

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**« ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ »**

ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΗΛΙΑΝΝΑ



ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΕΡΗ-ΠΓΓΛΕΣΗ

ΠΑΤΡΑ, 2010

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο	
ΓΕΝΙΚΑ	
1.1. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	7
1.2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ	10
1.2.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	11
1.3. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	12
1.4. ΛΙΜΑΝΙ	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	
ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ	
2.1. ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	
2.1.1. ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ (Ο.Λ.Π. Α.Ε.)	14
2.1.2. ΛΙΜΑΝΙ ΡΑΦΗΝΑΣ (Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.)	25
2.1.3. ΛΙΜΑΝΙ ΛΑΥΡΙΟΥ (Ο.Λ.Λ. Α.Ε.)	26
2.1.4. ΛΙΜΑΝΙ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.)	30
2.1.5 ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ (Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.)	32
2.1.6. ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)	36
2.1.7. ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ (Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.)	39
2.1.8. ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.)	44
2.1.9.ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΒΑΛΑΣ (Ο.Λ.Κ. Α.Ε.)	48
2.1.10. ΛΙΜΑΝΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ (Ο.Λ.Α. Α.Ε.)	53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	
ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ	
3.1 ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	
3.1.1. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΩΝ ΕΠΤΑΝΗΣΩΝ	57
ΚΕΡΚΥΡΑ	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ	
ΚΥΘΗΡΑ	
ΛΕΥΚΑΔΑ	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	
ΠΑΞΟΙ	
3.1.2. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ	62
ΧΑΝΙΑ	
ΡΕΘΥΜΝΟ	
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	
3.1.3 ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ-ΤΩΝ	
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	65
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	
ΧΙΟΣ	
ΣΑΜΟΣ	
ΡΟΔΟΣ	
ΣΥΡΟ	
ΤΗΝΟ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο	
Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	68
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	70
ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ)	71
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ, ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ, ΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ	

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το ζήτημα της σχέσης του Έλληνα με τη θάλασσα και τη ναυτιλία είναι τεράστιο και με μεγάλο ενδιαφέρον. Η Ελλάδα είναι ναυτική χώρα και σε όλους μας, λίγο πολύ, υπάρχει κρυμμένος μέσα ένας μικρός Οδυσσέας που λαχταρά τόσο την περιπέτεια όσο και την επιστροφή στην Ιθάκη – την πατρίδα του.

Κανένας λαός δεν έχει αγαπήσει, τραγουδήσει, πονέσει πιο πολύ τη θάλασσα από τους Έλληνες. Ίσως γιατί εκείνη ήταν που μας έζησε, μας μεγάλωσε, μας ταξίδεψε, μας προφύλαξε, μας έδωσε την ευκαιρία να κάνουμε γνωστό τον πολιτισμό μας σε όλο τον πλανήτη.

Ίσως πάλι γιατί η θάλασσα αγκαλιάζει την Ελλάδα και της προσθέτει αυτό το υπέροχο γαλάζιο χρώμα που καθρεπτίζει πάνω της ο ουρανός.

Οι Έλληνες έκαναν τη θάλασσα σημαία τους. Δεν είναι τυχαίο πως σε όποιο ελληνικό πλοίο κι αν βρεθείς, θα βρεις μια εικόνα του Αγίου Νικολάου που για τους ναυτικούς μας είναι ο προστάτης Άγιος.

Η μορφολογία του Ελληνικού χώρου, η έκταση των παραλίων και των νησιών, είχαν προδιαγράψει τον ρόλο που η θάλασσα έμελλε να παίζει σε όλες τις περιόδους της μακραίωνης ελληνικής ιστορίας, από την θαλασσοκρατία του Μίνωα ως σήμερα.

Είναι αυτή που δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την εξάπλωση του Ελληνισμού και την δημιουργία του Ελληνικού θαύματος. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο αιώνας του Περικλέους, που έθεσε τα θεμέλια του Δυτικού πολιτισμού και της δημοκρατίας, θεμελιώθηκε πάνω στην ναυτική δύναμη των Αθηναίων και στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η εργασία χωρίζεται σε δυο μέρη. Στο πρώτο μέρος αποδίδονται τα κυριότερα λιμάνια της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας. Τα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας είναι πόλος έλξης όλους τους μήνες του χρόνου είτε από άποψη εμπορικού ενδιαφέροντος, είτε από άποψη επιβατικού ενδιαφέροντος. Σε αντίθεση με τα λιμάνια της νησιωτικής Ελλάδας που η προσέγγιση τους είναι αυξημένη κατά τους θερινούς μήνες. Τους χειμερινούς μήνες η κίνηση είναι ελάχιστη και σε ορισμένα νησιά ακόμα και ανύπαρκτη. Στα λιμάνια των νησιών που δίνετε ιδιαίτερη αναφορά είναι των επτανήσων που η κίνηση είναι ορατή καθ' όλη την διάρκεια του έτους, της Κρήτης, της Μυτιλήνης που θεωρείται από τα μεγαλύτερα νησιά του Αιγαίου, της Σάμου και της Ρόδου από τα σημαντικά λιμάνια των Δωδεκανήσων, της Σύρου που είναι λιμάνι με ιστορία εκατοντάδων χρόνων και της Τήνου λιμάνι πολυσύχναστο όλο το χρόνο λόγω της Εκκλησίας της Παναγίας. Κατά την περιγραφή των λιμένων αναφέρονται στα περισσότερα η συμβολή τους στην ελληνική οικονομία. Αλλά υπάρχει και αναφορά πιο ξεκάθαρη γι' αυτό το θέμα στο Κεφάλαιο 4. Στο δεύτερο μέρος υπάρχουν ενδεικτικές φωτογραφίες των λιμανιών και κάποια στατιστικά στοιχεία.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΓΕΝΙΚΑ

1.1. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο τουρισμός αποτελεί σήμερα μια γιγάντια οικονομική δραστηριότητα. Είναι η πρώτη σε παγκόσμιο επίπεδο, έχοντας υποσκελίσει την αυτοκινητοβιομηχανία, ενώ βρίσκεται πολύ ψηλότερα από τις βιομηχανίες χημικών, τροφίμων ή καυσίμων. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ακόμη, είναι ότι αποτελεί τη μόνη ίσως δραστηριότητα που έχει πραγματικά παγκόσμια διάσταση.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (ΠΟΤ), η δραστηριότητα αυτή αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά μέσα στα επόμενα χρόνια, φθάνοντας το 2020 τα 1.6 δισεκατομμύρια αφίξεις από 665 εκατομμύρια που ήταν το 1999, καταγράφοντας δηλαδή μια εντυπωσιακή μέση ετήσια αύξηση 4,3%. Η Ευρώπη είχε πάντοτε τη μερίδα του λέοντος στην παγκόσμια τουριστική κίνηση με ποσοστό γύρω στο 64%, το οποίο προβλέπεται να διατηρήσει, έστω και ελαφρά μειωμένο, τα επόμενα χρόνια.

Μέσα στο έντονα αυτό ανταγωνιστικό περιβάλλον, η Ελλάδα κατέχει μια εξαιρετικά προνομιούχα θέση με μοναδικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα.

Τα κυριότερα από αυτά είναι:

- ✚ Μια πολύ υψηλή και θετική αναγνωρισιμότητα. Η Ελλάδα ως χώρα είναι γνωστή και ευμενώς αποδεκτή σε μεγάλο ποσοστό κατοίκων του πλανήτη.
- ✚ Οι μοναδικές ιστορικές και πολιτισμικές καταβολές της, που ασκούν παγκόσμια γοητεία.
- ✚ Οι εξαιρετικές φυσικές ομορφιές και το ήπιο, φιλικό στον άνθρωπο, μεσογειακό κλίμα.
- ✚ Η παρουσία της μέσα στην Ευρώπη, τον κύριο προορισμό του παγκόσμιου τουρισμού, και η άμεση γειτνίασή της με άλλες χώρες ιδιαίτερου τουριστικού ενδιαφέροντος.

Ο ελληνικός τουρισμός, είναι ένας από τους δυναμικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος συνεισφέρει περίπου το 18% στο ΑΕΠ και απασχολεί περίπου 700.000 εργαζομένους σε πολύ μεγάλο αριθμό μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, ιδιαίτερα στην περιφέρεια. Ακολουθώντας, έναν εντυπωσιακό ρυθμό ανάπτυξης κατά τις δεκαετίες 1960 και 1970, και μια σταθερά ανοδική πορεία τις δεκαετίες 1980 και 1990, ο ελληνικός τουρισμός αποτελεί σήμερα μια από τις βασικότερες πηγές εσόδων για την ελληνική οικονομία.

Σήμερα, υπάρχουν νέες ευκαιρίες για τον ελληνικό τουρισμό, οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν, με τα κατάλληλα βήματα. Για παράδειγμα η προσέλκυση ξένων επενδύσεων, ο διαρκής εκσυγχρονισμός όλων των τουριστικών επιχειρήσεων και η ανάπτυξη μιας σειράς υποστηρικτικών τουριστικών υποδομών θα ευνοήσουν την εξέλιξη ειδικών μορφών τουρισμού και θα αμβλύνουν την έντονη εποχικότητα που χαρακτηρίζει τη ζήτηση για τη χώρα. Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς του τουρισμού, γεγονός που δεν οφείλεται αποκλειστικά στην ύπαρξη χιλιάδων νησιών στην Ελλάδα.

Γενικά σαν τουρισμό θεωρούμε την μετακίνηση ατόμου ή ατόμων, από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους σε άλλο τόπο πρόσκαιρα, με σκοπό την ανάπαυση, την αναψυχή και την ικανοποίηση ψυχικών αναγκών και πνευματικών περιεργειών. Ο τουρισμός με την έννοια της περιήγησης ήταν και στην αρχαιότητα διαδεδομένη δραστηριότητα, αλλά μόνο μεταξύ των πλουσίων. Μετά τον 18^ο αιώνα, η επανάσταση στις μεταφορές με το σιδηρόδρομο, το ατμόπλοιο και το αυτοκίνητο διευκόλυναν τις μετακινήσεις των ανθρώπων και ο τουρισμός αρχίζει να κατακτά όλες τις κοινωνικές τάξεις. Σε αυτό βέβαια συντέλεσε η βιομηχανική επανάσταση που κινητοποίησε την αναπτυξιακή διαδικασία και περισσότεροι άνθρωποι απέκτησαν οικονομική άνεση.

Καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη και εξέλιξη του τουρισμού έπαιξαν επίσης η άνοδος του πνευματικού και πολιτιστικού επιπέδου των ανθρώπων, η καθιέρωση και επέκταση των κοινωνικών παροχών, η ανάγκη διαφυγής από τις πιέσεις της καθημερινής ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα, η ανάπτυξη διαφήμισης και ενημέρωσης του κοινού καθώς και η ανάπτυξη σε έργα τουριστικής υποδομής.

Στη διάδοση του διεθνούς τουρισμού συνέβαλαν επίσης η απλοποίηση των διοικητικών διατυπώσεων για την διάβαση των συνόρων και η επέκταση των τραπεζικών υπηρεσιών που καθιστά δυνατή την μετατροπή των εθνικών νομισμάτων.

Οι τουριστικές μετακινήσεις είναι ένας σύγχρονος τρόπος ζωής που παίρνει μαζικές διαστάσεις με αποτέλεσμα να υπάρχουν πόλεις που να ερημώνουν κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και να γεμίζουν ασφυκτικά περιοχές υποδοχής τουριστικού ρεύματος. Η μεγαλύτερη τουριστική κίνηση παρατηρείται κατά την διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών και συγκεκριμένα στις περισσότερες χώρες, οι θερινές διακοπές πραγματοποιούνται τον ίδιο μήνα, γιατί τότε διακόπτουν την λειτουργία τους οι περισσότερες εταιρίες. Βέβαια σήμερα μεγάλη ανάπτυξη έχουν και οι χειμερινές διακοπές (χειμερινός τουρισμός).

Ο τουρισμός έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία οικονομικών δραστηριοτήτων και αποτελεί κυρίαρχη δραστηριότητα του τριτογενούς τομέα. Έτσι για την εξυπηρέτηση των τουριστικά μετακινούμενων ατόμων δημιουργούνται οικονομικές δραστηριότητες τόσο στον τόπο της μόνιμης διαμονής τους όσο και στον τόπο προορισμού τους.

Οι δραστηριότητες αυτές που εξυπηρετούν άμεσα και έμμεσα τον τουρισμό, δημιουργούνται είτε με ιδιωτική είτε με κρατική πρωτοβουλία και συνεχώς εξελίσσονται και αυξάνουν παράλληλα με τη συνεχώς εξελισσόμενη κοινωνικοποίηση και μαζικοποίηση του τουρισμού. Τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων αυτών έχουν μεγάλη σημασία για την οικονομική ανάπτυξη των διάφορων κρατών ή των επιμέρους περιοχών.

Πιο συγκεκριμένα, ο τουρισμός αποτελεί πηγή πλούτου. Δημιουργεί θέσεις εργασίας, συμβάλλοντας στη μείωση της ανεργίας. Συντελεί στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος και των συναλλαγματικών εσόδων του κράτους με όλες τις θετικές επιπτώσεις που συνεπάγεται για την εθνική οικονομία. Έτσι, αντιμετωπίζονται τα ελλείμματα ισοζυγίου λογαριασμών της χώρας, εξασφαλίζονται σημαντικά συναλλαγματικά κεφάλαια για εισαγωγές κεφαλαιουχικού εξοπλισμού και συνεπικουρείται η περιφερειακή ανάπτυξη με την ανακατανομή του εισοδήματος.

1.2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στη χώρα μας ναυτιλία και τουρισμός είναι έννοιες αλληλένδετες και αποτελούν δυο βασικούς πλουτοπαραγωγικούς, συναλλαγματοφόρους τομείς της Εθνικής μας οικονομίας. Η ναυτιλία αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας, με την διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών σε όλα τα μήκη και πλάτη της γής, με την εισροή συναλλάγματος και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας.

Οικονομική σημασία της ναυτιλίας:

- ✚ Εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο
- ✚ Συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα
- ✚ Συντελεί στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος
- ✚ Προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας
- ✚ Δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες

Εθνικοπολιτική σημασία της ναυτιλίας:

- ✚ Η χώρα με την σπουδαία ναυτιλία αποκτά διαπραγματευτική ισχύ στη σύναψη των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων
- ✚ Το πλοίο από νομική άποψη είναι προέκταση του εδάφους της χώρας, τη σημαία της οποίας φέρει
- ✚ Το πλοίο γίνεται μέσο μεταφοράς των εθνικών ηθών και εθίμων, μέσο πολιτισμικής επίδρασης, ιδιαίτερα στα επιβατηγά τουριστικά.

Όπως είναι γνωστό η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πλέον σημαντικούς τομείς της χώρας μας, δεδομένου ότι παρέχει απασχόληση σε σημαντικό αριθμό Ελλήνων εργαζομένων, αποτελεί μια σταθερή εισροή συναλλάγματος και ενώνει τα λιμάνια της χώρας μας και εξασφαλίζει την επικοινωνία με τα ελληνικά νησιά των οποίων έχει καταστεί βασικός συντελεστής ανάπτυξης και προόδου.

1.2.1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Βασική επιδίωξη στον τομέα της ναυτιλίας είναι να δημιουργηθούν οι συνθήκες, μέσα στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον που δημιούργησαν οι αναπτυσσόμενες χώρες και οι ευρωπαϊκές που θα εξασφαλίζουν την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, την διατήρηση του στόλου υπό ελληνική σημαία καθώς και την προσέλκυση πλοίων με στόχο την πλήρη απασχόληση του ναυτεργατικού δυναμικού και την αύξηση εισροής συναλλάγματος.

Στο διεθνή χώρο πρέπει να ενισχυθεί η διασφάλιση των ελληνικών συμφερόντων στην διαμορφούμενη ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική. Στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης απαιτείται βελτίωση και συνεχής εκσυγχρονισμός σύμφωνα με τις νέες τεχνολογίες και τις διεθνείς απαιτήσεις.

Σε ότι αφορά το ναυτεργατικό δυναμικό, πρέπει να επιδιωχθεί η προστασία των συμφερόντων των ναυτικών στην Ευρώπη και στους διεθνείς οργανισμούς, με την κύρωση των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων, καθώς και να προστατευτούν τα συνταξιοδοτικά και κοινωνικά δικαιώματα των ναυτικών. Σχετικά με το θέμα της ακτοπλοΐας, θα πρέπει να εξασφαλιστούν τα εθνικά συμφέροντα, η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών και η καλύτερη δυνατή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των νησιών. Στον τομέα των λιμανιών, πρέπει να επιδιωχθεί η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο εκσυγχρονισμός και η εξυγίανση των κρατικών ναυπηγείων, η κατάργηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών καθώς και η δημιουργία ναυτικών δικαστηρίων.

1.3. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Μεταφορά είναι η κυκλοφορία αγαθών και προσώπων η οποία επιτυγχάνεται με κάποια μέσα και προσφέρει οικονομική χρησιμότητα στον άνθρωπο. Είναι χαρακτηριστικό γεωγραφικό φαινόμενο και εξαρτάται από την φυσική γεωγραφία, δηλαδή τον κάθετο και οριζόντιο διαμελισμό της γής, διότι άλλοτε η μεταφορά διευκολύνεται από την διαμόρφωση του φυσικού περιβάλλοντος και άλλοτε περιορίζεται από αυτήν.

Από παλαιότερα, γνωστό είναι ότι οι περιοχές που γνώρισαν ιδιαίτερη ανάπτυξη ήταν εκείνες που είτε η ύπαρξη ενός φυσικού λιμανιού ή η διαμόρφωσή του εδάφους τους ή η γενικότερη γεωγραφική προνομιακή τους θέση, τους εξασφάλισαν την δυνατότητα ταχύτερης, οικονομικότερης και ασφαλέστερης επικοινωνίας με άλλες περιοχές ή ακόμα και με άλλες χώρες. Αυτό είχε σαν συνέπεια την μεγάλη ανάπτυξη του εμπορίου, των γραμμάτων και των τεχνών, την εξέλιξη της επικοινωνίας και την ανάπτυξη του γενικότερου πολιτιστικού και κοινωνικού επιπέδου.

Η επανάσταση των μεταφορών, μία αντίστοιχη με την βιομηχανική επανάσταση, άλλαξε την κατάσταση στην κυκλοφορία και κατέστησε τις μεταφορές ταχύτερες, τακτικότερες, οικονομικότερες και ασφαλέστερες. Επανάσταση των μεταφορών και βιομηχανική επανάσταση προχώρησαν μαζί. Έτσι μετά τη βελτίωση της οδικής κυκλοφορίας που σημειώθηκε τον 18^ο αιώνα, ο 19^{ος} αιώνας σηματοδοτείται από την χρησιμοποίηση της ατμομηχανής στην ναυτιλία, από την εμφάνιση των σιδηροδρόμων και από την εμφάνιση του αυτοκινήτου.

1.4. ΛΙΜΑΝΙ

Λιμάνι είναι η υδάτινη λεκάνη φυσική ή τεχνηκή, όπου εισπλέουν και εκπλέουν πλοία, το μέγεθος των οποίων είναι ανάλογο με το βάθος των υδάτων. Σήμερα η έννοια αυτή έχει διευρυνθεί και περιλαμβάνει τις εγκαταστάσεις ξηράς, όπως αποβάθρες, αποθήκες, γερανογέφυρες, δεξαμενές και άλλο μηχανικό εξοπλισμό. Η έννοια αυτή περιλαμβάνει δύο ζώνες, τη θαλάσσια ζώνη του λιμανιού και την χερσαία ζώνη αυτού.

Το σημερινό λιμάνι δεν παρέχει στα πλοία μόνο αγκυροβόλιο για ασφαλή παραμονή τους, αλλά και τα μέσα γρήγορης και οικονομικής φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης των εμπορευμάτων σε οποιαδήποτε μορφή διακίνησης τους.

Ακόμη το λιμάνι για να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις των θαλάσσιων μεταφορών, πρέπει να διαθέτει ευκολίες ανεφοδιασμού των πλοίων σε καύσιμα, νερό και τρόφιμα, παροχής ρεύματος και τηλεφωνικής σύνδεσης, σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο για την προώθηση των εμπορευμάτων στην ενδοχώρα.

Το λιμάνι πρέπει συνεχώς να εκσυγχρονίζεται παρακολουθώντας την τεχνολογική εξέλιξη και εφαρμογή της στην κατασκευή πλοίων και την συνεχή ανάπτυξη στον τομέα της ναυτιλιακής οικονομίας και γενικά των θαλάσσιων μεταφορών.

Ιστορικά η έννοια του λιμανιού παρουσίασε μια ενδιαφέρουσα εξελικτική διαμόρφωση. Η βασική, η αρχική του έννοια ήταν αυτή του εθνικού δρόμου, της εθνικής λεωφόρου. Ένας θαλάσσιος πυλώνας που κάθε πλοίο χρησιμοποιούσε για την διακίνηση των εμπορευμάτων. Η δεύτερη έννοια του λιμανιού είναι αυτή που θεωρούσε το λιμάνι ως μονάδα κοινής ωφέλειας. Η τοπική αυτοδιοίκηση (κοινότητα ή δήμος) αναγνώρισε την νευραλγικότητα του λιμανιού για την ανάπτυξη του εμπορίου, αποβλέποντας στην ανάπτυξη της πόλης στην οποία ανήκε το λιμάνι.

Έτσι προέβη σε διάφορα λιμενικά έργα, όπως η εκβάθυνση και η διαπλάτυνση του λιμανιού, κατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων, μηχανικού εξοπλισμού, για να προσελκύσει το λιμάνι περισσότερο εμπόριο και για να αποκτήσει η περιοχή μεγαλύτερη οικονομική δραστηριότητα. Η τρίτη έννοια του λιμανιού όπως έχει διαμορφωθεί και έχει επικρατήσει σήμερα είναι αυτή της ωφελιμιστικής επιχειρηματικής μονάδας κοινής ωφέλειας. Το λιμάνι ανήκει στην κοινότητα αλλά λειτουργεί για το καλό του κοινωνικού συνόλου.

Σήμερα το λιμάνι είναι η ευρεία οικονομική μονάδα, με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία των εγκαταστάσεων, του μηχανικού εξοπλισμού και του εργατικού δυναμικού για το οικονομικό όφελος της περιοχής και συνολικότερα της εθνικής οικονομίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο **ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ**

2.1. ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

2.1.1. ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ (Ο.Λ.Π Α.Ε)

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.

Το Επιβατικό Λιμάνι διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα και σε χώρους υποδοχής κρουαζιερόπλοιων. Ο Πειραιάς είναι το πιο πολυσύχναστο λιμάνι της χώρας, μια και εξυπηρετεί σχεδόν 1,5 εκατομμύριο οχήματα ετησίως. Από εκεί φεύγουν ημερησίως δεκάδες πλοία για τα νησιά του Αιγαίου και για το εξωτερικό.

Οι εγκαταστάσεις του λιμανιού εξυπηρετούν την υψηλή κίνηση που παρουσιάζει σε μόνιμη βάση, αλλά κυρίως στις περιόδους αιχμής, δηλαδή κατά τους θερινούς μήνες. Υπεύθυνος για την οργάνωση και λειτουργία του λιμανιού είναι από το 1930 ο ΟΛΠ (Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς) και τα γραφεία του βρίσκονται στην Ακτή Μιαούλη.

Η εικόνα και η λειτουργία του λιμανιού αναβαθμίσθηκε ριζικά με την ολοκλήρωση μιας σειράς έργων τα οποία βελτίωσαν σημαντικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Αναβάθμιση εγκαταστάσεων και υπηρεσιών. Ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο

λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου, αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου, της τοπικής και εθνικής οικονομίας.

Με ιστορία που ξεκινάει από το 1924, όταν έγιναν τα εγκαίνια έναρξης των μεγάλων έργων, σήμερα το λιμάνι έχει πολλαπλές δραστηριότητες που αφορούν το εμπορικό λιμάνι, το επιβατικό λιμάνι, την εξυπηρέτηση πλοίων και την ανάπτυξη και εκμετάλλευση χερσαίων εκτάσεων. Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, διεθνές κέντρο κρουαζιέρας, κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο.

Η ΟΛΠ Α.Ε. σήμερα απασχολεί περισσότερους από 1.500 εργαζόμενους, εξυπηρετεί ετησίως περισσότερα από 24.000 πλοία, συμβάλλει στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας, και συνεχίζει την αναπτυξιακή της πορεία με αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών της.

Μέσα στο σύγχρονο λιμενικό γίνεσθαι ο ΟΛΠ θα μετεξελιχθεί σε σύγχρονη και δυναμική εταιρεία που θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, θα δικαιώνει τους επενδυτές, θα εξασφαλίζει μακροπρόθεσμα τις θέσεις εργασίας και θα εξυπηρετεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορικές συναλλαγές της χώρας προς όφελος της εθνικής οικονομίας και των καταναλωτών.

Ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας των παρεχομένων υπηρεσιών του Κεντρικού Λιμανιού αποτελεί βασική επιλογή του ΟΛΠ. Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται προσπάθεια για τη διαρκή αναβάθμιση των υπηρεσιών με:

- ▣ Ηλεκτρονικές πινακίδες ενημέρωσης επιβατικού κοινού εσωτερικού & εξωτερικού χώρου
- ▣ Κατασκευή πεζογέφυρας
- ▣ Στάσεις τηλεματικής και δωρεάν μεταφορά με λεωφορεία του ΟΛΠ εντός του Κεντρικού Λιμένα
- ▣ Αναβάθμιση των επιβατικών σταθμών-ανακατασκευή Επιβατικού Σταθμού Ακτής Τζελέπη (εγκεκριμένο)
- ▣ Κατασκευή 2 συγκροτημάτων WC που περιλαμβάνουν και εγκαταστάσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες

- ❑ Κατασκευή χώρων αναμονής επιβατών με κλιματισμό και ψύκτη νερού
- ❑ Αναβάθμιση 6 καντινών
- ❑ 3χλμ διάδρομοι ΑΜΕΑ
- ❑ 350τ.μ. ανάπλαση - δενδροφύτευση οδού Κόνωνος
- ❑ 130 θέσεις στάθμευσης
- ❑ 13 σταθμοί ταξί
- ❑ 2 θύρες ελεγχόμενης διέλευσης αυτοκινήτων
- ❑ Διαγράμμιση & οριοθέτηση κίνησης
- ❑ Δωρεάν ασύρματο internet
- ❑ 24ωρη ζωντανή ενημέρωση δρομολογίων στο 14541

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

- ❑ Πλεονεκτική γεωγραφική θέση στο σταυροδρόμι Ασίας – Αφρικής – Ευρώπης
- ❑ Επαρκείς υποδομές και φυσικά βυθίσματα για την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων
- ❑ Λειτουργία υπό καθεστώς ελεύθερης ζώνης τύπου II
- ❑ Λειτουργία των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων σε 24ωρη βάση, 365 ημέρες το χρόνο
- ❑ Κλιμακωτό τιμολόγιο με εκπτώσεις για αύξηση διακινούμενης ποσότητας μεταφορτωνόμενων (transshipment) εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων
- ❑ Ανταγωνιστικό τιμολόγιο αποθήκευσης φορτίων
- ❑ Μεγάλος αριθμός τροφοδοτικών γραμμών (feeder services) με τα περισσότερα

κύρια λιμάνια της Μεσογείου

- Εφαρμογή ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος στις λειτουργίες του λιμανιού
- Συνθήκες λειτουργίας και ασφάλειας βάσει των διεθνών προτύπων και κανονισμών.

ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει μοναδικά πλεονεκτήματα, λόγω της στρατηγικής του θέσης και των υποδομών του.
- Ως το φυσικό επίνειο της Αθήνας με μόλις 10km απόσταση, αποτελεί τη κυριότερη πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας.
- Με μικρή απόκλιση από τους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους κατέχει κομβική γεωγραφική θέση ως το μόνο Ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο με τις απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το επιβατικό λιμάνι του Πειραιά είναι χωρισμένο σε πύλες, ονοματισμένες με το γράμμα 'Ε' και τους αριθμούς από 1-10, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών. Έχοντας, λοιπόν, μπροστά σας την θάλασσα του Σαρωνικού κόλπου, οι παραθαλάσσιοι δρόμοι που το περιβάλλουν είναι (δεξιόστροφα) οι Ακτές Βασιλειάδη, Ηετίωνα, Κονδύλη, Καλλιμασιώτη, Ποσειδώνος και Μιαούλη.

Στον όρμο που σχηματίζεται στο κέντρο του λιμανιού βρίσκεται η Ακτή Τζελέπη. Εκεί βρίσκονται πολλές αφετηρίες αστικών λεωφορείων, καθώς και το express αστικό λεωφορείο Ε97 για το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος. Η πρόσβαση με τα πόδια γίνεται από την πύλη Ε8.

Αν φτάσετε σιδηροδρομικώς στο λιμάνι, θα βρεθείτε στην Ακτή Κονδύλη, αν φτάσετε με μετρό, θα βρεθείτε στην Ακτή Καλλιμασιώτη, ενώ με πρόσβαση οδικώς από την Αθήνα, προσεγγίζετε το λιμάνι στην Ακτή Ποσειδώνος.

Η θέση των Πυλών και οι αντίστοιχοι προορισμοί βρίσκονται στον παρακάτω πίνακα:

ΠΥΛΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	ΑΚΤΗ
E1	ΡΟΔΟΣ - ΠΑΤΜΟΣ – ΚΩΣ - ΛΕΡΟΣ – ΧΑΝΙΑ	ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗ
E2	ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΗΕΤΙΩΝΑ
E3	ΧΑΝΙΑ - ΡΕΘΥΜΝΟ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΣΗΤΕΙΑ - ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ - ΚΑΡΠΙΑΘΟΣ - ΚΑΣΟΣ - ΜΗΛΟΣ	ΚΟΝΔΥΛΗ
E4	ΕΞΟΔΟΣ	ΚΟΝΔΥΛΗ
E5	ΕΞΟΔΟΣ	ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΩΤΗ
E6	ΠΥΛΗ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΩΤΗ
E7	ΑΝΑΤ.ΚΥΚΛΑΔΕΣ - ΚΥΚΛΑΔΕΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ - ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΚΥΚΛΑΔΩΝ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ – ΜΗΛΟΣ – ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΟΣ – ΤΖΕΛΕΠΗ
E8	ΕΞΟΔΟΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΟΣ
E9	ΔΥΤ.ΚΥΚΛΑΔΕΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ – ΜΗΛΟΣ - ΣΑΜΟΣ - ΙΚΑΡΙΑ	ΜΙΑΟΥΛΗ
E10	ΕΞΟΔΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	ΜΙΑΟΥΛΗ

Να σημειωθεί ότι επειδή οι Πύλες E1 και E2 είναι απομακρυσμένες από τα σημεία πρόσβασης με τα πόδια, λειτουργεί εσωτερικό λεωφορείο του ΟΛΠ, που ξεκινά από την πύλη E4 και πηγαίνει διαδοχικά στις 3, 2 και 1, κυκλικά.

Η έκδοση των εισιτηρίων γίνεται εκτός της χερσαίας ζώνης του λιμένα, στα εκδοτήρια των ακτοπλοϊκών γραμμών που βρίσκονται κατά μήκος των Ακτών γύρω

από το λιμάνι, με εξαίρεση τα νησιά του Αργοσαρωνικού και τα εκδοτήρια της Ακτής Τζελέπη.

Ο Λιμένας του Πειραιά αποτελεί ένα σημαντικό προορισμό για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου, διαθέτοντας 11 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης (παραβολής) πλοίων και έχοντας τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων του είδους.

Για την εξυπηρέτηση των επιβατών εξωτερικού λειτουργεί Σταθμός Επιβατών Εξωτερικού, στον οποίο λειτουργούν καταστήματα αφορολογήτων ειδών, Τουριστική Αστυνομία, Τελωνείο και άλλες απαραίτητες υπηρεσίες για τους επιβάτες.

Σε παραπλήσιο χώρο λειτουργεί υπαίθριο γκαράζ για τη στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων. Η διακίνηση από τους χώρους πρόσδεσης προς το Σταθμό Επιβατών γίνεται με μεταφορικά μέσα που διαθέτει ο Οργανισμός. Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί έναν πολύ σημαντικό και ελκυστικό προορισμό κρουαζιεροπλοίων στη Μεσόγειο.

Η ΟΛΠ Α.Ε. επιδιώκει σταθερά την προσέλκυση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς στο χώρο της κρουαζιέρας η οποία είναι πολλαπλώς επωφελής για την εθνική οικονομία δημιουργώντας παράπλευρες θέσεις εργασίας και ενισχύοντας το τουριστικό συνάλλαγμα.

- 11 θέσεις πρόσδεσης κρουαζιεροπλοίων
- 2 επιβατικοί σταθμοί
- 60 θέσεις πούλμαν
- 1 ελικοδρόμιο

Ο Ο.Λ.Π Α.Ε παρέχει μια σειρά υπηρεσιών στα πλοία που προσεγγίζουν το λιμάνι του Πειραιά όπως:

- Προσόρμιση, παραβολή, πρυμνοδέτηση φορτηγών και επιβατηγών πλοίων και ελλιμενισμό βοηθητικών σκαφών.

□ Πρόσθετες λιμενικές εξυπηρετήσεις, όπως η υδροδότηση πλοίων, η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικής σύνδεσης στα πλοία που παραμένουν αγκυροβολημένα στο λιμάνι του Πειραιά.

□ Χορήγηση θέσεων στη ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή του λιμένα για διενέργεια επισκευών σε πλοία.

ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο Πειραιάς είναι το μόνο λιμάνι της Ε.Ε. στην Ανατολική Μεσόγειο και το μεγαλύτερο και σημαντικότερο τερματικό διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων.

Ο σταθμός λειτουργεί σε μικρή απόσταση από το κέντρο του Πειραιά, σε γεωγραφικά ιδανική θέση, χωρίς παλίρροια και με μεγάλο φυσικό βάθος. Έτσι εξασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων και πλέον σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Οι υποδομές του λιμανιού βρίσκονται σε στάδιο αναβάθμισης με την επέκταση του Προβλήτα I, την ανανέωση του εξοπλισμού του Προβλήτα II και την κατασκευή νέου Προβλήτα III, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών καθώς και την εξυπηρέτηση της αυξανόμενης ζήτησης.

Παρακάτω αναφέρονται ονομαστικά οι εγκαταστάσεις του εμπορικού τμήματος του λιμένος Πειραιά:

□ Προβλήτες I και II

□ Συνολικό μήκος Προβλητών 2.774 μ.

□ Μέγιστο βύθισμα 18 μ.

□ Συνολική διαθέσιμη επιφάνεια 900.000 τ.μ.

□ Αποθηκευτική επιφάνεια 626.000 τ.μ.

- Αποθήκη πλήρωσης / κένωσης εμπορευματοκιβωτίων επιφανείας 19.200 τ.μ.
- 14 γερανογέφυρες, 1 αυτοκινούμενος γερανός, 64 οχήματα στοιβασίας, νταλίκες και περονοφόρα
- Επέκταση προβλήτα I
- Προμήθεια Μηχανολογικού Συστήματος προβλήτα I
- Αναβάθμιση Πληροφοριακού Συστήματος
- Σιδηροδρομική Σύνδεση Λιμένος
- Αναβάθμιση Μηχανολογικού Εξοπλισμού Προβλήτα II
- Κατασκευή και εξοπλισμός Προβλήτα III

ΣΤΑΘΜΟΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Η ζήτηση για υπηρεσίες διαμετακόμισης αυτοκινήτων αυξάνεται με ταχύτατους ρυθμούς στις γειτονικές χώρες, γεγονός που τοποθετεί τον Πειραιά στο επίκεντρο της κίνησης στην Ανατολική Μεσόγειο.

Στον κατάλογο των πελατών του λιμανιού περιλαμβάνονται πλέον οι περισσότερες από τις μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες.

Ο νέος τερματικός σταθμός Γ2 στο Κερατσίνι εξασφαλίζει τώρα στο λιμάνι του Πειραιά την ικανότητα να λειτουργεί ως πύλη διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη περιοχή της Μεσόγειου.

Οι υποδομές στους σταθμούς αυτοκινήτων επεκτείνονται διαρκώς για την εξυπηρέτηση της ζήτησης ενώ και η χρήση της πληροφορικής εισέρχεται σε όλα τα στάδια της διαδικασίας με την εφαρμογή ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης.

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η διακίνηση και αποθήκευση του συμβατικού φορτίου πραγματοποιείται μέσω των εγκαταστάσεων του Λιμένος Ηρακλέους, στο Κερατσίνι.

Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη φορτοεκφόρτωση συμβατικού φορτίου είναι ηλεκτροκίνητοι γερανοί, αυτοκινούμενοι γερανοί, περονοφόρα και ελκυστήρες διαφόρων τύπων.

Για την εξυπηρέτηση του συμβατικού φορτίου ο Λιμένας διαθέτει ανάλογες αποθήκες. Η εξυπηρέτηση υγρών φορτίων, κυρίως πετρελαιοειδών, πραγματοποιείται σε παραχωρούμενο προβλήτα στην περιοχή του Νέου Ικονίου, ενώ εφόσον χρειαστεί φυλάσσονται σε παρακείμενες ιδιωτικές δεξαμενές.

Ο Λιμένας Εξυπηρέτησης Εμπορικής Κίνησης συνδέεται με τον Λιμένα Εξυπηρέτησης Επιβατικής Κίνησης (Κεντρικό Λιμάνι) μέσω παραλιμένας οδού, η κατασκευή της οποίας πραγματοποιήθηκε με ίδιους πόρους και χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκειμένου να αντιμετωπισθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα που προέκυπτε για τους όμορους δήμους από την κίνηση των βαρέων οχημάτων, μέσω του οδικού τους δικτύου προς το Εθνικό Δίκτυο.

ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το εκθεσιακό κέντρο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς είναι ένας από τους γνωστότερους και πληρέστερους χώρους εκθέσεων της χώρας και στις εγκαταστάσεις του έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα εκατοντάδες εκθέσεις με απόλυτη επιτυχία. Οι στεγασμένοι χώροι είναι κατάλληλοι για διοργάνωση έκθεσης, οι δε υπαίθριοι χώροι, βεράντες, πυλωτή ισογείου και τμήμα του χώρου του parking προσφέρονται για επέκταση του χώρου των εκθέσεων και έχουν στατική επάρκεια.

Το ύψος και η επιφάνεια των αιθουσών είναι:

- Αίθουσα ισογείου: ύψος 5,00 μ. και επιφάνεια 3.240 τ.μ.
- Πενταγωνική αίθουσα: ύψος 4,50 μ. έως 5,00 μέτρα και επιφάνεια 3.070 τ.μ.
- Φουαγιέ: ύψος 2,90 έως 3,00 μ. και επιφάνεια 210 τ.μ.
- Αίθουσα πρώτου ορόφου: ύψος 6,60 μ. και 3,30 μ. και επιφάνεια 3.060 τ.μ.
- Αίθουσα εκδηλώσεων δεύτερου ορόφου: ύψος 3,00 μ. και επιφάνεια 620 τ.μ.
- Κουζίνα- εστιατόριο: ύψος 3,00 μ. και επιφάνεια 340 τ.μ.
- Ημιώροφος: 280 τ.μ.

Το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο σύμφωνα με τη μελέτη του κατασκευαστή του κτιρίου είναι 0,75 τόνοι ανά τετραγωνικό μέτρο.

Μπροστά στο Εκθεσιακό Κέντρο ολοκληρώθηκε και λειτουργεί από τον Μάρτιο του 2005 υπόγειο πάρκινγκ δυναμικότητας 700 θέσεων που κατασκευάστηκε με αυτοχρηματοδότηση και σύμβαση παραχώρησης για 30 έτη.

Η οικονομική ανάπτυξη και η αναβάθμιση της περιοχής που συνορεύει με το λιμάνι αποτελεί σταθερή επιδίωξη της ΟΛΠ Α.Ε. και δρομολογείται με γοργά βήματα προς όφελος της τοπικής κοινωνίας και της εθνικής οικονομίας.

Στο πλαίσιο αυτό η κατασκευή νέου υπερ σύγχρονου εκθεσιακού κέντρου στην περιοχή Παλατάκι (70.000 τ.μ.), θα συμβάλλει αποφασιστικά στη ανάπτυξη της Πόλης και θα αναδείξει το λιμάνι του Πειραιά ως διεθνές κέντρο εκθέσεων και εκδηλώσεων

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Τα λιμάνια δεδομένου ότι αποτελούν τον κύριο άξονα του εμπορίου, θα πρέπει να εφαρμόζουν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης με ιδιαίτερη βαρύτητα στην προστασία του περιβάλλοντος, η οποία είναι πλέον άμεσα συνυφασμένη με την οικονομική βιωσιμότητα και ανάπτυξη κάθε δραστηριότητας. Το λιμάνι του Πειραιά

λόγω του ηγετικού του ρόλου στην περιοχή της Μεσογείου αλλά και της κομβικής του θέσης στον Ευρωπαϊκό χώρο, βρίσκεται διαρκώς σε μια διαδικασία ανάπτυξης, σύμφωνα με τις αρχές της αειφορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Ο ΟΛΠ έχει διαμορφώσει και εφαρμόζει συγκεκριμένη περιβαλλοντική πολιτική σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή και Εθνική Περιβαλλοντική Νομοθεσία αλλά και τους Διεθνείς Κανονισμούς, ενώ έχει αναπτύξει έναν μηχανισμό για την περιβαλλοντική αξιολόγηση των δραστηριοτήτων του και φιλοδοξεί να προχωρήσει σε ένα πλέον εξελιγμένο στάδιο οργάνωσης και διαχείρισης.

Ο σεβασμός του περιβάλλοντος και η μείωση των επιπτώσεων από τις λιμενικές δραστηριότητες είναι βασικοί άξονες στην πολιτική ανάπτυξης της ΟΛΠ Α.Ε. Η παραχώρηση της νήσου Ψυτάλλειας για τη εγκατάσταση του κέντρου βιολογικού καθαρισμού της ΕΥΔΑΠ, η σταθερή μέτρηση των αερίων ρύπων στο Κεντρικό Λιμάνι, η κατασκευή ηχοπετασμάτων, η εφαρμογή όλων των εθνικών και κοινοτικών κανονισμών για την προστασία του περιβάλλοντος, εντάσσονται στα πλαίσια αυτής πολιτικής.

Ο ΟΛΠ περισσότερο από 70 χρόνια αποτελεί πόλο οικονομικής ανάπτυξης και σήμερα συνεχίζει την οικονομική του προσφορά στην τοπική και εθνική οικονομία με μια κοινωνική και περιβαλλοντική στρατηγική ανάλογη της ιστορίας του.

Διαχείριση αποβλήτων:

- Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων
- Δίκτυο παραλαβής Λυμάτων πλοίων - μεταφορά τους στο σταθμό Βιολογικού καθαρισμού Αποβλήτων (Ψυτάλλεια)
- Συλλογή και διαχείριση των αποβλήτων λιπαντικών ελαίων που παράγονται από τα μηχανήματα του ΟΛΠ

Ποιότητα νερών:

- Συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιά για την παρακολούθηση της ποιότητας

νερών του λιμανιού

- Επισήμανση περιοχών που χρίζουν βελτίωσης και εκτίμηση της περιβαλλοντολογικής κατάστασης
- Συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για νέο σχέδιο διαχείρισης των επικίνδυνων ρυπασμένων ιζημάτων

Θόρυβος και Ποιότητα Ατμόσφαιρας :

- Συνεργασία με το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο για την εφαρμογή προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας του ακουστικού περιβάλλοντος και του αέρα.

2.1.2. ΛΙΜΑΝΙ ΡΑΦΗΝΑΣ (Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.)

Το δεύτερο πιο πολυσύχναστο λιμάνι της Αττικής είναι η Ραφήνα, στα βορειοδυτικά της Αθήνας. Η Ραφήνα απέχει 30 χλμ από το κέντρο της Αθήνας, 40 χλμ από το λιμάνι του Πειραιά και μόλις 10 χλμ από το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας.

Το λιμάνι της Ραφήνας είναι το μόνο λιμάνι που εξυπηρετεί τα πλοία για την Άνδρο, καθώς η διαδρομή είναι πιο σύντομη από τον Πειραιά. Από εκεί φεύγουν επίσης πλοία για Τήνο και Μύκονο.

Το λιμάνι της Ραφήνας, στην Ανατολική ακτή της Αττικής, 45 λεπτά με λεωφορείο από το κέντρο της Αθήνας, αναπτύσσεται ολοένα και περισσότερο σε μέγεθος και σημασία χάρη στο νέο διεθνές αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος". Από το αεροδρόμιο είναι σαφώς πιο εύκολη η πρόσβαση στη Ραφήνα παρά στον Πειραιά για όσους έχουν τελικό προορισμό νησιά του Αιγαίου.

2.1.3. ΛΙΜΑΝΙ ΛΑΥΡΙΟΥ (Ο.Λ.Λ. Α.Ε)

Το Λαύριο είναι μια μικρή, παραθαλάσσια πόλη στα νότια της Αθήνας. Τα αρχαία χρόνια, ήταν γνωστή για τα μεταλλεία της, τα οποία λειτούργησαν πάλι στις αρχές του 20ου αιώνα. Σήμερα τα μεταλλεία είναι κλειστά και το Λαύριο είναι πλέον γνωστό για το λιμάνι του, το οποίο εξυπηρετεί κοντινά και απομονωμένα νησιά. Το Λαύριο απέχει 60 χλμ από το κέντρο της Αθήνας και 25 χλμ από το αεροδρόμιο.

Το Λαύριο, ένα από τα λιμάνια της Ελλάδας και ένα από τα σημαντικότερα της Αττικής, αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου, της τοπικής και εθνικής οικονομίας.

Σήμερα το λιμάνι έχει πολλαπλές δραστηριότητες που αφορούν το εμπορικό λιμάνι, το επιβατικό λιμάνι, την εξυπηρέτηση πλοίων και την ανάπτυξη και εκμετάλλευση χερσαίων εκτάσεων.

Ο ΟΛΛ σήμερα απασχολεί εργαζόμενους, εξυπηρετεί πλοία, συμβάλλει στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας, και συνεχίζει την αναπτυξιακή της πορεία με αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών της.

Ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου παρέχει κατά βάση υπηρεσίες σχετικές με τον ελλιμενισμό των πλοίων και τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων. Είναι ακόμη υπεύθυνος για την αισθητική διαμόρφωση και την απρόσκοπτη λειτουργία της χερσαίας ζώνης του λιμένα και την αποκομιδή απορριμμάτων εντός της λιμενικής ζώνης. Παράλληλα εκμισθώνει σε ιδιώτες ακίνητα και υπαίθριους χώρους που αποτελούν ιδιοκτησία του. Επίσης διαθέτει χώρο στάθμευσης στους κατοίκους της πόλης. Ο χώρος βρίσκεται μέσα στην πόλη του Λαυρίου, στη χερσαία ζώνη του λιμένα.

Για θέματα που αφορούν στην πόλη και την ευρύτερη περιοχή, ο Ο.Λ.Λ. συνεργάζεται με τους χρήστες του λιμένα, τους τοπικούς φορείς και τους φορείς της

τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δευτέρου βαθμού, αφού η επιτυχία του Οργανισμού στο νέο του ρόλο προϋποθέτει και την ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής.

Ο ΟΛΛ αποτελεί πόλο οικονομικής ανάπτυξης και σήμερα συνεχίζει την οικονομική του προσφορά στην τοπική και εθνική οικονομία με μια κοινωνική και περιβαλλοντική στρατηγική ανάλογη της ιστορίας του.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ

Ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου παρέχει υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών και οχημάτων. Το λιμάνι συνδέεται ακτοπλοϊκά με το εσωτερικό (Κυκλάδες – Δωδεκάνησα).

Οι γραμμές εσωτερικού που εκτελούνται από και προς Λαύριο είναι:

- Λαύριο - Κυκλάδες
- Λαύριο - Δωδεκάνησα

Στα πλαίσια των στρατηγικών στόχων ανάπτυξης του Επιβατικού Λιμένα εντάσσεται η ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης και ανάδειξη του λιμένα ως αφετήριο λιμάνι. Βασικός σκοπός είναι, αφενός η περαιτέρω ενίσχυση της επιβατικής κίνησης εσωτερικού και εξωτερικού, εκμεταλλευόμενοι τις θετικές προοπτικές του τουρισμού για τα επόμενα χρόνια και τη δυναμική που δημιουργήθηκε το 2005, με την αντιστροφή της αρνητικής τάσης που επικρατούσε τα προηγούμενα έτη, και αφετέρου η σημαντική αύξηση του αριθμού πλοίων που θα χρησιμοποιούν το λιμένα ως αφετήριο λιμάνι.

Κρίσιμος παράγοντας για την υλοποίηση αυτού του στόχου είναι η ολοκλήρωση των έργων επέκτασης των υποδομών του λιμένα και η γενικότερη αναβάθμιση των υπηρεσιών του λιμένα. Παράλληλα, σημαντική ώθηση στην επιβατική κίνηση του λιμένα αναμένεται να δώσουν και οι δράσεις ανάπτυξης των τουριστικών δραστηριοτήτων του λιμένα (δημιουργία Cruise Terminal).

Στο 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.

Οι υποδομές που διαθέτει η Μαρίνα είναι:

- 200 Θέσεις ελλιμενισμού
- Φυλάκιο
- Καφέ-Μπαρ
- Πάρκινγκ αυτοκινήτων
- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος
- Τροφοδοσία νερού
- Ανεφοδιασμός καυσίμων
- Κλίνη ανέλκυσης-καθέλκυσης
- Χώρος συντήρησης σκαφών

ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ

Η διακίνηση και αποθήκευση του συμβατικού φορτίου πραγματοποιείται μέσω των εγκαταστάσεων του Λιμένος Λαυρίου. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη φορτοεκφόρτωση συμβατικού φορτίου είναι ηλεκτροκίνητοι γερανοί, αυτοκινούμενοι γερανοί, περονοφόρα και ελκυστήρες διαφόρων τύπων.

Για την εξυπηρέτηση του συμβατικού φορτίου ο Λιμένας διαθέτει ανάλογες αποθήκες. Η εξυπηρέτηση υγρών φορτίων, κυρίως πετρελαιοειδών, πραγματοποιείται σε παραχωρούμενο προβλήτα, ενώ εφόσον χρειαστεί φυλάσσονται σε παρακείμενες ιδιωτικές δεξαμενές.

Ο Λιμένας Εξυπηρέτησης Εμπορικής Κίνησης συνδέεται με τον Λιμένα Εξυπηρέτησης Επιβατικής Κίνησης (Κεντρικό Λιμάνι) μέσω παραλιμένας οδού, η κατασκευή της οποίας πραγματοποιήθηκε με ίδιους πόρους και χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκειμένου να αντιμετωπισθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα που προέκυπτε για τους όμορους δήμους από την κίνηση των βαρέων οχημάτων, μέσω του οδικού τους δικτύου προς το Εθνικό Δίκτυο.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Διαχείριση αποβλήτων:

- Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων
- Δίκτυο παραλαβής λυμάτων πλοίων - μεταφορά τους στο σταθμό βιολογικού καθαρισμού αποβλήτων
- Συλλογή και διαχείριση των αποβλήτων λιπαντικών ελαίων που παράγονται από τα μηχανήματα του ΟΛΛ

Ποιότητα νερών:

- Παρακολούθηση της ποιότητας νερών του λιμανιού
- Επισήμανση περιοχών που χρίζουν βελτίωσης και εκτίμηση της περιβαλλοντολογικής κατάστασης
- Σχέδιο διαχείρισης των επικίνδυνων ρυπασμένων ιζημάτων

Θόρυβος και Ποιότητα Ατμόσφαιρας:

- Εφαρμογή προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας του ακουστικού περιβάλλοντος και του αέρα.

2.1.4 ΛΙΜΑΝΙ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.)

Η Χερσαία Ζώνη Λιμένα και οι εξομοιωμένοι με τη χερσαία ζώνη χώροι καθορίζονται από τη θέση «Παλάσκα» της τοποθεσίας Σκαραμαγκά, στην ανατολική πλευρά και συνεχίζονται προς δυσμάς μέχρι το δυτικό άκρο της θέσης «Ναυπηγεία Ελευσίνας».

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε. είναι η διαχείριση των εργασιών που σχετίζονται με την φορτοεκφόρτωση, την εναπόθεση και τη διακίνηση των εμπορευμάτων διαμέσου του λιμένα της Ελευσίνας, Επίσης η διαχείριση και εκμετάλλευση των δύο μαρίνων ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών καθώς και όλων των γηπέδων και καταστημάτων που βρίσκονται εντός της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Ελευσίνας δικαιοδοσίας του Ο.Λ.Ε Α.Ε.

Κεντρικός Λιμένας Ελευσίνας

Χαρακτηριστικά μεγέθη:

- Συνολικό μήκος κρηπιδώματος : 1.037 μ,
- Κυμαινόμενο βάθος: από 8 - 12 μ.
- Βραχίονας λιμένα : 300 μ. χ 80 μ,
- Ωφέλιμη επιφάνεια λιμένα . 50.000 τ.μ

Στους χώρους του Κεντρικού Λιμένα γίνεται η κύρια διακίνηση εμπορευμάτων (φορτοεκφόρτωση - εναπόθεση), ο οποίος είναι χαρακτηρισμένος και ως τελωνειακός περίβολος.

- **Προβλήτα στη θέση «ΒΛΥΧΑ»**

Η χρήση της προβλήτας και η ωφέλιμη επιφάνεια έχει παραχωρηθεί από το Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας σε δύο εταιρείες, για τη φορτοεκφόρτωση και εναπόθεση αδρανών υλικών. Επίσης στην προέκταση της προβλήτας υφίστανται δύο ακόμη διακριτοί ωφέλιμοι χώροι, εκτάσεως ο πρώτος 3.000 τ.μ., ο οποίος έχει παραχωρηθεί για

εναπόθεση αδρανών υλικών και ο δεύτερος 12-000 τ.μ. (ημιτελής), προς αξιοποίηση με την κατασκευή λιμενικών έργων μικρής έκτασης (συμπληρωματική προβλήτα διαστάσεων 120x30 μ)

- **Κρηπίδωμα στη θέση «ΚΡΟΝΟΣ»**

Ο χώρος είναι περιφραγμένος (μάντρα και κιγκλιδώματα) με όριο την οδό Ωκεανίδων. Είναι ημιτελής από πλευράς κρηπιδωμάτων, δαπέδου και λοιπών εγκαταστάσεων, αλλά ωστόσο χρησιμοποιείται για τη φορτοεκφόρτωση και διακίνηση εμπορευμάτων από πλοία αναλόγου βυθίσματος.

Μαρίνα στη θέση «ΚΑΛΥΜΠΙΑΚΙ»

Φιλοξενεί μικρού μεγέθους σκάφη αναψυχής, με δυναμικότητα 40 περίπου σκαφών.

Μαρίνα Παλαιού Λιμένα

Φιλοξενεί μικρού μεγέθους σκάφη αναψυχής και λέμβους. Εκεί ελλιμενίζονται 15 λέμβοι (λάντζες) διακίνησης προσωπικού και υλικών προς τα πλοία που βρίσκονται αρόδου.

Λιμανάκι Αλιέων (παλαιό)

Βρίσκεται στη θέση «Διαμαντή» στο ανατολικό άκρο του Κεντρικού Λιμένα και φιλοξενεί 25 περίπου μικρά ερασιτεχνικά ή επαγγελματικά αλιευτικά των Συλλόγων Αλιέων της περιοχής.

Νέος Λιμενίσκος

Είναι ανατολικά του Κεντρικού Λιμένα και όμορο με τον Παλιό Λιμενίσκο των Αλιέων. Οι εργασίες ολοκληρώθηκαν τον Οκτώβριο 2003. Κατασκευάστηκε με δαπάνες από ίδια έσοδα Συνολικός προϋπολογισμός 1,3 δις δρχ. Το τέως Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας είχε διαθέσει 900 εκ. δρχ. Ο Οργανισμός Λιμένας Ελευσίνας Α.Ε. διέθεσε από το έτος 2002 μέχρι σήμερα το ποσό των 567.737,63 ευρώ και υπολείπεται το ποσό των 291,733,51 ευρώ. Διαθέτει δυναμικότητα 60 θέσεων για σκάφη αναψυχής.

2.1.5. ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ (Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε.)

Το λιμάνι διαθέτει τέσσερις προβλήτες και κρηπιδώματα συνολικού μήκους 3.000 μ. περίπου, βάθους 8,50-10,50 μ. από την κατώτατη ρηχία και δύναται να εξυπηρετήσει φορτηγά πλοία μέχρι 25.000 τόρους και επιβατικά πλοία μέχρι 16.000 τόρους και μήκους 220 μ.

Εντός του λιμένα λειτουργεί υπηρεσία αντιμετώπισης ρύπανσης διαθέτοντας αντίστοιχο σκάφος και εξοπλισμό καθώς και υπηρεσία παραλαβής υγρών και στερεών αποβλήτων από τα πλοία όλο το εικοσιτετράωρο. Υπάρχει η δυνατότητα υδροδότησης των πλοίων καθώς και παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφώνου και βρίσκεται στη διαδικασία υλοποίησης η δωρεάν παροχή ελεύθερης σύνδεσης στο διαδίκτυο (hot spot).

Επίσης παρέχεται πυρασφάλεια με ειδικό πυροσβεστικό σταθμό που λειτουργεί μέσα στο λιμάνι ο οποίος διαθέτει και πυροσβεστικό πλοiάριο. Υπάρχουν 8.000 τ.μ. στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων, 80.000 τ.μ. υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων και δύο γεφυροπλάστιγγες.

Στο λιμάνι λειτουργεί ένας διώροφος Σταθμός Υποδοχής Επιβατών συνολικής επιφάνειας 2.932 τ.μ. περίπου. Στο ισόγειο υπάρχουν χώροι αναμονής επιβατών, τα γραφεία των πρακτορείων ναυτιλιακών εταιρειών, γραφεία του Τελωνείου καθώς και καταστήματα και ένα μικρό cafe-bar. Στο Β.Α. άκρο του λιμένα ευρίσκεται η μαρίνα. Στο νότιο άκρο της μαρίνας και σε συνέχεια με τη Βόρεια Προβλήτα του λιμένα έχει διαμορφωθεί χώρος αναψυχής με ανοιχτό θέατρο, παιδική χαρά και αναψυκτήριο.

Στη Βόρεια λιμενολεκάνη της μαρίνας λειτουργεί Σταθμός Υδροπλάνων εκτελώντας δρομολόγια προς Ιθάκη, Κεφαλονιά και Κέρκυρα. Στο ΝΑ άκρο του λιμένα έχει διαμορφωθεί πάρκο αναψυχής, με παιδική χαρά, ενώ λειτουργεί αναψυκτήριο στη βάση του ανασκευασθέντος φάρου. Επίσης στο Νότιο άκρο του λιμένα λειτουργεί ιχθυόσκαλα, ενώ στο Βόρειο άκρο του λιμένα υπάρχει Ιστιοπλοϊκός όμιλος.

Το μέλλον του λιμένα είναι σημαντικό για την οικονομική ανάπτυξη της Πάτρας, της Δυτικής Ελλάδας και της Ελλάδας γενικότερα.

Στόχος του Ο.Λ.ΠΑ είναι να καταστήσει το λιμάνι της Πάτρας ανταγωνιστικό με:

1. την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών
2. καλλίτερες λιμενικές εγκαταστάσεις και
3. μικρότερο κόστος υπηρεσιών

Γι αυτό το ενδιαφέρον του Δ.Σ. του Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε. επικεντρώνεται στο Νέο Λιμάνι. Με την αξιοποίηση και του ακινήτου της Πειραιϊκής Πατραϊκής, που ανήκει στον Ο.Λ.ΠΑ. και το οποίο προορίζεται για Εμπορευματικό Κέντρο, τα μεγάλα έργα υποδομής που εκτελούνται ή ξεκινούν άμεσα (κατασκευή οδικού άξονα Πατρών-Κορίνθου, νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων, Ιόνια Οδός, κατασκευή συνδετήριων οδών και ανισόπεδου κόμβου σύνδεσης του Νέου Λιμανιού με την Ευρεία Παράκαμψη κ.α.) το Νέο Λιμάνι της Πάτρας αναδεικνύεται σε βασικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ο θαλάσσιος διάδρομος της Αδριατικής σε συνδυασμό με τις προαναφερόμενες υποδομές, που αποτελούν μεγάλη επένδυση της Πολιτείας στην ευρύτερη περιοχή, δημιουργούν μια νέα μεταφορική αλυσίδα, η οποία προσφέρει ιδανικές μεταφορικές συνθήκες, ασφάλεια, ταχύτητα και χαμηλό μεταφορικό κόστος. Με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός κλειστού ασφαλούς δρόμου υψηλών ταχυτήτων που συνεχίζεται μέσω σύγχρονων μεγάλων πλοίων.

Παράλληλα ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. προωθεί τον εκσυγχρονισμό της σημερινής Μαρίνας, αλλά και τη δημιουργία μίας νέας και σύγχρονης Μαρίνας πολλαπλών χρήσεων (θαλάσσιος τουρισμός, δραστηριότητες εμπορίου, εστίασης, αναψυχής κλπ.). Η νέα μαρίνα θα προσφέρει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και θα αποτελεί πύλη εισόδου για το θαλάσσιο τουρισμό στο Ιόνιο Πέλαγος, αναβαθμίζοντας και αξιοποιώντας το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας.

Το όραμα του Δ.Σ. του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. έναντι της τοπικής κοινωνίας είναι να διαθέσει τον μεγαλύτερο δυνατό χώρο της λιμενικής ζώνης στους πολίτες πάντα σε

συνεργασία με τους τοπικούς φορείς. Αυτό θα γίνει σταδιακά από τον Οργανισμό μετά την κατασκευή του Νέου Λιμένα σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο και τις κατευθύνσεις της ηγεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τα έργα υποδομής του Νέου Λιμένα περιλαμβάνουν δύο Πύλες, δύο Τερματικούς Σταθμούς Επιβατών, Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα, Πυροσβεστικό Σταθμό, Πύργο Ελέγχου καθώς και Τελωνείο, Αποθήκη-Μηχανουργείο στο Εμπορικό Τμήμα.

Το 2010 θα ολοκληρωθούν οι εργασίες των Λιμενικών έργων (κρηπιδώματα-κυματοθραύστης) των 4 νηοδόχων του Νέου Λιμένα καθώς και ο ένας Τερματικός Σταθμός, το Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα, ο Πυροσβεστικός Σταθμός, οι κυκλοφοριακές διαμορφώσεις και οι Πύλες των έργων υποδομής.

Το νέο λιμάνι θα συνδέεται με τη βόρεια Παράκαμψη των Πατρών μέσω του κόμβου, με συνδετήριους δρόμους παραπλεύρως του ποταμού Γλαύκου, διευκολύνοντας έτσι την πρόσβαση στο λιμάνι, αλλά και ανακουφίζοντας το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης. Επίσης προβλέπεται η σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ με την κατασκευή διπλής ηλεκτροκίνητης γραμμής.

Με τη λειτουργία του Νέου Λιμένα προβλέπεται η αναβάθμιση της υπάρχουσας Μαρίνας δυναμικότητας 415 σκαφών κάτω των 15 μέτρων, η οποία θα δημιουργήσει ισχυρό πόλο για την προσέλκυση σημαντικού μέρους της κίνησης του θαλάσσιου τουρισμού με την παράλληλη αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων θαλάσσιων υποδομών.

Επίσης προβλέπεται η δημιουργία εκσυγχρονισμένης Νέας Μαρίνας στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης πολλαπλών χρήσεων (θαλάσσιος τουρισμός, δραστηριότητες εμπορίου, εστίασης, αναψυχής κλπ) δυναμικότητας 256 σκαφών μήκους 15-70 μέτρων, η οποία θα προσφέρει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και θα αποτελέσει πύλη εισόδου για το θαλάσσιο τουρισμό στο Ιόνιο Πέλαγος, αναβαθμίζοντας και αξιοποιώντας το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας.

Επιπλέον στα υποστηρικτικά έργα κατασκευής της νέας μαρίνας περιλαμβάνονται: η διαμόρφωση 300-350 θέσεων στάθμευσης, η δημιουργία κτιριακών εγκαταστάσεων 4.550 τ.μ., η διαμόρφωση εκτεταμένων ζωνών πρασίνου και αναψυχής, η δημιουργία

Μονάδας Διαχείρισης Σκαφών έκτασης 18 στρεμμάτων για την εξυπηρέτηση περίπου 120 σκαφών μέσου μήκους 20 μέτρων.

Στο Ανατολικό άκρο της χερσαίας ζώνης έναντι του εμπορικού τμήματος του Νέου Λιμένα Πατρών βρίσκεται το ακίνητο του πρώην εργοστασίου της Πειραιϊκής Πατραϊκής, 200 στρεμμάτων περίπου που ανήκει στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. από το 2003 και προβλέπεται η αξιοποίησή του με την μετατροπή του σε Εμπορευματικό Κέντρο ώστε να λειτουργεί σε συνδυασμό με το λιμάνι.

Οι χρήσεις που προβλέπεται να υπάρξουν είναι: στάθμευση ασυνόδευτων ρυμουλκούμενων πλατφόρμων και μεταφορά τους από και προς πλοία των γραμμών Πάτρας-Ιταλίας, στάθμευση φορτηγών οχημάτων που προορίζονται για επιβίβαση στα πλοία των γραμμών Πάτρας-Ιταλίας, αποθήκευση κενών εμπορευματοκιβωτίων, σταθμός διαλογής εμπορευματοκιβωτίων, αποθήκευση και διανομή εμπορεύματα.

Γι αυτό το ενδιαφέρον του Δ.Σ. του Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε. επικεντρώνεται στο Νέο Λιμάνι. Με την αξιοποίηση και του ακινήτου της Πειραιϊκής Πατραϊκής, που ανήκει στον Ο.Λ.ΠΑ. και το οποίο προορίζεται για Εμπορευματικό Κέντρο, τα μεγάλα έργα υποδομής που εκτελούνται ή ξεκινούν άμεσα (κατασκευή οδικού άξονα Πατρών-Κορίνθου, νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων, Ιόνια Οδός, κατασκευή συνδετηρίων οδών και ανισόπεδου κόμβου σύνδεσης του Νέου Λιμανιού με την Ευρεία Παράκαμψη κ.α.) το Νέο Λιμάνι της Πάτρας αναδεικνύεται σε βασικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ο θαλάσσιος διάδρομος της Αδριατικής σε συνδυασμό με τις προαναφερόμενες υποδομές, που αποτελούν μεγάλη επένδυση της πολιτείας στην ευρύτερη περιοχή, δημιουργούν μια νέα μεταφορική αλυσίδα, η οποία προσφέρει ιδανικές μεταφορικές συνθήκες, ασφάλεια, ταχύτητα και χαμηλό μεταφορικό κόστος. Με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός κλειστού ασφαλούς δρόμου υψηλών ταχυτήτων που συνεχίζεται μέσω σύγχρονων μεγάλων πλοίων.

Τα προτεινόμενα έργα σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση του οδικού άξονα της ΠΑΘΕ στοχεύουν στην άμεση διασύνδεση της Ελλάδας με την Ε.Ε. ικανοποιώντας τους βασικούς στόχους της στρατηγικής μεταφορών της χώρας για εναλλακτικές διεθνείς συνδέσεις και υλοποίηση των ολοκληρωμένων μεταφορικών διαδρομών

στον άξονα Δύσης-Ανατολής. Επίσης ισχυροποιούν την θέση του Λιμένα Πατρών στον ανταγωνισμό και καθιστούν το λιμάνι της Πάτρας μοχλό ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής της Δυτικής Ελλάδας.

Παράλληλα ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. προωθεί τον εκσυγχρονισμό της σημερινής μαρίνας, αλλά και τη δημιουργία μίας νέας και σύγχρονης μαρίνας πολλαπλών χρήσεων (θαλάσσιος τουρισμός, δραστηριότητες εμπορίου, εστίασης, αναψυχής κλπ.). Η νέα μαρίνα θα προσφέρει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και θα αποτελεί πύλη εισόδου για το θαλάσσιο τουρισμό στο Ιόνιο Πέλαγος, αναβαθμίζοντας και αξιοποιώντας το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας.

2.1.6. ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)

Το λιμάνι ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1893. Βρίσκεται μέσα στον ιστό της πόλης του Βόλου. Με την ανάπτυξη της βιομηχανίας και βιοτεχνίας στην περιοχή, χρόνο με το χρόνο, μετασχηματίστηκε σε ένα από τα σημαντικότερα μεταφορικά κέντρα της Ελλάδας.

Το λιμάνι κατέχει κεντροβαρή θέση στη χώρα μας και αποτελεί την ανατολική πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξυπηρετεί τόσο την επιβατική - τουριστική κίνηση όσο και την εμπορευματική. Υπάρχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με τις Β. Σποράδες και τα νησιά του ΒΑ Αιγαίου. Υποδέχεται μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων, έχοντας τις κατάλληλες υποδομές. Παράλληλα στο μεγαλύτερό του μέρος εξυπηρετεί με τις υποδομές του την εμπορευματική κίνηση παίζοντας σημαντικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές και έχει τις δυνατότητες να δεχτεί πάσης φύσεως φορτία.

ΓΕΝΙΚΑ

Η Ο.Λ.Β. Α.Ε. παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες τόσο στους χρήστες του λιμένα (Εμπορικού και Επιβατικού) όσο και στους δημότες της πόλης του Βόλου.

Ειδικότερα στον τομέα των λιμενικών εξυπηρετήσεων παρέχονται:

- Φορτοεκφορτώσεις με μηχανικά μέσα.

- Εκμισθώσεις ακάλυπτων και στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων.
- Εκμισθώσεις χώρων για εγκατάσταση και λειτουργία επισκευαστικής ζώνης.
- Υδροδότηση – ηλεκτροδότηση σκαφών.
- Παραλαβή – διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων.
- Ζυγίσεις φορτίων.
- Καταφύγιο τουριστικών σκαφών.

Επιπλέον για την εξυπηρέτηση της πόλης και των επισκεπτών η Ο.Λ.Β. Α.Ε.:

- Διαθέτει τρεις (3) χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης:
 - Ø Στον Κεντρικό Προβλήτα για Ι.Χ. οχήματα, δυναμικότητας 400 θέσεων.
 - Ø Στον Προβλήτα Σιλό για Ι.Χ. οχήματα, δυναμικότητας 250 θέσεων.
 - Ø Στον Προβλήτα Σιδηροδρομικού Πορθμείου (Πευκακίων) για φορτηγά, δυναμικότητας 100 θέσεων.
- Εκμισθώνει λιμενικούς χώρους για
 - Ø Εναπόθεση τραπεζοκαθισμάτων.
 - Ø Εκθέσεις, εκδηλώσεις κ.λπ.
 - Ø Αίθουσες αναμονής προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού ακτοπλοϊκών γραμμών.
 - Ø Λειτουργία ναυτικών πρακτορείων, καταστημάτων κ.λπ.
 - Ø Εκμετάλλευση καταστημάτων της Νέας Ιχθυαγοράς.
 - Ø Εγκατάσταση οικίσκων χονδρεμπόρων στην Ιχθυόσκαλα

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Από το λιμάνι του Βόλου διακινούνται 400.000 περίπου 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 Βορείων 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 δύο σταθμοί εξυπηρέτησης επιβατών ακτοπλοΐας, οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με αναγκητήρια και αίθουσες αναμονής, ενώ η εταιρεία 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.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Η Εταιρεία παρέχει μια σειρά υπηρεσιών στα πλοία που προσεγγίζουν το λιμάνι του Βόλου όπως :

- Προσόρμιση, παραβολή και πρυμνοδέτηση φορτηγών και επιβατηγών πλοίων
- Χορήγηση θέσεων στη ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή του λιμένα για διενέργεια επισκευών σε πλοία
- Υπηρεσίες υδροδότησης, παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικών συνδέσεων

ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΟΡΑΜΑ

Ως στόχοι για την ΟΛΒ Α.Ε. προτείνονται

- Η διασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και ανάπτυξης του Οργανισμού.
- Η βελτίωση των συνθηκών συνύπαρξης με την πόλη.

- Η αύξηση της παραγωγικότητας.
- Ο έλεγχος και η μείωση του λειτουργικού κόστους.
- Η επανεξέταση και διαφοροποίηση των πεδίων δραστηριότητας του ΟΛΒ μέσω
- Της καταγραφής των προσφερομένων υπηρεσιών
- Της επέκτασης κερδοφόρων δραστηριοτήτων
- Της εξυγίανσης, εκχώρησης ή κατάργησης ζημιογόνων δραστηριοτήτων (π.χ. αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας)
- Η λήψη προληπτικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος

2.1.7.ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ (Ο.Λ.ΗΓ Α.Ε)

ΤΟ ΠΑΛΙΟ ΛΙΜΑΝΙ

Η ευρύτερη χερσαία ζώνη του λιμένα Ηγουμενίτσας εκτείνεται από τα Σύβοτα στο νότο έως τη Σαγιάδα στο βορρά. Η μεγάλη αυτή παράκτια ζώνη βρίσκεται υπό τη διαχείριση του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας (Ο.Λ.ΗΓ) και προσφέρει πολλές δυνατότητες για να αξιοποιηθούν, να αναδειχθούν και να αναπτυχθούν, τόσο το λιμάνι, όσο και η περιοχή πέρα από αυτό.

Μέχρι το 1996 το φυσικό λιμάνι στο μυχό του όρμου της Ηγουμενίτσας οριοθετούνταν από δύο προβλήτες, μία στον βορρά και μία στο νότο. Η βόρεια προβλήτα είχε μήκος 100 μ. και πλάτος 30 μ. Εκεί πρυμνοδετούσαν τα πλοία που εκτελούσαν τη γραμμή Ιταλίας-Ελλάδος.

Η νότια προβλήτα είχε 100 μ μήκος και 125 μ. πλάτος και αποτελούσε την κύρια προβλήτα του λιμανιού. Εξυπηρετούσε τόσο τα πλοία που εκτελούσαν την γραμμή Ελλάδος-Ιταλίας όσο και τα δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία που έφθαναν στο λιμάνι.

Μεταξύ των δύο προβλητών υπήρχε κρηπιδωμένη παραλιακή ζώνη μήκους 480 μέτρων. Στα παραλιακά κρηπιδώματα πρυμνοδετούσαν ημερόπλοια και εκδρομικά πλοία, τα οποία εκτελούσαν την γραμμή Κέρκυρας- Ηγουμενίτσας, αλλά και τουριστικά και αλιευτικά σκάφη (κυρίως στην βόρεια παραλιακή ζώνη).

Με την κατασκευή του νέου λιμανιού, η οποία ξεκίνησε το Μάιο του 1996, τα πράγματα άλλαξαν ριζικά. Το παλαιό λιμάνι σήμερα, χρησιμοποιείται για να στεγάζεται τμήμα των υπηρεσιών του κεντρικού Λιμεναρχείου Ηγουμενίτσας και να ελλιμενίζονται τα σκάφη του. Του αντιστοιχεί χερσαίος χώρος μήκους 330 μέτρων και βάθους 7.

ΤΟ ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ

Η δημιουργία του νέου λιμένα της Ηγουμενίτσας εντάσσεται σε ένα ευρύτερο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής (2010). Από το σχέδιο αυτό προέκυψε ότι είναι αναγκαία η κατασκευή ενός δικτύου κλειστών αυτοκινητοδρόμων ταχείας κυκλοφορίας, που περιλαμβάνει:

- α) την Εγνατία Οδό
- β) την Π.Α.Θ.Ε. (Οδικός Άξονας ΠΑΤΡΩΝ - ΑΘΗΝΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΕΥΖΩΝΩΝ) και
- γ) τον Δυτικό Άξονα Βορρά-Νότου (Ιονίας Οδού)

Το δίκτυο αυτό αποτελεί την ραχοκοκαλιά της οδικής υποδομής της χώρας και τα υπόλοιπα απαιτούμενα συγκοινωνιακά έργα (οδοί-λιμάνια-αεροδρόμια) επιβάλλεται να στηριχθούν πάνω σε αυτό.

Στο πλαίσιο των παραπάνω βασικών αρχών και σε συνδυασμό με την προσπάθεια να εξασφαλιστεί η σύνδεση της χώρας με τις άλλες χώρες της Ε.Ε. χωρίς ενδιάμεση διέλευση από χώρες εκτός Ε.Ε., προγραμματίστηκε και ο νέος λιμένας Ηγουμενίτσας.

Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Ο λιμένας Ηγουμενίτσας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς ανήκει στην κατηγορία Α στην οποία περιλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες διεθνούς σημασίας.

Είναι ένας από τους μεγαλύτερους λιμένες διεθνών μεταφορών της χώρας αλλά και της Ανατολικής Μεσογείου. Αποτελεί την κύρια Δυτική θαλάσσια πύλη της Βόρειας Ελλάδας αλλά και των Νοτίων Βαλκανίων στην Δυτική Ευρώπη και εξυπηρετεί την εμπορευματική κίνηση της Βορείου Ελλάδος και των Νοτίων Βαλκανίων (κυρίως Βουλγαρία, Τουρκία) καθώς και των χώρων της Μέσης Ανατολής.

Η ετήσια διακίνηση μέσω του λιμανιού κυμαίνεται στους 2 εκ. τόνους εμπορευμάτων μέσω φορτηγών διεθνών μεταφορών. Είναι ένας σημαντικότερος συγκοινωνιακός κόμβος λόγω της σύγκλισης των αξόνων της Εγνατίας και της Ιόνιας Οδού. Είναι η αρχή της Εγνατίας Οδού, η οποία ουσιαστικά αρχίζει μέσα από το λιμάνι και θα αποτελέσει στο μέλλον το άρμα ανάπτυξης των διεθνών μεταφορών στην Νότια Βαλκανική και κατ' επέκταση στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας και την Ασία.

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας απέχει ελάχιστα από τους κάθετους άξονες της Εγνατίας προς Αλβανία – F.Y.R.O.M. Τέλος είναι δυνατή η εκμετάλλευση των Θαλάσσιων αρτηριών και κυρίως του σημαντικότερου διάδρομου της Αδριατικής. Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του κόστους μεταφοράς, της ταχύτητας, και της ασφάλειας του διαδρόμου της Αδριατικής έναντι των οδικών αξόνων μέσω Βουλγαρίας – Ρουμανίας προς το βορρά ή μέσω Βουλγαρίας – Αλβανίας (Παραεγνατία), έχουν καταστήσει τον θαλάσσιο διάδρομο της Αδριατικής ως τον σημαντικότερο άξονα μεταφορών των νοτίων Βαλκανίων με την Ευρώπη.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Στις 12 Δεκεμβρίου 2002, στην διπλωματική διάσκεψη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού υιοθετήθηκαν τροποποιήσεις στην διεθνή ναυτιλιακή σύμβαση και προστεθεί κεφάλαιο με τον τίτλο "Ειδικά Μέτρα για την Ενίσχυση της Ναυτικής

Ασφάλειας", που περιλαμβάνει και τον "Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων".

Τα μέτρα που προβλέπονται από τον κώδικα θα εφαρμοσθούν σε φορτηγά πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 τόνων, σε όλα τα επιβατικά πλοία διεθνών πλόων καθώς και στους λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις που καταπλέουν τα πλοία αυτά.

Η εφαρμογή του κώδικα αφορά:

- Το Νέο λιμάνι Ηγουμενίτσας που εξυπηρετεί αποκλειστικά τα πλοία των γραμμών Ελλάδος – Ιταλίας.
- Τον Παλαιό – Νέο Λιμένα που εξυπηρετεί φορτηγά πλοία γενικού φορτίου που εκτελούν διεθνείς πλόες.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας, σύμφωνα με τις οδηγίες Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και την Ελληνική Νομοθεσία παρέχει υπηρεσίες ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας του από το Μάρτιο του 2003. Με αυτό τον τρόπο συμβάλλει αποτελεσματικά στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας παρέχει υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών και οχημάτων. Το λιμάνι συνδέεται ακτοπλοϊκά τόσο με το εσωτερικό (Κέρκυρα – Παξοί – Πάτρα) όσο και με το εξωτερικό (Ιταλία). Οι γραμμές εσωτερικού εκτελούνται από το Παλαιό Λιμάνι ενώ οι γραμμές εξωτερικού από το Νέο Λιμάνι.

Οι γραμμές εσωτερικού που εκτελούνται από και προς Ηγουμενίτσα είναι :

- Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα
- Ηγουμενίτσα – Λευκίμμη
- Ηγουμενίτσα – Παξοί
- Ηγουμενίτσα – Πάτρα

Οι γραμμές εξωτερικού που εκτελούνται από και προς Ηγουμενίτσα είναι :

- Ηγουμενίτσα – Ανκόνα
- Ηγουμενίτσα – Βενετία
- Ηγουμενίτσα – Μπάρι
- Ηγουμενίτσα – Πρίντεζι

Στα πλαίσια των στρατηγικών στόχων ανάπτυξης του Επιβατικού Λιμένα εντάσσεται η ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης και ανάδειξη του λιμένα ως αφετήριο λιμάνι.

Βασικός σκοπός είναι, αφενός η περαιτέρω ενίσχυση της επιβατικής κίνησης εσωτερικού και εξωτερικού, εκμεταλλευόμενοι τις θετικές προοπτικές του τουρισμού για τα επόμενα χρόνια και τη δυναμική που δημιουργήθηκε το 2005, με την αντιστροφή της αρνητικής τάσης που επικρατούσε τα προηγούμενα έτη, και αφετέρου η σημαντική αύξηση του αριθμού πλοίων που θα χρησιμοποιούν το λιμένα ως αφετήριο λιμάνι.

Κρίσιμος παράγοντας για την υλοποίηση αυτού του στόχου είναι η ολοκλήρωση των έργων επέκτασης των υποδομών του λιμένα και η γενικότερη αναβάθμιση των υπηρεσιών του λιμένα. Παράλληλα, σημαντική ώθηση στην επιβατική κίνηση του λιμένα αναμένεται να δώσουν και οι δράσεις ανάπτυξης των τουριστικών δραστηριοτήτων του λιμένα (δημιουργία Cruise Terminal).

ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ

Η διακίνηση εμπορευμάτων, λόγω της έλλειψης εξειδικευμένων υποδομών, αυτή τη στιγμή περιορίζεται στην κίνηση φορτηγών και νταλικών. Η κίνηση φορτηγών από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας παρουσιάζει την περίοδο 2003-2005 σχετική

σταθερότητα, με συνολική ετήσια κίνηση φορτηγών περίπου 76.000 (εξωτερικού) και 48.000 (εσωτερικού).

Στα πλαίσια των στρατηγικών στόχων και των στρατηγικών κατευθύνσεων του Ο.Λ.ΗΓ. εντάσσεται η ανάπτυξη Εμπορικού Λιμένα. Ο απώτερος στόχος είναι η ανάπτυξη εμπορευματικής κίνησης και ανάδειξη του λιμένα ως Δυτικής Πύλης των Βαλκανίων για μεταφορά εμπορευμάτων και κατά συνέπεια η σημαντική αύξηση των εσόδων του λιμένα από την αύξηση της εμπορικής κίνησης και η βέλτιστη εξυπηρέτηση των διαμετακομιστικών αναγκών των περιοχών της Δυτικής και Βόρειας Ελλάδας και γενικότερα των χωρών της νότιας Βαλκανικής.

Κύρια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα θα αποτελέσουν η σημαντική μείωση του χρόνου και κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων από τη Βόρεια – Δυτική Ελλάδα και τις Βαλκανικές χώρες στη Δυτική Ευρώπη, μέσω της Εγνατίας Οδού, αλλά και οι σαφώς αναβαθμισμένες υπηρεσίες που θα προσφέρει ο Ο.Λ.ΗΓ., μέσω του Εμπορευματικού Κέντρου και των νέων υποδομών της Β' Φάσης επέκτασης του λιμένα.

2.1.8. ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ο.Λ.Θ. Α.Ε)

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι ένα ευρωπαϊκό λιμάνι, φυσική διέξοδος της οικονομικής δραστηριότητας των χωρών της ευρύτερης περιοχής. Εξυπηρετεί τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των χωρών αυτών για εισαγωγή και εξαγωγή πρώτων υλών, καταναλωτικών προϊόντων και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού. Το λιμάνι αποτελεί μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας διαδραματίζοντας παράλληλα έναν ουσιαστικό ρόλο στην προσπάθεια της Β. Ελλάδας, με τη Θεσσαλονίκη ως κέντρο, να εδραιωθεί ως οικονομικό σταυροδρόμι στην Ανατολική Μεσόγειο.

Το λιμάνι κατέχει πλεονεκτική θέση, καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι των χερσαίων δικτύων μεταφορών, Ανατολής-Δύσης μέσω της Εγνατίας Οδού, Νότου-Βορρά και γενικά των πανευρωπαϊκών διαδρόμων .

Επιπρόσθετα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης απέχει από το Διεθνή Αερολιμένα «Μακεδονία» 16 χιλιόμετρα και από το Σιδηροδρομικό Σταθμό 1 χιλιόμετρο. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διαθέτει κρηπιδώματα μήκους 6.200 μέτρα, με ωφέλιμο βάθος μέχρι 12 μέτρα. Διαθέτει 600.000 τ.μ. (στεγασμένους και υπαίθριους) αποθηκευτικούς χώρους και σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό για την ασφαλή και γρήγορη διακίνηση όλων των ειδών των εμπορευμάτων, γενικών, χύδην και εμπορευματοκιβωτίων.

Η ΟΛΘ ΑΕ είναι από τους κυριότερους εργοδότες σήμερα στη Β. Ελλάδα με πάνω από 600 εργαζομένους, ενώ καθημερινά στους χώρους της απασχολούνται πάνω από 2.000 άτομα. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί ετησίως 16.000.000 τόνους εμπορευμάτων (από τους οποίους 7.000.000 τόνοι είναι ξηρό φορτίο και 9.000.000 υγρά καύσιμα), 370.000 εμπορευματοκιβώτια, 3.000 πλοία, 220.000 επιβάτες.

Παρεχόμενες Υπηρεσίες

Φορτία : φόρτωση, εκφόρτωση, χειρισμός και αποθήκευση κάθε είδους φορτίου από και προς τα πλοία, φορτηγά, αυτοκίνητα και βαγόνια. Αγκυροβόλια, ελλιμενισμός, υδροδότηση, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος- τηλεπικοινωνιών, διαχείριση αποβλήτων.

Επιβάτες : Σύγχρονος επιβατικός σταθμός με πληθώρα εξυπηρετήσεων για επιβάτες ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων.

Άλλες Υπηρεσίες

Ενοικίαση αποθηκευτικών χώρων για λιμενικές δραστηριότητες στην Ελεύθερη Ζώνη και στο Κοινοτικό λιμάνι, δυνατότητα διενέργειας συνήθων εργασιών με ή χωρίς τελωνειακή επιτήρηση. Στην περιοχή του λιμανιού είναι εγκατεστημένα :Τελωνείο, σταθμός Υγειονομικού Κτηνιατρικού Ελέγχου, γενικό Χημείο του Κράτους , Κλιμάκιο και Γραφείο του Οργανισμού Σιδηρόδρομων Ελλάδος, Πυροσβεστικός Σταθμός , Πλοηγική Υπηρεσία, Εταιρίες Ρυμουλκών. Η πλησιέστερη πλήρης νοσοκομειακή μονάδα είναι σε απόσταση 4 χιλιομέτρων.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Εξαιρετική οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά δίκτυα
- Λειτουργία Ελεύθερης Ζώνης , σύμφωνα με την κοινοτική τελωνειακή νομοθεσία
- Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων που λειτουργεί σε 24ωρη βάση όλες τις ημέρες του χρόνου με ενιαία τιμή
- Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Σταθμού εμπορευματοκιβωτίων
- Συμβατικό λιμάνι που λειτουργεί σε δύο βάρδιες, χωρίς υπερωριακή προσαύξηση
- Δυνατότητα άμεσης πλεύρισης πλοίων
- Αποθηκευτικές ατέλειες για φορτία υπό διαμετακόμιση
- Δυνατότητα σύναψης συμβάσεων, σε περιπτώσεις διακίνησης μεγάλων ποσοτήτων φορτίων, με ποσοστά εκπτώσεων επί του Τιμολογίου
- Απεριόριστη χρονική διάρκεια αποθήκευσης στην Ελεύθερη Ζώνη
- Μεταφόρτωση φορτίων από πλοίο σε πλοίο, απευθείας ή μέσω κρηπιδωμάτων, χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις
- Ύπαρξη διπλών/τριπλών σιδηροδρομικών γραμμών κατά μήκος όλων των κρηπιδωμάτων
- Συνθήκες απόλυτης ασφάλειας για τα διακινούμενα φορτία
- Διακίνηση επικίνδυνων φορτίων σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της κείμενης νομοθεσίας
- Περιβαλλοντική πιστοποίηση
- Λιμενεργατικό προσωπικό πιστοποιημένο και εκπαιδευμένο
- Συνθήκες ασφάλειας και τμήμα φύλαξης που εξασφαλίζει την ασφάλεια του λιμανιού 24 ώρες το 24ωρο, 365 ημέρες το χρόνο.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί τη θαλάσσια πύλη της Βαλκανικής ενδοχώρας και ταυτόχρονα είναι το πλησιέστερο λιμάνι της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις χώρες της Βαλκανικής και της Παρευξείνιας ζώνης.

Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΥ Ο.Λ.Θ. ΣΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ

Η διοίκηση της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. σχεδιάζει την στρατηγική ανάπτυξης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με στόχο την καθιέρωση και εξυπηρέτηση της δυνατότητας

συνδυασμένων μεταφορών, την διεύρυνση της βαλκανικής και παρευξείνιας οικονομικής συνεργασίας, την ενίσχυση του τουριστικού ρεύματος από τις γειτονικές χώρες και τις χώρες του Ευξείνου Πόντου.

Οι στόχοι αυτοί επιτυγχάνονται μεταξύ άλλων, από την λειτουργία νέων γραμμών για πλοία, με προορισμούς στη Μαύρη Θάλασσα και την υλοποίηση έργων επέκτασης του βου προβλήτα.

Σημαντικό ρόλο στη δραστηριότητα του λιμανιού διαδραματίζει η εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της Θεσσαλονίκης και η εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με πολλαπλασιασμό των δρομολογίων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, εξυπηρετώντας τους εξής προορισμούς: τα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου, Δωδεκάνησα και Σάμο, Κυκλάδες και Κρήτη, Βόρειες Σποράδες.

Η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται από σύγχρονο επιβατικό σταθμό που απέχει 500 μ. από το κέντρο της πόλης. Ο επιβατικός σταθμός «Μακεδονία» στεγάζεται σε ανακαινισμένο νεοκλασικό κτίριο. Οι αίθουσες του είναι σύγχρονες, υψηλών προδιαγραφών, με καταστήματα Duty Free και Infokiosk προσφέρει ένα φιλικό περιβάλλον και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας σε όλους τους επιβάτες.

Ο σταθμός λειτουργεί από το 1987 σε ισόγειο τμήμα νεοκλασικού κτιρίου στην είσοδο του λιμένος και εξυπηρετεί επιβατικά οχηματαγωγά πλοία, ιπτάμενα δελφίνια και κρουαζιερόπλοια, με προορισμούς σε όλη τη Μεσόγειο.

Για τα κρουαζιερόπλοια υπάρχει ειδική διαμόρφωση του κριπηδώματος και κατάλληλα οργανωμένο τμήμα του επιβατικού σταθμού.

Στις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες συμπεριλαμβάνονται: δωρεάν εναπόθεση αποσκευών, κλιματιζόμενες αίθουσες αναμονής, κυλικεία, καρτοτηλέφωνα, χειράμαξες μεταφοράς αποσκευών, στάση ταξί, χώροι στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων και τουριστικών λεωφορείων, μεγάφωνα αναγγελίας πλοίων, περίπτερα παροχής υπηρεσιών και πληροφοριών των τουριστικών γραφείων. Εντός του Επιβατικού Σταθμού θα βρείτε επίσης ένα Infokiosk με οθόνη αφής και πρόσβαση στο διαδύκτιο . Η υπηρεσία διατίθεται δωρεάν σε όλους τους επιβάτες.

ΛΙΜΑΝΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Η ΟΛΘ ΑΕ υιοθετώντας μια σύγχρονη προσέγγιση και ενισχύοντας τη σύνδεση του λιμανιού με την πόλη διαθέτει χώρους για την ανάπτυξη πολλαπλών δραστηριοτήτων. Μια σειρά αποθηκών στον 1ο προβλήτα έχουν ανακατασκευαστεί εσωτερικά, σε μοντέρνα λειτουργικά κτίρια πολλαπλών χρήσεων (αίθουσες συνεδρίων, σεμιναρίων, εκθέσεων, κινηματογράφου και δεξιώσεων), ενώ εξωτερικά έχουν διατηρήσει την παραδοσιακή αρχιτεκτονική τους.

Η συνδυασμένη χρήση των χώρων αυτών και η λειτουργία των τριών μουσείων, (Κινηματογράφου, Φωτογραφίας, Σύγχρονης Τέχνης), καθώς και του Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης έχει αναδείξει τον 1ο προβλήτα σε χώρο πολιτιστικών δραστηριοτήτων, οικείο στο κοινό της πόλης, καθιστώντας το παραδοσιακό λιμάνι πόλο έλξης τόσο των ντόπιων όσο και των ξένων επισκεπτών.

2.1.9. ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΒΑΛΑΣ (Ο.Λ.Κ. Α.Ε.)

Σύντομη Ιστορία του Λιμανιού

Η πόλη της Καβάλας άλλαξε ονόματα στο πέρασμα των αιώνων αλλά ήταν πάντα άρρηκτα συνδεδεμένη με την θάλασσα μέσω του λιμανιού της.

Το λιμάνι που ίδρυσαν οι Θάσιοι στα τέλη 7ου π.χ. αιώνα ήταν ένας φυσικός όρμος στις δυτικές ακτές της χερσονήσου της Παναγίας, που σήμερα έχει εξαφανισθεί κάτω από επιχώσεις. Το λιμάνι κράτησε ανοικτούς τους δρόμους με όλο τον Ελληνικό κόσμο του Αιγαίου και της Μ. Ασίας μέσω των οποίων έφθαναν στην πόλη όχι μόνο εμπορεύματα, αλλά και τα πνευματικά μηνύματα που περιέχονται στις θρησκείες του Ελληνικού κόσμου και της Ανατολής με αποκορύφωμα το 49/50 μ.Χ. την άφιξη του Αποστόλου Παύλου που μετέφερε το μήνυμα της νέας θρησκείας στην Ευρώπη.

Κατά τον 16ο και 17ο αιώνα το λιμάνι της Καβάλας παίζει σπουδαίο ρόλο στην περιοχή με πρωταρχικό τον έλεγχο διοικητικά και φορολογικά της γειτονικής

μεταλλευτικής περιοχής, ενώ διεξάγονται μέσω αυτού το εξαγωγικό εμπόριο με τοπικά αγροτικά προϊόντα (σιτάρι, βαμβάκι, ξυλεία κ.λ.π.)

Ο 18ος αιώνας είναι περίοδος ιδιαίτερης ακμής για την πόλη της Καβάλας και το λιμάνι της. Εγκαθίστανται σ' αυτήν οι πρώτες προξενικές αρχές της Γαλλίας και της Βενετίας . Το εμπόριο του λιμανιού είναι κυρίως εξαγωγικό. Το λιμάνι διαδραματίζει ιδιαίτερα αξιόλογο ρόλο ως κέντρο αλιείας και εμπορίου, κυρίως καπνού.

Το 1920 η Καβάλα αποκτά Λιμενική Επιτροπή με σκοπό την κατασκευή του λιμανιού. Το 1928 μετά από μειοδοτικό διαγωνισμό τα έργα κατακυρώθηκαν στην Ανώνυμη Εργοληπτική Εταιρεία Θαλασσίων & Υδραυλικών Έργων.

Τα εγκαίνια του λιμανιού έγιναν τον Νοέμβριο του 1929 από τον Ελευθέριο Βενιζέλο και ολοκληρώθηκε την δεκαετία του 50.

Με την κατασκευή των λιμενικών έργων δημιουργήθηκε με επιχωματώσεις και η νέα παραλία Καβάλας.

Ο Ο.Λ.Κ. Α.Ε ιδρύθηκε στις 2 Νοεμβρίου του 2001, από την μετατροπή του "Λιμενικού Ταμείου Καβάλα". Σκοπός της Εταιρείας είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση των 4 λιμανιών και της παραλιακής χερσαίας ζώνης. Μέσα στις δράσεις του Οργανισμού, εκτός από την παροχή των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών, είναι και η ανάληψη κάθε δραστηριότητας εμπορικής, επιχειρηματικής, τουριστικής ή πολιτιστικής φύσης.

Στόχος του Ο.Λ.Κ. Α.Ε. είναι να είναι κερδοφόρος, έτσι ώστε να μην επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό, διατηρώντας όμως παράλληλα και τον κοινωφελή του ρόλο στην τοπική κοινωνία . Όσον αφορά τα μελλοντικά μας σχέδια, δύο είναι οι τομείς όπου μπορούμε να αναπτυχθούμε.

Το νέο εμπορικό λιμάνι "ΦΙΛΛΙΠΠΟΣ", όπου υπάρχει πλέον και λειτουργεί ο νέος γερανός για την φορτοεκφόρτωση containers.

Το παλιό (τουριστικό πλέον) λιμάνι, όπου υπάρχουν κτίρια για εκμετάλλευση και θα αναπτυχθεί σε συνεργασία με ιδιώτες-επενδυτές.

Παρότι υπάρχουν προβλήματα και γραφειοκρατικές αγκυλώσεις λόγω της εμπλοκής του δημοσίου, είμαστε αισιόδοξοι και με σωστό προγραμματισμό πιστεύουμε ότι μεσοπρόθεσμα θα μπορέσουμε να προχωρήσουμε στην υλοποίηση των στόχων μας.

Η παραλιακή ζώνη της πόλης, σε συνδυασμό με την χερσόνησο της Παναγίας είναι η βιτρίνα της περιοχής και είναι απαραίτητο να αλλάξει όψη, έτσι ώστε να αποτελέσει έναν δυνατό πόλο έλξης για τους τουρίστες. Η Καβάλα έχει μείνει πολύ πίσω, καθώς το καπνεμπόριο και η κλωστοϋφαντουργία έχουν περιοριστεί πολύ, και η μόνη ελπίδα είναι να στηριχθεί η αναπτυξιακή προσπάθεια στον τομέα της παροχής υπηρεσιών. Το λιμάνι ήταν πάντα ο κύριος μοχλός ανάπτυξης της περιοχής και τον ίδιο ρόλο θα παίξει και στον μέλλον.

Ο έντονος διεθνής ανταγωνισμός και η αυξανόμενη θαλάσσια εμπορική μας υποχρεώνουν να εκσυγχρονιστούμε και να αναζητήσουμε νέους τομείς δράσης, έτσι ώστε να μπορέσουμε να επιβιώσουμε και να συμβάλουμε με κάθε τρόπο στην πολυπόθητη ανάπτυξη.

Η ανάπτυξη διεθνών συνεργασιών με άλλα λιμάνια και η συγχρηματοδότηση έργων με ιδιωτικά κεφάλαια είναι δύο τομείς που μας απασχολούν και θα μας βοηθήσουν να ισχυροποιήσουμε την θέση του Ο.Λ.Κ. και τον ρόλο των λιμανιών που ανήκουν στη δικαιοδοσία μας.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ -ΑΝΑΠΤΥΞΗ- ΣΤΟΧΟΙ

Η μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Καβάλας σε Α.Ε. (Ν.2932/01) αποτελεί σημαντική πρόκληση . Με το νέο θεσμικό πλαίσιο και την αλλαγή της οργανωτικής του λειτουργίας ο ΟΛΚ επιθυμεί και οφείλει να συμβάλει στην ανάπτυξη της Καβάλας αλλά και της ευρύτερης περιοχής.

Άμεσες προτεραιότητες που έχει θέσει και υλοποιεί ο ΟΛΚ είναι:

- Η προώθηση των έργων στο νέο λιμάνι και η ανάπτυξη της εμπορικής κίνησης.
- Η μετατροπή του κεντρικού λιμανιού σε ακτοπλοϊκό και τουριστικό.
- Η ανασυγκρότηση ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η γεωπολιτική θέση του νέου λιμένα σε συνδυασμό με την άμεση γειτνίαση και πρόσβαση στην Εγνατία οδό, που στο τμήμα αυτό έχει ήδη ολοκληρωθεί και οι κάθετοι άξονες που κατασκευάζονται και καταλήγουν κοντά σ' αυτόν, αποτελούν τα κύρια πλεονεκτήματα ώστε ο νέος λιμένας να γίνει το κύριο διαμετακομιστικό κέντρο τόσο για την ευρύτερη περιοχή όσο και για τις χώρες της Βαλκανικής.

Βασικοί στόχοι του Ο.Λ.Κ. είναι:

- Η ανάδειξη του λιμενικού συστήματος της Καβάλας ως κομβικού σημείου στις μεταφορές της Βαλκανικής και της ευρύτερης περιοχής.
- Η εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του ΟΛ.Κ. και η δυνατότητα χρηματοδότησης της απαραίτητης υποδομής και υπερδομής.
- Η αναβάθμιση της ποιότητας και της ανταγωνιστικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Η εποικοδομητική συνεργασία με τους χρήστες του λιμανιού τους τοπικούς φορείς και την τοπική αυτοδιοίκηση.
- Η ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών εφικτών με τη μορφή της Α.Ε. και η προσέλκυση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη.

Η ανάπτυξη της πόλης της Καβάλας κατέστησε αναγκαία την κατασκευή νέου λιμανιού έξω από την πόλη. Γενικές και ειδικές μελέτες που εκπονήθηκαν από το 1966 και μετά κατέληξαν στην πρόταση για κατασκευή ενός νέου σύγχρονου λιμανιού στην Νέα Καρβάλη σε απόσταση 8 χιλ. ανατολικά της πόλης.

Οι εργασίες κατασκευής του νέου μείζονα λιμένα Καβάλας "ΦΙΛΙΠΠΟΣ Β" ξεκίνησαν το 1990 και έχει ήδη κατασκευασθεί το Δυτικό κρηπίδωμα μήκους 400 μ. και βάθους 12μ. Στο νέο λιμάνι η υπάρχουσα υποδομή παρέχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης 2 πλοίων μήκους 190 μ. με βύθισμα 11,5 μ. Από τον Οκτώβριο 2002

έχει μεταφερθεί σ' αυτό ο μηχανολογικός εξοπλισμός και η εμπορική κίνηση εξυπηρετείται απ' αυτό.

Για την εξυπηρέτηση της εμπορευματικής κίνησης , ο ΟΛΚ διαθέτει 4 αυτοκινούμενους γερανούς δυναμικότητας 12-40 τόνων, 10 περονοφόρα 2,5 -4 τόνων, 2 περονοφόρα 35 τόνων με δυνατότητα.

Το κεντρικό λιμάνι

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.

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

- α) Την επιβατική κίνηση με καθημερινά, τακτικά δρομολόγια.
- 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 μώλο έχουν παραχωρηθεί χώροι για την εξυπηρέτηση των ναυτικών ομίλων και στην χερσαία ζώνη λειτουργεί το ανοικτό κολυμβητήριο της πόλης.

Υφιστάμενα και νέα έργα στο λιμάνι "ΦΙΛΙΠΠΟΣ Β"

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

Με την ολοκλήρωση των νέων έργων και την προμήθεια του μηχανολογικού εξοπλισμού θα υπάρχει δυνατότητα για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση 7-8 πλοίων

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

Η απελευθέρωση του κεντρικού λιμανιού από την εμπορική κίνηση που ήδη έχει γίνει, σε συνδυασμό με τα έργα εκσυγχρονισμού, θα συμβάλουν στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα και θα επιτρέψουν την ανάπτυξη δραστηριοτήτων για την εξυπηρέτηση ιδιωτικών σκαφών (μαρίνα).

Σε συνδυασμό με το νέο σύγχρονο αεροδρόμιο που διαθέτει η Καβάλα το κεντρικό λιμάνι μπορεί να υπερβεί το επίπεδο της απλής διέλευσης, των ιδιωτικών τουριστικών σκαφών και κρουαζιερόπλοιων και να γίνει σημείο αφετηρίας – τερματισμού.

Η ανάπλαση της παραλιακής ζώνης και του χερσαίου χώρου στο εσωτερικό του λιμανιού που είναι δίπλα στο ιστορικό τείχος της πόλης και κάτω από τη συνοικία της Παναγίας (παλιά πόλη), θα επιτρέψει την ανάπτυξη τουριστικών και πολιτιστικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Τα περιφερειακά λιμάνια Κεραμωτής και Ελευθερών θα καλύψουν πρόσθετες ανάγκες για την ακτοπλοΐα και για την εξυπηρέτηση ιδιωτικών αλιευτικών και τουριστικών σκαφών.

2.1.10.ΛΙΜΑΝΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ (Ο.Λ.Α. Α.Ε.)

Από τις αρχές του περασμένου αιώνα οι μεγάλες δυνάμεις της εποχής εκείνης αναγνώρισαν την τεράστια στρατηγική σημασία που θα είχε για την ευρύτερη περιοχή και τα βόρεια γειτονικά μας κράτη, η κατασκευή ενός μεγάλου λιμένα στη περιοχή της σημερινής Αλεξανδρούπολης.

Έτσι, αποφασίστηκε ήδη από τότε, από την Γαλλία, με τη σύμφωνη γνώμη και των λοιπών μεγάλων δυνάμεων, η δημιουργία ενός στρατηγικού λιμένα στη σημερινή του θέση. Ο Λιμένας της Αλεξανδρούπολης άρχισε να κατασκευάζεται περί τα μέσα του 19ου αιώνα, μετά από ισχυρές και επίμονες προσπάθειες της εταιρείας Γαλλικών Σιδηροδρόμων. Η κατασκευή του κρίθηκε κατεπείγουσα για την κάλυψη των αναγκών των "σιδηροδρόμων", με αποτέλεσμα να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή του μέχρι και τα ορθογωνισμένα ερείπια της αρχαίας ζώνης.

Η διεθνής σημασία και χρήση του Λιμένα, σε συνδυασμό με τη στρατηγική του θέση, είχε ως αποτέλεσμα την συνεχή ανάπτυξη του, η οποία συνεχίστηκε με την ίδια ένταση και στις αρχές του 20 αιώνα. Η διεθνής σημασία του λιμένος καταγράφεται και στην συνθήκη των Σεβρών της 1ης Αυγούστου του 1920 μεταξύ Γαλλίας, Ιταλίας και Ιαπωνίας που εκπροσωπούσαν τις τότε συμμαχικές δυνάμεις και της Ελλάδος, όπου στο άρθρο 6 αναγράφεται μεταξύ άλλων. «Ο λιμνήν Δεδέαγατς κηρύσσεται διεθνούς συμφέροντος» και περιγράφεται στην πράξη ένα σύστημα ελεύθερης ζώνης λειτουργίας και διακίνησης, εξυπηρετώντας μεταξύ άλλων τους βόρειους αλλά και τους λοιπούς γείτονες μας.

Ο φάρος της Αλεξανδρούπολης, γνωστός για την χρησιμότητα του από τα πρώτα χρόνια δημιουργίας του λιμένος, γνώρισμα και σημείο αναφοράς μέχρι και σήμερα της πόλης, κατασκευάστηκε επίσης από τους Γάλλους και τέθηκε σε λειτουργία στις 1 Ιουνίου 1880.

Ο Λιμένας της Αλεξανδρούπολης είναι ένας από τους πιο σημαντικούς λιμένες Εθνικής σημασίας της χώρας, λόγω της πλεονεκτικής γεωγραφικής του θέσης. Συγκεκριμένα: Βρίσκεται σε στρατηγική θέση τομής δύο κύριων συγκοινωνιακών Ευρωπαϊκών Αξόνων, Οδικών και σιδηροδρομικών; της Εγνατίας οδού και του Κάθετου Άξονα σύνδεσης Ελσίνκι - Αλεξανδρούπολης, ο οποίος θα διέρχεται από τις χώρες Φιλανδία, Εσθονία, Λετονία, Λευκορωσία, Ουκρανία, Ρουμανία, Βουλγαρία και Ελλάδα. Επιπλέον, έχει απεριόριστη δυνατότητα μελλοντικής επέκτασης και αποτελεί λιμένα ο οποίος μπορεί να παίξει ρόλο στη ναυτιλία μικρών και μεσαίων αποστάσεων.

Ο Λιμένας βρίσκεται πολύ κοντά στο κέντρο της Αλεξανδρούπολης και στις αστικές της λειτουργίες, με οδικές πολλαπλές προσπελάσεις σε άμεση γειτνίαση με τον εμπορευματικό και επιβατικό σιδηροδρομικό σταθμό και με τα κέντρα αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας. Εγγύς της Χερσαίας Ζώνης είναι εγκατεστημένα Ναυτικά Πρακτορεία, Τουριστικά Γραφεία και Γραφεία μεταφορών. Βρίσκεται σε απόσταση 7 km από το Αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης, από το οποίο εκτελούνται προς Αθήνα καθημερινά (5) πτήσεις. Επίσης συνδέεται, σιδηροδρομικά και οδικά, με Θεσσαλονίκη και Αθήνα και ακτοπλοϊκά με α) Νησιά Ανατολικού Αιγαίου μέχρι Ρόδο και β) Λαύριο - Ραφήνα.

Στα πλαίσια της Μελέτης του Εθνικού λιμενικού Συστήματος, επελέγη μαζί με τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, ως το δίδυμο των κύριων λιμένων του βορείου λιμενικού υποσυστήματος. Προς αυτήν την κατεύθυνση το Ελληνικό Κράτος αποφάσισε τη δυναμική ανάπτυξη του, με την ένταξη των απαιτούμενων υποδομών ώστε ο Λιμένας της Αλεξανδρούπολης να καταστεί κόμβος διακίνησης ολοκληρωμένων και συνδυασμένων μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή.

Ο Λιμένας, σήμερα, διαθέτει:

- Άνετη λιμενολεκάνη και μεγάλο μήκος Κρηπιδωμάτων και Προβλητών.

Οι Προβλήτες του, μη συμπεριλαμβανομένου του Προβλήτα Container, έχουν συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων 1.629 μ., συνολική έκταση Χερσαίου χώρου 73.800 τ.μ. και το βάθος θεμελίωσης τους ποικίλει από τα -4 μ. (Μικρός Λιμενίσκος) ως τα -10,5 μ. (Επιβατικός Λιμένας).

Αναλυτικά:

ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ Νο 1

Βρίσκεται δυτικά του λιμένος στην βάση του προσήνεμου μώλου.

Μήκος κρηπιδωμάτων: 330 μ.

Βάθος θεμελίωσης: -10,5 μ

Έκταση χερσαίου χώρου: 19.800 τ.μ.

Ο προβλήτας συνήθως εξυπηρετεί πλοία των διαφόρων ακτοπλοϊκών γραμμών από και προς τον λιμένα..

ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ Νο 2 (Ναυτικού Ομίλου)

Μήκος κρηπιδωμάτων: 160 μ.,

Βάθος θεμελίωσης: - 8 μ.

Έκταση χερσαίου χώρου: 3.900 τ.μ.

ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ Νο 3

Βρίσκεται ανατολικά του προβλήτα Νο 2.

Μήκος κρηπιδωμάτων: 244 μ.

Βάθος θεμελίωσης: -7 μ.

Έκταση χερσαίου χώρου: 11.200 τ.μ.

Διαθέτει αυτοκινούμενους κοχλίες φορτώσεως δημητριακών προϊόντων ικανότητας

600 τόνων την ώρα, αυτοκινούμενο γερανό και εξυπηρετεί κυρίως πλοία διακίνησης δημητριακών προϊόντων σε χύδην μορφή.

ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ No 4 (Κεντρικός Προβλήτας)

Βρίσκεται στο κέντρο της λιμενολεκάνης.

Μήκος κρηπιδωμάτων: 414 μ, (150+264)

Βάθος θεμελίωσης : - 10 μ.

Έκταση χερσαίου χώρου: 26.900 τ.μ.

Διαθέτει αυτόματη φόρτωση χύδην φορτίων (δημητριακά) ικανότητας 600 τόνων την ώρα, αυτοκινούμενο γερανό και εξυπηρετεί πλοία που διακινούν χύδην φορτία και εμπορευματοκιβώτια.

ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ No 5 (Ιχθυόσκαλας)

Βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της λεκάνης.

Συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων: 481 μ. (118+135+228)

Βάθος θεμελίωσης: - 4 μ.

Έκταση χερσαίου χώρου: 12.000 τ.μ.

Διαθέτει σταθμό και υποδομή διακίνησης των αλιευμάτων και εξυπηρετεί κυρίως τα αλιευτικά σκάφη όλων των κατηγοριών.

ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ CONTAINER

Βρίσκεται ανατολικά του παλαιού υπήνεμου μώλου.

Συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων: 782 μ.

Βάθος θεμελίωσης: -14 μ,

Έκταση χερσαίου χώρου: 104.000 τ.μ, αποθηκευτικούς χώρους, μηχανολογικό εξοπλισμό, αυτοκινούμενο λαστιχοφόρο γερανό ανυψωτικής ικανότητας 20/40 τόνων, μηχανικές μεθόδους φόρτωσης δημητριακών προϊόντων σε χύδην μορφή ικανότητας 1.200 τόνων την ώρα (600+600), υποθαλάσσιο αγωγό και εξέδρα εκφόρτωσης πετρελαιοειδών σε έκταση 3 χιλιομέτρων με δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων με ωφέλιμο φορτίο μέχρι 2.000 τόνων. Το μέγιστο βύθισμα του πλοίου που μπορεί να εξυπηρετηθεί μέσα στον λιμένα σήμερα είναι μέχρι 7 μ. Επίσης, Ιχθυόσκαλα και Σταθμό Αλιευμάτων, δυνατότητα ελλιμενισμού μικρών σκαφών αναψυχής, δυνατότητα παροχής ρεύματος σε ψυγεία CONTAINERS, δυνατότητα παροχής πλοηγικών υπηρεσιών από ιδιώτη πλοηγό και τρία ρυμουλκά, ιπποδύναμης

850-500-700 ίππων, διαθέτει Ναυτικό Όμιλο, χώρους Πάρκινγκ και εκτεταμένη Χερσαία ζώνη, εντός της οποίας βρίσκονται κτιριακές εγκαταστάσεις ουσιαστικών εξυπηρετήσεων, όπως το Τελωνείο, Ο.Σ.Ε., Στέγη Ναυτεργατών, Διεύθυνση Χημικών Υπηρεσιών κ.λ.π.

Η ολοκλήρωση των έργων υποδομής και εξοπλισμού του λιμένος Αλεξανδρούπολης σε συνδυασμό με:

τη δημιουργία του διευρωπαϊκού άξονα Αλεξανδρούπολη - Ελσίνκι, την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου, την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και την κατασκευή του αγωγού πετρελαίου Burgas - Αλεξανδρούπολης, ανοίγουν νέους ορίζοντες και προοπτικές για τον λιμένα της Αλεξανδρούπολης, το οποίο λόγω της στρατηγικής γεωγραφικής του θέσης μπορεί σταδιακά να αναδειχτεί σε έναν κυρίαρχο λιμένα, ο οποίος θα εξυπηρετεί την ελληνική ενδοχώρα και ένα μεγάλο μέρος της Βαλκανικής και των Παρευξινίων Χωρών στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, στον οποίο οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης ρίχνουν το μεγάλο τους βάρος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ

3.1. ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

3.1.1. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΩΝ ΕΠΤΑΝΗΣΩΝ

ΚΕΡΚΥΡΑ

Το λιμάνι της Κέρκυρας θεωρείται από το πιο οργανωμένο λιμάνι στα Ιόνια νησιά.

Ο Λιμένας της πόλης της Κέρκυρας είναι ο κύριος Λιμένας του νησιού και καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος των βόρειων παραλίων. Η αναπτυξιακή δυναμική του Λιμένα Κέρκυρας συνδέεται ευθέως με τις μελλοντικές τάσεις

ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής στα πλαίσια των αναπτυξιακών επιλογών της χώρας σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο για τη χρηματοδοτική περίοδο 2007 – 2013.

Το Λιμάνι της Κέρκυρας έχει μια ιστορική διαδρομή διαμόρφωσης 135 χρόνων. Δημιουργήθηκε "πέτρα - πέτρα" ώστε να καλύπτει πρόσκαιρα τις δημιουργούμενες ανάγκες κάθε εποχής γι' αυτό και ορισμένα λιμενικά έργα (υπάρχον κυματοθραύστης) και υπέργειες κατασκευές (Στέγη Λιμενεργάτη) δεν επιτελούν το σκοπό για τον οποίο κατασκευάστηκαν και αποτελούν εμπόδιο για την εύρυθμη λειτουργία του Λιμένα. Ήδη εξ αυτών η Στέγη Λιμενεργάτη κατεδαφίστηκε με Απόφαση του Υ. Εργασίας και αντικαταστάθηκε με νέο σύγχρονο κτίριο που καλύπτει τις σημερινές ανάγκες των Λιμενεργατών της Κέρκυρας.

Το 1997 η Λιμενική Επιτροπή Αποφάσισε την ανάθεση της Μελέτης του "ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ", με στρατηγικό στόχο να δημιουργηθεί στην Κέρκυρα μετά την υλοποίηση των έργων, ένα μεγάλο τουριστικό λιμάνι στο κέντρο της μεσογειακής λεκάνης. Ο αριθμός των Κρουαζιερόπλοιων την 5ετία 1997-2002 αυξήθηκε ραγδαία, με επιστέγασμα τις 308 αφίξεις τη θερινή περίοδο του έτους 2003, αυτό δικαίωσε απόλυτα την απόφαση του 1997 αλλά και το στρατηγικό στόχο που τέθηκε.

Ήδη το Λιμάνι βρίσκεται σε μία μεταβατική περίοδο η οποία θα διαρκέσει περίπου μια 4ετία, χρόνος που απαιτείται για την υλοποίηση των βασικών έργων και των έργων διαμόρφωσης της Χερσαίας Ζώνης. Τα στοιχεία κίνησης πλοίων και επιβατών αποδεικνύουν ότι το Λιμάνι της Κέρκυρας σταδιακά αποκτά δυναμική μεγάλου Τουριστικού Λιμένα.

Είναι σαφές ότι η θεσμική αλλαγή που επήλθε με την εφαρμογή του Ν. 2932/2001 σε συνδυασμό με την εκτέλεση μεγάλων έργων υποδομής άλλαξε και αλλάζει σταδιακά το προφίλ του Λιμένα Κέρκυρας. Ο στρατηγικός στόχος ήταν η μεταβολή του Λιμένα Κέρκυρας σε μεγάλο Τουριστικό Λιμάνι της Μεσογείου κάτι που έχει επιτευχθεί.

Η σταθεροποίηση των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων σε υψηλά επίπεδα (300) δικαιολογεί αισιόδοξες προβλέψεις για το μέλλον, λαμβάνοντας υπ' όψιν και την

ένταξη στις λιμενικές υποδομές του προβλήτα των κρουαζιερόπλοιων ο οποίος επιμηκώνεται κατά 470 μέτρα.

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ – ΙΘΑΚΗ

Η Ιθάκη μαζί με τη Κεφαλονιά αποτελούν το νομό Κεφαλληνίας και χωρίζονται από έναν θαλάσσιο πορθμό πλάτους 2-3 μιλίων. Βρίσκεται στα νότια της Λευκάδας, βορειοανατολικά της Κεφαλονιάς και στα δυτικά του κόλπου του Αστακού. Είναι το δεύτερο μικρότερο νησί των επτανήσων μετά τους Παξούς και βρίσκεται τόσο κοντά με τη Κεφαλονιά, που είναι αδύνατον μιλώντας για το ένα νησί να μην αναφέρεις το άλλο. Άλλωστε η μικρή απόσταση που έχουν, τα έχει κάνει να έχουν και κοινή ιστορική μοίρα. Στην ανατολική πλευρά της Ιθάκης βρίσκεται το λιμάνι της πρωτεύουσας του νησιού και του Δήμου Ιθάκης, το Βαθύ - το ασφαλέστερο από τα φυσικά λιμάνια της Ελλάδος. Η Κεφαλλονιά αποτελείται από δυο μεγάλα λιμάνια που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μετακινήσεις το Αργοστόλι που είναι και η πρωτεύουσα του νησιού και το Ληξούρι που αποτελεί και την δεύτερη μεγαλύτερη πόλη του νησιού. Αλλά και το γραφικό χωριουδάκι του Πόρου αποτελεί ένα σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο της Κεφαλονιάς με την υπόλοιπη Ελλάδα χάρη στο λιμάνι του. Πρόκειται για ένα ψαροχώρι που περιβάλλεται από μικρότερα χωριουδάκια. Επίσης η Σάμη είναι το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο του νησιού, σημαντικό τουριστικό θέρετρο, ενώ το λιμάνι της συνδέει την Κεφαλονιά με την Ιταλία.

ΚΥΘΗΡΑ

Στην περιοχή Διακοφτί βρίσκεται το νέο λιμάνι του νησιού. Είναι ένα έργο που έγινε τα τελευταία χρόνια μαζί με το αεροδρόμιο και το νέο δρόμο που τα συνδέει με τον κεντρικό οδικό άξονα. Είναι ένα από τα πιο ασφαλή λιμάνια της χώρας, αφού προστατεύεται από όλους τους ανέμους.

Η δημιουργία σύγχρονου λιμανιού στα Κύθηρα ξεκίνησε το 1982 με πρωτοβουλία του τότε βουλευτή Γρηγόρη Α.Κασιμάτη και αποφασίστηκε ομοφώνως σε Λαϊκή Συνέλευση στη Χώρα.

Άλλα λιμάνια του νησιού είναι η Αγία Πελαγία και το Καψάλι. Το λιμάνι του Καψαλίου πλέον δε χρησιμοποιείται. Λειτουργεί όμως ως μαρίνα για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής. Μικρά λιμανάκια υπάρχουν επίσης στην Πλατειά Άμμο και στον Αβλέμονα.

ΛΕΥΚΑΔΑ

Η Λευκάδα μπορεί να μην διαθέτει λιμάνι άξιο περιγραφής αλλά διαθέτει μαρίνα, μια ολοκαίνουργια και από τις πιο σύγχρονες της Μεσογείου, τέθηκε σε λειτουργία το 2002, διαθέτοντας 620 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη με μέγιστο μήκος 45 μέτρα και βύθισμα 3.6 μέτρα. Τα έργα υποδομής, οι εγκαταστάσεις, η φιλοξενία και οι παρεχόμενες υπηρεσίες βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα, ικανοποιώντας και τους πιο απαιτητικούς πελάτες.

Μέσα στα 70.000 τμ που αποτελούν την Μαρίνα, ο επισκέπτης θα συναντήσει ένα μεγάλο αριθμό διαφορετικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών όπως Γραφείο Υποδοχής (εντός του Πύργου Ελέγχου), γραφεία ενοικιάσεων σκαφών αναψυχής, ιατρείο, Λιμενική Αστυνομία, Πρατήριο Ανεφοδιασμού Καυσίμων, ξενοδοχείο, συνεδριακό κέντρο, καθαριστήριο, τουαλέτες και ντους κ.λπ.

Εν μέσω του ειδυλλιακού τοπίου του τεχνητού νησιού, γεφυρών, καναλιού, προκυμαίας πλακόστρωτων και κήπων, δελεαστικών και σε πλήρη αρμονία με το τοπικό τοπίο και την αρχιτεκτονική της Λευκάδας, υπάρχει ένα εμπορικό κέντρο με μία ποικιλία καταστημάτων που περιλαμβάνουν εστιατόρια, σούπερ μάρκετ, καφετέριες. Η μαρίνα προσφέρει μεγάλη ποικιλία τεχνικών υπηρεσιών για τα σκάφη.

Υπάρχει χερσαίος χώρος εναπόθεσης για περίπου 280 σκαφών όπου η αυτοκινούμενη 70 τόνων ανυψωτική γερανογέφυρα καθώς και ο 60 τόνων γερανός μπορεί να ανελκύσει ή και να καθελκύσει το σκάφος στην θάλασσα. Επίσης, υπάρχει στέγαστρο σκαφών για αυτούς που επιθυμούν. Η μαρίνα μπορεί να προσφέρει οποιαδήποτε εργασία συντήρησης ή και επισκευής. Η μαρίνα λειτουργεί όλο τον χρόνο. Στο γραφείο υποδοχής, στον Πύργο Έλεγχου, διεκπεραιώνονται οι διαδικασίες κατάπλου και παρέχονται όλες οι πληροφορίες σχετικά με την παραμονή τους σκάφους στην μαρίνα.

ZAKYNTHOS

Το Λιμάνι της Ζακύνθου αντικρίζει την νέα πόλη της Ζακύνθου, που χτίστηκε μετά τον μεγάλο σεισμό του 1953. Ενώνει το νησί με την χερσαία Ελλάδα. Το φέρυ από την Κυλλήνη μέχρι το νησί διαρκεί περίπου μία ώρα, και έχει αρκετά δρομολόγια την ημέρα. Το λιμάνι διατρέχει ο παράλιος δρόμος της πόλης, από τη μια άκρη μέχρι την άλλη, με μεγάλο πεζοδρόμιο προς την πλευρά του λιμανιού. Ο δρόμος συναντάται με τα απομείναντα από το σεισμό, οικήματα της Εθνικής Τράπεζας και του Ναού του Αγίου Διονυσίου.

ΠΑΞΟΙ

Είναι το μικρότερο νησί του Ιονιού Πελάγους αλλά και το πιο γραφικό και πολύ ανεπτυγμένο τουριστικά. Σήμερα, οι Παξοί ανήκουν διοικητικά στο νομό Κέρκυρας. Οι Παξοί έχουν καθημερινή ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Κέρκυρα, την Ηγουμενίτσα και την Πάργα.

3.1.2. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

ΧΑΝΙΑ

Το λιμάνι και η μαρίνα των Χανίων βρίσκονται στη βόρεια πλευρά της πόλης. Η είσοδος του λιμανιού είναι εύκολα αναγνωρίσιμη από το Βενετικό Φάρο και το κάστρο στο στόμιο, ενώ πιο πέρα φαίνονται ένα θολωτό τζαμί και τα σπίτια του λιμανιού. Η είσοδος στο εσωτερικό του λιμανιού και η μαρίνα βρίσκονται στα αριστερά αμέσως μόλις μπείτε στο λιμάνι.

Τα Χανιά αποτελούν Λιμάνι Εισόδου και έτσι διαθέτουν Τελωνείο, Τμήμα Μεταναστών και Λιμενική Αστυνομία. Υπάρχει δυνατότητα ανεφοδιασμού σε καύσιμα στην προκουμαία. Το λιμάνι δίνει δυνατότητα αγκυροβόλησης και παρέχει καλή προστασία σε όλες τις καιρικές συνθήκες. Αυτό σε συνδυασμό με την καινούρια μαρίνα και τις διευκολύνσεις της πόλης κάνουν τα Χανιά ένα καλό χειμερινό και θερινό λιμάνι. Είναι δύσκολο να πλησιαστεί το λιμάνι με δυνατούς ανέμους. Υπάρχει ένας τεχνητός κυματοθραύστης στα δυτικά της εισόδου. Ο φάρος στην ανατολική πλευρά του λιμανιού αναβοσβήνει όλη τη νύχτα, ενώ και ο κυματοθραύστης στα δυτικά του λιμανιού έχει φώτα που αναβοσβήνουν.

ΡΕΘΥΜΝΟ

Το βενετικό λιμάνι είναι γεμάτο μαγαζιά και εστιατόρια. Ο μεγάλος Φάρος χτίστηκε από τους Τούρκους αλλά τα κτίρια που υπάρχουν εκεί είναι βενετσιάνικα. Το λιμάνι προστατεύεται από ένα βενετσιάνικο τοίχο.

Το λιμάνι του Ρεθύμνου υπέστη πολλές αλλαγές με το πέρασμα του χρόνου. Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του λιμανιού είναι η άμμος που έρχεται μέσα, η οποία είναι αποτέλεσμα των βορειοανατολικών ανέμων. Η αμμώδης παραλία μπροστά από την πόλη δεν υπήρχε τη Βενετική Εποχή. Το κύμα έσκαγε σε ένα τοίχο που υπήρχε μπροστά από τα κτίρια. Οι Βενετοί επέκτειναν το βορειοανατολικό τείχος και στο τέλος του τοποθέτησαν το φάρο, ενώ το 1826 επιμήκυναν κατά 33 μέτρα το τείχος απέναντι στο φάρο. Το μικρό βενετικό λιμάνι μπορεί να στεγάσει 2 ή 3 μικρά καΐκια.

Το βάθος της εισόδου είναι ανομοιόμορφο και απρόβλεπτο λόγω του ότι το λιμάνι περιτριγυρίζεται από λάσπη. Δίνει δυνατότητα αγκυροβόλησης και παρέχει καλή προστασία σε όλες τις καιρικές συνθήκες.

ΗΡΑΚΛΕΙΟ (Ο.Λ.Η Α.Ε)

Το λιμάνι του Ηρακλείου είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Κρήτης. Το λιμάνι του Ηρακλείου βρίσκεται σε σπουδαία γεωπολιτική θέση : στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, στη τομή των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών Γιβραλτάρ - Σουέζ και Μαύρη Θάλασσα. Το συγκριτικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης του ενδυναμώνεται με την ύπαρξη και λειτουργία της «Ελεύθερης Ζώνης», σημαντικού παράγοντα για την ανάπτυξη σύγχρονου διαμετακομιστικού - μεταφορτωτικού κέντρου.

Σήμερα, στο λιμάνι του Ηρακλείου συνυπάρχουν και αναπτύσσονται οι ακόλουθες λειτουργίες - δραστηριότητες, οι οποίες συγκροτούν την μεικτή λειτουργία του, ως νησιωτικό Λιμάνι :

- Αλιευτικό Καταφύγιο: Περίπου 100 σκάφη (διαφόρων μεγεθών) φιλοξενούνται στον Ενετικό Λιμένα.
- Τουριστικό Λιμάνι - Μαρίνα Τουριστικών Σκαφών : Τα τουριστικά σκάφη ελλιμενίζονται στον Ενετικό Λιμένα και σε συνδυασμό με τα αλιευτικά δημιουργούν μια μοναδική εικόνα με φόντο το φρούριο Κούλε. Ιδιαίτερα του θερινούς μήνες, υπάρχει αυξημένη ζήτηση από σκάφη που περιοδεύουν στο Αιγαίο και στη Κρήτη. Η μαρίνα προβλέπεται να επεκταθεί με πλωτές προβλήτες και πιο σύγχρονες υπηρεσίες.
- Επιβατικό Λιμάνι: Η λειτουργία του επιβατικού λιμένα προσδίδει ζωή και κίνηση στο λιμάνι, στην πόλη του Ηρακλείου και στον Νομό γενικότερα. Κάθε μέρα σε τακτική γραμμή προς το λιμάνι του Πειραιά αναχωρούν τουλάχιστον δυο μεγάλα και σύγχρονα πλοία, ενώ υπάρχει απευθείας τακτική σύνδεση με πολλά λιμάνια του Αιγαίου και με το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Το Επιβατικό Λιμάνι του Ηρακλείου είναι το τρίτο σε διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα. Εξυπηρετεί ετησίως περίπου 2,0 εκ. επιβάτες και 310.000 οχήματα και διαθέτει δύο επιβατικούς σταθμούς, ο δεύτερος και νεότερος είναι εμβαδού 2.500 m² με σύγχρονες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες.

Ο βασικός ρόλος του Λιμένα Ηρακλείου είναι η εξυπηρέτηση των αναγκών σε μεταφορές αγαθών της ενδοχώρας της Κρήτης, όμως τα τελευταία δύο χρόνια η Διοίκηση του ΟΛΗ έχει κάνει προσπάθειες για προσέλκυση μεταφορτωτικής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων και απόκτησης μεριδίου της αγοράς της νότιου-ανατολικής Μεσογείου. Η αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων είναι σημαντική και αρκετά μεγάλη. Η σημαντική αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων οφείλεται στην αξιοποίηση του νέου και σύγχρονου εξοπλισμού του λιμένος. Το εμπορευματικό λιμάνι του Ηρακλείου, το μεγαλύτερο της Νότιας Ελλάδος κατατάσσεται σταθερά πλέον στην τρίτη θέση στην Ελληνική κλίμακα, μετά τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Το λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί την κύρια και πιο σύγχρονη πύλη εισόδου επιβατών και εμπορευμάτων στο νησί της Κρήτης. Είναι ένα από τα δέκα ελληνικά λιμάνια εθνικής σημασίας με εξέχουσα γεωστρατηγική θέση καθώς βρίσκεται στο κέντρο της Νότιο-Ανατολικής Λεκάνης της Μεσογείου, στην συμβολή τριών ηπείρων. Με νέο Θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας (Ν. 2932/01) αποτελεί έναν ευέλικτο φορέα και μοχλό ανάπτυξης της περιφερειακής - Κρητικής - και εθνικής οικονομίας.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Υπάρχει λιμάνι αλλά, όχι ιδιαίτερης τουριστικής σημασίας στον Αγ. Νικόλαο. Έχει κατασκευαστεί μαρίνα ευρωπαϊκών προδιαγραφών και διαστάσεων χωρητικότητας 255 σκαφών, όπου φιλοξενούνται όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού σκάφη από κάθε μέρος της γης. Παρέχει όλες τις υπηρεσίες μιας σύγχρονης μαρίνας, (ασφαλή αγκυροβόλια, συστήματα ύδρευσης και ηλεκτροφωτισμού, σύνδεση Internet, travel lift, καύσιμα, συντήρηση, ανεφοδιασμό, κλπ) και προσωπικό έτοιμο να καλύψει κάθε ανάγκη. Βρίσκεται στη καρδιά της πόλης και έτσι προσφέρει τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να απολαύσουν πολύ γρήγορα και εύκολα όλες τις ευκαιρίες για διασκέδαση, για περιήγηση στους σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους και τα

παραδοσιακά χωριά της περιοχής, αλλά και για αγορές στα πολλά καταστήματα της πόλης.

Οι διεθνείς ιστιοπλοϊκοί αγώνες που διοργανώνονται κάθε χρόνο αλλά και οι προπονητικές ευκαιρίες που προσφέρει η μαρίνα, την έχουν αναδείξει ως έναν από τους καλλίτερους στίβους για ναυταθλητικά γεγονότα και ως τον φιλόξενο οικοδεσπότη μεγάλων ιστιοπλοϊκών διοργανώσεων (Παγκόσμιο και Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα IMS 600, Odysseil, COJI, Aegean Rally, κλπ).

3.1.3. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ -ΤΩΝ ΛΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

ΜΥΤΙΛΗΝΗ

Ένα από τα ακριτικά λιμάνια του Βορείου Αιγαίου, το λιμάνι της Μυτιλήνης. Χωρίζεται σε βόρειο και νότιο λιμάνι. Το βόρειο λιμάνι είναι το λιμάνι της Επάνω Σκάλας και το νότιο είναι το επιβατικό λιμάνι. Στο λιμάνι της Επάνω Σκάλας, γίνεται πρόσδεση μόνο εμπορικών πλοίων και πλοίων που εξυπηρετούν το εργοστάσιο της ΔΕΗ ενώ όλες οι υπόλοιπες διακινήσεις γίνονται από το νότιο λιμάνι που αποτελεί και τη κύρια πύλη, για τα εμπορικά και επιβατηγά πλοία. Η μορφή του λιμανιού έχει αλλάξει πολλές μορφές στο πέρασμα των χρόνων. Η συνύπαρξη εμπορικού και επιβατηγού λιμένα ήταν ανέκαθεν ένα μεγάλο πρόβλημα. Ακούστηκαν πολλά, περί μεταφοράς του επιβατηγού λιμανιού, στη θέση Επάνω Σκάλα, αλλά χωρίς αυτό να υλοποιηθεί ποτέ. Σήμερα, η μεταφορά των εμπορικών και φορτηγών πλοίων στο Νέο εμπορικό λιμάνι, μπροστά από το Δημαρχείο, αποσυμφόρησε τη κατάσταση, χωρίς όμως να έχει δώσει μια πλήρη λύση στο πρόβλημα.

ΣΑΜΟΣ

Οι ακτές της Σάμου είναι σχετικά απότομες και οι ομαλές της παραλίες λίγες, ενώ λίγοι είναι και οι απάνεμοι κόλποι της. Για το λόγο αυτόν η πρόσβαση στη στεριά με καράβι δεν είναι εύκολη. Μόνο στα νότια και πιο πολύ στα ανατολικά ο θαλάσσιος διαμελισμός σχηματίζει μερικά προστατευμένα λιμάνια. Στα βόρεια και στα δυτικά οι ακτές είναι πιο δυσπρόσιτες, ο διαμελισμός λιγότερο πλούσιος.

Οι βόρειοι και δυτικοί άνεμοι, οι οποίοι φυσούν τις περισσότερες μέρες του χρόνου, εμποδίζουν τα πλοία να πλησιάζουν με ευκολία. Παρόλα αυτά, στη βόρεια πλευρά του νησιού βρίσκονται το φυσικό λιμάνι του Βαθιού και το τεχνητό του Καρλοβάσου, που είναι τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια της Σάμου.

Το πρώτο αναπτύχθηκε στο φυσικό και πιο ασφαλή κόλπο του νησιού, ενώ το τεχνητό άρχισε να χτίζεται γύρω στα 1890. Σ' αυτά αράζουν τα πλοία της γραμμής, όσα έρχονται από τον Πειραιά. Στη νότια πλευρά υπάρχουν άλλα δυο τεχνητά λιμάνια, στο Πυθαγόρειο και στον Όρμο Μαραθοκάμπου. Στο Πυθαγόρειο αράζουν πολλά ιστιοφόρα και τουριστικά πλοία, αλλά και πλοία που συνδέουν τη Σάμο με τα Δωδεκάνησα και το Κουσάντασι. Στο λιμάνι του Όρμου δένουν ψαράδικα καΐκια και βάρκες.

Ο Δήμος Βαθέος Σάμου διαθέτει ένα από τα ασφαλέστερα λιμάνια της Ελλάδας, λόγω του συγκριτικού πλεονεκτήματος της κατασκευής του, στον υπήνεμο ομώνυμο κόλπο και χαρακτηρίζεται Εθνικός Λιμένας.

Η αμβλυγώνια προβλήτα μήκους 150 και πλέον μέτρων, έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας ταυτόχρονα περισσότερων των 5 πλοίων σε όλες τις πλευρές. Στις υποδοχές του λιμένα περιλαμβάνονται σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις που φιλοξενούν το Λιμενικό Ταμείο Σάμου, την αίθουσα του Τελωνείου υποδοχής επισκεπτών από χώρες εκτός της Ευρωζώνης, σταθμό αφίξεων και αναχωρήσεων επιβατών καθώς και τις υπηρεσίες της Λιμενικής Αρχής Σάμου.

Τα τελευταία χρόνια με εθνικές και κοινοτικές πιστώσεις κατασκευάζεται στη θέση Μαλαγάρι Σάμου, ο νέος Εμπορικός Λιμένας, προκειμένου να αποσυμφορηθεί η κεντρική παραλιακή Λεωφόρος Θεμιστοκλή Σοφούλη, κυρίως κατά τους θερινούς μήνες. Στη λιμενολεκάνη του κόλπου Βαθέος και κατά μήκος του κρηπιδώματος, έχουν δημιουργηθεί υποδομές φιλοξενίας περισσότερων των 80 θέσεων ιστιοπλοϊκών σκαφών αναψυχής και θαλαμηγών, παρέχοντας νερό και ρεύμα όλο το 24ωρο. Στο τέλος της παραλιακής ζώνης και απέναντι από την Εθνική Τράπεζα, έχει κατασκευαστεί και λειτουργεί αλιευτικό καταφύγιο με δυνατότητα φιλοξενίας 50 και πλέον αλιευτικών σκαφών.

ΡΟΔΟΣ

Η Ρόδος αποτελεί το μεγαλύτερο νησί των Δωδεκανήσων, με έκταση μεγαλύτερη από το μισό του Νομού. Το σχήμα της θυμίζει δελφίни και οι καλλονές της αιχμαλωτίζουν κάθε επισκέπτη. Στην Πόλη της Ρόδου υπάρχει το λιμάνι Μανδράκι. Σε κάθε πλευρά της εισόδου του υπάρχει και ένα ελάφι (από τη μία ένα αρσενικό και από την άλλη ένα θηλυκό). Πάνω στα ελάφια αυτά στηριζόταν ο περίφημος Κολοσσός της Ρόδου. Στον κυματοθραύστη του λιμανιού μπορείτε να δείτε και τους τρεις Μεσαιωνικούς Ανεμόμυλους. Η Ρόδος είναι το πιο πολυσύχναστο νησί των Δωδεκανήσων και στο λιμάνι της αράζουν πλοία που συνδέουν το νησί με την υπόλοιπη νησιωτική αλλά και ηπειρωτική Ελλάδα. Τα δρομολόγια είναι καθημερινά από τον λιμάνι του Πειραιά κυρίως.

ΣΥΡΟΣ

Από τους αρχαιοελληνικούς χρόνους, η στρατηγική θέση του φυσικού λιμανιού της Σύρου, την κατέστησε πέρασμα πολιτισμών. Η Ερμούπολη γνώρισε μεγάλη εμπορική, ναυτική, βιομηχανική και πολιτιστική ανάπτυξη στο μεγαλύτερο μέρος του δέκατου ένατου αιώνα. Έγινε σημαντικό ναυτιλιακό και εμπορικό κέντρο στη Μεσόγειο, κόμβος μεταξύ Ευρώπης και ανατολής. Δημιουργήθηκε η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία της Ελλάδας, η "Ελληνική Ατμοπλοΐα" αλλά και τα πρώτα σύγχρονα ναυπηγεία.

ΤΗΝΟΣ

Το λιμάνι της Τήνου αποτελεί ένα από τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια της Ελλάδας λόγω των χιλιάδων προσκυνητών που επισκέπτονται το νησί για την Παναγία. Το λιμάνι στη Χώρα που χρησιμοποιούν πλέον τα πλοία είναι το Έξω Λιμάνι, το νέο δηλαδή λιμάνι της Τήνου και απέχει 10 λεπτά από το παλιό λιμάνι. Όσοι επισκέπτονται το νησί για διακοπές αποφεύγουν να περνούν το χρόνο τους στο λιμάνι και τη χώρα που ομολογουμένως είναι τα λιγότερο γραφικά σημεία του νησιού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΣΤΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Οι λιμένες της Ελλάδας αποτελούν την βασική υποδομή για την εξυπηρέτηση των οικονομικών αναγκών, την συνοχή του νησιωτικού χώρου και τη διασύνδεση των νήσων με τον ηπειρωτικό κορμό της χώρας, την εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών, και την ανάπτυξη των κλάδων των μεταφορών και του τουρισμού στη χώρα μας, συνιστούν προτεραιότητα της πολιτικής κάθε κυβέρνησης.

Η λιμενική βιομηχανία καλείται σήμερα να αναπτυχθεί σε ένα εντελώς νέο περιβάλλον σε σχέση με το παρελθόν. Σημαντικές εξελίξεις όπως, η ανάγκη για νέες υπηρεσίες, η μεγάλη τεχνολογική πρόοδος και η αύξηση του μεγέθους των πλοίων, καθώς επίσης η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και του θαλάσσιου τουρισμού, άλλαξαν ριζικά το τοπίο στη μεταφορική αγορά.

Οι λιμένες αναδεικνύονται σε σημαντικούς κόμβους της αλυσίδας των μεταφορών, είτε επιβατών, είτε εμπορευμάτων. Όσο περνάνε τα χρόνια και αυξάνονται οι απαιτήσεις στις μεταφορές επιβάλλεται η άμεση

αναβάθμιση των λιμένων και η προσαρμογή τους στις απαιτήσεις της λιμενικής αγοράς, με βάση το τρίπτυχο «ασφάλεια - ταχεία εξυπηρέτηση - ανταγωνιστικότητα». Για το σκοπό αυτό οι προσπάθειες εστιάζονται στην ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής και ανωδομής, καθώς και στη βελτίωση της λιμενικής οργανώσεως και λειτουργίας

Τα λιμάνια της χώρας συμβάλουν στην αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, εξυπηρετούν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται, αλλά ευρύτερης περιφέρειάς τους, γενικά αποτελούν πόλο ζώης και ανάπτυξης. Στα πλαίσια δε μιας σύγχρονης και περισσότερο σύνθετης αντίληψης για τη λιμενική λειτουργία, επιζητείται η σύνδεση λιμένα και αστικού ιστού, λιμένα και κοινωνικής λειτουργίας, ούτως ώστε ο λιμένας να αποτελεί ένα χώρο ανάπτυξης σημαντικών δραστηριοτήτων.

Τα λιμάνια αποφέρουν κέρδη στην χώρα από άποψη των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αυτά αλλά και τον σημαντικό αριθμό ατόμων της Ελλάδας που εργάζονται είτε στις διάφορες εργασίες των λιμένων, είτε στα διάφορα μαγαζιά που στεγάζονται στα λιμάνια, τα πρακτορεία έκδοσης εισιτηρίων, τα κιόσκια εξυπηρέτησης των τουριστών, τα καράβια, τους επιβατικούς και εμπορικούς σταθμούς, τις συγκοινωνίες, κυρίως λεωφορεία που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση των επιβατών ακόμα και των ίδιων των εργαζόμενων. Ακόμα και στις δημόσιες υπηρεσίες των λιμένων όπως το πυροσβεστικό τμήμα των λιμένων, οι λιμενοφύλακες ή λιμενικοί.

Ο ελληνικός τουρισμός είναι ένας από τους ελάχιστους τομείς της εθνικής οικονομίας, ο οποίος είναι ανταγωνιστικός σε παγκόσμιο επίπεδο. Η σημασία του τουρισμού για την ελληνική οικονομία και κοινωνία είναι ιδιαίτερα μεγάλη. Η συμβολή της τουριστικής οικονομίας το 2007 στο ΑΕΠ της χώρας φτάνει το 18%, ενώ η συνολική απασχόληση στην τουριστική οικονομία (940.000 θέσεις εργασίας) αντιστοιχεί στο 20% των απασχολούμενων. Μέχρι το 2018 η απασχόληση στην τουριστική οικονομία μπορεί να αυξηθεί τουλάχιστον κατά 360.000 άτομα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Û Αγγελική Παραδάλη, Λιμενική Βιομηχανία, εκδόσεις Αθ.Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα 2001
- Û Δημήτρης Ν.Μυλωνόπουλος, Ναυτιλία Έννοιες-Τομείς-Δομές εκδόσεις Αθ.Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα 2004
- Û Δρ.Κ.Ν.Παπαγιανούλης, Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης Α.Ε., Αθήνα 2002
- Û Κωνσταντίνος Χλαμούδης, Οργάνωση κα Διοίκηση Λιμένων, εκδόσεις Τζέι&Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2001
- Û Chuck Y.Gee, James C.Makens, Dexter J.L.Choy, (μετάφραση Αντιγόνη Αποστολοπούλου), Εκδόσεις Έλλην, Αθήνα 2001
- Û Νίκος Γ.Ηγουμενάκης, Κώστας Ν.Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας, Εισαγωγή στον Τουρισμό, εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1998-1999
- Û William C Gartner, (επιμέλεια Δρ.Γεώργιος Μ.Κορρές, Στυλιανός Κ.Δρακόπουλος), εκδόσεις Έλλην, Αθήνα 2001

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Û www.olp.gr
- Û www.yen.gr
- Û www.hellastourism.g
- Û www.gnto.gr
- Û www.nautilia.gr
- Û www.tourism-development.gr
- Û www.visitgreece.gr
- Û www.united-hellas.com
- Û www.athensinfoguide.com
- Û www.naftemporiki.gr

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ



ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ



ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1998-2003

ΕΠΙΒΑΤΕΣ

ΕΤΟΣ	Αποβ.	Επιβ.	Σύνολο
1998	72.121	73.005	145.126
1999	78.415	77.645	156.060
2000	77.387	80.035	157.422
2001	76.378	81.768	158.146
2002	80.330	79.122	159.452
2003	83.832	84968	168.800

ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1998-2003

ΟΧΗΜΑΤΑ

ΕΤΟΣ	Αποβ.	Επιβ.	Σύνολο
1998	12.990	12.922	25.912
1999	14.184	14.202	28.386
2000	14.937	15.206	30.143
2001	13.960	14.889	28.849
2002	15.590	15.923	31.513
2003	16.149	16.936	33.085

**ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ
ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1998-2008**

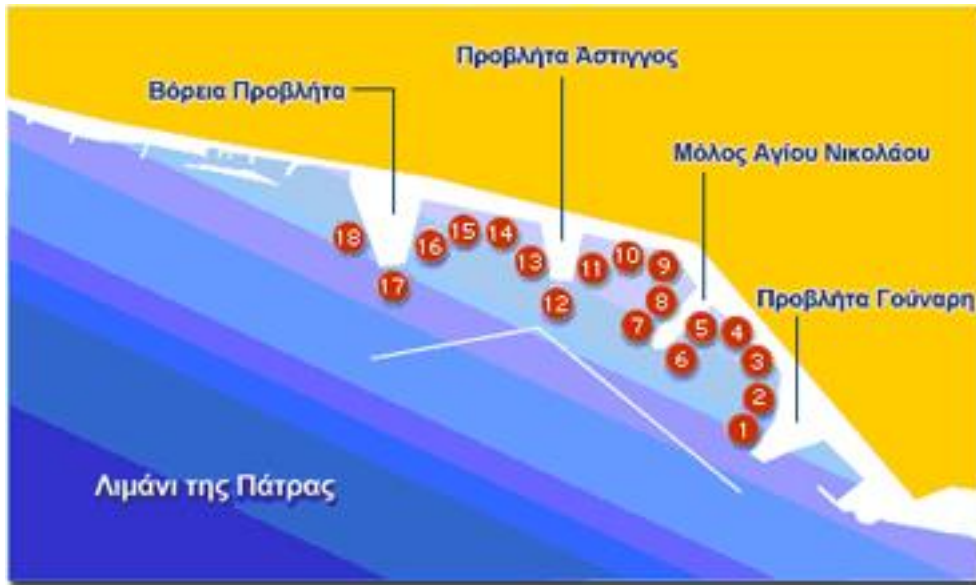
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
1998	1.182.391
1999	1.106.293
2000	1.275.987
2001	1.315.019
2002	1.355.350
2003	1.263.124
2004	1.125.159
2005	1.247.991
2006	1.264.274
2007	1.130.880
2008	1.094.450

**ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ
ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2001-2003**

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ			ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ			ΜΑΡΤΙΟΣ		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
ΑΝΚΟΝΑ	4.979	6.266	6.224	2.750	4.404	3.082	3.670	5.060	5.117
ΒΕΝΕΤΙΑ	1.996	1.541	1.591	774	1.429	2.038	1.294	2.481	2.094
ΜΠΑΡΙ	6.192	4.916	4.058	3.617	3.956	2.903	5.196	5.222	4.316
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	6.227	3.142	2.894	3.348	2.684	2.385	3.886	3.748	3.500
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	2.761	1.310	901	1.545	991	768	1.915	1.335	935
ΣΥΝΟΛΑ	22.155	17.175	15.668	12.034	13.464	11.176	15.961	17.846	15.962

ΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΒΑΘΡΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΚΑ



ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΚΑ

