

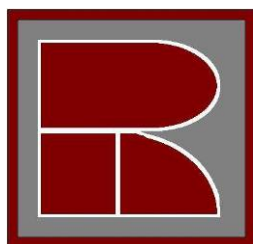


ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Πράξη «Παροχή Υπηρεσιών και κάλυψη λειτουργικών δαπανών της ΕΥΣΕΔ-ΥΝΑ για την προγραμματική περίοδο 2007-2013 με κωδικό αριθμό MIS 440979.

ΥΠΟΕΡΓΟ 3:

«ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΣΩ ΕΣΠΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ»



ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε. ΜΕΛΕΤΕΣ-ΕΠΙΒΛΕΨΕΙΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Διεύθυνση : Βαλέππα 9, 15771 ΖΩΓΡΑΦΟΣ-ΑΘΗΝΑ
Τηλέφωνο : +30-210-7783958, -7782405
Fax : +30-210-7750629
e-mail : rogan@otenet.gr
Site : <http://www.roganassoc.gr>

ΑΘΗΝΑ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2013

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	7
1.1.	ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	7
1.2.	ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	7
2.	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	11
2.1.	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	11
2.2.	ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	13
2.3.	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	15
2.3.1.	Ευρωπαϊκή πολιτική	15
2.3.2.	Ελληνική πολιτική	16
3.	ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ – ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ.....	18
3.1.	ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ	18
3.1.1.	Κατηγορίες και Χρήσεις Λιμένων	18
3.1.2.	Ελληνικοί Λιμένες και Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών	23
3.2.	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ.....	26
3.2.1.	Ιδιαιτερότητες της Χώρας.....	27
3.2.2.	Κύρια προβλήματα των θαλασσιών μεταφορών και ειδικότερα των λιμενικών υποδομών:.....	27
4.	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	31
4.1.	ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ.....	31
4.2.	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ (ΚΠΣ-ΕΣΠΑ).....	31
4.2.1.	Γ΄ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000-2006	31
4.2.2.	Το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013.....	32
4.3.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΣΧΕΣΗΣ 2014-2020 (1 ^Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ‘ΕΣΠΑ ΙΙ’).....	34
4.4.	ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)	36
4.5.	ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	37
4.6.	ΑΛΛΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ.....	38
4.6.1.	JESSICA	38
4.7.	ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ» / CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF)	39
5.	ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΥΝΑΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ/ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ/ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΩΝ (SWOT)	41
6.	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	46
6.1.	ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	46
6.2.	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ.....	47
6.3.	Η ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ	47
6.4.	ΑΞΟΝΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ.....	49
7.	ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑΓΚΩΝ – ΠΟΛΥΚΡΙΤΗΡΙΑΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	52
7.1.	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	52
7.1.1.	Περιγραφή - Στόχοι.....	52

7.1.2.	Μεθοδολογική Προσέγγιση για την διαπίστωση αναγκών για έργα στους λιμένες	53
8.	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ, ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	58
8.1.	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	58
9.	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	78

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα μελέτη

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

i. Γενικά

Το Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου επικαιροποιεί την Εθνική Στρατηγική για τους ελληνικούς λιμένες, στοχεύοντας στην ανάπτυξη και ολοκλήρωση ενός σύγχρονου λιμενικού συστήματος που εντάσσεται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών με σκοπό την αιεφόρο ανάπτυξη, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, και την εδαφική συνοχή της χώρας.

Οι ελληνικοί λιμένες μπορούν, και οφείλουν, να αποτελέσουν «**οχήματα ανάπτυξης**» για τη χώρα, τόσο σε επίπεδο τοπικών οικονομιών, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ιδιαίτερα σε συνθήκες οικονομικής κρίσης και ύφεσης, η αξιοποίηση των δυνατοτήτων των ελληνικών λιμένων είναι κρίσιμη παράμετρος στην αναπτυξιακή διαδικασία και την ενίσχυση της απασχόλησης.

Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος στη δεδομένη πολιτική και οικονομική συγκυρία, οι ελληνικοί λιμένες πρέπει να:

- αυξήσουν τη συμμετοχή τους στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο και ιδίως αυτό που διακινείται στην Ανατολική Μεσόγειο,
- παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες σε όλα τα επίπεδα σε ανταγωνιστικές τιμές,
- έχουν ευέλικτη και αποτελεσματική διοικητική λειτουργία υιοθετώντας σύγχρονες μεθόδους διοίκησης,
- προσελκύσουν ιδιωτικά κεφάλαια για τις αναγκαίες επενδύσεις σε υποδομές και σύγχρονα μέσα.

Στα πλαίσια αυτά, το ΥΝΑ ανέθεσε στην Εταιρεία ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε. την εκπόνηση της μελέτης Υπόεργο 3: «Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων και Δυνατότητες Χρηματοδότησής του μέσω ΕΣΠΑ και των πόρων της νέας προγραμματικής περιόδου», με την με α.π. ΕΥΣΕΔ/Γ/60 Απόφαση της 21.06.2013.

ii. Ιστορικό

Η Εταιρεία ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε., με την από 20.06.2013 προσφορά της, εκδήλωσε ενδιαφέρον για την ανάληψη της εκπόνησης της μελέτης με θέμα «Σχεδιασμός και Ανάπτυξη Λιμενικής Πολιτικής», σύμφωνα με την από 17.06.2013 με α.π. ΕΥΣΕΔ/Γ/52/17.06.2013 πρόσκληση του ΥΝΑ.

Ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, με την α.π. ΕΥΣΕΔ/Γ/60/21.06.2013 απόφαση και έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 90 του «κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα», όπως κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.Δ. 63/2005 (ΦΕΚ Α 98/22.4.2005)
2. Το Ν.2362/1995 (ΦΕΚ Α 247/27-11-1995), «Περί Δημοσίου Λογιστικού», όπως ισχύει
3. Το Ν. 2286/95 (ΦΕΚ Α 19/01-02-1995) «Προμήθειες του δημοσίου τομέα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων»
4. Το Ν.3614/2007 (ΦΕΚ Α 267/3-12-2007) «Διαχείριση, έλεγχος και εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2007-2013» (ΦΕΚ 2671Α), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
5. Το Ν. 3861/2010 (ΦΕΚ Α 112/13-07-2010) «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο «Πρόγραμμα Διαύγεια» και άλλες διατάξεις και τις σχετικές εγκυκλίους.
6. Το Π.Δ. 4/2002 (ΦΕΚ 3 Α /14-01-2002) «Εκτέλεση ενεργειών τεχνικής βοήθειας-στήριξης και διαχείριση των αντίστοιχων πόρων»
7. Το Π.Δ. 118/07 (ΦΕΚ Α 150/10-7-07) "Κανονισμός Προμηθειών του Δημοσίου" εφαρμοζόμενου αναλογικά.
8. Την ΥΑ 51540/ΕΥΣΣΑΑΠ 3628/26.11.2010 (ΦΕΚ Β' 1856/26.11.2010) «Καθορισμός των στοιχείων των Προγραμμάτων Τεχνικής Υποστήριξης της Εφαρμογής και της διαδικασίας υποβολής και έγκρισής τους" .
9. Την με αριθμ. 14053/ΕΥΣ 1749/08 (ΦΕΚ Β 540/27-3-2008) «Υπουργική απόφαση συστήματος διαχείρισης», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, καθώς και το Εγχειρίδιο και τον Οδηγό Διαδικασιών Διαχείρισης και Ελέγχου Συγχρηματοδοτούμενων Πράξεων του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών
10. Την με αριθμ. 122/27-09-2012, Κοινή Υπουργική Απόφαση για τη σύσταση και οργάνωση Ειδικής Υπηρεσίας στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου με τίτλο «Ειδική Υπηρεσία Συντονισμού και Εφαρμογής συγχρηματοδοτούμενων δράσεων στους τομείς της αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΕΥΣΕΔ ΥΝΑ/ΦΕΚ 2662/Β'/1.10.2012, όπως διορθώθηκε στο ΦΕΚ Β'/26.10.2012).
11. Την από 12/03/2013 πρόσκληση εγγραφής στο μητρώο του Καταλόγου

- δυνητικών παροχών υπηρεσιών και δυνητικών προμηθευτών της Ειδικής Υπηρεσίας Συντονισμού και Εφαρμογής συγχρηματοδοτούμενων Δράσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.
12. Την με αριθμ. πρωτ.13978/ΕΥΣΣΜΠ/632/28-03-2013 Ένταξη της Πράξης «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΤΗΣ ΕΥΣΕΔ-ΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007-2013» με κωδικό MIS 440979 στο επιχειρησιακό πρόγραμμα «Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής» (ΑΔΑ: ΒΕΑΛΦ-ΞΔΖ).
 13. Την με αριθμ. πρωτ. 16520/ΔΕ-1839/15-04-2013 απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την ένταξη στο πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) 2013, στη ΣΑΕ 019/8 του έργου Παροχή υπηρεσιών και κάλυψη λειτουργικών δαπανών της ΕΥΣΕΔ-ΥΝΑ για την Προγραμματική Περίοδο 2007-2013 (ΑΔΑ:ΒΕΑΣΦ-3ΑΤ).
 14. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις αυτής της απόφασης προκαλείται δαπάνη ύψους σαράντα χιλιάδες ευρώ (40.000€), μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ, σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και ειδικότερα του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, ΣΑΕ ΕΟ198, με ενάριθμο κωδικό έργου 2013rE01980008.
 15. Την αριθμ. 35130/739 Απόφαση Υπ.Οικονομικών «Αύξηση των χρηματικών ποσών του άρθρου 83 παρ.1 του Ν.2362/95 για τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων που αφορούν προμήθεια προϊόντων, παροχή υπηρεσιών ή εκτέλεση έργων (ΦΕΚ Β'1291 /11-8-2010)
 16. Την εξειδικευμένη γνώση και εμπειρία του Αναδόχου του έργου στο ανατιθέμενο αντικείμενο.
 17. Την ανάγκη εξειδικευμένης υποστήριξης της Αναθέτουσας Αρχής στο πλαίσιο του προγραμματισμού, της Διαχείρισης, της Παρακολούθησης, της Εφαρμογής και του Ελέγχου του ΕΣΠΑ και της προγραμματικής περιόδου 2014-2020.
 18. Τη με αριθμό πρωτ. ΕΥΣΕΔ/Γ/25/30-04-2013 1η Απόφαση ένταξης στο Μητρώο δυνητικών παροχών υπηρεσιών και δυνητικών προμηθευτών της ΕΥΣΕΔ-ΥΝΑ (ΑΔΑ:ΒΛΠΠΟΠ-ΖΓΑ)
 19. Τη με αρ. πρωτ.ΕΥΣΕΔ/Γ/52/17-06-2013 Πρόσκληση του Γενικού Γραμματέα με τίτλο «Διαβίβαση τεχνικών προδιαγραφών» προς την εταιρεία με την επωνυμία «ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε.»
 20. Τη με αρ. πρωτ.ΕΥΣΕΔ/54/20-06-2013 προσφορά της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε.».

αποφάσισε την ανάθεση υλοποίησης του **Υποέργου 3 «Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων και δυνατότητες χρηματοδότησής τους μέσω του ΕΣΠΑ και των πόρων της νέας προγραμματικής περιόδου»**, της Πράξης με τίτλο «Παροχή Υπηρεσιών και Κάλυψη Λειτουργικών Δαπανών της ΕΥΣΕΔ-ΥΝΑ, για την Προγραμματική Περίοδο 2007-2013» στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε.» που εδρεύει στην Αθήνα, επί της οδού

Βαλέττα, αριθμ. 9, ΤΚ 15771.

iii. Ομάδα Μελέτης

Την Ομάδα Μελέτης του Συμβούλου αποτελούν οι:

- Δρ. Μηχ. Α.Ι.Ρογκάν , πρ.Καθηγ.Εδρας Λιμ. Εργων ΕΜΠ, Υπεύθυνος του έργου
- Δρ. Χρ. Σολομωνίδης, Πολ.Μηχ. Λιμενολόγος- Συντονιστής μελέτης
- Αντ. Μπουτάτης, MSc. – Πολ.Μηχ. Λιμενολόγος- Περιβαλλοντολόγος
- Δρ.Γ.Γιαννής, Αν. Καθηγ. ΕΜΠ, Σύμβουλος επί θεμάτων Πολιτικής Μεταφορών
- Γ. Παπαγεωργίου, Οικονομολόγος Χωροτάκτης MSc., Σύμβουλος επί οικονομικών θεμάτων και χρηματοδοτήσεων.
- Μ.Μαρίνου, MSc – Πολ.Μηχ. Λιμενολόγος, Συμμετοχή στην πολυκριτηριακή ανάλυση.

1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1.1. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αφορούν τόσο στη μεταφορά επιβατών, όσο και στην 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 δύο 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 μέσο-μακροπρόθεσμη εξέλιξη είναι μάλλον αισιόδοξη: προβλέπεται ότι το 2050, στην Ευρώπη, οι θαλάσσιες μεταφορές θα υπερκεράσουν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Οι εξελίξεις στη μεταφορά επιβατών είναι θετικές, αλλά όχι ανάλογες των εμπορευματικών, αφού οι χερσαίες και εναέριες μεταφορές προηγούνται. Γεωγραφικά, ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών διακινείται στην ΝΑ Ασία (44%) και έπονται η Ευρώπη (20%) και η Αμερική (14%). Τα τελευταία χρόνια, ή 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 ports of call) στη διεθνή αγορά κρουαζιέρας.

Περισσότερα στοιχεία μπορούν να αναζητηθούν στην εργασία «BACKGROUND PAPER TO THE HELLENIC REPUBLIC NATIONAL PORT POLICY PAPER - Final Report, HRDAF – ΤΑΙΠΕΔ Σεπτέμβριος 2012, παρ. 2.2».

1.2. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

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 μέσω της ενσωμάτωσης νέων κρατών μελών έχει πολλαπλές εν δυνάμει επιπτώσεις και στα δίκτυα θαλασσίων μεταφορών, αφού για πρώτη φορά η Ελλάδα αποκτά χερσαία σύνορα με την Ευρωπαϊκή Ένωση, γεγονός που αναμένεται να τονώσει μακροχρόνια τις συνδέσεις της 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, λοιπόν, 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, και λιγότερο -για την ώρα- οι προς ανατολάς χώρες όπως η Τουρκία κ.α. για τις οποίες οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν «πύλες εισροής και διαμετακόμισης». Στον χάρτη του Σχήματος 1.1 εμφανίζεται η «δυναμική ενδοχώρα» για τους ελληνικούς λιμένες ιδιαίτερα τους λιμένες της Βόρειας Ελλάδας. Η σημασία των ελληνικών λιμένων για τις χώρες αυτές εξαρτάται, πρώτον, από το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης 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.



Σχήμα 1.1: Δυναμική Ενδοχώρα 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, FYROM), προοιωνίζει ανάπτυξη με σχετικά υψηλό ρυθμό, λαμβανομένης βέβαια υπόψη την παγκόσμια οικονομική κρίση που ίσως επιβραδύνει την εξέλιξη αυτή. Η αναμενόμενη εξέλιξη του ΑΕΠ της Ελλάδας και των χωρών αυτών, με βάση τις προβλέψεις του ΔΝΤ, εμφανίζεται στον σχετικό πίνακα της εργασίας «BACKGROUND PAPER TO THE HELLENIC REPUBLIC NATIONAL PORT POLICY PAPER - Final Report, HRDAF – ΤΑΙΠΕΔ Σεπτέμβριος 2012».

Πιο συγκεκριμένα, η πιθανή - σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα - 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, θα μειωθεί δραστικά η «περιφερειακότητα» της Ελλάδας και θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις να καταστεί η χώρα σημαντικός εμπορικός και οικονομικός κόμβος.

Επιπλέον, οι γεωπολιτικές εξελίξεις στην Ανατολική Μεσόγειο και στη Μέση Ανατολή (περιοχή που περιλαμβάνει τα Βαλκάνια, τις παρευξείνιες χώρες και τη Μέση Ανατολή), χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερη δυναμική σε ότι αφορά το εξωτερικό εμπόριο, τις μετακινήσεις πληθυσμού και εργαζομένων, και τις επενδύσεις.

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 (μέσω της σιδηροδρομικής Εγνατίας), ενσωματώνοντας το σιδηρόδρομο. Παράλληλα, θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και άλλων συστημάτων συνδυασμένων χερσαίων-θαλάσσιων μεταφορών διεθνούς εμβέλειας. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελεί ο Λιμένας Θεσσαλονίκης στη Βόρεια Ελλάδα (ως κέντρο θαλάσσιας εξυπηρέτησης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, αλλά και της FYROM και της Σερβίας), ο Λιμένας Βόλου στην Κεντρική Ελλάδα (με πιθανή θαλάσσια σύνδεση με τη Μέση Ανατολή μακροπρόθεσμα), ο Λιμένας Πάτρας όπου με κατάλληλη οργάνωση (θαλάσσια μεταφορά σιδηροδρομικών συρμών), η σιδηροδρομική μεταφορά θα έχει τη δυνατότητα να υποκαταστήσει σε μεγάλο βαθμό την οδική μεταφορά αναφορικά με τη σύνδεση της Νότιας Ελλάδας με την Ευρώπη).

Τέλος, η ταχύτατη 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. Το φαινόμενο αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις στις παγκόσμιες μεταφορές – και ειδικότερα στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και στη Μεσόγειο - μέσω της διαρκώς αυξανόμενης διακίνησης προϊόντων στις θαλάσσιες γραμμές μέσω Σουέζ-Γιβραλτάρ η οποία γίνεται 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 έτσι της ανάγκες των βορείων γειτονικών χωρών. Παρόμοιοι 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 διαδρόμους ναυσιπλοΐας των ποντοπόρων πλοίων. Παράλληλα, αναπτύσσεται η σχετική «δευτερεύουσα» δραστηριότητα διανομής μέσω τροφοδοτικών πλοίων, ενώ στο Θριάσιο πεδίο, όταν ολοκληρωθούν οι εργασίες στον εμπορευματικό κόμβο και η διασύνδεσή του με τον λιμένα του Πειραιά, θα λειτουργήσει για πρώτη φορά στη χώρα σύστημα συνδυασμένης θαλάσσιας-σιδηροδρομικής μεταφοράς.

Εκτός όμως από τις εσωτερικές ροές ή τις διερχόμενες ροές φορτίων, οι ελληνικοί λιμένες μπορούν να εξυπηρετήσουν το διαμετακομιστικό εμπόριο με το οποίο διακινούνται κυρίως εμπορευματοκιβώτια και επιβατηγά αυτοκίνητα. Ο Πειραιάς, π.χ., είναι σε ευνοϊκή γεωγραφική θέση και διαθέτει επαρκή βάθη ώστε να δέχεται μεγάλες ποσότητες φορτίου (εμπορευματοκιβώτια και επιβατηγά αυτοκίνητα), οι οποίες στη συνέχεια θα κατανέμονται σε μικρότερες ποσότητες και θα μεταφορτώνονται σε μικρότερα πλοία (feeder ship), για μεταφορά σε γειτονικές χώρες.

Δεδομένης της συγκριτικά μικρής εγχώριας ζήτησης για μεταφορές (ελληνικές εισαγωγές και εξαγωγές, και διακίνηση από και προς τα νησιά), οι μεγάλες ευκαιρίες και προοπτική ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων βρίσκονται στην ένταξη των ελληνικών λιμένων στις μεγάλες διεθνείς θαλάσσιες αρτηρίες μεταφορών. Ο ανταγωνισμός στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι εντονότατος και η συνεχιζόμενη επιτυχία των ελληνικών λιμένων εξαρτάται από τις δυνατότητές τους να επενδύσουν για την ικανοποίηση των αναγκών, να επιτύχουν οργάνωση, τιμές (και κόστος), και ποιότητα παροχής υπηρεσιών σε ανταγωνιστικά επίπεδα, δεδομένης της σχετικής «κινητοποίησης» όχι μόνο των Ιταλικών, των Γαλλικών, των Ισπανικών λιμένων, και των λιμένων της Μάλτας (προς τους οποίους οι ελληνικοί λιμένες, εν πολλοίς, λειτουργούν συμπληρωματικά στην Ανατολική Μεσόγειο), αλλά και των λιμένων της Βόρειας Αφρικής (π.χ. Νταμιέτα, Αλεξάνδρεια), του Ισραήλ, της Τουρκίας, της Κύπρου, της Συρίας, ακόμη και του Λιβάνου.

Λεπτομερέστερη ανάλυση κατά τομέα (εμπορευματοκιβώτια, RoRo και Ο/Γ-Ε/Γ, ξηρό και χύδην φορτίο, κρουαζιέρα) παρατίθενται στην εργασία «BACKGROUND PAPER TO THE HELLENIC REPUBLIC NATIONAL PORT POLICY PAPER - Final Report, HRDAF – ΤΑΙΠΕΔ Σεπτέμβριος 2012»

2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ - ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Η ενεργός συμμετοχή του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου υλοποιείται μέσω της Γεν. Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής, η οποία παρακολουθεί και συμμετέχει στην παρακολουθεί και συμμετέχει ενεργά στην προσπάθεια των αρμοδίων υπηρεσιών της ΕΕ να διατυπώσει τις αρχές για μια ενιαία, ρεαλιστική και εφικτή λιμενική πολιτική που θα δίνει προοπτική ανάπτυξης στους ευρωπαϊκούς λιμένες.

Πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελεί μια συνολική, ολοκληρωμένη και αποτελεσματική αντιμετώπιση του χώρου, ώστε να εξασφαλιστούν και να ενισχυθούν περαιτέρω η ανταγωνιστικότητα και η ανάπτυξη των λιμένων, η ικανότητα και αποτελεσματικότητα του μεταφορικού δικτύου, ο υγιής και θεμιτός ανταγωνισμός, η ελκυστικότητα των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών, η παροχή λιμενικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, και η προστασία των εργαζομένων. Παράλληλα, σταθερή επιδίωξη αποτελεί η εξάλειψη πάσης φύσεως περιορισμών, εμποδίων, και προβλημάτων στη λιμενική λειτουργία και την παροχή λιμενικών υπηρεσιών ή την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προέβη σε διαβούλευση μεταξύ των εμπλεκόμενων, προκειμένου να καταλήξει άμεσα σε μια σύνθεση των επιμέρους θέσεων και απόψεων για το εν λόγω πεδίο, παρέχοντας συγκεκριμένες κατευθύνσεις, και ανοίγοντας το δρόμο για μελλοντικές νομοθετικές πρωτοβουλίες ή δράσεις.

Ζητούμενο αποτελεί να σκιαγραφηθούν οι βασικές κατευθύνσεις και το πλαίσιο των μεταρρυθμίσεων που θεωρούνται απαραίτητες για τους ευρωπαϊκούς λιμένες και την αγορά λιμενικών υπηρεσιών, στη βάση της υφιστάμενης κατάστασης και των ακολουθούμενων πρακτικών στο χώρο, καθώς και των αναγκαιοτήτων που τίθενται στο σύγχρονο περιβάλλον της εν λόγω βιομηχανίας. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον συγκεντρώνουν η ποιότητα και η αποδοτικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων και το εργασιακά καθεστώς και τα εργασιακά ζητήματα στους λιμένες, ζητήματα για τα οποία υφίσταται πλέον ένα αναγκαίο υπόβαθρο για την κατανόηση της υφιστάμενης κατάστασης και το σχεδιασμό της πολιτικής στο μέλλον.

Οι επιδόσεις της λιμενικής βιομηχανίας, σε όρους αποδοτικότητας, παραγωγικότητας και βιώσιμης ανάπτυξης, οι παραχωρήσεις, η χρηματοδότηση των λιμένων από τον ιδιωτικό και το δημόσιο τομέα, η ενσωμάτωση των λιμένων στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, η δημιουργία μιας Ενιαίας Αγοράς λιμενικών υπηρεσιών, και η απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών στους λιμένες και τα εργασιακά, αποτελούν τους άξονες γύρω από τους οποίους θα κινηθεί η

αναθεώρηση της ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής, καθώς και οι πρωτοβουλίες που θα αναληφθούν στο ορατό μέλλον για το συγκεκριμένο χώρο από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Επισημαίνεται ότι τα στοιχεία αυτά θα συνδεθούν με σημαντικές πρωτοβουλίες και στρατηγικές που βρίσκονται σε εξέλιξη και διαμορφώνουν το νέο τοπίο, όπως για παράδειγμα η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική και ο Ενιαίος Θαλάσσιος Μεταφορικός Χώρος, ενώ αναζητώνται ευρωπαϊκές λύσεις για την οικοδόμηση ενός μεταφορικού δικτύου το οποίο θα συγκεντρώνει συγκεκριμένα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά, και θα δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών και της ανάπτυξης γενικά στη βάση της αναθεώρησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και της χρηματοδότησης του. Στο νέο τοπίο, υπερκείμενες αρχές, όπως για παράδειγμα η αειφόρος ανάπτυξη και η περιβαλλοντική προστασία και επιταγές, η ενίσχυση της ασφάλειας, και η προώθηση της συνοχής, επιδρούν καθοριστικά στην παραγωγή πολιτικής και δικαίου στην Ε.Ε.

Οι λιμένες ως κομβικά σημεία διασύνδεσης των μεταφορικών μέσων μεταξύ ξηράς και θάλασσας καλούνται να διαδραματίσουν ένα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των διατροπικών μεταφορών και των μεταφορικών αλυσίδων/ αλυσίδων logistics. Η ενίσχυση τους αποτελεί λογική επιλογή για την ανάπτυξη του ΔΔΜ, ενώ η σημασία τους για τη μεταφορική ικανότητα του συστήματος αναγνωρίζεται προοδευτικά. Εξάλλου, η προσπάθεια διαμόρφωσης μιας ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής υπογραμμίζει, μεταξύ άλλων, το ρόλο που αποδίδεται στους ευρωπαϊκούς λιμένες για την ενίσχυση των μεταφορών και τη συμβολή τους στην ευρωπαϊκή οικονομία. Ως εκ τούτου, αναμένεται να ενισχυθούν στην επόμενη προγραμματική περίοδο οι ευκαιρίες για τους λιμένες, οι οποίοι όμως, θα εξακολουθήσουν να βρίσκονται σε ανταγωνιστική σχέση, ως προς τη διεκδίκηση πόρων, προς τα άλλα στοιχεία του συστήματος. Στη βάση των παραπάνω, οι λιμένες θα πρέπει να επιδιώξουν να αναδειχθεί ο ρόλος τους στις συνδυασμένες μεταφορές, και στη συνεργασία των διαφόρων μεταφορικών μέσων και τρόπων.

Τίθενται λοιπόν νέες προκλήσεις για τους λιμένες της χώρας, αλλά και νέες ευκαιρίες και δυνατότητες. Η ανάπτυξη μιας σαφούς στρατηγικής προφέρει λύσεις προς μια ουσιαστική αντιμετώπιση του νέου περιβάλλοντος, αλλά και δυνατότητες εξορθολογισμού, διόρθωσης, και βελτίωσης του συστήματος.

Πρέπει πάντως να γίνει κατανοητό ότι τα ζητήματα είναι ανοικτά, και για αυτό απαιτείται εγρήγορση, διαρκής διαπραγμάτευση, επανέλεγχος της πορείας, διορθωτικές παρεμβάσεις, εξωστρέφεια, παρουσία στα ευρωπαϊκά όργανα, και επιδίωξη συνεργασιών σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής που απασχολούν ήδη και θα συνεχίσουν να απασχολούν το ΥΝΑ σχετικά με τον σχεδιασμό της εθνικής λιμενικής πολιτικής είναι:

2.2. ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών θεσμοθετήθηκε με διαδοχικές αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με στόχο την ανάπτυξη ενός ενιαίου και διατροπικού δικτύου μεταφορών στην Ε.Ε. το οποίο θα ενσωματώνει τα επιμέρους εθνικά δίκτυα μεταφορών (χερσαίων, εναέριων και θαλάσσιων), αλλά και θα διασφαλίζει αποτελεσματικές και αποδοτικές μεταφορικές διασυνδέσεις που θα προωθούν την ισοδύναμη ανάπτυξη όλων των ευρωπαϊκών περιφερειών, την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ε.Ε. αλλά και την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς.

Με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, από τον Σεπτέμβριο 2010 επιχειρείται μια ριζική αναθεώρηση του ΔΕΔ-Μ. Ως προς την αναθεώρηση επισημαίνονται, γενικά, τα εξής:

- Η νέα προσέγγιση σχεδιασμού του ΔΕΔ-Μ διακρίνει δύο επίπεδα υποδομών μεταφορών: το αναλυτικό και το κεντρικό, ακολουθώντας πρακτικά μια καινοτόμο προσέγγιση χάραξης των δικτύων υποδομών μεταφορών για κάθε κράτος – μέλος.
- Το κεντρικό επίπεδο αποτελείται από τους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες αιχμής, τα σημαντικότερα λιμάνια και τα αεροδρόμια κάθε κράτους-μέλους. Θα συγχρηματοδοτηθεί κατά προτεραιότητα από τους μηχανισμούς οικονομικής στήριξης της Ε.Ε., έχει συγκεκριμένες προδιαγραφές και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.
- Η πολιτική προσέγγιση που ακολουθείται λαμβάνει για πρώτη φορά υπόψη τα δίκτυα μεταφορών των γειτονικών, εκτός Ε.Ε. χωρών.
- Παρουσιάζεται ένας νέος χρηματοδοτικός μηχανισμός CEF (Connecting Europe Facility) μέσω του οποίου συγκεκριμένοι διάδρομοι μεταφορικής υποδομής στην Ε.Ε. χαρακτηρίζονται ως κεντρικοί και χρηματοδοτούνται κατά προτεραιότητα. Η διαδικασία χρηματοδότησης είναι ανταγωνιστική, γεγονός που υποδηλώνει ότι χρηματοδότηση εξασφαλίζεται για τις βέλτιστες εκ των προτάσεων που θα υποβάλουν τα κράτη – μέλη, και όχι για το σύνολο των κρατών. Με το CEF η Ε.Ε. επιχειρεί μια ακόμα πιο συγκεντρωτική και στοχευμένη προσέγγιση για την ολοκλήρωση του μεταφορικού δικτύου των 27 κρατών- μελών, παρουσιάζοντας ένα ακόμη πιο περιορισμένο δίκτυο μεταφορών σε σχέση το κεντρικό δίκτυο. Το δίκτυο αυτό

αποτελείται από 10 κεντρικούς διαδρόμους σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών οι οποίοι θα λειτουργήσουν ως πυλώνας της μεταφορικής υποδομής στην Ε.Ε. Το CEF εμφανίζεται ως ένας μηχανισμός που παρά το γεγονός ότι είναι αμιγώς χρηματοδοτικός, κατευθύνει και διαμορφώνει τάσεις στη μελλοντική πολιτική μεταφορών της Ε.Ε.

Αναφορικά με τη διαμόρφωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, επισημαίνεται ότι ιδιαίτερη βαρύτητα και έμφαση δίδεται στη σημασία και το ρόλο των θαλάσσιων λιμένων για την ανάπτυξη του Δικτύου και την εξυπηρέτηση των συνδυασμένων μεταφορών, όπως επίσης και στους θαλάσσιους διάδρομους ως εργαλείο για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Εξάλλου, αυτό είναι κάτι που ανταποκρίνεται πλήρως στο ευρωπαϊκό όραμα για τις μεταφορές, όπως αποτυπώθηκε στη Λευκή Βίβλο του 2011, και παρουσιάζεται στη ρητορική που αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια στην Ένωση για τη μετατόπιση μεταφορικού έργου από τις χερσαίες μεταφορές στις θαλάσσιες ή στις συνδυασμένες μεταφορές με σημαντικό θαλάσσιο τμήμα. Πρέπει να επισημανθεί ότι οι αποφάσεις για τα ζητήματα της ανάπτυξης ευρωπαϊκής πολιτικής για τους θαλάσσιους λιμένες και τα ζητήματα της χρηματοδότησης θα διαμορφώσουν τις πραγματικές δυνατότητες των λιμένων να συμμετέχουν αποτελεσματικά στην ανάπτυξη και λειτουργία του Δικτύου που πρόκειται να οικοδομηθεί.

Στη βάση των νέων Κανονισμών, οι προτεραιότητες τίθενται σε σχέση με το Βασικό Δίκτυο (core network), ενώ το Εκτεταμένο Δίκτυο (comprehensive network) τίθεται σε «δεύτερη μοίρα». Ωστόσο, τα έργα «πρώτης γραμμής» θα αφορούν ένα υποσύνολο του Βασικού Δικτύου, όπως αυτό προσδιορίζεται από τους Διαδρόμους που προσαρτήθηκαν στον κανονισμό για το CEF. Βασική προϋπόθεση είναι να χρηματοδοτηθούν έργα που αφορούν στην ενίσχυση της διατροπικότητας και διασύνδεση των μέσων, σε καινοτομικές λύσεις, στην ανάπτυξη σχετικής τεχνολογίας, στην ασφάλεια και το περιβάλλον, ενώ λιγότερο «κλασσικές» υποδομές και υπερδομές, που σύμφωνα με την κυρίαρχη αντίληψη οφείλουν να χρηματοδοτηθούν, κατά κύριο λόγο, από εθνικούς πόρους. Σε κάθε περίπτωση, η όποια χρηματοδότηση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους περιορισμούς που προκύπτουν από το ευρωπαϊκό δίκαιο του ανταγωνισμού, σε σχέση για παράδειγμα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων.

Η αξιοποίηση των χρηματοδοτικών ευκαιριών εκ μέρους των ελληνικών λιμένων διερευνάται περαιτέρω και στο Κεφ. 5.

2.3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.3.1. Ευρωπαϊκή πολιτική

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.

Το ενδιαφέρον απορρέει από το γεγονός ότι, συγκρινόμενες με τους άλλους τρόπους μεταφοράς, οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν σημαντικά πλεονεκτήματα, όσον αφορά στην μικρότερη επιβάρυνση του περιβάλλοντος. 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.

Όμως, οι λιμένες δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, με τις πλέον σημαντικές να είναι η αλλοίωση και εκβιομηχάνιση της παράκτιας γης, με συνέπεια την καταστροφή του φυσικού θαλάσσιου περιβάλλοντος, της βιοποικιλότητας και της γεωλογικής μορφολογίας, τα κάθε είδους απόβλητα και λύματα (είτε λόγω επίσκεψης πλοίων είτε λόγω επεκτάσεων/εκβαθύνσεων), τους ρύπους από τα καύσιμα των πλοίων, οι οποίοι επηρεάζουν την ποιότητα του αέρα, και τον θόρυβο ο οποίος εκτός από την ηχορύπανση δημιουργεί ενόχληση για τους κατοίκους των οικισμών που ενδέχεται να βρίσκονται πλησίον του λιμένα.

Αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις προκαλούνται επίσης από τους μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους οχημάτων (ιδιαίτερα βαρέων οχημάτων), ιδιαίτερα σε συγκεκριμένες περιόδους αιχμής, έχοντας σαν αποτέλεσμα τη σημαντική εκπομπή ρύπων οι οποίες οξύνονται και από τις συνθήκες start-stop οδήγησης. Επιπλέον, ορισμένα μεταφερόμενα χύδην φορτία, όπως τσιμέντα και αδρανή υλικά μπορεί να προκαλέσουν τοπική ρύπανση από την αιωρούμενη σκόνη, ενώ η ανάπτυξη λιμένων μπορεί να επηρεάσει σημαντικά τις χρήσεις γης και, σε κάποιες περιπτώσεις, να αλλοιώσει τα φυσικά χαρακτηριστικά μιας περιοχής.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, η ΕΕ αναγνωρίζοντας και τη σημασία των λιμένων στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών αλλά και την ανάγκη να προστατευθεί το περιβάλλον, αντιμετωπίζει συστηματικά πλέον το ζήτημα όπως

δείχνουν και οι διάφορες πρωτοβουλίες για την προστασία του περιβάλλοντος από ναυτιλιακές δραστηριότητες.

2.3.2. Ελληνική πολιτική

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 θαλασσίων 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.

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.

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 (ώστε να ελέγχεται ο κυματισμός ο οποίος δημιουργείται από τις προπέλες των πλοίων όπως ρυμουλκά και πορθμεία)
- Τον περιορισμό των ατυχημάτων και της διαρροής καυσίμων στη θάλασσα
- Τον περιορισμό των εκπομπών ρύπων και την ενίσχυση της συνδεδεμένης ποιότητας του περιεχόμενου των ναυτιλιακών καυσίμων.
- Την προστασία των δραστηριοτήτων αναψυχής στον λιμένα και 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 Ε/Κ απαιτούν μεγαλύτερες εκτάσεις, είτε από επίχωση είτε με κατάληψη χερσαίου χώρου επιβαρύνοντας περαιτέρω το περιβάλλον,
- Τις επιπτώσεις της επίγειας επέκτασης 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 (αλλά και διαφορετικών ανά λιμένα) 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) και της γραμματείας των ECOports σχετικά με έναν Κώδικα περιβαλλοντικών κανόνων ως μια αυτορρυθμιζόμενη και προαιρετική πρακτική προστασίας του περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης. Η ESPO 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 εταίρων, δίνοντας έμφαση σε κοινές πρωτοβουλίες.

3. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ – ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

3.1. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Το Λιμενικό Σύστημα της χώρας αποτελείται από περίπου 900 λιμένες διαφορετικού μεγέθους, διοικητικής οργάνωσης, χρήσεων, και διαφορετικής σημασίας για την εθνική και τοπική κοινωνία και οικονομία.

Το ΥΝΑ έχει καταρτίσει σχετικό Πίνακα με πλήρη στοιχεία των Ελληνικών Λιμένων (Αναφορά 2).

Στο παρόν Κεφάλαιο αποτυπώνεται η υφιστάμενη κατάσταση των:

- Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος
- Λιμένων Εθνικής Σημασίας
- Λιμένων Μείζονος Ενδιαφέροντος

Στη συνέχεια του Κεφαλαίου αυτού γίνεται συνοπτική παρουσίαση της κατηγοριοποίησης των λιμένων, των χρήσεων, της παρούσας διοικητικής οργάνωσης και χρηματοοικονομικής κατάστασης, και άλλων στοιχείων που κρίνονται χρήσιμα για τη διαμόρφωση της Εθνικής Στρατηγικής.

3.1.1. Κατηγορίες και Χρήσεις Λιμένων

3.1.1.1. Κατηγορίες Λιμένων

Η κατάταξη των θαλασσίων λιμένων, η οποία ισχύει σήμερα, δημοσιεύθηκε με Κοινή Υπουργική Απόφαση¹. Κατά την κατάταξη ελήφθησαν υπόψη:

- Οι ιδιομορφίες του ελληνικού γεωγραφικού χώρου (κατάτμηση σε πολυάριθμα νησιά, ύπαρξη πορθμειακών, ενδονησιωτικών, και διαπεριφερειακών συνδέσεων).
- Τα στατιστικά στοιχεία του συνολικού ετήσιου όγκου διακίνησης εμπορευμάτων (σε τόνους) και επιβατών των λιμένων που πληρούν τα χαρακτηριστικά Α και Β της υπ' αριθμ. 1346/2001/22.5.2001 ΕΚ απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΔΜ), σε συνδυασμό με τα κριτήρια των εγγενών γεωγραφικών τους πλεονεκτημάτων και της επίδρασης τους στο δίκτυο των διεθνών και εθνικών μεταφορών της Χώρας, καθώς και των διαφαινομένων προοπτικών ανάπτυξης που παρουσιάζουν.

¹ Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπουργών Εσ.Δ.Δ.Α., Υποϊ.Ο., Π.Ε.Χ.ω.ΔΕ και Ε.Ν.Α.Ν.Π. Αρ. 8315.2/02/07, ΦΕΚ Β 202/16-2-2007

Η ΚΥΑ κατατάσσει τους λιμένες σε τέσσερις ομάδες, ως εξής:

- **Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος:** (Κατηγορία **K1**: 16 λιμένες): Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου, και Σούδας Χανίων.
- **Λιμένες Εθνικής Σημασίας** (Κατηγορία **K2**: 16 λιμένες): Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατάκολου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδος, και Χίου.
- **Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος** (Κατηγορία **K3**: 25 λιμένες): Αγ. Κηρύκου Ικαρίας, Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Αιγίου, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μύρινας Λήμνου, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανιών, Πάτμου, Σαμοθράκης, Πόρου Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Σκοπέλου, Σητείας, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου, και Ύδρας.
- **Λιμένες τοπικής σημασίας** (Κατηγορία **K4**): είναι όλοι οι υπόλοιποι λιμένες οι οποίοι παρατίθενται στον πίνακα του ΥΕΝ στην Αναφορά 3.

Η παρούσα εργασία θα εστιαστεί στους Λιμένες που ανήκουν στις κατηγορίες K1, K2, K3.

Σημειώνεται ότι τα στοιχεία τα οποία επεξεργάστηκαν στην παρούσα εργασία για την κατάρτιση των σχετικών πινάκων προέρχονται από απαντήσεις ερωτηματολογίων τα οποία απέστειλε το ΥΝΑ στις Διοικήσεις των Λιμένων, καθώς και από προηγούμενες μελέτες.

3.1.1.2. Χρήσεις Λιμένων

Στους Πίνακες 3.1.1, 3.1.2 και 3.1.3 καταγράφονται οι λιμένες των Ομάδων K1, K2 και K3 της προηγούμενης παραγράφου, με αναφορά σε όσες από τις επτά (7) χρήσεις υλοποιούνται από αυτούς. Οι επτά (7) χρήσεις είναι:

- Γενικά Εμπορεύματα (General Cargoes)
- Φορτία Χύδην (Dry and Liquid Bulk Cargoes)
- Εμπορευματοκιβώτια – Ε/Κ (Containers)
- Ακτοπλοΐα Εσωτερικού – Εξωτερικού
- Κρουαζιέρα (Cruise)
- Αναψυχής (Leisure – Marinas)
- Αλιευτικά (Fishing)

Τα στοιχεία αυτά προέρχονται κυρίως από τη μελέτη υποστήριξης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» του ΕΣΠΑ 2007 – 2013.²

² ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΥΠΕΧΩΔΕ – ΓΓΔΕ – ΓΔΣΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΕΡΓΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΟ Δ' ΚΠΣ - ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε. 2006

«ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.1: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ1 (ΦΕΚ 202/2007)

Κ1: ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ								
Α/Α	ΛΙΜΕΝΕΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ		ΕΚ**	ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (ΕΣΩΤΕΡ./ΕΞΩΤΕΡ.)	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ
		ΓΕΝΙΚΑ ΕΜΠΟΡ.	ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΔΗΝ					
1	ΠΕΙΡΑΙΑ (Ο.Λ.Π. Α.Ε.)	+	+	+	+ ΕΣΩΤΕΡ.+ΕΞΩΤΕΡ	+	-	+
2	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.)	+	+	+	+	+	+	-
3	ΒΟΛΟΥ (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)	+	+	+	+	+	+	+
4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ (Ο.Λ.Α. Α.Ε.)	+	+	+	+	-	(+)	+
5	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.)	+	+	-	-	-	+	+
6	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ (Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.)	+	-	-	+ ΕΣΩΤΕΡ.+ΕΞΩΤΕΡ.	-	+	-
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ (Ο.Λ.Η. Α.Ε.)	+	+	+	+	+	+	+
8	ΚΑΒΑΛΑΣ (Ο.Λ.ΚΑ. Α.Ε.)	+	+	-	+	+	+	+
9	ΚΕΡΚΥΡΑΣ (Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.)	+	+	-	+	+	+	+
10	ΛΑΥΡΙΟΥ (Ο.Λ.ΛΑ. Α.Ε.)	+	+	-	+	+	+	+
11	ΠΑΤΡΩΝ (Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.)	+	-	+	+	+	+	+
12	ΡΑΦΗΝΑΣ (Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.)	+	-	-	+	-	+	+
13	ΜΥΚΟΝΟΥ (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο)	+	-	-	+	+	+	+
14	ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ (Λιμενικό Ταμείο Λέσβου)	+	+	-	+	+	+	+
15	ΡΟΔΟΥ (Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νοτίου Αιγαίου)	+	-	-	+	+	+	+
16Α	ΧΑΝΙΩΝ ³ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων (Υπουργείο Εσωτερικών)							
16Β	ΣΟΥΔΑΣ ⁴ Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων (ΥΕΝ)	+	+	-	+	+	-	+

** Θεωρείται διακίνηση Ε/Κ εάν αυτή πραγματοποιείται ακόμη και μέσω Ro-Ro ή Ε/Γ-Ο/Γ

(+)= με δυνατότητα ελλιμενισμού

³ Παλιός Λιμένας Χανίων και Λιμένες Αγίας Κυριακής και Νέας Χώρας

⁴ Λιμένες Σούδας, Γαύδου και Καστελίου

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.2: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ2

Κ2: ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ / ΧΡΗΣΕΙΣ								
Α/Α	ΛΙΜΕΝΕΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ		ΕΚ	ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ
		ΓΕΝΙΚΑ ΕΜΠΟΡ.	ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΔΗΝ					
1	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ	+	-	-	+	-	+	+
2	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	+	-	-	+	-	+	-
3	ΘΗΡΑΣ	+	-	-	+	+	-	-
4	ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	+	-	-	+	-	+	+
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ	+	-	-	+	+	+	+
6	ΚΟΡΙΝΘΟΥ	+	+	-	-	-	-	-
7	ΚΥΛΛΗΝΗΣ	+	-	-	+	-	+	+
8	ΚΩ	+	-	-	+	-	+	+
9	ΛΑΓΟΣ	+	-	-	-	-	+	+
10	ΠΑΡΟΥ	+	+	-	+	-	+	+
11	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	+	-	-	+	-	+	+
12	ΡΕΘΥΜΝΟΥ	+	-	-	+	+	+	+
13	ΒΑΘΕΩΣ ΣΑΜΟΥ	+	-	-	+	-	+	+
14	ΣΥΡΟΥ	+	-	-	+	-	+	+
15	ΧΑΛΚΙΔΟΣ	+	-	-	-	-	-	+
16	ΧΙΟΥ	+	-	-	+	-	+	+

«ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.3: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ3

Κ3: ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ									
Α/Α	ΛΙΜΕΝΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ		ΕΚ	ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ
			ΓΕΝΙΚΑ ΕΜΠΟΡ.	ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΔΗΝ					
1	ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ		+	-	-	+	-	-	+
2	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ)		+	-	-	+	-	-	-
3	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ		+	-	-	-	+	+	+
4	ΑΙΓΙΝΑΣ	Κεντρικός Λιμένας	+	-	-	+	-	+	+
		Νέος Λιμένας Λεοντίου	-	-	-	+	-	-	-
5	ΑΙΓΙΟΥ		+	-	-	+	-	-	-
6	ΓΥΘΕΙΟΥ		-	-	-	+	-	+	+
7	ΘΑΣΟΥ		-	-	-	+	-	-	+
8	ΙΤΕΑΣ		+	+	-	+	-	+	+
9	ΚΥΜΗΣ		+	+	-	+	-	+	+
10	ΛΕΥΚΑΔΟΣ		-	-	-	+	-	+	+
11	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ		+	-	-	-	-	+	+
12	ΛΗΜΝΟΥ (ΜΥΡΙΝΑΣ)		+	-	-	+	-	+	+
13	ΝΑΞΟΥ		+	+	-	+	-	+	+
14	ΝΑΥΠΛΙΟΥ		+	-	-	+	+	+	+
15	Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ		+	-	-	+	-	+	+
16	ΠΑΤΜΟΥ		+	-	-	+	+	+	+
17	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ		+	-	-	+	-	-	+
18	ΠΟΡΟΥ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ		-	-	-	+	-	+	+
19	ΣΚΙΑΘΟΥ (Βόρειος και Νότιος)		+	-	-	+	-	+	+
20	ΣΚΟΠΕΛΟΥ		+	-	-	+	-	+	+
						(εναλλακτικό με λιμένα Αγκώνα)			
21	ΣΗΤΕΙΑΣ		+	+	-	-	-	+	+
22	ΣΠΕΤΣΩΝ		+	-	-	+	-	+	+
23	ΣΤΥΛΙΔΑΣ		+	+	-	-	-	+	+
24	ΤΗΝΟΥ		-	+	-	+	+	+	+
25	ΥΔΡΑΣ		-	-	-	+	+	+	+

3.1.2. Ελληνικοί Λιμένες και Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών

Μια διαφορετική ταξινόμηση προκύπτει στη βάση της θέσης των Ελληνικών λιμένων στο σύστημα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπου η κατάταξη γίνεται είτε βάσει ποσοτικών στοιχείων (ετήσιοι όγκοι μετακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών), είτε με βάση την γεωγραφική τους χωροθέτηση (νησιά, περιφερειακές, και απομακρυσμένες περιοχές).

Περίοδος 2001 – 2013

Για την περίοδο 2001 - 2013 στους **θαλάσσιους λιμένες διεθνούς σημασίας**, οι οποίοι έχουν συνολικό ετήσιο όγκο διακίνησης **τουλάχιστον 1,5 εκατομμυρίων τόνων εμπορευμάτων, ή 200.000 επιβατών** και, εκτός αν αυτό είναι αδύνατο, είναι συνδεδεμένοι με χερσαία στοιχεία του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, συμπεριλήφθηκαν 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.

Στο πλαίσιο των **Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών** (Δ.Δ.Μ.) που η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει προσδιορίσει και εξυπηρετούν κυρίως τις εμπορευματικές μεταφορές δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη λιμενικών υποδομών, και κυρίως στην ενθάρρυνση χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών.

Περίοδος 2014 – 2050

Αναφορικά με την περίοδο 2014 – 2050 στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (Δ.Δ.Μ.) τόσο στην Απόφαση 661/2010/ΕΕ (Οδηγίες για την ανάπτυξη του Δ.Δ.Μ.), όσο και στην πρόταση για τη σύνταξη Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του Δ.Δ.Μ. (COM (2011) 650 final) θεσπίζονται οι ενωσιακές κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του Δ.Δ.Μ., οι οποίες καθορίζουν τις υποδομές του Δ.Δ.Μ. στο πλαίσιο των οποίων προσδιορίζονται έργα κοινού ενδιαφέροντος και έργα αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Σε αυτές εξειδικεύονται οι απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να τηρούν οι οντότητες που είναι αρμόδιες για τη διαχείριση των υποδομών του Δ.Δ.Μ. και παρατίθενται οι προτεραιότητες για την ανάπτυξη του Δ.Δ.Μ.

Οι κατευθυντήριες γραμμές, οι οποίες αναμένεται σύντομα να οριστικοποιηθούν εντός του έτους από την Ε.Ε., δίνουν προτεραιότητα στις περιβαλλοντικά φιλικότερες μεταφορές, σε έργα με προστιθέμενη ευρωπαϊκή αξία, καθώς και σε έργα που διευκολύνουν τη προσβασιμότητα και προωθούν την εδαφική συνοχή της Ένωσης, όπως π.χ. αυτά των νησιωτικών περιοχών.

Στον προτεινόμενο Κανονισμό αναφέρεται ότι, ενώ μέχρι σήμερα τα κράτη μέλη είναι οι κύριοι παράγοντες που ενέχονται στην ανάπτυξη και τη διαχείριση των υποδομών μεταφοράς, σταδιακά αναμένεται να καταστούν κύριοι παράγοντες στην ανάπτυξη υποδομών οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, διαχειριστές υποδομών, μεταφορείς και άλλες ιδιωτικές και δημόσιες οντότητες.

Επιπλέον, το Δ.Δ.Μ. θα αναπτυχθεί βαθμιαία με την υιοθέτηση προσέγγισης δύο επιπέδων: ένα εκτεταμένο (comprehensive) δίκτυο με ορίζοντα ολοκλήρωσης έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, και ένα κεντρικό (core) δίκτυο που θα έχει υλοποιηθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Αναφορικά με τις υποδομές θαλάσσιων μεταφορών του εκτεταμένου δικτύου, και συγκεκριμένα για τους λιμένες που αποτελούν σημεία εισόδου στη χερσαία υποδομή του εκτεταμένου δικτύου και εξόδου από αυτήν, πρέπει να πληρούν τουλάχιστον ένα από τα παρακάτω κριτήρια:

α) Ο συνολικός ετήσιος όγκος επιβατικής κίνησης υπερβαίνει το 0,1 % του συνολικού ετήσιου όγκου επιβατικής κίνησης όλων των θαλάσσιων λιμένων της Ένωσης. Ο μέσος όρος αναφοράς αυτού του συνολικού όγκου είναι ο μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat.

β) Ο συνολικός ετήσιος όγκος εμπορευμάτων – διακίνησης φορτίου χύδην ή μη – υπερβαίνει το 0,1% του αντίστοιχου συνολικού ετήσιου όγκου εμπορευμάτων που διακινούνται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες της Ένωσης. Ο μέσος όρος αναφοράς αυτού του συνολικού όγκου είναι ο μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat.

γ) Ο θαλάσσιος λιμένας βρίσκεται σε νήσο και αποτελεί το μόνο σημείο πρόσβασης σε περιοχή NUTS 3 του εκτεταμένου δικτύου.

δ) Ο θαλάσσιος λιμένας βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη ή περιφερειακή περιοχή, σε απόσταση μεγαλύτερη των 200km από τον πλησιέστερο λιμένα του εκτεταμένου δικτύου.

Στον σχετικό εξοπλισμό περιλαμβάνεται εξοπλισμός για υδρολογικές έρευνες, για βυθοκόρηση και συντήρηση του λιμένα και των εισόδων του.

Επιπλέον, οι θαλάσσιες αρτηρίες συνιστούν τη θαλάσσια διάσταση του Δ.Δ.Μ., αποτελούνται από ακτοπλοϊκές γραμμές, λιμένες, σχετική θαλάσσια υποδομή και εξοπλισμό και εγκαταστάσεις για ακτοπλοϊκές ή θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ τουλάχιστον δύο λιμένων, καθώς και για τη σύνδεση με την ενδοχώρα, σε τουλάχιστον δύο διαφορετικά κράτη μέλη. Επίσης, περιλαμβάνουν λιμενικές εγκαταστάσεις, τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) όπως

ηλεκτρονικά συστήματα για τη διαχείριση της εφοδιαστικής, τις διαδικασίες ασφάλειας και προστασίας και τις διοικητικές και τελωνειακές διατυπώσεις σε τουλάχιστον ένα κράτος μέλος και υποδομή για την απευθείας πρόσβαση από ξηράς και από θαλάσσης.

Έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες αρτηρίες στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών προτείνονται από τουλάχιστον δύο κράτη μέλη. Έχουν μια από τις ακόλουθες μορφές:

α) θαλάσσια συνιστώσα διαδρόμου του κεντρικού δικτύου,

β) θαλάσσια ζεύξη με τις χερσαίες συνδέσεις της στο κεντρικό δίκτυο μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμένων του κεντρικού δικτύου,

γ) θαλάσσια ζεύξη με τις χερσαίες συνδέσεις της μεταξύ λιμένα του κεντρικού δικτύου και λιμένων του εκτεταμένου δικτύου, με ιδιαίτερη έμφαση στις χερσαίες συνδέσεις των λιμένων του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου.

Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες αρτηρίες στο Δ.Δ.Μ. είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν δραστηριότητες που έχουν ευρύτερα οφέλη και δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι δραστηριότητες βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων, οι δραστηριότητες πλοϊμότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, οι εργασίες βυθοκόρησης, οι εγκαταστάσεις εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και η βελτιστοποίηση διεργασιών, διαδικασιών, και του ανθρώπινου παράγοντα, οι πλατφόρμες ΤΠΕ και τα συστήματα ενημέρωσης (στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και τα ηλεκτρονικά συστήματα αναφοράς).

Ωστόσο, στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:

α) οι θαλάσσιοι λιμένες συνδέονται με σιδηροδρομικές γραμμές, οδούς και, όπου είναι δυνατόν, εσωτερικές πλωτές οδούς του εκτεταμένου δικτύου,

β) κάθε θαλάσσιος λιμένας διαθέτει τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό ανοικτό χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και εφαρμόζει διαφανή τέλη.

Επιπλέον, οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων εξασφαλίζουν ότι οι λιμένες διαθέτουν τον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για να εξασφαλίζονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των πλοίων στους λιμένες, ιδίως όσον αφορά τις εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου σύμφωνα με την οδηγία

2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Αναφορικά με το κεντρικό δίκτυο, αυτό αποτελείται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας προς την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και χρηματοδοτείται κατά προτεραιότητα. Το κεντρικό δίκτυο συμβάλλει ιδίως στην αντιμετώπιση της αυξανόμενης κινητικότητας και στην ανάπτυξη συστήματος μεταφορών με χαμηλές ανθρακούχους εκπομπές.

Ως θαλάσσιοι κόμβοι του κεντρικού δικτύου για την Ελλάδα θεωρούνται η Ηγουμενίτσα, η Πάτρα, ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη και θα πρέπει να συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, ενώ στο εκτεταμένο δίκτυο εντάσσονται επιπλέον 21 λιμένες (Μυτιλήνης, Χίου, Ρόδου, Χανίων, Ηρακλείου, Μυκόνου, Νάξου, Πάρου, Σύρου, Θήρας, Λαυρίου, Ραφήνας, Χαλκίδας, Ελευσίνας, Καλαμάτας, Πύργου, Βόλου, Σκιάθου, Καβάλας, Κέρκυρας, Κυλλήνης).

Τέλος, ο λιμένας του Πειραιά εντάσσεται στον Διάδρομο 4 του κεντρικού δικτύου (Αμβούργο - Ροστόκ - Μπουργκάς - Πειραιάς - Λευκωσία).

3.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Δεδομένου του μεγάλου αριθμού λιμένων, αλλά και της διαφορετικής σημασίας και συνεισφοράς στο σύστημα θαλασσίων μεταφορών, η σημερινή κατάσταση των λιμενικών εγκαταστάσεων, τόσο σε επίπεδο υποδομών, όσο και σε επίπεδο υπερδομών (κτίρια, εξοπλισμός κλπ.), ποικίλλει αντίστοιχα.

Κατά τη διάρκεια των τριών προγραμματικών περιόδων υλοποιήθηκε σημαντικός αριθμός παρεμβάσεων βελτίωσης και εκσυγχρονισμού, σε επιλεγμένους εμπορευματικούς και ακτοπλοϊκούς λιμένες. Οι παρεμβάσεις αυτές συμβάλλουν συνολικά στην ανάπτυξη των πανευρωπαϊκών θαλάσσιων εμπορευματικών διαδρόμων και στοχεύουν στην ενίσχυση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας.

Παρόλο που ο προγραμματισμός των έργων και η ένταξη τους στα χρηματοδοτικά προγράμματα γινόταν με την έγκριση κεντρικών Δημοσίων Υπηρεσιών (Υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας, ΥΠΕΧΩΔΕ κ.α.), εν τούτοις, δεν ήταν πάντα απόρροια σχεδιασμού ενιαίας λιμενικής πολιτικής που θα εξειδίκευε την λειτουργία και τις ανάγκες κάθε λιμένα και θα προγραμμάτιζε τα αντίστοιχα έργα. Αναπόφευκτα λοιπόν, αφενός μεν, υπάρχουν ανεπάρκειες οι οποίες σε αρκετές περιπτώσεις

περιορίζουν την ανάπτυξη λιμενικών δραστηριοτήτων, αφετέρου δε, υλοποιήθηκαν έργα μεγάλης κλίμακας τα οποία δεν αξιοποιούνται πλήρως για τον σκοπό που κατασκευάστηκαν.

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται γενική αποτίμηση της κατάστασης των υφιστάμενων λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων, με αναφορά και ανάλυση των προβλημάτων και των ελλείψεων τους.

Αρχικά εξετάζονται οι ιδιαιτερότητες της χώρας, οι οποίες επιτείνουν τα προβλήματα στην λειτουργία των Θαλάσσιων Μεταφορών στην χώρα μας, και στην συνέχεια κατηγοριοποιούνται σε ενότητες οι ελλείψεις και τα προβλήματα στις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές.

3.2.1. Ιδιαιτερότητες της Χώρας

Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα επηρεάζονται σε σημαντικό βαθμό από ορισμένες ιδιαιτερότητες. Αναφέρονται χαρακτηριστικά:

- Το γεγονός ότι η χώρα μας διαθέτει μεγάλη ακτογραμμή (περίπου 17.000 χλμ.) και μεγάλο αριθμό νήσων. Έχουν καταγραφεί σχεδόν 900 λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις.
- Οι έντονες εποχιακές διακυμάνσεις της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μετακινήσεις.
- Ο εξαιρετικά χαμηλός πληθυσμός πολλών νησιών που πρέπει να διατηρήσουν ένα στοιχειώδη πληθυσμό για εθνικούς λόγους (κατ' ελάχιστον 300 κατοίκους κάθε νησί).

3.2.2. Κύρια προβλήματα των θαλασσίων μεταφορών και ειδικότερα των λιμενικών υποδομών:

Για την απρόσκοπτη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών και κυρίως της ακτοπλοΐας είναι αναγκαία:

- Η ύπαρξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών για την εξυπηρέτηση των πλοίων, αλλά και των επιβατών που διακινούνται με αυτά, καθώς και την απρόσκοπτη και έγκαιρη διακίνηση των εμπορευμάτων.
- Η ύπαρξη επαρκούς εξυπηρέτησης, κυρίως των νήσων της χώρας μας, με πυκνά δρομολόγια σύγχρονων και ασφαλών πλοίων.

Τα κύρια προβλήματα της υφιστάμενης καταστάσεως στις θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα, εντοπίζονται στα εξής:

- (α) Στην οργανωτική και διοικητική δυσλειτουργία του λιμενικού συστήματος της χώρας. Η δημιουργία δημοτικών λιμένων που υπήχθησαν στους ΟΤΑ μάλλον επιδείνωσε την κατάσταση.
- (β) Στην ανεπάρκεια των λιμενικών υποδομών και την σχεδόν παντελή έλλειψη συντήρησης των λιμενικών έργων και εγκαταστάσεων. Συγκεκριμένα, έχουν διαπιστωθεί στους περισσότερους λιμένες ελλείψεις οι οποίες θα αναλυθούν στις επόμενες παραγράφους, ανά ενότητα επάρκειας έργων.

A. Εξωτερικά Λιμενικά Έργα

Είναι γνωστό ότι πολλοί λιμένες διαθέτουν ανεπαρκή, ως προς το μήκος και την θωράκισή τους, εξωτερικά λιμενικά έργα (κυματοθραύστες, μόλους), κυρίως στα μικρότερα νησιά.

B. Εσωτερικά Λιμενικά Έργα

Οι συνηθέστερες ελλείψεις των λιμενικών υποδομών αφορούν σε ανεπαρκή εσωτερικά λιμενικά έργα για την εξυπηρέτηση πολλαπλών ταυτόχρονων κατάπλων / απόπλων. Οι ελλείψεις αυτές εξετάζονται βεβαίως σε σχέση με την κίνηση που εξυπηρετεί ο λιμένας. Τα προβλήματα αναλύονται σε:

- Προβλήματα στην γενική διάταξη των λιμένων.
 - o Η χωροθέτηση των χρήσεων, ανά λιμενικό τμήμα, για τους μεγάλους λιμένες τουλάχιστον,
 - o τα μήκη και ωφέλιμα βάθη των κρηπιδομάτων ώστε να εξυπηρετούν τις χωροθετημένες χρήσεις,
 - o οι διαθέσιμοι κύκλοι ελιγμών,είναι μερικά από τα θέματα τα οποία επηρεάζουν την λειτουργικότητα του λιμένα που συχνά είχε σχεδιαστεί στο παρελθόν για μικρότερα πλοία.
- Ανεπαρκείς χερσαίοι χώροι και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την δημιουργία στοίχων αναμονής, δεδομένης της χρήσεως και μεταφοράς στους προορισμούς Ι.Χ, αυτοκινήτων από τους επιβάτες.
- Χαμηλές στάθμες εργασίας κρηπιδομάτων (σε σχέση με την διαρκώς ανερχόμενη μέση στάθμη της θάλασσας, λόγω του φαινομένου του θερμοκηπίου).
- Ανεπαρκής προστασία ποδός των κρηπιδοτοίχων, με ταυτόχρονη αύξηση της ισχύος προώσεως των πλοίων νέας τεχνολογίας που έχουν ως αποτέλεσμα την επιτάχυνση των υποσκαφών και την σταδιακή αχρήστευσή των κρηπιδοτοίχων.

- Απαρχαιωμένα συστήματα προσκρουστήρων (ή πλήρης απουσία), τα οποία, εκτός των άλλων, δεν μπορούν να δεχθούν τα πλοία νέας τεχνολογίας, υψηλών ταχυτήτων και με υψηλά έξαλλα τμήματα.
- Ανυπαρξία δεστρών με θεμελίωση να δεχτεί μεγάλη ελκτική δύναμη για να ανταποκρίνονται στις υψηλές έλξεις των μεγάλων πλοίων.

Γ. Σταθμοί Επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού και λοιπά έργα επιδομής

Παρατηρείται σχεδόν παντελής έλλειψη κτιρίων σύγχρονων επιβατικών σταθμών. Οι σύγχρονοι επιβατικοί σταθμοί που δημιουργήθηκαν πρόσφατα, στα πλαίσια των έργων που υλοποιήθηκαν στη διάρκεια των προηγούμενων προγραμματικών περιόδων στους Λιμένες Λαυρίου, Μυκόνου, Πατρών και Ηγουμενίτσας, αποτελούν την φωτεινή εξαίρεση που επιβεβαιώνει τον κανόνα αυτό. Στους περισσότερους λιμένες, ή δεν υπάρχουν καθόλου εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεως της επιβατικής κινήσεως, ή υπάρχουν πρόχειρες κατασκευές, στέγαστρα, καφετέριες κλπ.

Καθίσταται επιτακτική πλέον η ανάγκη, τουλάχιστον για τους μεγάλους λιμένες, κατασκευής κτιριολογικά σύγχρονων επιβατικών σταθμών, για εξυπηρέτηση επιβατών εσωτερικού (ακτοπλοΐας) και εξωτερικού (κρουαζιέρας, ζώνες Schenghen και μη), με υπερυψωμένους κλιματιζόμενους διαδρόμους (Gangways) για επιβίβαση/ αποβίβαση επιβατών σε υπερυψωμένο επίπεδο, που δεν παρεμποδίζει την ταυτόχρονη διακίνηση (είσοδο/ έξοδο) των αυτοκινήτων από/ προς τα πλοία.

Σε ότι αφορά την εξυπηρέτηση της εμπορευματικής κινήσεως, πολλοί λιμένες δεν διαθέτουν επαρκείς στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους, ή κατάλληλους χώρους στιβασίας ΕΚ, ή στέγαστρα διαλογής ΕΚ (C.F.S.) ή Σιλό και ταινιόδρομους για χύδην φορτία.

Τέλος, πολλοί λιμένες δεν διαθέτουν επαρκή Η/Μ εξοπλισμό (γερανογέφυρες, αυτοκινούμενους γερανούς, υποστηρικτικά δίκτυα, περονοφόρα μηχανήματα κλπ.) για την φορτοεκφόρτωση και στοιβασία των εμπορευμάτων και των μοναδοποιημένων φορτίων (παλετών και εμπορευματοκιβωτίων).

Δ. Προσβάσεις στον Λιμένα

Οι προσβάσεις στον Λιμένα είναι εξαιρετικά κρίσιμες στις συνδυασμένες μεταφορές.

Οι συνηθέστερες ελλείψεις και προβλήματα αναφέρονται κατωτέρω:

- Ελλείψεις σύγχρονων συγκοινωνιακών προσβάσεων προς τους λιμένες (οδικών, σιδηροδρομικών, κλπ.).
- Εμπλοκή της κίνησης των οχημάτων από/προς τον λιμένα με την κίνηση της πόλης, κυρίως σε λιμένες που περιβάλλονται από τον πολεοδομικό ιστό της.
- Στους μεγάλους λιμένες, όπου και είναι απαραίτητο, παρατηρείται η έλλειψη μιας εσωτερικής περιμετρικής οδού, η οποία συνδέει τα διαφορετικά λιμενικά τμήματα μεταξύ τους και με το εξωτερικό οδικό δίκτυο, μέσω πυλών.
- Προβλήματα ή ελλείψεις στις θαλάσσιες προσβάσεις στον λιμένα: αφορούν κυρίως σε λιμένες τους οποίους τα πλοία προσεγγίζουν, μέσω θαλασσίων διαύλων ναυσιπλοΐας, οι οποίοι θέλουν τακτική συντήρηση των βαθών και της θαλάσσιας σήμανσης. Επίσης προβλήματα εύρους της εισόδου των λιμένων ή δυσχέρειας, λόγω λανθασμένης διατάξεως των εξωτερικών έργων.

Στο Κεφάλαιο 7 «Μεθοδολογική Ανάλυση Αναγκών – Πολυκριτηριακή Προσέγγιση» περιγράφεται η μεθοδολογία προσέγγισης προκειμένου να διαπιστωθεί η ύπαρξη ή μη, ανάγκης για έργα στους υπο εξέταση λιμένες.

4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

4.1. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

Στο πλαίσιο υλοποίησης των συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σε συνεργασία με τις αρμόδιες Ειδικές Υπηρεσίες Διαχείρισης και τους φορείς υλοποίησης (Δικαιούχους) μεριμνούν για τη συμμόρφωση των έργων υποδομών λιμένων με τους κανόνες κρατικών ενισχύσεων (διερεύνηση συμβατότητας, κοινοποίηση στην DG COMP όπου απαιτείται κλπ.) προκειμένου να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη και χωρίς καθυστερήσεις υλοποίηση των έργων.

Οι Ελληνικές αρχές σε στενή συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εξετάζουν τα υφιστάμενα καθεστώτα διαχείρισης/παραχώρησης των λιμένων προκειμένου να διασφαλιστεί: (α) η πλήρης συμβατότητά τους με τους ευρωπαϊκούς κανόνες που διέπουν τη διαχείριση λιμένων και επιπλέον (β) η προώθηση του υγιούς ανταγωνισμού με την αποφυγή αθέμιτων πλεονεκτημάτων που θα μπορούσαν να εγείρουν ζητήματα κρατικών ενισχύσεων.

4.2. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ (ΚΠΣ-ΕΣΠΑ)

4.2.1. Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000-2006

Οι παρεμβάσεις της περιόδου 2000-2008 συμπλήρωσαν σημαντικά έργα προηγούμενων διαχειριστικών περιόδων, κυρίως στα πλαίσια των Αξόνων Προτεραιότητας 7 και 8 του Ε.Π. Ο.Α.Λ.Α.Α. και αφορούσαν σε παρεμβάσεις στους λιμένες Λαυρίου, Σούδας, Μυκόνου, Ρόδου, Βόλου, Πάτρας και άλλες παρεμβάσεις, νέες και υπό ολοκλήρωση από τη διαχειριστική περίοδο 1994-1999, σε λιμένες που είναι διεθνείς πύλες της χώρας ή εξυπηρετούν σημαντικό επιβατικό και εμπορευματικό έργο ακτοπλοΐας. Κύριοι στόχοι ήταν η αναδιάρθρωση και αναβάθμιση της ακτοπλοΐας, η περιφερειακή ανάπτυξη και η ενίσχυση της τουριστικής ανάπτυξης, μέσω της βελτίωσης της υποδομής και της λειτουργικότητας των λιμένων. Περιλαμβάνονταν έργα επιχώσεων χερσαίων χώρων, εκβαθύνσεων λιμενολεκάνης, κατασκευής προβλητών, κυματοθραυστών, κρηπιδωμάτων, κτιρίων, δικτύων, οδικών προσβάσεων, διευθετήσεων ρεμάτων, προμήθειας Η/Μ εξοπλισμού κλπ. Μεταξύ των αποτελεσμάτων περιλαμβάνονται η δημιουργία 13 θέσεων παραβολής πλοίων και η αύξηση της δυναμικότητας

διακίνησης των υπ' όψη λιμένων κατά 831.000 επιβάτες και 811.000 τόννους εμπορευμάτων ετησίως.

Η συνολική δημόσια δαπάνη του Άξονα ήταν 156 εκ. €, με χρηματοδότηση κατά 57% από το ΕΤΠΑ και 43% από εθνικούς δημόσιους πόρους. Επιπλέον, έργα στους λιμένες Λαυρίου και Ηγουμενίτσας συγχρηματοδοτήθηκαν από το Ταμείο Συνοχής, με συνολικό προϋπολογισμό 155 εκ. € με ποσοστό συγχρηματοδότησης 61% της σχετικής δαπάνης.

4.2.2. Το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013

Το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) αποτελεί το έγγραφο αναφοράς για τον προγραμματισμό των Ταμείων της Ε.Ε. σε εθνικό επίπεδο καθορίζοντας την στρατηγική της ανάπτυξης για την περίοδο 2007-2013. Βασικό στόχο του ΕΣΠΑ αποτελεί η διεύρυνση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της χώρας, η διατήρηση του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης και η αύξηση της παραγωγικότητας σε επίπεδα υψηλότερα του μέσου κοινοτικού όρου για την τόνωση της απασχόλησης, την επίτευξη της πραγματικής σύγκλισης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων των πολιτών χωρίς αποκλεισμούς. Στο πλαίσιο αυτό, η επένδυση σε βιώσιμες υποδομές αποτελεί σημαντικό πυλώνα της αναπτυξιακής προσπάθειας, μιας και είναι απαραίτητη προϋπόθεση βελτίωσης της ελκυστικότητας της χώρας για την προσέλκυση επενδύσεων και την ποιότητα ζωής. Κύριο στόχο αποτελεί η περαιτέρω ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής διακίνησης εμπορευμάτων και εξυπηρέτησης της ακτοπλοΐας, καθώς επίσης και η διασφάλιση επαρκών διασυνδέσεων με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (οδών, σιδηροδρόμων και θαλάσσιων λεωφόρων). Επιπλέον, υπάρχει πρόβλεψη για την ενίσχυση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και των λιμένων (συστήματα VTMISS-Vessel Traffic Management and Information System και ISPS-International Ship and Ports Security Code), μέσα έρευνας / διάσωσης, κλπ), καθώς και επίσης και για τη βελτίωση των διαδικασιών συλλογής, επεξεργασίας και έγκαιρης διάθεσης υψηλής αξιοπιστίας πληροφοριών και στοιχείων (στατιστικές, έρευνες, κλπ.), με έμφαση στην περιφερειακή διάσταση και εξειδίκευση των αναπτυξιακών παρεμβάσεων.

Δυο από τους γενικούς στόχους του ΕΣΠΑ σχετίζονται με τους λιμένες:

Ο Γενικός στόχος 2 «*Η ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και η αύξηση της παραγωγικότητας*» στο πλαίσιο του οποίου προωθείται η λήψη μέτρων για την ενίσχυση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων κυρίως για κοινωνικούς λόγους, η προώθηση της βιώσιμης και ασφαλούς κινητικότητας, καθώς και η βελτίωση των υπηρεσιών, που παρέχονται στους λιμένες της χώρας προκειμένου να αποτελέσουν παράγοντες προσέλκυσης δραστηριοτήτων και επενδύσεων.

Ο Γενικός στόχος 13 «*Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας*», ο οποίος εξειδικεύεται περαιτέρω:

- στην αντιμετώπιση των ασυνεχειών στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών,
- στην ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και την ενίσχυση της διατροπικότητας του συστήματος μεταφορών,
- στη σύνδεση των περιοχών της χώρας με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών,
- στην αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών,
- στην προώθηση θεσμικών και οργανωτικών παρεμβάσεων που σχετίζονται με ανάπτυξη και λειτουργία λιμένων.

Οι αναπτυξιακές παρεμβάσεις που σχετίζονται με τους λιμένες υλοποιούνται κατά την προγραμματική περίοδο 2007–2013 μέσω του τομεακού Επιχειρησιακού Προγράμματος «*Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας*» (ΕΠ.ΕΠ.), το οποίο εστιάζει στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών δίνοντας έμφαση στην προώθηση της ολοκλήρωσης του δικτύου των κυρίων λιμένων και λιμενικών υποδομών και στη διασύνδεσή τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Δίνει επίσης έμφαση στη βελτίωση υπάρχοντων και στη δημιουργία νέων λιμενικών υποδομών με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών, και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Στόχο αποτελεί και η ανάδειξη των κύριων λιμένων σε διαμετακομιστικούς κόμβους, η κατασκευή επιβατικών σταθμών, και γενικότερα η βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων, όπως απαιτείται για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών, καθώς και η συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Διώρυγας Σουέζ-Μαύρης Θάλασσας, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής).

Οι παρεμβάσεις που περιλαμβάνονται στον Άξονα Προτεραιότητας Γ' (Λιμάνια Περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης) γίνονται σε λιμένες των περιφερειών της Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, της Δυτικής Ελλάδας, της Ηπείρου και του Βορείου Αιγαίου (ενδεικτικά παρεμβάσεις στα λιμάνια Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, και Μεστών Χίου) και βρίσκονται σε συνέργεια με δράσεις των αντίστοιχων ΠΕΠ που αποσκοπούν στην ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων των λιμένων με τα δίκτυα μεταφορών (οδικά και σιδηροδρομικά).

Οι παρεμβάσεις που περιλαμβάνονται στον Άξονα Προτεραιότητας Θ' (Λιμάνια Διευρωπαϊκού Δικτύου) γίνονται σε λιμένες της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (π.χ. Μυκόνου), και είναι σε συνέργεια με αντίστοιχες παρεμβάσεις του ΠΕΠ για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών, παρεμβάσεις σε χερσαίες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των επιβατών και των αλιέων, καθώς και την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων.

Η ενδεικτική κατανομή της χρηματοδότησης του ΕΠ.ΕΠ. στους δυο Άξονες Προτεραιότητας έχει ως εξής:

- Θαλάσσιες μεταφορές – Λιμάνια Περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης: Συνολική χρηματοδότηση 121.000.000, ποσοστό συγχρηματοδότησης 75% και συνολική Δημόσια Δαπάνη 181.800.000.
- Θαλάσσιες μεταφορές – Λιμάνια Διευρωπαϊκού Δικτύου: Συνολική χρηματοδότηση 20.300.000, ποσοστό συγχρηματοδότησης 69,46% και συνολική Δημόσια Δαπάνη 28.200.000.

Συμπληρωματικά με το ΕΠ.ΕΠ., τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα συμβάλλουν στην κάλυψη των εθνικών στρατηγικών στόχων, με έμφαση στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες κάθε χωρικής ενότητας / περιφέρειας.

4.3. ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΣΧΕΣΗΣ 2014-2020 (1^η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ‘ΕΣΠΑ ΙΙ’)

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού και της κατάρτισης του αναπτυξιακού προγραμματισμού της χώρας για την περίοδο 2014 – 2020, και πιο συγκεκριμένα στη σχετική 1^η Εγκύκλιο της Ειδικής Υπηρεσίας Στρατηγικής, Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, γίνεται αναφορά στις βασικούς Θεματικούς Στόχους της επόμενης Προγραμματικής Περιόδου, καθώς και του συγχρηματοδοτούμενου σκέλους της που θα ονομάζεται «Σύμβαση Εταιρικής Σχέσης».

Ο καθορισμός των θεματικών στόχων και των βασικών προτεραιοτήτων βασίζεται σε σειρά κειμένων σχετικά με τους αναπτυξιακούς και δημοσιονομικούς στόχους για το προσεχές μέλλον. Τα κείμενα αυτά είναι η Στρατηγική «Ευρώπη 2020» (Ε2020), το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων, το Κοινό Στρατηγικό Πλαίσιο και τα Μνημόνια Οικονομικής Πολιτικής.

Ένας από τους θεματικούς στόχους που περιλαμβάνονται στην Ε2020 είναι και η προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και απομάκρυνση των σημείων συμφόρησης σε σημαντικά δίκτυα υποδομών, στα οποία περιλαμβάνονται και λιμένες. Πιο συγκεκριμένα, αποτελεί επενδυτική προτεραιότητα για τα διαρθρωτικά Ταμεία το ΕΤΠΑ και Ταμείο Συνοχής η προώθηση των βιώσιμων μεταφορών, και η άρση των εμποδίων σε βασικές υποδομές δικτύων (key network infrastructures) μέσω της:

- Υποστήριξη πολυτροπικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών επενδύοντας στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΔΜ).
- Ενίσχυση περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΔΜ.
- Ανάπτυξη συστημάτων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (σιδηροδρομικές, ποτάμιες και θαλάσσιες μεταφορές και λιμάνια).

Επιπλέον, οι λιμένες αναμένεται να έχουν κυρίαρχο ρόλο στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών-μελών, αφού το ΕΤΠΑ υποστηρίζει τον διασυνοριακό επιμερισμό των εγκαταστάσεων και των υποδομών στο πλαίσιο των διαφόρων επενδυτικών προτεραιοτήτων, ενώ στο πλαίσιο της διακρατικής συνεργασίας προωθεί την ανάπτυξη και εφαρμογή μακροπεριφερειακών στρατηγικών, καθώς και στρατηγικών για τις θαλάσσιες λεκάνες.

Στο ίδιο πλαίσιο του σχεδιασμού και της κατάρτισης του αναπτυξιακού προγραμματισμού της χώρας για την περίοδο 2014 – 2020 και σε συνέχεια της 1^{ης} εγκυκλίου η οποία περιείχε μία ενδεικτική καταγραφή κάποιων πρώτων γενικών κατευθύνσεων ανάπτυξης της χώρας, βασισμένων στη στρατηγική «Ευρώπη 2020» και την ανάγκη αλλαγής του αναπτυξιακού υποδείγματος με βάση τις ανάγκες και το δυναμικό (τις δυνατότητες) των περιφερειών της χώρας, εκδόθηκε η 2^η Εγκύκλιος της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Επενδύσεων – ΕΣΠΑ του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η Εγκύκλιος αυτή περιλαμβάνει τις Γενικές Κατευθύνσεις Αναπτυξιακής Στρατηγικής της χώρας με βάση τις οποίες καλούνται πλέον οι φορείς χάραξης τομεακής και περιφερειακής πολιτικής να διαμορφώσουν, με ανοιχτές διαδικασίες και τη συμμετοχή των κοινωνικοοικονομικών εταίρων και της κοινωνίας των πολιτών, τις προτάσεις τους για την περίοδο 2014-2020.

Στο πλαίσιο του πρώτου Κύριου Άξονα αναπτυξιακής στρατηγικής που αφορά στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων, στη μετάβαση στην ποιοτική επιχειρηματικότητα, με αιχμή την καινοτομία την αύξηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας, και ειδικότερα προκειμένου να ενισχυθεί ο κλάδος του τουρισμού, αποτελεί βασική στρατηγική επιδίωξη η υλοποίηση στρατηγικής σημασίας έργων υποδομής με έμφαση στις υποδομές θαλάσσιων μεταφορών και τον τομέα της κρουαζιέρας, όπως η υλοποίηση τερματικών εγκαταστάσεων κρουαζιέρας και το δίκτυο τουριστικών λιμένων, καθώς και στοχευμένων αντίστοιχων έργων υποδομής για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας σε περιφερειακή και τοπική κλίμακα. Στο πλαίσιο του ίδιου Κύριου Άξονα, προκειμένου να ενισχυθεί ο κλάδος της μεταποίησης και του εμπορίου με στόχο την εξωστρέφεια του εμπορίου της χώρας μας, τη μετατροπή

των μικροεξαγωγέων σε μικροεξαγωγείς και την αύξηση του αριθμού των χωρών προορισμού των ελληνικών εξαγωγών, αναμένεται στην επόμενη προγραμματική περίοδο να χρηματοδοτηθούν δράσεις που θα συμβάλλουν σε μία ολοκληρωμένη παρέμβαση για τη δημιουργία διαμετακομιστικών υποδομών και συστημάτων στα λιμάνια της χώρας, προκειμένου να βελτιώσουν κατά πολύ τη δυναμικότητα των ελληνικών λιμένων ως μηχανισμών διεξαγωγής εμπορευματικής δραστηριότητας και πρόσβασης τόσο από το εσωτερικό όσο και προς το εξωτερικό.

Επιπλέον, στο πλαίσιο του Κύριου Άξονα που αφορά στην ανάπτυξη – εκσυγχρονισμός – συμπλήρωση υποδομών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, η προώθηση αποτελεσματικών θαλάσσιων οδών και δευτερευόντων δικτύων που θα συνδέουν τις κύριες αναπτυξιακές ζώνες με την ενδοχώρα και το νησιωτικό χώρο για την εξυπηρέτηση της περιφερειακής κινητικότητας, καθώς και η περαιτέρω εξέλιξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων που συνδέουν τα κύρια ευρωπαϊκά κέντρα, (όπως οι πρωτεύουσες, οι μητροπολιτικές περιφέρειες και οι κόμβοι) με το κύριο δίκτυο της χώρας, αποτελούν τα βασικά στοιχεία ανάπτυξης για την επόμενη περίοδο.

4.4. ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)

Είναι προφανές ότι στα πλαίσια των περιορισμών της δημοσιονομικής πολιτικής καθίσταται αναγκαία η συνδρομή του ιδιωτικού τομέα για τη συγχρηματοδότηση, επιχειρησιακή λειτουργία, και αξιοποίηση έργων στους λιμένες της Χώρας.

Εκτός από τα προγράμματα που προωθεί το ΤΑΙΠΕΔ για τις δώδεκα Ανώνυμες Εταιρείες και επιλεγμένους τουριστικούς λιμένες – μαρίνες, σημαντική ώθηση για τη συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στη λιμενική βιομηχανία είναι δυνατό να προκύψει και με άλλα εργαλεία, όπως ο π.χ. οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)⁵. Οι συμπράξεις αυτές αποτελούν μια μέθοδο κατασκευής υποδομών και παροχής υπηρεσιών με συνεχώς διευρυνόμενη εφαρμογή. Ο θεσμός εξαπλώνεται με ταχείς ρυθμούς σε όλη την Ευρώπη και πλέον αποτελεί την κυρίαρχη τάση για την κατασκευή έργων. Οι λόγοι που οδηγούν προς αυτή την κατεύθυνση είναι ότι οι συμπράξεις δεν αφορούν μόνο στη μείωση των κρατικών δαπανών για την εκτέλεση των έργων, αλλά συνδέονται με την καλύτερη διαχείριση, την καλύτερη ποιότητα κατασκευής των έργων, το συντομότερο χρόνο εκτέλεσής τους, τη βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών, τη μεταφορά τεχνογνωσίας και εμπειρίας στο δημόσιο τομέα, ενώ συγχρόνως συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση του επιχειρηματικού κινδύνου και δημιουργούν νέες επενδυτικές ευκαιρίες για τους ιδιώτες. Οι σχετικές συμβάσεις συνιστούν σύνθετα νομικά κείμενα με μακροχρόνιες δεσμεύσεις και ουσιαστικά επιδιώκουν

⁵ Νόμος 3889/ 2005.

ελεγχόμενες ιδιωτικοποιήσεις τομέων της οικονομίας, που παραδοσιακά ανήκαν στο Δημόσιο.

Οι λιμενικές δραστηριότητες μπορούν υπό προϋποθέσεις να αποτελέσουν αντικείμενο σχημάτων ΣΔΙΤ καθώς, εφόσον πραγματοποιούνται με τη συνεργασία σημαντικών παικτών της διεθνούς λιμενικής βιομηχανίας, δεν εξασφαλίζεται μόνο η επάρκεια πόρων για επενδύσεις σε υποδομές και ανωδομές στους λιμένες, αλλά και η απαραίτητη, στη συνέχεια, εμπειρία στην αποτελεσματική λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων που μπορεί να καταστήσει τους ελληνικούς λιμένες ανταγωνιστικούς στα διεθνή δίκτυα εμπορευματικών και επιβατικών (κρουαζιέρας) μεταφορών.

4.5. ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Είναι προφανές ότι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων στις σημερινές συνθήκες ανταγωνισμού από άλλους λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου, αλλά και διεθνώς, απαιτεί σημαντικούς οικονομικούς πόρους που δεν είναι δυνατόν να προέλθουν αποκλειστικώς από τον κρατικό προϋπολογισμό, ιδίως λόγω της παρούσας δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας. Άλλωστε, τα περισσότερα Κράτη-Μέλη της Ε.Ε., ήδη από πολλά έτη, δεν βαρύνουν τον κρατικό τους προϋπολογισμό για τέτοιες επενδύσεις αλλά αξιοποιούν το δυναμικό του ιδιωτικού τομέα.

Είναι ανάγκη επομένως, το Ελληνικό Δημόσιο να επιδιώξει την συνεργασία ιδιωτών επενδυτών, οι οποίοι δεν θα εισφέρουν μόνον επενδυτικά κεφάλαια αλλά και εμπειρία και τεχνογνωσία στην λειτουργία λιμένων. Οι υποψήφιοι επενδυτές, με βάση τη διεθνή εμπειρία, αναμένεται να είναι επιχειρήσεις (μεμονωμένες ή όμιλοι) με σημαντική εξειδίκευση στο αντικείμενο και ενδιαφέρον για πολυετή συνεργασία που θα είναι εύλογα επωφελής και για τις δύο συμβαλλόμενες πλευρές.

Οι συνεργασίες με ιδιώτες επενδυτές και οι αντίστοιχες συμβάσεις παραχώρησης όπως σχεδιάζεται, δεν θα αφορούν μόνο τους μεγάλους Λιμένες με δραστηριότητες που αφορούν μαζική μεταφορά εμπορευμάτων (π.χ. εμπορευματοκιβώτια), ή μαζική μεταφορά επιβατών (π.χ. κρουαζιέρα), αλλά αφορούν και μικρότερους λιμένες – π.χ. τουριστικούς λιμένες, μαρίνες - που αναμένεται να προσελκύσουν το ενδιαφέρον επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο τομέα του θαλάσσιου τουρισμού.

Τη διαδικασία αποκρατικοποιήσεων για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου έχει αναλάβει το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου – ΤΑΙΠΕΔ («Ταμείο») με τις διαδικασίες που έχουν

προβλεφθεί στη σχετική νομοθεσία. Το Ταμείο εκπονεί τις μελέτες αξιολόγησης των δυνατοτήτων ιδιωτικοποίησης και στη συνέχεια θα προχωρήσει στους σχετικούς διαγωνισμούς. Συγκεκριμένα, είναι σε εξέλιξη δύο προγράμματα από το Ταμείο:

- Το **Πρόγραμμα ΠΟΣΕΙΔΩΝ** που αφορά στην αποκρατικοποίηση των 12 Αωνύμων Εταιριών,
- και το **Πρόγραμμα ΝΗΡΪΔΕΣ** που αφορά στην αποκρατικοποίηση επιλεγμένων τουριστικών λιμένων και μαρινών.

Παρόλο που οι λεπτομέρειες για την διαδικασία αποκρατικοποιήσεων είναι υπό εκπόνηση, οι βασικές αρχές είναι:

- i. Το Ελληνικό Δημόσιο παραμένει κύριος και ιδιοκτήτης της γης, η οποία δεν πωλείται κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες.
- ii. Μετά από μελέτη των ιδιαίτερων πλεονεκτημάτων και χαρακτηριστικών κάθε λιμένα, είναι δυνατό να προσκληθούν ιδιώτες επενδυτές που θα αναλάβουν όλες ή ορισμένες από τις λιμενικές δραστηριότητες σε ένα λιμένα (π.χ. σταθμός εμπορευματοκιβωτίων, home-porting κρουαζιερόπλοιων). Η επιλογή του ιδιώτη επενδυτή θα γίνεται μετά από τις νόμιμες διαγωνιστικές διαδικασίες, έναντι συμφωνημένου ανταλλάγματος με βάση τις σχετικές συμβάσεις παραχώρησης που κατά κανόνα θα υπάρχουν σε τέτοιες περιπτώσεις, και η εποπτεία των οποίων θα γίνεται από τον αντίστοιχο Περιφερειακό Οργανισμό Λιμένα.
- iii. Στη σχετική σύμβαση που θα υπογραφεί για κάθε περίπτωση θα προβλέπονται μεταξύ άλλων: το αντάλλαγμα που θα αποδίδει ο ιδιώτης, τις επενδύσεις σε υποδομές και υπερδομές που κρίνονται απαραίτητες για την επιχειρηματική δραστηριότητά που θα εκτελεί. Συνεπώς, η λειτουργία της συγκεκριμένης λιμενικής δραστηριότητας ή του συνόλου των δραστηριοτήτων που έχει παραχωρηθεί είναι αποκλειστική ευθύνη του ιδιώτη επιχειρηματία.

4.6. ΑΛΛΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

4.6.1. JESSICA

Η πρωτοβουλία JESSICA (Κοινή Ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές) που αναπτύσσεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης (CEB), παρέχει στα κράτη μέλη την ευχέρεια να χρησιμοποιήσουν μέρος των μη επιστρεπτέων επιχορηγήσεων που

λαμβάνουν από την ΕΕ μέσω των διαρθρωτικών ταμείων, για να επενδύουν υπό μορφή επιστρεπτέων χρηματοδοτήσεων, σε έργα που εντάσσονται στο πλαίσιο ολοκληρωμένων σχεδίων για την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης. Οι επενδύσεις αυτές μπορούν να έχουν τη μορφή ιδίων κεφαλαίων, δανείων, ή/και εγγυήσεων.

Η πρωτοβουλία JESSICA αποτελεί ένα μέσο αξιοποίησης των υφιστάμενων επιχορηγήσεων των διαρθρωτικών ταμείων για τη στήριξη σχεδίων αστικής ανάπτυξης και τα έργα λιμένων μπορούν να χρηματοδοτηθούν, μιας και αποτελούν αστικές υποδομές μεταφορών, υπό τον όρο ότι εντάσσονται σε «ολοκληρωμένα και βιώσιμα σχέδια αστικής ανάπτυξης».

Τα κυριότερα οφέλη από τη χρήση του JESSICA σχετίζονται με την ανακύκλωση των πόρων, αφού υπό προϋποθέσεις όλες οι επιστροφές και τα έσοδα που γεννά μια επένδυση μπορούν να επανεπενδύονται από τα κράτη μέλη, προσελκύοντας τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα όχι μόνον σε σχέση με επιπρόσθετες επενδύσεις, αλλά και επιπρόσθετη τεχνογνωσία για την υλοποίηση και τη διαχείριση των έργων. Τέλος, η εμπειρία του τραπεζικού και του ιδιωτικού τομέα μπορεί να αξιοποιηθεί ενισχύοντας την αγορά επενδύσεων σε αστικές περιοχές και συμπληρώνοντας άλλες πρωτοβουλίες ή πηγές χρηματοδότησης που υφίστανται ήδη. Ωστόσο, για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα θα εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι κανόνες όσον αφορά τις «κρατικές ενισχύσεις».

4.7. ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ» / CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF)

Αναφορικά με την επόμενη περίοδο, στις 29 Ιουνίου 2011, η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο της περιόδου 2014-2020: «Προϋπολογισμός για την Ευρώπη - 2020». Με το έγγραφο αυτό, η Επιτροπή αποφάσισε να προτείνει τη δημιουργία ενός νέου ολοκληρωμένου μέσου για τις επενδύσεις στις μεταφορές, την ενέργεια και τις τηλεπικοινωνίες: τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»/ Connecting Europe Facility (CEF). Οι στόχοι του Κανονισμού είναι:

- Η ανάπτυξη ευφυών, βιώσιμων και πλήρως διασυνδεδεμένων δικτύων μεταφορών, ενέργειας και ψηφιακών τηλεπικοινωνιών.
- Η προώθηση επενδύσεων σε καίριας σημασίας υποδομές με υψηλή Ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, οι οποίες μπορούν να προάγουν την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης.
- Τέλος, τέτοιες επενδύσεις είναι επίσης αποφασιστικής σημασίας για να επιτύχει η ΕΕ τους στόχους της που έθεσε στη στρατηγική «Ευρώπη 2020» και τους στόχους «2020-20» στους τομείς της ενεργειακής και της κλιματικής πολιτικής.

Ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφορών οι στόχοι του κανονισμού είναι:

- Η εξάλειψη σημείων συμφόρησης και η δημιουργία συνδέσεων τα οποία θα αποτιμηθούν από τον αριθμό νέων και βελτιωμένων διασυνοριακών συνδέσεων και τη βελτίωση των μεταφορών στις αντίστοιχες διαδρομές
- Η διασφάλιση αειφόρων και αποτελεσματικών μεταφορών μακροπρόθεσμα, αποτιμώμενα από το μήκος του συμβατικού σιδηροδρομικού δικτύου και του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας στην Ε.Ε.-27
- Η βελτιστοποίηση των συνδέσεων των μέσων μεταφοράς και ενίσχυση της διατροπικότητας των μεταφορικών υπηρεσιών αποτιμώμενα από τον αριθμό των λιμένων και των αεροδρομίων που συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι απαραίτητες αυτές υποδομές προτεραιότητας θα υλοποιηθούν, η Επιτροπή προτείνει τη διάθεση 21,7 δισ. ευρώ για μεταφορές, αφενός συνεχίζοντας τη χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής των κρατών μελών με κατά κεφαλήν ακαθάριστο εθνικό προϊόν (ΑΕΠ) χαμηλότερο του 90% του μέσου όρου της ΕΕ των 27 για επενδύσεις στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και το περιβάλλον και αφετέρου μέρος των διαθέσιμων κονδυλίων του Ταμείου Συνοχής (10 δισ. ευρώ) να χρησιμοποιηθεί για να χρηματοδοτηθούν έργα του κεντρικού δικτύου μεταφορών σε επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής κράτη μέλη, με βάση τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη».

Στο πλαίσιο αυτό θα χρηματοδοτηθούν με ανταγωνιστικές διαδικασίες κυρίως δράσεις που αφορούν στο κεντρικό δίκτυο, δηλαδή τους λιμένες Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Πειραιά και Θεσσαλονίκης, καθώς και μελέτες και δράσεις που αφορούν σε έργα κοινού συμφέροντος και υποστηρικτικές δράσεις που αφορούν σε υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών.

Πιο συγκεκριμένα, στον τομέα των μεταφορών τα ποσοστά συγχρηματοδότησης για μελέτες θα ανέρχονται έως 50% των επιλέξιμων δαπανών, ενώ για εργασίες κατασκευής που αφορούν σε συγκοινωνιακές συνδέσεις της ενδοχώρας με λιμένες, καθώς και στην ανάπτυξη λιμένων και διατροπικών συστημάτων, το ποσοστό δεν ξεπερνά το 20% των επιλέξιμων δαπανών. Τέλος, αναφορικά με συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας και συναφείς υποστηρικτικές δράσεις που σχετίζονται με «Θαλάσσιους Διαδρόμους», τα ποσοστά συγχρηματοδότησης θα ανέρχονται επίσης έως 20% των επιλέξιμων δαπανών.

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΥΝΑΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ/ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ/ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΩΝ (SWOT)

Το περιβάλλον μέσα στο οποίο καλείται να αναπτυχθεί και να λειτουργήσει η Λιμενική Βιομηχανία παρουσιάζει Δυνατότητες (Δυνατά και Αδύνατα σημεία), Ευκαιρίες και Κινδύνους, που συνοψίζονται στις επόμενες σελίδες, υπό μορφή μητρώου.

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
<ol style="list-style-type: none"> 1. Μεγάλος αριθμός λιμένων με μεγάλη γεωγραφική διασπορά και ποικιλία χρήσεων που δυνητικά μπορεί να εξυπηρετήσει ποικίλες ανάγκες. 2. Η μακρά παραδοσιακή ενασχόληση των Ελλήνων με την θάλασσα έχει συνδράμει στην δημιουργία έμπειρου ανθρώπινου δυναμικού και επαρκών υποδομών που καθίστανται άμεσα διαθέσιμα τόσο για την κατάρτιση πληρωμάτων όσο και για την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών / επαγγελμαμάτων (π.χ. ναυπηγοεπισκευαστική). 3. Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας στον χώρο της Μεσογείου προσδίδει στα λιμάνια ιδιαίτερα πλεονεκτήματα και ρόλο στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο ιδιαίτερα σε σχέση με τις Βαλκανικές και τις παρευξείνιες χώρες οι οποίες στην ουσία αποτελούν ενδοχώρα για τα ελληνικά λιμάνια. 4. Κυρίαρχος ρόλος του λιμένα Πειραιά στη θαλάσσια διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων στην Ανατολική Μεσόγειο. 5. Δρομολόγηση πλοίων νέας τεχνολογίας και ταχύπλων και γενικά βελτίωση του ακτοπλοϊκού στόλου. 6. Ο νησιώτικος χαρακτήρας της Ελλάδας. 7. Το εξαιρετικά μεγάλο μήκος ακτογραμμής (~15.000 χλμ), και η ποικιλία των ελληνικών νησιών αποτελούν μοναδικά χαρακτηριστικά που σε συνδυασμό με την πληθώρα των τουριστικών περιοχών και αρχαιολογικών χώρων, και τις βέλτιστες καιρικές συνθήκες, αποτελούν μοναδικά ελκυστικά χαρακτηριστικά για την ανάπτυξη θαλάσσιου περιηγητικού τουρισμού. 8. Οι περισσότεροι από τους μεγάλους λιμένες του συστήματος έχουν αποκτήσει σημαντικά αναβαθμισμένη υποδομή μέσω κοινοτικών ενισχύσεων από το 1993 μέχρι σήμερα. 9. Ευρύτατο δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που εξυπηρετεί τον νησιωτικό χώρο με επαρκή συχνότητα με δυνατότητα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Παρ' όλα τα έργα που έχουν ολοκληρωθεί και επειδή στο μεταξύ έχουν επέλθει αλλαγές στις προβλεπόμενες ροές επιβατών και εμπορευμάτων, παρουσιάζονται ελλείψεις στις υποδομές και ανωδομές των λιμένων. 2. Περιορισμοί στην επέκταση, ορθολογική οργάνωση και αξιοποίηση χώρων των λιμένων λόγω άμεσης επαφής με τον περιβάλλοντα αστικό ιστό. 3. Υψηλό κόστος προσπέλασης των νησιωτικών προορισμών για το επιβατικό κοινό (ακτοπλοΐα) σε σχέση με τους αντίστοιχους ηπειρωτικούς (οδική μεταφορά). 4. Έντονη εποχικότητα στη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών που δυσχεραίνει τον προγραμματισμό δρομολογίων και εξυπηρέτησης προορισμών. 5. Σε σχέση με τις εμπορευματικές μεταφορές, υπάρχει σαφής αδυναμία που εντοπίζεται στην ανεπαρκή διασύνδεσης των λιμανιών της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών (οδικά, σιδηροδρομικά) ελαχιστοποιώντας έτσι τη δυνατότητα συνδυασμένων μεταφορών. 6. Περιορισμοί στην λιμενική υποδομή για υποδοχή κρουαζιέρας και τις διασυνδέσεις με την ενδοχώρα. 7. Περιορισμένη χωρητικότητα και δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων νέας τεχνολογίας. 8. Διαχειριστικά προβλήματα που σχετίζονται κυρίως με χαμηλού επιπέδου τρόπο διοίκησης και με δυσκολίες στην εφαρμογή διεθνών απαιτήσεων ασφαλούς λειτουργίας. 9. Έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων για την προσέλκυση παρεμφερούς μεταφορικού έργου, με ελλείψεις επικαιροποίησης του σχεδιασμού και του ρόλου τους, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων τους στον ελληνικό και το διεθνές χώρο. 10. Ελλιπής συντονισμός μεταξύ ανάπτυξης δικτύου περιφερειακών αεροδρομίων και περιφερειακών λιμένων που περιορίζει τη δυνατότητα συνδυασμού των δύο μέσων μεταφοράς για την υποδοχή τουριστών απευθείας στον τελικό προορισμό τους.

<p>10. Ένταξη σημαντικού αριθμού ελληνικών λιμένων (στην ηπειρωτική και στην νησιωτική Ελλάδα) στο σύστημα Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.</p>	<ol style="list-style-type: none">11. Πολύπλοκο θεσμικό πλαίσιο δυσχεραίνει την εφαρμογή και συμμόρφωση με διεθνείς ή/και ευρωπαϊκούς κανονισμούς, οδηγίες σχετικά με προστασία περιβάλλοντος, ασφάλεια λιμένων κ.α.12. Πολυπλοκότητα θεσμών και θεσμικών οργάνων, και σύγκυση αρμοδιοτήτων μεταξύ υπηρεσιών που δυσχεραίνει την έγκαιρη παρέμβαση σε θέματα όπως: σχεδιασμός και έγκριση δρομολογίων, έγκριση τροποποιήσεων σε Master Plan, έγκριση συμβάσεων, προϋπολογισμών, απολογισμών κ.α.13. Αδυναμία εθνικής χρηματοδότησης με αποτέλεσμα να καθυστερεί η ολοκλήρωση έργων του λειτουργικού σχεδιασμού και αδυναμία προγραμματισμού της ζήτησης, λόγω αβεβαιότητας επαρκούς εξυπηρέτησης.14. Έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού και προγραμματισμού με αποτέλεσμα οι λιμένες να λειτουργούν χωρίς επεξεργασμένη εξειδίκευση («όλοι τα κάνουμε όλα») και να προτείνονται έργα υποδομής χωρίς σαφή προοπτική για επιχειρηματική αξιοποίηση.15. Οργανωτικό μοντέλο λιμένων που δεν διαχωρίζει τις επιχειρησιακές λιμενικές δραστηριότητες από τις διοικητικές με αποτέλεσμα η ίδια διοικητική αρχή να ενεργεί ως εκμισθωτής γης, ως εργοδότης, ως λιμενικός εργολάβος, ως συντηρητής μηχανημάτων κλπ.16. Σε πολλές περιπτώσεις έχουν παραχωρηθεί χερσαίες ζώνες που δεν αξιοποιούνται πλήρως και αποκλειστικά για λιμενικές δραστηριότητες και συχνά αποτελούν αντικείμενο τριβής μεταξύ αρχής λιμένα και τοπικής κοινωνίας.17. Ιδιόμορφο καθεστώς λειτουργίας φορτοεκφορτωτών / λιμενεργατών δημιουργεί σύγκυση για κοστολόγιο υπηρεσιών και αποτελεί τροχοπέδη για επιχειρηματική ανάπτυξη.18. Η έλλειψη σαφούς κανονιστικού / ρυθμιστικού πλαισίου στη λειτουργία των λιμανιών στερεί τον περιβαλλοντικό έλεγχο της λειτουργία τους.19. Η ασάφεια των όρων λειτουργίας και η σύγκυση αρμοδιοτήτων (διοικητικών – επιχειρησιακών) αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών.
--	---

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΚΙΝΔΥΝΟΙ
<ol style="list-style-type: none"> 1. Εξειδίκευση λιμένων βάσει αντικειμενικών κριτηρίων (π.χ. γεωγραφική θέση, συσχέτιση με διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, δυνατότητα εξυπηρέτησης συνδυασμένων μεταφορών) και υιοθέτηση αναπτυξιακών σχεδίων σύμφωνα με την πρόταση εξειδίκευσης. 2. Ενίσχυση του ρόλου των ελληνικών λιμένων ως «πύλη εισροής» προς Βαλκάνια και παρευξινίες χώρες. 3. Πρόσκληση προς τον ιδιωτικό τομέα και ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια για συνεργασία στην ανάπτυξη των λιμένων (π.χ. ολοκλήρωση ανωδομών και εξοπλισμού, και εκσυγχρονισμός λειτουργίας). 4. Άνοιγμα των λιμένων σε ιδιωτικές επιχειρήσεις με κατάλληλη εμπειρία και θέση στην παγκόσμια αγορά με την μορφή παραχώρησης δικαιώματος αξιοποίησης και ανάπτυξης συγκεκριμένης λιμενικής δραστηριότητας (π.χ. κρουαζιέρα, εμπορευματοκιβώτια, car terminal, μαρίνα) και την υποχρέωση υλοποίησης των αναγκαίων επενδύσεων. 5. Οι εθνικές και Ευρωπαϊκές στρατηγικές που προωθούν τις διατροπικές μεταφορές, σε συνδυασμό με τις επενδύσεις που γίνονται σε λιμάνια και σε εμπορευματικά κέντρα. 6. Μεγαλύτερη αξιοποίηση των ελληνικών λιμένων ως home ports για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και την προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδήματος. 7. Ανάπτυξη, οργάνωση και λειτουργία τουριστικών λιμένων ως δίκτυα μαρινών και τουριστικών καταφυγίων που θα παρέχουν πλήρεις υπηρεσίες σε ιδιωτικά τουριστικά σκάφη (π.χ. ιστιοπλοϊκά, γιότ) ώστε να διευρυνθεί το τουριστικό προϊόν προς όφελος των τοπικών κοινωνιών. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Σε σχέση με τις εμπορευματικές μεταφορές, ο συνεχιζόμενος περιορισμός της δυνατότητας συνδυασμένων μεταφορών, λόγω της ανεπαρκούς διασύνδεσης των λιμένων με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών (οδικά, σιδηροδρομικά). 2. Έντονος ανταγωνισμός από άλλους λιμένες κυρίως της Ανατολικής Μεσογείου, οι οποίοι ήδη έχουν ξεκινήσει διεθνείς συνεργασίες και λειτουργούν είτε ως διαμετακομιστικά κέντρα, είτε ως οργανωμένοι λιμένες υποδοχής και διαχείμασης σκαφών αναψυχής (μαρίνες). 3. Η παρατεινόμενη παγκόσμια οικονομική ύφεση που συνεπάγεται την μείωση και της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται αρνητικά η ανάπτυξη ιδιωτικών επενδύσεων και να υποχρεώνει σε αναθεώρηση των επιχειρηματικών σχεδίων, για την διατήρηση της βιωσιμότητας των λιμένων. 4. Η έλλειψη δυνατότητας παρέμβασης για να συμπληρωθεί η ανεπαρκής λιμενική υποδομή ειδικότερα για μεγάλα επιβατηγά πλοία (π.χ. κρουαζιερόπλοια) που περιορίζει τον αριθμό των επισκέψεων πλοίων. 5. Η ανεπάρκεια πόρων στο ΠΔΕ για την υλοποίηση έργων ιδιαίτερα στους μικρότερους λιμένες που δεν προβλέπεται πιθανότητα ιδιωτικοποίησης. 6. Η έλλειψη ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για τα λιμάνια με αποτέλεσμα να μην υπάρχει σαφής προσανατολισμός ενεργειών και εξειδίκευση προγραμμάτων ανάπτυξης. Η έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού μπορεί να επιφέρει ανούσιο ανταγωνισμό μεταξύ γειτονικών λιμένων ή έλλειψη εξυπηρέτησης μιας συγκεκριμένης ανάγκης, υψηλά τέλη ελλιμενισμού και παροχής λιμενικών υπηρεσιών. 7. Η έλλειψη έγκαιρης παρέμβασης στο σύστημα ακτοπλοϊκών συνδέσεων μπορεί να οδηγήσει σε εγκατάλειψη μη αποδοτικών συνδέσεων (άγονες γραμμές) και στην καλύτερη περίπτωση σε περιορισμό της ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης μόνο στις κερδοφόρες περιόδους, γεγονός που θα είχε καταστροφικές επιπτώσεις για το μέλλον της νησιωτικής Ελλάδας.

<p>8. Αναζωογόνηση της τοπικής οικονομίας για την παροχή υπηρεσιών υποστηρικτικών προς την δραστηριότητα του λιμένα (π.χ. ναυπηγοεπισκευαστική, λιμενικές υπηρεσίες, πρακτόρευση, ψυχαγωγία κ.α.) ιδιαίτερα στην περίπτωση τουριστικών λιμένων που υποδέχονται ιδιωτικά τουριστικά σκάφη.</p> <p>9. Η προώθηση πολιτικών από την Ε.Ε. οι οποίες ευνοούν την βελτίωση της ασφάλειας και του περιβάλλοντος στις λιμενικές ζώνες.</p> <p>10. Η συνεχιζόμενη Κοινοτική χρηματοδότηση.</p> <p>11. Η αξιοποίηση των βελτιώσεων στην πολεοδομική οργάνωση των περιοχών που περιβάλλουν τους λιμένες στο πλαίσιο νέων ΓΠΣ και στη συνεργασία των λιμενικών αρχών με τους ΟΤΑ και τους φορείς των περιοχών τους.</p> <p>11. Η αξιοποίηση της θέσης της χώρας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου μεταφορτωτικού έργου εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων transit για τροφοδότηση των χωρών της Ν.Α. Μεσογείου.</p>	<p>8. Η συνεχιζόμενη αύξηση των ακτοπλοϊκών ναύλων μειώνει την ζήτηση, με επακόλουθο την μη αποδοτική λειτουργία των γραμμών και εν τέλει την πιθανή διακοπή τους.</p> <p>9. Το ιδιόμορφο εργασιακό περιβάλλον (π.χ. λιμενεργασία) μειώνει την ελκυστικότητα των λιμένων.</p> <p>10. Πολύπλοκες, αναποτελεσματικές, χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, χρηματοδότησης, ωρίμανσης έργων (πληθώρα αδειοδοτήσεων κλπ.).</p> <p>11. Χαμηλή αποτελεσματικότητα φορέων υλοποίησης.</p> <p>12. Αναφορικά με κοινοτικές χρηματοδοτήσεις ο περιορισμένος χρόνος επιλεξιμότητας σε σχέση με τον απαιτούμενο χρόνο πλήρους ωρίμανσης των έργων, καθώς και οι αυστηροί κανονισμοί υλοποίησης των συγχρηματοδοτήσεων σε σχέση με τις υφιστάμενες δυνατότητες των φορέων υλοποίησης.</p>
---	--

6. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

6.1. ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Υπάρχουν κάποιες σημαντικές παραδοχές – κλειδιά που λαμβάνονται υπόψη στη χάραξη της Εθνικής Στρατηγικής για τους λιμένες. Αυτές είναι:

1. Δεδομένης της μορφολογίας της ελληνικής επικράτειας, το ελληνικό λιμενικό σύστημα περιλαμβάνει ένα μεγάλο αριθμό λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων (σχεδόν 900) που διαφέρουν σε μέγεθος ή σημαντικότητα, παραμένουν όμως απαραίτητα συστατικά στοιχεία του.
2. Ιδιαίτερα για τη νησιωτική Ελλάδα, οι λιμένες συνιστούν τους ζωτικούς κόμβους του ακτοπλοϊκού δικτύου που συνδέει τα νησιά μεταξύ τους και με την ηπειρωτική Ελλάδα.
3. Η ορθολογική λειτουργία και ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος στις σύγχρονες οικονομικές συνθήκες απαιτεί την αναμόρφωση του ισχύοντος πολύπλοκου θεσμικού πλαισίου, με τρόπο που να διευκολύνει το συντονισμό της πολιτικής και να μεγιστοποιεί την αξιοποίηση των αναγκαστικά περιορισμένων διαθέσιμων πόρων.
4. Στις σημερινές συνθήκες οικονομικής κρίσης, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την τόνωση της τοπικής ανάπτυξης και απασχόλησης, όπως και την αναβάθμιση της συμμετοχής τους στο διεθνές σύστημα θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών.
5. Η οικονομική κρίση έχει περιορίσει σαφώς τους διαθέσιμους πόρους για επενδύσεις σε βελτίωση υφιστάμενων, ή δημιουργία νέων υποδομών στα ελληνικά λιμάνια. Κρίνεται επομένως απαραίτητη η συμμετοχή ιδιωτών που θα αναλάβουν τις εμπορικές δραστηριότητες, και θα εισφέρουν επενδυτικά κεφάλαια (κατά κανόνα με συμβάσεις παραχώρησης, υπό τους όρους που θα καθορίσει η ελληνική πολιτεία) και εξειδικευμένη τεχνογνωσία σε νέα επιχειρηματικά σχήματα.

Με δεδομένη τη μοναδική στην Ευρώπη ιδιομορφία του ελληνικού θαλάσσιου χώρου και τη ζωτική σημασία της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, η Εθνική Στρατηγική Λιμένων οφείλει όχι απλώς να συμμορφώνεται αλλά και να συμβάλλει ουσιαστικά στη διαμόρφωση των συναφών πολιτικών της ΕΕ (μεταφορών, ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική κλπ).

6.2. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Η Εθνική Στρατηγική για τους λιμένες που προτείνει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου συμπυκνώνεται στο εξής:

Ολοκληρωμένο και βιώσιμο εθνικό λιμενικό σύστημα για την οικονομική ανάπτυξη και την εδαφική συνοχή με παροχή υψηλής ποιότητας λιμενικών υπηρεσιών, συμμετοχή των λιμένων στα διεθνή δίκτυα εφοδιασμού και μεταφορών, και έμφαση στην τοπική ανάπτυξη και απασχόληση.

Μέσα από την εξειδίκευση της στρατηγικής που περιγράφεται στη συνέχεια, επιτυγχάνεται ο εξορθολογισμός και ο σαφής διαχωρισμός των βασικών αρχών οργάνωσης και λειτουργίας του λιμενικού συστήματος, δηλαδή: της **Ρύθμισης** (Regulation), της **Διοίκησης** (Administration), και της **Επιχειρησιακής Λειτουργίας** (Operation).

6.3. Η ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Τα άρθρα 154 - 156 της Συνθήκης Ε.Κ. προσδιορίζουν την Κοινοτική Δράση στον τομέα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΔ-Μ). Το αντικείμενο των ΔΔ-Μ είναι η δημιουργία ενός ενιαίου, πολυτροπικού δικτύου, αποτελεσματικού και ασφαλούς για επιβάτες και εμπορεύματα. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα, υπό τη μορφή έργων υποδομής κοινού ενδιαφέροντος, αποσκοπούν επίσης στην ενίσχυση της διατροπικότητας των μεταφορών. Στοχεύουν ιδιαίτερα στην τόνωση των επενδύσεων, ώστε να ευνοηθεί η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών που καλύπτει ολόκληρη την κοινότητα και στηρίζεται στο σύνολο των μεταφορικών μέσων. Διατροπικότητα είναι η ικανότητα να συνδυάζονται με ευελιξία τα διαφορετικά μέσα μεταφοράς και αποτελεί ένα από τα κλειδιά της έννοιας «βιώσιμη κινητικότητα», η οποία αποτελεί τη βάση της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών.

Ο προσανατολισμός των Κοινοτικών χρηματοδοτήσεων αποσκοπεί στη λειτουργία σιδηροδρομικών διαδρόμων υψηλής ταχύτητας (καθαρές μεταφορές), στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων ενώνοντας χώρες και περιφέρειες με διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης, την ενθάρρυνση σχετικών συνεργασιών μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, καθώς και την ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων μεταφορών (ΤΠΕ, Galileo κ.ο.κ.). Η διατροπικότητα, με την οποία ευνοούνται οι συνδυασμένες μεταφορές, με αποτέλεσμα την ορθολογικότερη κατανομή του μεταφορικού έργου μεταξύ των διαφόρων μέσων και την αποδοτικότερη χρήση του μεταφορικού συστήματος, ενθαρρύνεται και υλοποιείται κυρίως μέσω των χρηματοδοτήσεων της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών, των χρηματοδοτήσεων της Γενικής

Διεύθυνσης Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ταμείο Συνοχής και προτεραιότητα σε χρηματοδοτήσεις του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, ιδίως περιφέρειες στόχου σύγκλισης), καθώς και δάνεια ή εγγυήσεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

Η ανάπτυξη ενός πολυτροπικού συστήματος μεταφορών για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις γειτονικές περιοχές είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου να εξασφαλισθεί μια αποτελεσματική, αποδοτική, και βιώσιμη διακίνηση των αγαθών, και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής μεταποιητικής βιομηχανίας και διανομής, στα πλαίσια μιας όλο και πιο ανταγωνιστικής παγκόσμιας αγοράς.

Σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, η σημερινή πραγματικότητα της διατροπικής μεταφοράς χαρακτηρίζεται, λόγω της τεχνικής φύσης, από υψηλό κόστος σε σχέση με την μονοτροπική μεταφορά και το υψηλό αυτό κόστος συνδέεται τόσο με ελλείψεις υποδομών, όσο με ανεπάρκειες διαχείρισης και ενημέρωσης. Το γεγονός αυτό έχει προφανείς συνέπειες στη λειτουργικότητα και ανταγωνιστικότητα των μεταφορών και για το λόγο αυτό αναλαμβάνονται διάφορες πρωτοβουλίες σε επίπεδο Ε.Ε. για την αντιμετώπισή του. Στην Ελλάδα, ειδικότερα, είναι γεγονός πως δεν έχουν αξιοποιηθεί πλήρως οι δυνατότητες που δίνονται μέσω της διατροπικότητας, παρά την πλεονεκτική γεωγραφική μας θέση, ως Κράτους-Μέλους εισόδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και χώρα διηπειρωτικής προσέγγισης. Η διατροπικότητα των μεταφορών αποτελεί ισχυρό αναπτυξιακό πλεονέκτημα σε επίπεδο χώρας, όπως έχει αναδειχθεί ήδη από την ανάλυση SWOT του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ 2007-2013). Η δυναμική που μπορεί να δοθεί και σε άλλους τομείς της εθνικής, αλλά και ευρωπαϊκής οικονομίας, μέσω της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών και κόμβων εφοδιαστικής αλυσίδας, επιβεβαιώθηκε στην πράξη πρόσφατα με τη συνεργασία θαλάσσιας και σιδηροδρομικής μεταφοράς δια της Ελλάδας προς την κεντρική Ευρώπη, προϊόντων προερχομένων από την Ασία.

Οι τομεακές στρατηγικές μεταφορών, περιλαμβανομένων των θαλασσιών μεταφορών, σε συνέχεια και των απαιτήσεων των Κοινοτικών Κανονισμών, πράγματι περιελάμβαναν κριτήρια εξυπηρέτησης της διατροπικότητας, δίνοντας προτεραιότητα και σεβαστό ποσοστό των χρηματοδοτήσεων, εν πολλοίς, σε έργα υποδομών επί των ΔΔ-Μ. Παρά ταύτα, οι λόγοι που δεν επέτρεψαν την ισχυρή ανάπτυξη μέχρι στιγμής της διατροπικότητας, και κατά συνέπεια εφοδιαστικών αλυσίδων, είναι κυρίως το σημαντικό κόστος ολοκλήρωσης των σχετικών υποδομών (αίτιο που ισχύει αναλογικά και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς το συνολικό κόστος ολοκλήρωσης των υποδομών του βασικού δικτύου ΔΔ-Μ σε ορίζοντα 2020 υπολογίζεται περίπου σε 250 δισεκατομμύρια Ευρώ, ενώ 500 δισεκατομμύρια Ευρώ του εκτεταμένου), αλλά και βεβαίως ο συντονισμός των χρονοδιαγραμμάτων των έργων από τους διαφορετικούς φορείς υλοποίησης.

Η Ελλάδα υπήρξε επίσης τυπικό παράδειγμα του πανευρωπαϊκού προβλήματος της άνισης ανάπτυξης των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, με την κυριαρχία των οδικών μεταφορών έναντι των υπολοίπων. Το δεδομένο αυτό, σε συνδυασμό με άλλα σημαντικά ζητήματα, όπως η μέχρι το 2004 έλλειψη χερσαίων συνόρων με την ΕΕ, οι αρχικά μεγάλες ανάγκες για υποδομές, τόσο σε κεντρικό, όσο και περιφερειακό επίπεδο λόγω της γεωγραφίας, η υστέρηση στην επένδυση σε λιμενικές υποδομές (σε σχέση με άλλα μέσα), καθώς και το γεγονός πως η χώρα, λόγω του ανάγλυφου αλλά και άλλων αιτιών, έχει περιορισμένη και μη εκσυγχρονισμένη σιδηροδρομική υποδομή σε σύγκριση με τα Ευρωπαϊκά δεδομένα, ή ακόμα και με άλλες χώρες συνοχής όπως η Ισπανία και Πορτογαλία, δεν επέτρεψαν διαχρονικά την ανάπτυξη διατροφικότητας. Τέλος, ενώ σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι δημόσιες επενδύσεις αποτελούν ποσοστό της τάξης του 10% των συνολικών επενδύσεων στις λιμενικές υποδομές, στην Ελλάδα οι ανάλογες επενδύσεις στους λιμένες γίνονται σχεδόν αποκλειστικά από δημόσιους πόρους.

Επομένως, η παρούσα στρατηγική αντιμετωπίζει τα ανωτέρω ζητήματα, ιεραρχώντας τους λιμένες ως προς τη συνεισφορά τους στην ολοκλήρωση του ΔΔ-Μ (κριτήρια της ανάλυσης), στην ενίσχυση της διατροφικότητας, στην ανάπτυξη καθαρότερων μέσων μεταφοράς, καθώς και στην ανάπτυξη τεχνογνωσίας και σημαντική εξοικονόμηση δημοσίων πόρων, μέσω της ενθάρρυνσης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στους ελληνικούς λιμένες.

6.4. ΑΞΟΝΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ

Η στρατηγική διαρθρώνεται σε **δύο άξονες στρατηγικής**:

ΑΞΟΝΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ 1	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ: Διαρθρωτική μεταρρύθμιση του υφιστάμενου λιμενικού συστήματος και του εσωτερικού δικτύου θαλάσσιων μεταφορών – Εξυπηρέτηση της νησιωτικότητας.
ΑΞΟΝΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ 2	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ: Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων και αναβάθμιση του ρόλου τους στο διεθνές σύστημα θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων.

Οι Άξονες Στρατηγικής υποδηλώνουν τα «μέτωπα» - το εσωστρεφές και το εξωστρεφές - της Εθνικής Στρατηγικής για τα λιμάνια.

Ο πρώτος Άξονας Στρατηγικής αφορά στο **εσωτερικό περιβάλλον**, δηλαδή στη ρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό της διοίκησης και λειτουργίας του λιμενικού συστήματος της χώρας, και του εσωτερικού δικτύου θαλάσσιων μεταφορών. Σ' αυτό το περιβάλλον οι προκλήσεις που παρουσιάζονται είναι άμεσες και καθημερινές, και επηρεάζουν την ζωή και το μέλλον μεγάλου τμήματος της ελληνικής επικράτειας και σημαντικού αριθμού ελλήνων πολιτών που ζουν στα ελληνικά νησιά. Επί πλέον, η σημασία της ουσιαστικής ενίσχυσης του «εσωτερικού μετώπου» είναι προφανής για λόγους εθνικής υπόστασης και εδαφικής ακεραιότητας, λόγοι, παρεμπιπτόντως που δεν είναι εύκολα κατανοητοί από τους ευρωπαϊούς εταίρους μας. Η οικονομική, κοινωνική, και πολιτιστική επιβίωση του ελληνικού νησιωτικού χώρου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την εύρυθμη και επαρκή λειτουργία του εσωτερικού δικτύου θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων.

Ο δεύτερος Άξονας Στρατηγικής είναι η «**εξωστρέφεια**» της Εθνικής Στρατηγικής που αφορά στην αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσεως της Ελλάδας, και ειδικότερα των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των ελληνικών λιμένων **προκειμένου να ενισχύσει τη συμμετοχή τους στο διεθνές σύστημα θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, και ιδιαίτερα το τμήμα που εξυπηρετεί την εφοδιαστική αλυσίδα των Βαλκανίων και των παρευξείνιων χωρών.**

Η Ελλάδα ήδη αποτελεί την «πύλη εισόδου» προς τις χώρες της Βαλκανικής Χερσονήσου και η λειτουργία αυτή πρέπει να ενισχυθεί και με την ανάπτυξη δικτύων συνδυασμένων μεταφορών που θα συνδέουν τους θαλάσσιους διαδρόμους της Ανατολικής Μεσογείου με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών των Βαλκανίων και κατ' επέκταση της Ανατολικής Ευρώπης.

Κάθε Άξονας Στρατηγικής εξειδικεύεται σε **Στρατηγικούς Στόχους**. Οι Στρατηγικοί Στόχοι που προτείνονται για την Εθνική Στρατηγική για τα λιμάνια είναι:

ΑΞΟΝΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ 1: ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ: Διαρθρωτική μεταρρύθμιση του υφιστάμενου λιμενικού συστήματος και του εσωτερικού δικτύου θαλάσσιων μεταφορών – Εξυπηρέτηση της νησιωτικότητας	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 1.1	Αναμόρφωση και εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου οργάνωσης, διοίκησης και εποπτείας της λειτουργίας του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος
	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 1.2	Αναβάθμιση του ρόλου των λιμένων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών και την ενίσχυση των τοπικών οικονομιών

ΑΞΟΝΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ 2: ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ: Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων και αναβάθμιση του ρόλου τους στο διεθνές σύστημα θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 2.1	Μεγιστοποίηση της συμμετοχής των ελληνικών λιμένων στο διεθνές σύστημα θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρα, τουριστικοί λιμένες, μαρίνες)
	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 2.2	Αναβάθμιση της θέσης της Ελλάδος στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο που διακινείται μέσω θαλάσσης.

Οι Άξονες Στρατηγικής είναι στενά συνδεδεμένοι, και για αυτό, οι Άξονες Προτεραιότητας και Δράσεις που απαιτούνται για την υλοποίησή τους είναι κοινές.

7. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑΓΚΩΝ – ΠΟΛΥΚΡΙΤΗΡΙΑΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

7.1. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

7.1.1. Περιγραφή - Στόχοι

Προκειμένου οι λιμένες να επιτελέσουν τον ρόλο που έχει σχεδιαστεί στο πλαίσιο της Εθνικής Στρατηγικής, και με δεδομένες τις ελλείψεις σε λιμενικές υποδομές που ήδη έχουν διαπιστωθεί όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 3.2 (βλέπε και **Υπηρεσίες Τεχνικού Συμβούλου Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. – Γ.Γ.Δ.Ε.– Γ.Δ.Σ.Ε. για την ένταξη έργων Συγκοινωνιακών στο Δ' ΚΠΣ 2007-2013**), αλλά και λόγω των περιορισμένων δυνατοτήτων χρηματοδότησης, απαιτείται ολοκληρωμένος και τεκμηριωμένος προγραμματισμός έργων (π.χ. εξωτερικά – εσωτερικά λιμενικά έργα, επιβατικοί σταθμοί, έργα υποδομής, έργα για την ενίσχυση της ασφάλειας, έργα σύνδεσης με άλλα χερσαία δίκτυα μεταφορών).

Πρέπει να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο της κατάρτισης των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ, είχαν καταγραφεί οι ελλείψεις και τα αναγκαία έργα σε ικανό αριθμό λιμένων⁶. Στην παρούσα εργασία έγινε πολυκριτηριακή ανάλυση με μεθοδολογία η οποία αναλύεται στο Κεφ. 7.1.2. Για να καταστεί εφικτή αυτή η πολυκριτηριακή ανάλυση, προηγήθηκαν τα ακόλουθα βήματα:

- Έγινε αποτίμηση των έργων που εντάχθηκαν, έχουν ήδη ολοκληρωθεί, είναι υπό κατασκευή, ή υπό δημοπράτηση. Τα αποτελέσματα αυτής της αποτίμησης δίνονται στους Πίνακες 8.4 του Κεφ. 8.
- Έγινε επίσης κριτική αποδελτίωση των αιτημάτων και προτάσεων για έργα και παρεμβάσεις, όπως αυτά καταγράφηκαν από τους φορείς διαχείρισης τους (βλ. Παράρτημα). Τα αποτελέσματα αυτής της αποδελτίωσης δίνονται στους Πίνακες 8.5 του Κεφ. 8.
- Επισημαίνεται ότι ελήφθησαν υπόψη τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα και συμπεράσματα από την υλοποίηση των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και ιδιαίτερα στο Έργο Προτεραιότητας 21 «Θαλάσιες Αρτηρίες». Στην τελευταία ετήσια αναφορά για το συγκεκριμένο έργο καθορίζονται οι προτεραιότητες που θα πρέπει να θέτουν οι αντίστοιχοι λιμένες για ανάπτυξη συνδυασμένης υποδομής (εμπόριο, διαδικασίες, κίνηση εμπορευμάτων, πληροφοριακά συστήματα, κατασκευές,

⁶ Στο κεφάλαιο 5.2.2 περιγράφεται αναλυτικά η στρατηγική στόχευση του ΕΣΠΑ και των οικείων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων στον τομέα των λιμενικών υποδομών. Στο Παράρτημα 2 δίδονται τα έργα λιμένων που είναι ενταγμένα και υλοποιούνται στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013 (ΕΠΕΠ - ΠΕΠ).

οχήματα και λειτουργίες), βελτίωση των υποδομών σύνδεσης με την ενδοχώρα και έμφαση στην εφοδιαστική αλυσίδα αγαθών, εφαρμογή υπηρεσιών ευφυών υποδομών (π.χ. εντοπισμό και παρακολούθηση) για τη βελτίωση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας του συστήματος παράδοσης, καθώς και για την υποστήριξη στην ανάπτυξη των λιμένων και των λιμενικών δραστηριοτήτων (σειρές, πύλες, hub and spoke) και στην αξιοποίηση της τεχνογνωσίας και των συγκριτικών πλεονεκτημάτων, δημιουργώντας ένα ευνοϊκό περιβάλλον για την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών ευκαιριών.

Ο προγραμματισμός των έργων λαμβάνει υπόψη του:

- τις προτεραιότητες και τους στόχους της Εθνικής Στρατηγικής σχετικά με την «ταυτότητα» που επιδιώκει να αναπτύξει κάθε λιμένας και τη στοχευμένη αξιοποίησή του,
- την ωριμότητα των υφιστάμενων μελετών, των ιδιαίτερων τεχνικών χαρακτηριστικών και των απαραίτητων αδειοδοτήσεων, στοιχεία που επηρεάζουν σημαντικά τον χρόνο υλοποίησης λιμενικών έργων,
- την ιεράρχηση των παρεμβάσεων με βάση τις δυνατότητες χρηματοδότησης (εθνικές, ευρωπαϊκές, άλλες) ολοκληρώνοντας τα απαιτούμενα έργα σε σημαντικά λιμάνια της χώρας επί του κεντρικού δικτύου των Δ.Δ.Μ. (Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Πειραιάς, Θεσσαλονίκη) και στη συνέχεια στα λιμάνια του εκτεταμένου δικτύου που διασυνδέονται με άλλες υποδομές μεταφορών, στοχεύοντας στην πολυτροπικότητα των μέσων,
- το πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων (κυρίως παραχωρήσεων) που βρίσκεται σε εξέλιξη,
- τη νέα διοικητική οργάνωση του λιμενικού συστήματος,
- το θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις κ.α.

7.1.2. Μεθοδολογική Προσέγγιση για την διαπίστωση αναγκών για έργα στους λιμένες

Η μεθοδολογία για την διαπίστωση και ιεράρχηση των αναγκών για την επιλογή λιμένων για τους οποίους είναι απαραίτητο να ολοκληρωθούν οι υποδομές, ώστε να επιτελούν τον ρόλο τους βασίζεται σε πολυκριτηριακή ανάλυση αντίστοιχη με εκείνη που είχε γίνει και στο παρελθόν στο πλαίσιο του σχεδιασμού του ΕΣΠΑ. Τα νέα κριτήρια που θεσπίζονται είναι προσαρμοσμένα στους στόχους της παρούσας πρότασης Εθνικής Στρατηγικής Λιμένων, και είναι τα ακόλουθα:

Κριτήριο 1: Λιμένας ενταγμένος στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών

Με το κριτήριο αυτό εξυπηρετείται ο στόχος της συνδέσεως των Περιφερειών της χώρας με την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και η διατροφικότητα των μεταφορών (συνδυασμένες μεταφορές), με απώτερο στόχο την κινητικότητα προσώπων και την μεταφορά αγαθών. Σε συνέχεια και του Στρατηγικού Στόχου 6 του ΕΣΠΑ 2007-2013 που επιδίωκε την ουσιαστική βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας η οποία συμβάλει στην βελτίωση της ελκυστικότητας της χώρας και την αναβάθμιση της συνολικής ανταγωνιστικότητας, εξετάζεται εάν ο λιμένας εντάσσεται στο κεντρικό δίκτυο (core network) ή στο εκτεταμένο δίκτυο (comprehensive network) του **Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών**, όπως αυτά έχουν καθοριστεί για την περίοδο 2014 – 2050 στην Απόφαση 661/2010/ΕΕ (Οδηγίες για την ανάπτυξη του Δ.Δ.Μ.) και στο COM(2011) 650/19.10.2011 σχέδιο Κανονισμού αναφορικά με τις Οδηγίες για την ανάπτυξη του Δ.Δ.Μ. Επισημαίνεται ότι στο κεντρικό δίκτυο εντάσσονται 4 λιμένες (Πειραιά, Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Θεσσαλονίκης), ενώ στο εκτεταμένο δίκτυο εντάσσονται επιπλέον 21 λιμένες. Επιπλέον, εξετάζεται εάν ο λιμένας εντάσσεται σε κάποιον Διάδρομο του κεντρικού δικτύου. Εώς σήμερα μόνο ο λιμένας του Πειραιά εντάσσεται στον Διάδρομο 4 (Αμβούργο - Ροστόκ - Μπουργκάς - Πειραιάς - Λευκωσία). Επισημαίνεται ότι το κεντρικό δίκτυο έχει χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης έως το 2030 και το εκτεταμένο δίκτυο που θα τροφοδοτεί το κεντρικό δίκτυο έχει χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης έως το 2050. Το εκτεταμένο δίκτυο θα καλύπτει ολόκληρη την Ε.Ε. και θα εξασφαλίσει προσβασιμότητα σε όλες τις περιφέρειες. Ενώ στο κεντρικό δίκτυο προτεραιότητα θα έχουν οι σημαντικότερες ζεύξεις και κόμβοι του Δ.Δ.Μ. που θα έχουν τεθεί σε λειτουργία έως το 2030.

Κριτήριο 2: Λιμένας που εξυπηρετεί την διατροφικότητα των μεταφορών (συνδυασμένες μεταφορές) καθώς αποτελεί κόμβο σε οδικό ή σιδηροδρομικό δίκτυο ή γειτνιάζει με διεθνές αεροδρόμιο

Στο κριτήριο αυτό εξετάζεται η δυνατότητα διασύνδεσης των λιμένων με την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω σιδηροδρομικών γραμμών και οδικών αρτηριών, καθώς και η διατροφικότητα των μεταφορών με αποτέλεσμα τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας ατόμων και αγαθών με γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη και την αιεσιότητα του συστήματος μεταφορών, καθώς και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και παραγωγικότητας των μεταφορικών συστημάτων μέσω της βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μετακίνησης, με έμφαση στη μείωση του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων, στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, στην αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης και της συνολικής προστιθέμενης αξίας του συστήματος. Επιπλέον, ενισχύεται η ανάπτυξη συστημάτων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον, με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Κριτήριο 3: Λιμένες ενταγμένος στις Θαλάσσιες Λεωφόρους (Motorways of the Sea)

Με το κριτήριο αυτό δίδεται έμφαση στις κατευθυντήριες γραμμές της Λευκής Βίβλου, για την δημιουργία «Θαλασσιών Λεωφόρων»⁷ με σκοπό την εκτροπή μέρους της εμπορευματικής κινήσεως από το οδικό δίκτυο προς τις θαλάσσιες μεταφορές, με άμεσα περιβαλλοντικά οφέλη. Εκτός από τους λιμένες που συμμετέχουν σε δυο από τα έργα που απαρτίζουν το Έργο Προτεραιότητας 21 «Θαλάσσιες Αρτηρίες» και χρηματοδοτούνται από το Δ.Δ.Μ., ο λιμένας του Πειραιά εντάσσεται στον Διάδρομο 4 (Αμβούργο - Ροστόκ - Μπουργκάς - Πειραιάς - Λευκωσία) μέρος του οποίου αποτελεί η Θαλάσσια Λεωφόρος μεταξύ Αθήνας/ Πειραιά και Λευκωσίας.

Κριτήριο 4: Λιμένας που εξυπηρετεί την Εθνική Συνοχή με έμφαση στην Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας της νησιωτικής χώρας

Με το κριτήριο αυτό εξετάζεται η συμπληρωματικότητα λιμένων στα πλαίσια του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος προκειμένου να βελτιωθεί η ακτοπλοΐα και οι θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα μεταξύ των νησιών, αλλά και μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας, εξυπηρετώντας την τροφοδοσία τους, τη μετακίνηση των μονίμων κατοίκων και την εξυπηρέτηση σημαντικού αριθμού τουριστών. Με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται η άμβλυνση των γεωγραφικών μειονεκτημάτων των νησιωτικών περιοχών, η μείωση της απομονώσεως πολλών μικρών ή/και μεγάλων νήσων της Ελλάδας με σκοπό τη διάχυση της ανάπτυξης στο σύνολο του εθνικού χώρου, ενώ παράλληλα μέσω της ουσιαστικής βελτίωσης του επιπέδου προσβασιμότητας ενισχύεται η ελκυστικότητα της χώρας και η αναβάθμιση της συνολικής ανταγωνιστικότητας.

Κριτήριο 5: Λιμένας που διαθέτει Ωριμότητα Μελετών και Αδειοδοτήσεων Έργων

Στο κριτήριο εξετάζεται εάν οι λιμένες διαθέτουν ήδη Προγραμματικά Σχέδια, Στρατηγικά Σχέδια ή Μελέτες Σκοπιμότητας, ή τεχνικές μελέτες έργων, σε επίπεδο ανώτερο εκείνου των προκαταρκτικών μελετών ή είναι έτοιμοι να αναθέσουν, σύμφωνα με τις διοικήσεις τους, στα πλαίσια της εκάστοτε προγραμματικής περιόδου, τις αντίστοιχες μελέτες. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ωριμότητα των σχετικών αδειοδοτήσεων διασφαλίζοντας την έντεχνη και εμπρόθεσμη ολοκλήρωση των έργων ή των μελετών και την αποφυγή απώλειας -κυρίως- Κοινοτικών πόρων. Ειδικότερα όσον αφορά στα έργα που εντάσσονται στο κεντρικό δίκτυο των Δ.Δ.Μ. προκειμένου να είναι επιλέξιμα για κοινοτική χρηματοδότηση για τις μεταφορές την περίοδο 2014-2020 πρέπει να είναι ώριμα για υλοποίηση κατά την περίοδο αυτή, ενώ παράλληλα καθιερώνεται μια νέα αυστηρή νομική απαίτηση ότι τα κράτη μέλη που θα λάβουν χρηματοδότηση, θα έχουν

⁷ Βλ. επίσης και MARITIME POLICY – European Union legislation and objectives for sea transport (European Commission 23.08.2002)

τη νομική υποχρέωση να περατώσουν τα έργα αυτά έως το 2030, προθεσμία ολοκλήρωσης του κεντρικού δικτύου.

Κριτήριο 6: Λιμένες για τον οποίο απαιτείται Ολοκλήρωση Έργων ενταγμένων σε προηγούμενες χρηματοδοτικές περιόδους

Στο κριτήριο εξετάζεται η απαίτηση περαιτέρω χρηματοδότησης εργασιών σε λιμένες που είχαν ενταχθεί σε προηγούμενες χρηματοδοτικές περιόδους και είναι ημιτελείς, καθώς μόνο με την άρτια ολοκλήρωση του φυσικού αντικείμενου και την διασφάλιση της λειτουργικότητάς τους δικαιολογείται η ένταξή τους στα έργα μίας προγραμματικής περιόδου και επιτυγχάνεται η εισροή των αντίστοιχων οικονομικών πόρων από την Ε.Ε., ενώ παράλληλα έργα καθίστανται ανταποδοτικά για τον φορολογούμενο Ευρωπαϊό Πολίτη. Σε αντίθετη περίπτωση και ιδιαίτερα για έργα για τα οποία έχει ήδη δοθεί Κοινοτική χρηματοδότηση απαιτείται η έντοκη επιστροφή του συνόλου της χρηματοδότησης στην Ε.Ε. Τέλος, τα ολοκληρωμένα από λειτουργική άποψη έργα επιτελούν τον σκοπό υλοποίησής τους και συμβάλλουν στην ασφάλεια των μεταφορών και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας.

Κριτήριο 7: Λιμένες για τον οποίον είναι απαραίτητη η υλοποίηση έργων αναβάθμισης της ασφάλειας με εφαρμογή η ISPS Code, Οδηγίας 65/2005/Ε.Κ. και Οδηγίας 65/2010/Ε.Ε.

Στο κριτήριο εξετάζεται εάν οι λιμένες έχουν υλοποιήσει ή σκοπεύουν να υλοποιήσουν έργα αναβάθμισης της ασφάλειας με εφαρμογή του Διεθνή Κωδικού Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code), της Οδηγίας 65/2005/Ε.Κ. και της Οδηγίας 65/2010/Ε.Ε. προκειμένου να επιτυγχάνεται η υλοποίηση υψηλής ποιότητας, αποτελεσματικών υποδομών, και να διασφαλίζεται η ασφαλής μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Επιπλέον, εξετάζεται εάν εφαρμόζουν τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνίας όπως ηλεκτρονικά συστήματα εφοδιαστικής αλυσίδας e-Maritime υπηρεσίες και έχουν υιοθετήσει τις απαραίτητες διοικητικές και τελωνειακές διαδικασίες για την διευκόλυνση της διακίνησης φορτίων στους λιμένες, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ενιαίας ηλεκτρονικής θυρίδας και συστημάτων επικοινωνιών λιμένος και πλοίων.

Κριτήριο 8: Λιμένες για τον οποίον είναι απαραίτητη η εφαρμογή των διεθνών κανονισμών για την Προστασία του Περιβάλλοντος

Στο κριτήριο εξετάζεται εάν οι λιμένες υποχρεούνται να εφαρμόζουν τους διεθνείς κανονισμούς για την Προστασία του Περιβάλλοντος και εφόσον απαιτείται εάν διαθέτουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό για να διασφαλίσουν την περιβαλλοντική κατάσταση των πλοίων εντός των λιμένων ιδίως τις εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων πλοίων και κατάλοιπων φορτίων σύμφωνα με την Οδηγία 2000/59/Ε.Κ. Επιπλέον, εξετάζεται ο αντίκτυπος στην κλιματική αλλαγή και τις επιπτώσεις ενδεχόμενων φυσικών και

ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, ενώ είναι σημαντικό για την αποφυγή πιθανών επιπτώσεων στο κόστος και τον χρόνο υλοποίησης, τόσο σε στρατηγικό όσο και λεπτομερή σχεδιασμό των έργων λιμένων να ενσωματώνονται πλήρως οι απαιτήσεις Natura 2000.

8. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ, ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

8.1. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Η μεθοδολογία που περιγράφηκε στην Παρ. 7.3.2 και η εφαρμογή της, κατέληξε στα εξής:

A. Επικαιροποίηση ανάλυσης και κοστολόγηση αναγκών

Η δράση αυτή ολοκληρώθηκε, στα πλαίσια του εφικτού, με βάση τα στοιχεία που παρασχέθηκαν από τους φορείς διαχείρισης των λιμένων, πολλά από τα οποία διασταυρώθηκαν με τα στοιχεία προηγούμενων αντιστοίχων εργασιών και μελετών.

Οι κυριότερες προηγούμενες εργασίες που χρησιμοποιήθηκαν είναι η «Μελέτη για Ένταξη Έργων στο ΕΣΠΑ 2007 – 2013», (ΡΟΓΚΑΝ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ 2007) και το «Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένων – ΕΣΣΑΛ» (ΤΡΙΤΩΝ – ΑΤΤΙΚΑ – ΣΑΓΙΑΣ 2009).

Ειδικότερα, όσον αφορά στην τελευταία εργασία, έγινε επαναξιολόγηση των 35 προτεινομένων σε αυτήν έργων λιμένων με βάση τα δεδομένα και κριτήρια της παρούσας εργασίας.

Τα αποτελέσματα της αναλύσεως δίνονται στους Πίνακες 8.4 και 8.5 του παρόντος Κεφαλαίου.

B. Κατάταξη λιμένων στο πλαίσιο της Εθνικής Στρατηγικής

Όπως προαναφέρθηκε, καταρτίστηκαν τα οκτώ (8) κριτήρια ιεραρχήσεως των αναγκών των λιμένων σε έργα. Τα κριτήρια αυτά και η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε περιγράφηκαν στο κεφάλαιο 7.1.2. Από την Πολυκριτηριακή Ανάλυση προέκυψαν οι Πίνακες 8.3 που παρατίθενται στο παρόν Κεφάλαιο.

Γ. Σύνοψη αποτελεσμάτων

Συνοπτικά, με βάση την αξιολόγηση της πολυκριτηριακής αναλύσεως προκύπτει η ακόλουθη ενδεικτική ιεράρχηση, ανά Κατηγορία Λιμένων. Δίδεται επίσης, για κάθε κατηγορία λιμένων, ο ενδεικτικός συνολικός προϋπολογισμός των απαιτούμενων έργων / παρεμβάσεων.

Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι:

- δεν εξετάστηκαν αιτήματα των Λιμένων Πειραιώς (ΟΛΠ ΑΕ) και Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ), καθώς οι Εταιρείες αυτές είναι εισηγμένες στο Χ.Α.Α., και τα Αναπτυξιακά Προγράμματα τους καθορίζονται από τους Μετόχους τους.
- Ορίζονται σαν Λιμένες με έργα **Άμεσης Προτεραιότητας** οι Λιμένες που συγκέντρωσαν **περισσότερους από 5 σταυρούς**.
- Ορίζονται σαν Λιμένες με έργα **Ενδιάμεσης Προτεραιότητας** οι Λιμένες που συγκέντρωσαν **περισσότερους από 3 και λιγότερους από 5 σταυρούς**.
- Ορίζονται σαν Λιμένες με έργα **Μικρής Προτεραιότητας** οι Λιμένες που συγκέντρωσαν **λιγότερους από 2 σταυρούς**.

Η συνοπτική αυτή αξιολόγηση δίνεται στους Πίνακες 8.1, 8.2 και 8.3.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.1: Συνοπτικά αποτελέσματα αξιολόγησης για Λιμένες Κατηγορίας Κ1

Κ1	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ	ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
Λιμένες με έργα Άμεσης Προτεραιότητας	5-8 σταυροί	Πειραιώς, Βόλου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας (νέος Λιμένας), Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Λαυρίου, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων, Ραφήνας	307.000.000,00€
Λιμένες με έργα Ενδιάμεσης Προτεραιότητας	3-5 σταυροί	Θεσσαλονίκης, Ελευσίνας, Καβάλας (Κεντρικός Λιμένας), Κέρκυρας, Πάτρας.	145.000.000,00€
Λιμένες με έργα Μικρής Προτεραιότητας	λιγότεροι από 2 σταυροί		

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.2: Συνοπτικά αποτελέσματα αξιολόγησης για Λιμένες Κατηγορίας Κ2

Κ2	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ	ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
Λιμένες με έργα Άμεσης Προτεραιότητας	5-8 σταυροί	Καλαμάτας, Βαθέως Σάμου, Σύρου, και Χίου.	31.500.000 €
Λιμένες με έργα Ενδιάμεσης Προτεραιότητας	3-5 σταυροί	Αργοστολίου, Θήρας, , Κατάκολου, Κυλλήνης, Πάρου, Ρεθύμνου, Χαλκίδος.	82.000.000 €
Λιμένες με έργα Μικρής Προτεραιότητας	λιγότεροι από 2 σταυροί	Ζακύνθου, Κορίνθου, Κω, Λάγος, Πρέβεζας.	6.200.000

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.3: Συνοπτικά αποτελέσματα αξιολόγησης για Λιμένες Κατηγορίας Κ3

Κ3	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ	ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
Λιμένες με έργα Άμεσης Προτεραιότητας	5-8 σταυροί		
Λιμένες με έργα Ενδιάμεσης Προτεραιότητας	3-5 σταυροί	Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Αιγίου, Νάξου, Ν. Μουδανιών.	35.000.000€
Λιμένες με έργα Μικρής Προτεραιότητας	λιγότεροι από 2 σταυροί	Αγ. Κηρύκου Ικαρίας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μύρινας Λήμνου, Ναυπλίου, Πάτμου, Σαμοθράκης, Πόρου Κεφαλληνίας, Σκοπέλου, Σητείας, Σκιάθου, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου και Ύδρας.	12.350.000€

Επισημαίνεται ότι η ως άνω ιεράρχηση αναγκών, αλλά και ο αντίστοιχος προϋπολογισμός των απαιτούμενων έργων **είναι ενδεικτικά**, λόγω ανεπάρκειας των διατιθέμενων στοιχείων.

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης παρουσιάζονται στους παρακάτω τελικούς Πίνακες 8.4, 8.5 και 8.6:

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.4.1: Πορεία Υλοποίησης Έργων Λιμένων Ενταγμένων σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα των Λιμένων Κατηγορίας Κ1 (βλ. σημείωση 1)

Κ1: ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ										
Α/Α	ΛΙΜΕΝΑΣ (ΦΟΡΕΑΣ)	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ (ΥΠΟΕΡΓΑ)	ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ			ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ		ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ΕΝΤΑΞΗ)	ΒΑΘΜΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ	
			Ε.Π. -Ε.Π.	ΠΕΠ	ΑΛΛΟ	ΕΝΑΡΞΗ	ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗΣ
1	ΠΕΙΡΑΙΑ (Ο.Λ.Π. Α.Ε.)									
2	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.)									
3	ΒΟΛΟΥ (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)	<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή του κώδικα ISPS Έγκριση πιστώσεων προς εφαρμογή των έργων περιβαλλοντικού χαρακτήρα (δεν υπάρχει στη λίστα) 		✓						
4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ (Ο.Λ.Α. Α.Ε.)	Έργα Γ1 Φάσης: <ul style="list-style-type: none"> Εκβάθυνση Λιμενολεκάνης Εκσκαφή διαύλου Λιμένα 		✓				15.656.677 (15.656.672)	83%	
5	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.)									
6	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ (Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.)	Α' Φάση : <ul style="list-style-type: none"> Κρηπιδώματα Χερσαίοι χώροι Κεντρικός Τερματικός σταθμός επιβατών Κεντρική Πύλη Κτίρια Στέγασης Υπηρεσιών Κτίριο Η/Μ εγκαταστάσεων Β' Φάση : <ul style="list-style-type: none"> Κατασκευή συνδετήριο κρηπίδωμα Διαμόρφωση χερσαίας ζώνης Κατασκευή Βόρειου Προβλήτα Πλαγιοπρυμοδέτησης ΕΓ/ΟΓ πλοίων Τερματικών Επιβατικών Σταθμών Νέας Βόρειας Πύλης Νέα Πύλη Ακτοπλοΐας Η/Μ εγκαταστάσεων 			Ταμείο Συνοχής			55.000.000	100%	58%
		Γ1 Φάση: <ul style="list-style-type: none"> Κατασκευή κρηπιδότοιχου μελλοντικού Ra- Ra 								

«ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

			<ul style="list-style-type: none"> • Νέα κρηπιδώματα • Δημιουργία και διαμόρφωση των προβλεπόμενων νέων χερσαίων χώρων, συμπληρωματικά έργα οδοποιίας και κυκλοφοριακά έργα • Κατασκευή του συγκροτήματος της Νότιας Πύλης, κτίριο Η/Μ εγκαταστάσεων • Διαμόρφωση/ανακατασκευή της υφιστάμενης Ε.Ο. 				8/2011	9/2016	53.722.500		
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ (Ο.Λ.Η. Α.Ε.)		<ul style="list-style-type: none"> • Εγκατάσταση & Λειτουργία Ολοκληρωμένου συστήματος ασφάλειας των υπόχρεων λιμενικών εγκαταστάσεων του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου Α.Ε. σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα ISPS 		✓				2.036.650		
8	ΚΑΒΑΛΑΣ (Ο.Λ.ΚΑ. Α.Ε.)	Κεντρικός Λιμένας	<ul style="list-style-type: none"> • Επέκταση προσήνεμου μώλου • Εξωτερική θωράκιση προσήνεμου μώλου • Κατασκευή πλωτών εγκαταστάσεων στο κεντρικό λιμάνι Καβάλας. 		✓		02.12.2012 22.09.2012	02.06.2013 22.11.2012	7.300.000 7.500.000 6.000.000		
		Εμπορικός Λιμένας	<ul style="list-style-type: none"> • Κατασκευή νέων εμπορικών κρηπιδωμάτων • Χερσαίων χώρων • Εσωτερικής οδοποιίας, έργα αντισεισμικής προστασίας, Η/Μ δικτύων • Κατασκευή κυματοθραύστη 	✓					14.053.514		
9	ΚΕΡΚΥΡΑΣ (Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.)		<ul style="list-style-type: none"> • Προσήνεμος μώλος • Ράμπες Πρυμνοδέτησης • Η/Μ Υπήνεμου Μώλου 			✓ Π.Δ.Ε.		06.2013			
10	ΛΑΥΡΙΟΥ (Ο.Λ.ΛΑ. Α.Ε.)		<ul style="list-style-type: none"> • Επιβατικός Σταθμός Ταχυπλόων 		✓				3.744.808	Έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή	
11	ΠΑΤΡΩΝ (Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.)		<ul style="list-style-type: none"> • Κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων • Κατασκευή του κυματοθραυστή • Νέοι χερσαίοι χώροι • Συλλεκτήριος αγωγός ομβρίων • Έργα επιδομής 			✓ Γ' ΚΠΣ (έχει ολοκληρωθεί)			6.730.199		
			<ul style="list-style-type: none"> • Κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων • Επέκταση του κυματοθραύστη • Δημιουργία συμπληρωματικής χερσαίας ζώνης, συμπληρωματικά έργα οδοποιίας και κυκλοφοριακά 	✓					38.336.615		

«ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

		<ul style="list-style-type: none"> έργα • Υδραυλικά έργα • Κατασκευή δύο επιβατικών σταθμών - Πύργου Ελέγχου – Κτιρίου WC-Περιπτέρου - Καταστημάτων 								
		<ul style="list-style-type: none"> • Συμπληρωματικά έργα υποδομής στο χερσαίο χώρο του νέου Λιμένα Πατρών 		✓				2.326.593		
12	ΡΑΦΗΝΑΣ (Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.)	-								
13	ΜΥΚΟΝΟΥ (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο)	<ul style="list-style-type: none"> • Κτηριακά Έργα • Έργα επιδομής 	✓					14.400.000 (14.400.000)		67%
		<ul style="list-style-type: none"> • Διαμόρφωση χερσαίων χώρων παραπλεύρως του παλαιού λιμένα Μυκόνου (εγκαταστάσεις ναυταθλητισμού και αλιείας) 		✓				6.184.666		
14	ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ (Λιμενικό Ταμείο Λέσβου)	<ul style="list-style-type: none"> • Επέκταση ανατολικών κρηπιδωμάτων Λιμένα Μυτιλήνης 		✓				7.759.490		
15	ΡΟΔΟΥ (Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νοτίου Αιγαίου)									
16A	ΧΑΝΙΩΝ ⁸ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων (Υπουργείο Εσωτερικών)									
16B	ΣΟΥΔΑΣ ⁹ Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων (ΥΕΝ)	<ul style="list-style-type: none"> • Διαμόρφωση τμήματος βόρειας αποθήκης και κτιρίου παλαιάς πλαστιγγας στον Εμπορικό Λιμάνι Σούδας 			✓		8/2012	72.500		
		<ul style="list-style-type: none"> • Μελέτη ολοκλήρωσης Χερσαίων Έργων Πολυχρηστικού Τμήματος Λιμένος Σούδας 		✓			13/1/2013	772.981,84		
		<ul style="list-style-type: none"> • Μελέτη Τμήματος Κρουαζιέρας Λιμένα Σούδας 			✓	Ίδιοι Πόροι	06/2013			
		<ul style="list-style-type: none"> • Λιμάνι Σούδας – Ανακατασκευή Κρηπιδοτοίχων Επιβατικού Πρόβλητα Αδριά 		✓				5.192.571		

⁸ Παλιός Λιμένας Χανίων και Λιμένες Αγίας Κυριακής και Νέας Χώρας

⁹ Λιμένες Σούδας, Γαύδου και Καστελίου

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.4.2: Πορεία Υλοποίησης Έργων Λιμένων Ενταγμένων σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα των Λιμένων Κατηγορίας Κ2 (βλ. σημείωση 1)

Κ2: ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ										
Α/Α	ΛΙΜΕΝΑΣ (ΦΟΡΕΑΣ)	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ (ΥΠΟΕΡΓΑ)	ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ			ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ		ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ΕΝΤΑΞΗ)	ΒΑΘΜΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ	
			Ε.Π. -Ε.Π.	ΠΕΠ	ΑΛΛΟ	ΕΝΑΡΞΗ	ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗΣ
1	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ	Λιμενική Εγκατάσταση Κρουαζιεροπλοίων στο Λιμένα Αργοστολίου		✓				5.434.779		
2	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	<ul style="list-style-type: none"> Δεν έχει προβεί στην υποβολή αιτημάτων για τη βελτίωση ή κατασκευή νέων υποδομών. 								
3	ΘΗΡΑΣ	<ul style="list-style-type: none"> Επισκευή της ανωδομής του κρητιδώματος του Όρμου Φηρών στη Θέση Λαζαρέτα 								
		<ul style="list-style-type: none"> Επισκευή ύφαλής κατασκευής Όρμου Φηρών Επισκευή ύφαλής κατασκευής Κόροφου Θηρασίας Αποκατάσταση μολίσκων Ρίβας Θηρασίας. Τοποθέτηση ογκολίθων στην παρακείμενη από τον προβλήτα παραλία του όρμου Ρίβας Θηρασίας. 								
4	ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ									
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ									
6	ΚΟΡΙΝΘΟΥ									
7	ΚΥΛΛΗΝΗΣ									
8	ΚΩ									
9	ΛΑΓΟΣ									
10	ΠΑΡΟΥ									
11	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	<ul style="list-style-type: none"> Λιμενικό- Αλιευτικό καταφύγιο Παντοκράτορα Πρέβεζας 						3.510.000		
12	ΡΕΘΥΜΝΟΥ	<ul style="list-style-type: none"> Ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εγκατάσταση 								

«ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

		συστημάτων ασφαλείας στο Λιμένα Ρεθύμνου.						893.718		
		<ul style="list-style-type: none"> Λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του ενετικού λιμένα και παραλιακών χώρων της χερσαίας ζώνης λιμένα Ρεθύμνου (Τμήμα από Δελφίни έως Ενετικό Λιμένα) 			✓ Επιχειρησιακό πρόγραμμα ανταγωνιστικότητας και επιχειρηματικότητα			1.450.000		
		<ul style="list-style-type: none"> Μελέτη Έργων Εγκατάστασης Πρόσδεσης Κρουαζιεροπλοίου Λιμένος Ρεθύμνου 			✓ Περιφέρεια Κρήτης			198.092,50		
		<ul style="list-style-type: none"> Μελέτη Βελτίωσης της θωράκισης στη Γένεση του Προσήνεμου μώλου Λιμένος Ρεθύμνου μετά την αναμόρφωση των όπισθεν χερσαίων του χώρων 			✓ Περιφέρεια Κρήτης			373.616,74		
		<ul style="list-style-type: none"> Αποκατάσταση Λειτουργικών Βαθών διαύλου Λιμένα Ρεθύμνου 			✓ Πόροι Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ρεθύμνου			97.577		
		<ul style="list-style-type: none"> Προμήθεια και εγκατάσταση ολοκληρωμένου συστήματος προπληρωμής παροχών ηλεκτροδότησης και υδροδότησης στο Λιμένα Ραθύμνου 			✓ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Κρήτης και νήσων Αιγαίου 2007-2013»					
13	ΒΑΘΕΩΣ ΣΑΜΟΥ	<ul style="list-style-type: none"> Αποκατάσταση Ζημιών Εμπορικού Λιμένα Σάμου 			✓ Κ.Α.Π.Π.Ε. ΣΑΜΟΥ	01/12/2012	30/03/2013	20.000		
		<ul style="list-style-type: none"> Κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Λιμένα Σάμου 		✓		01/02/2013	30/09/2015	2.800.000		
		<ul style="list-style-type: none"> Κατασκευή Εμπορικού Σταθμού Λιμένα Σάμου 		✓		01/02/2013	30/09/2015	3.500.000		
		<ul style="list-style-type: none"> Αντιπλημμυρική προστασία της παραλιακής ζώνης εντός Χ.Ζ. Λιμένα Βαθέος και αποκατάσταση τμήματος της Χ.Ζ. Λιμένα Βαθέος Σάμου 		✓		19/12/2012	18/12/2014	4.797.453		
14	ΣΥΡΟΥ	<ul style="list-style-type: none"> Ενίσχυση θωράκισης προσήνεμου μώλου Λιμένα Σύρου 		✓				1.050.000		
		<ul style="list-style-type: none"> Καθαίρεση υφάλου Καρφωμένης Λιμένα Ερμούπολης 			✓ Χρηματοδότηση από Δημόσιες Επενδύσεις Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου			550.000		

«ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

15	ΧΑΛΚΙΔΟΣ									
16	ΧΙΟΥ (ΜΕΣΤΑ)	<ul style="list-style-type: none">Κατασκευή Λιμενικών έργων	✓					11.600.000 (6.284.000)	92%	

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Στους Πίνακες αποτυπώνεται ενδεικτικά η πορεία υλοποίησης των έργων λιμένων που είναι ενταγμένα σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα. Σε επόμενη έκδοση της Εθνικής Στρατηγικής Λιμένων οι πίνακες αυτοί θα συμπληρωθούν / ολοκληρωθούν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.4.3: Πορεία Υλοποίησης Έργων Λιμένων Ενταγμένων σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα των Λιμένων Κατηγορίας Κ3 (βλ. σημείωση 1)

Κ3: ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ											
Α/Α	ΛΙΜΕΝΑΣ (ΦΟΡΕΑΣ)		ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ (ΥΠΟΕΡΓΑ)	ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ			ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ		ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (ΕΝΤΑΞΗ)	ΒΑΘΜΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ	
				Ε.Π. -Ε.Π.	ΠΕΠ	ΑΛΛΟ	ΕΝΑΡΞΗ	ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗΣ
1	ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ										
2	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ)										
3	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ										
4	ΑΙΓΙΝΑΣ	Κεντρικός Λιμένας	<ul style="list-style-type: none"> Αντικατάσταση παλαιάς πλωτής προβλήτας στο λιμάνι της Σουβάλας Αίγινας Δημιουργία τουριστικού καταφυγίου για 120 θέσεις τουριστικών σκαφών, βόρεια στο λιμάνι Σουβάλας Αίγινας. 					10/2012	73.554		
		Νέος Λιμένας Λεοντίου						06/2016	2.800.000		
									6.500.000		
5	ΑΙΓΙΟΥ		<ul style="list-style-type: none"> Ολοκλήρωση λιμενικών Έργων και κατασκευή βασικών έργων επιδομής νέου λιμένα Αιγίου 		✓				8.600.000		
6	ΓΥΘΕΙΟΥ		<ul style="list-style-type: none"> Λιμάνι Γυθείου 		✓				22.238.000		
7	ΘΑΣΟΥ										
8	ΙΤΕΑΣ										
9	ΚΥΜΗΣ		<ul style="list-style-type: none"> Τροποποίηση και εκσυγχρονισμός Λιμένα Κύμης 								
10	ΛΕΥΚΑΔΟΣ		<ul style="list-style-type: none"> Διαπλάτυση Διαύλου Λευκάδας 		✓				22.631.000		
11	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ										
12	ΛΗΜΝΟΥ (ΜΥΡΙΝΑΣ)		<ul style="list-style-type: none"> Ανάπλαση Παραλιακής Ζώνης Νέας μαδύτου και διαμορφώσεις χερσαίας ζώνης Λιμανιού-Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – Δημιουργία χώρου εκδηλώσεων 		✓				808.574		

«ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

13	ΝΑΞΟΥ								
14	ΝΑΥΠΛΙΟΥ								
15	Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ								
16	ΠΑΤΜΟΥ	<ul style="list-style-type: none"> Βελτίωση – επέκταση αλιευτικού καταφυγίου Σκάλας Πάτμου 			✓ Ε.Π. Αλιείας 2007-2013			2.200.000	
		<ul style="list-style-type: none"> Αναβάθμιση λιμενικών εγκαταστάσεων λιμένα Σκάλας Πάτμου 			✓ Περιφέρεια			200.000	
		<ul style="list-style-type: none"> Τοποθέτηση ναυδέτων στον όρμο Σκάλας Πάτμου 			✓ Ίδιοι Πόροι				
17	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ								
18	ΠΟΡΟΥ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ								
19	ΣΚΙΑΘΟΥ (Βόρειος και Νότιος)								
20	ΣΚΟΠΕΛΟΥ								
21	ΣΗΤΕΙΑΣ	<ul style="list-style-type: none"> Λιμάνι Σητείας (Β' και Γ' Φάση) 		✓					
22	ΣΠΕΤΣΩΝ								
23	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	<ul style="list-style-type: none"> Εκβάθυνση λεκάνης και διαύλου – επέκταση προβλήτας 			✓ Λιμενικό ταμείο Φθιώτιδας				
24	ΤΗΝΟΥ								
25	ΥΔΡΑΣ								

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Στους Πίνακες αποτυπώνεται ενδεικτικά η πορεία υλοποίησης των έργων λιμένων που είναι ενταγμένα σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα. Σε επόμενη έκδοση της Εθνικής Στρατηγικής Λιμένων οι πίνακες αυτοί θα συμπληρωθούν / ολοκληρωθούν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.5.1: Ανάγκες & Αιτήματα για Έργα Λιμένων μη Ενταγμένων ήδη για Χρηματοδότηση των Λιμένων Κατηγορίας Κ1 (βλ. Σημείωση 1)

Κ1: ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ				
A/A	ΛΙΜΕΝΑΣ (ΦΟΡΕΑΣ)	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ (ΥΠΟΕΡΓΑ)	ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΩΝ – ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (Εκτίμηση)
1	ΠΕΙΡΑΙΑ (Ο.Λ.Π. Α.Ε.)	(βλ. Σημείωση 2)		
2	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.)	(βλ. Σημείωση 2)		
3	ΒΟΛΟΥ (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)	<ol style="list-style-type: none"> Έργα ολοκλήρωσης υποδομής 3^{ου} Προβλήτα Εκσυγχρονισμός υποδομής εξυπηρέτησεως κρουαζιεροπλοίων στον κεντρικό Προβλήτα Προμήθεια Η/Μ εξοπλισμού (Γερανογέφυρα κλπ) Περιβαλλοντικά Μέτρα (βελτίωση Silo, μεταφορά Scrap) Έργο εφαρμογής ISPS Code 	<ol style="list-style-type: none"> Υπάρχει τεχνική μελέτη Master Plan / Προκατ. Μελέτη Master Plan / Προκατ. Μελέτη Υπάρχει μελέτη, έχει κατατεθεί Αίτημα χρηματοδότησης Έχει κατατεθεί Τεχνικό Δελτίο 	<ol style="list-style-type: none"> Έργα Α Φάσης 14.600.000,00, Β' Φάση 16.800.000,00 500.000,00 5.000.000,00 2.500.000,00 500.000,00
4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ (Ο.Λ.Α. Α.Ε.)	<ol style="list-style-type: none"> Πολυχρηστικός Σταθμός και Λιμενίσκος μικρών Σκαφών Τερματικός Σταθμός Διακίνησης Ε/Κ Λιμένα Αλεξανδρούπολης Έργα στην περιοχή ακτοπλοίας λιμένα Αλεξανδρούπολης 	<ol style="list-style-type: none"> Έχουν εκπονηθεί προμελέτες και οριστικές μελέτες Ολοκληρώθηκε η οριστική μελέτη και έχουν εκδοθεί οι περιβαλλοντικοί όροι . Εκκρεμεί η οριστική μελέτη. 	<ol style="list-style-type: none"> 44.500.000,00 3.982.663,32 8.750.000,00
5	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.)	<ol style="list-style-type: none"> Νέος Εμπορικός Λιμένας Διευθέτηση χώρου στην περιοχή Βλύχα για αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης 	<ol style="list-style-type: none"> Εκκρεμούν Εγκρίσεις Εκκρεμούν Εγκρίσεις 	<ol style="list-style-type: none"> 70.000.000,00€
6	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ (Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.)	Συνέχιση έργων Γ1 ΦΑΣΗΣ	Πλήρης Ωριμότητα Μελετών – Εκκρεμούν αδειοδοτήσεις απορρίψεως υλικών	
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ (Ο.Λ.Η. Α.Ε.)	<ol style="list-style-type: none"> Ολοκλήρωση προβλήτα V – (Πρώην VI) Ενίσχυση θωράκισης προσήνεμου μώλου Άνοιγμα νέας εισόδου Λιμένα και κατασκευή διπλού κρηπιδώματος ναυσιπλοίας. Σταθμοί Επιβατών Ακτοπλοίας Master Plan και κρουαζιεροπλοίων Γενικά Έργα αναβαθμίσεως υποδομών Λιμένα 	<ol style="list-style-type: none"> Έχει εκπονηθεί Προμελέτες - ΜΠΕ Έχει εκπονηθεί προκαταρκτική μελέτη. Εγκεκριμένο Masterplan και ΜΠΕ για το σύνολο των έργων του Master Plan ως ανω ως ανω ως ανω 	<ol style="list-style-type: none"> 34.500.000,00 3.000.000,00 20.000.000,00 40.000.000,00 4.000.000,00
8	ΚΑΒΑΛΑΣ (Ο.Λ.ΚΑ. Α.Ε.)	Κεντρικός Λιμένας		
		Εμπορικός Λιμένας «Φίλιπος Β΄»	Έργα Ολοκλήρωσης Δυτικού Τομέα Εμπορικού Λιμένα Καβάλας»: Εκβάθυνση Λιμενολεκάνης, Επιστρώσεις Χερσαίων Χώρων, Διαμόρφωση Πύλης, Δίκτυα, κτηριακά	Έχουν εκπονηθεί αρχικά στάδια μελετών
9	ΚΕΡΚΥΡΑΣ (Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.)	<ol style="list-style-type: none"> Κατασκευή 2 Επιβατικών Σταθμών Κρουαζιέρας (terminal + home porting) Εγκαταστάσεις αφαλάτωσης 	Εκπονούνται μελετες	<ol style="list-style-type: none"> 35.000.000,00 + 1.000.000,00 2.000.000,00
10	ΛΑΥΡΙΟΥ (Ο.Λ.ΛΑ. Α.Ε.)	<ol style="list-style-type: none"> Ολοκλήρωση εξωτερικών έργων και συμπληρωματικών κρηπιδωμάτων Λιμένα Λαυρίου Κατασκευή δικτύου αποχέτευσης στην παραλιακή ζώνη Λαυρίου Συντήρηση – Επισκευή του υφιστάμενου δικτύου ύδρευσης της χερσαίας ζώνης Κατασκευή έργων Μαρίνας Α & Βλιμένος Λαυρίου 	<ol style="list-style-type: none"> Έτοιμο προς δημοπράτηση Έχει εγκριθεί η μελέτη κατασκευής του Έργου. Θα υλοποιηθεί από τον Ο.Λ.Λ.Α.Ε. Έχουν εκπονηθεί οριστικές μελέτες 	<ol style="list-style-type: none"> 42.320.000€ 45.000€ 100.000 14.000.000,00

«ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

11	ΠΑΤΡΩΝ (Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ανάπτυξη και κατασκευή νέας μαρίνας Πατρών (αξιοποίηση υφιστάμενης και κατασκευή νέας) 2. Ανάπτυξη και κατασκευή εμπορευματικού κέντρου στην περιοχή Πειραιϊκής - Πατραϊκής 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Δεν υπάρχουν μελέτες 2. Δεν υπάρχουν μελέτες 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 17.575.000 2. 16.564.000
12	ΡΑΦΗΝΑΣ (Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ολοκλήρωση Εξωτερικών Έργων (Επέκταση Προσήνεμου Μώλου). 2. Κατασκευή Επιβατικού Σταθμού 3. Προμήθεια Προσκρουστήρων, αποκατάσταση λειτουργικών βαθών παλαιού λιμένα και αποκατάσταση υποσκαφών 4. Ενίσχυση θωράκισης μώλου 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Master Plan, Προκαταρκτικές Μελέτες και ΠΠΕ. Εκκρεμεί οριοθέτηση του Ρέματος της Ραφήνας, προϋπόθεση για ΑΕΠΟ, ώστε να αδειοδοτηθούν τα έργα του Master Plan. 2. »» »» 3. Δεν υπάρχουν μελέτες 4. »» »» 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 10.000.000,00 2. 2.500.000,00 3. 250.000,00 4. 30.000,00
13	ΜΥΚΟΝΟΥ (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Κατασκευή εγκάρσιου βραχίονα πρόσδεσης σκαφών στο νότιο μώλο του λιμένα Μυκόνου. 2. Διαμόρφωση παράκτιας ζώνης Νέου Λιμένος Μυκόνου 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Αναμένονται οι περιβαλλοντικοί όροι 2. Δεν υπάρχουν μελέτες. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 320.000,00 2. 7.000.000
14	ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ (Λιμενικό Ταμείο Λέσβου)	Δεν υπάρχουν στοιχεία.		
15	ΡΟΔΟΥ (Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νοτίου Αιγαίου)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Βελτίωση λιμενικών έργων Ακαντιάς και κατασκευή χερσαίων εγκαταστάσεων 2. Λιμενίσκος εξυπηρέτησης ημεροπλοίων 3. Κρηπιδώματα στη θέση Travelift 		<ol style="list-style-type: none"> 1. 1.500.000
16Α	ΧΑΝΙΩΝ ¹⁰ Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων (Υπουργείο Εσωτερικών)			
16Β	ΣΟΥΔΑΣ ¹¹ Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων (ΥΕΝ)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ολοκλήρωση Χερσαίων Έργων Πολυχρηστικού Τμήματος Λιμένας Σούδας 2. Κατασκευή Τμήματος Κρουαζιέρας Λιμένα Σούδας 3. Προκήρυξη Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού για Κτίριο εξυπηρέτησης επιβατών στο Λιμάνι της Σούδας. 4. Κατασκευή οδοστρωμάτων στο Λιμάνι Σούδας 	Εκπονούνται οριστικές μελέτες	<ol style="list-style-type: none"> 1. 18.000.000 2. 11.000.000 3. 500.000 4. 2.130.000

¹⁰ Παλιός Λιμένας Χανίων και Λιμένες Αγίας Κυριακής και Νέας Χώρας

¹¹ Λιμένες Σούδας, Γαύδου και Καστελίου

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.5.2: Ανάγκες & Αιτήματα για Έργα Λιμένων μη Ενταγμένων ήδη για Χρηματοδότηση των Λιμένων Κατηγορίας Κ2 (βλ. Σημείωση 1)

Κ2: ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ				
A/A	ΛΙΜΕΝΑΣ (ΦΟΡΕΑΣ)	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ (ΥΠΟΕΡΓΑ)	ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΩΝ – ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
1	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ	Κατασκευή νέων λιμενικών εγκαταστάσεων ακτοπλοίας στην περιοχή του παλαιού εργοστασίου της Δ.Ε.Η.	Εκκρεμούν οι οριστικές μελέτες	1. 9.633.000€
2	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	Αποκατάσταση σπηλαιώσεων, Επισκευές έργων επιδομής, λιμενικός εξοπλισμός	Δεν έχουν εκπονηθεί μελέτες	200.000,00€
3	ΘΗΡΑΣ (Βλυχάδα)	Νέος Λιμένας στη θέση «Βλυχάδα»	Εκκρεμούν Εγκρίσεις	1. 35.500.000€
4	ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	1. Υλοποίηση Έργων Master Plan: <ul style="list-style-type: none"> • κατασκευή νέου κρηπιδώματος εσωτ. Προς. Μώλου, • ολοκλήρωση και διαπλάτυνση υπήνεμου μώλου, • κτήριο επιβατών. 2. Επισκευή Προσήνεμου μώλου	1. Εγκεκριμένο Master Plan 2. Υπάρχει μελέτη	1. 30.000.000,00
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ	Επέκταση Προσήνεμου Μώλου, κατασκευή νέας θέσης παραβολής κρουαζιεροπλοίων και τροποποίηση υφιστάμενης και κατασκευή νέας μαρίνας.	1. Προμελέτες & ΠΠΕ	1. 32.600.000,00
6	ΚΟΡΙΝΘΟΥ	Ολοκλήρωση λιμένα Κορίνθου κατασκευή κρηπιδωμάτων και εκβάθυνση υπόλοιπου λιμενολεκάνης	1. Σε εξέλιξη η εκπόνηση της προμελέτης	5.000.000,00
7	ΚΥΛΛΗΝΗΣ			
8	ΚΩ			
9	ΛΑΓΟΣ			
10	ΠΑΡΟΥ	Κατασκευή Έργων Επιδομής (χερσαίες διαμορφώσεις, αίθουσες αναμονής)	Εκπονούνται μελέτες	1.000.000,00
11	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	Αποκατάσταση υποσκαφών και ανωδομής των κρηπιδωμάτων και προβλήτων του Λιμένα.	Έχει εκπονηθεί η υποβρύχια επιθεώρηση για τον προσδιορισμό του μεγέθους των υποσκαφών των κρηπιδωμάτων και προβλήτων.	1. 500.000,00
12	ΡΕΘΥΜΝΟΥ	1. Έργα Εξυπηρέτησης κρουαζιεροπλοίων 2. Ενίσχυση θωράκισης, αναβάθμιση χερσαίων χώρων 3. Σύστημα προπληρωμής Δικτύων	1. Δημοπράτηση μελέτης 2. Δημοπράτηση μελέτης 3. – 4.	1. 1.500.000,00 2. 1.000.000,00 3. 300.000,00
13	ΒΑΘΕΩΣ ΣΑΜΟΥ	1. Κατασκευή Επιβατικού Σταθμού 2. Κατασκευή Εμπορικού Σταθμού 3. Αντιπλημμυρική προστασία παραλ. ζώνης 4. Εφαρμογή ISPS Code	1. Έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες 2. Έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες 3. Έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες 4. Εκπονούνται μελέτες	
14	ΣΥΡΟΥ (Ερμούπολης)	1. Καθαίρεση Υφάλου Καρφωμένης 2. Ανάπλαση Παραλιακού Μετώπου 3. Λειτουργικός Σχεδιασμός Λιμένα 4. Εφαρμογή ISPS Code	1. Σε Φάση Συμβασιοποίησης 2. Εκπονούνται οριστικές μελέτες 3. Σύνταξη ΜΠΕ 4. Αναμένονται εγκρίσεις	1. 550.000,00 2. 600.000,00 3. 100.000,00 4. 100.000,00

«ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

15	ΧΑΛΚΙΔΟΣ				
16	ΧΙΟΥ	Μεστά	1. Βελτίωση της συνδετήριας οδού 2. Χώροι στάθμευσης	1. Αναμένεται να επαναδημοπρατηθούν (μετά τις απαλλοτριώσεις) 2. επικαιροποίηση της υπάρχουσας μελέτης	
		Νέος Λιμένας	3. Κατασκευή Α' Φάσης Έργων: Προσήνεμος και υπήνεμος Μώλος, Κρηπιδώματα Ακτοπλοΐας, προβλήτες, Εγκαταστάσεις υποδοχής Κρουαζιεροπλοίων, χερσαίοι χώροι	3. Οριστικές μελέτες, ΜΠΕ, Περιβαλλοντικοί Όροι.	51.500.000,00

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Τα προτεινόμενα έργα στους ως άνω Πίνακες Π2, και οι αντίστοιχοι προϋπολογισμοί τους, είναι ενδεικτικά των αναγκών των Λιμένων, όπως αυτές καταγράφονται από τους Φορείς Διαχείρισης τους, και δεν δεσμεύουν το Υ.Ν.Α., στα πλαίσια της Εθνικής Στρατηγικής Λιμένων.
2. Πιθανές Πηγές Χρηματοδότησης των Έργων:
 - ΕΣΠΑ 2014-2020
 - Σύμβαση Εταιρικής Σχέσης 2014-2020
 - ΣΔΙΤ
 - Πρόγραμμα JESSICA
 - Πρόγραμμα CEF
 - Ιδιωτικές Επενδύσεις
 - Ίδιοι Πόροι

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.5.3: Ανάγκες & Αιτήματα για Έργα Λιμένων μη Ενταγμένων ήδη για Χρηματοδότηση των Λιμένων Κατηγορίας Κ3 (βλ. Σημείωση 1)

Κ3: ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ				
A/A	ΛΙΜΕΝΑΣ (ΦΟΡΕΑΣ)	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ (ΥΠΟΕΡΓΑ)	ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΩΝ – ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (Εκτίμηση)
1	ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ	Εκπόνηση Προγραμματικού Σχεδίου (MASTER PLAN)	-	150.000
2	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ)	<ul style="list-style-type: none"> Κατασκευή Λιμένα ΑΓ. Κωνσταντίνου Έργα εφαρμογής ISPS Code 	Ολοκληρώνεται το Master Plan	
3	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ			
4	ΑΙΓΙΝΑΣ	Κεντρικός Λιμένας		
		Νέος Λιμένας Λεοντίου	Δημιουργία τοξοειδούς κυματοθραύστη εκ Φ.Ο., μήκους 580μ. για την προστασία του λιμανιού Αίγινας	Υπό ένταξη στην περιφέρεια Αττικής
5	ΑΙΓΙΟΥ	ΕΡΓΑ ΕΠΙΔΟΜΗΣ / ΚΤΗΡΙΑΚΑ	Δεν έχουν εκπονηθεί μελέτες	500.000,00
6	ΓΥΘΕΙΟΥ	Αποκατάσταση ζημιών παραλιακού μετώπου	Δεν έχουν εκπονηθεί μελέτες	200.000,00
7	ΘΑΣΟΥ			
8	ΙΤΕΑΣ	Αποκατάσταση ζημιών κρηπιδωμάτων Αποκατάσταση δικτύων, Η/Φ κλπ		
9	ΚΥΜΗΣ			
10	ΛΕΥΚΑΔΟΣ			
11	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ			
12	ΛΗΜΝΟΥ (ΜΥΡΙΝΑΣ)	Έργα Επιδομής (κτηριακά, διαμόρφωση Χερσαίων Χώρων) Μελέτες Ασφαλείας Μελέτες συμπληρωματικών Έργων Προστασίας Λιμενολεκάνης	Δεν έχουν εκπονηθεί μελέτες	5.000.000
13	ΝΑΞΟΥ			
14	ΝΑΥΠΛΙΟΥ	Εκβάθυνση κρηπιδωμάτων και λιμενολεκάνης λιμένα Ναυπλίου για εξυπηρέτηση των Κρουαζιερόπλοιων	Έχει συνταχθεί Φάκελος Έργου Δεν έχουν εκπονηθεί μελέτες	500.000,00
15	Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	Μελέτη ολοκλήρωσης έργων Λιμένα Ν.Μουδανίων	Προμελέτες – ΜΠΕ Εκκρεμεί η έκδοση περιβαλλοντικών όρων	34.500.000
16	ΠΑΤΜΟΥ (Σκάλα)	<ol style="list-style-type: none"> Αναβάθμιση Λιμενικών Εγκαταστάσεων Κατασκευή ναυδέτων 	Εκπονούνται μελέτες	200.000,00 500.000,00
17	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ	Αναβάθμιση Λιμενικών εγκαταστάσεων και επέκταση κρηπιδωμάτων στον λιμένα Καμαριώτισσας Ν. Σαμοθράκης	Έχουν εκπονηθεί Προμελέτες, και ΠΠΕ. Εκκρεμούν ΜΠΕ, Οριστικές Μελέτες	8.500.000,00
18	ΠΟΡΟΥ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ			
19	ΣΚΙΑΘΟΥ (Βόρειος και Νότιος)			
20	ΣΚΟΠΕΛΟΥ			
21	ΣΗΤΕΙΑΣ			
22	ΣΠΕΤΣΩΝ			
23	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	<ul style="list-style-type: none"> Εκβάθυνση Διαύλου, επέκταση κρηπιδωμάτων και κατασκευή λιμενοβραχίονα στην δυτική πλευρά του λιμένα Κατασκευή νέου Εμπορικού λιμένα Ανατολικά της πόλης 	Εκπονούνται Μελέτες	1.000.000,00

«ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

24	ΤΗΝΟΥ			
25	ΥΔΡΑΣ			

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Τα προτεινόμενα έργα στους ως άνω Πίνακες Π2, και οι αντίστοιχοι προϋπολογισμοί τους, είναι ενδεικτικά των αναγκών των Λιμένων, όπως αυτές καταγράφονται από τους Φορείς Διαχείρισης τους, και δεν δεσμεύουν το Υ.Ν.Α., στα πλαίσια της Εθνικής Στρατηγικής Λιμένων.
2. Πιθανές Πηγές Χρηματοδότησης των Έργων:
 - ΕΣΠΑ 2014-2020
 - Σύμβαση Εταιρικής Σχέσης 2014-2020
 - ΣΔΙΤ
 - Πρόγραμμα JESSICA
 - Πρόγραμμα CEF
 - Ιδιωτικές Επενδύσεις
 - Ίδιοι Πόροι

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.6.1: Πολυκριτηριακή Ανάλυση των Λιμένων Κατηγορίας Κ1

Κ1: ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ											
Α/Α	ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ (ΦΟΡΕΑΣ)		1	2	3	4	5	6	7	8	ΑΘΡΟΙΣΜΑ
			ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΝΤΑΓΜΕΝΟΣ ΣΤΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΚΟΜΒΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΛΕΩΦΟΡΩΝ (MOTORWAYS OF THE SEA)	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΧΩΡΑΣ	ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ Η ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ISPS CODE & ΟΔΗΓΙΑ 2005/65/ΕΚ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
1	ΠΕΙΡΑΙΑ (Ο.Λ.Π. Α.Ε.)										
2	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.)										
3	ΒΟΛΟΥ (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)		+	+	+		+		+		5
4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ (Ο.Λ.Α. Α.Ε.)			+	+		+	+	+		5
5	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.)		+	+			+		+		4
6	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ (Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.)		++	+	+		+	+	+		7
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ (Ο.Λ.Η. Α.Ε.)		+	+	+	+	+		+		6
8	ΚΑΒΑΛΑΣ (Ο.Λ.ΚΑ. Α.Ε.)	Κεντρικός Λιμένας	+	+			+		+		4
		Εμπορικός Λιμένας	+	+				+	+		4
9	ΚΕΡΚΥΡΑΣ (Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.)		+	+		+	+				4
10	ΛΑΥΡΙΟΥ (Ο.Λ.ΛΑ. Α.Ε.)		+	+			+	+	+		5
11	ΠΑΤΡΩΝ (Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.)		++	+					+		4
12	ΡΑΦΗΝΑΣ (Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.)		+	+		+	+			+	5
13	ΜΥΚΟΝΟΥ (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο)		+	+		+	+	+			5
14	ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ (Λιμενικό Ταμείο Λέσβου)		+	+	+	+			+	-	5
15	ΡΟΔΟΥ (Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νοτίου Αιγαίου)		+	+	+	+			+		5
16Α	ΧΑΝΙΩΝ ¹² Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων (Υπουργείο Εσωτερικών)									-	
16Β	ΣΟΥΔΑΣ ¹³ Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων (ΥΕΝ)		+	+	+		+	+			5

- Σημείωση:**
- Οι λιμένες του κεντρικού δικτύου (core network) του ΔΔΜ βαθμολογούνται με 2 σταυρούς στο Κριτήριο 1
 - Οι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου (comprehensive network) του ΔΔΜ βαθμολογούνται με 1 σταυρό στο Κριτήριο 1
 - Στα Κριτήρια 7 και 8 βαθμολογούνται με 1 σταυρό όσοι λιμένες δεν έχουν ήδη υλοποιήσει τα αντίστοιχα έργα
 - Δεν εξετάζονται αιτήματα των Λιμένων Πειραιώς (ΟΛΠ ΑΕ) και Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ), καθώς οι Εταιρείες αυτές είναι εισηγμένες στο Χ.Α.Α. και τα Αναπτυξιακά Προγράμματα τους καθορίζονται από τους Μετόχους τους.

¹² Παλιός Λιμένας Χανίων και Λιμένες Αγίας Κυριακής και Νέας Χώρας

¹³ Λιμένες Σούδας, Γαύδου και Καστελίου

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.6.2: Πολυκριτηριακή Ανάλυση των Λιμένων Κατηγορίας Κ2

Κ2: ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ											
Α/Α	ΛΙΜΕΝΑΣ (ΦΟΡΕΑΣ)	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	1	2	3	4	5	6	7	8	ΑΘΡΟΙΣΜΑ
		ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΝΤΑΓΜΕΝΟΣ ΣΤΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΚΟΜΒΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΛΕΩΦΟΡΩΝ (MOTORWAYS OF THE SEA)	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΧΩΡΑΣ	ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ Η ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ISPS CODE & ΟΔΗΓΙΑ 2005/65/ΕΚ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ		
1	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ			+		+	+		+	-	4
2	ΖΑΚΥΝΘΟΥ					+					1
3	ΘΗΡΑΣ		+	+		+	+		+	-	5
4	ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ		+	+	+		+		+	-	5
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ		+	+			+				3
6	ΚΟΡΙΝΘΟΥ			+							1
7	ΚΥΛΛΗΝΗΣ		+				+		+		3
8	ΚΩ			+		+					2
9	ΛΑΓΟΣ									-	
10	ΠΑΡΟΥ		+	+		+				-	3
11	ΠΡΕΒΕΖΑΣ						+			-	1
12	ΡΕΘΥΜΝΟΥ					+	+	+			3
13	ΒΑΘΕΩΣ ΣΑΜΟΥ			+		+	+	+	+	-	5
14	ΣΥΡΟΥ		+	+		+	+		+	-	5
15	ΧΑΛΚΙΔΟΣ		+	+					+		3
16	ΧΙΟΥ	ΜΕΣΤΑ	+	+	+	+	+		+	-	6
		ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	+	+	+	+	+		+		6

Σημείωση:

- Οι λιμένες του κεντρικού δικτύου (core network) του ΔΔΜ βαθμολογούνται με 2 σταυρούς στο Κριτήριο 1
- Οι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου (comprehensive network) του ΔΔΜ βαθμολογούνται με 1 σταυρό στο Κριτήριο 1
- Στα Κριτήρια 7 και 8 βαθμολογούνται με 1 σταυρό όσοι λιμένες δεν έχουν ήδη υλοποιήσει τα αντίστοιχα έργα

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.6.3: Πολυκριτηριακή Ανάλυση των Λιμένων Κατηγορίας Κ3

Κ3: ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ											
Α/Α	ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ (ΦΟΡΕΑΣ)		1	2	3	4	5	6	7	8	ΑΘΡΟΙΣΜΑ
			ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΝΤΑΓΜΕΝΟΣ ΣΤΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΚΟΜΒΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΛΕΩΦΟΡΩΝ (MOTORWAYS OF THE SEA)	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΧΩΡΑΣ	ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΩΡΙΜΟΤΗΤΑ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ Η ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ISPS CODE & ΟΔΗΓΙΑ 2005/65/ΕΚ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
1	ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ					+				-	1
2	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ)			+		+	+			-	3
3	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ			+						-	1
4	ΑΙΓΙΝΑΣ	Κεντρικός Λιμένας				+	+			-	2
		Νέος Λιμένας Λεοντίου								-	
5	ΑΙΓΙΟΥ			+			+				2
6	ΓΥΘΕΙΟΥ										
7	ΘΑΣΟΥ					+				-	1
8	ΙΤΕΑΣ									-	
9	ΚΥΜΗΣ					+				-	1
10	ΛΕΥΚΑΔΟΣ			+							1
11	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ									-	
12	ΛΗΜΝΟΥ (ΜΥΡΙΝΑΣ)			+		+			+	-	3
13	ΝΑΞΟΥ		+	+		+				-	3
14	ΝΑΥΠΛΙΟΥ			+							1
15	Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ						+	+	+	-	3
16	ΠΑΤΜΟΥ					+			+	-	1
17	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ					+	+			-	2
18	ΠΟΡΟΥ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ					+				-	1
19	ΣΚΙΑΘΟΥ (Βόρειος και Νότιος)		+	+		+				-	3
20	ΣΚΟΠΕΛΟΥ					+				-	1
21	ΣΗΤΕΙΑΣ								+	-	1
22	ΣΠΕΤΣΩΝ					+				-	1
23	ΣΤΥΛΙΔΑΣ			+						-	1
24	ΤΗΝΟΥ					+				+	2
25	ΥΔΡΑΣ					+				-	1

Σημείωση:

- Οι λιμένες του κεντρικού δικτύου (core network) του ΔΔΜ βαθμολογούνται με 2 σταυρούς στο Κριτήριο 1
- Οι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου (comprehensive network) του ΔΔΜ βαθμολογούνται με 1 σταυρό στο Κριτήριο 1
- Στα Κριτήρια 7 και 8 βαθμολογούνται με 1 σταυρό όσοι λιμένες δεν έχουν ήδη υλοποιήσει τα αντίστοιχα έργα

9. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. BACKGROUND PAPER TO THE HELLENIC REPUBLIC NATIONAL PORT POLICY PAPER - Final Report, HRDAF – Σεπτέμβριος 2012, HPC Hamburg Port Consulting GmbH.
2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝ – ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ, ΤΑΙΠΕΔ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2012
3. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΗΡΗΪΔΕΣ– ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ, ΤΑΙΠΕΔ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2012.
4. ΕΘΝΙΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ –ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (2006).
5. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΥΠΕΧΩΔΕ – ΓΓΔΕ – ΓΔΣΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΕΡΓΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΟ Δ' ΚΠΣ - ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε. (2006).
6. ΓΕΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – Υποστήριξη θεματικής πολιτικής μεταφορών για την Ελλάδα στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013, TRADEMCO A.E. - PLANNING A.E., (2005).
7. 1^η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2014 – 2020, Ειδική Γραμματεία ΕΣΠΑ, Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (Απρίλιος 2012).
8. 2^η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2014 – 2020, Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων – ΕΣΠΑ, Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Μάρτιος 2013).
9. COM (2011) 650final/19-10-2011 Proposal for a regulation of the European Parliament and the Council of the Union guidelines for the development of the Trans-European Transport Network.
10. REGULATION (EC) No 680/2007 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 June 2007, Laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of the trans-European transport and energy networks.
11. DECISION No 661/2010/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 7 July 2010 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network (recast).

12. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα "Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας" Προγραμματική Περίοδος 2007-2013.
13. Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013, Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης (2007).

Αθήνα, Οκτώβριος 2013

Οι Συντάξαντες,

Δρ.Χρ.Δ.Σολομωνίδης
Πολ.Μηχανικός-Λιμενολόγος

Αντ.Μπουτάτης
Πολ.Μηχ/κός-
Λιμενολόγος/Περιβαλλοντολόγος (MSc)

Δρ.Γ.Γιαννής, Αν.Καθηγ.ΕΜΠ,
Συγκοινωνιολόγος

Γ.Κ.Παπαγεωργίου
Οικονομολόγος Χωροτάκης (MSc)

Οι Ελέγξαντες,

Δρ.Χρ.Δ.Σολομωνίδης
Πολ.Μηχανικός-Λιμενολόγος
Συντονιστής Μελέτης

Δρ.Μηχ.Αδ.Ι.Ρογκάν
πρ.Καθηγ.Εδρας Λιμ. Έργων ΕΜΠ
Υπεύθυνος Έργου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ:

Στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα μελέτη

1. Έργα Λιμένων Συγχρηματοδοτούμενων από το Ε.Π. Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας
2. Εν. σημείωμα για πρόοδο λιμενικών υποδομών του Ο.Λ.ΚΑΒΑΛΑΣ Α.Ε., (26.10.2012)
3. Εν. σημείωμα για πρόοδο λιμενικών υποδομών του Δημ. Λιμενικού Ταμείου Μυκόνου, (26.10.2012)
4. Εν. σημείωμα για πρόοδο λιμενικών υποδομών του Ο.Λ.ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε., (31.10.2012)
5. Εν. σημείωμα για πρόοδο λιμενικών υποδομών του Ο.Λ.ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε., (01.11.2012)