

ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ.
ΠΑΡΕΛΘΟΝ, ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝ.

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΔΡ. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ,
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ

ΠΑΤΡΑ 22/11/2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	4-5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	6-7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΛΙΜΑΝΙΑ.....	8-9
2.1 ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	10-12
2.2 ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	13-14
2.3 ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ.....	15-16
2.4 ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ.....	17
2.5 ΛΙΜΑΝΙ ΛΑΥΡΙΟΥ.....	18
2.6 ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΒΑΛΑΣ.....	19-20
2.7 ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ.....	21-22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ.....	23-24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΜΑΡΙΝΕΣ.....	25-26
4.1 ΜΑΡΙΝΑ ΦΛΟΙΣΒΟΥ.....	27-28
4.2 ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ.....	29
4.3 ΜΑΡΙΝΑ ΣΑΝΙ.....	30-31
4.4 ΜΑΡΙΝΑ ΠΑΤΡΑΣ.....	32
4.5 ΜΑΡΙΝΑ ΣΑΜΟΥ.....	33
4.6 ΜΑΡΙΝΑ ΑΛΙΜΟΥ.....	34
4.7 ΜΑΡΙΝΑ ΑΡΕΤΣΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	35
4.8 ΜΑΡΙΝΑ ΑΚΤΙΟΥ.....	36
4.9 ΜΑΡΙΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ.....	37
4.10 ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ.....	38-39
4.11 ΜΑΡΙΝΑ ΜΥΚΟΝΟΥ.....	40-41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΓΙΩΤΙΝΓΚ.....	42-45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ.....	46-49

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

7.1. ΑΓΟΝΗ ΓΡΑΜΜΗ.....	50-51
7.2. ΓΙΩΤΙΝΓΚ.....	52-53
7.3. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ.....	54-55

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΤΡΟΠΟΙ ΕΠΙΛΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

8.1. ΑΓΟΝΗ ΓΡΑΜΜΗ.....	56
8.2. ΓΙΩΤΙΝΓΚ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ.....	57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΗΝ ΒΑΡΙΑ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....

9.1. ΑΥΞΗΜΕΝΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ 2007.....	59-61
9.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΟ ΓΙΩΤΙΝΓΚ.....	62-63
9.3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ.....	64

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

I. ΜΕΓΑΛΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	67-77
II. ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΟΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟ.....	78-81
III. ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΟΝ ΠΑΤΡΑΪΚΟ.....	82-89
IV. ΝΑΥΑΓΙΑ ΒΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ.....	90-92
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ.....	93-100
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	101-102

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην συγκεκριμένη εργασία το θέμα αποτελεί η ναυτιλία και ο ρόλος της στην Ελλάδα, τόσο στο παρελθόν όσο στο παρόν και στο μέλλον.

Αρχικά γίνεται μια ιστορική αναδρομή, εξηγώντας πως έφτασε ο τομέας αυτός να είναι τόσο σημαντικός για την μετέπειτα εξέλιξη της χώρας μας.

Στην συνέχεια γίνεται μια εκτενής αναφορά στα Ελληνικά λιμάνια και συγκεκριμένα στα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, του Βόλου, του Λαυρίου, της Καβάλας και του Ηρακλείου Κρήτης. Σημαντικό ρόλο παίζει επίσης και το θέμα της ασφάλειας των Ελληνικών λιμανιών και των πλοίων, θέμα που αναλύεται αμέσως μετά.

Κατόπιν, το επόμενο σημαντικό τμήμα της Ελληνικής ναυτιλίας που παρουσιάζεται και αναλύεται είναι αυτό των μαρίνων, ενώ και εδώ παρουσιάζονται συγκεκριμένες μαρίνες όπως αυτή του Φλοίσβου, της Ζέας, η Sani, της Πάτρας, της Σάμου, του Αλίμου, η Αρέτσου Θεσσαλονίκης, του Ακτίου, του Ηρακλείου Κρήτης και της Μυκόνου.

Λίγο αργότερα η προσοχή μας εστιάζεται στο γιώτινγκ και στις κρουαζιέρες. Δύο τομείς που έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και ταυτόχρονα απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή.

Βαρύτητα δίνεται όμως και στα προβλήματα της Ελληνικής ναυτιλίας, που αφορούν την άγωνα γραμμή, το γιώτινγκ και τις κρουαζιέρες, καθώς επίσης και στους τρόπους επιλύσεών τους που προτείνονται αμέσως μετά.

Επιπλέον τονίζεται και η θέση της Ελληνικής ναυτιλίας στον τομέα της εθνικής μας οικονομίας. Προβάλλονται λοιπόν στοιχεία για την επιβατική κίνηση του έτους 2007 καθώς επίσης και για τα οικονομικά οφέλη της χώρας μας από το γιώτινγκ και από τις κρουαζιέρες.

Αξιοσημείωτα είναι όμως και τα παραρτήματα που ακολουθούν μιας που παρουσιάζονται μέσα από αυτά , μεγάλα ναυάγια που έλαβαν χώρα στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Ελλάδος, στον Σαρωνικό, στον Πατραϊκό αλλά και βόρεια των Κυκλάδων.

1. ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



1.1 μοντέλο επιβατηγού πλοίου σύγχρονης εποχής.

«Η Ελλάδα είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα, με γεωγραφική διαμόρφωση που περικλείει μια εκτεταμένη θαλάσσια περιοχή με μεγάλο αριθμό νησιών και μεγάλη έκταση ακτών. Βρίσκεται στο σταυροδρόμι θαλασσιών οδών και πλησίον των ακτών της διέρχεται μεγάλος αριθμός πλοίων με πορεία προς την εγγύς Ανατολή, την Ασία, τον Εύξεινο Πόντο και τη Μαύρη Θάλασσα . Συγκαταλέγεται στις χώρες με μακρά ιστορία και παράδοση στην ποντοπόρο ναυτιλία. Αρχαιολογικά ευρήματα πλοίων εντοπίζονται στη χώρα μας από το 3.000 π.Χ.. Οι θεωρητικά πρώτοι πλοιοκτήτες που εμφανίζονται είναι οι Κυκλαδίτες (3000 - 2000 π.Χ.) οι οποίοι όμως δίνουν την θέση τους στους Κρήτες της Μινωικής περιόδου (1700-1450 π.Χ.). Η έκρηξη του ηφαιστείου της Θήρας οδήγησε στον αφανισμό του Μινωικού πολιτισμού και τα ναυτικά σκήπτρα να περνούν στις Μυκήνες. Στη συνέχεια και πλησιάζοντας προς την χρυσή εποχή της Αρχαίας Ελλάδας παρουσιάζονται δυναμικά στον ναυτικό χώρο η Κόρινθος, η Αίγινα, η Σάμος, η Κέρκυρα, οι Συρακούσες κλπ. Η χρυσή εποχή της Αθήνας του Περικλή συμπίπτει με την κυριαρχία του αθηναϊκού στόλου στα ύδατα του Αιγαίου πελάγους.

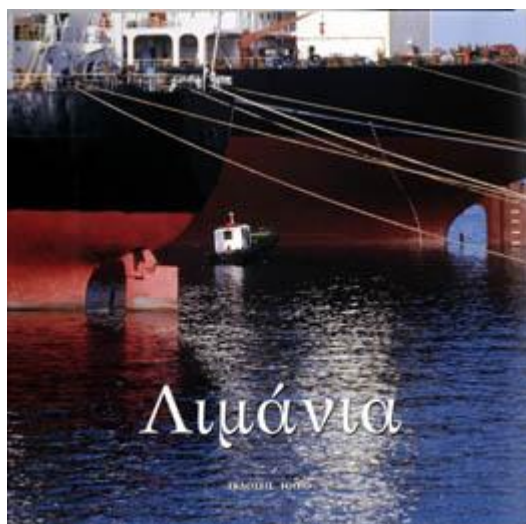


1.2 β' μοντέλο επιβατηγού πλοίου σύγχρονης εποχής.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία από τις αρχές του 20ου αιώνα γνώρισε στιγμές μεγάλης άνθησης παρά τις ενίοτε καταστροφές που υπέστη από τους Παγκόσμιους πολέμους και ειδικά την ολοκληρωτική καταστροφή του πρώτου.

Γενικότερα μπορούμε να πούμε πως το έμφυτο και αναλλοίωτο στο πέρασμα των αιώνων ταλέντο της Ελληνικής φυλής στις θαλάσσιες ασχολίες, δικαιολογείται, από τη γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, από το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χλμ. και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα με θαλασσινούς κατοίκους.

2. ΛΙΜΑΝΙΑ



2.Α. Πηγή : Δημήτρης Ταλιάνης, *Λιμάνια της Ελλάδας* , εκδόσεις Τοπίο, 2004

Η Ελλάδα – της είναι φυσικό – διαθέτει μεγάλο αριθμό από λιμάνια. Το μεγαλύτερο απ' όλα είναι το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά –και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου – το οποίο για το έτος 2000 έσπασε το φράγμα εξυπηρέτησης των 10.000.000 περίπου επιβατών το χρόνο σημειώνοντας αύξηση 119,28% μεταξύ των ετών 1996 – 2000, ενώ ανάλογη αύξηση έχει σημειώσει την τελευταία πενταετία και η εμπορευματική και ναυτιλιακή κίνηση. Από το Λιμάνι του Πειραιά γίνονται δρομολόγια για τα νησιά των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων, των νησιών του Β. Αιγαίου, της Κρήτης και των νησιών του Αργοσαρωνικού. Στην περιοχή Αττικής άλλα λιμάνια από τα οποία γίνονται δρομολόγια επιβατικών πλοίων είναι το λιμάνι της Ραφήνας και το λιμάνι του Λαυρίου (το οποίο βρίσκεται και σε περίοδο ανακατασκευής και αναβάθμισης).

Άλλα σημαντικά εμπορευματικά και επιβατικά λιμάνια είναι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το λιμάνι της Πάτρας, το λιμάνι του Ηρακλείου Κρήτης καθώς και όλα τα λιμάνια των μεγάλων νησιών του Ιονίου και του Αιγαίου.

Ο στόλος των επιβατικών πλοίων στις Ελληνικές θάλασσες ανανεώνεται διαρκώς, με νέα, ασφαλή και τεχνολογικά προηγμένα πλοία να κάνουν την είσοδό τους στα Ελληνικά λιμάνια, μειώνοντας τους απαιτούμενους χρόνους ταξιδιού μεταξύ δύο προορισμών, και τις φορές στο μισό σε σύγκριση με το χρόνο που απαιτούνταν παλαιότερα.

Για μια κατ' εξοχήν ναυτική χώρα της είναι η Ελλάδα, τα λιμάνια παίζουν ένα ουσιαστικό ρόλο της μεταφορές και την επικοινωνία μεταξύ της νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας. Τα καταμετρημένα λιμάνια στην Ελλάδα είναι περίπου 520. Εμείς στη συνέχεια θα δούμε τα λιμάνια των εξής περιοχών: Πειραιά , Θεσσαλονίκης , Πάτρας , Βόλου , Λαυρίου , Καβάλας και Ηρακλείου.



2.B. *Ιπτάμενο δελφίνι στο λιμάνι του Πειραιά.*

2.1 ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ



2.1.1 Πανοραμική λήψη του λιμανιού του Πειραιά.

Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο στην επιβατική κίνηση. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. Επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας – Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. Επιβάτες ετησίως).

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.

Τα όρια του Κεντρικού Λιμανιού αποτελούν οι μόλοι Θεμιστοκλέους και Κράκαρη.



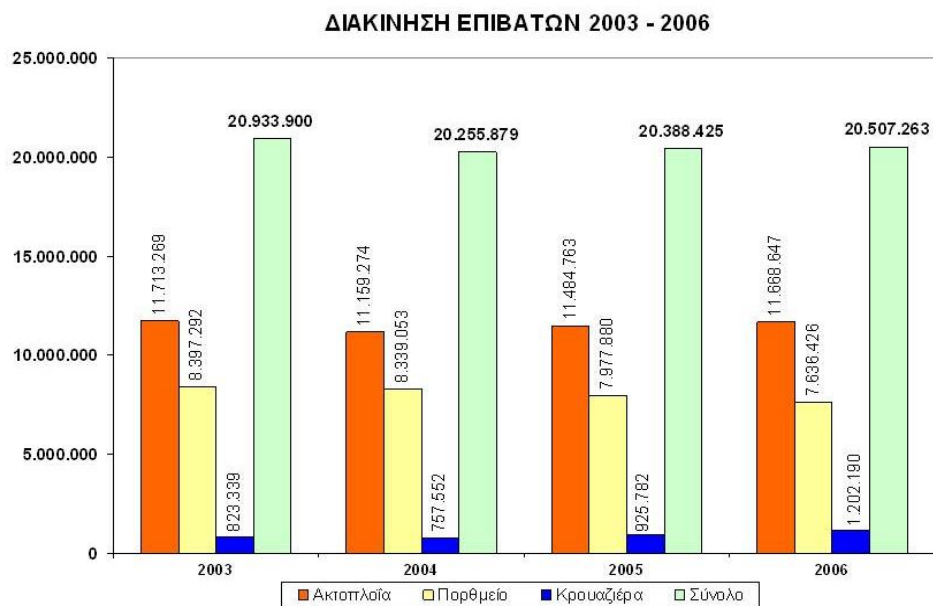
2.1.2 Αεροφωτογραφία του λιμανιού του Πειραιά.

Το Επιβατικό Λιμάνι διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την Ακτοπλοΐα και σε χώρους υποδοχής Κρουαζιερόπλοιων.

Η εικόνα και η λειτουργία του λιμανιού αναβαθμίσθηκε ριζικά με την ολοκλήρωση μιας σειράς έργων τα οποία βελτίωσαν σημαντικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.

- Έργα βελτίωσης της αναμονής των επιβατών και της διευκόλυνσης της κυκλοφορίας τους.
- Έργα ασφάλειας για τους επιβάτες των πλοίων.
- Σύγχρονος επιβατικός σταθμός στη νέα περιοχή εξυπηρέτησης ακτοπλοΐας στην Ακτή Βασιλειάδη.
- Κατασκευή δύο νέων θέσεων εξυπηρέτησης πλοίων στο χώρο μεταξύ Δεξαμενών και Ακτής Βασιλειάδη.
- Νέες υποδομές ύδρευσης - αποχέτευσης, εσωτερικής κυκλοφορίας και διαμόρφωσης χώρων που ετοιμάστηκαν για την Ολυμπιακή Φιλοξενία.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ



Πίνακας 1. Διακίνηση επιβατών για 2003-2006.



2.1.3 Αεροφωτογραφία όλων των πυλών του λιμανιού του Πειραιά.



2.2.1 Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

2.2 ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η άρτια υποδομή και ο σύγχρονος εξοπλισμός του λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) αποτελούν δύο από τα κύρια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που του εξασφαλίζουν τις προδιαγραφές για άψογη και ολοκληρωμένη παροχή υπηρεσιών. Η υποδομή του λιμανιού εντάσσεται στις παρακάτω κύριες ομάδες.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

- Συμβατικό λιμάνι (Εξυπηρέτηση γενικού και χύδην φορτίου, αποθηκευτικός χώρος)
- Container terminal (ΣΕΜΠΟ)
- Επιβατηγός σταθμός
- Νέες υποδομές στο πενταετές επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΘ

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης χρησιμοποιεί τις παρακάτω εκτάσεις για την παροχή υπηρεσιών αποθήκευσης και φύλαξης.

- 500000-τμ ανοικτών αποθηκευτικών χώρων
- 16000-τμ στεγασμένων υπόστεγων
- 80000-τμ κλειστών αποθηκευτικών χώρων
- 200000-τμ Container terminal (σταθμού εμπορευματοκιβωτίων) με δυνατότητα εξυπηρέτησης μέχρι και 3 πλοίων ταυτοχρόνως.



2.2.2 Πανοραμική λήψη του λιμανιού της συμπρωτεύουσας.

2.3 ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ

Αποτελεί τη σημαντικότερη τερματική εγκατάσταση θαλάσσιων μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας και το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία.



2.3.1 Η πύλη 2 του λιμανιού της Πάτρας.

Το λιμάνι της Πάτρας έχει 4 κύριες προβλήτες, με 2 σταθμούς υποδοχής επιβατών, και στη βόρεια προβλήτα του λιμανιού έχει διαμορφωθεί ένας χώρος αναψυχής με θέατρο, παιδική χαρά και αναψυκτήριο. Λειτουργεί ιχθυόσκαλα και στο ΒΑ άκρο του λιμανιού βρίσκεται η μαρίνα, για την οποία θα μιλήσουμε παρακάτω.

ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

- Ε.Ο.Τ
- Έλεγχος διαβατηρίων
- Ιχθυόσκαλα
- Κατάστημα Αφορολόγητων Ειδών (DUTY FREE)
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
- Λιμεναρχείο (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
- Μαρίνα
- Πάρκινγκ
- Πλοηγική Υπηρεσία (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
- Πυροσβεστικός Σταθμός (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
- Τελωνείο (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)



2.3.2 Πανοραμική λήψη του Πατραϊκού λιμανιού.

2.4 ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ



2.4.1 Το λιμάνι του Βόλου.

Από το λιμάνι του Βόλου διακινούνται 400.000 επιβάτες ετησίως. Η επιβατική κίνηση διακρίνεται σε κίνηση επιβατών ακτοπλοΐας συμπεριλαμβανομένης και της διακίνησης τροχοφόρων και σε κίνηση επιβατών κρουαζιέρας. Το λιμάνι του Βόλου αποτελεί το βασικό κόμβο για τη σύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά των βόρειων σποράδων (Σκιάθος, Σκόπελος, Αλόνησος) ενώ περιοδικά και κύρια τους θερινούς μήνες έχουν δρομολογηθεί πλοία προς Κρήτη, Κυκλάδες και νησιά ανατολικού Αιγαίου, χωρίς μέχρι σήμερα οι γραμμές αυτές να μπορέσουν να σταθεροποιηθούν.

Σήμερα λειτουργούν 2 σταθμοί εξυπηρέτησης επιβατών ακτοπλοΐας, οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με αναψυκτήρια και αίθουσες αναμονής, ενώ η εταιρία διαθέτει υπαίθριο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων 600 θέσεων.

Στον τομέα της κρουαζιέρας το λιμάνι του Βόλου αποτελεί έναν ενδιαφέροντα προορισμό για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου με τελικούς ελκυστικούς προορισμούς τα Μετέωρα, το Πήλιο και την πόλη του Βόλου. Για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας διατίθενται σήμερα νεόδμητος χώρος εξυπηρέτησης 300 τμ στην δεύτερη προβλήτα.

2.5 ΛΙΜΑΝΙ ΛΑΥΡΙΟΥ



2.5.1 Το λιμάνι του Λαυρίου.

Ο Οργανισμός Λιμένα Λαυρίου έχει την ευθύνη του λιμένα Λαυρίου και τις παρακείμενες ζώνες (Ακρωτήρι Θορικού έως Ακρωτήρι Πέρδικα). Ο χαρακτήρας του λιμένα είναι μικτός. Επικεντρώνεται σε επιβατικές και τουριστικές δραστηριότητες και σε μικρότερο βαθμό σε εμπορικές.

Συγκεκριμένα το λιμάνι εξυπηρετεί :

- Επιβατηγά πλοία (5 θέσεις πρυμοδέτησης στα νέα κρηπιδώματα)
- Εμπορικά πλοία (στις παλαιότερες λιμενικές εγκαταστάσεις)
- Σκάφη αναψυχής (70 περίπου σκάφη)
- Αλιευτικά σκάφη (περισσότερα από 90 σκάφη)

Με το Λαύριο συνδέονται τα νησιά Κέα , Κύθνος, Λήμνος, και Άγιος Ευστράτιος. Η διακίνηση κυμαίνεται ετησίως σε 208.500 επιβάτες, εκ των οποίων το 97,8% κατευθύνεται στην Κέα, και 63.000 οχήματα.

Η εμπορευματική κίνηση εξυπηρετεί κυρίως τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής (Λαυρεωτική).Ο λιμένας Λαυρίου βρίσκεται σήμερα σε φάση ανάπτυξης με σημαντικά λιμενικά έργα να έχουν πρόσφατα ολοκληρωθεί, ενώ εξίσου σημαντικά έργα βρίσκονται σε εξέλιξη και θα ολοκληρωθούν εντός της επόμενης πενταετίας.

2.6 ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΒΑΛΑΣ



2.6.1 Το λιμάνι της Καβάλας.

Το κεντρικό λιμάνι μέχρι πρότινος ήταν το βασικό σημείο για τις θαλάσσιες μεταφορές .

Η χερσαία ζώνη του λιμανιού περικλείεται από την πόλη. Είναι το κεντρικό σημείο για την ψυχαγωγία των επισκεπτών και των κατοίκων της πόλης και σ' αυτήν αναπτύσσονται εμπορικές και τουριστικές επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Ο προσήνεμος μόλος έχει μήκος 560 μ. και ο υπήνεμος 230 μ. Το μήκος των κρηπιδωμάτων είναι 1950μ και έχει βάθος από 4-10μ.

Μετά την μεταφορά της εμπορικής κίνησης το Οκτώβριο του 2002 στο λιμάνι της Ν. Καβάλας "ΦΙΛΙΠΠΙΟΣ Β" το κεντρικό λιμάνι εξυπηρετεί:

α) Την επιβατική κίνηση με καθημερινά δρομολόγια F/B και Υ/Γ (δελφινιών) από και προς την Θάσο ενώ γίνονται τακτικά δρομολόγια προς Λήμνο -Μυτιλήνη και Σαμοθράκη.

β) Τον τουρισμό. Στο κεντρικό λιμάνι της Καβάλας προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια και σκάφη αναψυχής , η κίνηση των οποίων παρουσιάζει αυξητική τάση. Μετά την απελευθέρωση του λιμανιού από την εμπορική κίνηση και την ολοκλήρωση της σχεδιαζόμενης βελτίωσης της υποδομής αναμένεται να συμβάλλει στην αύξηση της τουριστικής κίνησης.

γ) Τον αλιευτικό στόλο, χρησιμοποιούμενο ως αλιευτικό καταφύγιο.

δ) Τον ναυταθλητισμό, δεδομένου ότι στον υπήνεμο μόλο έχουν παραχωρηθεί χώροι για την εξυπηρέτηση των ναυτικών ομίλων και στην χερσαία ζώνη λειτουργεί το ανοικτό κολυμβητήριο της πόλης.



2.6.2 Αεροφωτογραφία του λιμανιού της Καβάλας.

2.7 ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ



2.7.1 Το επιβατικό λιμάνι του Ηρακλείου Κρήτης.

Το λιμάνι του Ηρακλείου λειτουργεί τα τελευταία χρόνια (από το 2002) ως Home Port, σε συνεργασία με το αεροδρόμιο Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης», στην εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων και είναι το δεύτερο λιμάνι της χώρας μετά τον Πειραιά που προσφέρει υπηρεσίες ως λιμάνι αρχής και τέλους κρουαζιέρας.

Επίσης, είναι το μοναδικό λιμάνι στην Ελλάδα που σε συνεργασία με τις αρχές του αεροδρομίου διενεργεί το Check-in, Check-out των επιβατών στον Νέο Επιβατικό Σταθμό, προσφέροντας την δυνατότητα στους διερχόμενους επιβάτες να αξιοποιήσουν τον ενδιάμεσο χρόνο μέχρι την αναχώρησή τους από το αεροδρόμιο.

Οι υπηρεσίες αυτές έχουν πολλαπλασιαστικές θετικές επιπτώσεις για την τοπική οικονομία.

Το Επιβατικό Λιμάνι του Ηρακλείου είναι το τρίτο (3ο) σε διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα και εξυπηρετεί ετησίως περίπου 2εκ. επιβάτες και πάνω από 300.000 οχήματα. Κάθε μέρα σε τακτική γραμμή προς το λιμάνι του Πειραιά αναχωρούν τουλάχιστον δυο μεγάλα και σύγχρονα πλοία των κρητικών ναυτιλιακών γραμμών, ενώ υπάρχει απευθείας σύνδεση με πολλά λιμάνια του Αιγαίου και με το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Στην προβλήτα Π λειτουργεί ο Νέος Επιβατικός Σταθμός, εμβαδού 2.500 m² με υπέρ-σύγχρονες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες. Εντός του σταθμού βρίσκονται και λειτουργούν καταστήματα και τα εκδοτήρια εισιτηρίων των ναυτιλιακών εταιρειών. Ο Σταθμός διαθέτει δύο μεγάλες αίθουσες αναμονής επιβατών, διατίθεται υπηρεσία trolleys για τις αποσκευές των επιβατών, χώρο φύλαξης αποσκευών, τηλεφωνικό δίκτυο και δίκτυο Data.

Στον σταθμό στεγάζονται επίσης η Αντιτρομοκρατική Υπηρεσία και η μονάδα του ΕΚΑΒ.

Επίσης παρέχονται οι παρακάτω πρόσθετες υπηρεσίες:

- α) Λειτουργία μηχανήματος ελέγχου (scanning x-rays) αποσκευών.
- β) Λειτουργία μηχανήματος ελέγχου (μαγνητική πύλη) επιβατών.

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Κατατέθηκε στις 30/10/2007 στη Βουλή σχέδιο νόμου που αφορά στην "Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις". Πρόκειται για ενσωμάτωση κοινοτικής οδηγίας στο Εθνικό Δίκαιο. Γίνεται με νόμο διότι προβλέπονται ποινικές κυρώσεις που δεν μπορούν να εφαρμοστούν με Προεδρικό Διάταγμα. Με το νομοσχέδιο ολοκληρώνεται το θεσμικό πλαίσιο για την ασφάλεια των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων, σε μια περίοδο που οι σκόπιμες παράνομες ενέργειες και η τρομοκρατία βρίσκονται, παγκοσμίως, σε έξαρση.

Στόχος του νομοσχεδίου είναι η μεγιστοποίηση της ασφάλειας σε 70 υπόχρεα λιμάνια και σε 168 υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις που υπάρχουν στη χώρα μας και με την εφαρμογή του θα αποκτήσουν ασφάλεια κατά τα πρότυπα των αεροδρομίων. Στην κατεύθυνση αυτή εγκρίθηκε ήδη από τη Διυπουργική Επιτροπή, πρόγραμμα Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) προκειμένου να αναλάβει το σύστημα φρούρησης των λιμανιών, σε εξοπλισμό και ανθρώπινο δυναμικό.

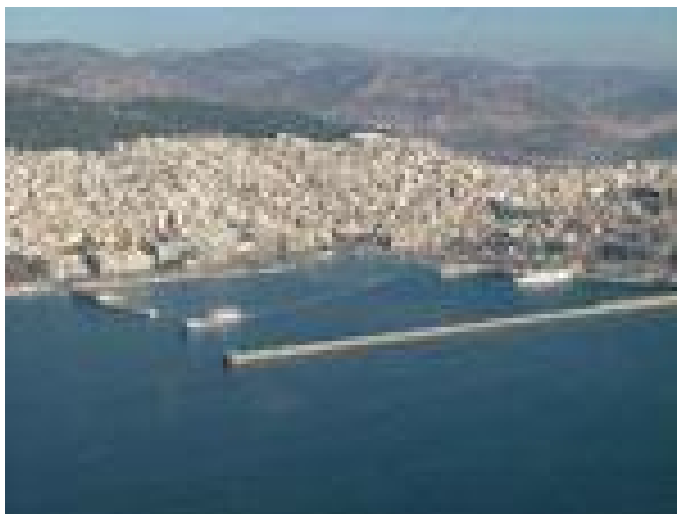
Ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη διαγωνισμός για την πρόσληψη συμβούλου, με τη βοήθεια του οποίου θα προκηρυχθεί διαγωνισμός (προδιαγραφές κ.λπ.) για την επιλογή της εταιρίας που θα αναλάβει την ασφάλεια.

Η Ελλάδα με Προεδρικό Διάταγμα, στις 11/2/2004 κύρωσε, τόσο τις τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74 όσο και τον ISPS Code. Παράλληλα, το ίδιο χρονικό διάστημα, η Ευρωπαϊκή Ένωση εξέδωσε Κανονισμό (ΕΚ 725/2004) για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις των κρατών-μελών, ο οποίος παρέχει βάση για την εναρμονισμένη ερμηνεία και εφαρμογή, καθώς και για τον Κοινοτικό έλεγχο, των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα.

Με τον ίδιο κανονισμό επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής του Κώδικα, στα πλοία εθνικής θαλάσσιας κυκλοφορίας Κατηγορίας Α, υπό την έννοια του άρθρου 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία, στις εταιρείες των ανωτέρω αναφερομένων πλοίων, όπως ορίζονται στον κανόνα ΙΧ/1 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τα ανωτέρω αναφερόμενα πλοία.

Τα κύρια σημεία του Νόμου προβλέπουν:

- Καθορισμό αρμοδιοτήτων εθνικών Αρχών (Ενιαία Αρμόδια Αρχή και Αρχή Ασφάλειας Λιμένα, άλλων υπουργείων) σε σχέση με τα θέματα του νόμου.
- Νομικό προσδιορισμό των υπόχρεων για την εφαρμογή των προβλεπόμενων από την προαναφερόμενη νομοθεσία διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας.
- Σύσταση Συμβουλευτικής Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (ΣΕΝΑ) για την εισήγηση στον ΥΕΝΑΝΠ την αναγκαιότητα αλλαγής του επιπέδου ασφάλειας και τη λήψη πρόσθετων μέτρων ασφαλείας σε πλοία, λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις σε περίπτωση ύπαρξης απειλής ή πληροφορίας για απειλή εναντίον αυτών.
- Καθορισμό της υποχρέωσης για πραγματοποίηση αξιολογήσεων ασφάλειας των υπόχρεων λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Καθορισμό της υποχρέωσης για εκπόνηση σχεδίων ασφάλειας των υπόχρεων πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Θέσπιση υποχρέωσης για κάθε πλοίο που προτίθεται να εισέλθει σε υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση να παρέχει πληροφορίες για το διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας και τα επίπεδα ασφάλειας που εφαρμόζει.



4. Εικόνα πρότυπης Ελληνικής μαρίνας.

4. ΜΑΡΙΝΕΣ

Όταν αναφερόμαστε σε μαρίνα εννοούμε μικρό συνήθως λιμένα, ο οποίος συνήθως 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 κτλ).

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.

Στην Ελλάδα λειτουργούν, σήμερα, 19 μαρίνες που διαθέτουν 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, προσφέροντας συγχρόνως υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Αρκετές από αυτές τις μαρίνες, είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης».

Τα τελευταία χρόνια, ο Ε.Ο.Τ. και ορισμένες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολιάς και συναφών υπηρεσιών για σκάφη, κατά μήκος των ελληνικών ακτών, πρόγραμμα που βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό τρόπο και υπό τις ασφαλέστερες συνθήκες τις ανάγκες των τουριστών, που φθάνουν στην Ελλάδα από τη θάλασσα..

Θα δούμε λοιπόν τις εξής μαρίνες:

- Μαρίνα Φλοίσβου
- Μαρίνα Ζέας
- Μαρίνα Sani
- Μαρίνα Πάτρας
- Μαρίνα Σάμου
- Μαρίνα Αλίμου
- Μαρίνα Αρέτσου Θεσσαλονίκης
- Μαρίνα Ακτίου
- Μαρίνα Ηρακλείου
- Μαρίνα Λευκάδας
- Μαρίνα Μυκόνου

4.1 ΜΑΡΙΝΑ ΦΛΟΙΣΒΟΥ



4.1.1 Πανοραμική άποψη της μαρίνας Φλοίσβου.

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 Στηλών) 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.

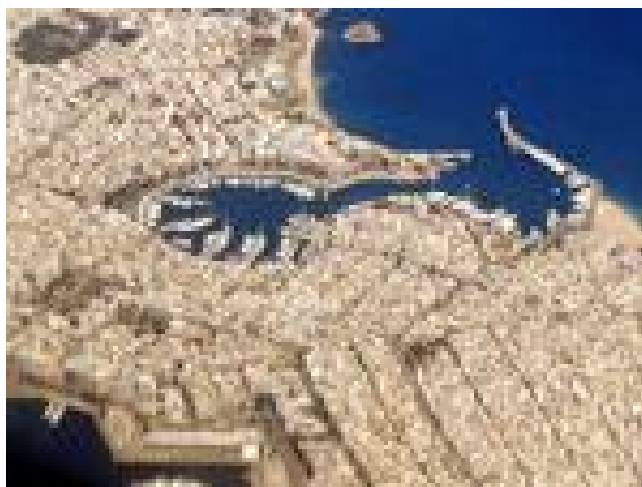
Σημαντικά είναι επίσης τα ηλεκτρομηχανολογικά έργα από τα οποία θα προκύψουν σύγχρονες εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης, υδροδότησης και τηλεφωνικού κέντρου για όλες τις θέσεις ελλιμενισμού.

Οι εγκαταστάσεις της μαρίνας 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.

4.2 ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ



4.2.1 Αεροφωτογραφία της μαρίνας Ζέας.

Η μαρίνα Ζέας φιλοξενεί το Ναυτικό Μουσείο, ιδιαίτερα αναγνωρίσιμο από το παλιό υποβρύχιο στην είσοδό του ενώ είναι ιστορικής σημασίας, αφού η οχύρωσή της απασχόλησε τον Θεμιστοκλή και στη συνέχεια τον Περικλή με τα Μακρά Τείχη και βρίσκεται στην ανατολική ακτή της Πειραιϊκής χερσονήσου.

Η περιοχή της μαρίνας περιλαμβάνει τον εσωτερικό λιμένα (Πασαλιμάνι) και τον εξωτερικό (Φρεατύδα). Πρόκειται για περιοχή με υψηλή κίνηση και με πολλές χερσαίες δραστηριότητες συγκριτικά με άλλες μαρίνες, λόγω του μεγάλου αριθμού καταστημάτων μέσα στη μαρίνα αλλά και στον περίγυρό της.

Η χερσαία ζώνη της μαρίνας καλύπτει επιφάνεια περίπου 40 στρεμμάτων με 4.780 τ. μ. κτιριακές εγκαταστάσεις, που προσφέρουν σύγχρονες και αναβαθμισμένες υπηρεσίες όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, cafe και εμπορικά καταστήματα. Η θαλάσσια ζώνη της μαρίνας καταλαμβάνει έκταση 225 στρεμμάτων και μπορεί να φιλοξενήσει συνολικά 670 σκάφη μήκους ως 80 μέτρα και 6 μέτρα βύθισμα σε σταθερές και πλωτές προβλήτες οι οποίες διαθέτουν όλες σύγχρονες παροχές.

4.3 ΜΑΡΙΝΑ SANI



4.3.1 Η μαρίνα Sani διακρίνεται για την πολυτέλειά της.

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 φύλαξή 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.

4.4 ΜΑΡΙΝΑ ΠΑΤΡΑΣ



4.4.1 Η μαρίνα της Πάτρας.

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.

Παράλληλα 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.

4.5 ΜΑΡΙΝΑ ΣΑΜΟΥ



4.5.1 Η σύγχρονη μαρίνα της Σάμου.

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. 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.

4.6 ΜΑΡΙΝΑ ΑΛΙΜΟΥ



4.6.1 Η «άνετη» μαρίνα Αλίμου.

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 γιώτινγκ έχουν στη μαρίνα του Αλίμου μεγάλο μέρος του στόλου τους.

4.7 ΜΑΡΙΝΑ ΑΡΕΤΣΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



4.7.1 Η μαρίνα Αρέτσου στη Θεσσαλονίκη.

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 επίσης η δυνατότητα για κατάδυση, ανέλκυση και καθέλκυση των σκαφών και πάσης φύσεως επισκευών από μηχανικό ή ηλεκτρολόγο, ιστιοράφητη, ξυλουργό, κ.ά. Τέλος, η μαρίνα προσφέρει άνετο πάρκινγκ, WC και ντους.

4.8 ΜΑΡΙΝΑ ΑΚΤΙΟΥ



4.8.1. Απεικόνιση της μαρίνας Ακτίου.

Η μαρίνα Κλεοπάτρα εδρεύει στο Ακτίο απέναντι από την Πρέβεζα, στον Αμβρακικό κόλπο, και αποτελεί μία εκ των τριών μαρινών του Ιονίου πελάγους.

Η απόσταση από το αεροδρόμιο της Πρέβεζας είναι μόλις πέντε λεπτά.

Στη σύγχρονη μαρίνα Κλεοπάτρα μπορεί να βρει ο επισκέπτης όλες τις ουσιώδεις υπηρεσίες: το κάθε σκάφος έχει στη διάθεσή του ηλεκτρικό ρεύμα και φρέσκο νερό ενώ προσφέρονται τουαλέτες και ντους στο επιβατικό κοινό.

Στο εστιατόριο του λιμένα μπορούν να γευματίσουν σε προσιτές τιμές οι ναυτιλλόμενοι, οι οποίοι μέσα σε μερικά λεπτά μπορούν να επισκεφθούν την πόλη της Πρέβεζας για προμήθειες ή βόλτα ενώ το τεχνικό προσωπικό είναι σε θέση να καλύψει πολλές εργασίες όπως ηλεκτρολογικές, μηχανολογικές και πολυεστερικές. Για την ασφαλή ανέλκυση και καθέλκυση διατίθεται γερανός 50 τόνων.

Η τοποθεσία της μαρίνας Κλεοπάτρα είναι σε καίριο σημείο με πολλούς και πανέμορφους θαλάσσιους προορισμούς σε κοντινή απόσταση. Παξοί και διαπόντια νησιά στα βόρεια υπόσχονται αξέχαστες διακοπές.

4.9 ΜΑΡΙΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Στο παλαιό λιμάνι εκτός των αλιευτικών σκαφών εξυπηρετούνται και τα σκάφη αναψυχής. Ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, το λιμάνι φιλοξενεί πολλά σκάφη (γιωτ, θαλαμηγοί, ιστιοφόρα, κλπ) που περιοδεύουν στο Αιγαίο και στην Κρήτη.

Οι ναυταθλητικοί όμιλοι (ο Ιστιοπλοϊκός και ο Ναυτικός Όμιλος), που φιλοξενούνται στο λιμάνι, παρουσιάζουν έντονη δραστηριότητα με συχνές διοργανώσεις ναυταθλητικών αγώνων διεθνούς επιπέδου που προάγουν τον ναυταθλητισμό και κάνουν γνωστή την Κρήτη σε όλο τον κόσμο.



4.9.1. Η μαρίνα Ηρακλείου στο παλιό λιμάνι.

Οι υποδομές που διαθέτει η Μαρίνα είναι:

Θέσεις ελλιμενισμού	200
Φυλάκιο	Ναι
Καφέ-Μπαρ	Ναι
Πάρκινγκ αυτοκινήτων	Ναι
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος	Υφίσταται
Τροφοδοσία νερού	Υφίσταται
Ανεφοδιασμός καυσίμων	Παρέχεται
Κλίνη ανέλκυσης-καθέλκυσης	Ναι

4.10 ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ



4.10.1 Αεροφωτογραφία της μαρίνας Λευκάδος.

Βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του νησιού, κυριολεκτικά στην αγκαλιά της ομώνυμης πρωτεύουσας του νομού δίπλα στο κυρίως λιμάνι και αποτελεί ξεχωριστή πόλη μέσα στην ίδια πόλη. Έτσι λοιπόν οι επισκέπτες που φθάνουν στη μαρίνα έχουν την ευκαιρία να γνωρίσουν από κοντά το ιστορικό κέντρο του νησιού και τα αξιόλογα μουσεία του, να περπατήσουν στα γραφικά πλακόστρωτα καντούνια, να κάνουν τα ψώνια τους ή να απολαύσουν τον καφέ τους στην κεντρική αγορά της πόλης και να έρθουν σε επαφή με τα ήθη και τα έθιμα της λευκαδίτικης κοινωνίας.

Η μαρίνα λειτουργεί από τα μέσα του 2002 και είναι από τις πλέον σύγχρονες. Με μεγάλη χωρητικότητα, που ανέρχεται στις 620 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μήκους μέχρι 45 μέτρων και 3,5 μ. βύθισμα, και 278 θέσεις εναπόθεσης σκαφών στην ξηρά, προσφέρει όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες στα εισερχόμενα σκάφη. Τα έργα υποδομής, η οργάνωση και η φιλοξενία που προσφέρει η μαρίνα είναι υψηλού επιπέδου.

Στη χερσαία έκταση 70.000 τ.μ. που περικλείει τη μαρίνα, ο επισκέπτης συναντά πολλές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες όπως γραφεία υποδοχής, γραφεία ενοικίασης σκαφών αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων, ιατρείο, λιμεναρχείο, πλυντήρια, τουαλέτες, ντους, κτλ.

Ακόμη στον ιδιαίτερα προσεγμένο και απόλυτα εναρμονισμένο με το φυσικό περιβάλλον και την αρχιτεκτονική της Λευκάδας χερσαίο χώρο της μαρίνας υπάρχει εμπορικό κέντρο, στο οποίο στεγάζονται διάφορα καταστήματα όπως εστιατόρια, σουπερμάρκετ, μπαρ. Υπάρχει επίσης ξενοδοχείο και συνεδριακό κέντρο. Μέσα σε ένα ειδυλλιακό περιβάλλον με τεχνητό νησί, γέφυρα, κανάλια, αποβάθρες, πλακόστρωτα, χώρους πρασίνου, κτλ., λαμβάνουν χώρα πολιτιστικές εκδηλώσεις, εκθέσεις, συναυλίες κ.ά.

Η μαρίνα διαθέτει πλήρη τεχνική υποστήριξη στα σκάφη. Η ανέλκυση και καθέλκυση των σκαφών γίνεται με travel lift 70 τόνων και αυτοκινούμενο γερανό 60 τόνων. Υπάρχουν περίπου 280 θέσεις εναπόθεσης σκαφών στην ξηρά, οι οποίες παρέχουν ρεύμα και υδροδότηση, ενώ ένα μεγάλο υπόστεγο μπορεί να φιλοξενήσει σκάφη για εργασίες που απαιτούν κλειστό χώρο.

Μέσω των επισκευαστικών δυνατοτήτων της μαρίνας εκτελείται ευρύ φάσμα εργασιών στα ύφαλα των σκαφών, στους εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους και στον εξοπλισμό τους. Ακόμη, ο δύτες που διαθέτει η μαρίνα μπορεί να αναλάβει διάφορες υποβρύχιες εργασίες. Η μαρίνα βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία όλο τον χρόνο. Η Λευκάδα απέχει 100 χλμ. από την Ηγουμενίτσα και 178 χλμ. από την Πάτρα

4.11 ΜΑΡΙΝΑ ΜΥΚΟΝΟΥ



4.11.1 Αεροφωτογραφία της μαρίνας Μυκόνου.

Η μαρίνα ουσιαστικά αποτελείται από δύο επιμέρους λιμενολεκάνες, διαχωρισμός ο οποίος επιτευχθεί με τη γέφυρα σύνδεσης της νησίδας με την ακτή.

Η γενική διάταξη των κρηπιδωμάτων της μαρίνας (πίσω πλευρά νησίδας) επιλέχθηκε έτσι ώστε η όλη κατασκευή να αποτελεί ένα γραφικό και αρμονικό σύνολο που θα βελτιώνει την αισθητική του λιμανιού και εναρμονίζεται με το τοπίο.

Ο ρόλος των κρηπιδωμάτων της μαρίνας είναι διπλός :

- Αποτελούν τμήμα της μαρίνας του Τούρλου (η οποία θα ολοκληρωθεί μελλοντικά)
- Είναι αναγκαία για τον εγκιβωτισμό και την προστασία των επιχώσεων της νησίδας και της ακτής.

Συνοπτική παρουσίαση κρηπιδωμάτων μαρίνας	
Διατομή	3 επάλληλοι τεχνητοί ογκόλιθοι από σκυρόδεμα B225
Ανωδομή	Σκυρόδεμα B225
Έδραση	Εξυγιαντική στρώση ελάχιστου πάχους 2.50 m
Αλλαγή διεύθυνσης	Είτε με 3 ειδικούς τεχνητούς ογκόλιθους είτε με χυτό ύφαλο σκυρόδεμα
Ωφέλιμα βάθη στον πόδα	-4.30 m
Εξοπλισμός	Κρίκοι πρόσδεσης (ανά 5.0 μέτρα) Τέσσερεις δέστρες ελκτικής δύναμης 15 tn 3 σωλήνες από PVC διαμέτρου Φ80 (παροχές νερού, ηλεκτρικού κλπ) Σωλήνες Φ100 από PVC (δίκτυο απορροής όμβριων) Φρεάτια λήψεως ανά 15 m.

5. ΓΙΩΤΙΝΓΚ



5.1 Πολυτελές γιοτ στο Αιγαίο.

Η Ελλάδα είναι από τις χώρες που αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης σε διεθνές επίπεδο. Παράγοντες όπως το μεσογειακό κλίμα, η ποικιλία των θαλασσών, τα 3.000 νησιά συνολικά, οι θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το εναλλασσόμενο τοπίο, την καθιστούν ως ένα ιδανικό μέρος για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα των υπηρεσιών ενοικίασης σκαφών αναψυχής (γιώτινγκ).

Τα Ελληνικά νησιά θεωρούνται παγκοσμίως ως ένας ασφαλής προορισμός για ευχάριστη διαμονή, διασκέδαση και, από την άλλη πλευρά, για την ανάπτυξη επιχειρηματικής δραστηριότητας, συνδεδεμένης κυρίως με το χώρο του τουρισμού. Επιπρόσθετα, οι ευνοϊκές συνθήκες κλίματος εγγυώνται μια εξίσου αποδοτική δραστηριοποίηση όσον αφορά στην ανάπτυξη μαρίνων και υποδομών θαλάσσιου τουρισμού, αντάξιων εκείνων, άλλων χωρών με σημαντική προϊστορία σε αυτόν τον τομέα..

Συγκεκριμένα το γιώτινγκ είναι πολύ σημαντικό για το κτίσιμο μιας καλύτερης εικόνας για την Ελλάδα και υποδιαιρείται στις εξής κατηγορίες :

- Επαγγελματικό Γιώτινγκ – είναι ένας κλάδος με αρκετά μεγάλη επιτυχία και παράδοση στην Ελλάδα. Τα σκάφη είναι διαφόρων μεγεθών, ειδών και ποιοτικού επιπέδου, ενώ εμπορικά λειτουργούν με ναυλώσεις (charter). Σε αυτήν την υποδιαίρεση εμπίπτουν από μικρά ιστιοφόρα μέχρι mega yachts. Το επαγγελματικό γιώτινγκ συμβάλλει πολύ στην προσέλκυση επισκεπτών καλύτερου ποιοτικού επιπέδου ή ειδικών ενδιαφερόντων στη χώρα μας και πρέπει να υποστηριχθεί.
- Ιδιωτικό Γιώτινγκ – για την συγκεκριμένη υποδιαίρεση χρειάζεται μια πολύ δυναμική ενημερωτική καμπάνια προώθησης για να προβληθούν οι νέες εξελίξεις.
- Super Yachts – ο κλάδος αυτός αφορά πολυτελέστατα σκάφη μέσου μεγέθους 120 μέτρων – αν και η τάση είναι προς τα πάνω. Είναι ένα καινούριο υβρίδιο ανάμεσα στο γιώτινγκ και την κρουαζιέρα και προσφέρει κυρίως προγραμματισμένα δρομολόγια διαφοροποιούμενο κατ’ αυτή την έννοια από τα mega yacht που λειτουργούν με ναυλώσεις.



5.2 Απεικόνιση σκάφους κατά την είσοδό του σε Ελληνικό νησί.

Ο Ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής αποτελείται από 4.800 περίπου ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη, σύμφωνα με τα στοιχεία των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). Ο εν λόγω στόλος αποτελεί το μεγαλύτερο στόλο της Μεσογείου από πλευράς αριθμού σκαφών. Από το σύνολο του Ελληνικού στόλου, το 70% περίπου είναι ιστιοφόρα σκάφη, ενώ το υπόλοιπο 30% είναι μηχανοκίνητα. Τα σκάφη αυτά - τα οποία ανεξαρτήτως με το εάν επανδρώνονται ή μη, φέρουν υποχρεωτικά την Ελληνική σημαία - είναι σε θέση, να φιλοξενήσουν από 6 έως 12 άτομα.

Συγκεκριμένα οι τύποι των τουριστικών σκαφών – είτε πρόκειται για ιστιοπλοϊκά (ιστιοφόρα), είτε για μηχανοκίνητα - χωρίζονται στις κυριότερες ακόλουθες κατηγορίες:

- Flotila: Αφορά στην οργάνωση ενός στολίσκου 7-8 μικρών σκαφών των 6 ατόμων έκαστο και μήκους συνήθως έως 10 μέτρα τα οποία, με ένα αρχηγό (skipper), επισκέπτονται συγκεκριμένα σημεία και απολαμβάνουν ένα ευχάριστο ταξίδι με ιστιοφόρο σκάφος. Η κατηγορία αυτή ελκύει συνήθως άτομα που αγαπούν τη θάλασσα, αλλά δεν έχουν προηγούμενη ταξιδιωτική εμπειρία. Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 15% περίπου των ετήσιων ναυλώσεων σκαφών αναψυχής.

- Bareboat: Είναι τα σκάφη χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Ο ίδιος ο ενοικιαστής διαθέτει δίπλωμα skipper, που υποδηλώνει ότι έχει τα τυπικά προσόντα για να κυβερνήσει το σκάφος. Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 80% περίπου των ετήσιων ναυλώσεων σκαφών αναψυχής.

- Γιώτινγκ με επανδρωμένα πλοία 8-12 ατόμων μήκους άνω των 15 μέτρων: Η συγκεκριμένη κατηγορία καλύπτει το 5% περίπου των ναυλώσεων ετησίως.

Επισημαίνεται ότι όλα τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη υποχρεούνται να τηρούν κανόνες βάσει συγκεκριμένων νομικών πλαισίων, που αφορούν την καταλληλότητα και την ασφάλεια του κάθε σκάφους. Η επαγγελματική ζωή ενός σκάφους ανέρχεται συνήθως σε 5 έτη, ενώ μετά από την πάροδο αυτού του χρονικού διαστήματος, η εταιρία θαλάσσιου τουρισμού το θέτει σε δευτερεύοντα ρόλο μέσα στο στόλο της ή το πωλεί σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.



5.3 Πολυτελές γιοτ στο Ιόνιο.

Όπως είναι φυσικό, η σωστή λειτουργία των παραπάνω σκαφών εξαρτάται από την άρτια οργάνωση και την κατάλληλη υποδομή που μπορούν να προσφέρουν οι χώροι ελλιμενισμού (μαρίνες) στην Ελλάδα. Η επιλογή της μαρίνας αποτελεί μία κρίσιμη διαδικασία για την επιτυχία του όλου εγχειρήματος, καθώς προϋποθέτει τεχνικές προδιαγραφές όπως:

- ✓ Πρόσβαση προς τα αστικά κέντρα οδικώς,
- ✓ Δυνατότητα εξυπηρέτησης από και προς σε αεροδρόμιο για την άνετη
- ✓ Μετακίνηση των ενοικιαστών των σκαφών αναψυχής,
- ✓ Ηλεκτρικό ρεύμα
- ✓ Μέσα επικοινωνίας
- ✓ Χώρους εστίασης,
- ✓ Χώρους παραμονής στην ξηρά
- ✓ Χώρους ψυχαγωγίας
- ✓ Εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού
- ✓ Τεχνική υποστήριξη.

6. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε πως όταν μιλούμε για κρουαζιέρα εννοούμε την συνολική δραστηριότητα διαφόρων μεγεθών και τύπων επιβατηγών πλοίων που εκτελούν προγραμματισμένα περιηγητικά δρομολόγια , προσφέροντας διάφορα επίπεδα ποιότητας υπηρεσιών. Είναι η σημαντικότερη μορφή θαλάσσιου τουρισμού από την άποψη της απόδοσης της σε μεγέθη.



6.1 Απεικόνιση κρουαζιερόπλοιου.

Μπορούμε να την χωρίσουμε ως εξής:

- Διεθνής Κρουαζιέρα – Στην κατηγορία αυτή, που είναι και η πιο σημαντική, στην ουσία κυριαρχούν 3 τεράστιες σε μέγεθος εταιρείες (leaders) που απευθύνονται κυρίως στην μαζική αγορά της Βορείου Αμερικής, αλλά καλύπτουν και όλα τα άλλα επίπεδα αγοράς με τις διαφοροποιημένες θυγατρικές τους. Οι εταιρείες αυτές αποτελούν το σημαντικότερο σε μέγεθος και απόδοση σώμα της κρουαζιέρας. Υπάρχουν πολλές διαβαθμίσεις κρουαζιερόπλοιων, από τεράστια υπερπολυτελή πλωτά resort 5.000 επιβατών μέχρι μικρά πλοία και ιστιοφόρα στα όρια του γιώτινγκ, καθώς περιλαμβάνονται όλα τα πλοία που προσφέρουν οργανωμένα προγράμματα δρομολογίων.

- Ευρωπαϊκή Κρουαζιέρα – Είναι μια υποδιαίρεση της διεθνούς, διαφοροποιούμενη με την έννοια ότι ανταγωνίζεται κυρίως στην Ευρωπαϊκή αγορά και οι περισσότερες από τις εταιρείες που την συνθέτουν συνήθως εξειδικεύονται σε συγκεκριμένες εθνικότητες ή συνδυασμούς εθνικοτήτων με κοινή γλώσσα. Μερικές από τις σπουδαιότερες από τις Ευρωπαϊκές εταιρείες έχουν εξαγοραστεί από εταιρείες leaders των Η.Π.Α και πολύ λίγοι ανεξάρτητοι παίκτες έχουν μείνει πλέον στην Ευρώπη ή στη Μεσόγειο που μας ενδιαφέρει.
- «Εθνική Κρουαζιέρα» - Καταγράφεται σαν μια ξεχωριστή υποδιαίρεση σε αντιδιαστολή προς την διεθνή κρουαζιέρα, κυρίως για το ιδιαίτερο βάρος που έχει η ύπαρξή της στη χώρα μας. Αλλιώς στην πραγματικότητα ανήκει και αυτή στην διεθνή κρουαζιέρα, αφού στην ουσία ανταγωνίζεται σε όλες τις αγορές, (δηλαδή Βορείου Αμερικής και Ευρώπης) με τη διαφορά ότι κάποτε είχε το μονοπώλιο στα κυκλικά δρομολόγια από Πειραιά.

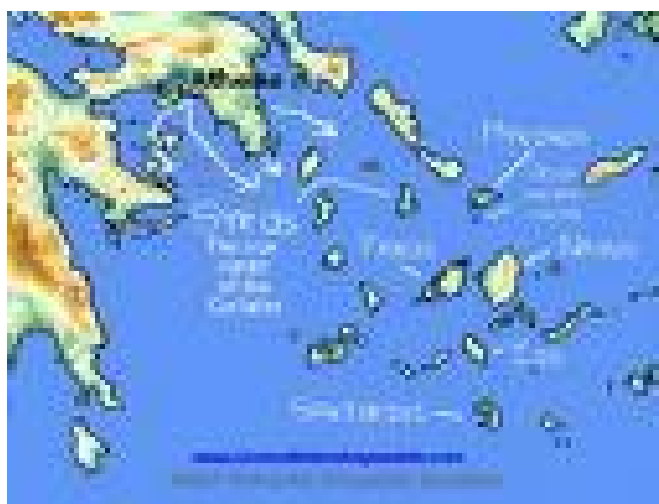


6.2 Πολυτελές κρουαζιερόπλοιο

Όσον αφορά τώρα την Ελλάδα, στο χώρο των κρουαζιέρων, τα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία, που πραγματοποιούν ολιγοήμερες ή πολυήμερες κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια και λιμάνια άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, είναι άνω των 160.000 και έχουν συνολική δυναμικότητα άνω των 10.000 επιβατών. Όμως, τα ελληνικά λιμάνια επισκέπτονται και κρουαζιερόπλοια με ξένη σημαία, που φέρνουν στα θαλάσσια σύνορα της χώρας περισσότερους από 500.000 επιβάτες, κατ' έτος.

Η Ελλάδα, ως τουριστικός προορισμός, αποτελεί ιδιυλλιακό χώρο για να ολιγοήμερες ή πολυήμερες κρουαζιέρες, καθώς διαθέτει πολλά νησιά και λιμάνια που μπορεί να επισκεφθεί κανείς, αλλά και ιδανικό κλίμα, το οποίο επιτρέπει ένα ευχάριστο ταξίδι τις περισσότερες εποχές του χρόνου.

Επιπλέον, μια κρουαζιέρα στις ελληνικές θάλασσες δίνει την ευκαιρία για επισκέψεις σε σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, μοναδικές εκκλησίες και μοναστήρια, μνημεία νεότερων χρόνων, εξαιρετικά ενδιαφέροντα μουσεία και παραδοσιακούς οικισμούς. Ας μην ξεχνάμε όμως και τις φυσικές ομορφιές πολλών περιοχών της χώρας που αποτελούν πόλο έλξης για χιλιάδες τουριστών κάθε χρόνο.



Χάρτης 1. Οι διαδρομές των Ελληνικών κρουαζιερόπλοιων.

Στην Ελλάδα λειτουργούν αρκετές εταιρείες, που διοργανώνουν κρουαζιέρες στις ελληνικές θάλασσες και νησιά, ενώ και ξένες εταιρείες δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό.

Για να αντιληφθεί κάποιος την σοβαρότητα που έχει η κρουαζιέρα σημειώνεται ότι πάνω από 11 εκατομμύρια πελάτες το χρόνο με έντονη αυξητική τάση αποσπά ο τομέας της κρουαζιέρας σε διεθνές επίπεδο, με τις Η.Π.Α να καταλαμβάνουν τη μερίδα του λέοντος, περί τα 9,1 εκατομμύρια ετησίως. Από τη γηραιά ήπειρο προέρχονται τα 3,2 εκατομμύρια με την Αγγλική αγορά να ξεπερνάει το 1 εκατομμύριο ετησίως, τη Γερμανική τις 640.000, την Ιταλική τις 512.000, την Ισπανική τις 380.000 και την Γαλλική τις 235.000. Η Ελληνική αγορά κινείται σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα γύρω στις 14.000.

Η ανάπτυξη της στη Μεσόγειο αναμένεται να είναι ραγδαία στα επόμενα χρόνια, ενώ διαφαίνεται ότι υπάρχει έντονο ενδιαφέρον από τις μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας να εγκατασταθούν σε ελληνικά λιμάνια. Συγκεκριμένα, οι προβλέψεις από τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κρουαζιέρων (European Cruise Council) <προβλέπουν> πολύ αισιόδοξο το μέλλον της κρουαζιέρας. Σε δηλώσεις του ο διευθυντής της Costa Crociere κ.Gianni Onorato, τόνισε ότι μια απόδειξη για την ανάπτυξη της βιομηχανίας των κρουαζιέρων στην Ευρώπη είναι η αύξηση του αριθμού των επιβατών (ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 2003 οι επιβάτες ήταν 2.672.000, ενώ το 2005 ήταν 3.312.000).

7. ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

7.1 ΑΓΟΝΗ ΓΡΑΜΜΗ

Είναι θείο δώρο τα διάσπαρτα στο Αιγαίο μικρά και μεγάλα νησιά, με τα καταγάλανα νερά, τις μαγευτικές ακτές, τις σπάνιες φυσικές ομορφιές και τον κόσμο τους, που επί αιώνες συντηρεί την παράδοση της φιλοξενίας.

Είναι αυτά τα νησιά, όπως και όλες οι ακτές, ο βασικός πλούτος για την τουριστική ανάπτυξη της χώρας, που έχει και την ευλογία του ήλιου. Και όμως, αυτός ο πλούτος κινδυνεύει. Τα νησιά κινδυνεύουν να μαραζώσουν από τη σοβαρή έλλειψη τακτικών, αξιόπιστων και με προσιτές τιμές ατμοπλοϊκών συγκοινωνιών, ιδιαίτερα μάλιστα κατά τους θερινούς μήνες, αλλά και την υπόλοιπη περίοδο.

Για τους μόνιμους κατοίκους των νησιών η συγκοινωνία είναι ζήτημα ζωής και θανάτου. Θέλουν τακτικά δρομολόγια πλοίων όχι μόνο για τις μετακινήσεις τους, αλλά και για τον εφοδιασμό των νησιών με είδη πρώτης ανάγκης, από καύσιμα έως τρόφιμα, φρούτα και λαχανικά. Και φυσικά τα πλοία θα φέρουν τους επισκέπτες, τους τουρίστες, αυτούς που στηρίζουν την οικονομία των νησιών, προπαντός εκείνων της λεγόμενης άγονης γραμμής.

Με τον όρο Άγονη γραμμή (non profit line) χαρακτηρίζεται η δρομολογιακή εκείνη γραμμή πλοίου που δεν παρουσιάζει εμπορική ή επιβατική κίνηση με συνέπεια ούτε και επιχειρηματικό ενδιαφέρον εκ μέρους των πλοιοκτητών ή των εφοπλιστών.

Προκειμένου όμως να τύχουν της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης οι περιοχές αυτών των δρομολογιακών γραμμών, που κυρίως είναι νησιωτικές, αναγκάζεται το κράτος να επιδοτήσει τις γραμμές αυτές και να δρομολογήσει πλοία κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού. Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ. τις άγονες γραμμές τις καθορίζει το Υπουργικό Συμβούλιο και αυτές διακρίνονται σε "κύριες", "ταχυδρομικές" και "τουριστικές".

Τους μειοδοτικούς διαγωνισμούς για τις άγονες γραμμές διενεργεί το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.), στη συνέχεια των οποίων και υπογράφονται σχετικές συμβάσεις μεταξύ του Δημοσίου και των πλοιοκτητών ή εφοπλιστών που μειοδότησαν για κάθε μία των αγόνων γραμμών.

Κύριες άγονες γραμμές σήμερα υφίστανται στις Κυκλάδες (Κύθνος, Σέριφος, Δήλος, Θηρασιά, Κίμωλος, Σίφνος, Ανάφη) ,στα Δωδεκάνησα (Αγαθονήσι, Λειψοί, Τέλενδος, Ψέριμος, Σύμη, Τήλος, Χάλκη, Αστυπάλαια, Καστελόριζο), στο Βόρειο Αιγαίο (Άγιος Ευστράτιος, Λήμνος, Λέρος, Ικαρία, Οινούσες, Φούρνοι, Χίος, Ψαρά) αλλά και στα Επτάνησα (Κύθηρα, Αντικύθηρα). Άγωνα γραμμή θεωρείται και η Σαμοθράκη, το μοναδικό νησί του νομού Έβρου.



7.1.1 Φωτογραφία της πανέμορφης Αστυπάλαιας.

7.2 ΓΙΩΤΙΝΓΚ

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός, αφορούν κυρίως σε θέματα υποδομής και οργάνωσης των συνολικών υπηρεσιών του. Σύμφωνα με τους εκπροσώπους των εταιριών σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, εφόσον τα προβλήματα αυτά επιλυθούν στο κοντινό μέλλον, οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου καθίστανται αναμφισβήτητα μεγάλες, ιδιαίτερα μετά την ανεπανάληπτη προβολή της Ελλάδας με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.

Ένα πρώτο σημαντικό πεδίο προβληματισμού για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Κλάδου Γιώτινγκ έγκειται στις μαρίνες σκαφών, και ειδικότερα στην πληρότητα, τον εκσυγχρονισμό και την ασφάλεια αυτών, καθώς σύμφωνα με τις απόψεις που έχουν κατά καιρούς εκφρασθεί δημοσίως από αρκετούς παράγοντες του κλάδου, παρουσιάζεται μία σημαντική έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων ελλιμενισμού. Όσον αφορά στην υποδομή που έχει δημιουργηθεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα, εκτιμάται ότι υπάρχουν 15.850 περίπου θέσεις σκαφών αναψυχής, εκ των οποίων οι 14.400 θέσεις ανήκουν σε μαρίνες, οι 1.360 περίπου θέσεις ανήκουν σε καταφύγια τουριστικών σκαφών, και οι υπόλοιπες 90 περίπου θέσεις σε ξενοδοχειακούς λιμένες.

Ένα άλλο καίριο πρόβλημα για τον Ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό αποτελεί ο σχετικά περιορισμένος αριθμός εταιριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στην Ελληνική αγορά υπάρχουν 100 περίπου εταιρίες εκμεταλλεύσεως σκαφών και συναφών πλοίων, εκ των οποίων όμως, μόνο το 1/3 περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15 μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Κατά το παρελθόν, ο αριθμός των εταιριών αυτών μεταβαλλόταν είτε ανοδικά είτε

καθοδικά, αναλόγως με το μέγεθος της ναυλαγοράς, ενώ σε δύσκολες συγκυρίες, κάποιες από τις επιχειρήσεις αυτές αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν από τον κλάδο.

Επίσης, τα τελευταία χρόνια, ο αριθμός των απασχολουμένων στις επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζει μία έντονη διακύμανση, έχοντας ανέλθει κατά καιρούς έως και το επίπεδο των 50.000 ατόμων. Στο πλαίσιο αυτό, οι κλαδικές εταιρίες αρχίζουν να καταβάλουν συστηματικότερες προσπάθειες βελτίωσης του τεχνολογικού εξοπλισμού τους, προκειμένου να καλύψουν το πρόβλημα του ελλειπούς – κυρίως τεχνικού - προσωπικού. Επισημαίνεται ότι για τον υπολογισμό του πραγματικού αριθμού των απασχολουμένων στον κλάδο, θα πρέπει να συμπεριληφθούν και οι διάφοροι επαγγελματίες, το αντικείμενο εργασίας των οποίων έχει άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του γιώτινγκ. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι τεχνικοί ναυαγοσωστικών μονάδων, βιοτεχνιών εξοπλισμού, επιχειρήσεων ανεφοδιασμού, κ.λ.π.

Συνοπτικά, τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος της ενοικίασης σκαφών αναψυχής είναι τα εξής:

- Σημαντική αύξηση των τελών των μαρίνων
- Οργανωτικές ελλείψεις στις Ελληνικές μαρίνες
- Έλλειψη τουριστικής νοοτροπίας
- Ελλιπή κίνητρα για την ανανέωση του στόλου των επιχειρήσεων
- Ανεπαρκής ναυτική παιδεία
- Έλλειψη εξειδικευμένων ομάδων για την παροχή τεχνικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου
- Απουσία σύγχρονης νομοθεσίας σχετικά με το θαλάσσιο τουρισμό

7.3 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ



7.3.1. Κρουαζιερόπλοιο στο λιμάνι του Πειραιά.

Η ελληνική κρουαζιέρα πάσχει από μια σειρά σοβαρά ανταγωνιστικά προβλήματα αλλά κυρίως πάσχει από ένα σύμπλεγμα, που ξεκινά από τα συνδικάτα των ναυτικών που απασχολούνται στον κλάδο, το οποίο τους αποστερεί τη δυνατότητα να βοηθήσουν τις εταιρείες να καταστούν ανταγωνιστικές.

Ορισμένοι συνδικαλιστές αρνούνται να αναζητήσουν ρεαλιστικές και βιώσιμες λύσεις. Στέκονται πίσω από ένα απαρχαιωμένο νομοθετικό πλαίσιο που καθορίζει τις συνθέσεις των πληρωμάτων των πλοίων της κατηγορίας και, αρνούμενοι να δουν την πραγματικότητα, οδηγούν με μαθηματική ακρίβεια τα Ελληνικά κρουαζιερόπλοια στην εξαφάνιση.

Παρά την προσφορά τους στην εθνική οικονομία, τα Ελληνικά κρουαζιερόπλοια δεν έχουν υπαχθεί στο καθεστώς επιχορηγήσεων των αναπτυξιακών νόμων, με αποτέλεσμα να υπάρχουν σοβαρότατες δυσκολίες για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωσή τους. Έτσι οδηγούμαστε και σε άλλα προβλήματα, μεταξύ των οποίων και η μείωση της ανταγωνιστικότητάς τους σε σχέση με κρουαζιερόπλοια άλλων και μάλιστα γειτονικών χωρών, απλά και μόνο γιατί τα κόστη για τις Ελληνικές εταιρείες κρουαζιερόπλοιων είναι αβάσταχτα.

Τα κρουαζιερόπλοια ανταγωνιστικών κρατών συχνά χρησιμοποιούν χαμηλόμισθα εξωκοινοτικά πληρώματα ενώ έχουν κρατικές ενισχύσεις και επιχορηγήσεις. Επιπλέον νηολογούν πλοία σε διπλά νηολόγια, επιτρέποντας έτσι την πλήρη φορολογική ασυδοσία. Ακόμη, πολλά από τα πλοία αυτά είναι φαινομενικά κοινοτικά αλλά στην ουσία ελέγχονται από εξωκοινοτικά συμφέροντα. Όλα αυτά κατά την άποψη αυτή μπορούν να οδηγήσουν σε εξουθενωτικό ανταγωνισμό σε βάρος των κρουαζιερόπλοιών μας.

Την ίδια ώρα η χώρα μας διαθέτει μία από τις κορυφαίες αγορές του πλανήτη, το Αιγαίο και τη Μεσόγειο, αγορές στις οποίες, εκτός από τις ελληνικών συμφερόντων εταιρείες, όλες οι εταιρείες του κόσμου θέλουν να έχουν μερίδιο. Η άρση του καμποτάζ άνοιξε την πόρτα των αγορών αυτών διάπλατα σε όλους εκτός από τους Έλληνες, που δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις στοιχειώδεις έστω ανταγωνιστικές προσδοκίες της αγοράς.

Αυτή είναι η εικόνα που αντικρίζει κανείς σήμερα στην ελληνική κρουαζιέρα, έναν κλάδο που πολύ σύντομα για να επιβιώσει θα πρέπει να επιλέξει την ξενιτιά μια προοπτική που για πολλούς στον κλάδο αποτελεί πλέον μονόδρομο.



7.3.2 Απεικόνιση σύγχρονου κρουαζιερόπλοιου.

8. ΤΡΟΠΟΙ ΕΠΙΛΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

8.1 ΑΓΟΝΗ ΓΡΑΜΜΗ

Για να σταματήσει η απαράδεκτη ακτοπλοϊκή εικόνα των άγονων γραμμών, το πρώτο πράγμα που χρειάζεται να γίνει εκ μέρους της Πολιτείας είναι η συγκρότηση ενός και μοναδικού φορέα που θα μελετά και θα εκπονεί τις άγονες γραμμές του Αιγαίου. Παράλληλα, ο ίδιος φορέας θα οργανώνει τους μειοδοτικούς διαγωνισμούς μίσθωσης των πλοίων, τόσο του ΥΕΝ όσο και του υπουργείου Αιγαίου.

Όλες οι άγονες γραμμές θα πρέπει να αναθεωρηθούν σύμφωνα με τις σημερινές ανάγκες, έτσι ώστε να έχουν σύνδεση μεταξύ τους και αλληλοσυμπλήρωση οι κύριες και οι τοπικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις. Από αυτό και μόνο θα προκύψει σημαντική οικονομία στις επιδοτήσεις.

Τα πλοία που θα λαμβάνουν την επιδότηση θα πρέπει να βαθμολογούνται και να αξιολογούνται σύμφωνα με τα προσόντα τους, δηλαδή την ηλικία, την ταχύτητα, και τις προσφερόμενες υπηρεσίες στους επιβάτες.

Επίσης, θα πρέπει να σταματήσει η λογική κατοχύρωσης της άγονης γραμμής στον μειοδότη, αφού αυτό αποκλείει από την επιδοτούμενη δρομολόγηση τα σύγχρονα νεότευκτα, αλλά και μικρής ηλικίας πλοία.

Πρέπει η Πολιτεία να καταλάβει ότι ένα σύγχρονο πλοίο για να δρομολογηθεί στην άγονη γραμμή, π.χ. των Κυκλάδων, έχει ετήσιο λειτουργικό κόστος 6.000.000 ευρώ και όχι το ποσό που έχει ένα πλοίο παλιάς τεχνολογίας και περασμένης ηλικίας.

8.2 ΓΙΩΤΙΝΓΚ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Το γιώτινγκ όπως προαναφέρθηκε, σημειώνει κατακόρυφη άνοδο στη χώρα μας και η προσφορά του στην οικονομία μας είναι τεράστια. Από την άλλη πλευρά, στον τομέα της κρουαζιέρας, υπάρχει ήδη μεγάλο ενδιαφέρον από τις μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας να εγκατασταθούν σε Ελληνικά λιμάνια (άμεσα στον Πειραιά και το Ηράκλειο και στη συνέχεια θα ακολουθήσουν και άλλα εναλλακτικά όπως τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας). Γι' αυτούς λοιπόν τους λόγους πρέπει να αντιμετωπισθούν έγκαιρα και δυναμικά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και οι δύο αυτοί σημαντικοί για την χώρα μας τομείς.

Αυτά που χρειάζονται για να αναπτυχθούν οι παραπάνω κλάδοι είναι :

- Σύγχρονη & αποτελεσματική Δημόσια Διοίκηση που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των επαγγελματιών & στην προώθηση του τουρισμού.
- Θεσμικό πλαίσιο που να αναμορφώνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα ακολουθώντας τις εξελίξεις των καιρών & των διεθνών αγορών.
- Διαφήμιση που να είναι σωστή, πολύπλευρη & συνεχής.
- Έργα υποδομής που να έχουν συνέχεια & με προτεραιότητα εκεί που χρειάζονται.
- Ένταξη επενδύσεων του κλάδου στον αναπτυξιακό νόμο
- Να υπάρχει επενδυτικό κλίμα που να μην απογοητεύει τους επενδυτές .

9. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΗΝ ΒΑΡΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η ελληνική ναυτιλία ήταν και είναι η δύναμη της Ελλάδος και το έχει αποδείξει διαχρονικά. Αυτό το επιβιώνει το γεγονός κατά το οποίο, τα επιτεύγματα της ελληνικής ναυτιλίας το 2004, όπου η ελληνική ναυτιλία, εισέφερε στην χώρα συνάλλαγμα 17 δισ. δολαρίων κάτι που ο ελληνικός τουρισμός, δεν μπόρεσε να καταφέρει.

Οι παράγοντες που στήριξαν και στηρίζουν είναι :

- Οι Έλληνες εφοπλιστές με τα κεφάλαια τους, διατηρούν τα πλοία τους κάτω από την ελληνική πλοιοκτησία με αποτέλεσμα, να εισρέει συνάλλαγμα στην χώρα μας και να εργάζονται οι Έλληνες ναυτικοί.
- Οι ναυτικοί που έχουν αποδείξει διαχρονικά την υποστήριξη που προσέφεραν στην πατρίδα μας, σαν απόδημοι από τις οικογένειες τους, με αποτέλεσμα τα χρήματα που έρχονται σαν συνάλλαγμα να αξιοποιούνται για την συντήρηση των οικογενειών τους και υπάρχει στήριξη της ελληνικής οικονομίας
- Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με τον χειρισμό των θεμάτων που αφορούν την ελληνική ναυτιλία, όχι μόνο μπόρεσε να αξιοποιήσει τους παράγοντες που στηρίζουν, αυτή την μεγάλη δύναμη της Ελλάδος, αλλά και με το να σηκώσει το κεφάλι της, αντέδρασε στην Διεθνή Ναυτιλία, θέτοντας «Βέτο» , σε όφελος των Ελλήνων ναυτικών στην Ε.Ε. . Με την συνέχιση των προσπαθειών της δε, μέσα από νόμους που θα στηρίζουν την Ελληνική Οικονομία (δια της Ελληνικής ναυτιλίας), η Ελλάδα θα συνεχίσει να έχει την πρωτιά , η Ελληνική σημαία να κυματίζει σ' όλα τα ποντοπόρα πλοία κάθε μορφής και είδους, ο Έλληνας ναυτικός, να έχει καλύτερη ναυτική εκπαίδευση , ο μισθός, η ασφάλιση και το

ταμείο ασφάλισης του να είναι ικανοποιητικά, επίσης να μην υπάρχει ανεργία στο επάγγελμα του και στην ναυτικοεπισκευαστική ζώνη κλπ.

9.1 ΑΥΞΗΜΕΝΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ 2007



9.1.1. Άφιξη τουριστών σε λιμάνι του Αιγαίου.

8,2 εκατομμύρια επιβάτες σαλπάρισαν φέτος από τα λιμάνια του Πειραιά, της Ραφήνας και του Λαυρίου με προορισμό τα νησιά του Αιγαίου, την Κρήτη και τον Αργοσαρωνικό. Η κίνηση τη φετινή τουριστική περίοδο ήταν ελαφρά αυξημένη σε σχέση με το 2006. Συγκεκριμένα, από τα λιμάνια του Πειραιά, της Ραφήνας και του Λαυρίου την περίοδο Απριλίου – Αυγούστου πραγματοποιήθηκαν 30.367 δρομολόγια, με τα οποία διακινήθηκαν συνολικά 8.269.127 επιβάτες, 1.019.311 αυτοκίνητα, 223.713 φορτηγά και 269.445 δίκυκλα.

Το αντίστοιχο περσινό διάστημα διακινήθηκαν 8.037.338 επιβάτες, 982.595 ΙΧ αυτοκίνητα, 213.648 φορτηγά και 267.348 δίκυκλα, ενώ είχαν πραγματοποιηθεί συνολικά 26.387 δρομολόγια πλοίων.

Φέτος, μάλιστα, είχαμε μόνο μία βλάβη στο ταχύπλοο Corsica Express Three της Kallisti Ferries, που οδήγησε σε αναβολή προγραμματισμένων δρομολογίων, έναντι επτά αντίστοιχων βλαβών που σημειώθηκαν πέρσι και προκάλεσαν την αναστάτωση του επιβατικού κοινού.

Σε γενικές γραμμές, λοιπόν, η ακτοπλοΐα φέτος λειτούργησε καλύτερα, διότι οι εταιρείες παρουσίασαν σωστό προγραμματισμό και αυξημένα επίπεδα ετοιμότητας. Επιπλέον, οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ παρακολουθούσαν στενά την εκτέλεση δρομολογίων, επιστώντας συνεχώς την προσοχή των υπευθύνων για την ομαλή λειτουργία του ακτοπλοϊκού δικτύου.

Το καλό με τη φετινή χρονιά είναι ότι το τουριστικό κύμα ξεκίνησε να κατακλύζει τα νησιά από τον Απρίλιο, καθώς φέτος οι εορτές του Πάσχα και του Αγίου Πνεύματος ήταν νωρίτερα σε σχέση με πέρσι. Αλλά και στη διάρκεια του Ιουλίου και του Αυγούστου η αύξηση της επιβατικής κίνησης ήταν πολύ μεγαλύτερη. Μόνο τον Αύγουστο φέτος πραγματοποιήθηκαν 6.159 δρομολόγια έναντι 5.606 δρομολογίων το αντίστοιχο διάστημα πέρσι (αύξηση 9,86%). Με τα δρομολόγια αυτά διακινήθηκαν 2.324.109 επιβάτες, έναντι 2.247.923 πέρσι (αύξηση 3,38%), 334.830 ΙΧ αυτοκίνητα έναντι 315.948 το ίδιο διάστημα πέρσι (αύξηση 5,97%) και 34.570 φορτηγά έναντι 33.812 φορτηγών πέρσι (αύξηση 2,24%). Μεγάλη λοιπόν ήταν η κερδοφορία των ακτοπλοϊκών εταιρειών από τις αρχές Απριλίου έως και τα τέλη Αυγούστου.



9.1.2. Αυξημένα κέρδη για το 2007.

ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 2007			
ΜΗΝΙΑΙΟ ΣΥΝΟΛΟ			
	ΑΡ. ΔΡ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ			
Απρίλιος	683	624.108	77.018
Μάιος	1.139	515.943	47.444
Ιούνιος	1.417	682.651	65.699
Ιούλιος	1.836	1.330.632	163.150
Αύγουστος	1.776	1.548.560	233.981
Σύνολο	6.851	4.701.894	587.292
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ			
Απρίλιος	3.163	294.532	25.521
Μάιος	3.275	293.916	20.344
Ιούνιος	3.493	366.064	25.474
Ιούλιος	3.750	463.439	33.067
Αύγουστος	3.440	422.301	31.971
Σύνολο	17.121	1.840.252	136.377
ΡΑΦΗΝΑ			
Απρίλιος	844	161.546	30.373
Μάιος	826	192.198	26.283
Ιούνιος	864	245.511	33.346
Ιούλιος	1.058	378.979	56.972
Αύγουστος	950	388.562	63.207
Σύνολο	4.542	1.366.796	210.181
ΛΑΥΡΙΟ			
Απρίλιος	266	39.559	9.721
Μάιος	296	41.408	9.841
Ιούνιος	389	65.326	14.704
Ιούλιος	455	101.895	23.542
Αύγουστος	447	111.997	27.653
Σύνολο	1.853	360.185	85.461
Γενικό σύνολο	30.367	8.269.127	1.019.311

Πίνακας 2. Η επιβατική κίνηση για το 2007 για τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια της χώρας.

9.2 ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΓΙΩΤΙΝΓΚ



9.2.1. Ιστιοφόρο σκάφος στο Αιγαίο.

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), το προφίλ των τουριστών που επιλέγουν τις υπηρεσίες γιώτινγκ στην Ελλάδα αφορά κυρίως σε αλλοδαπούς τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Πιο συγκεκριμένα, την ίδια στιγμή που ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα παραμονής, οι τουρίστες που έρχονται στην Ελλάδα με σκοπό να κάνουν θαλάσσιο τουρισμό δαπανούν περίπου 120 δολάρια ανά ημέρα παραμονής ανά άτομο.

Η οικονομική ανάπτυξη του κλάδου αλλά και τα οφέλη της Ελλάδας από το γιώτινγκ αναμένονται να ενισχυθούν περαιτέρω στο μέλλον, μέσω μιας σειράς παραγόντων που συνδέονται με την αναβάθμιση της εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό. Συγκεκριμένα τα σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα, σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε πρόσφατα η Icar, αυξάνονται ετησίως με ποσοστό 15%. Η Icar επισημαίνει ότι «με τις ισχύουσες συνθήκες και τάσεις της αγοράς, τα πολυεστερικά σκάφη αναμένεται να παρουσιάσουν ρυθμό εξέλιξης της τάξης του 15% ετησίως ή και υψηλότερο, η αγορά φουσκωτών σκαφών προβλέπεται να εμφανίσει άνοδο περίπου 5%, ενώ στα ίδια επίπεδα ή και λίγο υψηλότερα αναμένεται να κινηθεί η αγορά των ιστιοπλοϊκών».

Στον εκσυγχρονισμό της εικόνας της χώρας προς το διεθνές περιβάλλον, συνέβαλαν καθοριστικά τόσο οι επιτυχημένοι σε κάθε επίπεδο Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας κατά το 2004, όσο και η μετέπειτα ενδυνάμωση της νέας Ελληνικής πραγματικότητας από το προσφάτως ιδρυμένο Υπουργείο Τουρισμού, μέσω μιας έντονης διαφημιστικής προβολής στα ξένα μέσα μαζικής ενημέρωσης με το σλόγκαν: “Wonderful Greece”. Με αυτόν τον τρόπο, αναδείχτηκε και αναδεικνύεται αποτελεσματικότερα το νέο πρόσωπο της Ελλάδας, καθώς και οι προοπτικές ή ευκαιρίες που μπορεί να προσφέρει η χώρα στον ξένο τουρίστα, αλλά και τον επιχειρηματία.

Επισημαίνεται ότι στα ευρύτερα έσοδα που αφορούν στις ναυλώσεις και κατευθύνονται προς την Ελληνική οικονομία, θα πρέπει να συνυπολογισθούν τόσο οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι ναυλωτές (ενοικιαστές των σκαφών αναψυχής) κατά την παραμονή τους στην Ελλάδα (αποτελούν έσοδα των ίδιων των εταιριών του κλάδου), όσο και τα έσοδα που προέρχονται από μια σειρά επαγγελμάτων ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του Ελληνικού γιώτινγκ (όπως για παράδειγμα, έσοδα που συνδέονται με την κατανάλωση καυσίμων, τις υπηρεσίες διασκέδασης ή αναψυχής, κ.λ.π.).

Πάντως, η μεγιστοποίηση όλων αυτών των ωφελειών θα προέλθει κυρίως από τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ίδιων των εταιριών του κλάδου γιώτινγκ στην Ελλάδα. Κατά τα τελευταία χρόνια, οι εταιρίες του κλάδου εντατικοποιούν τις προσπάθειές τους για την ταχύτερη ανανέωση του στόλου τους (πώληση και αγορά νέων μοντέρνων σκαφών κάθε 4-5 χρόνια), καθώς και παροχή ολοκληρωμένου πακέτου υπηρεσιών (διαχείριση ιδιόκτητων ή μισθωμένων μαρίνων ανά την χώρα).

9.3 ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Κατά κύριο λόγο η Ελλάδα πρέπει να ακολουθήσει το παράδειγμα της Ιταλίας και της Ισπανίας που δεν επιβάλλουν περιορισμούς. Έτσι θα μπορέσει να εξασφαλίσει ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς της κρουαζιέρας και να φτάσει σε λίγα χρόνια ακόμα και τα 5 εκατομμύρια τουρίστες.

Αν γίνει αυτό, οι δυνατότητες απασχόλησης θα αυξηθούν τόσο για Έλληνες ναυτικούς, όσο και για μια σειρά επαγγελματιών, για παράδειγμα : οι τροφοδότες πλοίων και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Έτσι ακριβώς έγινε και στην γειτονική μας Ιταλία.

Υπάρχει ήδη όπως προαναφέρθηκε, μεγάλο ενδιαφέρον από τις μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας να εγκατασταθούν σε Ελληνικά λιμάνια (άμεσα στον Πειραιά και το Ηράκλειο και στη συνέχεια θα ακολουθήσουν και άλλα εναλλακτικά όπως τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας). Οι προσεγγίσεις πλοίων λοιπόν θα αυξηθούν στο σύνολο της χώρας γιατί δεν θα υπάρχουν πια μεγάλες αποστάσεις από τα Home Ports. Έτσι τα δρομολόγια των κρουαζιερόπλοιων θα μπορούν να προγραμματίζουν πολύ περισσότερες προσεγγίσεις και σε περισσότερα Ελληνικά λιμάνια.

Αυτομάτως, οι περιοχές που βρίσκονται κοντά στα λιμάνια και μπορούν να λειτουργήσουν σαν κόμβοι, θα ωφεληθούν σημαντικά, όπως και ο τουρισμός, γιατί οι επιβάτες κρουαζιέρας που διακινούνται σε έναν κόμβο αγοράζουν και προγράμματα ξενοδοχειακής παραμονής στην πόλη από τις εταιρίες κρουαζιέρας, παρατείνοντας έτσι τις διακοπές τους και χρησιμοποιώντας πολλαπλές τουριστικές υπηρεσίες.

10. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Ελλάδα είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα, με έντονο νησιώτικο χαρακτήρα, αποτελώντας παράλληλα ένα φαινόμενο μοναδικό για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Μάλιστα ο ναυτιλιακός κλάδος υπήρξε ο πρόδρομος της διεθνοποίησης των υπολοίπων οικονομικών κλάδων της χώρας, ο οποίος παρά τον διεθνή χαρακτήρα του, διατηρεί στενούς δεσμούς με την υπόλοιπη Ελληνική οικονομία.

Η ακτοπλοΐα συγκεκριμένα, μέσω των επιχειρηματικών πρωτοβουλιών των ακτοπλοϊκών εταιριών, κατάφερε τα τελευταία χρόνια να γίνει ακόμα πιο ανταγωνιστική απέναντι στις αεροπορικές μεταφορές προς όφελος του επιβάτη. Αυτό επιτεύχθηκε μέσω των δρομολογήσεων νεότευκτων ταχύπλοων πλοίων μειώνοντας έτσι τους χρόνους πρόσβασης.

Μπορούμε εύκολα λοιπόν να καταλάβουμε γιατί η καρδιά της τουριστικής συγκοινωνίας στην Ελλάδα είναι η ακτοπλοΐα. Άρα από τον έγκαιρο προγραμματισμό των δρομολογίων, από τον τρόπο που λειτουργούν τα λιμάνια μας, από την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, από τις τιμές και από την ταχύτητα εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό ο ελληνικός τουρισμός.

Εδώ πρέπει να πούμε πως ναυτιλία και τουρισμός αποτελούν τους δύο βασικούς μοχλούς ανάπτυξης, ιδιαίτερα για τις παράκτιες περιοχές της χώρας μας και κυρίως για τα ελληνικά νησιά. Η ναυτιλία αποτελεί εργαλείο για τον τουρισμό και ο τουρισμός μπορεί να βοηθήσει στην ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας.

Για αυτούς τους λόγους, η ναυτιλία κατείχε και κατέχει εξέχουσα θέση στον τομέα του Ελληνικού τουρισμού. Ο οποίος αποτελεί μια πραγματικά βαριά βιομηχανία. Ανοίγει δρόμους ανάπτυξης σε δεκάδες χιλιάδες μικρές και μεγάλες επιχειρήσεις γεωγραφικά κατανεμημένες σε ολόκληρη τη χώρα. Είναι ένας από τους πιο σημαντικούς μοχλούς περιφερειακής και τοπικής ανάπτυξης.

Δημιουργεί θέσεις εργασίας και δίνει ζωή και πλούτο, σε απομακρυσμένες περιοχές, σε νησιά και ορεινές ζώνες της πατρίδας μας, που υστερούν σε άλλες παραγωγικές δυνατότητες. Απασχολεί το 16,5 % του ενεργού εργατικού δυναμικού και μπορεί (όπως επισημαίνουν έγκυρες μελέτες) να δημιουργήσει μέχρι το 2010, επιπλέον 150.000 θέσεις εργασίας και να απορροφήσει, ύστερα από κατάλληλη μετεκπαίδευση και επιμόρφωση, το ένα τρίτο της σημερινής ανεργίας.

Κατέχει νευραλγική θέση στην αναπτυξιακή διαδικασία, καθώς αποτελεί πεδίο σύνδεσης του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα, με τον τομέα των υπηρεσιών. Αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 15% του ΑΕΠ. Είναι τομέας εξωστρέφειας της οικονομίας μας και πολύτιμη πηγή συναλλάγματος. Είναι, μαζί με τη ναυτιλία, ένα από τα πιο μεγάλα παραδοσιακά συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας.



10.1 Η Ελληνική σημαία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

I. ΜΕΓΑΛΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- Ο «ΒΡΕΤΑΝΙΚΟΣ»



I.1 Ο «ΒΡΕΤΑΝΙΚΟΣ»

Ο «Βρετανικός», το μεγαλύτερο υπερωκεάνιο παγκοσμίως, ο αδερφός του «Τιτανικού», βυθίστηκε 21 Νοεμβρίου 1916, ημέρα Τρίτη, ακριβώς έξω από το λιμάνι της Κέας. Τότε χρησιμοποιείτο ως πλωτό νοσοκομείο σε εκστρατεία, κατά τη διάρκεια του Α Παγκοσμίου Πολέμου. Στην πραγματικότητα δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ ως υπερωκεάνιο γραμμής.

Η βύθισή του ήταν αποτέλεσμα μιας έκρηξης που δεν διαπιστώθηκε μέχρι σήμερα από τι προήλθε. Πιθανώς τορπιλίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο. Τότε χάθηκαν πολλές εκατοντάδες άτομα.

Βραχυκύκλωμα και μπόϊκοτάζ ίσως να προκάλεσαν τη μυστηριώδη έκρηξη στα σπλάχνα του Βρετανικού, του θηριώδους νοσοκομειακού πλοίου που βυθίστηκε το 1916 ανοιχτά της Κέας. Αυτές οι δύο εκδοχές μαζί με τις ισχύουσες, νάρκη ή τορπίλη, κρύβουν το μυστικό που έχει να κάνει με την ιστορία του Α' Παγκοσμίου πολέμου.

Ήδη η διεθνής αποστολή με τους 4 Έλληνες που καταδύθηκε στα 120 μέτρα φωτογράφησε και βιντεοσκόπησε το αβύθιστο για την εποχή πλοίο και όλα δείχνουν ότι αυτό το υλικό θα λύσει το μυστήριο. «Φέραμε στην επιφάνεια κομμάτια μετάλλου από το κουφάρι του πλοίου. Έτσι θα διαπιστωθεί αν οι κατασκευαστές του είχαν διαπράξει το ίδιο λάθος με τον Τιτανικό, όπου το ποσοστό άνθρακα στο χάλυβα ήταν τόσο μεγάλο ώστε το σκληρό μέταλλο δεν άντεξε τη σύγκρουση με το παγόβουνο και σκίστηκε» εξήγησε ο Αλέξανδρος Σωτηρίου.

Ο Κυριάκος Καβαλάρης, υπεύθυνος για το εγχείρημα αυτό, τόνισε ότι έπρεπε να ελεγχθούν οι ενδιάμεσες στεγανές πόρτες των χωρισμάτων για να μάθουν αν οι πόρτες ήταν κλειστές ή ανοιχτές.

«Η αποστολή στέφθηκε με απόλυτη επιτυχία, αφού οι κυριότεροι στόχοι μας εκπληρώθηκαν. Έχουμε κάνει λεπτομερέστατη καταγραφή του σημείου της έκρηξης με video και φωτογραφίες. Το υλικό του Project Britannic μελετάται από ειδικούς και τα αποτελέσματα της μελέτης θα ανακοινωθούν σύντομα. Κατορθώσαμε κάτι που δεν έχει ποτέ άλλοτε πραγματοποιηθεί διεισδύοντας βαθιά στο χώρο της έκρηξης και αποτυπώνοντας εικόνες από το εσωτερικό της. Η δειγματοληψία μετάλλου τελικά δεν πραγματοποιήθηκε, αφού η άδεια για την κατάδυση στο ναυάγιο δε μας το επέτρεπε. Υπάρχουν αρκετές πληροφορίες, τόσο για το ναυάγιο όσο και για την ευρύτερη περιοχή του, που θα ανακοινωθούν στο μέλλον αφού συμπληρωθεί η μελέτη τους από τους επιστήμονες», συμπληρώνει ο Μάνθος Σωτηρίου. Το Project Britannic 1997 ανήκει στο παρελθόν και η παγκόσμια κοινή γνώμη περιμένει τα νέα στοιχεία για τη βύθιση του Βρετανικού.



1.2 Επιβάτες στον «Βρετανικό».

Το ναυάγιο του Βρετανικού αποτελεί σημαντικό δείγμα των κατασκευαστικών ικανοτήτων του ανθρώπου στη «Χρυσή Εποχή». Η τεχνολογία κατάδυσης μικτών αερίων κάνει το βάθος των 120μ. προσβάσιμο σε εκείνους που έχουν λάβει την κατάλληλη εκπαίδευση και διαθέτουν τον σχετικό εξοπλισμό. Ακόμη και αν επιλυθούν τα μυστήρια του Βρετανικού, το ναυάγιο συνεχίζει να έχει σημαντικό ενδιαφέρον.

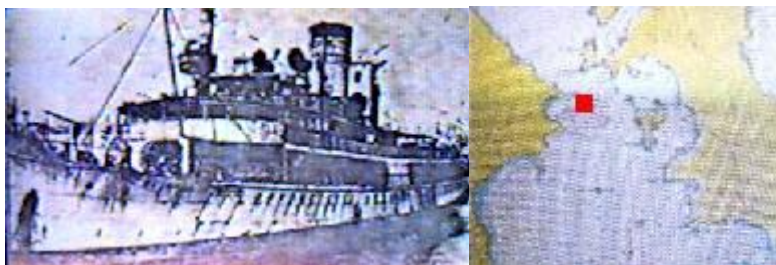
Η ομάδα του Project Britannic 1997 θα επανέλθει στο χώρο της ΚΕΑΣ σύντομα για να συνεχίσει την εξερεύνηση του Βρετανικού και να διαλευκάνει ένα προς ένα, κάθε μυστήριο που σκιάζει τη λαμπρή ιστορία του πλοίου.

Ο Τιτανικός είχε χαρακτηριστεί ως το «μεγαλύτερο κινούμενο αντικείμενο που έχει κατασκευάσει ποτέ ο άνθρωπος». Ο Βρετανικός είναι 10% μεγαλύτερος και βρίσκεται βυθισμένος στην Ελλάδα, στο στενό της Κέας..



1.3. Η ομάδα εξερεύνησης του «Βρετανικού».

- ΤΟ «ΧΕΙΜΑΡΡΑ»



1.4. Το «Χειμάρρα» και το σημείο του ναυαγίου του.

Το πιο πολύνεκρο, μετά το 1940, ναυάγιο στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο έγινε στις 20-1-1947.

Είναι το ναυάγιο του ατμόπλοιου «ΧΕΙΜΑΡΡΑ» που έγινε ξημερώματα της μέρας αυτής στον Ευβοϊκό κόλπο, κοντά στη νησίδα «Γάιδαρος». Είναι από τα λιγότερο γνωστά, δεδομένου ότι έγινε κατά την περίοδο του εμφυλίου.

Από τους 612 επιβάτες του πνίγηκαν 391 και διασώθηκαν 221. Ανάμεσα στους διασωθέντες και ο διατελέσας δήμαρχος Θεσσαλονίκης κ. Ντίνος Κοσμόπουλος.

Ανάμεσα στους πνιγέντες ο φωτορεπόρτερ της Νίκης του 40, Ακερμανίδης, ο διατελέσας Δήμαρχος Πόρου Δημήτριος Αριστ. Σαμπάνης, μέλη της φρουράς του τότε διαδόχου, πολιτικοί εξόριστοι και άλλοι.

Μέχρι σήμερα δεν έχει διευκρινιστεί αν το πλοίο προσέκρουσε σε μαγνητική θαλάσσια νάρκη, αν έγινε καμποτάζ, ή αν λόγω της ομίχλης που επικρατούσε, έπεσε στα βράχια.

Το πλοίο προερχόταν από τις γερμανικές επανορθώσεις προς την Ελλάδα, και το εκμεταλλευόταν το Ελληνικό Δημόσιο.

Για την απώλεια του πλοίου το Ελληνικό Δημόσιο εισέπραξε 70.000 λίρες Αγγλίας από την Ασφάλεια.

Στη δίκη που έγινε ο β' πλοίαρχος Μπέρτολς τιμωρήθηκε με φυλάκιση είκοσι μηνών και ο α' πλοίαρχος Μπελέσης με φυλάκιση 15 μηνών με αναστολή.

Ο τότε Ποριώτης Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Θεόδωρος Κιζάνης τους τιμώρησε με στέρηση του διπλώματος, 9 μήνες τον πλοίαρχο και έξι μήνες τον ύπαρχο. Μικρότερες ποινές επέβαλε σε μηχανικούς.

- ΤΟ «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ»



Χάρτης 2. Το σημείο που ναυάγησε το «Ηράκλειον».

Στις 8/12/1966 μία από τις μεγαλύτερες τραγωδίες των μεταπολεμικών ετών που είδαν οι ελληνικές θάλασσες εκτυλίχτηκε στα ανοιχτά του Αιγαίου, κοντά στη βραχονησίδα Φαλκονέρα, για να βυθίσει στην οδύνη τα Χανιά, αλλά και όλη την Ελλάδα, που θρήνησαν το χαμό των εκατοντάδων ανθρώπων.

Διακόσιοι σαράντα επτά άνθρωποι χάθηκαν στην παγωμένη θάλασσα, ενώ μόλις 47 ανασύρθηκαν ζωντανοί.

Ανάμεσα σ αυτούς που χάθηκαν και η φοιτήτρια Άλκηστις Αγοραστάκη, που έσωσε πολλούς, αλλά η ίδια, τελικά, πνίγηκε.

Το πλοίο του Τυπάλδου «Ηράκλειον» απέπλευσε στις 7,20 μ.μ. της 8ης Δεκεμβρίου 1966 από το λιμάνι της Σούδας με προορισμό τον Πειραιά.

Στη βραχονησίδα Φαλκονέρα, στο μέσο περίπου της διαδρομής από τη Σούδα προς τον Πειραιά, στα όρια του Κρητικού με το Μυρτώο Πέλαγος, η σφοδρή θαλασσοταραχή αρχίζει να προμηνύει την καταστροφή. Το "Ηράκλειο" κλυδωνίζεται πλέον επικίνδυνα. Ένα μεγάλο φορτηγό ψυγείο προσκρούει με δύναμη στα πλαϊνά του πλοίου, καθώς έχει τοποθετηθεί εγκάρσια στο γκαράζ, και χωρίς - όπως κατέθεσαν εκ των υστέρων και μέλη του πληρώματος - να έχουν ληφθεί όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα για την ασφαλή πρόσδεσή του.

Στις 2 τα ξημερώματα το φορτηγό ψυγείο από τους κλυδωνισμούς σπάει σαν καταπέλτης τη δεξιά από τις δύο πόρτες οχημάτων του πλοίου, προκαλώντας ρήγμα 17 τ.μ. Η εισροή των υδάτων είναι συνεχής. Τα λεπτά κυλούσαν και οι μανούβρες του καπετάνιου δεν έφερναν αποτέλεσμα - σύμφωνα πάντα με τις καταθέσεις όσων μελών του πληρώματος διασώθηκαν - κι έτσι το πλοίο οδηγήθηκε γρηγορότερα στη βύθιση. Τέσσερα σήματα κινδύνου από τον ασυρματιστή του πλοίου έφτασαν στον παράκτιο σταθμό της Βάρης...

- ΤΟ « ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ»

(1983)Το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Χρυσή Αυγή» του Αυγουστή Πολέμη, βυθίζεται προκαλώντας τον θάνατο 28 ανθρώπων. Η ΔΑΝ ζήτησε την απόδοση ευθυνών στον πλοίαρχο, τον Α' μηχανικό, την πλοιοκτήτρια εταιρεία, έναν άνδρα του Λιμενικού Σώματος και την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων.

- (1991)- Το επιβατηγό - τουριστικό «Πήγασος» καίγεται στη Βενετία, χωρίς ευτυχώς να υπάρξουν θύματα. Σύμφωνα με τη ΔΑΝ τα αίτια του δυστυχήματος παραμένουν ανεξακρίβωτα.
- (1991)- Το Ελληνικό επιβατηγό - τουριστικό «Ωκεανός» βυθίζεται στο ακρωτήριο της Καλής ελπίδος -Ν.Αφρική. Η ΔΑΝ ζήτησε την απόδοση ευθυνών για αμέλεια στον πλοίαρχο, τον υποπλοίαρχο, τους Α' και Β' μηχανικούς. Άγνωστη παραμένει η εξέλιξη της υπόθεσης.
- (1995)- Το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Θεόφιλος» προσκρούει στην προβλήτα του λιμανιού της Χίου κατά τη διάρκεια των χειρισμών πρόσδεσης. Η ΔΑΝ ζητεί απόδοση ευθυνών για αμέλεια του πλοίαρχου και του Α' μηχανικού.



1.5. Η πρόσκρουση του «Θεόφιλος».

- (1996)- Το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Ποσειδών Εξπρές» προσκρούει σε ύφαλο έξω από το λιμάνι της Πάρου. Ύστερα από εισροή υδάτων το πλοίο βυθίζεται. Η ΔΑΝ ζητεί απόδοση ευθυνών στον πλοίαρχο του πλοίου και στον πλοίαρχο του «Ναϊάς», θεωρώντας πως ήταν συνυπεύθυνος για την πρόσκρουση, καθώς και στον Α' μηχανικό και τους νηογνώμονες που παρακολουθούσαν τον πλοίο. Άγνωστο ποιοι τιμωρήθηκαν τελικά.

- (1996)- Το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Πήγασος» προσκρούει στη βραχονησίδα Πάτροκλος στον Σαρωνικό. Η ΔΑΝ ζητεί την απόδοση ευθυνών για αμέλεια του πλοιάρχου, του υποπλοιάρχου.
- (1999)- Τα αμπάρια του «Σούπερφαστ Φέρις III» πιάνουν φωτιά, με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 14 Κούρδοι λαθρομετανάστες. Η υπόθεση εκκρεμεί.
- ΤΟ «ΣΑΜΙΝΑ»



1.6 Οι βραχονησίδες που προσέκρουσε το «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ».

26 Σεπτεμβρίου 2000, γίνεται το ναυάγιο του επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου "Εξπρές Σάμινα" στην Πάρο, στη θαλάσσια περιοχή πόρτες, στο οποίο έχασαν τη ζωή τους 80 επιβάτες και μέλη του πληρώματός του. Η δίκη άρχισε 27/5/05.

Σύμφωνα με συζήτηση της υπόθεσης στο Α' τμήμα του Αρείου Πάγου, έξι αρεοπαγίτες αποφάνθηκαν ότι το Εφετείο Αθηνών που επιδίκασε αποζημιώσεις από 35.000 μέχρι 60.000 ευρώ σε κάθε ναυαγό που διασώθηκε, δεν παραβίασε

την συνταγματικά κατοχυρωμένη αρχή της αναλογικότητας και επομένως πρέπει να απορριφθούν οι αναιρέσεις που έχει υποβάλει η πλοιοκτήτρια εταιρία, με αίτημα να περιοριστεί το ύψος των αποζημιώσεων σε 10.000 ευρώ για κάθε ναυαγό και να μειωθεί ανάλογα το ποσό της χρηματικής ικανοποίησης για τους συγγενείς των θυμάτων.

Σύμφωνα με τις εισηγήσεις, το Εφετείο για τον προσδιορισμό του ύψους των αποζημιώσεων έλαβε υπόψη την ψυχική οδύνη που υπέστησαν οι ναυαγοί και τον κλονισμό της υγείας τους και κινήθηκε εντός των ορίων του Συντάγματος. Επίσης, κατά την άποψη των αρεοπαγιτών, δεν ευσταθούν οι ισχυρισμοί της ναυτιλιακής εταιρίας ότι ήταν ανεπαρκείς οι αιτιολογίες σχετικά με την ευθύνη της για την ανεπάρκεια των προσόντων του πληρώματος, την περιορισμένη λειτουργία της ηλεκτρογεννήτριας, καθώς και για το ότι δεν έκλεισαν οι υδατοδεξαμενές μετά την πρόσκρουση του πλοίου στη βραχονησίδα Πόρτες.

Με τις ίδιες εισηγήσεις ζητήθηκε να απορριφθούν και οι αναιρέσεις που έχουν υποβληθεί από συγγενείς των θυμάτων, οι οποίοι διεκδικούν μεγαλύτερες αποζημιώσεις για καταστροφή και απώλεια αποσκευών.



1.7 Το βυθισμένο πια «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ».

- ΤΟ «SEA DIAMOND»



1.8. Η πρόσκρουση στην Σαντορίνη.

Μνήμες «Εξπρές Σάμινα» αναβίωσε η πρόσκρουση του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» στις 12/4/2007 σε χαρτογραφημένο ύφαλο πλησίον του λιμένα της Σαντορίνης, με αποτέλεσμα να βυθιστεί αρκετές ώρες αργότερα και να αγνοηθεί, επισήμως, η τύχη δύο ατόμων· του 45χρονου Γάλλου Ζαν Κριστόφ Αλέν και της 16χρονης κόρης του Ναάντ. Ωστόσο, ανεπίσημα, εκφράστηκαν φόβοι ότι μπορεί να υπήρχαν και άλλοι αγνοούμενοι, μεταξύ των μελών του πληρώματος.

Το κρουαζιερόπλοιο «Sea Diamond», κατασκευής του 1986, βυθίστηκε στις 6 χ το πρωί, 14 ώρες μετά την έναρξη της επιχείρησης εγκατάλειψής του, σε βάθος 50 μέτρων. Αμέσως γύρω από το βυθισμένο σκάφος τοποθετήθηκαν πλωτά φράγματα προκειμένου να αντιμετωπιστεί ενδεχόμενη ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοειδή, ενώ εντός της ημέρας επρόκειτο να φτάσουν στη Σαντορίνη ειδικοί για να ξεκινήσουν τις προσπάθειες απάντλησης των καυσίμων του σκάφους.

Πληροφορίες ανέφεραν ότι λίγη ώρα πριν βυθιστεί το κρουαζιερόπλοιο βατραχάνθρωποι του Λιμενικού Σώματος έσπασαν ορισμένα φινιστρίνια του πλοίου, εισήλθαν στο εσωτερικό του και ερεύνησαν για τον εντοπισμό τυχόν αγνοουμένων ατόμων, χωρίς όμως αποτέλεσμα.

Οι πρώτοι 346 από τους 1.170 διασωθέντες επιβάτες του κρουαζιερόπλοιου έφθασαν στον Πειραιά με το πλοίο «Εϊτζιάν 2», ενώ άλλοι 1.100 επιβάτες επιβιβάσθηκαν στο κρουαζιερόπλοιο «Perla» της ίδιας εταιρείας . Άλλοι 70 επιβάτες, λόγω του σοκ που υπέστησαν αρνήθηκαν να φύγουν με πλοίο.

Παρά το γεγονός ότι εκτιμήθηκε, αρχικώς, πως η επιχείρηση ολοκληρώθηκε με επιτυχία καθώς μεταφέρθηκαν ασφαλείς στη στεριά οι επιβάτες του σκάφους, μια πιο ψύχραιμη εξέταση του συμβάντος αναδεικνύει πέντε σημαντικά ερωτήματα:

- Γιατί το κρουαζιερόπλοιο έπλεε τόσο κοντά στην ακτή του νησιού;
- Γιατί το πλοίο προσέκρουσε σε χαρτογραφημένο ύφαλο; Μήπως κάποιои στη γέφυρα δεν έδωσαν τη δέουσα προσοχή, όπως όφειλαν;
- Πότε ενημερώθηκε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας; Γιατί υπήρξε καθυστέρηση σαράντα λεπτών;
- Γιατί ένα σύγχρονο σκάφος βυθίστηκε τόσο γρήγορα και υπό καλές καιρικές συνθήκες;
- Γιατί δεν έγινε σωστός συντονισμός και δεν συγκεντρώθηκαν οι διασωθέντες επιβάτες σε ένα χώρο ώστε να γίνει η καταγραφή τους;

Το κρουαζιερόπλοιο είχε ξεκινήσει στις 9 Μαρτίου κρουαζιέρες στο Αιγαίο με προορισμούς Μύκονο, Ρόδο, Πάτμο, Έφεσο, Ηράκλειο και Σαντορίνη. Το κρουαζιερόπλοιο έχει μήκος 143 μ., διαθέτει δέκα καταστρώματα, 570 καμπίνες μέγιστης χωρητικότητας 1.355 επιβατών, νοσοκομείο, ντίσκο, κ.λπ. Η εκδρομή περιλάμβανε επίσκεψη στα Φηρά και την Οία, περίπλου του νησιού και επίσκεψη στην Καλντέρα. Ναυπηγήθηκε το 1986 με το όνομα Birka Princess για τις φινλανδικές Birka Lines. Υπέστη εκτεταμένη ανακατασκευή το 1999, με την προσθήκη καταστρώματος και την αφαίρεση του μικρού γκαράζ που υπήρχε. Επωλήθη στις Louis Hellenic Cruises το 2006.

II. ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΟΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟ

Ο πανέμορφος Σαρωνικός, τα νησιά του, οι παραλίες του, η θάλασσά του, είναι που γοητεύουν όλους όσους τον επισκέπτονται με τα διάφορα πλοία. Είναι πολλές οι χαρές που προσφέρει αυτός ο τόσο γραφικός κόλπος.

Όμως η θάλασσα, το υγρό στοιχείο, υπόκειται κι αυτό σε κάποιες αναταράξεις, στους νόμους της φύσης – όταν αγριεύει ο καιρός -, η στην παρανοϊκότητα ορισμένων ανθρώπων, κι ακόμη υφίσταται τα αποτελέσματα του ανθρώπινου λάθους.

Έτσι στο διάβα της ναυτικής ιστορίας έχει να παρουσιάσει , εκτός από χαρές, και ναυτικές τραγωδίες. Πολλοί άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στα νερά του Σαρωνικού. Και δεν αναφέρομαι για τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας το 480 π.Χ., ή τη σύγκρουση Μιαούλη - Καποδίστρια το 1831 στον Πόρο, όταν ο πρώτος ανατίναξε τα πλοία κι έχασαν τη ζωή τους πολλά άτομα. Μιλώ για γεγονότα της τελευταίας εκατονταετίας:

- Στις 11 Μαρτίου 1923, ναυάγησε – εξ αιτίας σφοδρότατης θαλασσοταραχής - έξω από την Ψυτάλλεια το επίτακτο ρυμουλκό ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ζ, και πνίγηκαν 287 άνδρες του ΠΝ , μεταξύ των οποίων και 30 Ποριώτες που υπηρετούσαν στο Πολεμικό Ναυτικό. Τότε ο Σύνδεσμος των εν Αθήναις και Πειραιεί Τροιζηνίων διέθεσε για τις οικογένειές τους 1.000 δραχμές-τότε ήταν αξιόλογο ποσό. Από το ναυάγιο είχε διασωθεί ο αείμνηστος

Ποριώτης Σταύρος Ρίτσος, μετέπειτα επιστάτης του Γυμνασίου Πόρου. Ο ένας του γιος είναι στην Αμερική.

- Στις 16-6-1927, έξω από το λιμάνι του Πειραιά βυθίστηκε λόγω σύγκρουσης το ατμόπλοιο ΠΑΤΡΙΣ και πνίγηκαν 10 άτομα .
- Στις 12 Μαρτίου 1928 βυθίστηκε στο Σαρωνικό το τορπιλοβόλο ΠΑΝΟΡΜΟΣ με πολλούς νεκρούς.
- Στις 28-7-1929 έγινε σύγκρουση δύο ατμοπλοίων και πνίγηκαν 7 άτομα.
- Στις 12 Φεβρουαρίου 1944 το γερμανικό φορτηγό «ORIA», μεταφέροντας 4.046 αιχμάλωτους Ιταλούς στρατιώτες, λόγω σφοδρής καταιγίδας, προσέκρουσε στα βράχια στο νησί του Πατρόκλου (Γαϊδουρονήσι), και βυθίστηκε. Από τους 4.046 Ιταλούς σώθηκαν μόλις 21. Πνίγηκαν 4.025 Ιταλοί, μαζί με 44 Γερμανούς στρατιώτες και 5 μέλη του πληρώματος. Σύνολο θυμάτων 4.074. Λέγεται και ότι το βύθισε το υποβρύχιο "ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ".
- Όπως αφηγήθηκε στις 25 Απριλίου 1997 ο 76χρονος Νίκος Γεωργόπουλος ανθυπασπιστής εν αποστρατεία, ένας από τους μαχητές στους οποίους στηρίχθηκαν η Ελλάδα και η αντίσταση ενάντια στα στρατεύματα των Γερμανών φασιστών , τον Οκτώβριο του 1943 πήγε με το ναρκαλιευτικό «ΚΑΣΟΣ» στην περιοχή του Πόρου. Ήταν πυράρχης και οπλονόμος, και κάνανε ναρκαλιεία.

Μαζέψανε 44 νάρκες. Τότε βυθίστηκαν πέντε εγγλέζικα πλοία. Κοντά στις Λεούσες Αίγινας έπεσε και το «ΚΑΣΟΣ» σε νάρκη και βούλιαξε. Ο Νίκος Γεωργόπουλος ήταν αρχικά πλήρωμα στο «Έλλη» όταν αυτό τορπιλίστηκε έξω από την Τήνο. Έζησε για να δει και τη συνέχεια. Μετατέθηκε στο «Βασίλισσα Όλγα». Έξι μήνες μετά το είδε και αυτό να βυθίζεται έξω από τη Λέρο. Ξαναμετατέθηκε στο «Κάσος», που κι αυτό βυθίστηκε μέσα στο Σαρωνικό στις 15-10-1944. Τότε βυθίστηκε και το ναρκαλιευτικό ΚΩΣ.

- 16-11-1972 Εμβολίζεται και βυθίζεται το οχ. του ΠΝ «Μέρλιν», στο Φάληρο, από το δεξαμενόπλοιο "Παγκόσμιος ήρωας". Πνίγονται 44 άτομα, μεταξύ των οποίων και ο Ποριώτης υπαξιωματικός Αναστάσιος Φράγκος.
- 11-7-88, ανοιχτά της Αίγινας, γίνεται τρομοκρατική ενέργεια στο κρουαζιερόπλοιο «Σίτυ οφ Πόρος» με 9 νεκρούς και 75 τραυματίες.
- 24-10-88, γίνεται εμβολισμός του κρουαζιερόπλοιου «Γιούπιτερ» από Ιταλικό φορτηγό , έξω από το λιμάνι του Πειραιά, με 3 νεκρούς και 72 τραυματίες.
- Καλοκαίρι του 2000 ανοιχτά της Αίγινας καίγεται ολόκληρο ένα ιπτάμενο «Δελφίνι» , αλλά ευτυχώς οι επιβάτες σώζονται .

- 19-11-04 Ένας ναυτικός έχασε τη ζωή του κατά τη βύθιση του φορτηγού πλοίου «ΑΒΑΝΤΙΣ 3», η οποία συνέβη στις 4 τα ξημερώματα της 19/11/04, μετά από πρόσκρουσή του νησίδα Δωρούσα, κοντά στο Αγκίστρι, σε απόσταση 100 μέτρων από την ακτή. Ο άτυχος ναυτικός, το πτώμα του οποίου εκβράστηκε στο Αγκίστρι, ήταν ο Βασίλης Κορωνιός, 35 ετών, βοηθός μάγειρος, πατέρας 2 παιδιών, ο οποίος είχε πάει στο πλοίο για να αντικαταστήσει τον κανονικό μάγειρα που είχε άδεια. Φαίνεται πως την ώρα εκείνη ο βοηθός μάγειρος κοιμόταν, ή χτύπησε και δεν μπόρεσε να επιβιβαστεί στη σωσίβια λέμβο μαζί με τον πλοίαρχο Σπύρο Μπίμπο και τα υπόλοιπα 10 μέλη του πληρώματος, μεταξύ των οποίων και μία γυναίκα, και δύο αλλοδαποί. Μερικά από τα μέλη του πληρώματος υπέστησαν μικροτραυματισμούς, αλλά όλα μεταφέρθηκαν στο Κέντρο Υγείας Αίγινας, για προληπτικούς λόγους.

ΙΙΙ. ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΟΝ ΠΑΤΡΑΪΚΟ

Επιστήμονες από το Τμήμα Γεωλογίας του Πανεπιστημίου Πατρών έκαναν «κόσκινο» τον πυθμένα του Πατραϊκού Κόλπου, τον σάρωσαν σχεδόν στο σύνολό του για μια δεκαετία, στο πλαίσιο χαρτογράφησης του. «Έφτασαν» έως και σε βάθη εκατοντάδων μέτρων, εντόπισαν 14 ναυάγια, με το πιο παλιό από αυτά να χρονολογείται μεταξύ 1905-1910. Στην συνέχεια παρουσιάζονται έξι από τα πιο γνωστά ναυάγια με μεγάλο καταδυτικό ενδιαφέρον.

- ΤΟ «ΔΑΡΜΑΣ»



ΙΙΙ.1. Πηγή : Χ.Ντούνης, «Ναυάγια στις Ελληνικές θάλασσες».

Το Δάρμας, ήταν ένα φορτηγό ατμόπλοιο που ναυπηγήθηκε το 1883 στα ναυπηγεία Palmers and Company στο Newcastle. Το πλοίο στις 14/4/1941 εκφόρτωσε 2.000 τόνους στο λιμάνι της Πάτρας. Εξ' αιτίας των βομβαρδισμών της Γερμανικής αεροπορίας το πλοίο έλαβε εντολή από το λιμεναρχείο να βγει εκτός λιμένος και αγκυροβόλησε στη θέση «Μποζαΐτικα» Πατρών. Στις 21/4/1942 βομβαρδίστηκε από σμήνος γερμανικών αεροπλάνων και βυθίστηκε στη θέση αυτή.

Το ναυάγιο βρίσκεται βυθισμένο σε όρθια θέση σε βάθος 35 περίπου μέτρα. Ο πυθμένας βρίσκεται περίπου στα 39 μέτρα. Το πλάτος του όμως είναι δυσανάλογα μικρό σε σχέση με το μήκος του. Ελάχιστα πράγματα έχουν μείνει πάνω στο ναυάγιο απομεινάρια της υπερκατασκευής και του φουγάρου. Το τεράστιο τιμόνι όμως υπάρχει ακόμα. Το αμπάρι δεν είναι ανοιχτό όπως στα περισσότερα ναυάγια της εποχής αυτής και μόνο τρεις εισοδοι επιτρέπουν την είσοδο σε αυτό. Η ορατότητα είναι πολύ κακή και η λάσπη που έχει καλύψει το πλοίο δημιουργεί εύκολα ίζημα.



III.2. Μια από τις τρεις εισόδους στο μετά την υπερκατασκευή και προς την πρόμνη αμπάρι.

- ΤΟ «ΝΕΣΤΟΣ»



III.3. Πηγή : Χ.Ντούνης , «Τα ναυάγια στις Ελληνικές θάλασσες».

Το ναυάγιο του ναρκαλιευτικού «ΝΕΣΤΟΣ» είναι το πιο γνωστό ναυάγιο στους δύτες της Πάτρας και του Αιγίου λόγω της εύκολης πρόσβασης σε αυτό από την ακτή.

Το πλοίο είναι ένα από τα 4 ναρκαλιευτικά που αγόρασε ο Μεταξάς με σκοπό την ανασυγκρότηση του στόλου. Τα υπόλοιπα 3 ήταν τα : «ΑΞΙΟΣ», «ΑΛΙΑΚΜΟΝΑΣ», και «ΣΤΡΥΜΟΝΑΣ», όλα εκτοπίσματος 500 τόνων, ενώ ανέπτυσαν ταχύτητα 9 κόμβων.

Στις 23/4/41 το «ΝΕΣΤΟΣ» υπέστη αεροπορική επιδρομή από σμήνος Γερμανικών αεροπλάνων ενώ μετέφερε προμήθειες και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη στο δοκιμαζόμενο λαό της Αχαΐας. Ο πλοίαρχος έφερε το πλοίο στα αβαθή για να γίνει η εκφόρτωση καθώς περίμενε νέα επιδρομή. Κατά τη βιαστική εκφόρτωση έπεσαν και κάποιες χειροβομβίδες από τις περίπου 10 που έχουν βρεθεί στα 2 μέτρα βάθος από τους αυτοδύτες που καταδύονται εκεί.

Τελικά τα Στούκας βύθισαν το «ΝΕΣΤΟΣ» το οποίο όμως δεν καλύφθηκε από τη θάλασσα λόγω του μικρού βάθους στο οποίο βρισκόταν. Παρέμεινε στη θέση αυτή για πολλά χρόνια δεμένο με συρματόσκοινα μέχρι που αποφασίστηκε στις 29/7/1959 η ανέλκυσή του και η μεταφορά του σε διαλυτήριο πλοίων. Κάποιο λάθος κατά την αποκόλλησή του προκάλεσε την ολική βύθιση του πλοίου ενώ παρέσυρε στο βυθό και τον πλωτό γερανό «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» που συμμετείχε στην επιχείρηση ανέλκυσης.



III.4. Η πρόμνη του «ΝΕΣΤΟΣ» διακρίνεται ότι έχει απομείνει από τον μηχανισμό περισυλλογής των ναρκών.

- ΤΟ «ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ»

Το «ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» στις 24/4/1941 χτυπήθηκε από τα Γερμανικά αεροπλάνα και προσαράχθηκε στην ακτή Αραχωβίτικων. Στην συνέχεια, στη θέση αυτή, βομβαρδίστηκε πάλι με εμπρηστικές βόμβες και βυθίστηκε σε ρηγά νερά.



III.5. Το «ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» με θέα την γέφυρα.

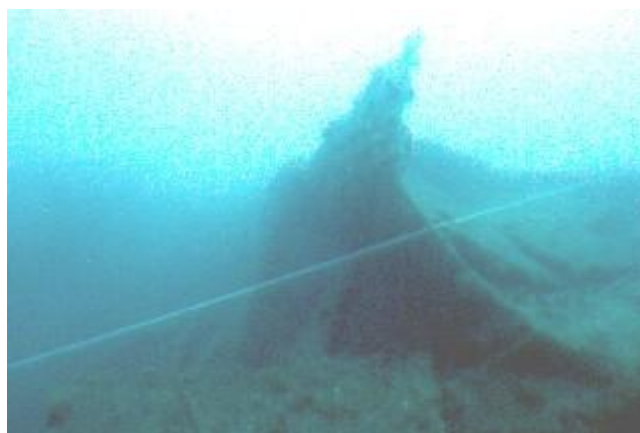
- Η ΦΟΡΤΗΓΙΔΑ ΣΤΑ ΑΡΑΧΩΒΙΤΙΚΑ ΠΑΤΡΩΝ

Το ναυάγιο αυτό δεν είναι άλλο από μια φορτηγίδα μήκους 35 περίπου μέτρων ανοιχτά της περιοχής Αραχωβίτικα Πατρών. Βρίσκεται βυθισμένη όρθια στο λασπώδη βυθό σε βάθος 26 μέτρων. Η ορατότητα στο σημείο είναι συνήθως κακή αλλά το μικρό βάθος προσφέρεται για μια μικρή, εύκολη κατάδυση.



III.6. Ένα από τα αμπάρια του πλοίου.

Το πλοίο βυθίστηκε κατά τους βομβαρδισμούς της Γερμανικής αεροπορίας κατά όλων των επιπλεόντων στόχων τον Απρίλιο του 1941. Η φορτηγίδα έχει 3 αμπάρια, πρέπει να ήταν χωρητικότητας 300 περίπου τόνων, δεν έχει μηχανή και φυσικά προπέλα. Στην πρύμνη έχει ένα τεράστιο πηδάλιο σαν τροχό και πάνω είναι πιασμένο ένα δίχτυ. Στο πρώτο αμπάρι από την πρύμνη και αριστερά όπως βλέπουμε από την ακτή υπάρχει σημείο καταστροφής. Οι λαμαρίνες είναι λυγισμένες προς τα μέσα και η οπή που έχει δημιουργηθεί φθάνει κάτω από την ίσαλο γραμμή του πλοίου. Είναι λοιπόν φανερό ότι στο σημείο αυτό, βόμβα έπληξε τη φορτηγίδα.



III.7. Το σημείο που η βόμβα έπληξε το πλοίο.

- ΤΟ «MARS»



III.8. Το «MARS».

Το ναυάγιο αυτό είναι στους περισσότερους γνωστό σαν «το ναυάγιο της Καλόγριας». Το Ολλανδικό φορτηγό Mars βυθίστηκε έξω από το λιμάνι της Πάτρας στις 29/5/1945 ενώ μετέφερε βαρέλια με καύσιμα. Καιγόταν για πολλές ώρες πριν βυθιστεί και πήρε μαζί του στο βυθό 5 Ολλανδούς ναυτικούς.



III.9. Το τμήμα με τις καμπίνες των μελών του πληρώματος.

- ΤΟ «ΖΑΚΥΝΘΟΣ»



III.10. Το «ΖΑΚΥΝΘΟΣ».

Το «ΖΑΚΥΝΘΟΣ» βυθίστηκε στις 28/12/1989 εκτελώντας το δρομολόγιο από Κυλλήνη προς Ζάκυνθο, μεταφέροντας καύσιμα σε βυτιοφόρα και με επιβάτες τους οδηγούς των οχημάτων. Λόγω κακοκαιρίας το πλοίο πήρε κλίση, κατόπιν έγιναν εκρήξεις στο γκαράζ και βυθίστηκε πριν ο καπετάνιος και τα παραπλέοντα σκάφη μπορέσουν να το φέρουν σε ρηχά νερά.

Αξίζει να αναφέρουμε πως η κατάδυση στο ναυάγιο αυτό, είναι μια ξεχωριστή εμπειρία. Η γέφυρα είναι εντυπωσιακή και ένα μεγάλο ρήγμα στην πλώρη μήκους περίπου 9 X 7 μέτρα, μαρτυρά ότι έκρηξη έγινε στο γκαράζ πριν την βύθιση. Μοναδικό θέαμα τα βυτιοφόρα που φαίνονται να επιπλέουν στο γκαράζ αφού τους έχουν αφαιρεθεί τα καύσιμα. Μια σωσίβια λέμβος κοντά στην πρύμνη κρέμεται προς το βυθό. Οι 2 τελευταίες προπέλες του πλοίου είναι το τελευταίο θέαμα που καθηλώνει τον επισκέπτη πριν πάρει το δρόμο προς την επιφάνεια.

IV. ΝΑΥΑΓΙΑ ΒΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ



IV.1 . Βυθισμένη πλώρη.

Οι ελληνικές θάλασσες αποτελούν ένα τεράστιο αφύλακτο μουσείο, όπως όλοι γνωρίζουν στην Αρχαιολογική Υπηρεσία, καθώς δεν υπάρχουν ούτε τα μέσα ούτε οι προϋποθέσεις για την προστασία της ενάλιας πολιτιστικής μας κληρονομιάς. Ειδικά στο πέρασμα των Κυκλάδων προς νότιο Ευβοϊκό.

Από την 3η χιλιετία π.Χ. αποτελούσε θαλάσσιο πέρασμα ο Νότιος Ευβοϊκός. Εμπορικά πλοία μετέφεραν κυρίως υγρά φορτία, λάδι και κρασί.

Το ενδιαφέρον είναι ότι τα εμπορεύματα που διακινούνταν στους θαλάσσιους αυτούς δρόμους του Νότιου Ευβοϊκού ανά τους αιώνες μεταφέρονταν από εξαιρετικά μακρινές περιοχές, όπως η Κυρηναϊκή και η Ισπανία. Ενάλια αρχαιολογική έρευνα που έγινε φέτος το καλοκαίρι από το Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών σε συνεργασία με την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού απέδειξε την ύπαρξη πέντε άγνωστων μέχρι σήμερα αρχαίων ναυαγίων και μιας θέσης αγκυροβολίας αρχαίων πλοίων.

Η έρευνα αυτή ήταν η πρώτη στην περιοχή και άρχισε για να φωτίσει την ιστορία των εμπορικών σχέσεων των ανθρώπων που ζούσαν στα παράλια του Νότιου Ευβοϊκού σε διάφορες εποχές.

Η πιλοτική της εφαρμογή βασίστηκε αποκλειστικά στις υποδείξεις ενός επαγγελματία αυτοδύτη, του Γ. Ευστρατίου, και επικεντρώθηκε στη θαλάσσια περιοχή που εκτείνεται από τα Νέα Στύρα Ευβοίας έως το Μαρμάρι και ιδιαίτερα στις νησίδες Μεγάλο Στυρονήσι, Αγ. Ανδρέας, Πετούσι και στις περιοχές Πορτολάφια και Βίγλα. Σε απόσταση 5-6 μιλίων από την ακτή των Νέων Στύρων και σε βάθη έως 25 μ. εντοπίστηκαν τα αρχαία ναυάγια.

«Ο θαλάσσιος αυτός χώρος έχει ελάχιστα μελετηθεί μέχρι σήμερα και οι γνώσεις μας προέρχονται κυρίως από αποσπασματικές μαρτυρίες αυτοδυτών και αλιέων, από αυτοψίες κλιμακίων της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων και από δύο παλαιότερες έρευνες γαλλικών ερευνητικών αποστολών (Braemer-Mercade 1953, Cousteau 1976-7)» υποστηρίζει ο αρχαιολόγος Γεώργιος Κουτσουφλάκης, ο οποίος διηύθυνε την έρευνα σε συνεργασία με την Έφορο Εναλίων Αρχαιοτήτων Αικατερίνη Δελλαπόρτα και συμμετέχοντες τους αρχαιολόγους: Ι. Σαπουντζή, Χ. Παπαδοπούλου, Δ. Κουρκουμέλη και Ξ. Αργύρη.

Στόχος της έρευνας φέτος ήταν καταρχήν η επιβεβαίωση των πληροφοριών που υπήρχαν, η φωτογραφική και τοπογραφική τεκμηρίωση των θέσεων καθώς και η δειγματοληπτική ανέλκυση κεραμικής από τα ναυάγια για να γίνει μία πρώτη αξιολόγηση της κατάστασής τους και της ιστορικής τους σημασίας.

Έγινε επίσης επιτόπια μελέτη του φυσικού περιβάλλοντος των χώρων αυτών, σε σχέση με τις επικρατούσες κλιματολογικές συνθήκες και το ευρύτερο πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής. Στη διάρκεια μόλις επτά ημερών και με δυσμενείς καιρικές συνθήκες εντοπίστηκαν και καταγράφηκαν τα πέντε ναυάγια και το αρχαίο αγκυροβόλι. Στη συνέχεια ανελκύστηκαν δειγματοληπτικά αμφορείς, σκεύη οικιακής χρήσης, λυχνάρια και άγκυρες που χρονολογούνται από τον 1ο έως και τον 11ο αιώνα μ.Χ.

«Τα κινητά αυτά ευρήματα αποτελούν αψευδείς μάρτυρες της θαλάσσιας εμπορικής διακίνησης προϊόντων στον Νότιο Ευβοϊκό. Η μελέτη των αμφορέων έδειξε ότι κάποια από τα αγγεία προέρχονταν από μακρινές περιοχές, όπως από την Κυρηναϊκή και την Ισπανία», σύμφωνα με τον κ. Κουτσοφλάκη.

«Κοινή διαπίστωση επίσης υπήρξε ότι τα αρχαία ναύαγια του Νοτίου Ευβοϊκού είναι σε μεγάλο βαθμό διαταραγμένα και συλημένα και ότι χρήζουν άμεσης νομικής θωράκισης και προστασίας. Ας μην ξεχνάμε ότι στις δεκαετίες, 60 και 70 περιοχές όπως αυτές αποτελούσαν των παράδεισο των αρχαιοκαπήλων».

Η συνέχιση της έρευνας στον Νότιο Ευβοϊκό, που είναι πλέον απαραίτητη μετά την έναρξή της, θα εξαρτηθεί από την οικονομική υποστήριξη του ΙΕΝΑΕ και της Εφορείας Εναλίων από το Υπουργείο Πολιτισμού.



IV.2. Παλιό σκαρί βυθισμένου πλοίου.

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ	ΣΕΛΙΔΑ	ΤΙΤΛΟΣ
1	12	Διακίνηση επιβατών για το 2003-2006.
2	61	Η επιβατική κίνηση για το 2007 για τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια της χώρας.

ΧΑΡΤΕΣ

ΧΑΡΤΗΣ	ΣΕΛΙΔΑ	ΤΙΤΛΟΣ
1	18	Οι διαδρομές των Ελληνικών κρουαζιερόπλοιων.
2	71	Το σημείο που ναυάγησε το «Ηράκλειον».

ΕΙΚΟΝΕΣ

ΕΙΚΟΝΑ	ΣΕΛΙΔΑ	ΤΙΤΛΟΣ
1.1	6	Μοντέλο επιβατηγού πλοίου σύγχρονης εποχής.
1.2	7	Β' μοντέλο επιβατηγού πλοίου σύγχρονης εποχής.
2.A	8	Λιμάνια από το βιβλίο του Δ.Ταλιάνη « Λιμάνια της Ελλάδας», εκδόσεις Τοπίο, 2004.
2.B	9	Ιπτάμενο δελφίνι στο λιμάνι του Πειραιά.
2.1.1	10	Πανοραμική λήψη του λιμανιού του Πειραιά.
2.1.2	11	Αεροφωτογραφία του λιμανιού του Πειραιά.

2.1.3	12	Αεροφωτογραφία όλων των πυλών του λιμανιού του Πειραιά.
2.2.1	13	Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης
2.2.2	14	Πανοραμική λήψη του λιμανιού της συμπρωτεύουσας.
2.3.1	15	Η πύλη 2 του λιμανιού της Πάτρας.
2.3.2	16	Πανοραμική λήψη του Πατραϊκού λιμανιού.
2.4.1	17	Το λιμάνι του Βόλου.
2.5.1	18	Το λιμάνι του Λαυρίου.
2.6.1	19	Το λιμάνι της Καβάλας.
2.6.2	20	Αεροφωτογραφία του λιμανιού της Καβάλας.
2.7.1	21	Το επιβατικό λιμάνι του Ηρακλείου Κρήτης.

4	25	Εικόνα πρότυπης Ελληνικής μαρίνας.
4.1.1	27	Πανοραμική άποψη της μαρίνας Φλοίσβου.
4.2.1	29	Αεροφωτογραφία της μαρίνας Ζέας.
4.3.1	30	Η μαρίνα Sani διακρίνεται για την πολυτέλειά της.
4.4.1	32	Η μαρίνα της Πάτρας.
4.5.1	33	Η σύγχρονη μαρίνα της Σάμου.
4.6.1	34	Η «άνετη» μαρίνα Αλίμου.
4.7.1	35	Η μαρίνα Αρέτσου στην Θεσσαλονίκη.
4.8.1	36	Απεικόνιση της μαρίνας Ακτίου.
4.9.1	37	Η μαρίνα Ηρακλείου στο παλιό λιμάνι.

4.10.1	38	Αεροφωτογραφία της μαρίνας Λευκάδος.
4.11.1	40	Αεροφωτογραφία της μαρίνας Μυκόνου.
5.1	42	Πολυτελές γιοτ στο Αιγαίο.
5.2	43	Απεικόνιση σκάφους κατά την είσοδό του σε Ελληνικό νησί.
5.3	45	Πολυτελές γιοτ στο Ιόνιο.
6.1	46	Απεικόνιση κρουαζιερόπλοιου
6.2	47	Πολυτελές κρουαζιερόπλοιο.
7.1.1	51	Φωτογραφία της πανέμορφης Αστυπάλαιας.
7.3.1	54	Κρουαζιερόπλοιο στο λιμάνι του Πειραιά.
7.3.2	55	Απεικόνιση σύγχρονου κρουαζιερόπλοιου

9.1.1	59	Άφιξη τουριστών σε λιμάνι του Αιγαίου.
9.1.2	60	Αυξημένα κέρδη για το 2007
9.2.1	62	Ιστιοφόρο σκάφος στο Αιγαίο.
10.1	66	Η Ελληνική σημαία.
I.1	67	Ο «ΒΡΕΤΑΝΙΚΟΣ»
I.2	69	Επιβάτες στον Βρετανικό.
I.3	69	Η ομάδα εξερεύνησης του «Βρετανικού».
I.4	70	Το «Χειμάρρα» και το σημείο του ναυαγίου του.
I.5	73	Η πρόσκρουση του «Θεόφιλος».
I.6	74	Οι βραχονησίδες που προσέκρουσε το «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ».
I.7	75	Το βυθισμένο πια «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ».

I.8	76	Η πρόσκρουση στην Σαντορίνη.
III.1	82	Χ.Ντούνης, «Ναυάγια στις Ελληνικές θάλασσες».
II.2	83	Μια από τις τρεις εισόδους στο μετά την υπερκατασκευή και προς την πρύμνη αμπάρι.
III.3	84	Χ.Ντούνης, «Τα ναυάγια στις Ελληνικές θάλασσες». Το «ΝΕΣΤΟΣ».
III.4	85	Η πρύμνη του «ΝΕΣΤΟΣ» διακρίνεται ότι έχει απομείνει από τον μηχανισμό περισυλλογής των ναρκών.

III.5	86	Το «ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» με θέα την γέφυρα.
III.6	87	Ένα από τα αμπάρια του πλοίου.
III.7	87	Το σημείο που η βόμβα έπληξε το πλοίο.
III.8	88	Το «MARS».
III.9	88	Το τμήμα με τις καμπίνες των μελών του πληρώματος
III.10	89	Το «ZAKYNTHOΣ».
IV.1	90	Βυθισμένη πλώρη.
IV.2	92	Παλιό σκαρί βυθισμένου πλοίου.

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, 2007, ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ «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 ΠΝΙΓΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΓΙΩΤΙΝΓΚ', BUSINESS & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2006, ΣΕΛΙΔΑ 28-29.
- Ø 'ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΕΡΔΙΖΟΥΝ ΤΟ ΣΤΟΙΧΗΜΑ', ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2006, ΣΕΛΙΔΑ 118-120.

ΠΗΓΕΣ INTERNET

- Ø www.google.gr
- Ø www.airphotos.gr
- Ø www.infocenterpatras.gr
- Ø tovima.dolnet.gr
- Ø www.naftemporiki.gr
- Ø www.travelreport-int.gr
- Ø www.geocities.com
- Ø www.yen.gr
- Ø www.kykladesnews.gr
- Ø www.gnto.gr