο κομμάτι της

δουλείας τους . Τα πρώτα εκείνα κρουαζιερόπλοια ήταν στην ουσία μετασκευές επιβατηγών και το αρχικό concept της κρουαζιέρας εκείνη την εποχή ήταν το ταξίδι με πολυτέλεια σε πολύ «εκλεκτούς» προορισμούς . Η κρουαζιέρα τότε ήταν ακριβή και απευθυνόταν σε πολύ περιορισμένο και εκλεκτό κοινό . Πολλές Ελληνικές εταιρείες δημιουργήθηκαν και αναπτύχθηκαν εκείνες τις πρώτες δεκαετίες αναδεικνύοντας την Ελλάδα σε 1<sup>η</sup> δύναμη παγκοσμίως .

Η κρουαζιέρα αποτελούσε και αποτελεί μια ξεχωριστή τουριστική εμπειρία και αυτό φαίνεται από τους ρυθμούς και τους αριθμούς που φανερώνουν την ανάπτυξή της , η οποία χαρακτηρίζεται δυναμική. Μεταξύ 2000 και 2005, ο αριθμός όσων επέλεξαν την κρουαζιέρα αυξήθηκε κατά 3,6 εκατ. άτομα διεθνώς. Οι συνεχιζόμενες εχθροπραξίες στο Ισραήλ, οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001 και ο πόλεμος στο Ιράκ δημιούργησαν πρόβλημα στο χάρτη της κρουαζιέρας. Έτσι, οι εταιρίες κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, είδαν κατακόρυφη πτώση τόσο στις κρατήσεις τους όσο και στα οικονομικά τους αποτελέσματα. Το περιβάλλον αυτό είναι είχε τραγικές συνέπειες και για την Ελλάδα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η μία και μοναδική Royal Olympic Cruises, η οποία κατέρρευσε.

Σταδιακά, όμως, το διεθνές κλίμα άλλαξε και η κρουαζιέρα έδειξε τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης. Η εμπιστοσύνη στους προορισμούς αποκαταστάθηκε σε μεγάλο βαθμό, οι εταιρίες βελτίωσαν το προσφερόμενο προϊόν και τις θάλασσες διασχίζουν πλέον μεγάλα και υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοια. Από ελληνικής πλευράς, ο μήνας Μάιος 2006 στάθηκε θετικός σε ότι αφορά στο θέμα της κρουαζιέρας.

Η κρουαζιέρα πλέον είναι μια παγκοσμιοποιημένη και ταχύτατα αναπτυσσόμενη βιομηχανία με τεράστια οικονομικά μεγέθη. Το σύγχρονο θέατρο επιχειρήσεων αυτής της διεθνοποιημένης οικονομικής

δραστηριότητας είναι η Μεσόγειος στο ανατολικό άκρο της οποίας βρίσκεται η χώρα μας.

Η κρουαζιέρα δεν είναι ένα συμπληρωματικό τουριστικό προϊόν. Είναι μία αυτόνομη διεθνοποιημένη τουριστική βιομηχανία με πολλές ευκαιρίες ανάπτυξης και πλούτου για αυτούς που θα μπορέσουν έγκαιρα να τις δουν και να τις αξιοποιήσουν.

Στην Ευρώπη το 2006 15 εταιρίες κρουαζιερόπλοιων έχουν 45 πλοία. Μέχρι στιγμής η πίτα της κρουαζιέρας διεθνώς μοιράζεται ως εξής: Καραϊβική 46%, Ευρώπη 19,7%, Αλάσκα 8,3% και Δυτικό Μεξικό 7,1%.

Σε αυτήν τη δυναμική ανάπτυξης που παρουσιάζουν οι κρουαζιέρες στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στο νότιο τμήμα της, η Ελλάδα καλείται να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο, τόσο λόγω της ποικιλομορφίας του νησιωτικού συμπλέγματός της, όσο και λόγω της γειτνίασης της με χώρες πλούσιες σε πολιτιστικά και ιστορικά στοιχεία.

Η Ελλάδα μπορεί να χαρακτηριστεί η Καραϊβική της Μεσογείου και η ευκαιρία δεν πρέπει να πάει χαμένη. Είναι ένας κλάδος της ναυτιλίας που έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης, ο οποίος μπορεί να προσφέρει τα μέγιστα στην εθνική οικονομία, στον τουρισμό αλλά και στην απασχόληση των ναυτικών μας.

Τα κρουαζιερόπλοια εντάσσονται στις επιχειρηματικές δραστηριότητες που έχουν ως βάση το ταλέντο και γενικότερα την επίδοση του Έλληνα στη θάλασσα. Οι Έλληνες έχουν προχωρήσει σταδιακά στη δημιουργία αξιόλογου στόλου κρουαζιερόπλοιων, που εξυπηρετούν όχι μόνο τα ελληνικά νησιά αλλά και άλλες αγορές που αποτελούν στο σύνολό τους πόλους έλξης ξένων κυρίως τουριστών. Φτάσαμε μάλιστα να κατέχουμε την παγκόσμια πρωτιά στην κρουαζιέρα με 22 κρουαζιερόπλοια.

Δυστυχώς σήμερα βρισκόμαστε πάλι στην αρχή. Τα αίτια που οδήγησαν στην ακμή και εν συνεχεία στην πτώση της ελληνικής κρουαζιέρας μπορεί να αναζητηθούν στις επικρατούσες συνθήκες στο διεθνές περιβάλλον, όπως διαμορφώθηκαν κατά καιρούς από γεγονότα όπως αυτά της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου, σε οικονομικά προβλήματα των ιδίων των εταιριών, στον διεθνή ανταγωνισμό αλλά και σε έλλειψη μέτρων από την πολιτεία, ικανών να συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας στην Ελληνική Σημαία. Όλα αυτά συνέβαλαν στον μααρασμό της ελληνική κρουαζιέρας.

Σήμερα με τη συνδρομή και τη συναίνεση όλων των φορέων, της ναυτεργασίας, της εργοδοσίας και της Πολιτείας διαμορφώνουμε το κατάλληλο πλαίσιο αποτελεσματικών μέτρων, που θα συμβάλει ουσιαστικά στην αναγέννησης της κρουαζιέρας, από την οποία θα επωφεληθούν όλοι.

Το YEN είναι ανοιχτό σε κάθε πρωτοβουλία που μπορεί να ενισχύσει την ελληνική κρουαζιέρα, αναγνωρίζοντας τη σημασία που έχει ο τομέας αυτός της εμπορικής μας ναυτιλίας για τον τουρισμό, την προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό αλλά και την απασχόληση όχι μόνο των Ελλήνων ναυτικών αλλά και όλων των άλλων συναφών με την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων επαγγελματιών, όπως το προσωπικό των τουριστικών γραφείων, των ναυπηγοεπισκευαστικών βιομηχανιών και προπαντός των ελληνικών ξενοδοχείων.

Έχουν ληφθεί μέτρα για την προσέλκυση και παραμονή κρουαζιερόπλοιων στο ελληνικό νηολόγιο και για την ενίσχυση του κλάδου με την επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών των εργαζομένων στην κρουαζιέρα. Αποτέλεσμα αυτών ήταν να εγγραφούν τέσσερα νέα κρουαζιερόπλοια στο εθνικό νηολόγιο και να βρει δουλειά του 13% των ανέργων ναυτικών, που ήταν εγγεγραμμένοι στο Γραφείο Ευρέσεως

Ναυτικής Εργασίας, καθώς επίσης και το 32% των επιδοτούμενων ανέργων ναυτικών.

**Κόμβος-Home Port κρουαζιερόπλοιων.** Όταν λέμε ότι ένα λιμάνι είναι κόμβος κρουαζιέρας και home port κρουαζιερόπλοιων, εννοούμε ότι το λιμάνι αυτό αποτελεί την αφετηρία και τον τελικό προορισμό των κρουαζιερόπλοιων, ότι οι επιβάτες των πλοίων αυτών διακινούνται μέσω του/των αεροδρομίων της χώρας κόμβου, ότι το μεγαλύτερο μέρος της τροφοδοσίας των πλοίων γίνεται στο λιμάνι κόμβου, ότι οι επισκευές και η συντήρηση των πλοίων γίνονται κυρίων στη χώρα που φιλοξενεί τον κόμβο και εν ολίγοις ότι η χώρα που διαθέτει λιμάνι κόμβο αποτελεί επιχειρησιακό κέντρο και βάση σχεδιασμού της δραστηριότητας των εταιρειών που έχουν επιλέξει να εγκατασταθούν σε αυτή. Μιλάμε λοιπόν για μια ιδιαίτερα σύνθετη και προσοδοφόρα οικονομική δραστηριότητα.

Όπως καταλαβαίνουμε υπάρχουν και κάποια έμμεσα κέρδη τα οποία μπορούμε να επωφεληθούμε. Πρέπει να έχουμε υπ' όψη μας ότι πολλοί επιβάτες κρουαζιέρας που διακινούνται σε κόμβο, αγοράζουν και προγράμματα ξενοδοχειακής παραμονής στην πόλη, πριν ή μετά την κρουαζιέρα τους.

Τα χρήματα που ξοδεύουν ημερησίως κατά μέσο όρο τότε, είναι τα διπλάσια από αυτά που θα ξόδευαν σε μια απλή προσέγγιση. Επίσης, επιμηκύνουν με της παρουσία τους και την τουριστική περίοδο, αφού η τάση πλέον είναι να προγραμματίζονται Μεσογειακές κρουαζιέρες για όλο το χρόνο.

Η Ελληνική αγορά σε παραγωγή είναι ακόμη πολύ χαμηλά, αφού μόνο περίπου 14.000 συμπατριώτες μας πάνε κρουαζιέρα. Με την αυξανόμενη ζήτηση, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο αναμένεται να είναι τόσο ραγδαία τα επόμενα χρόνια, που σχετικά

σύντομα μπορεί να πλησιάσει και τα μεγέθη της Καραϊβικής, που είναι σήμερα η κυρίαρχη περιοχή κρουαζιέρας.

Για την δημιουργία κομβικού λιμανιού χρειάζονται:

- Ø Ένας προορισμός διεθνούς επιπέδου.
- Ø Σύγχρονο διεθνές αεροδρόμιο και μεταφορικές συνδέσεις.
- Ø Επιβατικός σταθμός τελευταίας τεχνολογίας.
- Ø Πολύ υψηλά μεγέθη προβλητών για τα πολύ μεγάλα πλοία.
- Ø Μη ύπαρξη περιορισμών καμποτάζ.

Αν εξαιρέσουμε το τελευταίο σημείο, ο Πειραιάς έχει όλα τα άλλα εχέγγυα για να παίξει τον ίδιο ακριβώς ρόλο που παίζει στη Δυτική Μεσόγειο η Βαρκελώνη, για την Ανατολική. Επίσης, αν προσθέσει κανείς και το καθοριστικό παράγοντα της σταθερότητας και της ασφάλειας της χώρας μας, είναι σαφές ότι η Ελλάδα μπορεί να πρωταγωνιστήσει στην Αν. Μεσόγειο.

Οι προοπτικές για την κρουαζιέρα στην Ανατολική Μεσόγειο και ιδιαίτερα στο Αιγαίο για τα επόμενα χρόνια είναι ευοίωνες. Το ενδιαφέρον των τουριστών για τη χώρα μας παρουσιάζεται αυξημένο. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας σε συνδυασμό με την εκστρατεία προβολής της Ελλάδας στο εξωτερικό έχουν δημιουργήσει αισιόδοξες προοπτικές για την ανάκαμψη της ελληνικής κρουαζιέρας, ενώ η νησιωτική Ελλάδα ουδέποτε έπαψε να αποτελεί ένα από τους δημοφιλέστερους προορισμούς των μεγάλων εταιριών κρουαζιέρας.

Η συντονισμένη προσπάθεια της Κυβέρνησης, η εκστρατεία προβολής της χώρας μας στο εξωτερικό και οι επαφές που πραγματοποιούνται με τις κύριες πηγές προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας εκτιμάται ότι θα τονώσουν την προσέλευση στην Ελλάδα του αριθμού τουριστών υψηλού εισοδήματος και θα αυξήσουν περαιτέρω την εισροή τουριστικού συναλλάγματος, που τόσο έχει ανάγκη η χώρα



μας, ενώ παράλληλα, ο κύκλος εργασιών που θα αναπτυχθεί θα τονώσει την ελληνική οικονομία.

Ως η μεγαλύτερη ναυτική δύναμη της Ευρώπης μπορούμε να συγκεντρώσουμε τις δυνάμεις μας και να επηρεάσουμε καθοριστικά τις εξελίξεις και το μέλλον του τομέα, ενδυναμώνοντας τις κρουαζιέρες στο Αιγαίο και το Ιόνιο. Έχουμε τα μέσα και το σχέδιο.

Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, απαιτείται συστηματική επικοινωνία και συνεργασία από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, κρατικούς και ιδιωτικούς, τοπικούς και εθνικούς, κυρίως όμως απαιτείται στρατηγικός σχεδιασμός σε επιτελικό επίπεδο.

Το σύνολο των 51 τουριστικών λιμένων αναψυχής με τις 15.000 περίπου θέσεις ελλιμενισμού, τα 57 καταφύγια τουριστικών σκαφών και αγκυροβόλια με τις 3.500 θέσεις ελλιμενισμού καθώς και οι 5 ξενοδοχειακοί λιμένες με τις 150 θέσεις ελλιμενισμού που διαθέτει διάσπαρτα η ελληνική ακτογραμμή, δεν αποτελεί εφησυχασμό. Ήδη στο Γ' ΚΠΣ στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα έχουν ενταχθεί και είναι υπό κατασκευή 8 επιπλέον καταφύγια τουριστικών σκαφών, αλλά και στο σχεδιασμό μας για το Δ' ΚΠΣ έχει συμπεριληφθεί ικανός αριθμός καταφυγίων και αγκυροβολιών.

Η χώρα μας με την εξαιρετική της γεωγραφική θέση προσφέρει την δυνατότητα για τέσσερα (4) προγράμματα κρουαζιέρας προς δυτική και ανατολική Μεσόγειο, Αδριατική και Μαύρη Θάλασσα. Πρακτικά αυτό σημαίνει, 5 εκατομμύρια τουρίστες .

### **2.2.1 Αναγέννηση της ελληνικής κρουαζιέρας**

Το πέμπτο κρουαζιερόπλοιο ύψωσε την Ελληνική σημαία, μετά από τα μέτρα που ελήφθησαν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

για την ενίσχυση της ελληνικής κρουαζιέρας και την εξασφάλιση νέων θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς.

Πρόκειται για το κρουαζιερόπλοιο «THE CALYPSO», του ομίλου Louis. Την σχετική απόφαση υπέγραψε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κ. Κεφαλογιάννης.

Εκατοντάδες Έλληνες ναυτικοί απασχολούνται σήμερα στα κρουαζιερόπλοια, που ύψωσαν την Ελληνική σημαία μετά την εφαρμογή των νέων μέτρων του ΥΕΝ. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής είναι να μειωθεί κατά 15% η ανεργία των ναυτικών και κατά 36% των επιδοτούμενων ναυτικών.

Σημειώνεται ότι οι επιβάτες κρουαζιέρας το 2005 ανήλθαν σε 925.000, παρουσιάζοντας αύξηση 22% έναντι του έτους 2004. Επίσης, το έτος 2006 καταγράφηκε αύξηση που ξεπερνά το 50%, ενώ για το έτος 2007 αναμένεται η αύξηση της κίνησης στον τομέα της κρουαζιέρας να ξεπεράσει κάθε προηγούμενο.

Στόχος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι η ανάδειξη της Ελλάδας σε κατεξοχήν τόπο παροχής υπηρεσιών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, με πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη και ουσιαστική στήριξη του τομέα, ώστε το 2007 και το 2008 να δρομολογηθούν στα ελληνικά νησιά νέα κρουαζιερόπλοια, δίνοντας αναπτυξιακή προοπτική σε ολόκληρη τη νησιωτική Ελλάδα και μεγάλα οφέλη γενικότερα στην εθνική μας οικονομία.

### **2.2.2 ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΚΑΙ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ**

Οι ναύλοι επιβατών και οχημάτων δεν καθορίζονται με βάση τον ελεύθερο ανταγωνισμό, αλλά με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, που λαμβάνει υπόψη του σχετική γνώμη της γνωμοδοτικής επιτροπής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και την γενικότερη εισοδηματική

πολιτική της Κυβερνήσεως. Γι'αυτό οι ακτοπλόοι εφοπλιστές παραπονιούνται ότι έχουν ελάχιστα περιθώρια κέρδους, που δεν τους επιτρέπουν ανανέωση του στόλου τους. Βέβαιο είναι ότι εκείνοι που αντιμετωπίζουν σήμερα μεγάλο οικονομικό πρόβλημα είναι οι πλοιοκτήτες των κρουαζιερόπλοιων. Οι κυριότεροι λόγοι της οικονομικής δυσπραγίας αυτής της κατηγορίας πλοίων είναι η αυξημένη προσφορά πλοίων σε σχέση με τη σημερινή μειωμένη ζήτηση και το υψηλό λειτουργικό κόστος των πλοίων.

### **2.2.3 ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL:**

#### **Τα δίδυμα κρουαζιερόπλοια**

##### **Liberty of the Seas:**

Έτοιμο το μεγαλύτερο νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου.

Το Liberty of the Seas, το νέο απόκτημα της Royal Caribbean International, θα μοιράζεται από τις 18 Μαΐου τον τίτλο του μεγαλύτερου, πιο σύγχρονου και πολυτελούς κρουαζιερόπλοιου στον κόσμο με το δίδυμο αδελφάκι του Freedom of the Seas χωρητικότητας 160.000 τόνων.

Το Liberty of the Seas, που κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Aker Finnyards Turku της Φινλανδίας και είναι το δεύτερο μέλος της κατηγορίας Freedom, έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας 4.370 επιβατών, διαθέτει 1.360 μέλη πληρώματος ενώ στα 15 καταστρώματά του περιλαμβάνονται πλούσιες επιλογές για δραστηριότητες διασκέδασης και αναψυχής. Το συνολικό του μήκος φτάνει τα 339 μέτρα, το πλάτος του τα 56 μέτρα ενώ αναπτύσσει ταχύτητα 21,6 κόμβων την ώρα. Το πλωτό αυτό θέρετρο διαθέτει 1.849 καμπίνες οι οποίες χωρίζονται σε έξι κατηγορίες οικογενειακών καμπίνων. Συνολικά 842 καμπίνες διαθέτουν

εξωτερικό ιδιωτικό μπαλκόνι, 242 διαθέτουν παράθυρο με θέα στον ωκεανό, ενώ από τις υπόλοιπες 733, οι 561 είναι εσωτερικές και οι 172 έχουν θέα στο εκτενές εμπορικό κέντρο Royal Promenade.



Μια από τις μεγαλύτερες καινοτομίες του είναι η έμφαση που έχει δοθεί στο υδάτινο στοιχείο καθώς αυτό επικρατεί έντονα στο ανώτερο κατάστρωμα το οποίο περιλαμβάνει πισίνα αποκλειστικά για θαλάσσια σπορ, πισίνα αναψυχής αποκλειστικά για ενήλικες και την μοναδική στο είδος της ζώνη H2O που χαρακτηρίζεται από διαδραστικά σιντριβάνια, πισίνες με υδάτινους στροβίλους και πισίνα κολύμβησης που τροφοδοτείται από έναν καταρράκτη και δυο θερμόλουτρα. Στο ίδιο επίπεδο συνυπάρχουν ένας τεράστιος εξωτερικός τοίχος αναρρίχησης καθώς και γήπεδα μίνι γκολφ.

Επίσης οι ταξιδιώτες έχουν στη διάθεσή τους ένα μοναδικό στο είδος του solarium με θέματα από τη ζούγκλα, ένα spa έκτασης 428 τ.μ., δυο κλιμακωτά υδρομασάζ για 16 άτομα που προεξέχουν 3,5 μέτρα από τα πλάγια του πλοίου και ουσιαστικά κρέμονται πάνω από τη θάλασσα σε ύψος 34 μέτρων, καθώς και εσωτερικό παγοδρόμιο. Στις παροχές του πλωτού παράδεισου περιλαμβάνονται επίσης εμπορικό κέντρο, θέατρο 1.350 θέσεων, καζίνο, συνεδριακός χώρος, γυμναστήριο συνολικής επιφάνειας 1.160 τ.μ. και αμέτρητες άλλες παροχές που θα εξασφαλίσουν στον ταξιδιώτη μια πραγματικά αξέχαστη εμπειρία.

Το Liberty of the Seas θα ξεκινήσει την παρθενική του κρουαζιέρα από το Μαϊάμι στις 19 Μαΐου με προορισμό εξωτικά θέρετρα στο

Μεξικό, τα Γκράντ Κέημαν, την Τζαμάικα, την μαγευτική Αϊτή και το Πουέρτο Ρίκο. Για να ζήσετε και εσείς τη μαγεία της κρουαζιέρας στον πλωτό αυτό παράδεισο, καλέστε τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή τον τουριστικό οργανισμό Navigator, αποκλειστικό αντιπρόσωπο της Royal Caribbean International στην Ελλάδα στο 2103609801-3.

### **Freedom of the Seas**



Το Freedom of the Seas έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας 4.370 επιβατών, διαθέτει 1.360 μέλη πληρώματος, με χωρητικότητα 158.000 τόνους ενώ στα 15

καταστρώματά του περιλαμβάνονται πλούσιες επιλογές για δραστηριότητες διασκέδασης και αναψυχής. Το συνολικό του μήκος φτάνει τα 339 μέτρα, το πλάτος του τα 56 μέτρα ενώ αναπτύσσει ταχύτητα 21,6 κόμβων την ώρα. Το πλωτό αυτό θέρετρο διαθέτει 1.849 καμπίνες οι οποίες χωρίζονται σε έξι κατηγορίες οικογενειακών καμπίνων. Συνολικά 842 καμπίνες διαθέτουν εξωτερικό ιδιωτικό μπαλκόνι, 242 διαθέτουν παράθυρο με θέα στον ωκεανό, ενώ από τις υπόλοιπες 733, οι 561 είναι εσωτερικές και οι 172 έχουν θέα στο εκτενές εμπορικό κέντρο Royal Promenade.

Μια από τις μεγαλύτερες καινοτομίες του είναι η έμφαση που έχει δοθεί στο υδάτινο στοιχείο καθώς αυτό επικρατεί έντονα στο ανώτερο κατάστρωμα το οποίο περιλαμβάνει πισίνα αποκλειστικά για αθλήματα, πισίνα αναψυχής αποκλειστικά για ενήλικες και την μοναδική στο είδος της ζώνη H2O που χαρακτηρίζεται από διαδραστικά σιντριβάνια, καταβρεχτήρες, πισίνες με υδάτινους στροβίλους και πισίνα κολύμβησης που τροφοδοτείται από έναν καταρράκτη και δυο θερμόλουτρα. Στο ίδιο

επίπεδο συνυπάρχουν ένας τεράστιος εξωτερικός τοίχος αναρρίχησης καθώς και γήπεδα μίνι γκολφ.

Επίσης οι ταξιδιώτες έχουν στη διάθεσή τους ένα μοναδικό στο είδος του solarium με θέματα από τη ζούγκλα, ένα spa έκτασης 428 τ.μ., δυο κλιμακωτά υδρομασάζ για 16 άτομα που προεξέχουν 3,5 μέτρα από τα πλάγια του πλοίου και ουσιαστικά κρέμονται πάνω από τη θάλασσα σε ύψος 34 μέτρων, καθώς και εσωτερικό παγοδρόμιο. Στις παροχές του πλωτού παράδεισου περιλαμβάνονται επίσης εμπορικό κέντρο, ένα θέατρο 1.350 θέσεων, καζίνο, συνεδριακός χώρος, γυμναστήριο συνολικής επιφάνειας 1.160 τ.μ. και αμέτρητες άλλες παροχές που θα εξασφαλίσουν στον ταξιδιώτη μια πραγματικά αξέχαστη εμπειρία.

#### **2.2.4 ΟΡΟΙ ΤΑΞΙΔΙΟΥ**

Όλοι οι επιβάτες πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με έγκυρα ταξιδιωτικά έγγραφα (διαβατήριο κλπ.) με τις απαιτούμενες βίζες για την Ελλάδα και την Ιταλία, καθώς και τα απαιτούμενα έγγραφα για το όχημά τους.

#### **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ**

Η επιβίβαση ξεκινάει 3 (τρεις) ώρες πριν την ώρα αναχώρησης του πλοίου. Επιβάτες που έχουν εισιτήρια με ορισμένη ημερομηνία πρέπει να παρουσιάζονται στα γραφεία επιβίβασης της Εταιρείας τουλάχιστον 2 (δύο) ώρες πριν από την ώρα της αναχώρησης. Σε αντίθετη περίπτωση, η κράτηση θα θεωρείται άκυρη. Η Εταιρεία δεν αναλαμβάνει καμία ευθύνη για την αναχώρηση αργοπορημένων επιβατών.

## **ΝΑΥΛΟΙ ΠΑΙΔΙΩΝ**

Ένα παιδί κάτω των 4 (τεσσάρων) ετών ΔΩΡΕΑΝ, (δεν δικαιούται κρεβάτι ή κάθισμα. Από 4 (τεσσάρων) ετών μέχρι 12 (δώδεκα) ετών 50% του ναύλου.

## **ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΜΕ ΑΝΟΙΧΤΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ**

Επιβάτες που έχουν εισιτήρια με ανοιχτή ημερομηνία αναχώρησης πρέπει να φροντίσουν έγκαιρα για κράτηση θέσεων. Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν ελεύθερες θέσεις, η Εταιρεία δεν ευθύνεται. Κάτοχοι εισιτηρίων ανοιχτής ημερομηνίας θα πρέπει να πληρώσουν διαφορά τιμής στο λιμενικό πρακτορείο επιβίβασης εάν το εισιτήριο τους δεν ανταποκρίνεται στον αντίστοιχο ναύλο της περιόδου.

## **ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ**

Σε περίπτωση απώλειας εισιτηρίου, για οποιονδήποτε λόγο, ο κάτοχός του πρέπει να δηλώσει αμέσως την απώλεια στο πρακτορείο που είχε εκδώσει το εισιτήριο ή στην εταιρεία. Το αντίτιμο του ναύλου επιστρέφεται στο τέλος του χρόνου και εφόσον εξακριβωθεί ότι το εισιτήριο δεν χρησιμοποιήθηκε. Αντικατάσταση χαμένου εισιτηρίου χωρίς πληρωμή δεν γίνεται.

## **ΑΚΥΡΩΣΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ**

Επιβάτες με εισιτήρια καθορισμένης ημερομηνίας που επιθυμούν να τα ακυρώσουν ή να αναβάλουν το ταξίδι τους, οφείλουν να ειδοποιούν σχετικά τους πράκτορες ή την εταιρεία:

Ø 15 μέρες πριν την αναχώρηση του πλοίου 80% της αξίας του εισιτηρίου.

Ø 15 μέρες-24 ώρες πριν την αναχώρηση του πλοίου 50% της αξίας του εισιτηρίου.

Ø 24 ώρες πριν την αναχώρηση του πλοίου ή λιγότερο η Εταιρεία δεν έχει καμία υποχρέωση για την επιστροφή της αξίας του εισιτηρίου.

Η επιστροφή χρημάτων θα γίνεται μόνο από το πρακτορείο εκδόσεως του εισιτηρίου. Οι Λιμενικοί Πράκτορες μπορούν να ακυρώσουν εισιτήρια αλλά όχι να επιστρέψουν χρήματα.

### **ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ**

Η εταιρεία δεν ευθύνεται για τυχόν καθυστέρηση δρομολογίου, παρέκκλιση και μη τήρηση κανονικής πορείας που οφείλονται σε κακές καιρικές συνθήκες ή εντολές του ΥΕΝ και των Λιμενικών Αρχών ή σε λόγους ανωτέρας βίας και γίνονται με κύριο μέλημα την ασφάλεια των επιβατών. Σε περιπτώσεις που το προγραμματισμένο δρομολόγιο δεν πραγματοποιηθεί από υπαιτιότητα της εταιρείας ή για λόγους ανωτέρας βίας (π.χ. απαγορευτικό απόπλου), επιστρέφεται στον επιβάτη ολόκληρη η αξία του εισιτηρίου. Τα δρομολόγια υπόκεινται σε αλλαγές που γνωστοποιούνται μέσω του συστήματος κρατήσεων θέσεων της ιστοσελίδας μας.

### **ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ**

Σύμφωνα με την Κοινοτική Οδηγία 98/41 είναι υποχρεωτική για λόγους ασφαλείας, η ονομαστική καταγραφή των επιβαινόντων σε κάθε δρομολόγιο. Για τους σκοπούς της καταγραφής, τα εισιτήρια εκδίδονται ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΑ και αναγράφουν οπωσδήποτε:



ΤΟ ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ

ΤΟ ΦΥΛΟ: ΑΝΔΡΑΣ/ΓΥΝΑΙΚΑ

ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ: ΕΝΗΛΙΚΟΣ- ΠΑΙΔΙ-ΒΡΕΦΟΣ

Περαιτέρω, θα πρέπει κατά την έκδοση εισιτηρίων να δηλώνονται στο πρακτορείο ή τα εκδοτήρια της Εταιρείας τα άτομα που χρήζουν ΕΙΔΙΚΗΣ ΦΡΟΝΤΙΔΑΣ.

### **ΕΚΔΟΣΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ**

Επισημαίνεται ότι απαγορεύεται έκδοση εισιτηρίου πάνω στο πλοίο, συνεπώς και για την αποφυγή άσκοπης ταλαιπωρίας, οι επιβάτες θα πρέπει να προβαίνουν εγκαίρως στην κράτηση θέσεων και στην έκδοση των εισιτηρίων τους.

### **ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ**

Πρωινό και άλλα γεύματα δεν περιλαμβάνονται στην τιμή του εισιτηρίου. Η αποκλειστική χρήση καμπίνας από ένα άτομο μόνο, επιβαρύνεται κατά 50% για κάθε κρεβάτι που δεν χρησιμοποιείται. Τα κατοικίδια ζώα ταξιδεύουν δωρεάν σε ειδικό χώρο φύλαξης και πάντα πρέπει να συνοδεύονται από το πρόσφατα ενημερωμένο βιβλιάριο υγείας τους. Για λόγους ασφαλείας απαγορεύεται αυστηρά σε όσους κάνουν CAMPING ON BOARD το μαγείρεμα, η χρήση υγραερίου και οποιαδήποτε χρήση φωτιάς ή φλόγας.

Η Εταιρεία δεν είναι υπεύθυνη για απώλεια αποσκευών, χρημάτων ή πολύτιμων ειδών στους κοινόχρηστους χώρους φύλαξης των αποσκευών και στις καμπίνες. Χρήματα ή πολύτιμα είδη μπορούν να παραδίδονται στο λογιστήριο του πλοίου προς φύλαξη. Υπάρχουν ειδικές τιμές για γκρουπ.

## **ΠΡΟΣΟΧΗ**

Οι αφίξεις και οι αναχωρήσεις αναφέρονται σε τοπική ώρα, υπόκεινται δε σε μεταβολές και ακυρώσεις χωρίς προειδοποίηση. Οι κάτοχοι εισιτηρίων με καθορισμένη ημερομηνία, που ταξιδεύουν σε αναχώρηση που ακυρώθηκε, θα μεταφέρονται σε πλοία άλλων εταιρειών, εάν και εφόσον υπάρχουν θέσεις. Η Εταιρεία διατηρεί το δικαίωμα να τροποποιήσει τιμές και να επιβάλει επίνδυτο λόγω αύξησης της τιμής των καυσίμων ή υποτίμησης του νομίσματος.

### **2.2.5 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ CABOTAGE**

Μέχρι και την δεκαετία του 80' όλα πήγαιναν καλά και η Ελλάδα πρωταγωνιστούσε στην αλματώδη ανάπτυξη της κρουαζιέρας, οι λάθος κινήσεις καθώς και η πίστη ότι η ανάπτυξη οφειλόταν στον προστατευτισμό του καμποτάζ μας εμπόδισε να παρακολουθήσουμε την έκρηξη που ακολούθησε!. Οι σύγχρονες συνθήκες ανταγωνισμού επέβαλαν σημαίες ευκαιρίας και προσαρμογή του «προϊόντος» στις απαιτήσεις ολοένα και περισσότερων στρωμάτων της κύριας αγοράς πηγής που εξακολουθεί να είναι η Αμερική. Οι συνθήκες αυτές διαμόρφωσαν το σημερινό σκηνικό στο οποίο πρωταγωνιστούν 3 εταιρείες Αμερικανικών συμφερόντων οι οποίες προέκυψαν από αλληπάλληλες συγχωνεύσεις και εξαγορές. Η μεγαλύτερη με μερίδιο αγοράς 48% και περισσότερα από 80 πλοία είναι η carnival και ακολουθεί η royal Caribbean με 21% περίπου. Το σημαντικότερο είναι ότι το 80% της παγκόσμιας αγοράς δουλεύει με σημαίες ευκαιρίας (μη κοινοτικές) που σημαίνει ότι δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί κυκλική διαδρομή από και προς ελληνικό λιμάνι. Το 1995 η Carnival όταν κατάλαβε τον κορεσμό της Καραϊβικής εντόπισε την λύση του προβλήματος είναι η Μεσόγειος, προσπάθησε πρώτα να εγκατασταθεί στην Ελλάδα επιχειρώντας συγχώνευση με την Ηπειρωτική.. Αλλά εμείς

με την λογική της δεκαετίας του 60' μη γνωρίζοντας ή αγνοώντας τις τάσεις τις εποχής αντιδράσαμε με απεργίες και διαδηλώσεις για να «σώσουμε» τους Έλληνες ναυτικούς από την ανεργία. Αποτέλεσμα??

Η Carnival πήγε στην Ιταλία όπου εξαγόρασε την Costa και την έκανε την ισχυρότερη εταιρεία στην Μεσόγειο . Σήμερα η Costa απασχολεί περίπου 4000 ναυτικούς δηλαδή περισσότερους από τους μισούς ναυτικούς της Ιταλίας !!!

Επιπλέον οι Ιταλοί έχοντας μετατρέψει τα λιμάνια τους σε home ports κρουαζιερόπλοιων απολαμβάνουν πολλαπλασιαστικά οφέλη από την τροφοδοσία , την πρακτόρευση , τις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες , τα αεροδρόμια , τα ξενοδοχεία και δεκάδες άλλους τομείς που ωφελούνται άμεσα ή έμμεσα . Και βέβαια όλα αυτά τα χρωστάνε στην Ελλάδα που τα απέρριψε.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΣΤΗ ΡΟΤΑ ΤΟΥ 21ου ΑΙΩΝΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

#### 3.1 Οι ελληνικοί λιμένες «διάλογοι» ανάπτυξης.

Αλλάζει όψη η λιμενική υποδομή της χώρας.

Οι λιμένες σήμερα καλούνται να εξυπηρετήσουν πολλαπλές ανάγκες, γεγονός που απαιτεί να ανταποκριθούν σε ιδιαίτερα σύνθετους ρόλους..

Ο παραδοσιακός ρόλος των λιμένων, που τους προσδιόριζε κυρίως ως τόπους φορτοεκφόρτωσης φορτιών και επιβίβασης/ αποβίβασης επιβατών, έχει αλλάξει καθώς οι σύγχρονες απαιτήσεις δημιουργούν νέες λιμενικές υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας. Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών μετέβαλε τους λιμένες σε κέντρα εξυπηρέτησης περισσότερων του ενός μέσων μεταφοράς, δημιουργώντας την ανάγκη για αξιοποίηση μεγαλύτερων εκτάσεων χερσαίων χώρων.

Ταυτόχρονα οι οικονομικές εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο με τη ραγδαία αύξηση του εμπορίου καθώς και η τεχνολογική πρόοδος που έχει σημειωθεί στο τομέα της διαχείρισης τερματικών σταθμών, έχει μεταβάλει σε μεγάλο βαθμό το περιβάλλον και τις συνθήκες λειτουργίας της λιμενικής βιομηχανίας.

Το νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί περιέχει σημαντικές προκλήσεις για τη χώρα μας, ενώ ταυτόχρονα εμφανίζει σπουδαίες επενδυτικές ευκαιρίες για την επιχειρηματική κοινότητα. Οι ελληνικοί λιμένες εμφανίζουν πλεονεκτήματα, τα οποία συνδέονται κυρίως με τη στρατηγική θέση της χώρας σε συνδυασμό με εξελίξεις, όπως η ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρόμων και η προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, η δυνατότητα υλοποίησης επενδύσεων με

υψηλή απόδοση και χαμηλό επενδυτικό ρίσκο, η ύπαρξη πολιτικής βούλησης για τη στήριξη επενδυτικών πρωτοβουλιών και για τη διαμόρφωση ενός κατάλληλου πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας. Τα πλεονεκτήματα αυτά, εάν αξιοποιηθούν, είναι δυνατό να προσελκύσουν σημαντικό αριθμό πλοίων και φορτίων στους ελληνικούς λιμένες.

Η αναβάθμιση των εθνικών λιμένων της χώρας, που λειτουργούν ως αιχμή του δόρατος του ελληνικού λιμενικού συστήματος, είναι σε εξέλιξη, με τη δημιουργία σύγχρονων λιμενικών υποδομών και αναδομών και την παροχή σύγχρονων υπηρεσιών σύμφωνα με το τρίπτυχο «ασφάλεια-ταχύτητα-χαμηλό κόστος». Οφείλουμε να αξιοποιήσουμε στο έπακρο τις δυνατότητες που μας δίνει τόσο το Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο ύψους 3 δις ευρώ που υπογράψαμε με την ΕΤΕΠ, όσο και ο νόμος για τα ΣΔΙΤ και ο αναπτυξιακός νόμος.

Η προσπάθεια για την ενίσχυση των μεγάλων εθνικών λιμένων της χώρας δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση ότι θέτουμε σε δεύτερη μοίρα τα περιφερειακά λιμάνια της χώρας. Τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης οικονομικής και κοινωνικής πραγματικότητας έχουν αναδείξει τις μεταφορές σε παράγοντα μείζονος σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή. Το γεγονός αυτό αναβαθμίζει σημαντικά το ρόλο των λιμένων που εξυπηρετούν νησιωτικές και απομονωμένες περιοχές του ελλαδικού χώρου και απαιτεί την ύπαρξη σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων που μπορούν να εξυπηρετούν αποτελεσματικά, πλοία και επιβάτες.

Η ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων μπορεί να έχει σημαντική συμβολή στην προσπάθεια για οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη, για την ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής. Αναγνωρίζοντας το σπουδαίο ρόλο της λιμενικής βιομηχανίας, πρέπει να προχωρήσει ο σχεδιασμός και οι παρεμβάσεις που αποσκοπούν στην αναβάθμιση του ελληνικού συστήματος. Όμως, σε αυτή την προσπάθεια

είναι αναγκαία η συμβολή και η συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων με τη λιμενική λειτουργία φορέων, ώστε να αναδείξουμε την Ελλάδα σε χώρα παροχής σημαντικών λιμενικών υπηρεσιών και τα λιμάνια μας σε μεταφορικές πύλες στα πλαίσια των διευρωπαϊκών δικτύων.

### **3.2 ΠΕΙΡΑΙΑΣ**

Θεαματική βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και της αισθητικής του χώρου.

Πειραιάς-ανταγωνιστικός πόλος ανάπτυξης στην ανατολική Μεσόγειο. Αυτό είναι το μεγάλο όραμα για το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μας.

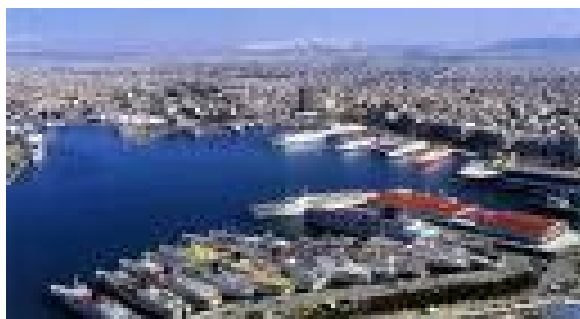
Η υλοποίηση των παρεμβάσεων ώστε να καταστεί ο Πειραιάς σύγχρονο λιμάνι και διεθνές περιφερειακό ναυτιλιακό πολύ-λειτουργικό κέντρο έχει ήδη αρχίσει. Και η αναβάθμιση στην αστική και οργανωτική υποδομή είναι ήδη εμφανής. Το ίδιο συμβαίνει άλλωστε και στα υπόλοιπα λιμάνια της Αττικής (Ραφήνα, Λαύριο) τα οποία «σηκώνουν» και το μεγαλύτερο όγκο διακίνησης επιβατών, αρκεί μόνον να πούμε ότι κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού εκτελούνται περίπου 8.000 δρομολόγια και διακινούνται περισσότεροι από 12.000.000 επιβάτες.

Ο Πειραιάς είναι άρρηκτα δεμένος με την ιστορία της πόλης. Η ανάπτυξη της περιοχής κινήθηκε παράλληλα με την εξέλιξη του λιμανιού, η οποία αντικατοπτρίζει την πορεία της ίδιας της Ελλάδας.

Η σύγχρονη ιστορία του ξεκινά το 1833, όταν το Επίνειο ανακηρύσσεται ανεξάρτητος δήμος. Ωστόσο το 1868 αρχίζει η κατασκευή των κρηπιδωμάτων, ενώ αμέσως μετά πραγματοποιείται η σιδηροδρομική σύνδεση με την Αθήνα. Η δεκαετία του 1880 είναι σημαδιακή. Η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου αυξάνει σημαντικά την κίνηση του λιμανιού, ενώ ιδρύεται και η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

Ο Πειραιάς έχει πλέον 34.527 κατοίκους. Το 1924 γίνονται τα

εγκαίνια έναρξης των μεγάλων έργων του λιμανιού. Το 1930 η ραγδαία εξέλιξη του λιμανιού επιβάλλει την ίδρυση αυτόνομου οργανισμού διοίκησης του λιμανιού του «Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς» (ΟΛΠ).



Έως σήμερα έχουν γίνει πολλά και σημαντικά έργα εκσυγχρονισμού του λιμανιού, καθιστώντας το δικαίως το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας.

Ο Πειραιάς κατατάσσεται ανάμεσα στο μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, αφού στο Νέο Ικόνιο λειτουργεί ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων «Ελευθέριος Βενιζέλος», όπου διακινούνται ετησίως 1,5 εκατομμύρια TEUs.

Μετά την ολοκλήρωση του έργου της επέκτασης της Προβλήτας Ι η συνολική δυναμικότητα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να αυξηθεί κατά 60%, ενώ θα υπάρχει η δυνατότητα εξυπηρέτησης των τελευταίας γενιάς πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που ήδη ναυπηγούνται.

Ο Πειραιάς όμως είναι και το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα του κόσμου στην επιβατική κίνηση. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο. Αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη, αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό της άκρο. Το κεντρικό-επιβατικό λιμάνι έχει πέντε προβλήτες και διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα και σε χώρους υποδομής κρουαζιερόπλοιων.

Από την υποδομή τα 2/3 περίπου έχουν αποδοθεί στην ακτοπλοΐα, στην οποία διατίθενται 30 περίπου θέσεις πρόσδεσης πλοίων και πέντε σταθμοί αναμονής επιβατών. Λόγω της μεγάλης έκτασης του λιμανιού, η

εταιρεία διαθέτει λεωφορεία για τη δωρεάν μεταφορά των επιβατών στις απομακρυσμένες θέσεις πρόσδεσης των πλοίων.

Αποτελεί επίσης ένα σημαντικό μεσογειακό προορισμό για τα κρουαζιερόπλοια. Διαθέτει 12 θέσεις ταυτόχρονης παραβολής πλοίων με δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων στου είδους και σύγχρονο Σταθμό Επιβατών Εξωτερικού, στον οποίο υπάρχουν καταστήματα αφορολόγητων ειδών, Τουριστική Αστυνομία, Τελωνείο, Λιμεναρχείο και άλλες απαραίτητες υπηρεσίες για τους επιβάτες. Σε παραπλήσιο χώρο λειτουργεί υπαίθριο γκαράζ για τη στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων, ενώ η διακίνηση από τους χώρους πρόσδεσης προς το Σταθμό Επιβατών γίνεται με μεταφορικά μέσα που διαθέτει ο Οργανισμός.

Μετά τα έργα που πραγματοποιήθηκαν για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων και συνεχίζονται, το λιμάνι διαθέτει υπερσύγχρονη υποδομή για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων. Σταθερή επιδίωξη της διοίκησης του ΟΛΠ είναι η προσέλκυση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς στο χώρο της κρουαζιέρας.

Σήμερα η εικόνα και η λειτουργία του λιμανιού έχει αναβαθμιστεί ημέρα με την ημέρα, ριζικά, με την ολοκλήρωση μιας σειράς επενδύσεων, εκατομμυρίων ευρώ, τα οποία βελτιώνουν σημαντικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και την αισθητική του λιμανιού.

Τα έργα που εκτελέστηκαν:

- Ø Η υπέργεια πεζογέφυρα, που συνδέει το λιμάνι με το σταθμό του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου η οποία έχει άνοιγμα 40 μ. και ύψος 5 μ. για να μεταφέρει κατά μεγαλύτερο ποσοστό τους επιβάτες των πλοίων που προσέρχονται στο λιμάνι.



- Ø Η ανάπλαση του χώρου του λιμανιού με νέους σταθμού ταξί και η κατασκευή κλιματιζόμενων χώρων για την εξυπηρέτηση των επιβατών.
- Ø Η κατασκευή ελικοδρομίου στο χώρο όπου δένουν τα κρουαζιερόπλοια.
- Ø Οι νέες αφετηρίες λεωφορείων εντός του χώρου του λιμένα και σειρά άλλων παρεμβάσεων που καθιστούν εύρυθμη και ασφαλέστερη τη διακίνηση των επιβατών.

Η επενδυτική πολιτική στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας εξυπηρετεί το στρατηγικό στόχο της αύξησης της δυναμικότητας του λιμένα, με παράλληλη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών και της επέκτασης σε νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες, που χαρακτηρίζονται διεθνώς από ικανοποιητικά περιθώρια κέρδους. Το επενδυτικό πρόγραμμα 2006-2010 ανέρχεται στο συνολικό ύψος των 215 εκατομμυρίων ευρώ, περίπου.

Οι κύριοι άξονες του επενδυτικού προγράμματος σε ότι αφορά την υποδομή περιλαμβάνουν:

- Ø Την επέκταση της υποδομής του σταθμού εμπορευματοεπιβατικών «Ελευθέριος Βενιζέλος» στο Νέο Ικόνιο με την κατασκευή της νέας Προβλήτας Ι.
- Ø Την ανακατασκευή του δικτύου ρευματοδότησης και τη μετατροπή γερανογεφυρών της Προβλήτας Ι.
- Ø Την εκτέλεση έργων βελτίωσης της λειτουργίας του επιβατικού λιμένα που περιλαμβάνουν κυρίως εργασίες εκβαθύνσεων στο λιμένα Αλών.
- Ø Την εκτέλεση έργων για τον εκσυγχρονισμό της υποδομής στο υπόλοιπο εμπορικό λιμάνι.

- Ø Την εκτέλεση έργων βελτίωσης των εγκαταστάσεων του ναυπηγοεπισκευαστικού λιμένα.
- Ø Την ολοκλήρωση των έργων της περιφερειακής λεωφόρου από Αγ. Διονύσιο έως τη Λ. Σχιστού.

Σε ότι αφορά το μηχανολογικό εξοπλισμό το επενδυτικό πρόγραμμα περιλαμβάνει:

- Ø Την ενίσχυση του μηχανικού εξοπλισμού και την αντικατάσταση και αναβάθμιση του υπάρχοντος εξοπλισμού του Σ.ΕΜΠΟ.
- Ø Την αντικατάσταση και αναβάθμιση του εξοπλισμού για τις ανάγκες λειτουργίας του υπόλοιπου λιμένα (περονοφόρα, ελκυστήρες, αυτοκίνητα, πλωτή δεξαμενή, κ.λ.π.)
- Ø Την αναβάθμιση και προστασία του πληροφοριακού συστήματος, καθώς και τα ενοποίηση-αξιοποίηση δικτύων.

Η εταιρεία στο επενδυτικό της πρόγραμμα συμπεριλαμβάνει μια ιδιαίτερη κατηγορία αυτοχρηματοδοτούμενων έργων, που προβλέπεται να εκτελεσθούν με παραχώρηση της εκμετάλλευσης, τα οποία δεν αφορούν τις βασικές δραστηριότητες της εταιρείας, αλλά εντάσσονται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο στρατηγικής με μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα, που αποβλέπουν στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

Τα έργα που μελετώνται για να κατασκευασθούν με το σύστημα αυτό είναι:

- Ø Αξιοποίηση της ευρύτερης περιοχής Ηετιωνείας Ακτής (πολυώροφες αποθήκες Ηετιωνείας, SILO, Δεξαμενές, περιοχή Καστράκι).
- Ø Δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς στο Κεντρικό Λιμάνι.

- Ø Επέκταση-βελτίωση υποδομής NEZ Περάματος. Το έργο εκτελείται από τις ενδιαφερόμενες ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις της NEZ Περάματος.
- Ø Νέος εκθεσιακός χώρος στη θέση «Παλατάκι».
- Ø Αξιοποίηση θαλάσσιου μετώπου πρώην Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας-Κερατσινίου. Το έργο αυτό εντάσσεται στο πλαίσιο ανάπλασης της ευρύτερης περιοχής και είναι σε εξέλιξη η συνεργασία με τους συνιδιοκτήτες και τους συναρμόδιους φορείς (Εθνική Τράπεζα, ΑΓΕΤ, ΒΡ, Δραπετσώνας και Κερατσινίου, Νομαρχία Πειραιά, Οργανισμός Αθήνας, ΥΠΕΧΩΔΕ).

### 3.3 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

**Μεγάλο κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου στα Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη.**

Πύλη στα Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη αποτελεί του λιμάνι της Θεσσαλονίκης που δημιουργήθηκε το 315 π.Χ. κι έκτοτε λειτούργησε ως κομβικό σημείο μεταξύ Δύσης και Ανατολής στα χρόνια της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, του Βυζαντίου, καθώς και της Τουρκοκρατίας.

Από το 1912 αποτελεί τον κυρίαρχο λιμένα των Βαλκανίων, ενώ το 1999 μετονομάστηκε σε Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης και



μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία (ΟΛΘ Α.Ε.), ανοίγοντας μία καινούρια σελίδα στην ιστορία του.

Χαρακτηριστικό της σύγχρονης δυναμικής πορείας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αποτελεί το γεγονός ότι η μετοχή της ΟΛΘ Α.Ε. παρουσίασε αύξηση κατά 94,32% από την 1/1/2005 έως τις 31/3/2006. Η δυναμική αυτή αποτυπώθηκε ξεκάθαρα και στα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία της περιόδου Ιανουαρίου-Ιουνίου 2006, τα οποία δείχνουν ότι διακινήθηκαν 8.211.085 τόνοι εμπορευμάτων από τις προβλήτες.

Ένα χρόνο αίτημα των κατοίκων της συμπρωτεύουσας ολοκληρώθηκε με την κατασκευή της Προβλήτας 6 στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης προκειμένου να αναβαθμιστεί η μεγαλύτερη λιμενική πύλης του ελληνικού βορρά.

Όραμα του ΥΕΝ είναι να καταστεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διεθνές κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου προς τα Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Και αξίζει να σημειωθεί ότι από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διακινήθηκαν 3.555.253 τόνοι εμπορευμάτων από την περιοχή του ΟΛΘ κι άλλοι 1.824.629, που εμπεριείχαν συμβατικό φορτίο. Από την προβλήτα της ΑΓΕΤ διακινήθηκαν 441.550 τόνοι, ενώ από τα αγκυροβόλια φορτώθηκαν 4.414.282 τόνοι. Τα εμπορευματοκιβώ-τια τύπου TEU άγγιξαν του 177.721 τόνους. Επίσης, διακινήθηκαν 121.056 τεμάχια εμπορευματοκιβωτίων από και προς το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, όπου έδεσαν 1.373 πλοία. Από αυτά τα 966 αγκυροβόλησαν στα κρηπιδώματα και τα 84 στην προβλήτα ΑΓΕΤ. Ακόμη 233 πλοία έπιασαν κάβο στα αγκυροβόλια των υγρών καυσίμων. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΟΛΘ Α.Ε. για το έτος 2005, διακινήθηκαν συνολικά 16.722.343 τόνοι. Από αυτούς εκφορτώθηκαν 12.278.143 και φορτώθηκαν 4.444.200, με αποτέλεσμα τη θαλάσσια διακίνησης των εξής εμπορευμάτων: Αργό πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου, υγροποιημένο αέριο, υγρά προϊόντα χύδην, δημητριακά, ζωοτροφές,

ελαιούχοι σπόροι, άνθρακας, μεταλλεύματα, λιπάσματα κι άλλα ξηρά εμπορεύματα χύδην.

Κατά τη διάρκεια του 2005 έφθασε το γενικό φορτίο της ΟΛΘ Α.Ε. στους 4.989.105 τόνους, εκ των οποίων οι 3.688.332 αφορούσαν εμπορευματοκιβώτια. Συγκεκριμένα, από τους χώρους του λιμένα της «νύμφης του Θερμαϊκού» διακινήθηκαν 183.273 εμπορευματοκιβώτια τύπου TEU κι άλλα 123.966 διαφόρων τύπων.

Την ίδια περίοδο αγκυροβόλησαν και 3.010 πλοία στο λιμάνια της Θεσσαλονίκης, από όπου διακινήθηκαν 217.538 επιβάτες (αύξηση της τάξης του 4,1% σε σχέση με το 2004). Από αυτούς οι 6.069 ήταν επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων, ενώ οι υπόλοιποι ταξίδεψαν με επιβατικά πλοία ή «δελφίνια» από και προς τις Κυκλάδες, την Κρήτη, τη Σάμο, τα Δωδεκάνησα, το Ανατολικό Αιγαίο και τις Σποράδες.

Οι 1.332 από τις αφίξεις πλοίων αφορούσαν καράβια που έφεραν την ελληνική σημαία. Ακόμη, έπιασαν λιμάνι στη Θεσσαλονίκη και πλοία που έφεραν σημαία Τουρκίας, Παναμά, Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Μάλτας, Ρωσίας, Ιταλίας, Λιβερίας, Ηνωμένου Βασιλείου, Αγίου Βικεντίου, Πορτογαλίας, Γεωργίας, Βουλγαρίας, Κύμορες, Γερμανίας, Νήσου Μαν, Ολλανδίας, Νήσων Μάρσαλ και Κύπρου. Σήμερα, όμως, ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης έχει σημαντικά πλεονεκτήματα και αποτελεί την κύρια ευρωπαϊκή πύλη των Βαλκανίων, αφού διαθέτει ελεύθερη ζώνη με τους τελωνειακούς κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σταθμό εμπορευματοκιβωτίων που λειτουργεί σε 24ωρη βάση και ενιαίες τιμές για όλες τις βάρδιες, συμβατικό λιμάνι με λειτουργία σε δύο βάρδιες με σταθερές τιμές, άριστο εξοπλισμό για την υποστήριξη της φορτοεκφόρτωσης, διαρκή παρακολούθηση και εποπτεία του λιμανιού για την πλήρη διασφάλιση

των φορτίων, πρόσβαση στο διεθνές οδικό-σιδηροδρομικό δίκτυο, ειδικές τιμές για εμπορευματοκιβώτια, καθώς και για φορτία τύπου in transit.

Από το συμβατικό λιμάνι διακινούνται ορυκτά, μεταλλεύματα, σκραπ, κάρβουνο, φωσφάτα, άλλες βιομηχανικές πρώτες ύλες, χαλυβουργικά προϊόντα ενδιάμεσης ή τελικής επεξεργασίας, σιδηρολαμαρίνες διάφορων διαστάσεων και ποιοτήτων, σιδηρόπλακες, καθώς και σιδηροστέφανα.

Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης λειτουργεί και ελεύθερη ζώνη που εξυπηρετεί κυρίως φορτία Τρίτων Χωρών, με μέση ετήσια διακίνηση 1.500.000 τόνους ξηρού φορτίου, καθώς και για την αποθήκευση φορτίων τύπου transit.

Από την πλευρά της, η διοίκηση της ΟΛΘ Α.Ε. σχεδιάζει ήδη τη στρατηγική ανάπτυξης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, έχοντας θέσει τους εξής στόχους:

- Ø Καθιέρωση και εξυπηρέτηση της δυνατότητας συνδυασμένων μεταφορών.
- Ø Διεύρυνση της βαλκανικής και παρευξείνιας οικονομικής συνεργασίας.
- Ø Ενίσχυση του τουριστικού ρεύματος από τις γειτονικές χώρες και τα κράτη του Εύξεινου Πόντου.
- Ø Τη λειτουργία νέων γραμμών για πλοία τύπου Ro Ro, με προορισμούς στη Μαύρη Θάλασσα και την υλοποίηση έργων επέκτασης του 6<sup>ου</sup> προβλήτα.
- Ø Την εισαγωγή ελκυστικού τιμολογίου για container με το ειδικό καθεστώς τύπου transshipment.

Την ίδια στιγμή προωθείται από το διοικητικό συμβούλιο της ΟΛΘ Α.Ε. και η δημιουργία ενός εμπορευματικού κέντρου στη Θεσσαλονίκη. Ο χώρος εγκατάστασης του εμπορευματικού κέντρου θα καλύψει 130

στρέμματα, ενώ ο προϋπολογισμός των εργασιών θα αγγίξει τα 26 εκατομμύρια ευρώ.

Σημειωτέων, βρέθηκε και επιχωματώθηκε ήδη το οικόπεδο όπου θα στεγαστεί το εμπορευματικό κέντρο, το οποίο δύναται να επεκταθεί αργότερα σε άλλα 90 στρέμματα. Το ύψος αυτής της επενδύσεως θα αγγίξει τα 14 εκατομμύρια ευρώ. Ταυτοχρόνως, αρχίζουν και οι διαδικασίες κατασκευής της έκτης προβλήτας στο λιμένα της Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με τη θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ «Εμπορευματικά Κέντρα Α.Ε.», αφού υπογράφηκε ήδη το σχετικό μνημόνιο συνεργασίας από τις δύο πλευρές.

Με την κατασκευή της 6<sup>ης</sup> προβλήτας εκτιμάται πως θα υπερδιπλασιαστούν τα διακινούμενα φορτία, με αποτέλεσμα να διακινούνται ετησίως ένα εκατομμύριο εμπορευματοκιβώτια.

Σχετικά με την ενίσχυση της υλικοτεχνικής υποδομής του λιμανιού της Θεσσαλονίκης σχεδιάζεται η αγορά του εξής εξοπλισμού: μια υδροφόρα 300 κυβικών μέτρων, 2 γερανογέφυρες container 50 τόνων μεγέθους PostPanamax, 3 περονοφόρα των 18 τόνων, 5 φορτωτές με κάδο 3-5 κυβικών μέτρων, 4 πνευματικοί μεταφορείς δημητριακών 150-200 τόνων ανά ώρα, 15 κοχλιομεταφορείς δημητριακών 150 τόνων ανά ώρα και 3 straddle carrier.

### **3.4 ΠΑΤΡΑ**

#### ***Κερδοφορία για πρώτη φορά.***

Έτοιμο να ανταποκριθεί στον ευρωπαϊκό και διεθνή ανταγωνισμό είναι για πρώτη φορά στην ιστορία του το λιμάνι της Πάτρας. Αυτό καταδεικνύει το γεγονός ότι κατά τον τελευταίο χρόνο ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών παρουσίασε σημαντικά κέρδη, με σοβαρές ενδείξεις ότι η κερδοφορία θα είναι πλέον μόνιμη και με ανοδική πορεία. Οι μεγάλες

θεσμικές και οργανωτικές αλλαγές, σύμφωνα με το πρόγραμμα του YEN, εγγυώνται αυτή την πορεία και καθώς σημαντικά έργα υλοποιούνται οι προοπτικές του λιμανιού είναι ευοίωνες.

Το λιμάνι της Πάτρας-κύρια δυτική πύλη της χώρας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση- είναι ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα ελληνικού εμποροναυτικού κέντρου. Η εξέλιξη του λιμανιού από το 18<sup>ο</sup> αιώνα μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 19<sup>ου</sup> αιώνα προσδιορίστηκε από παραμέτρους τόσο τοπικού όσο και διεθνούς χαρακτήρα. Μεταξύ αυτών θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική η γεωγραφική του θέση στο εσωτερικό ενός φυσικού χώρου, ο οποίος κατέληγε σε πλήθος κόλπων, φυσικών λιμανιών, όρμων και είχε άνοιγμα προς το Ιόνιο και την Αδριατική.



Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα η Πάτρα είχε καθιερωθεί ως το πρώτο σταφιδοεξαγωγικό λιμάνι και γενικά ως κύριο εξαγωγικό και εισαγωγικό κέντρο με τη Δύση. Η νεότερη περίοδος του λιμανιού αρχίζει το 1836, όταν ξεκίνησε να κατασκευάζεται τεχνητός λιμένας, ύστερα από απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου της πόλης. Το 1838 κατασκευάστηκε το πρώτο μέρος του ξύλινου μόλου, που είχε μήκος 35 μέτρα και δύο χρόνια μετά επεκτάθηκε άλλα 20 μέτρα, χωρίς όμως να ικανοποιεί τις ανάγκες της ναυσιπλοΐας. Η κατασκευή του φάρου έγινε δεκαεφτά χρόνια μετά το 1858. Μόλις το 1880 επικυρώθηκε σύμβαση με Γάλλους μηχανικούς για την κατασκευή τεχνητού λιμένα, οι εργασίες όμως αποπερατώθηκαν έπειτα από πολλά προβλήματα το 1889. Μέχρι το 1927, που το λιμενικό ζήτημα τέθηκε εκ νέου στο σύνολό του, το λιμάνι παρέμεινε χωρίς κρηπιδώματα και με πολλά προβλήματα στην εξυπηρέτηση της ναυσιπλοΐας. Το 1930 ανατέθηκε σε τεχνική εταιρεία



κατασκευών η εκτέλεση λιμενικών έργων. Έτσι, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '30, όλη η παραλιακή ζώνη μεταβλήθηκε σε ένα απέραντο πολυάνθρωπο εργοτάξιο, που σταμάτησε όταν ξεκίνησε ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος.

Έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού συνεχίστηκαν να γίνονται μέχρι τις μέρες μας. Τα τελευταία χρόνια, μάλιστα, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στις υποδομές εξυπηρέτησης οχηματαγωγών.

Η σημασία και ο ρόλος του λιμανιού της Πάτρας αναβαθμίστηκαν σημαντικά τα τελευταία χρόνια και αποτελεί κύρια πύλη της χώρας μας από τη Δύση, ιδιαίτερα μετά τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν στους χερσαίους άξονες μέσω των κρατών της πρώην Γιουγκοσλαβίας.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε. εκτελεί τόσο επιβατικό όσο και εμπορευματικό έργο. Οι προσφερόμενες θέσεις ελλιμενισμού πρακτικά είναι 12, παρόλο που ο ακριβής αριθμός εξαρτάται και από τον τρόπο πρόσδεσης. Ο λιμένας, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες, λειτουργεί κοντά στη χωρητικότητά του, χωρίς όμως να παρατηρούνται ιδιαίτερες δυσκολίες.

Η μαρίνα έχει συνολική χωρητικότητα περίπου 450 σκάφη, όμως οι δυνατότητες εξυπηρέτησης μεσαίων και μεγάλων σκαφών είναι περιορισμένες.

Η εμπορευματική κίνηση με φορτηγά πλοία είναι σχετικά περιορισμένη και το κύριο έργο έχουν τα φορτηγά οχήματα ή τα ασυνόδευτα τρέιλερ. Τα κύρια ανταγωνιστικά λιμάνια που κατά περιόδους προσελκύουν μέρος της εμπορευματικής κίνησης είναι αυτά του Αιγίου, της Κυλλήνης και του Κατάκολου. Οι κυριότερες εκφορτώσεις αφορούν λιπάσματα από την Καβάλα, σιτάρι και κριθάρι, χαρτομάζα, φοινικέλαιο (εισαγωγές από Μαλαισία) και κρασιά και μελάσα από την Ιταλία. Για την πενταετία 1999 και 2003 επιβεβαιώνεται

ο ρόλος του λιμανιού ως εισαγωγικού λιμένα, που εξυπηρετεί κυρίως την τοπική κοινωνία.

Δύο ιταλικές εταιρείες δραστηριοποιούνται στη μεταφορά ασυνόδευτων φορτίων στην Πάτρα. Ο ΟΛΠΑ βρίσκεται σε διαπραγμάτευση για ανάληψη μεταφοράς πόρτα-πόρτα φορτίων εμπορικών πλοίων, δηλαδή για ελλιμενισμό, φορτοεκφόρτωση, μεταφορά, εξωτερικές υπηρεσίες, λειτουργώντας ως διαμεταφορέας. Ο Λιμένας της Πάτρας εξυπηρετεί τόσο την κίνηση του εξωτερικού όσο και την κίνηση εσωτερικού. Το μεταφορικό έργο του Οργανισμού είναι σημαντικό όσον αφορά τις γραμμές Ιταλίας, όπου ο ρόλος στους τομείς του τουρισμού και του εμπορίου είναι καταλυτικός. Εξάλλου, η πορθμιακή σύνδεση Ρίου-Αντιρρίου αποτελούσε, έως τη λειτουργία της γέφυρας, τη βασική δίοδο επικοινωνίας της Πελοποννήσου και της Αττικής με τη Δυτική Ελλάδα.

Από τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία που αφορούν στην κίνηση επιβατών και τροχοφόρων του εσωτερικού προκύπτει ότι για την τριετία από το 1999 έως το 2001 παρατηρήθηκε αύξηση της κίνησης, κατά 45% και 47% αντίστοιχα. Η αύξηση της κίνησης συνεχίζεται και τα επόμενα χρόνια μόνο που είναι της τάξης του 3%. Το 2003 διακινήθηκαν συνολικά 568.585 επιβάτες, 99.907 Ι.Χ., 20.318 φορτηγά, 11.049 δίκυκλα και 3.659 λεωφορεία.

Το ίδιο συμβαίνει και με τις γραμμές του εξωτερικού, όπου όμως κατά το μήνα Αύγουστο διακινείται το 22% του συνόλου των ετήσιων επιβατών.

Γενικότερα, το διάστημα των τριών καλοκαιρινών μηνών διακινείται το 47% του συνόλου των επιβατών, ενώ ο Φεβρουάριος είναι ο μήνας με τη μικρότερη κίνηση, μόλις 3%. Το λιμάνι της Πάτρας εξυπηρετεί περίπου 40 πλοία σε τακτική βάση. Συνολικά εκτελούνται περίπου 120 δρομολόγια εβδομαδιαίως. Τις μέρες αιχμής τα ημερήσια

δρομολόγια φτάνουν τα 20. Οι περισσότερες αναχωρήσεις γίνονται απόγευμα ή βράδυ, ενώ οι περισσότερες αφίξεις πραγματοποιούνται πρωί ή μεσημέρι και συνήθως σε διάστημα 3-4 ωρών.

Η προώθηση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού του ΟΛΠΑ, προσανατολίζεται στην προοπτική εκπλήρωσης του ρόλου του λιμένα ως κόμβου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και ως δυτικής πύλης της χώρας στην Ε.Ε., αναδεικνύοντας τόσο την πόλη όσο και την ευρύτερη περιφέρεια σε μια δυναμική περιοχή ανάπτυξης.

Τα έργα που έχουν προγραμματιστεί.

- Ø Κάλυψη και επέκταση αγωγών ομβρίων εντός της λιμενικής ζώνης.
- Ø Συντήρηση χερσαίων λιμενικών κτιριακών εγκαταστάσεων.
- Ø Αποκατάσταση λειτουργικών βαθών λιμενολεκάνων.
- Ø Βελτίωση εξοπλισμού κρηπιδωμάτων.
- Ø Ενίσχυση κυματοθραυστών.
- Ø Οργάνωση χώρων στάθμευσης.
- Ø Κατασκευή δικτύου για άρδευση χώρου πρασίνου.
- Ø Κατασκευή δικτύου πυρόσβεσης μαρίνας.
- Ø Σύνδεση αποχετευτικού συστήματος του λιμανιού με το κεντρικό δίκτυο αποχέτευσης της Πάτρας.
- Ø Επέκταση και αξιοποίηση του τουριστικού λιμένα.
- Ø Αξιοποίηση συγκροτήματος Πειραιϊκής Πατραϊκής.
- Ø Υλοποίηση Σχεδίου Ασφάλειας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων.
- Ø Προμήθεια αυτοκινούμενου τηλεσκοπίου γερανού ανυψωτικής ικανότητας 200 τόνων.
- Ø Σύνδεση του νέου λιμανιού μέσω ανισόπεδου κόμβου με παραγλαύκειες οδούς και ευρεία παράκαμψη Πατρών.
- Ø Σύνδεση του νέου λιμανιού με το Σιδηροδρομικό Δίκτυο του ΟΣΕ.

### 3.4.1 ΤΟ ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Είναι παραδεκτό ότι ο ρόλος του Λιμανιού της Πάτρας είναι σημαντικός όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη της πόλης της Πάτρας



αλλά και της ευρύτερης περιοχής και της Ελλάδας γενικότερα. Οι δυνατότητες εξυπηρέτησης του σημερινού Λιμανιού όμως είναι περιορισμένες, λόγω ελλείψεως χερσαίων χώρων για την

αντιμετώπιση της μεγάλης κίνησης φορτηγών και ΙΧ οχημάτων. Επίσης υπάρχουν μεγάλες δυσχέρειες στη σύνδεση του με το υπεραστικό δίκτυο, δεδομένου ότι το Λιμάνι περιβάλλεται ασφυκτικά από την πόλη και κατά συνέπεια όλη η κίνηση διέρχεται μέσα από το αστικό δίκτυο το οποίο είναι τελείως ανεπαρκές.

Λόγω των παραπάνω προβλημάτων ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε. σε συνεργασία με το Υπουργείο Χωροταξίας Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων ολοκλήρωσε τη μελέτη και ήδη



από το 1997 άρχισε η κατασκευή Νέου Λιμένα στην ακτή Δυμαίων 1 χλμ. νότια του υπάρχοντος και προβλέπεται να εξυπηρετήσει όλα τα είδη των

συνδυασμένων μεταφορών. Το Νέο Λιμάνι θα συνδέεται με την βόρεια Παράκαμψη των Πατρών μέσω του κόμβου Κ5 με συνδετήριους δρόμους

παραπλεύρως του ποταμού Γλαύκου, διευκολύνοντας έτσι την πρόσβαση στο Λιμάνι, αλλά και ανακουφίζοντας το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.

### **Τα Έργα**

- ∅ Κατασκευή παραλιακού κρηπιδοτοίχου μήκους 600μ. από κυψελωτά κιβώτια από οπλισμένο σκυρόδεμα με ωφέλιμο βάθος -11.0μ. Τα κιβώτια θα κατασκευασθούν σε ειδική πλωτή εξέδρα θα ρυμουλκηθούν δια θαλάσσης και θα ποντιστούν στις αντίστοιχες θέσεις με πλήρωση του εσωτερικού τους με νερό.
- ∅ Κυματοθραύστη μικτής διατομής μήκους 1200μ., με πρόβλεψη γεωφασμάτων αντοχής στην έδρασή του.
- ∅ Επιχώσεις για δημιουργία χερσαίων χώρων όπισθεν των κρηπιδωμάτων εμβαδού 150 στρεμμάτων.
- ∅ Έργα βελτίωσης του χαμηλής φέρουσας ικανότητας πυθμένα με έμπηξη γεωσυνθετικών στραγγιστηριών, σταδιακή προφόρτιση και κατασκευή χαλικοπασσάλων.

### **Άλλα Χαρακτηριστικά**

- ∅ Το Νέο Λιμάνι θα έχει πριονωτά κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1000 μ. περίπου, με βάθος 11 μ. με την δημιουργία 5 νηοδόχων και 250.000 τμ. χερσαίων χώρων για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης.
- ∅ Επίσης θα δημιουργηθεί εμπορική προβλήτα 300 μ. καθώς και χερσαίοι χώροι 140.000 τμ. για την εναπόθεση εμπορευμάτων και την εξυπηρέτηση της εμπορευματικής κίνησης.
- ∅ Θα προστατεύεται από κυματοθραύστη μήκους 1500μ. παράλληλο με τα κρηπιδώματα και σε απόσταση 350 μ. από αυτά.

## **Συνοχή / συνεργεία με άλλα έργα**

Με την συμπλήρωση των έργων σε συνδυασμό με την κατασκευή του λιμένα της Ηγουμενίτσας θα εξυπηρετείται ικανοποιητικά η ζήτηση από/προς Ιταλία / Ευρωπαϊκή Κοινότητα τουλάχιστον μέχρι το έτος 2010.

## **Σκοπιμότητα & αποτελέσματα**

Το λιμάνι αποτελεί δυτική πύλη της Χώρας μας και τα τελευταία χρόνια λειτουργεί σε κατάσταση υπερκορεσμού λόγω της αλματώδους αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου ιδίως μετά τα γεγονότα στην πρώην Γιουγκοσλαβία. Το προτεινόμενο έργο σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση του οδικού άξονα του ΠΑΘΕ στοχεύει στην άμεση διασύνδεση της Ελλάδας με την Ε.Ε. ικανοποιώντας τους βασικούς στόχους της στρατηγικής μεταφορών της χώρας για εναλλακτικές διεθνείς συνδέσεις και υλοποίηση των ολοκληρωμένων μεταφορικών διαδρόμων στον άξονα Δύσης - Ανατολής.

## **3.5 ΗΡΑΚΛΕΙΟ**

### **Υψηλοί στόχοι για το μέλλον.**

Κάθε χρόνο καταπλέουν περίπου 3.500 πλοία στο λιμάνι του Ηρακλείου, μιας και αυτό συνδέεται ακτοπλοϊκώς με το Λιμάνι του Πειραιά καθημερινά με δύο επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία και επιπλέον έκτακτα με πρόσθετα δρομολόγια ανάλογα με την επιβατική ή την εμπορευματική κίνηση. Με τη Θεσσαλονίκη έχει τακτική σύνδεση με Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο, το οποίο προσεγγίζει και σε άλλα νησιωτικά λιμάνια των Κυκλάδων.

Τους θερινούς μήνες συνδέεται καθημερινά με τα νησιά των Κυκλάδων (κυρίως Θήρα και Πάρο) και με νησιά των Δωδεκανήσων (κυρίως Κάσο, Κάρπαθο και Ρόδο). Ο σημερινός προσανατολισμός το λιμανιού του Ηρακλείου είναι η εξυπηρέτηση των αναγκών σε μεταφορές αγαθών της ενδοχώρας της Κρήτης, ενώ τελευταία έχει αναπτυχθεί και το



διαμετακομιστικό εμπόριο.

Ιστορικά το λιμάνι του Ηρακλείου βρίσκεται σε σπουδαία γεωπολιτική θέση: στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, στην τομή των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών

Γιβραλτάρ, Σουέζ και Μαύρης Θάλασσας. Η ανάπτυξη του λιμένος ακολούθησε τη γενική εξέλιξη των λιμανιών της χώρας, με διαφοροποιήσεις, οι οποίες επιβλήθηκαν από πολιτικούς και στρατιωτικούς συσχετισμούς και επιρροές, ενώ ήταν το αποτέλεσμα του ενδιαφέροντος για την προνομιούχο θέση της Κρήτης στην Ανατολική Λεκάνη της Μεσογείου. Στους μινωικούς χρόνους υπήρχε δραστηριότητα στη σημερινή θέση της ανατολικής λιμενολεκάνης με δείγματα, στη στεριά, εμπορικού κέντρου για συναλλαγές. Στους ελληνικούς και ρωμαϊκούς χρόνους, το ενδιαφέρον στράφηκε σε άλλα μέρη και ειδικά στη Χερσόνησο μέχρι και τους βυζαντινούς χρόνους, οπότε επί Νικηφόρου Φωκά ξαναβρίσκεται να λειτουργεί λιμάνι στον κόλπο του Δερματά.

Οι Ενετοί μετέφεραν το λιμάνι Ηρακλείου στη σημερινή του θέση, όπου αξιοποιώντας μια σειρά υφαλοβράχων κατασκεύασαν το σημερινό ενετικό λιμάνι, το οποίο για την εποχή που κατασκευάστηκε ήταν

πραγματικά μεγάλο καλά κατασκευασμένο και οχυρωμένο, με ευκολίες στην προσέγγιση, εξυπηρέτηση, ανεφοδιασμό και επισκευή των σκαφών και σημαντικό κέντρο της Μεσογείου. Το συγκριτικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης του ενδυναμώνεται με την ύπαρξη και λειτουργία της Ελεύθερης Ζώνης, σημαντικού παράγοντα για την ανάπτυξη σύγχρονου διαμετακομιστικού κέντρου.

Ταυτόχρονα, ανάπτυξη εμφανίζει και η τουριστική κίνηση με κρουαζιερόπλοια, καθώς μετά τα σημαντικά έργα των δύο τελευταίων ετών οι παρεχόμενες υπηρεσίες έχουν αναβαθμιστεί σημαντικά με τη λειτουργία του νέου υπερσύγχρονου επιβατικού σταθμού στην προβλήτα 2 του λιμένα.

Οι υπηρεσίες που παρέχει σε 24ωρη βάση και για όλες τις ημέρες του χρόνου είναι οι παρακάτω:

- Ø Φορτοεκφόρτωση-διακίνηση-ζύγισση-στοιβασία εμπορευμάτων, από οποιαδήποτε προέλευση προς οποιονδήποτε προορισμό και από οποιοδήποτε πλοίο.
- Ø Φύλαξη εμπορευμάτων σε περιφραγμένους υπαίθριους και στεγασμένους χώρους.
- Ø Λειτουργία Ελεύθερης Ζώνης για εξυπηρέτηση εμπορευμάτων Τρίτων Χωρών και εμπορευμάτων σε διαμετακόμιση.
- Ø Παροχές νερού-ρεύματος στις περισσότερες προβλήτες του λιμανιού.
- Ø Εξυπηρέτηση επιβατών μέσα από δύο σταθμούς επιβατών, στην προβλήτα I και II και στο εγγύς μέλλον στην προβλήτα III.
- Ø Υπηρεσίες τροφοδοσίας από εξειδικευμένες επιχειρήσεις της πόλης.
- Ø Δυνατότητα επισκευών και συντηρήσεων για ηλεκτρικά, υδραυλικά, ηλεκτρονικά δίκτυα των πλοίων, καθώς και για μικρά



αλιευτικά σκάφη και σκάφη αναψυχής. Το λιμάνι του Ηρακλείου πέραν από τους συμβατικούς τομείς δραστηριοτήτων(εξυπηρέτηση επιβατών και εμπορευμάτων) εξυπηρετεί με επάρκεια επίσης την τουριστική κίνηση, την αναψυχή, την αλιεία και το ναυταθλητισμό. Η σύνδεση του λιμανιού με το Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης και μέσω αυτού με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο του νησιού γίνεται με δρόμο σύγχρονων προδιαγραφών, ταχείας κυκλοφορίας. Παράλληλα, το λιμάνι συνδέεται άμεσα με το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, που βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση, κάτι που ευνοεί την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών.

### **Τεχνικά στοιχεία.**

Το λιμάνι του Ηρακλείου είναι τεχνητό που δημιουργήθηκε εις βάρος της θάλασσας με την κατασκευή εξωτερικών λιμενικών έργων, δηλαδή με την κατασκευή δύο βραχιόνων κάθετων μεταξύ των με το προσήνεμο μόλο μήκους 2.390μ. και τον υπήνεμο μόλο μήκους 318μ. Με αυτούς έχουν σχηματισθεί 3 λιμενολεκάνες υδάτινης επιφάνειας 827.000 μ<sup>2</sup> με χρήσιμα βάθη 4,00 μ., 8,00 μ. και 10,00 μ. Τα εσωτερικά λιμενικά έργα αποτελούνται από 4 κύριες προβλήτες (I, II, III και IV) με διάταξη χτένας που συμπληρώνονται με τα εσωτερικά κρηπιδώματα προκυμαίας. Οι χερσαίοι χώροι έχουν έκταση συνολικά 455.000 μ<sup>2</sup>, από αυτούς 272.935 μ<sup>2</sup>, αποτελούν χώρους τελωνειακού ελέγχου και 182.108 μ<sup>2</sup> κοινόχρηστους χώρους δρόμων προσπέλασης, πλατειών, πράσινου κ.λ.π. Ήδη ολοκληρώθηκε η προβλήτα 4 και είναι έτοιμοι χερσαίοι χώροι 150 στρεμμάτων. Παράλληλα, στο μηχανολογικό εξοπλισμό του λιμανιού εντάσσονται:

- Ø Επτά ηλεκτροκίνητοι γερανοί επί σιδηροτροχιών φορτοεκφόρτωσης πλοίων διαφόρων ανυψωτικών ικανοτήτων. Από 6,3 έως 45 τόνους.
- Ø Δύο ηλεκτροκίνητοι γερανοί επί ελαστικών επισώτρων φορτοεκφόρτωσης πλοίων ανυψωτικής ικανότητας 80 και 100 τόνων αντίστοιχα.
- Ø Τέσσερα οχήματα μεταφοράς και στοιβασίας container ανυψωτικής ικανότητας 32, 40, 45 και 45 τόνων αντίστοιχα.
- Ø Έξι περνοφόρα οχήματα διακίνησης φορτίων.
- Ø Δύο ελκυστήρες με ρυμουλκούμενα.

### **Προοπτικές.**

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου στοχεύει, εκτός της βελτίωσης των υπηρεσιών που προσφέρονται, στην παραπέρα αξιοποίηση των σημαντικών περιουσιακών του στοιχείων, στην ανάπτυξη της Ελεύθερης Ζώνης που λειτουργεί για διαμετακομίσεις κυρίως φορτίων και στην αύξηση της τουριστικής κίνησης με κρουαζιερόπλοια που θα χρησιμοποιούν το Λιμάνι του Ηρακλείου ως κεντρικό λιμάνι. Προκειμένου να βελτιώσει στο μεγαλύτερο βαθμό τις παρεχόμενες υπηρεσίες και να οργανώσει και αξιοποιήσει κατά τον καλύτερο τρόπο την υφιστάμενη υποδομή, η διοίκηση του λιμανιού έχει καταλήξει σε ορισμένες σημαντικές παρεμβάσεις, οι οποίες θα αρχίσουν πολύ σύντομα να υλοποιούνται. Αναμορφώνεται η περιοχή εξυπηρέτησης επιβατών προβλητών I και II με τη διασύνδεση των σταθμών επιβατών και τη ρύθμιση της κυκλοφορίας. Επίσης, μεταφέρεται η τουριστική κίνηση στην προβλήτα III με μετατροπή της υπάρχουσας αποθήκης εμπορευμάτων σε σύγχρονο σταθμό επιβατών, ενώ αξιοποιείται η νέα προβλήτα IV για διακίνηση εμπορευμάτων.

Οι άξονες στους οποίους κινείται η διοίκηση είναι το Λιμάνι του Ηρακλείου:

- Ø Να γίνει πόλος έλξης για τους κατοίκους της πόλης και να αναδειχθούν τα ιστορικά στοιχεία του,
- Ø Να αποτελέσει το ναυτιλιακό κέντρο της Κρήτης και
- Ø Να γίνει ανταγωνιστικό, με ποιοτικές υπηρεσίες, ο κρητικός κόμβος της σύγχρονης μεταφορικής αλυσίδας.

### **3.6 ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ**

#### *Ασφαλές κέντρο διερχομένων.*

Μετά την κατασκευή του νέου λιμένα και την ολοκλήρωση του κλειστού αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας, αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς συγκοινωνιακούς κόμβους της Δυτικής Ελλάδας. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι κατά κύριο λόγο επιβατικό, με ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο με το εσωτερικό (Κέρκυρα-Παξούς) όσο και με το εξωτερικό (Ιταλία). Τη δεδομένη χρονική στιγμή, η Ηγουμενίτσα είναι διερχόμενο λιμάνι χρησιμοποιούμενο ιδίως από φορτηγά διεθνών μεταφορών. Η έλλειψη αποθηκευτικών χώρων και κατάλληλων λιμενικών υποδομών καθιστά απαγορευτική τη διακίνηση εμπορευμάτων με πλοία Ro Ro. Συνεπώς, το λιμάνι δεν μπορεί να χαρακτηριστεί εμπορικό, καθώς δεν υπάρχει η δυνατότητα μεγάλης εμπορευματικής κίνησης.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε., που έχει αναλάβει τη διαχείριση του, παρέχει κυρίως υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών και οχημάτων.



Ιστορικά τα λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι φυσικό. Πριν, αλλά και κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας η Ηγουμενίτσα ήταν ένα μικρό και ασήμαντο χωριό. Λόγω του λιμανιού της όμως άρχισε να ενδιαφέρει τους Τούρκους σε μεγάλο βαθμό. Την όρισαν έδρα της διοίκησης, φρόντισαν για τη διαμόρφωση της πόλης κι έκαναν την αρχή του ανοίγματος αυτοκινητόδρομου προς τα Ιωάννινα.

Η εξέλιξη της ήταν αρκετά μεγάλη, αλλά δεν ολοκληρώθηκε λόγω των συνεπειών του Β' Παγκόσμιου Πολέμου. Οι Ιταλοί την κατέστρεψαν ολοκληρωτικά. Η ανοικοδόμησή της άρχισε μετά την αποχώρηση των Γερμανών. Σήμερα, λόγω του λιμανιού, αποτελεί το ζωντανότερο κέντρο του Νομού Θεσπρωτίας.

### **Προοπτικές ανάπτυξης.**

Οι προοπτικές ανάπτυξης του διαγράφονται είναι ιδιαίτερες θετικές. Το πρόγραμμα κατασκευής νέων οδικών αξόνων, η βελτίωση των υπαρχόντων και η κατασκευή των διευρωπαϊκών δικτύων που έμμεσα ή άμεσα διέρχονται από την Ηγουμενίτσα (Εγνατία οδός, σιδηρόδρομος Ηγουμενίτσα-Καλαμπάκα, ολοκλήρωση του δυτικού διαδρόμου – Ιονίας Οδού) αλλάζουν τον οικονομικό χάρτη της χώρας,

αναδεικνύοντας σε μεγάλο βαθμό το ρόλο του λιμένα στις συνδυασμένες μεταφορές. Σημαντικό παράγοντα προς την κατεύθυνση αυτή αποτελεί η διαμόρφωση της Κοινοτικής Πολιτικής στον τομέα των μεταφορών και ειδικότερα στις συνδυασμένες μεταφορές και στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων (Short Sea Shipping)

Τα επόμενα χρόνια το λιμάνι αλλάζει πρόσωπο. Τα συναρμόδια υπουργεία, σε συνεργασία με τον Οργανισμό, προχωρούν στην επέκταση του νέου λιμένα με την έναρξη των εργασιών της β' φάσης ανάπτυξης. Με την ολοκλήρωση της β' φάσης σχεδιάζεται η έναρξη της γ' φάσης ανάπτυξης, ολοκληρώνοντας ουσιαστικά τις αναγκαίες λιμενικές υποδομές. Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός πως πρόσφατα εντάχθηκε στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Οδικοί Άξονες, Λιμάνια & Αστική Ανάπτυξη» το Γ' ΚΠΣ η σχετική μελέτη.

Ένας άλλος τομέας στον οποίο δίδεται ιδιαίτερη βαρύτητα από πλευράς του Οργανισμού είναι η ασφάλεια του λιμένα. Για το λόγο αυτό η ΟΛΗΓ Α.Ε. προωθεί τη λήψη μέτρων ασφάλειας που προστάζουν η Διεθνής Σύμβαση Solas και ο Κώδικας ISPS. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας πρόκειται να εξοπλιστεί με τα πιο σύγχρονα συστήματα ασφαλείας και θα αποτελέσει ίσως έναν από τους καλύτερα ελεγχόμενους χώρους λιμανιών στην Ελλάδα.

Πεποίθηση του Οργανισμού είναι ότι το λιμάνι πρέπει να καταστεί αφετήριο, εκμεταλλεζόμενο την Εγνατία Οδό, που ξεκινά ουσιαστικά μέσα από τις λιμενικές του εγκαταστάσεις. Με την πλήρη λειτουργία της Εγνατίας Οδού συνδέονται η Ε.Ε., τα Βαλκάνια και οι Παρευξείνιες Χώρες, διευρύνοντας τις δυνατότητες χρησιμοποίησης του λιμανιού από φορτηγά με κατεύθυνση από και προς την Τουρκία (και τη Μέση Ανατολή), καθώς και από και προς τη Βουλγαρία (με τελικό προορισμό τη Ρωσία). Με την ολοκλήρωση των εργασιών και την έναρξη λειτουργίας της Εγνατίας αλλάζει ουσιαστικά όλος ο οικονομικός χάρτης

της χώρας καθιστώντας την Ηγουμενίτσα ιδιαίτερα γνωστή στην Ελλάδα και την ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

### **Προτεραιότητες του Οργανισμού.**

Στις προτεραιότητες του Οργανισμού είναι η ανάπτυξη παράπλευρων δραστηριοτήτων απαραίτητων για την αξιοποίηση των νέων ευκαιριών που παρουσιάζονται. Συγκεκριμένα, η μετατροπή του λιμανιού σε αφετήριο λιμάνι και η παροχή υπηρεσιών για τη διευκόλυνση των μεταφορών, με σύγχρονες μεθόδους logistics, αποτελούν τους άμεσους στόχους του. Άποψη του Οργανισμού είναι ότι η επιτυχία στο νέο ρόλο προϋποθέτει και την ισόρροπη ανάπτυξη της Θεσπρωτίας. Για το λόγο αυτό δίδεται ιδιαίτερη έμφαση, από πλευράς ΟΛΗΓ, στην τουριστική αξιοποίηση της περιοχής. Ο Οργανισμός έχει στη δικαιοδοσία του τις χερσαίες ζώνες των Συβότων και της Σαγιάδας, περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, στα οποία μπορούν να αναπτυχθούν συστήματα μαρίνων. Επίσης, υπάρχει η δεδηλωμένη πρόθεση για συνέργειες με την πόλη της Ηγουμενίτσας, καθώς η πόλη και το λιμάνι μπορούν να έχουν κοινά σημεία ανάπτυξης.

Στόχος είναι να καταστεί το λιμάνι της Ηγουμενίτσας σημείο αναφοράς στις διεθνείς μεταφορές, ανταγωνιστικό στη νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα και συνάμα πυλώνας οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας της ευρύτερης περιοχής της Θεσπρωτίας.

### **Επενδυτικές Τάσεις.**

Στο επενδυτικό πρόγραμμα υποδομής του Οργανισμού, σε συνδυασμό με τον επαναπροσδιορισμό της Χερσαίας Ζώνης του λιμένα Ηγουμενίτσας, προβλέπονται έργα επέκτασης και βελτίωσης της υφιστάμενης υποδομής και των συνθηκών λειτουργίας του λιμένα, όπως

επίσης και δράσεις για τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού.

Τα έργα αυτά συμπεριλαμβάνουν:

- Ø Κατασκευή δακτυλιοειδούς προβλήτας (Finger Pier) για την πλαγιοπρυμνοδέτηση των πλοίων.
- Ø Διαπλάτυνση και εκβάθυνση του διαύλου ναυσιπλοΐας.
- Ø Κατασκευή δύο τερματικών σταθμών.
- Ø Έργα ακτομηχανικής προστασίας στο ακρωτήριο Δρέπανο.
- Ø Απαλλοτριώσεις απαραίτητων εκτάσεων.

Στην παρούσα φάση λαμβάνει χώρα η αναδιάρθρωση του επιχειρησιακού σχεδίου του Οργανισμού, στο οποίο εξετάζεται η δυνατότητα κατασκευής των παρακάτω:

- Ø Εμπορευματικού κέντρου εκφόρτωσης, μεταφόρτωσης και αποθήκευσης ασυνόδευτων εμπορευματοκιβωτίων κατά μήκος της Εγνατίας με τον κεντρικό σταθμό των εμπορευμάτων θα γίνεται με σύγχρονα συστήματα logistics.
- Ø Πέντε μαρίνων σε δήμους της Θεσπρωτίας (Ηγουμενίτσα, Σαγιάδα, Σύβοτα, Πλαταριά και στην κοινότητα Πέρδικας), στο πλαίσιο της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής.

Πρόσφατα υπογράφηκε το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Πρόκειται για δάνειο συνολικού ύψους 3 δις ευρώ (για όλα τα λιμάνια της χώρας), που θα καλύψει ένα μέρος από το συνολικό κόστος έργων, σε ορίζοντα δεκαετίας. Η ολοκλήρωση των παραπάνω έργων προτεραιότητας αφενός θα εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα και τη σταδιακή βελτίωση της κερδοφορίας του Οργανισμού, αφετέρου θα δώσει τη δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων για την αποδοτικότερη εκμετάλλευση και

διαχείριση των χώρων της ζώνης λιμένα. Για την ίδρυση και λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου και των μαρινών κρίνεται σκόπιμο να δημιουργηθούν δύο ξεχωριστές θυγατρικές εταιρείες της ΟΛΗΓ Α.Ε. Για την πραγμάτωση των παραπάνω έργων, ο Οργανισμός έχει προχωρήσει τις διαδικασίες για την εκπόνηση μελετών σχετικά με:

- Ø Τη διερεύνηση σκοπιμότητας δημιουργίας Εμπορευματικών Κέντρων σε εκτάσεις του ΟΛΗΓ και της ευρύτερης περιοχής.
- Ø Τα έργα κυκλοφοριακής ρύθμισης στη Λιμενική Ζώνη.
- Ø Τη διερεύνηση βιωσιμότητας του Εμπορευματικού Κέντρου.

### **3.7 ΛΑΥΡΙΟ**

#### *Σε ρότα δυναμικής ανάπτυξης.*

Η ανάπτυξη του λιμένα του Λαυρίου υλοποιείται με σειρά φιλόδοξων έργων που θα τον καταστήσουν σύγχρονο κόμβο, ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των καιρών.

Ο ρόλος που φιλοδοξεί το YEN να παίζει το λιμάνι του Λαυρίου με την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών γραμμών και τη μεταφορά των γραμμών από το Βόρειο Αιγαίο και τις Ανατολικές Κυκλάδες ενισχύει σημαντικά τις προοπτικές ανάπτυξης όχι μόνον του λιμένα αλλά και της ευρύτερης περιοχής.

Άλλωστε οι νέες γραμμές με υδροπλάνα δίνουν το στίγμα του φιλόδοξου αυτού προγράμματος για την εξυπηρέτηση του κοινού με το σύγχρονο τρόπο μεταφοράς του σε διάφορους προορισμούς, ακόμη και σε ηπειρωτικές περιοχές (όπου υπάρχουν λιμένες) της χώρας.

Ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου έχει την ευθύνη του Λιμένα Λαυρίου και των παρακείμενων ζωνών από το Ακρωτήριο Θορικού έως το Ακρωτήριο Πέρδικα. Ο χαρακτήρας του λιμένα είναι μεικτός. Επικεντρώνεται σε επιβατικές και τουριστικές δραστηριότητες και



εμπορικές. Συγκεκριμένα, το λιμάνι μπορεί να εξυπηρετήσει επιβατηγά πλοία. Υπάρχουν πέντε θέσεις πρυμνοδέτησης στα νέα κρηπιδώματα, εμπορικά πλοία στις παλαιότερες λιμενικές εγκαταστάσεις, περίπου 70 σκάφη αναψυχής και περισσότερα από 90 αλιευτικά σκάφη.

Το Λαύριο συνδέεται σήμερα με τα νησιά Κέα, Κύθνος, Λήμνος και Αγ. Ευστράτιος, όπως και με άλλα νησιά των Κυκλάδων και του Ανατολικού Αιγαίου. Η διακίνηση των επιβατών κυμαίνεται ετησίως σε 208.500 άτομα και 63.000 οχήματα, εκ των οποίων το 97,8% κατευθύνεται στο νησί της Κέας. Η εμπορευματική κίνηση εξυπηρετεί κυρίως τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής. Τα συνήθη εμπορεύματα που διακινούνται είναι σιδηρά σκυροδέματος, μάρμαρα και επικίνδυνα φορτία.

Το λιμάνι του Λαυρίου παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης που συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με τον κορεσμό που παρατηρείται στο λιμάνι του Πειραιά. Προωθείται η ορθολογική του ανάπτυξη σε αλληλεξάρτηση με την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη.

Βασική επιδίωξη είναι η εδραίωση του ρόλου του λιμένα του Λαυρίου στο σύστημα λιμένων της Αττικής, κυρίως ως επιβατικού, που θα λειτουργεί συμπληρωματικά και αποσυμφορητικά σε σχέση με τα άλλα δύο λιμάνια της Αττικής, δηλαδή Πειραιά και Ραφήνας. Αυτό θα επιτευχθεί με τη βελτίωση της προσπελασιμότητας του Λαυρίου, που αναμένεται από την ανάπτυξη του οδικού δικτύου της Ανατολικής Αττικής και την επέκταση του προαστιακού σιδηρόδρομου.

Η βασική στρατηγική του ΟΛΛ.

- Ø Εδραίωση του λιμανιού με αξιοποίηση της στρατηγικής του θέσης.
- Ø Παροχή ανταγωνιστικών λιμενικών υπηρεσιών.
- Ø Αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης.

- Ø Εξασφάλιση της απαραίτητης χρηματοοικονομικής αυτάρκειας για προσφορά σύγχρονων υπηρεσιών και τη διασφάλιση μακροχρόνιας ανάπτυξης.
- Ø Καθοριστική συμβολή στην ανάπτυξη και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της ευρύτερης περοχής.
- Ø Αξιοποίηση κοινοτικών, δημόσιων και ιδιωτικών χρηματοδοτικών πόρων.

Στην προοπτική ανάπτυξης του λιμανιού συμβάλλει και η δυνατότητα ανάπτυξης εξειδικευμένων υπηρεσιών για κρουαζιερόπλοια,, που ενισχύεται λόγω της γειννίασης με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Στο επενδυτικό πρόγραμμα υποδομής του Οργανισμού περιλαμβάνονται έργα βελτίωσης της υφιστάμενης υποδομής και των συνθηκών λειτουργίας του λιμανιού, όπως επίσης δράσεις για τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού.

Εγκεκριμένο Προγραμματικό Σχέδιο.

Υπάρχει εγκεκριμένο Προγραμματικό Σχέδιο για το λιμάνι του Λαυρίου, στο πλαίσιο του οποίου εκτελούνται έργα λιμενικών υποδομών σε διάφορες φάσεις. Τα έργα εκτελούνται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και οι τέσσερις πρώτες φάσεις χρηματοδοτούνται από το Γ' ΚΠΣ.

Ολοκληρωμένες φάσεις:

Φάση I: Υλοποίηση κρηπιδωμάτων για την εξυπηρέτηση δύο πλοίων νέας τεχνολογίας υψηλών ταχυτήτων.

Φάση II: Υλοποίηση νότιων κρηπιδωμάτων και των όπισθεν αυτών χερσαίων χώρων, με ταυτόχρονη θωράκιση του υφιστάμενου νοτίου μόλου και εκβάθυνση της λιμινολεκάνης στα 9 μέτρα.

Φάση III: Υλοποίηση των δύο συστοιχιών μονοαυδέτων καθέτων επί των βορείων κρηπιδωμάτων του Λιμενικού Τμήματος Ακτοπλοΐας.

Εκτελούμενα έργα:

Φάση IV: Πρόσθετα λιμενικά έργα για την εξυπηρέτηση πλοίων νέας τεχνολογίας στο Λιμενικό Τμήμα Ακτοπλοΐας, που είναι υπό μελέτη.

Φάση V: Υλοποίηση έργων που απαιτούνται για τη δημιουργία των δύο εσωτερικών λιμενολεκάνων σκαφών αναψυχής.

Φάση VI: Επέκταση λιμένα προς νοτιοανατολικά και δημιουργία Νέου Λιμενικού Τμήματος Εμπορικού Λιμένα με ταυτόχρονη καθαίρεση του υφιστάμενου υπήνεμου μόλου και μεταφοράς της θωράκισής του.

### **3.8 ΕΛΕΥΣΙΝΑ**

#### *Κόμβος συνδυσασμένων μεταφορών.*

Το λιμάνι της Ελευσίνας είναι το μοναδικό στη χώρα μας αμιγώς εμπορικό, καθώς σε αυτό γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων και φορτίων. Διαθέτει κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1.037 μέτρων, βραχίονα λιμένος 300 μ. x 80 μ., ωφέλιμη επιφάνεια 50.000 τ.μ. και βάθη που ποικίλλουν από 8 μ. έως 10 μ.

Η κύρια διακίνηση των εμπορευμάτων γίνεται στους χώρους του Κεντρικού Λιμένα, ο οποίος είναι χαρακτηρισμένος ως τελωνειακός περίβολος και από εκεί διέρχονται προς εκτελωνισμό 12.000 φορτηγά αυτοκίνητα με τα οποία διακινούνται περίπου 200.000 τόνοι εμπορευμάτων το χρόνο.

Εκτός από την κεντρική προβλήτα του λιμένα υπάρχουν δύο ακόμη μεγάλες προβλήτες, στις οποίες εκφορτώνονται ειδικά φορτία ή προσδένουν πλοία ειδικού χαρακτήρα. Η διακίνηση φορτίων αποτελεί το 45%-50% των συνολικών εσόδων, ενώ τα έσοδα από την εξυπηρέτηση πλοίων-επιβατών αποτελούν το 20% από το σύνολο των εσόδων.

Το λιμάνι της Ελευσίνας, εμπορικό κατά κανόνα, αποτελεί εξ αρχής σημαντική πηγή πλούτου, απασχόλησης και επιχειρηματικής δραστηριότητας. Εξυπηρετεί τις ανάγκες της ισχυρότατης βιομηχανικής

μονάδας παραγωγής τσιμέντου, καυσίμων και χάλυβα της χώρας. Υπάρχουν επίσης ναυπηγεία, εισαγωγικές και εξαγωγικές επιχειρήσεις, καθώς και κεντρικοί αποθηκευτικοί χώροι μεγάλων επιχειρήσεων. Ο λιμένας εκτείνεται σε 50.000 τ.μ. και από εκεί διακινούνται περίπου δύο εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων.

Η απευθείας σύνδεση του λιμανιού με το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος», καθώς και οι προοπτικές εκσυγχρονισμού των λιμενικών εγκαταστάσεων θα οδηγήσουν με βεβαιότητα στη ραγδαία ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Παράλληλα, οι δύο προβλήτες της Πρώην Αμερικανικής Βάσης και της θέσης Βλύχα έχουν παραχωρηθεί σε ιδιωτικές εταιρείες με πράξεις της Λιμενικής Επιτροπής Ελευσίνας. Στο λιμάνι υπάρχουν δύο μαρίνες: Η πρώτη φιλοξενεί μικρού μεγέθους σκάφη αναψυχής, ενώ η δεύτερη μικρά σκάφη και λέμβους διακίνησης προσωπικού και υλικών προς τα πλοία που βρίσκονται εκεί. Τα προϊόντα που διακινούνται μέσω του λιμένα είναι φορτία γενικού περιεχόμενο αλλά και σημαντική ποσότητα καυσίμων.

Στον Κεντρικό Λιμένα εκφορτώνονται και διακινούνται στο εσωτερικό της χώρας κατά μέσο όρο 2.000.000 τόνοι εμπορευμάτων ετησίως. Από αυτά τα κυριότερα είναι σίδηρος, ξυλεία, λιπάσματα, ρολά χαρτιού, σωλήνες, πλαστικά.

Η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται μέσω του Λιμένος Νέας Περάμου, ο οποίος ανήκει στη δικαιοδοσία του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας (ΟΛΕ) Α.Ε. και συνδέει τη ευρύτερη περιοχή της Ελευσίνας με τη Σαλαμίνα. Στην περιοχή ευθύνης του ΟΛΕ υπάρχει ακτοπλοϊκή συγκοινωνία στη γραμμή Νέας Περάμου-Φανερωμένης, η οποία εκτελείται από δύο έως τρία επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία. Ο αριθμός των επιβατών ανά μήνα κυμαίνεται από 16.000 έως 32.000, με μεγάλη αύξηση ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες. Ο αριθμός των πλοίων που

προσορμίζονται ανέρχεται σε περίπου 5.000 ετησίως, η πλειονότητα των οποίων είναι γενικού φορτίου.

### **Οι προοπτικές.**

Ο λιμένας της Ελευσίνας θεωρείται σημαντικό εμπορικό λιμάνι και εναλλακτικά ως συμπληρωματικός του Πειραιά στη διακίνηση φορτίων της Αττικής.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει θέσει στόχο να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα και ανάπτυξη του λιμένα Ελευσίνας σε κύριο λιμένα της Αττικής, όσον αφορά τη διακίνηση εμπορευμάτων και συγκεκριμένα ξηρών φορτίων χύδην και γενικών φορτίων των βιομηχανικών μονάδων της περιοχής του Θριασίου Πεδίου και της υπόλοιπης περιοχής, τους άξονες οργάνωσης και ανάπτυξης συμβατούς με το αστικό περιβάλλον. Ήδη σχετικές μελέτες βρίσκονται στο στάδιο της υλοποίησης και η αναβάθμιση του ρόλου του λιμένος Ελευσίνας θεωρείται ένας στρατηγικός στόχος.

Η σύνδεση του λιμένα με το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» αναμένεται να αναδείξει το λιμάνι σε κομβικό σημείο συνδυασμένων μεταφορών. Παράλληλα επιδιώκεται να αυξηθεί σημαντικά η εμπορευματική κίνηση του από και προς την ενδοχώρα και το εξωτερικό.

Σημαντικά θα συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου αυτού η αναβάθμιση του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου με την κατασκευή νέου εμπορευματικού σταθμού του ΟΣΕ, καθώς και η σύνδεσή του με το λιμάνι.

Το επενδυτικό και αναπτυξιακό πρόγραμμα του ΟΛΕ Α.Ε. προβλέπει την έναρξη έργων που αφορούν την επέκταση της δυναμικότητας του κεντρικού λιμένα με τη μεταφορά του εμπορικού τμήματος σε νέα θέση, μακριά από την πόλη. Παράλληλα στα

προβλεπόμενα σχέδια είναι και η δημιουργία μαρίνας στη θέση του σημερινού εμπορικού λιμένα.

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα, βάσει στρατηγικών εκσυγχρονισμού και εξυγίανσης των κύριων λιμενικών δραστηριοτήτων, η εκμετάλλευση νέων εμπορικών κρηπιδωμάτων, καθώς και η ανάπτυξη νέου ρόλου στον τουριστικό τομέα με τη δημιουργία μαρίνας και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής παράλληλα με τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού είναι ακόμη μερικά από τα έργα που προγραμματίζεται να υλοποιηθούν.

Ήδη στο στάδιο της μελέτης βρίσκονται:

- Ø Συμπληρωματικές υποδομές λιμενικών εγκαταστάσεων Καλυμπακίου Ελευσίνας, συνολικού προϋπολογισμού 2.673.300,00 ευρώ και χρόνο κατασκευής που ανέρχεται σε δεκατέσσερις μήνες.
- Ø Ανάπλαση της παράκτιας ζώνης, με προϋπολογισμό που ανέρχεται σε 200.000,00 ευρώ, ενώ η ολοκλήρωση του έργου θα γίνει εντός του έτους 2006.
- Ø Γενικό προγραμματικό σχέδιο, μελέτη που υπολογίζεται ότι θα υλοποιηθεί μέχρι το τέλος του 2006.
- Ø Αναμόρφωση της χωροταξικής οργάνωσης των χερσαίων χώρων και βελτίωση της υποδομής λιμένα Ελευσίνας.

### **3.9 ΡΑΦΗΝΑ**

#### ***Με πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα.***

Ο λιμένας της Ραφήνας είναι αμιγώς επιβατικός και κατεξοχήν λιμένας ακτοπλοΐας. Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει αυξημένη ελκυστικότητα από πλευράς επιβατικής κίνησης, λόγω της εγγύτητας του

με τα βορειοανατολικά προάστια, το αεροδρόμιο και τουριστικούς προορισμούς αυξημένης ζήτησης, όπως η Ν. Εύβοια και τα νησιά των Κυκλάδων. Η επέκταση όμως του λιμανιού θεωρείται πολύ δύσκολη ιδίως προς το νότο, λόγω του αστικού παραθεριστικού χαρακτήρα της περιοχής.

Η εμπορευματική δραστηριότητα αφορά στη διακίνηση συνήθων φορτίων με φορτηγά μέσω της ακτοπλοΐας και περιορίζεται στη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων για τις ανάγκες των νησιών. Η κίνηση των κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι είναι ανύπαρκτη κυρίως λόγω έλλειψης κατάλληλων λιμενικών υποδομών. Η αλιεία είναι αρκετά περιορισμένη, λόγω των ημιτελών και μη λειτουργικών υποδομών. Στο λιμάνι της Ραφήνας ελλιμενίζονται σε μόνιμη βάση τέσσερα επαγγελματικά σκάφη παράκτιας αλιείας και μικρός αριθμός μικρών αλιευτικών σκαφών.

Κατά την περίοδο 1998-2000 η επιβατική κίνηση του λιμένα της Ραφήνας αναλογούσε σε 18% της αντίστοιχης του Πειραιά και ήταν 8,5 φορές μεγαλύτερη από αυτή του Λαυρίου. Το 2003, σύμφωνα με στοιχεία του Λιμεναρχείου Ραφήνας 1.801.609 άτομα αποβιβάστηκαν και επιβιβάστηκαν στο λιμάνι, σημειώνοντας αύξηση 2,3% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Το πρώτο οκτάμηνο του 2004 παρατηρήθηκε αύξηση σε σχέση με το 2003 της τάξης του 5% στη διακίνηση των επιβατών και 8,4% στη διακίνηση επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων. Η μέση μηνιαία κίνηση του λιμανιού κατά το δίμηνο Ιουλίου-Αυγούστου είναι σχεδόν διπλάσια της μέσης μηνιαίας κίνησης από αυτή της περιόδου Μαΐου-Οκτωβρίου και 3,5 φορές μεγαλύτερη της περιόδου Νοεμβρίου-Απριλίου. Διαχρονικά εξυπηρετεί το 30% των επιβατών που κινούνται προς όλους τους προορισμούς που εξυπηρετεί.

Διαχειρίζεται κυρίως επιβατική κίνηση, εξυπηρετώντας προορισμούς στη Νότια Εύβοια και στις Κυκλάδες. Με βάση τη συχνότητα των δρομολογίων και τη σπουδαιότητα των προορισμών, είναι δυνατή μια διάκριση των προορισμών σε κύριους και δευτερεύοντες. Συνακόλουθα είναι δυνατή, επίσης, μια οριοθέτηση της περιοχής επιρροής σε άμεση και ευρύτερη.

Οι έξι κυριότεροι προορισμοί από το λιμάνι είναι το Γαύριο στην Άνδρο, η Κάρυστος και το Μαρμάρι στην Εύβοια, η Μύκονος, η Σύρος και η Τήνος. Διαχρονικά, η Ραφήνα κατέχει περίπου το 50% της αγοράς αυτής, γεγονός που καταδεικνύει τη δυναμικότητα του λιμένα στους όρους της αγοράς και την ύπαρξη μιας δεδομένης και καθιερωμένης εικόνας στους επιβάτες. Η αύξηση των ταξιδιωτών που επιβιβάζονται στο λιμάνι είναι σημαντικά ανάλογη με την αύξηση αυτών που αποβιβάζονται στους παραπάνω έξι προορισμούς.

Η Μύκονος, η Σύρος και η Άνδρος ανήκουν στην κατηγορία των νησιών που παρουσιάζουν αυξημένη κίνηση όχι μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, αλλά από τα μέσα την άνοιξης μέχρι τις αρχές του φθινοπωρινού, οπότε και οι καιρικές συνθήκες είναι ακόμη ευνοϊκές στην περιοχή των Κυκλάδων. Η Τήνος μόνον αποτελεί εξαίρεση, αφού ό θρησκευτικός τουρισμός αποτελεί μείζον στοιχείο ανάπτυξης του νησιού και σημαντικό πόλο έλξης χιλιάδων επιβατών κατά το μεγαλύτερο τμήμα του χρόνου. Εκτός όμως από αυτούς τους κύριους προορισμούς, το λιμάνι της Ραφήνας εξυπηρετεί και άλλους προορισμούς, όπως για παράδειγμα την Πάρο, τη Νάξο και την Αμοργό.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας προωθεί τη μελέτη και εκτέλεση έργων στο πλαίσιο του Προγραμματικού Σχεδίου του λιμανιού, όπως αυτό εγκρίθηκε από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός προσανατολίζεται στην ορθολογική



ανάπτυξη του λιμανιού σε αλληλεξάρτηση με την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη.

Βασική επιδίωξη είναι η εδραίωση του ρόλου του στο σύστημα λιμένων της Αττικής ως λιμανιού ακτοπλοΐας που λειτουργεί συμπληρωματικά και αποσυμφορητικά σε σχέση με τη λειτουργία του Πειραιά.

Μεταξύ των στρατηγικών στόχων του επενδυτικού και αναπτυξιακού προγραμματισμού επισημαίνεται η συμβολή του στην ανάπτυξη της πόλης, η προώθηση συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας και ελλιμενισμού, καθώς και η παροχή αναβαθμισμένων λιμενικών υπηρεσιών. Σημαντικό έργο που θα συμβάλει στην ανάπτυξη του λιμανιού είναι η επέκταση του προαστιακού σιδηρόδρομου.

#### **Τα προγραμματιζόμενα έργα.**

Ένα ουσιαστικό ζήτημα, του οποίου η επίλυση βρίσκεται υπό μελέτη, αφορά τον ελλιμενισμό και διαχείριση σκαφών αναψυχής στην Ανατολική Αττική, όπως άλλωστε και η αντιμετώπιση της άναρχης κατάστασης αγκυροβολίας σκαφών, η οποία υφίσταται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, καθώς οι ανάγκες υπερβαίνουν κατά πολύ τις δυνατότητες των οργανωμένων μαρίνων της περιοχής. Ένα δεύτερο ζήτημα είναι η μετατροπή του παλαιού λιμένα της Ραφήνας σε τουριστικό καταφύγιο, καθώς επίσης και η αναβάθμιση του λιμένα του Πόρτο Ράφτη και των μαρίνων που ήδη λειτουργούν στην περιοχή.

### **Τι προβλέπει το πρόγραμμα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού.**

#### **1. Συμπληρωματικά έργα αλιευτικού καταφυγίου Ραφήνας.**

Το έργο περιλαμβάνει:

- Ø Επέκταση του υφιστάμενου εξωτερικού κυματοθραύστη και μετατροπή του σε προσήνεμο μόλο.
- Ø Μερική καθαίρεση-άρση των ογκολίθων του υφιστάμενου υπήνεμου κυματοθραύστη σε μήκος 120 μέτρων.
- Ø Επέκταση του υφιστάμενου μόλου βόρεια σε μήκος 120 μέτρων και βορειοδυτικά σε μήκος 73,5 μέτρων.
- Ø Συμπλήρωση των κρηπιδωμάτων.
- Ø Ηλεκτροφωτισμός, φάρος, εξοπλισμός αγκυροβολιών.

Η κατασκευή του έργου αυτού προβλέπεται στο εγκεκριμένο σχέδιο για το λιμάνι και η ολοκλήρωση του εκτιμάται το Νοέμβριο του 2007.

**2.** Επέκταση κρηπιδώματος και επίχωση χερσαίας ζώνης λιμενίσκου εντός κύριου λιμένα Ραφήνας.

**3.** Αναβάθμιση-βελτίωση κρηπιδωμάτων του λιμανιού.

**4.** Άμεση επανεπίχωση στην περιοχή του ενδιάμεσου λιμενίσκου.

### **3.10 ΒΟΛΟΣ**

#### ***Γέφυρα προς τρεις ηπείρους.***

Δίαυλος προς Εύξεινο Πόντο, Μικρά Ασία, Μέση Ανατολή και Βορειοανατολική Αφρική φιλοδοξεί να καταστεί ο λιμένας του Βόλου, ο οποίος διαθέτει ήδη ικανοποιητική λιμενική υποδομή και επαρκή χερσαία ζώνη. Το αντικείμενο δράσης του λιμένα αυτού εκτείνεται σε όλο το φάσμα των λιμενικών δραστηριοτήτων και με τη δημιουργία ελεύθερης εμπορευματικής ζώνης διαμετακόμισης και αποθήκευσης. Οι προοπτικές ενισχύονται στο μέγιστο.

Ο λιμένας του Βόλου μπορεί επίσης να αποτελέσει προορισμό για τις κρουαζιέρες της Μεσογείου, αλλά και σημείο εκκίνησης για όλες τις τουριστικές περιοχές της κεντρικής Ελλάδος. Μεγάλο πλεονέκτημα για το λιμάνι του Βόλου είναι ότι συνδέεται μέσω του οδικού άξονα Ε65 με την Εγνατία Οδό, γεγονός που φέρνει πιο κοντά το λιμάνι του Παγασητικού με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άλλωστε οι χώρες της Ε.Ε. προηγούνται στο σύνολο των φορτώσεων-εκφορτώσεων με 31,2% και ακολουθεί η Ελλάδα με 28,3%, η Μαύρη Θάλασσα με 15,7% και η Μέση και Εγγύς Ανατολή με 10,1%, ενώ όλες οι υπόλοιπες περιοχές μαζί κατέχουν το 14,7%. Στο σύνολο των εκφορτώσεων προηγούνται οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με 39,3%, οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας με 27,4%, η Μέση και Εγγύς Ανατολή με 11,1%, ενώ οι υπόλοιπες περιοχές μοιράζονται το 22,2%.

Τα φορτία που εισάγονται από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι κυρίως σιτηρά, σίδηρος σε διάφορες μορφές, λιπάσματα και ζωοτροφές, ενώ τα φορτία που εισάγονται από τρίτες χώρες είναι κυρίως σίδηρος, λιπάσματα, κάρβουνο και σιτηρά. Τα φορτία που εξάγονται προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι κυρίως σιτηρά, βαμβακόσπορος, βαμβάκι, μαρμαροψηφίδα και τρόφιμα και τα φορτία που εξάγονται προς τρίτες ώρες περιέχουν κυρίως βαμβακόσπορο, βαμβάκια, σίδηρο κατεργασμένο, σιτηρά και κεραμίδια. Τα φορτία που φορτώνονται στο λιμάνι προς ελληνικούς προορισμούς είναι άμμος, χαλίκι και τούβλα. Ιδιαίτερα ενδιαφέρον για τις προοπτικές του λιμένα είναι ότι στους μόνιμους πελάτες συγκαταλέγονται η Κύπρος, η Βουλγαρία, η Τουρκία, η Ρουμανία και χώρες της Μαύρης Θάλασσας, όπως η Ρωσία και η Ουκρανία, που αποτελούν μεγάλες αγορές. Από το τέλος του 1997 μέχρι σήμερα, στο λιμάνι του Βόλου πραγματοποιείται διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, γεγονός που αποτελεί θετική εξέλιξη.



Το λιμάνι του Βόλου χαρακτηρίζεται από σημαντική επιβατική κίνηση ακτοπλοΐας, με το σύνολο των επιβατών τα τελευταία χρόνια να αριθμεί κατά μέσο όρο περίπου 360.000 άτομα. Το λιμάνι συνδέεται με τακτική ακτοπλοϊκή γραμμή με τα νησιά των Βορείων Σποράδων και με το λιμάνι του Αγίου Κωνσταντίνου, καθώς και με εποχικές γραμμές με τη Μυτιλήνη, την Κρήτη, λιμάνια των Κυκλάδων, τη Θεσσαλονίκη, τους Ωρεούς, τη Σκύρο, την Κύμη κ.λ.π. Το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών έχει προορισμό τις Βόρειες Σποράδες.

Οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις στο λιμάνι του Βόλου πραγματοποιούνται με πλοία των παρακάτω τύπων: Συμβατικά Επιβατηγά-Οχηματαγωγά, Υδροπτέρυγα και πλοία υψηλών ταχυτήτων. Τα πλοία κρατούν σταθερά ένα ποσοστό περί το 60% της κίνησης μεταξύ 2000-2004, ενώ τα υδροπτέρυγα είδαν το ποσοστό τους να μειώνεται από 60% το 1993 σε 40% μεταξύ 2000-2004.

### **Μελλοντικές προοπτικές ανάπτυξης.**

Η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο, διαφοροποιημένο και έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Στο πλαίσιο μιας ορθολογικής και τεκμηριωμένης λιμενικής πολιτικής επιδιώκεται μια σειρά στόχων που αποσκοπούν στην προώθηση της τοπικής, περιφερειακής και εθνικής ανάπτυξης.

Στους στόχους αυτούς συγκαταλέγονται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών και η παροχή σύγχρονων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, με ιδιαίτερη έμφαση στο τρίπτυχο «ασφάλεια-ταχεία εξυπηρέτηση-χαμηλό κόστος», η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η διασφάλιση της συνέχειας του εθνικού χώρου και η αξιοποίηση γεωπολιτικών πλεονεκτημάτων.

Σε σχέση με τους στόχους αυτούς, επιδιώκεται η διασφάλιση ενός συμπληρωματικού ρόλου των λιμένων στο εθνικό λιμενικό σύστημα, ενώ θα ενταθούν οι προσπάθειες για προώθηση της μεταξύ τους συνεργασίας, στο πλαίσιο της σύναψης στρατηγικών συμμαχιών. Ο Στρατηγικός και Επιχειρησιακός σχεδιασμός του Οργανισμού Λιμένα Βόλου προσανατολίζεται στην προοπτική εξασφάλισης μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και ανάπτυξης του λιμένα σε κόμβο μεταφορών, σε αρμονική συνύπαρξη με την πόλη του Βόλου και το περιβάλλον.

Στο πλαίσιο του Στρατηγικού και Επιχειρησιακού σχεδιασμού του λιμανιού ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα του, βάσει στρατηγικών εκσυγχρονισμού και εξυγίανσης των λιμενικών δραστηριοτήτων, καθώς και η ανάπτυξη νέων κερδοφόρων δραστηριοτήτων, διαφορετικών από τις κατεξοχήν λιμενικές δραστηριότητες.

### **Εκτελούμενα έργα.**

Το επενδυτικό και αναπτυξιακό πρόγραμμα του ΟΛΒ Α.Ε. προβλέπει την ολοκλήρωση έργων άμεσης προτεραιότητας, τα περισσότερα από τα οποία βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη.

Αυτά θα συμβάλλουν στην αύξηση του κύκλου εργασιών του λιμένα με την προσέλκυση εξειδικευμένων χρηστών, στην καλύτερη αξιοποίηση των χώρων της ζώνης λιμένα, αλλά και στην απομάκρυνση των οχληρών δραστηριοτήτων από τον αστικό ιστό. Ενδεικτικά αναφέρονται τα παρακάτω εκτελούμενα έργα:

- Ø Επέκταση της κεντρικής προβλήτας, έργο προϋπολογισμού 4.108.584,00 ευρώ.
- Ø Έργα μετατροπής Ανατολικών Αποθηκών Κεντρικής Προβλήτας-Επιβατικός Σταθμός και άλλες συναφείς χρήσεις, προϋπολογισμού 4.300.000,00 ευρώ.
- Ø Μετατροπή των παλαιών ανατολικών αποθηκών σε επιβατικό σταθμό.
- Ø Μελέτη και κατασκευή έργων αξιοποίησης με νέες χρήσεις των ανατολικών αποθηκών του κεντρικού προβλήτα λιμένα Βόλου που περιλαμβάνει τις αναγκαίες αρχιτεκτονικές και στατικές μελέτες.
- Ø Έργα γεφύρωσης χειμάρρου Ξηριά και συναφή οδικά έργα, προϋπολογισμού 2.347.762,00 ευρώ.
- Ø Διευθέτηση και εκτροπή χειμάρρου Ξηριά, προϋπολογισμού 1.085.510,00 ευρώ.

### **Προγραμματισμένα έργα.**

Ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου έχει προγραμματίσει μια σειρά από έργα που θα βελτιώσουν την ανάπτυξη του λιμανιού και θα διευκολύνουν την τουριστική και εμπορευματική δραστηριότητά του. Στο πρόγραμμα βρίσκεται η ολοκλήρωση της τρίτης προβλήτας, η επέκταση του ανατολικού κρηπιδώματος στην προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων, η ολοκλήρωση του κρηπιδώματος της Ιχθυόσκαλας Βόλου, η ανέγερση τριώροφου σταθμού λιμενικών υποδομών Μαρίνας Αγ. Κωνσταντίνου-λιμένα Βόλου, καθώς και η κατεδάφιση κτιρίου παλαιάς ιχθυαγοράς εντός της χερσαίας ζώνης του λιμανιού.

### **3.11 ΚΑΒΑΛΑ**

#### *Λιμάνι εθνικής στρατηγικής σημασίας.*

Η Τρίτη βόρεια πύλη της χώρας στον άξονα Δύσης-Ανατολής είναι ο εμπορικός λιμένας της Καβάλας, η μετεγκατάσταση του οποίου στη Νέα Καρβάλη προβλέπεται να εξυπηρετεί κυρίως τη βιομηχανική ενδοχώρα και μελλοντικά, φορτία διαμετακόμισης μέσω Βουλγαρίας προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη.

Ταυτόχρονα το λιμάνι της Καβάλας είναι κομβικό σημείο στις μεταφορές της Βαλκανικής και της ευρύτερης περιοχής, σε ρόλο συμπληρωματικό προς το λιμένα της Θεσσαλονίκης, και παράλληλα με τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εξυπηρέτησης της ακτοπλοϊκής και τουριστικής κίνησης της περιοχής.

Επιπλέον, με την εφαρμογή των σχεδίων που υλοποιούνται επιτυγχάνεται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του λιμενικού συστήματος της Καβάλας, με τον προγραμματισμό βελτίωσης και με την πλήρη εκμετάλλευση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών, τη βελτίωση της λειτουργικότητας της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης και την παροχή αναβαθμισμένων λιμενικών υπηρεσιών. Κύρια στρατηγική κατεύθυνση αποτελεί η αξιοποίηση και η συνολική ανάπλαση του χερσαίου χώρου του Κεντρικού Λιμένα και η επέκταση του χερσαίου χώρου του Εμπορικού Λιμένα, ώστε να δημιουργηθούν χώροι προς παραχώρηση για εκμετάλλευση από ιδιώτες.

### Δυνατότητες-εξυπηρέτηση.

Λιμένας εθνικής και στρατηγικής σημασίας χαρακτηρίζεται αυτό της Καβάλας, καθώς έχει μεγάλες δυνατότητες και παρέχει αποτελεσματική εξυπηρέτηση στην εμπορική ακτοπλοϊκή και τουριστική κίνηση της περιοχής.

Επίσης το κεντρικό λιμάνι αποτελεί το κεντρικό σημείο για την ψυχαγωγία των επισκεπτών και των κατοίκων της πόλης, ενώ παράλληλα αναπτύσσονται εμπορικές και τουριστικές επιχειρηματικές δραστηριότητες. Το κεντρικό λιμάνι εξυπηρετεί:

- Ø Την επιβατική κίνηση, με καθημερινά δρομολόγια επιβατηγών/οχηματαγωγών πλοίων, δελφινιών προς τη Θάσο, ενώ γίνονται τακτικά δρομολόγια προς Λήμνο, Μυτιλήνη και Σάμο.
- Ø Τον τουρισμό. Το κεντρικό λιμάνι της Καβάλας προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια και σκάφη αναψυχής, η κίνηση των οποίων παρουσιάζει αυξητική τάση. Με την απελευθέρωση του λιμανιού από την εμπορική κίνηση και την ολοκλήρωση της σχεδιαζόμενης βελτίωσης της υποδομής αναμένεται να υπάρξει αύξηση της τουριστικής κίνησης.
- Ø Τον αλιευτικό στόλο, χρησιμοποιούμενο ως αλιευτικό καταφύγιο.
- Ø Το ναυταθλητισμό, δεδομένου ότι έχει παραχωρηθεί υπήνεμος μόλος για την εξυπηρέτηση των ναυτικών ομίλων και στη χερσαία ζώνη λειτουργεί το κολυμβητήριο της πόλης. Επιπροσθέτως, ανατολικά και σε απόσταση 42 χιλιομέτρων από την Καβάλα βρίσκεται το Λιμάνι Κεραμωτής, το πλησιέστερο σημείο στη Θάσο απ' όπου διακινείται ο κυριότερος όγκος επιβατών και εμπορευμάτων από και προς το νησί. Βρίσκεται δυτικά της Καβάλας σε απόσταση 17 χιλιομέτρων, όπου εξυπηρετείται κυρίως η αλιεία, μικρή εμπορευματική κίνηση και μόνο κατά τους θερινούς μήνες υπάρχουν δρομολόγια από και προς τη Θάσο.



Η ανάπτυξη του Λιμενικού Ταμείου Καβάλας σε Α.Ε. αποτελεί σήμερα πρόκληση για το ΥΕΝ. Με νέο θεσμικό πλαίσιο και την αλλαγή της οργανωτικής του λειτουργίας, ο Οργανισμός Λιμένα Καβάλας φιλοδοξεί να συμβάλλει στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.



Οι άμεσες προτεραιότητες που έχουν τεθεί αφορούν στην προώθηση των έργων στο νέο λιμάνι και στην ανάπτυξη της εμπορικής κίνησης, στη μετατροπή του

κεντρικού λιμανιού σε ακτοπλοϊκό και τουριστικό κέντρο, καθώς και στην ανασυγκρότηση, τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η γεωπολιτική θέση του νέου λιμένα σε συνδυασμό με την άμεση γειννίαση και προέκταση στην Εγνατία Οδό αποτελούν κύρια πλεονεκτήματα ώστε ο νέος λιμένας να γίνει κύριο διαμετακομιστικό κέντρο, τόσο για την ευρύτερη περιοχή όσο και για τις χώρες της Βαλκανικής.

Η μελλοντική σύνδεση του νέου λιμένα με σιδηροδρομικό δίκτυο είναι αναγκαία για τη λειτουργία κόμβου συνδυασμένων μεταφορών. Η αύξηση της κίνησης τα επόμενα χρόνια αναμένεται να καταστήσει αναγκαία την εκτέλεση νέων έργων, σύμφωνα με το προγραμματικό σχέδιο που έχει ήδη εγκριθεί.

Με την ολοκλήρωση των νέων έργων και την προμήθεια του μηχανολογικού εξοπλισμού θα υπάρχει δυνατότητα για την εξυπηρέτηση

7-8 πλοίων διάφορων κατηγοριών και τη διαχείριση φορτίων όλων των ειδών. Παράλληλα, θα είναι εφικτή η ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σχετικών με την αποθήκευση, την αποσυσκευασία και τη διανομή εμπορευμάτων.

### 3.12 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ

#### *Έτοιμο για τις προκλήσεις του 21<sup>ου</sup> αιώνα.*

Νέες προοπτικές ανάπτυξης και νέες ευκαιρίες δημιουργεί για το λιμένα Αλεξανδρούπολης η κατασκευή του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης. Και ήδη το ακριτικό λιμάνι, που αναλαμβάνει ρόλο δεύτερης πύλης της χώρας μας στη Βόρεια Ελλάδα, μετά τη Θεσσαλονίκη, είναι έτοιμο να ανταποκριθεί στην υψίστης σημασίας καθοριστική αποστολή του. Είναι άλλωστε το μοναδικό λιμάνι της Θράκης με σημαντική εξαγωγική κίνηση και ο σπουδαιότερος συγκοινωνιακός και εμπορικός κόμβος της περιοχής.

Πλεονέκτημα θεωρείται η δυνατότητα επέκτασής του προς τα ανατολικά, που θα του παρέχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει φορτία από και προς τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας.



Το YEN και το ΥΠΕΧΩΔΕ μελετούν από κοινού τα στάδια ανάπτυξης του λιμένος Αλεξανδρούπολης και κοινή είναι η πεποίθηση

ότι ο λιμένος θα διαδραματίσει σπουδαίο ρόλο στο προσεχές μέλλον καθώς μεταξύ άλλων δημιουργείται και ζώνη πολλαπλών χρήσεων.

Αποτελεί την κύρια ακτοπλοϊκή υποδομή της περιοχής, ωστόσο κατά κύριο λόγο εξυπηρετεί στην εμπορευματική κίνηση του νομού. Υστερεί ως προς την ακτοπλοϊκή σύνδεση με την υπόλοιπη Ελλάδα λόγω της οριακής θέσης του νομού, που βρίσκεται την άγωνα γραμμή των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου. Ταυτόχρονα, εξυπηρετεί την τουριστική υποδομή με την επιβατική του χρήση, κυρίως συνδέοντας το νησί της Σαμοθράκης με δρομολόγια που εκτελούνται καθημερινά κατά την τουριστική περίοδο, ενώ υπάρχει και σύνδεση του νησιού με ιπτάμενα δελφίνια.

Η αναβάθμιση και ολοκλήρωση του λιμανιού Αλεξανδρούπολης με την παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου καθιστούν την περιοχή δυναμικό αναπτυξιακό πόλο εμπορίου προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, τα Βαλκάνια, τις χώρες της παρευξείνιας συνεργασίας και τους θαλάσσιους δρόμους της Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής. Ο λιμένας εξυπηρετεί την αλιευτική δραστηριότητα με τη λειτουργία της ιχθυόσκαλας και την παροχή λιμενικών διευκολύνσεων σε αλιευτικά σκάφη. Αξίζει να σημειωθεί πως η αλιευτική παραγωγή διακινείται κυρίως από την ιχθυόσκαλα της Αλεξανδρούπολης και είναι σημαντική σε όγκο, δεδομένου ότι το Βόρειο Αιγαίο είναι το πλουσιότερο αλιευτικό πεδίο της Ελλάδας.

### **Προοπτικές ανάπτυξης.**

Από τα κυριότερα προβλήματα του λιμένα είναι τα ρηχά νερά και οι φερτές ύλες λόγω της εκβολής του ποταμού Έβρου. Ωστόσο, μεταξύ των πλεονεκτημάτων του συγκαταλέγονται η δυνατότητα επέκτασης του υφιστάμενου λιμένα προς τα ανατολικά και το σημαντικό γεωγραφικό πλεονέκτημα, δεδομένου του γεγονότος ότι συνιστά απόληξη του άξονα Ι.Χ. του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.

Στο επενδυτικό πρόγραμμα υποδομής του Οργανισμού περιλαμβάνονται έργα αναβάθμισης της υφιστάμενης υποδομής και των συνθηκών λειτουργίας του λιμένα, όπως επίσης δράσεις για τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού. Ως έργα άμεσης προτεραιότητας προωθούνται τα παρακάτω:

- Ø Εκβάθυνση λιμενολεκάνης νέου λιμένα και εκσκαφή διαύλου βάθους 14 μέτρων.
- Ø Απαλλοτριώση για την κατασκευή Εμπορευματικού Κέντρου.
- Ø Κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων.
- Ø Μηχανολογικός εξοπλισμός.
- Ø Συμπληρωματικά έργα αλιευτικού καταφυγίου Μάκρης.
- Ø Χερσαία έργα Master Plan.

Το κυριότερο έργο που θα αναβαθμίσει το λιμένα Αλεξανδρούπολης είναι η εκβάθυνση λιμενολεκάνη και η εκσκαφή διαύλου λιμένα, προϋπολογισμού 23.100.000 ευρώ. Το έργο έχει ενταχθεί στο ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και θεωρείται ζωτικής σημασίας τόσο για τη λειτουργία του λιμένα στην παρούσα φάση όσο και για την εκτέλεση των έργων που προγραμματίζονται για την ανάπτυξη και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών του λιμένα Αλεξανδρούπολης.

Παράλληλα, προωθείται η ανάδειξη του λιμένα σε λιμένα εθνικής σημασίας της Βόρειας Ελλάδας, με την αξιοποίηση της στρατηγικής του θέσης στο πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, που συμβάλλει στην τοπικής και περιφερειακή ανάπτυξη. Με την εφαρμογή των σχεδίων ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα του λιμένα, βάσει στρατηγικών εκσυγχρονισμού των κύριων δραστηριοτήτων του με τη δημιουργία ανταγωνιστικών υποδομών και την παροχή ποιοτικών λιμενικών υπηρεσιών.

### 3.13 ΚΕΡΚΥΡΑ

#### *100 εκατ. ευρώ για έργα υποδομής.*

Έργα ύψους που ξεπερνούν τα εκατό εκατομμύρια ευρώ προγραμματίζονται για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του λιμένα της Κέρκυρας, τα οποία αναμένεται να αναμορφώσουν και ολόκληρη τη πόλη της νήσου των Φαιάκων.

Ήδη το φιλόδοξο και επιχειρησιακό στρατηγικό σχέδιο με τον παραπάνω προϋπολογισμό βρίσκεται υπό έγκριση και στόχο έχει να αναδείξει το λιμένα της Κέρκυρας και να συμβάλλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη ολόκληρης της νήσου.

Στα σχέδια του YEN ο εκσυγχρονισμός του λιμένα της Κέρκυρας είναι στους άμεσους στόχους του και ήδη έχει αρχίσει η κατασκευή δύο έργων με σκοπό τη βελτίωση προστασίας του λιμανιού και ενός έργου για την καλύτερη εξυπηρέτηση των τουριστικών σκαφών. Στο χώρο του λιμένα της Κέρκυρας συγκεντρώνονται όλες σχεδόν οι δραστηριότητες που μπορούμε να συναντήσουμε στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Συγκεκριμένα, την εξυπηρέτηση πλοίων Ε/Γ-Ο/Γ γραμμών Ελλάδας-Ιταλίας, για διακίνηση επιβατών και οχημάτων όλων των



κατηγοριών, την εξυπηρέτηση πλοίων Ε/Γ-Ο/Γ γραμμών εξωτερικού τρίτων χωρών, για διακίνηση επιβατών και οχημάτων, την παραβολή κρουαζιερόπλοιων, φορτηγών πλοίων για φορτοεκφόρτωση

εμπορευμάτων την παραβολή Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ακτοπλοΐας ανοικτού ή κλειστού τύπου, που εξασφαλίζουν τη θαλάσσια επικοινωνία της

Κέρκυρας με την ηπειρωτική Ελλάδα και τις παρακείμενες μικρότερες νήσους, για μεταφορά επιβατών και οχημάτων.

Παράλληλα, εξυπηρετούνται η παραβολή ημεροπλοίων και λοιπών τουριστικών σκαφών, που εκτελούν τουριστικά δρομολόγια στο θαλάσσιο χώρο του Βόρειου Ιονίου, ο ελλιμενισμός σκαφών του Λιμενικού Σώματος και του Πολεμικού Ναυτικού, καθώς και οι ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες στις υπάρχουσες παραδοσιακές ναυπηγικές μονάδες στα δυτικά των κυρίων εγκαταστάσεων του λιμένα. Η μέχρι σήμερα εξέλιξη του λιμένα και οι διαγραφόμενες προοπτικές δείχνουν ότι από τις σημαντικότερες δραστηριότητες του λιμένα είναι η διακίνηση επιβατών και οχημάτων με σκάφη Ε/Γ-Ο/Γ από και προς την Ιταλία.

Η διακίνηση επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων ανάμεσα στην Κέρκυρα και τον ευρύτερο βαλκανικό χώρο έχει ήδη αρχίσει να αναπτύσσεται μετά τις οικονομικές και πολιτικές αλλαγές της τελευταίας δεκαετίας στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης. Τέλος, ένα πολύ σημαντικό τμήμα των λειτουργιών του λιμένα είναι η θαλάσσια επικοινωνία της Κέρκυρας με την ηπειρωτική Ελλάδα, αλλά και με τους Παξούς, Αντίπαξους και Διαπόντιες Νήσους, ενώ πρέπει να σημειωθεί ότι για την εξυπηρέτηση του τουριστικού ρεύματος, η Κέρκυρα δεν είναι αυτάρκης σε προϊόντα και ο κύριος όγκος της τροφοδοσίας του νησιού γίνεται με φορτηγά αυτοκίνητα που διακινούνται στη γραμμή Κέρκυρας-Ηγουμενίτσα.

### **Εκτελούμενα έργα.**

#### **1. Υπήνεμος μόλος.**

Πρόκειται για το έργο ελλιμενισμού των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων της πορθμειακής γραμμής Κέρκυρας-Ηγουμενίτσας.

#### **2. Προσήνεμος μόλος.**

Πρόκειται για το έργο επέκτασης κατά 423 μ. της υπάρχουσας προβλήτας κρουαζιερόπλοιων, σήμερα μήκους 340 μ., και την εκσκαφή της λεκάνης ελιγμών σε βάθος 11 μέτρων. Αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το Μάρτιο του 2008.

### **Προγραμματιζόμενα έργα.**

**1.** Τουριστικό καταφύγιο σκαφών αναψυχής στη θέση Σπηλιά Παλαιού Λιμένα Κέρκυρας.

Η εκτέλεση του συγκεκριμένου έργου θα περιλαμβάνει λιμενικές και ηλεκτρομηχανολογικές υποδομές και θα εξυπηρετούνται 80 σκάφη αναψυχής μεσαίου και κυρίως μεγάλου μεγέθους. Η υλοποίηση του ένα λόγω έργου αναμένεται να έχει άμεσα οικονομικά οφέλη από τον ελλειμενισμό και την παροχή υπηρεσιών των σκαφών αναψυχής, να τονώσει την εμπορική και τουριστική κίνηση της Κέρκυρας, να αυξήσει τις ευκαιρίες απασχόλησης με τη δημιουργία έξι νέων θέσεων εργασίας πλήρους απασχόλησης και εξήντα μερικής και εποχιακής απασχόλησης. Σημαντικές θα είναι και οι θετικές κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις λόγω της βελτίωσης των τουριστικών υποδομών και του επιπέδου εξυπηρέτησης των σκαφών αναψυχής, ενώ αναμένεται τόνωση του τοπικού εισοδήματος, αύξηση της παραγωγικότητας και των επενδύσεων με άμεση συνέπεια τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.

**2.** Αλιευτικό καταφύγιο Ερμόνων Δήμου Παρελίων.

**3.** Έργα βελτίωσης και προστασίας στο λιμένα Αυλάκια Οθωνών.

Το έργο αφορά στη βελτίωση-εξομάλυνση του βάθους της λιμενολεκάνης, στην επέκταση του εξωτερικού μόλου, στην ανακατασκευή παλαιού κρηπιδώματος και τη δημιουργία νέων κρηπιδωμάτων. Με την ολοκλήρωση των εργασιών θα αντιμετωπιστούν τα προβλήματα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των Οθωνών με το λιμένα Κέρκυρας.

### 3.2 ΜΑΡΙΝΕΣ

Όταν αναφερόμαστε σε μαρίνα εννοούμε μικρό συνήθως λιμένα, ο οποίος βρίσκεται κοντά σε κύριο λιμένα ή σε όρμο κάποιας ακτής με τουριστικό ενδιαφέρον. Ο κύριος προορισμός της μαρίνας είναι η εξυπηρέτηση των τουριστικών σκαφών (εκδρομικών σκαφών εταιριών που εκτελούν τουριστικούς πλόες) και των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής (θαλαμηγών κ.τ.λ). Μια συνηθισμένη μαρίνα παρέχει δυνατότητες πρυμνοδέτησης, ύδρευσης, ηλεκτροδότησης, τηλεπικοινωνιών και προμηθειών σε καύσιμα και τρόφιμα. Η σωστή οργάνωση μιας μαρίνας επιβάλλει την ύπαρξη μέτρων ασφαλείας κατά της κλοπής και λοιπών ζημιών, καθώς και τη δυνατότητα μικρών τουλάχιστον, επισκευών. Τα τελευταία χρόνια έχει δοθεί, από όλα σχεδόν τα κράτη που διαθέτουν ακτές, ιδιαίτερη έμφαση στην ίδρυση μαρίνων, με σκοπό την προσέλκυση τουριστών με υψηλές οικονομικές δυνατότητες.

Σήμερα υπάρχουν στην χώρα μας 53 χωροθετημένες μαρίνες, 24 καταφύγια τουριστικών σκαφών και τέσσερις ξενοδοχειακές μαρίνες. Οι 53 μαρίνες έχουν συνολική δυναμικότητα 15.256 θέσεων ελλιμενισμού. Ωστόσο, από τις παραπάνω μαρίνες μόνο 15 λειτουργούν, ενώ 25 βρίσκονται υπό κατασκευή και οι υπόλοιπες στο στάδιο δημοπράτησης. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι μαρίνες που λειτουργούν σήμερα προσφέρουν περίπου 6.000 θέσεις ελλιμενισμού, τη στιγμή που ο αριθμός των σκαφών φθάνει τις 18.000. Παράλληλα, οι μισθώσεις επαγγελματικών σκαφών αναψυχής παρουσιάζουν αύξηση της τάξης του 10% το χρόνο και οι τουρίστες που χρησιμοποιούν σκάφος ξεπερνούν τις 150.000.



Θα αναφερθούμε στις εξής μαρίνες:

- Ø Μαρίνα Φλοίσβου
- Ø Μαρίνα Sani
- Ø Μαρίνα Πάτρας
- Ø Μαρίνα Σάμου
- Ø Μαρίνα Αλίμου
- Ø Μαρίνα Αρέτσου Θεσσαλονίκης

### 3.2.1 ΜΑΡΙΝΑ ΦΛΟΙΣΒΟΥ

Στον Φλοίσβο εδρεύει μια από τις καλύτερες μαρίνες της Αττικής. Αν συνυπολογισθούν δε και τα έργα που αφορούν τον εκσυγχρονισμό των υποδομών σε ξηρά και θάλασσα, η Μαρίνα Φλοίσβου θα είναι σύντομα μια από τις πλέον σύγχρονες της «εντός (των Ηρακλείων Σηλών) θάλασσας», όπως αποκαλούσαν τη Μεσόγειο οι αρχαίοι Έλληνες.



Στον χερσαίο χώρο έχουν κατασκευαστεί σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις που φιλοξενούν το Διοικητήριο της Μαρίνας, το

Λιμεναρχείο και το κέντρο εξυπηρέτησης πελατών. Είναι υπό κατασκευή καταστήματα, cafe, εστιατόρια κ.ά., που θα εξυπηρετούν τους χρήστες της μαρίνας και τους επισκέπτες, οι οποίοι θα μπορούν να

συνδυάζουν τη βόλτα τους με καφέ και φαγητό. Οι άνετοι χώροι της μαρίνας θα επιτρέπουν επίσης και τη διεξαγωγή συνεδρίων και εκθέσεων.

Στον θαλάσσιο χώρο πραγματοποιούνται αυτή τη στιγμή μεγάλα έργα, όπως η προέκταση του λιμένα, ιδιαίτερα του υπήνεμου μόλου, ο οποίος θα προσδίδει μεγαλύτερη ασφάλεια στα σκάφη που θα βρίσκονται ελλιμενισμένα.

Η χωρητικότητα του τουριστικού λιμένα Φλοίσβου με την κατασκευή νέων προβλητών θα αυξηθεί από 180 σε 292 θέσεις, με περισσότερες από τις μισές να φιλοξενούν σκάφη αναψυχής και πολυτελείς θαλαμηγούς μήκους 30 και πλέον μέτρων.

Σημαντικά είναι επίσης τα ηλεκτρομηχανολογικά έργα από τα οποία θα προκύψουν σύγχρονες εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης, υδροδότησης και τηλεφωνικού κέντρου για όλες τις θέσεις ελλιμενισμού. Οι εγκαταστάσεις της Μαρίνα Φλοίσβου φιλοξένησαν τους VIP επισκέπτες κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 και κάλυψαν επιτυχώς τις ανάγκες τους.

Η Μαρίνα του Φλοίσβου χαρακτηρίζεται από ορισμένα πολύ βασικά πλεονεκτήματα:

- Ø το στρατηγικό της σημείο - βρίσκεται πολύ κοντά στους μεγάλους κόμβους που οδηγούν στον Πειραιά και στην Αθήνα
- Ø και το μεγάλο της βάθος - ανέρχεται στα εννέα μέτρα – το οποίο την καθιστά, αφενός μεν, ως τη βαθύτερη της Αττικής, επιτρέποντας την πρόσδεση μεγάλων σκαφών (mega yachts), αφετέρου δε, από τις καθαρότερες.

### 3.2.2 MAPINA SANI



Μία από τις πλέον ολοκληρωμένες και πολυτελείς μαρίνες, η αποτελεί το ιδιωτικό τουριστικό λιμάνι του Sani Resort στην Κασσάνδρα Χαλκιδικής. Απέχει

μόλις 80 χιλιόμετρα από το Αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης, με νοτιοδυτικό προσανατολισμό προς τον κόλπο του Θερμαϊκού. Τόσο το πυκνόφυτο οικολογικό θέρετρο 4.000 στρεμμάτων με τα 7 χιλιόμετρα υπέροχης παραλίας που την περιβάλλει όσο και οι πολυτελείς εγκαταστάσεις του Resort καθιστούν τη μαρίνα ιδανικό σημείο ελλιμενισμού σκαφών και θαλαμηγών.

Μετά την πρόσφατη επέκταση και εκσυγχρονισμό, το 2003, η Sani καλύπτει πλέον 32.000 τ.μ. υγρής επιφάνειας βάθους 3 μέτρων και διαθέτει 215 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη ή θαλαμηγούς μέγιστου μήκους 24 μέτρων.

Η πρόσδεση των σκαφών γίνεται σε πλωτές τσιμεντένιες προβλήτες (φάρδους 3 μ.), ενώ για τα μεγαλύτερα σκάφη υπάρχουν επιπλέον πλωτές διαβάθρες που πληρούν τις τελευταίες προδιαγραφές τεχνολογίας και ασφάλειας με δυνατότητα παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, πόσιμου νερού, ανεφοδιασμού καυσίμων και αντλιών πυρόσβεσης.

Ο ιδιωτικός πεζόδρομος περιμετρικά της Μαρίνας όπου η μεταφορά γίνεται με ηλεκτρικά αυτοκίνητα αλλά και η 24ωρη φύλαξη της εγγυώνται ένα άνετο, ήρεμο και ασφαλές περιβάλλον.

Συνυφασμένη με τη φιλοσοφία του Resort, η αγορά της Μαρίνας είναι εναρμονισμένη με το φυσικό τοπίο και ανταποκρίνεται στα πιο απαιτητικά κριτήρια αισθητικής και λειτουργικότητας. Το Sani Resort αποτελείται από πολυτελή εστιατόρια, bars, cafes, γκαλερί και καταστήματα που σφύζουν από ζωή. Εκεί περιμένουν τον ελλιμενιζόμενο χρώματα, γεύσεις και μουσικές από την Ελλάδα και όλο τον κόσμο. Υπάρχει επίσης η δυνατότητα της διανυκτέρευσης σε ένα από τα 10 ναυτικά Marina Studios λίγα μέτρα από το σκάφος.

Με ορμητήριο τη Μαρίνα Sani ο ταξιδιώτης ξεκινάει την περιπλάνησή του ανακαλύπτοντας τις χερσονήσους της Χαλκιδικής ή οργώνοντας το Αιγαίο προς Σκιάθο, Σκόπελο, Σκύρο, Αλόνησο, καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

### **3.2.3 ΜΑΡΙΝΑ ΠΑΤΡΑΣ**



Σε κοντινή απόσταση από το κέντρο, μόλις δύο χιλιόμετρα, η μαρίνα της Πάτρας προσδίδει στην πόλη με τον δικό της μοναδικό τρόπο, αφού όμορφα μηχανοκίνητα ιστιοπλοϊκά και παραδοσιακά ξύλινα σκαριά δένουν στις προβλήτες της. Αποτελεί για τους ντόπιους πρώτης τάξεως επιλογή για βόλτα. Το επίπεδο υπηρεσιών ελλιμενισμού είναι

ικανοποιητικό παρέχοντας στα σκάφη ηλεκτρικό ρεύμα, νερό και καύσιμα, ενώ είναι δυνατή οποιαδήποτε εργασία αφορά τη συντήρηση.

Η χωρητικότητα της μαρίνας ανέρχεται σε 450 σκάφη ενώ η τοποθεσία της είναι σημαντική, με το λιμάνι να βρίσκεται σε κοντινή απόσταση.

### **3.2.4 ΜΑΡΙΝΑ ΣΑΜΟΥ**

Στο Πυθαγόρειο στη θέση Καρπόβολος κατασκευάζεται από την εταιρεία Δήλος Μαρίνες μία από τις πλέον σύγχρονες μαρίνες της χώρας μας, η οποία μάλιστα θεωρείται στρατηγικής σημασίας αφού βρίσκεται απέναντι από τις πλέον ανταγωνιστικές μαρίνες της Τουρκίας όπως για παράδειγμα αυτή του Κουσάντασι.



Η τοποθεσία της θεωρείται ιδανική ενώ θα διαθέτει πολύ καλή κτιριακή υποδομή που θα φιλοξενήσει όλες τις αναγκαίες υπηρεσίες παροχής ελλιμενισμού. Συγκεκριμένα, οι εγκαταστάσεις της μαρίνας, οι οποίες βρίσκονται σε ποσοστό ολοκλήρωσης 85% είναι οι ακόλουθες: κτίριο Διοίκησης - Υπηρεσίες, αίθουσα πολιτιστικών εκδηλώσεων, κτίριο Ναυτικού Ομίλου, κτίριο ναυταθλητικών εγκαταστάσεων, σταθμός καυσίμων, πύργος ελέγχου, ξενοδοχείο, καταστήματα - γραφεία,

σουπερμάρκετ, εστιατόριο - καφετέρια, υπόστεγο φύλαξης σκαφών, WC, αποθήκες, πλυντήρια, μονάδα συντήρησης σκαφών, συνεργείο επισκευής σκαφών, υπαίθριος χώρος εναπόθεσης σκαφών και φυλάκιο εισόδου. Μοναδικό εμπόδιο αποτελεί η αργοπορία χάραξης του οδικού δικτύου, με αποτέλεσμα την καθυστέρηση λειτουργίας της. Η Σάμος, νησί του Ανατολικού Αιγαίου, απέχει μόλις 1.500 μέτρα από τις απέναντι μικρασιατικές ακτές, όπου άκμασε ο ελληνικός πολιτισμός της αρχαίας Ιωνίας. Η έκτασή της είναι 477 τετραγωνικά χιλιόμετρα και το πλάτος της 19 χιλιόμετρα.

Στο νησί υπάρχουν σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι, όπως το Ευπαλίνειο ή Αμφίστομο όρυγμα, ο αρχαίος ναός της Ήρας, ο Πύργος Λυκούργου, η Σπηλιά Πυθαγόρα και το γενοβέζικο κάστρο καθώς και πολλά μουσεία, όπως το Αρχαιολογικό Μουσείο Σάμου, το Αρχαιολογικό Μουσείο Πυθαγορείου, το Παλαιοντολογικό Μουσείο Μυτιλήνης, το Λαογραφικό Μουσείο Καρλοβάσου και το Λαογραφικό Μουσείο Ιδρύματος Δημητρίου.

### **3.2.5 ΜΑΡΙΝΑ ΑΛΙΜΟΥ**

Η πιο δημοφιλής μαρίνα στη χώρα μας είναι αναμφισβήτητα του Αλίμου. Ο χερσαίος χώρος έχει συνολική έκταση 171.030 τ.μ., ο θαλάσσιος 250.000 τ.μ. και οι λιμενοβραχίονες έχουν μήκος 1.170 μέτρα.

Η μαρίνα εκτός από τη μεγάλη έκτασή της διαθέτει και πλεονεκτική προσβασιμότητα από όλες τις περιοχές της πρωτεύουσας, αφού εξυπηρετείται ικανοποιητικά τόσο από τη λεωφόρο Ποσειδώνος όσο και από τη λεωφόρο Βουλιαγμένης.



Από αυτόν τον λιμένα έχουν ξεκινήσει αναρίθμητοι αρχάριοι κυβερνήτες και πληρώματα τα παρθενικά τους ταξίδια ενώ όλοι σχεδόν οι «σκαφάτοι»

έχουν περάσει για έναν καφέ από το πασίγνωστο cafe-bar «Σκίπερ» στο κέντρο της μαρίνας. Εξάλλου, μεγάλες εταιρείες γιότινγκ έχουν στη μαρίνα του Αλίμου μεγάλο μέρος του στόλου τους.

Σχετικά με ορισμένα χαρακτηριστικά της μαρίνας, αξίζει να αναφερθεί η μεγάλη δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών που ανέρχεται - αισίως - στα 930 σκάφη, με 50 θέσεις για μεγάλες θαλαμηγούς άνω των 25 μέτρων.

### **3.2.6 ΜΑΡΙΝΑ ΑΡΕΤΣΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Η μαρίνα Αρέτσου Θεσσαλονίκης βρίσκεται στην καρδιά της Καλαμαριάς και παρέχει πολυεπίπεδες υπηρεσίες. Διαθέτει δυναμικότητα ελλιμενισμού 245 συνολικών σκαφών. Είναι μια άρτια κατασκευασμένη εγκατάσταση από λιμενικής πλευράς. Ως εκ τούτου, η προοπτική ανάπτυξής της είναι μεγάλη εφόσον δημιουργηθούν οι κτιριακές υποδομές για την προσέλευση του κοινού από τον ιστό της πόλης όπου εντάσσεται η μαρίνα.



Διαθέτει πλήρες εφοδιαστικό και επισκευαστικό κέντρο για όλα τα τουριστικά σκάφη. Στις θέσεις ελλιμενισμού υπάρχει παροχή νερού και ρεύματος. Επίσης, έπειτα από συνεννόηση, παρέχεται η δυνατότητα για τηλεφωνική σύνδεση ενώ για ανεφοδιασμό καυσίμων έρχεται βυτιοφόρο όχημα στην προβλήτα. Στην ευρύτερη περιοχή της μαρίνας υπάρχουν πολλά καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, ειδών αλιείας, κατάδυσης, ενοικίασης αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων.

Υπάρχει η δυνατότητα για κατάδυση, ανέλκυση και καθέλκυση των σκαφών και πάσης φύσεως επισκευών από μηχανικό ή ηλεκτρολόγο, ιστιοράφη, ξυλουργό, κ.ά. Τέλος, η μαρίνα προσφέρει άνετο πάρκινγκ, WC και ντους. Στην παραλία της Κρήνης, η οποία βρίσκεται σε κοντινή απόσταση, υπάρχουν πολλά ταβερνάκια, καφετέριες και μπαρ που σφύζουν από ζωή όλο το χρόνο.

### **3.3 ΠΤΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΣΙΑ ΜΕ ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ**

Η πρώτη πτήση των υδροπλάνων της εταιρείας Air Sea Lines έγινε στις 20 Αυγούστου του 2004. Η εταιρεία είναι ελληνοκαναδικών συμφερόντων και ξεκίνησε στην Ελλάδα από περιηγητικές και



μισθωμένες πτήσεις με αφετηρία την Κέρκυρα. Τα υδροπλάνα



προσφέρουν μια γρήγορη, προσιτή, ασφαλή και συναρπαστική εναλλακτική λύση σε μια χώρα σαν την Ελλάδα, διάσπαρτη από νησιά.

Η AirSea Lines είναι η μοναδική εταιρία υδροπλάνων που λειτουργεί προγραμματισμένα δρομολόγια στην Ελλάδα και σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα πρώτα δρομολόγια της εταιρίας καλύπτουν το Αιγαίο και περιλαμβάνουν τα νησιά της Μυκόνου, της Ίου, της Σαντορίνης, της Πάρου, Κυκλάδες, της Καλύμνου και της Κω. Πτήσεις εκτελούνται και προς Ηγουμενίτσα, Ζάκυνθο, Ιθάκη, Παξούς, Πάτρα και Ιωάννινα. Στα μελλοντικά δρομολόγια περιλαμβάνεται και η σύνδεση της Κέρκυρας με το Μπρίντεζι και την περιοχή της Απουλίας μέσω προγραμματισμένων πτήσεων.

Στη συνέχεια, η εταιρεία έχει δραστηριοποιηθεί και στις άγονες γραμμές, συνδέοντας τα νησιά του Αιγαίου μεταξύ τους με τακτικά δρομολόγια για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των τουριστών.

Το πρώτο διάστημα οι χειριστές των υδροπλάνων της εταιρείας ήταν Καναδοί, οι οποίοι αργότερα αντικαταστάθηκαν από Έλληνες που εκπαιδεύτηκαν στη σχολή χειριστών υδροπλάνων που δημιουργήθηκε στην Ελλάδα. Η AirSea Lines διαθέτει δύο αεροσκάφη τύπου Twin Otter DHC-6. Ο συγκεκριμένος τύπος αεροσκάφους θεωρείται ως ένα από τα καλύτερα υδροπλάνα στον κόσμο.

Στις 20 Σεπτεμβρίου του 2006 υπογράφηκε σύμβαση διάρκειας τριών ετών με την εταιρεία Air Sea Lines, στα γραφεία του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου για την λειτουργία υδατοδρομίου και την έναρξη δρομολογίων από το Λαύριο για τα νησιά Κυκλάδων και Βορείου Αιγαίου (μέχρι τρεις πτήσεις ημερησίως), για τη σύνδεση της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας με γέφυρα τα υδροπλάνα.

Η εταιρεία Air Thalassa συμφώνησε με τους εκπροσώπους του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης τη δημιουργία υδατοδρομίου και τη δρομολόγηση υδροπλάνων από και προς τη Θεσσαλονίκη. Το υδατοδρόμιο θα κατασκευαστεί στο χώρο του λιμανιού και θα λάβει χώρα τον Απρίλιο του 2008. Σε πρώτη φάση προβλέπεται η δρομολόγηση τεσσάρων 9-θέσιων υδροπλάνων προς Μαρμαρά Χαλκιδικής (Πόρτο Καρράς), Άγιο Όρος και Μυτιλήνη, ενώ σε δεύτερη φάση θα ακολουθήσουν δρομολόγια προς Λήμνο, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Θάσο.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **Η ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ- INTERNET EN ΠΛΩ**

#### **4.1 ΟΙ ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ**

Οι εννέα άξονες της νέας ναυτιλιακής πολιτικής, οι οποίοι περιλαμβάνουν τους ενδιάμεσους ή ειδικούς στόχους της και τα κύρια μέσα για την επίτευξή τους, σύμφωνα με τις εξαγγελίες της κυβέρνησης, είναι ως εξής:

##### **4.1.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ**

Το αίτημα για ολοένα ταχύτερη και ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα θα συνεχίσει να ενισχύεται κατά τα επόμενα έτη, η έννοια της καθολικής ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία. Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται μεταξύ άλλων μέσω:

- Ø Της εφαρμογής των κανόνων ασφάλειας που προβλέπονται από τον Κώδικα ISPS (Διεθνής Κώδικας Προστασίας της Ναυτιλίας από τρομοκρατικές ενέργειες) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

- Ø Της περαιτέρω εκπαίδευσης του Λιμενικού Σώματος και της καλύτερης συνεργασίας με άλλα όργανα της πολιτείας.

- Ø Της απόκτησης και αξιοποίησης της σύγχρονης τεχνολογίας ανίχνευσης, επικοινωνιών και πληροφορίας κ.λπ.

- Ø Της βελτίωσης των προδιαγραφών ασφάλειας των σκαφών και των εξοπλισμών τους, καθώς και των συστημάτων ελέγχου.

- Ø Της αύξησης των απαιτήσεων για την ασφαλεία επιβατικών-οχηματαγωγών πλοίων, κυρίως μέσω πιο αυστηρών προδιαγραφών για σκάφη και εξοπλισμούς αλλά και πιο αποτελεσματικών προληπτικών ελέγχων.

#### **4.1.2 ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

Βασική επιδίωξη της νέας κυβέρνησης είναι η συνεχής βελτίωση των μέσων πρόληψης ατυχημάτων στις θαλάσσιες συγκοινωνίες, που συνδέεται άμεσα και με τη προστασία των θαλασσών από τη μόλυνση, αφού η τελευταία πηγάζει κυρίως είτε από δραστηριότητες στη στεριά είτε από τα προαναφερθέντα ατυχήματα. Η προστασία αυτού του ανεκτίμητου εθνικού πλούτου είναι πρώτη προτεραιότητα της πολιτικής αυτής. Επίσης, στόχος είναι και η διαφύλαξη της διεθνούς εικόνας της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, ως μιας ποιοτικής και αειφόρου ναυτιλίας. Σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, θα υπάρξει συνεργασία, ώστε να ενισχυθούν οι προδιαγραφές για τα πετρελαιοφόρα, καθώς για όλα τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα.

Σε εθνικό επίπεδο, θα επιδιωχθεί η ασφαλέστερη περιβαλλοντικά φόρτωση και εκφόρτωση φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην και η εφαρμογή αυστηρότερων ελέγχων και κυρώσεις για τη ρύπανση που προκαλείται από πλοία ή από άλλες δραστηριότητες στη θάλασσα και στη στεριά. Θα εφαρμοστούν επιπλέον τα διεθνή πρότυπα για την πρόληψη της ρύπανσης και θα καθιερωθεί η περιβαλλοντική εκπαίδευση των εργαζόμενων σε πλοία και λιμάνια, καθώς και των στελεχών του Λιμενικού Σώματος.

### **4.1.3 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Τα λιμάνια είναι αφετηρία και τέρμα των πλωτών γεφυρών, που είναι τα πλοία. Ασφαλής και αποδοτική ναυσιπλοΐα προϋποθέτει την ύπαρξη λιμανιών με άρτιες υποδομές και υπηρεσίες. Επίσης, τα λιμάνια δεν πρέπει να είναι αποκομμένα από τις λειτουργίες των πόλεων που είναι εγκατεστημένα αλλά, αντιθέτως, λειτουργικά πλήρως εντεταγμένα και με δυνατότητες ανάπτυξης υπηρεσιών στους πολίτες των τοπικών κοινωνιών.

Ειδικότερα, στις άμεσες προτεραιότητες του ΥΕΝ συμπεριλαμβάνονται:

Ø Επαναξιολόγηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου εθνικού συστήματος λιμένων

Ø Ενδιάμεση αξιολόγηση του θεσμού του Λιμενικού Ταμείου Α.Ε. - Ανάλυση κόστους-οφέλους για κάθε λιμάνι και διασφάλιση της βιωσιμότητάς τους.

Ø Βελτίωση του συνόλου των λιμενικών υποδομών και της διαχείρισης αυτών για την καλύτερευση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Κατασκευή επιβατικών σταθμών στα λιμάνια, ανάλογων εκείνων που υπάρχουν στα αεροδρόμια.

Ø Χορήγηση, μέσω διαφανών διαδικασιών, αδειών πρόσβασης στις υπερδομές των μεγάλων λιμένων για την παραγωγή και διάθεση λιμενικών υπηρεσιών από εταιρείες, πέραν των υπαρχόντων λιμενικών ταμείων.

Ø Δημιουργία (συνδυασμένων) λιμενικών υποδομών για αξιοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών.

Ø Καλύτερη σύνδεση της λειτουργίας των λιμένων με τα τοπικά αστικά συστήματα και τις τοπικές αστικές λειτουργίες, τη βελτίωση της συνεργασίας με τις τοπικές αρχές, καθώς και τις τοπικές κοινωνίες.

#### **4.1.4 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΥΓΙΟΥΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

Η νέα ναυτιλιακή πολιτική του ΥΕΝ στηρίζει πολλά στον υγιή ανταγωνισμό για ταχύτερα και ασφαλέστερα σκάφη, για καλύτερες υπηρεσίες στα επιβατικά και για ευνοϊκότερες τιμές στους επιβάτες.

Ο ανταγωνισμός όμως αυτός δεν θα πρέπει να αίρεται από νοθεύσεις και περιορισμούς ούτε να οδηγεί σε υποβάθμιση της ασφάλειας των μεταφορών. Για το λόγο αυτό, θα εφαρμόζεται αυστηρότερα στο μέλλον το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο του ανταγωνισμού από την Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Η Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσιών Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ) καταργείται και οι αρμοδιότητες και το προσωπικό της μεταφέρονται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

#### **4.1.5 ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ**

Το στοιχείο της κοινωνικής ευαισθησίας, της εδαφικής και κοινωνικής συνοχής ενυπάρχει στη νέα ναυτιλιακή μας πολιτική. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για εκείνες τις νησιώτικες περιοχές της χώρας με μη βιώσιμες γραμμές.

Η πολιτεία θα διασφαλίζει την αποτελεσματική λειτουργία του συγκοινωνιακού δικτύου με τις νησιώτικες περιοχές με τακτικά δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, μέσω κρατικής επιδότησης του επιπλέον κόστους που θα προκύπτει από το μειοδοτικό διαγωνισμό της γραμμής.

Καταργείται το επίναυλο 3% που υπεβλήθη στα εισιτήρια των βιώσιμων γραμμών, ώστε να πάψει ένα τμήμα των κατοίκων ορισμένων νησιών να μεταφέρει αναγκαστικά πόρους σε κατοίκους άλλων νησιών

(ενδονησιακή ανακατανομή πόρων), αντί να πληρώνεται το κόστος αυτό από το κοινωνικό σύνολο με βάση φοροδοτικά και όχι εδαφικά κριτήρια.

#### **4.1.6 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ**

Η συνεχής βελτίωση του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία συνιστά κεντρικό στόχο της νέας ναυτιλιακής πολιτικής. Επιμέρους στόχοι είναι η αποκατάσταση της ελκυστικότητας του ναυτικού επαγγέλματος στους νέους, η κοινωνική ασφάλεια των εργαζομένων και η ναυτική πρόνοια. Για την επίτευξη αυτών των στόχων σχεδιάζεται:

Ø Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης που παρέχουν σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού μέσω της αναμόρφωσης του συστήματος πρόσληψης, αξιολόγησης, επιμόρφωσης και εξέλιξης του διδακτικού προσωπικού.

Ø Λειτουργία επαγγελματικών λυκείων ναυτικής κατεύθυνσης σε παραδοσιακά ναυτικές περιοχές και σε περιοχές υψηλής ανεργίας.

Ø Αναγνώριση της λειτουργίας ιδιωτικών επαγγελματικών λυκείων και ΙΕΚ, που θα καλύπτουν την επαγγελματική κατάρτιση πλοιάρχων και μηχανικών.

Ø Καθιέρωση ενός συστήματος ποιοτικού ελέγχου και αξιολόγηση της εκπαίδευσης, καθώς και πιστοποίηση των επαγγελματικών προσόντων και δεξιοτήτων, σύμφωνα με τις διεθνείς και κοινοτικές προδιαγραφές για ποιοτική ναυτιλία.

Ø Καθιέρωση της δια βίου κατάρτισης των στελεχών της δημόσιας διοίκησης του λιμενικού σώματος, των ναυτικών και των στελεχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ø Κατοχύρωση των κεκτημένων ασφαλιστικών δικαιωμάτων των εργαζομένων στη ναυτιλία και κάλυψη των ελλειμμάτων του σημερινού ΝΑΤ από το κράτος, καθώς και βελτίωση των υπηρεσιών υγείας προς τους ναυτικούς.

#### **4.1.7 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

Προκειμένου να βελτιωθεί η διεθνής ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδου και να αυξηθεί ο αριθμός νηολόγησης περισσότερων πλοίων στην ελληνική σημαία, από τη νέα ναυτιλιακή πολιτική προβλέπεται:

Ø Θεσμοθέτηση του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου για τη χρηματοδότηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, μέσω του πιστωτικού συστήματος και της κεφαλαιαγοράς.

Ø Καθιέρωση του αφορολόγητου του εισοδήματος των ναυτικών, προκειμένου να μειωθεί το κόστος της ναυτικής εργασίας.

Ø Επιδότηση μέχρι ορισμένου ποσοστού των εργοδοτικών εισφορών για να διατηρηθούν θέσεις εργασίας στη θάλασσα, όπου αυτό επιβάλλουν οι συνθήκες του ανταγωνισμού.

Ø Εφαρμογή σχεδίου, ώστε να εξελιχθεί ο Πειραιάς και η ευρύτερη περιοχή σε μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο, η δε Θεσσαλονίκη σε σημαντική πύλη προς τη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Ø Διασφάλιση κλίματος συνεργασίας και σταθερότητας μέσω της τριμερούς συνεργασίας κράτους, ναυτεργασίας και εφοπλισμού, καθώς και τη διαμόρφωση ουσιαστικού στρατηγικού ρόλου για το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής.

Ø Ενίσχυση του υποβαθμισμένου κλάδου της κρουαζιέρας και του κλάδου των τουριστικών σκαφών, δημιουργία σύγχρονων μαρίνων για ποιοτικό τουρισμό.



#### 4.1.8 ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Η επιβίωση του πιο εξωστρεφούς ίσως οικονομικού κλάδου συνεπάγεται και την ομοιόμορφη σε διεθνές επίπεδο περαιτέρω εφαρμογή πολιτικών και μέτρων για τη ναυτιλία.

Ø Σε ευρωπαϊκό ή και διεθνές επίπεδο αναμένεται η κοινή ή εναρμονισμένη δράση σε τομείς όπως των προδιαγραφών και των ελέγχων, των ρυθμίσεων για τη διασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού, των απαιτούμενων προϋποθέσεων για τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των πληρωμάτων.

Ø Για την αναγνώριση αυτών των συστημάτων γνωστοποίησης των πλοίων, των συστημάτων παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία προς αποφυγή ατυχημάτων, της στατιστικής καταγραφής πλοίων, φορτίων, επιβατών, τιμών κ.λπ.

Ø Επίσης η Ε.Ε. δείχνει ένα ολοένα και μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τη ναυτιλία και μέσω ειδικών προγραμμάτων. Έτσι, αναμένεται η συνέχιση των προσπαθειών της για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών με παράλληλη μείωση των οδικών (όπως για παράδειγμα το πρόγραμμα Marco Polo και τα διευρωπαϊκά δίκτυα), την ολοκλήρωση της ανάπτυξης και εν συνεχεία την εφαρμογή του προγράμματος για τη δορυφορική πλοήγηση Γαλιλαίος, την Κοινωνία της Πληροφορίας κ.ά.

Η Ελλάδα θα είναι ενεργώς και άρτια προετοιμασμένη παρούσα σε όλα τα διεθνή φόρα διαλόγου και λήψης αποφάσεων. Για το σκοπό αυτό, θα αναβαθμιστεί και η εκπροσώπηση στις διεργασίες αυτές.

#### **4.1.9 ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ**

Ø Στο πλαίσιο της νέας ναυτιλιακής πολιτικής, θα υπάρξει ειδική μέριμνα για τη συνεχή βελτίωση των γνώσεων του προσωπικού του ΥΕΝ και κυρίως του Λιμενικού Σώματος.

Ø Επίσης, θα εφαρμοσθεί η σύνδεση της αμοιβής της εργασίας με την παραγωγικότητα και θα ισχύσουν οι δεσμεύσεις που έχει αναλάβει η κυβέρνηση για τις Ένοπλες Δυνάμεις και τα Σώματα Ασφαλείας.

Ø Το Λιμενικό Σώμα αναβαθμίζεται σε εξοπλισμό αλλά και σε προσωπικό ικανό να αντιμετωπίσει τη λαθρομετανάστευση, το λαθρεμπόριο, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ø Τέλος, αναβαθμίζεται σημαντικά η ελληνική ναυτιλιακή διπλωματία.

#### **4.2 E-SHIPPING**

##### **4.2.1 Το Internet στο κατάστρωμα των πλοίων**

Το Internet έχει εισβάλει στην καθημερινή μας ζωή, τόσο στο γραφείο όσο και στο σπίτι. Ο όγκος των πληροφοριών που αναζητεί ο χρήστης αφορά είτε στην επαγγελματική χρήση είτε στην ψυχαγωγία. Όλοι μπορούν να συνδεθούν, να αναζητήσουν, να διαβάσουν αλλά και να αποθηκεύσουν στο Internet τα στοιχεία που επιθυμούν. Τα τελευταία χρόνια το Internet απευθύνεται πλέον στον καθένα και όχι μόνο στον επαγγελματία της Πληροφορικής. Εκτός από τη μορφή έχει αλλάξει και ο τρόπος σύνδεσης με αυτό, καθώς νέες συσκευές έχουν κάνει την εμφάνισή τους και φλερτάρουν μαζί του. Η ασύρματη επικοινωνία παίρνει μια ξεκάθαρη μορφή, με τις νέες συσκευές να διαθέτουν άμεση

πρόσβαση στο Internet, όπως είναι τα κινητά τηλέφωνα και η τεχνολογία War. Η πρόσβαση στο Internet, όπως την ξέρουμε σήμερα, έχει έναν κοινό παρονομαστή, την τηλεφωνική σύνδεση. Η δορυφορική επικοινωνία και ο InmarSat ήλθαν να απελευθερώσουν το Internet από την πατροπαράδοτη τηλεφωνία και να προσφέρουν την πρόσβαση σε αυτό από το κατάστρωμα των πλοίων, όπου και αν βρίσκονται, ακόμα και στη μέση του ωκεανού. Επιπλέον, οι δυνατότητες για την άμεση επικοινωνία μεταξύ των εταιρειών (B2B) έχουν ήδη αρχίσει να αλλάζουν τον τρόπο εργασίας των σύγχρονων ναυτιλιακών εταιρειών.

Ποιος δεν πρέπει να ξεκουράσει κανείς το σώμα και το μυαλό του έπειτα από ένα μακρύ χειμώνα ή μια δύσκολη περίοδο εξετάσεων. Τέτοια εποχή οι σελίδες των ταξιδιωτικών οδηγών παίρνουν φωτιά, αφού όλοι ψάχνουν ένα ήσυχο μέρος, ένα καλό ξενοδοχείο και καλό φαγητό ή οτιδήποτε άλλο, ακόμα και μια κρουαζιέρα με ένα από τα μεγάλα και πολυτελή πλοία, που είναι άλλωστε και της μόδας. Αυτό είναι βέβαια, το πρώτο, το πιο εύκολο βήμα, καθώς ακολουθούν το κυνήγι των εισιτηρίων και η ταλαιπωρία του ταξιδιού, ακόμα και στα κοντινότερα νησιά. Εδώ τα πράγματα δεν είναι τόσο καλά, αν και τα δύο τελευταία χρόνια έχουν γίνει αρκετά βήματα προόδου. Παρ' όλο που βρισκόμαστε στην Ελλάδα με τα εκατοντάδες κοντινά και μακρινά νησιά, τα επιβατικά πλοία αποδεικνύονται πολύ κατώτερα των περιστάσεων και των προσδοκιών μας. Ανέσεις δεν υπάρχουν, ούτε καν στην πρώτη θέση, και η στρωματσάδα στο κατάστρωμα δίνει και παίρνει.

Η κατάσταση στα καινούρια πλοία είναι καλύτερη, διότι εκτός από μεγαλύτερη ταχύτητα διαθέτουν θέσεις για όλους, όχι όμως και τις ανέσεις που περιμένει κάποιος, μόνο μερικά ηλεκτρονικά παιχνίδια και αυτά μετρημένα στα δάχτυλα του ενός χεριού. Δεν υπάρχουν φυσικά υπολογιστές ή άλλες παρόμοιες συσκευές που συναντάμε στο σπίτι, στο

γραφείο αλλά και στα Internet Cafe σε όλες τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις. Μοναδική εξαίρεση στον κανόνα αποτελούν ορισμένα, πολυτελή, κρουαζιερόπλοια που έχουν στη διάθεσή τους αρκετές ανέσεις και αρχίζουν να ενστερνίζονται τα μοντέρνα ηλεκτρονικά μέσα όπως οι υπολογιστές και το Internet. Το ιδανικό θα ήταν να υπάρχουν Internet Cafe στα μικρά ή τα μεγάλα καράβια, που κάνουν πολύωρα ταξίδια, και αυτή η απαίτηση δεν είναι "παρατραβηγμένη" και προσαρμοσμένη απλώς στις ιδιοτροπίες ενός πλούσιου Αμερικανού τουρίστα. Είναι πλέον πραγματικότητα που πολύ σύντομα θα επεκταθεί από τα μεγάλα και πολυτελή κρουαζιερόπλοια στα μικρά πλοία της γραμμής, ακόμη και της Ελλάδας. Θα ήταν τέλειο να μπορούσε, για παράδειγμα, να παίξει ο επιβάτης μια παρτίδα τάβλι με κάποιον άγνωστο στην άλλη άκρη της Γης, να πληροφορηθεί τα τελευταία μεταγραφικά νέα των ποδοσφαιρικών ομάδων και να διαβάσει το ηλεκτρονικό του ταχυδρομείο. Ένα "όνειρο" που σίγουρα δεν θα αργήσει να πραγματοποιηθεί.

Το πρώτο πάντως εν πλω Internet Cafe υλοποιήθηκε από την εταιρεία IMC (Information Management Consultants) σε ένα "δικό" μας κρουαζιερόπλοιο, το **Ocean Explorer I** (<http://maritimematters.com/ocean-explorer-vin.html>), που ανήκει στην ελληνική εταιρεία Trading and Commercial. Αν και είναι πάνω από 55 χρόνων, το Ocean Explorer I επισκευάστηκε στην Ελευσίνα και διακοσμήθηκε κατάλληλα για να αποτελέσει ένα σύγχρονο και πολυτελές κρουαζιερόπλοιο. Σήμερα χρησιμοποιείται από την εταιρεία World Cruise Company του Καναδά για κρουαζιέρες σε ολόκληρο τον κόσμο. Οι επιβάτες, εκτός από τις ανέσεις και τα πολυτελή διαμερίσματα, έχουν τη δυνατότητα μέσα από μια σειρά υπολογιστών σε ένα ειδικά διαμορφωμένο χώρο, να σερφάρουν στο Διαδίκτυο, να χρησιμοποιήσουν

το e-mail και όλες τις άλλες λειτουργίες που προσφέρει το Internet και έχει κανείς στη διάθεσή του στα "στεριανά" Internet Cafe.

#### **4.2.2 ΚΑΡΑΒΙΑ ΚΑΙ INTERNET**

Στα πλοία, η ταχύτητα μετάδοσης των δεδομένων σε συνδυασμό με το υψηλό κόστος, καθώς και η συνεχιζόμενη χρησιμοποίηση συσκευών παλαιότερης γενιάς όπως είναι το τέλεξ ή το φαξ αποτελούσαν τα βασικότερα προβλήματα για την εξάπλωση του Internet. Σήμερα όμως τα πράγματα δείχνουν διαφορετικά σε όλα τα επίπεδα, τόσο στην έδρα της ναυτιλιακής επιχείρησης, στην ξηρά, όσο και στο ίδιο το καράβι, εν πλω. Όλα αυτά χάρη στις δορυφορικές επικοινωνίες από τη μια και στη ραγδαία εξάπλωση του Internet από την άλλη, που έφεραν τις επιχειρήσεις ακόμα πιο κοντά. Οι δορυφόροι του οργανισμού Inmarsat (<http://www.inmarsat.org/index3.html>) προσφέρουν στα πλοία αρκετές εναλλακτικές λύσεις για την επικοινωνία με τον υπόλοιπο κόσμο. Μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται η φωνή, το φαξ, το τέλεξ, το e-mail και η αποστολή και η λήψη δεδομένων με ταχύτητες από 2,4Kbps μέχρι 64Kbps. Οι εφαρμογές που βασίζονται στη μετάδοση και τη λήψη δεδομένων από βάσεις δεδομένων της ναυτιλιακής εταιρείας στην ξηρά ή στα λιμάνια έχουν αρχίσει και χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο, βελτιώνοντας τη λειτουργία και την αποδοτικότητα στο ίδιο το πλοίο.

#### **4.2.3 ΔΟΡΥΦΟΡΟΙ**

##### **ΑΓΡΥΠΝΑ ΜΑΤΙΑ ΣΤΟΝ ΟΥΡΑΝΟ**

Οι τηλεφωνικές συνδέσεις και η κινητή τηλεφωνία καλύπτουν μέρος των επικοινωνιακών αναγκών, ενώ στα πλοία, αποκλείεται κάθε δυνατότητα επίγειας ενσύρματης επικοινωνίας. Οι δορυφόροι του

Inmarsat ως "άγρυπνα μάτια" επιτρέπουν την επικοινωνία και από τις πιο απόμακρες περιοχές.

Δημιουργήθηκε ένα παγκόσμιο σύστημα επικοινωνίας που θα μπορούσε να στηριχτεί σε γεωστατικούς δορυφόρους. Ο οργανισμός Intelsat (<http://www.intelsat.com>) είχε αρχικά 11 χώρες μέλη και ένα μονοπωλιακό καθεστώς που διήρκεσε 25 χρόνια. Η απελευθέρωση αυτής της αγοράς δημιούργησε νέες εταιρείες και οργανισμούς, όπως είναι ο Inmarsat για τη ναυτιλία και το EutelSat (<http://www.eutelsat.com>) με έντονη παρουσία στον ευρωπαϊκό χώρο. Οι γεωστατικοί δορυφόροι βρίσκονται σε ύψος 36.000 χιλιομέτρων και κινούνται "μαζί" με τη Γη, έτσι ώστε να διατηρούν σταθερή τη θέση τους σε σχέση με το έδαφος. Οι επίγειοι σταθμοί ελέγχου παρακολουθούν την τροχιά των δορυφόρων που πρέπει να παραμένουν σε ένα "κουτί" 40 τετραγωνικών μιλίων. Η γεωστατική τροχιά τους επιτρέπει την κάλυψη περίπου του ενός τετάρτου της επιφάνειας της Γης. Έτσι, με τέσσερις γεωστατικούς δορυφόρους μπορεί κανείς να καλύψει ολόκληρη την υδρόγειο, εκτός από τους δύο πόλους.

#### **4.2.4 INTERNET ΚΑΙ E-MAIL EN ΠΛΩ**

Το Internet αποδεικνύεται ιδιαίτερα δημοφιλές, ακόμα και αν η επικοινωνία γίνεται μέσω δορυφόρου. Η πρόσβαση στο Διαδίκτυο και στις υπηρεσίες του παρέχει σημαντική βοήθεια στις ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και σε όσους βρίσκονται εν πλω. Η υλοποίηση της σύνδεσης με το Internet μέσα από ένα καράβι μπορεί να γίνει με διάφορους τρόπους που εξαρτώνται κατά κύριο λόγο από τις συσκευές που διαθέτει το σκάφος, τον τρόπο σύνδεσης και τις υπηρεσίες Inmarsat που υποστηρίζονται. Αν και οι δορυφορικές επικοινωνίες έχουν βελτιωθεί τα τελευταία χρόνια και προσφέρουν πιο εύκολη και πιο φθηνή πρόσβαση, η υλοποίηση του

Internet εν πλω δεν έχει ακόμα την ίδια ταχύτητα με την αντίστοιχη στην ξηρά. Η ταχύτητα μεταφοράς παραμένει το μεγαλύτερο πρόβλημα και δεν μπορεί να ξεπεράσει τα 64Kbps.

#### **4.2.5 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ E-COMMERCE**

##### **ΚΛΕΙΝΟΝΤΑΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ INTERNET**

Οι συναλλαγές και οι δημοπρασίες μέσω internet έχουν εισβάλει και στο χώρο της ναυτιλίας, η τελευταία φαντάζει μία ιδανική αγορά για το ηλεκτρονικό εμπόριο, καθώς διαθέτει μια μεγάλη γκάμα προϊόντων και υπηρεσιών. Η εξάπλωση της χρήσης του ιντερνετ προκάλεσε δραστικές αλλαγές στην τουριστική βιομηχανία. Ο πελάτης, έχοντας στα χέρια του το εργαλείο, κατάφερε σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα να ανατρέψει τον παραδοσιακό τρόπο αγοράς. Η δυνατότητα να έχει ανά πάσα στιγμή στην οθόνη του οποιαδήποτε διαθέσιμη πληροφορία, άλλαξε τις απαιτήσεις του και αναβάθμισε την καταναλωτική του συμπεριφορά.

Το ιντερνετ έδωσε τη δυνατότητα στους υποψήφιους τουρίστες να έχουν άμεση πρόσβαση στους παρόχους των υπηρεσιών, να συγκρίνουν τιμές, αλλά και να διαμορφώνουν προγράμματα διακοπών.

Υπάρχουν κάποιες εταιρείες, όπως η FORTHcrs η οποία έχει ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών ticketing. Δηλαδή, διαχείριση κρατήσεων και έκδοσης ακτοπλοϊκών εισιτηρίων SeaOnLine που καλύπτει τις εξειδικευμένες απαιτήσεις των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Το ηλεκτρονικό εμπόριο, είναι ο πιο σημαντικός λόγος που ωθεί τις εταιρείες να δηλώσουν το "παρών" στο Διαδίκτυο. Με τον όρο ηλεκτρονικό εμπόριο ή e-commerce, όπως είναι ο αγγλικός όρος, περιγράφονται οι εμπορικές συναλλαγές που πραγματοποιούνται σε μια

"εικονική" αγορά. Η αγορά αυτή έχει δημιουργηθεί από πολλές επιχειρήσεις που έχουν "χτίσει" ηλεκτρονικά καταστήματα, χρησιμοποιώντας ως μοναδικό μέσο το Internet και τις τεχνολογίες του. Στη συνέχεια κάνει οικονομία στο έμψυχο υλικό, καθώς δεν χρειάζονται πωλητές για να εξηγήσουν και να πείσουν τον πελάτη. Με αυτό το σκεπτικό η ναυτιλία αποτελεί μια ιδανική αγορά για το ηλεκτρονικό εμπόριο, αφού διαθέτει μια μεγάλη γκάμα προϊόντων και υπηρεσιών.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

### **Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΖΕΤΑΙ**

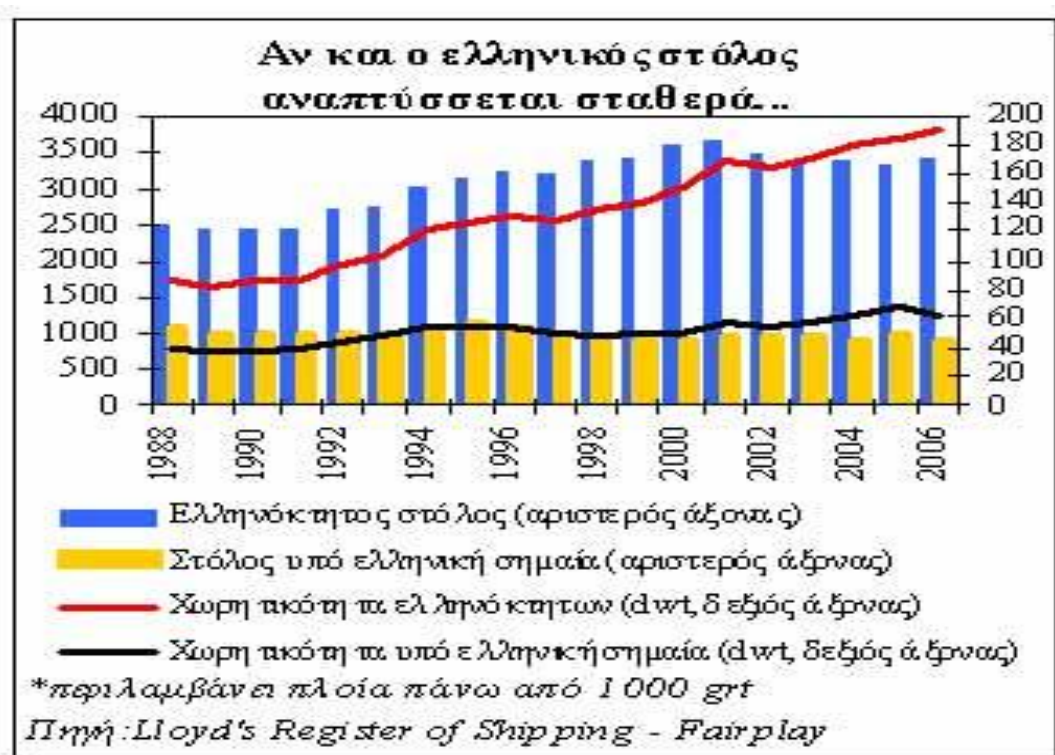
**Διατηρεί την ηγετική της θέση και διευρύνει τα περιθώρια συνεισφοράς της στην οικονομία**

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί αναμφισβήτητα έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Κατέχοντας το 16% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση διεθνώς στο ναυτιλιακό κλάδο - έναν κλάδο εξαιρετικά ανταγωνιστικό και σημαντικό (καθώς διακινεί το 95% του παγκοσμίου εμπορίου).

Ωστόσο, η ελληνική ναυτιλία υφίσταται κατά την παρούσα περίοδο διαρθρωτικές και συγκυριακές μεταβολές. Συγκεκριμένα, οι ναύλοι, μετά την εντυπωσιακή άνοδο της διετίας 2003-2004, ακολουθούν πλέον πτωτική πορεία, ενώ ο αυξημένος ανταγωνισμός και οι ευνοϊκές συνθήκες χρηματοδότησης έχουν οδηγήσει σε ταχεία αναδιάρθρωση του κλάδου με κυρίαρχο στοιχείο τη δημιουργία μεγάλων και σύγχρονων στόλων υπό τον έλεγχο μικρού αριθμού πλοιοκτητών.

Συνεπώς, το σύνολο των εσόδων του ναυτιλιακού τομέα και το μερίδιο της ελληνικής ναυτιλίας σε αυτά δέχονται περιοριστικές επιδράσεις. Εξαργυρώνοντας την άνοδο των ναύλων και τη βελτίωση της ποιότητας του ελληνικού στόλου, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτέλεσε κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας, κυρίως τα τελευταία χρόνια. Συνεπώς, η τρέχουσα τάση συρρίκνωσής του εγείρει ανησυχίες. Το θέμα αυτό επιχειρούμε να προσεγγίσουμε εστιάζοντας στα εξής ζητήματα: το περιβάλλον της διεθνούς ναυτιλίας, την πορεία του ελληνόκτητου στόλου και το μερίδιο του ναυτιλιακού κύκλου εργασιών, που απορροφά η ελληνική οικονομία.

Η ανοδική πορεία του οικονομικού κύκλου άσκησε θετική επίδραση στη διεθνή ναυλαγορά τα τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα, το παγκόσμιο ΑΕΠ αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 4% την τελευταία πενταετία, με αιχμή του δόρατος τις αναπτυσσόμενες χώρες Κίνα, Ινδία, Ρωσία, Βραζιλία (BRICs) με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 7,8% κατά την ίδια περίοδο. Σε αυτό το πλαίσιο, το διεθνές εμπόριο αυξήθηκε κατά 10% την τελευταία πενταετία, κυρίως λόγω της αυξημένης ζήτησης για πρώτες ύλες από τις προαναφερθείσες χώρες που διανύουν περίοδο αναμόρφωσης και εκβιομηχάνισης.



Καθώς η προσφορά πλοίων ανταποκρίνεται με καθυστέρηση σε μεταβολές της ζήτησης (με μέσο χρόνο παράδοσης παραγγελίας πλοίου να αγγίζει τα 2½ έτη) και τα ατυχήματα σε πετρελαιοφόρα πλοία οδήγησαν σε αυστηρότερους περιβαλλοντικούς κανόνες (π.χ. κατάργηση μονοκάρινων πετρελαιοφόρων), οι ναύλοι για μεταφορές ξηρού φορτίου και πετρελαίου εκτοξεύθηκαν στα ύψη (κατά 70% ετησίως τη διετία

2003-2004). Ωστόσο, με την παραλαβή των νέων πλοίων από παραγγελίες κατά τη διετία 2003-2004, οι ναύλοι αναμένεται να μειωθούν σημαντικά. Είναι ενδεικτικό ότι οι συνολικές παραγγελίες σε εκκρεμότητα προσεγγίζουν το 30% του υπάρχοντος στόλου.

Με βάση την προηγούμενη ανάλυση και λαμβάνοντας υπόψη την έντονη μεταβλητότητα στην ναυλαγορά, επιχειρήσαμε να εκτιμήσουμε την πορεία των ναύλων μεταφοράς ξηρού φορτίου και πετρελαίου για το 2006. Τα αποτελέσματα της εμπειρικής μας μελέτης δεικνύουν ότι η ευαισθησία των ναύλων σε μεταβολές ζήτησης (κυρίως προερχόμενης από τις χώρες BRICs) και/ή της προσφοράς νέων πλοίων είναι μεγάλη, ενώ η τιμή του πετρελαίου αποτελεί έναν ακόμα προσδιοριστικό παράγοντα για τους ναύλους μεταφοράς πετρελαίου.

Σύμφωνα με την εμπειρική μας ανάλυση, οι ναύλοι για μεταφορές ξηρού φορτίου εκτιμάται ότι θα μειωθούν κατά 25% το 2006 σε σχέση με το 2005, ενώ η αντίστοιχη μείωση των ναύλων των πετρελαιοφόρων ενδέχεται να προσεγγίσει το 20%, ανάλογα με τη πορεία της τιμής του πετρελαίου, η οποία με τη σειρά της εξαρτάται από από την έκβαση των προβλημάτων στο Ιράν και τη Νιγηρία. Σε κάθε περίπτωση, καθώς η επίδραση των υγιών ρυθμών ανάπτυξης της διεθνούς οικονομίας εξισορροπείται από την αύξηση του παγκόσμιου στόλου, οι ναύλοι αναμένεται να μειωθούν τουλάχιστον 15% το 2006 σε σχέση με το 2005.



Σε αυτό το διεθνές περιβάλλον, ο ελληνοκτητός εμπορικός στόλος παραμένει στην πρώτη θέση διεθνώς. Αντανακλώντας το μεγάλο μερίδιό του στην αγορά, ο κλάδος της ναυτιλίας συνεισφέρει περισσότερο από 4,5% του ΑΕΠ της Ελλάδος, απασχολεί 160.000 εργαζόμενους (4% της συνολικής απασχόλησης), ενώ το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καλύπτει το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Ωστόσο, το μερίδιο του ελληνικού ποντοπόρου στόλου περιορίστηκε κατά 2,2 ποσοστιαίες μονάδες την τελευταία διετία, κυρίως ως αποτέλεσμα του εκσυγχρονισμού του στόλου και της μείωσης του αριθμού των πλοιοκτητών σε έναν κατεξοχήν κατακερματισμένο κλάδο.

Το βασικό μειονέκτημα του ελληνοκτητού στόλου μέχρι πρότινος ήταν η μεγάλη ηλικία των πλοίων του. Ωστόσο, οι νέοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί και ο αυξανόμενος διεθνής ανταγωνισμός έβαλαν τέλος στην τακτική των Ελλήνων πλοιοκτητών να προτιμούν πλοία μεγάλης ηλικίας. Παράλληλα, σειρά παραγόντων συνέτεινε στην επιτάχυνση της διαδικασίας εκσυγχρονισμού του ελληνοκτητού στόλου: τα αυξημένα κέρδη των πλοιοκτητών από την προσοδοφόρα διετία 2003-2004, οι υψηλές τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, οι ευνοϊκές συνθήκες

δανεισμού καθώς και η είσοδος στα χρηματιστήρια. Συνεπώς, η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε στα 15,3 έτη το 2006 από 20,3 έτη το 2000 - περιορίζοντας έτσι τη διαφορά με το διεθνή μέσο όρο στα 0,4 έτη το 2006 από 3,4 έτη το 1998.

Παράλληλα, λόγω οικονομιών κλίμακας και του περιβάλλοντος παγκοσμιοποίησης, παρατηρείται συνεχής τάση μείωσης του αριθμού των πλοιοκτητών (κατά ? την τελευταία επταετία), κυρίως των μικρών εταιρειών με 1-2 πλοία. Ωστόσο, πρέπει να σημειώσουμε ότι ο κλάδος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας συνεχίζει να παραμένει ο πιο κατακερματισμένος διεθνώς (με πληθώρα οικογενειακών επιχειρήσεων) και συνεπώς η τάση αυτή αναμένουμε να συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια.

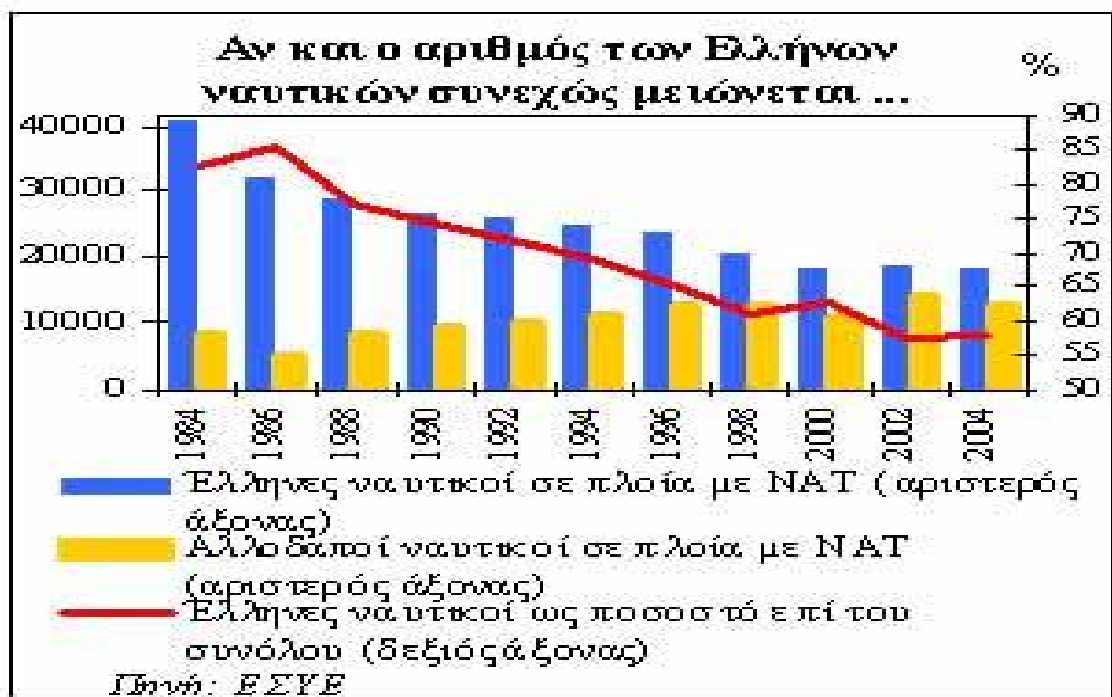


Αν και οι προαναφερθείσες αλλαγές προσδοκείται να λειτουργήσουν ευεργετικά για το ναυτιλιακό κλάδο, η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να έχει δύο βασικά αδύνατα σημεία όσον αφορά τη συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία. Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών

μειώνεται συνεχώς, υπό την πίεση του μισθολογικού μειονεκτήματος ενάντι πληρωμάτων όπως οι Φιλιππίνες, η Ανατολική Ευρώπη και η Ινδία.

Είναι ενδεικτικό ότι το ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών στο συνολικό πλήρωμα των πλοίων με NAT περιορίστηκε στο 57% το 2004 από 85% το 1986. Παράλληλα, το εθνικό νηολόγιο χάνει συνεχώς ανταγωνιστικότητα έναντι των «σημαιών ευκαιρίας», κυρίως λόγω της υποχρεωτικής ποσόστωσης Ελλήνων ναυτικών στα πληρώματα των πλοίων με ελληνική σημαία. Ενώ το 42% του ελληνόκτητου στόλου βρισκόταν στο εθνικό νηολόγιο το 1996, το ποσοστό αυτό έχει μειωθεί στο 31% το 2006.

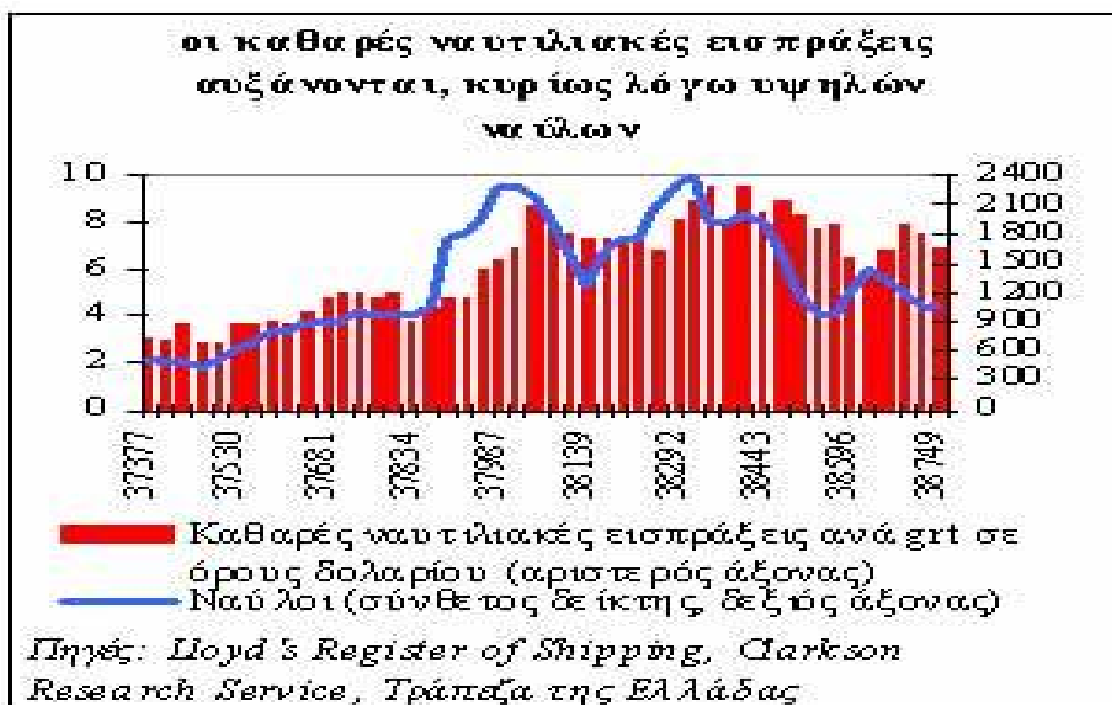
Συνδυάζοντας την ανάλυσή μας για τη διεθνή και την ελληνική ναυτιλία, επιχειρούμε να εκτιμήσουμε την επίδραση του ελληνόκτητου στόλου στην ελληνική οικονομία. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της εμπειρικής μας μελέτης, η άνοδος των καθαρών εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές σε 4,6% του ΑΕΠ το 2005 από 2,5% του ΑΕΠ το 1999 οφείλεται κυρίως στην άνοδο των ναύλων και δευτερευόντως στη βελτίωση της ποιότητας του ελληνόκτητου στόλου (λόγω του προαναφερόμενου εκσυγχρονισμού). Ωστόσο, η μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών εκτιμάται ότι περιόρισε την αύξηση του ναυτλιακού συναλλάγματος κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως κ.μ.ο. την τελευταία επταετία.



Σύμφωνα με τις προβλέψεις μας για την πορεία της ναυλαγοράς, οι καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές θα αυξηθούν κατά 2% το 2006, προσεγγίζοντας τα €8,5 δισεκατ. (4,5% του ΑΕΠ). Ως εκ τούτου, η θετική επίδραση (άμεση και έμμεση) στο ρυθμό ανάπτυξης του ΑΕΠ εκτιμάται ότι θα είναι της τάξης των 0,2 ποσοστιαίας μονάδας το 2006 (1/6 του μέσου όρου της τελευταίας τριετίας).

Ενώ η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι εξαιρετικά σημαντική διαχρονικά, κρίνεται περιορισμένη σε σχέση με το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου διεθνώς. Συγκεκριμένα, οι συναλλαγματικές εισπράξεις στην ελληνική οικονομία ανά τόνο είναι \$150 - μόλις το 1/3 του μέσου όρου των σημαντικότερων ναυτιλιακών χωρών. Βασικό λόγο αποτελεί το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν αποτελεί κύρια χώρα προορισμού ή προέλευσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων από τον παγκόσμιο στόλο. Καθώς ο όγκος εμπορευμάτων που μεταφέρεται μέσω ελληνικών λιμανιών είναι μικρός, σημειώνονται επιπλέον δυσχέρειες στην ανάπτυξη εκτεταμένου πλέγματος ναυτιλιακών

υπηρεσιών στην Ελλάδα. Έτσι, αν και η χώρα ελέγχει το 40% του ευρωπαϊκού στόλου, συνεισφέρει μόνο το 3% του τζίρου του ναυτιλιακού πλέγματος της ΕΕ.



Συνεπώς, για να εκμεταλλευθεί η ελληνική οικονομία την ηγετική θέση της ναυτιλίας πρέπει να κατευθύνει τις πολιτικές της στη δημιουργία συνεργιών με τις χώρες της ΝΑ Ευρώπης (συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών, αεροπλάνων-πλοίων και σιδηροδρόμων-πλοίων). Πράγματι, ο όγκος φορτίων ανά χιλιόμετρο που μεταφέρεται στην Ελλάδα μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου είναι 0,2 εκατ. τόνοι σε σχέση με 1,8 εκατ. τόνους στην ΕΕ, καταδεικνύοντας τη δυνατότητα για περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Καθώς οι υπηρεσίες του ναυτιλιακού πλέγματος είναι αλληλένδετες, η προώθηση των ελληνικών λιμανιών σε λιμάνια-κόμβους αποτελεί το πρώτο βήμα για την περαιτέρω επέκταση του ναυτιλιακού κλάδου. Μια τέτοια πολιτική θα είχε επίσης ως αποτέλεσμα την αύξηση της απασχόλησης σε ναυτιλιακές



υπηρεσίες, ενώ παράλληλα η υψηλή ζήτηση για αξιωματικούς αυξάνεται διεθνώς δημιουργώντας θετικές προοπτικές και για την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών.

**Πηγή:** Εθνική Τράπεζα

### 5.1.1 ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ: ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2007

Σημαντική αύξηση 8,1% (ή 25.662) σημείωσαν οι τουριστικές αφίξεις τον Αύγουστο του 2007, ανατρέποντας την αρνητική πορεία που ακολουθούσε ο κλάδος. Με βάση τα αποτελέσματα της Έρευνας Ταξιδιωτών, οι αφίξεις τουριστών τον Αύγουστο 2007 έφθασαν τις 340.534 σε σύγκριση με 314.872 τον Αύγουστο του 2006.

<b>ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ (ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ) 2007</b>			
	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ</b>
Η. ΒΑΣΙΛΕΙΟ	188.993	186.761	-1,2 %
ΡΩΣΙΑ	16.063	24.689	53,7 %
ΕΛΛΑΔΑ	14.658	16.134	10,1 %
ΓΑΛΛΙΑ	4.587	5.832	27,1 %
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	14.325	12.731	-11,1 %
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	2.925	2.629	-10,1 %
ΑΥΣΤΡΙΑ	2.677	3.202	19,6 %
ΒΕΛΓΙΟ	3.187	2.951	-7,4 %
ΣΟΥΗΔΙΑ	11.231	16.885	50,3 %
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	6.111	6.621	8,3 %
ΙΣΡΑΗΛ	4.500	7.665	70,3 %
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	7.878	5.900	-25,1 %
ΙΤΑΛΙΑ	4.728	5.062	7,1 %
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>314.872</b>	<b>340.534</b>	<b>8,1 %</b>

(ΠΗΓΗ: Στατ. Υπηρεσία StockWatch)

Τη μεγαλύτερη συνεισφορά στο αυξημένο τουριστικό ρεύμα είχαν η Ρωσία και η Σουηδία. Οι αφίξεις τουριστών από τη Ρωσία σημείωσαν αύξηση 53,7% (ή 8.626), φθάνοντας τις 24.689 από 16.063. Παράλληλα, οι αφίξεις τουριστών από τη Σουηδία αυξήθηκαν κατά 50,3% (ή 5.654), από 11.231 τον περσινό Αύγουστο, έφθασαν τις 16.885 φέτος.

Αύξηση 10,1% (ή 1.476) σημειώθηκε και στις αφίξεις από την Ελλάδα (από 14.658 σε 16.134 φέτος). Αυξημένες κατά 1.245 ήταν και οι αφίξεις Γάλλων τουριστών, φθάνοντας τις 5.832.

Αντίθετα, μείωση 1,2% (ή 2.232) σημειώθηκε στις αφίξεις τουριστών από το Ηνωμένο Βασίλειο (186.761 τον Αύγουστο του 2007 σε σύγκριση με 188.993 τον Αύγουστο του 2006) και 25,1% (ή 1.978) μείωση από την Ιρλανδία. Μειωμένες κατά 1.594 ήταν και οι αφίξεις από τη Γερμανία (12.731 σε σύγκριση με 14.325 πέρσι).

Για την περίοδο Ιανουαρίου – Αυγούστου 2007, οι αφίξεις τουριστών ανήλθαν σε 1.657.055 σε σύγκριση με 1.654.641 την αντίστοιχη περίοδο του 2006, σημειώνοντας οριακή αύξηση 0,1%.

Με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, τα έσοδα από τον τουρισμό την περίοδο Ιανουαρίου – Ιουνίου 2007 υπολογίζονται σε €304.538.461 εκ. σε σύγκριση με €297.769.230 εκ. την αντίστοιχη περίοδο του 2006, σημειώνοντας αύξηση 2,3%.

## **5.1.2 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ**

Η έναρξη της θερινής περιόδου 2007 ξεκίνησε στις αρχές Μαΐου και έλαβε τέλος στις αρχές Οκτωβρίου. Σύμφωνα με τα ευρεσθέντα στατιστικά στοιχεία σας παραθέτουμε παρακάτω τα εκτελεσθέντα δρομολόγια, την επιβατική κίνηση και την μεταφορική μετακίνηση Ι.Χ.Ε

και φορτηγών στους λιμένες Πειραιώς, Ραφήνας και Λαυρίου. Σας παραθέτουμε πίνακα από τις αρχές Μαΐου έως και τις 25 Ιουλίου 2007:

Εκτελεσθέντα δρομολόγια: 22.139

	<b>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</b>	<b>Ι.Χ.Ε</b>	<b>Φ/Γ</b>
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4.099.549	400.527	152.075
ΡΑΦΗΝΑ	887.413	132.934	15.627
ΛΑΥΡΙΟ	220.925	51.545	7.280
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>5.207.887</b>	<b>585.006</b>	<b>174.982</b>

(ΠΗΓΗ: Στατ. Υπηρεσία ΥΕΝ)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ  
2003 - 2006 (ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΣΤΟΥΣ  
ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ)σε χιλιάδες**

<b>ΛΙΜΑΝΙΑ</b>	<b>ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ</b>				<b>ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ</b>			
	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
ΠΑΤΡΑ	648	588	637	676	626	552	611	613
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣ	610	474	510	547	486	394	433	435
Α								
ΚΕΡΚΥΡΑ	182	149	154	158	166	139	144	152
ΛΟΙΠΟΙ	31	25	20	21	33	26	21	24
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1.47</b>	<b>1.23</b>	<b>1.32</b>	<b>1.40</b>	<b>1.31</b>	<b>1.11</b>	<b>1.20</b>	<b>1.22</b>
	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>4</b>

(ΠΗΓΗ : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος Ε.Σ.Υ.Ε.)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ 2003 -**

**2006**

**(ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΣΤΟΥΣ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΥΣ  
ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ) σε χιλιάδες**

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ				ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ			
	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006
ΑΙΓΙΝΑ	890	967	937	979	864	967	906	932
ΓΑΥΡΙΟ	232	298	311	347	229	298	306	328
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	691	721	732	891	695	721	745	879
ΜΕΘΑΝΑ	83	87	77	78	85	87	77	81
ΜΥΚΟΝΟΣ	329	477	549	562	319	477	547	553
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	248	263	256	278	246	263	250	271
ΠΑΡΟΣ	299	503	562	571	284	503	543	511
ΠΑΤΡΑ	212	195	186	200	216	195	189	223
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4.625	5.222	5.049	5.560	4.625	5.222	5.284	5.888
ΠΟΡΟΣ	231	218	224	211	226	218	222	213
ΡΑΦΗΝΑ	700	905	988	1.007	717	905	1.015	1.057
ΡΟΔΟΣ	201	261	413	401	213	261	400	396
ΣΑΜΗ	159	177	161	176	165	177	160	169
ΣΟΥΔΑ	517	220	519	543	484	220	489	512
ΣΠΕΤΣΕΣ	88	99	106	101	94	99	124	99
ΣΥΡΟΣ	239	402	389	440	256	402	389	434
ΤΗΝΟΣ	432	608	588	571	422	608	579	539
ΥΔΡΑ	144	165	172	171	142	165	168	172
ΧΙΟΣ	207	203	222	253	203	203	217	249
ΛΟΙΠΟΙ	4.378	5.015	5.496	5.895	4.420	5.015	5.327	5.729
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>14.905</b>	<b>17.306</b>	<b>17.937</b>	<b>19.235</b>	<b>14.905</b>	<b>17.306</b>	<b>17.937</b>	<b>19.235</b>

(ΠΗΓΗ : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος Ε.Σ.Υ.Ε.)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΤΑ  
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ 2003 – 2006 σε χιλιάδες**

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ			
	2003	2004	2005	2006
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	3.245	3.363	3.266	3.221
ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	158	133	185	174
ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΚΡΗΤΗ	2.556	2.512	2.473	2.838
ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΚΡΗΤΗ- ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ	169	186	238	224
ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ	689	832	1.450	1.787
ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	550	625	695	593
ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	1.095	1.979	1.120	1.002
ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΣΑΜΟΣ	1.264	1.609	1.607	1.742
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ- ΜΥΤΙΛΗΝΗ	856	933	898	884
ΠΑΤΡΑ-	335	342	329	464

<b>ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ- ΙΟΝΙΟΙ ΝΗΣΟΙ</b>				
<b>ΡΑΦΗΝΑ- ΑΝΔΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ</b>	<b>1.570</b>	<b>2.022</b>	<b>2.249</b>	<b>2.333</b>
<b>ΒΟΛΟΣ-ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ- ΚΥΜΗ</b>	<b>903</b>	<b>854</b>	<b>901</b>	<b>933</b>
<b>ΛΟΙΠΕΣ</b>	<b>1.515</b>	<b>1.916</b>	<b>2.460</b>	<b>2.635</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>14.905</b>	<b>17.306</b>	<b>17.871</b>	<b>18.830</b>

(ΠΗΓΗ : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος Ε.Σ.Υ.Ε.)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ  
ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΜΗΝΕΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ – ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ –  
ΜΑΡΤΙΟΣ 2006**

<b>ΛΙΜΑΝΙΑ</b>	<b>ΕΥΡΩΠΑΙΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ</b>		
	<b>ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ</b>	<b>ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ</b>	<b>ΜΑΡΤΙΟΣ</b>
ΕΛΕΥΣΙΝΑ	503	406	671
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	13.498	10.775	16.601
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	166	88	58
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1.402	1.261	1.582
ΚΕΡΚΥΡΑ	3.131	1.517	3.040
ΠΑΤΡΑ	20.133	20.724	45.606
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	368	288	420
ΡΟΔΟΣ	599	250	370
ΛΟΙΠΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ	1.388	1.463	1.922
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>54.504</b>	<b>36.802</b>	<b>70.240</b>

(ΠΗΓΗ : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος Ε.Σ.Υ.Ε.)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ  
ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΜΗΝΕΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ – ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ –  
ΜΑΡΤΙΟΣ 2006**

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ-ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ- ΜΑΡΤΙΟΣ			
	ΑΜΕΡΙΚΗ	ΑΣΙΑ	ΑΦΡΙΚΗ	ΩΚΕΑΝΙΑ
ΕΛΕΥΣΙΝΑ	28	1.492	73	1
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	10	90	34	2
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	96	15	4	2
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	17	3.626	219	10
ΚΕΡΚΥΡΑ	55	11	1	5
ΠΑΤΡΑ	2.768	3.566	861	266
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	55	363	110	4
ΡΟΔΟΣ	819	428	17	64
ΛΟΙΠΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ	760	3.795	138	87
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>4.598</b>	<b>13.386</b>	<b>1.447</b>	<b>441</b>

(ΠΗΓΗ : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος Ε.Σ.Υ.Ε.)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Η ελληνική ναυτιλία μεταβάλλεται στο πέρασμα του χρόνου. Η άμεση προσαρμογή της στις απαιτήσεις των καιρών, ήταν και παραμένει το συγκριτικό της πλεονέκτημα. Η σωστή ανάγνωση και αξιοποίηση κάθε φορά, των νέων δεδομένων που κυριαρχούν στην παγκόσμια αγορά, αλλά και η ορθή εκμετάλλευση των επενδυτικών ευκαιριών που της προσφέρονται, αποτελούν τις βάσεις για την διατήρησή της και στο μέλλον στο προσκήνιο της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Η κριτική παρουσίαση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και των τουριστικών υποδομών που προηγήθηκε αναδεικνύει την σημαντική εξέλιξη που έχει συντελεστεί τα τελευταία χρόνια στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού . Παρόλο που με κάποιους νόμους η πολιτεία προσπαθεί να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα του θαλάσσιου τουρισμού , υπάρχουν κάποια ζητήματα που μπλοκάρουν την ανάπτυξη σε τομείς με μεγάλη ανάπτυξη στον παγκόσμιο θαλάσσιο τουρισμό. Ένα από αυτά είναι η έλλειψη ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού κρουαζιερόπλοιου . Μετά την άρση του cabotage το 1999 . Η Ελληνική κρουαζιέρα έχει χάσει την αίγλη που διατηρούσε την δεκαετία του '70 και στις αρχές του '80 , διανύει μια παρατεταμένη κρίση , απόρροια της αδυναμίας της να ανταπεξέλθει στο ύψος των οικονομικών υποχρεώσεων που την επιβαρύνουν .

Μπορεί η ανάπτυξη του Ελληνικού κρουαζιερόπλοιου να αντιμετωπίζει κρίση , οι δραστηριότητες όμως του yachting και των καταδύσεων διατηρούν μια ανοδική πορεία στο χώρο . Οι πλοιοκτήτες έχουν αρχίσει να αναμορφώνουν και να εκσυγχρονίζουν το στόλο τους . Από την άλλη η πολιτεία διαπιστώνοντας την δυναμική και τα περιθώρια ανάπτυξης των παραπάνω θέτει για πρώτη φορά με σχετικό νομοσχέδιο τις βάσεις για την περαιτέρω ενδυνάμωσή του .



Ο ανταγωνισμός είναι μια μεταβλητή που επηρεάζει άμεσα την προοπτική εξέλιξης του Ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού . Νέοι τουριστικοί προορισμοί έχουν αναδυθεί με τους πιο ανταγωνιστικούς για την Ελλάδα αυτούς της Τουρκίας και της Κροατίας. Προορισμοί που έχουν αναπτύξει την τουριστική τους υποδομή με υψηλές προδιαγραφές . Η χώρα μας αν και πρωτοπόρος στο θαλάσσιο χρηματιστήριο , υστερεί σημαντικά σε θαλάσσιες τουριστικές υποδομές . Τα τελευταία χρόνια αποτελεί προτεραιότητα της τουριστικής μας πολιτικής , έτσι με μια σειρά από μέτρα όπως ,ενισχύσεις μέσα από τον αναπτυξιακό νόμο καθώς και με την απορρόφηση κονδυλίων από τα κοινοτικά πλαίσια στήριξης ,προωθείται ο εκσυγχρονισμός των λιμανιών καθώς επίσης και η κάλυψη της μεγάλης ζήτησης σε θέσεις ελλιμενισμού .

Τέλος μπορούμε να πούμε ότι τα τελευταία χρόνια γίνεται μια προσπάθεια ανάπτυξης του Ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού . Το θαλάσσιο τουριστικό μας προϊόν έχει μεγάλη αναγνωριστικότητα και έχει όλες τις προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του . Η Ελλάδα των διακοπών δεν είναι μόνο το ωραίο ηλιοβασίλεμα. Η γαλάζια θάλασσα, τα μνημεία μας, οι βουνοπλαγιές, οι λίμνες είναι η Ελλάδα, η διαλεγμένη από τους Θεούς, είναι η χώρα με τις γαλάζιες ακτές και τις παραλίες με τη λεπτή άμμο .

Ο θαλάσσιος τουρισμός παρουσιάζει αναμφισβήτητα αξιόλογη ανάπτυξη στη χώρα μας γεγονός που είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων , μεταξύ άλλων της βελτίωσης του θεσμικού πλαισίου , της αύξησης των επενδύσεων , του ιδιαίτερου μορφολογικού περιβάλλοντος της χώρας μας κ.α.

Ωστόσο πρέπει να δώσουμε μεγάλη προσοχή σε κάποιους παράγοντες που επηρεάζουν την περαιτέρω ανάπτυξη . Στόχος πρέπει να είναι ο θαλάσσιος τουρισμός του μέλλοντος και όχι ο θαλάσσιος τουρισμός που είχαμε .

Παρακάτω αναλύονται κάποιοι παράγοντες στους οποίους πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή

Το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που εστιάζονται γύρω από τη θάλασσα

	<b>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b>	<b>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</b>	<b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</b>	<b>ΑΠΕΙΛΕΣ</b>
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Πλούσια φυσική ομορφιά</li> <li>Ø Ιδανικές κλιματολογικές συνθήκες</li> <li>Ø Καθαρότητα της θάλασσας</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Νομοθετική προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Επιβαρύνσεις περιβάλλοντος</li> </ul>
ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Στρατηγικής σημασίας γεωγραφική θέση</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Μεγάλη απόσταση από τις πηγές προέλευσης των θαλάσσιων τουριστών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Μετατόπιση του κέντρου βάρους από τη δυτική στην ανατολική μεσόγειο</li> <li>Ø Ασφαλής απόσταση από μεσανατολικές χώρες</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Πιθανές συρράξεις σε γειτονικές χώρες (Τουρκία , Ιράκ , )</li> </ul>
ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Σταδιακή βελτίωση και προσαρμογή του νομοθετικού πλαισίου στα νέα δεδομένα της αγοράς</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Δεν ευνοεί την ανταγωνιστικότητα του κλάδου</li> </ul>		

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Καταξιωμένος θαλάσσιος τουριστικός προορισμός</li> <li>Ø πολιτική ηρεμία</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Η συμμετοχή μας στην Ε.Ε. και στην Ο.Ν.Ε.</li> <li>Ø Μεγάλη αναγνωρισιμότητα μετά την επιτυχία των Ολυμπιακών Αγώνων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Άρση του cabotage</li> <li>Ø Ταχεία ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στις γειτονικές χώρες (Τουρκία , Κροατία )</li> </ul>
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Περιθώρια ανάπτυξης</li> <li>Ø Συνδέεται αρμονικά με άλλες μορφές εναλλακτικού τουρισμού</li> <li>Ø Είναι εμπλουτισμένο</li> <li>Ø Απευθύνεται σε πολλούς και διαφορετικούς τουρίστες – καταναλωτές</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Δεν υπάρχει ισόρροπη χωρική διασπορά του</li> <li>Ø Δεν υποστηρίζεται επαρκώς από τις θαλάσσιες τουριστικές υποδομές</li> <li>Ø Παρατηρείται συχνά αναντιστοιχία στην</li> </ul>		

		<p>ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και στο αντίστοιχο τίμημα που καλείται να πληρώσει ο τουρίστας</p>		
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	<p>∅ Δυναμική παρουσία στον χώρο του θαλάσσιου τουρισμού</p>	<p>∅ Η πλειοψηφία των τουριστικών επιχειρήσεων χαρακτηρίζεται από μικρό ή μεσαίο μέγεθος , γεγονός που επιτείνει τη χαμηλή παραγωγικότητα και το υψηλό λειτουργικό κόστος</p>	<p>∅ Ύπαρξη επιχειρηματικών ευκαιριών -επενδύσεων που ενισχύουν την δημιουργία επιχειρηματικών σχημάτων μέσα από συγχωνεύσεις , συνεργασίες και συνενώσεις</p>	

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	<p>∅ Μείωση επιχειρηματικού κινδύνου που σχετίζεται με τη πολιτική σταθερότητα της χώρας μας και την νομισματική της ασφάλεια</p> <p>∅ Ευνοϊκό κλίμα που διαμορφώνει ο Αναπτυξιακός Νόμος και τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης</p>	<p>∅ Θεσμικές αγκυλώσεις</p>		
ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	<p>∅ Απασχολείται επαρκής αριθμός εργαζομένων</p>	<p>∅ Το μεγαλύτερο μέρος του ανθρώπινου δυναμικού δεν είναι ειδικευμένο</p>	<p>∅ Η επιμήκυνση της περιόδου του θαλάσσιου τουρισμού θα καταστήσει τα επαγγέλματα που σχετίζονται με τις</p>	

<p>ΖΗΤΗΣΗ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Σταθερά αυξημένη ζήτηση</li> <li>Ø Η ζήτηση προέρχεται από δυναμικές αγορές όπως αυτή των ΗΠΑ και των αγορών της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης (Γερμανία ,Αγγλία )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Η ζήτηση εντατικοποιείται τους τουριστικούς μήνες αιχμής Ιούλιο Αύγουστο και Σεπτέμβριο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Η διεύρυνση της Ε.Ε.</li> <li>Ø Άνοιγμα νέων αγορών (Κίνα , Ρωσία )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Τρομοκρατικές ενέργειες – πόλεμοι – ασθένειες (sars)</li> <li>Ø Το ισχυρό ευρώ</li> </ul>
<p>ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Έμμεση προβολή του θαλάσσιου τουρισμού μέσα από διαφημιστικές εκστρατείες που εστιάζονται που εστιάζονται στην προώθηση του τουριστικού προϊόντος « ήλιος και θάλασσα»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Δεν υπάρχει συντονισμένη προβολή του θαλάσσιου τουρισμού</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ø Η μεγάλη διαφήμιση μετά τους ολυμπιακούς αγώνες</li> </ul>	

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ	∅ Εκσυγχρονισμός των θαλάσσιων τουριστικών προϊόντων		∅ Αξιοποίηση των εφαρμογών της ψηφιακής τεχνολογίας (internet , e-mail , crs κτλ)	
------------	--	--	---	--



Ο Θαλάσσιος Τουρισμός είναι ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής βιομηχανίας και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά και σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία αριθμεί **3.413 σκάφη**. Ο στόλος αυτός είναι μακράν ο μεγαλύτερος και νεότερος παγκοσμίως. Από Εθνικής πλευράς, ο Θαλάσσιος Τουρισμός βοηθά στην διατήρηση της συνοχής της Νησιωτικής Ελλάδας και μεταφέρει την Ελληνική Σημαία και στην τελευταία νησίδα. δυστυχώς όμως, στο 3ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης δεν έγινε καμία αναφορά για τον Θαλάσσιο Τουρισμό.

### **Δυνατότητες Ανάπτυξης**

Στο ερώτημα αν υπάρχει περιθώριο ανάπτυξης και πόσο είναι αυτό, η απάντηση είναι ότι το περιθώριο ανάπτυξης είναι τεράστιο. Οι θάλασσές μας και οι παραλίες προσφέρονται. Εφ' όσον συντρέξουν οι προϋποθέσεις της καλύτερης υποδομής και της έντονης και αποτελεσματικής προώθησης, πιστεύεται ότι ακόμα και ο τριπλασιασμός του Θαλάσσιου Τουρισμού είναι ένας ρεαλιστικός στόχος.

### **Προβληματισμοί & Προτάσεις**

#### **1. Λιμενική υποδομή**

##### **1.1. Ποσότητα**

###### **Ø Πρόβλημα 1<sup>ο</sup>**

Τα λιμάνια, οι μαρίνες και τα καταφύγια δεν επαρκούν. Οι Τουρίστες όσο καλά και αν περνούν κατα την διάρκεια της ημέρας, βρίσκονται συνεχώς με το άγχος αν θα βρουν μια ασφαλή θέση για να καταφύγουν. Είναι πια ο κανόνας ότι τα λιμάνια στα νησιά μέχρι τις 2 το μεσημέρι έχουν γεμίσει με αποτέλεσμα όσοι έρχονται αργότερα να μην βρίσκουν θέση και να διαπληκτίζονται για να δέσουν επάνω σε άλλους ή να αναγκάζονται να φύγουν. Δυστυχώς είναι πολλοί που έχουν σταματήσει να έρχονται στην Ελλάδα ακριβώς γι αυτό, προτιμώντας άλλες χώρες

που δεν έχουν τις ομορφιές της δικής μας, αλλά η υποδομή τους τους εγγυάται διακοπές χωρίς άγχος.

#### Ü Πρόταση 1<sup>η</sup>

Χρειάζεται λοιπόν να κατασκευαστούν πολλές μικρές μαρίνες ή λιμάνια ή καταφύγια περιφερειακά και κοντά στους τουριστικούς πόλους έλξης. Ο Τουρίστας πρέπει να νοιώθει σιγουριά, ότι όταν και όποτε το θελήσει, θα βρει σε εύλογη απόσταση ένα ασφαλές καταφύγιο, στο οποίο θα είναι και καλοδεχούμενος.

Στα κέντρα από τα οποία εκκινεί ο Θαλάσσιος Τουρισμός όπως Αθήνα, Κέρκυρα, Ρόδος κλπ. θα πρέπει να υπάρχει από μια αν είναι δυνατόν μεγάλη μαρίνα, ώστε να αποφεύγεται η πολυδιάσπαση των υπηρεσιών και της υποδομής εξυπηρέτησης του στόλου και των πελατών. Όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, μπορεί να δημιουργηθούν γειτονικές μεγάλες μαρίνες. Πχ, η μαρίνα Αλίμου με την μελλοντική μαρίνα Αγ. Κοσμά θα μπορέσουν να αποτελέσουν ένα λειτουργικό σύνολο. Είναι πολύ σημαντικό να γίνει διαχωρισμός, των μαρίνων που φιλοξενούν μόνιμα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη και εκείνων που φιλοξενούν ιδιωτικά

### **1.2. Ποιότητα**

#### **1.2.1. Μαρίνες**

##### Ø Πρόβλημα 2<sup>ο</sup>

Η υποδομή των μαρίνων είναι από ελλιπής. Ειδικά η μαρίνα Αλίμου που είναι ο υποδοχέας του μεγαλύτερου μέρους του Θαλάσσιου Τουρισμού παρουσιάζει άσχημη εικόνα λόγω κακής συντήρησης, φύλαξης και καθαριότητας. Την αίσθηση προχειρότητας εντείνει η έλλειψη θέσεων και η εξυπηρέτηση των σκαφών σε ντάνες. Υπάρχει ακόμα έλλειψη επαρκών επισκευαστικών χώρων. Δεν υπάρχει ιατρείο στις μεγάλες μαρίνες. Δεν υπάρχει επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη

## Û Πρόταση 2<sup>η</sup>

Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών είναι το ζητούμενο. Η καθαριότητα, η τάξη, η λειτουργικότητα, η ασφάλεια και η σωστή συντήρηση είναι τα κλειδιά. Ας διευκρινίσουμε ότι έργα και παροχές πολυτελείας δεν είναι το ζητούμενο στις μαρίνες που ελλιμενίζονται μόνιμα τα επαγγελματικά σκάφη, αν αυτό γίνει αιτία ή πρόφαση για να ανέβει το κόστος ελλιμενισμού. Σε όλες τις μαρίνες πρέπει να υπάρχουν επαρκείς επισκευαστικοί χώροι και οι ανάλογες εξυπηρετήσεις. Στις μεγάλες μαρίνες να υπάρχει ιατρείο έστω τις ημέρες αιχμής. Όλες οι μαρίνες πρέπει να εξυπηρετούνται από τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία. Ακόμα και οι μικρές μαρίνες θα πρέπει να έχουν το ανάλογο μόνιμο προσωπικό, ώστε να συντηρούνται και να καθαρίζονται κανονικά.

Πρέπει ακόμα να επιταχυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης των συστημάτων συλλογής αποβλήτων σε όλες στις μαρίνες

### **1.2.2. Λιμάνια & Καταφύγια**

#### Ø Πρόβλημα 3<sup>ο</sup>

Η παροχή νερού και καυσίμων στα περισσότερα λιμάνια είναι προβληματική σε ποσότητα και σε ποιότητα.

## Û Πρόταση 3<sup>η</sup>

Όλα τα λιμάνια και καταφύγια πρέπει να έχουν παροχή νερού για τα σκάφη, καυσίμου ελεγχόμενης ποιότητας καθώς και εύκολη πρόσβαση σε γενικές προμήθειες. Να ενθαρρυνθεί η τοπική κοινωνία για την επιτόπου τεχνική υποστήριξη του στόλου.

## **2. Στατιστικά στοιχεία**

#### Ø Πρόβλημα 4<sup>ο</sup>

Για τον σωστό σχεδιασμό της στρατηγικής και της προώθησης των επιχειρήσεών μας, βασικό ρόλο έχουν τα σωστά και ενήμερα στατιστικά στοιχεία. Είναι βασικό να γνωρίζουμε πόσοι τουρίστες

έρχονται από κάθε χώρα, πόσες διανυκτερεύσεις κάνουν, πόσες ημέρες ναύλου έγιναν ανά κατηγορία σκάφους, ανά χώρα, ανά μήνα κλπ. Τα στοιχεία αυτά συλλέγονται μεν στο YEN, αλλά λόγω έλλειψης προσωπικού ή μηχανοργάνωσης παραμένουν ανεκμετάλλευτα.

#### Û Πρόταση 4<sup>η</sup>

Χρειάζεται λοιπόν μηχανοργάνωση και επάνδρωση του τμήματος του YEN για την άμεση και πλήρη αξιοποίηση των στατιστικών στοιχείων, στα οποία να υπάρχει εύκολη πρόσβαση όλων των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων. Η σωστή εκμετάλλευση της στατιστικής πληροφορίας θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεών.

### **3. Φορέας Θαλάσσιου Τουρισμού.**

#### Ø Πρόβλημα 5<sup>ο</sup>

Δεν υπάρχει ενιαίος φορέας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τα οποία προκύπτουν στον Θαλάσσιο Τουρισμό, με αποτέλεσμα να καταναλώνεται τεράστια ενέργεια λόγω γραφειοκρατίας και πολυδιάσπασης των εμπλεκομένων φορέων. Δημιουργείται ανασφάλεια και αποτρέπονται οι επενδύσεις, ενώ παράλληλα έχει μεγάλο κόστος για εμάς και για το κράτος χωρίς να ωφελείται κανείς.

#### Û Πρόταση 5<sup>η</sup>

Όλες οι υπηρεσίες οι σχετικές με τον Θαλάσσιο Τουρισμό πρέπει να ενωθούν κάτω από έναν ενιαίο φορέα και οι απαραίτητες διαδικασίες θα εκτελούνται γρήγορα και αποδοτικά.

### **4. Επιτροπή Θαλάσσιου Τουρισμού**

Να δημιουργηθεί μόνιμη Επιτροπή Θαλάσσιου Τουρισμού με υπό την αιγίδα αρμόδιου φορέα.

## **5. 5.000.000 (εκατομμύρια) τουρίστες από την κρουαζιέρα**

Πέντε εκατομμύρια τουρίστες μπορεί να αποδώσει η κρουαζιέρα στον ελληνικό τουρισμό και την οικονομία γενικότερα με τους κατάλληλους χειρισμούς , την άρση αντικινήτρων και την δημιουργία επενδύσεων .

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

**Ειδικότερα τα σημαντικότερα συμπεράσματα είναι:**

1. Η Ελλάδα αν ακολουθήσει το παράδειγμα της Ισπανίας και της Ιταλίας που δεν επιβάλλουν περιορισμούς θα μπορέσει να εξασφαλίσει ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς της κρουαζιέρας και να φτάσει σε λίγα χρόνια και τα 5 εκατομμύρια τουρίστες
2. Η κρουαζιέρα παγκοσμίως προσελκύει 11.000.000 πελάτες το χρόνο με 3.2 εκατομμύρια να προέρχονται από την γρήγορα αναπτυσσόμενη Ευρωπαϊκή αγορά
3. Οι δυνατότητες απασχόλησης θα αυξηθούν τόσο για Έλληνες ναυτικούς όσο και για μια σειρά επαγγελματιών (ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη , τροφοδότες πλοίων κ.λ.π.) όπως έγινε στην γειτονική Ιταλία
4. Υπάρχει έντονο ενδιαφέρον από τις μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας να εγκατασταθούν σε Ελληνικά λιμάνια (Πειραιάς , Θεσ/νίκη , Πάτρα , Ηράκλειο ).
5. Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο αναμένεται να είναι ραγδαία και θα πλησιάσει ακόμα και την Καραϊβική .
6. Οι προσεγγίσεις πλοίων θα αυξηθούν στο σύνολο της χώρας γιατί δε θα υπάρχουν πια μεγάλες αποστάσεις από τα home ports
7. Οι περιοχές που βρίσκονται κοντά στα λιμάνια που μπορούν να λειτουργήσουν σαν κόμβοι θα ωφεληθούν σημαντικά όπως και ο τουρισμός γιατί οι επιβάτες κρουαζιέρας που διακινούνται σε ένα κόμβο αγοράζουν και προγράμματα ξενοδοχειακής παραμονής

στην πόλη , παρατείνοντας τις διακοπές τους και χρησιμοποιώντας πολλαπλές τουριστικές υπηρεσίες

8. Οι χώρες της Μεσογείου ιδίως με τα μικρά λιμάνια εφαρμόζουν προσεκτική πολιτική σε τοπικό επίπεδο αλλά και σε εθνικό και διαπραγματεύονται όλες τις προσεγγίσεις μεγάλων πλοίων ώστε να αποφεύγονται μεγάλες συγκεντρώσεις στις προσεγγίσεις και να μην δημιουργούνται περιβαλλοντολογικά ή κοινωνικά προβλήματα από τα μεγέθη και την πολυκοσμία
9. Η κρουαζιέρα είναι μια αυτόνομη διεθνοποιημένη τουριστική βιομηχανία με πολλές ευκαιρίες ανάπτυξης πλούτου και απασχόλησης .

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ø ΕΥΘΥΜΙΑΤΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑ, 1997, «ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», ΕΚΔΟΣΕΙΣ Α.ΣΑΚΚΟΥΛΑ.
- Ø ΧΑΤΖΗΦΩΤΗΣ Ι. – ΤΑΛΙΑΝΗΣ Δ., 1999, «ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ – ΑΙΓΑΙΟ, ΑΓΟΝΗ ΓΡΑΜΜΗ», ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΟΠΙΟ.
- Ø ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΣ, 2000, «ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ & ΑΝΑΠΤΥΞΗ», ΕΚΔΟΣΕΙΣ INTERBOOKS.
- Ø ΝΤΟΥΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ, 2000, «ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ», ΕΚΔΟΣΕΙΣ FINATEC.
- Ø ΤΑΛΙΑΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ, 2004, «ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ», ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΟΠΙΟ.
- Ø ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΣ, 2007, «ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ», ΕΚΔΟΣΕΙΣ INTERBOOKS.
- Ø ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ, 2002, «ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ»

## ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ\

- Ø ‘ΗΜΕΡΙΔΑ ΗΑΤΤΑ’, TRAVEL TIMES, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2006, ΣΕΛΙΔΑ 32.
- Ø ‘ΣΤΗ «ΜΑΧΗ» ΓΙΑ ΤΗΝ «ΑΝΟΙΞΗ» ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ’, ΧΡΗΜΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2006, ΣΕΛΙΔΑ 84-85.
- Ø ‘ΑΙΣΙΟΔΟΞΕΣ ΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ’, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ, ΤΕΥΧΟΣ 28, ΣΕΛΙΔΑ 28

- Ø '70 ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΧΡΥΣΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ', ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ – ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2006, ΣΕΛΙΔΑ 6-11.
- Ø 'Η ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ ΠΙΝΙΓΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΓΙΩΤΙΝΓΚ', BUSINESS & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2006, ΣΕΛΙΔΑ28-29.
- Ø 'ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΕΡΔΙΖΟΥΝ ΤΟ ΣΤΟΙΧΗΜΑ', ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2006, ΣΕΛΙΔΑ 118-120.

#### ΠΗΓΕΣ INTERNET

- Ø [www.google.gr](http://www.google.gr)
- Ø [www.airphotos.gr](http://www.airphotos.gr)
- Ø [www.infocenterpatras.gr](http://www.infocenterpatras.gr)
- Ø [tovima.dolnet.gr](http://tovima.dolnet.gr)
- Ø [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)
- Ø [www.travelreport-int.gr](http://www.travelreport-int.gr)
- Ø [www.geocities.com](http://www.geocities.com)
- Ø [www.yen.gr](http://www.yen.gr)
- Ø [www.kykladesnews.gr](http://www.kykladesnews.gr)
- Ø [www.gnto.gr](http://www.gnto.gr)