



# ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ – ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

“ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ”

## ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

*Διερεύνηση των Αναπτυξιακών δυνατοτήτων των Λιμένων του Δυτικού  
Άξονα της Ελλάδος με έμφαση το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό*

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΜΠΙΡΑΚΗΣ

Περιβάλλον

και

Ανάπτυξη

Αθήνα, Φεβρουάριος 2015

Επιβλέπων: Καθηγητής Α. Σιόλας

**Περιγραφή:** Διπλωματική εργασία στο πλαίσιο του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Περιβάλλον και Ανάπτυξη» του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου

**Τίτλος:** Διερεύνηση των Αναπτυξιακών δυνατοτήτων των Λιμένων του Δυτικού Άξονα της Ελλάδος με έμφαση το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό

**Δημιουργός - Συγγραφέας:** Κουμπαράκης Γεώργιος

**Ημερομηνία:** 26-02-2015

**Χρόνος έκδοσης:** 2015

**Χώρα έκδοσης:** GR

**Γλώσσα κειμένου:** Ελληνικά

## Πίνακας Περιεχομένων

Ευχαριστίες	8
Περίληψη	10
Abstract	11
Εισαγωγή	12

### Πρώτο Μέρος

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Μεθοδολογικό πλαίσιο	16
<b>1.1 Εννοιολογικοί προσδιορισμοί</b>	18
1.1.1 Ορισμός της έννοιας του λιμένα	18
1.1.2 Λιμένες και Λιμενικό προϊόν	19
<b>1.2 Καλές πρακτικές από το εξωτερικό</b>	21
1.2.1 Το νέο Διεθνές και Ευρωπαϊκό περιβάλλον	21
1.2.2 Διεθνείς τάσεις και προοπτικές στις θαλάσσιες μεταφορές	23
1.2.3 Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για τους Λιμένες	23
1.2.4 Οι Λιμένες και το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών	24
1.2.5 Εμπορευματικά Κέντρα	26
1.2.6 Λιμάνια της Μεσογείου	29

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

<b>2.1 Θεσμική, Νομική και Διοικητική Δομή των Λιμένων</b>	35
2.1.1 Το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα	35
2.1.2 Νομοσχέδιο – Αιτιολογική έκθεση	37
2.1.3 Εθνική Λιμενική Στρατηγική για τους Λιμένες της Χώρας	38
2.1.4 Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης	39

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

<b>3.1 Ελληνικοί λιμένες στα δίκτυα διεθνών μεταφορών</b>	41
3.1.1 Προοπτικές ανάπτυξης των Ελληνικών Λιμένων	41
3.1.2 Η εφοδιαστική αλυσίδα στην Ελλάδα	43

Δεύτερο Μέρος

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

<b>4.1 Η περίπτωση των πυλών εισόδου της Δυτικής Ελλάδας</b>	47
4.1.1 Η περίπτωση του Λιμένα Πατρών	51
Χαρακτηριστικά περιοχής	51
Χωροταξικά και Πολεοδομικά Δεδομένα	52
Οδικά έργα – Προσβάσεις	53
Τεχνικά χαρακτηριστικά του λιμένα	55
Διαδικασία Υλοποίησης μελλοντικών έργων (Master plan)	55
Οικονομικά / Μεταφορικά στοιχεία	56
Ανάλυση στοιχείων	57
4.1.2 Λιμένας Ηγουμενίτσας	58
Χαρακτηριστικά περιοχής	58
Χωροταξικά και Πολεοδομικά Δεδομένα	59
Οδικά έργα – Προσβάσεις	61
Τεχνικά χαρακτηριστικά του λιμένα	62
Διαδικασία Υλοποίησης μελλοντικών έργων (Master plan)	62
Οικονομικά / Μεταφορικά στοιχεία	65
Ανάλυση στοιχείων	69
4.1.3 Λιμένας Κατάκολου	70
Χαρακτηριστικά περιοχής	70
Χωροταξικά και Πολεοδομικά Δεδομένα	72
Οδικά έργα – Προσβάσεις	73
Τεχνικά χαρακτηριστικά του λιμένα	74
Διαδικασία Υλοποίησης μελλοντικών έργων (Master plan)	74
Οικονομικά / Μεταφορικά στοιχεία	75
Ανάλυση στοιχείων	77
4.1.4 Λιμένας Κυλλήνης	78
Χαρακτηριστικά περιοχής	78
Χωροταξικά και Πολεοδομικά Δεδομένα	78
Οδικά έργα – Προσβάσεις	80
Τεχνικά χαρακτηριστικά του λιμένα	81
Διαδικασία Υλοποίησης μελλοντικών έργων (Master plan)	82
Οικονομικά / Μεταφορικά στοιχεία	83
Ανάλυση στοιχείων	84
4.1.5 Λιμένας Αστακού	85
Χαρακτηριστικά περιοχής	85
Χωροταξικά και Πολεοδομικά Δεδομένα	85
Οδικά έργα – Προσβάσεις	86

Τεχνικά χαρακτηριστικά του λιμένα	87
Διαδικασία Υλοποίησης μελλοντικών έργων (Master plan)	88
Οικονομικά / Μεταφορικά στοιχεία	88
Ανάλυση στοιχείων	89
<b>4.1.6 Λιμένας Πελοποννήσου</b>	<b>90</b>
Χαρακτηριστικά περιοχής	90
Χωροταξικά και Πολεοδομικά Δεδομένα	90
Οδικά έργα – Προσβάσεις	91
Τεχνικά χαρακτηριστικά του λιμένα	92
Διαδικασία Υλοποίησης μελλοντικών έργων (Master plan)	93
Οικονομικά / Μεταφορικά στοιχεία	93
Ανάλυση στοιχείων	97

### Τρίτο Μέρος

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

<b>5.1 Αξιολόγηση στοιχείων</b>	<b>99</b>
5.1.1 Αξιολόγηση στοιχείων & Γενικές κατευθύνσεις	99
5.1.2 Οδικές υποδομές και Υπηρεσίες	102
5.1.3 Θαλάσσιες μεταφορές & Λιμενικές υποδομές	103
5.1.4 Θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές	105
5.1.5 Τουρισμός	106
5.1.6 Πολιτισμός	108

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

<b>6.1 Συμπεράσματα και Προτάσεις</b>	<b>112</b>
6.1.1 Συμπεράσματα	112
6.1.2 Προτάσεις	113

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>118</b>
I Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία	119
II Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία	120
III Χρήσιμοι σύνδεσμοι	122

<b>ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ</b>	<b>123</b>
I Ελληνική Νομοθεσία	124
II Κοινοτική Νομοθεσία	126

## Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1 :	<i>Οφέλη από την ίδρυση Εμπορευματικών Κέντρων</i>	27
Πίνακας 2 :	<i>Διαχείριση Ε/Κ Παγκοσμίως και στη Μεσόγειο</i>	30
Πίνακας 3 :	<i>Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου</i>	31
Πίνακας 4 :	<i>Κατάταξη Λιμένων της Μεσογείου</i>	32
Πίνακας 5 :	<i>Διακίνηση εμπορευμάτων &amp; επιβατών σε Ευρωπαϊκούς λιμένες</i>	32
Πίνακας 6 :	<i>Κρουαζιέρα. Μεριδία επιβατών ανά περιοχή</i>	33
Πίνακας 7 :	<i>Κυριότερα λιμάνια κρουαζιέρας στη Μεσόγειο</i>	33
Πίνακας 8 :	<i>Κρουαζιέρα: Επιβάτες ανά χώρα προορισμού</i>	34
Πίνακας 9 :	<i>Κρουαζιέρα: Επιβάτες που επισκέφτηκαν Ελληνικά λιμάνια</i>	34
Πίνακας 10 :	<i>Στατιστικά κίνησης Λιμένα Πατρών (κινήσεις εσωτερικού)</i>	56
Πίνακας 11 :	<i>Στατιστικά κίνησης Λιμένα Πατρών (κινήσεις εξωτερικού)</i>	56
Πίνακας 12:	<i>Λιμένας Ηγουμενίτσας Στατιστικά στοιχεία Αφίξεων &amp; Αναχωρήσεων (εσωτ)..</i>	65
Πίνακας 13:	<i>Λιμένας Ηγουμενίτσας Στατιστικά στοιχεία Αφίξεων &amp; Αναχωρήσεων (εξωτ)..</i>	66
Πίνακας 14:	<i>Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας διακίνηση εμπορευμάτων κατά προορισμό</i>	67
Πίνακας 15:	<i>Παλιός Λιμένας Ηγουμενίτσας διακίνηση εμπορευμάτων κατά προορισμό</i>	68
Πίνακας 16:	<i>Τεχνικά Χαρακτηριστικά Λιμένα Κατάκολου</i>	74
Πίνακας 17:	<i>Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων &amp; Επιβατών στο λιμένα Κατάκολου</i>	76
Πίνακας 18:	<i>Συγκεντρωτικά στοιχεία Γεωργικών εκμεταλλεύσεων (Δήμος Κυλλήνης)</i>	83
Πίνακας 19:	<i>Υποδομή – Εξοπλισμός &amp; παρεχόμενες υπηρεσίες Λιμένα Αστακού</i>	87

## Περιεχόμενα Εικόνων

Εικόνα 1	<i>Λιμένας Πατρών</i>	51
Εικόνα 2	<i>Λιμένας Ηγουμενίτσας</i>	60
Εικόνα 3	<i>Λιμένας Κατάκολου</i>	70
Εικόνα 4	<i>Λιμένας Αστακού</i>	88

## Περιεχόμενα Χαρτών

Χάρτης 1	<i>Μεσόγειος Θάλασσα / NASA World Wind</i>	29
Χάρτης 2	<i>Τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου</i>	30
Χάρτης 3	<i>Πύλες εισόδου και Διαμετακόμισης για τους Ελληνικούς Λιμένες</i>	41
Χάρτης 4	<i>Αξιολόγηση Οικιστικού Δικτύου Διοικητικού &amp; Κοινωνικού εξοπλισμού</i>	49
Χάρτης 5	<i>Αξιολόγηση Συστήματος μεταφορών Δυτικού Άξονα</i>	50
Χάρτης 6	<i>Τμήματα Δυτικής Ολυμπίας Οδού</i>	53
Χάρτης 7	<i>Προσβασιμότητα στο Βόρειο και Νότιο Λιμένα Πατρών</i>	54
Χάρτης 8	<i>Στρατηγική θέση Λιμένα Ηγουμενίτσας</i>	58
Χάρτης 9	<i>Εγνατία Οδός: Τμήμα Ηγουμενίτσα – Κήποι Έβρου</i>	61
Χάρτης 10	<i>Χωροταξική οργάνωση του Νομού Ηλείας</i>	79
Χάρτης 11	<i>Ολυμπία Οδός</i>	81
Χάρτης 12	<i>Προοπτικές &amp; Άξονες ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας</i>	111

## **Επεξήγηση Συντμήσεων**

- Α.Π.Ε** : *Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας*
- Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α** : *Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*
- Γ.Γ.Λ** : *Γενική Γραμματεία Λιμένων*
- Ε.ΛΙΜ.Ε** : *Ένωση Λιμένων Ελλάδας*
- Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α** : *Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*
- Ε/Κ** : *Εμπορευματοκιβώτια*
- ΕΚ** : *Εμπορευματικά Κέντρα*
- ΖΕΠ** : *Ζώνες Ειδικής Προστασίας*
- ΛΕΑ** : *Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (βλ. σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι)*
- Π.Δ.Ε** : *Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας*
- Π.Α.Θ.Ε** : *Αυτοκινητόδρομος Πάτρα Αθήνα Θεσσαλονίκη Εύζωνοι*
- Ο.Λ.ΗΓ** : *Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίστας*
- Container terminal** : *Τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων*
- Ship planning** : *Προγραμματισμός πλοίων*
- Vessel Operation** : *Χειρισμός πλοίων*
- Ro/Ro** (Roll on – Roll of) : *Σύστημα οριζόντιας φορτοεκφόρτωσης.*
- Lo/Lo** (Lift on-Lift off) : *Σύστημα κάθετης φορτοεκφόρτωσης.*

## Ευχαριστίες

Ολοκληρώνοντας την παρούσα διπλωματική εργασία, αλλά και τον κύκλο των μεταπτυχιακών σπουδών μου στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου προς όλους εκείνους που με βοήθησαν να ολοκληρώσω αυτό το όμορφο και γεμάτο εμπειρίες ταξίδι στη γνώση.

Αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω ιδιαίτερω τα παρακάτω άτομα για την πολύτιμη συνεισφορά τους σε αυτή την προσπάθεια:

Τον καθηγητή κο Άγγελο Σιόλα, πρόεδρο του μεταπτυχιακού προγράμματος και επιβλέποντα της διπλωματικής μου εργασίας, για την άψογη συνεργασία, την αμέριστη συμπαράσταση και στήριξή του, καθ όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

Τον καθηγητή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου κο Κωνσταντίνο Μουτζούρη ο οποίος μου παρείχε τα απαραίτητα εφόδια, οδηγίες και πολύτιμες συμβουλές για να προχωρήσω.

Να ευχαριστήσω επίσης τον κο Ευθύμιο Μπακογιάννη για τη συμμετοχή του ως μέλος στην επιτροπή κρίσης της μελέτης και για τις πολύτιμες συμβουλές του που βοήθησαν στο να ολοκληρωθεί και να αποκτήσει την τελική της μορφή η διπλωματική μου εργασία.

Τέλος ευχαριστώ το ίδιο το ΕΜΠ, για το υψηλό και απαιτητικό επίπεδο σπουδών που προσφέρει και μου έδωσε την ευκαιρία να αποκτήσω σημαντικά εφόδια και γνώσεις τα οποία είναι απαραίτητα για την προσωπική και επαγγελματική μου εξέλιξη.

Ο συγγραφέας αφιερώνει τη διπλωματική του εργασία σε όλους εκείνους που κοιτάξαν και εξακολουθούν να κοιτάζουν μακριά.

*Κομπαράκης Γιώργος*  
Φεβρουάριος 2015



*Έχουμε να κάνουμε με την καλύτερα εκπαιδευμένη γενιά στην ιστορία.  
Αλλά το μυαλό τους έχει βάλει τα καλά του χωρίς να έχει να πάει πουθενά.*

***Timothy Leary, 1920-1996, Αμερικανός ψυχολόγος***

## Περίληψη

---

Πριν από τρία χρόνια, η Ελλάδα εισήλθε σε φάση βαθιάς ύφεσης από την οποία προσπαθεί να ανακάμψει. Οι ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις περιορίστηκαν σημαντικά. Το δημόσιο χρέος ως ποσοστό του ΑΕΠ διογκώθηκε σημαντικά και το κράτος επαφίεται πλέον σε έκτακτες δανειακές εισφορές από επίσημους φορείς για να χρηματοδοτήσει τις κοινωνικές δαπάνες και το δημοσιονομικό έλλειμμα. Πέρα από την κρίση ελλείμματος και χρέους, η χώρα αντιμετωπίζει προκλήσεις ως προς την ανταγωνιστικότητά της και την προοπτική απασχόλησης του ανθρώπινου δυναμικού της. Υπολείπεται των ευρωπαϊκών της εταίρων σε κρίσιμα μεγέθη, όπως οι άμεσες ξένες επενδύσεις, η παραγωγικότητα εργασίας και ο βαθμός συμμετοχής του πληθυσμού στο εργατικό δυναμικό.

Το νέο Μοντέλο Ανάπτυξης της Ελλάδας θα πρέπει να στηρίζεται στην υιοθέτηση μίας σειράς προτεραιοτήτων που θα τροφοδοτούν το σύνολο της οικονομίας περιγράφοντας συγκεκριμένες δράσεις που μπορούν να αναληφθούν στο επίπεδο των πέντε κύριων κλάδων της οικονομίας. Από μακροοικονομική σκοπιά στο νέο μοντέλο αυτές οι δράσεις θα αποτελούν τα κρίσιμα βήματα σε μία πορεία που θα οδηγήσει τη χώρα σταδιακά, από την ύφεση και τη λιτότητα, σε μία βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη. Διεθνώς εμπορεύσιμοι τομείς όπως ο τουρισμός, και η λιμενική βιομηχανία πρέπει να απορροφήσουν μεγάλο μέρος των διαθέσιμων πόρων, ώστε να αποκτήσουν οικονομίες κλίμακας, τεχνογνωσία και ανταγωνιστικότητα σε Ευρωπαϊκό και Διεθνές επίπεδο.

Η παρούσα εργασία επιδιώκει να διερευνήσει τους τεχνολογικούς και χωρικούς μετασχηματισμούς που συμβαίνουν στα σύγχρονα λιμάνια μέσα στο νέο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον και τους νέους τρόπους οργάνωσης, διοίκησης και διαχείρισης του λιμενικού προϊόντος με τελικό στόχο την κατανόηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων και των νέων σχέσεων που αναπτύσσονται μεταξύ λιμενικού προϊόντος και διεθνούς εμπορίου.

Η παρούσα εργασία θέτει ως ειδικότερους στόχους τη διερεύνηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των λιμένων του Δυτικού Άξονα της Ελλάδας με έμφαση στον προσδιορισμό της θέσης έξι (6) λιμένων του Δυτικού Άξονα στην εγχώρια και διεθνή αγορά.

## **Abstract**

---

Three years ago, Greece entered a phase of deep recession from which it is trying to recover. Private and public investment were limited substantially. The public debt as a percentage of GDP surged significantly and no longer rely on State emergency loan contributions from official bodies to finance social spending and the budget deficit. Beyond the deficit and debt crisis, the country is facing challenges to its competitiveness and employment potential of its human resources. Falls short of European partners in critical sizes, such as direct foreign investment, labour productivity and the degree of participation of the population in the workforce.

The new model of Development should be based on the adoption of a series of priorities that will nurture the whole economy by describing specific actions that can be undertaken at the level of the five main branches of the economy. From a macroeconomic perspective on new model these actions will constitute the critical steps in a path that will lead the country gradually, from the recession and austerity, to sustainable economic development. Internationally marketable fields such as tourism, and port industry must absorb a large part of the available resources, in order to gain economies of scale, expertise and competitiveness at European and international level.

This paper seeks to explore technological and topology transformations occurring in modern harbors in the new globalised environment and new ways of organization, administration and management of the port the product with the ultimate goal of understanding the development potential and new relationships developed between product and international trade port.

This study poses as a aims the investigation of specific development potential of ports in the Western axis of Greece with an emphasis on determining the position six (6) ports of the Western Axis in domestic and international markets.

## Εισαγωγή

Δεδομένης της γεωφυσικής ιδιαιτερότητας της Χώρας μας, της μακράιωνης ναυτικής παράδοσης του λαού μας και των δυνατοτήτων που υφίστανται για την προώθηση της Ελληνικής ναυτιλίας, τόσο στο χώρο της Μεσογείου όσο και παγκοσμίως, υποστηρίζεται μια περισσότερο θαλασσοκεντρική προσέγγιση της ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών, στην οποία οι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο. Οι λιμένες συντελούν στην αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών, διαμεσολαβούν την οικονομική ανάπτυξη, εξασφαλίζουν τη συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, συμβάλλουν ποικιλοτρόπως στην αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, εξυπηρετούν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται, αλλά και της ευρύτερης περιφέρειάς τους, γενικά αποτελούν πόλο ζωής και ανάπτυξης. Στα πλαίσια μιας σύγχρονης και περισσότερο σύνθετης αντίληψης για τη λιμενική λειτουργία, επιζητείται η σύνδεση του λιμένα με τον αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή που εξυπηρετεί.

Η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο, διαφοροποιημένο και έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Οι εξελίξεις που έχουν συντελεσθεί καθορίζουν τις προϋποθέσεις λειτουργίας και ανάπτυξης των λιμένων, προσδιορίζουν τις ανάγκες και τις κατευθύνσεις διαμόρφωσης του λιμενικού προϊόντος και επηρεάζουν την ελληνική λιμενική βιομηχανία στο σύνολό της. Κατά συνέπεια, το λιμενικό σύστημα της χώρας πρέπει να επανασχεδιάζεται και η πολιτική να επαναπροσδιορίζεται, όπου είναι αναγκαίο, για την επίτευξη των στόχων της εθνικής λιμενικής πολιτικής και την ανάδειξη των λιμένων της Χώρας. Ειδικότερα, στο ιδιαίτερα απαιτητικό και ανταγωνιστικό περιβάλλον της λιμενικής βιομηχανίας σε διεθνές επίπεδο, επιβάλλεται η δημιουργία σύγχρονων λιμενικών υποδομών και ανωδομών στη χώρα μας, καθώς επίσης η παροχή σύγχρονων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, που θα αποβλέπουν στο τρίπτυχο «ασφάλεια – ταχεία εξυπηρέτηση – χαμηλό κόστος» και θα συμβάλλουν στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και γενικότερα στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας.

Η θέση της Ελλάδας σε σχέση με τους άξονες των διεθνών θαλασσιών μεταφορών σε συνδυασμό με τη μεγάλη ειδικότητά της στη διεθνή ναυτιλία, της παρέχουν τη δυνατότητα να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο ως διαμετακομιστικό κέντρο εμπορευματικών μεταφορών, ιδίως εν όψει του γεγονότος ότι το μεταφορικό έργο θα αυξάνει λόγω της παγκοσμιοποίησης και της ραγδαίας αύξησης των εξαγωγών των ασιατικών χωρών προς την Ευρώπη και αλλού. Επιπλέον η συνεχής αύξηση των διεθνών τουριστικών μετακινήσεων σε σταθερή βάση, το άνοιγμα νέων τουριστικών αγορών στην Ασία με μεγάλα πληθυσμιακά μεγέθη και η πυκνωση των διεθνών μεταφορών, συνθέτουν ένα ευνοϊκό πλαίσιο για τη δυναμική ανάπτυξη του ελληνικού τουριστικού τομέα. Για όλα τα παραπάνω, βασική προϋπόθεση ήταν και παραμένει η δημιουργία στη χώρα μας των αναγκαίων υποδομών σε όλα τα μεταφορικά δίκτυα (λιμάνια, αεροδρόμια και μεγάλους σιδηροδρομικούς και οδικούς άξονες).

Όπως είναι ήδη γνωστό στη χώρα μας μέσω της βελτίωσης των οδικών δικτύων μεταφορών και του σιδηροδρόμου λειτουργούν δύο διευρωπαϊκής εμβέλειας χωρικοί άξονες ανάπτυξης: Ο υφιστάμενος Π.Α.Θ.Ε., και ο βορειοελλαδικός μέσω της Εγνατίας οδού. Οι δύο αυτοί άξονες έχουν ως σημείο σύγκλισης την Θεσσαλονίκη και τα άκρα αυτών θα αναπτυχθούν ως κόμβοι θαλασσιών μεταφορών (*Πάτρα, Ηγουμενίτσα και Αλεξανδρούπολη*).

Γίνεται αντιληπτό ότι οι άξονες αυτοί εξυπηρετούν τις διεθνείς μεταφορές, αλλά σε εθνικό – περιφερειακό επίπεδο είναι ασύμπτωτοι. Έτσι ο κίνδυνος είναι να ενισχυθεί το δίπολο Αθήνας – Θεσσαλονίκης και όχι οι περιφερειακοί πόλοι της χώρας είναι ορατός. Εν όψη του κινδύνου αυτού είναι σε εξέλιξη η βελτίωση των χερσαίων οδικών δικτύων της δυτικής Ελλάδας μέσω της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου και ενός νέου υπό κατασκευή οδικού άξονα του αποκαλούμενου «Ιόνιου οδικού άξονα» από Κακαβιά μέχρι Καλαμάτα. Φυσικό επακόλουθο αποτελεί και η επανιεράρχηση του δικτύου των λιμένων στις αντίστοιχες περιοχές.

Στην παρούσα εργασία θα επιχειρήσουμε να διερευνήσουμε τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των λιμένων του Δυτικού Άξονα (*Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Κατάκολου, Κυλλήνης, Αστακού, Πελοποννήσου*), αλλά και την προοπτική των αναπτυξιακών δυνατοτήτων στις συγκεκριμένες περιοχές. Η δημιουργία των απαραίτητων υποδομών σε ένα εξαιρετικής ποιότητας, φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον με την προώθηση παράλληλα ενός χωρικού προτύπου ανάπτυξης που θα διασφαλίζει την ενίσχυση του τομέα και την αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος των Ελληνικών θαλασσών και των άλλων ευνοϊκών χαρακτηριστικών του Ελλαδικού χώρου, πιστεύουμε ότι μπορεί να συμβάλει στην αναπτυξιακή πορεία της Χώρας.

Η παρούσα εργασία αποτελείται από τρία μέρη. Το πρώτο μέρος της εργασίας δομείται σε 3 κεφάλαια τα οποία αναπτύσσονται ακολούθως:

Στο πρώτο κεφάλαιο επιχειρείται:

- α. Η καταγραφή της διεθνούς εμπειρίας από την εφαρμογή ολοκληρωμένων προσεγγίσεων διοίκησης και ποιότητας σε διεθνείς λιμένες.
- β. Η καταγραφή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των λιμένων και η μελέτη ύπαρξης διαφορετικών τύπων λιμένων και φορέων που δραστηριοποιούνται στο χώρο της λιμενικής βιομηχανίας.
- γ. Η καταγραφή των σημαντικότερων παραγόντων που επηρεάζουν την εξέλιξη και την ανάπτυξη των λιμένων μέσα από τις εξελίξεις και τις σύγχρονες τάσεις στη παγκόσμια οικονομία και τα ολοκληρωμένα μεταφορικά συστήματα.
- δ. Η ανάλυση της σημασίας των λιμένων σαν θαλάσσιων/χερσαίων κέντρων διανομής και διακίνησης.

Στο δεύτερο και τρίτο κεφάλαιο:

Γίνεται η παρουσίαση του Νομοθετικού πλαισίου το οποίο προσδιορίζει τους βασικούς στόχους του σχεδιασμού της εθνικής λιμενικής πολιτικής (*Εθνικό Λιμενικό Σύστημα*) και την εντάσσει στο γενικότερο πλαίσιο της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, της πολιτικής μεταφορών καθώς και της οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης. Παράλληλα γίνεται και η παρουσίαση βασικών κατευθύνσεων και ρυθμίσεων που επιδιώκονται μέσα από τα περιφερειακά πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου ανάπτυξης (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.) που έχουν πρόσφατα θεσμοθετηθεί για τη χώρα (κεφάλαιο 2). Ενώ στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μια αναφορά για τις προοπτικές ανάπτυξης των Ελληνικών λιμένων.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας και συγκεκριμένα στο τέταρτο κεφάλαιο:

Εξετάζεται το σύστημα των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων – πυλών και συνδέσεων του Δυτικού άξονα της χώρας. Δίνεται έμφαση στην ανάγκη αξιοποίησης των λιμένων αυτών (*Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Κυλλήνης, Αστακού, Κατάκολου και Πελοποννήσου*) και των προοπτικών που παρέχουν οι θαλάσσιες μεταφορές σε συνδυασμό με τους χερσαίους άξονες ως πόλοι ανάπτυξης εμπορευματικών – διαμετακομιστικών δραστηριοτήτων της ευρύτερης περιοχής.

Τέλος,

στο τρίτο μέρος της εργασίας γίνεται η αξιολόγηση των ευρημάτων (κεφάλαιο 5) και τελειώνει με συμπεράσματα και προτάσεις που προκύπτουν από την μελέτη και ανάλυση που πραγματοποιήθηκε (κεφάλαιο 6).

Επισημαίνεται ότι η μεθοδολογία της εργασίας, στηρίχθηκε στη συλλογή δευτερογενών πηγών, στην αναζήτηση δηλαδή υλικού μέσα από βιβλία, άρθρα σε περιοδικά, εγκεκριμένες μελέτες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας/Γενικής Γραμματείας Λιμένων, αλλά και μέσα από επίσημους διαδικτυακούς τόπους.

## **Πρώτο Μέρος**

---

## Μεθοδολογικό πλαίσιο

Σύμφωνα με τον Παρασκευόπουλο (1985) με το ορό «μεθοδολογία» εννοούμε ένα ολοκληρωμένο σύνολο διαδικασιών και μεθόδων που μπορούν να εφαρμοστούν προκειμένου να διεξαχθεί μία ερευνητική εργασία. Η μεθοδολογία περιλαμβάνει ορθολογικές τεχνικές και διαδικασίες που πραγματοποιούνται με λογικά βήματα, συνδέονται μεταξύ τους και αποσκοπούν να πραγματοποιηθούν και να επιλύσουν ένα πρόβλημα. (Παρασκευόπουλος, 2002).

Στην παρούσα εργασία η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την απόδειξη προκαθορισθέντων στόχων είναι αναλυτική – συνθετική.

Κύριος στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων του λιμένων του Δυτικού Άξονα της χώρας, δίνοντας έμφαση στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό των υπό μελέτη περιοχών.

Προκειμένου να καταστεί κάτι τέτοιο δυνατό, θα πρέπει να καθοριστούν τα λογικά βήματα τα οποία μέσα από μια επιστημονική σκοπιά, πρόκειται να μας οδηγήσουν στην επίτευξη του στόχου που έχουμε ορίσει.

Πιο αναλυτικά:

Το πρώτο βήμα θα αφορά, στην βιβλιογραφική έρευνα αναφορικά με τους εννοιολογικούς προσδιορισμούς και τα θεσμικά και νομικά ζητήματα που πλαισιώνουν την περιοχή μελέτης μας.

Το δεύτερο βήμα θα αφορά, στην επισκόπηση τάσεων και υιοθέτηση καλών πρακτικών που παρατηρούνται στο διεθνές περιβάλλον και σχετίζονται με την λιμενική βιομηχανία.

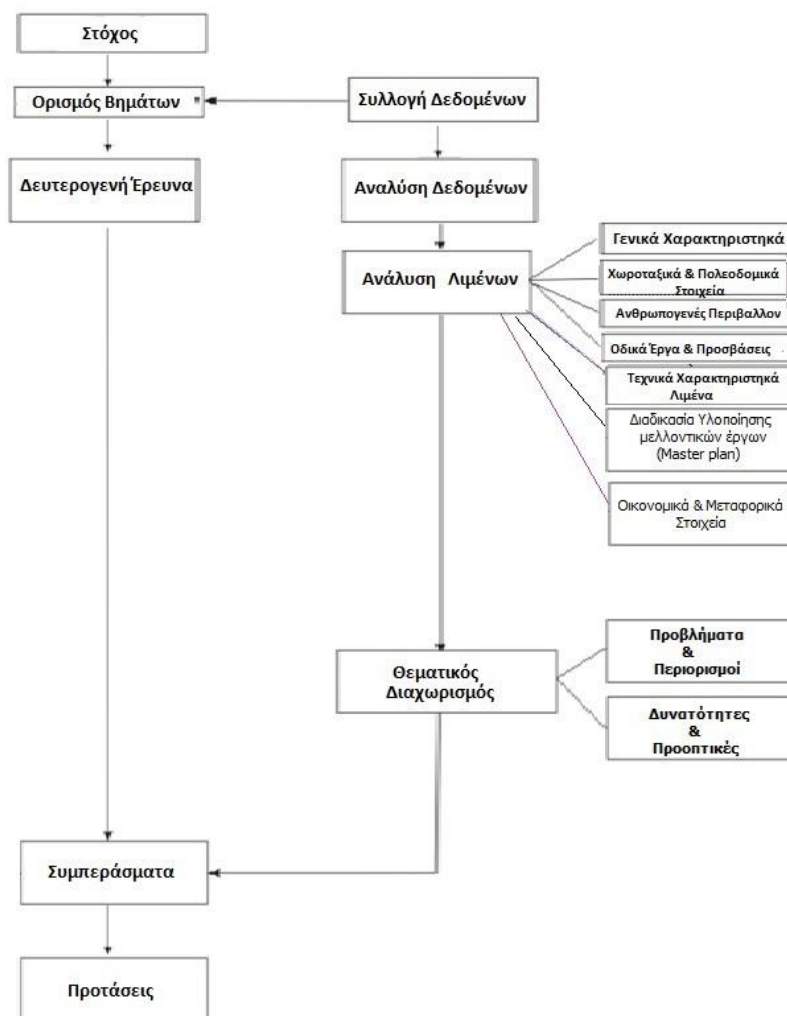
Το τρίτο βήμα θα αφορά, στον προσδιορισμό των θέσεων των λιμένων του Δυτικού άξονα στην αγορά της Μεσογείου, αλλά και στην περιγραφή της λειτουργικότητας των λιμανιών ως πύλες εισόδου της χώρας.

Το τέταρτο βήμα θα αφορά, στην υιοθέτηση αφενός του ισχύοντος Νομοθετικού Πλαισίου και αφετέρου των καλών πρακτικών από το εξωτερικό όπου συνδυαστικά με την παρατιθέμενη πληροφορία των λιμένων, θα μας οδηγήσουν στο Πέμπτο και τελευταίο βήμα όπου μέσω της διαδικασίας ανάλυσης (swot analysis) θα επιχειρήσουμε τη διερεύνηση πιθανών δυνατοτήτων αλλά και υπαρκτών περιορισμών με σκοπό να οδηγηθούμε στα τελικά συμπεράσματα και προτάσεις που θα προκύψουν από την αξιοποίηση της πληροφορίας.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η θεματική ιεράρχηση των βημάτων τα οποία αποτελούν και το μεθοδολογικό πλαίσιο της παρούσας εργασίας.



### Διάγραμμα Αλληλουχίας Δράσεων



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### 1.1 Εννοιολογικοί προσδιορισμοί

#### 1.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Είναι απαραίτητο να σημειωθεί ότι οι διάφορες απόπειρες διατυπώσεων και ορισμών για τα λιμάνια, περιέγραφαν τις διάφορες συνθήκες λειτουργίας τους σε συγκεκριμένες περιόδους. Διευκρινίζεται επίσης ότι οι ορισμοί που αναφέρονται στη συνέχεια, αφορούν στις διαδικασίες Logistics, χωρίς να εμπεριέχουν την εξυπηρέτηση των επιβατικών μεταφορών από τους λιμένες. Οι επιβατικές μεταφορές (συμπεριλαμβανομένης της κρουαζιέρας) είναι πολύ σημαντικό κεφάλαιο της λιμενικής και ναυτιλιακής αγοράς στη χώρα μας έστω και αν οι εμπορευματικές μεταφορές μονοπωλούν τις διεθνείς έρευνες.

Το 1990 ο Goss<sup>[1]</sup> όρισε την έννοια του Λιμένα ως «*μία πύλη από την οποία τα φορτία και οι επιβάτες μεταφέρονται από και προς τα πλοία στην ή από την ξηρά*».

Ο συγκεκριμένος ορισμός φαίνεται να είναι ελλιπής μιας και δεν περιλαμβάνει μέσα την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η ανάπτυξη των λειτουργιών στην διακίνηση των εμπορευματοκιβωπίων δημιούργησε την ανάγκη διερεύνησης της λειτουργίας των λιμένων και κατ'επέκταση των συνδυασμένων μεταφορών. Έτσι σύμφωνα με την UNCTAD<sup>[2]</sup> «*οι λιμένες ορίζονται σαν χώροι διασύνδεσης μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς, και κατά συνέπεια ως κέντρα συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία πρέπει να ενοποιούνται εντός των αλυσίδων logistics για να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες τους*». Ένας τέτοιος ορισμός στοχεύει να περιγράψει μεγάλα και σύγχρονα λιμάνια και όχι μικρότερα που δεν χρειάζεται ή δεν επιβάλλεται η πραγμάτωση πιο σύνθετων μεθόδων παραγωγής.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή<sup>[3]</sup> έδωσε έναν πληρέστερο ορισμό αναφέροντας ότι «*Οι λιμένες είναι εμπορικές επιχειρήσεις τοποθετημένες δίπλα σε νερό, το οποίο είναι αρκετά βαθύ ώστε να επιτρέπει την κίνηση πλωτών σκαφών. Σε αυτές τις περιοχές δραστηριοποιούνται λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες αξιοποιούν την λιμενική υποδομή και ανωδομή, καθώς επίσης παρέχονται συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται ή διοικείται από κάποια Αρχή*».

Επίσης ο Marlow και ο Ραίχαιο διατυπώνουν ότι «*οι λιμένες ορίζονται ως οι περιοχές που διαθέτουν υποδομές και ανωδομές ικανές να υποδεχτούν πλοία καθώς και άλλα μεταφορικά μέσα να διαχειριστούν τα φορτία τους, από και προς την ακτή και να παρέχουν υπηρεσίες logistics που θα προσθέτουν αξία στο προϊόν*», τέτοιες διαδικασίες είναι τα διάφορα στάδια των logistics όπως είναι η αποθήκευση, η συσκευασία και η door to door μεταφορά (Marlow & Ραίχαιο, 2003b).

---

[1] **Goss R.** Economic Policies and Seaports: 1, *The economic functions of seaports*. Maritime Policy and Management 1990c; 17/3: 207-219

[2] **UNCTAD** (*United Nations Conference on Trade and Development*) 1969, cited in Robinson 2002

[3] **COM** (2001) Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο της 10ης Δεκεμβρίου 1997 «*Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: Βασικό στοιχείο των Ευρωπαϊκών μεταφορών*»

### 1.1.2 ΛΙΜΕΝΕΣ & ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ

Το λιμενικό προϊόν θεωρείται ο βασικός κρίκος στην ναυτιλιακή εμπορική αλυσίδα. Στην λιμενική αγορά ο όρος προϊόν δεν περιγράφει κάποιο υλικό αλλά την παροχή υπηρεσιών. Η βασική λειτουργία ενός λιμένα περιγράφεται «ως κέντρο διαχείρισης φορτίων», αφορά δηλαδή την διαχείριση φορτίων μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων μέσων μεταφοράς. Η κύρια αυτή λειτουργία κατηγοριοποιείται σε 4 επιμέρους λειτουργίες.

1. Παροχή υπηρεσιών προς τα πλοία
2. Χειρισμός φορτίου στην αποβάθρα
3. Παραλαβή και διανομή φορτίων
4. Λειτουργίες logistics

Αντίστοιχα στην αγορά των επιβατικών μεταφορών συμπεριλαμβανομένης και της κρουαζιέρας η λειτουργία του λιμένα επικεντρώνεται στην επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών. Και σε αυτήν την περίπτωση γίνεται επιμερισμός σε 4 λειτουργίες.

1. Παροχή υπηρεσιών προς τα πλοία
2. Επιβίβαση/αποβίβαση και εξυπηρέτηση κατά το χρόνο παραμονής στο λιμάνι
3. Διαχείριση αποσκευών
4. Είσοδο και έξοδο από το λιμάνι με συνδυασμένες μεταφορές

Εκτός από τις βασικές λειτουργίες που προαναφέρθηκαν, δηλ, την διαχείριση φορτίων και την επιβίβαση αποβίβαση επιβατών προσαρτώνται σε αυτές και κάποιες άλλες παροχές, συμπληρωματικές, που σύμφωνα με την οικονομική θεωρία λειτουργούν ως συμπληρωματικά αγαθά.

Τέτοια αγαθά είναι:

1. Η Ρυμούλκηση
2. Η Πλοήγηση
3. Η Τροφοδοσία πλοίων
4. Η Ενδολιμενική κυκλοφορία.

Τέτοιου είδους παροχές ολοκληρώνουν το λιμενικό πλέγμα και μπορεί να οριστούν σαν οικονομικές δραστηριότητες που εμπλέκουν δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς που έχουν άμεση σχέση με την άφιξη - αναχώρηση πλοίων , φορτίων και επιβατών στο λιμάνι. Στην λιμενική βιομηχανία επιτελούνται πολλαπλοί ρόλοι μιας και βασικός σκοπός είναι να ικανοποιηθούν διαφορετικοί στόχοι από διάφορες και πολλές φορές ανόμοιες ομάδες «καταναλωτών -χρηστών» (Παρδάλη, 2001).

Σύμφωνα με τους προαναφερθέντες ορισμούς, στην συγκεκριμένη εργασία γίνεται αποδεκτός ο ορισμός του λιμένα ως «ο χώρος στον οποίο πραγματοποιούνται υπηρεσίες φορτίων επιβατών και διαχείριση -εξυπηρέτηση πλοίων, μαζί με τις συμπληρωματικές υπηρεσίες που ενσωματώνονται σε αυτό το προϊόν αλλά και με τις υπόλοιπες υπηρεσίες που παρέχονται εντός τις λιμενικής αγοράς».

Τα λιμάνια με σύγχρονες εγκαταστάσεις και υποδομές ανήκουν σε μια γενικότερη αλυσίδα logistics. Εκεί μπορεί να συνυπάρξουν διαφορετικές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται φορτία από διαφορετικές αλυσίδες logistics που δρουν ανταγωνιστικά μεταξύ τους (Robinson, 1967).

Παρόμοια είναι και η περίπτωση των κρουαζιερόπλοιων στα επιβατικά λιμάνια των οποίων η προσάρτηση τους στο δίκτυο των συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί βασικό παράγοντα για την μεταξύ τους ανταγωνιστικότητα (Parachristou, 1998, McCalla, 1998).

## **1.2 Καλές πρακτικές από το εξωτερικό**

### **1.2.1 ΤΟ ΝΕΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Οι οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων ετών συνετέλεσαν στην όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων και την ανάδειξη νέων στοιχείων ως αιχμές ανταγωνισμού, με κύριο στοιχείο αυτό της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο και διαφοροποιημένο περιβάλλον. Νέες υποδομές και νέες υπηρεσίες μετέτρεψαν τους λιμένες από χώρους διακίνησης ταξιδιωτών και εμπορευμάτων σε πολυσύνθετες επιχειρήσεις με υψηλές τεχνοκρατικές διαδικασίες και μεθόδους λειτουργίας, οι οποίες καλούνται επίσης να ανταποκριθούν σε νέες απαιτήσεις και υποχρεώσεις απέναντι στο περιβάλλον και στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.

Βασικοί παράγοντες που στοιχειοθετούν το νέο περιβάλλον για τους λιμένες είναι:

- Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, ως εναλλακτικού τρόπου μεταφορών έναντι των χερσαίων και των αεροπορικών, με σαφή ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, ιδιαίτερα στους τομείς της εξοικονόμησης ενέργειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.
- Οι σημαντικές τεχνολογικές εξελίξεις (μεγαλύτερα και σύγχρονα πλοία, μεγαλύτερη ταχύτητα και αποτελεσματικότητα στην διαδικασία φορτοεκφόρτωσης κλπ.).
- Η παγκοσμιοποίηση των μεταφορών, σε συνδυασμό με την τάση της αγοράς για ενοποιημένες υπηρεσίες, αποτελεσματική και αξιόπιστη διακίνηση των φορτίων από πόρτα σε πόρτα, καθώς επίσης μείωση του κόστους μεταφοράς και διανομής, οδήγησαν στην ραγδαία ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και στην εδραίωση ενός νέου ρόλου των λιμένων, ως κρίκων στην παγκόσμια αλυσίδα μεταφορών και ως κομβικών σημείων, όπου συναντώνται διαφορετικά μέ-σα μεταφοράς.
- Η ολοκλήρωση και ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, αλλά και η προοπτική δημιουργίας ενός αντίστοιχου Ευρω-μεσογειακού Δικτύου, όπου επιφυλάσσεται ένας ιδιαίτερος ρόλος στους λιμένες, ως θαλάσσιες πύλες, στα πλαίσια συνδυασμένων μεταφορών.
- Η οριοθέτηση και η ανάπτυξη θαλασσιών λεωφόρων και η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- Η ανάγκη προσαρμογής των λιμένων σε όρους υποδομών, οργάνωσης και λειτουργίας, στη βάση συγκεκριμένων διεθνών και Ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων.
- Η μεγάλη οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και των χωρών της Άπω Ανατολής κατά τα τελευταία χρόνια και συνακόλουθα η αύξηση της ζήτησης παροχής μεταφορικών υπηρεσιών από και προς αυτές τις αγορές.

ΠΗΓΗ : ΥΕΝ/ΓΓΛ&ΛΠ/ΔΛΠ Σελ. 11/66 ΕΘΝΙΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η σημαίνουσα θέση της Ελλάδος στο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας έχει ως αποτέλεσμα την προσεκτική παρακολούθηση και έντονη συμμετοχή στη συνδιαμόρφωση των εξελίξεων που αφορούν στη ναυτιλία, τόσο σε διεθνή φόρα όσο και σε διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς. Συγκεκριμένα:

Στο πλαίσιο της πολιτικής για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων και την αξιοποίηση των ευκαιριών και δυνατοτήτων που διαμορφώνονται στο διεθνές περιβάλλον, το Υπουργείο, μέσω της Γενικής Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής επιδιώκει την προώθηση της πολυμερούς και διμερούς συνεργασίας.

Η πολυμερής συνεργασία αναπτύσσεται στο πλαίσιο Διεθνών Οργανισμών που έχουν σχετική αρμοδιότητα ή περιφερειακών πρωτοβουλιών που αναλαμβάνονται στο εν λόγω πεδίο. Πέραν της συνεργασίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και των ειδικευμένων οργανισμών της (ESPO)<sup>[4]</sup> αναφέρονται, για παράδειγμα η Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE), ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)<sup>[5]</sup>, ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO), ο Οργανισμός Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου (BSEC), η Ευρωμεσογειακή Συνεργασία, η Ένωση για τη Μεσόγειο (UfM) κ.ά.

Η ενεργή συμμετοχή στις εργασίες των διαφόρων οργάνων των παραπάνω Οργανισμών είναι καθοριστική για τη συνδιαμόρφωση των εκροών τους, την παραγωγή πολιτικής και δικαίου και την ανάπτυξη δράσεων για τη λιμενική βιομηχανία. Σε ένα σύνθετο και πολύπλοκο διεθνές περιβάλλον, που εξαρτά σε μεγάλο βαθμό την οργάνωση, λειτουργία και ανάπτυξη των λιμένων και των λιμενικών υπηρεσιών στο εσωτερικό, αλλά και γενικότερα τις μεταφορές και μεταφορικές υπηρεσίες, η εξωστρέφεια και συμμετοχή με μεθοδικό και κατάλληλο τρόπο, όπως και ουσιαστική εξειδίκευση θεωρούνται απαραίτητα στοιχεία της πολιτικής για τους λιμένες, ενώ αναγκαία εκτιμάται, επίσης, η δημιουργία διεθνών δικτύων.

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΛΙΜΕΝΩΝ 2013 – 2018 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2012

---

[4] Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO) ιδρύθηκε το 1993 και λειτουργεί ως συλλογικός φορέας των Ευρωπαϊκών Λιμένων, αντιπροσωπεύοντας περισσότερους από 500 λιμένες σε όλη την Ευρώπη. Κύρια αποστολή του Οργανισμού συνιστά η άσκηση επιρροής στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την κατεύθυνση της δημιουργίας ενός ασφαλούς και ευνοϊκού περιβάλλοντος για τους λιμένες, σε συνθήκες ελεύθερης αγοράς. Ο Οργανισμός έχει διαμορφώσει συγκεκριμένους στρατηγικούς στόχους, που αφορούν στην ανάδειξη της σημασίας των λιμένων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην προώθηση του ελεύθερου και δίκαιου ανταγωνισμού, την επιδίωξη της οικονομικής αποτελεσματικότητας των λιμένων, την προώθηση υψηλών περιβαλλοντικών προδιαγραφών και την ενθάρρυνση σχετικών δράσεων. Παράλληλα ο Οργανισμός έχει πραγματοποιήσει σημαντικές παρεμβάσεις σε θεσμικό επίπεδο, προκειμένου να επιτύχει τους παραπάνω στόχους, ενώ παρέχει σημαντική τεχνική βοήθεια στα μέλη του, χρηματοδοτώντας μελέτες, μέσα από τις οποίες αναδεικνύονται σημαντικά ζητήματα πολιτικής και τεχνολογίας.

[5] Οι παρεμβάσεις της Χώρας μας σε ζητήματα λιμενικής πολιτικής πραγματοποιούνται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), κυρίως, μέσω της Επιτροπής Διευκόλυνσης της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης (FAL) και συγκεκριμένα στα πλαίσια της Ομάδας Εργασίας Διασύνδεσης Πλοίου – Λιμένα (SPI WG), η οποία θεωρείται ως κατεξοχήν χώρος για την προώθηση ζητημάτων λιμενικής πολιτικής.

### 1.2.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΑΣΕΙΣ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αφορούν και την μεταφορά επιβατών και την μεταφορά εμπορευμάτων. Σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ ο τομέας των εμπορευματικών θαλάσσιων μεταφορών εμπλέκεται στο 80% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου (οι χερσαίες μεταφορές εμπλέκονται μόνο στο 20%), στον τομέα των επιβατικών μεταφορών τα άλλα μέσα μεταφοράς προηγούνται.

Η ανάπτυξη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης του εμπορίου και της συνεπαγόμενης αύξησης στην ζήτηση μεταφοράς πρώτων υλών και τελικών προϊόντων. Τα τελευταία χρόνια, οι θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν: 4% το 2010 (σε σύγκριση με το 2009) και επί πλέον 2% το 2011, με τα εμπορευματοκιβώτια και τα μεγάλα ξηρά φορτία να έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο σ' αυτή την αύξηση. Η αναμενόμενη μακροπρόθεσμη εξέλιξη είναι μάλλον αισιόδοξη μιας και προβλέπεται ότι το 2050, στην Ευρώπη οι θαλάσσιες μεταφορές θα υπερκεράσουν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Αντίθετα οι εξελίξεις στη μεταφορά επιβατών είναι μεν θετικές, αλλά όχι ανάλογες των εμπορευματικών, αφού οι χερσαίες και εναέρια μεταφορές προηγούνται. Γεωγραφικά ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών διακινείται στην ΝΑ Ασία (44%) και έπονται η Ευρώπη (20%) και η Αμερική (14%). Τα τελευταία χρόνια, η διακίνηση με κρουαζιερόπλοια φαίνεται να αυξάνεται συνεχώς έναντι της κίνησης με απλά επιβατηγά πλοία. Αυτή η αυξητική τάση παρατηρείται τόσο στην Αμερική όσο στην Ευρώπη, εξέλιξη που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους ελληνικούς λιμένες και τη δυνατότητα συμμετοχής τους (ως home ports ή ως σταθμοί) στη διεθνή αγορά κρουαζιέρας.

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΛΙΜΕΝΩΝ 2013 – 2018 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2012

### 1.2.3 Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Από τις αρχές τις δεκαετίας του 1990, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) συνδυάζει την πρόοδο της ευρωπαϊκής οικονομικής ολοκλήρωσης με την ιδέα της βιώσιμης ανάπτυξης. Η ιδέα αυτή έχει έλθει τα τελευταία χρόνια στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος με την δημιουργία Κοινοτικών Πολιτικών για τους Ευρωπαϊκούς Λιμένες.

Η Λευκή Βίβλος σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010 έδωσε μεγάλη έμφαση στην ιδέα των «θαλάσσιων αρτηριών» (ή αλλιώς θαλάσσιοι λεωφόροι ή θαλάσσιοι διάδρομοι). Οι θαλάσσιες αυτές αρτηρίες θα πρέπει να καταστούν τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου (TEN-T), ακριβώς όπως οι χερσαίοι αυτοκινητόδρομοι και οι σιδηροδρομικές αρτηρίες και να μειώσουν την οδική συμφόρηση ή/και τη βελτίωση της πρόσβασης σε απόκεντρες και νησιωτικές περιφέρειες και κράτη. Εκτός από τη μείωση του αριθμού των φορτηγών οχημάτων

στις κύριες οδούς, θα μπορούσαν επίσης, σε ορισμένες περιπτώσεις, να συμβάλουν στην ανάπτυξη των μεταφορών επιβατών δια θαλάσσης, δεδομένου ότι τα πλοία μπορούν να μεταφέρουν ταυτόχρονα και εμπορεύματα αλλά και επιβάτες.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα πρέπει να καταστούν αναπόσπαστο μέρος των αλυσίδων εφοδιασμού από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη και να προσφέρουν αποτελεσματικές, τακτικές, αξιόπιστες και συχνές υπηρεσίες, οι οποίες να μπορούν να

ανταγωνιστούν, τις οδικές μεταφορές από απόψεως χρόνου διαμετακόμισης και τιμής. Οι λιμένες που συνδέονται με τις αρτηρίες θα πρέπει να διαθέτουν επαρκείς συνδέσεις προς την ενδοχώρα, ταχείες διοικητικές διαδικασίες και υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, το οποίο να έχει ως στόχο την επιτυχία των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Παρά το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα είναι ο τρόπος μεταφορών που θα χρησιμοποιείται στις θαλάσσιες αρτηρίες, το πλαίσιο της δραστηριότητας αυτής είναι ευρύτερο από εκείνο των θαλάσσιων αρτηριών λόγω του γεγονός ότι, εκτός από τις διεθνικές συνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αφορούν επίσης συνδέσεις με κοντινές τρίτες χώρες, εσωτερικές συνδέσεις και συνδέσεις από την ηπειρωτική χώρα προς τα νησιά.

Το ενδιαφέρον απορρέει από το γεγονός ότι, συγκρινόμενες με τους άλλους τρόπους μεταφοράς, οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν σημαντικά πλεονεκτήματα. Με την μεταφορά ολοένα και μεγαλύτερων ποσοτήτων αγαθών με πλοία και τη μετατόπιση όγκου από τις οδικές διαδρομές στις θαλάσσιες οδούς, προκαλούνται θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (πχ. μείωση εκπομπών διοξειδίου άνθρακα στην ατμόσφαιρα και μικρότερη επίδραση στην παγκόσμια αλλαγή του κλίματος), συμβάλλοντας στην αειφόρο ανάπτυξη (COM 130, 2014).

#### 1.2.4 ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι θαλάσσιοι λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα του ενδοκοινοτικού και διεθνούς εμπορίου, καθώς και για τη σύνδεση της με τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές. Μέσω των λιμένων διακινούνται 3 δισ. τόνοι εμπορευμάτων ετησίως και περισσότερα από τα τρία τέταρτα του συνολικού εμπορίου με τις τρίτες χώρες.

Για να εξυπηρετηθεί η προβλεπόμενη μελλοντική αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών χωρίς να επιβαρυνθεί περαιτέρω το ήδη υπερφορτωμένο οδικό δίκτυο της Ευρώπης, θα πρέπει να αναβαθμιστεί ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών. Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων αποτελεί κεντρικό στοιχείο της στρατηγικής για την επίτευξη ευρωπαϊκού συστήματος καθαρών, ασφαλών και αποτελεσματικών μεταφορών, όπως καθορίστηκε στη Λευκή Βίβλο του 2001 της Επιτροπής με τίτλο «*Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*».

Όπως καθίσταται σαφές στη Λευκή Βίβλο, αυτό θα απαιτήσει την αύξηση της δυναμικότητας και της αποτελεσματικότητας των λιμένων και των λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και βελτιωμένες συνδέσεις διατροπικών μεταφορών μεταξύ λιμένων και χερσαίων δικτύων μεταφορών.

Η ικανότητα των ευρωπαϊκών λιμένων να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά αυτή την αυξημένη κυκλοφορία θα αποτελέσει καθοριστικό στοιχείο από το οποίο θα εξαρτηθεί η δυνατότητα του ναυτιλιακού κλάδου να προσφέρει ελκυστικά πακέτα υπηρεσιών μεταφοράς από τον αποστολέα μέχρι τον τελικό παραλήπτη και να κερδίσει νέους πελάτες. Πολλές νέες λύσεις διατροπικών μεταφορών πρέπει να εφαρμοστούν στους λιμένες, ώστε να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη διακίνηση εμπορευμάτων μεταξύ των πλοίων και του οδικού, σιδηροδρομικού και εσωτερικού πλωτού δικτύου.

Τον Φεβρουάριο του 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε πρόταση για την πρώτη στην ιστορία οδηγία σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών στο



πλαίσιο της ανακοίνωσης με τίτλο: «*Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες, βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών*»

που είναι ευρύτερα γνωστή ως:

«*Δέσμη μέτρων για τους λιμένες*».

Ένα χρόνο αργότερα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε τροποποιημένη πρόταση<sup>[9]</sup>.

Σκοπός της συγκεκριμένης οδηγίας ήταν να καθοριστεί νέο νομοθετικό πλαίσιο, όπου να περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων διαφανείς, δίκαιοι και αντικειμενικοί διαδικαστικοί κανόνες, οι οποίοι να βασίζονται σε κριτήρια αναλογικότητας και μη διακριτικής μεταχείρισης ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι κάθε δυνητικός μεταφορέας έχει εύλογες και ίσες ευκαιρίες να ωφεληθεί από τις δυνατότητες που προσφέρει αυτή η αναπτυσσόμενη αγορά.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της ανάπτυξης των διατροφικών μεταφορών και της επέκτασης και του εκσυγχρονισμού της δυναμικότητας και των εγκαταστάσεων των ευρωπαϊκών λιμένων θεωρείται ο λιμένας της Γάνδης. Το συγκεκριμένο Βελγικό λιμάνι αποτελεί διατροφικό κόμβο μεταφορών, μέσω του οποίου διακινούνται ετησίως 24 εκατ. τόνοι εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία από κοντινές αποστάσεις, καθώς και 16 εκατ. τόνοι από εσωτερικές πλωτές οδούς και από 5 εκατ. τόνοι που μεταφέρονται οδικώς και σιδηροδρομικώς. Ο λιμένας της Γάνδης, που βρίσκεται κοντά στον οδικό κόμβο μεταξύ των δύο διηπειρωτικών αυτοκινητοδρόμων E17 (Σκανδιναβία - Πορτογαλία) και E40 (Ηνωμένο Βασίλειο-Τουρκία), είναι συνδεδεμένος απευθείας με αμφοτέρους τους αυτοκινητοδρόμους μέσω ειδικής οδού ταχείας κυκλοφορίας. Πλωτοί δίαυλοι συνδέουν το λιμένα με κύριες εσωτερικές πλωτές οδούς, και κάθε αποβάθρα είναι συνδεδεμένη απευθείας με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Το λιμάνι αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών λόγω της συμπληρωματικότητας των μέσων μεταφοράς στην παραγωγή μεταφορικού έργου. Η ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος με τα υπόλοιπα τμήματα της μεταφορικής διαδικασίας συμβάλει άμεσα στη διαρκή βελτίωση της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας (COM 101, 2002).

### 1.2.5 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

Κατά τον ορισμό των εμπορευματικών κέντρων που επικρατεί διεθνώς, πρόκειται για οροθετημένες ζώνες παροχής υπηρεσιών, συναφών με τις μεταφορές, ειδικότερα τις συνδυασμένες, καθώς και υπηρεσίες εφοδιαστικής (*logistics*)<sup>[6]</sup>, στις οποίες οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις μπορούν να εγκατασταθούν και να ασκήσουν τις δραστηριότητές τους (Κυριαζόπουλος, 1996).

Εμπορευματικό Κέντρο (ΕΚ) ορίζεται ως « *το οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών, διαρθρωμένων υπηρεσιών και υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς, που ιδρύεται και λειτουργεί σε περιοχή, που επιτρέπονται δραστηριότητες για εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών και υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή συνδέεται με σιδηροδρομικό σταθμό ή λιμάνι ή αεροδρόμιο* ». Έτσι το ΕΚ, αναλόγως με την έκταση την οποία καταλαμβάνει., απαιτείται να διαθέτει ορισμένες μεταφορικές υποδομές (σιδηροδρομικές /λιμενικές / αεροπορικές εγκαταστάσεις ) ή να εξασφαλίζει την πρόσβαση στο μεταφορικό δίκτυο της χώρας. (Σιφνιώτου, Μ. 2005)

Ο βασικός ρόλος λειτουργίας των Εμπορευματικών Κέντρων είναι ο εξορθολογισμός του συστήματος μεταφορών. Η ύπαρξη των ΕΚ προσφέρει τη δυνατότητα μέγιστης αξιοποίησης των μεταφορικών συστημάτων (optimal) και ιδιαίτερα του σιδηροδρόμου και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων καθώς μέσω των κέντρων επιτυγχάνεται η αποτελεσματική ενσωμάτωσή τους στην αλυσίδα των εμπορευματικών μεταφορών.

Στην έκταση την οποία καταλαμβάνει το ΕΚ επιτρέπεται η εγκατάσταση επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές, αποθηκείσεις, διαχείριση διανομή αγαθών, στις υπηρεσίες διασύνδεσης και αλλαγής μέσων μεταφοράς, οργάνωσης και συγκρότησης φορτίων, διανομής και ομαδοποίησης φορτίων, συμβατικής και εξειδικευμένης αποθήκευσης, οργάνωσης τελικής διανομής, συσκευασίας και αποσυσκευασίας προϊόντων και μεταφόρτωσης αυτών, υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας διευκόλυνσης ροής φορτίων, π.χ. ανάπτυξης συστημάτων πληροφορικής και τηλεματικής, καθώς και υπηρεσίες υποστηρικτικές, π.χ. υπηρεσιακές μονάδες δημοσίων υπηρεσιών καθώς και άλλες υπηρεσίες αναγκαίες για τη λειτουργία και ανάπτυξη του Ε/Κ. (άρθρο 4 παρ.1 Ν.3333/05).

Τα πρώτα Εμπορευματικά Κέντρα κατασκευάστηκαν στη Γαλλία σε περιοχές έξω από το Παρίσι την δεκαετία του 1960, με κύριο σκοπό τη μείωση της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων μέσα στη πόλη, μέσω της δημιουργίας δικτύων διανομής εμπορευμάτων, με μικρότερα φορτηγά αυτοκίνητα. Τα θετικά αποτελέσματα από την λειτουργία των κέντρων αυτών είχαν ως συνέπεια να αναπτυχθούν τέτοια κέντρα σε όλες τις μεγάλες πόλεις της Γαλλίας. Πολλά από τα κέντρα αυτά μετεξελιχθηκαν ώστε να εξυπηρετούν και τη συνδυασμένη μεταφορά. Εμπορευματικά Κέντρα έχουν αναπτυχθεί και στην Ιταλία (όπου το μοντέλο του Εμπορευματικού κέντρου που εξυπηρετεί συνδυασμένη μεταφορά είναι κυρίαρχο), στην Γερμανία, στην Ολλανδία, στην Ισπανία, στη Μ. Βρετανία και στη Δανία καθώς επίσης και σε άλλες χώρες της Δυτικής Ευρώπης (Παπαφώτης, 2006).

[6] Η διαχείριση της ροής των αγαθών και πληροφοριών σε μία αλυσίδα μεταφοράς καλείται *logistics* και επιτυγχάνεται από μία σειρά διαδοχικών ενεργειών που είναι απαραίτητες για την παραγωγή και παράδοση ενός εμπορεύματος στον τελικό χρήστη, δηλαδή στον καταναλωτή. Τέτοιου είδους ενέργειες είναι ο λεπτομερής προγραμματισμός, η υλοποίηση και ο έλεγχος της αποτελεσματικής και λειτουργικής ροής και αποθήκευσης των αγαθών, υπηρεσιών και σχετικών πληροφοριών από το σημείο προέλευσης στο σημείο κατανάλωσης, με στόχο την ικανοποίηση των απαιτήσεων των καταναλωτών.

Στην Ελλάδα το νομοσχέδιο « *Ίδρυση και Λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις* » ψηφίσθηκε από την Ελληνική Βουλή στις 29-3-2005.

Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει 26 άρθρα. Από αυτά, τα άρθρα 1 μέχρι 20, αφορούν στο νέο θεσμό των εμπορευματικών κέντρων. Στην Εισηγητική Έκθεση του νομοσχεδίου ( πηγή: ιστοσελίδα της Βουλής <http://www.parliament.gr> ) γίνεται σύντομη αναφορά στη λειτουργία των εμπορευματικών κέντρων εδώ και μια εικοσαετία στην Ευρώπη και τα τελευταία πέντε χρόνια στις ΗΠΑ. Σαν κυριότεροι λόγοι για την ανάπτυξή τους, αναφέρονται, η καλύτερη οργάνωση των μεταφορικών συστημάτων και η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, που βρίσκονται στο επίκεντρο της αναπτυξιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ήδη λειτουργούν πάνω από 100 εμπορευματικά κέντρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κυρίως στη κεντρική Ευρώπη.

Η αναγκαιότητα των εμπορευματικών κέντρων έχει γίνει σε διεθνή κλίμακα απολύτως αποδεκτή. Η χώρα μας έχει αναπτύξει σχετική δραστηριότητα, σε τεχνικό και θεσμικό επίπεδο, για την δημιουργία εμπορευματικών κέντρων. Η πρώτη σχετική μελέτη ήταν του Ελληνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων που εκπονήθηκε από τον Ελληνικό Επιμελητηριακό Σύνδεσμο Μεταφορών (ΕΕΣΥΜ, 1997). Στην πρόταση της μελέτης προβλεπόταν η ανάπτυξη έντεκα (11) Εμπορευματικών Κέντρων, δεκατεσσάρων (14) Εμπορευματικών Σταθμών και δεκατριών (13) Εμπορευματικών Κόμβων. Την περίοδο 2002 - 2003, εκπονήθηκε μελέτη από το Υπουργείο Μεταφορών με αντικείμενο τα Εμπορευματικά Κέντρα & το Ελληνικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, όπου μεταξύ άλλων αναφέρονται και μια σειρά από οφέλη στην Ελληνική οικονομία. Τα σημαντικότερα αυτών αναφέρονται στον ακόλουθο πίνακα.

**Πίνακας 1:** *Οφέλη από την ίδρυση Εμπορευματικών Κέντρων*

<b>α.</b>	Θα επέλθει σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς των προϊόντων, με τελικό αποτέλεσμα την μείωση της τιμής διάθεσης του προϊόντος στον τελικό καταναλωτή, στόχος ιδιαίτερα απαιτητός στην σημερινή οικονομική συγκυρία.
<b>β.</b>	Θα επέλθει μείωση του όγκου της βαρείας κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της χώρας, με άμεση συνέπεια οφέλη οικονομικά, περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά.
<b>γ.</b>	Θα αξιοποιηθεί σε σημαντικό βαθμό η μη αξιοποιήσιμη σήμερα μεταφορική ικανότητα της σιδηροδρομικής υποδομής, με οφέλη οικονομικά, περιβαλλοντικά και ενεργειακά.
<b>δ.</b>	Θα δημιουργήσει μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας κατά την διάρκεια της λειτουργίας τους, ενώ δεν απαιτεί μεγάλα κεφάλαια για τις απαραίτητες υποδομές.

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τα Εμπορευματικά Κέντρα είναι ένας κρίκος σε μια εφοδιαστική αλυσίδα. Το σύνολο των Εμπορευματικών Κέντρων και οι γεωγραφικές ζώνες στις οποίες θα ενταχθούν, θα αποτελέσουν ένα δίκτυο που θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις της ζήτησης για μεταφορικό έργο και σε συναφείς υπηρεσίες και να συμβάλλει στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Ανώτερος σκοπός της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής στον τομέα των μεταφορών είναι η αποτελεσματικότητα των μεταφορικών υπηρεσιών μέσω της αξιοποίησης του συνόλου των δυνατοτήτων όλου του μεταφορικού συστήματος. Μια σειρά από αποφάσεις, οδηγίες και κείμενα σκιαγραφούν το πλαίσιο μέσα στο οποίο προβλέπεται να λειτουργήσουν οι συνδυασμένες μεταφορές στο άμεσο μέλλον.

### 1.2.6 ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Η Μεσόγειος είναι ένας ευρύς, ιστορικός και ιδιαίτερα σημαντικός χώρος τόσο πολιτικά όσο και οικονομικά. Κύριο χαρακτηριστικό του αποτελεί το φυσικό σύνορο μεταξύ τριών ηπείρων, της Ευρώπης, της Αφρικής και της Ασίας.

Στα δυτικά συνδέεται με τον Ατλαντικό Ωκεανό, δια του πορθμού του Γιβραλτάρ και στα ανατολικά με την Ερυθρά θάλασσα δια της διώρυγας του Σουέζ. Μαζί με την Προποντίδα, τον Εύξεινο Πόντο και την Αζοφική θάλασσα που κατά την αντίληψη των Γάλλων γεωγράφων θεωρούνται εσωτερικά μέρη (παραρτήματα), αλλά κατά την αντίληψη των Άγγλων γεωγράφων θα πρέπει να θεωρούνται ως άσχετα με τη Μεσόγειο, άποψη που έχει επικρατήσει ως πρακτικότερη επί της περιγραφής, έχει έκταση 2.966.000 τ.χλμ. ή περίπου 800.000 τετρ. μίλια. Το μέγιστο μήκος της, από το Γιβραλτάρ μέχρι τις ακτές της Συρίας, είναι 2.100 ν. μίλια ή 3.860 km, το μέγιστο πλάτος 1.800 km, ενώ το μέγιστο βάθος είναι 5.120 μέτρα σε απόσταση 62 μιλίων νοτιοδυτικά από το ακρωτήριο Ταίναρο. Το μέσο πλάτος είναι 600 km και το μέσο βάθος 1.500 μέτρα. Γενικά η Μεσόγειος Θάλασσα είναι η μεγαλύτερη κλειστή θάλασσα της Γης.

ΠΗΓΗ. Βικιπαίδεια -*Μεσόγειος Θάλασσα*

Η γεωγραφική θέση της Μεσογείου στον παγκόσμιο χάρτη της Γης προσδιορίζεται από τους γεωγραφικούς παραλλήλους και μεσημβρινούς που την πλαισιώνουν, δηλαδή από το γεωγραφικό πλάτος 30° 15' Β. έως 45° 50' Β. και από το γεωγραφικό μήκος 05° 21' Δ. μέχρι 36° 10' Α. Η Μεσόγειος Θάλασσα βρίσκεται λοιπόν στο Βόρειο, στο Ανατολικό και στο Δυτικό ημισφαίριο της Γης.

**Χάρτης 1:** *Μεσόγειος θάλασσα / Screenshot from NASA World Wind (retouched) .*



Ο θαλάσσιος αυτός χώρος υπήρξε για αιώνες το επίκεντρο της ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου και εξ αιτίας αυτού, εκεί υπάρχουν και δραστηριοποιούνται πολλά παραδοσιακά λιμάνια. Τα κυριότερα από τα λιμάνια που βρίσκονται στη Μεσόγειο παρουσιάζονται στο Χάρτη που ακολουθεί.

**Χάρτης 2:** Τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου.

ΠΗΓΗ: Alga D. Foschi (2003), "The maritime container transport structure in the Mediterranean and Italy".

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 80, τα Μεσογειακά λιμάνια διαχειρίζονταν σχετικά μικρό ποσοστό της παγκόσμιας κίνησης, που κυμαινόταν από 2,5% έως 4,4% (βλ. Πίνακα 2). Η δεκαετία του '80 βρήκε τα Μεσογειακά λιμάνια να αποκτούν ολοένα και μεγαλύτερο ποσοστό στην διακίνηση Ε/Κ και να σταθεροποιούνται σε επίπεδα πάνω από 5% της συνολικής παγκόσμιας διαχείρισης Ε/Κ. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 τα Μεσογειακά λιμάνια προσέλκυαν ολοένα και περισσότερη κίνηση Ε/Κ, με αποτέλεσμα το μερίδιό τους να αποτελέσει κατά το έτος 2003 το 6,73% της συνολικής παγκόσμιας διαχείρισης Ε/Κ. Ακόμα, το έτος 1999 το μερίδιο των Μεσογειακών λιμένων ανήλθε στην υψηλότερη τιμή του, 7,73%.

**Πίνακας 2:** Η διαχείριση Ε/Κ σε Τ.Ε.Υ's Παγκοσμίως και στη Μεσόγειο για τα έτη 1990 – 2003.

ΕΤΟΣ	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ (Επί Παγκόσμιας Διαχείρισης)
1990	85.600.000	4.566.901	5,34%
1991	93.100.000	4.975.342	5,34%
1992	102.900.000	5.502.896	5,35%
1993	112.400.000	6.548.283	5,83%
1994	125.000.000	7.297.132	5,84%
1995	135.000.000	8.893.310	6,59%
1996	147.400.000	9.954.735	6,75%
1997	163.800.000	11.819.095	7,22%
1998	171.500.000	13.177.518	7,68%
1999	184.600.000	14.277.548	7,73%
2000	225.294.000	16.165.108	7,18%
2001	243.800.000	16.937.403	6,95%
2002	266.337.000	17.709.697	6,65%
2003	303.109.000	20.407.478	6,73%

ΠΗΓΗ: Containerisation International Yearbook και Στατιστικά δελτία Μεσογειακών Λιμένων.

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, το πλέον εντυπωσιακό χαρακτηριστικό, είναι το γεγονός ότι η ετήσια αύξηση της κίνησης της Μεσογείου για πολλά έτη της περιόδου 1990 – 2003 ήταν πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη της παγκόσμιας. Αυτό σημαίνει ότι τα Μεσογειακά λιμάνια κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής αναπτύχθηκαν με μεγαλύτερους ρυθμούς από τον παγκόσμιο μέσο όρο. Μέχρι και τη δεκαετία του '80, η παραγωγή του λιμενικού προϊόντος πραγματοποιείτο από τις λιμενικές αρχές (Port Authorities).

Η εξέταση του επιπέδου της προσφοράς ευκολιών στα λιμάνια της Μεσογείου, επικεντρώνεται στα εξής:

#### A. Στην Υποδομή

1. Στον αριθμό των θέσεων παραβολής (berths)
2. Στο μήκος των θέσεων παραβολής σε μέτρα
3. Στη συνολική έκταση σε εκτάρια που καταλαμβάνουν οι σταθμοί Ε/Κ

#### B. Στην Ανωδομή

1. Στον αριθμό των γερανογεφυρών (cranes)
2. Στην ύπαρξη πληροφοριακών συστημάτων

Στους πίνακες που ακολουθούν παρατίθενται στοιχεία που αφορούν:

1. Τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια της μεσογείου
2. Την κατάταξη των λιμένων ανάλογα με την υφιστάμενη δυναμικότητά τους
3. Την Διακίνηση Εμπορευμάτων & Επιβατών εντός των Ευρωπαϊκών λιμένων
4. Στοιχεία για τα κυριότερα λιμάνια κρουαζιέρας στη Μεσόγειο και τα μερίδια αυτών

**Πίνακας 3:** Τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια της Μεσογείου

Λιμάνι	Χώρα	Εμπορευματοκιβώτια 2012 (σε εκατ. teu)	Διαφορά από το 2011 (σε χιλ.)
Βαλένθια	Ισπανία	4,46	+142
Αλγκεθίρας	Ισπανία	4,11	+511
Αμπαρλί	Τουρκία	3,09	+411
<b>Πειραιάς</b>	<b>Ελλάδα</b>	<b>2,74</b>	<b>+1.680</b>
Τζόια Τάουρο	Ιταλία	2,72	+416
Μαρσαξλόκ	Μάλτα	2,54	+179
Γένοβα	Ιταλία	2,06	+217
Βαρκελώνη	Ισπανία	1,75	-278
Μερσίνη	Τουρκία	1,26	+136
Λας Πάλμας	Ισπανία	1,25	-96

ΠΗΓΗ: Εφημερίδα Καθημερινή/Έντυπα/ Containerisation International/20-10-2013

**Πίνακας 4:** Λιμάνια της Μεσογείου: Κατάταξη ανάλογα με την υφιστάμενη δυναμικότητα σε κοντέινερ

Λιμάνι	Κίνηση κοντέινερ TEU*, 2012	Νέες εγκαταστάσεις (στρέμματα)
1. Βαλένθια	4.469.754	1.520
2. Αλγεθίρας	4.114.231	1.210
3. Πορτ Σαϊντ	3.631.165	500
4. Αμπαρλί	3.097.464	340
<b>5. Πειραιάς</b>	<b>2.745.012</b>	<b>760</b>
6. Ταγγέρη	2.600.000**	460
7. Γένοβα	2.064.806	930
8. Βαρκελώνη	1.757.000	1.040
9. Σουέζ	1.722.500	1.200
10. Νταμιέτα	1.205.036**	1.100
11. Μασσαλία	1.052.408	2.200
12. Κόπερ	570.744	900
13. Βάντο	500.000	190

\* Μονάδα μέτρησης που ισοδυναμεί με ένα κοντέινερ μήκους 20 ποδών ή 6,10 μέτρα

\*\* Στοιχεία 2011

ΠΗΓΗ: Εφημερίδα Τα Νέα/Έντυπα/ Οικονομία/11-01-2014

**Πίνακας 5:** Διακίνηση Εμπορευμάτων και Επιβατών εντός των θαλάσσιων Ευρωπαϊκών Λιμένων

	Βάρος των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν, σε εκατ. τόνους			Αριθμός επιβατών που επιβιβάστηκαν ή αποβιβάστηκαν, σε χιλιάδες		
	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011	2011	2012	Μεταβολή 2012/2011
<b>ΕΕ-28*</b>	<b>3.770,1</b>	<b>3.732,5</b>	<b>-1,0%</b>	<b>412.373</b>	<b>398.110</b>	<b>-3,5%</b>
Βέλγιο	232,8	224,0	-3,8%	824	850	3,1%
Βουλγαρία	25,2	26,0	3,3%	0	0	0
Τσεχία	-	-	-	-	-	-
Δανία	92,6	87,8	-5,2%	41.527	40.968	-1,3%
Γερμανία	296,0	298,8	0,9%	29.233	29.481	0,8%
Εσθονία	48,5	43,5	-10,3%	11.846	12.455	5,1%
Ίρλανδία	45,1	47,6	5,7%	2.906	2.758	-5,1%
<b>Ελλάδα</b>	<b>135,3</b>	<b>153,0</b>	<b>13,1%</b>	<b>79.183</b>	<b>73.409</b>	<b>-7,3%</b>
Ισπανία	403,7	422,2	4,6%	21.868	21.629	-1,1%
Γαλλία	322,3	303,0	-6,0%	25.552	24.815	-2,9%
Κροατία	21,9	19,0	-13,2%	26.947	26.706	-0,9%
Ιταλία	499,9	476,8	-4,6%	81.895	76.735	-6,3%
Κύπρος	6,6	6,2	-5,0%	92	91	-0,8%
Λετονία	67,0	72,7	8,5%	786	826	5,1%
Λιθουανία	42,7	41,0	-3,8%	281	286	2,0%
Λουξεμβούργο	-	-	-	-	-	-
Ουγγαρία	-	-	-	-	-	-
Μάλτα	5,6	5,5	-1,2%	8.250	8.185	-0,8%
Ολλανδία**	532,7	543,2	2,0%	1.770	1.706	-3,6%
Αυστρία	-	-	-	-	-	-
Πολωνία	57,7	58,8	1,9%	2.528	2.358	-6,7%
Πορτογαλία**	67,5	67,9	0,5%	677	565	-16,5%
Ρουμανία	38,9	39,5	1,5%	0	0	0
Σλοβενία	16,2	16,9	4,4%	36	34	-4,9%
Σλοβακία	-	-	-	-	-	-



Φινλανδία	115,5	105,1	-8,9%	18.074	18.264	1,0%
Σουηδία	177,1	173,0	-2,3%	30.094	29.471	-2,1%
Ην. Βασίλειο	519,5	500,9	-3,6%	28.002	26.516	-5,3%

\* Εξαιρούνται Τσεχία, Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Αυστρία, Σλοβακία, οι οποίες δεν έχουν θαλάσσιους λιμένες

\*\* Στα Δεδομένα για τους επιβάτες δεν συμπεριλαμβάνονται επιβάτες κρουαζιέρας

ο = Αμελητέα

ΠΗΓΗ: EUROSTAT / 18-03-2014

**Πίνακας 6:** Κρουαζιέρα. Μεριδία επιβατών ανά περιοχή 2012

Έτος	Β. Αμερική	Ευρώπη	Άλλοι	Σύνολο
2008	10.870.400	4.124.100	1.784.500	15.779.000
2009	10.887.100	4.338.900	1.990.100	17.216.000
2010	11.748.700	4.452.900	2.219.500	18.421.000
2011	12.176.700	4.683.600	2.316.700	19.177.000
2012	12.582.200	5.053.400	2.499.600	20.135.000
2013	12.972.300	5.260.600	2.627.100	20.859.900
2014	13.374.400	5.476.200	2.761.100	21.611.700
2015	13.789.000	5.700.800	2.901.900	22.391.700

**Πίνακας 7:** Τα κυριότερα Λιμάνια κρουαζιέρας στη Μεσόγειο

Λιμάνια	Χώρα	2008	2009	2010
Βαρκελώνη	Ισπανία	2.069.651	2.151.465	2.347.976
Κινίκανατσια (Ρώμη)	Ιταλία	1.818.615	1.802.938	1.920.000
<b>Πειραιάς</b>	<b>Ελλάδα</b>	<b>1.290.000</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.210.000</b>
Βενετία	Ιταλία	1.215.088	1.420.980	1.617.011
Πάλμα Μαγιόρκα	Ισπανία	1.131.147	1.056.215	1.347.009
Σαβόνα	Ιταλία	772.000	712.681	644.000
Γένοβα	Ιταλία	547.905	671.468	860.290

ΠΗΓΗ: Ναυτεμπορική/11—7-2011/ Κατηγορία Οικονομία. Ημ. Δημοσίευσης: 11-07-2011

**Πίνακας 8:** Επιβάτες κρουαζιέρας ανά χώρα προορισμού (Στοιχεία 2008)

ΧΩΡΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Ιταλία	4 993 000	23,0%
<b>Ελλάδα</b>	<b>4 269 000</b>	<b>19,8%</b>
Ισπανία	3 600 000	16,6%
Γαλλία	1 787 000	8,2%
Νορβηγία	1 460 000	6,7%
Πορτογαλία	786 000	3,6%
Μάλτα	512 000	2,4%
Σουηδία	433 000	2,0%
Βρετανία	406 000	1,9%
Εσθονία	377 000	1,7%
Δανία	338 000	1,6%
Φινλανδία	325 000	1,5%
Γιβραλτάρ	308 000	1,4%
Κύπρος	227 000	1,1%
Γερμανία	196 000	0,9%
Πολωνία	137 000	0,6%
Ιρλανδία	134 000	0,6%
Ισλανδία	112 000	0,5%
Ολλανδία	79 000	0,4%
Λοιποί (Ε.Ε.)	283 000	1,3%
ΣΥΝΟΛΟ	20 762 000	95,6%

ΠΗΓΗ: Ελευθεροτυπία 05-09-2010

**Πίνακας 9:** Κρουαζιέρα: Επιβάτες που επισκέφτηκαν τα Ελληνικά Λιμάνια

Λιμένας	2010	2011
Πειραιάς*	1.864.657	2.515.191
Σαντορίνη	775.512	938.291
Κατάκολο	736.861	819.943
Μύκονος	663.371	782.365
Κέρκυρα	569.400	594.228
Ρόδος	565.786	588.171
Ηράκλειο	305.000	221.562
Πάτμος	151.864	176.212
Χανιά	11.509	158.118
Βόλος	21.455	72.796
Κως	26.252	23.473
Μήλος	8.023	12.342
Θεσσαλονίκη	16.029	11.519
Καβάλα	2.358	2.708
Πάτρα	1.059	2.287
Ηγουμενίτσα	123	156
Αλεξανδρούπολη	0	242

\* Η καταμέτρηση των επιβατών του Πειραιά γίνεται σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή οδηγία 95/64/ΕΚ του Συμβουλίου όπως τροποποιήθηκε το 2008

ΠΗΓΗ: ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### 2.1 Θεσμική, Νομική και Διοικητική δομή των Λιμένων στην Ελλάδα

#### 2.1.1 ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Το εθνικό λιμενικό σύστημα της χώρας αποτελούν:

- ♦ Δώδεκα (12) μεγάλοι λιμένες, δηλαδή Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας που λειτουργούν με τη μορφή του Οργανισμού Λιμένα Α.Ε. (Ν. 2688/1999, Α' 40/01-03-1999 και Ν. 2932/2001, ΦΕΚ Α' 145/27-06-2001). Από αυτούς οι Οργανισμοί Λιμένα Πειραιώς και Θεσσαλονίκης Α.Ε. είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.
- ♦ Τριάντα εννέα (39) Λιμενικά Ταμεία, η εποπτεία των οποίων ασκείται σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 2987/2002 (ΦΕΚ Α' 27/21-02-2002) από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.
- ♦ Τριάντα δύο (32) Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και ένα (1) Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο, τα οποία έχουν συσταθεί κατόπιν της έκδοσης Προεδρικών Διαταγμάτων σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (ΦΕΚ Α' 180/09-09-1999).
- ♦ 1.250 περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς.

Οι λιμένες της Χώρας κατατάσσονται σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ. 3514.96/02/92 (ΦΕΚ Β' 440/07-07-1992) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, στις ακόλουθες κατηγορίες:

#### Λιμένες Εθνικής Σημασίας

Περιλαμβάνουν τους λιμένες Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρεθύμνου, Σύρου, Σούδας, Κω, εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι εμφανίζουν διεθνές ενδιαφέρον.

#### Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος

Περιλαμβάνουν τους λιμένες Λάγος, Ν. Μουδανίων, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου,, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου, Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών λιμένων, Βαθέως Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης.

#### Λιμένες Τοπικής Σημασίας

Περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της Χώρας.

Μια διαφορετική ταξινόμηση προκύπτει στη βάση της θέσης των Ελληνικών λιμένων στο σύστημα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπως αποτυπώνεται στην Απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Μαΐου 2001. Έτσι, στους θαλάσσιους λιμένες διεθνούς σημασίας (Κατηγορία Α), οι οποίοι έχουν συνολικό ετήσιο όγκο διακίνησης τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ή 200.000 επιβάτες και, εκτός αν αυτό είναι αδύνατο, είναι συνδεδεμένοι με χερσαία στοιχεία του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, συμπεριλαμβάνονται είκοσι δύο Ελληνικοί λιμένες: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Κυλλήνης, Λαυρίου, Μυτιλήνης, Μυκόνου, Νάξου, Πάτρας, Πάρου, Ραφήνας, Ρόδου, Σκιάθου, Τήνου, Χαλκίδας, Χανίων (Σούδα) και Χίου.

Οι βασικοί άξονες της πολιτικής και της Εθνικής Λιμενικής στρατηγικής στο πλαίσιο που θέτει η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛ&ΔΛΠ) με στόχο τη δημιουργία ενός σύγχρονου, ανταγωνιστικού, αξιόπιστου, αποτελεσματικού και λειτουργικού Λιμενικού Συστήματος, προσδιορίζονται ως εξής:

- ◆ Οι ελληνικοί λιμένες θα πρέπει να εξειδικευτούν σε συγκεκριμένες αγορές και να αναπτύξουν στοχευμένες στρατηγικές ανάπτυξης.
- ◆ Η ευελιξία και αυτονομία των λιμένων πρέπει να ενισχυθεί, με στόχο την άμεση απόκρισή τους στις ευκαιρίες που παρουσιάζονται στις διεθνείς αγορές.
- ◆ Οι διαδικασίες εποπτείας από το Υπουργείο Ανταγωνιστικότητας, Ανάπτυξης και Ναυτιλίας θα απλοποιηθούν, με παράλληλη μείωση της γραφειοκρατίας.
- ◆ Ο έλεγχος των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. θα παραμείνει στο δημόσιο, με ταυτόχρονη παραχώρηση του δικαιώματος παροχής λιμενικών υπηρεσιών σε ιδιώτες.
- ◆ Η αποτελεσματική διαχείριση των μικρών σε μέγεθος λιμένων, επιβάλλει τη δημιουργία κατάλληλων φορέων διαχείρισης.

ΠΗΓΗ : ΥΕΝ/ΓΓΛ&ΛΠ/ΔΛΠ Σελ. 22/66 ΕΘΝΙΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

### 2.1.2 ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, μέσω της ΓΓ&ΛΠ, προώθησε ένα συνολικό σχεδιασμό της εθνικής λιμενικής πολιτικής για ανάπτυξη των λιμένων με σύγχρονες υποδομές και ανωδομές, ώστε να τους καταστήσουν ικανούς να ανταποκριθούν στις ανάγκες και δυνατότητες της ναυτιλίας, όπως διαμορφώνονται στα πλαίσια του διεθνούς και περιφερειακού ανταγωνισμού, αλλά επίσης στις ιδιαιτερότητες της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και συνοχής της Χώρας.

Βασικό άξονα πολιτικής συνιστά η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, που αναμένεται ότι θα συμβάλλουν στην ανάδειξη των Ελληνικών λιμένων σε διαμετακομιστικούς κόμβους και την αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Για το σκοπό αυτό επιδιώκεται εκτός από την ανάπτυξη της σχετικής υποδομής και του εξοπλισμού των λιμένων και η διασύνδεση των χερσαίων δικτύων με τους λιμένες. Παράλληλα, προωθείται η χορήγηση, μέσω διαφανών διαδικασιών, αδειών πρόσβασης στην ανωδομή των μεγάλων λιμένων για την παραγωγή και διάθεση λιμενικών υπηρεσιών από εταιρίες πέραν των υφιστάμενων φορέων εκμετάλλευσης, με βασική επιδίωξη την προσέλκυση κεφαλαίων για επενδύσεις. Η παροχή κινήτρων στον ιδιωτικό τομέα για την πραγματοποίηση επενδύσεων στο χώρο των λιμένων αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της πολιτικής του ΥΕΝ, όπως επίσης και η υπαγωγή επενδύσεων στο χώρο της ναυτιλίας και των λιμένων στις διατάξεις του νέου αναπτυξιακού νόμου (Ν. 3299/2004, ΦΕΚ Α' 261/23-12-2004).

Σημειώνεται, ότι η διαδικασία αξιολόγησης και έγκρισης των Στρατηγικών και Επιχειρησιακών Σχεδίων των Οργανισμών Λιμένα, τα οποία θα δώσουν τη δυνατότητα αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των Οργανισμών και θα αποτελέσουν τη βάση για την προώθηση ενός συνολικού και συνεκτικού σχεδιασμού του Ελληνικού λιμενικού συστήματος, θα πρέπει να βρίσκεται στις άμεσες προτεραιότητες του ΥΕΝ. Στις άμεσες προτεραιότητες του σχεδιασμού για την εκτέλεση έργων υποδομής με αυτοχρηματοδότηση θα πρέπει να συγκαταλέγεται και η κατασκευή σύγχρονων επιβατικών σταθμών για τη δημιουργία κέντρων εμπορικής και τουριστικής εκμετάλλευσης.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του Ν. 4302/2014 καθορίζεται η νέα μορφή των επιχειρηματικών πάρκων. Ως Επιχειρηματικό/Εμπορευματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας νοείται το Επιχειρηματικό Πάρκο, στο οποίο μπορούν να εγκαθίστανται κατά κύριο λόγο επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Εφοδιαστική αλυσίδα, και το οποίο ιδρύεται σε έκταση τουλάχιστον τριακοσίων στρεμμάτων και εξασφαλίζει υποχρεωτικά πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά.

Η πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά στο πλαίσιο του Επιχειρηματικού/Εμπορευματικού Πάρκου Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας εξασφαλίζεται εφόσον η έκτασή του εμπεριέχει είτε εγκατάσταση σιδηροδρομικού σταθμού με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών είτε λιμενική εγκατάσταση με δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τουλάχιστον είτε αερολιμενική εγκατάσταση που εξυπηρετεί αεροσκάφη μεταφοράς φορτίων ή εφάπτεται με τέτοιες εγκαταστάσεις.

(Ν. 4302/2014, ΦΕΚ Α' 225/08-10-2014).

### 2.1.3 Η ΕΘΝΙΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Στο πλαίσιο κατάρτισης της Εθνικής Στρατηγικής για τους λιμένες της χώρας, και ακολουθώντας τις Κοινοτικές κατευθύνσεις, η παράμετρος βιώσιμη ανάπτυξη/περιβάλλον αναμένεται να παίξει πρωτεύοντα ρόλο.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου αναγνωρίζοντας τη σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος όχι μόνο για την αναβάθμιση του ρόλου των λιμένων στα διεθνή δίκτυα αλλά και λόγω των εκτεταμένων θαλασσιών συνόρων και του πλήθους των νησιών της ελληνικής επικράτειας, στοχεύει στην εντατικοποίηση της προσπάθειας για την εναρμόνιση των ελληνικών λιμένων και της λειτουργίας τους προς όλους τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς και συμβάσεις.

Οι πολιτικές με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος έχουν ως αντικείμενο, αφενός, τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και λιμενικές υπηρεσίες και αφετέρου, τις εργασίες επέκτασης και βελτίωσης των υποδομών των λιμένων της Χώρας.

Στις ναυτιλιακές δραστηριότητες και λιμενικές υπηρεσίες οι οποίες λαμβάνουν χώρα εντός του λιμένα περιλαμβάνονται πρωτοβουλίες για:

- ♦ Την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση (επικινδύνων) φορτίων
- ♦ Τη διαχείριση των προερχομένων από τα πλοία αποβλήτων
- ♦ Τον έλεγχο της ταχύτητας εντός του λιμένα
- ♦ Τον περιορισμό των ατυχημάτων και της διαρροής καυσίμων στη θάλασσα
- ♦ Τον περιορισμό των εκπομπών ρύπων
- ♦ Την προστασία των δραστηριοτήτων αναψυχής γύρω από τον λιμένα.

Όσον αφορά στις εργασίες συντήρησης και εκσυγχρονισμού του λιμένα καθώς και στις δραστηριότητες επέκτασής του η περιβαλλοντική διάσταση της Εθνικής Στρατηγικής λιμένων καλείται να αντιμετωπίσει:

- ♦ Το γεγονός ότι οι εργασίες διαχείρισης φορτίου, κυρίως ΕΚ απαιτούν μεγαλύτερες εκτάσεις, είτε από επίχωση είτε με κατάληψη χερσαίου χώρου επιβαρύνοντας περαιτέρω το περιβάλλον
- ♦ Τις επιπτώσεις για την πανίδα γύρω από τους χώρους του λιμένα.
- ♦ Τη διαχείριση της απαιτούμενης εκβάθυνσης των λιμένων ώστε να υποδέχονται μεγαλύτερα πλοία – εκβάθυνση που να μην συνδέεται με τη μείωση της συμφόρησης εντός του λιμένα και συνακόλουθα και τη μείωση των ατυχημάτων και της ρύπανσης, αλλά απαιτεί και κατάλληλη διαχείριση των σημαντικών παραγόμενων βυθοκορημάτων τα οποία πολλές φορές ενδέχεται να είναι και έντονα ρυπασμένα.
- ♦ Την αύξηση της στάθμης των υδάτων που παρατηρείται στην Μεσόγειο

Η Εθνική Λιμενική Στρατηγική παρακολουθεί και μελετά τις εργασίες και προτάσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO) η οποία διατύπωσε πρόσφατα τρεις αρχές για το σεβασμό του περιβάλλοντος από τις ευρωπαϊκές λιμενικές αρχές,

Πρώτη, ότι το περιβάλλον είναι ένα ζήτημα που αφορά τους λιμένες σε βαθμό που καθίσταται αναγκαίο να τίθεται πριν από τα οποιαδήποτε θέματα ανταγωνισμού. Δεύτερη, ότι ο στόχος παραμένει να επιτευχθεί ένα ισότιμο πεδίο ανταγωνισμού, μέσω πρακτικών φιλικών προς το περιβάλλον που θα είναι αποτελεσματικές με χαμηλό κόστος και τις οποίες θα σέβονται όλοι οι συμμετέχοντες. Τρίτη, την προληπτική δράση των λιμένων για την ενσωμάτωση οικονομικών και περιβαλλοντικών αντικειμενικών στόχων στις πρακτικές που αναπτύσσουν.

Τέλος, η ESPO έχει διατυπώσει την άποψη ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες είναι αναγκαίο να αναπτύξουν τη χρήση εργαλείων όπως το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης και το Σύστημα Λιμενικής Περιβαλλοντικής Επιθεώρησης, να έχουν την πρωτοπορία

σε τεχνολογίες οι οποίες μπορούν να κάνουν συμβατές την ανάπτυξη και ανανέωση των λιμένων με άλλες σημαντικές χρήσεις των ακτών, και να εργαστούν προληπτικά ώστε να γνωστοποιήσουν στους εργαζόμενους στη λιμενική βιομηχανία τις απαιτήσεις και τις υποχρεώσεις απέναντι στη περιβαλλοντική νομοθεσία. Παράλληλα, θα μπορούσαν να εισαγάγουν οι λιμενικές αρχές δείκτες απόδοσης, για να ελέγχουν και να μετρούν την εξέλιξη της προόδου σε περιβαλλοντικά θέματα, και να βελτιώσουν την γνώση και την επικοινωνία μέσα στα δίκτυα των κοινωνικών εταιρών, δίνοντας έμφαση σε κοινές πρωτοβουλίες.

ΠΗΓΗ : ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΛΙΜΕΝΩΝ 2013-2018 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2012

#### 2.1.4 ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Παρά τις δυνατότητες που προσέφεραν τα κοινοτικά προγράμματα χρηματοδότησης και παρά το γεγονός ότι κατά τα τελευταία 20 χρόνια έχει δημιουργηθεί ένα σχετικά ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο για τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και την συνάρθρωσή του με τον αναπτυξιακό προγραμματισμό, καθώς και για την διοικητική αποκέντρωση δεν έχει καταστεί δυνατόν να εφαρμοσθεί ένας στρατηγικός κατά χωρικά επίπεδα χωροταξικός σχεδιασμός. Οι λίγες εφαρμογές που έχουν γίνει διακρίνονται για τον αποσπασματικό τους χαρακτήρα, ο οποίος χαρακτηρίζει άλλωστε και τον αναπτυξιακό - τομεακό προγραμματισμό.

Στη σημερινή πρόσφατη περίοδο έχει ξεκινήσει προσπάθεια θεσμοθέτησης του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) σε εθνικό επίπεδο και του Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των 13 Περιφερειών της χώρας (Π.Χ.Σ.Α.Α.).

Με δεδομένο ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός σε επίπεδο Περιφερειακών ενοτήτων (πρώην Νομαρχίες) ενσωματώνεται στα Π.Χ.Σ.Α.Α., για λόγους που σχετίζονται με συνταγματικές δεσμεύσεις ακόμη και με το αναθεωρημένο Ελληνικό Σύνταγμα, ο χωρικός σχεδιασμός στα υποκείμενα χωρικά επίπεδα (Δήμοι, ομάδες Δήμων, ειδικές παρεμβάσεις Π.Ο.Α.Π.Δ., ΠΕΧΠ κ.α.) ανάγεται στο επίπεδο του πολεοδομικού σχεδιασμού, οφείλει όμως να εντάσσεται στις πλαισιακού χαρακτήρα κατευθύνσεις, ρυθμίσεις και παρεμβάσεις του εθνικού και περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού. Ουσιαστικά πέραν των μεγάλων χωρικών παρεμβάσεων Εθνικής και περιφερειακής κλίμακας, όπως ενεργειακά έργα, αυτοκινητόδρομοι, μείζονες λιμένες και αεροδρόμια, ο συνολικότερος και ολοκληρωμένος χωρικός σχεδιασμός αποτελεί αντικείμενο μελέτης και εφαρμογής στη μικρή κλίμακα του χώρου.

Βασική αναπτυξιακή κατεύθυνση αποτελεί η ενίσχυση των διαπεριφερειακών διασυνδέσεων των Περιφερειών. Η κατεύθυνση αυτή θα ενισχύσει και την διεθνή θέση κάθε Περιφέρειας στον Ευρωπαϊκό Νότο και στην λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου. Απαιτούμενες ρυθμίσεις για την υλοποίηση των κατευθύνσεων αυτών οδηγούν στην ένταξη και διασύνδεση των Περιφερειών στους εθνικούς και διεθνείς άξονες ανάπτυξης και κατ' επέκταση στους διεθνείς χερσαίους, θαλάσσιους και εναέριους άξονες μεταφορών.

Επομένως απαιτείται η δημιουργία κόμβων συνδυασμένων μεταφορών εθνικής και περιφερειακής εμβέλειας και πύλες εισόδου – εξόδου στον περιφερειακό χώρο. Μια τέτοια πολιτική θεωρούμε ότι θα ευνοήσει και ενισχύσει την κάθε Περιφέρεια για χωροθετήσεις ποικίλων δραστηριοτήτων και την ενίσχυση των ιδιωτικών επενδύσεων στις υπηρεσίες του τουρισμού, του αγροτοβιομηχανικού τομέα, κ.λπ.

Μετά την θεσμοθέτηση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (ΠΕ) (ΦΕΚ/Β/1470/9.10.2003) προκηρύχθηκαν, ανατέθηκαν και εκπονήθηκαν μελέτες από τη Διεύθυνση Χωροταξίας του πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ, τόσο για το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ), όσο και για τα Ειδικά Πλαίσια που αφορούν στον Τουρισμό, στις μεταφορές, στον παράκτιο και νησιωτικό χώρο, στη Βιομηχανία στις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας κ.α. κατ εφαρμογή του Ν.2742/99 για τον χωροταξικό σχεδιασμό και την αειφόρο ανάπτυξη.

Μετά την έγκριση των μελετών αυτών και την απαραίτητη δημόσια διαβούλευση δημοσιεύτηκαν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως τα παρακάτω Π.Δ που αφορούν στο Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α και στα Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α που είναι τα ακόλουθα:

- Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) (ΦΕΚ 128/Α/2008)
- Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις υδατοκαλλιέργειες (ΦΕΚ 2505/Β/2011)
- Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Α.Π.Ε (ΦΕΚ 2464/Β/2008)
- Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία (ΦΕΚ 151/Τ.Α.Α.Π/2009)
- Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 1138/Β/2009)

Δεν έχει εγκριθεί και δημοσιευθεί το σχέδιο ΕΠΧΣΑΑ για τον Παράκτιο και Νησιωτικό χώρο.

Επισημαίνεται ότι στο κεφάλαιο αυτό καταγράφονται χωρίς σχολιασμό η αξιολόγηση οι κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ και των εγκεκριμένων ΕΠΧΣΑΑ που αναφέρθηκαν, που αφορούν άμεσα στα ζητήματα της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (Π.Δ.Ε) και αυτές που εμμέσως πλην σαφώς την επηρεάζουν. Στην αρχή του κάθε Πλαισίου επισημαίνεται ο σκοπός και οι γενικοί στρατηγικοί στόχοι του Πλαισίου για να είναι δυνατή η τυχόν μεταφορά σε αυτούς στα κεφάλαια αξιολόγησης της εφαρμογής των κατευθύνσεων του θεσμοθετημένου ΠΠΧΣΑΑ της Π.Δ.Ε και η συνάφεια ή μη προς τις κατευθύνσεις του.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### 3.1 Ελληνικοί Λιμένες στα Δίκτυα Διεθνών Μεταφορών

#### 3.1.1 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Πέραν των γενικών τάσεων που επικρατούν στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, η προοπτική ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές που εκδηλώνεται στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή την οποία μπορεί να εξυπηρετήσουν οι ελληνικοί λιμένες, δηλαδή, την «ενδοχώρα» των ελληνικών λιμένων.

Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είχε πολλαπλές εν δυνάμει επιπτώσεις και στα δίκτυα θαλασσιών μεταφορών, αφού για πρώτη φορά η Ελλάδα απέκτησε χερσαία σύνορα με την Ευρωπαϊκή Ένωση, γεγονός που αναμένεται να τονώσει μακροχρόνια τις συνδέσεις με τη λοιπή Ευρώπη, ιδιαίτερα στη διακίνηση προϊόντων εμπορευμάτων, μέσω των συνδυασμένων μεταφορών (θαλάσσιες – οδικές – σιδηροδρομικές). Στον τομέα αυτό θα συμβάλουν η απλούστευση των διαδικασιών στη μεταφορική αλυσίδα, η αποφυγή καθυστερήσεων στις διασυνοριακές διελεύσεις, ο περιορισμός του κόστους και η ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών.

Για τους ελληνικούς λιμένες (βλ. *χάρτη 3*) ενδοχώρα δεν είναι μόνον η ελληνική επικράτεια αλλά και οι γειτονικές (κυρίως προς βορρά) χώρες όπως η Σερβία, η ΠΓΔΜ, το Κόσσοβο, η Βουλγαρία η Ρουμανία και η Ουκρανία, αλλά και οι προς ανατολάς χώρες όπως η Τουρκία κ.α. για τις οποίες οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν πύλες εισόδου και διαμετακόμισης. Η σημασία των ελληνικών λιμένων για τις χώρες αυτές εξαρτάται, πρώτον, από το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξής τους που συνεπάγεται αύξηση της ζήτησης για εισαγωγές, και δεύτερον από την ανάπτυξη του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ελλάδας που θα διευκολύνει την εφαρμογή συνδυασμένων μεταφορών.

**Χάρτης 3.** Πύλες εισόδου και διαμετακόμισης για τους ελληνικούς λιμένες



Το γεγονός ότι ορισμένες χώρες (Βουλγαρία, Ρουμανία) είναι ήδη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ άλλες ήδη έχουν θέσει ως στόχο την ένταξή τους (Τουρκία, Αλβανία, ΠΓΔΜ) προοιωνίζει ανάπτυξη με σχετικά υψηλό ρυθμό, λαμβανομένης υπόψη βέβαια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που επιβραδύνει την εξέλιξη αυτή.

Η αναμενόμενη εξέλιξη του ΑΕΠ της Ελλάδας και των χωρών αυτών, με βάση τις προβλέψεις του ΔΝΤ, σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα και η πιθανή είσοδος της Τουρκίας στην Ε.Ε. θα έχει ως αποτέλεσμα η περιοχή της Ν.Α. Ευρωπαϊκής Ένωσης να καταστεί ο «οργανικός σύνδεσμος» της Ευρώπης με τη Μέση Ανατολή. Με τις εξελίξεις αυτές δημιουργούνται οι προϋποθέσεις να καταστεί η χώρα σημαντικός εμπορικός και οικονομικός κόμβος.

Στο πλαίσιο αυτό, ο λιμένας Ηγουμενίτσας καθίσταται Πύλη Σύνδεσης όχι μόνο της Ελλάδας με τη λοιπή Ευρώπη, αλλά ολόκληρης της Ευρώπης με τα Βαλκάνια, τον Εύξεινο Πόντο και τη Μέση Ανατολή, μέσω της ανάπτυξης συνδυασμένης μεταφοράς, άμεσα θαλάσσιας - οδικής και μακροπρόθεσμα σιδηροδρομικής. Θα δημιουργηθούν, παράλληλα, οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και άλλων συστημάτων συνδυασμένων χερσαίων-θαλάσσιων μεταφορών διεθνούς εμβέλειας, όπως αυτών, μέσω του λιμένα Θεσσαλονίκης στη Βόρεια Ελλάδα (*ως κέντρο θαλάσσιας εξυπηρέτησης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, αλλά και της ΠΓΔΜ και της Σερβίας*), του λιμένα Βόλου στην Κεντρική (*με πιθανή θαλάσσια σύνδεση με τη Μέση Ανατολή*), του λιμένα Πάτρας όπου με κατάλληλη οργάνωση η σιδηροδρομική μεταφορά θα έχει τη δυνατότητα να υποκαταστήσει σε μεγάλο βαθμό την οδική ως προς τη σύνδεση της Νότιας Ελλάδας με την Ευρώπη.

Τέλος,

η ταχύτερη ανάπτυξη χωρών με τεράστιο ανθρώπινο δυναμικό, όπως η Κίνα και η Ινδία έχει σαν αποτέλεσμα τη μετατόπιση μεγάλου μέρους του παγκόσμιου παραγωγικού δυναμικού προς ανατολάς. Αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις στις παγκόσμιες μεταφορές και ειδικότερα στη Ν.Α. Ευρώπη και στη Μεσόγειο, μέσω της διαρκώς αυξανόμενης διακίνησης προϊόντων στις θαλάσσιες γραμμές μέσω Σουέζ και Γιβραλτάρ, ως επί το πλείστον με εμπορευματοκιβώτια.

Την τελευταία δεκαετία έχει εδραιωθεί η θέση του λιμένα Πειραιά ως ένα από τα κυριότερα διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου (transshipment), ενώ ταχέως αναπτύσσονται οι σχετικές δραστηριότητες στο λιμένα Θεσσαλονίκης, με θετικές προοπτικές να καταστεί ο λιμένας μαζί με το λιμένα Αλεξανδρούπολης διαμετακομιστικό κέντρο (transit) υπερεθνικής σημασίας, καλύπτοντας της ανάγκες των βορείων γειτονικών χωρών. Σχετικοί στόχοι τίθενται επίσης και για τον ιδιωτικό λιμένα Αστακού, στο Πλατυγιάλι Αιτωλοακαρνανίας ενώ τίθεται και το θέμα δημιουργίας νέου διαμετακομιστικού λιμένα στην Κρήτη, λόγω εγγύτητας στους σχετικούς δρόμους ναυσιπλοΐας των ποντοπόρων πλοίων. Παράλληλα, αναπτύσσεται η σχετική «δευτερεύουσα» δραστηριότητα διανομής μέσω τροφοδοτικών πλοίων, ενώ στο Θριάσιο πεδίο, όταν ολοκληρωθούν οι εργασίες στον εμπορευματοκόμβο και η διασύνδεσή του με τον λιμένα του Πειραιά, θα λειτουργήσει για πρώτη φορά στη χώρα σύστημα συνδυασμένης θαλάσσιας-σιδηροδρομικής μεταφοράς.

### 3.1.2 Η ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σύμφωνα με τον πρόσφατα ψηφισμένο Νόμο 4302/2014 (άρθρο 1, ορισμοί).

Εφοδιαστική (logistics) είναι το σύνολο των διεργασιών που είναι απαραίτητες για το σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο της ροής (της μεταφοράς, της διαμεταφοράς και της αποθήκευσης) αγαθών και εμπορευμάτων από οποιοδήποτε σημείο προέλευσης σε οποιοδήποτε σημείο προορισμού και αντιστρόφως, καθώς και για το σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο της παροχής συναφών υπηρεσιών και της σχετικής πληροφορίας.

Ως κύριες δραστηριότητες της Εφοδιαστικής αναφέρονται:

- Η συλλογή, φόρτωση, μεταφορά, μεταφόρτωση, εκφόρτωση και παράδοση αγαθών και εμπορευμάτων.
- Η ομαδοποίηση (consolidation) και ο διαχωρισμός (deconsolidation) αγαθών και εμπορευμάτων.
- Η αποθήκευση και η διαχείριση της απογραφής εμπορευμάτων.
- Η διαχείριση επιστροφών εμπορευμάτων και φθαρμένων ή κατεστραμμένων εμπορευμάτων (reverse logistics) ή ακατάλληλων εμπορευμάτων ή υλικών συσκευασίας.
- Η διαχείριση και επεξεργασία της πληροφορίας που αφορά όλες αυτές τις δραστηριότητες.

Ως δευτερεύουσες – συμπληρωματικές δραστηριότητες αναφέρονται:

- Η συσκευασία
- Η ανασυσκευασία
- Η ετικετοποίηση
- Ο έλεγχος της ποιότητας
- Η συναρμολόγηση ή οι μικρές τροποποιήσεις
- Οι εκτελωνιστικές εργασίες
- Η έκθεση και ο δειγματισμός προϊόντων.

Προκειμένου οι δευτερεύουσες δραστηριότητες να εντάσσονται στο πλαίσιο άσκησης δραστηριότητας Εφοδιαστικής, απαιτείται η κατά κύριο λόγο άσκηση μίας τουλάχιστον κύριας δραστηριότητας.

(Ν. 4302/2014, ΦΕΚ Α' 225/08-10-2014).

Οι βασικοί κανόνες των logistics σήμερα έχουν αλλάξει σε σχέση με το παρελθόν. Η εφοδιαστική αλυσίδα καθορίζεται αναλόγως με τον τρόπο που επιλέγει μια εταιρεία να προωθήσει τα προϊόντα της στην αγορά. Πρέπει λοιπόν να υπολογίσει μία σειρά από παραμέτρους που αποτελούν την εφοδιαστική αλυσίδα, όπως είναι τα τραίνα, τα πλοία, τα φορτηγά, οι αποθήκες και η ιχνηλασιμότητα. Ένας βασικός κανόνας είναι η γνώση των μέσων που διαθέτει μια επιχείρηση για να υποστηρίξει την εφοδιαστική αλυσίδα. Ο επιχειρηματίας πρέπει να γνωρίζει ολόκληρο το μηχανισμό υποστήριξης ενός προϊόντος ενώ η πρόβλεψη είναι το κλειδί των logistics.

Όποιος καταφέρει να προβλέψει τον καλύτερο τρόπο υποστήριξης ροών εμπορευμάτων, τότε θα επιτύχει βέλτιστη απόδοση των μέσων του. Από την άλλη, τα μέσα πρέπει να χρησιμοποιούνται χωρίς απαραίτητα να τα διαθέτει η εταιρεία. Στην εφοδιαστική αλυσίδα πρέπει να υπάρχει ευελιξία και συνδυασμός των μεταφορών όταν χρειάζεται (TRADEMCO & PLANNING, 2005).

Για την Ελλάδα ο κλάδος της εφοδιαστικής είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας, δεδομένου ότι η συμμετοχή του στο ΑΕΠ υπολογίζεται περίπου στο 10%. Σήμερα, σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, η αποτελεσματικότητα και η ανταγωνιστικότητα του δικτύου των Ελληνικών Logistics είναι χαμηλότερη από τις γειτονικές της χώρες (Θέση 71 όταν η Τουρκία είναι στη θέση 29 και η Ρουμανία στη θέση 50 – Logistics Performance Index ranking 2012).

Τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα είναι τα εξής:

- Πολυνομία.  
Η πολυνομία έχει δημιουργήσει πολλές γκρίζες ζώνες οι οποίες επιδέχονται διαφορετικής ερμηνείας μεταξύ των υπηρεσιών και των δημόσιων λειτουργιών.
- Μικρή διείσδυση του σιδηροδρόμου στις εμπορευματικές μεταφορές και απουσία πολυτροπικής μεταφοράς  
Η Ελλάδα είναι υπερβολικά εξαρτημένη από τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, η οποία αντιπροσωπεύει το 98% του συνόλου των χερσαίων μεταφορών, τόσο σε όγκο όσο και σε αξία, σε σύγκριση με το 72% που είναι ο μέσος όρος για την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Μεγάλη επένδυση σε hard υποδομές (τόσο από το κράτος όσο και από τους επιχειρηματίες και όχι σε soft (πληροφορική, στελέχη, τεχνογνωσία, συστήματα αύξησης παραγωγικότητας κλπ)
- Ανεπαρκές οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο  
Μη ολοκλήρωση βασικών υποδομών TEN-T (ΠΑΘΕ, ηλεκτροκίνηση σιδηροδρόμου, βασικός σιδηροδρομικός άξονας κλπ) και διασυνδέσεων με κρίσιμους κόμβους (κυρίως λιμάνια)

Τα παραπάνω προβλήματα επιδεινώθηκαν από την οικονομική κρίση που διέρχεται η Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Αυτό είχε μεγάλη επίπτωση στο διακινούμενο φορτίο που το 2011 ξαναγύρισε στα επίπεδα του 2003. Μέσα σε μία χρονιά, (2011 σε σχέση με το 2010) είχαμε τα ακόλουθα:

- Μείωση κατά -12% των μεταφερόμενων τόνων από το 2010 στο 2011 συνοδεύτηκε από μείωση του μεταφορικού έργου κατά -31% σε t-km
- Μείωση -33% στις εθνικές και -17% στις διεθνείς μεταφορές

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ -ΕΘΝΙΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ (2006).

Γίνεται σαφές ότι η προσφορά υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας από τα λιμάνια αυξάνει τις οικονομικές επιδόσεις και την ελκυστικότητά τους σε υφιστάμενους και δυνητικούς πελάτες και αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες συνεισφοράς στην οικονομία της εκάστοτε χώρας.

Η φυσική θέση της χώρας στον θαλάσσιο διάδρομο που ενώνει τις αγορές της Ασίας με εκείνες της Ευρώπης μέσω της διώρυγας του ΣΟΥΕΖ αποτελεί σημαντικό στρατηγικό πλεονέκτημα. Αλλά δεν είναι μόνο οι μεγάλες εμπορευματικές ροές Ανατολής-Δύσης. Η διαμεταφορά (transipment) container μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου και του Εύξεινου πόντου, η διασύνδεση με την Αφρική, η ενδοχώρια χερσαία μεταφορά με τρένο ή οδικώς στα Βαλκάνια και οι εσωτερικές θαλάσσιες μικρές διαδρομές, μπορούν να αποτελέσουν αγορές για πολλά από τα Λιμάνια της Χώρας.

Ο Πειραιάς ήδη εκμεταλλεύεται το στρατηγικό πλεονέκτημα της χώρας και τα εγγενή φυσικά χαρακτηριστικά του (θέση, βάθος, έκταση, υποδομές) παρουσιάζοντας συνεχή αύξηση των διαχειριζόμενων container κυρίως στις εγκαταστάσεις της COSCO<sup>[7]</sup> αλλά και στην προβλήτα του ΟΛΠ. Αντίστοιχη δυναμική υπάρχει προφανώς και για το Λιμάνι Θεσσαλονίκης ή άλλα λιμάνια της Χώρας. Αυτή την στιγμή τα λιμάνια του Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πάτρας και Ηγουμενίτσας έχουν ενσωματωθεί επίσημα στο διευρωπαϊκό δίκτυο TEN-T και μπορούν να εκμεταλλευτούν τις σχετικές επιδοτήσεις και ευκαιρίες των ευρωπαϊκών ταμείων.

Τα λιμάνια έχουν εκ φύσεως κομβικό χαρακτήρα και εκεί συνεργάζονται και αλληλοσυμπληρώνονται όλα τα μεταφορικά μέσα. Πέρα από αυτό αποτελούν συστήματα logistics με έργο την μείωση των αποθεμάτων, την ελαχιστοποίηση του κόστους, την ικανοποίηση εξειδικευμένων απαιτήσεων των πελατών, την κάλυψη όλων των επιπέδων της ζήτησης και την δημιουργία αξίας και όχι κόστους. Σε αντίθεση με τις βιομηχανικές μονάδες τα λιμάνια αποτελούν συστήματα logistics διπλής κατεύθυνσης αφού λαμβάνουν και την ίδια στιγμή αποστέλλουν προϊόντα με ταυτόχρονη απαίτηση τα υψηλά επίπεδα συντονισμού ενώ οι απαιτήσεις των χρηστών των λιμένων ολοένα γίνονται μεγαλύτερες.

Σύμφωνα με τα παραπάνω παγκόσμια οικονομικά και εμπορικά δρώμενα, στόχος της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιάσει τα νέα τεχνολογικά επιτεύγματα και το κατά πόσο αυτά συντελούν στην προώθηση συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών αλλά και εν γένει στην ανάπτυξη των υπό διερεύνηση περιοχών.

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική στην Ελλάδα

---

[7] Λόγω της Cosco, το λιμάνι του Πειραιά υπήρξε για το 2011 το 10ο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης όσον αφορά τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων με ρυθμό ανάπτυξης που άγγιξε το 100% και αναμένεται να είναι το 1ο της Μεσογείου μέχρι το 2015. Το 2012 το λιμάνι του Πειραιά έφτασε το 80% αξιοποίησης της δυναμικής των υποδομών του, σε σύγκριση με τον παγκόσμιο μέσο όρο που ανέρχεται στο 67%.

***Δεύτερο Μέρος***

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### **4.1 Η περίπτωση των πυλών εισόδου της Δυτικής Ελλάδας**

Η εξασφάλιση υποδομών (τεχνικών και κοινωνικών) αποτελούν, μέρος του πλέγματος των μέσων άσκησης περιφερειακής πολιτικής μια από τις βασικότερες προϋποθέσεις και κατευθύνσεις για την χωρική ανάπτυξη.

Η εξασφάλιση από πλευράς τεχνικών υποδομών ιεραρχημένων και ολοκληρωμένων δικτύων μεταφορών μαζί με την ενέργεια, τις τηλεπικοινωνίες, τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό, την διαχείριση υγρών και στερεών αποβλήτων, την ύδρευση, έχουν αποτελέσει έναν από τους κύριους άξονες για την αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών των Περιφερειών και των περιοχών τους, καθώς και τη δημιουργία ισότιμων όρων στις συνθήκες και στην ποιότητα ζωής του κοινωνικού συνόλου. Επικεντρώνοντας στη σημασία των δικτύων μεταφορών επισημαίνεται ότι τα χερσαία δίκτυα, οδικά και σιδηροδρομικά, σε συνδυασμό με ισχυρούς κόμβους συνδυασμένων μεταφορών, όπου συγκλίνουν οι αερομεταφορές (αεροδρόμια) και οι θαλάσσιες μεταφορές (λιμάνια) αποτελούν τον κορμό αντίστοιχων αξόνων περιφερειακής ανάπτυξης και ρόων προσώπων και αγαθών σε πολυδιάστατα χωρικά επίπεδα.

Οι χωρικοί άξονες ανάπτυξης προσδιορίζονται ως Τοπικοί, Περιφερειακοί, Εθνικοί και Διεθνείς. Οι ιεραρχίες αυτές προκύπτουν από την παραγωγική ενδοχώρα και τον εν δυνάμει βαθμό ολοκληρωμένης ανάπτυξης ή έντασης των τομέων παραγωγής από τις πληθυσμιακές πυκνότητες αυτής της ενδοχώρας, από τις προκύπτουσες ως αναγκαίες μεταφορές προϊόντων και μετακινήσεων προσώπων (σύστημα ανταλλαγών) από το βαθμό σύγκλισής τους με άλλους χωρικούς άξονες ανάπτυξης και συνεπώς από τη διεύρυνση των ανταλλαγών προϊόντων (εισαγωγές – εξαγωγές), από την κινητικότητα των πληθυσμιακών ομάδων, τη δικτύωση των πολιτιστικών πυρήνων, και από τις δυνατότητες να δημιουργηθούν σε κάθε άξονα ανάπτυξης συνθήκες ανταγωνισμού σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Μελετώντας και αναλύοντας προσεκτικά τις επιλογές του Εθνικού Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) θα πρέπει να επισημανθεί ότι ουσιαστικά το κύριο βάρος δίνεται στο δακτύλιο χερσαίων μεταφορών και αντίστοιχων λιμενικών και αεροπορικών κόμβων που ορίζεται από την Πρωτεύουσα, την Θεσσαλονίκη, την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα.

Διαπιστώνεται πως ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους βασικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, εξυπηρετώντας τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών τόσο εντός, όσο και εκτός, χωρικών υδάτων. Ωστόσο, ο κλάδος παρουσιάζει αδυναμίες οι οποίες εντοπίζονται κυρίως στην εσωτερική ακτοπλοΐα και στην ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών. Παρόλα αυτά το Ελληνικό λιμενικό σύστημα προσφέρει μεγάλες επενδυτικές ευκαιρίες σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, ιδιαίτερα στους τομείς μεταφοράς φορτίων, επιβατών, και κρουαζιέρας. Η θέση της χώρας και της κάθε πόλης χωριστά, στα λιμενικά δίκτυα, αποτελούν παράγοντες προσέλκυσης επενδύσεων, οι οποίες μέσω των λιμενικών υποδομών θα ενεργήσουν πολλαπλασιαστικά και για την πόλη και για την χώρα.

Κοινή διαπίστωσή είναι ότι τα λιμάνια αποτελούν μηχανές ανάπτυξης, και πυλώνες στήριξης μιας οικονομίας, γι' αυτό και απαιτείται συνολικός και συλλογικός σχεδιασμός, αν θέλουμε να μεγιστοποιήσουμε τις πολυτροπικές δυνατότητές τους.

Η οικονομική κρίση, η νέα Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική και οι αποφάσεις για τα νέα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, αποτελούν τη μεγάλη ευκαιρία για μια βαθειά μεταρρύθμιση στις δομές και λειτουργίες του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Μια μεταρρύθμιση, η οποία πέρα από τις οικονομικές προκλήσεις θα λάβει σοβαρά υπόψη της στο συνολικό σχεδιασμό της, τους κανόνες ανταγωνιστικότητας, διαφάνειας, προστασίας του περιβάλλοντος, τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών και της δημιουργίας εσόδων για τις ανάγκες της χώρας.

Η άμεση αλληλεπίδραση μεταξύ της ανάπτυξης των λιμένων και της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης της περιοχής στην οποία βρίσκονται είναι δεδομένη. Οι μεταφορικοί άξονες, που καθιερώνονται ή βελτιώνονται με την πύκνωση, την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος της Χώρας, αφενός ανταποκρίνονται στις αυξημένες μεταφορικές ανάγκες για την εξυπηρέτηση των οικονομικών δραστηριοτήτων, αφετέρου προωθούν νέες παραγωγικές δραστηριότητες και συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση της απασχόλησης και των εισοδημάτων στις τοπικές κοινωνίες, δημιουργώντας ένα ευνοϊκό κλίμα για συνολική ανάπτυξη.

Στο πλαίσιο αυτό, εκπονήθηκε η παρούσα εργασία η οποία κατέγραψε την υφιστάμενη κατάσταση των Λιμένων του Δυτικού άξονα της χώρας και κατέληξε μεταξύ άλλων, σε συγκεκριμένες προτάσεις αναφορικά με την ανάπτυξη των λιμένων της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, του Κατάκολου, της Κυλλήνης και Πελοποννήσου σε σχέση με τους μεγαλύτερους λιμένες της Ευρώπης και τα εμπορευματικά κέντρα της Μεσογείου.

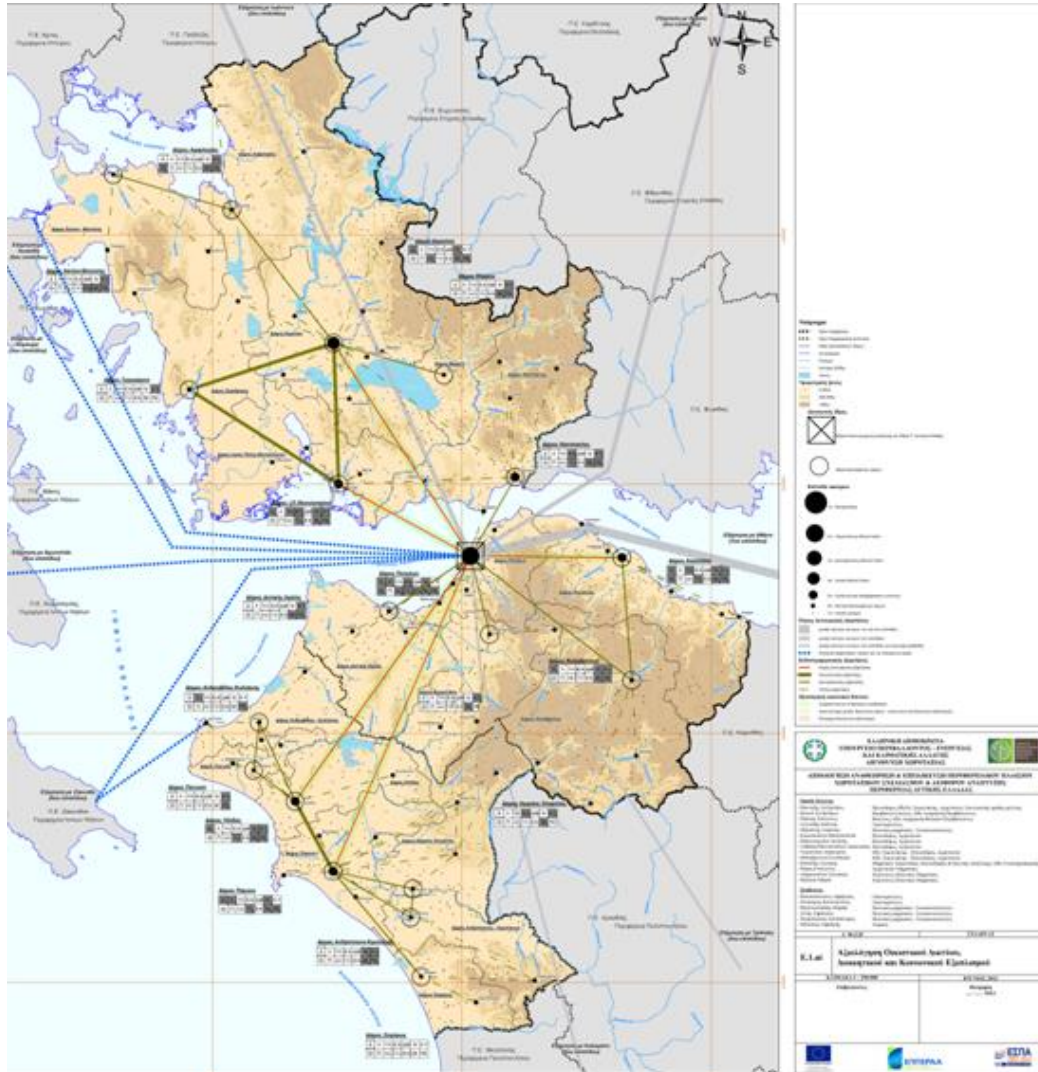
Στη βάση των μεγάλων έργων που έχουν ολοκληρωθεί ή ολοκληρώνονται στη Δυτική Ελλάδα, αναδεικνύονται προοπτικές. Ειδικότερα, η ανάπτυξη της θαλάσσιας λεωφόρου Αδριατικής-Ιονίου και η επέκτασή της έως την Κύπρο και την Ανατολική Μεσόγειο για την εξυπηρέτηση φορτίων από και προς χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής συμπληρώνει το σχεδιασμό για την περαιτέρω ανάπτυξη των μεταφορικών ροών και αναδεικνύει ακόμα περισσότερο την ευρύτερη περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδος ως μία δυναμική περιοχή ανάπτυξης. Στον υφιστάμενο σχεδιασμό προστίθεται η χωροθέτηση Εμπορευματικών Κέντρων για την προώθηση εμπορευματικών ροών στην Πάτρα και στην Ηγουμενίτσα, τα οποία αναμένεται να συμβάλλουν καθοριστικά στην ενίσχυση της ευρύτερης περιοχής και στην προαγωγή της εθνικής ανάπτυξης.

Τα Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. προτείνουν ένα ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, που καλύπτει αφενός τις διαπεριφερειακές – ενδοπεριφερειακές, αφ' ετέρου δε τις διανομαρχιακές-υπερτοπικές- εξυπηρετήσεις. Εδώ τονίζεται ότι η ιεράρχηση των οδικών δικτύων δεν προσδιορίζει και τον βαθμό προτεραιότητας υλοποίησής τους. Άλλωστε όπου δεν γίνεται αναφορά σε συγκεκριμένες υφιστάμενες οδικές αρτηρίες στο χωροταξικό σχέδιο η χάραξή τους είναι ενδεικτική. Θα απαιτηθούν συγκεκριμένες μελέτες. Είναι σαφές ότι είναι οδικός άξονας εθνικής εμβέλειας ή περιφερειακής σημασίας, θα μπορέσει να αποκτήσει αυτή την σημασία αν συγχρόνως γίνουν και μικρότερης χωρικής – περιφερειακής εμβέλειας δρόμοι. Για να θεωρηθεί ο οδικός άξονας ως αναπτυξιακός θα πρέπει να ενισχυθεί η ενδοχώρα, οι οικισμοί και η εξυπηρέτηση των υπερτοπικών οικονομικών δραστηριοτήτων. Θα πρέπει να διασφαλισθεί η προσβασιμότητα του χώρου σε όλα τα επίπεδα: εθνικό, περιφερειακό, τοπικό.



Η δημιουργία ενός πλέγματος πολιτιστικών πυρήνων διεθνούς εμβέλειας θα αποτελέσει σημαντικό προωθητικό παράγοντα στην ανάπτυξη κάθε Περιφέρειας.

**Χάρτης 4. Αξιολόγηση Οικιστικού Δικτύου Διοικητικού & Κοινωνικού εξοπλισμού**



Η ανάδειξη των πιο πάνω στοιχείων σε περιφερειακό – διαπεριφερειακό επίπεδο σε συνδυασμό με τις κλιματολογικές συνθήκες έχουν ήδη αναδείξει τον τουρισμό ως κυρίαρχη δραστηριότητα με περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξής του, θα διευρύνουν όμως τα πεδία άσκησης τουριστικής ανάπτυξης που για τη δυτική Ελλάδα προσφέρονται σε ιδιαίτερα υψηλό βαθμό.

Παρά τις διακηρύξεις η Ιόνια οδός και ο Δυτικός Σιδηροδρομικός άξονας δεν έχουν πλήρως αποσαφηνισθεί. Σε ότι αφορά στη χάραξη της Ιόνιας οδού, έστω σε μακροχρόνια βάση, ταυτίζεται με το δίκτυο των σημερινών αρτηριών. Σε ότι αφορά την εξειδίκευση των κατευθύνσεων του ΣΑΚΧ αυτές εμπεριέχονται στο Γενικό Πλαίσιο ως κατευθύνσεις, χωρίς να εξειδικεύονται χωρικά.

Αυτό δημιουργεί ερωτηματικά γιατί όταν συντάχθηκε το τελικό κείμενο για τα Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού αυτά είχαν ολοκληρωθεί. Δε φαίνεται δηλαδή ποιες είναι περιφερειακές αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των Περιφερειών. Αυτό επομένως που έχει σημασία είναι να προβληθεί ως αίτημα η ανάγκη να τεθεί ως προτεραιότητα η ένταξη της Ιονίας οδού ως εθνικής εμβέλειας αρτηρία στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Αντίστοιχα θα πρέπει να προβληθεί ως αίτημα η ένταξη των αεροδρομίων και ο εκσυγχρονισμός όλων των λιμένων της Δυτικής Ελλάδας.

Εκεί όμως, που φαίνεται ότι το κράτος δεν έχει δώσει προτεραιότητες είναι στην αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου. Οι σε αρχικό στάδιο προβλέψεις για τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου στη δυτική Ελλάδα και η βελτίωση εκείνων της Πελοποννήσου, εκτιμάται ότι θα βελτιώσουν αποφασιστικά την προσπελασιμότητα της Δυτικής Ελλάδας και στην εφαρμογή ενός νέου ιεραρχημένου δικτύου χερσαίων μεταφορών. Φυσικό επακόλουθο θα αποτελέσει η επανιεράρχηση του δικτύου των λιμένων και αεροδρομίων στην εξεταζόμενη περιοχή.

#### Χάρτης 5. Αξιολόγηση Συστήματος Μεταφορών Δυτικού Άξονα



ΠΗΓΗ : ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

#### 4.1.1 Η περίπτωση του Λιμένα Πατρών

##### ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η Πάτρα είναι η πρωτεύουσα του νομού Αχαΐας και της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, ενώ αποτελεί και το μεγαλύτερο αστικό κέντρο και λιμένα της Πελοποννήσου. Η δημοτική ενότητα της Πάτρας, που αντιστοιχεί στην κυρίως πόλη, έχει πληθυσμό 168.034 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Ο νέος Δήμος Πατρέων, όπως προέκυψε από το Πρόγραμμα Καλλικράτης, έχει πληθυσμό 213.984 κατοίκους και αποτελεί τον τέταρτο μεγαλύτερο δήμο της χώρας. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας είναι το τρίτο μεγαλύτερο σε πληθυσμό στην Ελλάδα μετά από αυτό της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. 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 Ευρώπη.

Όπως προαναφέρθηκε το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί την Πύλη της χώρας μας προς την Ευρώπη και είναι ένα από τα πιο σύγχρονα λιμάνια της Μεσογείου με σύγχρονες λιμενικές υποδομές, σύγχρονο χώρο cruise terminal, ποιοτικά ολοκληρωμένες υπηρεσίες φιλοξενίας και συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας. Ειδικότερα, σημειώνεται ότι ο λιμένας διαχειρίζεται το σημαντικότερο όγκο Ro Ro<sup>[8]</sup>, φορτίων της Χώρας, με προοπτική εξυπηρέτησης και LO-LO<sup>[9]</sup> φορτίων, ως αποτέλεσμα σχετικών έργων που υλοποιούνται. Παράλληλα, η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού σκέλους που συνδέει την Πάτρα με την Αθήνα και γενικότερα, η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου της Δυτικής Ελλάδος, καθώς επίσης η βελτίωση της διαδικασίας μεταφόρτωσης των φορτίων, θα προσδώσουν νέες δυνατότητες στη μεταφορική ικανότητα της περιοχής.

**Εικόνα 1.** Φωτογραφικό ανάπτυγμα Λιμένα Πατρών



[8] **RO-RO** . Εκ του αγγλικού ιδιώματος Roll-on/Roll-off., Πρόκειται για ένα σύγχρονο τύπο φορτηγού πλοίου, περισσότερο οχηματαγωγού, σε προέκταση των πλοίων τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερ), ή κυρίως οχημάτων άνευ αυτοκίνησης π.χ. ρυμούλκες.

[9] **LO – LO** : Πλοία φορτοεκφόρτωσης με σύστημα Lift on – Lift off

Στο αστικό κέντρο της Πάτρας η συνεχής ροή μεγάλου αριθμού μεταναστών δημιουργεί έντονο κοινωνικό πρόβλημα που ταλανίζει την πόλη από τα μέσα της δεκαετίας του 90, εξ' αιτίας της αθρόας εισέλευσης οικονομικών μεταναστών και της μόνιμης διαβίωσής τους. Μέχρι σήμερα το πρόβλημα παραμένει άλυτο, έχοντας ενταθεί την τελευταία δεκαετία, όταν άρχισε να μετακινείται μεγάλος αριθμός Αφγανών χωρίς ταξιδιωτικά έγγραφα, καθώς και Σομαλών και Σουδανών. Σήμερα υπολογίζεται ότι διαβιούν στην Πάτρα περίπου 3000 με 5000 μετανάστες χωρίς ταξιδιωτικά έγγραφα, με σκοπό τη λαθραία ακτοπλοϊκή έξοδο από την Ελλάδα προς την Ιταλία και τις χώρες της ανεπτυγμένης Ευρώπης.

#### ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Το οικιστικό δίκτυο της ΠΔΕ είναι εξαρτημένο από την Πάτρα που αποτελεί και τον πόλο υπερεθνικής και εθνικής σημασίας. Σε αυτήν συγκεντρώνονται διοικητικές υπηρεσίες, οι περιφερειακές υπηρεσίες υγείας, οι διαπεριφερειακές μονάδες-κέντρα ανώτατης εκπαίδευσης, έρευνας και νέας τεχνολογίας με διεθνή ακτινοβολία και αστικές λειτουργίες. Η Πάτρα ιδιαίτερα υποστηρίζεται με δράσεις που προτείνονται τόσο από τον Εθνικό Χωροταξικό Σχεδιασμό, όσο και από Τοπικά Χωροταξικά (Μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου, Γ.Π.Σ.): – Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και του οικονομικού δυναμισμού της με προτεινόμενα ΒΙΟΠΑ, Εμπορευματικό Κέντρο (το τελευταίο δεν προωθήθηκε) – Βελτίωση της προσπελασιμότητάς της (Νέο Λιμάνι, παράκαμψη πόλης, έργα υποδομών) – Προστασία και βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος (ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, προστασία και ανάδειξη του δημόσιου χώρου κυρίως του ιστορικού κέντρου και του παραλιακού Μετώπου, με ενίσχυση των ζωνών πρασίνου και διαχείριση των ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων, περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αποθάρρυνση των Μετακινήσεων με Ι.Χ. αυτοκίνητα). – Υψηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών με έμφαση στην υγεία, στη γνώση, με περαιτέρω ενίσχυση της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και στην ανάπτυξη υποδομών έρευνας.

Ο παλαιός λιμένας Πατρών αποτελείται από μία στενή λωρίδα χερσαίας ζώνης, η οποία φιλοξενεί όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Διαθέτει τέσσερις κύριους προβλήτες (Γούναρη, Αγίου Νικολάου, Άστιγγος και Γλυφάδας) που σχηματίζουν τρεις λιμενολεκάνες, οι οποίες προστατεύονται από κυματοθραύστη σχεδόν παράλληλο προς την ακτή. Στο χώρο του λιμένα επιχειρείται η εγκατάσταση εξυπηρέτησης υδροπλάνων, μια καινοτόμος δραστηριότητα για τα ελληνικά δεδομένα, με δυνατότητα διασύνδεσης του λιμένα με άλλες περιοχές της Δυτικής Ελλάδος.

Η αξιοποίηση των κτιριακών εγκαταστάσεων του βόρειου λιμένα βρίσκεται μέσα στις προτεραιότητες της διοίκησης του Οργανισμού. Για το σκοπό αυτό έχει εκπονηθεί και βρίσκεται υπό έγκριση μελέτη για τη χωροταξική οργάνωση των χερσαίων χώρων και τη βελτίωση της λιμενικής υποδομής του Οργανισμού. Επιπλέον επιδιώκεται η αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Πειραιϊκής - Πατραϊκής, που αποτελούν μνημείο βιομηχανικής κληρονομιάς, αλλά και η ανάπτυξη νέων υποδομών για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών.

## ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ – ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ

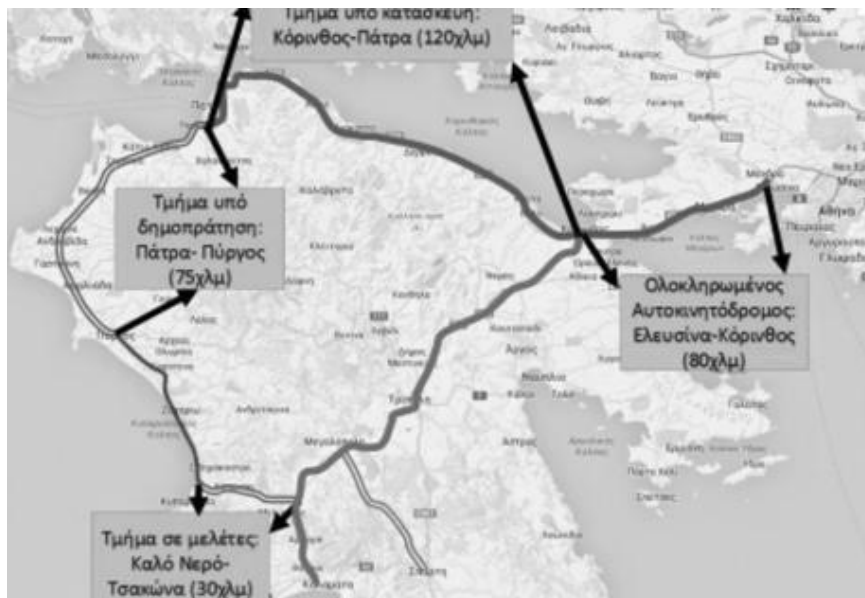
Ο αυτοκινητόδρομος Ολυμπία Οδός είναι ένα από τα μεγαλύτερα οδικά έργα που ξεκινά από τα διόδια της Ελευσίνας και περνά από την Κόρινθο, την Πάτρα, τον Πύργο, για να καταλήξει σε σύνδεση με τον Αυτοκινητόδρομο Μορέα στην περιοχή της Τσακώνας. Όταν ολοκληρωθούν τα έργα η Ολυμπία Οδός από Ελευσίνα μέχρι Πάτρα θα είναι ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος με 2 λωρίδες και ΛΕΑ ανά κατεύθυνση (τμηματικά μέχρι και 5 λωρίδες ανά ρεύμα) και σιθθαίο ασφαλείας. Σε όλο το μήκος του έργου θα υπάρχουν ΣΕΑ, οδική βοήθεια, αναλογική και ψηφιακή σήμανση.

Αυτή την εποχή σε δημοπράτηση είναι το πρώτο από τα τρία τμήματα της Δυτικής Ολυμπίας Οδού που δεν ανήκει στην παραχώρηση των παραπάνω έργων. Πρόκειται για το τμήμα Πάτρα-Πύργος μήκους 75χλμ και κόστους 340εκ.ευρώ. Σύμφωνα με το Υπουργείο Υποδομών το έργο αναμένεται να ξεκινήσει στις αρχές του 2015 και να ολοκληρωθεί στα τέλη του 2016. Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από το Νέο ΕΣΠΑ 2014-2020.

Το δεύτερο τμήμα Πύργος-Καλό Νερό παραμένει μπλοκαρισμένο λόγω περιβαλλοντικών προβλημάτων στην χάραξη για τη διέλευση του Καϊάφα. Αυτό το τμήμα έχει ουσιαστικά παραπεμφθεί για το μακρινό μέλλον και η λύση αργεί.

Το τρίτο τμήμα Καλό Νερό-Τσακώνα είναι σε φάση προετοιμασίας μελετών και τευχών δημοπράτησης από το Υπουργείο Υποδομών. Σύμφωνα με τις εξαγγελίες το έργο θα δημοπρατηθεί στα τέλη του 2014 και τα έργα θα ξεκινήσουν το 2015. Πιθανός ορίζοντας ολοκλήρωσης είναι το 2017.

### Χάρτης 6: Τμήματα της Δυτικής Ολυμπίας Οδού



ΠΗΓΗ: ΟΜΙΛΟΣ ΕΛΑΚΤΩΡ

<http://www.aktor.gr/summary.asp?catid=21812>

Η προσέγγιση στο Βόρειο (Παλιό) Λιμένα γίνεται μέσω Ν.Ε.Ο. Κορίνθου / Πατρών – Κανελλοπούλου – Ηρώων Πολυτεχνείου – Πύλη 7.

Ενώ η προσέγγιση στο Νότιο Λιμένα της Πάτρας, γίνεται από τρεις εναλλακτικές διαδρομές οι οποίες παρουσιάζονται στη συνέχεια:

**Διαδρομή 1** (σκαρίφημα). Μετά την παράδοση του ανισόπεδου κόμβου του Γλαύκου που οδηγεί απευθείας μέσα στο λιμάνι η πρόσβαση μπορεί να γίνεται μέσω της διαδρομής 1 όπως φαίνεται στο σκαρίφημα για τα οχήματα που προσεγγίζουν το Νότιο Λιμένα είτε από την κατεύθυνση της Αθήνας είτε από την κατεύθυνση του Πύργου μέσω της Ευρείας Παράκαμψης Πάτρας (ΕΠΠ).

**Διαδρομή 2** (σκαρίφημα). Έξοδος από την ΕΠΠ στον κόμβο Οβρυάς (έξοδος Πάτρα-Δ/Δ) - οδός Α. Παπανδρέου- Ακτή Δυμαίων – Πύλη Α Νότιου Λιμένα.

**Διαδρομή 3** (σκαρίφημα). Έξοδος από την ΕΠΠ στον κόμβο Γλαύκου (Γ/Σ) – Πατρών Κλάους – Ε. Βενιζέλου – Ακτή Δυμαίων – Πύλη Α Νότιου Λιμένα Τα επιβατικά οχήματα μπορούν επίσης να προσεγγίσουν το Νότιο Λιμένα μέσω του άξονα Ν.Ε.Ο. Κορίνθου/Πατρών – Κανελλοπούλου – Ηρώων πολυτεχνείου – Όθωνος Αμαλίας – Ακτή Δυμαίων.

**Χάρτης 7:** Σημεία πρόσβασης στον Βόρειο & Νότιο λιμένα Πατρών



ΠΗΓΗ: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ

[http://www.minoan.gr/uploads/Agents/OLPA\\_MAP\\_EL.pdf](http://www.minoan.gr/uploads/Agents/OLPA_MAP_EL.pdf)

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Ο νέος λιμένας, μετά την ολοκλήρωσή του, θα έχει πριονωτά κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1.000 μ. περίπου, με βάθος 11 μ. Επίσης θα δημιουργηθεί εμπορικός προβλήτας 300 μ. και ο λιμένας θα προστατεύεται από κυματοθραύστη μήκους 1.500 μ. Θα μπορεί να εξυπηρετεί σύγχρονα συστήματα μεταφοράς – διακίνησης των μοναδοποιημένων φορτίων (containers, swapbodies, trailers, semitrailers) και να υποδέχεται πλοία νέας γενιάς (Ro – Ro, Ferry Boats, container ships) αποκτώντας εγκαταστάσεις, εξοπλισμό και προσπελασιμότητα που θα τον καταστήσουν ελκυστικό προς τους χρήστες. Με την κατασκευή του νέου λιμένα δίνεται η δυνατότητα όχι μόνο αισθητικής αναβάθμισης της παραλιακής ζώνης στο κέντρο της Πάτρας, αλλά και αποσυμφόρησης του παλαιού λιμένα. Οι προοπτικές ανάπτυξης και εκμετάλλευσης θα ενισχυθούν με τη δημιουργία ελεύθερης εμπορευματικής ζώνης δια-μετακόμισης και αποθήκευσης.

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (*master plan*)

Σε ότι αφορά το λιμάνι της Πάτρας, σήμερα είναι σε εξέλιξη η κατασκευή του νέου λιμένα Πατρών, για τον οποίο υπάρχει εγκεκριμένο Master Plan. Στο λιμένα προβλέπεται να εξυπηρετούνται όλα τα είδη των συνδυασμένων μεταφορών, ώστε η Πάτρα να μπορεί να ανταποκριθεί στο ρόλο της, ως κόμβος των Διευρωπαϊκών δικτύων και ως Δυτική πύλη της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η στρατηγική ανάπτυξη της Πάτρας ως πόλου ανάπτυξης – αστικό κέντρο που συγκεντρώνει ειδικές χρήσεις, οι οποίες κρίνονται σημαντικές για τη συνολική αναπτυξιακή διαδικασία (πύλη, κόμβος) αποτελεί συνδυασμό των παρακάτω στοιχείων:

- ◆ Πολυκεντρικότητα
- ◆ Ενίσχυση των τάσεων δικτύωσης με άλλα αστικά κέντρα της χώρας
- ◆ Βελτίωση και ανάπτυξη των υποδομών και περιορισμός της αστικής διάχυσης
- ◆ Αειφόρος ανάπτυξη (αύξηση πρασίνου, κοινοχρήστων χώρων, ολοκληρωμένες υποδομές αστικών εξυπηρετήσεων, αστικές αναπλάσεις, δίκτυα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, μείωση οικιακών αποβλήτων κ.α.)
- ◆ Αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων
- ◆ Βελτίωση των πληροφοριών σχετικά με τις εξελίξεις (παρατηρητήριο)

Επιπλέον, επιλέγεται η ανάπτυξη δραστηριοτήτων και υπηρεσιών διεθνούς και εθνικής ακτινοβολίας, καθώς και η συμμετοχή τους στην ανάπτυξη διεθνών δικτύων συνεργασίας. Ειδικότερα, για την εδραίωση του διακριτού ρόλου της Πάτρας προωθείται:

- ◆ Η ανάδειξή της σε εθνικό πόλο – πύλη και διαμετακομιστικό / εμπορευματικό αστικό κέντρο στον διάδρομο Αδριατικής.
- ◆ Η ανάδειξή της σε κέντρο πολιτισμού.
- ◆ Η ενίσχυσή της στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας & τεχνολογίας, του τουρισμού και της υγείας.
- ◆ Η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της στη συνάρθρωση των δύο εθνικών αξόνων ανάπτυξης, ΠΑΘΕ και Δυτικού (Ιόνιας οδού) και ενίσχυση του ρόλου της στον ευρύτερο χώρο της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων (Κεφαλονιά, Ζάκυνθος).

ΠΗΓΗ : Μελέτη Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Φάση Α' – Στάδιο Α2

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών συνεισφέρει αποφασιστικά στην τοπική οικονομία δημιουργώντας με τις άμεσα εξαρτώμενες επιχειρήσεις 2.504 θέσεις εργασίας, 1.013 άμεσες θέσεις εργασίας με εισόδημα 12,2 εκατ. ευρώ και 1.491 έμμεσες, με εισόδημα περίπου 9,2 εκατ. ευρώ. Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, το λιμάνι και οι συνδυασμένες με αυτό επιχειρήσεις συνεισφέρουν σε ποσοστό 3,74% της συνολικής τοπικής απασχόλησης και ποσοστό 1,48% του συνολικά παραγόμενου εισοδήματος, ενώ μαζί με τις άμεσα εξαρτώμενες επιχειρήσεις, δημιουργεί κύκλο εργασιών 64,3 εκατ. ευρώ.

ΠΗΓΗ: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ

[http://www.patrasport.gr/cms/?page\\_id=1238](http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=1238)

Ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνα - Κόρινθος - Πάτρα, τμήμα του οποίου είναι υπό κατασκευή, αποσκοπεί στη βελτίωση των ελληνικών μεταφορών με σιδηρόδρομο, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρόμου ως προς τα άλλα μεταφορικά μέσα, την επιβίωση της οικονομικής ανάπτυξης της Πελοποννήσου αλλά και της Εθνικής Οικονομίας γενικότερα. Η γραμμή αυτή συνδέεται με τη γραμμή Πειραιάς - Θεσσαλονίκη -Σύνορα και μέσω αυτής με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.

**Πίνακας 10.** Στατιστικά κίνησης Λιμένα Πατρών (Κινήσεις Εσωτερικού)

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ
2000	545.758	23.381	95.682
2001	566.393	21.887	101.260
2002	587.877	21.560	100.295
2003	568.585	20.318	99.907
2004	469.783	15.669	80.095
2005	498.065	17.508	81.890
2006	491.490	18.463	77.529
2007	476.235	16.702	78.442
2008	480.687	17.641	77.244
2009	450.987	15.086	73.017
2010	425.503	15.085	65.227

**Πίνακας 15.** Στατιστικά κίνησης Λιμένα Πατρών (Κινήσεις Εξωτερικού)

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ
2000	1.275.987	292.661	251.242
2001	1.315.019	280.689	248.309
2002	1.355.335	296.964	255.626
2003	1.263.124	304.979	249.345
2004	1.125.150	298.833	222.486
2005	1.247.991	283.778	226.269
2006	1.264.274	295.206	216.186
2007	1.130.880	296.900	211.864
2008	1.094.450	312.459	198.626
2009	981.288	251.429	171.698
2010	879.314	224.866	151.223



## ΑΝΑΛΥΣΗ ( ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ )

### Προβλήματα

- Μεταναστευτικό Πρόβλημα
- Κοινωνικό Πρόβλημα
- Ανολοκλήρωτα Οδικά δίκτυα

### Περιορισμοί

- Αστική διάχυση
- Ημιτελείς Υποδομές, του τμήματος Πάτρα-Πύργος, της Ολυμπίας Οδού
- Εξασθένιση των τάσεων δικτύωσης.
- Έλλειψη επαρκών εξυπηρετήσεων.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου.

### Δυνατότητες

- Αξιοποίηση των κτιριακών εγκαταστάσεων του βόρειου λιμένα.
- Αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Πειραιϊκής – Πατραϊκής.
- Αισθητική αναβάθμισης της παραλιακής ζώνης στο κέντρο της Πάτρας.
- Αποσυμφόρηση του παλαιού λιμένα.
- Αύξηση του πρασίνου.
- Αντιμετώπιση Κοινωνικών προβλημάτων.
- Μείωση οικιακών προβλημάτων.
- Εξυπηρέτηση σύγχρονων συστημάτων μεταφοράς – διακίνησης των μοναδοποιημένων φορτίων (containers, swapbodies, trailers, semitrailers)
- Υποδοχή πλοίων νέας γενιάς (Ro – Ro, Ferry Boats, container ships)

### Προοπτικές

- Ανάπτυξη νέων υποδομών για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών.
- Δημιουργία ελεύθερης εμπορευματικής ζώνης δια-μετακόμισης και αποθήκευσης.
- Μετατροπή του Λιμένα Πατρών σε κόμβο των Διευρωπαϊκών δικτύων και σε Δυτική πύλη της χώρας μας, στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της στη συνάρθρωση των δύο εθνικών αξόνων ανάπτυξης, ΠΑΘΕ και Δυτικού (Ιόνιας οδού) και ενίσχυση του ρόλου της στον ευρύτερο χώρο της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων (Κεφαλονιά, Ζάκυνθος).
- Ανάδειξη της πόλης της Πάτρας σε κέντρο πολιτισμού.
- Ενίσχυση της πόλης της Πάτρας στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας & τεχνολογίας, του τουρισμού και της υγείας.
- Αναβάθμιση της παραλιακής ζώνης της Πάτρας.

### 4.1.2 Λιμένας Ηγουμενίτσας

#### ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί τη Βορειοδυτική Πύλη της χώρας μας και την κύρια θαλάσσια πύλη για σύνδεση με τη Δυτική Ευρώπη. Θεωρείται ένας από τους σημαντικότερους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς ανήκει στην κατηγορία Α' στην οποία (με απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) περιλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες διεθνούς σημασίας (από τους οποίους διακινούνται ετησίως τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων ή 200.000 επιβάτες- [WWW.PORTNET.GR](http://WWW.PORTNET.GR)). Συνδέεται ακτοπλοϊκώς με την Ιταλία (*Πρίντιζι Μπάρι, Ανκόνα, Βενετία*), ενώνοντας την Ελλάδα με την Κεντρική Ευρώπη και τις Σκανδιναβικές Χώρες.

Η θαλάσσια λεωφόρος Ελλάδας – Ιταλίας αποτελεί έναν από τους βασικούς μοχλούς προώθησης φορτίων από και προς προορισμούς της ευρύτερης περιοχής στη νοτιοανατολική Ευρώπη. Από το 1990 και μετά, αυτές οι γραμμές αποτέλεσαν τους μοναδικούς διαύλους ασφαλών και ταχέων logistics από την Ε.Ε. στην Ελλάδα, την ανατολική Μεσόγειο και ευρύτερα στις αγορές της Εγγύς και Μέσης Ανατολής. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας εξυπηρετεί κυρίως την εμπορευματική κίνηση της Βορείου Ελλάδος και των Νοτίων Βαλκανίων (κυρίως Βουλγαρία, Τουρκία) αλλά και σε μικρότερο βαθμό χώρες της Μέσης Ανατολής και το Ιράν. Υπάρχουν έκτακτα δρομολόγια με την Αλβανία και στο μέλλον προβλέπεται σύνδεση με άλλα λιμάνια της Αδριατικής και της Αφρικής.

ΠΗΓΗ. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (Ιανουάριος 2006)

#### Χάρτης 8: Στρατηγική θέση Λιμένα Ηγουμενίτσας



ΠΗΓΗ: Δ. Τσαμπούλας (2006).

Σύμφωνα με τη Λυρίδη (2005), η ενδυνάμωση της θαλάσσιας οδού Ελλάδας-Ιταλίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ενίσχυση των λεγόμενων O-D pairs δηλαδή των κομματιών αφετηρίας και προορισμού των φορτίων, που προηγούνται της γραμμής Ελλάδας - Ιταλίας και στοχεύουν στη δημιουργία συνδυασμένης μεταφοράς. Στο πλαίσιο του έργου που χρηματοδοτήθηκε επί διετία από την Ευρωπαϊκή Ένωση, εμπορεύματα που αντιστοιχούν σε 18,25 εκατ. τονο-χιλιόμετρα ετησίως δεν μεταφέρονται πλέον οδικώς με φορτηγά μεταξύ Βόρειας Ιταλίας και Ελλάδας, αλλά περιλάμβανε την προσαρμογή των τερματικών σταθμών σε κάθε λιμένα, την εισαγωγή της χρήσης νέων και αναβαθμισμένων ρυμουλκούμενων για τη γρήγορη φορτοεκφόρτωση και τη βελτίωση συστήματος εντοπισμού και ιχνηλάτησης (tracking and tracing) των αποστολλόμενων φορτίων για την ανταλλαγή δεδομένων αποστολής με τους πελάτες μέσω της ηλεκτρονικής μεταβίβασης παραστατικών ή του διαδικτύου (Λυρίδη, 2005).

Πέρα από τη λειτουργία του λιμένα της Ηγουμενίτσας, ο οποίος τουλάχιστον στο επίπεδο του κεντρικού σχεδιασμού καλείται να παίξει ένα ρόλο «πύλης» διεθνούς σημασίας, στη Δημοτική Ενότητα Ηγουμενίτσας εντοπίζονται και άλλα στοιχεία που ενισχύουν στην αναπτυξιακή δυναμική της περιοχής. Το σημαντικότερο από αυτά αφορά στον οδικό άξονα της Εγνατίας Οδού, ο οποίος διασχίζει το ΝΑ του άκρο και φτάνει έως την παράκτια ενότητα και τον αστικό ιστό, νότια της πόλης της Ηγουμενίτσας. Επιπλέον, από το νότιο παραλιακό τμήμα της ΔΕ έως το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, διέρχεται ο οδικός άξονας της Ε.Ο. Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας, ενώ από το ανατολικό της τμήμα και έως την παραλιακή ενότητα, περιλαμβάνεται και η προβλεπόμενη χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής. Πυλώνες υψηλής και υπερ-υψηλής τάσης διασχίζουν την περιοχή με κατεύθυνση Ν-Β και Α-Δ. Το βόρειο τμήμα του Καποδιστριακού Δήμου Ηγουμενίτσας διασχίζεται από τον ποταμό Καλαμά, ο οποίος διέπεται από ιδιαίτερο καθεστώς προστασίας, όπως αυτό ορίστηκε με το ΦΕΚ 396/Δ/17-09-2009.

#### ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Ο λιμένας Ηγουμενίτσας καταλαμβάνει συνολική έκταση 210 στρεμμάτων εκ των οποίων το 130 στρέμματα αφορούν λιμενικό χώρο, ενώ τα 80 στρέμματα έχουν αποδοθεί για οδοποιία, χώρους στάθμευσης ΙΧ και φορτηγών, εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού κ.α. Το νέο Λιμάνι διαθέτει κτίριο τερματικού σταθμού επιβατών συνολικής επιφάνειας 6326 τμ. προς εξυπηρέτηση των πλοίων που εκτελούν δρομολόγια γραμμών εξωτερικού, από και προς Ιταλικούς λιμένες.

Το λιμάνι συνδέεται ακτοπλοϊκά τόσο με το εσωτερικό (Κέρκυρα – Παξοί – Πάτρα), όσο και με το εξωτερικό (Ιταλία). Οι γραμμές εσωτερικού εκτελούνται από το Παλιό Λιμάνι, ενώ οι γραμμές εξωτερικού από το Νέο Λιμάνι το οποίο διαθέτει 12 θέσεις πρυμνοδέτησης με δυνατότητα ταυτόχρονης εξυπηρέτησης έως και 7 πλοίων με ικανούς χειρσαίους χώρους (Σε κάθε θέση ανήκουν περίπου 20 στρ. χειρσαίων χώρων).

Ο Κεντρικός Επιβατικός Σταθμός του Νέου Λιμένα διαθέτει σύγχρονη αίθουσα αναμονής, εστιατόριο και καταστήματα για την εξυπηρέτηση των επιβατών, Infokiosks και ασύρματο δίκτυο ελεύθερης πρόσβασης, προσφέροντας ένα φιλικό περιβάλλον και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους επιβάτες.

Στην περιοχή του Λιμένος είναι εγκατεστημένα:

- Λιμεναρχείο
- Τελωνείο
- Σταθμός Υγειονομικού και Κτηνιατρείου
- Πυροσβεστικός Σταθμός



**Φωτογραφικό Ανάπτυγμα 2:** *Το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας και η αρχή της Εγνατίας Οδού*

## ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ – ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ

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

- την Εγνατία Οδό
- την Π.Α.Θ.Ε. (Οδικός Άξονας ΠΑΤΡΩΝ - ΑΘΗΝΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΕΥΖΩΝΩΝ)
- τον Δυτικό Άξονα Βορρά-Νότου (Ιόνια Οδός).

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

Η κατασκευή της Εγνατίας Οδού έχει ολοκληρωθεί και βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία, ενώνοντας την Ευρώπη με τις Κεντρικές και Βόρειες περιοχές της Χώρας, καθώς και τις Βαλκανικές Χώρες μέσω των συνδέσεων της οδού με τους υπάρχοντες συνοριακούς σταθμούς. Η Εγνατία Οδός διασχίζει την Ήπειρο, τη Μακεδονία και τη Θράκη, εκκινώντας από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, απ' όπου υπάρχει τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Ιταλία, μέχρι τους Κήπους του Έβρου στα Ελληνοτουρκικά σύνορα.

**Χάρτης 9** Εγνατία Οδός: Τμήμα Ηγουμενίτσα – Κήποι Έβρου. Πηγή Εγνατία Οδός Α.Ε.



Σε εθνικό επίπεδο, η Εγνατία Οδός δίνει την ευκαιρία συμπληρωματικών επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών (π.χ. εμπορευματικά κέντρα), της βιομηχανίας και του τουρισμού, και αποτελεί σημαντικό άξονα ανάπτυξης της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας. Με την ολοκλήρωσή της αυξήθηκαν οι δυνατότητες επενδύσεων σε μεταφορές, βιομηχανία και τουρισμό.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Εγνατία ενώνει τα βιομηχανικά κέντρα της Δύσης με την Ανατολή. Ο βαθμός αξιοποίησής της για το σκοπό αυτό είναι ωστόσο περιορισμένος, τουλάχιστον σε ότι αφορά το τμήμα που ανήκει στην περιφέρεια Ηπείρου. Οι καθυστερήσεις στην κατασκευή του Δυτικού άξονα αλλά και θέματα που εξαρτώνται από την παγίωση του λιμένα της Ηγουμενίτσας ως διεθνούς δυτικής πύλης της χώρας είναι οι κύριες αιτίες του φαινομένου.

Με την Εγνατία Οδό και τους κάθετους άξονες της, η Ελλάδα αποκτά δυνατότητα ενεργούς συμμετοχής στη διαμόρφωση της νέας περιφερειακής αγοράς των Βαλκανίων, λειτουργώντας αποτελεσματικά σε επιχειρηματικές κοινοτικές πρωτοβουλίες, από και προς τη Βαλκανική. Με το άνοιγμα της Βαλκανικής αγοράς δίνεται διέξοδος στις ελληνικές επιχειρήσεις και αναπτύσσεται η εξαγωγή προϊόντων και υπηρεσιών που έχουν ζήτηση στην αγορά αυτή. Παράλληλα, η δυνατότητα ταχείας επικοινωνίας ανάμεσα στις διάφορες περιοχές της Ελλάδας δίνει πλέον την ευκαιρία σε γεωγραφικά απομονωμένες περιοχές της χώρας, όπως η Ήπειρος, να επικοινωνούν με την Μακεδονία και τη Θράκη, γεγονός που διευκολύνει το εμπόριο, τον τουρισμό, αλλά και την κοινωνική ζωή στις περιοχές αυτές.

Οι παραπάνω προοπτικές που κάτω από διαφορετικές συνθήκες θα μπορούσαν να επιταχύνουν με ραγδαίους ρυθμούς αναπτυξιακές διαδικασίες κατά μήκος του άξονα, βαρύνονται από τις επιπτώσεις της δημοσιονομικής κρίσης της χώρας.

#### ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Ο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. διαθέτει προς εξυπηρέτηση των πλοίων που εκτελούν δρομολόγια γραμμών εξωτερικού, από και προς Ιταλικούς λιμένες:

- Κτίριο τερματικού σταθμού επιβατών συνολικής επιφάνειας 6326 τμ.
- Χερσαία ζώνη 210 στρ., εκ των οποίων 130 στρ. χερσαία λιμενική ζώνη και 80 στρ. χώροι στάθμευσης και λοιποί βοηθητικοί χώροι.
- 12 θέσεις πρυμοδέτησης με δυνατότητα ταυτόχρονης εξυπηρέτησης έως και 7 πλοίων. Σε κάθε θέση ανήκουν περίπου 20 στρ. χερσαίων χώρων.
- Μήκος κρηπιδωμάτων: 781 μ.
- Δίαυλο μήκους 1500 μ. και πλάτος 100μ
- Παροχή υπηρεσιών υδροδότησης και ηλεκτροδότησης πλοίων.

ΠΗΓΗ. Ο.Λ.ΗΓ.ΑΕ ([http://www.olig.gr/?q=el/stratigikoi\\_stoxoi](http://www.olig.gr/?q=el/stratigikoi_stoxoi))

#### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (*master plan*)

Στο πλαίσιο των στρατηγικών στόχων ανάπτυξης του Επιβατικού Λιμένα εντάσσεται η ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης και ανάδειξη του λιμένα ως αφετήριό λιμάνι. Βασικός σκοπός είναι, αφενός η περαιτέρω ενίσχυση της επιβατικής κίνησης εσωτερικού και εξωτερικού, στη βάση των προβλέψεων για θετικούς ρυθμούς

ανάπτυξης του τουρισμού στην Ήπειρο και την ευρύτερη εξυπηρετούμενη περιοχή (Βόρεια Ελλάδα, Δυτικά Βαλκάνια) στα επόμενα χρόνια. Κρίσιμος παράγοντας για την υλοποίηση αυτού του στόχου είναι η ολοκλήρωση των έργων επέκτασης των υποδομών του λιμένα και η γενικότερη αναβάθμιση των υπηρεσιών του. Παράλληλα, σημαντική ώθηση στην επιβατική κίνηση του λιμένα αναμένεται να δώσουν και οι δράσεις ανάπτυξης των τουριστικών δραστηριοτήτων στον τομέα της κρουαζιέρας (δημιουργία Cruise Terminal). Ήδη το καλοκαίρι του 2013 έχουν καταγραφεί 26 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι από 5 διαφορετικά πλοία. Να σημειωθεί ότι μεταξύ των πλοίων που χρησιμοποίησαν το λιμάνι της Ηγουμενίτσας ως σταθμό κρουαζιέρας συμπεριλαμβάνονται ορισμένα από τα πλέον πολυτελή κρουαζιερόπλοια της Μεσογείου.

Τα υλοποιούμενα έργα επέκτασης των υποδομών του λιμένα, αποσκοπούν στην αναβάθμιση της δυναμικότητας και της ποιότητας εξυπηρέτησης κυρίως της επιβατικής, αλλά και της τουριστικής και της εμπορευματικής κίνησης (Ro-Ro). Ωστόσο, ο γενικότερος προγραμματισμός ανάπτυξης των διαφόρων πεδίων του Λιμένα (επιβατικός, εμπορικός, τουριστικός) θα πρέπει να υποστηριχθεί με εξειδικευμένες οικονομοτεχνικές μελέτες, συνολικά ή ανά τομέα, ώστε να καθοριστούν οι προτεραιότητες, δεδομένων και των οικονομικών συνθηκών της Χώρας.

Οι κύριες στρατηγικές κατευθύνσεις για την επίτευξη αναβάθμισης στον τομέα της εμπορευματικής κίνησης σύμφωνα με τον προγραμματισμό του ΟΛΗΓ, είναι:

- 1. Ανάπτυξη και λειτουργία Χώρου Ασυνόδευτων Φορτίων και Υπηρεσίες Εμπορευματικού Κέντρου** (Ανάπτυξη χώρου απόθεσης ασυνόδευτων φορτίων και Containers και σε δεύτερη φάση, μέσω της συνεχούς διερεύνησης των δυνατοτήτων ανάπτυξης εμπορευματικής κίνησης από και προς τον Λιμένα της Ηγουμενίτσας, μετεξέλιξη του χώρου εξυπηρέτησης ασυνόδευτων φορτίων σε Εμπορευματικό Κέντρο).
- 2. Ανάπτυξη στρατηγικών συνεργασιών** (Διαμόρφωση δικτύου συνεργαζόμενων λιμένων στις χώρες της Βαλτικής και της Ανατολικής Μεσογείου για την ανάδειξη του λιμένα ως σημαντικού κόμβου συνδυσασμένων μεταφορών εμπορευμάτων).
- 3. Εφαρμογή Προγράμματος Συστηματικής Δικτύωσης** (Networking) (Προσέγγιση των σημαντικών ιδιωτικών φορέων που δραστηριοποιούνται στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών – logistics, με στόχο την ενημέρωση της αγοράς για το σχεδιασμό και προγραμματισμό των στρατηγικών έργων ανάπτυξης του λιμένα και την προώθηση της πολιτικής του ΟΛΗΓ όσον αφορά τις προθέσεις διαμόρφωσης στρατηγικών συμμαχιών).
- 4. Ανάπτυξη Συμπληρωματικών Υποδομών και Υπηρεσιών Υποστήριξης** (Ανάπτυξη Εγκαταστάσεων Αποθήκευσης Καυσίμων κ.α.).

ΠΗΓΗ. Ο.Λ.ΗΓ.ΑΕ

([http://www.olig.gr/?q=el/stratigikoi\\_stoxoi](http://www.olig.gr/?q=el/stratigikoi_stoxoi))

Ο Ρόλος του Λιμένα στο χώρο της Αδριατικής επιχειρεί να διαμορφώσει ταυτότητα οι συνιστώσες της οποίας είναι οι εξής:

- Ο Λιμένας Ηγουμενίτσας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς ανήκει στην κατηγορία Α στην οποία περιλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες διεθνούς σημασίας.
- Είναι ένας από τους μεγαλύτερους λιμένες Ro – Ro διεθνών μεταφορών της χώρας αλλά και της Ανατολικής Μεσογείου.
- Αποτελεί την κύρια Δυτική θαλάσσια πύλη της Βόρειας Ελλάδας, και σημαντική Δυτική πύλη των Νοτίων Βαλκανίων στην Δυτική Ευρώπη.
- Εξυπηρετεί την εμπορευματική κίνηση της Βορείου Ελλάδος και των Νοτίων Βαλκανίων (κυρίως Βουλγαρία, Τουρκία), καθώς και των χώρων της Μέσης Ανατολής.
- Η ετήσια διακίνηση μέσω του λιμανιού κυμαίνεται στους 2εκ. τόνους εμπορευμάτων μέσω φορτηγών διεθνών μεταφορών.
- Αποτελεί ιδιαίτερης σημασίας συγκοινωνιακό κόμβο, λόγω της σύγκλισης των αξόνων της Εγνατίας Οδού και του Δυτικού Άξονα.
- Αποτελεί την αφετηρία της Εγνατίας Οδού, η οποία ουσιαστικά αρχίζει μέσα από το λιμάνι και θα αποτελέσει στο μέλλον το 'όχημα' ανάπτυξης των διεθνών μεταφορών στην Νότια Βαλκανική και κατ' επέκταση στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας και την Ασία.
- Απέχει ελάχιστα από τους κάθετους άξονες της Εγνατίας προς Αλβανία – F.Y.R.O.M.
- Παρέχει τη δυνατότητα εκμετάλλευσης του θαλάσσιου διάδρομου της Αδριατικής. Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του κόστους μεταφοράς, της ταχύτητας, και της ασφάλειας του διαδρόμου της Αδριατικής έναντι των οδικών αξόνων μέσω Βουλγαρίας – Ρουμανίας προς το βορρά ή μέσω Βουλγαρίας – ΠΓΔΜ – Αλβανίας (Παραεγνατία), έχουν καταστήσει τον θαλάσσιο διάδρομο της Αδριατικής ως τον σημαντικότερο άξονα μεταφορών των νοτίων Βαλκανίων με την Ευρώπη.
- Έχει δυνατότητα να προσφέρει λιμενικές υποδομές που να προωθούν τις συνδυασμένες μεταφορές.

ΠΗΓΗ. Ο.Λ.ΗΓ.ΑΕ

([http://www.olig.gr/?q=el/to\\_limani\\_stin\\_eyropi](http://www.olig.gr/?q=el/to_limani_stin_eyropi))

Τέλος,

στα άμεσα σχέδια του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας είναι η ολοκλήρωση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδίου, η περαιτέρω επέκταση και βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων, ενώ δεδομένη είναι και η διαρκής συνεργασία με τους τοπικούς φορείς με στόχο τη συνδυασμένη ανάπτυξη και στενότερη σύνδεση του Λιμένα με την πόλη.

Χαρακτηριστικά αναφέρονται:

- Έργα για την στήριξη της ακτής στον κόλπο Δρεπάνου του Λιμένος Ηγουμενίτσας
- Διάνοιξη διαύλου, εκβάθυνση και διαπλάτυνση για την ασφαλέστερη και ταχύτερη προσέγγιση των πλοίων στον λιμένα
- Έργα για την ένωση του Παλαιού με το νέο Λιμένα Ηγουμενίτσας
- Υποδομή για πλαγιοδέτηση πλοίων στο Νέο Λιμένα Ηγουμενίτσας
- Διαμόρφωση νέων χώρων πάρκιν φορτηγών



- Διαμόρφωση περιοχής Σέγγεν στο παλαιό Λιμάνι Ηγουμενίτσας
- Δημιουργία δύο νέων επιβατικών σταθμών για την εξυπηρέτηση των μεταφορών και την αναβάθμιση των υπηρεσιών στην λιμενική ζώνη.
- Υδραυλικά έργα απορροής όμβριων
- Μερική διαμόρφωση υφάλων και εξάλων, επιχώσεων και επιστρώσεων στην περιοχή μελλοντικής κατασκευής του τερματικού σιδηροδρομικού πορθμείου Ra-Ra του ΟΣΕ

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η διαχρονική εξέλιξη της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης του λιμένα εμφανίζει σταδιακή αύξηση μέχρι το 2008 ή και το 2009 ενώ στη συνέχεια παρουσιάζει μείωση. Η μεταβολή αυτή προφανώς σχετίζεται με την μεταβολή των δημοσιονομικών συνθηκών στη χώρα. Όμως, ανεξάρτητα από την οικονομική κρίση αξίζει να σχολιαστεί το γεγονός ότι μετά την αποκατάσταση της ειρήνης στα κεντρικά και δυτικά Βαλκάνια αποκαταστάθηκαν και οι χερσαίοι δρόμοι σύνδεσης της κεντρικής Ευρώπης με τη Μεσόγειο και την Ανατολή γενικότερα. Επιπλέον μια σειρά λιμενικών υποδομών κατά μήκος του Αδριατικού διαδρόμου (Δυρράχιο, Ηγουμενίτσα, Αστακός, Πάτρα) ανταγωνίζονται για μια αγορά το μέγεθος της οποίας είναι πεπερασμένο.

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζεται η εξέλιξη της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

**Πίνακας 12.** Λιμένας Ηγουμενίτσας - Στατιστικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Εσωτερικού

ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	01-06 2012
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	751.755	810.647	819.995	860.615	826.213	771.945	275.424
ΦΟΡΤΗΓΑ	50.656	53.801	53.138	50.191	44.469	41.646	18.983
ΙΧ	175.519	193.187	202.814	224.606	208.691	185.070	62.460
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	5.397	5.834	5.742	5.627	5.623	5.648	2.572
ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	231.572	252.822	261.694	280.424	258.783	232.364	84.015

ΑΠΟΠΛΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	01-06 2012
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	744.110	802.831	828.894	856.264	827.925	761.376	294.991
ΦΟΡΤΗΓΑ	44.590	49.425	49.545	48.200	42.760	38.800	18.918
ΙΧ	176.211	194.132	207.325	222.225	208.399	185.613	67.679
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	5.368	5.791	5.749	5.436	5.639	5.435	2.520
ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	226.169	249.348	262.619	275.861	256.798	229.848	89.117

<b>ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	01-06 2012
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	1.495.865	1.613.478	1.648.889	1.716.879	1.654.138	1.533.321	570.415
ΦΟΡΤΗΓΑ	95.246	103.226	102.683	98.391	87.229	80.446	37.901
ΙΧ	351.730	387.319	410.139	446.831	417.090	370.683	130.139
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	10.765	11.625	11.491	11.063	11.262	11.083	5.092
ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	457.741	502.170	524.313	556.285	515.581	462.212	173.132

ΠΗΓΗ. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ – ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΔΕΙΚΤΗ (Οκτώβριος 2013)

[http://observatory.egnatia.gr/factsheets/fs\\_2013/SET06\\_factsheet\\_2013.pdf](http://observatory.egnatia.gr/factsheets/fs_2013/SET06_factsheet_2013.pdf)

**Πίνακας 13.** Λιμένας Ηγουμενίτσας - Στατιστικά Στοιχεία Αφίξεων και Αναχωρήσεων Εξωτερικού

<b>ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	01-06 2012
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	543.752	553.355	561.329	568.942	613.860	567.828	159.481
ΦΟΡΤΗΓΑ	83.374	95.450	94.361	81.501	79.509	74.481	33.222
ΙΧ	161.088	156.734	155.211	159.564	169.376	157.165	44.254
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2.061	1.985	1.977	1.927	1.676	1.554	515
ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	246.523	254.169	251.549	242.992	250.561	233.200	77.991

<b>ΑΠΟΠΛΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	01-06 2012
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	428.639	451.816	477.079	519.661	563.090	539.742	133.210
ΦΟΡΤΗΓΑ	78.530	84.093	87.529	82.787	84.359	79.936	36.072
ΙΧ	91.506	97.727	105.643	123.168	136.739	130.786	26.882
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	1.828	1.546	1.564	1.518	1.357	1.242	494
ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	171.864	183.366	194.736	207.473	222.455	211.964	63.448

<b>ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	01-06 2012
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	972.391	1.005.171	1.038.408	1.088.603	1.176.950	1.107.570	292.691
ΦΟΡΤΗΓΑ	161.904	179.543	181.890	164.288	163.868	154.417	69.294
ΙΧ	252.594	254.461	260.854	282.732	306.115	287.951	71.136
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	3.889	3.531	3.541	3.445	3.033	2.796	1.009
ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	418.387	437.535	446.285	450.465	473.016	445.164	141.439

ΠΗΓΕΣ: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. – ΝΑΜΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ & ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ ΑΕ - ΕΡΑΣΜΟΣ  
ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΕΠΕ

[http://observatory.egnatia.gr/meletes/meleti\\_traffic\\_3652/EOAE\\_observe\\_meleti\\_traffic\\_3652\\_2009.pdf](http://observatory.egnatia.gr/meletes/meleti_traffic_3652/EOAE_observe_meleti_traffic_3652_2009.pdf)

Τα προϊόντα που διακινούνται μέσω του λιμένα της Ηγουμενίτσας διαθέτουν τα χαρακτηριστικά που τα καθιστούν ενδεδειγμένα για συνδυασμένη μεταφορά μέσω σιδηροδρομικού δικτύου (πλοίο-σιδηρόδρομος). Διευκρινίζεται ότι για τα υλικά αυτά δεν υπάρχει απαίτηση συσκευασίας (χύδην), μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες με μικρή σχετική αξία ανά μονάδα όγκου ή βάρους, δεν υπάγονται στην κατηγορία επικινδύνων (ADR) και δεν απαιτείται ειδικό τροχαίο υλικό. Στην περίπτωση δε, μεταφοράς ευπαθών αγροτικών προϊόντων μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατάλληλα βαγόνια με ψύξη (interfrigo).

Στο νέο λιμάνι, (κυρίως διακίνηση προϊόντων από και προς το Εξωτερικό) τα μεγαλύτερα ποσοστά ανά είδος εμπορεύματος καταλαμβάνουν τα αγροτικά, κτηνιατρικά και τα τρόφιμα - ποτά – καπνός.

Για το παλιό λιμάνι (κυρίως διακίνηση από και προς το εσωτερικό) η διακίνηση αγροτικών, κτηνιατρικών προϊόντων είναι αμελητέα και τα βασικά προϊόντα διακίνησης αφορούν στα οικοδομικά υλικά - ξυλεία - ορυκτά, καθώς και με αισθητά μικρότερα συγκριτικά ποσοστά, στα τρόφιμα - ποτά - καπνός.

Στους πίνακες που ακολουθούν, παρουσιάζονται τα ποσοστά ανά είδος εμπορεύματος (συμπεριλαμβανομένων των περιοχών προορισμού και προέλευσης), τόσο για το Παλιό όσο και για το Νέο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

**Πίνακας 14:** Νέο Λιμάνι Ηγουμενίτσας – Είδος εμπορεύματος κατά προορισμό (εξερχόμενα προϊόντα)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΙΡΑΚ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Αιτωλίας και Ακαρνανίας	1,0%	2,5%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Άρτας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Αττικής	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Δράμας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Έβρου	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	1,0%	0,0%
Ν. Ημαθίας	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Θεσσαλονίκης	8,0%	4,6%	0,0%	21,2%	9,0%	0,9%	0,0%	4,7%	0,0%
Ν. Ιωαννίνων	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Καβάλας	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Λάρισας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,2%	0,0%
Ν. Πέλλης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Σερρών	0,0%	0,0%	0,0%	6,0%	1,4%	0,0%	0,0%	5,7%	0,0%
Ν. Φλώρινας	9,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>20,6%</b>	<b>7,2%</b>	<b>0,0%</b>	<b>34,4%</b>	<b>19,6%</b>	<b>2,7%</b>	<b>0,0%</b>	<b>15,6%</b>	<b>0,0%</b>

Για το παλιό λιμάνι (κυρίως διακίνηση από και προς το εσωτερικό) η διακίνηση αγροτικών/κτηνιατρικών προϊόντων είναι αμελητέα και τα βασικά προϊόντα διακίνησης αφορούν στα οικοδομικά υλικά / ξυλεία / ορυκτά, καθώς και, με αισθητά μικρότερα συγκριτικά ποσοστά, στα τρόφιμα.

**Πίνακας 15 :** Παλιό Λιμάνι Ηγουμενίτσας – Είδος εμπορεύματος κατά προορισμό (εξερχόμενα προϊόντα)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα-Ποτά-Καπνός	Χημικά-Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
N. Αιτωλίας και Ακαρνανίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Αργολίδας	0,0%	0,0%	0,0%	9,8%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%
N. Αρκαδίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Αττικής	0,0%	0,0%	0,0%	10,8%	2,9%	0,0%	2,0%	9,8%	0,0%
N. Αχαΐας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Ημαθίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Θεσπρωτίας	1,0%	35,3%	0,0%	7,4%	0,0%	0,0%	0,0%	8,8%	0,0%
N. Θεσσαλονίκης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Ιωαννίνων	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Κοζάνης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Λάρισας	0,0%	9,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Πρέβεζας	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1,0%</b>	<b>45,1%</b>	<b>0,0%</b>	<b>28,4%</b>	<b>2,9%</b>	<b>0,0%</b>	<b>2,0%</b>	<b>20,6%</b>	<b>0,0%</b>

ΠΗΓΕΣ: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. – ΝΑΜΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ & ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ ΑΕ - ΕΡΑΣΜΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΕΠΕ

[http://observatory.egnatia.gr/meletes/meleti\\_traffic\\_3652/EOAE\\_observe\\_meleti\\_traffic\\_3652\\_2009.pdf](http://observatory.egnatia.gr/meletes/meleti_traffic_3652/EOAE_observe_meleti_traffic_3652_2009.pdf)

Είναι φανερό από τους πίνακες διακίνησης προϊόντων ότι τόσο σε σχέση με το είδος την αξία τον όγκο όσο και σε σχέση με την προέλευση και τον προορισμό, ο λιμένας της Ηγουμενίτσας δεν έχει κατορθώσει να κατακτήσει το διεθνή εμπορευματικό ρόλο που αντιστοιχεί στον αρχικό σχεδιασμό αλλά και στο ύψος των μέχρι σήμερα επενδύσεων. Είναι ωστόσο πράγματι πιθανό, υπό προϋποθέσεις ο ρόλος του να αναβαθμιστεί. Αντίστοιχα, κάτω από άλλες προϋποθέσεις είναι επίσης πιθανό να διατηρήσει το σημερινό του ρόλο με μικρές μεταβολές.

Ορισμένες από τις προϋποθέσεις σχετίζονται ασφαλώς με τις προτεραιότητες που θέτει ο ΟΛΗΓ σε σχέση με τις επενδύσεις αλλά και την προώθηση της εμπορικής του ταυτότητας. Ωστόσο, οι σημαντικότεροι παράγοντες είναι εξωγενείς. Αν επί παραδείγματι στην περιοχή του Βόρειου Ιονίου ή στην ενδοχώρα της Ηπείρου αξιοποιηθούν κοιτάσματα υδρογονανθράκων, ο ρόλος και ο χαρακτήρας του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, τα πλεονεκτήματα και ευκαιρίες που θα διαμορφωθούν για την ανάπτυξή του θα είναι πολλαπλάσια των σημερινών. Αντίστροφα, αν με την κατασκευή του Δυτικού άξονα διευκολυνθεί η χερσαία μεταφορά προϊόντων μέσω των λιμανιών της Πάτρας ή του Αστακού προς Βόρεια Ελλάδα και Βαλκάνια – Κεντρική Ευρώπη, είναι πιθανόν το λιμάνι να μην κερδίσει ποτέ ένα τμήμα της εμπορευματικής κίνησης στο οποίο σήμερα προσδοκά.

## ΑΝΑΛΥΣΗ ( ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ )

### Προβλήματα

- Καθυστέρηση στην κατασκευή του Δυτικού άξονα.
- Αναγκαιότητα στήριξης της ακτής στον κόλπο Δρεπάνου του Λιμένος Ηγουμενίτσας, μέσω συγκεκριμένων έργων.
- Έλλειψη διαύλου στον λιμένα.
- Καθυστέρηση στην προσέγγιση των πλοίων στον λιμένα.
- Έλλειψη υποδομών για πλαγιοδέτηση πλοίων.
- Ανεπάρκεια επιβατικών σταθμών για την εξυπηρέτηση των μεταφορών και την αναβάθμιση των υπηρεσιών στην λιμενική ζώνη.
- 

### Περιορισμοί

- Οικονομική κρίση
- Έλλειψη ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου με όμορες περιοχές και χώρες.
- Έλλειψη ενός δικτύου κλειστών αυτοκινητοδρόμων ταχείας κυκλοφορίας.
- Περιορισμένος βαθμός αξιοποίησης Εγνατίας οδού.
- Έλλειψη έργων για ένωση Παλαιού και νέου Λιμένα.

### Δυνατότητες

- Εξυπηρέτηση των πλοίων που εκτελούν δρομολόγια γραμμών εξωτερικού, από και προς Ιταλικούς λιμένες
- Ταυτόχρονη εξυπηρέτηση έως και 7 πλοίων με ικανούς χερσαίους χώρους.
- Άξονας ανάπτυξης της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας.
- Προσέλκυση συμπληρωματικών επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών (π.χ. εμπορευματικά κέντρα), της βιομηχανίας και του τουρισμού.
- Ενεργή συμμετοχή στη διαμόρφωση, της νέας περιφερειακής αγοράς των Βαλκανίων
- Αύξηση επιχειρηματικής δραστηριότητας των ελληνικών επιχειρήσεων.
- Ανάπτυξη και λειτουργία Χώρου Ασουνόδευτων Φορτίων και Υπηρεσίες Εμπορευματικού Κέντρου.
- Ανάπτυξη στρατηγικών συνεργασιών.
- Εφαρμογή Προγράμματος Συστηματικής Δικτύωσης.
- Ανάπτυξη Συμπληρωματικών Υποδομών και Υπηρεσιών Υποστήριξης.
- Αξιοποίηση κοιτασμάτων υδρογονανθράκων στην περιοχή του Βόρειου Ιονίου ή στην ενδοχώρα της Ηπείρου.

### Προοπτικές

- «Πύλη» διεθνούς σημασίας
- Αναβάθμιση λιμένα με διεθνή εμπορευματικό ρόλο
- Διευκόλυνση του εμπορίου.
- Διευκόλυνση του τουρισμού.
- Ανάπτυξη της κοινωνικής ζωής.
- Ανάπτυξη εξαγωγικής δραστηριότητας για προϊόντα και υπηρεσίες που έχουν ζήτηση στην αγορά των Βαλκανίων.

### 4.1.3 Λιμένας Κατάκολου

#### ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Ο λιμένας Κατακόλου βρίσκεται στην Πελοπόννησο, στη Δυτική Ελλάδα. Απέχει 14 χλμ από τον Πύργο και 33 χλμ από τον αρχαιολογικό χώρο της αρχαίας Ολυμπίας.

Το Κατάκολο Ηλείας είναι παραλιακή πόλη και εξαγωγικός λιμένας στο Νομό Ηλείας. Αποτελεί σήμερα δημοτικό διαμέρισμα του Πύργου Ηλείας. Βρίσκεται στο μυχό του ομώνυμου κόλπου, του λεγόμενου και κόλπου ιχθύος, ο δε λιμένας του είναι τεχνητός. Κτίστηκε στα τέλη του 19ου αι. προκειμένου να λειτουργήσει σαν διαμετακομιστικός σταθμός για την εξαγωγή της σταφίδας προς την Ευρώπη. Σήμερα λειτουργεί λιγότερο ως εμπορικό λιμάνι και περισσότερο σαν τουριστικό, δεδομένου ότι αποτελεί πόλο έλξης για κρουαζιερόπλοια και σκάφη αναψυχής. Σε μικρή απόσταση βρίσκεται η πρωτεύουσα του νομού Ηλείας, ο Πύργος και ακολουθεί η Αρχαία Ολυμπία, με το παγκοσμίου φήμης ιερό του Διός και το Στάδιο όπου γίνονταν οι Ολυμπιακοί αγώνες στην αρχαιότητα.

Το 1981 το χωριό Κατάκολο ήταν ένα μικρό «ψαροχώρι» και το λιμάνι του είχε περιορισμένη κίνηση και μικρές δυνατότητες. Τριάντα χρόνια μετά το χωριό μεγάλωσε, το λιμάνι εκσυγχρονίστηκε και έγινε τόπος προορισμού πλοίων κρουαζιέρας και επίσκεψης χιλιάδων τουριστών, ντόπιων και ξένων. Παράλληλα η απασχόληση προσανατολίστηκε στα νέα δεδομένα, με παροχή τουριστικών υπηρεσιών πάσης φύσεως και εξυπηρέτηση της γρήγορα αυξανόμενης κρουαζιέρας.

**Εικόνα 3:** Λιμένας Κατάκολου

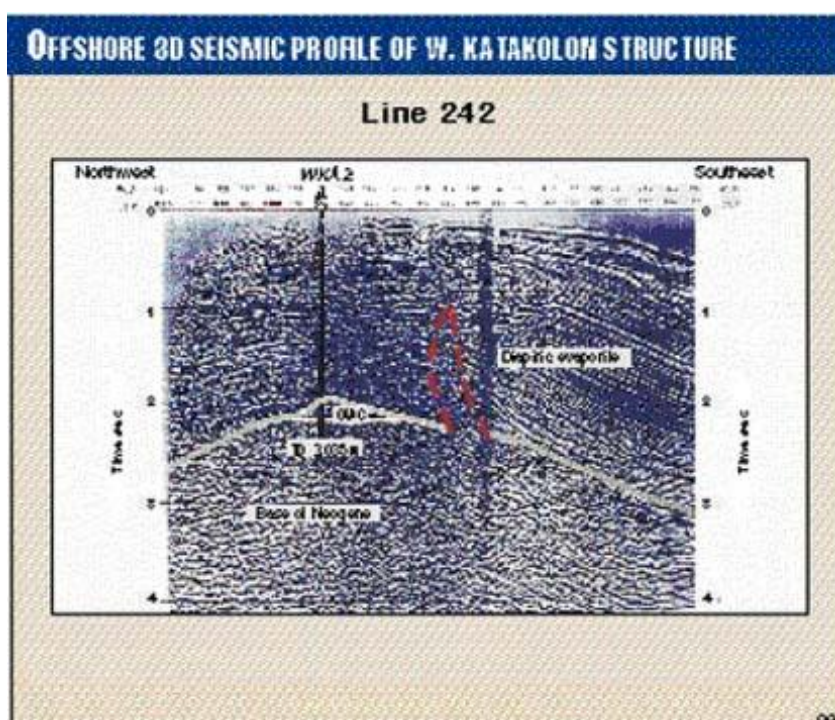


Ξεχωριστής ιστορικής σημασίας και άξια αναφοράς, είναι και η σιδηροδρομική γραμμή Πύργου- Κατάκολου. Η λειτουργία της ξεκίνησε το Νοέμβριο του 1882 και ήταν η δεύτερη γραμμή που κατασκευάστηκε στη χώρα μετά τη γραμμή Αθήνα- Πειραιάς.

Η γραμμή έκλεισε τον Αύγουστο του 1998 για να επανεκκινήσει ύστερα από την αναβάθμιση του δικτύου το 2007, έχοντας πλέον οι επιβάτες τη δυνατότητα να ταξιδεύουν απευθείας στην Ολυμπία με ενδιάμεσο σταθμό τον Πύργο.

ΠΗΓΗ: ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΥΡΓΟΥ

Η υποθαλάσσια (off-shore) περιοχή του Κατάκολου, στη δυτική Πελοπόννησο, αποτελεί τη μοναδική στη δυτική Ελλάδα (Ιόνια ζώνη) στην οποία έχει ανακαλυφθεί κοιτάσμα πετρελαίου-φυσικού αερίου. Η ανακάλυψη έγινε το 1981. Πέτρωμα-ταμιευτήρα αποτελούν Κρητιδικοί-Ηωκαινικοί ασβεστόλιθοι σε αντικλινική παλαιοδομή, οι οποίοι καλύπτονται ασύμφωνα από κλαστικά Νεογενή ιζήματα. Τα απολήψιμα αποθέματα (recoverable oil) εκτιμώνται σε 3 εκ. βαρέλια.



ΠΗΓΗ: Ν. Ρούσος και Φ. Μαρνέλης

[http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=768&language=el-R&SkinSrc=%5BG%5DSkins%2F\\_default%2FNo+Skin&ContainerSrc=%5BG%5DContainers%2F\\_default%2FNo+Container&dnnprintmode=true](http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=768&language=el-R&SkinSrc=%5BG%5DSkins%2F_default%2FNo+Skin&ContainerSrc=%5BG%5DContainers%2F_default%2FNo+Container&dnnprintmode=true)

## ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Ο λιμένας Κατακόλου λειτουργεί κυρίως ως *ενδιάμεσος λιμένας* για κρουαζιερόπλοια προερχόμενα κυρίως από ιταλικούς λιμένες επιβίβασης/αποβίβασης.

Τα κρουαζιερόπλοια ελλιμενίζονται συνήθως το πρωί και, μετά την ολοκλήρωση των επισκέψεων στους παρακείμενους χώρους, αναχωρούν για τον επόμενο προορισμό τους. Επί του παρόντος, στον λιμένα μπορούν να ελλιμενιστούν ταυτόχρονα έως 3 κρουαζιερόπλοια μήκους περίπου 200 μέτρων. Το 2011 ο λιμένας υποδέχθηκε συνολικά 819.943 επιβάτες από ελλιμενισμούς 429 κρουαζιερόπλοιων.

Η κίνηση των κρουαζιερόπλοιων έχει έντονα εποχιακό χαρακτήρα, οι περισσότεροι δε ελλιμενισμοί πραγματοποιούνται μεταξύ Απριλίου και Νοεμβρίου.

Ο λιμένας Κατακόλου διαθέτει επίσης μαρίνα δυναμικότητας 235 θαλαμηγών. Η λειτουργία και η δυναμικότητα της μαρίνας δεν επηρεάζονται από τα έργα υποδομής.

Στο νέο χωροταξικό πλαίσιο για τον τουρισμό προβλέπεται και εξυγίανση των υφιστάμενων υποδομών. Έτσι, αναμένεται να δοθούν κίνητρα για εκσυγχρονισμό παλαιών τουριστικών μονάδων, με παράλληλη αναβάθμιση σε τύπους και τάξεις καταλυμάτων (3, 4 και 5 αστέρες), κυρίως σε αναπτυγμένες τουριστικά περιοχές. Σε ό,τι αφορά τον νομό, σε περίοπτη θέση βρίσκεται το λιμάνι Κατακόλου, ενώ ειδική αναφορά γίνεται στον Πύργο και στην Αμαλιάδα ως κέντρα ανάπτυξης του πολιτιστικού τουρισμού.

Τα βασικά σημεία του νέου χωροταξικού είναι τα εξής:

- Στο Ειδικό Πλαίσιο ως αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές με περιθώρια ανάπτυξης μαζικού τουρισμού χαρακτηρίζονται τμήματα στην περιοχή μεταξύ Κυλλήνης και Κατάκολου.
- Στο ΠΠΧΣΑΑ έμφαση δίνεται στην οργάνωση της ανάπτυξης του τουρισμού αναψυχής και της παραθεριστικής κατοικίας με έμφαση στις παράκτιες περιοχές και οικισμούς και στις περιοχές με αξιόλογους φυσικούς πόρους. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η ανάδειξη της Πάτρας ως κέντρου συνεδριακού τουρισμού, του Μεσολογίου-Αιτωλικού και του Αγρινίου ως κέντρων εναλλακτικών μορφών τουρισμού και της Ναυπάκτου, του Πύργου και της Αμαλιάδας ως κέντρων ανάπτυξης πολιτιστικού τουρισμού.
- Στο ΠΠΧΣΑΑ το λιμάνι του Κατάκολου προσδιορίζεται ως ειδικό τουριστικό λιμάνι ευρύτερης ακτινοβολίας σε συνάρτηση με τον εθνικής σημασίας αρχαιολογικό χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας και τις διαπεριφερειακές τουριστικές – πολιτιστικές διαδρομές Ολυμπία – Επίδαυρος – Μυκήνες και Ολυμπία – Ήλιδα – Δελφοί, με εισροές από Ιταλία και Αδριατικό Διάδρομο.



## ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ

Η πόλη του Κατάκολου εκτείνεται παράλληλα με το παραλιακό μέτωπο. Η πρόσβαση και η αναχώρηση από και προς την πόλη πραγματοποιείται μέσω της επαρχιακής οδού Πύργου – Κατάκολου η οποία καταλήγει στον λιμένα του Κατάκολου.

Εντός του οικισμού παράλληλα με την επαρχιακή οδό εκτείνεται νότια η παραλιακή οδός η οποία είναι πεζοδρομημένη (από το λιμάνι έως την πλατεία του Κατάκολου) και βόρεια η οδός Αγίου Νικολάου η οποία ουσιαστικά αποτελεί τον μοναδικό παράλληλο οδικό άξονα της κεντρικής οδού που μπορεί να αναλάβει κινήσεις από και προς τον λιμένα.

Επισημαίνεται ότι κατά την διάρκεια της παραμονής των κρουαζιερόπλοιων στον λιμένα, λόγω της αθρόας επιβατικής κίνησης η οποία αποβιβάζεται στο λιμάνι, παρατηρείται μεγάλη κίνηση των πεζών τόσο στην κεντρική οδό όσο και στον πεζοδρομημένο τμήμα της παραλίας.

Όσο αφορά την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση του λιμένα παρατηρείται έλλειψη διαγραμμίσεων που καθορίζουν τους διαδρόμους κυκλοφορίας και τις θέσεις στάθμευσης. Επίσης παρατηρείται πως η υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση καθώς και η χωροθέτηση των στάσεων αποβίβασης και επιβίβασης, των θέσεων στάθμευσης των λεωφορείων και των ταξί δημιουργούν πολλαπλά προβλήματα στην λειτουργία του λιμένα και στην οδική ασφάλεια των πεζών και των οδηγών.

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Το λιμάνι λειτουργεί ως λιμάνι προσέγγισης για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων. Διαθέτει τρεις προβλήτες για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων, η δυο για πλοία έως 300 μέτρα μήκος και η μια για πλοία έως 200 μέτρα μήκος. Το μέσο βάθος των προβλητών κυμαίνεται από 7,5μ. έως 10,5 μ.. Το λιμάνι Κατάκολου εφαρμόζει εγκεκριμένα Σχέδια Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΣΑΛΕ) στα πλαίσια του «Διεθνούς Κανονισμού Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων» (ISPS).

**Πίνακας 16.** Τεχνικά Χαρακτηριστικά Λιμένα Κατάκολου

Ωρες λειτουργίας:	24 ώρες, 365 ημέρες το χρόνο
Εφαρμογή κώδικα ISPS:	Ναι
Διαχείριση απορριμμάτων:	Ναι
Διαχείριση υγρών απορριμμάτων:	Ναι
Μήκος προβλήτας:	65 m x 40 m
Αριθμός προβλητών:	3 (2 πλοία 300 m και 1 για πλοία 200 m)
Αγκυροβόλιο	-
Βάθος:	7,5 – 10,5 m
Υπηρεσίες:	Ρυμουλκά, Πλοηγική υπηρεσία
Παροχή φρέσκου νερού:	Ναι
Επιβατικοί Σταθμοί:	-
Πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο:	Αραξος 75 km
Σταθμός ταξί:	Ναι
Σταθμός λεωφορείων:	-
Σταθμός τραίνου:	Ναι – Σύνδεση με την Αχαΐα - Ολυμπία
Λοιπές υπηρεσίες:	Παροχή καυσίμων

ΠΗΓΗ: ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (Master plan)

Ο λιμένας Κατάκολου έχει σημειώσει θεαματικά αποτελέσματα ως λιμένας κρουαζιέρας και ήδη οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις δεν επαρκούν. Έχει επικαιροποιηθεί το Προγραμματικό Σχέδιο Ανάπτυξης του λιμένα με πρόβλεψη προσθήκης 2 επί πλέον θέσεων ελλιμενισμού. Δεδομένης της σημασίας που δίνεται από το ΠΠΧΣΑΑ για την ανάδειξη του τουριστικού πόλου της Αρχαίας Ολυμπίας - Αρχαίας Ήλιδας και της ανάπτυξης του τομέα της κρουαζιέρας στα πλαίσια της εθνικής τουριστικής πολιτικής, η αναβάθμιση του λιμένα πρέπει να θεωρηθεί έργο προτεραιότητας.

Έργα ύψους 12,5 εκατομμυρίων ευρώ πραγματοποιούνται στο λιμάνι του Κατάκολου με τα οποία θα αναβαθμιστούν οι λιμενικές υποδομές και θα δημιουργηθούν χώροι υποδοχής και εξυπηρέτησης των επισκεπτών, που αποβιβάζονται από τα κρουαζιερόπλοια. Πρόκειται για νέο έργο υψίστης σημασίας για την ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή της Δυτικής Ελλάδας. Η εκτέλεση των έργων στο λιμάνι του Κατάκολου αφορούν στην επέκταση του παραλιακού κρηπιδώματος, καθώς και στην επέκταση του προσήνεμου μώλου και του κεντρικού προβλήτα.

Το έργο περιλαμβάνει επίσης διάφορες ενέργειες όπως:

1. Βελτίωση των λιμενικών υποδομών
2. Οδική σύνδεση με τον εθνικό δρόμο
3. Βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Σύμφωνα με την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, μετά την ολοκλήρωση των έργων το Κατάκολο θα είναι ένα ασφαλές λιμάνι που θα μπορεί να εξυπηρετεί και κρουαζιερόπλοια μήκους άνω των 300 μέτρων, ενώ ταυτόχρονα θα γίνεται καλύτερη εξυπηρέτηση των χιλιάδων επισκεπτών που αποβιβάζονται.

Επιπλέον, προβλέπεται η δημιουργία χώρων υποδοχής επισκεπτών στο λιμάνι Κατακόλου, ένα έργο που έχει προγραμματιστεί να υλοποιηθεί κατά τη νέα προγραμματική περίοδο στα πλαίσια του Ε.Π. Δυτικής Ελλάδας 2014 – 2020. Το έργο αυτό περιλαμβάνει νέα κτίρια υποδοχής, ελέγχου, αναπαλαίωση παλαιών αποθηκών, υπαίθριου θεάτρου, ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου και γενικότερα χερσαίων ζωνών.

ΠΗΓΗ: TRAVEL DAILY NEWS

*"Αναπτυξιακά έργα στο λιμάνι Κατακόλου για την ενίσχυση των υποδομών κρουαζιέρας"*

#### ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Οι αριθμοί των τελευταίων ετών δεν μπορούν να αγνοηθούν στο Κατάκολο. Ο τομέας της κρουαζιέρας ανθεί και αναπτύσσεται με εξαιρετικούς ρυθμούς. Η αύξηση στο πρώτο τετράμηνο στις αφίξεις ξεπέρασε το 40% και στην επιβατική κίνηση το 32%.

Στη δεδομένη χρονική στιγμή, η άρση του καμποτάζ και η γενικότερη οικονομική κατάσταση στην Ελλάδα, δημιουργούν ευνοϊκό κλίμα για να γίνει το επόμενο βήμα από τις εταιρίες.

Εδώ και περίπου ενάμιση χρόνο στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου, έχουν γίνει τρεις προτάσεις αναπτυξιακού χαρακτήρα και έχουν σχέση με την εκμετάλλευση του λιμανιού. Οι τρεις εταιρίες είναι ανάμεσα στις κορυφαίες παγκοσμίως στον τομέα της κρουαζιέρας. Το σχέδιο βασίζεται πάνω στο νεότερο Master Plan του Κατακόλου και στη δημιουργία νέου προβλήτα που θα προσφέρει ακόμα δύο θέσεις στο λιμάνι για τα κρουαζιερόπλοια. Μια τέτοια προοπτική είναι ικανή να αυξήσει τις αφίξεις από 350 σήμερα, στις 500 μετά από δύο ή τρία χρόνια.

Για να γίνουν όμως όλα αυτά πρέπει να ακολουθηθούν συγκεκριμένες διαδικασίες, που έχουν να κάνουν με διεθνείς διαγωνισμούς και επεξεργασία του νομοθετικού πλαισίου για την υλοποίηση των αναπτυξιακών σχεδίων. Το όποιο σχέδιο επιλεγεί για να εφαρμοστεί θα πρέπει να είναι ολοκληρωμένο και με σοβαρή προοπτική για το μέλλον. Η Πολιτεία και οι τοπικοί φορείς θα πρέπει να δουν πάρα πολύ σοβαρά τις δυνατότητες του λιμένα Κατακόλου, από τη στιγμή που αυτός βρίσκεται μεταξύ της δεύτερης και τρίτης θέσης από πλευράς αφίξεων κρουαζιερόπλοιων και διακίνησης τουριστών στην Ελλάδα και βάση των προοπτικών που αναπτύσσονται γενικότερα για τη Μεσόγειο και ειδικότερα για την ανατολική πλευρά της, στο χώρο της κρουαζιέρας.

**Πίνακας 17.** Αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και επιβατών σε Λιμένα Κατάκολου ( 2001 - 2009)

ΕΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
2001	220	220.799
2002	205	170.659
2003	212	192.689
2004	264	344.815
2005	260	378.678
2006	247	389.520
2007	278	507.805
2008	333	677.532
2009	337	708.728

ΠΗΓΗ: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ

Παρατηρούμε ότι ο τομέας της κρουαζιέρας ανθεί και αναπτύσσεται με εξαιρετικούς ρυθμούς στο Λιμένα Κατάκολου. Η ασυνήθιστη αυξανόμενη δυναμική που παρατηρείται αναδεικνύει το λιμάνι του Κατάκολου σε ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου στον τομέα της κρουαζιέρας.

Κατά συνέπεια το λιμάνι, η ευρύτερη περιοχή του Κατακόλου και η Αρχαία Ολυμπία θεωρούμε ότι αποτελούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της ανάπτυξης της Ηλείας.

### Εκτίμηση

Από έρευνα της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας ο κάθε τουρίστας που αποβιβάζεται στο Κατάκολο ξοδεύει κατά μέσο όρο το ποσόν των 67,00 € ( για μετακινήσεις, επίσκεψη σε μουσεία και άλλα αξιοθέατα της περιοχής, ξεναγήσεις, αγορά αναμνηστικών δώρων κ.α.) που σημαίνει (στοιχεία 2009, πίνακας 14) 708.728 επιβάτες X 67,00 € = **4.748.477€**, ποσό που κατανεμήθηκε στην ευρύτερη περιοχή Κατακόλου-Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας και Αμαλιάδας. Καμία άλλη επιχειρηματική δραστηριότητα δεν προσφέρει στο ύψος του παραπάνω ποσού το άμεσο συνάλλαγμα που προσφέρει το λιμάνι Κατακόλου.

## ΑΝΑΛΥΣΗ (ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ)

### Προβλήματα

- Έλλειψη διαγραμμίσεων, που καθορίζουν τους διαδρόμους κυκλοφορίας και τις θέσεις στάθμευσης, στην υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση του λιμένα.
- Ανεπαρκής χωροθέτηση, των στάσεων αποβίβασης και επιβίβασης, των θέσεων στάθμευσης των λεωφορείων και των ταξί.
- Μειωμένη οδική ασφάλεια των πεζών και των οδηγών εντός του λιμένα.
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση.

### Περιορισμοί

- Οικονομική κρίση.
- Ανεπάρκεια λιμενικών υποδομών.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου.
- Απουσία cluster με τα νησιωτικά συμπλέγματα του Ιονίου.
- Απουσία συνεργασίας όλων των δρώντων παραγόντων Κρουαζιέρας.
- Καθυστέρηση στην εφαρμογή των master plan.
- Γραφειοκρατία, χρονοβόρα η διαδικασία αδειοδότησης νέων επενδύσεων

### Δυνατότητες

- Σημαντικές ποσότητες κοιτασμάτων πετρελαίου-φυσικού αερίου στην υποθαλάσσια περιοχή του Κατάκολου, στη δυτική Πελοπόννησο.
- Αναβάθμιση λιμενικών υποδομών.
- Δημιουργία χώρων υποδοχής και εξυπηρέτησης των επισκεπτών, που αποβιβάζονται από τα κρουαζιερόπλοια.
- Συγκέντρωση ενδιαφέροντος εταιρειών –επενδυτών του κλάδου κρουαζιέρας
- Επέκταση του παραλιακού κρηπιδώματος.
- Επέκταση του προσήνεμου μώλου και του κεντρικού προβλήτα.

### Προοπτικές

- Ανάδειξη του τουριστικού πόλου της Αρχαίας Ολυμπίας - Αρχαίας Ήλιδας
- Ανάπτυξη του τομέα της κρουαζιέρας στο πλαίσιο της εθνικής τουριστικής πολιτικής.
- Ενδυνάμωση των Δημοτικών και Κοινωνικών δομών Αλληλεγγύης και επέκτασή τους.
- Οδική σύνδεση με εθνικό δρόμο.
- Δημιουργία υποδομών – Αναβάθμιση των ήδη υπάρχοντων για υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας

#### 4.1.4 Λιμένας Κυλλήνης

##### ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Ο Νομός Ηλείας υπάγεται στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, καταλαμβάνει το Β.Δ. τμήμα της Πελοποννήσου και συνορεύει ΒΑ με το Ν. Αχαΐας, Ανατ. και ΝΑ με το Ν. Αρκαδίας, Νότια με το Ν. Μεσσηνίας. Η έκτασή του είναι 2.618 τετρ. χλμ και αποτελείται από 22 Δήμους, με πρωτεύουσα τον Πύργο.

Η Ηλεία έχει έδαφος πεδινό κατά 60% και μάλιστα η πεδιάδα της Ηλείας είναι η μεγαλύτερη της Πελοποννήσου. Διασχίζεται από τους ποταμούς Αλφειό, Πηνειό και Ερύμανθο. Ο νομός έχει ένα εκτεταμένο παράκτιο μέτωπο προς το Ιόνιο πέλαγος, ενώ περιλαμβάνει μια μεγάλης έκτασης ορεινή περιοχή.

Η Κυλλήνη είναι χωριό και λιμάνι της Ηλείας, πρώην ανεξάρτητη κοινότητα και πρώην δημοτικό διαμέρισμα και έδρα του Καποδιστριακού Δήμου Κάστρου-Κυλλήνης. Σήμερα ανήκει στον Δήμο Ανδραβίδας - Κυλλήνης.

Η Κυλλήνη είναι γνωστότερη ως λουτρόπολη, λόγω των ιαματικών της λουτρών, αλλά διαθέτει κι οργανωμένες παραλίες. Χαρακτηριστικό είναι ότι σε πολλές περιοχές δίπλα ακριβώς από την αμμουδιά, αρχίζουν αγροτικές καλλιέργειες. Είναι τουριστικό μέρος και συγχρόνως κέντρο μετακίνησης προς τα νησιά του Ιονίου.

##### ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Σύμφωνα με τη μελέτη του Χωροταξικού Σχεδίου της Περιφέρειας Δ. Ελλάδος (1998), η γεωργική γη αποτελεί την κυρίαρχη χρήση στο Ν. Ηλείας, καταλαμβάνοντας έκταση 1.385.450 στρεμμάτων (53% συνολικής έκτασης).

Οι γεωργικές εκμεταλλεύσεις έχουν έκταση 1.177.562 στρεμμάτων, ενώ οι αρδευόμενες εκτάσεις αντιστοιχούν στο 33% της γεωργικής γης, ποσοστό που υπερβαίνει τον εθνικό μέσο όρο. Η γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας συγκεντρώνεται κυρίως στην παραλιακή ζώνη και ιδιαίτερα στα πεδινά, παραποτάμια και παραλίμνια τμήματα, όπως:

- Στη βόρεια παραλιακή ζώνη (Μανωλάδα, Βάρδας-Λεχαινά, Ανδραβίδα).
- Στη δυτική ζώνη (Κυλλήνη-Βαρθολομιό-Γαστούνη- Αμαλιάδα-Πύργος)
- Στη νότια παραλιακή ζώνη (Κρέσταινα-Σαμικό-Ζαχάρω-Γιαννιτσοχώρι).

Στην περιοχή Κυλλήνης επιτρέπονται χρήσεις γης για τουριστικές εγκαταστάσεις, αθλητικές εγκαταστάσεις, εμπορικά καταστήματα εκτός από πολυκαταστήματα και υπεραγορές, χώροι συνάθροισης κοινού και εν γένει για πολιτιστικές λειτουργικές καθώς και κτίρια κοινής ωφέλειας.

**Χάρτης 10:** Χωροταξική Οργάνωση του Νομού Ηλείας



ΠΗΓΗ: ΕΜΠ ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ – ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

## ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ

Στο τμήμα Καλό Νερό-Τσακώνα (όπου θα συνδέεται η Ολυμπία Οδός με τον Αυτοκινητόδρομο Μορέα) ξεκινούν οι μελέτες και η δημοπράτηση εντός του 2015.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Υποδομών η δημοπράτηση των τμημάτων Πάτρα – Πύργος & Καλό Νερό - Τσακώνατου αυτοκινητόδρομου Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα έχει 4 βασικούς άξονες:

1. Με τον Νόμο 4219/2013 που ψηφίστηκε στην Βουλή έγινε η επανεκκίνηση της κατασκευής των τεσσάρων αυτοκινητοδρόμων με Συμβάσεις Παραχώρησης (Ολυμπία Οδός, Ιόνια Οδός, Ε65 και Μαλιακός – Κλειδί).

2. Στον Νόμο αυτό, ο οδικός άξονας «Αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα» χαρακτηρίστηκε ως έργο υποδομής άμεσης προτεραιότητας. Το έργο αυτό είναι ενταγμένο από το 1996 στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Trans European Networks - Απόφαση 1692/1996/ΕΚ - Παράρτημα 1).

3. Δημοπρατείται άμεσα η ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος μήκους 75χλμ με πλήρες παράπλευρο δίκτυο και με προϋπολογισμό 340 εκατομμύρια €, μέσω της αξιοποίησης εθνικών και κοινοτικών πόρων, με στόχο η κατασκευή του να έχει ολοκληρωθεί ταυτόχρονα με την ολοκλήρωση του έργου της Σύμβασης Παραχώρησης Ελευσίνα – Κόρινθος - Πάτρα.

4. Το τμήμα του αυτοκινητοδρόμου από τον Κόμβο Καλού Νερού έως τον Ανισόπεδο Κόμβο Κυπαρισσίας μήκους 30 χλμ με προϋπολογισμό 130 εκατομμύρια € θα δημοπρατηθεί μετά την ολοκλήρωση των υπολειπομένων μελετών, προκειμένου να έχει περαιωθεί μέχρι το τέλος του 2016.

Κύρια οφέλη από την ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου Πάτρα – Πύργος :

1) Ως γνωστόν η υφιστάμενη Νέα Εθνική Οδός Πατρών – Πύργου, αποπερατώθηκε περίπου προ 34 ετών, και τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της , είναι μίας δευτερεύουσας υπεραστικής οδού, που παρακάμπει μόνο τους κυριότερους οικισμούς και όχι όλους, με πολλούς ισόπεδους κόμβους, που έχουν κατασκευαστεί με απλή διαγράμμιση και χωρίς κρασπεδώσεις, και ελάχιστες ανισόπεδες διασταυρώσεις. Η υφισταμένη ΝΕΟ Πατρών – Πύργου παρά το ότι δεν είναι κατάλληλη για υπερτοπικές μετακινήσεις, χρησιμοποιείται από ευρύ φάσμα οχημάτων, ανάμεσα στα οποία ευρίσκεται υψηλό ποσοστό φορτηγών και αγροτικών οχημάτων πάσης φύσεως, που κινούνται με ταχύτητες υψηλές, δεδομένου ότι η πεδινή χάραξη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου τις επιτρέπει.

2) Προστασία του περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής, δεδομένου ότι ο νέος αυτοκινητόδρομος θα απορροφήσει όλη την βαριά κυκλοφορία, που σήμερα διέρχεται μέσα από τον οικιστικό ιστό, επιτρέπει την ανάπτυξη των οικισμών σε αναβαθμισμένο περιβάλλον με την υλοποίηση παράλληλα αστικών πολιτικών βιώσιμης ανάπτυξης, καθόσον η μελετηθείσα /περιβαλλοντικά χάραξη διέρχεται σχεδόν εξ ολοκλήρου εκτός αστικών ζωνών και μακριά από οργανωμένη δόμηση.

3) Αναβάθμιση της διεθνούς-ευρωπαϊκής ακτινοβολίας της Περιφέρειας ως Διεθνούς πολιτιστικού προορισμού, με επίκεντρο μεταξύ άλλων και την αρχαία Ήλιδα / Αρχαία Ολυμπία , λόγω της εγγύτητας του έργου με τον συγκεκριμένο αρχαιολογικό χώρο, τα ιαματικά λουτρά της Λ. Καϊάφα κλπ.

4) Τουριστική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων, με δεδομένη τη θέση του ο νέου αυτοκινητόδρομου και σύνδεση αυτού, με τα λιμάνια της



Πάτρας της Κυλλήνης, του Κατάκολου και με τα αεροδρόμια της Ανδραβίδας και του Αράξου.

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

### Χάρτης 11: Ολυμπία Οδός



ΠΗΓΗ: ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ.  
<http://www.olympiaodos.gr/>

### ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΑ

Το προς ΝΑ σκέλος του προσήνεμου μώλου, επεκτάθηκε κατά 60 μέτρα κατά την περίοδο του 1993, ενώ το έτος 1998 αποπερατώθηκε περαιτέρω επέκταση του μώλου κατά άλλα 85 μέτρα. Με τις προαναφερθείσες επεκτάσεις το συνολικό μήκος του προς ΝΑ σκέλους του μώλου έχει φτάσει περίπου τα 400 μέτρα. Εσωτερικά του προς ΒΑ αρχικού σκέλους του προσήνεμου μώλου έχει γίνει μία ευρεία διαπλάτυνση με την κατασκευή παράλληλα προς αυτό και σε απόσταση 80 μέτρων, νέων κρηπιδωμάτων μεγάλου βάθους ( - 8,50 μέτρων) όπου προσεγγίζουν τα επιβατικά Ο/Γ πλοία.

Με την επέκταση του προσήνεμου μώλου, δημιουργήθηκε μία ευρεία λιμενολεκάνη στην οποία μπορεί να εγγραφεί ένας κύκλος ελιγμών των πλοίων διαμέτρου 360 μέτρων.

Κατασκευάστηκε το κρηπίδωμα κρουαζιεροπλοίων βάθους - 10,60 μέτρα το οποίο έχει μήκος 250 μέτρα και ξεκινώντας υπό γωνία περίπου 105° από τα κρηπίδωματα Ε/Γ - Ο/Γ ακολουθεί γραμμή παράλληλη προς τον προσήνεμο μώλο, του οποίου αποτελεί τη νέα εσωτερική κρηπίδωση σε απόσταση 50 μέτρα από αυτόν. Η διαπλατυσμένη αυτή περιοχή ήταν απαραίτητη για την αντιμετώπιση της όλης διακίνησης και εξυπηρέτησης επιβατών και οχημάτων που προκύπτει από την πλεύριση κρουαζιεροπλοίων στο κρηπίδωμα αυτό.

Επέκταση του προβλήτα που προϋπήρχε κατά 195 μέτρα περίπου. Πίσω από τον επεκτεινόμενο προβλήτα, που έχει αποκτήσει ένα συνολικό μήκος περίπου 265 μέτρων, δημιουργήθηκε ο νέος μεγάλος αλιευτικός λιμένας. Εκτός της επέκτασης, πραγματοποιήθηκε και τμηματική διαπλάτυνση του υπάρχοντος προβλήτα ώστε να αποκτήσει πλάτος 30 μέτρων. Ο επεκτεινόμενος προβλήτας προορίζεται να εξυπηρετήσει τις πλευρίσεις εμπορικών πλοίων που καταπλέουν και γι' αυτό χαρακτηρίζεται ως «εμπορευματικός λιμένας». Με το συνολικό μήκος των περίπου 265 μέτρων που απόκτησε, έδωσε τη δυνατότητα για ταυτόχρονη πλευρίση στην εξωτερική του πλευρά δύο ή ακόμη και τριών μεγάλων πλοίων. Το πλάτος των 30 μέτρων επιτρέπει τη διακίνηση και τους ελιγμούς φορτηγών αυτοκινήτων παραλαβής ή προσκόμισης εμπορευμάτων.

Για την εξυπηρέτηση της ανέλκυσης στη στεριά των σκαφών για συντήρηση ή επισκευή τους, κατασκευάστηκε ένα κεκλιμένο επίπεδο (γλίστρα) κοντά στην υπάρχουσα προβλήτα.

Επίσης κατασκευάστηκαν τρεις ράμπες πρόσβασης Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων οι οποίες έχουν διαστάσεις περίπου 10 μέτρα μήκος και πλάτος και βρίσκονται στο κάθετο προς την ακτή σκέλους του προσήνεμου μώλου.

#### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (Master plan)

Τα προβλεπόμενα μελλοντικά έργα στον Λιμένα Κυλλήνης είναι:

- Εξωτερικά του αλιευτικού λιμένα προβλέπεται να κατασκευασθεί το κρηπίδωμα του εμπορευματικού λιμένα. Το έργο είναι απολύτως ώριμο και ο προϋπολογισμός του ανέρχεται στο ποσό των 4.500.000 € περίπου.
- Ολοκλήρωση της εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης και επίστρωση με σκυρόδεμα της βόρειας προβλήτας του λιμανιού προϋπολογισμού 1.200.000€
- Ολοκλήρωση της κατασκευής της βόρειας προβλήτας του λιμανιού με την τελική επίστρωση από σκυρόδεμα.

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στο Νομό Ηλείας ο πρωτογενής τομέας παίζει σημαντικότερο ρόλο και γι' αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί κατεξοχήν αγροτικός νομός. Αξιόλογη είναι και η συμμετοχή των υπηρεσιών και ιδίως του τομέα του τουρισμού. Η πλούσια φυσική και πολιτιστική κληρονομιά αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του νομού για την ανάπτυξη του τουρισμού και του παραθερισμού σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Στο Δήμο Ανδραβίδας - Κυλλήνης οι καλλιέργειες που καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος της καλλιεργούμενης έκτασης είναι: τα κηπευτικά (37.621,5 στρ.), η ελιά (32.390,2 στρ.), τα λοιπά σιτηρά (29.886,4 στρ.), ο αραβόσιτος (25.391,6 στρ.), τα κηπευτικά υπό κάλυψη (9.704,7 στρ.) και οι ζωοτροφές (7.228 στρ.). Ακολουθούν σε μικρότερες αλλά σημαντικές εκτάσεις οι καλλιέργειες: των εσπεριδοειδών (2.728,1 στρ.) και του αμπελιού (1.345,6 στρ.).

**Πίνακας 18:** Συγκεντρωτικά στοιχεία γεωργικών εκμεταλλεύσεων

ΕΙΔΟΣ	ΕΚΤΑΣΗ (στρ.)						
	ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ - ΚΥΛΛΗΝΗ	ΑΝΔΡΙΤΣΑΙΝΑΣ - ΚΡΕΣΤΕΝΩΝ	ΑΡΧΑΙΑΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ	ΖΑΧΑΡΩΣ	ΗΛΙΔΑΣ	ΠΗΝΕΙΟΥ	ΠΥΡΓΟΥ
ΑΚΑΛΛΙΕΡΓΗΤΑ	26.255,2	8.601,0	30.893,4	7.900,1	29.464,7	9.650,0	16.087,5
ΒΟΣΚΟΤΟΠΟΣ	11.533,0	48.782,1	104.217,3	34.730,7	28.570,9	6.790,5	22.327,5
ΑΡΑΒΟΣΙΤΟΣ	25.391,6	7.507,8	5.725,7	329,6	12.902,4	18.160,6	11.726,4
ΛΟΙΠΑ ΣΙΤΗΡΑ	29.886,4	14.042,5	42.001,9	5.165,2	20.999,2	6.259,4	19.499,0
ΑΜΠΕΛΩΝΕΣ	1.345,6	2.141,6	2.758,7	741,9	3.967,3	789,8	6.226,8
ΕΛΑΙΩΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗΣ ΕΛΑΙΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑΣ	32.390,2	69.983,7	56.005,7	-	62.426,9	-	-
ΕΣΠΕΡΙΔΟΕΙΔΗ	2.728,1	3.146,9	1.610,5	205,4	1.417,1	7.365,9	7.621,0
ΖΩΟΤΡΟΦΕΣ	7.228,0	6.139,1	10.578,0	1.873,4	26.676,2	3.683,1	8.789,8
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΕΣ - ΔΕΝΔΡΩΔΕΙΣ	868,1	387,7	802,8	37,1	355,5	810,3	378,2
ΚΗΠΕΥΤΙΚΑ	37.621,5	1.303,3	163,7	683,5	20.732,9	17.137,8	5.319,5
ΚΗΠΕΥΤΙΚΑ ΥΠΟ ΚΑΛΥΨΗ	9.704,7	18,5	-	-	-	2.158,6	-
ΕΠΙΣΠΟΡΗ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑ ΨΥΧΑΝΘΩΝ	122,8	-	-	-	-	-	-
ΒΑΜΒΑΚΙ	-	1.956,5	-	-	-	-	5.313,2
ΣΤΑΦΙΔΑ	-	1.678,6	1.541,8	26,5	7.634,7	45,2	16.188,1
ΚΑΡΠΟΙ ΜΕ ΚΕΛΥΦΟΣ	-	468,6	790,1	53,0	154,2	2,0	529,9
ΣΙΤΑΡΙ	-	-	47,0	-	138,0	12,0	-
ΑΡΩΜΑΤΙΚΑ ΦΥΤΑ	-	-	20,0	-	-	-	-
ΠΡΩΤΕΪΝΟΥΧΟΙ ΣΠΟΡΟΙ	-	-	957,0	-	85,5	3,0	-
ΟΣΠΡΙΟΕΙΔΗ	-	-	21,0	-	240,3	19,5	84,9
ΕΛΑΙΩΝΕΣ	-	-	-	59.620,7	-	14.663,7	99.807,3
ΧΩΡΟΙ ΕΚΤΡΟΦΗΣ ΣΑΛΙΓΚΑΡΙΩΝ	-	-	-	-	0,8	-	3,0
ΡΟΔΑΚΙΝΙΕΣ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ	-	-	-	-	-	-	8,5
ΕΛΑΙΟΥΧΟΙ ΣΠΟΡΟΙ	-	-	-	-	-	-	148,0
ΦΥΤΩΡΙΑ	-	-	-	-	-	-	5,8
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (στρ.)</b>	<b>185.075,2</b>	<b>166.157,9</b>	<b>258.113,6</b>	<b>111.388,1</b>	<b>215.766,6</b>	<b>87.551</b>	<b>220.064,4</b>

ΠΗΓΗ : (ΕΛΣΤΑΤ, 2009)

## ΑΝΑΛΥΣΗ (ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΥΜΛΗΝΗΣ)

### Προβλήματα

- Βαριά κυκλοφορία, που σήμερα διέρχεται μέσα από τον οικιστικό ιστό

### Περιορισμοί

- Οικονομική κρίση

### Δυνατότητες

- Τουριστική Ανάπτυξη.
- Κέντρο μετακίνησης προς τα νησιά του Ιονίου.
- Ανάδειξη ως κεντρικός πόλος ανάπτυξης στον αναπτυξιακό άξονα της Αδριατικής – Ιονίου
- Ανάδειξη ως κόμβος συνδυσασμένων μεταφορών, εμπορευματικού -διαμετακομιστικού κέντρου
- Ανάδειξη του θαλάσσιου και πολιτιστικού τουρισμού (Κυλλήνη - Αρχαία Ολυμπία – Ήλιδα)

### Προοπτικές

- Συνδεσιμότητα οδικού δικτύου με το σιδηρόδρομο
- Αναβάθμιση της Περιφέρειας, ως Νότιας Δυτικής Πύλης της χώρας προς την Κεντρική Μεσόγειο και την Ευρωπαϊκή Ένωση
- Λειτουργική διασύνδεση με τον λοιπό αγροτικό και παράκτιο χώρο.
- Αναβάθμιση και συμπλήρωση των δικτύων μεταφορών και των μεταφορικών υπηρεσιών, στη μείωση του χρόνου και του κόστους μεταφοράς προσώπων και αγαθών
- Βελτίωση της ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης που συνδέεται με τη βελτίωση των συνθηκών διακίνησης, της ασφάλειας των μετακινήσεων.
- Παροχή έγκυρης και έγκαιρης πληροφόρησης.
- Δημιουργία υποδομών – Αναβάθμιση των ήδη υπάρχοντων για υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας

#### **4.1.5 Λιμένας Αστακού**

##### **ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ**

Ο Αστακός είναι σημαντικός οικισμός στη δυτική ακτή του νομού Αιτωλοακαρνανίας, στο μυχό του ομώνυμου κόλπου, που πήρε το όνομά του από τον αρχαίο βασιλιά Αστακό. Συνδυάζει στην ευρύτερη περιοχή του βουνό, θάλασσα και πεδιάδα. Τα εναλλασσόμενα οικοσυστήματα με την πλούσια βιοποικιλότητα από βορρά προς νότο, σε συνδυασμό με την Ιονιο-πελαγίτικη γοητεία, αποτελούν για τον επισκέπτη μια δελεαστική πρόταση, παρέχοντας τη δυνατότητα πολλών εναλλακτικών μορφών δραστηριοτήτων και αποτελώντας το συνδυαστικό κρίκο της Ακαρνανίας με τα Επτάνησα. Πρόκειται για έναν οικισμό με ιστορία, ιδιαίτερη φυσιογνωμία και ζωντάνια, όπου αξίζει κανείς να επισκεφθεί τα ιστορικά μνημεία, τα αξιοθέατα αλλά και τις όμορφες παραλίες του.

Στα Β-ΒΑ της σημερινής πόλης, στην κορυφή του λόφου «Κάστρο», βρίσκεται η αρχαία πόλη του Αστακού, όπου υπάρχουν τα ερείπια και τα κυκλώπεια τείχη της αρχαίας οχυρωμένης Ακαρνανικής πόλης, η οποία έφερε το ίδιο όνομα. Σε απόσταση 200 μέτρων στα δυτικά της πύλης οχύρωσης, στην πλαγιά του λόφου, βρίσκεται ο εξάστυλος, αμφιπρόστυλος ναός του Καραού. Στην περιοχή του Αστακού υπάρχουν καθαρές παραλίες και απόμεροι κολπίσκοι ιδανικοί για μπάνιο. (π.χ. παραλία Βελά και Σκάλα), αλλά και τα νησάκια των Εχινάδων, όπου έγινε η περίφημη ναυμαχία, γνωστή ως ναυμαχία της Ναυπάκτου (1571 Μ.Χ.)

##### **ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ**

Η ΝΑΒΙΠΕ είναι η μοναδική Βιομηχανική Ελεύθερη Ζώνη της Ελλάδος. Τα βιομηχανικά οικόπεδα τα οποία προσφέρονται σε ενδιαφερόμενους επενδυτές βρίσκονται εντός της Ελεύθερης Ζώνης προσφέροντας στις εγκατεστημένες επιχειρήσεις σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα.

Η παραλαβή από πλοίο πρώτων υλών και εξαρτημάτων προς συναρμολόγηση δεν χρειάζονται καμία τελωνειακή διαδικασία και τα παραγόμενα τελικά προϊόντα εξάγονται σε τρίτες χώρες (εκτός ΕΕ) χωρίς καμία διαδικασία εξαγωγής και άρα εξαιρούνται της καταβολής ΦΠΑ.

## ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ

Ο οδικός άξονας της δυτικής Ελλάδας που συνδέει την Ηγουμενίτσα, την Πρέβεζα και τη Λευκάδα με το Μεσολόγγι και το Αντίρριο που μπορεί και πρέπει να είναι ο βασικός παραλιακός άξονας της δυτικής Ελλάδας δεν έχει μέχρι και σήμερα αυτό το χαρακτήρα.

Στο τμήμα Πρέβεζα - Μεσολόγγι το μέσο πλάτος του είναι περί τα 10 μέτρα και στο μεγαλύτερο μέρος του επιτρέπει μέσες ταχύτητες έως και 80 Km/h.

Πολύ κακό είναι και το τμήμα ανάμεσα στο Λεσίνι και τον Αστακό. Στο τμήμα αυτό η επιτρεπόμενη μέση ταχύτητα είναι κάτω από 40 Km/h. Για τη βελτίωσή του χρειάζεται νέα χάραξη μήκους 6 περίπου χιλιομέτρων.

Με τη ζεύξη της Πρέβεζας με το Άκτιο και με βελτίωση του τμήματος Πάλαιρος - Πρέβεζα - Λευκάδα με δρόμο 7 χιλιομέτρων στα νότια - ΝΔ της λίμνης Βουλκαριά η απόσταση από την Πρέβεζα και τη Λευκάδα συντομεύεται κατά 18 χιλιόμετρα και η απόσταση της διαδρομής Πρέβεζα - Αντίρριο θα γίνει κάτω από 2 ώρες ενώ σήμερα είναι σχεδόν 4 ώρες. Η ενεργοποίηση του δρόμου αυτού διευκολύνει τις περισσότερες από τις κινήσεις του άξονα: Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Πάργα - Πρέβεζα - Λευκάδα - Βόνιτσα - Πάλαιρος - Αστακός - Μεσολόγγι - Αντίρριο.

Προβλέπεται η κατασκευή ενός τμήματος μήκους επτά χιλιομέτρων του οδικού άξονα Αστακός – Γέφυρα Γουριάς (από τη διασταύρωση προς το λιμάνι του Πλατυγαλιού έως τη διασταύρωση προς Αγ. Δημήτριο). Αυτός ο οδικός άξονας θα συνδέει τον Αστακό και το λιμάνι Πλατυγαλιού με την Ιόνια Οδό, διερχόμενος από τη γέφυρα Γουριάς και εν συνεχεία διαμέσου της υφισταμένης σήραγγας του Αγ. Ηλίας.

Το έργο είναι ενταγμένο στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» και ο διαγωνισμός θα γίνει από την αρμόδια Ειδική Υπηρεσία Οδικών Σηράγγων και Υπογείων Έργων (ΕΥΔΕ ΟΣΥΕ) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του υπουργείου.

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Ο λιμένας Αστακού εξελίσσεται σε δυναμικό εμπορικό λιμένα, ικανό να εξυπηρετήσει σχεδόν όλη τη γκάμα φορτίων (E/K, Ro – Ro, car terminal, γενικό φορτίο, ογκώδη και οχληρά φορτία) και προσελκύει ήδη σημαντικό αριθμό χρηστών. Η δυναμική του αναμένεται να ενισχυθεί με την πρόοδο της Ιόνιας Οδού και της σύνδεσής του με αυτή. Διαθέτει τη μοναδική στη χώρα Ελεύθερη Βιομηχανική Ζώνη, η οποία εμφανίζει θετική δυναμική και προοπτική.

Η NABΙΠΕ είναι η μοναδική Ναυτική και Βιομηχανική Περιοχή στην Ελλάδα που διαθέτει δικό της σύγχρονο λιμένα πολλαπλών χρήσεων από τα καλύτερα εξοπλισμένα στη Μεσόγειο. Με την υπογραφή της ΚΥΑ απόφασης και τη δημοσίευση της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (τεύχος Β' 1207/13-07-2007), ολοκληρώθηκε πλέον η διαδικασία για την λειτουργία της NABΙΠΕ Πλατυγαλιού Αστακού ως Ελεύθερης Ζώνης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π133/90 και της κοινοτικής και εθνικής τελωνειακής νομοθεσίας. Με την απόφαση αυτή, εγκρίθηκε ως νέος φορέας διοίκησης και διαχείρισης της Ελεύθερης Ζώνης NABΙΠΕ Πλατυγαλιού Αστακού, η εταιρεία «Ακαρνανικό Κέντρο Συνδυασμένων Συστημάτων Μεταφορών ΑΕ» και τον διακριτικό τίτλο «ΑΚΑΡΠΟΡΤ ΑΕ».

Ο Αστακός εξελίσσεται σε σημείο διακίνησης φορτίων με συνδυασμένη οδική & θαλάσσια μεταφορά, ωστόσο, δεν έχει προκύψει προοπτική ανάπτυξης εγκαταστάσεων εμπορευματοκέντρου (logistics).

**Πίνακας 19:** Υποδομή – Εξοπλισμός & παρεχόμενες Υπηρεσίες Λιμένα Αστακού

Υποδομή	Εξοπλισμός	Υπηρεσίες
- Συνολικός Χώρος Τερματικού: 200.000 τ.μ.	2 Κινητοί Γερανοί	- Φόρτωση / Εκφόρτωση όλων των ειδών κινούμενων φορτίων
- Χώρος Επέκτασης: 150.000 τ.μ.	10 Reach Stackers	- Φόρτωση / Εκφόρτωση διάφορων RoRo – Γενικών Φορτίων – Εμπορευματοκιβωτίων
- LOA berth: 1000 μ.	3 Ρυμουλκά Σκάφη	- Λειτουργίες Μετεπιβιβάσεων
- Alongside Draft: -8m up to -12m	7 Ελκυστήρες	- Αποθήκευση Ρυμουλκών, Αυτοκινήτων, Βαρέων Μηχανημάτων, Υλικών Κατασκευής Δρόμων
- Max. Distributed kp/cm2: 22,77	15 Ρυμουλκά –Πλατφόρμες	- Γέμισμα / 'Αδειασμα Ρυμουλκών και Εμπορευματοκιβωτίων
- Ύψος Αποβάθρας από θαλάσσιο επίπεδο: +2.20 μ.	3 Βαρείς Ανυψωτές	- Αποθήκευση όλων των ειδών φορτίων
- RoRo Ράμπες: 3 (30 μ. μήκος – 17 μ. εύρος)	6 Ανυψωτές	- Μεταχείριση και Αποθήκευση όλων IMO class φορτίων
- Αποθήκες: 20.800 τ.μ.		- Μεταχείριση βαρέων ανεγέρσεων
- Reefer points: 200 connections		- Handling of reefer cargoes
- Θέσεις στάθμευσης ρυμουλκών: 400 +		- Καθάρισμα και μικροεπισκευές ρυμουλκών
- Logistics & 3PL Εγκαταστάσεις: 8.000 τ.μ.		

ΠΗΓΗ. ΑΚΑΡΠΟΡΤ ΑΕ

[http://www.akarport.gr/default.asp?V\\_DOC\\_ID=2067](http://www.akarport.gr/default.asp?V_DOC_ID=2067)

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (Master Plan)

Ο λιμένας Αστακού ως Νομικό πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου δεν υποχρεούται σε διαδικασία κατάρτισης Master Plan, παρ' όλα ταύτα αξίζει να σημειωθεί πως συμπεριλαμβάνουμε το λιμένα Αστακού στον ευρύτερο σχεδιασμό της παρούσας μελέτης, καθότι αποτελεί κομβικό σημείο και από γεωγραφικής απόψεως αλλά και από πλευράς στρατηγικής σημασίας.

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η NABΙΠΕ, ως Ελεύθερη Βιομηχανική και Επιχειρηματική Ζώνη, βρίσκεται σε άριστη γεωγραφική θέση, από πλευράς στρατηγικής και οικονομικής σημασίας. Και η θέση αυτή (κοντά σε διεθνείς θαλάσσιες οδούς) την καθιστά πύλη για την κυκλοφορία ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες και την Ανατολή. Την καθιστά συνδεδετικό κρίκο ανάμεσα στην Αδριατική, τα Βαλκάνια και τις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας.

Τα κυριότερα πλεονεκτήματα της NABΙΠΕ είναι η στρατηγική της θέση στο κέντρο της Μεσογείου, βρίσκεται έξω από τα αστικά κέντρα, δεν έχει κυκλοφοριακή συμφόρηση, είναι εξαιρετικό κέντρο μεταφόρτωσης, με τα οφέλη της Ελεύθερης Τελωνειακής και Βιομηχανικής Ζώνης, λειτουργεί 365 μέρες / 24 ώρες, μεγάλος χώρος αποθήκευσης – δυνατότητες επέκτασης, παροχή λιμενικών υπηρεσιών όπως πιλότο, ρυμουλκό κτλ., συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών, διαχείριση Τερματικών, Διοίκηση Λιμένα, Υπηρεσίες πρόσθετης αξίας, όλες οι υπηρεσίες υπό κοινή διαχείριση.

Ο Αστακός και η ευρύτερη περιοχή μπορεί να γίνει ένα σύγχρονο, (υψηλής αποτελεσματικότητας) διαμετακομιστικό κέντρο για το διεθνές εμπόριο. Η συνολική έκταση της NABΙΠΕ ανέρχεται στα 1.910 στρ. με 2.300 μήκος κρηπιδωμάτων και βύθισμα που κυμαίνεται μεταξύ 8 και 14,5 χαρακτηριστικό που τη κατατάσσει ως ένα από τα βαθύτερα λιμάνια της χώρας.

**Εικόνα 4:** Λιμένας Αστακού





## ΑΝΑΛΥΣΗ (ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΣΤΑΚΟΥ)

### Προβλήματα

- Προβληματικός Οδικός άξονας σύνδεσης με Πάτρα και Κεντρική Πελοπόννησο.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου.
- Ανεπάρκεια εγκαταστάσεων υποδοχής, της μεταποιητικής δραστηριότητας.

### Περιορισμοί

- Οικονομική κρίση

### Δυνατότητες

- NABΙΠΕ , σύγχρονος λιμένας πολλαπλών χρήσεων από τα καλύτερα εξοπλισμένα στη Μεσόγειο
- Σημείο διακίνησης φορτίων με συνδυασμένη οδική – θαλάσσια μεταφορά,
- Στρατηγική θέση της NABΙΠΕ, στο κέντρο της Μεσογείου .
- Δεν υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση
- Εξαιρετικό κέντρο μεταφόρτωσης
- Συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών

### Προοπτικές

- Εξέλιξη σε δυναμικό - εμπορικό λιμένα.
- Σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο για το διεθνές εμπόριο.
- Δυνατότητες επέκτασης χώρων αποθήκευσης

#### 4.1.6 Λιμένας Πελοποννήσου

##### ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου διακρίνεται για το εξόχως πλούσιο περιβαλλοντικό της απόθεμα. Το περιβαλλοντικό απόθεμα συνδυάζεται με το πολυσχιδές εδαφικό ανάγλυφο της Πελοποννήσου. Αυτό δημιουργεί διακριτές περιοχές που περιβάλλονται από εδαφικές εξάρσεις και επικοινωνούν μεταξύ τους μέσω κλάδων του οδικού δικτύου και λοιπών διαδρομών.

Οι πολιτιστικοί πόροι της Περιφέρειας, αποτελούν ένα από τα ισχυρότερα στοιχεία που μπορεί να αξιοποιηθούν για την υποστήριξη της αναπτυξιακής διαδικασίας. Εδώ βρίσκονται οι δύο πόλεις – κοιτίδες του Μυκηναϊκού πολιτισμού (Μυκήνες – Άργος), οι οποίες μαζί με τις μεγάλες στρατιωτικές και ναυτικές δυνάμεις της Κορίνθου και της Σπάρτης ήταν από τις ηγέτιδες πόλεις – κράτη της αρχαιότητας. Η Επίδαυρος είναι παγκοσμίως γνωστή για το θέατρό της που αποτελεί το αναγνωρίσιμο μνημείο ενός πολύ ευρύτερου αρχαιολογικού χώρου. Ο Μυστράς δυτικά της Σπάρτης, υπήρξε ένα από τα σημαντικότερα θρησκευτικά, πολιτιστικά και διοικητικά κέντρα του Βυζαντίου, ενώ η Μονεμβασιά αποτέλεσε ένα από τα βασικότερα στρατιωτικά και διοικητικά κέντρα στην Ανατολική Μεσόγειο. Η Ελληνική Επανάσταση του 1821 κηρύχθηκε στην Πελοπόννησο, ενώ το Ναύπλιο ήταν η έδρα τα επαναστατικής κυβέρνησης και η πρώτη πρωτεύουσα του Ελληνικού κράτους, το 1828.

##### ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Η γεωγραφική θέση της νότιας Πελοποννήσου, ως προς την ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών, είναι στρατηγικής σημασίας. Τούτο διότι η στρατηγική των επιχειρήσεων παροχής θαλάσσιου εμπορευματικού έργου βασίζεται όλο και περισσότερο στη χρήση ενός κύριου λιμένα μεταφόρτωσης από μεγάλα σε μικρότερα πλοία για το παγκόσμιο εμπόριο και ενός μικρού αριθμού λιμένων διαπεριφερειακής σημασίας εντός της Μεσογείου. Οι λιμένες με συγκριτικό πλεονέκτημα γι' αυτό το ρόλο είναι οι λιμένες, που βρίσκονται στις απολήξεις των χερσονήσων της Μεσογείου, κυρίως αν εξυπηρετούν παράλληλα και σημαντικό τμήμα ενδοχώρας μέσω αναπτυγμένων οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων.

Η γεωπολιτική θέση του λιμένα της Καλαμάτας επομένως είναι μείζονος σημασίας καθότι αποτελεί το νοτιότερο άκρο της ηπειρωτικής Ελλάδας και της Ε.Ε. και αποτελεί απόληξη των Διευρωπαϊκών χερσαίων οδικών αξόνων.

Ο λιμένας αυτός μπορεί να δράσει συμπληρωματικά ως προς τον Πειραιά (εμπορευματικά φορτία εξυπηρετούμενα από τον αυτοκινητόδρομο αλλά και τον σιδηρόδρομο) και ανεξάρτητα από το λιμάνι της Πάτρας δεδομένου ότι ο κύριος προσανατολισμός του λιμανιού της Πάτρας είναι η Αδριατική.

Στο ισχύον Χωροταξικό Πελοποννήσου προτείνεται:

- ♦ Αναβάθμιση του λιμένα Καλαμάτας ώστε να ανταποκριθεί στο ρόλο του ως πρωτεύων διαπεριφερειακός λιμένας εθνικής σημασίας με θαλάσσιες συνδέσεις με την Κεντρική και Ανατολική Μεσόγειο, την Περιφέρεια Κρήτης και μέσω του λιμένα Πατρών με την Αδριατική και την Περιφέρεια Δ. Ελλάδος.
- ♦ Αναβάθμιση του λιμένα Γυθείου με επιβατικές και εμπορικές διασυνδέσεις με τα μικρότερα λιμάνια της Περιφέρειας και τα νησιά.
- ♦ Ενίσχυση του λιμένα Ναυπλίου για την εξυπηρέτηση της αυξημένης τουριστικής κίνησης και της αντίστοιχης εμπορευματικής κίνησης του Νομού.

- ♦ Δημιουργία ζωνών σκαφών αναψυχής εντός υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τη σχετική μελέτη.

Παράλληλα δίδονται οι εξής κατευθύνσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές και λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες Περιφέρειας Πελοποννήσου:

- Ενίσχυση του λιμένα της Καλαμάτας (διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας). Ο λιμένας της Καλαμάτας μπορεί να αναδειχθεί σε σύνθετο λιμένα εξυπηρέτησης της εμπορικής και της επιβατικής κίνησης, συνδεδεμένο με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών υποδομών των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και της Κρήτης, με σκοπό την ενίσχυση ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών συνδέσεων, τη μείωση των θαλάσσιων αποστάσεων, την απόσπαση φορτίου από τις οδικές μεταφορές και την αποσυμφόρηση του συστήματος των λιμένων της Αττικής. Στο πλαίσιο αυτό ειδικότερο ρόλο μπορούν να αναλάβουν οι λιμένες Καλαμάτας ως απόληξη του Δυτικού άξονα, Γυθείου και Νεάπολης.
- Ολοκληρωμένη σιδηροδρομική σύνδεση και παροχή υψηλής ποιότητας συνδυασμένων μεταφορών σε όλους σχεδόν τους λιμένες που βρίσκονται πλησίον του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, δευτερευόντως και στους λιμένες Κορίνθου και Καλαμάτας.
- Σκόπιμη κρίνεται η ανάπτυξη εθνικού δικτύου αποκλειστικών εμπορευματικών μεταφορών, ανεξάρτητου από τις ακτοπλοϊκές γραμμές και τους περιορισμούς που η συγκεκριμένη αγορά επιβάλλει. Εν όψει αυτού, οι λιμένες του Γυθείου και της Καλαμάτας θα ήταν σκόπιμο να εφοδιαστούν με ελαφρές υποδομές υποστήριξης τυποποιημένων εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών.

ΠΗΓΗ: ΥΠΕΚΑ- ΠΠΧΣΑΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

#### ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ – ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ

Η μεταφορική υποδομή της Περιφέρειας εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από την έλλειψη δια-λειτουργικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς και την κυριαρχία των οδικών μεταφορών. Οδικό δίκτυο και Οδικές μεταφορές.

Ο κυριότερος οδικός άξονας της Περιφέρειας είναι ο αυτοκινητόδρομος Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα που περιλαμβάνει και τον κλάδο Λεύκτρα – Σπάρτη και σήμερα βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης. Σημαντικός επίσης οδικός άξονας για την Περιφέρεια είναι ο ΠΑΘΕ, ο οποίος διέρχεται από το βόρειο τμήμα της. Επιπλέον στην Περιφέρεια Πελοποννήσου προβλέπεται να καταλήξει η Ολυμπία Οδός μέσω του τμήματος Καλό Νερό – Τσάκωνα. Ο ΠΑΘΕ ανήκει στο «βασικό» (core) δίκτυο του Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΔΜ), ενώ οι λοιποί αυτοκινητόδρομοι που προαναφέρθηκαν ανήκουν στο «αναλυτικό» (comprehensive) δίκτυο. Παρόλα αυτά εντοπίζονται σημαντικές ελλείψεις και ανάγκη αναβάθμισης και βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του εσωτερικού οδικού δικτύου της Περιφέρειας στους παράλιους οδικούς άξονες (ανατολικός, νότιος και νοτιοδυτικός), καθώς και στους λοιπούς άξονες του ορεινού οδικού δικτύου.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι και η ανάγκη βελτίωσης του οδικού άξονα σύνδεσης της Νότιας και Κεντρικής Πελοποννήσου με την Πάτρα, που θα δώσει διέξοδο στην

Περιφέρεια σε μια σημαντική πύλη εισόδου-εξόδου της χώρας, καθώς και στους διευρωπαϊκούς άξονες μεταφορών μέσω της Ιόνιας Οδού. Η σύνδεση αυτή περιλαμβάνεται στο «αναλυτικό» δίκτυο των ΔΔΜ, όπως επίσης και η σύνδεση Τρίπολη – Βυτίνα – Πύργος, η οποία επίσης χρήζει σημαντικών βελτιώσεων.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει γραμμική μορφή, περιορισμένη χωρική ανάπτυξη, παρωχημένη χάραξη και χαμηλές λειτουργικές ταχύτητες. Η σημαντικότερη επέμβαση τα τελευταία χρόνια ήταν η υλοποίηση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου (διπλή ηλεκτροδοτούμενη γραμμή κανονικού εύρους και υψηλών ταχυτήτων) που συνδέει την Αττική με το Κιάτο. Πρόσφατα ολοκληρώθηκε και ανακαίνιση της μετρικής γραμμής Κόρινθος – Ναύπλιο – Τρίπολη – Καλαμάτα επί της υπάρχουσας χάραξης.

Στο υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο όμως δεν έχουν πραγματοποιηθεί επενδύσεις ενώ και η συντήρησή του είναι ελλιπής. Στον τομέα της λειτουργίας έχουν επί του παρόντος διακοπεί όλες οι συνδέσεις είτε για λόγους κόστους είτε για λόγους υλοποίησης έργων.

#### ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Ο λιμένας αποτελείται από δυο λιμενολεκάνες, τη δυτική η οποία είναι και η κύρια λιμενολεκάνη, και την ανατολική (προλιμένας), στην οποία όμως δεν ασκούνται αμιγείς λιμενικές δραστηριότητες, αλλά μόνο αθλητισμός και αναψυχή.

Το σχήμα και οι διαστάσεις της κύριας λιμενολεκάνης εξασφαλίζουν ένα κύκλο ελιγμών διαμέτρου 360 έως 400μ. Τα βάθη στην κύρια λιμενολεκάνη είναι -10μ. Οι δυο λιμενολεκάνες προστατεύονται έναντι των κυματισμών του νοτίου τομέα από τον προσήνεμο μώλο μήκους 1.000μ. Ο μώλος αυτός κατασκευάστηκε σε διάφορες φάσεις και με διαφορετικές τεχνολογίες και τυπικές διατομές.

Ο υπήνεμος μώλος του λιμένα είναι ημιτελής. Αρχικά προβλεπόταν η κατασκευή του με κεκαμένο σχήμα και συνολικό μήκος 400μ. Τελικά κατασκευάστηκε μόνο το πρώτο τμήμα του μώλου, το κάθετο στην παραλία, με μήκος 210μ. καθώς και το ακρομώλιο. Επίσης διακρίνεται στον βυθό η λιθορριπή έδρασης του ελλείποντος τμήματος μήκους 190μ.

Τέλος, στα ανατολικά του υπήνεμου μώλου, εκτός της χερσαίας ζώνης λιμένα εκτείνεται η αμμώδης παραλία, μήκους πλέον των 4χλμ, προς την περιοχή της Βέργας.

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (Master Plan)

Όπως προαναφέρθηκε, η Περιφέρεια διαθέτει στις νότιες απολήξεις της τους λιμένες της Καλαμάτας και του Γυθείου. Προφανώς ο λιμένας Καλαμάτας είναι η πλέον ευνοϊκή θέση της Περιφέρειας για την ανάδειξη ενός λιμένα διαπεριφερειακής σημασίας. Ο λιμένας αυτός μπορεί να δράσει συμπληρωματικά ως προς τον Πειραιά (εμπορευματικά φορτία εξυπηρετούμενα από τον αυτοκινητόδρομο αλλά και τον σιδηρόδρομο) και ανεξάρτητα από το λιμάνι της Πάτρας, δεδομένου ότι ο κύριος προσανατολισμός του λιμανιού της Πάτρας είναι η Αδριατική.

Στην μελέτη προγραμματικού σχεδίου (Master Plan) του λιμένα Καλαμάτας επιδιώκεται η βελτίωση των υποδομών και η αναδιοργάνωση της λειτουργίας τόσο του εμπορικού όσο και του επιβατικού τμήματος. Επίσης προβλέπεται η δημιουργία επιβατικού σταθμού για τα κρουαζιερόπλοια. Προτείνεται η διαρρύθμιση της αποθήκης του Λιμενικού Ταμείου ώστε να περιλαμβάνει σταθμό εξυπηρέτησης των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων, περίπτερα εκθέσεων, εμπορικά καταστήματα και τις υπηρεσίες Λιμεναρχείου και Τελωνείου.

Επίσης με την κατασκευή του νέου οδικού δικτύου της Πελοποννήσου μπορεί να επαναπροσδιοριστεί ο ρόλος του ως λιμάνι περιφερειακής σημασίας, του οποίου η σημαντική λιμενική υποδομή μπορεί να χρησιμοποιηθεί από μεγαλύτερα τουριστικά σκάφη (κρουαζιερόπλοια, θαλαμηγούς, κλπ.). Η προοπτική για την ένταξη του λιμένα στο δίκτυο ακτοπλοΐας του νότιου Αιγαίου και της Κρήτης τους καλοκαιρινούς μήνες σχετίζεται άμεσα με την ανάδειξη του Νομού ως τουριστικού προορισμού. Με την προώθηση κατάλληλων μέτρων και σε συνδυασμό με την σύγχρονη Μαρίνα μπορεί να αναδειχθεί σε σημαντικό πόλο έλξης μεγάλων τουριστικών σκαφών από τη νοτιοανατολική Μεσόγειο με προορισμό τα Ιόνια νησιά και την Ιταλία.

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΝΑΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ/ ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ/ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η θέση του πρωτογενή τομέα στην οικονομία της Περιφέρειας Πελοποννήσου είναι ιδιαίτερα σημαντική, συγκριτικά με την συμμετοχή του στο ΑΕΠ (2009 κατά 9,5% στην Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία του πρωτογενή της χώρας και περίπου κατά 6,3% στη συνολική Περιφερειακή Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία.), αλλά και από το γεγονός ότι απασχολεί σήμερα ένα σημαντικό ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιοχής.

Η συμμετοχή της Περιφέρειας Πελοποννήσου στα εθνικά μεγέθη της γεωργίας είναι σημαντική. Με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (έτους 2007), η Περιφέρεια Πελοποννήσου διατηρεί το 12,6% των γεωργικών και κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων της χώρας, κάτι που τη κατατάσσει στη δεύτερη θέση μετά τη Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, στην οποία εδράζεται το 14,4% των γεωργικών εκμεταλλεύσεων της χώρας. Απεναντίας, ο πολυτεμαχισμός και το μικρό μέγεθος του κλήρου αποτελεί διαρθρωτικό πρόβλημα για την Περιφέρεια, καθώς σε κάθε εκμετάλλευση αντιστοιχούν κατά μέσο όρο 34,5 στρέμματα, έκταση ιδιαίτερα χαμηλή, που τη κατατάσσει στην ένατη θέση, αρκετά χαμηλότερα από το μέσο όρο της χώρας (41,2 στρέμματα ανά εκμετάλλευση).

Η κτηνοτροφική δραστηριότητα της περιφέρειας δεν κατέχει ανάλογη θέση με την γεωργική. Η αξία της ζωικής παραγωγής της Περιφέρειας το 2007 τη κατατάσσει στην όγδοη θέση μεταξύ των Περιφερειών της χώρας, διατηρώντας το 7,3% της συνολικής αξίας των κτηνοτροφικών προϊόντων που παράγεται στην Ελλάδα. Στην Πελοπόννησο σήμερα λειτουργούν 66 μονάδες υδατοκαλλιέργειών, 4 μονάδες εσωτερικών Υδάτων, 7 μονάδες σε Λιμνοθάλασσες και 7 Θυννεία, η δε πίεση τόσο για ιδρύσεις νέων θαλασσίων μονάδων, όσο και για αύξηση δυναμικότητας υφιστάμενων μονάδων, είναι διαρκής. Επισημαίνεται ότι πρόκειται για κλάδο μείζονος οικονομικής σημασίας με κυρίως εξαγωγικό ενδιαφέρον για την Πελοπόννησο.

Όσον αφορά στο δευτερογενή τομέα της Περιφέρειας Πελοποννήσου, επηρεάζεται από την ύπαρξη της βιομηχανικής ζώνης της Αθήνας, όπου είναι εγκατεστημένες βιομηχανικές επιχειρήσεις, οι οποίες ουσιαστικά δεν συνδέονται με την οικονομία της Περιφέρειας. Όπως, επίσης, και στην ύπαρξη στη Μεγαλόπολη του δεύτερου σημαντικότερου ενεργειακού κέντρου της χώρας. Η κύρια δραστηριότητα στο δευτερογενή τομέα στην Περιφέρεια Πελοποννήσου είναι η μεταποίηση, ενώ η δεύτερη δραστηριότητα του δευτερογενή τομέα είναι οι κατασκευές και τρίτη η Ενέργεια (Ηλεκτρισμός). Η δυναμικότητα των υφιστάμενων εγκαταστάσεων υποδοχής της μεταποιητικής δραστηριότητας στην Περιφέρεια Πελοποννήσου δεν θεωρούνται ικανές για την κάλυψη των αυξανόμενων αναγκών στέγασης των επιχειρήσεων σε οργανωμένους χώρους.

Στον κλάδο της ενέργειας, στη Περιφέρεια Πελοποννήσου με βάση τα πλέον πρόσφατα στοιχεία από ΔΕΣΜΗΕ (2009) αναλογεί το 5,1% της συνολικής κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας της χώρας. Η Περιφέρεια καταναλώνει ηλεκτρική ενέργεια σε υψηλότερο ποσοστό έναντι του Μ.Ο. της Ελλάδας.

Ο δευτερογενής τομέας της περιφέρειας χαρακτηρίζεται από:

- ♦ Την ύπαρξη μεγάλων χωρικών συγκεντρώσεων δραστηριοτήτων, που επηρεάζουν τα συνολικά μεγέθη του τομέα, στη Βιομηχανική ζώνη Κορίνθου–Αττικής (επιχειρήσεις εθνικής σημασίας και εμβέλειας) και στο ενεργειακό κέντρο της Μεγαλόπολης και στη χαμηλή διασπορά δραστηριοτήτων στις υπόλοιπες περιοχές της Περιφέρειας,
- ♦ Το χαμηλό μέγεθος των επιχειρήσεων (μέση απασχόληση και κύκλος εργασιών) που διακρίνει τις περιοχές χαμηλής χωρικής συγκέντρωσης,
- ♦ Τους σημαντικούς πόρους και δυνατότητες παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (αιολική ενέργεια και φωτοβολταϊκά πάρκα),
- ♦ Την ύπαρξη τριών οργανωμένων χώρων υποδοχής μεταποιητικών δραστηριοτήτων, με αυτή της ΒΙΠΕ Τρίπολης να είναι η εγγύτερη στο μητροπολιτικό κέντρο της Αττικής, που όμως δεν μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες του κλάδου,
- ♦ Την εξειδίκευση της μεταποίησης στους κλάδους της βιομηχανίας τροφίμων και ποτών, ξύλου και μη μεταλλικών ορυκτών.

Ο τριτογενής τομέας στην Περιφέρεια Πελοποννήσου είναι ο τομέας που παρουσιάζει τον μεγαλύτερο δυναμισμό. Στον τριτογενή τομέα και ιδιαίτερα στον κλάδο του χονδρικού και λιανικού εμπορίου παρατηρείται συνεχής ενίσχυση του ρόλου του στην οικονομία της Περιφέρειας. Οι διοικητικές, εκπαιδευτικές και χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, καθώς και οι υπηρεσίες μεταφορών, είναι συγκεντρωμένες στα αστικά κέντρα. Το εμπόριο αποτελεί σημαντική δραστηριότητα για την Περιφέρεια, καθώς

αντιπροσωπεύει το 23,2% του προϊόντος του τριτογενή τομέα και το 10,7% του συνολικού περιφερειακού προϊόντος.

Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (Μητρώο Επιχειρήσεων 2007), στην Περιφέρεια Πελοποννήσου το έτος 2007 λειτουργούσαν 33.260 επιχειρήσεις του τριτογενή τομέα με ετήσιο κύκλο εργασιών 5,7 δισ. Ευρώ. Στο επίπεδο των Περιφερειακών Ενότητων, εμφανίζεται διαρκής βελτίωση της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας.

Ο τουρισμός αποτελεί έναν από τους πολύ σημαντικούς παράγοντες για την ανάπτυξη του τριτογενή τομέα, αν και στην Περιφέρεια Πελοποννήσου ο τομέας αυτό αναπτυσσόταν μέχρι σήμερα με σχετικά αργούς ρυθμούς. Συνολικά η τουριστική δραστηριότητα στην Περιφέρεια Πελοποννήσου μπορεί να διακριθεί στις παρακάτω κατηγορίες :

- ◆ Ορεινού – Παραθαλάσσιου τουρισμού, που η μεταξύ τους σχέση είναι αδύναμη έως ανύπαρκτη, με το πρώτο να κυριαρχεί στην ενδοχώρα και να προσελκύει επισκέπτες με ειδικά ταξιδιωτικά ενδιαφέροντα (περιήγηση, τουρισμός εμπειρίας) και το δεύτερο στις περιοχές εγκατάστασης ξενοδοχειακών συγκροτημάτων μαζικού τουρισμού (παράλια Κορινθίας και Καλαμάτας).
- ◆ Εσωτερικού τουρισμού και τουρισμού αλλοδαπών, με τον πρώτο να κυριαρχεί και τον δεύτερο να κατευθύνεται κυρίως σε περιοχές οργανωμένων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων υψηλών προδιαγραφών (Καλαμάτα, Κόρινθος),
- ◆ Τουρισμού Σαββατοκύριακου και τουρισμού διακοπών, με τον πρώτο να κυριαρχεί και να προσελκύει επισκέπτες σε συγκεκριμένους προορισμούς και ενδιαφέροντα (Ναύπλιο, αρχαιολογικοί και πολιτιστικοί χώροι, περιήγηση) και το δεύτερο να απευθύνεται κυρίως σε οικογένειες και μεγάλο μερίδιο αλλοδαπών. Ο σχεδιασμός και η ολοκλήρωση προγράμματος ήπιας ανάπτυξης ορεινών όγκων όπου θα εστιάζει στην προβολή της φύσης, στην ανάδειξη τοπικών γεωργικών προϊόντων και καρπών (κάστανο, κέδρος κτλ.) και στην ανάπτυξη ήπιων τουριστικών δραστηριοτήτων μέσω προγραμματισμού έργων μικρής κλίμακας που δεν θα επηρεάζουν αλλά θα αναδεικνύουν και θα προβάλλουν το φυσικό τοπίο θα συμβάλει στην ισόρροπη ανάπτυξη και ανάδειξη του πλούτου των όγκων αυτών.

Από τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (έτος 2010), προκύπτει το ποσοστό των διανυκτερεύσεων στην Περιφέρεια Πελοποννήσου ανέρχεται μόλις το 3,8% σε σχέση με το σύνολο της χώρας ενώ απορροφά το 6,6% των συνολικών αφίξεων τουριστών στον ελλαδικό χώρο. Από τα συγκεκριμένα στοιχεία προκύπτει ότι η περιφέρεια Πελοποννήσου αποτελεί έναν τόπο προορισμού ημερήσιων εκδρομών παρά τόπο διαμονής αναψυχής ή επαγγελματικού τουρισμού. Σαφής είναι η τάση αύξησης των τουριστικών αφίξεων την περίοδο 2002-2011 στην Περιφέρεια Πελοποννήσου.

Η «δικτύωση» των οργανωμένων υποδομών θαλασσίου τουρισμού αποκαλείται «*Ζώνη Ναυσιπλοΐας Αναψυχής*» (ZNA).

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου ουσιαστικά διακρίνεται στις ΖΝΑ Δυτικής και Ανατολικής Πελοποννήσου. Η πρώτη, συνδέεται διαλειτουργικά με τη ΖΝΑ Ιονίου, περιλαμβάνει δε και τις υποδομές που χωροθετούνται στα διοικητικά όρια της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Η ΖΝΑ Ανατολικής Πελοποννήσου συνδέεται διαλειτουργικά με τις ΖΝΑ Σαρωνικού και Κορινθιακού Κόλπου. Η ΖΝΑ της Περιφέρειας Πελοποννήσου χαρακτηρίζεται από μη λειτουργικό δίκτυο υποδομών, το οποίο πρέπει να συμπληρωθεί και να «πυκνώσει», ώστε να καταστεί βιώσιμο και να εξυπηρετεί μεμονωμένους χρήστες ή/και ομάδες σκαφών (flotilae), ώστε να αναπτυχθούν πλόες και συμπληρωματικές υπηρεσίες, οι οποίες λειτουργούν προσθετικά αλλά και αναβαθμίζουν το υφιστάμενο τουριστικό προϊόν.

Οι δραστηριότητες του Θαλάσσιου Τουρισμού αποτελούν ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής βιομηχανίας και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά και σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες.



## ΑΝΑΛΥΣΗ (ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ)

### Προβλήματα

- Έλλειψη δια-λειτουργικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς και της κυριαρχίας των οδικών μεταφορών.
- Ελλιπές εσωτερικό οδικό δίκτυο, στους παραλιακούς, οδικούς άξονες καθώς επίσης και στους ορεινούς του οδικού δικτύου.
- Ανεπάρκεια Οργανωμένων χώρων υποδοχής μεταποιητικών δραστηριοτήτων, ως προς την κάλυψη των αναγκών του κλάδου
- Όχληση στον αστικό ιστό
- Πολύ περιορισμένη διαθέσιμη χερσαία ζώνη
- Αδυναμία συνδυασμένων μεταφορών

### Περιορισμοί

- Προβληματικός Οδικός άξονας σύνδεσης της Νότιας και Κεντρικής Πελοποννήσου, με την Πάτρα.
- Οικονομική κρίση.
- Έλλειψη ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου.
- Ανεπάρκεια εγκαταστάσεων υποδοχής, της μεταποιητικής δραστηριότητας στην Περιφέρεια Πελοποννήσου, για την κάλυψη των αυξανόμενων αναγκών στέγασης, των επιχειρήσεων σε οργανωμένους χώρους.
- Μη λειτουργικό δίκτυο υποδομών (ΖΝΑ).
- Ο υφιστάμενος λιμένας Καλαμάτας δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στο ρόλο ενός σύγχρονου εμπορικού λιμένα.

### Δυνατότητες

- Πλούσιο περιβαλλοντικό απόθεμα.
- Πολυσχιδές εδαφικό ανάγλυφο της Πελοποννήσου.
- Πολιτιστικοί πόροι της Περιφέρειας.
- Αναπτυγμένη Γεωργία.
- Έντονη κτηνοτροφική δραστηριότητα.
- Οργανωμένοι χώροι υποδοχής μεταποιητικών δραστηριοτήτων.
- Μεγάλος δυναμισμός στο χονδρικό και λιανικό εμπόριο

### Προοπτικές

- Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση του Λιμένα
- Ανάπτυξη νέου λιμένα αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση της εμπορικής κίνησης
- Καλύτερη αξιοποίηση της λιμενολεκάνης και των μετώπων του λιμένα
- Δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού.
- Δημιουργία υποδομών – Αναβάθμιση των ήδη υπάρχοντων για υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας.

***Τρίτο Μέρος***

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### 5.1 Αξιολόγηση στοιχείων

#### 5.1.1 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ένταξη της χώρας στα διεθνή δίκτυα, η ομαλή λειτουργία του προτεινόμενου πλέγματος οικισμών και η υλοποίηση των αναπτυξιακών αξόνων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη βέλτιστη διάταξη των, στρατηγικής σημασίας, δικτύων υποδομών και κυρίως εκείνων των μεταφορών/συγκοινωνιών, επικοινωνιών και ενέργειας. Κύριο στόχο της χωρικής διάρθρωσης των στρατηγικών δικτύων αποτελεί η υποστήριξη του διεθνούς ρόλου της χώρας και η διάχυση της ανάπτυξης σε όλη την επικράτεια. Βασική επιδίωξη αποτελεί η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια, με σκοπό την αύξηση του βαθμού προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας, της μείωσης του χρόνου και του κόστους των μεταφορικών υπηρεσιών, της ασφάλειας των μεταφορικών/ συγκοινωνιακών υπηρεσιών (επιβατών και εμπορευμάτων) και της μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων.

Στο πλαίσιο αυτό, ενισχύονται οι υποδομές, τα μέσα και οι υπηρεσίες μεταφορών σταθερής τροχιάς (ηλεκτροκινούμενοι σιδηρόδρομοι) και η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, κυρίως σε διαδρομές που μπορεί να αποσπάσουν, με ανταγωνιστικό τρόπο, σημαντικό μέρος της μεταφορικής κίνησης από τις αεροπορικές και τις οδικές μεταφορές.

Βασικό κριτήριο για την υλοποίηση νέων ή τη διατήρηση υφιστάμενων υποδομών μεταφορών συνιστά η συμβολή τους στο ισοζύγιο μεταξύ προστασίας του περιβάλλοντος και ανάπτυξης.

Κρίσιμο στοιχείο αποτελεί η βελτίωση της προσβασιμότητας των ορεινών και γενικά των δυσπρόσιτων περιοχών και κυρίως των νησιωτικών περιοχών. Ο νησιωτικός πληθυσμός πρέπει να απολαμβάνει αναβαθμισμένες υπηρεσίες μεταφορών/συγκοινωνιών χαμηλού κόστους, υψηλής ποιότητας και ταχύτητας και αυξημένης συχνότητας δρομολογίων.

Κρίσιμο θεωρείται επίσης, για την οργάνωση του νησιωτικού χώρου στοιχείο. η ενίσχυση της εσωτερικής συνοχής του νησιωτικού χώρου καθώς της συμπληρωματικότητάς του με τον ηπειρωτικό χώρο. Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερης σημασίας θεωρείται η ενίσχυση της συνοχής των επιμέρους κύριων αναπτυξιακών ενότητων του νησιωτικού πολυπολικού συμπλέγματος Νοτίου και Βορείου Αιγαίου με τα γύρω νησιά, της μεταξύ τους σύνδεσης, καθώς και της σύνδεσής τους με την ηπειρωτική χώρα και την Κρήτη, μειώνοντας με τον τρόπο αυτό τη σχετική εξάρτησή τους από το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας και ενισχύοντας τις αναπτυξιακές τους δυνατότητες και επιλογές.

Με σκοπό τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση της απόδοσης των μέσων και των υπηρεσιών, κρίνεται αναγκαία η ανάπτυξη, στον κλάδο των μεταφορών και των συγκοινωνιών, ολοκληρωμένων συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών. Τα συστήματα αυτά απαιτούν τη δημιουργία αντιστοιχων κόμβων σε σημεία όπου επιτυγχάνονται οι βέλτιστες αποδόσεις των μέσων, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) να εξασφαλίζεται η λειτουργική σύνδεση των μεταφορικών υποδομών (π.χ. οδικοί άξονες, σιδηροδρομικοί άξονες που συνδέουν λιμένες με αερολιμένες

(β) ότι αναπτύσσονται και αξιοποιούνται, κατά συνδυαστικό και ολοκληρωμένο τρόπο, ηλεκτρονικά συστήματα συλλογής, μετάδοσης και διαχείρισης πληροφοριών, σε πραγματικό χρόνο, του μεταφορικού κλάδου.

Πιο αναλυτικά:

1. Για τον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών προτείνεται να:

- Ενισχυθούν περαιτέρω οι σιδηροδρομικές και θαλάσσιες υποδομές, με σκοπό οι υπηρεσίες τους να καταστούν ανταγωνιστικές προς τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές. Οι θαλάσσιες, εξειδικευμένες, εμπορευματικές μεταφορές προσφέρονται για την κάλυψη σημαντικού εμπορευματικού φόρτου μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας. Ο ευρύτερος κλάδος της ναυτιλίας (ναυτιλιακές, ναυπηγοεπισκευαστικές, παραναυτιλιακές εταιρίες κ.ά.) οφείλει να ενισχυθεί περαιτέρω, καθώς προσφέρει τα μέγιστα στο εθνικό εισόδημα. Ταυτόχρονα, σκόπιμη κρίνεται η δημιουργία εξειδικευμένων «ναυτιλιακών συσπειρώσεων» (maritime clusters) που μπορούν να συμβάλουν στην αποδοτικότερη λειτουργία και την εξέλιξη του ευρύτερου κλάδου.

- Δημιουργηθούν νέοι (ή να αναβαθμιστούν υφιστάμενοι) εξειδικευμένοι λιμένες και αερολιμένες εμπορευματικών μεταφορών, είτε σε κομβικές για το διεθνές εμπόριο περιοχές (σε συνδυασμό με ζώνες ελεύθερου εμπορίου), είτε σε περιοχές όπου διαπιστώνεται μεγάλος φόρτος εμπορευματικών μεταφορών.

- Εξαπλωθεί η χρήση της τυποποίησης και των διεθνών προτύπων στον κλάδο των εσωτερικών μεταφορών (χρήση εμπορευματοκιβωτίων, κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών με σύγχρονα συστήματα μεταφορτώσεων κ.ά.), με σκοπό την αύξηση της απόδοσης του κλάδου. Το σύστημα αυτό μπορεί να εφαρμοστεί και για την εξυπηρέτηση του νησιωτικού χώρου από εξειδικευμένα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και για την ανάπτυξη αντίστοιχων λιμένων καθώς και αεροπλάνων-υδροπλάνων (air cargo).

- Η σύνδεση των μεταφορικών κόμβων (λιμένες, αερολιμένες, εμπορευματικά κέντρα) να γίνεται με, όσο το δυνατό, πιο αυτόνομα δίκτυα μεταφορών (οδικά ή/και σιδηροδρομικά), με σκοπό την αποφυγή φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης (σύγκρουση με αστικές χρήσεις).

- Αναπτυχθεί ένα, ανοιχτό, ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό σύστημα τροφοδοσίας, επεξεργασίας και διαχείρισης της «μεταφορικής» πληροφορίας, με σκοπό την ορθολογικότερη διαχείριση των μεταφορικών μέσων και των εμπορευματικών ροών. Στην κατεύθυνση αυτή πρέπει να αξιολογηθεί και η αναμενομένη εφαρμογή, στον

χρονικό ορίζοντα του παρόντος πλαισίου, του δορυφορικού συστήματος της Ε.Ε. «**Galileo**».

- Δημιουργηθούν κατά προτεραιότητα, με τη συνδρομή του κράτους, οργανωμένες υποδομές (εμπορευματικά κέντρα) εθνικής εμβέλειας για την εξυπηρέτηση των συνδυασμένων μεταφορών μοναδοποιημένων φορτίων (εμπορευματοκιβώτια) και των συναφών υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας (υπηρεσίες εφοδιαστικής-logistics, ανάπτυξης συστημάτων πληροφορικής και τηλεματικής, και ελαφράς μεταποίησης), καθώς επίσης και υπηρεσίες υποστηρικτικές, π.χ. υπηρεσιακές μονάδες δημοσίων υπηρεσιών καθώς η προσφορά υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας από τα λιμάνια αυξάνει αποδεδειγμένα τις οικονομικές επιδόσεις και την ελκυστικότητά τους σε υφιστάμενους και δυνητικούς πελάτες και αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες συνεισφοράς στην οικονομία της εκάστοτε χώρας

Οι υποδομές αυτές οφείλουν να πληρούν τα παρακάτω κριτήρια:

- ♦ Να βρίσκονται σε άμεση επαφή με, δύο τουλάχιστον, βασικούς μεταφορικούς άξονες (αυτοκινητοδρόμους, σιδηροδρόμους, θαλάσσιους ή εναέριους διαδρόμους) και να χωροθετούνται, κατά προτίμηση, σε σημεία όπου συγκεντρώνεται υψηλός μεταφορικός φόρτος (αερολιμένες, θαλάσσιοι λιμένες, κύριοι μεθοριακοί σταθμοί, μεγάλες βιομηχανικές περιοχές κ.ά.),
- ♦ Να βρίσκονται σε λειτουργική επαφή με δυναμικά αστικά κέντρα και, κυρίως, με περιοχές ανάπτυξης σημαντικής κίνησης εμπορίου.

### 5.1.2 ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Πιο συγκεκριμένα, σε σχέση με τις οδικές υποδομές, και τις συναφείς υπηρεσίες, δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- ♦ Συνεχή αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών των δύο οδικών διευρωπαϊκών οδικών αξόνων του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας οδού.
- ♦ Ολοκλήρωση και αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών των σημαντικών οδικών αξόνων, όπως της Βορειοδυτικής Οδού Πελοποννήσου (*Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα*), της Ιόνιας Οδού (*Αντίρριο – Αγρίνιο - Ιωάννινα - Κακαβιά*), καθώς και του Αυτοκινητόδρομου Κόρινθος –Τρίπολη-Καλαμάτα και Σπάρτη–Γύθειο.
- ♦ Αναβάθμιση της σύνδεσης όλων των πρωτεύουσών των νομών ή άλλων σημαντικών για τις μεταφορές περιοχών, που βρίσκονται πλησίον των ως άνω οδικών αξόνων (π.χ. αναβάθμιση του οδικού άξονα από Λάρισα έως Καρδίτσας σε αυτοκινητόδρομο με την κατασκευή ανισόπεδων συνδέσεων, σύνδεση των πόλεων της Πρέβεζας και της Λευκάδας με την Ιόνια Οδό, σύνδεση της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού επίσης με την Ιόνια Οδό κ.ά.).

Ειδικότερα, σε ότι αφορά τους κάθετους άξονες της Εγνατίας οδού, δίδεται ως κατεύθυνση η νέα χάραξη, η ολοκλήρωση και η διαρκής αναβάθμιση των εξής δέκα οδικών αξόνων:

1. Ιωάννινα –Κακαβιά (Αλβανία)
2. Σιάτιστα – Καστοριά - Κρυσταλλοπηγή / Ιεροπηγή (Αλβανία- Πανευρωπαϊκός Άξονας VIII),
3. Κοζάνη – Πτολεμαΐδα – Φλώρινα – Νίκη (πΓΔΜ - Πανευρωπαϊκός άξονας Χ)
4. Θεσσαλονίκη (λιμένας) – Εύζωνοι (πΓΔΜ-Πανευρωπαϊκός άξονας Χ)
5. Θεσσαλονίκη (λιμένας) - Σέρρες - Προμαχώνας (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV),
6. Καβάλα (λιμένας) – Δράμα – Εξοχή (Βουλγαρία)
7. Ξάνθη – Εχίνος (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV)
8. Κομοτηνή - Νυμφαία (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX).
9. Φέροι – Καστανιές - Ορμένιο (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX).
10. Αναβάθμιση της οδικής σύνδεσης Ηγουμενίτσα - Σαγιάδα – Κονίσπολη – Άγιοι Σαράντα.

### 5.1.3 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Πιο συγκεκριμένα, σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές, δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου των λιμένων της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, σε συνδυασμό με αυτό της Κυλλήνης και του Κατάκολου, με σκοπό την ανάδειξη και εδραίωσή τους ως κύριων θαλάσσιων πυλών του Δυτικού άξονα της χώρας. Παράλληλα, ενίσχυση του εξειδικευμένου λιμένα εμπορευματοκιβωτίων της ΝΑΒΙΠΕ Αστακού.
- Διαρκής αναβάθμιση όλων των υφιστάμενων λιμένων με σημαντική εμπορευματική ή/και επιβατική κίνηση με κύριο σκοπό την σταθερή παροχή ασφάλειας στις μεταφορές (π.χ. εκβαθύνσεις λιμενολεκάνης, κατασκευής κυματοθραυστών, κρηπιδωμάτων, κτιρίων, δικτύων, περίφραξης και άλλων συστημάτων αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών / Κώδικας I.S.P.S, διευθετήσεων ρεμάτων, προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού κ.ά.).
- Άμεση εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και συστημάτων για την πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων, καθώς επίσης και δημιουργία καταλλήλων λιμένων καταφυγής.
- Με την ολοκλήρωση του νέου τμήματος του λιμένα της **Πάτρας** και με την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου της περιοχής (ΠΑΘΕ και Δυτικός Άξονας), ο λιμένας θα αναβαθμισθεί σημαντικά τόσο σε ότι αφορά τον κλάδο των επιβατικών όσο και σε ό,τι αφορά τον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών. Με τη δημιουργία εξειδικευμένων υποδομών εφοδιαστικών υπηρεσιών και την ενεργοποίηση του Αδριατικού/Ιόνιου Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου, ο οποίος έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, θα ενισχυθεί περαιτέρω το μεταφορικό του έργο.
- Ο λιμένας της **Ηγουμενίτσας**, μπορεί να αναβαθμισθεί, από λιμένα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών – επιβατικών πλοίων, σε σύνθετο λιμένα εξυπηρέτησης και μοναδοποιημένων εμπορευμάτων (*εμπορευματοκιβώτια*), ιδίως εν όψει και της διερευνώμενης λειτουργικής σιδηροδρομικής σύνδεσής του με άλλες περιοχές της ηπειρωτικής χώρας (*Ηγουμενίτσα–Ιωάννινα–Καλαμπάκα και Καλαμπάκα - Κοζάνη και από εκεί με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο*).
- Η Ναυτική Βιομηχανική Περιοχή **Αστακού** διατηρείται ως βιομηχανικό πάρκο, σε συνδυασμό με τη δημιουργία ελεύθερης ζώνης και την επέκτασή των δραστηριοτήτων της και σε υπηρεσίες κόμβου προσωρινής εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων (hub).
- Ο λιμένας της **Καλαμάτας** μπορεί να αναδειχθεί σε σύνθετο λιμένα εξυπηρέτησης της εμπορικής και της επιβατικής κίνησης, συνδεδεμένος με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών υποδομών των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, με σκοπό την ενίσχυση ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών συνδέσεων, τη μείωση των θαλάσσιων αποστάσεων, την απόσπαση φορτίου από τις οδικές μεταφορές και την αποσυμφόρηση του συστήματος των λιμένων της Αττικής.

Στο πλαίσιο αυτό, ειδικότερο ρόλο μπορεί να αναλάβουν:

- Οι λιμένες που ήδη σήμερα εξυπηρετούν τη σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα Ιόνια Νησιά (*Ηγουμενίτσα, Πάτρα, Κυλλήνη* κ.ά.)
- Κατασκευή νέων ή αναβάθμιση υφισταμένων, εξειδικευμένων και μη, λιμενικών υποδομών που ενισχύουν (σε συνδυασμό με εξειδικευμένες υπηρεσίες) την τουριστική ανάπτυξη της χώρας μέσω του κλάδου της κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια, *mega yacht* κ.ά.). Μεταξύ των, πλέον πρόσφορων για την παροχή των πιο πάνω υπηρεσιών, λιμένων προτεραιότητας συγκαταλέγεται ο κεντρικός λιμένας **Κατάκολου**.
- Ολοκληρωμένη σιδηροδρομική σύνδεση και παροχή υψηλής ποιότητας συνδυασμένων μεταφορών σε όλους σχεδόν τους λιμένες που βρίσκονται πλησίον του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, με προτεραιότητα στα εμπορευματικά τμήματα των λιμένων Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Πάτρας και δευτερευόντως στους λιμένες της Ηγουμενίτσας και της ΝΑΒΙΠΕ Αστακού μετά την ολοκλήρωση του υπό επέκταση σιδηροδρομικού δικτύου.
- Τόσο στον νησιωτικό όσο και στον ηπειρωτικό χώρο, σκόπιμη κρίνεται η ανάπτυξη εθνικού δικτύου αποκλειστικών εμπορευματικών μεταφορών, ανεξάρτητου από τις ακτοπλοϊκές γραμμές και τους περιορισμούς που η συγκεκριμένη αγορά επιβάλλει. Εν όψει αυτού, οι λιμένες της Πάτρας, της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας, θα ήταν σκόπιμο να εφοδιαστούν με «ελαφρές» υποδομές υποστήριξης τυποποιημένων εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών.



#### 5.1.4 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Για τις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές, θα πρέπει να επιδιώκεται:

♦ Η Ανάπτυξη λιμενικών υποδομών που θα φιλοξενούν με ασφάλεια και ποιότητα τα σύγχρονα πλωτά μέσα και τους επιβάτες τους (λιμενοβραχίονες, προβλήτες, αίθουσες επιβίβασης με κλιματισμό, χώροι υγιεινής κ.ά.). Οι λιμενικές υποδομές και οι εγκαταστάσεις στην νησιωτική χώρα οφείλουν να ακολουθούν την κλίμακα και την φυσιογνωμία της περιοχής, ιδιαίτερα σε περιοχές παραδοσιακών οικισμών. Σκόπιμο είναι να εξεταστεί, σε πολλές περιπτώσεις νησιών, η δημιουργία νέων ακτοπολικών λιμένων σε απόσταση από τους παραδοσιακούς οικισμούς και η απόδοση των υφισταμένων εγκαταστάσεων, σε συνδυασμό με προγράμματα ανάπλασης παραλιακών μετώπων, σε αλιευτικές ή/και τουριστικές χρήσεις.

♦ Η Υιοθέτηση και στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές του συστήματος hub & spoke<sup>[8]</sup> με τις προϋποθέσεις:

(α) της ηλεκτρονικής διασύνδεσης όλων των δρομολογίων των επιβατικών μέσων (ακτοπλοΐα, αεροσκάφη, σιδηρόδρομος, υδροπλάνα κ.ά.) σε πραγματικό χρόνο

(β) του συντονισμού του συνολικού επιβατικού μεταφορικού συστήματος από εξειδικευμένο φορέα διαχείρισης της κίνησης και των δρομολογίων

(γ) της λειτουργικής σύνδεσης των μέσων σε κάθε χωρική ενότητα (π.χ. άμεση και ποιοτική οδική εξυπηρέτηση μεταξύ θαλάσσιων λιμένων και αερολιμένων σε κάθε νησί)

(δ) της ενδυνάμωσης, με κάθε πρόσφορο μέσο, της συγκοινωνίας μεταξύ των νησιών και του περιορισμού της εξάρτησης, στην περίπτωση των νησιών του Αιγαίου, από τον λιμένα του Πειραιά.

---

<sup>[8]</sup> **hub & spoke** :Πρόκειται για (καμβικό – ακτινωτό) μοντέλο που ακολουθήθηκε από το 1995 στην **Ευρωπαϊκή Ένωση** απαντά και ως "σύστημα διαμετακομιστικών κόμβων", "σύστημα ανταποκρίσεων", "ακτινωτό σύστημα".

### 5.1.5 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η Ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη του τομέα του τουρισμού στηρίζεται στο πλαίσιο της αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας (*γεωγραφική θέση, κλίμα, πολυνησιακός χαρακτήρας, μήκος και ποιότητα ακτών, ποικιλία και έντονη εναλλαγή της μορφής και του είδους των πόρων, πυκνότητα και ποικιλία περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και πλούσιο πολιτιστικό κεφάλαιο*).

Επιδιώξεις:

- Βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του τομέα με την προσαρμογή και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος και του σχεδιασμού στα νέα δεδομένα και τάσεις της τουριστικής αγοράς. Προώθηση νέων μορφών και τρόπων διαχείρισης που αναμένεται να συμβάλουν και στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.
- Διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας και των αποτελεσμάτων της σε νέες περιοχές και προώθηση της ισόρροπης και αειφόρου ανάπτυξης σύμφωνα με τις φυσικές, πολιτιστικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.
- Περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος.

Βάσει των ανωτέρω στόχων – επιδιώξεων, δίδονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις, οι οποίες εξειδικεύονται στο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό και αφορούν την ανάληψη ενεργειών και υιοθέτηση δράσεων που συνδέονται με την εξυπηρέτηση του τουρισμού βάσει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών κάθε περιοχής, της έντασης και του είδους της τουριστικής δραστηριότητας, της γεωμορφολογίας και της ευαισθησίας των πόρων.

Οι ενέργειες και δράσεις αυτές αφορούν κυρίως στα εξής:

- Αναβάθμιση της εικόνας των τουριστικών προορισμών προκειμένου να καταστούν ελκυστικότεροι και ασφαλέστεροι, με την αναβάθμιση και την αποκατάσταση του δομημένου χώρου, την οργάνωση του, ατύπως διαμορφωμένου οικιστικά, εξωαστικού χώρου, κ.ά.
- Προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος και του τοπίου (προστασία φυσικού περιβάλλοντος, αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς, δημιουργία πολιτιστικών χώρων, δικτύων μονοπατιών και διαδρομών). Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να ληφθεί για την τουριστική ανάπτυξη των νησιών, τα οποία πρέπει να διατηρήσουν το, χαμηλής επιβάρυνσης, πλούσιο περιβάλλον, τα πολιτιστικά στοιχεία και την ποιότητα ζωής. Η προστασία και ανάδειξη του φυσικού δομημένου και πολιτιστικού περιβάλλοντος των νησιών είναι το κυριότερο συγκριτικό τους πλεονέκτημα.
- Διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας με ένταξη των αναξιοποίητων τουριστικά πόρων της ενδοχώρας στο προσφερόμενο προϊόν και με παράλληλη προστασία και διαφύλαξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους. Ειδικότερα, ενίσχυση της σχέσης ανεπτυγμένων τουριστικών κέντρων και υπαίθρου ή ανεπτυγμένων παράκτιων περιοχών και ενδοχώρας, ώστε να εμπλουτιστεί η υφιστάμενη τουριστική προσφορά με νέα τουριστικά προϊόντα και να καταστούν βιώσιμες οι νέες μορφές τουρισμού που θα αναπτυχθούν σε ορεινές ή μη ανεπτυγμένες περιοχές.

- Περιορισμό της διάσπαρτης εκτός σχεδίου δόμησης τουριστικών εγκαταστάσεων σε ευαίσθητες περιοχές (Natura, ορεινός χώρος, μικρά νησιά με χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης).
- Εμπλουτισμό και αναβάθμιση των κοινωνικών, τεχνικών και ειδικών υποδομών (υγεία, μεταφορές, πληροφόρηση κ.ά.) στην κατεύθυνση της διεύρυνσης των τουριστικών προορισμών αλλά και της καλύτερης εξυπηρέτησης, θωράκισης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του συνόλου των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος.
- Βελτίωση των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών.
- Απόσυρση καταλυμάτων και οχλούντων κτιρίων ή/και προώθηση προγραμμάτων ανάπλασης για την περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος, κατά προτεραιότητα στις ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές.
- Επιτάχυνση του ρυθμού ανανέωσης της τουριστικής προσφοράς στην κατεύθυνση της αναβάθμισης, της χωρικής και χρονικής διεύρυνσης και του εμπλουτισμού της τουριστικής δραστηριότητας καθώς και της εξαρχής ανάπτυξης επιλεγμένων ειδικών μορφών τουρισμού με ηπιότερα κατά κύριο λόγο χαρακτηριστικά τόσο λόγω του βαθμού ωρίμανσης του τουριστικού προϊόντος στη χώρα όσο και του διεθνούς ανταγωνισμού.
- Διασύνδεση και διάχυση των αποτελεσμάτων του τουρισμού στους λοιπούς τομείς της οικονομίας και κυρίως στον πρωτογενή.
- Δημιουργία σταθερού πλαισίου κανόνων για τη χωροθέτηση επιχειρήσεων που σχετίζονται με τον τουρισμό και τη διαμόρφωση πρόσφορων συνθηκών για την προσέλκυση σημαντικών, για την εθνική οικονομία, τουριστικών επενδύσεων.
- Εισαγωγή τύπων και μορφών διαχείρισης τουριστικών εγκαταστάσεων στην κατεύθυνση της βελτίωσης της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του τομέα.
- Διαρκής παρακολούθηση, εξειδίκευση και αναπροσαρμογή, όπου είναι απαραίτητο, των στόχων, κατευθύνσεων και προτεραιοτήτων της αναπτυξιακής νομοθεσίας και των αντίστοιχων κινήτρων για την καλύτερη εξυπηρέτηση του τομέα.

### 5.1.6 ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Ανάδειξη της Πάτρας ως κέντρο πολιτισμού μέσα από μια σειρά στόχων αλλά και δράσεων που πρόκειται να αφορούν στην διατήρηση, την οργάνωση αλλά και την προώθηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ταυτότητας της περιοχής μας ( πόλη της Πάτρας ) τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.

#### Επιδιώξεις:

Η ανάδειξη της πόλης της Πάτρας ως κέντρο πολιτισμού ή εναλλακτικά η μετεξέλιξη της Πάτρας σε Πολιτισμικό Πρότυπο , εξαρτάται άμεσα από την ευόδωση των υπολοίπων προοπτικών :

- 1) Ανάπτυξη νέων υποδομών λιμένα Πάτρας, για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών.
- 2) Δημιουργία ελεύθερης εμπορευματικής ζώνης δια-μετακόμισης και αποθήκευσης.
- 3) Μετατροπή του Λιμένα Πατρών σε κόμβο των Διευρωπαϊκών δικτύων και σε Δυτική πύλη της χώρας μας, στην Ευρωπαϊκή Ένωση,
- 4) Αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της στη συνάρθρωση των δύο εθνικών αξόνων ανάπτυξης, ΠΑΘΕ και Δυτικού (Ιόνιας οδού).
- 5) Ενίσχυση του ρόλου της στον ευρύτερο χώρο της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων (Κεφαλονιά, Ζάκυνθος)
- 6) Ενίσχυση της πόλης της Πάτρας στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας & τεχνολογίας, του τουρισμού και της υγείας, την Αναβάθμιση της παραλιακής ζώνης της Πάτρας).

Προκειμένου όμως να καταστεί εφικτό το ευκαίριο ήτοι η ανάδειξη της πόλης της Πάτρας σε κέντρο πολιτισμού, πρότυπο και για τις υπόλοιπες όμορες περιοχές του Δυτικού Άξονα της χώρας – πλην της πραγμάτωσης των ανωτέρω προοπτικών- απαιτείται η ταυτόχρονη υλοποίηση μιας σειράς ενεργειών και δράσεων, οι οποίες αφορούν στα εξής :

- Καταγραφή της ιστορίας της περιοχής ( Πάτρας ), περιλαμβανομένων και των ιδιαίτερων τοπικών στοιχείων και χαρακτηριστικών. τα οποία συνθέτουν την πλούσια αλλά και ξεχωριστή φυσιογνωμία της καθορίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο και την έντονη πολιτισμική ταυτότητα της περιοχής μας.
- Συντήρηση αλλά και ποιοτική αναβάθμιση της παραδοσιακής, βιοτεχνικής και βιομηχανικής τεχνολογίας της Περιοχής (Πάτρας ).
- Επένδυση στην έρευνα και παράλληλη αξιοποίηση των παραδοσιακών μεθόδων παραγωγής , μαζί με την ταυτόχρονη προώθηση δράσεων που αφορούν στην προστασία και τη διαχείριση του φυσικού, οικιστικού και πολιτιστικού πλούτου – περιβάλλοντος.
- Ποιοτική Αναβάθμιση του τοπίου, καθώς και της υιοθέτησης μέτρων περιβαλλοντικής και κοινωνικής ευαισθητοποίησης με την συμμετοχή όλων των συναρμόδιων πολιτών και φορέων, προσκείμενα στις αρχές μιας αξιοβίωτης και ολοκληρωμένης για την περιοχή και για το σύνολο ανάπτυξης.
- Προώθηση πρακτικών και αναγκαιότητας περιφρούρησης και θωράκισης της παραδοσιακής πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής μας ( πόλη της Πάτρας) και του φυσικού της πλούτου , μέσα από την οργάνωση ημερίδων, εκθέσεων ενημερωτικού – επιμορφωτικού χαρακτήρα και περιεχομένου, τόσο σε τοπικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο.
- Δημιουργία και Διαχείριση μιας σειράς Μουσειακών χώρων, σε αναξιοποίητες κτιριακές εγκαταστάσεις, οι οποίες θα υπάγονται σε φορείς της τοπικής Αυτοδιοίκησης και της Περιφερειακής Διοίκησης, είτε εντός του λιμένα είτε πέριξ αυτού και θα περιλαμβάνουν :
  - 1) Ειδικά οργανωμένους χώρους μέσα από τους οποίους θα παρουσιάζονται οι διάφορες φάσεις της προβιομηχανικής διαδικασίας των προϊόντων της περιοχής μας (πόλη της Πάτρας), καθώς επίσης και τα ίδια τα παραδοσιακά προϊόντα της περιοχής ( λάδι, κρασί, κ.λπ.)

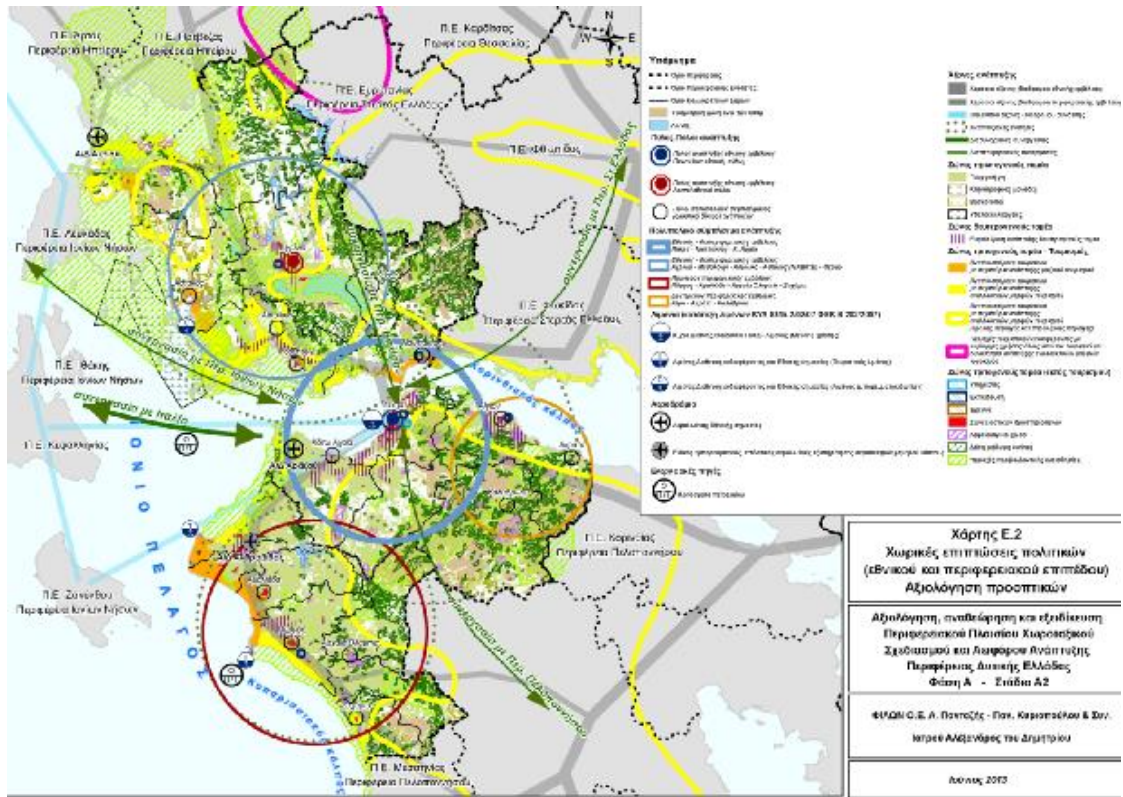
με σκοπό να προσδώσουμε έμφαση στον ιδιαίτερα πολιτισμικό αλλά και ιστορικά μοναδικό συσχετισμό των προϊόντων αυτών, όπως του λαδιού και του κρασιού με την ελληνική παράδοση και κατ' επέκταση με την ιστορία του τόπου μας.

- 2) Ειδικά διαμορφωμένους υπαίθριους χώρους οι οποίοι πρόκειται να λειτουργήσουν ως προωθητές της παραδοσιακής κοινωνίας, αναδεικνύοντας, επί παραδείγματι, βασικές προβιομηχανικές τεχνικές και κατανοώντας μέσω της θέσπισης συμμετοχικής διαδικασίας - με δικαίωμα συμμετοχής – για τους κάθε μορφής επισκέπτες, τους παραδοσιακούς τρόπους, μέσω των οποίων διεξήγαγαν την παραγωγική διαδικασία, για την παραγωγή διαφόρων προϊόντων στο παρελθόν.

Όπως για παράδειγμα η χρήση νερού ως κύρια πηγή ενέργειας. Προβάλλοντας διαρκώς την σημασία τήρησης του σεβασμού ως προς το περιβάλλον αλλά και τον τρόπο μέσα από τον οποίο ο άνθρωπος επιτυγχάνει την υγιή ( σεβόμενος τις αρχές προστασίας του ) ένταξη του σε αυτό, έτσι ώστε η διάταξη Άνθρωπος – Περιβάλλον να βρίσκεται διηλεκώς σε μια θέση ασφαλούς ισορροπίας.

Προκειμένου να κάνουμε όμως κοινωνούς τόσο τους εγχώριους όσο και τους προερχόμενους από το εξωτερικό ενδιαφερόμενους - τουρίστες μιας διαδικασίας, η οποία ήταν και παραμένει αναπόσπαστο και βασικό στοιχείο της χώρας μας και του τόπου μας, μιας υπόθεσης αμετάβλητης στο χαρακτήρα και την ποιότητα δια μέσω του χρόνου και ικανής παράλληλα μέσω της διαχρονικής αξίας της να προσελκύει το παγκόσμιο ενδιαφέρον, οφείλουμε να διατηρήσουμε , να διασώσουμε και τέλος να αναδείξουμε την πεμπουσία της εθνικής μας κληρονομιάς, τον πολιτισμικό μας πλούτο. Κάνοντας πράξη – ξεκινώντας από το παράδειγμα της Πάτρας- τα όσα εκτενώς αναλύθηκαν πιο πάνω και πραγματικότητα την προτεινόμενη δια της παρούσας διπλωματικής εργασίας ανάδειξη της πόλης της Πάτρας σε κέντρο πολιτισμού.

**Χάρτης 12 Προοπτικές & Άξονες ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας**



ΠΗΓΗ: ΦΙΛΩΝ ΑΕ. «Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας»

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### 6.1 Συμπεράσματα & Προτάσεις

#### 6.1.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα από την ολοκληρωμένη διερεύνηση των ανωτέρω στοιχείων τα οποία συνθέτουν την κοινωνικοοικονομική, πολιτική, πολιτισμική, τεχνική και τεχνολογική πραγματικότητα, της υπό εξέταση περιοχής μας, Λιμάνια Δυτικού Άξονα της χώρας, με σκοπό να προσδώσουμε μια αναπτυξιακή δυνατότητα με έμφαση στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, προβήκαμε στην διαδικασία Αξιολόγησης των στοιχείων της υφιστάμενης πραγματικότητας.

Πιο συγκεκριμένα, εξετάζοντας τα στοιχεία που συνθέτουν την (κοινωνική, οικονομική, πολιτική, πολιτισμική, τεχνική και τεχνολογική) πραγματικότητα της περιοχής μελέτης μας οδηγούμαστε στην κατάρτιση ενός πλαισίου ειδικού σκοπού (ανάδειξη των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των λιμανιών του Δυτικού Άξονα) το οποίο διαμορφώνεται κατόπιν πιλοτικής εφαρμογής, αλλά και συγκεκριμένης επιλογής, στα πρότυπα των σύγχρονων Λιμένων.

Το πλαίσιο ειδικού σκοπού θα έχει ως βασική του κατεύθυνση την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών, με απώτερο σκοπό την ασφαλή και ποιοτική φιλοξενία για τα σύγχρονα πλωτά μέσα και τους επιβάτες τους. Σε συνδυασμό πάντοτε με κλίμακα και την φυσιογνωμία της περιοχής, το πλαίσιο ειδικού σκοπού θα είναι ικανό να υιοθετήσει πολιτισμικά στοιχεία της εκάστοτε περιοχής στην οποία υπάγεται ο εκάστοτε λιμένας αναδεικνύοντας κατ' αυτόν τον τρόπο το έντονο παραδοσιακό στοιχείο της κάθε περιοχής ξεχωριστά, του Δυτικού άξονα συγκεντρωτικά και της ίδιας της χώρας σε τελικό στάδιο. Επιτυγχάνοντας κατ' αυτό τον τρόπο την μετατροπή του κάθε λιμανιού αλλά και συνδυαστικά όλων μαζί των λιμανιών του Δυτικού άξονα της χώρας και σε πόλους αξιοβιώτης ολοκληρωμένης ανάπτυξης <sup>[9]</sup>.

---

*[9] Σύμφωνα με τον Ρόκο (2005), ως ολοκληρωμένη ανάπτυξη έχει οριστεί, τεκμηριωθεί διεπιστημονικά και θεωρείται «η ταυτόχρονα στον χώρο και στον χρόνο κατάλληλη οικονομική, κοινωνική, πολιτική, πολιτισμική και τεχνική / τεχνολογική ανάπτυξη, η οποία θα πρέπει να τελείται πάντα σε διαλεκτική αρμονία και με σεβασμό στον άνθρωπο και το φυσικό και πολιτισμικό του περιβάλλον, μέσα στο οποίο αυτός εντάσσεται ειρηνικά και δημιουργικά, ως οργανικό και αναπόσπαστο μέρος του και όχι ως κυρίαρχος, ιδιοκτήτης ή εκμεταλλευτής του».*

*Αξιοβίωτη είναι εκείνη η μορφή ολοκληρωμένης ανάπτυξης «για την οποία χαιρέται κανείς να ζει», ανεξαρτήτως ηλικίας, φύλου, εθνικότητας και κοινωνικής τάξης στην οποία ανήκει, προκειμένου να απολαύσει όλα τα συστατικά της στοιχεία: το οικονομικό, το κοινωνικό, το πολιτικό, το πολιτισμικό, το τεχνικό και το τεχνολογικό (Ρόκος, 2005).*



Η οικονομική κρίση των τελευταίων 5 ετών, δεν είναι η κύρια αιτία για το χαμηλό ή μέτριο βαθμό εφαρμογής όλων των στρατηγικής σημασίας κατευθύνσεων. Η καθυστέρηση της αναβάθμισης και της ανάδειξης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας ως Διεθνή πολιτιστικό – τουριστικό προορισμό ή ως εθνικό και διεθνή εμπορευματικό κόμβο εκτιμάται, πως δεν οφείλεται μόνο στις αρνητικές συνέπειες προερχόμενες από την οικονομική κρίση των τελευταίων ετών, αλλά και στην έλλειψη κατάλληλης συνεργασίας και επικοινωνίας σε επίπεδο συναρμόδιων φορέων (Τοπική Αυτοδιοίκηση, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, Περιφερειακή Διοίκηση), Κοινωνικών Επιστημονικών αλλά και Επιχειρηματικών Φορέων( όπως : Τοπικοί – Περιφερειακοί- Πολιτιστικοί Σύλλογοι, Επιστημονικά Ερευνητικά Κέντρα , τα Κατά τόπους Επιμελητήρια), Πανεπιστημιακά και Τεχνολογικά Ιδρύματα, Οργανώσεις Συνεταιριστικές, Συλλογικότητες. Επιπρόσθετα η έλλειψη βούλησης κάποιων εκ των προαναφερθέντων εμπλεκόμενων που αφορά στη λήψη και υλοποίηση των απαιτούμενων αποφάσεων διαμορφώνει σε μεγάλο βαθμό τους ρυθμούς μεγιστοποίησης ή συρρίκνωσης της προαναφερθείσας καθυστέρησης .

#### 6.1.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ολοκληρώνοντας την διαδικασία της αξιολόγησης και έχοντας ορίσει τα απαραίτητα για την υλοποίηση του πλαισίου ειδικού σκοπού βήματα ακολουθώντας τα μεταβαίνουμε στο στάδιο των προτάσεων. Οι προτάσεις οι οποίες προκύπτουν μέσα από την εκτενή μελέτη αλλά και διερεύνηση της, υπό εξέτασης περιοχής μας συνδυαστικά πάντοτε με την διαδικασία της αξιολόγησης αφορούν στην υιοθέτηση αλλά και εφαρμογή προτεινόμενων κατευθύνσεων, οι οποίες θα επιτύχουν να αναδείξουν τις αναπτυξιακές δυνατότητες των λιμανιών του Δυτικού Άξονα.

Οι προτάσεις αυτές περιλαμβάνουν:

1. Τη Δημιουργία ενός νέου Αναπτυξιακού Άξονα στην Δυτική Ακτή της Χώρας, με την αξιοποίηση της γεινίασης με την Δυτική Ευρώπη και της δυνατότητας επέκτασής του στα Δυτικά Βαλκάνια.
2. Την Ανάδειξη της Πάτρας ως Πόλου Ανάπτυξης Διεθνούς Εμβέλειας.
3. Την Ενίσχυση του Ρόλου της Ηγουμενίτσας ως Πύλης και Κέντρου Συνδυασμένων Μεταφορών.
4. Κλαδική αναδιάρθρωση με την προσέλκυση νέων δυναμικών κλάδων κατά μήκος του άξονα (βιομηχανικών επιχειρήσεων, διαμετακομιστικού εμπορίου, συνδυασμένων μεταφορών, παραγωγικών υπηρεσιών, τουρισμού). Στην ίδια κατεύθυνση αναμένεται η ενίσχυση υπηρεσιών νέου τύπου, όπως τα κέντρα διαμετακόμισης, τα κέντρα εμπορίου – αναψυχής, οι εκθεσιακοί χώροι κ.λπ
5. Επέκταση της τουριστικής και παραθεριστικής δραστηριότητας σε «νέες» περιοχές που έως σήμερα ήταν εκτός εμβέλειας λόγω του χρόνου μετακίνησης.
6. Αξιοποίηση των Δυναμικών Κέντρων όπως η Καλαμάτα, το Αγρίνιο, η Άρτα, η Πρέβεζα, ο Πύργος.
7. Διευκόλυνση της προσβασιμότητας προς τις προηγμένες υπηρεσίες του αστικού κέντρου των Πατρών, η ενίσχυση της εσωτερικής συνοχής των

περιφερειών της Δυτικής Ελλάδας και Ηπείρου και η δυνατότητα αξιοποίησης των δυτικών πυλών της χώρας (νέοι λιμένες Πατρών και Ηγουμενίτσας) θα παίξουν καταλυτικό ρόλο στους αναπτυξιακούς ρυθμούς των περιοχών διέλευσης του Δυτικού Άξονα.

8. Ο όγκος των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών που θα προσελκύσει ο Δυτικός Άξονας σε συνδυασμό με τη Ζεύξη και τις νέες Λιμενικές Πύλες ανοίγει νέες προοπτικές προσέλκυσης δυναμικών κλάδων.
9. Ύπαρξη κατάλληλης υποδομής που θα μπορεί να εξυπηρετήσει αφενός διαφορετικά μέσα μεταφοράς και αφετέρου τις ανάγκες για ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου εθνικού δικτύου μεταφορών, σε άμεση διασύνδεση με τα Διευρωπαϊκά και Πανευρωπαϊκά Δίκτυα, θα πρέπει να συνιστά κεντρικό στόχο της εθνικής πολιτικής μεταφορών.
10. Τα Εμπορευματικά Κέντρα που θα δημιουργηθούν να συνδέονται άμεσα με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και να έχουν εύκολη σιδηροδρομική και αεροπορική σύνδεση με τις αγορές στόχους.
11. Δημιουργία τραινών υψηλών ταχυτήτων για τις επιβατικές μεταφορές και ειδικών εμπορευματικών διαδρόμων για ταχεία και αποκλειστική διακίνηση των εμπορευμάτων, με απώτερο σκοπό την δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου μεταφορών σε μια άρρηκτα συνδεδεμένη Ευρωπαϊκή αγορά. Ένα δίκτυο μέσω του οποίου πρόκειται να αναδεικνύονται αλλά και να εφαρμόζονται έννοιες όπως : η διαλειτουργικότητα μεταξύ των συμβαλλομένων μερών και η ελευθερία πρόσβασης των περιοχών – μελών σε αυτό. Το προτεινόμενο **Ενιαίο Δίκτυο Μεταφορών** προκειμένου να καταστεί υγιές και λειτουργικό πρέπει να πληροί ένα σύνολο προϋποθέσεων, οι οποίες θα αφορούν στην τήρηση της εδαφικής συνοχής, στην απομείωση των περιβαλλοντικών ρύπων, οι οποίοι προέρχονται από τις μεταφορές, στην αξιοποίηση και όχι στην απομόνωση του ήδη υφιστάμενου δικτύου μεταφορών.
12. Παρακολούθηση της ανάπτυξης των τεχνολογιών που εφαρμόζονται διεθνώς στους λιμένες και στους σταθμούς εξυπηρέτησης πλοίων, φορτίων, επιβατών και χερσαίων μεταφορικών μέσων, με στόχο την υιοθέτηση και ανάπτυξη τους στους Ελληνικούς λιμένες, προς βελτίωση της αποδοτικότητας και παραγωγικότητάς τους, επ' ωφελεία μιας ολοκληρωμένης και αξιοβίωτης ανάπτυξης.
13. Ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου, στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπου οι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στη συνολική μεταφορική αλυσίδα.
14. Διασύνδεση των λιμένων που αποτελούν απολήξεις χερσαίων μεταφορικών δικτύων με αντίστοιχους λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου, της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας.
15. Βελτίωση της σύνδεσης της λειτουργίας των λιμένων με τον τοπικό αστικό ιστό για εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών, στα πλαίσια της ενίσχυσης της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης.

Προκειμένου να καταστεί εφικτή η εφαρμογή, αλλά και η υλοποίηση των προτάσεων, οι οποίες προκύπτουν μέσα από τη διαδικασία της αξιολόγησης, αναγκαία προϋπόθεση αποτελεί ο ορισμός ενός συνεκτικού πλέγματος, το οποίο λαμβάνοντας

υπόψη, τα προαπαιτούμενα, δια την υλοποίηση των ανωτέρω προτάσεων, θα είναι ικανό να παρέχει, μέσω συγκεκριμένων δράσεων, υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας για τον κάθε λιμένα ξεχωριστά – κατ’ αναλογία των συνθηκών αναγκαιότητας του εκάστοτε λιμένα - καθώς επίσης και συνθήκες βιωσιμότητας στις αναπτυξιακές πολιτικές που προτείνονται μέσω τις εν λόγω διπλωματικής διατριβής.

Πιο αναλυτικά δράσεις όπως :

- Δημιουργία κατάλληλων υποδομών ικανών να φιλοξενήσουν κρουαζιερόπλοια, με άξονα προτεραιότητας την ενίσχυση του τομέα του Τουρισμού και ως φυσικό επακόλουθο και της Εθνικής Οικονομίας.
- Δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης και επεξεργασίας των αποβλήτων και λυμάτων.
- Δημιουργία δικτύου – εντός του λιμένα – διαχείρισης κινδύνων κατάλληλο να προνοεί και να συμβάλλει στην αποτροπή αλλά και τον περιορισμό δυνητικών επικρεμάμενων καταστάσεων, οι οποίες θα θέτουν σε κίνδυνο την απρόσκοπτη λειτουργία του εκάστοτε λιμένα. Επί παραδείγματι ατυχήματα πλοίων, διαρροή καυσίμων στη θάλασσα, πρόχειρη αποθήκευση επικίνδυνων φορτίων, έλλειψη συστήματος ελέγχου ταχύτητας πλοίων κατά την είσοδο τους στο λιμένα κ.λπ.
- Σύσταση Υπηρεσίας Προστασίας Περιβάλλοντος, με αυξημένες αρμοδιότητες (δυνατότητα επιβολής προστίμων, σε περιπτώσεις μη τήρησης των νόμων – κανόνων που αφορούν στην περιβαλλοντική προστασία) προκειμένου μέσω των αρμόδιων οργάνων της ( ελεγκτές περιβαλλοντικής προστασίας), να διασφαλίζει μέσα από ειδικές ζώνες προστασίας την υγιή ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής της περιοχής.
- Δημιουργία επιστημονικών - επιχειρηματικών κέντρων μελετών (πρόγραμμα Νηρέας\*), εντός των λιμανιών, σε συνεργασία πάντοτε με τα κατά τόπους επιμελητήρια (θεσμικούς εκπροσώπους της επιχειρηματικότητας). Το προτεινόμενο πρόγραμμα δύναται να αποτελέσει μια καινοτόμα δράση, η οποία θα αφορά στην σύσταση επιστημονικών – διαφορετικών ειδικοτήτων-ομάδων, οι οποίες θα είναι υπεύθυνες για την παραγωγή έρευνας με στόχο πάντοτε – μέσα από το συγκερασμό της επιστημονικής γνώσης με την αυτόχθονη βιωματική εμπειρία των κατοίκων της κάθε περιοχής – την ενίσχυση των τομέων της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας & τεχνολογίας, του τουρισμού και της υγείας, οι οποίοι αναθεωρημένοι, επί τα βελτίω, θα είναι πλέον ικανοί να προτάσουν, μέσω υιοθέτησης καλών πρακτικών τη διαρκή βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των λιμανιών της εκάστοτε περιοχής, διαδραματίζοντας ρόλο οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών, πολιτισμικών και τεχνικών / τεχνολογικών πολλαπλασιαστών τόσο για το λιμένα όσο και για την ευρύτερη περιοχή.

---

\* Νηρέας: *Θαλάσσια Θεότητα της αρχαιότητας. Ο Πόντος γέννησε τον Νηρέα, που τον φανταζόταν ως τον θαλάσσιο γέροντα (γέρον που κατοικούσε σε ένα λαμπρό και φωτεινό ανάκτορο στα βαθιά νερά). Χαρακτηρίζεται από καλοσύνη, δεν ξεχνά τους νόμους της δικαιοσύνης και κάνει σκέψεις πάντα δίκαιες και αγαθές. Είναι η προσωποποίηση της καλής όψης της θάλασσας, που δεν εξαπατά τον άνθρωπο με απατηλά θέλητρα και υποσχέσεις, ευνοεί τις δραστηριότητες και τις περιπετειώδης αναζητήσεις του μέσα σ’ αυτήν. ΠΗΓΗ: [http://theseus-aegean.blogspot.gr/2013/10/blog-post\\_8083.html](http://theseus-aegean.blogspot.gr/2013/10/blog-post_8083.html)*

Μέσω του ανωτέρω συνεκτικού πλαισίου δράσεων επιδιώκεται η διασφάλιση αλλά και επίτευξη των συνθηκών βιωσιμότητας των προτεινόμενων, αναπτυξιακών πολιτικών, υπό την αίρεση, πάντοτε της εφαρμογής ενός συνόλου προτεραιοτήτων και προϋποθέσεων, αναπόσπαστων στοιχείων και μερών του προγράμματος «**Κοινωνία των Λιμένων**».

Πιο συγκεκριμένα το προτεινόμενο – προς εφαρμογή – πρόγραμμα ( Κοινωνία των Λιμένων) διαλαμβάνει :

- 1) Το σεβασμό σε ένα σύνολο αρχών :
  - Αέναη βελτίωση των παρεχόμενων αγαθών και υπηρεσιών.
  - Παροχή ασφάλειας σε επίπεδο ανθρώπινου δυναμικού.
  - Κατάλληλη εξυπηρέτηση των επιβατών.
- 2) Την ανάδειξη, την αξιοποίηση και την ενδυνάμωση των τομέων ενδιαφέροντος της κάθε περιοχής.
- 3) Την εφαρμογή της αξιοβίωτης ολοκληρωμένης ανάπτυξης σε κάθε περιοχή.
- 4) Την μετεξέλιξη της περιοχής – μέσα από την τόνωση των σχέσεων Κέντρο – Περιφέρεια- σε περιοχή εθνικής και Διεθνούς εμβέλειας και σημασίας με εθνικό και διασυνοριακό ρόλο αλλά και χαρακτήρα.

Καταληκτικά οφείλουμε να σημειώσουμε, πως η εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτέλεσε ένα δύσκολο εγχείρημα, τόσο σε ότι αφορούσε στην εκτενή ανάλυση και επαρκή αξιολόγηση, των δεδομένων της πολυσύνθετης πραγματικότητας, όσο και στην ακριβή διερεύνηση των προβλημάτων, των περιορισμών, των προοπτικών, αλλά και των δυνατοτήτων αυτής.

Αξιοσημείωτο δε πως τα προαναφερόμενα ανεδείχθησαν μέσα από την ικανοποίηση μιας ανάγκης. Της ανάγκης τοποθέτησης μας, στη θέση τόσο του επιστημονικού ερευνητή όσο και του εμπειρικού παρατηρητή.

Ο συγκερασμός της επιστημονικής γνώσης ( Περιφερειακά σχέδια, Master Plan, κ.λπ.) με την βιωματική – αυτόχθονη εμπειρία επισκέψεις – επαφές, με τους αρμόδιους φορείς ( ΥΠΕΚΑ, Γενική γραμματεία λιμένων και λιμενικής Πολιτικής κ.α. ) αποτέλεσε ένα πολύτιμο εργαλείο, το οποίο λειτουργώντας ως πυξίδα στην ερευνητική μας διαδρομή αλλά και αναζήτηση μας οδήγησε σε μονοπάτια πληρέστερης κατανόησης της περιοχής μελέτης μας, ενώ παράλληλα μας εξόπλισε με τα απαραίτητα - για την συνέχιση του ερευνητικού μας ταξιδιού - εφόδια, μέσω των οποίων καταφέραμε να συγκεντρώσουμε και να αξιολογήσουμε τις πληροφορίες, ούτως ώστε αποφεύγοντας τις στενωπούς των κενών γνώσης να καταλήξουμε σε μια, εισέτι πιο, ολοκληρωμένη απόδοση της κοινωνικοοικονομικής, πολιτικής, πολιτισμικής, τεχνικής και τεχνολογικής πραγματικότητας.

Στόχος μας ήταν η εξεύρεση απαντήσεων, υπό την μορφή προτάσεων - λύσεων, στις διαδικασίες, οι οποίες παρουσιάστηκαν ως προσκόμματα στην προσπάθειά μας, να προσδώσουμε αναπτυξιακές δυνατότητες και κατ' επέκταση αναπτυξιακό χαρακτήρα στην περιοχή μελέτης μας. Έναν Αναπτυξιακό χαρακτήρα με συστατικά στοιχεία τα

οποία θα αποτελούν θεμελιακό λίθο μιας πυραμίδας ανάπτυξης, στην κορυφή της οποίας θα τοποθετείται η έμφαση στους τομείς του εμπορίου, της ναυτιλίας και του τουρισμού και στη βάση αυτής, η καταρχήν διατήρηση της κοινωνικής συνοχής, μέσα από την ενεργοποίηση μιας διαδικασίας συμμετοχικότητας, αλλά και μέσα από την άνθιση συλλογικοτήτων, οι οποίες έχοντας ως προϋπόθεση την συμμετοχή όλων, ανά τομέα και ανά ειδικότητα, θα καταφέρνουν να αμβλύνουν τις πιθανές ανισότητες αλλά και τις όποιες προκύπτουσες αντιθέσεις.

Στη συνέχεια μέσα από την οικοδόμηση της ανωτέρω πυραμίδας, άρα και της επίτευξης των άμεσων στόχων, επιτυγχάνεται η ικανοποίηση των έμμεσων στόχων, πιο συγκεκριμένα, η διασφάλιση της ικανοποίησης των βασικών ανθρωπίνων αναγκών με έμμεσο και διαρκή απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ίδιας της ποιότητας ζωής, καταφέροντας κατ' αυτόν τον τρόπο να προσεγγίσουμε το στάδιο της ερευνητικής ολοκλήρωσης, το οποίο μας οδήγησε στην πολυπόθητη ερευνητική ωρίμανση αλλά και μας δημιούργησε μια αίσθηση πληρότητας σε ότι αφορά στην επίτευξη του πρωταρχικού μας στόχου :

**«Τη Διερεύνηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των λιμανιών του Δυτικού άξονα, με έμφαση στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό».**

Οι δράσεις που προτείνουμε γενικά είναι βασισμένες σε ζητήματα που απασχολούν την Περιφερειακή ενότητα αφενός ως μία ανεξάρτητη οντότητα και αφετέρου ως μέρος της Ελλάδας, της Ευρώπης και του Κόσμου. Για την επιτυχία τους χρειαζόμαστε πολίτες που θα τις διεκδικήσουν, διοικήσεις που θα τις στηρίξουν και ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα που θα τις χρηματοδοτήσουν, αν και πολλές από τις δράσεις είναι απλές στην εφαρμογή και απαιτούν κατά κύριο λόγο, τη βούληση. Με όλους τους φορείς (ιδιωτικούς και δημόσιους) και τους πολίτες να αντιλαμβάνονται ότι μέσα από τη συνεργασία και την αλληλεπίδραση μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά αποτελέσματα για όλους, ακόμα και σε περιόδους όπως αυτή που διανύουμε, η επιτυχία των δράσεων γίνεται ουσιαστικά εφικτή.

***Γεώργιος Κουμπάρκης***

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

## **I. Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία**

Alga D. Foschi (2003), The maritime container transport structure in the Mediterranean and Italy.

BACKGROUND PAPER TO THE HELLENIC REPUBLIC NATIONAL PORT POLICY PAPER  
- Final Report, HRDAF – ΤΑΙΠΕΔ Σεπτέμβριος 2012, παρ. 2.2

Goss R. (1990), Economic Policies and Seaports, Part 3: Are port authorities necessary?  
Maritime Policy and Management 1990a; 17:257-271

Goss R. (1990), Economic Policies and Seaports, Part 4: Strategies for port authorities.  
Maritime Policy and Management 1990b; 14/4:273-287

Goss R. (1990), Economic Policies and Seaports: 1, The economic functions of seaports. Maritime Policy and Management 1990c; 17/3: 207-219

Marlow & Paixao (2003), "Introduce the logistics concepts of lean and agile operations as key factors in the measurement Port performance"

Robinson, P. and al, (1967), op cit "Source Purchase & Logistics"

Mc Calla RJ. An investigation into site and situation: cruise ship ports.

Papachristou, op.cit. McCalla RJ. An investigation into site and situation: cruise ship ports. 1998

UNCTAD 1969, cited in Robinson 2002 World Bank Group 1974, cited in Robinson 2002

## II. Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

- Γουλιέλμος Α. (2002), «*Managerial Economics*», εκδόσεις Σταμούλη, Πειραιάς
- Εθνική Λιμενική Πολιτική (Ιανουάριος 2006), Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής
- ΕΛΣΤΑΤ (2009), "Απογραφή Γεωργίας Κτηνοτροφίας στη Δυτική Ελλάδα"
- Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορέων Πειραιά. *Μελέτη για την ίδρυση Εμπορευματικών Κέντρων*
- Ευάγγελος Σαμπράκος, (1997), *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών*
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορές, ΚΟ-43-02-058-GR-D.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1992), Οδηγία 92/106 της 07.12.1992.
- Ζαφειρόπουλος Κ. (2005), «*Πως γίνεται μία επιστημονική εργασία; επιστημονική έρευνα και συγγραφή εργασιών*», εκδόσεις Κριτική, Αθήνα
- Θεοφιλίδης Χ (2002), «*Η συγγραφή επιστημονικής εργασίας, από την θεωρία στην πράξη*», εκδόσεις Δαρδανός, Αθήνα.
- Κυριαζόπουλος, Π., (1996), *Διοίκηση LOGISTICS*, Αθήνα: Σύγχρονη Εκδοτική
- Λουκάκης Π. (2003) «*Η σημασία των κόμβων στο διεθνές σύστημα αξόνων ανάπτυξης Κεντρικής Ευρώπης – Ανατολικής Μεσογείου. Η περίπτωση του άξονα ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδας*»
- Λυρίδη, Δ. (2005), «*Πρωθείται η ναυτιλία μικρών αποστάσεων*» *Logistics & Management*, Εκδόσεις Τεχνοεκδοτική
- Παπαδασκαλόπουλος Δ. Θ. – Χριστοφάκης Σ. Μ. (2002), «*Περιφερειακός Προγραμματισμός*», εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 2002.
- Παππάς Θ.Γ. (2002), «*Η μεθοδολογία της επιστημονικής έρευνας στις ανθρωπιστικές επιστήμες*»
- Παρασκευόπουλος Ι. (1985), «*Μεθοδολογία επιστημονικής έρευνας*», Αθήνα
- Παρδάλη Α (2001), «*Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*», εκδόσεις Σταμούλης, Πειραιάς.
- Περιφερειακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, «*Συνεργασία για τη Χωροταξία στην Ευρώπη*», Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λουξεμβούργο 1995
- Σαμπράκος Ε. (2002), «*Ο τομέας των μεταφορών & οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές*», Ειδική Εκδοτική.



Σαμπράκος Ε (1997), «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών».

Σιφνιώτου Μ., (2005), «Παρουσίαση του νομοσχεδίου για τα εμπορευματικά κέντρα»

Τσαμπούλας (2006), «Εμπορευματικά Κέντρα: Μοχλός Ανάπτυξης σε Περιφερειακό Επίπεδο» Εβδομάδα Καινοτομίας 15-19 Μαΐου 2006 Ιωάννινα.

TRADEMCO & PLANNING A.E., (2005) ΓΕΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – Υποστήριξη θεματικής πολιτικής μεταφορών για την Ελλάδα στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013.

ΥΠΕΧΩΔΕ – Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος – Διεύθυνση Χωροταξίας, ΕΠΠΕΡ: «Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης»

ΥΠΕΧΩΔΕ (2003), “Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας”.

Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών, Προγραμματική Περίοδος 2007 – 2013: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δυτικής Ελλάδας – Πελοποννήσου – Ιόνιων Νήσων

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική στην Ελλάδα

Διαθέσιμο στο: <http://www.mindev.gov.gr/el/?p=14380>

Χλωμούδης Κ. (2005), «Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, εκδόσεις» Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

Χριστοφάκης Σ. Μανώλης, «Τοπική Ανάπτυξη και Περιφερειακή Πολιτική», εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 2001.

Ρόκος Δ.(2005), "Αξιοβίωτη ολοκληρωμένη ανάπτυξη. Για έναν ειρηνικό και καλύτερο κόσμο." στο «Ανάπτυξη και περιβάλλον. Διαλεκτικές σχέσεις και διεπιστημονικές προσεγγίσεις», Επιστημ.Επιμ. Δ.Ρόκος, Εναλλακτικές Εκδόσεις, Αθήνα.

### **III. Πηγές από Ιστοσελίδες**

[www.isl.org](http://www.isl.org)

[www.freight-village.com](http://www.freight-village.com).

[www.interportopd.it](http://www.interportopd.it)

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

[www.portauthority.li.it](http://www.portauthority.li.it)

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

[www.medcruise.com](http://www.medcruise.com)

<http://www.namanet.gr/>

[www.nthesprotias.com](http://www.nthesprotias.com)

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

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

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

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

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

<http://europa.eu/scadplus/leg/el/s13000.htm>

<http://www.gnto.gr>

<http://www.infopeloponnisos.gr>

## **ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

## **Ελληνική Νομοθεσία**

Αρ. εγκυκλίου 8111.1/01/04: Εγκύκλιος: "Έλεγχος Εφαρμογής διατάξεων της ΚΥΑ 3418/0712002 (ΦΕΚ 712 Β/11.06.02) σχετικά με τα μέτρα και του όρους παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου'

Εγκύκλιος 09/03-14.08.03 'Υλοποίηση νέων απαιτήσεων Κεφ. χΙ-2 της Σ. SOLAS 74 και του ISPS Code για τις Λιμενικές εγκαταστάσεις'

ΚΥΑ 351496 ΦΕΚ 440/17.06.92 'Κατάταξη Λιμένων'

Νόμος 2932 ΦΕΚ 145/27.06.01 'Ελεύθερη Παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις'

Νόμος 3030 ΦΕΚ Α' 163/15-07-2002 'Κύρωση του Πρωτοκόλλου για την εφαρμογή του άρθρου 8 της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για την καταπολέμηση του εγκλήματος, ιδιαίτερα της τρομοκρατίας, του οργανωμένου εγκλήματος, της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και της παράνομης μετανάστευσης'

ΠΔ 49/11.04.05-ΦΕΚ 66 'Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2002/59/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου 'Δημιουργία Κοινοτικού Συστήματος Παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης'

Π.Δ. 3/2005 'Τροποποίηση διατάξεων με τις οποίες είχε προσαρμοστεί η Ελληνική Νομοθεσία με αντίστοιχες Οδηγίες της Ε.Ε που αφορούν την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, σε συμμόρφωση με την οδηγία 2002/84/ΕΚ του Συμβουλίου της 5ης Νοεμβρίου 2002'

ΠΔ 309 ΦΕΚ 261/18.11.03 'Τροποποίηση διατάξεων του ΠΔ 103/99 Κανόνες και Πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατικά πλοία σύμφωνα με την Οδηγία 98/18/ΕΚ (ΦΕΚ Α110) σε συμμόρφωση με τις Οδηγίες

ΥΑ 3231.2/17/92 ΦΕΚ 585/Β/25-9-92 'Σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και οδηγίες για την εφαρμογή του στα πλοία

ΥΑ 181051/2080/78 ΦΕΚ 1135/Β/28-12-78 Περί της υποχρέωσης των οργανισμών Λιμένων και των Λιμενικών Ταμείων για την κατασκευή ευκολιών υποδοχής καταλοίπων.

ΥΠΕΧΩΔΕ, Εγκύκλιος 9/96, «Περιεχόμενο Φακέλου προέγκρισης Χωροθέτησης»  
Απόφαση 3418/07/2002 ΦΕΚ 712/11.06.02 Μέτρα και Όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου

ΦΕΚ 128-Α/2008, Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)

ΦΕΚ 1470/Β/2003: Έγκριση Περιφερειακού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού & αιεφόρου ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

ΦΕΚ 1138-Β/2009, Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό

ΦΕΚ 160-Α/16.10.86, Νόμος 1650 «Περί προστασίας του περιβάλλοντος»

ΦΕΚ 678-8/25.10.90, ΚΥΑ 69269/5387 «Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, περιεχόμενο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και λοιπές συναφείς διατάξεις σύμφωνα με τον Ν.1650/1986»

ΦΕΚ Α' 145/27.06.01 (Ν. 2932/2001) «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές-σύσταση γενικής γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής-μετατροπή λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες και άλλες διατάξεις».

ΦΕΚ Α' 148/03.09.10 (Ν. 3872/2010) «Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις».

ΦΕΚ Α' 314/31.12.03 (Π.Δ. 344/2003) «Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου».

ΦΕΚ 145/27.06.01: Ελεύθερη Παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες

ΦΕΚ ΑΙ 6/21.1.2002 ΠΔ υπ' αριθμό 11 Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες.

ΦΕΚ 700104.06.03 "Έγκριση του Γενικού Κανονισμού Λιμένων με αριθμό 34 'Προϋποθέσεις και Μέτρα Ασφαλείας για την παραλαβή πετρελαιοειδών καταλοίπων από τα πλοία'

## **Κοινοτική Νομοθεσία**

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1992), COM (92) 494.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1997), COM (97) 172

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1999), COM (1999) 54 Τελικό

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2003), COM (2003) 1382

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2003), COM (2003) 155

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2004), COM (2004) 453

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2004), COM (2004) 453 Τελικό

COM(2014) 130 final. *“Απολογισμός της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για μια έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη”*

Κανονισμός 725/2004/ΕΚ (31.03.2004) Για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 336/2006 (15.02.2006) Για την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας εντός της Κοινότητας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/927.12.1992 Για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 884/2005 10.06.2005 Για καθιέρωση διαδικασιών διεξαγωγής των επιθεωρήσεων της Επιτροπής στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας

Οδηγία 2002/59/ΕΕ Για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και δημιουργίας των πλοίων και ενημέρωσης και κατάργησης της οδηγίας 93/75/ΕΚ

Οδηγία 2005/35/ΕΚ 07.09.05: Σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις

Οδηγία 2005/65/ΕΚ 26.10.05 Σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας των λιμένων

Οδηγία 94/57/ΕΚ (22.11.1994) Σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών

Οδηγία 95/21/ΕΚ 19.06.1995 (ΕΕ αριθ. Ι 157) Για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη

δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα)

Οδηγία 98/18/ΕΚ (17.03.1998) Για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία