



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Ηρώων Πολυτεχνείου 9, Πολυτεχ/πολη Ζωγράφου 157 80
Τηλ: 210 772 2367 / 2375 - Fax: 210 772 2368 - email: lhw@central.ntua.gr

**ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET
ΕΘΝΙΚΟΥ & ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ**

Ημερίδα

**ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ.
ΜΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.**

Λ Ι Μ Ε Ν Ι Κ Η Π Ο Λ Ι Τ Ι Κ Η

Καθ. Κ. Ι. Μουτζούρης

Διευθυντής Εργαστηρίου Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π.

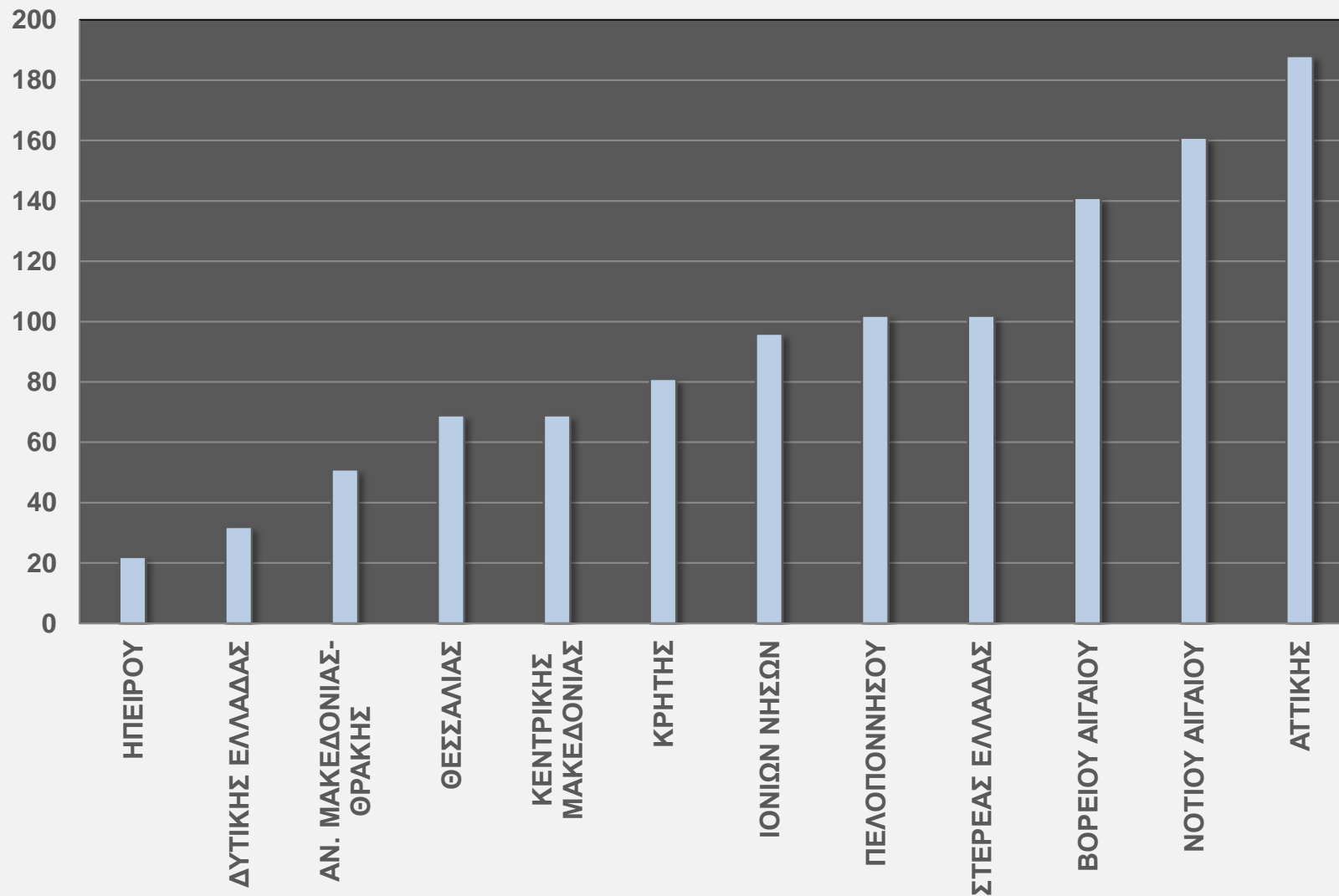
Πρόεδρος Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)

Αθήνα 25 Ιουνίου 2015

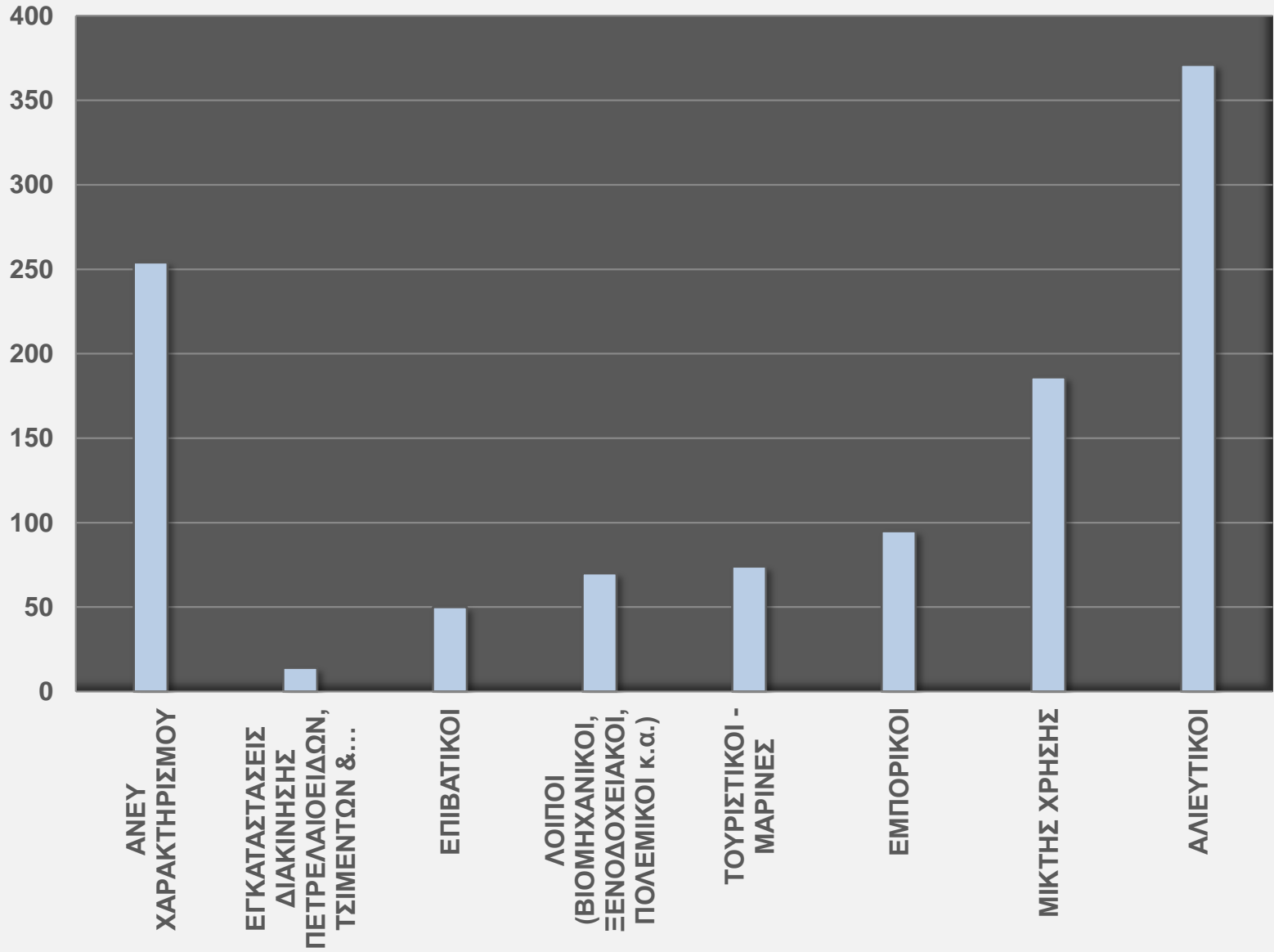




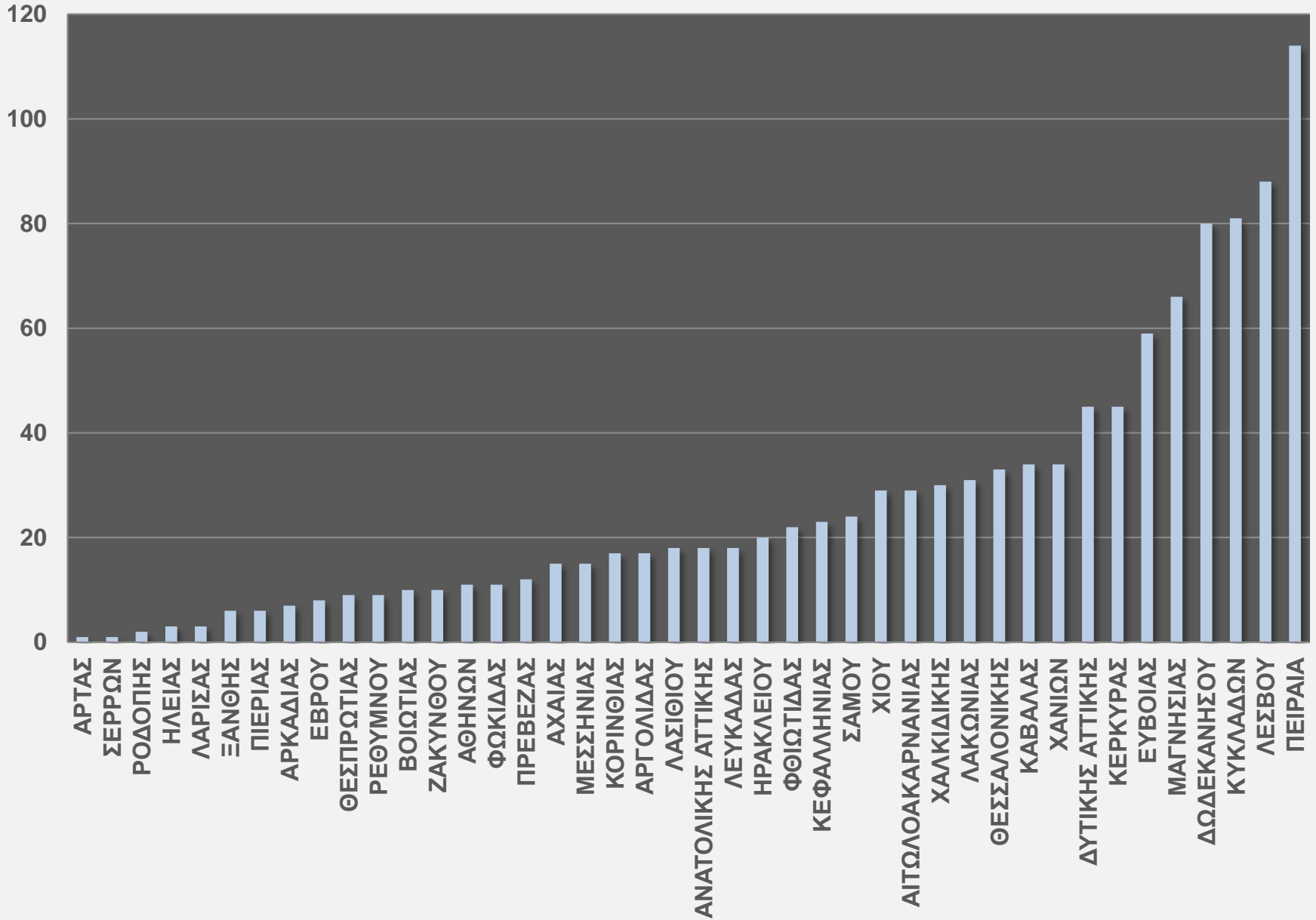
ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ



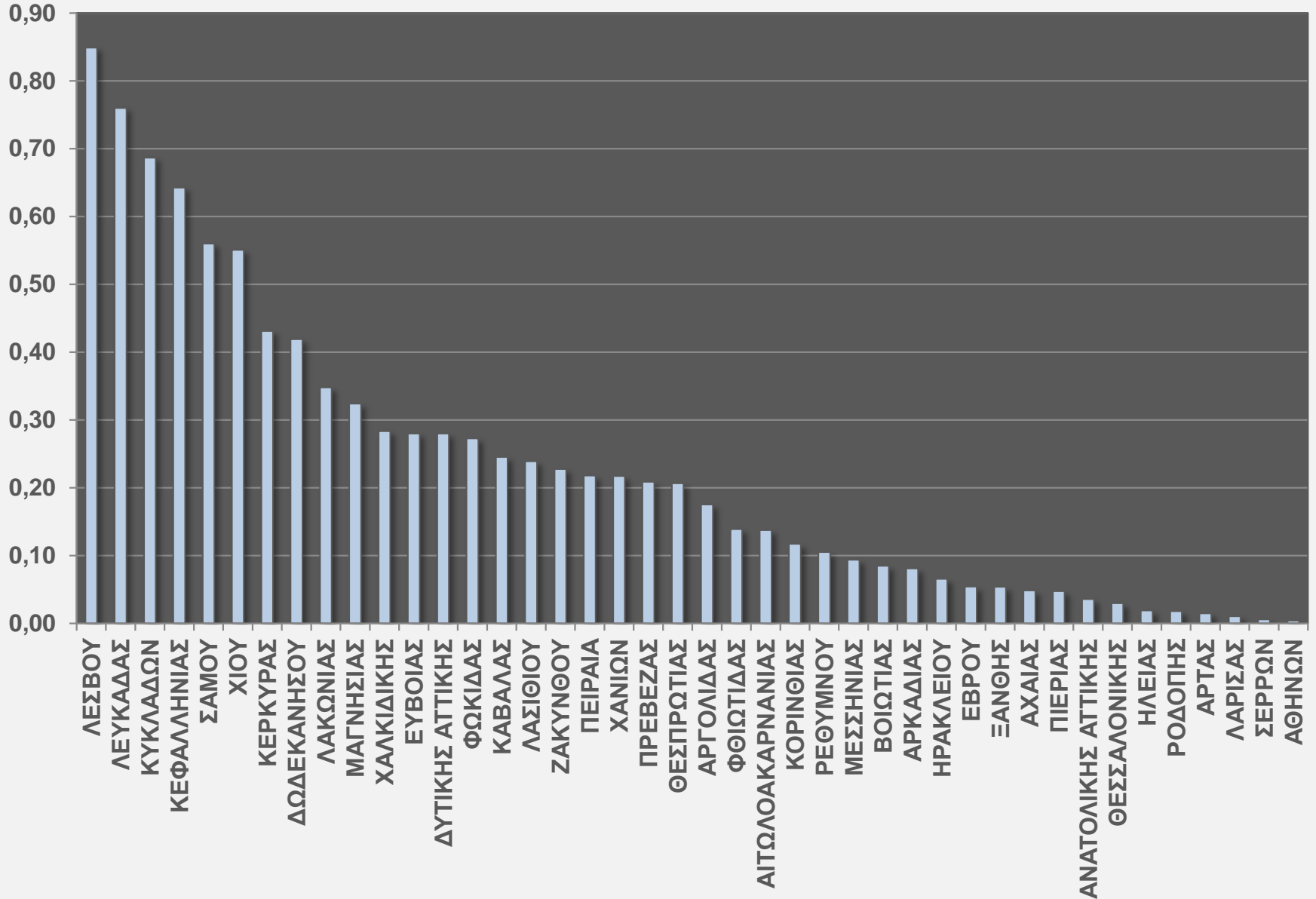
ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ



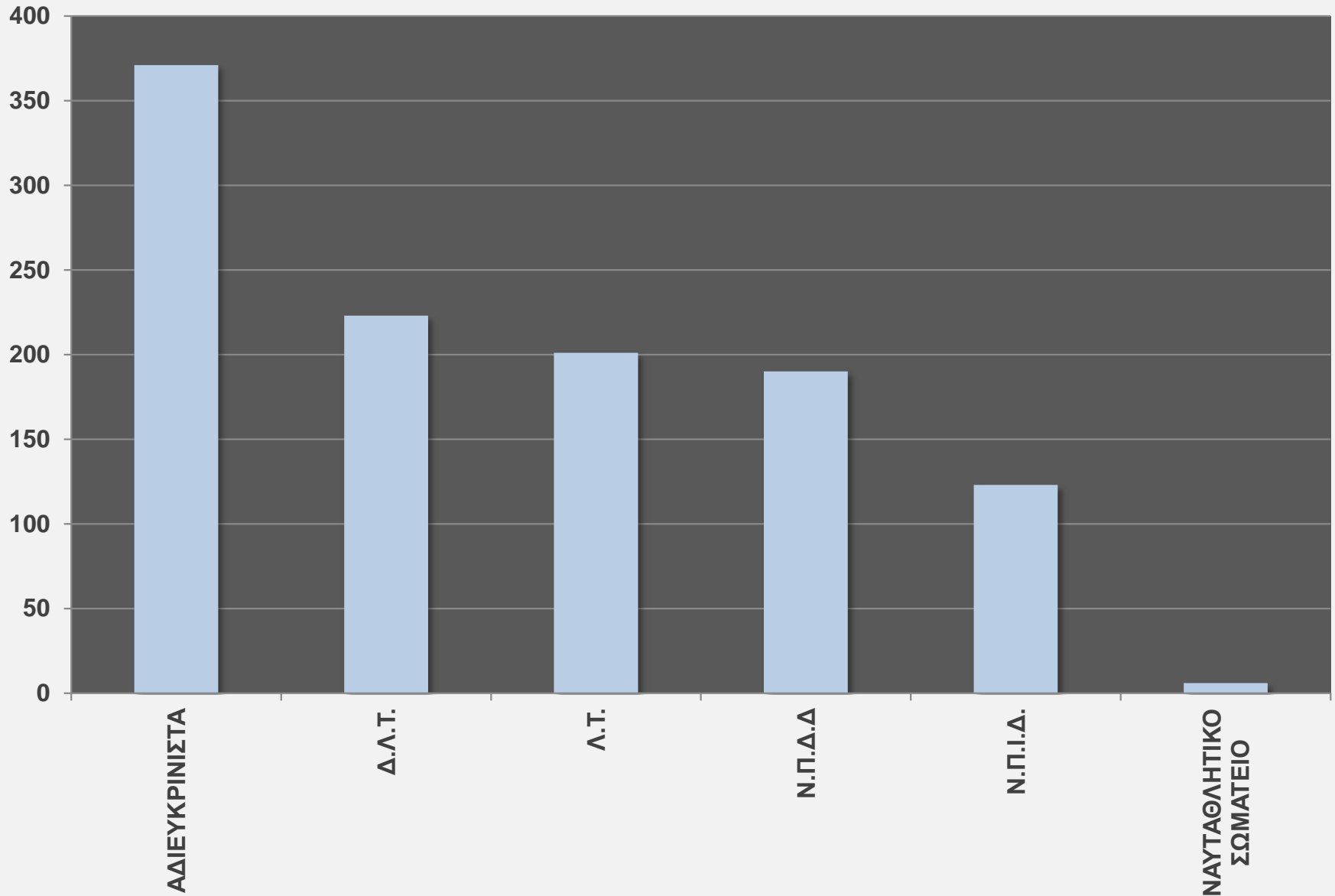
ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑ ΝΟΜΟ



ΛΙΜΕΝΕΣ / 1.000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ



ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑ ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ



ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2011

a/a	ΛΙΜΕΝΑΣ
1	Αγ. Ευστράτιος
2	Αγ. Μαρίνα (Αίγινας)
3	Αγ. Νικόλαος
4	Αγκίστρι
5	Αδάμας (Μήλου)
6	Αθηνίος (Θήρας)
7	Αιγιάλη (Αμοργού)
8	Αίγινα
9	Αλόνησος
10	Ανάφη
11	Αντικύθηρα
12	Αργοστόλι
13a	Αστυπάλαια (Αγίου Ανδρέα)
13b	Αστυπάλαια (Χώρας)
14	Βαθύ (Σάμου)
15	Βόλος
16	Γάϊος (Παξών)
17	Γαύριο (Άνδρου)
18	Γύθειο
19	Διακόφτι (Κυθήρων)
20	Διαφάνι (Καρπάθου)
21	Δονούσα
22	Ερμιόνη
23	Ερμούπολη (Σύρου)
24	Εύδηλος (Ικαρίας)

a/a	ΛΙΜΕΝΑΣ
25	Ζάκυνθος
26	Ηγουμενίτσα
27	Ηράκλεια
28	Ηράκλειο
29	Θεσσαλονίκη
30	Θηρασιά (Θήρας)
31	Ιθάκη
32	Ίος
33	Καβάλα
34	Κάλυμνος
35	Καμάρες (Σίφνου)
36	Καρλόβασι (Σάμου)
37	Κάρυστος
38	Κάσος
39	Καστελόριζο
40	Κατάπολα (Αμοργού)
41	Κέα
42	Κέρκυρα
44	Κουφονήσια
45	Κυλλήνη
46	Κύμη
47	Κως
48	Λακκί (Λέρου)
49	Λαύριο

a/a	ΛΙΜΕΝΑΣ
50	Λειψοί
51	Λιναριά (Σκύρου)
52	Μαρμάρι
53	Μέθανα
54	Μέριγας (Κύθνου)
55	Μονεμβασιά
56	Μουδανιά (Νέα)
57a	Μύκονος (Νέος Λιμένας)
57b	Μύκονος (Παλιός Λιμένας)
58	Μύρινα (Λήμνου)
59	Μυτιλήνη
60	Νάξος
61	Νεάπολη
62	Νίσυρος
63	Παροικιά (Πάρου)
64	Πάτμος
65	Πάτρα
66	Πειραιάς
67	Πηγιάδια (Καρπάθου)
68	Πόρος (Αττικής)
69	Πόρος (Κεφαλληνίας)
70	Ραφήνα
71	Ρέθυμνο
72	Ρόδος

a/a	ΛΙΜΕΝΑΣ
73	Σάμη
74	Σέριφος
75	Σητεία
76	Σίγρι (Λέσβου)
77	Σίκινος
78	Σκιάθος
79	Σκόπελος
80	Σουβάλα
81	Σούδα
82	Σπέτσες
83	Σύμη
84	Σχοινούσα
85	Τήλος
86	Τήνος
87	Ύδρα
88	Φολέγανδρος
89	Φούρνοι (Ικαρίας)
90	Χάλκη
91	Χίος
92	Ψάθη (Κιμώλου)
93	Ψαρά

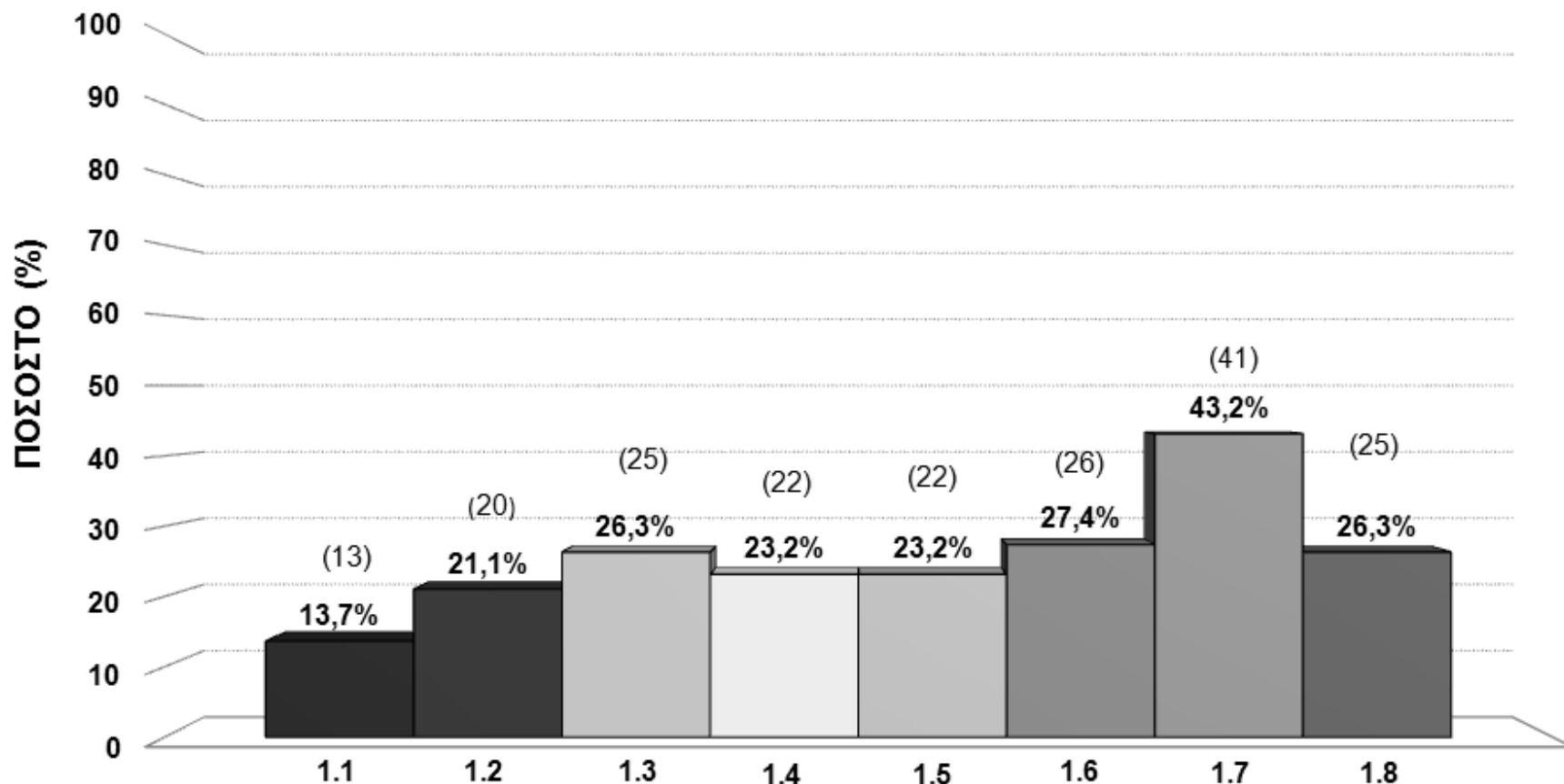
7. ΜΥΤΙΛΗΝΗ

- | | | |
|-------------------------------------------|---|---|
| 1. Προσέγγιση πλοίου στον λιμένα | : | √ |
| 2. Προστασία λιμένα από κυματισμούς | : | |
| 3. Λιμενολεκάνη | : | √ |
| 4. Θέσεις εξυπηρέτησεως πλοίων | : | √ |
| 5. Διευκολύνσεις για επιβάτες, οχήματα | : | √ |
| 6. Εξοπλισμός λιμένα | : | √ |
| 7. Μέσα καταπολέμησης ρύπανσης, πυρκαγιών | : | √ |
| 8. Συχνότητα ναυτικών ατυχημάτων | : | |
| 9. Οργάνωση, αστυνόμευση λιμένα | : | |
| 10.Εξυπηρέτηση πλοίων νέας τεχνολογίας | : | √ |
| 11.Εξυπηρέτηση κρουαζιεροπλοίων | : | √ |

8. ΝΑΞΟΣ

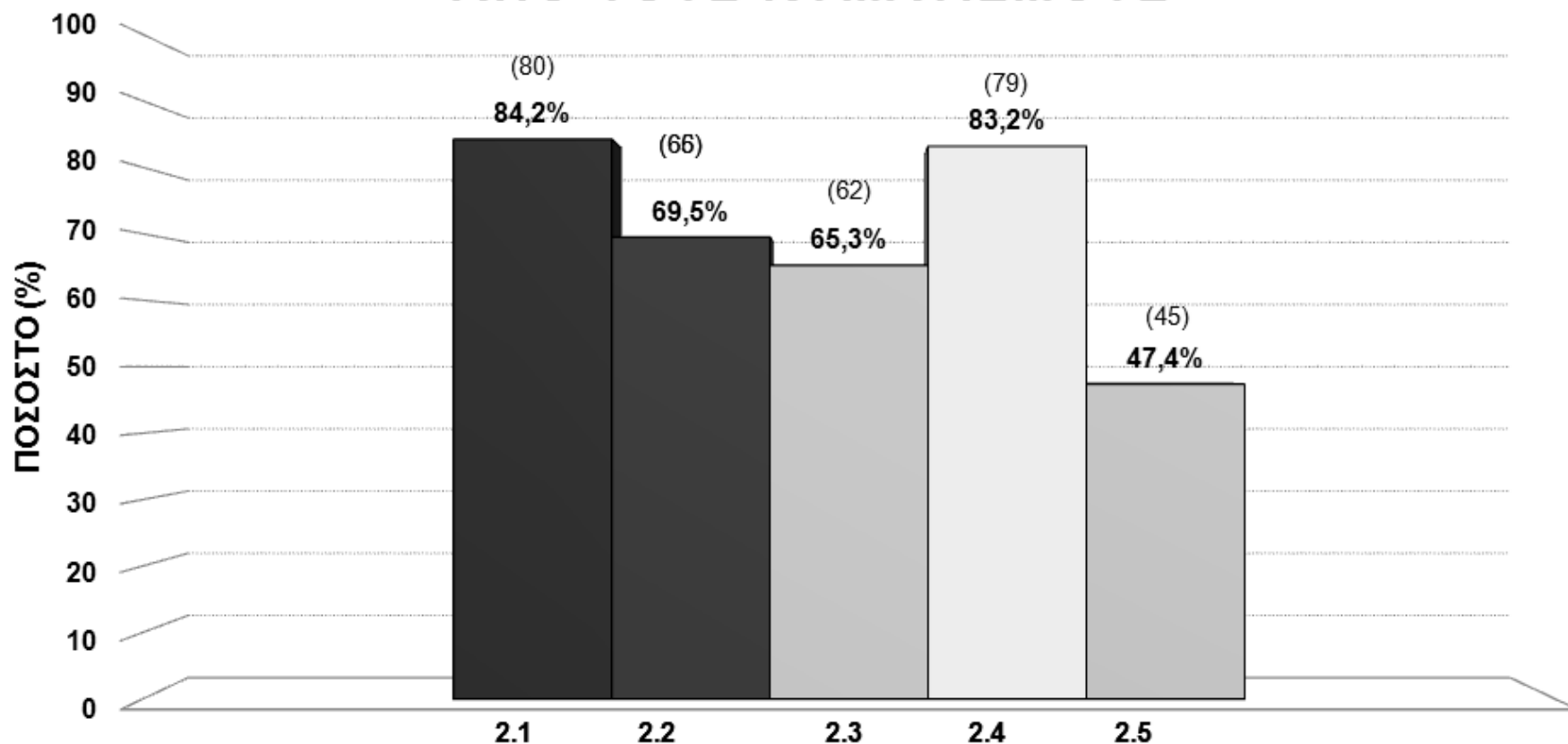
- | | | |
|-------------------------------------------|---|---|
| 1. Προσέγγιση πλοίου στον λιμένα | : | √ |
| 2. Προστασία λιμένα από κυματισμούς | : | √ |
| 3. Λιμενολεκάνη | : | √ |
| 4. Θέσεις εξυπηρέτησεως πλοίων | : | √ |
| 5. Διευκολύνσεις για επιβάτες, οχήματα | : | √ |
| 6. Εξοπλισμός λιμένα | : | √ |
| 7. Μέσα καταπολέμησης ρύπανσης, πυρκαγιών | : | |
| 8. Συχνότητα ναυτικών ατυχημάτων | : | |
| 9. Οργάνωση, αστυνόμευση λιμένα | : | |
| 10. Εξυπηρέτηση πλοίων νέας τεχνολογίας | : | √ |
| 11. Εξυπηρέτηση κρουαζιεροπλοίων | : | √ |

1. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ



- 1.1 : ΔΙΑΥΛΟΣ
- 1.2 : ΕΙΣΟΔΟΣ
- 1.3 : ΥΦΑΛΟΙ
- 1.4 : ΜΗ ΕΠΙΣΗΜΑΣΜΕΝΕΣ ΒΡΑΧΟΝΗΣΙΔΕΣ, ΝΑΥΑΓΙΑ κ.ά. ΕΜΠΟΔΙΑ
- 1.5 : ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΕΙΣΟΔΟΥ
- 1.6 : ΦΑΝΟΙ ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΗΣ
- 1.7 : ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΥΛΟΥ, ΕΜΠΟΔΙΩΝ
- 1.8 : ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ

2. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΥΜΑΤΙΣΜΟΥΣ



■ 2.1 : ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

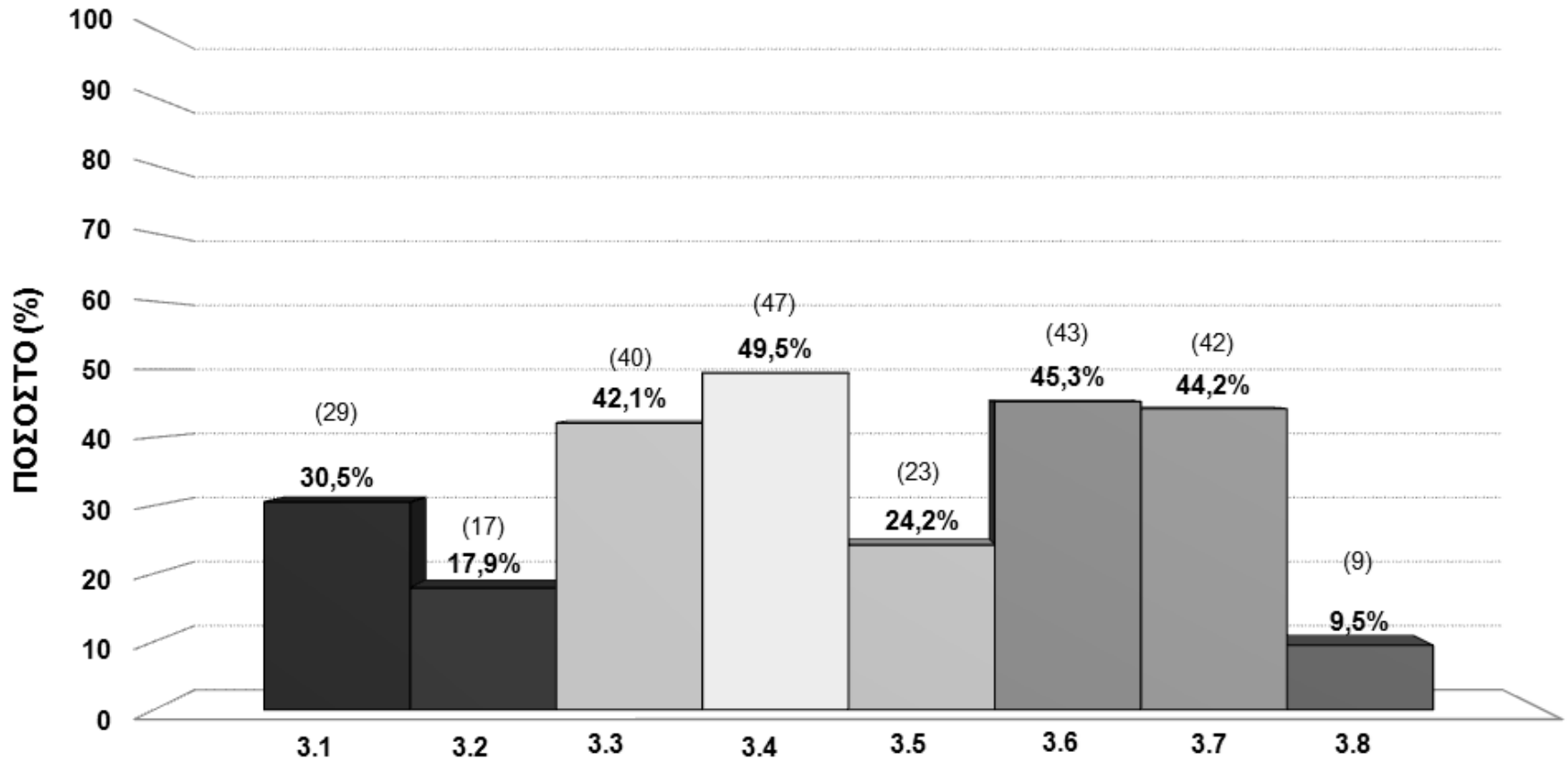
□ 2.3 : ΥΠΕΡΠΗΔΗΣΗ ΜΟΛΩΝ

□ 2.5 : ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΛΟΓΩ ΚΥΜΑΤΙΣΜΩΝ

■ 2.2 : ΑΝΑΚΛΑΣΕΙΣ (ΡΕΣΤΙΑ)

□ 2.4 : ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΝΕΡΟΥ

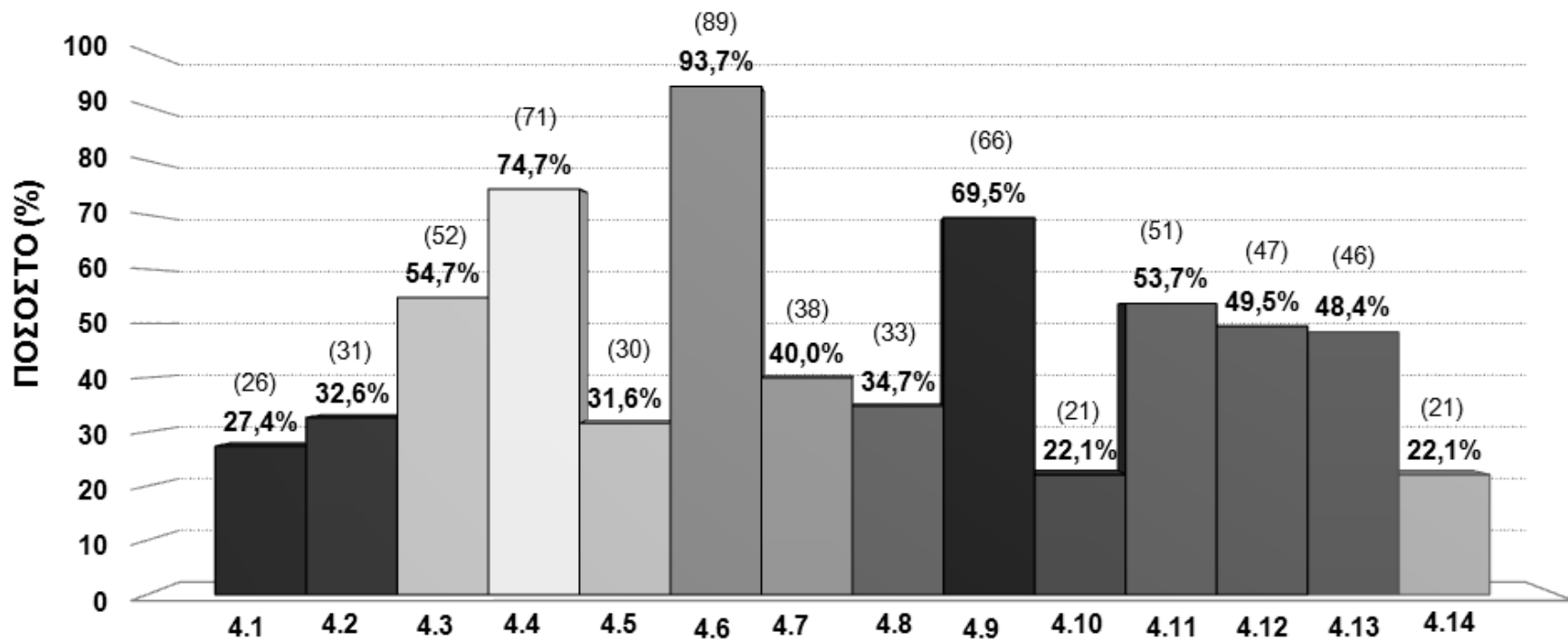
3. ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗ



- 3.1 : ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ
- 3.3 : ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ
- 3.5 : ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΥΘΜΕΝΑ
- 3.7 : ΕΠΑΡΚΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ 2 ΠΛΟΙΩΝ

- 3.2 : ΜΗ ΕΠΙΣΗΜΑΣΜΕΝΟΙ ΥΦΑΛΟΙ, ΝΑΥΑΓΙΑ κ.ά. ΕΜΠΟΔΙΑ
- 3.4 : ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΒΑΘΩΝ
- 3.6 : ΟΧΛΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΑΠΟ ΣΚΑΦΗ ΑΛΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ
- 3.8 : ΡΥΠΑΝΣΗ, ΦΥΚΗ

4. ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ



■ 4.1 : ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΒΑΘΩΝ

□ 4.3 : ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΜΗΚΟΥΣ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ

□ 4.5 : ΣΤΑΘΜΗ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ-ΡΑΜΠΑ

□ 4.7 : ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΧΕΡΣΑΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

■ 4.9 : ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΤΗΡΕΣ

■ 4.11 : ΑΠΟΡΡΟΗ ΟΜΒΡΙΩΝ ΚΑΙ ΥΔΑΤΩΝ ΑΠΟ ΚΥΜΑΤΙΚΗ ΥΠΕΡΠΗΔΗΣΗ

■ 4.13 : ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΧΡΗΣΕΩΝ

■ 4.2 : ΥΠΑΡΞΗ ΥΠΟΣΚΑΦΩΝ

□ 4.4 : ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΕ ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

□ 4.6 : ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

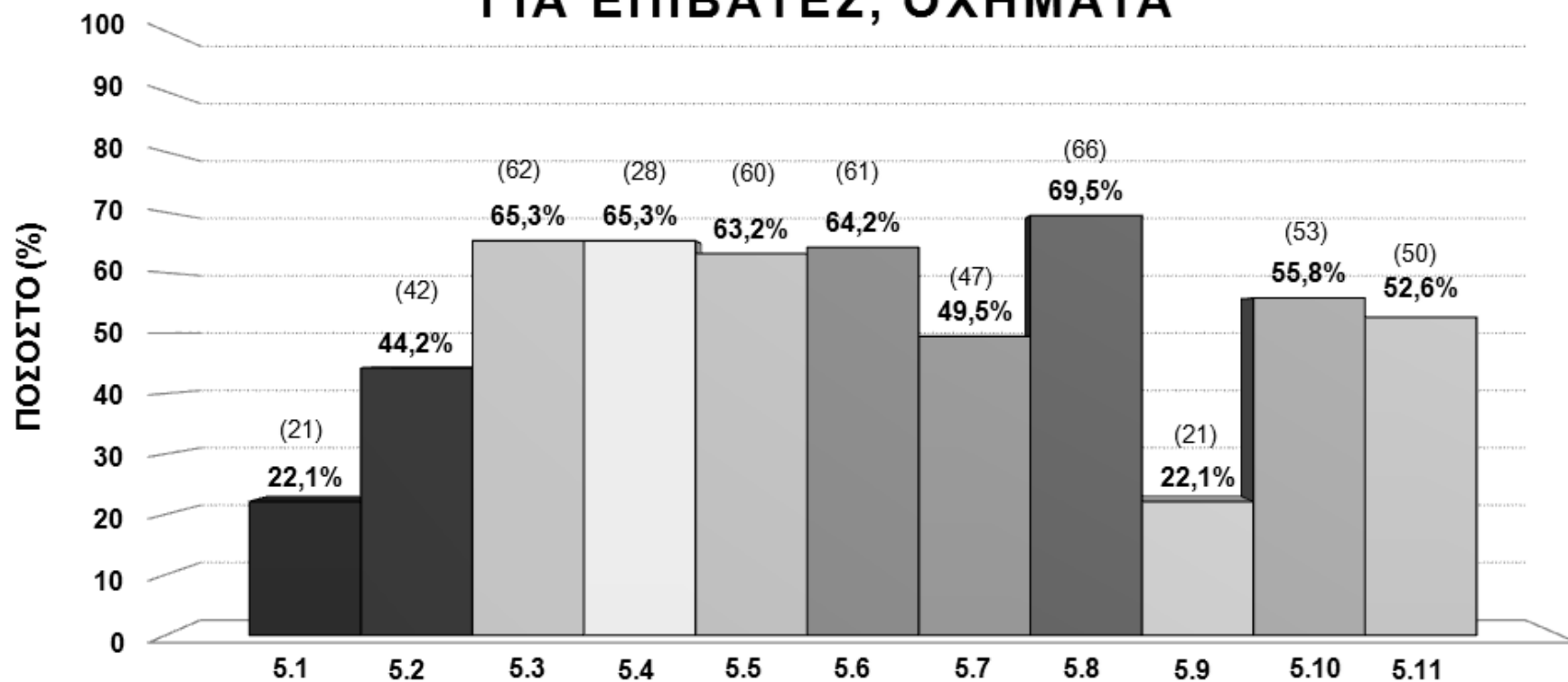
■ 4.8 : ΒΛΑΒΕΣ ΣΕ ΔΑΠΕΔΑ ΚΑΙ ΠΡΟΦΥΛΑΚΤΗΡΙΟ ΤΟΙΧΟ

■ 4.10 : ΔΕΣΤΡΕΣ

■ 4.12 : ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ

□ 4.14 : ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

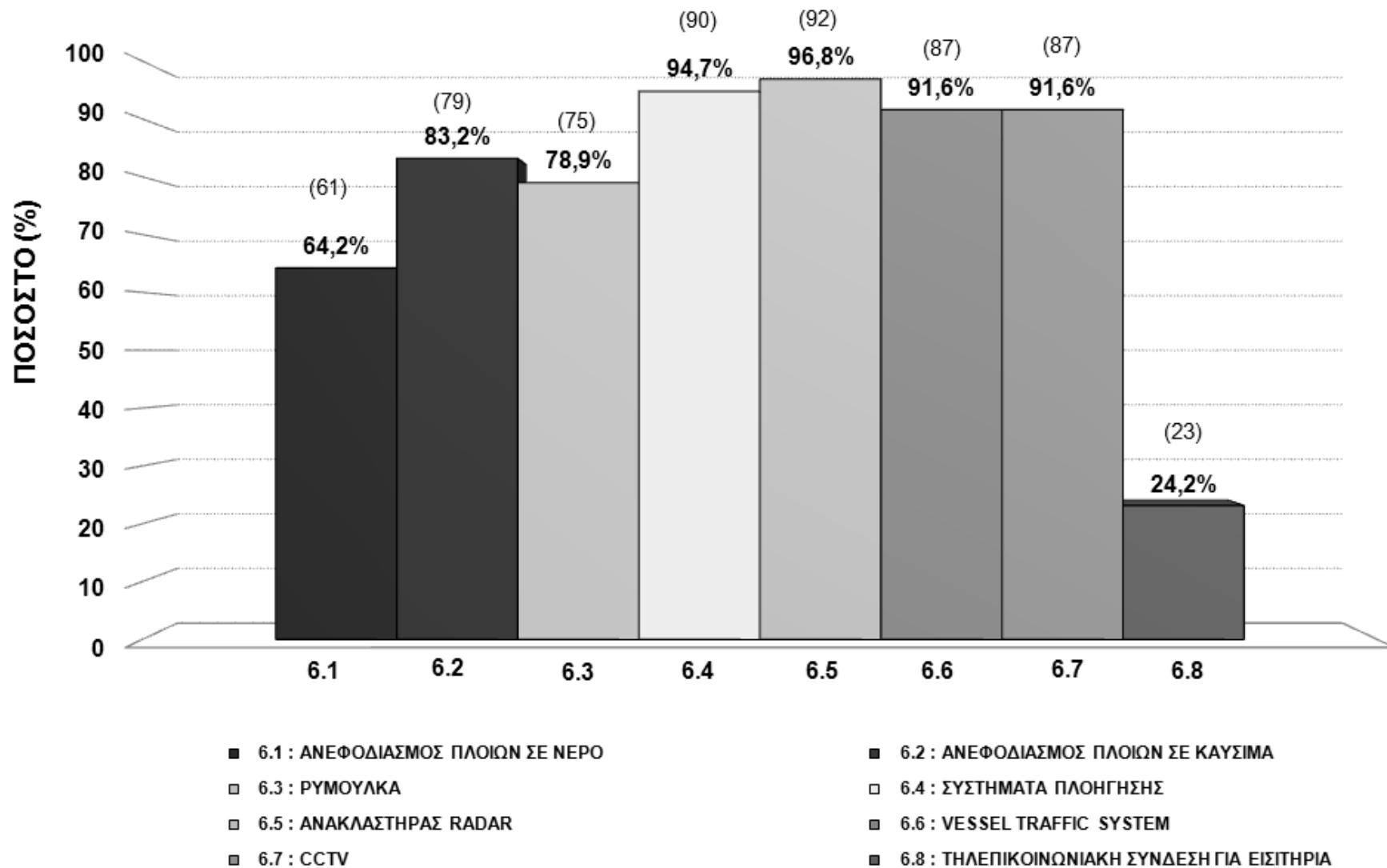
5. ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΣΤΗ ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΕΣ, ΟΧΗΜΑΤΑ



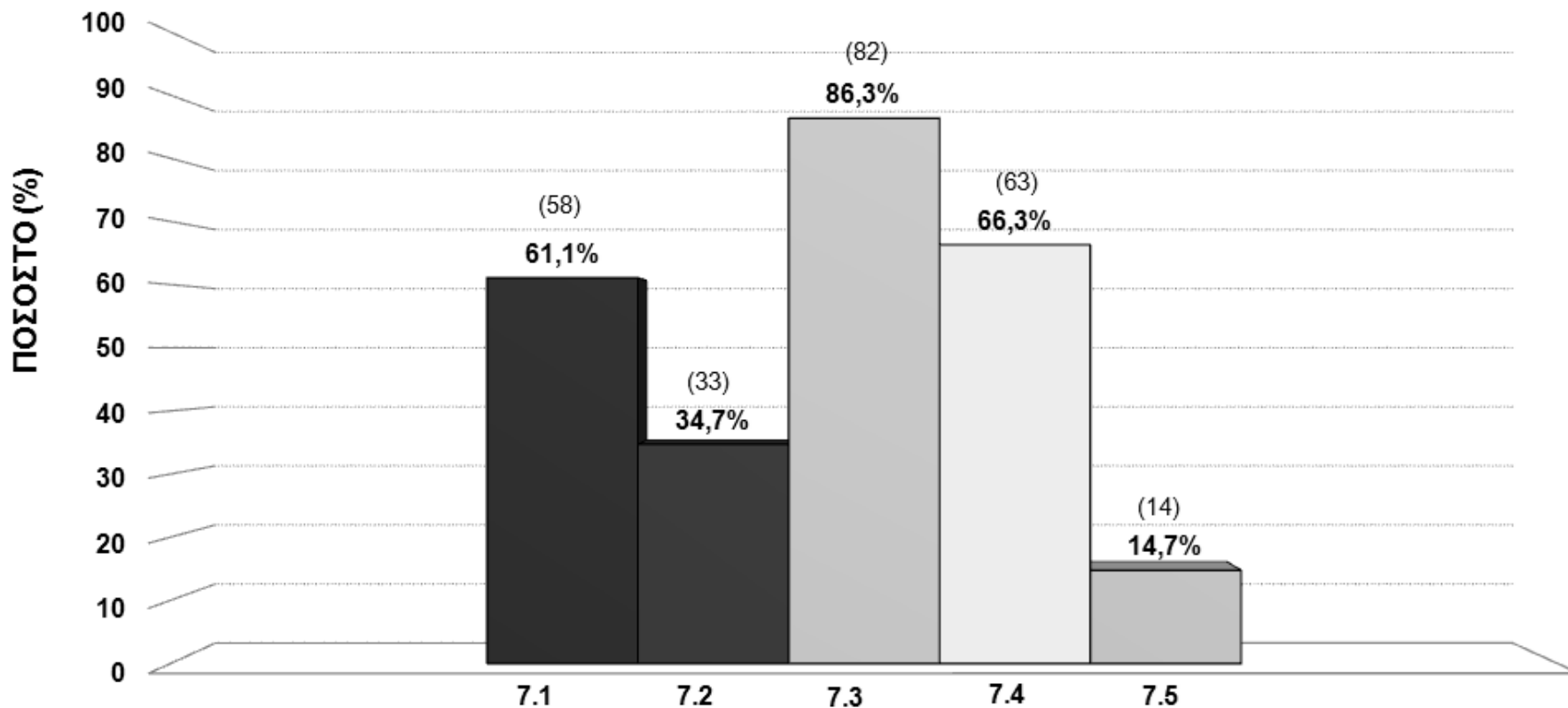
- 5.1 : ΦΩΤΙΣΜΟΣ
- 5.3 : ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
- 5.5 : ΧΩΡΟΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ
- 5.7 : ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
- 5.9 : ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΑΠΟΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ
- 5.11 : ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ

- 5.2 : ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
- 5.4 : ΕΚΔΟΤΗΡΙΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ
- 5.6 : ΟΔΙΚΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ
- 5.8 : ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ Α.Μ.Ε.Α
- 5.10 : ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

6. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ



7. ΜΕΣΑ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ, ΠΥΡΚΑΪΩΝ



■ 7.1 : ΜΕΣΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

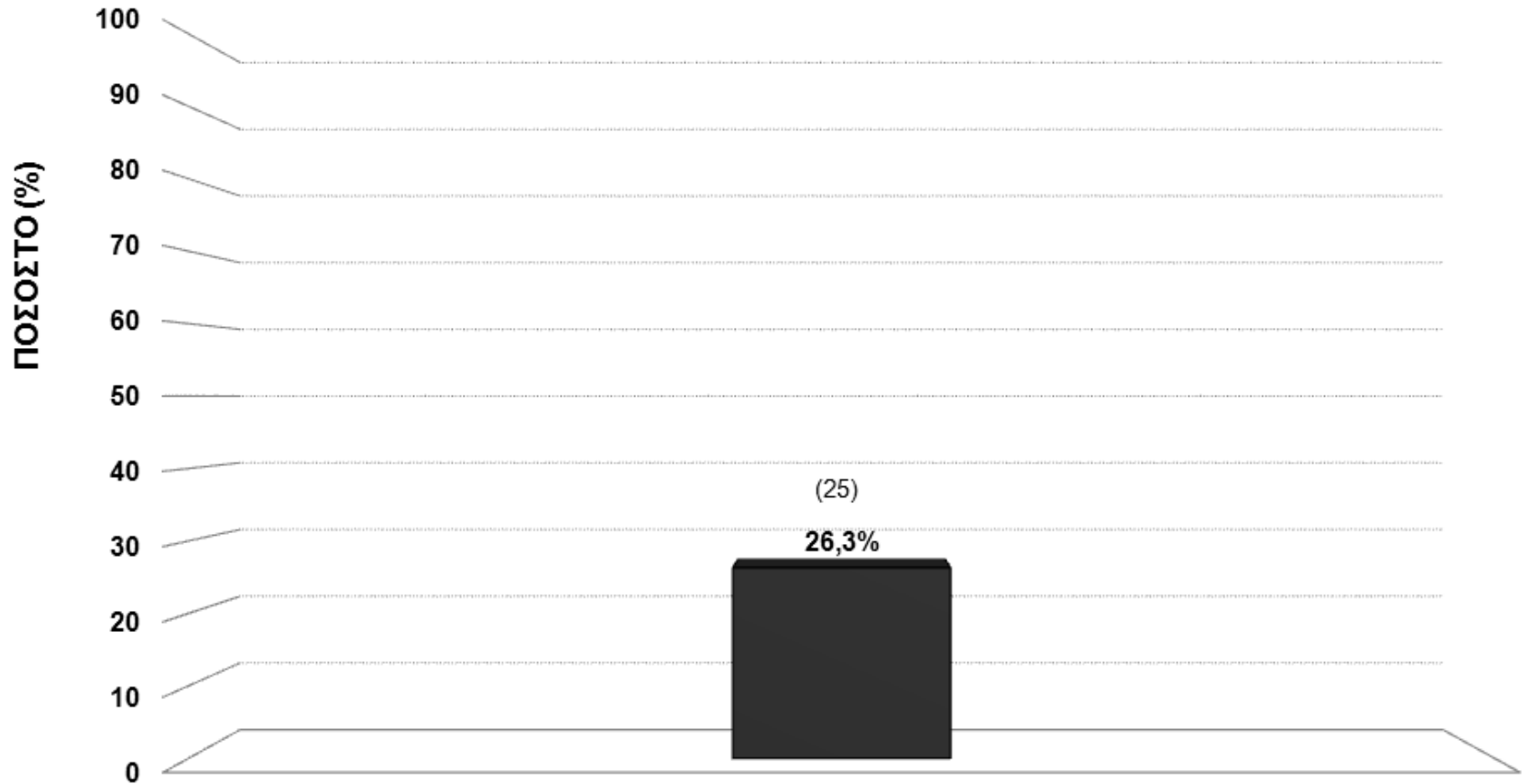
■ 7.2 : ΜΕΣΑ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

□ 7.3 : ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΝΕΡΟΥ

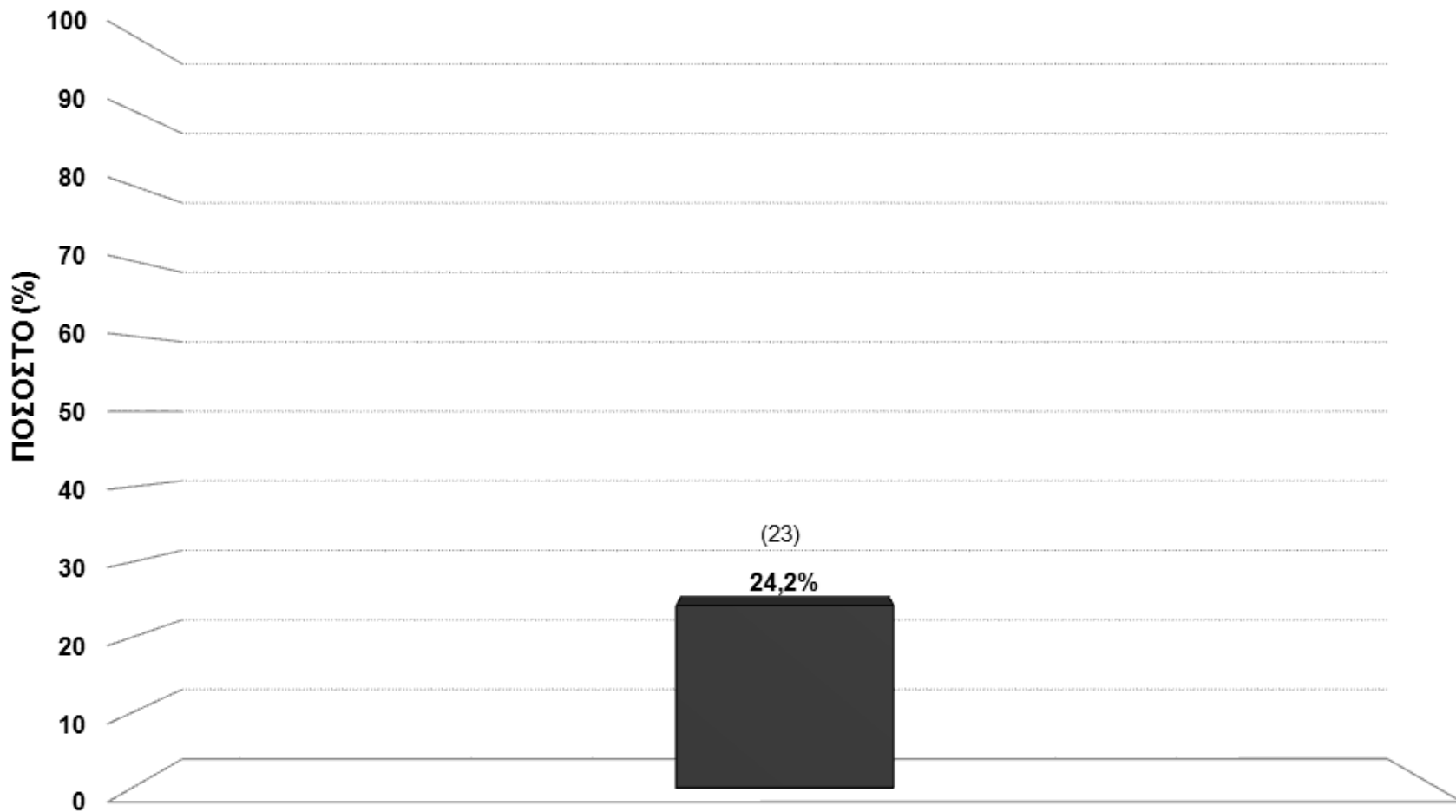
□ 7.4 : ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ

□ 7.5 : ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΣΤΙΣ ΑΓΚΥΡΕΣ

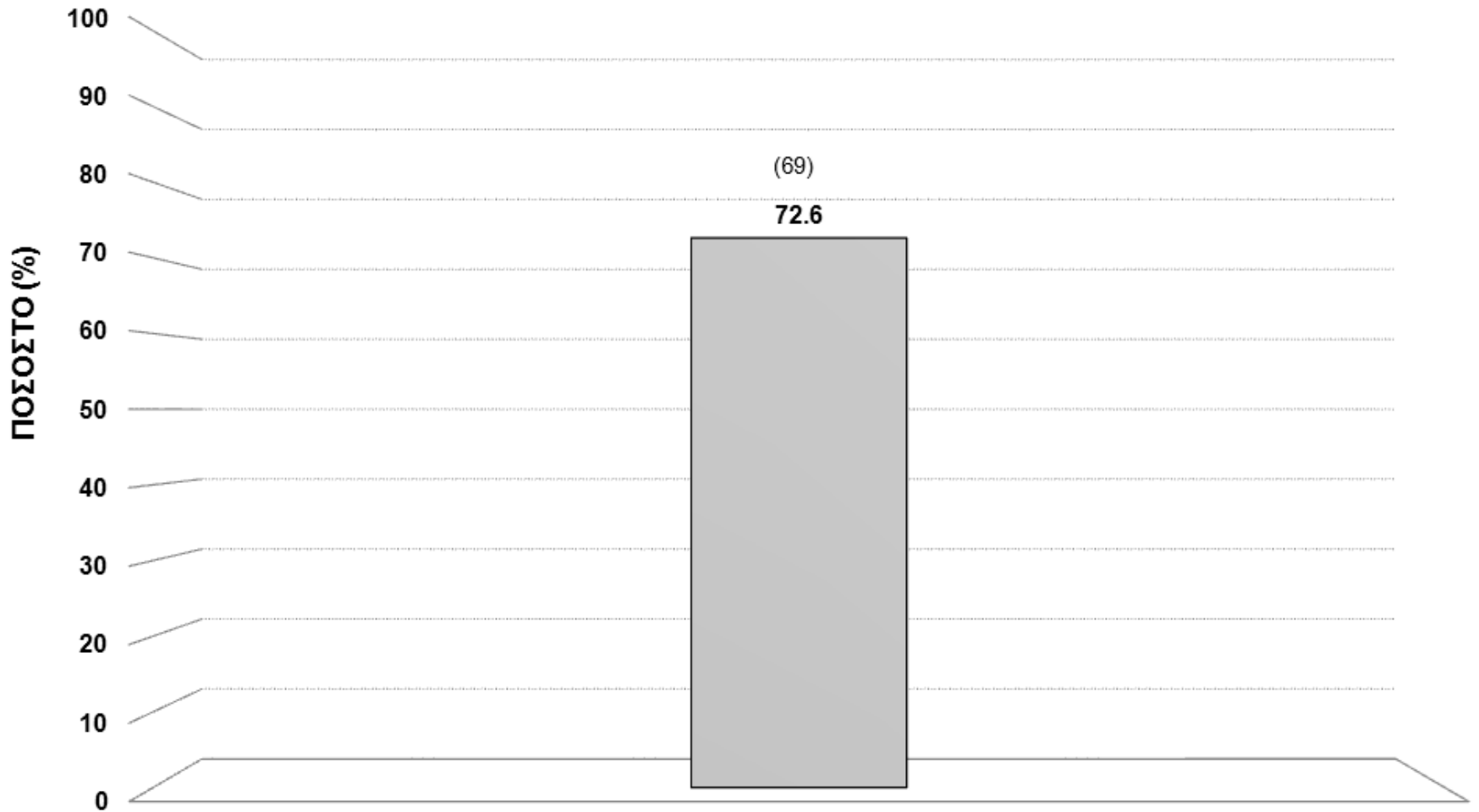
8. ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΠΡΟ ΚΑΙ ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ



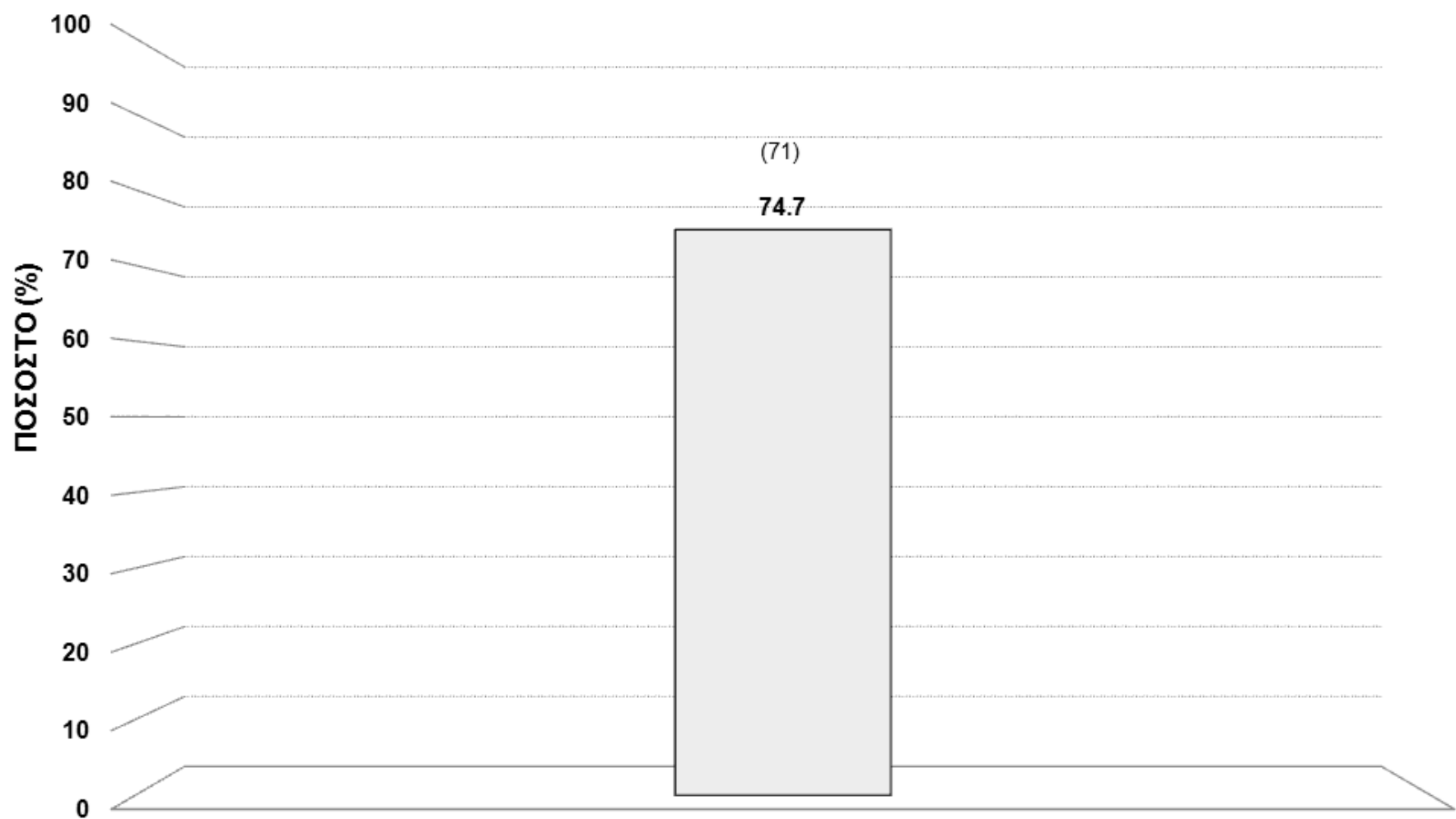
9. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΛΙΜΕΝΑ



10. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΝΕΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ



11. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ



Αναπτυξιακό πλεονέκτημα τα ελληνικά λιμάνια

Μπορούν να αυξήσουν τον όγκο των διακινούμενων εμπορευμάτων κατά 75% ως το 2015 συμβάλλοντας καθοριστικά στην αύξηση του ΑΕΠ, σύμφωνα με μελέτη της Εθνικής

Παράγοντα καθοριστικής σημασίας για τη δυναμική ενίσχυση του ΑΕΠ το 2011 θεωρεί η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος την ανάδειξη της χώρας σε διαμετακομιστικό κόμβο μεταφοράς εμπορευμάτων από και προς τη Νοτιοανατολική Ευρώπη την ίδια ώρα που η κυβέρνηση αποφάσισε να προχωρήσει με ταχείς ρυθμούς το επόμενο έτος στη στρατηγική εταιρική αναδιάρθρωση του λιμενικού συστήματος των δέκα οργανισμών λιμένων, με σύμβαση συμβάσεων παραχώρησης.

Η Εθνική Τράπεζα σε έρευνά της για τους τομείς εκείνους που θα μπορούσαν να συμβάλουν καθοριστικά στην αύξηση του ΑΕΠ και όσον αφορά τα λιμάνια της χώρας υπογραμμίζει ότι θα μπορούσαν να αυξήσουν τον όγκο του διακινούμενου εμπορίου κατά 75% (από περίπου 170 εκατ.

τόνους σήμερα σε 290 εκατ. τόνους ως το 2015), αναδεικνύοντας την Ελλάδα σε ηγετικό κέντρο στην Ανατολική Μεσόγειο και εξασφαλίζοντας οφέλη για τις ελληνικές μεταφορές, αλλά και ευκαιρίες ανάπτυξης για εταιρείες παροχής επικουρικών υπηρεσιών.

Από την άλλη πλευρά η κυβέρνηση

Το 2011 θα ξεκινήσει η αναδιάρθρωση του λιμενικού συστήματος με συμβάσεις παραχώρησης σε ιδιώτες

ση, δεδομένης της εμπειρίας που έχει αποκομίσει μέχρι τώρα, έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι «*η εταιρική αναδιοργάνωση των εμπορικών λιμένων της χώρας θα επιτρέψει την αξιοποίηση συνεργειών και την πραγματοποίηση υπεραξιών για το Δημόσιο με τη μορφή στρατηγικών συνεργασιών ή και μέσω της κεφαλαιαγοράς*».

Ας σημειωθεί ότι ενώ οι διαδικασίες αξιοποίησης των λιμένων της χώρας πρόκειται να ξεκινήσουν στις αρχές του 2011, η πραγματοποίηση υπεραξιών για το Δημόσιο θα λαμβάνει χώρα τα επόμενα χρόνια με ρυθμό ο οποίος θα συνάδει με τον βαθμό ωριμότητας των επενδυτικών σχεδίων και την ταχύτερη αδειοδότηση από μέρους του κράτους.

Ένας ακόμη κλάδος που όπως εκτιμά η Εθνική θα μπορούσε να συμβά-

λει σημαντικά στην αύξηση του ΑΕΠ είναι και ο κλάδος της κρουαζιέρας στον οποίο η Ελλάδα διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο ως προορισμός (αποτελώντας προορισμό για το 20% των επιβατών κρουαζιέρας στην ΕΕ), αλλά δεν προσπορίζει τα ανάλογα έσοδα (μόνο 10% των συνολικών εισπράξεων της ΕΕ το 2008), ως αποτέλεσμα διοικητικών περιορισμών.

Οι αναλυτές της τράπεζας πιστεύουν ότι η εφαρμογή του νόμου για το καμποτάζ, μαζί ενδεχομένως με τις επιπρόσθετες προσαρμογές στα διεθνή πρότυπα, μπορούν να καταστήσουν την Ελλάδα απόλυτα ανταγωνιστικό χώρο δραστηριοποίησης για τις εταιρείες κρουαζιέρας, επιτρέποντας στην ελληνική οικονομία να αντλήσει το μερίδιο των εσόδων που της αντιστοιχούν βάσει της σημασίας της ως προορισμού.









164 m

Image © 2015 CNES / Astrium

Google earth



2003

116m

Google earth

Imagery Date: 6/10/2013 35°31'06.94" N 24°01'12.06" E elev 5 m eye alt 534 m



ΕΞ. ΕΠΕΙΓΟΝ (Τ/Χ & FAX)



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ
ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ &
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ : Α' - Ανάπτυξης & Βελτίωσης
Λιμενικών Υποδομών
Ταχ. Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη
Ταχ. Κώδικας : 185 10 Πειραιάς
Πληροφορίες : Ε. Χατζηαντωνίου, Ε. Τσιλικά
Τηλέφωνα : 210-4064159, 210-4064156, 210-4064155
Telefax : 210-4191037

Πειραιάς, 16 -09-2013
Αρ. Πρωτ. : 8216/204/13

ΠΡΟΣ: ΩΣ Π.Δ.

ΘΕΜΑ: «Συνεδρίαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.)»

- 15.ΚΩΣ: Χωροθέτηση καταφυγίου τουριστικών σκαφών στο λιμένα Μανδρακίου Κω (Αλλαγή τίτλου Απόφασης 54^{ης}/20-09-2012 συνεδρίασης της ΕΣΑΛ)
- 16.ΠΟΡΟΣ: Γνωμοδότηση για την τροποποίηση χωροθέτησης καταφυγίου Τουριστικών σκαφών στη Δυτική Παραλιακή Ζώνη του Πόρου (Αποστολέας : Υπ. Τουρισμού, σχετ. το υπ' αριθ. 8216/195/06-09-2013 έγγραφό μας)
- 17.ΥΔΡΑ: Γνωμοδότηση για τη χωροθέτηση αγκυροβολίου τουριστικών σκαφών Ύδρας (Αποστολέας : Υπ. Τουρισμού, σχετ. το υπ' αριθ. 8216/195/06-09-2013 έγγραφό μας)
- 18.ΡΟΔΟΣ: Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) με θέμα: «Κατασκευή και λειτουργία του Νέου Θερμοηλεκτρικού Σταθμού στην Περιοχή Κατταβιάς της Νότιας Ρόδου» (Αποστολέας: ΥΠΕΚΑ/Γεν. Διεύθυνση Περιβάλλοντος/Διεύθυνση Ε.Α.Ρ.Θ./Τμήμα Βιομηχανιών, 03^η Απόφαση της 31^{ης}/16-02-2007 συνεδρίασης της ΕΣΑΛ, Ενημέρωση και συζήτηση επί της αναγκαιότητας επανεξέτασης του θέματος από την ΕΣΑΛ και λήψης νέας Απόφασης)

Β. Σε περίπτωση κωλύματος, παρακαλείσθε όπως ενημερώσετε τον αναπληρωτή σας καθώς και την Υπηρεσία μας.



ΕΝΩΣΗ | ΕΦΟΡΙΑΣΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΙ ΦΟΡΕΩΝ ΝΑΥΤΙΑΣ

CRUISE INDUSTRY RECORDS 2014

22.3 million worldwide guests

900,000 number of jobs in the industry

117 billion USD world global economical output in the industry

\$ 38 billion industry gross employees wages

\$ 42 billion industry gross revenue 2014

6.8 % average annual passenger growth rate since 1990

326 ships with approximately 482,000 lower berths (242,000 rooms)

37 new vessels deliveries expected 2015 – 2020.

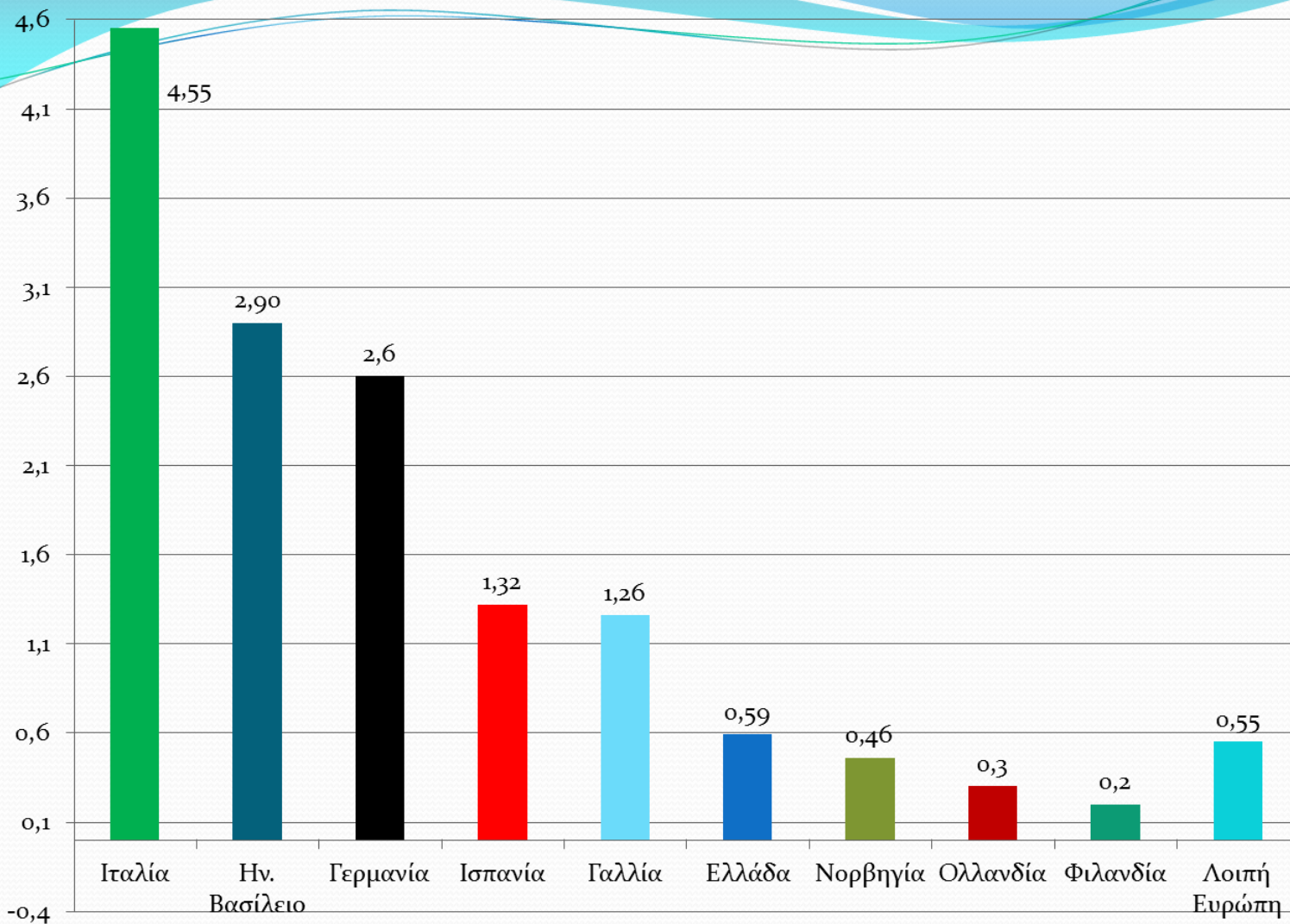


CRUISE INDUSTRY OVERAL. ECONOMIC IMPACT IN EUROPE 2014

TOTAL ECONOMIC OUTPUT	40.5 bill € (+3 % increase)
INDUSTRY DIRECT SPENDING	16.7 bill € (+3.5 % increase)
EMPLOYEE COMPENSATION	10.9 bill € (+4% increase)
SPENDING IN SHIPYARDS	4.15 bill € (+3 % increase)
EUROPEAN CRUISING ECONOMICS REVENUE	14.7 bill € (+2% increase)
CRUISE INDUSTRY OFERING IN EUROPEAN ECONOMY	30 bill € (+2% increase)
NUMBER OF JOBS	350618 (+3.3 % increase)
CREW VISITING EUROPEAN PORTS	15.3 mill (+2.5 % increase)
PAX EMBARKATION	6.3 Mill (+5 % increase)
SOURCE MARKET (European pax)	6.59 Mill (+3 % increase)
TOTAL NUMBER OF PAX IN ALL EUROPEAN PORTS	29.8 Mill (+2% increase)
DESTINATION GREECE IN TOTAL	4.6 Mill (No Increase)
EUROPEAN CRUISING FOR GREECE AS DESTINATION	17 % (No Increase)
GREEK PORTION FROM CRUISE INDUSTRY	592 Mill € (No Increase)



Ετήσια Έσοδα από την Ευρωπαϊκή Κρουαζιέρα 2014 (δισ €)



Μύθος τα υψηλά έσοδα από τα κρουαζιερόπλοια

■ Οι δαπάνες που κάνουν οι επιβάτες γίνονται κυρίως μέσα στα πλοία και στα λιμάνια αναχώρησης-εκκίνησης και όχι στα λιμάνια διέ-

λευσης που κυριαρχούν στην Ελλάδα

Του **Τάσου Σαρντά**

Μπορεί οι αφίξεις των κρουαζιερόπλοικων στη χώρα μας να αναγγέλλονται με τυμπανοκρουσίες, αλλά στην πραγματικότητα αυτός ο τομέας του τουρισμού δεν αφήνει τα αναμενόμενα έσοδα στα λιμάνια, αφού τις δαπάνες των επιβατών τις καρπώνονται πρωτίστως οι εταιρείες κρουαζιέρας και σε έναν βαθμό τα λιμάνια αναχώρησης-εκκίνησης και όχι τα λιμάνια διέλευσης που κυριαρχούν στην Ελλάδα.

Σήμερα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού, ο τουρισμός στη Μεσόγειο έχει αυξηθεί από 58 εκατ. διεθνείς αφίξεις το 1970 σε 283 εκατ. το 2011, αύξηση που ισοδυναμεί με 386%. Η Μεσόγειος αποτελεί κορυφαία αγορά τουρισμού στον κόσμο, αφού υποδέχεται περίπου το 30% των διεθνών αφίξεων για περισσότερα από 40 χρόνια. Ο διεθνής τουρισμός παράγει έσοδα 5,6 δισ. δολάρια σε ολόκληρη τη λεκάνη της Μεσογείου το 1970 και το 2011 το ποσό αυτό ανήλθε σε 224 δισ. δολάρια.

Παρά αυτά τα αξιόλογα στοιχεία, η σχέση μεταξύ των εσόδων από τον τουρισμό και της περιφερειακής ανάπτυξης εξακολουθεί να είναι υπό αμφισβήτηση. Μια μελέτη στη Βιομηχανία της Κρουαζιέρας, η οποία θεωρείται εξαιρετικά επιτυχημένη οικονομικά και εξαρτάται απόλυτα από τα λιμνένια υποδομές, αποκαλύπτει την προφανή σχέση μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης και της ικανότητας άνθησης της περιφερειακής ανάπτυξης.

Όπως προκύπτει από τη μελέτη «Τουρισμός στη Μεσόγειο: Κινητήρια δύναμη για την αειφόρο ανάπτυξη»

σοπείται μόνο το 1,4% των διεθνών αφίξεων το 1985 (1,7 εκατ.), 1,8% το 2009 (5 εκατ.) και λίγο πάνω από το 1% των διανυκτερεύσεων των τουριστών στη Μεσόγειο το 2009 (18 εκατ.). Είπα, τα έσοδα είναι χαμηλότερα από αυτά που αποφέρει ο παράκτιος τουρισμός, που διαβέται το 2,5% της συνολικής διενεργούμενης στέγασης στη Μεσόγειο το 2009 σε ό,τι αφορά τον αριθμό των κλινών.

Ρυθμοί ανάπτυξης

Παρά το γεγονός ότι οι αριθμοί αυτοί μπορεί να φαίνονται χαμηλοί, ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει υψηλό δυναμικό ανάπτυξης. Κατά τα τελευταία 25 χρόνια, οι κρουαζιέρες αυξήθηκαν μόνο κατά 3% μεταξύ του 1985 και του 1990, στη συνέχεια μειώθηκαν σημαντικά (κατά 45%) μεταξύ 1990 και 1995, πριν βιώσουν τη ραγδαία ανάπτυξη: 106% μεταξύ 1995 και 2000, 55% μεταξύ 2000 και 2005, και 57% μεταξύ 2005 και 2009.

Συγκρίνοντας αυτά τα αποτελέσματα με εκείνα του τουρισμού της Μεσογείου γενικότερα, η βιομηχανία κρουαζιέρας φαίνεται να είναι πιο ελαστική στις κρίσεις από τον κλάδο του τουρισμού, αλλά εξαιρετικά ανθεκτική, με ρυθμό ανάπτυξης πολύ πάνω από αυτόν του μεσογειακού τουρισμού, ο οποίος έχει παραμείνει στάσιμος στο περίπου 10% από τη δεκαετία του 2000.

Η μέτρηση των οικονομικών επιδόσεων όσον αφορά τις διανυκτερεύσεις, τα έσοδα και την οικονομική απόδοση για τους μεγάλους προορισμούς κρουαζιέρας της Μεσογείου αποκλύπτει τις διαφορές μεταξύ της Κύπρου, της Ισπανίας, της Γαλλίας, της Ελλάδας, της Ιταλίας και της Μάλτας, σύμφωνα με την ταξινόμη-



Τουρισμός με σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις

ΤΟ ΠΙΟ ΡΥΠΟΓΟΝΟ μοντέλο διακονιών θεωρείται η κρουαζιέρα, αφού είναι από εκείνα που έχουν τη μεγαλύτερη επίπτωση στη συνολική παραγωγή διοξειδίου του άνθρακα στον τομέα του τουρισμού, ενώ θεωρείται και υπεύθυνη για την καταστροφή των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.

Αυτές οι γιγαντιαίες ηλιώδεις πολιτείες, με χιλιάδες καμπίνες, πισίνες, κούβες, κλαμπ και εσπατορία παράγουν τουλάχιστον το 17% του συνόλου των εκπομπών των οξειδίων του αζώτου, συμβάλλοντας σε περισσότερο από το ένα τέταρτο των συνολικών εκπομπών οξειδίων του αζώτου στα λιμάνια και τις παράκτιες περιοχές.

Σε ό,τι αφορά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού και το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον, εκτιμάται ότι είναι έως και 1.000 φορές με-

γαλύτερες από ένα ταξίδι με το τρένο.

Σύμφωνα με το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και το Πανεπιστήμιο της Οξφόρδης, τα αερίδια των κρουαζιερόπλοικων επιρροάζουν αρνητικά την ανθεκτικότητα των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, καταστρέφοντας τους κοραλλογενείς υφάλους. Η αμερικανική Υπηρεσία Προστασίας Περιβάλλοντος (EPA) εκτιμά ότι ένα κρουαζιερόπλοιο 3.000 επιβατών παράγει 210.000 γαλιόνα λιμνένια εβδομαδιαίως, αρκετά για να γεμίσει 10 πισίνες, και 1 εκατομμύριο γαλιόνα ανθρακίου (ακόμη 40 πισίνες γεμάτες αερίδια) που μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο απόρριξης

στους ωκεανούς κάθε εβδομάδα!

Τα κρουαζιερόπλοια είναι επίσης υπεύθυνα για σημαντική ρύπανση της ατμόσφαιρας, εξαιτίας των καυθμών που καίνε, τα οποία μπορούν να οδηγήσουν σε σοβαρά προβλήματα υγείας, ειδικά στις κοινωνίες των λιμανιών. Ξανά, κρητισμοί και κηρύματα νιζέλ για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για τους επιβάτες και το πλήρωμα. Οι εκπομπές από τις μινιανές των κρουαζιερόπλοικων περιλαμβάνουν οξείδια του αζώτου, οξείδια του θείου, διοξείδιο του άνθρακα και σωματίδια νιζέλ (μικροσκοπική αβύθου που είναι εξαιρετικά επιβλαβής για την ανθρώπινη υγεία).

προϊόντος. Αυτή η διαφορά αποκαλύπτει την ικανότητα του κλάδου της κρουαζιέρας για την παραγωγή ήσσονος περιεχόμενης αξίας, αλλά ηγείται πρωτοφανή σχετικά με τις διαφορές των οικονομικών

επιδόσεων ανάμεσα στην Ελλάδα και την Ιταλία, αναφέρεται στην έρευνα.

Ο τομέας της κρουαζιέρας έχει υψηλή προστιθέμενη αξία σε σχέση με τον τομέα του τουρισμού γενικότερα.



■ **Ενώ οι κρουαζιέρες στην Ελλάδα αντιπροσωπεύουν περίπου το 10% της συνολικής τουριστικής ζήτησης, παράγουν μόνο το 4% των εσόδων της χώρας από τον τουρισμό**

Στην Ιταλία, οι κρουαζιέρες παράγουν ανά διανυκτέρευση τέσσερις φορές περισσότερα έσοδα σε σχέση με τον τουρισμό (800 ευρώ ανά διανυκτέρευση για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, σε σύγκριση με λίγο περισσότερα από τα 200 ευρώ για τον τουρισμό γενικότερα). Στη Γαλλία, η αναλογία είναι περίπου έξι προς ένα (περίπου 600 ευρώ και 100 ευρώ). Εντούτοις, οι κρουαζιέρες στην Ελλάδα παράγουν τρεις φορές μικρότερη προστιθέμενη αξία από τον τουρισμό εν γένει (100 ευρώ και 300 ευρώ).

Λιμάνια αναχώρησης

■ Οι διαφορές αυτές δεν μπορούν να εξηγηθούν από

μετρήσει, ειδικά για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας. Κατά μέσο όρο, κάθε επιβάτης δαπανά 50 ευρώ ανά επίσκεψη όταν τρώει έξω από το πλοίο, αλλά το 70% των επιβατών επιστρέφουν στο πλοίο για το γεύμα. Οι γραμμές κρουαζιέρας οργανώνουν εκδρομές προκειμένου να εισπράξουν όσο το δυνατόν περισσότερα από τα χρήματα που προτιθενται να ξοδεύουν οι επιβάτες τους και τα περιθώρια κέρδους τους μεγάλων από τις δαπάνες των πελατών επί των πλοίων. Τα τοπικά οφέλη, ειδικά για τα λιμάνια διέλευσης, είναι περιορισμένα και είναι δύσκολο να μετρηθούν, επισημαίνεται στη μελέτη.

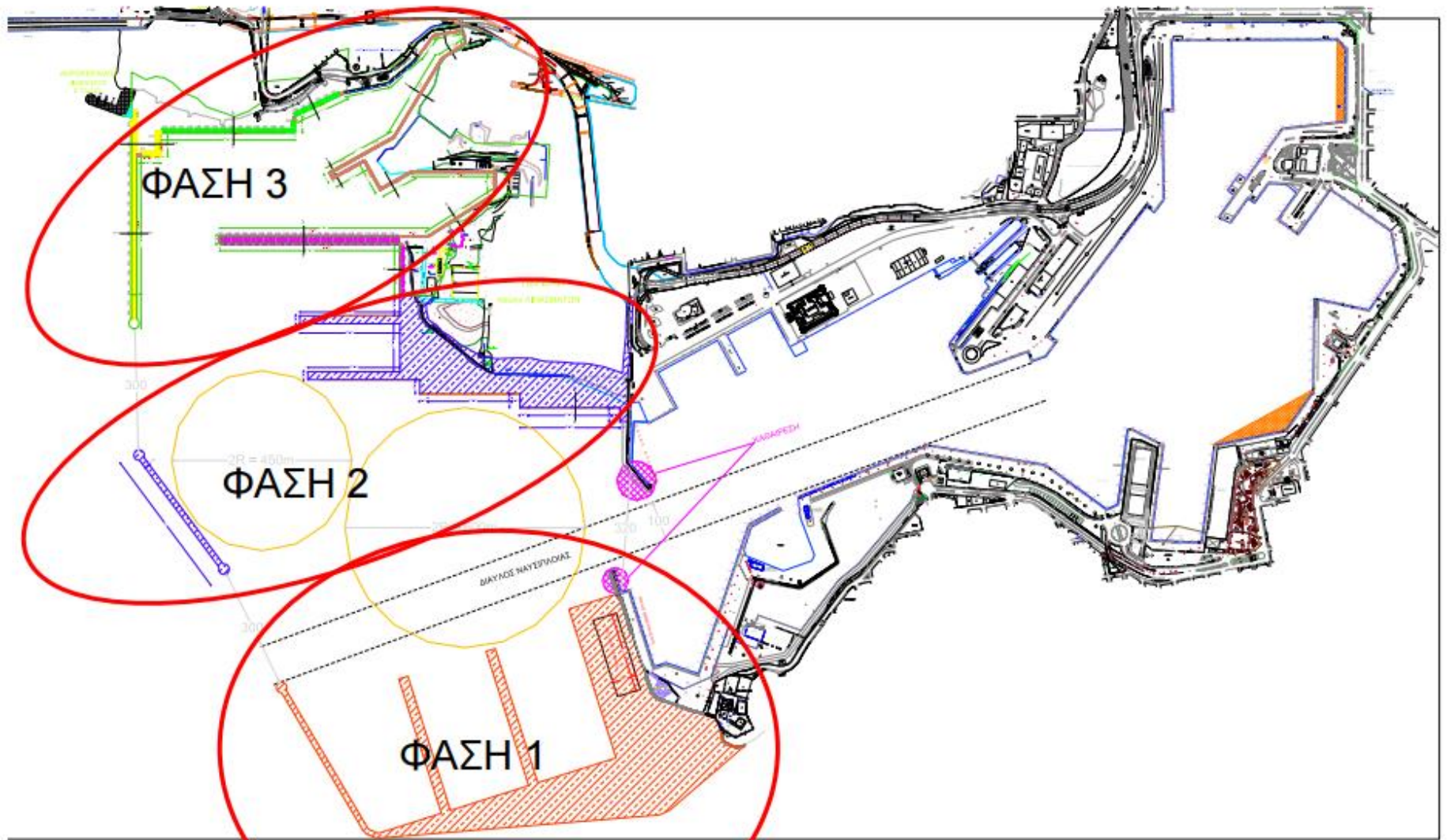
Επενδύσεις

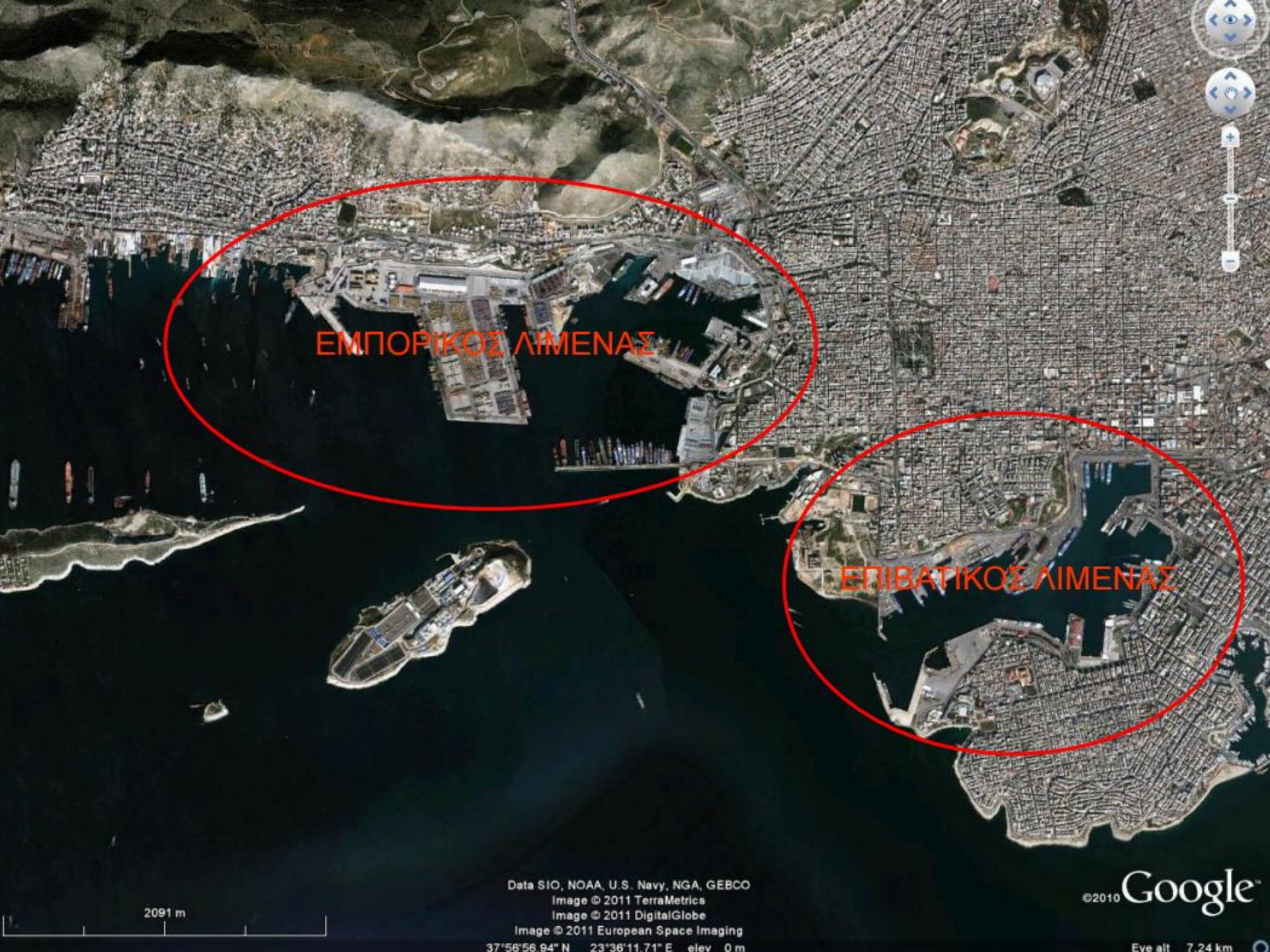
Όσον αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα, τα λιμάνια αναχώρησης λαμβάνουν τα περισσότερα έσοδα, αλλά αυτά εξακολουθούν να είναι ελάχιστα σε σύγκριση με τις επενδύσεις σε υποδομές (εκβαθνώσεις, αποβάθρες, σταθμοί επιβατών κ.λπ.). Οι γραμμές κρουαζιέρας μονοπωλούν ένα ολόκληρο τμήμα υπηρεσιών και εμπορίας αγαθών, προκαλώντας οικονομική διαστροφή από τις τοπικές οικονομίες.

Από την άλλη, σε ολόκληρη την περιοχή της Μεσογείου οι κρουαζιέρες δημιουργούν περίπου 0,7 θέσεις και 1,5 έμμεσες θέσεις εργασίας ανά κλίνη ή συνολικά 2,2 θέσεις εργασίας ανά κρεβάτι. Το 32% αυτών των θέσεων εργασίας (ήμεσες και έμμεσες) βρίσκονται στην Ιταλία, δεδομένου ότι εκεί βρίσκεται τα περισσότερα ναυπηγεία κρουαζιερόπλοια.

Η ναυπηγική βιομηχανία αντιπροσωπεύει συνολικά το 18% της άμεσης απασχόλησης από τη Βιομηχανία κρουαζιέρας στη Μεσόγειο. Επιπλέον, οι ιταλικόι φιλέων αναχώρησης ληφθέντων εντάξουν φάσμα υπηρεσι-







ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

2091 m

Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO

Image © 2011 TerraMetrics

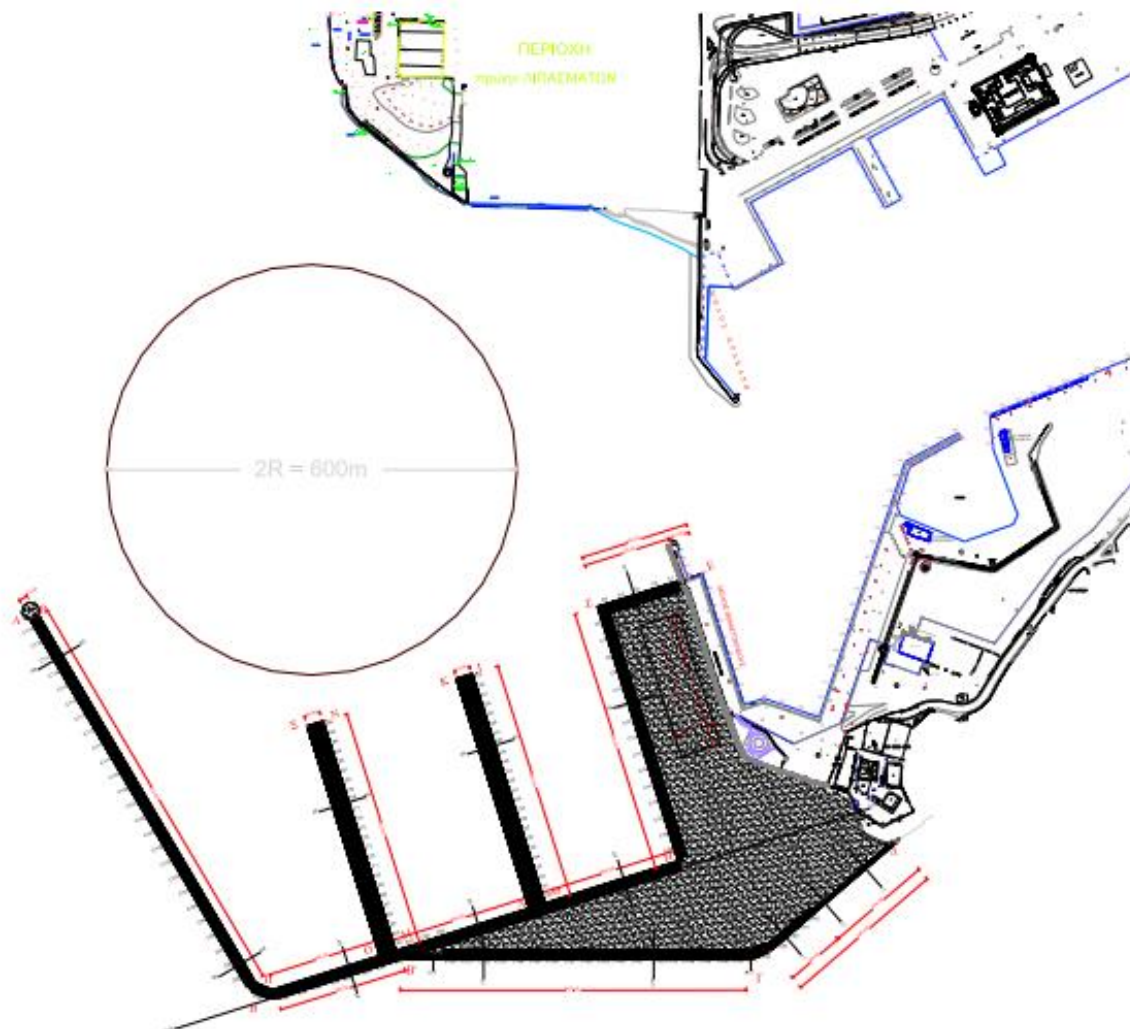
Image © 2011 DigitalGlobe

Image © 2011 European Space Imaging

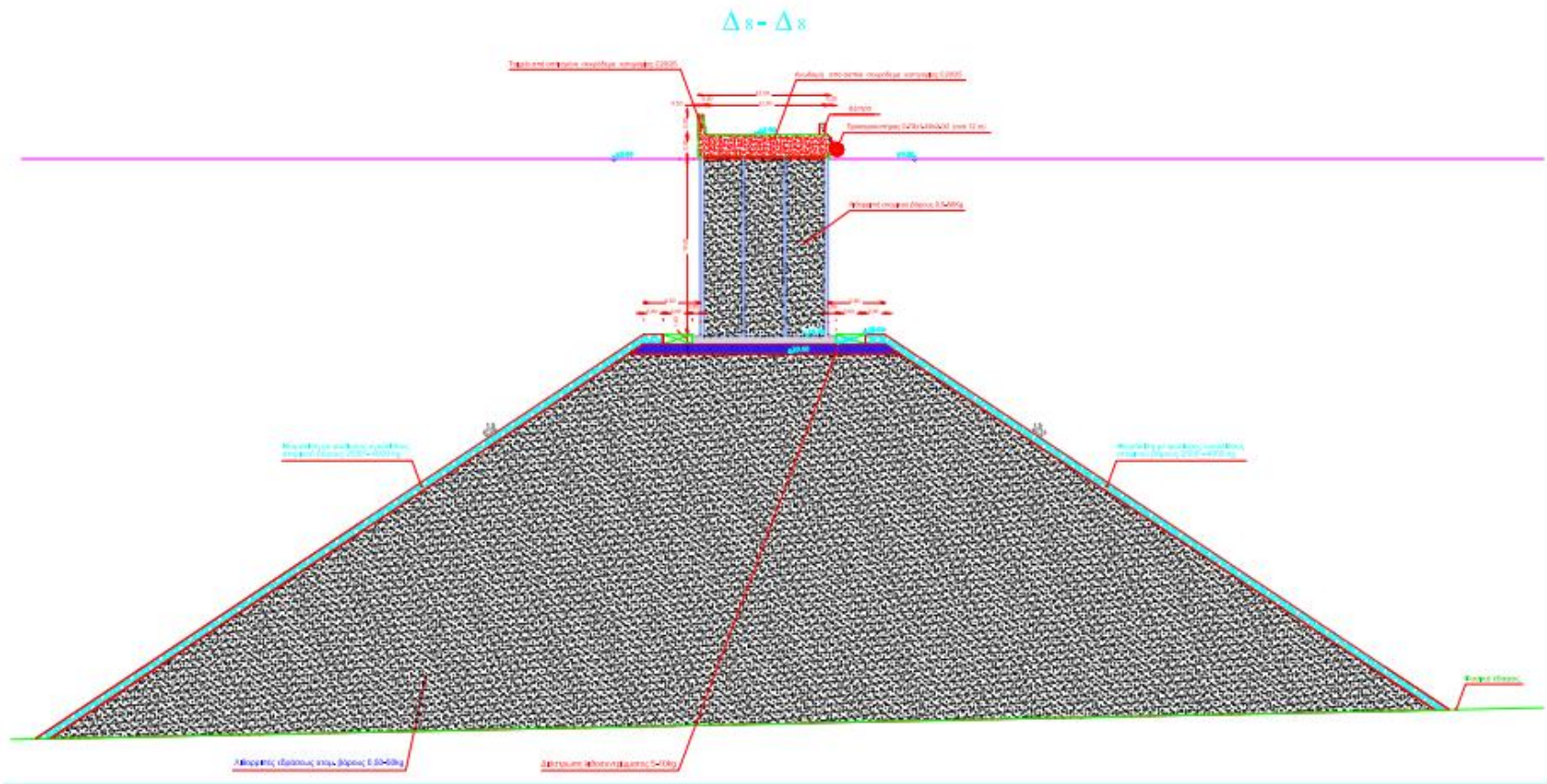
37°56'56.94" N 23°36'11.71" E elev 0 m

©2010 Google

Eve alt 7.24 km

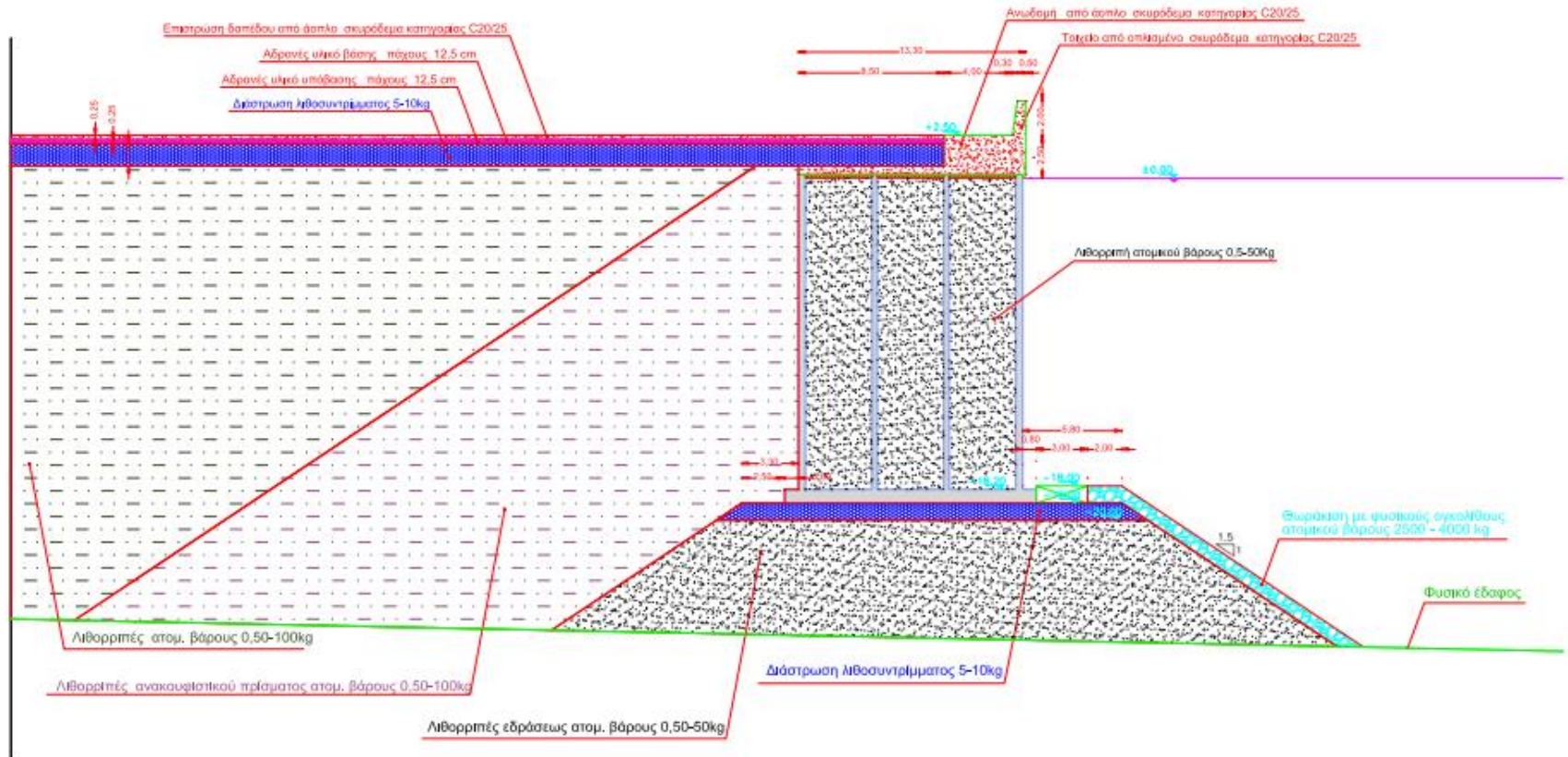


ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΡΓΩΝ ΔΙΑΤΑΞΗΣ 2

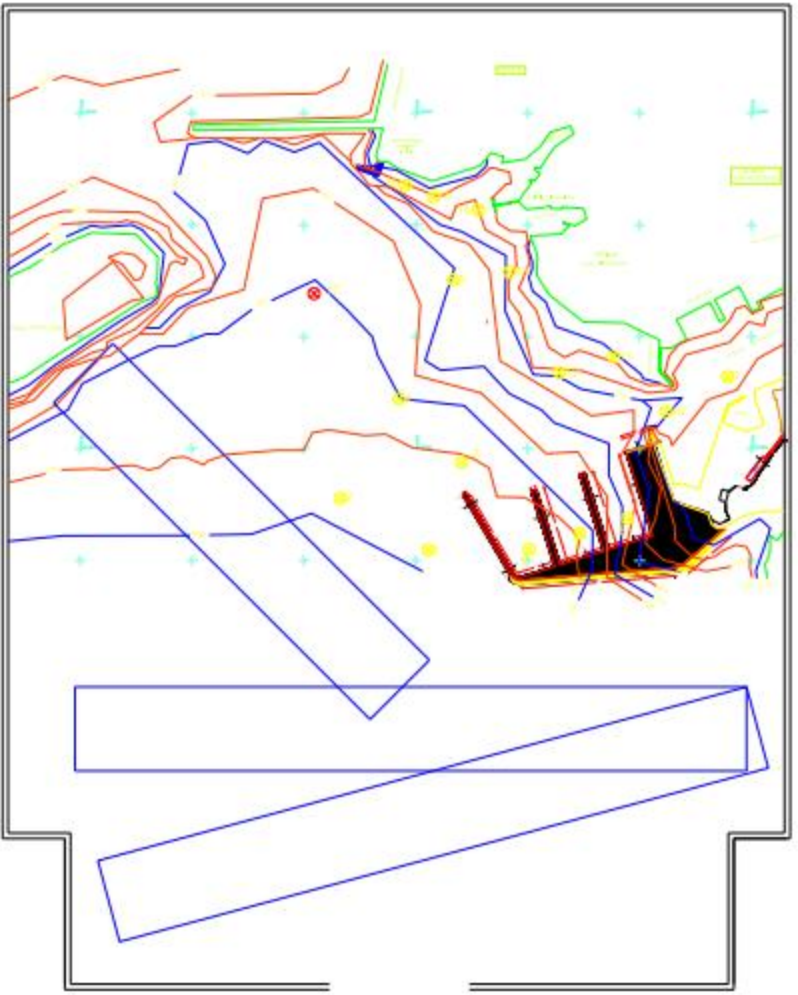


ΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΒ
ΚΥΜΑΤΟΘΡΑΥΣΤΗ

$\Delta 10 - \Delta 10$



ΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΔ
ΚΥΜΑΤΟΘΡΑΥΣΤΗ



ΔΙΑΤΑΞΗ 3



