

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΩΝ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

## ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



### ΝΑΥΤΙΑΙΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ .

**Μελέτη περίπτωσης : Το λιμάνι της Πάτρας και  
η συμβολή του στην τουριστική ανάπτυξη της  
Δυτικής Ελλάδος.**

Όνοματεπώνυμο σπουδαστή : Αποστολίδης Γεώργιος Α.Μ 4795  
Εποπτεών καθηγητής : κ. Παναγόπουλος Αναστάσιος

Αθήνα, 2013

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Για αυτή μου την προσπάθεια, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Παναγόπουλο Αναστάσιο για την πολύτιμη βοήθεια και τη χρήσιμη καθοδήγησή του, καθώς επίσης και την οικογένεια μου για την ηθική συμπαράσταση που μου προσέφεραν κατά τη διάρκεια της συγγραφής αυτής της πτυχιακής εργασίας.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή «Ναυτιλία και τουρισμός. Μελέτη περίπτωσης : Το λιμάνι της Πάτρας και η συμβολή του στην τουριστική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας» ξεκίνησε τον Ιούνιο 2013 και ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο 2013. Το θέμα εμπνεύστηκε ο κύριος Παναγόπουλος Αναστάσιος (Εκπαιδευτικό Προσωπικό Α.Τ.Ε.Ι Πατρών) και επιμελήθηκε ο σπουδαστής της σχολής Διοίκησης & Οικονομίας τμήματος Τουριστικών Επιχειρήσεων, Αποστολίδης Γεώργιος, στα πλαίσια της πτυχιακής του εργασίας.

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι η παρουσίαση της ναυτιλίας και του τουρισμού ως έννοιες ξεχωριστές αλλά και αλληλένδετες, εξετάζοντας τις εννοιολογικές οριοθετήσεις, την ιδιαίτερη σημασία τους για την ελληνική οικονομία και την τεράστια συνεισφορά τους στην ευημερία της χώρας.

Αιώνες τώρα η ναυτιλία αποτελεί το κυριότερη πηγή εσόδων για τη χώρα μας. Η Ελλάδα ανέκαθεν υπήρξε το εμπορικό και πολιτιστικό σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Οι Έλληνες, πρωτοπόροι στις θαλάσσιες μεταφορές, εκμεταλλευόμενοι αυτή την εξέχουσα φυσική γεωγραφική θέση της χώρας ανέπτυξαν αρχικά το εμπόριο, ενώνοντας με ναυτικά μονοπάτια τρεις διαφορετικές ηπείρους Ευρώπη, Ασία, Αφρική και έπειτα με το πέρασμα ετών ανέπτυξαν τον τουρισμό που βασίζεται ως και σήμερα στα τρία S : Sun, Sea, Sand, ( Ήλιος Θάλασσα Αμμουδιές ).

Στην ανάπτυξη της τουριστικής ναυτιλίας συντέλεσαν καθοριστικό ρόλο τα πολυάριθμα νησιά που το καθένα ξεχωριστά αποτελεί πόλο έλξης.

Στην εργασία που θα ακολουθήσει αναλύεται κυρίως ο τομέας της ναυτιλίας που αφορά τον τουρισμό, και ως εκ τούτου το επιβατηγό πλοίο.

Ως επιβατηγό πλοίο ορίζεται αυτό που έχει ως κύριο προορισμό τη μεταφορά επιβατών. Γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη στο τέλος του περασμένου αιώνα και ήταν προϊόν του ανταγωνισμού των ναυτιλιακών εταιρειών. Επίσης υπάρχουν και άλλοι τομείς υδάτινων μεταφορών.

Ο Πειραιάς, μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, εξυπηρετεί παγκόσμιες ακτοπλοϊκές γραμμές και το κυριότερο μέρος των εγχώριων. Ακολουθούν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας με σαφώς μικρότερη κινητικότητα αλλά με εξίσου σημαντική συμβολή στην εξυπηρέτηση των εμπορικών συναλλαγών και του επιβατικού κοινού. Η πληθώρα των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών μαρτυρεί την βαρύτητα των επενδύσεων στην βιομηχανία της ναυτιλίας και του τουρισμού.

Ωστόσο, για να συνεχίσει να ανθίζει ο τουρισμός και η ζωή πρέπει να κρατηθεί όσο το δυνατόν ανέπαφος και καθαρός ο τόσο πολύτιμος θαλάσσιος χώρος. Παγκοσμίως γίνονται προσπάθειες από οργανώσεις για την προστασία του περιβάλλοντος όπως λ.χ. Greenpeace, WWF, UNESCO, MEDSOS, Eco Crete, κ.λπ. να αφυπνίσουν τους πολίτες και να συμβάλλουν, ο καθένας με τον τρόπο του, στη διάσωση του πλανήτη μας, τη ΓΗ.

Τέλος αναλύεται εκτενέστερα στο λιμάνι της Πάτρας και η συμβολή του στην τουριστική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας.

## Πίνακας περιεχομένων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 <sup>ο</sup> .....	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	9
1.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	9
1.2 ΈΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	10
1.3 ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	11
1.4 Η ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	12
1.5 ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 <sup>ο</sup> .....	13
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <sup>ο</sup> .....	17
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	17
3.1 ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ.....	17
3.1.1 Διαίρεση ανάλογα με το είδος μεταφοράς που εκτελούν.....	18
3.1.2 Διαίρεση ανάλογα με τον υδατικό χώρο που διαπλέουν.....	18
3.1.3 Διαίρεση ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους.....	18
3.1.4 Διαίρεση ανάλογα με το μέσο πρόωσης.....	18
3.1.5 Hydrofoil craft Hovercraft.....	18
3.2 ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ.....	19
3.2.1 Αμιγή Επιβατηγά πλοία.....	20
3.2.2 Μικτά Επιβατηγά Πλοία.....	20
3.2.3 Επιβατηγά περιηγητικών πλοίων.....	20
3.2.4 Επιβατηγά-Οχηματαγωγά πλοία.....	21
3.2.5 Επιβατηγά πλοία ειδικών μεταφορών.....	21
3.3 Άλλοι τομείς υδατινών μεταφορών.....	21
3.3.1 Μικρά κρουαζιερόπλοια (ultra yacht).....	22
3.3.2 Κρουαζιέρες ιστιοφόρων, ενοικιασμένων ιστιοφόρων και ενοικιασμένων γιότ.....	22
3.3.3 Φορτηγά πλοία.....	23
3.3.4 Ferry Boat.....	23
3.3.5 Ποταμόπλοια.....	23
3.3.6 Τροχήλατα ποταμόπλοια (Paddle Wheelers).....	24
3.3.7 Πλωτά σπίτια.....	24
3.3.8 Υποβρύχια.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο.....	25
ΤΟΜΕΙΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	25
4.1 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	25
4.1.1 Παρουσίαση.....	25
4.1.2 Ακτοπλοία.....	26
4.1.3 Κρουαζιερόπλοια.....	26
4.1.4 Πειραιάς, Κόμβος Διεθνών μεταφορών.....	27
4.1.5 Πλεονεκτήματα Λιμανιού Πειραιά.....	27
4.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	28
4.2.1 Γενικά στοιχεία.....	28

4.2.1.1	Παρεχόμενες Υπηρεσίες .....	28
4.2.1.2	Άλλες Υπηρεσίες .....	29
4.2.2	Συμβατικό Λιμάνι.....	29
4.2.3	Επιβατικός Λιμένας.....	30
4.2.3.1	Κρουαζιέρα.....	31
4.2.3.2	Ακτοπλοΐα.....	31
4.2.4	Πλεονεκτήματα Λιμανιού.....	32
4.2.5	Επιπλέον στοιχεία.....	32
4.3	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΑΣ.....	33
4.3.1	Νέο Λιμάνι-Το Μέλλον.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο.....		34
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ.....		34
5.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	34
5.1.1	Πετρέλαιο.....	34
5.1.2	Νεκρές ζώνες στους ωκεανούς.....	34
5.1.3	Χαμένη ραδιενέργεια.....	35
5.2	ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ .....	35
5.3	ΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	37
5.3.1	GREENPEACE.....	37
5.3.2	WWF.....	38
5.3.3	ECOCRETE .....	39
5.3.4	MED SOS .....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 <sup>ο</sup> .....		43
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ.....		43
6.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	43
6.2	ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ .....	44
6.2.1	Σύντομη Ιστορία του Λιμανιού της Πάτρας.....	44
6.2.2	Οι πρώτες μεταπελευθερωτικές δραστηριότητες.....	45
6.2.3	Έντονη εμπορική κίνηση.....	45
6.2.4	Μια ιστορική απόφαση .....	46
6.2.4.1	Κατασκευή τεχνητού λιμανιού.....	46
6.2.5	Συνέχιση των λιμενικών έργων .....	47
6.2.6	Πρόσφατο παρελθόν .....	47
6.3	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ – ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ.....	47
6.4	ΧΩΡΟΙ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ.....	50
6.4.1	Επιβατικό Λιμάνι.....	50
6.4.1.1	Βόρειος Λιμένας .....	50
6.4.1.2	Νότιος (νέος) Λιμένας.....	53
6.4.1.3	Πορθμείο Ρίου-Αντιρρίου .....	54
6.4.2	Εμπορικό Λιμάνι .....	55
6.5	ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ .....	61
6.6	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....	61
6.6.1	Γενικά.....	61
6.6.2	Παραχωρούμενες κτιριακές εγκαταστάσεις.....	62
6.6.3	Χώροι στάθμευσης.....	64
6.6.4	Υπαίθριοι χώροι.....	64
6.6.5	Πειραϊκή Πατραϊκή .....	64
6.7	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ .....	65
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 <sup>ο</sup> .....		66

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ	
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ .....	66
7.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	66
7.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΠΑΤΡΑΣ .....	66
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 .....	70
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	70
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	71

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με την παρούσα εργασία «Ναυτιλία & Τουρισμός. Μελέτη περίπτωσης το λιμάνι της Πάτρας και η συμβολή του στην τουριστική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας» επιδιώκω να παρουσιάσω τη ναυτιλία και τον τουρισμό και την σημασία τους στην ελληνική οικονομία. Επίσης, έχω σκοπό να αναπτύξω τη συμβολή των λιμανιών και ιδιαίτερα του Οργανισμού λιμένος της Πάτρας στην τουριστική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας και της Ελλάδας γενικότερα.

Η εργασία αυτή αποτελείται από έξι κεφάλαια και σκοπός της είναι να εξηγήσει αναλυτικά έννοιες που συνδέονται με τη ναυτιλία και τον τουρισμό.

Στο πρώτο κεφάλαιο, «Εισαγωγή στην Ναυτιλία – Τουρισμό», εξετάζονται οι βασικές έννοιες και μορφές της Ναυτιλίας, δίνοντας μια σαφή εικόνα για την σημασία τους. Ιδιαίτερη έμφαση, δίνεται στα πλεονεκτήματά της και στη συμβολή της στον τουρισμό. Επίσης, αναφέρονται και οι φορείς της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, «Ιστορική αναδρομή στην ναυτιλία», παραθέτεται μια σύντομη αλλά περιεκτική αναδρομή της ναυτιλίας στην Ελλάδα.

Στο τρίτο κεφάλαιο, Τεχνολογική εξέλιξη πλοίου, αναλύεται η διαίρεση των πλοίων ανάλογα με διάφορα κριτήρια. Ειδικότερα εξετάζεται το επιβατηγό πλοίο και άλλοι τομείς υδάτινων μεταφορών.

Στο τέταρτο Κεφάλαιο παρουσιάζονται εκτενή τα τρία μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας μας: ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης και ο Οργανισμός Λιμένος Πατρας.

Στο πέμπτο Κεφάλαιο καταγράφονται οι αρνητικές συνέπειες τις Ναυτιλίας που αφορούν στην θαλάσσια ρύπανση. Επιπλέον αναφέρονται οι συμφωνίες που αφορούν την πρόληψη τις θαλάσσιας ρύπανσης καθώς και οι φορείς – οργανώσεις προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στο έκτο Κεφάλαιο παρουσιάζεται λεπτομερώς ο οργανισμός λιμένος Πατρας και η συμβολή του στην τουριστική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας και της Ελληνικής οικονομίας γενικότερα.



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



### 1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ακούγοντας τον όρο ναυτιλία αμέσως ο νους πηγαίνει σε μια πληθώρα εννοιών όπως: πλοιοκτήτες – πλοία – ναυτικός – ναυπηγείο – θάλασσα – θαλάσσιο περιβάλλον – ναυτικοί πράκτορες- λιμάνια- φορτωτές- τροφοδότες- ναυλωτές- ναυτιλιακό συνάλλαγμα- ναυτιλιακές εταιρείες- εφοπλιστές- ασφαλιστές- επιθεωρητές πλοίων- ναυτιλιακή χρηματοδότηση- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας- Λιμενικό Σώμα- Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο κ.λπ.

Ναυτιλία και Τουρισμός, είναι έννοιες αλληλένδετες για τη χώρα μας και αποτελούν δύο βασικούς πλουτοπαραγωγικούς- συναλλαγματοφόρους τομείς της Εθνικής μας Οικονομίας.

Η ναυτιλία αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας, με τη διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, με την εισροή συναλλάγματος και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας. Κατέχει ένα από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας στην ανάλυση των οικονομικών μεγεθών.

Αναλυτικότερα ,παρακάτω παρατίθενται οι διάφορες μορφές της ναυτιλίας:

Με τεχνική έννοια, ναυτιλία είναι η μέθοδος του ασφαλούς πλου, είναι δηλαδή η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης του πλοίου για την εκτέλεση ναυσιπλοΐας δηλ. ο ασφαλής προσδιορισμός του στίγματος, της πορείας και της απόστασης. Η Ναυτιλία ως Ναυσιπλοΐα διακρίνεται σε:

- **Ναυτιλία αναμετρήσεως** : Τα αναζητούμενα στοιχεία (στίγματος, πορείας και απόστασης) βρίσκονται εξ αναμετρήσεως από προηγούμενο γνωστό στίγμα, με γνωστά όμως την πορεία, ταχύτητα και το μεσολαβήσαντα χρόνο.
- **Ακτοπλοΐας ή ακτοπλοϊκή ναυτιλία** : ο αρχαιότερος τρόπος ναυσιπλοΐας, "εν όψει ακτών". Όταν αυτή γίνεται σε περιορισμένους χώρους πχ στενά, πορθμούς, διώρυγες, λιμάνια καλείται πλοηγία.

- **Αστρονομική ναυτιλία** : αυτή γίνεται μακριά των ακτών, ωκεανοπλοΐα και ανεύρεση των αναζητούμενων στοιχείων με τη βοήθεια αστρονομικών μετρήσεων.
- **Ραδιοναυτιλία** ή Ηλεκτρονική ναυτιλία : είναι το πλέον διαδεδομένο σήμερα είδος ναυσιπλοΐας όπου γίνεται χρήση πληθώρας ηλεκτρονικών συσκευών, ραντάρ, ραδιογωνιόμετρα, πομποδέκτες στίγματος πορείας και ταχύτητας κλπ.
- **Πολική ναυτιλία** : ναυσιπλοΐα σε πολικές περιοχές και χρήση ειδικών χαρτών, και τέλος
- **Ναυτιλία σωστικών λέμβων** : όπου ακολουθούνται ειδικοί τρόποι - μέθοδοι τόσο πλεύσης όσο και γρήγορου εντοπισμού.

Με την οικονομική έννοια ναυτιλία είναι η ναυτιλιακή οικονομία, που περιλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές και τη γενικότερη ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα.

Με την γενική έννοια του Εμπορικού Ναυτικού, ναυτιλία ή εμπορική ναυτιλία είναι το σύνολο των εμπορικών πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους ή ενός συνασπισμού κρατών.

## 1.2 ΈΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ναυτιλία είναι το σύμβολο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για να πραγματοποιηθούν θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και προσώπων.

Θαλάσσια μεταφορά εννοείται η διακίνηση πράγματος ή προσώπου μέσω θάλασσας από ένα σημείο της γης σε ένα άλλο. Ως οικονομική έννοια νοείται κάθε σύμβαση που δημιουργεί την υποχρέωση στον ένα από τους συμβαλλόμενους να διακινήσει, μέσω της θάλασσας, έναντι κάποιας συμφωνημένης αμοιβής, πρόσωπα ή πράγματα από ένα σημείο της γης σε άλλο.

Τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για μια μεταφορά είναι τα παρακάτω:

- A. ο όγκος μεταφοράς
- B. η ταχύτητα
- Γ. ο βαθμός ασφάλειας
- A. η κανονικότητα εκτέλεσης της μεταφοράς ( καιρικές συνθήκες )
- E. το κόστος μεταφοράς

Σήμερα το 90% του εμπορίου διεξάγεται μέσω της θάλασσας. ( τα 3/4 της γης καλύπτονται από θάλασσα). Το θαλάσσιο εμπόριο δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής του πλοίου που είναι οικονομική μονάδα με το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό ότι δεν παράγει ίδια αγαθά αλλά μεταφέρει αυτά από την παραγωγή στην κατανάλωση.

Η τεράστια ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών οφείλεται σε δύο γεγονότα:

1. στη χρήση του ατμού ως μέσου πρόωσης των πλοίων και
2. στην εισαγωγή του σιδήρου και του χάλυβα ως υλικού κατασκευής των πλοίων.

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι ασχολείται με το διαμετακομιστικό εμπόριο δηλαδή προσφέρει τις υπηρεσίες της για τη μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών. Συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι ο άμεσος επηρεασμός της από γεγονότα και παράγοντες που λαμβάνουν χώρα σε πεδία εκτός Ελλάδος και μάλιστα σε πολύ μακρινές αποστάσεις. Επίσης ένα άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι τα πλοία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου φέρουν τη σημαία 25 διαφορετικών κρατών- Ελληνική, Μάλτας, Λιβερίας, Κύπρου, Παναμά κ.λπ. Πολλά περιοδικά κάνουν λόγο για την ελληνική ναυτιλία όπως το γαλλικό LE MARIN με τον τίτλο «Ένας στόλος με παγκόσμια ακτινοβολία» αναφέροντας ότι ένα στα τέσσερα πλοία της Ε.Ε. φέρει ελληνική σημαία. Είναι γεγονός ότι για την Ελλάδα η θάλασσα εδώ και 5.000 χρόνια παίζει αποφασιστικό ρόλο στη διαμόρφωση των ιστορικών, κοινωνικών και πνευματικών πεπρωμένων της φυλής.

Έτσι δημιουργήθηκε η ναυτική παράδοση των Ελλήνων χάρη στην οποία δηλώνουμε την παρουσία μας σε όλα τα λιμάνια του κόσμου και διαμορφώνουμε τον δικό μας τρόπο ζωής που είναι η ταυτότητά μας.

### **1.3 ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ**

Η ναυτιλία συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη των λαών διότι:

- Α.** εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο,
- Β.** συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας ή κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα,
- Γ.** συντελεί στην αύξηση εθνικού εισοδήματος, ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για την μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα,
- Δ.** προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών- απασχόληση αλλοδαπών
- Ε.** δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες- άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου .

Επίσης η ναυτιλία συμβάλει στην πολιτιστική εξέλιξη των λαών, διότι το πλοίο και οι άνθρωποί του αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα διάδοσης ιδεών και εθίμων, καθώς στη διάρκεια ενός ταξιδιού το πλοίο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών και το πλήρωμα και οι επιβάτες του έρχονται σε επαφή με διαφορετικούς λαούς. Αναπτύσσεται έτσι μια σημαντική αμφίδρομη πολιτισμική σχέση, η οποία επηρεάζει και διαμορφώνει νέες διαπολιτισμικές μορφές προσέγγισης των λαών. Πάντοτε η θάλασσα υπήρξε πολιτισμικός διάδρομος και γι' αυτό το λόγο οι πολιτισμοί αναπτύχθηκαν σε παράκτιες περιοχές και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο που θεωρείται το λίκνο του πολιτισμού.

## 1.4 Η ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Η ναυτιλία ως κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία, η οποία συνίσταται στην παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της. Η ναυτιλία, ακριβώς από την ίδια τη φύση της έχει διεθνή χαρακτήρα, διέπεται από κανονισμούς, συμβάσεις, αποφάσεις που λαμβάνονται στο διεθνές επίπεδο. Αντλεί πόρους και κεφάλαια από τη διεθνή χρηματαγορά, γεγονότα - πολεμικά ή οικονομικά που λαμβάνουν σε διάφορα σημεία της γης επηρεάζουν τη ναυτιλία και των πλέον απομακρυσμένων κρατών. Επίσης στη ναυτιλία παρουσιάζεται έντονος ανταγωνισμός και γι' αυτό στην άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού. Σχηματικά θα μπορούσε να λεχθεί ότι οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι:

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ		
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ	ΙΣΤΟΡΙΚΟΙ
ΕΘΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ	ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	ΣΤΕΝΟΤΗΤΑ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ	
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ		
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ		

## 1.5 ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Τρεις παράγοντες παραδοσιακά συντέλεσαν στην εμφάνιση και ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Οι πλοιοκτήτες, που διαθέτουν τα κεφάλαια τους για την ναυπήγηση πλοίων και αναλαμβάνουν τον επιχειρηματικό κίνδυνο της ναυτιλιακής δραστηριότητας, οι ναυτικοί, με την πνευματική και σωματική τους εργασία, πραγματοποιούν τη θαλάσσια μεταφορά και το κράτος, το οποίο, μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ως διοικητικού φορέα της εμπορικής ναυτιλίας, θέτει το νομικό πλαίσιο λειτουργίας και διαχείρισης της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε οποιαδήποτε μορφή της.

Σήμερα όμως εμφανίζονται και διάφορα άλλα επαγγέλματα ναυτιλιακού χαρακτήρα που παρέχουν υπηρεσίες στην ξηρά αλλά στοχεύουν στην εξυπηρέτηση και στην καλή λειτουργία του πλοίου. (Ναυτικοί πράκτορες, ναυλομεσίτες, τροφοδότες, εταιρείες τεχνικού ελέγχου, εταιρείες ναυτιλιακού εξοπλισμού, τράπεζες ναυτιλιακής χρηματοδότησης, κ.λπ.) που ασφαλώς έχουν συμμετοχή και συμβολή στην ανάπτυξη της ναυτιλίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

### ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑ



Η ναυτιλία ως απασχόληση του ανθρώπου στη θάλασσα με τη στενότερη έννοια του όρου, αρχίζει από την προϊστορία.

Αρχίζει με την πρώτη πάλη του ανθρώπου με τη φύση όταν αυτός αναζήτησε στη θάλασσα την τροφή του. Ιδιαίτερη σημασία έχει η θάλασσα για τη χώρα μας, διότι άσκησε σημαντική επιρροή στο πνευματικό πολιτισμό που δημιούργησαν οι Έλληνες και που χάρις στον εμπορικό τους στόλο διαδόθηκε σε όλο τον κόσμο. Θα εξετάσουμε την πορεία του ελληνικού εμπορικού ναυτικού από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα.

**1) Μινωική Εποχή:** Οι Κρήτες στην 2η χιλιετία π. Χ. κυριάρχησαν με τα πλοία τους στην Ανατολική Μεσόγειο λόγω της έλλειψης τειχών στη μεγαλόνησο. Χάρη στον εμπορικό τους στόλο οι Κρήτες έμποροι έφεραν στο νησί χαλκό από την Κύπρο, κασίτερο από την Αδριατική, χρυσό και ασήμι από τα Αιγαίο, αμέθυστο και ελεφαντοστό από την Αίγυπτο.

**2) Μυκηναϊκή Εποχή:** Τη 2η χιλιετηρίδα π. Χ. όταν ο Μινωικός πολιτισμός βρισκόταν στην ακμή του, στην Ελλάδα ήρθαν οι Αχαιοί που κατόρθωσαν να επικρατήσουν στον ελλαδικό χώρο. Με την επίδραση του Μινωικού πολιτισμού δημιούργησαν δικό τους πολιτισμό, τον Μυκηναϊκό. Οι Αχαιοί μολονότι ήρθαν από τον Βορρά, εξοικειώθηκαν αμέσως με τη θάλασσα και με την κατάλυση της μινωικής θαλασσοκρατορίας επικράτησαν στη Μεσόγειο. Ανάμνηση της θαλασσοκρατορίας αυτής είναι η Αργοναυτική εκστρατεία.

**3) Αωριείς:** Την 1η χιλιετηρίδα π.Χ. κατέρχονται στον Ελλαδικό χώρο οι Αωριείς και κυριαρχούν στην περιοχή στρέφοντας τους Αχαιούς προς την Ανατολή. Από ανάγκη την περίοδο αυτή παρατηρείται ιδιαίτερη κίνηση στην κατασκευή πλοίων που μετέφεραν τους Αχαιούς στα νησιά του Αιγαίου και τις Μικρασιατικές ακτές όπου ίδρυσαν αποικίες και επιδόθηκαν με επιτυχία στο θαλάσσιο εμπόριο.

**4) Αρχαϊκή Εποχή:** τον 8ο με 9ο αιώνα π.Χ. ο εμπορικός στόλος του Εύξεινου Πόντου, της Μ. Ασίας και της κάτω Ιταλίας μετάφερε τους αποίκους στις νέες εστίες τους. Ιδιαίτερα αναπτύχθηκε η Κόρινθος η οποία κατέστη σπουδαίο ναυτικό και εμπορικό κέντρο λόγω της προνομιούχας γεωγραφικής της θέσης. Αρχικά οι Κορίνθιοι κατασκεύαζαν τριήρεις. Επίσης η Αίγινα, η Μίλητος, η Χαλκίδα, η Ερέτρια κ.λπ. απέκτησαν σημαντικό εμπορικό στόλο.

**5) Κλασική Εποχή:** Με την εμφάνιση των Περσών στο Αιγαίο πέλαγος η ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων αναπτύσσεται με ταχύτατο ρυθμό. Αποτέλεσμα της ναυτικής αφύπνισης των Ελλήνων ήταν η ήττα των Περσών σε πολλές ναυμαχίες. Μετά το τέλος των περσικών πολέμων η Αθήνα αναπτύχθηκε σε μεγάλη ναυτική δύναμη και ο Πειραιάς κατέστη το σπουδαιότερο εμπορικό και ναυτικό κέντρο της Μεσογείου. Η Αθήνα έχασε όμως το γόητρό της ως ναυτική δύναμη μετά τον Πελοποννησιακό πόλεμο και όταν υποτάχθηκε στη Σπάρτη.

**6) Αλεξανδρινή Εποχή:** Τη σημασία της ναυτιλίας αντιλήφθηκε ο Μ. Αλέξανδρος κατά την εκστρατεία του στην Ασία όπου πέτυχε σημαντικές νίκες επί των Περσών και έφτασε μέχρι το Αέλτα του Ινδού ποταμού. Οι απόγονοί του αντελήφθησαν τη σημασία του ναυτικού και πολλές πόλεις των ελληνοιστικών κρατών αναπτύχθηκαν σε σπουδαία εμποροναυτικά κέντρα όπως η Αλεξάνδρεια. Επίσης η Ρόδος είχε ακμάσει σε μεγάλο βαθμό χάρις στους ναυτικούς της και τα πλοία της που ταξίδευαν στη Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα.

**7) Ρωμαϊκή Εποχή:** Κατά τη Ρωμαϊκή εποχή το ναυτικό των ελληνικών πόλεων παρακμάζει και το θαλάσσιο εμπόριο διεξάγεται από το ρωμαϊκό ναυτικό που λόγω της βελτίωσης της ναυπηγικής τέχνης αποτελείται από πλοία μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας.

**8) Βυζαντινή Εποχή:** Με την ίδρυση της Κων/πόλης και τη ραγδαία ανάπτυξή της σε εμπορικό κέντρο αφύπνιστηκε η ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων. Λόγω της γεωγραφικής θέσης βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλασσιών οδών που συνδέουν τις τρεις ηπείρους Ευρώπη-Ασία-Αφρική, η πόλη απέκτησε και οργάνωσε πολύ καλά το ναυτικό της.

**9) Τουρκοκρατία:** Με την άλωση της Πόλης το 1453 από τους Οθωμανούς το βυζαντινό ναυτικό καταλύθηκε αλλά το ελληνικό εμπορικό ναυτικό δεν εξαφανίστηκε. Οι Έλληνες των νησιών κατασκεύαζαν μικρά σκάφη και θαλασσοπλοούσαν με αυτά. Η πειρατεία όμως που από τον 12ο αιώνα λυμαινόταν τη θάλασσα και τα νησιά του Αιγαίου όπου είχε περισσότερα από 90 ορμητήρια, είχε αποκτήσει στις βορειοαφρικάνικες ακτές οργανωμένα κέντρα (Αλγέρι, Μαρόκο και Τύνιδα) και περιόρισε σημαντικά τη δράση του ελληνικού ναυτικού. Οι Τούρκοι δεν κατάφεραν να αποκτήσουν αυτοδύναμο ναυτικό και από τον 16ο αιώνα αναγκάστηκαν να παραχωρήσουν σε χριστιανικά κράτη της Αύσης- Ενετούς, Γάλλους, Άγγλους εμποροναυτικά προνόμια. Οι Ρώσο-τουρκικές διενέξεις και κυρίως η συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή (1774) με την οποία επετράπη η ελεύθερη ναυσιπλοΐα κάτω από τη ρωσική σημαία. Μεγάλη ήταν η συμβολή του απόδημου Ελληνισμού σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις όπως Βενετία, Πίζα, Μασσαλία, Βιέννη, Βουκουρέστι και Οδησός κ.λπ. όπου βοήθησαν στην ανάπτυξη του ελληνικού



ναυτικού χρηματοδοτώντας την κατασκευή και επάνδρωση πλοίων στην Ελλάδα, χρησιμοποιώντας ελληνικά πληρώματα.

**10) Ανεξάρτητο Ελληνικό Κράτος:** Στην μετεπαναστατική περίοδο η εμπορική ναυτιλία ήταν ο μόνος οικονομικός κλάδος της χώρας που μπόρεσε να αναπτυχθεί. Σε ναυτιλιακή πρωτεύουσα αναπτύσσεται η Σύρος που παρουσιάζει σημαντική οικονομική και εμπορική κίνηση. Επίσης μεγάλη ακμή γνώρισε και η ελληνική ναυτιλία στον Δούναβη ποταμό. Με την εισαγωγή του ατμού που άρχισε να εκτοπίζει τα ιστιοφόρα πλοία στις αρχές του 19ου αιώνα, η Ελλάδα λόγω έλλειψης κεφαλαίων ακολούθησε τις εξελίξεις στην ναυτιλία με αργό ρυθμό.

Κατά τους Βαλκανικούς πολέμους 1912-1913 η ελληνική ναυτιλία προσέφερε μεγάλη ενίσχυση στα διάφορα μέτωπα του αγώνα. Κατά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο η Ελλάδα απώλεσε το 82% του στόλου της.

Στο μεταξύ των 2 παγκοσμίων πολέμων χρονικό διάστημα έγιναν σημαντικές διαφοροποιήσεις στη ναυτιλία όπως:

**A) Μεγέθυνση του όγκου του πλοίου** όπου τριπλασιάστηκε, άλλαξε η εξωτερική του δομή,

η εσωτερική διαρρύθμιση και χρησιμοποιείται το πετρέλαιο ως καύσιμη ύλη

**B) διαφοροποιήσεις** επήλθαν και στους ναυλωμένους. Η νέα τεχνολογία απαιτεί περισσότερες γνώσεις, οι εφοπλιστές δημιουργούν κέντρα δραστηριότητας στα μεγαλύτερα ναυτικά και οικονομικά κέντρα όπως το Λονδίνο. Κατά τον Β παγκόσμιο πόλεμο η επιβατηγός ναυτιλία υπέστη μεγάλη καταστροφή από τα πυρά της γερμανικής αεροπορίας και η ελληνική εμπορική ναυτιλία καταστράφηκε. Μεταπολεμικά αναπτύσσονται δύο βασικοί κλάδοι της ναυτιλίας, η φορτηγός και η επιβατηγός ναυτιλία.

- **Φορτηγός ναυτιλία** καλείται το σύνολο των πλοίων που ασχολούνται με τη μεταφορά φορτίων. Διακρίνεται στα :

A) ακτοπλοϊκά φορτηγά (coasters)

B) φορτηγά πλοία γραμμών (cargo liners)

Γ) ελεύθερα φορτηγά (tramps)

A) δεξαμενόπλοια (tankers)

E) πλοία για τη μεταφορά ειδικών φορτίων

- **Επιβατηγός ναυτιλία** είναι το σύνολο των πλοίων που ασχολούνται με τη μεταφορά επιβατών. Διακρίνονται σε:

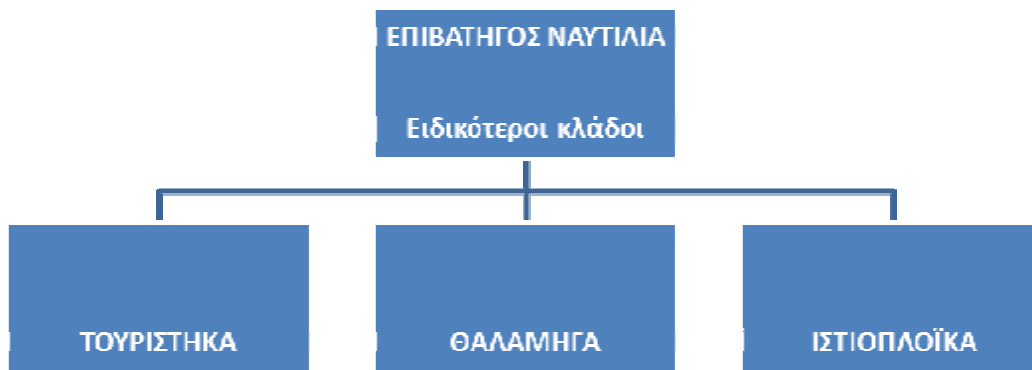
A) ακτοπλοϊκά (ferry boat)

B) επιβατηγά μεσογειακών γραμμών

Γ) οχηματαγωγά

A) υπερωκεάνια

Αυτές είναι οι δύο μεγάλες κατηγορίες της ναυτιλίας έτσι όπως αρχίζει να διαμορφώνεται μετά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι δύο αυτοί κλάδοι αποκτούν με την τεχνολογική πρόοδο στη ναυπηγική τέχνη αλλά και με την εξειδίκευση του προορισμού τους ειδικότερους κλάδους όπως :





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

### ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τα πλοία ήταν κατασκευασμένα κατά κανόνα από σίδηρο και κινούνταν με ατμομηχανές χωρίς όμως να εκλείπουν τα ξύλινα σκάφη που κινούνταν με πανιά. Καθώς όμως η σιδερά κατασκευή αποδεικνυόταν περισσότερο επικερδής στην εκμετάλλευση του πλοίου, επικράτησε με την πάροδο του χρόνου. Αρχίζει να γίνεται διάκριση μεταξύ φορτηγών και επιβατηγών πλοίων και μάλιστα διαμορφώνεται η τάση για ναυπήγηση ειδικών για τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων. Η τάση αυτή για κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων προέκυψε από την ανάγκη για οικονομικότερη, αποδοτικότερη και ταχύτερη μεταφορά φορτίων. Οι νέες αντιλήψεις που επικράτησαν στη ναυτιλία για οικονομία χρόνου και χώρου, ήθελαν το πλοίο να έχει ταχύτητα για να περιορίζει στο ελάχιστο το χρόνο του ταξιδιού, να έχει γερή κατασκευή για να διαπνέει επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές και να μην εξαναγκάζεται να λοξοδρομεί ή να καθυστερεί τον απόπλου μέχρι τη βελτίωση των καιρικών συνθηκών, να έχει τέτοια διαρρύθμιση εσωτερικού χώρου για τη μεταφορά φορτίου και τέτοιο εξοπλισμό ώστε να διενεργούνται με ταχύτητα οι φορτοεκφορτώσεις στα λιμάνια, με την όσο δυνατόν χρονικά μικρότερη παραμονή τους σε αυτά.

Άρχισε να γίνεται αντιληπτή και στη θαλάσσια μεταφορά όπως και σε κάθε μορφή οικονομικής δραστηριότητας, η επιδίωξη του άριστου οικονομικού αποτελέσματος δηλαδή η μεγαλύτερη δυνατή απόδοση με το μικρότερο κόστος. Σκοπός κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης, με τις όποιες μορφές και δομές εμφανίζεται στη διάρκεια του χρόνου, είναι η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μεταφορά φορτίου στον όσο δυνατό μικρότερο χρόνο και με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος.

Στην προσπάθεια για επίτευξη αυτού του στόχου, μεταπολεμικά διαμορφώνονται οι εξής τάσεις:

- A) η τάση για γιγαντισμό των πλοίων
- B) η τάση για εξειδίκευση των μεταφορών που γίνονται με τα πλοία
- Γ) η τάση για τυποποίηση των πλοίων
- Δ) η τάση για αυτοματισμό της κίνησης των πλοίων και της διεξαγωγής των εργασιών σε αυτά.

#### 3.1 ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Μπορούμε τώρα πλέον να προβούμε στη διαίρεση των πλοίων σε κατηγορίες ανάλογα :

- 1) με το είδος των μεταφορών που εκτελούν
- 2) με τη θαλάσσια περιοχή που διαπλέουν
- 3) με το υλικό κατασκευής τους
- 4) με το μέσο πρόωγ

### **3.1.1 Διαίρεση ανάλογα με το είδος μεταφοράς που εκτελούν**

- Φορτηγά πλοία ( cargo ships)
- Επιβατηγά πλοία ( passengers ships)
- Πλοία ειδικού προορισμού ( special purpose ships)
- Πλοία βοηθητικής ναυτίας (auxiliary ships)

### **3.1.2 Διαίρεση ανάλογα με τον υδατικό χώρο που διαπλέουν**

- Πλοία ωκεανοπόρα ή ποντοπόρα
- Πλοία που κινούνται σε μικρότερες θάλασσες
- Πλοία ακτοπλοϊκά
- Πλοία εσωτερικών υδάτων

### **3.1.3 Διαίρεση ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους**

- Ξύλινα πλοία
- Μεταλλικά πλοία
- Πλοία μικτής κατασκευής

### **3.1.4 Διαίρεση ανάλογα με το μέσο πρόωσης**

- Κωπήλατα
- Ιστιοφόρα
- Μηχανοκίνητα πλοία

### **3.1.5 Hydrofoil craft Hovercraft**

Το hydrofoil craft έλαβε το όνομά του από τα πτερύγια με τα οποία είναι εφοδιασμένο. Όταν η ταχύτητα του φτάσει σε κάποιο όριο, η άνωση επιδρά στα πτερύγια με τον τρόπο που η αντίσταση του αέρα επιδρά στα φτερά του αεροπλάνου. Έτσι το σκάφος ανυψώνεται και μόνο τα πτερύγια του με το τμήμα της πρύμνης παραμένουν στο νερό με μείωση της αντίστασης και αύξηση της ταχύτητας. Τα hovercraft είναι διασταύρωση πλοίου και αεροπλάνου. Την ονομασία του οφείλει στο ότι κινείται πάνω σε στρώμα αέρα που δημιουργείται από πίεση υπό το σκάφος.

## 3.2 ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ

Ως επιβατηγό πλοίο ορίζεται αυτό που έχει ως κύριο προορισμό τη μεταφορά επιβατών. Γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη στο τέλος του περασμένου αιώνα και ήταν προϊόν του ανταγωνισμού των ναυτιλιακών εταιρειών της εποχής για τη προσέλκυση όσον το δυνατόν μεγαλύτερου αριθμού επιβατών που μετακινούνται από τη γηραιά ήπειρο προς τη Βόρειο Αμερική και αντιστρόφως. Έτσι ο Βόρειος Ατλαντικός ωκεανός έγινε το πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ των χωρών των Ηνωμένων Πολιτειών, Μεγάλης Βρετανίας, Γαλλίας και Γερμανίας, που προσπαθούσαν με πλοία συνεχώς βελτιούμενης ναυπηγικής τεχνολογίας, να εκμεταλλευτούν τη συνεχώς αυξανόμενη τάση μετακίνησης των ανθρώπων.

Το 1890 το υπερωκεάνιο “Furst Bismarck” με σημαία Γερμανίας, υπερέβη σε πολυτέλεια τα με Βρετανική σημαία πλοία “Umbria” και “Etruria” της εταιρείας Cunard και υπήρξε το πρώτο πλοίο που διέπλευσε τον Βόρειο Ατλαντικό από το Σαουθάμπτον στη Ν. Υόρκη σε χρόνο λιγότερο των εξήμισι ημερών. Το 1892 δρομολογήθηκε το πλοίο “Touraine” με Γαλλική σημαία. Η Βρετανική ναυτιλιακή εταιρεία Cunard επανήλθε στο προσκήνιο με τη ναυπήγηση δύο αδελφών πλοίων, των υπερωκεάνιων “campania και lucania” τα οποία ανέπτυσαν ταχύτητα 22 κόμβων και θεωρήθηκαν τα ταχύτερα του Ατλαντικού με μήκος 600 πόδια και εκτόπισμα 20.00 τόνους, ωραία εξωτερική εμφάνιση και πολυτελείς εσωτερικούς χώρους. Η Γερμανία απάντησε στον ανταγωνισμό με την ναυπήγηση του υπερωκεάνιου “Kaiser Wilhelm der Grosse” που ήταν 50 πόδια μακρύτερο και ανέπτυσε ταχύτητα 23 κόμβων. Στη συνέχεια ακολούθησαν: η Βρετανία με το υπερωκεάνιο “Oceanic”, η Γερμανία με το “Kaiser Wilhelm II”, και πάλι η Βρετανία το 1907 με τα πλοία “Mauritania” και “Lusitania”. Η ναυτιλιακή εταιρεία White star απάντησε στην ανταγωνίστριά της Cunard με την ναυπήγηση 2 πλοίων, των Olympic και Titanic. Το 1912 η Cunard ναυπήγησε το πλοίο Aquitania, 16 πόδια μακρύτερο από το Olympic. Το 1913 η Γερμανία ναυπήγησε τα πλοία Imperator και Vaterland που ήταν τα μεγαλύτερα πλοία του κόσμου μέχρι το 1914. Κατά τη διάρκεια του Α Παγκοσμίου Πολέμου τα μεγάλα επιβατηγά πλοία μετασκευάστηκαν σε οπλιταγωγά, καταδρομικά και σε πλωτά νοσοκομεία. Μετά τη λήξη του Α του η Γερμανία κατασκεύασε το πλοίο Bremen και Europa. Το 1933 η Ιταλία με την ναυπήγηση του πλοίου Rex μέσης ταχύτητας 29 κόμβων εισήλθε στο πεδίο του θαλάσσιου ανταγωνισμού. Το 1938 η Γαλλία ναυπήγησε το πλοίο Normandie που υπήρξε το πρώτο πλοίο στον κόσμο με μήκος 1029 πόδια, πλάτος 119 πόδια, ολική χωρητικότητα 80.000 κόρους και ταχύτητα 32 κόμβους. Αιθέτε πολυτελέστατο εστιατόριο, αίθουσα θεάτρου και κινηματογράφου και μπορούσε να μεταφέρει περίπου 2.000 επιβάτες επιπλέον των 1.345 μελών του πληρώματος. Η Μεγάλη Βρετανία αντιπαρέθεσε στο “Normandie” το “Queen Mary”. Κατά τη διάρκεια του Β Παγκοσμίου Πολέμου τα επιβατηγά πλοία χρησιμοποιήθηκαν και πάλι για μεταφορά στρατιωτών και ως πλωτά νοσοκομεία. Μετά το τέλος του ναυπηγούνται πολυτελέστατα επιβατηγά πλοία από διάφορες χώρες όπως Ολλανδία (Y/K Rotterdam), Ιταλία (Y/K Leonardo Da Vinci, Michelangelo, Raffaello, Christoforo Colombo), Γαλλία (Y/K France), Ελλάδα (Αρκαδία, Λακωνία, Ολυμπία, Βασίλισσα Φρειδερίκη, Αμερικανίς, Αυστραλίσ, Ελληνίς κ.λπ.). Τα επιβατηγά πλοία συνέδεαν τη γηραιά με τη νέα ήπειρο εξυπηρετώντας τακτικές επιβατηγές γραμμές μέχρις ότου ο ανταγωνισμός του αεροπλάνου περιόρισε την κίνησή τους και τα έστρεψε στην προσφορά υπηρεσιών αναψυχής (κρουαζιερόπλοια).

Τα επιβατηγά πλοία διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- 1) Αμιγή Επιβατηγά
- 2) Μικτά Επιβατηγά
- 3) Επιβατηγά Περιηγητικών πλοίων
- 4) Επιβατηγά-Οχηματαγωγά
- 5) Επιβατηγά Ειδικών Μεταφορών

### 3.2.1 Αμιγή Επιβατηγά πλοία

Είναι τα πλοία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά επιβατών. Ανάλογα με τη θαλάσσια περιοχή που διαπλέουν διακρίνονται σε:

Α) Ωκεανοπόρα επιβατηγά ή υπερωκεάνια με μεγάλες διαστάσεις και συνδέουν χώρες της αυτής ή διαφορετικών ηπείρων διαπλέοντας ωκεανούς. Αποτέλεσαν, μέχρι την εμφάνιση και ανάπτυξη του αεροπλάνου, το μοναδικό συγκοινωνιακό μέσο των ηπείρων.

Β) Επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες περιορισμένης έκτασης, χρησιμοποιούνται για την μεταφορά επιβατών σε λιμάνια κλειστών θαλασσών π.χ. Μεσόγειος, Καραϊβική ή σε νησιωτικά συμπλέγματα π.χ. Ιαπωνία, Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία

Γ) Ακτοπλοϊκά Επιβατηγά πλοία μικρής χωρητικότητας που χρησιμοποιούνται για μεταφορά επιβατών σε λιμάνια αυτής της ηπειρωτικής χώρας νησιωτικού τμήματος ή γειτονικών χωρών. Εξυπηρετούν συγκεκριμένες δρομολογιακές γραμμές γι' αυτό ναυπηγούνται με ανάλογες προδιαγραφές. Κατά κύριο λόγο μεταφέρουν επιβάτες αλλά και εμπορεύματα ιδιαίτερα σε νησιωτικά λιμάνια.

### 3.2.2 Μικτά Επιβατηγά Πλοία

Χαρακτηρίζονται τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Διαθέτουν διαμερίσματα για τη εξυπηρέτηση των επιβατών (Α και Β θέσης) και χώρο για παραλαβή περιορισμένης ποσότητας φορτίου. Τα πλοία αυτά είναι γνωστά και ως μεταναστευτικά πλοία επειδή χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για τη μεταφορά μεταναστών από την Ευρώπη προς τις Η.Π.Α., Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Καναδά, Νότιο Αμερική

### 3.2.3 Επιβατηγά περιηγητικών πλοίων

Ως επιβατηγά πλοία περιηγητικών πλοίων, τουριστικά πλοία ή κρουαζιερόπλοια χαρακτηρίζονται τα πλοία που εκτελούν πλόες θαλάσσιας

περιήγησης και προσφέρουν ψυχαγωγία στους επιβάτες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Εμφανίστηκαν μετά το Β Π.Π. και βρήκαν μεγάλη απήχηση στο κοινό ώστε σήμερα να γίνεται λόγος για ιδιαίτερο κλάδο της ναυτιλίας, την τουριστική ναυτιλία.

Το κρουαζιερόπλοιο είναι επιβατηγό πλοίο, προσεγγίζει σε λιμάνια χωρίς όμως να αποβιβάζει επιβάτες παρά μόνο στο αφετήριο λιμάνι και εκτελεί κυκλικό ταξίδι περιήγησης δηλαδή δεν εκτελεί συγκοινωνιακή γραμμή. Κατά κανόνα κινείται τους θερινούς μήνες χωρίς αυτό να αποκλείει την κίνησή του τον χειμώνα<sup>0</sup> εξαρτάται από την περιοχή περιήγησης και το τουριστικό ρεύμα. Παρέχει στους επιβάτες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και γι αυτό ο ναύλος διαμορφώνεται ελεύθερα και συνήθως ανέρχεται σε υψηλά επίπεδα.

### **3.2.4 Επιβατηγά-Οχηματαγωγά πλοία**

Χαρακτηρίζονται αυτά που διαθέτουν διαμερίσματα και χώρους ενδιαιτήσης επιβατών καθώς και χώρο για τη μεταφορά οχημάτων. Αποτελούν την εξελιγμένη μορφή των πορθμείων και είναι επινόηση των Βρετανών, οι οποίοι το 1924 με τα πλοία αυτά πέτυχαν τη σύνδεση της Μ. Βρετανίας με το Βέλγιο και 1936 της Γαλλίας με την Αγγλία.

### **3.2.5 Επιβατηγά πλοία ειδικών μεταφορών**

Η ονομασία αυτή δόθηκε το 1971 στα επιβατηγά πλοία που χρησιμοποιήθηκαν για τη μεταφορά μεγάλου αριθμού Μωαμεθανών προσκυνητών στα διάφορα θρησκευτικά κέντρα κυρίως της Σαουδικής Αραβίας. Τα πλοία αυτά δεν διαθέτουν κλίνες και ιδιαίτερους χώρους ενδιαιτήσης για τους επιβάτες και ο ναύλος τους είναι χαμηλός. Κινούνται κοντά στις ακτές και κυρίως σε περιοχές που λόγω γεωγραφικής θέσης δεν πλήττονται από σφοδρές θαλασσοταραχές.

Στα επιβατηγά πλοία πρέπει να αναφέρουμε και τους ιδιαίτερους τύπους πλοίων, Hydrofoil Craft, Hove raft και Catamaran.

## **3.3 ΆΛΛΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Οι υδάτινες μεταφορές, που κάποτε αποτελούσαν ένα κυρίαρχο στοιχείο στα σχέδια οποιουδήποτε διηπειρωτικού ταξιδιώτη, εμφανίζονται για άλλη μια φορά σε κυρίαρχη θέση στην τουριστική βιομηχανία. Τα επιβατηγά πλοία μιας παλαιότερης εποχής αντικαταστάθηκαν από τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια τα οποία προσφέρουν κάθε τύπο υπηρεσίας και άνεσης που μπορεί κάποιος να φανταστεί. Η ανάπτυξη της βιομηχανίας των κρουαζιέρων ήταν έντονη κατά τις 2 τελευταίες δεκαετίες, ενώ το μέλλον της φαίνεται να εξασφαλίζεται από ένα μεγάλο αριθμό ανθρώπων που διαθέτουν χρήματα και χρόνο για μια κρουαζιέρα. Για τους συμμετέχοντες σε αυτή τη βιομηχανία, τα επόμενα χρόνια θα είναι γεμάτα προκλήσεις.

Το μάρκετινγκ των κρουαζιέρων γίνεται ολοένα και πιο εξεζητημένο με την εντεινόμενη τμηματοποίηση της αγοράς, τη στρατηγική τιμολόγηση μέσω του μάνατζμεντ απόδοσης (yield management), τη μεγαλύτερη χρήση της καταναλωτικής διαφήμισης και τη στενή συνεργασία με τουριστικά γραφεία. Η βιομηχανία των κρουαζιέρων διακρίνεται σε κρουαζιέρες αναψυχής, de lux/πολυτελείας και περιπέτειας/εξωτικές.

Οι εταιρείες κρουαζιέρων βιώνουν σημαντικές αλλαγές καθώς το μέγεθος των στόλων αυξάνεται και εμφανίζονται μεγάλα πλοία.

### 3.3.1 Μικρά κρουαζιερόπλοια (ultra yacht)

Η ανάπτυξη της αγοράς των μίνι κρουαζιερόπλοιων προωθήθηκε μετά την ανάπλαση των μαρινών και τον νέον κανονισμό της ακτοφυλακής σχετικά με την ασφάλεια των ελαφρών σκαφών. Τα μικρά κρουαζιερόπλοια πλέουν κατά μήκος των ακτών του Ειρηνικού από την Αλάσκα μέχρι την Καλιφορνία και από τις ακτές του Ατλαντικού από το Μέην μέχρι την Καραϊβική.

Μια έρευνα για τα χαρακτηριστικά των επιβατών των σκαφών αυτών έδειξε τα εξής:

- Οι επιβάτες είναι κυρίως ηλικιωμένα παντρεμένα ζευγάρια με σχετικά υψηλά εισοδήματα.
- Πολλοί ταξιδεύουν με μη-οικογενειακά γκρουπ.
- Πολλοί έχουν ταξιδέψει παλαιότερα με μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια
- Οι επιβάτες έμαθαν για τα κρουαζιερόπλοια μέσα από περιοδικά ή προφορική διαφήμιση
- Τα έξοδα των επιβατών των μικρών κρουαζιερόπλοιων στη στεριά σε ξενοδοχεία και φαγητό είναι αρκετά υψηλά γεγονός που ωφελεί τους άλλους τομείς της τουριστικής βιομηχανίας.

### 3.3.2 Κρουαζιέρες ιστιοφόρων, ενοικιασμένων ιστιοφόρων και

#### ενοικιασμένων γιότ

Οι κρουαζιέρες με ιστιοφόρα (sail cruising) προσφέρονται από εταιρείες όπως η Wind Star Sail Cruises of Miami με δύο ηλεκτρονικά ελεγχόμενα ιστιοφόρα, γαλλικής κατασκευής, που το κάθε ένα κόστισε 62 εκατομμύρια δολάρια. Κάθε σκάφος διαθέτει 75 πολυτελείς εξωτερικές καμπίνες και μπορεί να φιλοξενήσει 150 επιβάτες. Πέρα από τα ιστία, τα σκάφη διαθέτουν και μηχανές ντίζελ.

Ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα και προμήθειες (Bareboat charters) διατίθενται προς ενοικίαση μόνο σε ορισμένα σημεία στον κόσμο. Πρόκειται για σκάφη που οι επιβάτες τους φροντίζουν οι ίδιοι τις λεπτομέρειες του ταξιδιού. Η Rainbow Pacific Ltd., του Auckland της Νέας Ζηλανδίας, για παράδειγμα, διαθέτει ένα στόλο από αυτά τα σκάφη στο κόλπο Islands.

Οι κρουαζιέρες με γιότ (yachting), είναι μια δραστηριότητα που έχει συνδεθεί κατά παράδοση με τους πολύ πλούσιους. Σήμερα, η δραστηριότητα είναι διαθέσιμη και σε πολλές άλλες εισοδηματικές ομάδες με την ενοικίαση charter yacht.

Οι ιδιοκτήτες ναυλώνουν το σκάφος τους σε ιδιώτες ή εταιρείες, για συναντήσεις πωλητών πάνω στο σκάφος, εκδρομές, ταξίδια κινήτρων ή άλλους σκοπούς. Υπάρχουν τουριστικά γραφεία που ειδικεύονται στις ενοικιάσεις θαλαμηγών.

### **3.3.3 Φορτηγά πλοία**

Μια από τις παλαιότερες και πιο ρομαντικές ιδέες σχετικά με τα υπερωκεάνια ταξίδια είναι το ταξίδι με φορτηγό πλοίο (Cargo Liner ή Freighter). Είναι το πλοίο που χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για τη μεταφορά αγαθών και το οποίο επιτρέπεται να μεταφέρει ένα μέγιστο αριθμό 12 επιβατών. Οι καμπίνες είναι άνετες και μπορούν να συγκριθούν με τις αντίστοιχες Α κατηγορίας που βρίσκουμε σε ένα κρουαζιερόπλοιο, σε πολύ όμως χαμηλότερη τιμή. Οι άνθρωποι μπορούν να επισκεφτούν λιμάνια σε όλο τον κόσμο και να δουν τόπους όπου τα κρουαζιερόπλοια δεν σταματούν ποτέ.

Στα φορτηγά πλοία δεν παρέχονται ιατρικές υπηρεσίες, αν ο επιβάτης είναι άρρωστος θα πρέπει να μεταφερθεί στο πλησιέστερο λιμάνι. Ένα μειονέκτημα επίσης είναι η απουσία ψυχαγωγίας στα πλοία αυτά, καθώς και οι ξαφνικές αλλαγές πορείας ή προγράμματος εξαιτίας του καιρού ή του χρόνου.

Κάνουν από ελάχιστη έως μηδενική διαφήμιση και εξαρτώνται κυρίως από τη διάδοση μεταξύ επιβατών, τα βιβλία-οδηγούς και τα τουριστικά γραφεία. Οι κρατήσεις γίνονται από τα τουριστικά γραφεία ή απευθείας από τη ναυτιλιακή εταιρεία.

### **3.3.4 Ferry Boat**

Εξυπηρετούν τη μεταφορά επιβατών στη θάλασσα, λίμνες ή ποτάμια. Τα σύγχρονα ferry boat επιτρέπουν στους επιβάτες να συνδυάσουν τη χρήση του αυτοκινήτου με ένα ταξίδι κατά μήκος μιας μεγάλης υδάτινης έκτασης, αφού έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν αυτοκίνητα και άλλα τροχοφόρα. Για τη διευκόλυνση των επιβατών παρέχουν σνακ μπαρ, εστιατόρια και καμπίνες πολυτελείας.

### **3.3.5 Ποταμόπλοια**

Διαθέτουν καμπίνες πολυτελείας εστιατόρια και ψυχαγωγία και αποτελούν ένα δημοφιλή τρόπο μετακίνησης σε πολλές χώρες, όπως η Αγγλία, η Γαλλία και η πρώην Γιουγκοσλαβία, όπου τα πλοία ενώνουν τις παράκτιες δημοκρατίες της Αδριατικής με τα ιταλικά και ελληνικά λιμάνια.



### **3.3.6 Τροχήλατα ποταμόπλοια (Paddle Wheelers)**

Κατασκευάστηκαν για πρώτη φορά το 1811 για τη μεταφορά επιβατών και φορτίου στους εθνικούς ποταμούς, και ειδικότερα στο Mississippi, Missouri, Ohio, Texas Red River, Louisiana.

### **3.3.7 Πλωτά σπίτια**

Τα πλωτά σπίτια είναι ιδιαίτερα δημοφιλή στις Η.Π.Α. Μπορούν να ενοικιαστούν, συνήθως σε εβδομαδιαία βάση, σε διάφορους ποταμούς και μεγάλες λίμνες, όπως οι τεχνητές λίμνες στον ποταμό Κολοράντο. Προσφέροντας όλες τις ανέσεις, τα πλωτά σπίτια είναι πολύ δημοφιλή για οικογενειακές διακοπές. Τα περισσότερα κατασκευάζονται πάνω σε φορηγίδες με επίπεδο πυθμένα για προσφέρουν σταθερότητα και περιλαμβάνουν μια μεγάλη καμπίνα με κουζίνα και ξεχωριστούς χώρους ύπνου και διαμονής.

### **3.3.8 Υποβρύχια**

Είναι το υποθαλάσσιο ισοδύναμο των εκδρομών με αερόστατα. Δεν πάει πολύ μακριά ή πολύ γρήγορα, προσφέρει όμως μια συναρπαστική νέα εμπειρία. Από το 1985 έγιναν πάνω από 2 εκ. τουριστικές υποβρύχιες διαδρομές με 40 σκάφη. Ο μεγαλύτερος διαχειριστής υποβρυχίων, η Atlantis Submarines έχει γραφεία σε Aruba, Guam, St Tomas, Cancun, Nassau, Waikiki, Maui, Kona. Μια Γερμανική εταιρεία – Brucker και μια εταιρεία της Φινλανδίας αναλαμβάνουν την κατασκευή υποβρυχίων αναψυχής. Πολλά ξενοδοχεία και εταιρείες κρουαζιερόπλοιων προσφέρουν εκδρομές με υποβρύχια ως συστατικό στοιχείο τουριστικών πακέτων.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο**

### **ΤΟΜΕΙΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

#### **4.1 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ**

##### **4.1.1 Παρουσίαση**

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.

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

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

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

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, εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους.

Η ΟΛΠ Α.Ε. σήμερα απασχολεί περισσότερους από 1.400 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.

#### **4.1.2 Ακτοπλοΐα**

Για την εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής κίνησης, η Εταιρεία διαθέτει 31 θέσεις πλεύρισης και πρυμνοδέτησης πλοίων, καθώς και θέσεις για υδροπτέρυγα και μικρά οχηματαγωγά κλειστού και ανοικτού τύπου. Σήμερα λειτουργούν 5 σταθμοί για την εξυπηρέτηση των επιβατών ακτοπλοΐας, που διαθέτουν αναγκητήρια και αίθουσες αναμονής. Η Εταιρεία αναλαμβάνει τη μεταφορά επιβατών από την πύλη πλησίον του σταθμού ΗΣΑΠ μέχρι τις αποβάθρες των ακτών Αγ.Διονυσίου, Ηετιώνειας και Βασιλειάδη. Επιπλέον διαθέτει εντός της λιμενικής ζώνης στην πλατεία Καραϊσκάκη υπόγειο χώρο στάθμευσης οχημάτων, δυναμικότητας 500 θέσεων.

#### **4.1.3 Κρουαζιερόπλοια**

Ο Λιμένας του Πειραιά αποτελεί ένα σημαντικό προορισμό για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου, διαθέτοντας 12 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. Μετά τα έργα που πραγματοποιήθηκαν για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων το λιμάνι διαθέτει υπερσύγχρονη υποδομή για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων. Στα πλαίσια του προγράμματος Ολυμπιακής φιλοξενίας το λιμάνι του Πειραιά υποδέχθηκε ταυτόχρονα 11 κρουαζιερόπλοια - πλωτά ξενοδοχεία μεταξύ των οποίων και το Queen Mary II το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου.

#### **4.1.4 Πειραιάς, Κόμβος Διεθνών μεταφορών**

Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει μοναδικά πλεονεκτήματα, λόγω της στρατηγικής του θέσης και των υποδομών του. Ως το φυσικό επίνειο της Αθήνας με μόλις 10Κm 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.

#### **4.1.5 Πλεονεκτήματα Λιμανιού Πειραιά**

- 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 μεταφορτωμένων (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.

Πηγή : [www.olp.gr](http://www.olp.gr)

## 4.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

### 4.2.1 Γενικά στοιχεία

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 μέσω της Π.Α.Θ.Ε.
- Των πανευρωπαϊκών διαδρόμων IV και X.

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 TEUs εμπορευματοκιβώτια, 3.000 πλοία, 220.000 επιβάτες.

#### 4.2.1.1 Παρεχόμενες Υπηρεσίες

- Φορτία: Φόρτωση, Εκφόρτωση, χειρισμός και αποθήκευση κάθε είδους φορτίου (εμπορευματοκιβώτια, χύδην & γενικό φορτίο) από - προς: πλοία, φορτηγά αυτοκίνητα & βαγόνια.
- Πλοία: Αγκυροβολία, ελλιμενισμός, υδροδότηση, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος- τηλεπικοινωνιών, διαχείριση αποβλήτων.
- Επιβάτες: Σύγχρονος επιβατικός σταθμός με πληθώρα εξυπηρετήσεων για επιβάτες ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων.

#### 4.2.1.2 Άλλες Υπηρεσίες

- Ενοικίαση αποθηκευτικών χώρων για λιμενικές δραστηριότητες στην Ελεύθερη Ζώνη και στο Κοινοτικό λιμάνι
- Δυνατότητα διενέργειας συνήθων εργασιών (Usual Handling) 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 (Επικοινωνία VHF Κανάλι 12, Εμβέλεια 16-24 χιλιόμετρα)
- Εταιρίες Ρυμουλκών (Επικοινωνία με ραδιοτηλέφωνα και VHF Κανάλι 8)
- Εταιρίες Lashing/Unlashing

Η πλησιέστερη πλήρης νοσοκομειακή μονάδα είναι σε απόσταση 4 χιλιομέτρων.

#### 4.2.2 Συμβατικό Λιμάνι

Η εξυπηρέτηση του συμβατικού φορτίου στη Χερσαία Λιμενική Ζώνη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης πραγματοποιείται σε χώρο συνολικής έκτασης περίπου 1.000.000 τετραγωνικών μέτρων, με κρηπιδώματα μήκους 4.000 μέτρων και βάθος έως 12 μέτρα. Τα κρηπιδώματα 10 έως 14 αποτελούν το συμβατικό Κοινοτικό λιμάνι. Από το συμβατικό Κοινοτικό λιμάνι διακινούνται:

- κοινοτικά φορτία από/σε κράτη της Ε.Ε. και
- κοινοτικά/εγχώρια από/σε ελληνικούς λιμένες

Τα κρηπιδώματα 15 έως 24 αποτελούν το συμβατικό λιμάνι της Ελεύθερης Ζώνης. Από την Ελεύθερη Ζώνη διακινούνται φορτία ανεξαρτήτου προέλευσης/προορισμού, συμπεριλαμβανομένων και των ανωτέρω. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Φορτία Γενικών Εμπορευμάτων (σίδερα, λαμαρίνες, ξυλεία, μάρμαρα, φορτία σε παλέτες, καπνά, οπωρικά κ.α.)
- Στερεά Χύδην Φορτία (ορυκτά, μεταλλεύματα, κάρβουνο, στερεά καύσιμα, δημητριακά, ζωοτροφές, λιπάσματα, τσιμέντο, scrap)
- Υγρά Χύδην Φορτία με σωληνώσεις (οινόπνευμα, χλωροφόρμιο, ασφαλτος, χημικά, ορυκτέλαια, κρασιά)
- Τροχοφόρα με το σύστημα Ro-Ro

Ο εξοπλισμός για το χειρισμό του συμβατικού φορτίου αποτελείται από :

- 44 ηλεκτροκίνητους γεραμούς, οι οποίοι κινούνται σε σιδηροτροχιές, ανυψωτικής ικανότητας έως 40 τόνους.
- Ένα (1) ελαστιχοφόρο γεράνο Gottwald (harbor crane) ανυψωτικής ικανότητας 100 τόνων,

- Δύο (2) αυτοκινούμενους γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 120 και 150 τόνων,
- Ένα (1) πλωτό γερανό ανυψωτικής ικανότητας 60 τόνων
- Πλήθος άλλων μηχανημάτων χειρισμού φορτίων (φορτωτές, περονοφόρα, πλατφόρμες κ.α.)

Για την αποθήκευση του συμβατικού φορτίου υπάρχουν:

- Στεγασμένοι Αποθηκευτικοί Χώροι 85.000 μ<sup>2</sup> (από τους οποίους, 21.500 μ<sup>2</sup> και μία αποθήκη ψυγείο 4.000 μ<sup>2</sup> βρίσκονται στην Ελεύθερη Ζώνη)
- Ανοικτά Υπόστεγα 12.000 μ<sup>2</sup>
- Υπαίθριοι Αποθηκευτικοί Χώροι 500.000 μ<sup>2</sup>
- Σιλό δημητριακών χωρητικότητας 20.000 τόνων

Το συμβατικό λιμάνι λειτουργεί σε 2 βάρδιες κανονικής εργασίας με ενιαίο τιμολόγιο υπηρεσιών και δυνατότητα εργασίας πέραν του κανονικού ωραρίου με την αντίστοιχη προσαύξηση. Οι κύριοι πελάτες του συμβατικού λιμένα είναι η ΑΕΕ Χάλυβος (διακινεί κυρίως προϊόντα σιδήρου, χάλυβα και scrap), η Σιδενόρ (διακινεί κυρίως scrap), η Τιτάν (διακινεί pet coke, γυψόχωμα, κλίγκερ και τσιμέντα), το Χαλυβουργείο των Σκοπίων (διακινεί προϊόντα σιδήρου και χάλυβα) και η ΛΑΡΚΟ (διακινεί μέταλλευμα και στερεά καύσιμα). Το συμβατικό λιμάνι και συγκεκριμένα η διακίνηση των εμπορευμάτων υπό διαμετακόμιση συμπληρώνεται και ενισχύεται από τη λειτουργία της Ελεύθερης Ζώνης (Ελέγχου Τύπου Ι).

#### 4.2.3 Επιβατικός Λιμένας

Το επιβατικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης καλύπτει τις ανάγκες διακίνησης επιβατών, ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας. Βρίσκεται μεταξύ του προβλήτα 1 και 2 ενώ περιλαμβάνει 4 θέσεις πρυμνοδέτησης και μία θέση πλαγιοδέτησης ή εναλλακτικά 3 θέσεις πλαγιοδέτησης (για την εξυπηρέτηση κυρίως των κρουαζιερόπλοιων). Τα βυθίσματα στις θέσεις πρυμνοδέτησης καλύπτουν τις απαιτήσεις των σύγχρονων πλοίων της ακτοπλοΐας.

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 και καλύπτουν τις απαιτήσεις της συνθήκης Schengen. 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.

Στις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες συμπεριλαμβάνονται: δωρεάν εναπόθεση αποσκευών, κλιματιζόμενες αίθουσες αναμονής, κυλκεία, 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.

### 4.2.3.1 Κρουαζιέρα

Για την εξυπηρέτηση της κίνησης κρουαζιέρας υπάρχει ειδική διαμόρφωση του κρηπιδώματος και κατάλληλα οργανωμένο τμήμα του επιβατικού σταθμού «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», ο οποίος πληροί τη συνθήκη Σένγκεν. Ο επιβατικός λιμένας είναι σε θέση να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα μέχρι τρία κρουαζιερόπλοια μεσαίου μεγέθους ή εναλλακτικά ένα κρουαζιερόπλοιο μεσαίου και ένα κρουαζιερόπλοιο μεγάλου μεγέθους. Ο επιβατικός λιμένας της Θεσσαλονίκης έχει κατά καιρούς εξυπηρετήσει αρκετά από τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια.

Σε περιοχή πλησίον του τερματικού σταθμού υπάρχει υπαίθριος χώρος στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων (ταυτόχρονη στάθμευση 20 λεωφορείων) με σκοπό την άμεση και χωρίς καθυστερήσεις προώθηση των επιβατών προς τους τουριστικούς προορισμούς.

Η Θεσσαλονίκη, αλλά και η ευρύτερη περιοχή (Δίον, Πέλλα, Βεργίνα), αποτελούν σημεία ιδιαίτερου τουριστικού ενδιαφέροντος καθώς τις στολίζουν μνημεία από διαφορετικές ιστορικές περιόδους (Αρχαία Ελλάδα, Ρωμαϊκή Περίοδος, Βυζάντιο). Το Άγιο Όρος με τη μοναστική κοινότητα των 1000 και πλέον ετών αποτελεί μοναδικό μνημείο σε όλο τον κόσμο. Η Χαλκιδική και η Πιερία με την απερίγραπτη φυσική ομορφιά και τις γαλάζιες θάλασσες αποτελούν ασύγκριτους τουριστικούς πόλους.

### 4.2.3.2 Ακτοπλοΐα

Σημαντικό ρόλο στη δραστηριότητα του λιμανιού διαδραματίζει η εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της Θεσσαλονίκης. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με πολλαπλασιασμό των δρομολογίων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, εξυπηρετώντας τους εξής προορισμούς:

- Νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου,
- Δωδεκάνησα και Σάμο,
- Κυκλάδες και Κρήτη,
- Βόρειες Σποράδες.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί την πύλη της ευρύτερης περιοχής προς τα νησιά του Αιγαίου Πελάγους, εξυπηρετώντας τις ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Ο επιβατικός λιμένας διαθέτει επίσης μεγάλη έκταση για την αναμονή των φορτηγών και των ΙΧ οχημάτων πριν τον απόπλου των πλοίων.



#### 4.2.4 Πλεονεκτήματα Λιμανιού

- Εξαιρετική οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά δίκτυα
- Λειτουργία Ελεύθερης Ζώνης (Ελέγχου Τύπου I), σύμφωνα με την κοινοτική τελωνειακή νομοθεσία
- Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων που λειτουργεί σε 24ωρη βάση όλες τις ημέρες του χρόνου με ενιαία τιμή (Flat Rates)
- 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 (transshipment)
- Ύπαρξη διπλών/τριπλών σιδηροδρομικών γραμμών κατά μήκος όλων των κρηπιδωμάτων
- Διευκολύνσεις Ro-Ro στο συμβατικό λιμάνι και στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων
- Συνθήκες απόλυτης ασφάλειας για τα διακινούμενα φορτία
- Διακίνηση επικίνδυνων φορτίων (Πίνακας IMO) σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της κείμενης νομοθεσίας
- Περιβαλλοντική πιστοποίηση PERS από την ECOPORTS Foundation
- Λιμενεργατικό προσωπικό πιστοποιημένο κατά ISO 9002 και εκπαιδευμένο σύμφωνα με το PDP πρόγραμμα του ILO
- Συνθήκες Ασφάλειας σύμφωνα με τον κώδικα ISPS και Τμήμα Φύλαξης που εξασφαλίζει την ασφάλεια του λιμανιού 24 ώρες το 24ωρο, 365 ημέρες το χρόνο

#### 4.2.5 Επιπλέον στοιχεία

Ιδρύθηκε το 1914 και λειτουργεί από το 1925.

Λειτουργεί σύμφωνα με την τελωνειακή νομοθεσία της Ε.Ε. και είναι Ελέγχου Τύπου I.

Διευκολύνει το Διεθνές Εμπόριο και τα "in transit" φορτία.

Δεν καταβάλλονται εισαγωγικοί δασμοί και φόροι.

Έλλειψη ή περιορισμός τελωνειακών διατυπώσεων κατά την είσοδο των εμπορευμάτων και δυνατότητα απεριορίστου χρόνου παραμονής αυτών.

Πηγή : [www.thpa.gr](http://www.thpa.gr)



### 4.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΑΣ

Η Πάτρα είναι το μεγαλύτερο οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας. Αποκαλείται Πύλη της Ελλάδας προς τη Δύση, καθώς είναι διεθνές εμπορικό κέντρο, μεγάλο λιμάνι και κομβικό σημείο για το εμπόριο και την επικοινωνία με την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Δύση. Το λιμάνι ανέκαθεν έπαιξε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή της πόλης. Η θέση της Πάτρας ως πλησιέστερου σημαντικού ηπειρωτικού λιμένος προς τη Δυτική Ευρώπη, ως αστικού κέντρου υπερτοπικής κλίμακας και συγκοινωνιακού κόμβου, ευνόησε τη χρησιμοποίησή της από τους τουρίστες, είτε ως σημείο εισόδου - εξόδου, είτε ως σημείο διέλευσης. Γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για την πολεοδομική της διαμόρφωση, μιας και το λιμάνι, η σιδηροδρομική γραμμή και ο σταθμός, καταλαμβάνουν σημαντικό, αν όχι ολόκληρο μέρος, από την παραλία της πόλης, και που σε συνδυασμό με την ύπαρξη των βιομηχανιών στα νοτιοδυτικά παράλια (Ακτή Δυμαίων) καθιστούν την Πάτρα μια "παραθαλάσσια πόλη χωρίς θάλασσα".

Σήμερα, το λιμάνι αποτελεί τη σημαντικότερη τερματική εγκατάσταση θαλάσσιων μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας και το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία, ενώ ο ρόλος του στο δίκτυο των εσωτερικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τα νησιά του Ιονίου έχει αποδυναμωθεί, μετά την ανάπτυξη του λιμανιού της Κυλλήνης ως κύριου σημείου συνδέσεως της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς.

#### 4.3.1 Νέο Λιμάνι-Το Μέλλον

Είναι παραδεκτό ότι ο ρόλος του Λιμανιού της Πάτρας είναι σημαντικός όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη της πόλης της Πάτρας αλλά και της ευρύτερης περιοχής και της Ελλάδας γενικότερα. Το λιμάνι της Πάτρας και η συμβολή του στην τουριστική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας, παρουσιάζεται εκτενέστερα στο τελευταίο κεφάλαιο.

Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο**

### **ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ**

#### **5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Μία σημαντική επίπτωση της ανθρώπινης δραστηριότητας στις θάλασσες είναι η ρύπανση. Δεν είναι μόνο η ρύπανση από διαρροές πετρελαίου και την απόρριψη τοξικών αποβλήτων. Είναι επίσης τα λύματα αποχετεύσεων, τα βιομηχανικά απόβλητα, τα αστικά και βιομηχανικά λύματα, τα βιομηχανικά ατυχήματα, την εξόρυξη μεταλλευμάτων, τις γεωργικές απορροές και τα φυτοφάρμακα, και τη διαρροή ραδιενέργειας.

Η ρύπανση από χερσαίες πηγές υπολογίζεται πως ευθύνεται για το 44% περίπου των αποβλήτων που καταλήγουν στη θάλασσα. Από τις θαλάσσιες μεταφορές προέρχεται το 12% των αποβλήτων.

##### **5.1.1 Πετρέλαιο**

Η πιο εύκολα αντιληπτή και διαδεδομένη μορφή ρύπανσης των θαλασσών είναι οι πετρελαιοκηλίδες που προκαλούνται από τα ατυχήματα των τάνκερ και, εκτός από τις πολύ σοβαρές επιπτώσεις που διακρίνουμε βραχυπρόθεσμα, εμφανίζονται και σοβαρότατα μακροπρόθεσμα προβλήματα. Στην περίπτωση της προσάραξης του Exxon Valdez στην Αλάσκα το 1989, η βιολογική καταστροφή που προκλήθηκε από τη διαρροή του πετρελαίου είναι ακόμη ορατή μετά από 16 χρόνια. Το Prestige που βυθίστηκε έξω από τις ακτές της Ισπανίας στο τέλος του 2002, έχει προκαλέσει τεράστιες οικονομικές ζημιές αφού οδήγησε στη ρύπανση περισσότερων από 100 ακτών στη Γαλλία και την Ισπανία και στην πραγματικότητα κατέστρεψε την αλιεία της περιοχής.

##### **5.1.2 Νεκρές ζώνες στους ωκεανούς**

Οι επιπτώσεις της ρύπανσης ποικίλουν. Η ρύπανση που προέρχεται από τα λύματα αποχετεύσεων και τις γεωργικές απορροές μπορεί να οδηγήσει σε ευτροφισμό, δηλαδή στην υπέρμετρη ανάπτυξη του φυτοπλαγκτόν. Τα φύκια αυτά όταν αποσυντίθενται, χρησιμοποιούν το οξυγόνο του νερού. Σε ορισμένες περιοχές αυτό το φαινόμενο έχει οδηγήσει στη δημιουργία "νεκρών ζωνών" (CDZ), όπου ο οξυγόνο που περιέχεται στη θάλασσα πέφτει σε τόσο χαμηλά επίπεδα που δεν μπορεί να υποστηρίξει τη ζωή σε αυτή. Αυτές οι νεκρές ζώνες προκαλούνται επίσης και από την απόρριψη ουσιών από τη βιομηχανική παραγωγή οι οποίες κατά την αλλοίωση τους απορροφούν το διαλυμένο οξυγόνο.

### 5.1.3 Χαμένη ραδιενέργεια

Η μόλυνση από τη ραδιενέργεια έχει πολλές επιπτώσεις. Ιστορικά, οι πυρηνικές δοκιμές έχουν συμβάλει σημαντικά. Τη θάλασσα επηρεάζει και η φυσιολογική λειτουργία των σταθμών πυρηνικής ενέργειας, αν και η μεγαλύτερη απόρριψη στη θάλασσα λυμάτων που περιέχουν ραδιενεργά στοιχεία προέρχεται κυρίως από τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας πυρηνικών αποβλήτων στις βιομηχανίες La Hague της Γαλλίας και Sellafield του Ηνωμένου Βασιλείου. Ραδιενεργά στοιχεία ανιχνεύσιμα στη διαδικασία επεξεργασίας των καυσίμων έχουν εντοπιστεί σε φύκια σε πολύ μακρινές περιοχές, όπως είναι τα δυτικά παράλια της Γροιλανδίας και τα παράλια της Νορβηγίας.

## 5.2 ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

- Σύμβαση της Βαρκελώνης 1976 για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από την ρύπανση (Barcelona convention for the protection of the Mediterranean against pollution)

Η Μεσόγειος είναι μια ημίκλειστη θάλασσα και εμπίπτει στον σχετικό προσδιορισμό που περιέχεται στη νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982) σύμφωνα με την οποία «κλειστή ή ημίκλειστη θάλασσα σημαίνει κόλπος, λεκάνη ή θάλασσα που περιβάλλεται από δύο ή περισσότερα κράτη και που συνδέεται με άλλη θάλασσα ή με ωκεανό με στενό διάυλο, ή αποτελείται εξ' ολοκλήρου ή κυρίως από τις χωρικές θάλασσες». Στην πραγματικότητα η Μεσόγειος είναι μια σχεδόν κλειστή θάλασσα που περιβάλλεται από χερσαίες επιφάνειες τριών ηπείρων : Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής.

Στη Διακυβερνητική Συνάντηση της Βαρκελώνης, οι εκπρόσωποι των κυβερνήσεων των 16 Μεσογειακών κρατών ενέκριναν το Σχέδιο Δράσης για την προστασία της Μεσογείου. Αυτό αφορά πρωταρχικά τις κυβερνήσεις των παράκτιων χωρών καθώς και τους διεθνείς οργανισμούς και οντότητες των Ηνωμένων Εθνών που είχαν ήδη παράδοση δράσης στο Μεσογειακό χώρο (FAO, UNESCO, IOC, IMO, WHO, IAEA). Τον επόμενο χρόνο, υπογράφηκε η αντίστοιχη σύμβαση από τα 16 Μεσογειακά κράτη και την Ε. Ε. και υιοθετήθηκαν τα εξής διεθνή κείμενα:

- Σύμβαση για την Προστασία της Μεσογείου από τη Ρύπανση. Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1976 στη Βαρκελώνη, και τέθηκε σε ισχύ στις 12/2/1978.
- Πρωτόκολλο για την Πρόληψη της Ρύπανσης στη Μεσόγειο από Απορρίψεις Πλοίων και Αεροσκαφών (Dumping Protocol). Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1976 στη Βαρκελώνη, και τέθηκε σε ισχύ στις 12/2/1978.
- Πρωτόκολλο σχετικά με τη Συνεργασία για την Αντιμετώπιση της Ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα από πετρέλαιο και άλλες επικίνδυνες ουσίες σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης (Emergency

Protocol). Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1976 στη Βαρκελώνη, και τέθηκε σε ισχύ στις 12/2/1978.

Στη συνέχεια το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο συμπληρώθηκε από τα εξής κείμενα:

- Πρωτόκολλο για τη Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από Ρύπανση Χερσαίας Προέλευσης(LBS Protocol). Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στην Αθήνα στις 17 Μαΐου 1980, και τέθηκε σε ισχύ στις 17 Ιουνίου 1983.
  - Πρωτόκολλο σχετικά με Ειδικά Προστατευμένες Περιοχές της Μεσογείου (SPA Protocol). Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στη Γενεύη στις 3 Απριλίου 1982, και τέθηκε σε ισχύ στις 23 Μαρτίου 1986.
- Σύμβαση του Κουβέιτ 1978 για τη συνεργασία και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση (Kuwait regional convention for cooperation on the protection of the marine environment). Τέθηκε σε ισχύ το 1979 μαζί με το πρωτόκολλο για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρελαιοειδή και άλλες επιβλαβείς ουσίες. Εφαρμόζεται στη θαλάσσια περιοχή του Περσικού Κόλπου και στα νότια παράλια του Ομάν, δεν περιλαμβάνει όμως τα εσωτερικά ύδατα των κρατών-μελών. Η σύμβαση είναι πανομοιότυπη με αυτή της Βαρκελώνης.
- Σύμβαση της Λίμα 1981 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών του Νοτιοανατολικού Ειρηνικού.
- Σύμβαση της Τζέντα 1982 για την προστασία και τη διατήρηση των θαλάσσιων περιοχών της Ερυθράς Θάλασσας και του κόλπου του Αντέν, μαζί με το πρωτόκολλο για επείγοντα περιστατικά ρύπανσης.
- Σύμβαση Καραϊβικής 1983 για την προστασία και ανάπτυξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Καραϊβικής θάλασσας μαζί με το πρωτόκολλο για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρελαιοειδή.
- Σύμβαση του Ναϊρόμπι 1985 για την προστασία, διαχείριση και ανάπτυξη του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος της Ανατολικής Αφρικής μαζί με τα πρωτόκολλα για επείγοντα περιστατικά ρύπανσης και την προστασία ειδικών περιοχών άγριας χλωρίδας και πανίδας.
- Σύμβαση της Νουμέα 1986 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων του Νότιου Ειρηνικού, μαζί με πρωτόκολλα για επείγοντα περιστατικά ρύπανσης και τη ρύπανση από απορρίψεις(dumping).

## 5.3 ΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

### 5.3.1. GREENPEACE



#### Θαλάσσια Οικολογία

Πολλά από τα άγνωστα είδη των ωκεανών απειλούνται με εξαφάνιση

#### Η θαλάσσια ζωή

Οι ωκεανοί καλύπτουν πάνω από το 70% της επιφάνειας του πλανήτη. Η ζωή σε αυτούς παρουσιάζει μια απίστευτη ποικιλία από σχήματα και μεγέθη, ξεκινώντας από το φυτοπλαγκτόν και το ζωοπλαγκτόν και φτάνοντας μέχρι τον λευκό καρχαρία και τη γαλάζια φάλαινα.

Ο καθένας από τους θαλάσσιους οργανισμούς αποτελεί μέρος του περίπλοκου και μαγευτικού θαλάσσιου οικοσυστήματος.

Ο αριθμός των διάφορων οργανισμών που ζουν στους ωκεανούς εκτιμάται ότι ξεπερνά τα 178.000 είδη. Ο αριθμός αυτός συνεχώς αυξάνεται καθώς η τεχνολογία εξελίσσεται και επιτρέπει την εξερεύνηση στα μεγάλα βάθη. Είδη άγνωστα που ζουν σε βάθος χιλιάδων μέτρων ανακαλύπτονται συνεχώς καθώς συνεχίζεται η υποβρύχια περιπλάνησή μας.

Ταυτόχρονα όμως, άλλα θαλάσσια είδη έχουν χαθεί για πάντα ενώ άλλα βρίσκονται στο χείλος της εξαφάνισης. Αιτία, για άλλη μια φορά, ο άνθρωπος: υπεραλίευση, ρύπανση, φαλαινοθηρία ....

Η εξέλιξη της τεχνολογίας αύξησε την ικανότητα εκμετάλλευσης της θαλάσσιας ζωής σε ρυθμούς πολύ μεγαλύτερους από αυτούς της αναπαραγωγής και αποκατάστασής της. Σήμερα είναι πια γνωστό ότι οι δυνατότητες των ωκεανών δεν είναι απεριόριστες. Για πολλά χρόνια η εκμετάλλευση των ωκεανών ήταν ανάλογη των δικών μας δυνατοτήτων. Μέσα σε 50 χρόνια (1925 -1975), τα φαλαινοθηρικά σκάφη αποδεκάτισαν τους πληθυσμούς των φαλαινών. Σκότωσαν περισσότερες από 1,5 εκατομμύριο φάλαινες. Κινήγησαν τους πληθυσμούς των φαλαινών τον ένα μετά τον άλλο. Σταμάτησαν μόλις το 1986 όταν συμφωνήθηκε η απαγόρευση της εμπορικής φαλαινοθηρίας. Ακόμα και σήμερα, η Ιαπωνία και η Νορβηγία συνεχίζουν τη φαλαινοθηρία.

Αντίστοιχη τύχη φαίνεται να έχουν και άλλα θαλάσσια είδη με μεγάλη εμπορική αξία, όπως ο τόνος. Οι επισημάνσεις των επιστημόνων για τη δραματική μείωση των αποθεμάτων του τόνου, δεν αποδεικνύονται αρκετές για να

προστατέψουν το μεγάλο αυτό μεταναστευτικό ψάρι από την επικείμενη εξαφάνιση. Άλλα είδη, όπως τα δελφίνια, που αποτέλεσαν σύμβολο πολλών πολιτισμών, απειλούνται από καταστροφικά αλιευτικά εργαλεία, τη θαλάσσια ρύπανση αλλά και τον ανταγωνισμό με τους αλιείς.

Αν συνεχίσουμε την ίδια τακτική τα αποτελέσματα θα είναι τραγικά τόσο για τη θαλάσσια ζωή όσο και για τα εκατομμύρια των ανθρώπων που εξαρτώνται από αυτή. Θα πρέπει να πάρουμε μέτρα πριν να είναι πολύ αργά.

Πηγή : [www.greenpeace.gr](http://www.greenpeace.gr)

### 5.3.2 WWF



#### Λιώνουν οι πάγοι στην Αρκτική

15-09-08: Στο χαμηλότερο επίπεδο όλων των εποχών έφτασαν οι πάγοι στην Αρκτική, καθώς η κάλυψη με πάγο κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών φαίνεται να είναι πολύ κοντά στα εξαιρετικά χαμηλά περσινά επίπεδα. Οι τελικές τιμές για την κάλυψη με πάγο το καλοκαίρι του 2008 θα επιβεβαιωθούν σε μερικές μέρες, ωστόσο φαίνεται να αγγίζουν το περσινό χαμηλότερο ρεκόρ των 4,13 εκατ. τετραγωνικών χιλιομέτρων. «Αν λάβουμε υπόψη και το πάχος του στρώματος που έχει μειωθεί αισθητά, τότε είναι πιθανό οι πάγοι στην Αρκτική να έφτασαν αυτό το καλοκαίρι στο χαμηλότερο επίπεδο όλων των εποχών από τότε που ξεκίνησαν οι μετρήσεις», δηλώνει ο Μάρτιν Σόμμερκορν, Σύμβουλος Κλιματικής Αλλαγής στο Πρόγραμμα του WWF για την Αρκτική.

Αυτή εξάλλου είναι και η πρώτη χρονιά που το βορειοδυτικό πέρασμα πάνω από τη Β. Αμερική και το βορειοανατολικό πέρασμα πάνω από τη Ρωσία δεν έχουν καλυφθεί με πάγο. Η συνεχής απώλεια παλαιότερων και παχύτερων στρωμάτων πάγου σημαίνει ότι η κάλυψη της Αρκτικής ακολουθεί μια τάση να γίνεται όλο και λεπτότερη και νεότερη χρόνο με το χρόνο. Η περιοχή του πάγου που είναι τουλάχιστον πέντε ετών έχει μειωθεί κατά 56% μεταξύ των ετών 1985 – 2007. Οι παλαιότεροι τύποι παγόβουνων έχουν ήδη εξαφανιστεί. Όλα αυτά δείχνουν ότι οι πάγοι της Αρκτικής έχουν πλέον μπει σε τροχιά επιταχυνόμενης μείωσης. «Υπάρχουν ενδείξεις ότι είδη, όπως οι πολικές αρκούδες, έχουν αρχίσει να νιώθουν τις αρνητικές επιδράσεις της μείωσης των πάγων, ενώ αλλαγές παρατηρούνται και στις ζωές των ανθρώπων που οι παραδοσιακές τους κοινότητες εξαρτώνται από ένα ισορροπημένο και υγιές οικοσύστημα», συνεχίζει ο κ. Σόμμερκορν.

Οι αρνητικές εξελίξεις στην Αρκτική κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου για ολόκληρο τον κόσμο. Η Αρκτική είναι ένας καθοριστικός παράγοντας για τη σταθεροποίηση του κλίματος σε παγκόσμιο επίπεδο. Είναι σαν ένας καθρέφτης που αντανακλά την ηλιακή θερμότητα πίσω στο διάστημα. Αν αυτή η παγωμένη επιφάνεια εξαφανιστεί, τα νερά της Αρκτικής θα απορροφούν περισσότερη θερμότητα με αποτέλεσμα να ενισχύεται το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Η τοπική θέρμανση της Αρκτικής σύντομα θα εκπέμπει περισσότερα αέρια του θερμοκηπίου στη ατμόσφαιρα, αέρια που πριν ήταν εγκλωβισμένα σε μόνιμα παγωμένο έδαφος.

Αυτό σημαίνει ότι θα υπάρξουν δύο σημαντικοί παράγοντες από την Αρκτική που θα επηρεάσουν το παγκόσμιο περιβάλλον.

Το λιώσιμο των πάγων της Αρκτικής δεν είναι τελικά μόνο τοπικό πρόβλημα, αλλά παγκόσμιο πρόβλημα που χρήζει διεθνούς αντιμετώπισης. Είναι καιρός οι κυβερνήσεις να λάβουν αυτές τις εξελίξεις σοβαρά και να προχωρήσουν σε μια ουσιαστική συμφωνία για τη μετά-Κιότο εποχή (από το 2013 και έπειτα).

Πηγή : [www.wwf.gr](http://www.wwf.gr)

### 5.3.3 ECOCRETE



### ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΖΩΗΣ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

Δράση για την προστασία της θάλασσας στις Κυκλάδες με το πλοίο της Greenpeace

Το πλοίο της Greenpeace "Arctic Sunrise" κατέπλευσε σήμερα στα νερά των βόρειων Κυκλάδων σηματοδοτώντας με την παρουσία του την έναρξη των κοινών δράσεων της Greenpeace και των αλιέων της Ομοσπονδίας Παράκτιων Αλιέων Νοτίου Αιγαίου για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της περιοχής, στα πλαίσια της εκστρατείας για τη δημιουργία θαλάσσιων καταφυγίων.

Η ανακοίνωση της συνεργασίας και κοινής δράσης πραγματοποιήθηκε σε συνέντευξη τύπου στη Χώρα της Άνδρου μετά το τέλος της οποίας ξεκίνησε η επιχείρηση εντοπισμού και χαρτογράφησης άγνωστων μέχρι σήμερα λιβαδιών του υποθαλάσσιου φυτού Ποσειδωνία από το πλοίο της Greenpeace. Η χαρτογράφηση πραγματοποιείται σε συνεργασία και με την επιστημονική συμβολή του Αρα. Π. Παναγιωτίδη και εθελοντικής ομάδας επιστημονικής κατάδυσης.

Τα λιβάδια της Ποσειδωνίας είναι για τη θάλασσα τόσο σημαντικά όσο τα δάση στην στεριά. Αποτελούν καταφύγιο, τόπο διατροφής και αναπαραγωγής για περισσότερα από 1200 διαφορετικά θαλάσσια είδη. Όπως τα δάση έτσι και τα λιβάδια της Ποσειδωνίας δεσμεύουν διοξείδιο του άνθρακα, συμβάλλοντας στον περιορισμό του φαινόμενου του θερμοκηπίου και παράγουν ό,τι πιο σημαντικό για τη ζωή μας: οξυγόνο. Αποτελούν οικότοπο προτεραιότητας και προστατεύονται από μια σειρά εθνικές, ευρωπαϊκές και περιφερειακές νομοθεσίες.



Δυστυχώς στην Ελλάδα υποφέρουν (όπως ακριβώς και τα δάση της στεριάς) από την απουσία του αντίστοιχου "δασολογίου", αφού ελάχιστα λιβάδια έχουν μέχρι σήμερα χαρτογραφηθεί. Υπολογίζεται ότι περίπου 80% της Ποσειδωνίας μένει απροστάτευτη εξαιτίας της έλλειψης χαρτογράφησης.

Συγκεκριμένα, ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός για την Μεσογειακή Αλιεία (4) απαγορεύει το ψάρεμα με τράτες, δράγες, γρι-γρι, γρίπους, πεζότρατες ή παρόμοια συρόμενα δίχτυα πάνω από λιβάδια θαλάσσιας βλάστησης και ειδικά τα λιβάδια Ποσειδωνίας. Με την υπ' αριθμόν 167378 απόφαση του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης (ΦΕΚ 241 4/6/2007) απαγορεύτηκε η αλιεία για όλα τα συρόμενα εργαλεία σε μόνο σε 57 θαλάσσιες περιοχές οι οποίες

αντιστοιχούν σε εκείνες, χαρτογραφήθηκαν στο πλαίσιο της εφαρμογής της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ (περιοχές NATURA 2000) επικαλούμενο την έλλειψη χαρτογράφησης στις άλλες περιοχές της χώρας. "Αυτή τη στιγμή χαρτογραφούμε τις ακτές της Άνδρου μαζί με αλιείς και ειδικούς επιστήμονες. Μαζί κάνουμε το πρώτο βήμα για την προστασία των λιβαδιών της Ποσειδωνίας και την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού για την Μεσογειακή Αλιεία, για να δείξουμε ότι είναι ρεαλιστικό και τεχνικά εφικτό να προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον. Αυτό που χρειάζεται είναι η πολιτική βούληση για να κινητοποιηθούν οι μηχανισμοί. Καλούμε με την ενέργεια αυτή το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης να αναλάβει δράση για την πλήρη χαρτογράφηση των λιβαδιών στην Ελλάδα" είπε η Σοφία Τσενικλή, υπεύθυνη της εκστρατείας της Greenpeace για το θαλάσσιο περιβάλλον. Η χαρτογράφηση της Ποσειδωνίας γίνεται στα πλαίσια πρωτοβουλίας της Ομοσπονδίας Παράκτιων Αλιέων Νοτίου Αιγαίου σε συνεργασία με τους συλλόγους επαγγελματιών παράκτιων αλιέων των νησιών Άνδρου, Τήνου, Μυκόνου, Σύρου, Κύθνου και Κέας για τη δημιουργία μιας περιοχής προστασίας και αναγέννησης της θάλασσας στην περιοχή τους. Μέσα στην περιοχή προστασίας θα δραστηριοποιούνται αποκλειστικά οι αλιείς της μικρής παράκτιας αλιείας, ενώ θα υπάρχει και ένας πυρήνας απόλυτης προστασίας από κάθε μορφή αλιείας την θαλάσσια περιοχή περιμετρικά του νησιού Γυάρου. Η πρόταση των αλιέων εξελίσσεται σε συνεργασία και υποστήριξη και με την τοπική αυτοδιοίκηση των νησιών. "Οι παράκτιοι αλιείς των βορείων Κυκλάδων γνωρίζοντας καλύτερα από τον καθένα του λόγους που οδήγησαν στην μείωση των αλιευμάτων, αποφάσισαν να αναλάβουν δράση. Είμαστε ικανοποιημένοι που οι προσπάθειές μας βρίσκουν ανταπόκριση από το σύνολο της τοπικής κοινωνίας και αρωγούς οργανώσεις όπως η Greenpeace, μια παγκόσμια οργάνωση η οποία φαίνεται να ενδιαφέρεται για τον τελικό στόχο που είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και όχι για την προβολή και το κέρδος", σημείωσε ο Αημήτρης Ζάνες, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Αγροτικών Αλιευτικών Συλλόγων Επαγγελματιών Αλιέων Παράκτιας Αλιείας Περιφέρειας Κυκλάδων (Νοτίου Αιγαίου). "Βρισκόμαστε εδώ για να στηρίξουμε και να ενισχύσουμε την πρωτοβουλία των αλιέων της περιοχής. Το αίτημα για τη λήψη μέτρων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, των θαλάσσιων ειδών και των αλιευμάτων της χώρας, δεν διατυπώνεται μόνο από τους "συνήθεις υπόπτους" όπως η Greenpeace αλλά από όλους όσους εξαρτώνται άμεσα από τη θάλασσα" είπε η Τσενικλή.

Η Greenpeace καλεί τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης:- να προχωρήσει άμεσα στη χαρτογράφηση της Ποσειδωνίας σε ολόκληρη τη χώρα και να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία της- να προχωρήσει στον καθορισμό περιοχών προστασίας στα πλαίσια του σχεδιασμού της Εθνικής Στρατηγικής για την Αλιεία και της εφαρμογής του Μεσογειακού Κανονισμού. "Χρειάζονται μόνο λίγα λεπτά για να καταστραφούν τα λιβάδια Ποσειδωνίας και δεκάδες χρόνια για να αποκατασταθούν.



Κάθε φορά όμως που καταστρέφεται ένα λιβάδι Ποσειδωνίας, χάνεται ένας μικρός πνεύμονας της θάλασσας και ένα καταφύγιο για τη θαλάσσια ζωή."

Πηγή : <http://www.ecocrete.gr>

### 5.3.4 MED SOS



Τεχνολογία για μείωση ναυτικών ατυχημάτων και πρόληψη της ρύπανσης

Η σύγχρονη τεχνολογία σε συνδυασμό με την ευαισθητοποίηση, ένα σύγχρονο νομοθετικό πλαίσιο και μηχανισμούς ελέγχου δίνουν τη δυνατότητα να βελτιώσουμε την περιβαλλοντική ασφάλεια των θαλάσσιων δρόμων, να μειώσουμε τα περιστατικά ρύπανσης και να αποτρέπουμε τα ναυτικά ατυχήματα.

Υπάρχουν πια θαλάσσιες περιοχές και διαδρομές, όπου παρατηρείται μεγάλη κίνηση σκαφών κάθε είδους, με συνέπεια να μιλάμε σήμερα για θαλάσσιους δρόμους και θαλάσσιες λεωφόρους.

Η χρήση τεχνολογίας για βελτίωση της περιβαλλοντικής ασφάλειας των θαλάσσιων δρόμων και περιοχών, γενικότερα, είναι αντικείμενο δύο ευρωπαϊκών προγραμμάτων, στα οποία συμμετέχει και το Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS.

Στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, για παράδειγμα, η ύπαρξη πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο και η βελτίωση των συστημάτων παρακολούθησης της κίνησης των πλοίων μπορούν να συμβάλλουν στην πρόληψη της ρύπανσης, αλλά και στην έγκαιρη αντιμετώπισή της. Το όφελος δεν είναι μόνο περιβαλλοντικό, αλλά και οικονομικό, αφού αυτό συνεπάγεται μείωση του κόστους καθαρισμού της θάλασσας και των ακτών από πετρελαιοειδή (ρύπανση μετά από ατυχήματα), καθώς και μια καλύτερη διαχείριση των ακτών και των θαλάσσιων πόρων της Μεσογείου. Γνωρίζοντας τα διερχόμενα πλοία ότι «παρακολουθούνται» αποτρέπονται από τη «σκόπιμη ρύπανση» των θαλασσών.

Η καρδιά των σύγχρονων ηλεκτρονικών τεχνολογιών είναι το σύστημα AIS (Automatic Identification System), που με τη χρήση της γνωστής μεθόδου μετάδοσης πληροφοριών μέσω VHF, έχει τη δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας πλοίου με πλοίο και πλοίου με ακτή. Το AIS είναι ένα πρωτόκολλο επικοινωνίας, που αναπτύσσεται υπό την αιγίδα του Παγκόσμιου Οργανισμού Ναυτιλίας (I.M.O.), της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (ITU) και της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής (IEC). Χρησιμοποιώντας την τεχνολογία Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS), οποιοδήποτε σκάφος διαθέτει μία κινητή μονάδα AIS για πλοία, διαβιβάζει πληροφορίες, όπως το όνομά του, το διεθνή κωδικό του, τον προορισμό του και την ακριβή θέση του στο κέντρο ελέγχου της κυκλοφορίας του θαλάσσιου δρόμου και, επιπλέον, σε άλλα σκάφη στην ακτίνα δράσης του συστήματος. Η θέση κάθε σκάφους παρακολουθείται συνεχώς και επιδεικνύεται σε έναν ψηφιακό χάρτη της θαλάσσιας περιοχής, μαζί με την ταχύτητα και άλλες τεχνικές και χρηστικές

πληροφορίες. Συμπληρώνοντας αυτές τις πληροφορίες, το σύστημα μεταδίδει ραδιοφωνικά (μέσω των καναλιών VHF) και άλλα σχετικά στοιχεία, όπως η ταχύτητα και η κατεύθυνση του ανέμου τοπικά, τυχόν ύπαρξη παγόβουνων στη περιοχή και άλλα, σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, μηνύματα.

Οι εφαρμοζόμενες τεχνολογίες στηρίζονται σε μία σειρά Οδηγιών και Αποφάσεων του Ι.Μ.Ο., της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διεθνών προτύπων. Ενδεικτικά και μόνο αναφέρονται οι IMO (Performance Standard for AIS - Resolution MSC.74(69) Annex3), ITU-R (Recommendation for AIS - ITU - RM. 1371-1), τα πρότυπα: EN 61993-2 (2002), EN 60945 (1997), IEC 61993-2 (2002), IEC 60945 (1996), IEC 62287 «Class B ship-borne installation of the universal automatic identification system (AIS) using TDMA techniques», IALA (Guidelines on AIS ), κ.α.

Από την 1η Ιουλίου 2001, όλα τα πλοία με τονάζ μεγαλύτερο από 300 τόνους είναι υποχρεωμένα, σύμφωνα με τη Διεθνή Συνθήκη SOLAS (Safety of Life at Sea) του Ι.Μ.Ο., να φέρουν την τεχνολογία AIS. Το σύστημα σχεδιάστηκε και λειτουργεί με σκοπό την αξιοποίηση των διακινουμένων πληροφοριών στο δίκτυο. Οι πληροφορίες αυτές αναγνωρίζονται ως Στατικές - που καταχωρούνται μία φορά, όπως ονομασία, διαστάσεις πλοίου, κ.α.- και Δυναμικές, που διαμορφώνονται κάθε στιγμή, όπως θέση πλοίου, ταχύτητα, προορισμός, φορτίο, κ.α.

Πηγή : <http://www.medsos.gr>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>

### ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ



#### 6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Λιμάνι της Πάτρας παίζει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της Πάτρας, της Δυτικής Ελλάδας και της Ελλάδας γενικότερα. Το Λιμάνι της Πάτρας διαθέτει επιβατικό λιμάνι το οποίο συγκεντρώνει τη μισή περίπου από τη συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού της χώρας που διακινείται με πλοία καθώς και εμπορικό λιμάνι. Επίσης διαθέτει και Μαρίνα σκαφών. Με τη δημιουργία του Νέου Νότιου Λιμανιού και τα υπόλοιπα έργα υποδομής στην περιοχή το Λιμάνι της Πάτρας αναδεικνύεται σε βασικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Η αποστολή του ΟΛΠΑ αναφορικά με το ρόλο του στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών είναι η ανάπτυξη του Λιμένα ως Δυτική Πύλη της Ελλάδας προς την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η υλοποίηση του οράματος του λιμένα της Πάτρας εξαρτάται από τη βέλτιστη εκμετάλλευση των ακόλουθων συγκριτικών πλεονεκτημάτων του λιμένα: Η στρατηγική θέση του Λιμένα Πάτρας στη διασύνδεση της Ελλάδας με τις λοιπές χώρες της Ε.Ε., αλλά και γενικότερα στη Μεσόγειο, του προσδίδει πλεονεκτήματα ανάπτυξης μέσα από τις επιταγές:

α) της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής και β) της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Η ανάδειξη της σημασίας των Διερωπαϊκών Δικτύων Συνδυασμένων Μεταφορών, μέσα από τους βασικούς άξονες της λιμενικής πολιτικής, ευνοούν το Λιμάνι της Πάτρας ποικιλοτρόπως, ειδικά στην παρούσα χρονική συγκυρία. Η απευθείας γεινίαση του Λιμανιού της Πάτρας, μέσω της Αδριατικής, με τις χώρες της Ε.Ε., της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης, η άμεση πρόσβαση στον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ, και μέσω αυτού στο Λεκανοπέδιο Αττικής, και η

μελλοντική σύνδεση της σιδηροδρομικής γραμμής με το νέο λιμάνι, δίνουν στο λιμάνι συγκριτικά πλεονεκτήματα και το εντάσσουν άμεσα στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Συνδυασμένων Μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό οι στόχοι του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- στην αξιοποίηση της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης του λιμένα, εξασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό την παροχή ελκυστικών / ανταγωνιστικών λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών από πλευράς ποιότητας και κόστους.
- στην προώθηση των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών στο βαθμό που αυτό επιβάλλεται από την κείμενη ευρωπαϊκή νομοθεσία.
- στην εξασφάλιση της μακρόχρονης βιωσιμότητας και αυτονομίας του Οργανισμού, διασφαλίζοντας παράλληλα τις θέσεις εργασίας των υπαλλήλων του.
- στην εξασφάλιση καλών σχέσεων επικοινωνίας και συνεργασίας με την τοπική κοινωνία.
- στην αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

## 6.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

### 6.2.1 Σύντομη Ιστορία του Λιμανιού της Πάτρας

Το λιμάνι της Πάτρας διαχρονικά διαδραμάτισε, και εξακολουθεί να διαδραματίζει, σημαντικό ρόλο στην κοινωνικοοικονομική ζωή και ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της πόλης της Πάτρας.

Η Πάτρα συνιστά αντιπροσωπευτικό δείγμα Ελληνικού εμποροναυτικού κέντρου. Πόλη χαρακτηρισμένη ως "πόλη - λιμάνι", ήκμασε κυρίως λόγω του σταφιδεμπορίου και γενικότερα λόγω του εισαγωγικού και εξαγωγικού της εμπορίου. Κύριο εξαγωγικό της προϊόν αποτέλεσε η σταφίδα. Τα πλοία που κατέφθαναν στο λιμάνι της Πάτρας φόρτωναν κυρίως σιτάρι, λάδι και σταφίδα μεταφέροντάς τα στην Τεργέστη και σε άλλες Ιταλικές πόλεις και από εκεί, μέσω χερσαίων περασμάτων, προς τις αγορές της Βόρειας Ευρώπης. Με το πέρασμα του χρόνου και την ανάπτυξη του Πειραιά, η κίνηση άρχισε να λιγοστεύει στο λιμάνι της Πάτρας. Το 1893 έγινε η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου με συνέπεια να συνδεθεί το Αιγαίο με το Ιόνιο και να μειωθεί έτσι η θαλάσσια απόσταση μεταξύ της Πάτρας και του Πειραιά καθώς δεν ήταν υποχρεωτικός πλέον ο περίπλους της Πελοποννήσου. Μεγάλη ήταν η συμβολή του λιμανιού στην υπερπόντια μετανάστευση ιδιαίτερα στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα. Κύριο μέσο μεταφοράς των μεταναστών μέχρι και τη δεκαετία του 1960 προτού γίνει άνισος ο συναγωνισμός με το αεροπλάνο αποτελούσαν τα υπερωκεάνια που συχνά προσέγγιζαν και στην Πάτρα. Το Ελληνικό μεταναστευτικό κύμα προς την Αμερική έως το 1907, οπότε και ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική ωκεανοπόρος επιβατική γραμμή, το διακινούσαν ξένες ατμοπλοϊκές γραμμές. Δύο τέτοιες εταιρίες που τα υπερωκεάνιά τους προσέγγιζαν στην Πάτρα ήταν η γερμανική 'Hambourg American Line' και κυρίως η αυστριακή 'Austro Americana' που κατεξοχήν μετέφερε Έλληνες μετανάστες στην Αμερική έως το 1907. Τα πρώτα χρόνια μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο το λιμάνι βρισκόταν σε μαρασμό μέχρι προ 30ετίας οπότε άρχισε να λειτουργεί η σύνδεση Ελλάδας -Ιταλίας με F/B. Ήδη κατά τη θερινή περίοδο στην γραμμή αυτή δρομολογούνται πλέον των 40F/B. Το Λιμάνι στους Αρχαίους Χρόνους και μέχρι το τέλος της Τουρκοκρατίας.

Τα πρώτα δείγματα ναυτιλιακών και παράκτιων δραστηριοτήτων, κατά τα προϊστορικά χρόνια, έχουν εντοπιστεί στην περιοχή της Αγιάς, η οποία λειτουργούσε ως επίνειο τη πολίχνης Αιγιαλός, που βρισκόταν στη θέση Αμυγδαλιά της Βούντενης. Από το υποτυπώδες λιμάνι της Αγιάς, ωστόσο, απέπλευσαν τα πλοία των Ιώνων Αιγιαλέων με κατεύθυνση το Αίγιο, όπου θα συναντούσαν το μυκηναϊκό στόλο των Αχαιών, για να εκστρατεύσουν από κοινού κατά της Τροίας. Μετά την ίδρυση της Πάτρας, τον 11ο π.Χ. αιώνα, σε θέση πλέον πιο κοντά στην θάλασσα - σε σχέση με την προϊστορική τοποθεσία της πολίχνης Αιγιαλός - το Λιμάνι της πόλης οργανώθηκε στην ανατολική παραθαλάσσια περιοχή της, εκεί όπου αργότερα ανεγέρθηκε ο ναός της θεάς Δήμητρας, η οποία υπήρξε η προστάτιδα της 'Αχαιϊκής Συμπολιτείας'. Σήμερα, στην θέση του αρχαίου ναού ορθώνεται ο περίφημος ναός του Αγίου Ανδρέου, ο οποίος έχει ανακηρυχθεί σε πολιούχο των Πατρών. Στη θέση αυτή, το Λιμάνι λειτούργησε μέχρι και τα τέλη του 13ου αιώνα, δεχόμενο αρκετές παρεμβάσεις για την προστασία των πλοίων και του διαμετακομιστικού εμπορίου, από τους πειρατές και τους διάφορους εισβολείς. Επί Φραγκοκρατίας, τον 13ο αιώνα, το Λιμάνι των Πατρών μετατοπίστηκε, προς την Βόρεια πλευρά της Πόλης, στο σημείο εκείνο που κατέληγε η 'Magna Ruga' (η σημερινή οδός Αγίου Νικολάου), έτσι ώστε να βρίσκεται σε ευθεία γραμμή από το Κάστρο της πόλης και υπό την προστασία του.

### **6.2.2 Οι πρώτες μεταπελευθερωτικές δραστηριότητες**

Η απελευθέρωση από τους Τούρκους, το 1928 δημιούργησε την ανάγκη στους Πατριούς να στρέψουν το ενδιαφέρον τους προς την θάλασσα ακόμη μια φορά. Σκοπός αυτής της κίνησης ήταν να έλθουν σε επαφή με την Ευρωπαϊκή κουλτούρα αλλά και να νιώσουν την έλξη των αρχαίων προγόνων τους προς την θάλασσα. Λόγω όμως της μετακίνησης των παραλιακών δρώμενων προς την Βόρεια πλευρά της πόλης ήδη από την εποχή της Φραγκοκρατίας, η αναβίωση της λατρείας των αρχαίων Πατριών για την ακροθαλασσιά τους, φάνταζε μάλλον αδύνατη και έτσι σιγά - σιγά οι Πατρινοί του 19ου αιώνα μετέτρεψαν τους παραλιακούς χώρους, σε χώρους διασκέδασης και αναψυχής. Ωστόσο, και μετά την απελευθέρωση της η Πάτρα, χωροθετημένη στον εμπορικό άξονα που οδηγεί προς τα λιμάνια της Δυτικής Ευρώπης, ανακτά με ταχύ ρυθμό τις δραστηριότητές της στο διαμετακομιστικό εμπόριο. Οι πρώτες δραστηριότητες μετά την απελευθέρωση ξεκίνησαν από τα τέλη του Οκτωβρίου του 1928. Τα παράλια της Πάτρας μέχρι τότε ήταν ερημικά αφού δεν είχε ξεκινήσει ακόμα κανένας πολεοδομικός σχεδιασμός. Έτσι ξεκίνησαν να 'στήνονται' οι πρώτοι πρόχειροι χώροι, στεγασμένα παραπήγματα, διασκέδασης και τροφοδοσίας, κυρίως των Γάλλων. Σε μερικές περιπτώσεις οι χώροι αυτοί λειτουργούσαν και σαν αυτοσχέδια θέατρα που πρόσφεραν ψυχαγωγία στους Γάλλους στρατιώτες.

### **6.2.3 Έντονη εμπορική κίνηση**

Η εξέλιξη του λιμανιού της Πάτρας από τον 18ο αιώνα μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα προσδιορίστηκε από παραμέτρους τόσο τοπικού όσο και διεθνούς χαρακτήρα. Μεταξύ αυτών θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική η γεωγραφική του θέση στο εσωτερικό ενός φυσικού χώρου ο οποίος, περιλαμβάνοντας την δυτική και νοτιοανατολική Πελοπόννησο, τη Στερεά Ελλάδα και τα Επτάνησα, κατέληγε σε πλήθος κόλπων, φυσικών λιμανιών και όρμων και είχε άνοιγμα προς το Ιόνιο και την Αδριατική. Κατά την περίοδο της Ελληνικής Επανάστασης αναφέρεται ως το κυριότερο εμπορικό κέντρο της Πελοποννήσου και ως συγκοινωνιακός κόμβος προς Τεργέστη, Αγκώνα, Λιβόρνο και Μασσαλία. Έτσι, γίνεται πέρα από το σπουδαιότερο



λιμάνι της περιοχής και το σημαντικότερο αστικό κέντρο στη Δυτική Ελλάδα. Στα μέσα του 19ου αιώνα η Πάτρα είχε καθιερωθεί ως το πρώτο σταφιδοεξαγωγικό λιμάνι και γενικά ως κύριο εξαγωγικό και εισαγωγικό κέντρο με τη Δύση. Όμως η διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου (1893) κατάφερε δεινό πλήγμα στο τοπικό εμπόριο.

#### 6.2.4 Μια ιστορική απόφαση

Η νεώτερη περίοδος του λιμανιού αρχίζει από το 1836 με το ξεκίνημα των ενεργειών κατασκευής τεχνητού λιμένα, που αποφάσισε το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλης. Το 1838 κατασκευάστηκε το πρώτο μέρος του (ξύλινου) μόλου μήκους 35μ. (χωρίς φωτιστική πηγή). Δύο χρόνια αργότερα επεκτάθηκε κατά 20μ., χωρίς όμως να ικανοποιεί τις ανάγκες της ναυσιπλοΐας. Παρά την από τότε υπόδειξη της αναγκαιότητας κατασκευής του Φάρου, αυτός θα γίνει μετά από 17 χρόνια (1858). Τα λιμενικά έργα συνεχίστηκαν και τη δεκαετία του 1850 (λιμενοβραχίονας, αποβάθρα), αλλά ήταν αναποτελεσματικά λόγω του μικρού βάθους της θάλασσας όπου δεν επέτρεπε την προσέγγιση μεγάλων ιστιοφόρων.



##### 6.2.4.1 Κατασκευή τεχνητού λιμανιού

Μόλις το 1880 επικυρώθηκε σύμβαση με Γάλλους μηχανικούς για την κατασκευή τεχνητού λιμένα που μετά από πολλά προβλήματα οι εργασίες αποπερατώθηκαν το 1889. Τον ίδιο χρόνο υπεγράφη νέα σύμβαση για κατασκευή κρηπιδωμάτων, τα οποία όμως τελικά δεν έγιναν. Το λιμάνι, μέχρι το 1927 όπου το λιμενικό ζήτημα τέθηκε εκ νέου στο σύνολό του, παρέμεινε χωρίς κρηπιδώματα και με πολλά προβλήματα.



### **6.2.5 Συνέχιση των λιμενικών έργων**

Το 1930 ανατέθηκε σε τεχνική εταιρεία κατασκευών η εκτέλεση λιμενικών έργων (εκσκαφή λιμένος στα 9,5μ., κρηπιδώματα μήκους 1.400μ. και σε πλάτος 80μ. ως χερσαία ζώνη, διαπλάτυνση μόλου Καλαβρύτων στα 42μ., μόλος Άστιγγος 120μ. μήκους). Τη δεκαετία του 1930 όλη η παραλιακή ζώνη μεταβλήθηκε σε ένα απέραντο πολυάνθρωπο εργοτάξιο που σταμάτησε με την κήρυξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

### **6.2.6 Πρόσφατο παρελθόν**

Μόλις το 1956 ξεπρόβαλλε στο προσκήνιο το Λιμενικό Ζήτημα με την προς βορρά επέκταση του λιμανιού. Έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού του λιμανιού συνεχίστηκαν μέχρι τις μέρες μας, τα τελευταία χρόνια με έμφαση στις υποδομές εξυπηρέτησης οχηματαγωγών. Η σημασία και ο ρόλος του λιμανιού αναβαθμίστηκαν σημαντικά την τελευταία δεκαετία και αποτελεί κύρια πύλη της χώρας από/προς τη Δύση, μετά τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν αναφορικά με τους χερσαίους άξονες μέσω των κρατών της πρώην Γιουγκοσλαβίας.

Σήμερα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα εκσυγχρονισμού και βελτίωσης του υπάρχοντος λιμανιού καθώς και τα έργα κατασκευής του νέου Νότιου λιμανιού, στην Ακτή Δυμαίων.

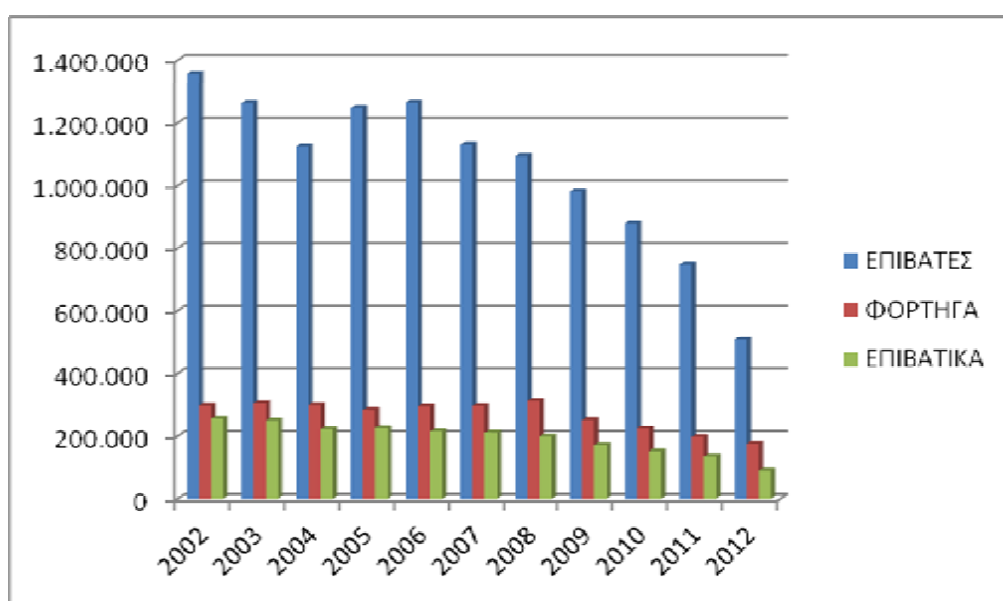
## **6.3 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ – ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ**

Η ενότητα αυτή παρουσιάζει στατιστικά στοιχεία σχετικά με τον Λιμένα Πατρών για την περίοδο ετών 2002-2012. Το λιμάνι συγκεντρώνει τη μισή περίπου από τη συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού ολόκληρης της χώρας που διακινείται με πλοίο.

Η κίνηση εξωτερικού για τον Λιμένα Πατρών στο διάστημα 2002-2012 φαίνεται στον παρακάτω πίνακα και το αντίστοιχο γράφημα:

	<b>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</b>	<b>ΦΟΡΤΗΓΑ</b>	<b>ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ</b>
<b>2002</b>	1.355.335	296.964	255.626
<b>2003</b>	1.263.124	304.979	249.345
<b>2004</b>	1.125.150	298.833	222.486
<b>2005</b>	1.247.991	283.778	226.269
<b>2006</b>	1.264.274	295.206	216.186
<b>2007</b>	1.130.880	296.900	211.864
<b>2008</b>	1.094.450	312.459	198.626
<b>2009</b>	981.288	251.429	171.698
<b>2010</b>	879.314	224.866	151.223
<b>2011</b>	748.314	197.709	135.925
<b>2012</b>	508.827	175.957	89.555

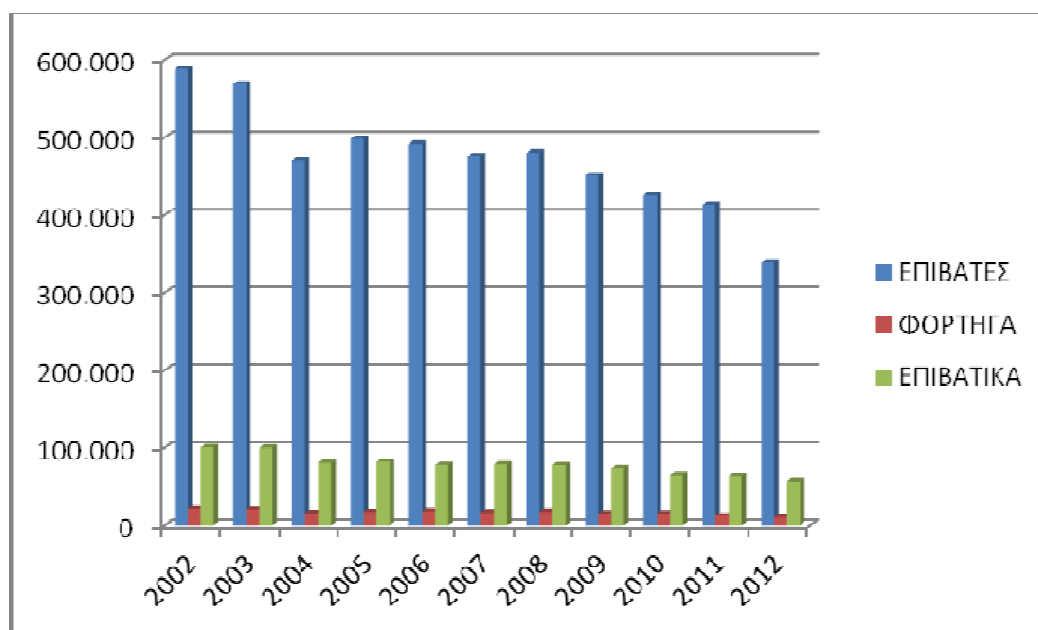
Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)



Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)



Η κίνηση εσωτερικού του Λιμανιού της Πάτρας για το διάστημα 2002-2012 φαίνεται στο παρακάτω γράφημα:

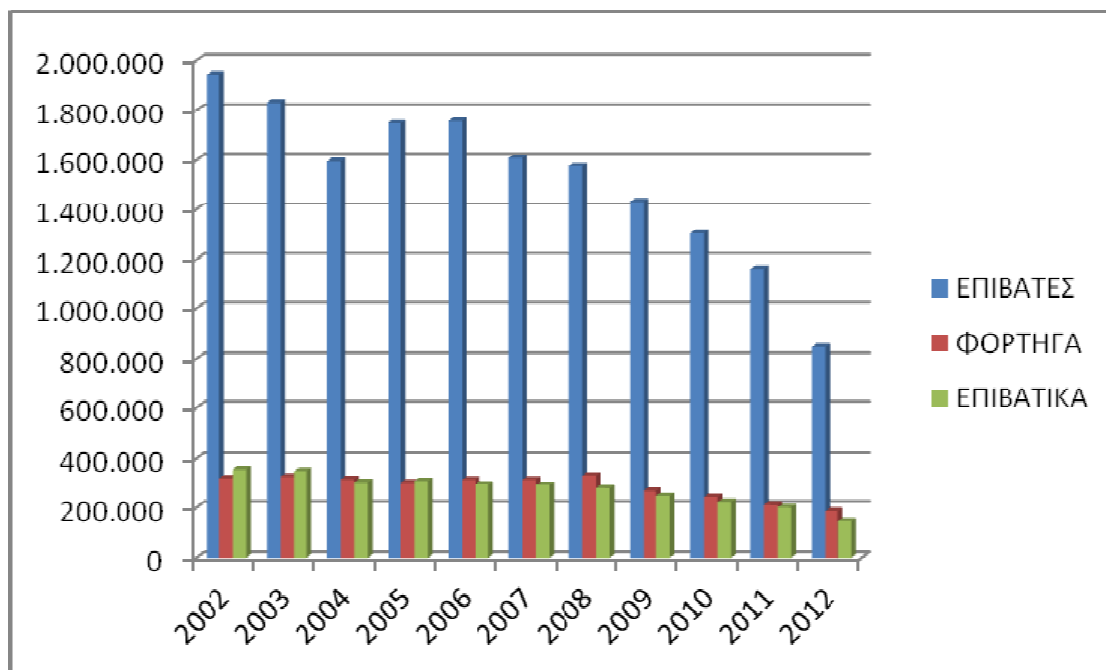


Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

Η συνολική κίνηση (εσωτερικού και εξωτερικού) του Λιμανιού της Πάτρας για το διάστημα 2002-2012 φαίνεται στον παρακάτω πίνακα και το αντίστοιχο γράφημα:

	<b>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</b>	<b>ΦΟΡΤΗΓΑ</b>	<b>ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ</b>
<b>2002</b>	1.943.212	318.524	355.921
<b>2003</b>	1.831.709	325.297	349.252
<b>2004</b>	1.594.933	314.502	302.581
<b>2005</b>	1.746.056	301.286	308.159
<b>2006</b>	1.755.764	313.669	293.715
<b>2007</b>	1.607.115	313.602	290.306
<b>2008</b>	1.575.137	330.100	275.870
<b>2009</b>	1.432.275	266.515	244.715
<b>2010</b>	1.304.817	239.951	220.450
<b>2011</b>	1.161.501	210.341	199.956
<b>2012</b>	848.417	186.123	145.208

Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)



Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

## 6.4 ΧΩΡΟΙ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

### 6.4.1 Επιβατικό Λιμάνι

#### 6.4.1.1 Βόρειος Λιμένας

Το Βόρειο Λιμάνι της Πάτρας διαθέτει τέσσερις κύριες προβλήτες. Στο Λιμάνι λειτουργεί Σταθμός Υποδοχής Επιβατών όπου υπάρχουν χώροι αναμονής επιβατών, τα γραφεία των πρακτορείων ναυτιλιακών εταιρειών, γραφεία του Τελωνείου καθώς και τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών και ένα cafe bar.

Στο ΒΑ άκρο του λιμένα βρίσκεται η Μαρίνα και στο νότιο άκρο αυτής έχει διαμορφωθεί χώρος αναψυχής με ανοιχτό θέατρο, παιδική χαρά και αναψυκτήριο.

Στη βόρεια λιμενολεκάνη της Μαρίνας υπάρχει η υποδομή για λειτουργία Σταθμού Υδροπλάνων.

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 υπάρχει Ιστιοπλοϊκός όμιλος.

Πιο συγκεκριμένα το Λιμάνι περιλαμβάνει:

- Ιστιοπλοϊκός Όμιλος
- Σταθμός Υδροπλάνων
- Μαρίνα
- Σταθμός Επιβατών
- Κατάστημα Αφορολόγητων Ειδών (Duty Free)
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών
- Λιμεναρχείο
- Πλοηγική Υπηρεσία
- Τελωνείο
- Πυροσβεστικός Σταθμός
- Ιχθυόσκαλα
- Πάρκινγκ

Παρακάτω φαίνονται οι προβλήτες και οι αποβάθρες του Λιμανιού της Πάτρας:



Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

Στον παρακάτω χάρτη φαίνεται τι περιλαμβάνει το Λιμάνι:



Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

### Χώρος υποδοχής επιβατών

Ο σταθμός υποδοχής επιβατών του Βόρειου Λιμένα είναι ένα σύγχρονο κτίριο 2.932 m<sup>2</sup> με χώρους αναμονής επιβατών, cafe-bar, εμπορικά καταστήματα, Duty Free, πρακτορεία Ναυτιλιακών εταιρειών.



## Χώροι στάθμευσης

Ο Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε. για την εξυπηρέτηση των πολιτών έχει καθορίσει τους κατωτέρω χώρους εντός της λιμενικής ζώνης ως χώρους στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων:



- α) χώρο στάθμευσης στη Νότιο χερσαία ζώνη του Λιμένα χωρίς χρέωση, που περιλαμβάνει 210 θέσεις και εξυπηρετείται από τη δημοτική συγκοινωνία,
- β) 200 θέσεις σε διαμορφωμένο χώρο έναντι του Ι.Ν. Αγ. Ανδρέα δίπλα από την πλατεία του φάρου με χρέωση 1,35 Ευρώ ανά είσοδο με μέγιστη διάρκεια παραμονής 24 ώρες.
- γ) για την εξυπηρέτηση των συναλλασσομένων με τις διάφορες υπηρεσίες που στεγάζονται στο λιμενικό χώρο, έχουν διατεθεί 500 θέσεις στάθμευσης από την Ιχθυόσκαλα μέχρι την Βόρεια προβλήτα, εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα, χωρίς χρέωση.
- δ) Στο χώρο της μαρίνας έχουν παραχωρηθεί 150 θέσεις στάθμευσης στο διαμορφωμένο χώρο αναμνηχής στο Θεατράκι της Βόρειας Προβλήτας αλλά και στο χώρο της Μαρίνας, χωρίς χρέωση.
- ε) Στο Βόρειο όριο της λιμενικής ζώνης έχει κατασκευαστεί χώρος στάθμευσης 200 θέσεων, για την εξυπηρέτηση των πολιτών της Βόρειας ζώνης Πατρών, χωρίς χρέωση, που εξυπηρετείται από την δημοτική συγκοινωνία.

Από τα παραπάνω είναι φανερό ότι ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. έχει σε όλο το μήκος της λιμενικής ζώνης διαθέσει 1260 περίπου θέσεις στάθμευσης για την εξυπηρέτηση όχι μόνο των συναλλασσομένων, αλλά και των πολιτών των Πατρών εκ των οποίων μόνο οι 200 έχουν χρέωση όπως προαναφέρθηκε 1,35 €/ μέρα.

Πρέπει να σημειωθεί δε ότι από τις ανωτέρω θέσεις εντός της λιμενικής ζώνης μόνο το 30% καλύπτεται καθημερινά.

### 6.4.1.2 Νότιος (νέος) Λιμένας

Από τις 11 Ιουλίου 2011 ξεκίνησε η λειτουργία του Νέου Νότιου Λιμένα Πατρών για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων των γραμμών Πάτρας-Ιταλίας.

Το Νότιο Επιβατικό Λιμάνι διαθέτει μέτωπο λιμένα (κρηπίδωμα) κατασκευασμένο με κυψελώδη κιβώτια από οπλισμένο σκυρόδεμα σε πριονωτή διάταξη, συνολικού μήκους 992μ. Αποτελείται από 4 νηοδόχους και διαθέτει 15 ράμπες πρόσδεσης σκαφών ώστε να χρησιμοποιούνται 11 ράμπες για πρυμνοδέτηση ή 4 για πλαγιοδέτηση. Επίσης το Νότιο Λιμάνι διαθέτει κυματοθραύστη κατασκευασμένο με κυψελώδη κιβώτια από οπλισμένο σκυρόδεμα συνολικού μήκους 1.236 μ.

Όσον αφορά τις κτιριακές εγκαταστάσεις, αυτές έχουν συνολική κάλυψη 6.974 τ.μ. και περιλαμβάνουν τα εξής:

- Τερματικός σταθμός συνολικής κάλυψης 3.232,1 τ.μ. που περιλαμβάνει χώρους υποδοχής και πληροφοριών, αίθουσες αναμονής, καφέ-μπαρ, καταστήματα, γραφεία υπηρεσιών, γραφείο τελωνείου, πρακτορεία, χώρους WC, ημιυπαίθριους χώρους, στοές και ράμπες πρόσβασης ΑΜΕΑ.
- Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα συνολικής κάλυψης 1.764,5 τ.μ. όπου στεγάζονται οι υπηρεσίες διοίκησης του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. και το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πατρών.
- Κτίριο Υποσταθμού.
- Κτίριο περιπτέρου-αναγνωκτηρίου συνολικής κάλυψης 108,2 τ.μ.
- Κτίριο Πυροσβεστικού Σταθμού συνολικής κάλυψης 669,76 τ.μ. όπου στεγάζεται η Πυροσβεστική Υπηρεσία.
- Υπόστεγο Πυροσβεστικού Σταθμού εμβαδού 338,46 τ.μ.
- Κτίριο Βόρειας Πύλης συνολικής επιφάνειας 354,52 τ.μ. όπου στεγάζονται εξωτερικές υπηρεσίες του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. και τα ΚΕΑ (Κλιμάκια Ειδικών Αποστολών) του Λιμενικού Σώματος. Από την πύλη αυτή γίνεται η είσοδος των οχημάτων στον χώρο ISPS του Λιμένα Πάτρας.
- Κτίριο Νότιας Πύλης συνολικής επιφάνειας 172,5 τ.μ. όπου στεγάζεται η τροχαία του ΚΛΠ. Από την πύλη αυτή γίνεται η έξοδος των οχημάτων από τον χώρο ISPS του Λιμένα Πάτρας.

#### **6.4.1.3 Πορθμείο Ρίου-Αντιρρίου**

Το Πορθμείο του Ρίου βρίσκεται βόρεια της πόλης των Πατρών και απέχει 12 περίπου χιλιόμετρα. Στο Ρίο ο Ο.Λ.ΠΑ. διαθέτει μόνο κρηπιδώματα και δίκτυο ηλεκτροφωτισμού. Ένα λιμενικό φυλάκιο είναι στη δικαιοδοσία του Λιμεναρχείου. Στη δικαιοδοσία του Ο.Λ.ΠΑ. ανήκουν και οι δύο προβλήτες (ανατολική και δυτική) εκατέρωθεν του Κάστρου του Μορέως στην περιοχή του πορθμείου.

Η συχνότητα χρήσης Ανατολικής και Δυτικής προβλήτας εξαρτάται καθοριστικά από τις καιρικές συνθήκες και κατά κύριο λόγο από τη φορά του ανέμου.

Στην Ανατολική προβλήτα Ρίου η λιμενική ζώνη καταλαμβάνει έκταση 11.136 τ.μ. Διαθέτει κρηπιδώματα μήκους 395 περίπου μέτρων τα οποία είναι εξοπλισμένα με δέστρες. Το κατάστρωμα είναι ασφαλοστρωμένο και ο χώρος φωτίζεται από δύο ιστούς ύψους 35μ. Η προβλήτα διαθέτει μόνο κρηπιδώματα και όχι χερσαία ζώνη, συνορεύει δε με χώρο που ανήκει στον ΕΟΤ.

Η Δυτική προβλήτα Ρίου καταλαμβάνει έκταση 39.156 τ.μ. συμπεριλαμβανομένης και της προσωρινής προβλήτας επιφάνειας 18.205 τ.μ. που κατασκευάστηκε για την εξυπηρέτηση του πορθμείου λόγω κατασκευής της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Διαθέτει κρηπιδώματα μήκους 259 μ. εξοπλισμένα με δέστρες. Το κατάστρωμα είναι ασφαλοστρωμένο και υπάρχουν 3 πυλώνες φωτισμού ύψους 35 μ. ο καθένας.

Η κίνηση στο πορθμείο Ρίου-Αντιρρίου μειώθηκε σημαντικά με την έναρξη λειτουργίας της γέφυρας εντούτοις η ανταγωνιστικότητα των τιμολογίων του πορθμείου σε σχέση με τα διόδια της γέφυρας αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα για

την κίνηση του πορθμείου. Στόχος του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. είναι και η αξιοποίηση της υπό τη γέφυρα απελευθερωμένης χερσαίας ζώνης του Οργανισμού σε πλαίσια συναίνεσης και συνεργασίας με την τοπική κοινωνία.

#### **6.4.2 Εμπορικό Λιμάνι**

##### **Δικαιώματα Χρήσης Λιμενικών Εγκαταστάσεων – Στάθμευσης Αυτοκινήτων**

Οι χρήστες της λιμενικής υποδομής για την άσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων εντός της λιμενικής ζώνης οφείλουν να είναι εφοδιασμένοι με τη σχετική άδεια του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. Για τη χορήγηση της άδειας χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων καταβάλλονται στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. δικαιώματα ως εξής:

**α1) Φορτηγά ή ημιφορτηγά οχήματα** τα οποία εισέρχονται στο λιμενικό χώρο και κάνουν χρήση αυτού για εργασίες ειδών τροφοδοσίας πλοίων και λοιπών εφοδίων οφείλουν να καταβάλουν δικαίωμα χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων 131,04 Ευρώ το χρόνο, συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.

**α2) Αυτοκινητοφόρα οχήματα** τα οποία εισέρχονται στο λιμενικό χώρο και κάνουν χρήση για την παραλαβή-παράδοση αυτοκινήτων οφείλουν να καταβάλουν δικαίωμα χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων 131,04 ευρώ το χρόνο, συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.

Η σχετική άδεια χορηγείται από τον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων στην οποία δηλώνουν το χρονικό διάστημα που θα ασκήσουν την δραστηριότητα του εφοδιασμού των πλοίων κ.λ.π. το δε αντάλλαγμα προκαταβάλλεται στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για το αντίστοιχο χρονικό διάστημα. Η άδεια τίθεται σε εμφανές σημείο του οχήματος για το σχετικό έλεγχο.

**β) Φορτηγά ή ημιφορτηγά, βυτία οχήματα** που εισέρχονται στο λιμενικό χώρο για την παραλαβή-παράδοση (φορτοεκφορτώσεις) εμπορευμάτων, και υγρών φορτίων, οφείλουν να καταβάλουν δικαίωμα χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων 54,60 ευρώ το χρόνο, συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α. Σε περίπτωση χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων για μία ημέρα θα καταβάλλεται ως δικαίωμα το ποσό των 5,468 Ευρώ, συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.

Η σχετική άδεια χορηγείται από τον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων στην οποία δηλώνουν το χρονικό διάστημα που θα ασκήσουν την δραστηριότητα του εφοδιασμού των πλοίων κ.λ.π. το δε αντάλλαγμα προκαταβάλλεται στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για το αντίστοιχο χρονικό διάστημα. Η άδεια τίθεται σε εμφανές σημείο του οχήματος για το σχετικό έλεγχο.

**γ) Φορτηγά λεωφορεία και μηχανήματα έργων** που εκφορτώνονται ως εμπορεύματα ασυνόδευτα στο λιμενικό χώρο προκειμένου να διαμετακομιστούν εκτός λιμένα καταβάλλουν ως δικαίωμα χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων ποσό 5,468 ευρώ (το τεμάχιο).

Τα ανωτέρω δικαιώματα καταβάλλονται στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. από τις εταιρείες, ιδιώτες που τα εισαγάγουν ή τον αρμόδιο εκτελωνιστή και βάσει του MANIFESTO του πλοίου που εκφορτώθηκαν.



**δ)** Εταιρείες καυσίμων που εφοδιάζουν με πλωτά μέσα και βυτιοφόρα οχήματα με καύσιμα τα ελλιμενιζόμενα στο λιμάνι πλοία οφείλουν να καταβάλλουν στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε δικαίωμα χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων, μέχρι 200.000 τόνους 0,546 ευρώ ανά τόνο. Για εφοδιασμό καυσίμων από 200.001 μέχρι 300.000 τόνους 0,436 ευρώ ανά τόνο. Για εφοδιασμό καυσίμων από 300.001 μέχρι 400.000 τόνους 0,327 ευρώ ανά τόνο. Για εφοδιασμό καυσίμων από 400.001 τόνους και άνω 0,218 ευρώ ανά τόνο.

Το ανωτέρω δικαίωμα καταβάλλεται σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Διεύθυνσης Τελωνείου Πατρών.

**ε)** Εργασίες άμεσου φορτώσεως σε πλοία F/B και ξύλινα σκάφη εσωτερικού με ανατρεπόμενα αυτοκίνητα, πάσης φύσεως οικοδομήσιμα υλικά μεταχειρισμένης ξυλείας (καλουπώματος) ως και κάθε είδους φορτίο χύμα, δύναται να εκτελούνται από τους ενδιαφερόμενους χωρίς τη συμμετοχή εργατών ή μηχ/των του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε ύστερα από έγκριση του Διευθύνοντος Συμβούλου του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

Τα δικαιώματα του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. ορίζονται σε 0,327 Ευρώ κατά τόνο με ελάχιστο όριο καταβολής τα 3,27 Ευρώ.

**στ)** Για φορτία από αβαρία που αποκομίζονται προς καταστροφή, εκφόρτωση άχρηστου υλικού λόγω αβαρίας φορτίων τα οποία αποκομίζονται άμέσως εκτός λιμενικής περιοχής προς καταστροφή, οι ενδιαφερόμενοι καταβάλλουν 0,655 Ευρώ ανά τόνο.

#### **Δικαιώματα Στάθμευσης Αυτοκινήτων**

Ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για την εξυπηρέτηση των πολιτών έχει καθορίσει τους κατώτερο χώρους εντός της λιμενικής ζώνης ως χώρους στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων Παπαφλέσσα - Φάρος - Μαρίνα. Ως δικαίωμα στάθμευσης υπέρ του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για τους χώρους αυτούς ορίζεται το ποσό του 1,35 ευρώ ανά είσοδο, συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α. Οι ώρες λειτουργίας των ανωτέρω πάρκινγκ ορίζονται από 07.00 έως 22.00.

Ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. δύναται να χορηγεί άδειες στάθμευσης σε αυστηρά καθορισμένους χώρους εντός του λιμενικού χώρου του κυρίως λιμένα σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Οι ανωτέρω χώροι στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων καθορίζονται με απόφαση του Δ.Σ. του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. Το δικαίωμα χορήγησης της άδειας στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων εντός του λιμενικού χώρου του κυρίως λιμένα είναι ετήσιο και καθορίζεται στο ποσό των 764,40 ευρώ συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α. που προκαταβάλλεται εφ' άπαξ στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. ή κάθε εξάμηνο.

Οι κατέχοντες την ανωτέρω άδεια οφείλουν να τηρούν τις αναφερόμενες στην άδεια οδηγίες και να έχουν αυτή σε εμφανές σημείο του αυτοκινήτου τους προκειμένου να ελέγχονται από την Λιμενική Αρχή. Η ανωτέρω άδεια υπογράφεται από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. Οι όροι χορήγησης της ανωτέρω άδειας καθορίζονται με απόφαση του Δ.Σ. του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., το οποίο και αποφασίζει για την αναπροσαρμογή των δικαιωμάτων στάθμευσης εντός του λιμενικού χώρου του κυρίως λιμένα και των ανωτέρω παρκινγκ.

Ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. δύναται σε συνεργασία με τη Λιμενική Αρχή να χορηγεί περιορισμένες άδειες διέλευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων από τη λιμενική ζώνη έναντι



ετήσιου δικαιώματος 57,20 ευρώ συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α. που προκαταβάλλεται.

### Αποθήκευση εμπορευμάτων

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών παρέχει τη δυνατότητα αποθήκευσης των εμπορευμάτων για ορισμένο χρονικό διάστημα προκειμένου να ολοκληρωθεί η φορτοεκφόρτωση τους. Τα δικαιώματα που καταβάλλονται στον Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε. έχουν ως εξής:

Χρεώσεις γενικά

Ημέρες	Κόστος
1 έως 10	0,120 € ανά τόνο ενιαίος
11 έως 20	0,054 € ανά τόνο και ημέρες
21 έως 60	0,075 € ανά τόνο και ημέρες
61 και άνω	0,120 € ανά τόνο και ημέρες

Χρεώσεις για εμπορεύματα ξυλείας

Ημέρες	Κόστος
1 έως 15	0,120 € ανά m <sup>3</sup> ενιαίος
16 έως 30	0,097 € ανά m <sup>3</sup> και ημέρα
31 και άνω	0,131 € ανά m <sup>3</sup> και ημέρα

Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

Χρεώσεις για εμπορευματοκιβώτια

Κατάληψη λιμενικού χώρου ανά ημέρα:

Εμπορτα από 1 έως 30 ημέρες	Κόστος
10 ποδών	1,201 €
20 ποδών	1,604 €
30 - 40 ποδών	2,565 €
Εμπορτα από 31 ημέρες και άνω	Κόστος
10 ποδών	2,400 €
20 ποδών	3,210 €
30 -40 ποδών	5,132 €
Κενά από 1 έως 30 ημέρες	Κόστος
10 ποδών	0,218 €
20 ποδών	0,316 €
30-40 ποδών	0,480 €
Κενά από 31 ημέρες και άνω	Κόστος
10 ποδών	0,655 €
20 ποδών	0,960 €
30-40 ποδών	1,277 €

Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

Αποθήκευση σε στεγασμένους χώρους

Επίσης παρέχεται η δυνατότητα προσωρινής αποθήκευσης σε στεγασμένους χώρους.

- 1) Για τα εναποτιθέμενα ή εισαγόμενα στα υπόστεγα του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. και τους στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους της Λιμενικής ζώνης, εμπορεύματα ή άλλα αντικείμενα, οι παραλήπτες ή άλλοι δικαιούχοι, υποχρεούνται να καταβάλλουν στον Οργανισμό Λιμένος Πατρών τα παρακάτω αποθηκευτικά δικαιώματα κατά τόνο απαλλασσομένων της καταβολής δικαιωμάτων Κ.Λ.Χ.

Ημέρες	Κόστος
1 έως 5	0,218 € ανά τόνο ενιαίος
6 έως 20	0,054 € ανά τόνο και ημέρα
21 έως 45	0,097 € ανά τόνο και ημέρα
46 και άνω	0,322 € ανά τόνο και ημέρα

Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

2) Για εμπορεύματα ή άλλα αντικείμενα προελεύσεως εξωτερικού ή εσωτερικού μεταφορτωμένα για το εξωτερικό ή παραδιδόμενα για χρήση παντός πλοίου, καταβάλλουν τα παραπάνω αποθηκευτικά δικαιώματα μειωμένα κατά το ήμισυ (1/2) με ελάχιστο όριο 0,218 € ανά τόνο.

3) Κατ' εξαίρεση εμπορεύματα πάσης φύσεως εγχωρίου παραγωγής εναποτιθέμενα σε αποθήκες, υπόστεγα ή υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους της Λιμενικής ζώνης προς φόρτωση για το εξωτερικό απαλλάσσονται για 5 ημέρες από της καταβολής αποθηκευτικών δικαιωμάτων άλλως τα αποθηκευτικά δικαιώματα της 1ης περίπτωσης καταβάλλονται από την 1η μέρα της εναποθέσεως τους.

Χρεώσεις τροχοφόρων (εμπορευμάτων)

α) Επιβατικά-ημιφορτηγά (εμπορεύματα)

Για παραμονή επιβατικών οχημάτων ως και ημιφορτηγών πάσης φύσεως που εκφορτώνονται ασυνόδευτα ως εμπορεύματα στο λιμενικό χώρο, καταβάλλουν ως δικαίωμα χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων κατά τεμάχιο υπέρ του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 3,548 ευρώ την 1η μέρα. Από την 2η ημέρα έως την 10η 5,46 ευρώ την ημέρα. Από την 11η ημέρα 10,92 ευρώ την ημέρα.

β) Φορτηγά-Λεωφορεία

1) Για κάθε φορτηγό όχημα ή λεωφορείο που σταθμεύει στον ειδικό προς τούτο χώρο παρκινγκ της Ακτής Δυμαίων, καθορίζεται δικαίωμα κατάληψης λιμενικού χώρου 8,19 Ευρώ συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.

2) Δεν επιτρέπεται η παραμονή ασυνόδευτων οχημάτων 'trailers' στους χώρους του κεντρικού λιμένος πέραν του δώρου.

Τα οχήματα αυτά θα πρέπει να μεταφέρονται στο χώρο της Ακτής Δυμαίων όπου ισχύει το ανωτέρω (περίπτ. 1) τιμολόγιο. Εφ' όσον παραμείνουν στο κεντρικό Λιμάνι πέραν του δώρου θα επιβαρύνονται με δικαιώματα παραμονής, που καθορίζονται σε 65,52 Ευρώ ανά ημέρα παραμονής.

3) Παραμονή φορτηγών οχημάτων σε χώρους του κυρίως λιμένα:

Ημέρες	Κόστος
1η ημέρα (απαλλάσσεται για 8 ώρες)	8,19 €
2η ημέρα	21,84 € ανά ημέρα
3η - 5η ημέρα	32,76 € ανά ημέρα
6η ημέρα και άνω	54,60 € ανά ημέρα

Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

Για οχήματα αφικνούμενα ημέρα αργίας και απαιτούντα τελωνειακές διατυπώσεις, θα χορηγείται άδεια ατελούς στάθμευσής τους μέχρι την πρώτη εργάσιμη ημέρα, προσκομίζοντας σχετική βεβαίωση του Τελωνείου. Από τη δεύτερη εργάσιμη ημέρα θα καταβάλλεται 8,19 € για κάθε ημέρα παραμονής στο χώρο του Κυρίως Λιμένα.

γ) Δίκυκλα

Για παραμονή από την 1η ως την 10η ημέρα 1,092 € το τεμάχιο την ημέρα ενώ για παραμονή από την 10η ημέρα και άνω 2,18 € το τεμάχιο την ημέρα.

Εύφλεκτα - Εκρηκτικά

Για εύφλεκτα, εκρηκτικά, δηλητηριώδη κ.λ.π. επικίνδυνα εμπορεύματα καταβάλλονται από την 1η ημέρα εκφορτώσεώς των, τα παρακάτω δικαιώματα ανά χιλιόγραμμα.

Ημέρες	Κόστος
1 έως 10	0,0322 € ανά χιλιόγραμμα ενιαίος
11 έως 20	0,0104 € ανά χιλιόγραμμα την ημέρα
21 και άνω	0,0218 € ανά χιλιόγραμμα την ημέρα

Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

### Φορτοεκφορτωτικές εργασίες

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών διαθέτει προς ενοικίαση το πλήρες σύνολο του μηχανολογικού εξοπλισμού του.

Συγκεκριμένα διαθέτει:

- Μηχανήματα
- Εργαλεία
- Μέσα στοιβασίας καλύψεως και προσωρινής αποθήκευσης εμπορευμάτων φορτοεκφορτωτικά μηχανήματα.

Για κάθε χορήγηση μηχανήματος ιδίως για φορτοεκφόρτωση πλοίων, οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούνται να ειδοποιούν την αρμόδια υπηρεσία του Ο.Λ.ΠΑ τουλάχιστον 24 ώρες νωρίτερα και απαραίτητα κατά τις εργάσιμες ώρες των

υπηρεσιών του, αλλιώς η εξυπηρέτηση τους θα εξαρτηθεί από την υπάρχουσα ευχέρεια διαθέσεως μηχανικών μέσων.6.4.3 Μαρίνα

Στον λιμένα Πατρών λειτουργεί διαμορφωμένη Μαρίνα χωρητικότητας περίπου 450 σκαφών (ανάλογα με το μέγεθος αυτών) για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών. Βρίσκεται βόρεια και σε γειτνίαση με την βόρεια λιμενολεκάνη του λιμένα Πατρών. Η μαρίνα έχει τρεις μικρές λιμενολεκάνες (βάθους 3,5 μ. από την κατώτατη ρηχία), 8 σταθερούς προβλήτες και 3 πλωτούς.

Συγκεκριμένα στη νότια λιμενολεκάνη αυτής υπάρχουν ένα κρηπίδωμα και 3 ξύλινες πλωτές προβλήτες (68 μ. μήκος έκαστη), στη μεσαία λιμενολεκάνη 6 ξύλινες σταθερές προβλήτες (44-45 μ. μήκος έκαστη) και στη βόρεια λιμενολεκάνη 2 σταθερές προβλήτες. Η μαρίνα προστατεύεται από κυματοθραύστη μήκους 620 μ. (δυτικά) και 52 μ. (βόρεια).

Όλες οι προβλήτες διαθέτουν δέστρες, παροχή ύδρευσης (συνολικά 286 παροχές) και παροχή ρεύματος (συνολικά 234 παροχές). Η μαρίνα διαθέτει και δύο κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) για την ανέλκυση σκαφών, καθώς και εγκαταστάσεις ντους. Η πετρέλωση των σκαφών γίνεται από τρίτους με βυτία.

#### ***Παρεχόμενες Υπηρεσίες***

Η Μαρίνα Πατρών παρέχει με χρέωση ελλιμενισμό, νερό και ρεύμα στα σκάφη, καθώς και γερανό για ανέλκυση - καθέλκυση των σκαφών (μεχρι 14 μέτρα).

Πιο συγκεκριμένα στη Μαρίνα παρέχονται (είτε εντός της Μαρίνα ή εκτός είτε από ιδιώτες):

- Δίκτυο Ύδρευσης
- Ηλεκτρικό Ρεύμα
- Καύσιμα
- Αποκομιδή λυμάτων
- Γλίστρα
- Συντηρήσεις και επισκευές σκαφών (από ιδιώτες)
- Συντηρήσεις και επισκευές κινητήρων (από ιδιώτες)
- Πάρκινγκ αυτοκινήτων
- Τράπεζα/ATM (σε 500μ)
- Καφετέρια
- Εστιατόριο
- Μπαρ-νάιτ κλάμπ
- Υπαίθριο θέατρο
- Ενοικίαση αυτοκινήτων
- Ταξί
- Παιδική χαρά
- Τύπος
- Κατάστημα ένδυσης
- Σουπερμάρκετ
- Κατάστημα ειδών ναυτιλιακού εξοπλισμού
- WC - Μπάνια

Επίσης σε απόσταση 100 m έως 700 m από την Μαρίνα υπάρχουν ανταλλακτήρια συναλλάγματος, πρώτες βοήθειες, τελωνείο.

## 6.5 ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ

Ο ΟΛΠΑ Α.Ε. στην προσπάθειά του να προσφέρει σύγχρονες και όσο το δυνατό περισσότερο ποιοτικές υπηρεσίες στους χρήστες του λιμανιού έχει εγκαταστήσει και λειτουργεί τα παρακάτω πληροφοριακά συστήματα:

- Ηλεκτρονικές Πινακίδες ενημέρωσης του επιβατικού κοινού οι οποίες βρίσκονται στις δύο εισόδους του λιμανιού.
- Ιστοσελίδα του ΟΛΠΑ ([www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)) απ' όπου δίνονται διαδικτυακές πληροφορίες για το λιμάνι, τον Οργανισμό και τις παρεχόμενες απ' αυτόν υπηρεσίες.

## 6.6 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

### 6.6.1 Γενικά

Το Βόρειο 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. 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 80 Τ.

Στο Λιμάνι λειτουργεί ένας διώροφος Σταθμός Υποδοχής Επιβατών συνολικής επιφάνειας 2.932 τ.μ. περίπου. Στο ισόγειο υπάρχουν χώροι αναμονής επιβατών, τα καταστήματα των ΚΑΕ 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 υπάρχει η υποδομή για λειτουργία Σταθμού Υδροπλάνων.

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.

Παρακάτω φαίνονται οι προβλήτες, οι αποβάθρες και οι ράμπες του Βόρειου Λιμανιού της Πάτρας, καθώς επίσης το μήκος και το βάθος τους

Προβλήτα	Αποβάθρα	Μήκος	Βάθος
Προβλήτα Γούναρη	1	130	8,5
	2	120	8,5
	3-4	340	8,5
Μόλος Αγίου Νικολάου	5	-	6 200
	7	-	8 200
	9		120
	10		300
Προβλήτα Άστιγγος	11	160	8,5
	12	70	10,5
	13	120	10,5
	14-15	375	10,5
Βόρεια Προβλήτα	16	220	10,5
	17	80	10,5
	18	120	6,0

Πηγή : [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)

### Διαθέσιμοι Χώροι Λιμένα

Ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. εκμεταλλεύεται μια σειρά από χώρους και εγκαταστάσεις που έχει υπό την δικαιοδοσία του.

#### 6.6.2 Παραχωρούμενες κτιριακές εγκαταστάσεις

Ειδικότερα οι παραχωρούμενες κτιριακές εγκαταστάσεις εντός της λιμενικής ζώνης του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. (με σειρά χωροθέτησης από Βορρά προς Νότο) είναι οι ακόλουθες:

- Αναψυκτήριο-Κυλικείο: Ισόγειο προκατασκευασμένο κτίσμα συνολικής επιφάνειας 21 τ.μ. που κατασκευάστηκε το 2001 επί διαμορφωμένης πλατείας στο βόρειο όριο της λιμενικής ζώνης πλησίον του ποταμού Μείλιχου.
- Καρνάγια: Χώρος εκτάσεως 1.800 τ.μ. με ισόγειο κτίσμα 110 τ.μ. και β) χώρος εκτάσεως 1.700 τ.μ. με 2 ισόγεια κτίσματα 60 τ.μ. έκαστο που χρησιμοποιούνται για επισκευή και συντήρηση σκαφών.

- Ο.ΠΑ.ΘΑ.: Ισόγειο κτίσμα συνολικής επιφάνειας 95,8 τ.μ., το οποίο χρησιμοποιείται ως γραφείο και εντευκτήριο του ομίλου ανοιχτής θάλασσας Ο.ΠΑ.ΘΑ.
- Αναψυκτήριο-καφετέρια στη "ΜΑΡΙΝΑ": Διώροφο κτιριακό συγκρότημα που στεγάζει καφέ-εστιατόριο, γραφείο Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πατρών και Πατραϊκού Ομίλου Φουσκωτών. Ο χώρος ανακαινίστηκε το 1998 και έχει επιφάνεια ισόγειου 469,52 τ.μ. και συνολική επιφάνεια Α' ορόφου 280 τ.μ.
- Καφέ-Σνακ Μπαρ: Ισόγειες κλειστές μεταλλικές κατασκευές εμβαδών 70-170 τ.μ. οι οποίες χρησιμοποιούνται σαν καφέ - σνακ μπαρ.
- Αναψυκτήρια-Καφέ: Ισόγειες κλειστές μεταλλικές κατασκευές εμβαδών 160 και 200 τ.μ. οι οποίες χρησιμοποιούνται σαν αναψυκτήρια-καφέ.
- Χώρος Αναψυχής: Σε διαμορφωμένο χώρο εκτάσεως 10.000 τ.μ. ο οποίος χωροθετείται βόρεια της βόρειας προβλήτας του λιμένα Πατρών με μέτωπο προς τη Μαρίνα έχουν αναπτυχθεί χρήσεις αναψυχής. Το 1999 ολοκληρώθηκε η κατασκευή αναψυκτηρίου ("Θεατράκι"), υπαίθριου θεάτρου κυκλικής μορφής χωρητικότητας 300 θέσεων με βοηθητικούς χώρους και χώρος στάθμευσης Ι.Χ. οχημάτων 85 θέσεων.
- Υπαίθριο θέατρο 300 θέσεων κυκλικής μορφής 1.000 τ.μ. με βοηθητικούς χώρους κάτω από τις κερκίδες επιφάνειας 570 τ.μ., οι οποίοι αποτελούνται από συγκροτήματα τουαλετών και βεστιαρίων. Στον ίδιο χώρο υπάρχει παιδική χαρά και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων χωρητικότητας 85 θέσεων.
- Διώροφο κτίριο, το οποίο κατασκευάστηκε το 1999, με χρήση αναψυκτηρίου - σνακ μπαρ. Το ισόγειο έχει συνολική επιφάνεια 300 τ.μ. και ο Α' όροφος καταλαμβάνει επιφάνεια 150 τ.μ.
- Καντίνα-Αναψυκτήριο πλησίον του υποσταθμού ΔΕΗ: Κινητή καντίνα συνολικής επιφάνειας 22,4 τ.μ. η οποία χρησιμοποιείται ως αναψυκτήριο.
- Σταθμός Υποδοχής "Παναγιώτης Κανελλόπουλος": Κατασκευάστηκε το 2004 για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων. Στο Σταθμό Υποδοχής βρίσκονται συγκεντρωμένες οι περισσότερες υπηρεσίες εξυπηρέτησης των διακινούμενων στο λιμένα. Στο κτίριο στεγάζονται αίθουσα αναμονής με κυλικείο, booths ελέγχου εισιτηρίων, καταστήματα αφορολόγητων ειδών, χώρος ανταλλακτηρίων συναλλάγματος, γραφεία των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών καθώς και χώροι διαφόρων εμπορικών καταστημάτων.
- Συγκρότημα Καταστημάτων: Υπόστεγο μόνιμης κατασκευής με τεθλασμένη επιμήκη κάτοψη που επεκτείνεται κατά μήκος του φράχτη και στο οποίο στεγάζονται καταστήματα, γραφεία ναυτικών πρακτόρων κ.α. Το κτίριο αυτό είχε σχεδιαστεί από τον ΟΣΕ ως κτίριο εξυπηρέτησης επιβατών του λιμένα χωρίς ποτέ να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό αυτό.
- Κτίριο "Ferry Car": Ισόγειο κτίριο συνολικής επιφάνειας 160 τ.μ. Έχει κατασκευαστεί το 1972 και σε αυτό στεγάζεται η Τροχαία Λιμένα και το γραφείο Αντιρρυσπαντικής Υπηρεσίας. Στον ίδιο χώρο υπάρχει και αναψυκτήριο.
- Χώρος αναμονής: Στη βάση του Μόλου Αγίου Νικολάου έχουν διαμορφωθεί δύο μικρά πάρκα εκατέρωθεν της εισόδου-εξόδου από το λιμάνι και χώροι αναμονής.
- Εκδοτήρια εισιτηρίων: Αποτελεί ισόγειο κτίσμα συνολικής επιφάνειας 7,8 τ.μ. και χρησιμοποιείται ως εκδοτήριο εισιτηρίων στην προβλήτα της Αγίου Νικολάου.

- Υπόστεγα - Χώρος αναψυχής: Ανοιχτό υπόστεγο-πέργκολα που χρησιμοποιείται ως χώρος ανάπαυσης στο μόλο Αγίου Νικολάου.
- Κυλικείο: ισόγειο κτίσμα το οποίο χωροθετείται στην κεφαλή της προβλήτας Αγίου Νικολάου, συνολικής επιφάνειας 221 τ.μ. με ανοιχτό υπόστεγο επιφάνειας 279 τ.μ. και γύρω του πέργκολες.
- Καντίνα: Μικρή προκατασκευασμένη μονάδα που λειτουργεί ως καντίνα-περίπτερο.
- Φάρος - Χώρος αναψυχής: Φάρος ύψους 17 μ. με ισόγειο κτίσμα επιφάνειας 46,73 τ.μ. το οποίο χρησιμοποιείται ως αναψυκτήριο-καφετέρια. Ο φάρος κατασκευάστηκε το 2000. Πλησίον του φάρου υπάρχει διαμορφωμένος χώρος πρασίνου, παιδική χαρά και χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων 119 θέσεων, πεζόδρομος, ποδηλατόδρομος και πίστα skating.

### 6.6.3 Χώροι στάθμευσης

Στο χώρο του λιμένα υπάρχουν επίσης οριοθετημένοι χώροι στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα. Στη Βόρεια Προβλήτα και την Προβλήτα της οδού Άστιγγος υπάρχουν επίσης θέσεις προσωρινής στάθμευσης των φορτηγών προς επιβίβαση. Πιο συγκεκριμένα εντός της λιμενικής ζώνης λειτουργούν οι εξής οργανωμένοι χώροι στάθμευσης:

- Στο βόρειο όριο του λιμένα προς τον ποταμό Μείλιχο, χώρος στάθμευσης 215 θέσεων.
- Στο χερσαίο χώρο ΜΑΡΙΝΑΣ χώρος στάθμευσης 85 θέσεων.
- Στην κατάληξη της οδού Παπαφλέσσα χώρος στάθμευσης 200 θέσεων.
- Στην Ακτή Δυμαίων χώρος στάθμευσης φορτηγών οχημάτων 80 θέσεων σε έκταση 11.000 τ.μ.
- Στο χερσαίο χώρο του Φάρου χώρος στάθμευσης 125 θέσεων.

### 6.6.4 Υπαίθριοι χώροι

Επιπλέον από τον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. μισθώνονται και υπαίθριοι χώροι που βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία του και αφορούν:

- Παραχωρήσεις χώρων για την τοποθέτηση λυόμενων κατασκευών, στις οποίες λειτουργούν καντίνες, κυλικεία, εκδοτήρια εισιτηρίων κ.λ.π
- Παραχωρήσεις χώρων για την τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου.
- Παραχωρήσεις χώρων για την τοποθέτηση μηχανημάτων ή αποθηκευτικών μέσων (σιλό, δεξαμενές, κ.λ.π.) σε εταιρίες που διακινούν διάφορα προϊόντα και υλικά από το Λιμάνι της Πάτρας.
- Παραχωρήσεις χώρων σε μικροπωλητές.

### 6.6.5 Πειραϊκή Πατραϊκή

Στο τέλος του 2003 ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. πραγματοποίησε την αγορά του βιομηχανικού συγκροτήματος της πρώην εταιρείας "ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΠΑΤΡΑΪΚΗ ΚΛΩΣΤΟΥΨΑΝΘΗΡΙΑ Α.Ε." που περιλαμβάνει οικόπεδο 194.524,74 τ.μ. μετά των κτιρίων επιφάνειας 121.492,93 τ.μ. και των συνήθων ηλεκτρομηχανολογικών



εγκαταστάσεων αυτών. Η συγκεκριμένη επένδυση έγινε με αυτοχρηματοδότηση του Οργανισμού και προορίζεται να αξιοποιηθεί ως Εμπορευματικό Κέντρο.

## **6.7 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ**

### **6.7.1 Ποιότητα - Πιστοποίηση ISO**

Η Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. εφαρμόζει ένα Σύστημα Διαχείρισης για την Ποιότητα σε συμφωνία με το Πρότυπο ISO 9001:2008 για το Πεδίο Εφαρμογής "Φόρτωση - Εκφόρτωση στερεών χύδην φορτίων".

Η ανωτέρω Πιστοποίηση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με την Διαδικασία Επιθεώρησης και Πιστοποίησης του TÜV AUSTRIA CERT.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7<sup>ο</sup>

### Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

#### 7.1 ΓΕΝΙΚΑ

Τα λιμάνια έχουν και διαδραματίζουν έναν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο στην Ευρωπαϊκή και Ελληνική ειδικότερα οικονομία. Αυξημένο και πρωταρχικό ρόλο παίζουν στην τοπική ανάπτυξη επειδή :

- στηρίζουν την οικονομική ανάπτυξη και την εργασία (1,5 εκατ. εργαζόμενοι στα Ευρωπαϊκά λιμάνια. Κάθε 1 εκατ. τον. εμπορευμάτων δημιουργεί 300 νέες θέσεις εργασίας / 2504 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας παρέχει το λιμάνι της Πάτρας ενώ έχει κύκλο εργασιών μαζί με τις άμεσα εξαρτώμενες επιχειρήσεις ύψους 64,3 εκατ.€.
- αποτελούν cluster βιομηχανικών και οικονομικών δραστηριοτήτων για βιώσιμη τοπική ανάπτυξη (συνδυασμένες μεταφορές, κ.λ.π.).
- αποτελούν «πύλες» επικοινωνίας σε παγκόσμιο επίπεδο (74% των αγαθών σε παγκόσμιο επίπεδο εισάγονται και εξάγονται από τα λιμάνια).
- είναι ουσιώδεις κόμβοι των βιώσιμων μεταφορών (περισσότερο από το 1/3 των μεταφερομένων αγαθών στην Ε.Ε. γίνεται από λιμάνια με συνδυασμένες μεταφορές οδικές και σιδηροδρομικές. Το 2011 περισσότεροι από 200 εκατ. Ευρωπαίοι επιβάτες χρησιμοποίησαν τα Ευρωπαϊκά λιμάνια). Η οικονομική κρίση επηρεάζει το λιμάνι και έχουμε από το 2008 μέχρι το 2012 μείωση στα φορτηγά 13%περίπου κατά μέσο όρο, μείωση 22% κατά μέσο όρο στους επιβάτες κ.λ.π. (Από το 2011-2012 μείωση επιβατών 47%). Το 2013 αρχίζουμε κάπως αισιόδοξα και μέχρι Αύγουστο 2013 έχουμε μέση αύξηση 8,5% στους επιβάτες και 6,7% στα φορτηγά. Τα ασυνόδευτα trailers αυξήθηκαν κατά 27,6% το 8μήνο 2013 σε σχέση με αντίστοιχο 2012.
- είναι αυξανόμενα χώροι κρουαζιέρας και Yachting (η Ευρωπαϊκή κρουαζιέρα δημιούργησε 615.000 θέσεις εργασίας και 36,7 δισεκ.€ από αγαθά και υπηρεσίες το 2011).
- τα λιμάνια συμβάλλουν στην εδαφική σύγκλιση (τα λιμάνια είναι ανεπτυγμένες περιοχές και μεταφέρουν ευκαιρίες σε ηπειρωτικές περιοχές) (Η Πάτρα είναι το λιμάνι της Πελοποννήσου). Με βάση τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. το λιμάνι της Πάτρας με τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις συνεισφέρουν το 3,74% της συνολικής τοπικής απασχόλησης και το 1,48% του συνολικά παραγόμενου εισοδήματος.

#### 7.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΠΑΤΡΑΣ

Η Πάτρα με το λιμάνι της έχει ιδιαίτερα συγκριτικά πλεονεκτήματα στον κλάδο υπηρεσιών Yachting από μελέτη «Διερεύνηση για την είσοδο του Ο.Λ.ΠΑ. ΑΕ

στην αγορά των μεγάλων τουριστικών σκαφών (Mega-Yachts) του Ο.Λ.ΠΑ. ΑΕ (Ιούνιος 2012 – DATA RC).

- λιμενικές υποδομές ικανές με ελάχιστες παρεμβάσεις να δημιουργήσουν Μαρίνα Mega Yachts.
- υποστηρικτικές υποδομές σε υπηρεσίες και προϊόντα (ολοκληρωμένη αγορά σε προϊόντα και τροφοδοσία, δομές υγείας, πολιτισμός, μικρές διαδρομές ειδικών μορφών τουρισμού, προσκνηματικό τουρισμό κ.λ.π.).
- υποδομές ασφάλειας σκαφών και ασφάλειας ISPS με Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Σ.Α.Λ.Ε. και Σ.Α.Λ.).
- σχέδιο Υποδοχής Υγρών και Στερεών Αποβλήτων.

Επίσης από την μελέτη διαπιστώνεται η μεγάλη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού Mega-Yachts και μάλιστα τονίζεται ο αναπροσανατολισμός και ανασχεδιασμός της στρατηγικής ανάπτυξης του Λιμένα Πατρών και η ευκαιρία ανάπτυξης που δημιουργείται με την λειτουργία του Νοτίου Λιμένα.

Τα πλεονεκτήματα εισόδου στην αγορά Yachting είναι μεγαλύτερα για το λιμάνι και την τοπική ανάπτυξη από την αγορά κρουαζιέρας. Η περιοχή της Πάτρας αποτελεί ολοκληρωμένη αγορά σε ποιότητα και υπηρεσίες διαβίωσης, υποδομών υγείας και πολιτισμού, ευκαιρίες ελεύθερου χρόνου και ειδικών μορφών τουρισμού, προσκνηματικό τουρισμό κ.λ.π.. Επίσης η αγορά του Yachting συμβάλλει στον θαλάσσιο τουρισμό και ειδικότερα στον περιορισμό του εποχικού χαρακτήρα. Ο χειμερινός θαλάσσιος τουρισμός (κρουαζιέρα-Yachting) εξυπηρετεί και συνδυάζεται με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Πόλης των Πατρών (προσκνηματικός τουρισμός, καρναβάλι κ.λ.π.).

Το 2013 έγιναν (42) ελλιμενισμοί Μεγάλων Σκαφών και (34) διερχόμενα αφίξεις Mega Yachts έναντι (1) ελλιμενισμού και (11) διερχόμενων το 2012.

Τα δε έσοδα πενταπλασιάσθηκαν το 2013 σε σχέση με το 2012.

Η δρομολόγηση ενεργειών για δημιουργία Υδατοδρομίου με βάση συντήρησης Υδροπλάνων και Ελικοδρομίου υποστηρίζουν την ολοκληρωμένη μορφή του Λιμένα σε συνδυασμένες μεταφορές κυρίως στον Τουρισμό. Επίσης η εκμετάλλευση Υδρογονανθράκων στο Ιόνιο δημιουργούν νέες προκλήσεις για το Λιμάνι τόσο σε υποστηρικτικές υποδομές όσο και σε μεταφορική σύνδεση πλατφόρμας εξόρυξης και χερσαίας ζώνης.

Η δράση του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. για είσοδο στην αγορά κρουαζιέρας είναι παράλληλη και αδιάκοπη. Στόχευσή είναι και ο προσκνηματικός τουρισμός και κυρίως οι Χριστιανοί Ορθόδοξοι της Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης και η σύνδεσή του με την κρουαζιέρα. Επίσης η Κύπρος είναι «εν δυνάμει» αγορά κρουαζιέρας και προσκνηματικού τουρισμού για την Πάτρα την πόλη του Απόστολου Ανδρέα. Στον τομέα της κρουαζιέρας στην Δυτ. Ελλάδα δεν υπάρχουν ανταγωνιστές, αλλά συνέργειες π.χ. και ο Αγ. Ανδρέας και η Ολυμπία είναι χώροι κρουαζιέρας.

Σειρά εντύπων προβολής των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής ευρίσκεται σε εξέλιξη σε διάφορες γλώσσες (Αγγλικά, Ρώσικα, Ελληνικά κ.λ.π.) για

την Κρουαζιέρα, το Yachting, τον Προσκυνηματικό Τουρισμό και υποστηρίζουν τον Στρατηγικό μας σχεδιασμό για είσοδο σε νέες αγορές.

Η ευαισθητοποίηση του Λιμένα στην προστασία περιβάλλοντος είναι συγκριτικό πλεονέκτημα για την τουριστική αξιοποίηση του (Yachting, Cruise κ.λ.π.). Στις δράσεις λαμβάνεται υπόψη η ανταπόκριση της τοπικής κοινωνίας των πολιτών. Η άποψη των πολιτών σε μελέτη ποσοτικής έρευνας (Ιούνιος 2011) του Ο.Λ.ΠΑ. ΑΕ που διενεργήθηκε από την DATA RC στην ερώτηση «Πως συμβάλλει η επιβατική και εμπορική κίνηση του λιμανιού στην τοπική οικονομία» ποσοστό 72,6% έχει θετική άποψη και ειδικότερα ποσοστό 71,9% θεωρεί ότι ευνοούνται ο τουρισμός και οι τοπικές επιχ/σεις. Στην ερώτηση πως συμβάλλει το Νότιο Λιμάνι στην τοπική οικονομία ποσοστό 4,8% απάντησαν ότι δεν προσφέρει τίποτα ή δεν γνωρίζουν τι προσφέρει.

Η Πάτρα, βρίσκεται γεωγραφικά σε ένα χώρο που χαρακτηρίζεται ως πύλη της χώρας μας προς την Δυτική Ευρώπη με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά όπως:

- κομβικό σημείο της Δυτικής Ελλάδος.
- βιομηχανικό κέντρο με λειτουργία ΒΙΠΕ και ΒΙΟΠΑ και
- κέντρο εμπορίου και υπηρεσιών.

Τον ρόλο της ενισχύουν το λιμάνι της, η κοντινή απόσταση με την Αττική, το αεροδρόμιο Αράξου και βεβαίως το Πανεπιστήμιο με τα ερευνητικά ιδρύματα που υποστηρίζονται από αυτό. Για το λόγο αυτό και από τον εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό, χαρακτηρίζεται ως διαμετακομιστικό κέντρο, που σημαίνει ότι έχει όλα τα πλεονεκτήματα για τον προσανατολισμό αυτό. Όμως προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να αναληφθούν σημαντικές πρωτοβουλίες και από τον κεντρικό αλλά και από τον περιφερειακό σχεδιασμό, τις οποίες έχει ήδη καταθέσει το Επιμελητήριο.

Και αυτές είναι:

-η ολοκλήρωση του έργου της Ολυμπίας οδού, όπως ακριβώς είχε σχεδιασθεί, δηλαδή, Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα.

-η ολοκλήρωση του έργου της σύγχρονης σιδηροδρομικής γραμμής που να φθάνει και να συνδέει το λιμάνι της Πάτρας με την Βιομηχανική περιοχή.

-η κατασκευή του νέου εμπορικού πολυχρηστικού λιμανιού, όπως έχει σχεδιασθεί και

-η κατασκευή σταθμού cargo στο αεροδρόμιο Αράξου, σε συνδυασμό με την σύνδεσή του με τις βασικές οδικές αρτηρίες.

Το λιμάνι της Πάτρας προσφέρεται για την προσέλκυση επενδύσεων, κυρίως όσον αφορά τις αμιγώς λιμενικές δραστηριότητες. Η δημιουργία υποδομών εμπορικού πολυχρηστικού λιμένα θα έδινε σημαντική ώθηση στην περιοχή και πολλαπλασιαστικά οφέλη σε πολλές επιχειρηματικές δραστηριότητες. Επίσης το λιμάνι προσφέρεται και για άλλες δραστηριότητες, ως εκ της γεωγραφικής θέσης που έχει, όπως Μαρίνα για μεσαία και μεγάλα σκάφη, καθώς για προσέλκυση κρουαζιέρας.

Το Λιμάνι της Πάτρας διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην οικονομική ζωή της Πάτρας, της Δυτικής Ελλάδας και της Ελλάδας γενικότερα. Η στρατηγική θέση του Λιμένα Πάτρας στη διασύνδεση της Ελλάδας με τις λοιπές χώρες της Ε.Ε., αλλά και γενικότερα στη Μεσόγειο, του προσδίδει πλεονεκτήματα μεγάλης ανάπτυξης. Η απευθείας γειτνίαση του Λιμανιού της Πάτρας, μέσω της Αδριατικής, με τις χώρες της Ε.Ε., της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης, η άμεση πρόσβαση στον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ, και μέσω αυτού στο Λεκανοπέδιο Αττικής, και η μελλοντική σύνδεση της σιδηροδρομικής γραμμής με το νέο λιμάνι, δίνουν στο λιμάνι συγκριτικά πλεονεκτήματα και το εντάσσουν άμεσα στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Συνδυασμένων Μεταφορών.

Το λιμάνι μπορεί να αποτελέσει το πρόσφορο πεδίο για νέες επιχειρηματικές και εμπορικές δραστηριότητες, που αφορούν τη διακίνηση και πώληση προϊόντων, ενώ παράλληλα να προσφέρει γόνιμο έδαφος για τη λειτουργία εταιρειών που θα ασχολούνται με την παροχή υπηρεσιών.

Η αποστολή του ΟΛΠΑ αναφορικά με το ρόλο του στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών είναι η ανάπτυξη του Λιμένα ως Δυτική Πύλη της Ελλάδας προς την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η υλοποίηση του οράματος του λιμένα της Πάτρας εξαρτάται από τη βέλτιστη εκμετάλλευση των ακόλουθων συγκριτικών πλεονεκτημάτων του λιμένα:

- Η στρατηγική θέση του Λιμένα Πάτρας στη διασύνδεση της Ελλάδας με τις λοιπές χώρες της Ε.Ε., αλλά και γενικότερα στη Μεσόγειο, του προσδίδει πλεονεκτήματα ανάπτυξης μέσα από τις επιταγές: α) της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής και β) της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Η ανάδειξη της σημασίας των Διευρωπαϊκών Δικτύων Συνδυασμένων Μεταφορών, μέσα από τους βασικούς άξονες της λιμενικής πολιτικής, ευνοούν το Λιμάνι της Πάτρας ποικιλοτρόπως, ειδικά στην παρούσα χρονική συγκυρία.
- Η απευθείας γειτνίαση του Λιμανιού της Πάτρας, μέσω της Αδριατικής, με τις χώρες της Ε.Ε., της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης, η άμεση πρόσβαση στον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ, και μέσω αυτού στο Λεκανοπέδιο Αττικής, και η μελλοντική σύνδεση της σιδηροδρομικής γραμμής με το νέο λιμάνι, δίνουν στο λιμάνι συγκριτικά πλεονεκτήματα και το εντάσσουν άμεσα στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Συνδυασμένων Μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό οι στόχοι του Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- στην αξιοποίηση της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης του λιμένα, εξασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό την παροχή ελκυστικών / ανταγωνιστικών λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών από πλευράς ποιότητας και κόστους.
- στην προώθηση των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών στο βαθμό που αυτό επιβάλλεται από την κείμενη ευρωπαϊκή νομοθεσία.
- στην εξασφάλιση της μακρόχρονης βιωσιμότητας και αυτονομίας του Οργανισμού, διασφαλίζοντας παράλληλα τις θέσεις εργασίας των υπαλλήλων του.
- στην εξασφάλιση καλών σχέσεων επικοινωνίας και συνεργασίας με την τοπική κοινωνία.
- στην αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

### ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συνοψίζοντας λοιπόν για το λιμάνι της Πάτρας και λαμβάνοντας υπόψη μας τα βασικά πλεονεκτήματα του τα οποία είναι η απευθείας γειτνίαση του μέσω της Αδριατικής με τις χώρες της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης , η άμεση πρόσβαση στον αυτοκινητοδρόμιο ΠΑΘΕ και μέσω αυτού στο λεκανοπέδιο Αττικής , καθώς και η μελλοντική σύνδεση του με τη νέα σιδηροδρομική γραμμή, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι εντάσσεται άμεσα στα Διερωπαϊκά Δίκτυα Συνδυσασμένων Μεταφορών

Η συμβολή του στην τουριστική ανάπτυξη της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος είναι μεγάλη και πολυδιάστατη, καθώς αναδεικνύει τους φυσικούς τουριστικούς πόρους αλλά και τους πολιτιστικούς τουριστικούς πόρους της περιοχής. Μελλοντικά προσδοκάται να δώσει ακόμα μεγαλύτερη προβολή των εκδηλώσεων της περιφέρειας με αποτέλεσμα την καλύτερη οργάνωση στην προσφορά των παροχών από τους επιχειρηματίες και την ίδια την περιφέρεια, δημιουργώντας συνεχώς μια ποιοτική αναβάθμιση των παροχών και εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος μέσω των υποδομών και τον προσφερόμενων υπηρεσιών.

Με την δημιουργία του νέου λιμανιού δίνεται η δυνατότητα στην περιφέρεια για την διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και την ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού. Όπως η εξυπηρέτηση στην κρουαζιέρα που σκοπεύει κυρίως στον προσκληνηματικό τουρισμό αλλά και στην αξιοποίηση του Yachting.

Ο παράγοντας που συμβάλει ουσιαστικά σε αυτή την ανάπτυξη είναι η σωστή προβολή του τουρισμού για την Δυτική Ελλάδα , καθώς και η τουριστική εκπαίδευση των πολιτών επιλέγοντας σωστά καταρτισμένους ανθρώπους για απασχολούμενο δυναμικό.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βλάχος, Γ. Π., Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, εκδόσεις Σταμούλης Αθήνα 1999.

Γιαννόπουλος Γιώργος, Θαλάσσιες Μεταφορές, εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1998.

Ηγουμενάκης Νίκος, Τουριστική Οικονομία, εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1997.

Καρδάσης Βασίλης, Από του Ιστίου εις τον Ατμό, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914, εκδόσεις Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.

Μαυροδόντης Θωμάς, Τουριστική και Ταξιδιωτική Βιομηχανία, Τρίτη Έκδοση, εκδόσεις Έλλην, Αθήνα 2001.

Μυλωνόπουλος, Δημήτριος, Βασικές Ναυπλιακές Γνώσεις, εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 1999.

## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<http://www.medsos.gr>

<http://www.ecocrete.gr>

<http://www.greenpeace.gr>

<http://www.wwf.gr>

<http://www.nautilia.gr>

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (2008). Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.yen.gr>

Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας: <http://www.gscp.gr>

Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (2008) Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.olp.gr>

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (2008) Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.thpa.gr>

Οργανισμός Λιμένος Πατρών(2008) Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.patrasport.gr>

<http://www.wikipedia.com>

<http://www.peloponaptixi.gr>

[www.visitgreece.gr](http://www.visitgreece.gr)



[www.investingreece.gr](http://www.investingreece.gr)

<http://www.gnto.gov.gr/>