



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ – ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»

**Φορείς διαχείρισης Λιμένων Κυκλάδων
- Υφιστάμενη Κατάσταση –
Προτάσεις για αναδιάρθρωση του συστήματος**

Χέρρας Γ. Ευστράτιος

ΕΠΙΣΤΗΜΗ &
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ

Αθήνα, Οκτώβριος 2019
Ομότιμος καθηγητής: Μουτζούρης Κωνσταντίνος



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ – ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»

**Φορείς διαχείρισης Λιμένων Κυκλάδων - Υφιστάμενη Κατάσταση -
Προτάσεις για αναδιάρθρωση του συστήματος**

Χέρρας Γ. Ευστράτιος

Αθήνα, Οκτώβριος 2019

Ομότιμος καθηγητής: Μουτζούρης Κωνσταντίνος

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Διεπιστημονικό-Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Επιστήμη & Τεχνολογία Υδάτινων Πόρων» του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα.»

Με την ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας μου, νιώθω την ανάγκη να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στους ανθρώπους, η συμβολή και η καθοδήγηση των οποίων υπήρξαν καθοριστικές κατά τη διάρκεια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών.

Ευχαριστώ θερμά των επιβλέποντα καθηγητή Κωνσταντίνο Ι. Μουτζούρη για την πρόταση του θέματος και τις συμβουλές του κατά τη συγγραφή.

Ευχαριστώ το σύνολο των καθηγητών για τις γνώσεις που μας μεταλαμπάδευσαν και τη στήριξη τους καθόλη τη διάρκεια του μεταπτυχιακού. Ιδιαίτερες ευχαριστίες στην κυρία Γιαντσή Θεοδώρα για τα στοχευμένα σχόλια της.

Ευχαριστώ την πολύτιμη οικογένεια μου, βρίσκεται δίπλα μου σε κάθε βήμα της ζωής μου, σε κάθε απόφαση και σε κάθε δυσκολία.

Ευχαριστώ το προσωπικό του Δ.Λ.Τ. Μυκόνου και συγκεκριμένα την Πρόεδρο του Ελένη Καλπουρτζή που μου έδωσε την ευκαιρία να εξελιχθώ επαγγελματικά, καθώς και τον συνάδελφο Ηλεκτρολόγο Μηχανικό Νικόλαο Βαρδαλάχο για τη γνώση που τόσο απρόσκοπτα μου μεταλαμπάδευσε.

Τέλος ευχαριστώ τον φίλο και Πρόεδρο του ΤΕΕ, Γεώργιο Στασινό που με στηρίζει και με νουθετεί σε κάθε βήμα της επαγγελματικής μου δραστηριότητας

Το λιμενικό σύστημα της Ελλάδας αποτελείται από 1068 καταγεγραμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι διαφορετικού μεγέθους, διοικητικής οργάνωσης και χρήσεων. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις μπορούν να καταταχθούν σε έξι βασικές ομάδες, οι οποίες είναι: αλιευτικοί, εμπορικοί, επιβατικοί, τουριστικοί λιμένες (μαρίνες, τουριστικά καταφύγια και αγκυροβόλια, ναυταθλητικές εγκαταστάσεις), μικτής χρήσης, όπου τουλάχιστον 2 από τις αμέσως παραπάνω δραστηριότητες συνυπάρχουν και ειδικής χρήσης (π.χ. ναυπηγεία, στρατιωτικοί λιμένες κλπ).

Η διοικητική οργάνωση και διοίκηση λιμένων καθώς και η λειτουργία του ποικίλει ανάλογα με το μέγεθος, τη χρήση και τη σημασία του λιμένα. Οι λιμένες της χώρας έχουν διαφορετική σημασία στο δίκτυο των εθνικών και διεθνών μεταφορών της χώρας σε συνδυασμό με τη διακριτή γεωστρατηγική τους θέση. Επιπροσθέτως παρουσιάζουν διαφορετικές προοπτικές ανάπτυξης σχετικά με τις θαλάσσιες διαδρομές των διευρωπαϊκών και εθνικών δικτύων μεταφοράς.

Οι λιμένες έχουν τεράστια σημασία για την Ευρώπη αφού αποτελούν παράγοντα ζωτικής σημασίας για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις μεταφορών, την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης, με πολλές θέσεις εργασίας και επενδύσεων. Στα 22 ναυτικά κράτη της ΕΕ, υπάρχουν 1200 εμπορικοί λιμένες και 2.200 φορείς εκμετάλλευσης λιμένων.

Στην παρούσα Διπλωματική Εργασία αναλύονται και παρουσιάζονται οι φορείς διαχείρισης Λιμένων Κυκλάδων, η υφιστάμενη κατάσταση ενώ γίνονται προτάσεις για αναδιάρθρωση του συστήματος διακυβέρνησης τους σε περιφερειακό επίπεδο.

Αρχικά εντοπίστηκαν οι φορείς διαχείρισης λιμένων που υπάρχουν στις Κυκλάδες και οι λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην αρμοδιότητα τους. Προκειμένου να συλλεχθούν τα απαραίτητα στοιχεία και να συγκεντρωθούν τα δεδομένα που θα βοηθήσουν στην εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας πραγματοποιήθηκε αναζήτηση σε πληθώρα Νόμων, Προεδρικών Διαταγμάτων, επίσημων ιστοσελίδων των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων και των αντίστοιχων Δήμων, στη Διαύγεια, στην Ελληνική Στατιστική Αρχή και σε δημοσιευμένες μελέτες Υπουργείων, Πανεπιστημίων και πολλών άλλων κρατικών κυρίως φορέων.

Εν συνεχεία, παρουσιάστηκαν τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, δηλαδή των Κυκλάδων (διοικητική συγκρότηση, οικονομικά στοιχεία, προσβασιμότητα των νησιών), εντοπίστηκε το λιμενικό σύστημα και οι φορείς διαχείρισης που υφίστανται στα διοικητικά όρια του νησιωτικού συμπλέγματος, του Νομού Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου.

Ακολούθησε εκτενής ανάλυση των δέκα Δημοτικών/Διαδημοτικών Λιμενικών Ταμείων, οι λιμενικές εγκαταστάσεις που διαχειρίζονται (αμιγώς λιμενικές υποδομές, κτηριακές εγκαταστάσεις, χερσαίες ζώνες, θαλάσσιες ζώνες, εξομοιωμένες ζώνες), η οικονομική τους κατάσταση, το ανθρώπινο δυναμικό, η εμπορευματική και επιβατική κίνηση, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και η κίνηση στην κρουαζιέρα μιας και δύο νησιά των Κυκλάδων είναι μεταξύ των δημοφιλέστερων αν όχι στη Μεσόγειο, σίγουρα στην Ελλάδα.

Παρακάτω αναλύθηκε η πρόταση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων σχετικά με την αναδιάρθρωση των φορέων διαχείρισης της χώρας και αξιολογήθηκε στο κομμάτι που αφορά τις Κυκλάδες.

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία προτείνει μία νέα μορφή διακυβέρνησης των λιμένων των Κυκλάδων, ώστε ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη τους να πραγματοποιείται σε διττό επίπεδο. Ο προτεινόμενος φορέας θα έχει τη νομική μορφή Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου και θα υπάγεται στη Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου.

Συνεπώς, ο φορέας διαχείρισης ως Ν.Π.Δ.Δ. θα έχει τη δυνατότητα να χαράζει στρατηγική για τους λιμένες που ανήκουν στα διοικητικά όρια της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, θα εξασφαλίζει ως φορέας δημοσίου χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και θα μπορεί να αξιοποιεί στο έπακρο τα χρηματοδοτικά εργαλεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Απώτερος στόχος είναι η αντιμετώπιση του κατακερματισμού του συστήματος και της ύπαρξης μικρών Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, η δημιουργία βιώσιμων οντοτήτων λιμενικής οργάνωσης με προοπτική ανάπτυξης, η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διοίκησης των Φορέων Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων και η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της δημόσιας εποπτείας, η βέλτιστη αξιοποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και πλεονεκτημάτων κάθε λιμένα και τέλος η δημιουργία λιμενικών συστημάτων με σημαντική υπόσταση και δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων και ευρωπαϊκών κονδυλίων αλλά σημαντικότερη είναι η εκμετάλλευση τους στην πράξη.

***Λέξεις κλειδιά:** Λιμένες, φορείς διαχείρισης λιμένων, Κυκλάδες, διακυβέρνηση*

Greece is a maritime superpower whose overall activity contributes to the growth of the volume of maritime transport. However, it has not paid much attention to infrastructure for the development of maritime transport. Our country has primarily focused on strengthening its fleet policies and less on port service policies.

Given the triple volume of maritime transport worldwide, geopolitical changes in eastern Europe and the Balkans, the collapse of the country's northern trade borders and new developments in the European Union's maritime policy, the country, along with its strengthening policies Its fleet can no longer focus on devising and pursuing a coherent port policy, the central aim of which is to strengthen port infrastructure and increase port participation. s share in global maritime transport.

Greece's port system consists of 1,068 registered port facilities. Port facilities are of different size, organization and use. Port facilities can be classified into six main groups, which are: fishing, commercial, passenger, tourist ports (marinas, tourist shelters and moorings, maritime facilities), mixed use, where at least 2 of the above activities coexist and are of special use. (eg shipyards, military ports, etc.).

The administrative organization and administration of ports and their operation vary with the size, use and importance of the port. The ports of the country have different significance in the national and international transport network of the country in combination with their distinct geo-strategic position. In addition, they present different development perspectives on the trans-European and national transport routes.

Ports are of great importance to Europe as they are a vital factor for European transport companies, Europe's competitiveness, with many jobs and investments. In the 22 EU maritime states, there are 1200 commercial ports and 2,200 port operators.

This Diploma Thesis analyzes and presents the Cycladic Ports Managers, the current situation and proposals for restructuring their governance system at regional level.

Municipal port funds belong to the general government and not to the central government. The structure of the administration of Municipal Port Funds (IAS) depends on the geographical area of responsibility of each fund as well as on whether it is inter-municipal, ie extends to more than one municipality.

Initially, the port management bodies in the Cyclades and the port facilities under their jurisdiction were identified. In order to collect the necessary data and gather the data to assist in the preparation of the thesis, a search was made on a variety of Laws, Presidential Decrees, official websites of the Municipal Ports Funds and the respective Municipalities, in Dymia, Hellenic Statistics and Greek Statistics. Ministries, Universities and many other state agencies mainly.

Subsequently, the characteristics of the study area, namely the Cyclades (administrative structure, economic data, accessibility of the islands), the port system and management bodies existing within the administrative boundaries of the island complex of the South Aegean Prefecture were identified.

An extensive analysis of the ten Municipal / Intermunicipal Port Funds followed, the port facilities they manage, their financial situation, human resources, freight and passenger traffic, the problems they face and the cruise movement of one or two Cycladic islands are among them. If not the most popular in the Mediterranean, certainly in Greece.

The most important problem that Municipal / Intermunicipal Port Funds face is in their operation and in the downsizing of their services. For example, a large proportion of the posts provided for in the Municipal Ports Operations Agency are vacant or filled by municipal officials. In addition, with the exception of the Municipal Ports Funds of the "Popular Islands" of the Cyclades, there are no specialized executives to carry out the projects and studies required for the construction of the projects.

In addition, there is a serious lack of know-how which, coupled with poor staffing, leads to the inability to absorb the Public Investment Program and European funds. As a result, operators will not be able to make the most of the financial tools and lose the investment that will lead to the development of the port.

An equally important issue that concerns all port funds and the public at large is the bureaucracy associated with the complex legislative framework. This results in delays in approving studies decisions and authorizations. In addition, there are many ministries involved which complicate the situation even further.

The Ports Regulatory Authority proposed to consolidate the South Aegean Port Funds and to establish the South Aegean Port Authority Fund. which according to PAL it will be autonomous, more efficient in its administration and more flexible with equal participation of Municipalities. But RAL's proposal It is impossible to apply in the South Aegean because the islands are so far apart and the transition difficult, and as a result it is difficult to operate. In addition, as a Societe Anonyme it will not be able to be supported by a public entity, so it will not be possible to be part of the South Aegean Region's Public Investment Program.

To reorganize the port governance structure of the Cyclades studied and the entire South Aegean Region, it is proposed in the present diplomacy to create a new entity called the "South Aegean Regional Port Fund" which will belong to the second degree local government. will take the form of a Legal Entity under Public Law.

The South Aegean Regional Port Fund will be able to devise a strategy for the ports that belong to the PNA's administrative boundaries, secure funding from the Regional Public Investment Program and be more flexible in making easier use of financing tools available, having the know-how required to support projects.

The new body will be fully staffed as required by port management. Better port surveillance and the ability to design, coordinate and implement regional development policies.

The ultimate goal is to tackle the fragmentation of the system and the existence of small Municipal Port Funds, the creation of viable port organization entities with a growth perspective, the enhancement of the efficiency of the administration of port management and operational efficiency, and the improvement of public sector port

management. exploiting the particular features and advantages of each port and finally creating port systems with significant capacity and attractiveness private equity.

Keywords: *Ports, Port Managing Bodies, Cyclades, Governance*

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Ευχαριστίες	4
Περίληψη	5
Extended Abstract	7
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	10
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	14
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	16
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:	18
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	18
1.1 Αντικείμενο	18
1.2 Σκοπός της διπλωματικής εργασίας	19
1.3 Δομή της διπλωματικής εργασίας	19
1.4 Μεθοδολογία	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:	22
ΛΙΜΕΝΕΣ	22
2.1 Λιμενικές εγκαταστάσεις	22
2.1.1 Λιμένας	22
2.1.2 Τουριστικοί λιμένες	23
2.2 Λιμένες & λιμενικό προϊόν	27
2.3 Λιμενικές υπηρεσίες	28
2.4 Χρήσεις λιμένων	29
2.5 Διακυβέρνηση λιμένων	34
2.6 Η σημασία των λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση	37
2.7 Ελληνικοί λιμένες και διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)	42
2.8 Λιμενικό σύστημα Κυκλάδων κατά την αρχαιότητα	45
2.8.1 Μύκονος	46
2.8.2 Πάρος - Αντίπαρος	47
2.8.3 Σύρος	49
2.8.4 Τήνος - Άνδρος	49
2.8.5 Νάξος	50
2.8.6 Σαντορίνη	51
2.8.7 Ίος	51
2.8.8 Σίφνος – Κίμωλος	52

2.8.9 Μήλος.....	52
2.8.10 Αμοργός	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:.....	55
ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	55
3.1 Ιστορική εξέλιξη	55
3.2 Ισχύον θεσμικό πλαίσιο	57
3.3 Αυτοδιοικητική και διοικητική διαίρεση της χώρας.....	59
3.3.1 Διοικητική διαίρεση	59
3.3.2 Χωρική διαίρεση.....	62
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:.....	65
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ	65
4.1 Υφιστάμενο λιμενικό σύστημα	65
4.1.1 Οργανισμοί λιμένων	67
4.1.2 Κρατικά και δημοτικά λιμενικά ταμεία.....	68
4.1.3 Λιμενικά γραφεία.....	68
4.1.4 Μονομετοχικοί οργανισμοί λιμένος	68
4.2 Περιοχή αρμοδιότητας φορέων διαχείρισης λιμένων	68
4.3 Εποπτεία και ρύθμιση λιμένων	69
4.4 Χαρακτηριστικά δημοτικών λιμενικών ταμείων	70
4.5 Διακυβέρνηση ελληνικού λιμενικού συστήματος	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:.....	73
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	73
5.1 Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου – Κυκλάδες	73
5.2 Ανάλυση οικονομικής κατάστασης ανά τομέα παραγωγής	73
5.2.1 Διοικητική συγκρότηση	80
5.2.2 Μεταφορές	82
5.2.2.1 Αεροπορικές Μεταφορές.....	83
5.2.2.2 Θαλάσσιες μεταφορές	85
5.3 Λιμενικό σύστημα Κυκλάδων	86
5.3.1 Τουριστικοί λιμένες	90
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:.....	92
ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	92
6.1 Λιμενικά ταμεία	92
6.1.1 Δ.Λ.Τ Σύρου	94
6.1.2 Δ.Λ.Τ Μυκόνου	94

6.1.3 Δ.Λ.Τ Πάρου – Αντίπαρου	95
6.1.4 Δ.Λ.Τ Τήνου – Άνδρου	95
6.1.5 Δ.Λ.Τ Νάξου	96
6.1.6 Δ.Λ.Τ Θήρας	96
6.1.7 Δ.Λ.Τ Ίου	96
6.1.8 Δ.Λ.Τ Σίφνου – Κιμώλου	96
6.1.9 Δ.Λ.Τ Μήλου	96
6.1.10 Δ.Λ.Τ Αμοργού	97
6.2 Λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητος φορέων διαχείρισης Κυκλάδων	97
6.3 Χαρακτηριστικά λιμένων που ανήκουν στην κατηγορία Κ1 και Κ2	106
6.3.1 Λιμένας Μυκόνου	106
6.3.2 Λιμένας Σύρου	106
6.3.3 Λιμένας Θήρας	107
6.3.4 Λιμένας Πάρου	107
6.3.5 Λιμενικά έργα εν εξελίξει	107
6.4 Χαρακτηριστικά λιμένων που ανήκουν στην κατηγορία Κ3 και Κ4	109
6.4.1 Λιμένας Νάξου	109
6.4.2 Λιμένας Μήλου	110
6.4.3 Λιμένας Τήνου	112
6.4.4 Λιμένας Ίου	112
6.4.5 Λιμένας Σίφνου	113
6.4.6 Λιμένας Φολέγανδρου	113
6.4.7 Λιμένας Σίκινου	113
6.4.8 Λιμένας Κιμώλου	114
6.4.9 Λιμένας Αμοργού	114
6.5 Εμπορευματική κίνηση	114
6.6 Επιβατική κίνηση	121
6.7 Κίνηση επιβατών κρουαζιέρας	125
6.8 Ανθρώπινο δυναμικό	126
6.9 Οικονομικά στοιχεία	128
6.10 Προγραμματικές συμβάσεις	132
6.11 Προβλήματα φορέων διαχείρισης λιμένων	133
6.12 Προβλήματα λιμένων Κυκλάδων	134
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7:	137

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΥΝΑΝΠ	137
7.1 Πρόταση Ρ.Α.Λ.	137
7.2 Πρόταση ΥΝΑΝΠ	140
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8:	142
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ & ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΥΝΑΝΠ	142
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9:	144
ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	144
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10:	154
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	154
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	157
Ξενόγλωσση.....	157
Ελληνική	157
Ηλεκτρονική	158
Νομοθεσία	159

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Χωροθετημένες Μαρίνες Ελλάδος	25
Πίνακας 2: Εν λειτουργία Μαρίνες Ελλάδας	26
Πίνακας 3: Οι βασικές λιμενικές λειτουργίες	27
Πίνακας 4: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ1 (ΦΕΚ 202/2007).....	31
Πίνακας 5: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ2	32
Πίνακας 6: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ3	33
Πίνακας 7: Βασικοί τύποι λιμενικής διακυβέρνησης	37
Πίνακας 8: Αυτοδιοικητικές Περιφέρειες Ελλάδας	60
Πίνακας 9:Ποσοστιαία Διάρθρωση ΑΕΠ κατά Κλάδο και επίπεδο Νομού	74
Πίνακας 10:Κατανομή γης κατά βασικές κατηγορίες και χρήσεις, εκτάσεις σε χιλιάδες, 2016	75
Πίνακας 11:Βιοτεχνικές Επιχειρήσεις, 2016	76
Πίνακας 12:Βιομηχανικά καταστήματα με απασχόληση πάνω από 10 άτομα και πωλήσεις, 2016	77
Πίνακας 13: Ξενοδοχειακό Δυναμικό Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, 2018	78
Πίνακας 14:Διάρθρωση Επιχειρήσεων ανά Νομό και Δραστηριότητα, 2016	79
Πίνακας 15:Κατανομή των επιχειρήσεων του εμπορίου κατά ομάδα οικονομικής δραστηριότητας,2016	80
Πίνακας 16:Διοικητική διαίρεση Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου	81
Πίνακας 17: Αεροδρόμια Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου	83
Πίνακας 18: Ελικοδρόμια Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου	85
Πίνακας 19: Λιμάνια Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου.....	86
Πίνακας 20: Μεγαλύτερα Λιμάνια των Κυκλάδων	89
Πίνακας 21: Χρήσεις λιμένων Κυκλάδων	90
Πίνακας 22: Χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες	91
Πίνακας 23: Διοικητική διάρθρωση Δ.Α.Τ.	92
Πίνακας 24: Στελέχωση Δ.Α.Τ. Κυκλάδων	93
Πίνακας 25: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σύρου	98
Πίνακας 26: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Μυκόνου	99
Πίνακας 27: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πάρου-Αντίπαρου	100
Πίνακας 28: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Τήνου-Άνδρου	101
Πίνακας 29: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νάξου	102
Πίνακας 30: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας.....	103

Πίνακας 31: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ίου	104
Πίνακας 32: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σίφνου – Κιμώλου	105
Πίνακας 33: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Μήλου	105
Πίνακας 34: Εμπορευματική κίνηση λιμένων (εκφορτωθέντα) 1 ^ο τρίμηνο 2018.....	115
Πίνακας 35: Εμπορευματική κίνηση λιμένων (εκφορτωθέντα) 2 ^ο τρίμηνο 2018	116
Πίνακας 36: Εμπορευματική κίνηση λιμένων (εκφορτωθέντα) 3 ^ο τρίμηνο 2018.....	117
Πίνακας 37: Εμπορευματική κίνηση λιμένων (εκφορτωθέντα) 4 ^ο τρίμηνο 2018.....	118
Πίνακας 38:Επιβατική κίνηση ανά λιμένα το 2018 (επιβιβασθέντες επιβάτες).....	121
Πίνακας 39:Επιβατική κίνηση ανά λιμένα το 2018 (αποβιβασθέντες επιβάτες)	123
Πίνακας 40: Αριθμός αφίξεων κρουαζιερόπλοιων ανά λιμένα Κυκλάδων	125
Πίνακας 41: Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας ανά λιμένα Κυκλάδων	126
Πίνακας 42: Λιμενικά Ταμεία και στελέχωση υπηρεσιών	127
Πίνακας 43: Βεβαιωθέντα έσοδα και ενταλθέντα έξοδα Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων	128
Πίνακας 44: Προϋπολογισθέντα έσοδα και δαπάνες Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων	129
Πίνακας 45: Προτεινόμενη αναδιοργάνωση φορέων διαχείρισης Νοτίου Αιγαίου από τη Ρ.Α.Λ.	138

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Ετήσια εμπορευματική κίνηση ανά λιμένα 2018 (εκφορτωθέντα)	119
Διάγραμμα 2: Εμπορευματική κίνηση ανά λιμένα 2018 (εκφορτωθέντα)	120
Διάγραμμα 3: Επιβιβασθέντες επιβάτες ανά λιμένα το 2018	122
Διάγραμμα 4: Αποβιβασθέντες επιβάτες ανά λιμένα το 2018	124
Διάγραμμα 5: Αριθμός αφίξεων κρουαζιερόπλοιων ανά λιμένα 2016-2018	125
Διάγραμμα 6: Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας ανά λιμένα 2015-2018.....	126
Διάγραμμα 7: Απολογισμός λιμενικών ταμείων 2013	130
Διάγραμμα 8: Απολογισμός λιμενικών ταμείων 2014	130
Διάγραμμα 9: Λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τον συνολικό προϋπολογισμό δαπανών 2013	131
Διάγραμμα 10: Λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τον συνολικό προϋπολογισμό δαπανών 2014	131
Διάγραμμα 11: Πρόταση συστήματος Εθνικής Λιμενικής Διακυβέρνησης (το παράδειγμα της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου)	147
Διάγραμμα 12: Προτεινόμενο σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης Κυκλάδων πρόσθετες δομές	148
Διάγραμμα 13: Διοίκηση προτεινόμενης Λιμενικής Διακυβέρνησης.....	149
Διάγραμμα 14: Οργανόγραμμα Π.Λι.Γ.Ν.Α. προτεινόμενης Λιμενικής Διακυβέρνησης.....	151
Διάγραμμα 15: Αρμοδιότητες προτεινόμενης Δομής Λιμενικής Διακυβέρνησης	152

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Χωροθετημένες Μαρίνες Ελλάδος	27
Εικόνα 2: Χρήσεις ελληνικών λιμένων	30
Εικόνα 3: Λιμενικές εγκαταστάσεις	34
Εικόνα 4: Οι λιμένες της Γαλλίας βάσει του μεγέθους τους	39
Εικόνα 5: Η Διοικητική διαίρεση της Γαλλίας	40
Εικόνα 6: Συνενώσεις λιμένων στην Ιταλία	42
Εικόνα 7: Οι 13 Περιφέρειες της Ελλάδας	61
Εικόνα 8: Οι αποκεντρωμένες διοικήσεις της Ελλάδας.....	62
Εικόνα 9: Περιφερειακές Διοικήσεις Λ.Σ.–Ε.Α.	64
Εικόνα 10: Φορείς διοίκησης λιμένων ανά Περιφερειακή Διοίκηση λιμενικού σώματος και λιμενικής ακτοφυλακής	64
Εικόνα 11:Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα	65
Εικόνα 12: Παρούσα κατάσταση & αρμοδιότητες	70
Εικόνα 13: Ακτοπλοϊκή σύνδεση Κυκλάδων	87
Εικόνα 14: Παρούσα κατάσταση, ελεγκτικοί μηχανισμοί Δ.Λ.Τ. – Εποπτεία	92
Εικόνα 15: Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Κυκλάδων	93

1.1 Αντικείμενο

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας αποτελεί η περιγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση των φορέων λιμενικών εγκαταστάσεων (Δημοτικών/Διαδημοτικών Λιμενικών Ταμείων) που ανήκουν στα διοικητικά όρια της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου όπως αυτή συστάθηκε με το Ν. 3852/2010 ΦΕΚ 87Α/07-06-2010, «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» και συγκεκριμένα στον Νομό Κυκλάδων.

Οι Κυκλάδες αποτελούν ένα σύμπλεγμα νησιών, με έντονη διαφοροποίηση (σε μορφολογικό, οικονομικό, αναπτυξιακό επίπεδο) μεταξύ τους. Αυτές οι διαφορές και η απομόνωση που υπάρχει εξαιτίας του νησιωτικού χαρακτήρα αντικατοπτρίζονται στην στενότητα των πόρων ανθρώπινων και φυσικών σε κάθε νησί και δημιουργούν ένα τελείως διαφορετικό πλαίσιο αναφοράς συγκριτικά με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Οι περισσότεροι λιμένες των Κυκλάδων δεν παρουσιάζουν τη δυναμική που βλέπουμε στους κεντρικούς λιμένες της χώρας. Καλύπτουν κυρίως τις ανάγκες των νησιών ως προς την μεταφορά εμπορευμάτων, της ακτοπλοΐας και φυσικά τις ανάγκες του τουρισμού τους καλοκαιρινούς μήνες. Επιπλέον, από τα λιμάνια των Κυκλάδων πραγματοποιείται και η εξαγωγή των ελάχιστων έστω προϊόντων που παράγονται, μιας και ο όγκος που σε καμία περίπτωση δεν ισοδυναμεί με τον όγκο των προϊόντων που εισάγονται. Επομένως, οι λιμένες παρουσιάζουν χαμηλή παραγωγικότητα σε σύγκριση με άλλους ελληνικούς νησιωτικούς λιμένες π.χ. Ηρακλείου.

Βέβαια εξαιτίας της γεωγραφικής τους θέσης μιας και η χώρα μας αποτελεί το ανατολικό σύνορο της Ευρώπης, η ύπαρξη των λιμένων έχει μεγάλη σημασία για εθνικούς λόγους. Ακόμα, να μην παραληφθεί πως η ανάπτυξη των νησιών έχει εξαιρετική σημασία για την οικονομική βιωσιμότητα των κατοίκων τους.

Στο πέρασμα των ετών με διάφορα Βασιλικά και Προεδρικά Διατάγματα, Νόμους και Αποφάσεις δημιουργήθηκαν και καταργήθηκαν Λιμενικά Ταμεία, τα οποία κατά καιρούς συνενώθηκαν και διασπάστηκαν αρκετές φορές.

Σήμερα στις Κυκλάδες λειτουργούν 10 Δημοτικά/Διαδημοτικά Λιμενικά ταμεία μετά την πρόσφατη διάσπαση και δημιουργία του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Αμοργού. Τα Δημοτικά/διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία είναι αυτά της Σύρου, Πάρου-Αντιπάρου, Ίου, Θήρας, Μυκόνου, Σίφνου-Κιμώλου, Νάξου, Τήνου-Άνδρου, Μήλου και Αμοργού. Δεν διαθέτουν όλα τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία την ίδια οικονομική επιφάνεια όπως για παράδειγμα αυτό της Σύρου ή της Μυκόνου, ούτε είναι στελεχωμένα με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό που διαθέτει γνώσεις και κυρίως εμπειρία στη διαχείριση ενός λιμένα.

Με αυτή την προσέγγιση και με την ανάλυση του λιμενικού συστήματος των Κυκλάδων, θα προταθεί η ανάγκη δημιουργίας ενός βιώσιμου και λειτουργικού συστήματος διακυβέρνησης.

1.2 Σκοπός της διπλωματικής εργασίας

Η εργασία στοχεύει μέσα από την μελέτη, ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των φορέων διαχείρισης λιμένων, να προτείνει ένα νέο μοντέλο διακυβέρνησης περισσότερο ευέλικτο, αποδοτικό και προσοδοφόρο τόσο για τις τοπικές κοινωνίες των νησιών, όσο και για την προσαρμογή στα ευρωπαϊκά δεδομένα, με απώτερο στόχο την αναβάθμιση των λιμένων και την προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων στην χώρα μας.

1.3 Δομή της διπλωματικής εργασίας

Εν συντομία οι επιμέρους εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια της Διπλωματικής Εργασίας είναι οι ακόλουθες:

Στο Κεφάλαιο 1 περιγράφεται το αντικείμενο της διπλωματικής μέσα από την παρουσίαση των υφιστάμενων φορέων διαχείρισης λιμένων των Κυκλάδων και ο σκοπός της. Στις επόμενες παραγράφους δίνεται η δομή της εργασίας καθώς και η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την συλλογή και ανάλυση των στοιχείων που ήταν απαραίτητα για περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης στο σύστημα διαχείρισης λιμένων.

Στο Κεφάλαιο 2 πραγματοποιείται βιβλιογραφική επισκόπηση στους ορισμούς που είχαν αποδοθεί κατά καιρούς στην έννοια του λιμένα. Παράλληλα παρουσιάζονται οι λιμενικές υπηρεσίες, η διακυβέρνηση των λιμενικών εγκαταστάσεων και η χρήση τους. Τέλος αναλύεται η σημασία των λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η παρουσία των ελληνικών λιμένων στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και το λιμενικό σύστημα των Κυκλάδων κατά την αρχαιότητα.

Στο Κεφάλαιο 3 παρουσιάζεται το ιστορικό εξέλιξης του θεσμικού πλαισίου, του ελληνικού συστήματος οργάνωσης και διοίκησης λιμένων, ενώ στη συνέχεια περιγράφεται η αυτοδιοικητική και διοικητική διαίρεση της χώρας και οι περιοχές δικαιοδοσίας του Λιμενικού Σώματος.

Στο Κεφάλαιο 4 μελετάται το ελληνικό λιμενικό σύστημα και οι φορείς διαχείρισης. Ακολούθως περιγράφεται η περιοχή αρμοδιότητας φορέων διαχείρισης λιμένων, η εποπτεία και ρύθμιση αυτών, τα χαρακτηριστικά των δημοτικών λιμενικών ταμείων και το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την παρουσίαση του συστήματος διακυβέρνησης λιμένων.

Στο Κεφάλαιο 5 αναλύεται η περιοχή μελέτης. Συγκεκριμένα περιγράφονται τα διοικητικά χαρακτηριστικά, η οικονομία του Νομού, η παραγωγική δομή και το υφιστάμενο λιμενικό σύστημα.

Στο Κεφάλαιο 6 καταγράφονται οι φορείς διαχείρισης λιμένων και δίνεται ένα ιστορικό της εξέλιξης της μορφής των δέκα Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, τα οποία υφίστανται στην περιοχή μελέτης. Εν συνεχεία δίνονται τα χαρακτηριστικά των λιμένων που ανήκουν, σύμφωνα με την ελληνική κατάταξη (ΦΕΚ Β/202/16.02.2007), στους λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας. Σε επόμενο υποκεφάλαιο δίνονται τα στοιχεία των φορέων διαχείρισης των λιμένων. Συγκεκριμένα παρουσιάζεται ο όγκος του φορτίου που διακινείται στους λιμένες, η χρήση των λιμένων (εμπορευματική, επιβατική), το ανθρώπινο δυναμικό το οποίο στελεχώνει τις υπηρεσίες και τα οικονομικά στοιχεία του φορέα διαχείρισης. Τέλος

αναφέρονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι φορείς διαχείρισης λιμένων κατά την διοίκηση και λειτουργία τους.

Στο Κεφάλαιο 7 καταγράφονται οι προτάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων για την αναθεώρηση των φορέων διοίκησης και διαχείρισης και γίνεται προσπάθεια να εφαρμοστούν οι προτάσεις αυτές στους φορείς των Κυκλάδων.

Στο Κεφάλαιο 8 γίνεται αξιολόγηση των ανωτέρω προτάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων.

Στο Κεφάλαιο 9 προτείνεται ένα νέο σύστημα για την διακυβέρνηση των λιμένων που υπάρχουν στις Κυκλάδες το οποίο στηρίζεται στην ανάλυση των φορέων διαχείρισης λιμένων που προηγήθηκε.

Στο Κεφάλαιο 10 παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που προέκυψαν κατά την ανάλυση και αξιολόγηση των φορέων διαχείρισης λιμένων.

1.4 Μεθοδολογία

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης των φορέων διαχείρισης λιμένων στις Κυκλάδες και η παρουσίαση ενός νέου μοντέλου διακυβέρνησης περισσότερο ευέλικτο, αποδοτικό και προσοδοφόρο τόσο για τις τοπικές κοινωνίες των νησιών, όσο και για την προσαρμογή στα ευρωπαϊκά δεδομένα, με απώτερο στόχο την αναβάθμιση των λιμένων και την προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων στην χώρα μας. Για τον σκοπό αυτό αναζητούνται στοιχεία, στην διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία, όσον αφορά την εφαρμογή περιφερειακών καινοτόμων δομών διακυβέρνησης και εξέλιξης της διαχείρισης των λιμένων. Πραγματοποιείται βιβλιογραφική αναδρομή στους ορισμούς που είχαν αποδοθεί κατά καιρούς στην έννοια του λιμένα. Παράλληλα παρουσιάζονται οι λιμενικές υπηρεσίες, η διακυβέρνηση των λιμενικών εγκαταστάσεων και η χρήση τους. Κατόπιν, αναλύεται η σημασία των λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η παρουσία των ελληνικών λιμένων στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και το λιμενικό σύστημα των Κυκλάδων κατά την αρχαιότητα. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται το ιστορικό εξέλιξης του θεσμικού πλαισίου, του ελληνικού συστήματος οργάνωσης και διοίκησης λιμένων, ενώ παρακάτω περιγράφεται η αυτοδιοικητική και διοικητική διαίρεση της χώρας και οι περιοχές δικαιοδοσίας του Λιμενικού Σώματος. Επιπλέον, μελετάται το ελληνικό λιμενικό σύστημα και οι φορείς διαχείρισης. Ακολούθως περιγράφεται η περιοχή αρμοδιότητας φορέων διαχείρισης λιμένων, η εποπτεία και ρύθμιση αυτών, τα χαρακτηριστικά των δημοτικών λιμενικών ταμείων και η παρουσιάζεται το σύστημα διακυβέρνησης των λιμένων. Η μελέτη συνεχίζει με την ανάλυση της περιοχής μελέτης. Συγκεκριμένα περιγράφονται τα διοικητικά χαρακτηριστικά, η οικονομία του Νομού Κυκλάδων, η παραγωγική δομή και το υφιστάμενο λιμενικό σύστημα. Παρακάτω καταγράφονται οι φορείς διαχείρισης λιμένων και δίνεται ένα ιστορικό της εξέλιξης της μορφής των δέκα Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, τα οποία υφίστανται στην περιοχή μελέτης. Εν συνεχεία, δίνονται τα χαρακτηριστικά των λιμένων που ανήκουν, σύμφωνα με την ελληνική κατάταξη (ΦΕΚ Β/202/16.02.2007), στους λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας. Ακολούθως, δίνονται τα στοιχεία των φορέων διαχείρισης των λιμένων. Συγκεκριμένα παρουσιάζεται ο όγκος του φορτίου που διακινείται στους λιμένες, η χρήση των λιμένων (εμπορευματική, επιβατική), το ανθρώπινο δυναμικό το οποίο στελεχώνει τις υπηρεσίες και τα οικονομικά στοιχεία του φορέα διαχείρισης. Ταυτόχρονα, αναφέρονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι φορείς διαχείρισης

λιμένων κατά την διοίκηση και λειτουργία τους. Παρακάτω καταγράφονται οι προτάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων για την αναθεώρηση των φορέων διοίκησης και διαχείρισης και γίνεται προσπάθεια να εφαρμοστούν οι προτάσεις αυτές στους φορείς των Κυκλάδων. Παράλληλα, γίνεται αξιολόγηση των ανωτέρω προτάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και τέλος προτείνεται ένα νέο σύστημα για την διακυβέρνηση των λιμένων που υπάρχουν στις Κυκλάδες το οποίο στηρίζεται σε μία πολυπαραγοντική ανάλυση των φορέων διαχείρισης λιμένων που προηγήθηκε και παρατίθεται στη παρούσα διπλωματική εργασία.

2.1 Λιμενικές εγκαταστάσεις

2.1.1 Λιμένας

Η σημασία των συνδυασμένων μεταφορών αναγνωρίζεται σε ορισμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 1997 σύμφωνα με τον οποίο: «Οι λιμένες είναι εμπορικές επιχειρήσεις τοποθετημένες δίπλα στο νερό, το οποίο είναι αρκετά βαθύ ώστε να επιτρέπει την κίνηση πλωτών ναυπηγημάτων. Σε αυτές τις περιοχές δραστηριοποιούνται λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες αξιοποιούν την λιμενική υποδομή και ανωδομή καθώς επίσης παρέχονται συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται η διοικείται από κάποια Αρχή» (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,2001). Η ανάγκη διεύρυνσης της λειτουργίας των λιμένων ως κρίκων πλέον στην μεταφορική αλυσίδα άρχισε να γίνεται περισσότερο ξεκάθαρη με την ανάπτυξη των λειτουργιών που αφορούν την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων(Robinson,1998). Η σημασία αυτής της λειτουργίας των λιμένων αναγνωρίζεται από την UNCTAD, που αναφέρει τους λιμένες ως «χώρους διασύνδεσης μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς, και κατά συνέπεια ως κέντρα συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία πρέπει να ενοποιούνται εντός των αλυσίδων logistics για να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες τους»(Trujillo&Nombela,1999). Ο ορισμός αυτός της UNCTAD αναφέρεται στην πραγματικότητα στα μεγάλα σύγχρονα λιμάνια, χωρίς να περιλαμβάνει μικρότερους λιμένες όπου σήμερα καλούνται να ικανοποιήσουν ειδικές ανάγκες και στους οποίους δεν επιβάλλεται η υιοθέτηση σύνθετων μεθόδων παραγωγής.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ορισμοί που έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς αντανακλούν τις συνθήκες λειτουργίας των λιμένων σε συγκεκριμένες περιόδους. Η πραγματικότητα αυτή αναγνωρίστηκε από τον Robinson (2002) ο οποίος μέσα από συστηματική μελέτη ταξινόμησε τους ορισμούς των λιμένων που έχουν δοθεί από το 1970 μέχρι το 2002 σε τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες και παράλληλα πρότεινε ένα νέο πλαίσιο ερμηνείας των νέων συνθηκών που επικρατούν στους λιμένες. Οι κατηγορίες αυτές αναφέρονται σε τέσσερα διαφορετικά πλαίσια.

- Στο μορφολογικό πλαίσιο, το οποίο αντιμετωπίζει τους λιμένες ως τόπους εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων.
- Στο πλαίσιο της λειτουργικής αποτελεσματικότητας το οποίο αντιμετωπίζει τους λιμένες ως λειτουργικά συστήματα.
- Στο πλαίσιο των οικονομικών αρχών που αντιμετωπίζει τους λιμένες ως οικονομικές οντότητες.
- Στο πλαίσιο της διακυβέρνησης και άσκησης λιμενικής πολιτικής που αντιμετωπίζει τους λιμένες ως διαχειριστικές μονάδες.

Ο Robinson καταγράφοντας αυτές τις κατηγορίες προτείνει έναν πέμπτο ορισμό, σύμφωνα με τον οποίο «οι σύγχρονοι λιμένες αποτελούν λειτουργικά στοιχεία των

αλυσίδων logistics και των δικτύων διανομής προϊόντων από τον παραγωγό στον τελικό καταναλωτή».

Στην ελληνική νομοθεσία οι διατάξεις του Ν. 2971/19-12-01 (ΦΕΚ Α 285) περί Αιγιαλού, παραλίας και άλλων διατάξεων, ορίζουν τον λιμένα ως τη «ζώνη μεταξύ ξηράς και θάλασσας, μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, τη φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές».

Μεταγενέστερα, η ελληνική νομοθεσία στην παρ. 12 του άρθρου 2 του Ν. 3622/2007 όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 12 του Ν. 4150/2013, ορίζει τον λιμένα ως την προσδιορισμένη περιοχή ξηράς και ύδατος, στην οποία βρίσκονται μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις, πλην των στρατιωτικών. Τα όρια της περιοχής του λιμένα καθορίζονται με απόφαση του Προϊσταμένου της κατά τόπον αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, μετά από πρόταση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης κάθε μιας υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης και δεν συμπίπτουν κατ' ανάγκη με τα όρια της ζώνης λιμένα, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 2971/2001, όπως ισχύει, η οποία περιλαμβάνει έργα και εξοπλισμό που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των εργασιών εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών.

2.1.2 Τουριστικοί λιμένες

Σύμφωνα με το άρθρο 29 του Ν.2160/93 (ΦΕΚ 118 Α') «Τουριστικός λιμένας» σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού.

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται στις εξής κατηγορίες: α) Μαρίνες β) Καταφύγια γ) Αγκυροβόλια δ) Ξενοδοχειακοί Λιμένες (καταργήθηκαν με το Ν.4070/2012).

α) «Μαρίνα» είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

β) «Καταφύγιο» είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ. με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.

γ) «Αγκυροβόλιο» είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.

Η διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και έλεγχος των τουριστικών λιμένων ανήκει στο Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού. Οι κατά τον Ν. 2160/1993 αρμοδιότητες

χωροθέτησης, διοίκησης, διαχείρισης, εκμετάλλευσης, ελέγχου, παρακολούθησης λειτουργίας, τήρησης ηλεκτρονικού μητρώου χωροθετημένων και λειτουργούντων λιμένων και σταδίων λειτουργίας τους, ανατίθενται στην αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού σύμφωνα με το άρθρο 25 όπως αντικατέστησε την παρ. 1 του άρθρου 30 του ν.2160/1993. Φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα σύμφωνα άρθρο 29 όπως αντικατέστησε το άρθρο 33 του ν. 2160/1993 νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου το οποίο έχει αναλάβει με σύμβαση μετά του Δημοσίου ή μετά της Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Ανώνυμη Εταιρία ή εκ του νόμου την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Με τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του 2015 έχουν χωροθετηθεί συνολικά 59 Μαρίνες σε 12 περιφέρειες της Ελλάδος και από αυτές λειτουργούν οι 28, σύμφωνα με το Υπουργείο Τουρισμού. Οι 59 χωροθετημένες Μαρίνες παρατίθενται στον Πίνακα 1 ενώ οι 28 εν λειτουργία Μαρίνες στον Πίνακα 2.

Πίνακας 1: Χωροθετημένες Μαρίνες Ελλάδος

A/A	Θέση	A/A	Θέση
1	Θάσος	31	Αρετσού Καλαμαριάς
2	Αλεξανδρούπολη	32	Σάνη Κασσάνδρας
3	Βουλιαγμένη	33	Πόρτο Καρράς
4	Ζέα Πειραιάς	34	Θεσσαλονίκη λιμάνι
5	Άλιμος	35	Πυλαία Θεσσαλονίκη
6	Φλοίσβος	36	Άγιος Νικόλαος
7	Λαυρεωτική	37	Ηράκλειο
8	Άγιος Κοσμάς	38	Ρέθυμνο
9	ΣΕΦ	39	Γούβες Πεδιάδος
10	Γλυφάδα	40	Παλαιοχώρα
11	Μέθανα	41	Αγία Γαλήνη
12	Καστέλο Χίου	42	Κίσσαμος
13	Πυθαγόρειο Σάμου	43	Μάλια
14	Μυτιλήνη	44	Κως
15	Όρος Λευκάδας Ικαρίας	45	Σφαγεία Ν. Ρόδου
16	Αγιά	46	Τούρλος Ν. Μυκόνου
17	Κυλλήνη	47	Πηγάδι Σύρου
18	Πάλαιρος Αιτ/νίας Vounaki	48	Μανδράκι Ρόδου
19	Άκτιο Αιτ/νίας Cleopatra	49	Λουτράκι
20	Κατάκολο	50	Πύλος
21	Μεσολόγγι	51	Μονεμβασιά
22	Γρίμποβο Ναυπάκτου	52	Ερμιόνη
23	Πάτρα εντός λιμένα	53	Ναύπλιο
24	Πρέβεζα	54	Καλαμάτα
25	Σκιάθος	55	Ξυλόκαστρο
26	Γουβιά	56	Ιτέα
27	Ζάκυνθος	57	Όρμος Σκορπονεριού
28	Λευκάδα Αλυκές	58	Αχίλλι Σκύρου
29	Αργοστόλι	59	Καμμένα Βούρλα
30	Κέρκυρα εντός λιμένα		

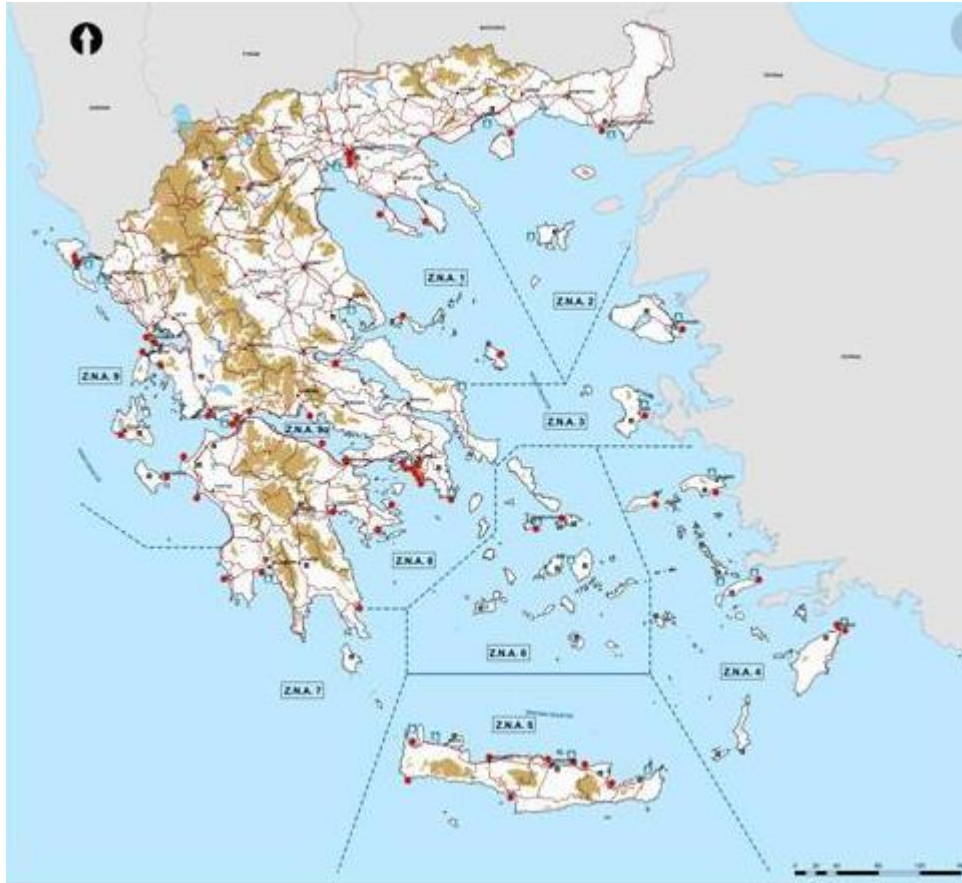
Πηγή: Υπουργείο Τουρισμού

Πίνακας 2: Εν λειτουργία Μαρίνες Ελλάδας

A/A		A/A	
1	Βουλιαγμένη	17	Αρετσού Καλαμαριάς
2	Ζέα Πειραιάς	18	Σάνη Κασσάνδρας
3	Άλιμος	19	Πόρτο Καρράς
4	Φλοίσβος	20	Άγιος Νικόλαος
5	Λαυρεωτική	21	Γούβες Πεδιάδος
6	Άγιος Κοσμάς	22	Παλαιοχώρα
7	ΣΕΦ	23	Αγία Γαλήνη
8	Γλυφάδα	24	Κως
9	Πυθαγόρειο Σάμου	25	Μανδράκι Ρόδου
10	Μυτιλήνη	26	Καλαμάτα
11	Πάλαιρος Αιτ/νίας Vounaki	27	Ξυλόκαστρο
12	Άκτιο Αιτ/νίας Cleopatra	28	Ιτέα
13	Μεσολόγγι	29	Μαρίνα Λέρου
14	Πρέβεζα	30	Sanni Marine/Platamonas
15	Γουβιά	31	Κλεοπάτρα
16	Λευκάδα Αλυκές	32	Σάμος

Πηγή: Υπουργείο Τουρισμού

Παρά το θολό τοπίο που επικρατεί στους Τουριστικούς Λιμένες τόσο ως προς την χωροθέτηση και λειτουργία αυτών όσο και ως προς τα κριτήρια ένταξης σε κατηγορίες (Μαρίνα, Καταφύγιο, Αγκυροβόλιο), το Υπουργείο Τουρισμού έχει προχωρήσει σημαντικά στον τρόπο χωροθέτησης και αδειοδότησης, με υψηλά περιβαλλοντικά και λειτουργικά κριτήρια όπως επίσης και στην σύναψη των Συμβάσεων Παραχώρησης (Γιαντσή,2016).



Εικόνα 1: Χωροθετημένες Μαρίνες Ελλάδος

Πηγή: Διαμαντίδης, 2016

2.2 Λιμένες & λιμενικό προϊόν

Το σύνολο των υπηρεσιών των λιμενικών τερματικών σταθμών αποτελεί το λιμενικό προϊόν συνολικά του κάθε λιμένα. Το λιμενικό προϊόν χαρακτηρίζεται από μεγάλη ιδιομορφία, αφού καλείται να εξυπηρετήσει τις ανάγκες διαφόρων χρηστών. Συνδέεται άμεσα με τη λιμενική βιομηχανία, καθώς αποτελεί τις βασικές και συμπληρωματικές υπηρεσίες των λιμένων και αφορά το χειρισμό φορτίου μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων μέσων μεταφοράς και αντίστροφα και περιλαμβάνει τέσσερις βασικές λειτουργίες (Παρδάλη, 2001). Οι βασικές λοιπόν λιμενικές λειτουργίες παρουσιάζονται στον Πίνακα 3.

Πίνακας 3: Οι βασικές λιμενικές λειτουργίες

Βασικές λειτουργίες λιμένων			
Παροχή υπηρεσιών προς τα πλοία	Χειρισμό Φορτίου	Λειτουργία παραλαβής και διανομής	Λειτουργίες logistics

Πηγη: Παρδάλη, 2001

2.3 Λιμενικές υπηρεσίες

Τη θέσπιση πλαισίου παροχής λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων προβλέπει ο κανονισμός (Ε.Ε.) 2017/352 των Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την εικοστή μέρα από τη δημοσίευση του (δημοσιεύθηκε 03/03/2017) και εφαρμόζεται από τις 24 Μαρτίου 2019. Είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος-μέλος. Ο νέος κανονισμός ισχύει για όλους τους λιμένες των διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και θεσπίζει: 1) το πλαίσιο για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και 2) τους κοινούς κανόνες σχετικά με τη χρηματοοικονομική διαφάνεια και τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών και λιμενικών υποδομών και μεταξύ άλλων εφαρμόζεται στην παροχή των ακόλουθων κατηγοριών λιμενικών υπηρεσιών (λιμενικές υπηρεσίες), είτε εντός της ζώνης του λιμένα είτε στην πλωτή οδό πρόσβασης προς τον λιμένα:

- α) εφοδιασμός με καύσιμο
- β) διακίνηση φορτίων
- γ) πρόσδεση
- δ) υπηρεσίες επιβατών
- ε) συλλογή των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου
- στ) πλοήγηση
- ζ) ρυμούλκηση
- η) βυθοκόρηση

Ο κανονισμός έχει στόχο την εξασφάλιση κατάλληλου πλαισίου για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και για την προσέλκυση των απαραίτητων επενδύσεων σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Το λιμάνι είναι ένας ιδιαίτερος σύνθετος οργανισμός στον οποίο αναπτύσσονται διάφορες δραστηριότητες που αφορούν σε τέσσερις άξονες: πλοία, φορτία, χερσαία μέσα μεταφοράς και επιβάτες (Παρδάλη, 2007).

Υπηρεσίες που αφορούν τα πλοία:

- Η πλοήγηση
- Η ρυμούλκηση
- Η ασφαλής προσόρμιση στο λιμάνι
- Ο καθορισμός της θέσης και του τρόπου προσόρμισης, αγκυροβόλησης και παραβολής του πλοίου
- Η χορήγηση νερού δια δικτύου ή πλωτών υδροφόρων
- Ο εφοδιασμός με τρόφιμα και εφόδια
- Ο ανεφοδιασμός με καύσιμα
- Οι δεξαμενισμοί
- Οι επισκευές των πλοίων
- Οι σταθμοί υποδοχής καταλοίπων

Υπηρεσίες που αφορούν στα φορτία:

- Η φόρτωση και εκφόρτωση
- Η μεταφόρτωση
- Η διαχείριση του φορτίου μέσα στο τερματικό
- Η αποθήκευση και η στοιβασία
- Η παράδοση και παραλαβή του φορτίου από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς
- Η διαλογή, η συσκευασία και η μεταποίηση των εμπορευμάτων

Υπηρεσίες που αφορούν στα χερσαία μέσα μεταφοράς:

- Η υποδοχή και στάθμευση στους χώρους του λιμανιού
- Οι ασφαλείς και προσπελάσιμες συνδέσεις με τα χερσαία μεταφορικά δίκτυα

Υπηρεσίες που αφορούν στις υπηρεσίες προς τους επιβάτες:

- Η αποβίβαση ή επιβίβαση τους από και προς πλοία και στην διακίνηση των αποσκευών τους
- Η προώθησή τους από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς
- Οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την άνεση και την αναψυχή τους κατά την παραμονή τους στους χώρους του λιμανιού

Άλλες δευτερεύουσες λιμενικές υπηρεσίες είναι η πετρέλευση, ενέργεια, κατάλοιπα, έλεγχος φορτίου, ζύγισμα, ταξινόμηση, αναβάθμιση, επιδιόρθωση, οι οποίες πρέπει να παρέχονται ταυτόχρονα με τις κύριες υπηρεσίες.

Ως «πάροχος λιμενικών υπηρεσιών» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει, ή επιθυμεί να παρέχει, έναντι αμοιβής, μία ή περισσότερες κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών που αναφέρονται παραπάνω.

Η δημόσια υπηρεσία από την άλλη σύμφωνα με τον κανονισμό θα πρέπει να παρέχει:

- τη διαθεσιμότητα της λιμενικής υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες σε κάθε θέση πλευρίσης και χωρίς διακοπές, νυχθημερόν και καθ' όλη τη διάρκεια του έτους
- τη διαθεσιμότητα της υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις
- την οικονομική προσιτότητα της υπηρεσίας σε ορισμένες κατηγορίες χρηστών
- την ασφάλεια, προστασία και περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών
- την παροχή επαρκών μεταφορικών υπηρεσιών στο κοινό
- την εδαφική συνοχή

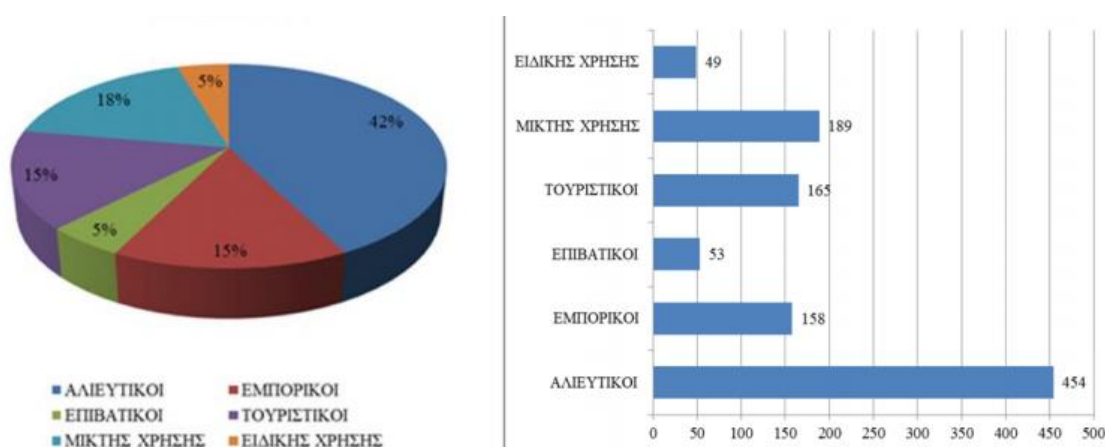
2.4 Χρήσεις λιμένων

Η βασική λειτουργία των λιμένων είναι η παροχή λιμενικών υπηρεσιών ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων. Οι επτά βασικές χρήσεις λιμένων είναι οι παρακάτω αναφερόμενες.

- i. Γενικά Εμπορεύματα (General Cargoes)
- ii. Φορτία Χύδην (Dry and Liquid Bulk Cargoes)
- iii. Εμπορευματοκιβώτια – Ε/Κ (Containers)
- iv. Ακτοπλοΐα Εσωτερικού – Εξωτερικού

- v. Κρουαζιέρα (Cruise)
- vi. Αναψυχής (Leisure – Marinas)
- vii. Αλιευτικά (Fishing)

Από τις παραπάνω αναφερόμενες χρήσεις οι 3 πρώτες αφορούν καθαρά εμπορευματική χρήση που εξυπηρετείται από διαφορετικού τύπου πλοία, των οποίων η φόρτωση – εκφόρτωση γίνεται με διαφορετικό τρόπο και άρα απαιτούνται οι αντίστοιχες λιμενικές υποδομές και ο αντίστοιχος λιμενικός εξοπλισμός. Η iv και v χρήσεις αφορούν την μεταφορά επιβατών. Στην τέταρτη περίπτωση της χρήσης (Ακτοπλοΐα) συγχρόνως με τους επιβάτες μεταφέρονται και εμπορεύματα Ro-Ro (εμπορική χρήση). Η κρουαζιέρα, αν και εξυπηρετεί Τουρίστες εξυπηρετείται από λιμενικές υποδομές που δύνανται να εξυπηρετήσουν μεγάλα επιβατηγά πλοία και στον χερσαίο χώρο υπάρχουν αντίστοιχες υποδομές για επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών.



Εικόνα 2: Χρήσεις ελληνικών λιμένων

Πηγή: Γιαντσή, 2018

Παράλληλα, λιμενικές εγκαταστάσεις χρησιμοποιούν τα ναυπηγεία και οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, το Πολεμικό Ναυτικό, το Λιμενικό Σώμα, η Ελληνική Ακτοφυλακή κλπ. Πολλές φορές οι Λιμένες εξυπηρετούν περισσότερες της μίας χρήσης. Για τους Λιμένες της επικράτειας, των κατηγοριών K1, K2 και K3 υπάρχουν αναλυτικοί Πίνακες με τις χρήσεις που εξυπηρετούν. Σημειώνεται ότι το σύνολο των λιμένων αυτών είναι 57 χωρίς να διαχωρίζονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις από τις οποίες αποτελούνται π.χ. ο Λιμένας Πειραιά αναφέρεται στην κατηγορία K1 ενώ ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) αποτελείται από 40 λιμενικές εγκαταστάσεις.

Στους Πίνακες 4, 5 και 6 καταγράφονται οι λιμένες των Ομάδων K1, K2 και K3, με αναφορά σε όσες από τις επτά (7) χρήσεις υλοποιούνται από αυτούς.

Πίνακας 4: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ1 (ΦΕΚ 202/2007)

Κ1: ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ								
Α/Α	Λιμένες	Εμπορευματική		Ε/Κ	Ακτοπλοία (εσωτερ/εξωτερ)	Κρουαζιέρα	Αναψυχής	Διευτικά
		Γεν. Εμπορεύματα	Φορτία χύδην					
1	Πειραιά	+	+	+	+	+	-	+
2	Θεσσαλονίκης	+	+	+	+	+	+	-
3	Βόλου	+	+	+	+	+	+	+
4	Αλεξανδρούπολης	+	+	+	+	-	+	+
5	Ελευσίνας	+	+	-	-	-	+	+
6	Ηγουμενίτσας	+	-	-	+	-	+	-
7	Ηρακλείου	+	+	+	+	+	+	+
8	Καβάλας	+	+	-	+	+	+	+
9	Κέρκυρας		+	-	+	+	+	+
10	Λαυρίου	+	+	-	+	+	+	+
11	Πατρών	+	-	+	+	+	+	+
12	Ραφήνας	+	-	-	+	-	+	+
13	Δ.Α.Τ Μυκόνου	+	-	-	+	+	+	+
14	Α.Τ. Λέσβου	+	+	-	+	+	+	+
15	Δ.Α.Τ. Νοτίου Αιγαίου	+	-	-	+	+	+	+
16Α	Δ.Α.Τ. Νομού Χανίων							
16Β	Σούδας Α.Τ. Νομού Χανίων (ΥΕΝ)	+	+	-	+	+	-	+

Πηγή: Εθνικό στρατηγικό σχέδιο λιμένων, 2013

Πίνακας 5: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ2

Κ2: ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ/ΧΡΗΣΕΙΣ								
Α/Α	Λιμένες	Εμπορευμ ατική		Ε/Κ	Ακτοπλοΐα	Κρουαζιέρα	Αναψυχής	Διευτικά
		Γεν. Εμπορεύματα	Φορτία χάρτην					
1	Αργοστολίου	+	-	-	+	-	+	+
2	Ζακύνθου	+	-	-	+	-	+	-
3	Θήρας	+	-	-	+	+	-	-
4	Καλαμάτας	+	-	-	+	-	+	+
5	Κατάκολου	+	-	-	+	+	+	+
6	Κορίνθου	+	+	-	-	-	-	-
7	Κυλλήνης	+	-	-	+	-	+	+
8	Κω	+	-	-	+	-	+	+
9	Λάγος	+	-	-	-	-	+	+
10	Πάρου	+	+	-	+	-	+	+
11	Πρέβεζας	+	-	-	+	-	+	+
12	Ρεθύμνου	+	-	-	+	+	+	+
13	Βαθέος Σάμου	+	-	-	+	-	+	+
14	Σύρου	+	-	-	+	-	+	+
15	Χαλκίδος	+	-	-	-	-	-	+
16	Χίου	+	-	-	+	-	+	+

Πηγή: Εθνικό στρατηγικό σχέδιο λιμένων, 2013

Πίνακας 6: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ3

Κ3: ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ								
Α/Α	Λιμένες	Εμπορευμ ατική		Ε/Κ	Ακτολογία	Κρουαζιέρα	Αναψυχής	Αθλητικά
		Εμπορεύματα	Φορτία γρήγορη					
1	Αγ. Κηρύκου Ικαρία	+	-	-	+	-	-	+
2	Αγ.Κων/νου Φθιώτιδα	+	-	-	+	-	-	-
3	Αγ. Νικολάου Λασιθίου	+	-	-	-	+	+	+
4	Αίγινας	+	-	-	+	-	+	+
5	Αιγίου	+	-	-	+	-	-	-
6	Γυθείου	-	-	-	+	-	-	-
7	Θάσου	-	-	-	+	-	+	+
8	Ιτέας	+	+	-	+	-	-	+
9	Κύμης	+	+	-	+	-	+	+
10	Λευκάδος	-	-	-	+	-	+	+
11	Μεσολογγίου	+	-	-	-	-	+	+
12	Λήμνου (Μύρινας)	+	-	-	+	-	+	+
13	Νάξου	+	+	-	+	-	+	+
14	Ναυπλίου	+	-	-	+	+	+	+
15	Ν. Μουδανιών	+	-	-	+	-	+	+
16	Πάτμου	+	-	-	+	+	+	+
17	Σαμοθράκης	+	-	-	+	-	-	+
18	Πόρου Κεφαλληνίας	-	-	-	+	-	+	+
19	Σκιάθου	+	-	-	+	-	+	+
20	Σκοπέλου	+	-	-	+	-	+	+
21	Σητείας	+	+	-	-	-	+	+
22	Σπετσών	+	-	-	+	-	+	+
23	Στυλίδας	+	+	-	-	-	+	+
24	Τήνου	-	+	-	+	+	+	+
25	Ύδρας	-	-	-	+	+	+	+

Πηγή: Εθνικό στρατηγικό σχέδιο λιμένων, 2013

Οι 1068 λιμενικές εγκαταστάσεις που έχουν καταγραφεί στην Ελλάδα αναφέρονται σε τερματικούς σταθμούς λιμενικών εγκαταστάσεων και όχι σε λιμένες με συνέπεια να εξυπηρετούν πολλές φορές διαφορετικές χρήσεις. Για την περαιτέρω χωρική κατανομή τους, οι λιμενικές εγκαταστάσεις μπορούν να καταταχθούν μονοσήμαντα σε 6 βασικές ομάδες όπως, αναφέρονται στην συνέχεια (Γιαντσή, 2016).

1. Αλιευτικοί λιμένες όπου περιλαμβάνονται οι λιμένες εκφόρτωσης αλιευμάτων, οι Ιχθυόσκαλες, τα αλιευτικά καταφύγια και ότι έχει χρηματοδοτηθεί ως αλιευτικό καταφύγιο.
2. Εμπορικοί λιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν εμπορικά πλοία όλων των εμπορικών χρήσεων. Περιλαμβάνονται οι χρήσεις γενικού φορτίου, χύδην υγρά - στερεά, εμπορευματοκιβώτια κλπ. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται και οι ιδιωτικές εμπορικές λιμενικές εγκαταστάσεις.
3. Επιβατικοί Λιμένες, εξυπηρετούν ακτοπλοΐα και κρουαζιέρα.
4. Τουριστικοί λιμένες (Μαρίνες, Τουριστικά καταφύγια και αγκυροβόλια, ναυταθλητικές εγκαταστάσεις).
5. Μικτής χρήσης, όπου τουλάχιστον 2 από τις αμέσως παραπάνω δραστηριότητες (1 έως και 4) συνυπάρχουν.
6. Ειδικής χρήσης (π.χ. ναυπηγεία, στρατιωτικοί λιμένες κλπ).



Εικόνα 3: Λιμενικές εγκαταστάσεις

Πηγή: Γιαντσή, 2018

2.5 Διακυβέρνηση λιμένων

Με τον όρο λιμενική διακυβέρνηση δηλώνεται η ιδιοκτησία, η διαχείριση και ο έλεγχος των λειτουργιών ενός λιμένα (Talley, 2009). Η διαχείριση των λιμένων γίνεται με διάφορους τρόπους ανάλογα με το θεσμικό πλαίσιο της χώρας, η οποία θέτει τους όρους λειτουργίας και διακυβέρνησης των λιμένων εντός των συνόρων της.

Οι μεταρρυθμίσεις στους λιμένες ξεκίνησαν την δεκαετία του 1990. Το σκεπτικό της νέας λιμενικής διακυβέρνησης οφειλόταν στην πίεση για να ελαχιστοποιηθεί ο δημόσιος τομέας εξαιτίας των δημοσιονομικών ελλειμμάτων (Brooks and Pallis, 2012).

Μετά από διάφορες μεταρρυθμίσεις σε χώρες της Ευρώπης και την καταγραφή των αποτελεσμάτων οι Brooks and Pallis (2012) κατέληξαν ότι δεν υπάρχει το τέλειο μοντέλο λιμενικής διοίκησης αφού ο τρόπος διοίκησης του κάθε λιμένα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις υποχρεώσεις της χώρας και τους γεωγραφικούς περιορισμούς.

Συνεπώς, οι τρόποι με τους οποίους διοικούνται και διαχειρίζονται οι λιμένες είναι ποικίλοι. Το Συνταγματικό πλαίσιο των κρατών ανά την υφήλιο είναι διαφορετικό και στην συνέχεια το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων έρχεται να θέσει τους κανόνες λειτουργίας και διαχείρισης αυτών. Το μέγεθος των λιμένων και οι διαφορετικές υπηρεσίες που παρέχουν αυτοί διαφοροποιούν ακόμη περισσότερο το τοπίο.

Ο Χλωμούδης (2010) διακρίνει τους λιμένες ανάλογα με το ιδιοκτησιακό καθεστώς σε:

- Δημόσιοι Λιμενικοί Οικονομικοί Οργανισμοί: Κερδοσκοπικοί και Κοινωφελείς.
 - Λιμενικοί οργανισμοί που ελέγχονται από το κράτος
 - Λιμενικοί οργανισμοί ευθύνης της τοπικής αυτοδιοίκησης
 - Αυτόνομες λιμενικές αρχές
- Ιδιωτικοί Λιμενικοί Οργανισμοί
- Μικτοί Οικονομικοί Λιμενικοί Οργανισμοί

Στην συνέχεια, έρχεται η κατηγοριοποίηση των λιμενικών αρχών της Παγκόσμιας Τράπεζας (TheWorldBank, 2012) σε τέσσερις (4) τύπους, όπως φαίνονται στον Πίνακα 7, όπου διαχωρίζονται οι λειτουργίες των λιμένων σε κατηγορίες και ανάλογα με την διαχείριση των επιμέρους λειτουργιών κατατάσσονται στους τέσσερις (4) προτεινόμενους τύπους (Δημοσίους, Tools, Landlord και Ιδιωτικούς). Οι κατηγορίες διαφοροποιούνται με βάση χαρακτηριστικά όπως η δημόσια/ιδιωτική / μεικτή παροχή των προσφερόμενων υπηρεσιών, ο προσανατολισμός του ποια είναι η ενδοχώρα τους, η ιδιοκτησία των υποδομών, η ιδιοκτησία της ανωδομής και του εξοπλισμού και το καθεστώς της διοίκησης και της εργασίας.

Τα τελευταία χρόνια προστέθηκε μια τέταρτη δραστηριότητα, η διαχείριση της κοινότητας - του cluster και αφορά σχέσεις μεταξύ των λιμένων και των εμπλεκόμενων φορέων.

Η ποικιλομορφία της διακυβέρνησης δικαιολογείται εν μέρει από το μέγεθος της λιμενικής αρχής, ειδικά όπου η διακυβέρνηση προσπαθεί να ενσωματώσει το επιχειρησιακό προφίλ με τις λειτουργικές δράσεις (ESPO 2010).

Έτσι έχουμε:

Service Port (Δημόσιος): Έχουν κατεξοχήν δημόσιο χαρακτήρα. Ο Φορέας Διαχείρισης παρέχει τις προσφερόμενες υπηρεσίες και το δημόσιο κατέχει υποδομές, ανωδομές και εξοπλισμό, διοικεί και είναι υπεύθυνο για την πρόσληψη προσωπικού.

Tool Port: Εδώ ο Φορέας Διαχείρισης κατέχει και συντηρεί τις υποδομές, ανωδομές και τον εξοπλισμό, όπου δουλεύει το προσωπικό της. Όμως μπορεί να δοθεί άδεια σε άλλους χειριστές φορτίων είτε από τον Φορέα Διαχείρισης είτε από πλοιοκτήτες ή ιδιοκτήτες φορτίων να εργαστούν στο λιμάνι με δικό τους εξοπλισμό. Το μειονέκτημα συνεπώς είναι ο ακριβής καθορισμός ευθυνών χειρισμού.

Landlord Port: Σε αυτή την περίπτωση, ο Φορέας Διαχείρισης λειτουργεί ως ρυθμιστικό σώμα και ως ιδιοκτήτης γης. Λειτουργίες όπως η διαχείριση φορτίου γίνεται κυρίως από ιδιώτες. Η υποδομή μισθώνεται σε ιδιώτες επίσης. Αυτοί με τη σειρά τους παρέχουν την ανωδομή και τον εξοπλισμό. Η εργασία ρυθμίζεται από τους χρήστες των τερματικών σταθμών. πχ: Ρότερνταμ, Νέα Υόρκη, Σιγκαπούρη, Αμβέρσα.

Fully Privatized Port ή Private Sector Port (Ιδιωτικός): Η γη είναι ιδιωτικής ιδιοκτησίας η οποία μεταβιβάζεται σε ιδιώτες. Στην κατηγορία αυτή έχουν εκφραστεί φόβοι για εκδήλωση μονοπωλιακών συμπεριφορών. Τα κύρια θετικά της πλήρους ιδιωτικοποίησης είναι ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων, οι οποίες θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις και τις ανάγκες του κάθε χρήστη, η επίτευξη χρηματοοικονομικής σταθερότητας και χρηματοοικονομικών στόχων, αυξάνοντας την ιδιωτική χρηματοδότηση, και εργατική σταθερότητα.

Όσον αφορά στην οργανωτική δομή των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει διαμορφωθεί ένα τεράστιο μωσαϊκό από μοντέλα διαχείρισης λιμένων σε όλη την Ευρώπη. Η θεώρηση μιας οντότητας ως δημόσιας ή ιδιωτικής κρίνεται από διάφορους παράγοντες αναλύοντας τις δημόσιες συμβάσεις βάσει κανόνων και εντάσσοντας τελικά την οντότητα σε δημόσια υπηρεσία ή ιδιωτική.

Ανεξάρτητα από τον τύπο Διοίκησης, και από το, στον ποιον ανήκει η γη, οι φορείς που διαχειρίζονται τα λιμάνια εν ονόματι της κεντρικής κυβέρνησης ή των Δημοτικών Αρχών ή άλλου φορέα, έχουν ορισμένες κοινές αρμοδιότητες ως προς την διαχείριση της ιδιοκτησίας. Αυτές οι αρμοδιότητες είναι: Η διαχείριση και η συντήρηση των εκτάσεων του λιμένα, η παροχή των υποδομών και εγκαταστάσεων καθώς και ο σχεδιασμός και η εφαρμογή πολιτικών και αναπτυξιακών στρατηγικών που συνδέονται με την εκμετάλλευση των εκτάσεων. (Baird 2000; Baltazar & Brooks 2001; Van Hooydonk 2003; Verhoeven 2015). Η δραστηριότητα αυτή, φαίνεται να είναι η σημαντικότερη για τις σύγχρονες λιμενικές αρχές ιδιαίτερα σε σχέση με τις προοπτικές των αλυσίδων αξίας (Dooms & Verbeke 2007).

Ο πίνακας 7 παρουσιάζει τους βασικούς τύπους λιμενικής διακυβέρνησης σύμφωνα με την έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας και πώς διανέμεται σε αυτά η δημόσια και η ιδιωτική συμμετοχή σε υποδομές, ανωδομές, εξοπλισμό, και άλλες λειτουργίες.

Πίνακας 7: Βασικοί τύποι λιμενικής διακυβέρνησης

ΤΥΠΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	ΥΠΟΔΟΜΗ	ΑΝΩΔΟΜΗ	ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΣΙΑ	ΑΛΛΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
Δημόσιος	Δημόσιο	Δημόσιο	Δημόσιο	Κυρίως Δημόσιο
Tool Port	Δημόσιο	Δημόσιο	Ιδιωτικό	Δημόσιο/Ιδιωτικό
Landlord Port	Δημόσιο	Ιδιωτικό	Ιδιωτικό	Δημόσιο/Ιδιωτικό
Ιδιωτικός	Ιδιωτικό	Ιδιωτικό	Ιδιωτικό	Κυρίως Δημόσιο

Πηγή: The World Bank, 2012

Ειδικότερα για την κατάσταση στην Ελλάδα υπάρχουν πολλές αναφορές. Ενδεικτικά αναφέρονται παρακάτω μερικές πρόσφατες εργασίες:

Οι Chlomoudis K., et al, 2003 αναζητούν αναδιοργάνωση των λιμένων, ο Pallis A. (2007) αναλύει την στρατηγική του σχεδιασμού της τότε μεταρρύθμισης των ελληνικών λιμένων ενώ παρέχει μια διττή αξιολόγηση για το πώς η στρατηγική αυτή έχει εφαρμοστεί στην πράξη και παρουσιάζει εμπειρικά στοιχεία των οικονομικών επιδόσεων κατά την μετά μεταρρυθμιστική περίοδο. Οι Πάλλης Α., και Χλωμούδης Κ. (2007), αναζητούν για την Ρύθμιση των Λιμένων, μια «Εξυπνη» Λιμενική Αρχή. Ο Pallis A. (2008), προσπαθεί να συνδέσει την διακυβέρνηση των λιμένων με την παραγωγικότητα. Ο Pallis A. (2012), ασχολείται με την ιδιωτικοποίηση των ελληνικών λιμένων. Ο Χλωμούδης Κ. (2011) εκδίδει σχετικό βιβλίο. Οι Pallis, T., et al, (2015), ασχολούνται με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και στην είσοδο στην αγορά τερματικών εμπορευματοκιβωτίων στην διαχείριση λιμένων. Στην σημερινή ανάγκη αναδιάρθρωσης του υφιστάμενου λιμενικού συστήματος αναφέρεται ο Χλωμούδης Κ. (2010, 2016α, 2016β).

Επίσης η ESPO στο 6^ο Fact Finding Report με τίτλο TRENDS IN EU PORTS GOVERNANCE (2016), παρουσιάζει στατιστικά στοιχεία για την κατάσταση της διακυβέρνησης των ευρωπαϊκών λιμένων. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά το 2016 το 87% των λιμενικών αρχών είναι υπό δημόσιο ιδιοκτησιακό καθεστώς, το 59% κατά κύριο λόγο υπό κρατικό έλεγχο ενώ το 33% υπό δημοτικό έλεγχο. Το 51% των λιμενικών αρχών είναι εμπορευματοποιημένες (εταιρικές) οντότητες όπως: Ε.Π.Ε., Α.Ε. κλπ., ενώ το 78% υπόκεινται πλήρως ή μερικώς στο εμπορικό δίκαιο και τέλος το 80% λειτουργούν μέσα σε συγκεκριμένο νομικό πλαίσιο.

2.6 Η σημασία των λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Οι λιμένες έχουν τεράστια σημασία για την Ευρώπη αφού αποτελούν παράγοντα ζωτικής σημασίας για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις μεταφορών, την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης, με πολλές θέσεις εργασίας και επενδύσεων.

Στα 22 ναυτικά κράτη της ΕΕ, υπάρχουν 1200 εμπορικοί λιμένες και 2.200 φορείς εκμετάλλευσης λιμένων απασχολούν σήμερα περίπου 110.000 λιμενεργάτες. Στης 3 Μαρτίου του 2017 δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου του 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για την χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων. Ο κανονισμός έχει ισχύ από την 20^η μέρα από τη δημοσίευσή του και

εφαρμόζεται σε όλους τους 329 λιμένες του Πανευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει καθορίσει 329 βασικούς ευρωπαϊκούς λιμένες οι οποίοι είναι ουσιαστικής σημασίας για την αποτελεσματική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την ευρωπαϊκή οικονομία, από αυτούς, οι 104 έχουν αναγνωριστεί ως λιμένες «κεντρικού δικτύου» και οι 225 ως λιμένες «εκτεταμένου δικτύου». Η εξέταση της Επιτροπής εστιάζεται στους εν λόγω 329 λιμένες που σχηματίζουν τη βάση ενός ευρωπαϊκού δικτύου λιμένων με υψηλές επιδόσεις, οι οποίοι διαχειρίζονται το 96% των εμπορευμάτων και το 93% των επιβατών που διέρχονται από τους λιμένες της ΕΕ.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει οριοθετήσει ένα πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων το οποίο περιλαμβάνει θέσπιση κανονιστικών διατάξεων και η λήψη αποφάσεων από τις λιμενικές αρχές να γίνεται με κανόνες διαφανείς και αντικειμενικούς που θα απαγορεύουν τις διακρίσεις και δεύτερον οποιαδήποτε επιχείρηση – είτε του δημοσίου είτε του ιδιωτικού τομέα – επιθυμεί να παρέχει λιμενικές υπηρεσίες θα πρέπει να έχει ισότιμες ή ίσες ευκαιρίες για να τις πραγματοποιήσει. Αυτό εξασφαλίζεται με τη θέσπιση σαφών κανόνων και διαδικασιών.

Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Ένωση προβλέπει:

- Σεβασμό στις Τοπικές ιδιαιτερότητες του Ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος.
- Αριθμό επιχειρήσεων παροχής λιμενικών υπηρεσιών.
- Λοιπές απαιτήσεις:
 - Η επιχείρηση παροχής λιμενικών υπηρεσιών μπορεί να απασχολεί προσωπικό της επιλογής της
 - Επιτρέπεται η αυτοεξυπηρέτηση του χρήστη, η οποία θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ευνοϊκά από τις λιμενικές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με την Επιτροπή, ως
 - Αυτοεξυπηρέτηση ορίζεται η κατάσταση όπου ένας χρήστης του λιμένα παρέχει για λογαριασμό του μία ή περισσότερες κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών.
 - Καθιερώνεται το ασυμβίβαστο μεταξύ του διαχειριστή του λιμένα και του παροχέα λιμενικών υπηρεσιών. Εάν ορισμένες λιμενικές αρχές επιθυμούν να διατηρήσουν την ιδιότητα του παροχέα λιμενικών υπηρεσιών, τότε θα πρέπει τα κράτη μέλη να βρουν κάποιον αμερόληπτο κριτή που θα εκτελεί καθήκοντα διαχειριστή.

Η Μεταρρύθμιση του Γαλλικού λιμενικού συστήματος

Στην Γαλλία, η μεταρρύθμιση στον Τομέα των Λιμένων άρχισε το 2004 με μεταρρυθμίσεις στο Θεσμικό Πλαίσιο. Η μεταρρύθμιση άρχισε νομοθετικά από τα περιφερειακά λιμάνια το 2004, συνεχίστηκε με τα μεγάλα Λιμάνια το 2008 ενώ τέλος το 2012 επεκτάθηκε και στους λιμένες των υπερποντίων εδαφών (Αποικίες).

Οι Γαλλικοί εμπορικοί λιμένες διαχειρίζονται περίπου το 85% του εξωτερικού εμπορίου της Γαλλίας σε όγκο και το 66% σε αξία. Μπορούν να διαχωριστούν σε 3 κατηγορίες:

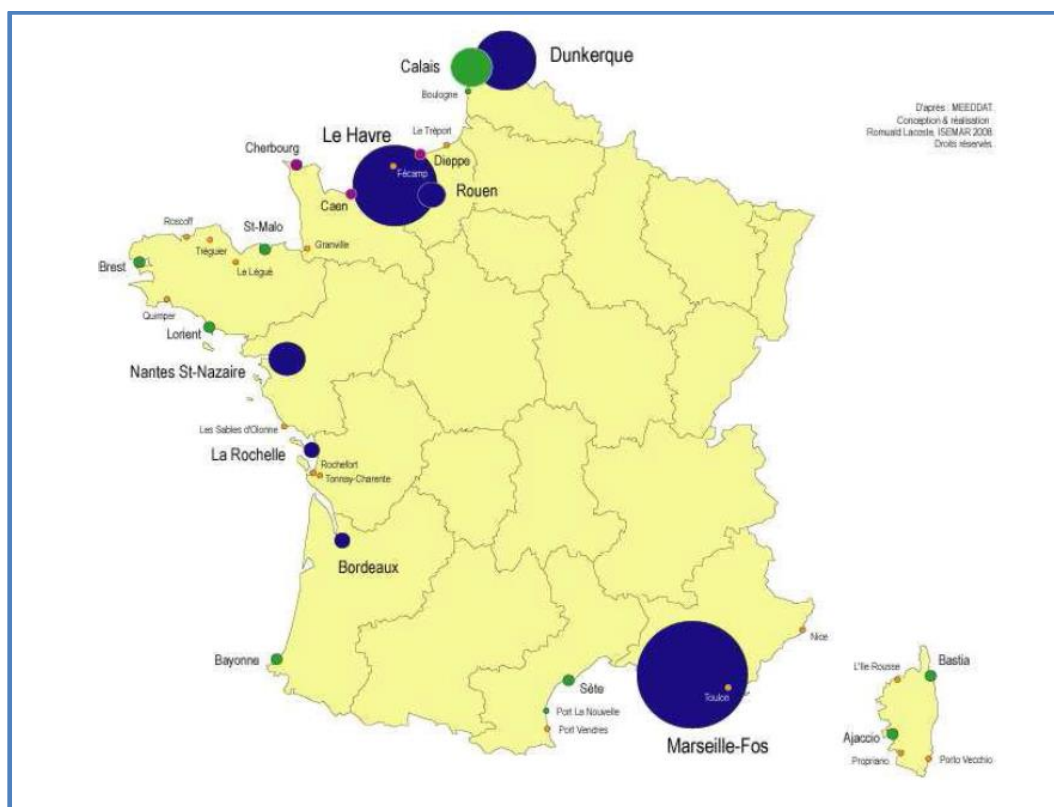
1. Λιμένες λειτουργούντες υπό την διοίκηση του κράτους. Σε αυτούς περιλαμβάνονται 11 μεγάλοι θαλάσσιοι λιμένες στην ηπειρωτική Γαλλία και στα υπερπόντια εδάφη.

2. Αποκεντρωμένοι εμπορικοί λιμένες και αλιευτικοί λιμένες. Περίπου 40 λιμένες υπό περιφερειακές διοικήσεις (μερικοί από το 1983, άλλοι από το 2007), οι περισσότεροι των οποίων λειτουργούν από εμπορικά επιμελητήρια. Αυτοί οι λιμένες διαχειρίζονται 71,4 ΜΤ αγαθών, 22.3 εκατομμύρια επιβατών και περίπου 200.000 τόνους αλιευτικών προϊόντων.

3. Αυτόνομοι λιμένες στα υπερπόντια εδάφη (Πολυνησία και Νέα Καληδονία).

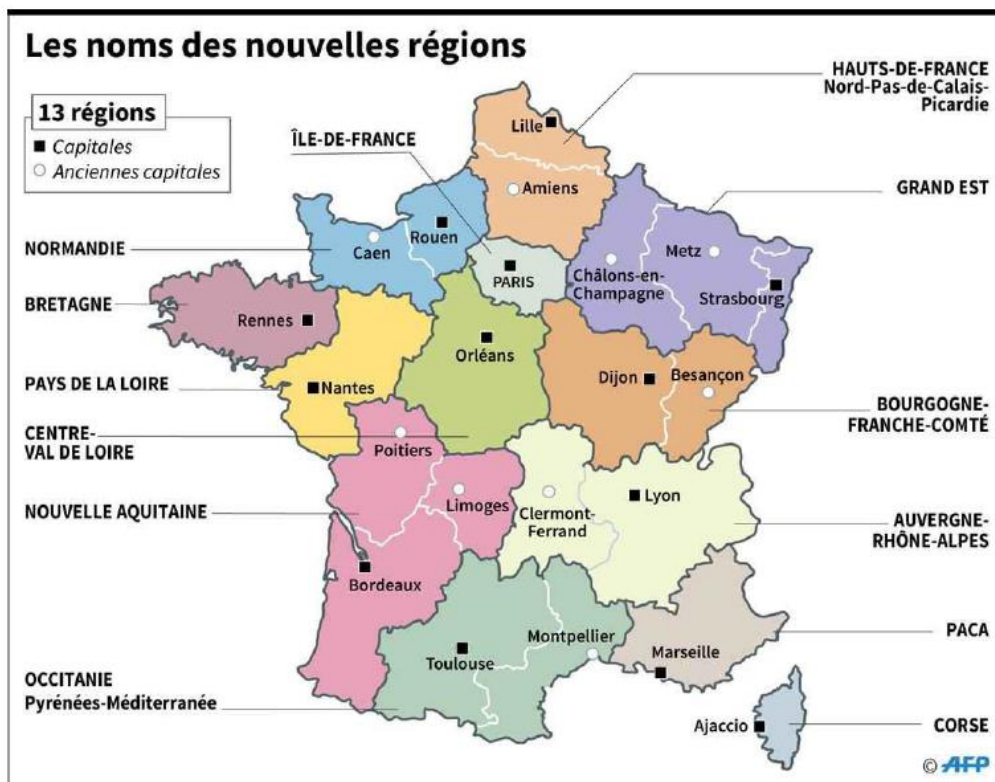
Στο παρακάτω Σχήμα φαίνονται οι μεγαλύτεροι λιμένες της Γαλλίας (Ο κύκλος, βάσει του μεγέθους των διακινουμένων φορτίων).

Όσον αφορά τους 40 αποκεντρωμένους λιμένες, η διοίκησή τους βρίσκεται ακόμη σε μεταβατικό στάδιο, καθώς η διοικητική μεταρρύθμιση συνεχίζεται με τον καθορισμό νέων περιφερειών. Τον Νοέμβριο του 2015, καθορίστηκε το χρονοδιάγραμμα ένταξης των αποκεντρωμένων λιμένων στις νέες διοικήσεις τους, όπως αυτές θα καθοριστούν μετά την προδιαγραφόμενη διαδικασία ένταξης στους φορείς διαχείρισης και όπως αυτοί κριθούν πλέον συμφέροντες. Μόλις στις 29 Σεπτεμβρίου 2016 οριστικοποιήθηκε με Διάταγμα η διαίρεση της Γαλλίας σε 13 περιφέρειες όπως φαίνεται στον συνημμένο Χάρτη.



Εικόνα 4: Οι λιμένες της Γαλλίας βάσει του μεγέθους τους

Πηγή: Γιαντσή, 2016



Εικόνα 5: Η Διοικητική διαίρεση της Γαλλίας

Πηγή: Γιαντσή, 2016

Με Νόμο του 2004 αναφορικά με τη μεταρρύθμιση της αυτοδιοίκησης στην Γαλλία, οι 40 λιμένες τέθηκαν κάτω από την διοίκηση των περιφερειών ή άλλων σχημάτων.

Με Νόμο του 2008, οι 7 Αυτόνομοι λιμένες καταργήθηκαν και αντικαταστάθηκαν από τους 7 Μεγάλους Λιμένες (Marseille/Fos, Le Havre, Dunkerque, Rouen, Nantes – Saint Nazaire, Bordeaux, La Rochelle.) η λειτουργία τους δε μετετράπη από σύστημα Tool σε Landlord βασικά, με την υποδομή να παραμένει στο κράτος και τις ανωδομές και τις υπηρεσίες να περνούν σε ιδιώτες. Η μεταρρύθμιση αυτή όμως ήταν αφορμή για μεγάλες αντιδράσεις τόσο από τους εργαζόμενους όσο και από την ευρωπαϊκή ένωση η οποία διερεύνησε την υπόθεση για αθέμιτο ανταγωνισμό, λόγω της μεταβίβασης του εξοπλισμού σε ιδιώτες με μειωμένη αξία. Παράλληλα, με Νόμο του 2012, επιχειρήθηκε η επέκταση των μεταρρυθμίσεων και στους υπερπόντιους λιμένες.

Η σημαντικότερη μεταρρύθμιση παρόλα αυτά έγινε με τον Νόμο του 2008. Οι Lacoste R. και Douet (2010) παρουσίασαν και ανέλυσαν τις μεταρρυθμίσεις αυτές παραθέτοντας τις διαφορές μεταξύ του παλιού και του νέου συστήματος.

Μια σοβαρή κριτική ανάλυση έγινε ακόμα από τους Cariou P. et al., (2013) που αναφέρθηκαν και δεδομένα για τον Λιμένα της Μασσαλίας.

Αναφορικά με τους μικρότερους λιμένες, οι Εμπορικοί διαχειρίζονται πλέον από τις περιφέρειες (region), οι αλιευτικοί από τα διαμερίσματα (Departement) και οι Τουριστικοί λιμένες (Ports de plaisance) από τις κοινότητες.

Αν και δεν έχει ολοκληρωθεί η μεταρρύθμιση δεν φαίνονται ακόμη ορατά τα αποτελέσματά της. Βέβαια σε αυτό συνέβαλλε η εμφάνιση της οικονομικής κρίσης και οι επανωτές απεργίες στα λιμάνια της Γαλλίας.

Η Μεταρρύθμιση του Ιταλικού λιμενικού συστήματος

Οι Ιταλοί από την άλλη, θεωρώντας πως το λιμενικό τους σύστημα πάσχει (Ferrari, et al, 2015) περίμεναν σε αντίθεση με τους Γάλλους την μεταρρύθμιση. Τον Ιανουάριο του 2016, μετά από 22 χρόνια αφότου υιοθετήθηκε το σύστημα landlord στην Ιταλία (Μεταρρύθμιση του 1994), η Ιταλική Βουλή ψήφισε νόμο-διάταγμα για την αναδιοργάνωση του Ιταλικού Λιμενικού Συστήματος, που τέθηκε σε εφαρμογή από τον Αύγουστο κιάλας του ίδιου έτους, αλλάζοντας την οργάνωση της όλης αρχιτεκτονικής του λιμενικού συστήματος σε εθνικό επίπεδο.

Τα κύρια σημεία του νόμο-διατάγματος για την αναδιοργάνωση των ιταλικών λιμένων ήταν πρώτον η κατάργηση των λιμενικών αρχών και η αναδιοργάνωση των λιμένων σε κέντρα στρατηγικών αποφάσεων που διαχειρίζονται από το Σύστημα Λιμενικών Αρχών (Port System Authorities), PSA αντί PA, δεύτερον η απλούστευση των διαδικασιών μεταφοράς επιβατών και φορτίων τράνζιτ, και τρίτον ο κεντρικός συντονισμός θα γίνονταν πλέον από το Υπουργείο Υποδομών και Συγκοινωνιών (M.I.T.) (Law Firm Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli & Partners, 2015).

Τα Ιταλικά λιμάνια αναδιοργανώθηκαν σε 15 Συστήματα Λιμενικών Αρχών βασιζόμενα στα στρατηγικά κέντρα αποφάσεων, στα Ιταλικά λιμάνια core, όπως αυτά τέθηκαν από την Ε.Ε. Τα λιμάνια αυτά είναι: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia and Trieste.

Τα νέα Συστήματα Λιμενικών Αρχών είναι υπεύθυνα για 54 εθνικούς λιμένες. Οι τοπικές περιφερειακές αρχές έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν να ενταχθούν στα συστήματα και άλλα, τοπικής σημασίας λιμάνια.

Τα νέα Συστήματα Λιμενικών Αρχών, έχουν στρατηγικό ρόλο στην πολιτική προγραμματισμού και συντονισμού των λιμένων, στη δική τους περιοχή. Στοχεύουν στο να προσελκύουν επενδύσεις εκ μέρους των διαφόρων λιμένων σε συνδυασμό με τις δημόσιες διοικήσεις. Η σχέση με το Υπουργείο Συγκοινωνιών είναι επίσης σχετική, ειδικά για τον Σχεδιασμό των Λιμενικών Συστημάτων και τα προγράμματα των υποδομών, με Εθνική ή Ευρωπαϊκή συνεισφορά.

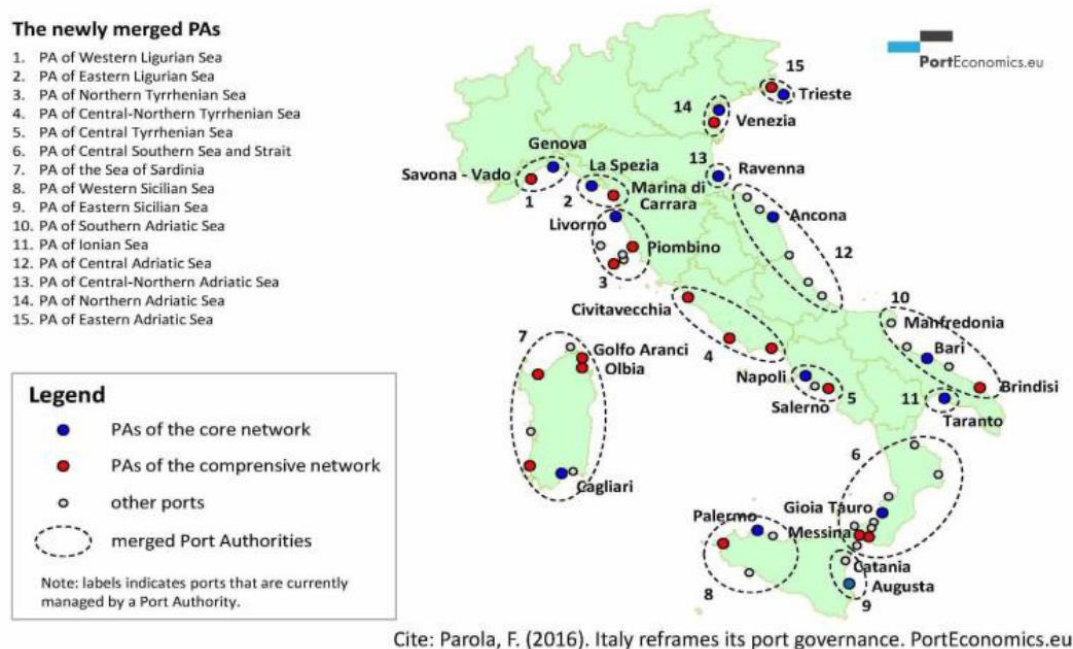
Το νέο θεσμικό Πλαίσιο αναδιοργανώνει τα διοικητικά συμβούλια, μειώνοντας ταυτόχρονα την γραφειοκρατία εισάγει το single window (υποχρεωτικό για όλη την Ε.Ε.) και τέλος προσπαθεί να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται.

Σύμφωνα με άρθρο του Parola (2016), η μεταρρύθμιση προκαλεί μια αρνητική αίσθηση μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών (Stakeholders), γιατί αναλαμβάνει μια εκ νέου συγκέντρωση της εκτελεστικής εξουσίας από την περιφέρεια στη Ρώμη, σε αντίθεση με τις διεργασίες αποκέντρωσης που έλαβαν χώρα σε μια σειρά από θαλάσσιες χώρες σε όλο τον κόσμο.

Επιπλέον, η μεταρρύθμιση αποτυγχάνει να παρέχει στα Συστήματα Λιμενικών Αρχών τα διαχειριστικά εργαλεία και τους χρηματοδοτικούς πόρους που είναι απαραίτητα για να συνεχίσουν τις φιλόδοξες στρατηγικές ανάπτυξης των λιμένων, που ορίστηκαν σε εθνικό επίπεδο. Πράγματι, οι νέες αρχές θα είναι μη οικονομικές δημόσιες

οντότητες, σε αντίθεση με τις επιλογές που έχουν αναληφθεί στη Βόρεια Ευρώπη, όπου οι αρχές του λιμένα του Ρότερνταμ, Αμβέρσας και Άμστερνταμ είναι εταιρείες που υπόκεινται σε ιδιωτικό δίκαιο.

Στο Σχήμα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι συνενώσεις των λιμένων σε Συστήματα Λιμενικών Αρχών στην Ιταλία.



Εικόνα 6: Συνενώσεις λιμένων στην Ιταλία

Πηγή: Γιαντσή, 2016

2.7 Ελληνικοί λιμένες και διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)

Η ενεργός συμμετοχή του Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου υλοποιείται μέσω της Γεν. Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής, η οποία παρακολουθεί και συμμετέχει στην παρακολούθηση 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 πρόβη 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(Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων, 2013).

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 (Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων, 2013).

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 (Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων, 2013).

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.

Αναφορικά με 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 επιχειρείται μια ριζική αναθεώρηση του ΔΕΔ-Μ. Ως προς την αναθεώρηση επισημαίνονται, γενικά, τα εξής(Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων, 2013):

- 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 πυλώνες 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 διατροφικότητας και της διασύνδεσης 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 (Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων, 2013).

2.8 Λιμενικό σύστημα Κυκλάδων κατά την αρχαιότητα

Η ευνοϊκή τοποθεσία των Κυκλάδων λειτούργησε προς όφελος της ανάπτυξης τους. Το άγονο εδαφικό ανάγλυφο σε συνδυασμό με το άσχημο κλίμα ώθησε τους κατοίκους των Κυκλάδων στην αναζήτηση των αναγκαίων για την επιβίωση τους προϊόντων σε άλλες περιοχές. Στην περίπτωση αυτή η διόλου απομονωμένη θέση τους στάθηκε ευμενής. Έτσι από νωρίς οι Κυκλάδες προήγαγαν ένα είδος πρώιμου εμπορίου που αρχικά εξυπηρετούσε τις μεμονωμένες νησιωτικές ανάγκες και αργότερα μετεξελίχθηκε σε ανεπτυγμένη και οργανωμένη μεταπρατική δραστηριότητα.

Οι αρχαιολογικές έρευνες στις Κυκλάδες παρέχουν πληροφορίες που επιβεβαιώνουν αυτή την άποψη. Ήδη από τη Μεσολιθική εποχή μαρτυρείται επικοινωνιακή σχέση ανάμεσα στην ηπειρωτική Ελλάδα και στις Κυκλάδες. Ο πολιτισμός και η οικιστική οργάνωση είναι εξελιγμένα ήδη από την 3^η χιλιετία. Η συγκεκριμένη αυτή περίοδος είναι γνωστή στην αρχαιολογική επιστήμη ως περίοδος του "Κυκλαδικού Πολιτισμού". Από τα αρχαιολογικά κατάλοιπα διαπιστώνεται η ύπαρξη ενός πυκνού οικιστικού πλέγματος θέσεων στις καίριες τοποθεσίες των νησιών όπου εισάγονται και εξάγονται υλικά αγαθά και πολιτιστικά στοιχεία από μακρινές και εγγύς περιοχές.

Κατά τη διάρκεια της Μινωικής και Μυκηναϊκής εποχής τα νησιά των Κυκλάδων δέχονται και ασκούν επιρροή στον περιβάλλοντα χώρο και γίνονται πεδίο εξέλιξης των προερχόμενων από τις εκάστοτε κυρίαρχες περιοχές στοιχείων. Λίγο πριν το τέλος της 2^{ης} χιλιετίας οι μεταναστεύσεις προς την ανατολή ομάδων αυτοχθόνων Ιώνων (Μυκηναίων) εξηγούν τις ανακατατάξεις που παρουσιάζονται. Οι Κυκλάδες

που αποτελούν συνδυαστικό κρίκο που ενώνει τη δύση με την ανατολή αποικίθηκαν αμέσως και η γενικότερη κοινωνικοπολιτική οργάνωση τους διαφοροποιήθηκε. Μετά το τέλος των προαναφερθέντων ανακατατάξεων, από τις αρχές της 1^{ης} χιλιετίας το μεγαλύτερο μέρος των Κυκλάδων αποικίθηκε και πάλι από ομάδες Ιώνων, ενώ τα νησιά του νότιου τμήματος αποικίθηκαν από τους Δωριείς της Σπάρτης. Ωστόσο κάποιες πόλεις ιδρύθηκαν από Φοίνικες, από Θράκες, από Δρύοπες, από Κάρες, από Κρήτες.

Από την αρχή των ιστορικών χρόνων οι Κυκλάδες ξεχώρισαν λόγω της ζωτικότητας και της ιδιομορφίας τους, ενώ η ακμή τους συνεχίστηκε μέχρι τους Περσικούς πολέμους. Μάλιστα, η εξέλιξη υπήρξε τέτοια που οδήγησε σε αύξηση του πληθυσμού. Αποτέλεσμα υπήρξε η συμμετοχή πολλών νησιών στην αποικιακή δραστηριότητα του 8^{ου} – 6^{ου} αι. π.Χ. Οι γενικές ιστορικές ανακατατάξεις άσκησαν επίδραση στην ιστορία των Κυκλάδων. Όταν το Αιγαίο έγινε πεδίο ανταγωνισμού των δυο ισχυρότερων ελληνικών δυνάμεων, της Αθήνας και της Σπάρτης, τα νησιά έχασαν τη σημασία τους χωρίς όμως μερικά από αυτά να χάσουν την ευημερία τους. Μετά τη νίκη των Αθηναίων στους Μηδικούς πολέμους δημιουργήθηκε η Α' Αθηναϊκή ή Δηλιακή συμμαχία στην οποία συμμετείχαν εκούσια ή ακούσια πολλά κυκλαδονήσια. Τα περισσότερα μετά τη συντριβή των Αθηναίων από τους Σπαρτιάτες πέρασαν στη δικαιοδοσία των τελευταίων. Στα ελληνιστικά χρόνια, με την ίδρυση του «Κοινού των Νησιωτών» το 314 π.Χ., τα νησιά των Κυκλάδων συμμετείχαν σε αυτό, ενώ σταδιακά πέρασαν στην κυριαρχία των Μακεδόνων, των Πτολεμαίων, της Ρόδου και τελικά της Ρώμης. Κατά τη διάρκεια της ρωμαϊκής εποχής οι πόλεις των νήσων ήκμασαν παρόλο που βρίσκονταν στη δικαιοδοσία της Ρώμης, αποτελούσαν ρωμαϊκές επαρχίες και χώρους εξορίας.

2.8.1 Μύκονος

Η οικιστική οργάνωση της αρχαίας Μυκόνου δεν έχει αποσαφηνιστεί καθώς τα λιγοστά ευρήματα δεν βοηθούν στην ανασύσταση της εικόνας του νησιού κατά την αρχαιότητα. Η Μύκονος δεν διέθετε την οικονομική ευρωστία του γειτονικού ιερού της Δήλου και γενικά θεωρείται ότι στην αρχαιότητα ήταν φτωχό νησί. Τους πρώτους κάτοικους της, τους Κάρες και τους Φοίνικες, διαδέχθηκαν οι Ίωνες από την Αττική που εγκαταστάθηκαν σε δύο πόλεις αβέβαιης σήμερα ταύτισης. Οι πιθανές θέσεις των αρχαίων πόλεων είναι ο λόφος του Παλαιόκαστρου με πρόσβαση στη βόρεια ακτή του νησιού και τα υψώματα στα ανατολικά της σημερινής Μυκόνου. Οι πόλεις αυτές προφανώς ενώθηκαν το 200π.Χ. όπως μαρτυρεί σχετική επιγραφή. Η ευρύτερη περιοχή των δυο πόλεων πριν από τη συνένωση προφανώς χωρίζονταν από το ρέμα Βαθύ Λαγκάδι (Τσάκος, 1998).

Οι επικρατούντες καλοκαιρινοί άνεμοι στο νησί της Μυκόνου είναι οι βόρειοι. Αν θεωρήσουμε ότι οι αρχαίες πόλεις τοποθετούνται στο λόφο του Παλαιόκαστρου και στα ανατολικά της σημερινής χώρας οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι στους όρμους της Πανόρμου και του Κορφοῦ αντίστοιχα, αναπτύχθηκαν τα λιμάνια τους. Ο όρμος της Πανόρμου είναι βαθύς όρμος, βραχώδης στις ανατολικές και δυτικές ακτές του αλλά με αμμώδη νότια ακτή, που προφανώς οδηγούσε στην αρχαία πόλη. Η είσοδος του ανοίγει στα βόρεια και έτσι ο όρμος εκτίθεται στους βόρειους ανέμους. Λόγω της έλλειψης στοιχείων η μόνη δυνατή εικασία είναι ότι τα πλοία που κατευθύνονταν στον όρμο προς νότο διένυαν με τους κατάλληλους χειρισμούς τη μακρινή απόσταση σε λίγα λεπτά. Δύσκολος ήταν ο απόπλους από το λιμάνι κόντρα στον βόρειο άνεμο (Athanassoulis & Skarsoulis, 1992). Ωστόσο, επιλέγοντας τον κατάλληλο καιρό τα

πλοία θα απέπλεαν από το λιμάνι χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα. Αν δεχθούμε ότι η Μύκονος δεν φημιζόταν για τα πλούτη της μπορεί να θεωρηθεί ότι η κίνηση στο λιμάνι δεν ήταν τακτική και ότι πιθανώς οι ανάγκες που εξυπηρετούσε περιορίζονταν σε τοπικό επίπεδο. Την άποψη αυτή ενισχύει η γειτνίαση της Μυκόνου με το εμπορικό κεντρικό λιμάνι της Δήλου. Η Δήλος είναι μικρή νήσος των Κυκλάδων, δυτικά της Μυκόνου. Στην αρχαιότητα υπήρξε ιδιαίτερα διάσημη ως γενέτειρα του θεού Απόλλωνα, εξ ου και η επωνυμία του Δήλιος και εκ τούτου σπουδαίο θρησκευτικό κέντρο που εξελίχθηκε ομοίως και σε εμπορικό.

Παρόμοια ίσως ήταν η κατάσταση και στο θεωρητικό λιμάνι του Κορφού, το οποίο βρισκόταν πιο κοντά στη Δήλο. Πλεονέκτημα του όρμου είναι ότι δεν εκτίθεται στους βόρειους ανέμους γιατί η είσοδος του ανοίγει στα βορειοδυτικά.

2.8.2 Πάρος - Αντίπαρος

Η Πάρος είναι το τρίτο μεγάλο νησί των Κυκλάδων με έκταση 195τ.χλμ. Το νησί γειτνιάζει στα ανατολικά με τη Νάξο και στα νοτιοδυτικά με την Αντίπαρο. Στα βόρεια βρίσκεται η Μύκονος και η Σύρος και στα νότια η Ίος και η Σίκινος.

Οι ορεινοί όγκοι του νησιού συγκεντρώνονται στο κέντρο του. Οι πεδινές εκτάσεις απλώνονται στα ΒΑ, στα ΝΑ και στα Δ σε παραλιακές περιοχές. Οι δύο μεγαλύτεροι όρμοι που ανοίγονται στις ακτές του νησιού είναι εκείνος της Παροικιάς στα δυτικά και εκείνος της Νάουσας στα βορειοανατολικά. Κατά μήκος της ακτογραμμής της Πάρου συναντώνται και άλλοι ασφαλείς όρμοι, μικρότερου όμως μεγέθους.

Η κατεύθυνση και η ταχύτητα των ανέμων που φυσούν στο βόρειο τμήμα της Πάρου διαφοροποιείται σε σχέση με εκείνους που φυσούν στο νότιο. Οι πνέοντες στο βόρειο ήμισυ άνεμοι είναι Β, ΒΔ που είναι ιδιαίτερα ισχυροί κατά τους θερινούς μήνες. Στο νότιο τμήμα του νησιού οι άνεμοι πνέουν κατά κύριο λόγο από τα ΒΔ, τα Δ και τα Β (Athanasoulis & Skarsoulis, 1992).

Στο νησάκι Σάλιαγκος ανάμεσα στο στενό Πάρου-Αντιπάρου ήρθε στο φως ένας από τους αρχαιότερους οικισμούς του προϊστορικού Αιγαίου (5^η / 4^η χιλιετία). Ήδη η Πάρος από την 3^η χιλιετία ήταν σημαντικό κέντρο του κυκλαδικού πολιτισμού. Σύμφωνα με την παράδοση υποτάχθηκε στο Μίνωα. Τον πληθυσμό της εκτός από τους Κρήτες αποτελούσαν και οι Αρκάδες μέχρι την ύστερη μυκηναϊκή περίοδο. Ένας από τους σπουδαιότερους οικισμούς των Κυκλάδων στη μυκηναϊκή εποχή και ο σημαντικότερος του νησιού την περίοδο αυτή υπήρξε ο οικισμός στη θέση Κουκουναριές στα ΒΑ του νησιού. Επίσης ιδιαίτερα σημαντικός υπήρξε ο μυκηναϊκός οικισμός στην Παροικιά.

Στη διάρκεια των ιστορικών χρόνων στο νησί εγκαταστάθηκαν Ίωνες. Από τον 8^ο αι. π.Χ. έως τους Περσικούς πολέμους η Πάρος γνώρισε μεγάλη ακμή. Διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στον πόλεμο για το Αηλάντιο Πεδίο τον 8^ο και 7^ο αι. π.Χ. Η εμπορική και οικονομική ακμή είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη επαφών με τη μικρασιατική ακτή (Μίλητο) και την ίδρυση της αποικίας της στη Θάσο. Η επαφή της με τη Θάσο της επέτρεψε να εκμεταλλευτεί τα κοιτάσματα χρυσού των θρακικών παραλιών. Μετά τη μάχη του Μαραθώνα ο Αθηναίος Μιλτιάδης προσπάθησε να καταλάβει το νησί. Η προσπάθεια του έπεσε στο κενό. Η Πάρος έλαβε μέρος στην Α' Αθηναϊκή Συμμαχία από την οποία προσπάθησε να αποσχισθεί το 412-410 π.Χ. Το 378 π.Χ. έλαβε μέρος και στη Β' Αθηναϊκή Συμμαχία και από το 338 π.Χ. υπέκυψε διαδοχικά στους Μακεδόνες, στους Πτολεμαίους, στο Μιθριδάτη και στους

Ρωμαίους. Με πολίτευμα άλλοτε ολιγαρχικό και άλλοτε δημοκρατικό και με διασυνδέσεις με ισχυρές δυνάμεις η Πάρος κατόρθωσε να διατηρήσει τη σημαντική της θέση ως το τέλος των ρωμαϊκών χρόνων (Νίγδελης, 1990).

Στη σημερινή πόλη της Παροικιάς αναπτύχθηκε το αρχαίο άστυ της Πάρου. Η αρχαία πόλη καταλάμβανε μεγάλη έκταση. Εξαπλωνόταν από τους πρόποδες των Αγίων Αναργύρων μέχρι την παραλία προς τα βόρεια όπου εκρέουν τα δυο ποτάμια που πηγάζουν από το εσωτερικό του νησιού, ο ποταμός Κορμός και ο ποταμός Κατσίκης. Ισχυρό τείχος προφύλασσε την αρχαία πόλη. Εντός των τειχών εντοπίστηκαν οικίες, κεραμικά εργαστήρια και εργαστήρια γλυπτικής τα οποία ήταν σε χρήση ήδη από αρχαϊκά χρόνια. Στα βόρεια του οικισμού, δίπλα στην παραλία υψώνεται χαμηλή ακρόπολη επάνω στην οποία ανοικοδομήθηκε αρχαϊκός ναός αφιερωμένος στη θεά Αθηνά. Εκτός των τειχών στα ΒΔ εντοπίζονται τάφοι αρχαϊκών χρόνων και νεκροταφείο ελληνιστικών και ρωμαϊκών χρόνων. Στα ΝΑ, στην περιοχή Δύο Πλάκες ήλθαν στο φως κλασικοί τάφοι, ενώ ταφές συναντιόνται και στα δυτικά της πόλης στην περιοχή που δεσπόζει το Ασκληπιείο, το Πύθιο και το Σπήλαιο των Νυμφών.

Ο όρμος της Παροικιάς ανοίγει την είσοδο του στα ΝΑ και έχει άνοιγμα 1.500μ. Το εμβαδόν του είναι περίπου 4 τ.χλμ. επιτρέποντας την άνετη κίνηση των πλοίων εντός της λιμενολεκάνης. Το ακρωτήριο του Αγίου Φωκά στα βόρεια προστατεύει τον όρμο από τους δυνατούς Β και ΒΔ ανέμους που πνέουν στην περιοχή. Τα κινούμενα από το βορρά πλοία εκμεταλλευόμενα τους Β ανέμους προσέγγιζαν το λιμάνι γρήγορα. Μετά την είσοδο τους στον όρμο της Παροικιάς οι Β άνεμοι κόπαζαν και τα πλοία κινούνταν με άνεση. Τα πλοία που κατευθύνονταν από το Ν προς το Β προφανώς έφταναν στο λιμάνι μέσω της στενής λωρίδας θαλάσσης που σχηματίζεται ανάμεσα στις ανατολικές ακτές της Αντιπάρου και τις δυτικές της Πάρου.

Η πόλη είχε δυο λιμάνια τα οποία βρίσκονται στα ΒΑ και ΒΔ της ακρόπολης. Κατά μήκος της ακτής των λιμανιών εντοπίζονται αποθήκες, εργαστήρια και μαγαζιά. Στη δυτική ακτή υφίσταται ένα μεγάλος μόλος με κατεύθυνση προς βορρά. Από τα ευρήματα διαπιστώνεται ότι η περιοχή του λιμένα σε αυτό το σημείο ήταν οχυρωμένη. Τα κτίρια που βρίσκονται κατά μήκος της ακτής προφανώς έχουν άμεση σχέση με τον μόλο αυτό. Αντίθετα, αυτές οι κατασκευές δεν φαίνεται να σχετίζονται με το μόλο στα ανατολικά ο οποίος βρίσκεται μπροστά από την ελληνιστική νεκρόπολη. Δυστυχώς τα λείψανα του αρχαίου μόλου δεν είναι διακριτά λόγω της κατασκευής του σύγχρονου λιμενοβραχίονα στο ίδιο σημείο. Ωστόσο, η σημερινή θέση του αρχαίου μόλου ίσως παρέχει τη δυνατότητα να κατανοηθεί καλύτερα η εικόνα του αρχαίου λιμένα.

Από τις ανασκαφές που έχουν πραγματοποιηθεί στο χώρο του λιμανιού διαπιστώθηκε ότι ο όρμος της Παροικιάς χρησιμοποιούνταν σε όλο σχεδόν το εύρος του. Δύο είναι οι μόλοι που ερευνήθηκαν στον όρμο. Ο μεγαλύτερος βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα του όρμου. Το σχήμα του μοιάζει με γλωσσοειδή απόληξη με ομαλές επιφάνειες η οποία εισχωρεί στη θάλασσα. Το επάνω τμήμα του μόλου βρίσκεται σε βάθος περίπου 2-3 μ. κάτω από τη σημερινή επιφάνεια της θάλασσας. Υπολογίζεται ότι το ύψος της άνω επιφάνειας της κατασκευής στην περίοδο που δημιουργήθηκε ο μόλος ήταν 1μ. επάνω από τη στάθμη της θάλασσας. Ο δεύτερος μόλος εντοπίστηκε στη βόρεια παραλία της αρχαίας πόλης κοντά στην περιοχή του Αγίου Κωνσταντίνου. Ο μόλος μοιάζει και σε αυτή την περίπτωση με γλωσσοειδή απόληξη, βρίσκεται στο ίδιο βάθος με τον πρώτο μόλο και έχει κατεύθυνση προς τα βόρεια. Το μήκος του

μόλου είναι περίπου 100μ. Η χρονολόγηση των μολών είναι δύσκολο να προσδιοριστεί (Berranger, 1992).

Στο βόρειο τμήμα του λιμανιού βρέθηκαν τμήματα μαρμάρινων αρχιτεκτονικών μελών και τμήματα ασβεστόλιθου. Στο βυθό είναι ορατές επιμήκεις αυλακώσεις. Στην παραλιακή περιοχή καταγράφηκαν τμήματα μαρμάρινων αρχιτεκτονικών μελών και βάσεις κιόνων. Κοντά βρίσκονται δυο επιμήκεις σειρές πλακών μαρμάρου με μήκος έως και 3.10μ. Στη νοτιοανατολική γωνία του χώρου του λιμανιού εντοπίστηκαν κατεστραμμένοι τοίχοι ενώ γενικά στην περιοχή βρέθηκαν θραύσματα κεραμικής που χρονολογούνται από τη ρωμαϊκή έως τη βυζαντινή περίοδο. Τα τμήματα ημίεργων μαρμάρων που εντοπίστηκαν θυμίζουν το φορτίο του ναυαγίου που βρέθηκε στο ακρωτήριο Scifo στην Ιταλία (200μ.Χ). Δεν είναι βέβαιο αν τα ευρήματα αποτελούσαν το φορτίο πλοίου ή ήταν τμήματα ενός κτιρίου που ανοικοδομούνταν στην ακτή. Στο εσωτερικό του λιμανιού κοντά στην ακτογραμμή εντοπίστηκε κτίριο με πολλά δωμάτια που λειτουργούσε κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους ως εργαστήριο ή αποθηκευτικός χώρος. Στα νότια του μόλου του Αγίου Κωνσταντίνου βρέθηκαν τέσσερις λίθινες κατασκευές κυκλικού σχήματος και άγνωστης χρήσης που μάλλον αποτελούν μέρος των λιμενικών εγκαταστάσεων (Parathanasopoulos & Schilardi, 1981).

Τέλος, ο κόλπος της Νάουσας έχει εμβαδόν 20 τ.χλμ. Η είσοδος του ανοίγεται στα Β και έχει άνοιγμα περίπου 2χλμ. Οι βόρειοι άνεμοι που πνέουν στις βόρειες ακτές του νησιού θα επέτρεπαν στα πλοία που κατευθύνονταν από το βορρά προς το νότο να προσεγγίσουν τον κόλπο με ευκολία και έπειτα να κινηθούν εντός αυτού με ασφάλεια. Η διάταξη των αρχαίων οικισμών είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζονται απάνεμα λιμάνια και ασφαλή αγκυροβόλια.

2.8.3 Σύρος

Οι πιο γνωστές αρχαιολογικές θέσεις που ανασκάφτηκαν συστηματικά στη Σύρο είναι η Χαλανδριανή και το Καστρί, όπου αναπτύχθηκαν οικισμοί της Πρώιμης Εποχής του Χαλκού. Ωστόσο δεν συμβαίνει το ίδιο με την αρχαία πόλη του νησιού, η οποία τοποθετείται στη σημερινή χώρα, την Ερμούπολη. Όπως είναι φυσικό οι σύγχρονες επεμβάσεις αλλοίωσαν το τοπίο και δεν επέτρεψαν την ανασύσταση της εικόνας της αρχαίας πόλης. Πάντως το λιμάνι της αρχαίας πόλης, το οποίο προφανώς βρισκόταν στο χώρο του σύγχρονου λιμένα της Ερμούπολης, εξυπηρετούσε εξαιρετικά τις απαιτήσεις της πόλης.

2.8.4 Τήνος - Άνδρος

Στην Τήνο φαίνεται ότι χτίστηκαν στην αρχαιότητα τέσσερις μεγάλοι οχυρωμένοι οικισμοί. Η παλαιότερη τειχισμένη εγκατάσταση στην Τήνο είναι το Βρυόκαστρο στα νότια του νησιού που χρονολογείται στον 16^ο αι. π.Χ. Στη θέση Ξώμπουργο που βρίσκεται στο εσωτερικό του νότιου τμήματος του νησιού, εντοπίστηκαν λείψανα τείχους τα οποία χρονολογούνται στην εποχή του Χαλκού. Παρατηρείται ότι το τείχος ανακατασκευάστηκε στον 6^ο αι. π.Χ. οπότε ο οικισμός αυξήθηκε σε μέγεθος. Επιπρόσθετα, στα κλασικά χρόνια δημιουργείται στη νοτιοδυτική ακτή ο οικισμός στη θέση Πόλες (Etienne, 1990).

Είναι λογικό να θεωρηθεί ότι οι παραλιακοί οικισμοί εξυπηρετούνταν από λιμάνια στα οποία είχαν άμεση πρόσβαση. Το ερώτημα που τίθεται εδώ είναι ποια ήταν η θέση του λιμανιού που εξυπηρετούσε τις ανάγκες του οικισμού του Ξώμπουργου. Μια πιθανή εκδοχή είναι το επίνειο της πόλης να τοποθετείται στη νοτιοδυτική ακτή

η πρόσβαση στην οποία ήταν αρκετά εύκολη. Δεν αποκλείεται οι ανάγκες του Εώμπουργου να εξυπηρετούνταν από το λιμάνι της πόλης στη θέση Πόλες, όπως ίσως συνέβαινε στην περίπτωση της αρχαίας πόλης της Ιουλίδας στην Κέα.

Αναφορικά με τη Άνδρο, η γεωγραφική της θέση την καθιστά ουσιαστικό τμήμα του συμπλέγματος των Κυκλάδων καθώς καταρχήν αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα σε έκταση νησιά τους και ταυτόχρονα ορίζει το Β. ΒΑ χώρο τους. Γειτνιάζει με την Εύβοια στα ΒΔ, με την Αν. Αττική στα Δ, με την Κέα στα ΝΑ, την Τήνο στα Ν. ορατές είναι από το νησί και η Κύθνος και η Σύρος.

Η Άνδρος καταλαμβάνει έκταση 380 τ.χλμ. και διαθέτει σχετικά εύφορο έδαφος σε σχέση με τα υπόλοιπα κυκλαδονήσια. Βραχώδης στο ΒΑ τμήμα της, με απότομες και άγονες ακτές, προσφέρεται για ευνοϊκότερη κατοίκηση στην ΝΔ πλευρά της, όπου υφίστανται εύφορες πεδιάδες, αμμουδερές, προσβάσιμες παραλίες και όρμοι. Οι Β, ΒΑ όρμοι του νησιού δεν προσφέρονται για ασφαλή ελλιμενισμό. γιατί έχουν απότομες και βραχώδεις ακτές. Αν δεχθούμε ότι η σημερινή κατευθυντική κατανομή ταχυτήτων ανέμου δεν διαφοροποιείται σε σημαντικό βαθμό σε σχέση με την αρχαιότητα, τότε είναι δυνατόν να κατανοήσουμε σε μεγάλο βαθμό την κίνηση των πλοίων. Οι άνεμοι που πνέουν στην Άνδρο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους είναι Β και κατά περιόδους ενισχυμένοι ΒΑ. Στη διάρκεια της χειμερινής περιόδου οι πνέοντες άνεμοι είναι Β, ΒΑ, Ν, ΝΔ, ιδιαίτερα ενισχυμένοι. Κατά τους θερινούς μήνες παρατηρείται σταδιακή αύξηση της έντασης των Β, ΒΑ ανέμων και παράλληλη ύφεση των Ν, ΝΔ (Athanassoulis & Skarsoulis, 1992).

Στο κέντρο της Δ ακτής της Άνδρου έχουν εντοπιστεί ίχνη εγκατάστασης της ύστερης νεολιθικής εποχής στο οροπέδιο Στρόφυλλας. Στην Α ακτή της Β. Άνδρου στη θέση Μικρογάλι αναπτύχθηκε μικρός οικισμός στα τέλη της 4^{ης} χιλιετίας. Στη θέση Πλάκα ή Πλάκες (ή Λιθιές) στα Ν της Ζαγοράς εντοπίστηκαν ευρήματα της εποχής του Χαλκού.

2.8.5 Νάξος

Η Νάξος είναι το μεγαλύτερο νησί των Κυκλάδων με έκταση 430 τ.χλμ. Βρίσκεται στα ανατολικά και σε κοντινή απόσταση από την Πάρο. Στα νότια και στα νοτιοανατολικά της είναι συγκεντρωμένα τα μικρά νησιά Σχοινούσσα, Ηράκλεια, Κουφονήσι, Κέρος, Άνω και Κάτω Αντικέρι, ενώ στα ανατολικά της βρίσκεται η Δονούσα, οι νησίδες Μάκαρες, η Αγία Παρασκευή και η Στρογγυλή.

Το εδαφικό ανάγλυφο του νησιού είναι ορεινό αλλά ιδιαίτερα εύφορο. Οι ακτές του αποτελούνται από πολλούς μικρούς όρμους που όμως δεν προσφέρονται όλοι ως αραξοβόλια. Οι παραλίες στο ΒΑ και ΝΑ τμήμα του νησιού είναι κατά βάση βραχώδεις και απότομες. Στα ΒΔ, τα ΝΔ και τα Α οι μεγάλες πεδιάδες σε συνδυασμό με τη μορφή των ακτών θα μπορούσαν να αποτελούν μόνιμο ή εφήμερο αραξοβόλι των πλοίων. Οι άνεμοι που πνέουν στο νησί τους μήνες του καλοκαιριού είναι κυρίως οι Β και οι ΒΔ, ενώ οι Ν σχεδόν απουσιάζουν (Athanassoulis & Skarsoulis, 1992).

Η περίοδος ανάπτυξης κορυφώνεται με τη δεκαετή θαλασσοκρατορία της Νάξου στα τέλη του 6^{ου} αι. π.Χ. Η λαμπρή αρχαϊκή περίοδος τερματίζεται απότομα με την επίθεση των Περσών το 490 π.Χ., οπότε η πόλη καταστρέφεται. Αμέσως περνά στη δικαιοδοσία των Αθηναίων και λαμβάνει μέρος στην Α' Αθηναϊκή ή Δηλιακή Συμμαχία. Κατά τη διάρκεια της αθηναϊκής επιβολής στο νησί οι Νάξιοι αντιδρούν. Παρόμοια υπήρξε η κατάσταση όταν το νησί πέρασε στην εξουσία των Σπαρτιατών

μετά το τέλος του Πελοποννησιακού πολέμου. Παρόλα αυτά η Σπάρτη εκδικούμενη την Αθήνα, στέκεται στο πλευρό των Ναξίων, όταν η τελευταία πολιορκεί το νησί λόγω της άρνησης του να συμμετάσχει στη Β' Αθηναϊκή Συμμαχία.

Στα ελληνιστικά και ρωμαϊκά χρόνια η Νάξος ακολουθεί την τύχη των περισσότερων νησιών των Κυκλάδων. Συμμετέχει στο «Κοινό των Νησιωτών», περνάει στην επιρροή των Πτολεμαίων της Αιγύπτου, στους Μακεδόνες και έπειτα στη ροδιακή επιρροή. Μετά το 41 π.Χ. η Νάξος, που εξακολουθεί να διατηρεί εν μέρει την αυτονομία της, γίνεται ρωμαϊκή επαρχία και ενίοτε χρησιμοποιείται ως τόπος εξορίας (Νίγδελης, 1990).

2.8.6 Σαντορίνη

Τρία εκατομμύρια χρόνια πριν, η ηφαιστειακή δράση στήνει στην περιοχή ένα σκηνικό έντονων χρωματικών και πλαστικών αντιθέσεων. Εκρήξεις δημιουργούν γη και βυθίζουν καλντέρες 12 φορές μέσα σε 400.000 χρόνια. Τέλος δημιουργείται ένα νησί σε σχήμα δακτυλιδιού: η σημερινή Σαντορίνη ενωμένη με τη Θηρασία και το Ασπρονήσι, με ένα άνοιγμα μεταξύ Ασπρονησιού και Ακρωτηρίου. Πεντέμισι χιλιάδες χρόνια πριν από σήμερα έρχονται οι πρώτοι άνθρωποι, σε έναν τόπο που προσφέρει μοναδικές συνθήκες κλίματος και φυσικού πλούτου αλλά θέτει και προβλήματα επιβίωσης. Ένας σεισμός γκρεμίζει τον οικισμό. Οι κάτοικοι επιστρέφουν και ξαναχτίζουν τα σπίτια τους: μια παραθαλάσσια πόλη έκτασης 200 στρεμμάτων περίπου, με τριάντα χιλιάδες κατοίκους, με πολυώροφα δημόσια κτίρια και σπίτια αντισεισμικής τεχνολογίας με αποχετευτικό σύστημα, χτισμένα με πελεκητές πέτρες και στολισμένα με τοιχογραφίες και έπιπλα ροκοκό, με χώρο σταυλισμού των ζώων έξω από τον οικισμό. Εργαστήρια υφαντουργών, μεταλλουργών, λιθοξόων, ναυπηγών, αγγειοπλαστών, καλαθοπλεκτών παράγουν προϊόντα που οι ναυτικοί μεταφέρουν σε όλη την ανατολική Μεσόγειο. Μετά μια τρομερή έκρηξη, ίσως την άνοιξη του 1614 π.Χ., εκτοξεύει, 35 χιλιόμετρα ψηλά, εξήντα κυβικά χιλιόμετρα ηφαιστειακού υλικού και θάβει τη λαμπρή πόλη. Οι κάτοικοι είχαν προλάβει να φύγουν.

Το νησί της Σαντορίνης διαθέτει πολλά φυσικά λιμάνια, ενώ διάφορες τοποθεσίες στο νησί χρησίμευσαν ως λιμάνια ανά τους αιώνες. Από τον Προϊστορικό οικισμό του Ακρωτηρίου, στο σημερινό Καμάρι που αποτελούσε το λιμάνι της Αρχαίας Θήρας και ονομαζόταν Οία. Κατά τους Ρωμαϊκούς και Βυζαντινούς χρόνους στη σημερινή Περίσσα βρισκόταν η πόλη της Ελευσίνας καθώς και το λιμάνι της. Για πολλά χρόνια ο όρμος των Φηρών αποτελούσε το βασικό λιμάνι του νησιού.

2.8.7 Ίος

Οι επιφανειακές και ανασκαφικές έρευνες στο νησί της Ίου προσδιόρισαν αρκετά την οικιστική της οργάνωση ειδικά στην προϊστορική περίοδο. Ο οικισμός του Σκάρκου που χρονολογείται στην Εποχή του Χαλκού υπήρξε ιδιαίτερα σημαντικός.

Η αρχαία πόλη της Ίου οικοδομήθηκε στη θέση της σημερινής χώρας στο απόκρημνο ύψωμα (Κάστρο) που δεσπόζει πάνω από το βαθύ όρμο της Ίου. Οι πρώτοι οικιστές ήταν οι Φοίνικες, ενώ σε υστερότερες εποχές το νησί κατοικήθηκε από Ίωνες. Η αρχαία πόλη της Ίου, μια από τις επτά πόλεις που διεκδικούσαν την καταγωγή του Ομήρου, εκτείνονταν στο φυσικά οχυρωμένο ύψωμα Κάστρο το οποίο ενισχύονταν με τείχος. Η Ίος ήταν σημαντική πόλη κατά την αρχαιότητα γιατί διέθετε οικονομικό πλούτο. Κατά την ελληνιστική εποχή υπήρχε στην Ίο μια οικονομικά εύρωστη τάξη

που στήριζε σε μεγάλο βαθμό τον πλούτο της στην αναπτυγμένη εμπορική δραστηριότητα.

Βαθμιδωτή κλίμακα οδηγούσε από την πόλη στο λιμάνι της, το οποίο προφανώς έσφυζε από ζωή όπως προκύπτει από τις επιγραφικές μαρτυρίες και την πληθώρα ποικίλων κινητών ευρημάτων. Ο φυσικά διαμορφωμένος όρμος της Ίου διευκόλυνε της ανάγκες του λιμανιού της πόλης προφανώς ήδη από τις πρώιμες εποχές. Άλλωστε κατά πάσα πιθανότητα ο όρμος εξυπηρετούσε τις ανάγκες του οικισμού του Σκάρκου ήδη από την προϊστορική εποχή. Η είσοδος του ανοίγεται στα νοτιοδυτικά και έτσι προστατεύεται από τους επικρατούντες Β, ΒΔ και Δ ανέμους. Στη ΒΑ πλευρά του μυχού του όρμου απλώνεται κοιλάδα που προφανώς σχετίζεται με τις δραστηριότητες που λάμβαναν χώρα στην περιοχή του λιμανιού.

2.8.8 Σίφνος – Κίμωλος

Η Σίφνος υπήρξε κατά την αρχαιότητα ένα πολύ πλούσιο νησί, λόγω της ύπαρξης σε αυτή μεταλλευμάτων χρυσού και αργύρου (Athanassoulis & Skarsoulis, 1992). Η αρχαία πόλη, η οποία αποτέλεσε το οικιστικό κέντρο του νησιού από την αρχαϊκά εποχή, προφανώς βρίσκεται στη θέση Κάστρο, στο μέσο της δυτικής ακτής του νησιού. Από την αρχαία πόλη σώζονται τμήματα του τείχους, αρχιτεκτονικά λείψανα, ενώ αναφέρεται ότι η αρχαία Σίφνος διέθετε πρυτανείο, θέατρο και αγορά.

Ο όρμος που θα εξυπηρετούσε τις εμπορικές και πολεμικές ανάγκες της αρχαίας πόλης είναι κατά πάσα πιθανότητα ο όρμος Σεράγιας στα νότια του λόφου. Πιθανό είναι όμως οι ακτές στα βόρεια να εξυπηρετούσαν επικουρικά τις αυξημένες εμπορικές απαιτήσεις της πλούσιας πόλης (Brock & Young, 1949).

Στην αρχαιότητα η Κίμωλος είχε δυο λιμάνια. Η αρχαία, βυθισμένη στη θάλασσα, πόλη βρισκόταν στα νοτιοανατολικά του νησιού στην περιοχή που σήμερα ονομάζεται Ελληνικά. Ορατά απομεινάρια της είναι το νησάκι Δασκαλειό ή Άγιος Αντρέας (η ακρόπολη της αρχαίας πόλης) και οι αναρίθμητοι τάφοι στην ευρύτερη περιοχή. Η βυθισμένη πολιτεία και η νεκρόπολη στην περιοχή Ελληνικά έχουν δώσει Μυκηναϊκά, Γεωμετρικά, Αρχαϊκά, Κλασικά και Ελληνιστικά ευρήματα. Την πόλη αυτή φαίνεται ότι κατοικούσαν οι Κιμώλιοι, τουλάχιστον μέχρι τα πρώτα χριστιανικά χρόνια.

Στην κορυφή του λόφου Παλιόκαστρο υπάρχουν ερείπια κάστρου και πύργου αδιευκρίνιστης ηλικίας (πολύ πιθανόν της εποχής των Μυκηναίων).

2.8.9 Μήλος

Η Μήλος τοποθετείται στα ΝΔ του συμπλέγματος των Κυκλάδων. Στα ΒΑ της σε πολύ κοντινή απόσταση, γειτνιάζει με την Κίμωλο ενώ λίγο πιο μακριά βρίσκεται η Σίφνος. Στα βόρεια βλέπει τις νότιες ακτές της Σερίφου και στα δυτικά την Πελοπόννησο, ενώ νοτιοανατολικά της τοποθετείται η Φολέγανδρος. Στην ουσία η Μήλος αποτελεί το νοτιοδυτικό όριο των Κυκλάδων.

Οι άνεμοι που πνέουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στην ευρύτερη περιοχή στην οποία εντάσσεται και η Μήλος είναι κυρίως Β. Τους μήνες ναυσιπλοΐας οι βόρειοι άνεμοι γίνονται πιο δυνατοί ειδικά από τον Ιούλιο έως το Σεπτέμβριο. Δευτερευόντως, αλλά χωρίς να υποτιμάται η ισχύ τους, πνέουν οι Δ και ΒΔ άνεμοι από τον Ιούνιο έως και τον Σεπτέμβριο, με τάση να αυξάνονται ειδικά οι ΒΔ τον Αύγουστο. Οι βόρειες ακτές της Μήλου, όπως και ο όρμος της Μήλου, είναι

εκτεθειμένοι σε αυτούς του ανέμους δυσχεραίνοντας την πορεία των πλοίων προς τα βόρεια και βορειοδυτικά, αλλά και διευκολύνοντας την αντίστροφη κίνηση (Athanasoulis & Skarsoulis, 1992).

Το νησί έχει έκταση 151 τ.χλμ. Στην ηφαιστειογενή του σύσταση οφείλεται ο ορυκτός πλούτος του. Στο μεγαλύτερο μέρος του το έδαφος είναι ορεινό ιδιαίτερα στα δυτικά. Οι πεδιάδες της Μήλου εκτείνονται στα ΒΑ. Στις ακτές του νησιού σχηματίζονται πολλά ακρωτήρια που σε αρκετές περιπτώσεις προσφέρονται για ελλιμενισμό ειδικά στο νότιο και στο δυτικό τμήμα. Γενικά το νησί διαθέτει αρκετούς

ασφαλείς όρμους. Ωστόσο, εκείνος που δεσπόζει στο νησί και εισχωρεί σε μεγάλη έκταση στη στεριά είναι ο όρμος της Μήλου ο οποίος βρίσκεται στον κρατήρα του ηφαιστείου. Ο όρμος της Μήλου προστατεύεται απόλυτα από όλους τους ανέμους και επιτρέπει τη σχετικά εύκολη προσέγγιση και τον ασφαλή ελλιμενισμό των πλοίων στο εσωτερικό του.

Η Μήλος υπήρξε σπουδαίο εμπορικό κέντρο κατά τη διάρκεια όλης της αρχαιότητας καταρχάς γιατί είναι πλούσια σε πηγές ορυκτών. Το πιο χαρακτηριστικό ορυκτό της, το οποίο εξάγεται ήδη από τη Μεσολιθική εποχή, είναι ο οψιανός ο οποίος λόγω της σύστασης του έχει διάφορες και ποικίλες χρήσεις. Πέραντούτου στη Μήλο συναντάται η μηλιακή γη, η κιμωλική γη, η στύψη, οι οποίες χρησιμοποιούνταν ως φάρμακα, η σκόνη από ηφαιστειακό γυαλί (pumice), που είχε πολλές χρήσεις όπως η αποτρίχωση, το θειάφι, φάρμακο, απολυμαντικό, καύσιμο καθώς και οι πολύτιμοι λίθοι. Επίσης τα θερμά λουτρά της Μήλου ήταν γνωστά για τις θεραπευτικές τους ικανότητες.

Η σημασία της Μήλου ως εμπορικό κέντρο φαίνεται από επιγραφές που βρέθηκαν στη Δήλο, στην Τήνο, αλλά και στο νησί. Το ενδιαφέρον των Ρωμαίων στράφηκε στη Μήλο ήδη από τον 3^ο π.Χ. Σε μια επιγραφή περιλαμβάνεται ο όρος «έμπορος» σε αναφορά που γίνεται σε επιχειρηματίες που βρίσκονται εκεί. Ταυτόχρονα στο νησί υπήρχαν μόνιμα εγκατεστημένες οικογένειες Ρωμαίων. Εικάζεται ότι οι συγκεκριμένες οικογένειες στάλθηκαν εκεί για να ελέγχουν την οργάνωση της παραγωγής και των εξαγωγών των μηλιακών προϊόντων. Πάντως ο ορυκτός πλούτος δεν αποτελούσε το μοναδικό εξαγωγικό προϊόν του νησιού καθώς ανεπτυγμένη ήταν και η γεωργία. Καλλιεργούνταν καλαμπόκι, μήλα, ελιές, αμπέλια και άλλοι καρποί. Τα προϊόντα που εισήγαγαν θα ήταν οι βασικές αναγκαίες τροφές που δεν παράγονταν στη Μήλο.

2.8.10 Αμοργός

Η Αμοργός είναι το ανατολικότερο νησί των Κυκλάδων, και τοποθετείται ανάμεσα στη Νάξο, στην Αστυπάλαια και στα Μικρά Κυκλαδονήσια. Από το νησί φαίνεται ξεκάθαρα η Νάξος, η νησίδα Δονούσα, τα Κουφονήσια. Επίσης, υπάρχει δυνατότητα οπτικής επαφής με την Ίο, τη Θήρα, την Ανάφη. Στα ανατολικά της Αμοργού τα νησιά της δυτικής ακτής της Μ. Ασίας είναι σχετικά απομακρυσμένα. Παρόλα αυτά ένα ταξίδι από τη Αμοργό στην Κάλυμνο και στην ακτή της Ανατολίας είναι 35 ναυτικά μίλια, ενώ το ταξίδι μπορεί να διευκολυνθεί από τους ανέμους. Πάντως η κομβική θέση του νησιού επιτρέπει τη λειτουργία του ως σταθμού στη δίοδο προς τις ακτές και τα νησιά της δυτικής Μ. Ασίας.

Το νησί έχει έκταση 121 τ.μ., διαθέτει ορεινό έδαφος και διασχίζεται από μια οροσειρά που το χωρίζει ουσιαστικά σε δύο τμήματα, το ανατολικό και το δυτικό

(εικ. 50). Στα δύο τμήματα σχηματίζονται εύφορες κοιλάδες, ειδικά στο δυτικό, στα παράλια των κόλπων Καταπόλων και Αιγιάλης. Παρατηρώντας την εδαφολογία της Αμοργού διαπιστώνεται ότι οι ανατολικές ακτές της είναι αφιλόξενες τόσο για κατοίκηση όσο για ασφαλή ελλιμενισμό. Τα απότομα βράχια αποτρέπουν την πρόσβαση, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν προστατευτικό τείχος των δυτικών ακτών που διαθέτουν γόνιμα εδάφη και είναι πιο πρόσφορες για κατοίκηση.

Από το μήνα Μάιο ο κυρίαρχος άνεμος στην περιοχή στην οποία εντάσσεται και η Αμοργός πνέει από τα δυτικά. Τον Ιούλιο ο πιο δυνατός άνεμος είναι ο βορειοδυτικός, ενώ το Σεπτέμβριο ο βόρειος άνεμος κυριαρχεί. Επομένως διαπιστώνεται ότι την περίοδο της ναυσιπλοΐας, η δυτική πλευρά του νησιού, όπου βρίσκονταν οι αρχαίες πόλεις βρίσκεται εκτεθειμένη στους Β, ΒΔ ανέμους (Athanassoulis & Skarsoulis, 1992).

Η Αμοργός κατοικήθηκε ήδη από τα τέλη της νεολιθικής εποχής, όπως μαρτυρούν τα προερχόμενα από το λόφο Μουντούλια ευρήματα. Στη διάρκεια της 3^{ης} χιλιετίας στην Αμοργό αναπτύχθηκε ένα εκτεταμένο και οργανωμένο δίκτυο οικισμών. Σημαντικό κέντρο της πρώιμης Κυκλαδικής περιόδου είναι η Μαρκιανή στα νοτιοανατολικά του νησιού. Νεκροταφεία ανασκάφτηκαν στις θέσεις Καψάλα και Δωκαθίσματα από τα οποία προέρχονται ευρήματα που αντικατοπτρίζουν επαφές με άλλες περιοχές. Στην περίοδο του Κυκλαδικού πολιτισμού, στην οποία χρονολογείται σειρά ξεχωριστών ειδωλίων, το νησί θα κατείχε σπουδαία θέση. Κάμψη του Κυκλαδικού πολιτισμού παρατηρείται στα τέλη της πρώιμης Κυκλαδικής περιόδου (2200-1900 π.Χ.).

3.1 Ιστορική εξέλιξη

Η ίδρυση των πρώτων φορέων διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων νομοθετήθηκε με το διάταγμα 28-6/4-7-23 (ΦΕΚ 181 Α) το οποίο εξ ολοκλήρου περιελήφθη το 1939 στο βασιλικό διάταγμα ΒΔ 14/19-1-39 (ΦΕΚ 24 Α): Περί κωδικοποίησεως των περί λιμενικών Ταμείων κειμένων διατάξεων. Ορισμένες διατάξεις του ΒΔ 14/1939 βρίσκονται σε ισχύ έως το σήμερα. Με το ανωτέρω ΒΔ δημιουργήθηκαν τα Λιμενικά Ταμεία Γέρας και Πλωμαρίου Λέσβου, το Λιμενικό Ταμείο Ευδήλου και το Λιμενικό Ταμείο Χίου.

Αρκετά χρόνια αργότερα με τις διατάξεις του ΒΔ 21/19-3-1941 (ΦΕΚ 97/Α/31-3-1941) συγχωνεύονται τα λιμενικά ταμεία της Νήσου Λέσβου.

Με το ΝΔ 1302/49 (ΦΕΚ 304 Α) γίνεται η πρώτη προσπάθεια να συγχωνευθούν τα Λιμενικά Ταμεία και έτσι δημιουργήθηκαν τα Λιμενικά Ταμεία Νομού Έβρου, Κυκλάδων, Δωδεκανήσου, Καβάλας και Χαλκιδικής.

Ένα χρόνο μετά με τον Ν. 1441 της 16/17 Ιουνίου 1950 (ΦΕΚ 134 Α) συστάθηκε το Λιμενικό Ταμείο Χίου ως διάδοχο σχήμα της Εταιρείας Λιμένος και Προκυμαίων Χίου.

Από το 1989, με το Δημοτικό και Κοινοτικό Κώδικα Π.Δ. 323 (ΦΕΚ 146 Α) και το άρθρο 27 «Κατάργηση Λιμενικών Ταμείων - Μεταφορά αρμοδιοτήτων κ.λπ.» δίνεται η δυνατότητα κατάργησης Λιμενικού Ταμείου και η μεταφορά των αρμοδιοτήτων του σε οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης.

Το 1993 με το Π.Δ.390 (ΦΕΚ 165 Α) συγχωνεύονται τα Λιμενικά Ταμεία σε επίπεδο νομού. Με βάση το ανωτέρω προεδρικό διάταγμα δημιουργείται το Λιμενικό Ταμείο Νομού Λέσβου και το Λιμενικό Ταμείο Νομού Σάμου.

Δύο χρόνια αργότερα με το ΠΔ 258/7-7-95 (ΦΕΚ 142 Α) διασπάστηκε εκ νέου το Λιμενικό Ταμείο Νομού Λέσβου σε Λιμενικό Ταμείο Λέσβου και Λιμενικό Ταμείο Λήμνου. Ομοίως διασπάστηκε το Λιμενικού Ταμείου Κατάκολου – Κυλλήνης.

Το 1999, με το Ν. 2688 (ΦΕΚ 40 Α) συστάθηκαν οι Οργανισμοί Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης σε ανώνυμες εταιρείες. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ιδρύθηκε με τον Ν. 4748/1930 (ΦΕΚ 166 Α) και ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ιδρύθηκε το 1953 με το Ν.Δ. 2551/1953 (ΦΕΚ229 Α).

Με τις διατάξεις του Ν. 2932/01 (ΦΕΚ 145 Α) ορισμένα Λιμενικά Ταμεία μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρείες και διασπάστηκαν τα Λιμενικά Ταμεία του Νομού Μαγνησίας, Έβρου και Καβάλας που είχαν προέλθει αντίστοιχα από τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Βόλου-Σκοπέλου, Αλεξανδρούπολης-Σαμοθράκης και Καβάλας-Θάσου. Με τον ίδιο νόμο μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρίες τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία Λιμενικό Ταμείο Αλεξανδρούπολης, Λιμενικό Ταμείο Βόλου, Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας, Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου, Λιμενικό Ταμείο Ηγουμενίτσας, Λιμενικό Ταμείο Καβάλας,

Λιμενικό Ταμείο Ν. Κέρκυρας, Λιμενικό Ταμείο Λαυρίου, Λιμενικό Ταμείο Πατρών, Λιμενικό Ταμείο Ραφήνας.

Το 2006, με το Ν. 3450 (ΦΕΚ 64 Α) το Λιμενικό Ταμείο Σαμοθράκης συγχωνεύεται με τον Οργανισμό Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε.

Επίσης το 1999, με το άρθρο 28 του Ν. 2738 (ΦΕΚ 180 Α) όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 11 του Ν. 2839/00 (ΦΕΚ 196 Α) και το άρθρο 26 του Ν. 3013/02 (ΦΕΚ 102 Α) περιγράφηκαν τα Δημοτικά και Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία και Γραφεία καθώς και ο διαδημοτικός χαρακτήρας τους. Έως το 2004 εκδόθηκαν Προεδρικά Διατάγματα μεταφοράς αρμοδιοτήτων Λιμενικών Ταμείων σε Δήμους ύστερα από πρόταση των τότε Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Εμπορικής Ναυτιλίας και μετά από γνώμη των αντίστοιχων Δημοτικών Συμβουλίων με τα οποία δημιουργήθηκαν δεκάδες Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.

Από τον Μάρτιο του 2004 ανεστάλη η περαιτέρω σύσταση νέων Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, καθώς και η έναρξη λειτουργίας εκείνων για τα οποία είχε ήδη εκδοθεί το Π.Δ. της σύστασής τους, καθώς η διαδικασία μεταφοράς αρμοδιοτήτων ή κατάργησης δεν εξελίχθηκε.

Το 2012, με το άρθρο 46 του Ν. 4071 (ΦΕΚ 85 Α) «Ρυθμίσεις για την τοπική ανάπτυξη, την αυτοδιοίκηση και την αποκεντρωμένη διοίκηση, Ενσωμάτωση ενσωμάτωση οδηγίας 2009/50/ΕΚ» έγιναν οι απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις για εκείνα τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία για τα οποία την περίοδο 2001-2004 εκδόθηκε Π.Δ. της σύστασής τους αλλά η όλη διαδικασία δε προχώρησε.

Στην εθνική νομοθεσία υπάρχουν διατάξεις που έρχονται σε αντίθεση όπως συμβαίνει με τον Ν. 3852/2010 και τον Ν. 4150/2013. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3852/2010 κάθε δήμος μπορεί να έχει ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου για την διοίκηση και διαχείριση της ζώνης λιμένα δηλαδή να ιδρύσει Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο ενώ με τον Ν. 4150/2013 στο πλαίσιο της ανάπτυξης Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, θεσμοθετείται η δημιουργία Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων και συγχωνεύονται τα λιμενικά ταμεία του Νομού Εύβοιας και μετατρέπονται σε Οργανισμό Λιμένων Α.Ε.. Ταυτόχρονα με το άρθρο 42 του ίδιου νόμου το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου κάλεσε τα Δημοτικά ή Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία να υποβάλουν προτάσεις στο πλαίσιο χάραξης της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, προκειμένου είτε να συγχωνευθούν μεταξύ τους προς το σκοπό δημιουργίας Ανώνυμης Εταιρίας – Περιφερειακού Λιμενικού Δικτύου είτε να προσχωρήσουν σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα.

Σε αντίθεση με τη φιλοσοφία του Ν. 4150/2013 ιδρύθηκαν επιπλέον Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και το 2016 το Κρατικό Λιμενικό Ταμείο της Λέσβου περιήλθε στη δικαιοδοσία του Δήμου Λέσβου και μετονομάστηκε Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου.

Σύμφωνα με τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι οι φορείς διαχείρισης λιμένων στην Ελλάδα συστάθηκαν, διασπάστηκαν και συγχωνεύθηκαν αρκετές φορές κατά τη διάρκεια των ετών. Από το 1923 που ιδρύθηκαν τα πρώτα λιμενικά ταμεία και μετά καταγράφηκαν διάφορες προσπάθειες για διοίκηση των λιμένων χωρίς ωστόσο να υπάρχει ουσιαστικός σχεδιασμός και συγκεκριμένο στρατηγικό πλάνο.

3.2 Ισχύον θεσμικό πλαίσιο

Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν 13 Οργανισμοί Λιμένος ως Ανώνυμες Εταιρείες, 12 Κρατικά Λιμενικά Ταμεία, 70 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και 2 Λιμενικά Γραφεία. Με Προεδρικά Διατάγματα ορίζονται οι αρμοδιότητες των φορέων αυτών.

Επιπρόσθετα ισχύουν αντικρουόμενοι νόμοι όπως ο Νόμος Υπ' αριθμ. 3852 ΦΕΚ 87/Α/7.6.2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», σύμφωνα με τον οποίο «Κάθε δήμος μπορεί να συνιστά ή να έχει: Ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου για τη διοίκηση και διαχείριση ζώνης λιμένα, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία...» δηλαδή δύναται να ιδρύσει Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο, ενώ αντίθετα ο Νόμος Υπ' αριθμ. 4150 ΦΕΚ 102/Α/29.4.2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» στο πλαίσιο της ανάπτυξης Εθνικού Λιμενικού Συστήματος άρθρο 38, θεσμοθετεί την δημιουργία Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων (άρθρο 39) και μέσω του Άρθρου 42 «Διαδικασία ανάπτυξης λιμενικού συστήματος 1. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, κατόπιν αιτιολογημένης εισήγησης της Ρ.Α.Λ., προσκαλεί τα Δημοτικά ή Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία να υποβάλουν προτάσεις στο πλαίσιο χάραξης της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, προκειμένου είτε να συγχωνευθούν μεταξύ τους προς το σκοπό δημιουργίας Ανώνυμης Εταιρίας – Περιφερειακού Λιμενικού Δικτύου είτε να προσχωρήσουν σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα της παραγράφου 3 α του άρθρου 38 του παρόντος». Συγχρόνως με το άρθρο 51 του ίδιου νόμου έγινε συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων του Νομού Εύβοιας από Ν.Π.Δ.Δ. σε Οργανισμό Λιμένων Α.Ε.

Με τον Νόμο 3852 ΦΕΚ 87/Α/7.6.2010, ιδρύθηκε η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ) ως ρυθμιστικό όργανο. Οι αρμοδιότητες της ΡΑΛ οι οποίες είναι η εποπτεία και η διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος, με έμφαση στην τήρηση της συμβατικής τάξης και η εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού, περιγράφονται αναλυτικά στον Νόμο υπ' αριθμ. 4389 ΦΕΚ/94/Α/27/5/2016, με τον οποίο συστήθηκε ως Ανεξάρτητη Αρχή, ενώ την εποπτεία του Λιμενικού Συστήματος έχει η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Σύμφωνα με τον Νόμο 4150 ΦΕΚ Α/102/2013 η Ρ.Α.Λ. είναι αρμόδια για: Την παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων και διατάξεων των συμβάσεων παραχώρησης στους λιμένες, την τήρηση των υποχρεώσεων των λιμένων στο πλαίσιο της σχετικής κείμενης – εθνικής και ευρωπαϊκής – νομοθεσίας, κυρίως σε σχέση με δημόσιες συμβάσεις, συμβάσεις παραχώρησης και τους κανόνες ανταγωνισμού, την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον λιμενικό τομέα, τη διαμεσολάβηση και επίλυση διαφορών μεταξύ χρηστών και φορέων διαχείρισης, τη διαχείριση παραπόνων, και τη λήψη δεσμευτικών αποφάσεων επί αυτών σε εύλογο χρονικό διάστημα, την υποστήριξη προς τις αρμόδιες αρχές για την κατάρτιση προδιαγραφών δημοσίων συμβάσεων (παραχωρήσεις, εκμίσθωση χερσαίας ζώνης) και των σχετικών ανανεώσεων που προτείνονται από τον φορέα διαχείρισης, την παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων των δημοσίων συμβάσεων εξασφαλίζοντας ιδίως την τήρηση του συμφωνημένου επιπέδου εξυπηρέτησης, προσδιορίζοντας τα επίπεδα απόδοσης, επενδύσεων, δημιουργίας θέσεων απασχόλησης και τη συμμόρφωση με τους χρηματοοικονομικούς στόχους, την εξασφάλιση - σε συνεργασία με την Επιτροπή

Ανταγωνισμού - της πιστής εφαρμογής της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας στον κλάδο, την αποτροπή κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένων πρακτικών, εξοντωτικής τιμολόγησης και άλλων πρακτικών που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό, την έκδοση δεσμευτικών οδηγιών για θέματα σχετικά με την απλούστευση, διαφάνεια και εναρμόνιση τελών κοινού ενδιαφέροντος για όλους τους ελληνικούς λιμένες, προωθώντας τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ εγχώριων λιμένων, την γνωμοδότηση επί της μεθοδολογίας και του καθορισμού των τελών λιμενικών υπηρεσιών και των τελών λιμενικών υποδομών, τη γνωμοδότηση – κατόπιν σχετικού ερωτήματος – στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου επί ειδικών θεμάτων λιμένων - περιλαμβανομένων και μέτρων για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του εθνικού λιμενικού συστήματος, «τη μέριμνα για την ελεύθερη πρόσβαση στις λιμενικές υπηρεσίες»

Με το νόμο 4389 ΦΕΚ Α' 94/27-05-2016, ιδρύθηκε η Δ.Α.Λ. που σκοπός της είναι να συμβάλει, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που της απονέμονται, στην επίτευξη των προγραμματικών στόχων του ελληνικού λιμενικού συστήματος, στους οποίους και περιλαμβάνονται:

(α) η διατήρηση της κυριαρχίας και της εδαφικής συνοχής του Ελληνικού Δημοσίου σε συνεργασία με τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ) και τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΓΓΛΠΝΕ)

(β) η συμβολή στην τοπική, περιφερειακή και εγχώρια οικονομική, κοινωνική και κοινοτική ευημερία, σε αντιστοιχία με την κομβική και μακρο-οικονομική σημασία των Λιμένων

(γ) η διευκόλυνση της οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας των περιοχών, κοινοτήτων και των κλάδων της οικονομίας, που εξυπηρετούνται από τους Λιμένες ή μέσω αυτού

(δ) η προστασία του περιβάλλοντος εντός των Λιμένων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία

(ε) η αδιάλειπτη διαθεσιμότητα και παροχή αξιόπιστων και ποιοτικών υπηρεσιών από τους φορείς διαχείρισης λιμένων σε πλοία, επιβάτες και φορτία, σύμφωνα με την αρχή της απαγόρευσης διάκρισης, με την επιφύλαξη του κατ' εξαίρεση επιτρεπτού τέτοιας διάκρισης, στο μέτρο που προβλέπεται ειδικά από τη Σύμβαση Παραχώρησης και σύμφωνα με την εφαρμοστέα κείμενη νομοθεσία

(στ) η αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχόμενων στους χρήστες και το κοινό υπηρεσιών εντός των Λιμένων, σε συνεργασία με τη ΡΑΛ και τη ΓΓΛΠΝΕ

(ζ) η συνεργασία όλων των αρμοδίων φορέων της Ελληνικής Δημοκρατίας για την κατοχύρωση και τον έλεγχο εφαρμογής των εργασιακών δικαιωμάτων και των συνδικαλιστικών ελευθεριών στη λιμενική ζώνη με τη διατήρηση σε ισχύ των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας, του Ν.2688/1999.

Η ΔΑΛ ασκεί κάθε αρμοδιότητα, εξουσία ή ευχέρεια φορέα διοίκησης λιμένα που περιέρχεται ειδικά στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με διάταξη νόμου που κυρώνει Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του φορέα αυτού, εφόσον αυτή δεν απονέμεται με άλλη διάταξη νόμου ή απόφαση του Υπουργού αυτού σε άλλον φορέα.

Το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή ανήκει στην οργανωτική δομή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και συμβάλλει, κατά την ειδικότερη αποστολή του, στην αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτού.

Το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή είναι ένοπλο Σώμα, στρατιωτικώς οργανωμένο, με αρμοδιότητες την ασφάλεια και την υποστήριξη της ναυτιλίας, το προσωπικό του οποίου έχει την ιδιότητα του στρατιωτικού, σύμφωνα με τον Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα (Σ.Π.Κ.). Στο προσωπικό του εφαρμόζονται οι διατάξεις που αφορούν στα άλλα ένοπλα Σώματα, εφόσον τούτο ορίζεται ειδικά από τις κείμενες διατάξεις, καθώς και οι διατάξεις του άρθρου 129 του Κώδικα Προσωπικού Λιμενικού Σώματος (Κ.Π.Λ.Σ.) που κυρώθηκε με το ν. 3079/2002 (Α' 311), όπως ισχύει.

Στην αποστολή του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και στο χώρο ευθύνης του περιλαμβάνονται ιδίως:

α. Η μέριμνα για την εξασφάλιση της δημόσιας τάξης που περιλαμβάνει την άσκηση γενικής αστυνόμευσης, τροχαίας και ελέγχου της αλιείας.

β. Η μέριμνα για την πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος και ιδίως του οργανωμένου που περιλαμβάνει την άσκηση δημόσιας και κρατικής ασφάλειας.

γ. Η διαμόρφωση όρων και η εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας (maritime safety), σε συνεργασία με τις Υπηρεσίες του Πολεμικού Ναυτικού για τα θέματα αρμοδιοτήτάς τους, ναυτικής ασφάλειας (maritime security), ασφαλούς διαχείρισης στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, σύμφωνα με τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις και Κανονισμούς και ο έλεγχος εφαρμογής του σχετικού θεσμικού πλαισίου.

δ. Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα.

ε. Η μέριμνα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

στ. Η λήψη μέτρων για την παρακολούθηση, την άσκηση αστυνόμευσης και τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων.

ζ. Η παροχή υποστήριξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του.

η. Η παροχή υποστήριξης για τα ζητήματα σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων και την εκπαίδευση των ναυτικών.

θ. Η παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την εκτέλεση της αποστολής του και η συμμετοχή στις εργασίες των αντίστοιχων διεθνών οργανισμών και οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την υποστήριξη και προώθηση των ελληνικών θέσεων.

3.3 Αυτοδιοικητική και διοικητική διαίρεση της χώρας

3.3.1 Διοικητική διαίρεση

Με τον Ν. 3852/2010 «Πρόγραμμα Καλλικράτης» επιχειρήθηκε μια σημαντική διοικητική μεταρρύθμιση στο χώρο της κρατικής διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης. Στόχος του Καλλικράτη ήταν η οργανωτική και η επιχειρησιακή

ενίσχυση από τη συνένωση των δήμων. Με το άρθρο 103 του νόμου δόθηκε η δυνατότητα σε κάθε Δήμο να συνιστά νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου για τη διοίκηση και διαχείριση ζώνης λιμένα.

Στον Πίνακα 8 παρουσιάζονται οι Αυτοδιοικητικές Περιφέρειες της χώρας.

Πίνακας 8: Αυτοδιοικητικές Περιφέρειες Ελλάδας

Περιφέρεια	Περιφερειακές Ενότητες	Έδρα
1) Αττική	Κεντρικού Τομέα Αθηνών, Νοτίου Τομέα Αθηνών, Βορείου Τομέα Αθηνών, Δυτικού Τομέα Αθηνών, Πειραιώς, Νήσων, Δυτικής Αττικής, Ανατολικής Αττικής	Αθήνα
2) Θεσσαλία	Καρδίτσας, Λάρισας, Μαγνησίας, Σποράδων, Τρικάλων	Λάρισα
3) Στερεά Ελλάδα	Βοιωτίας, Ευβοίας, Ευρυτανίας, Φθιώτιδας, Φωκίδας	Λαμία
4) Ήπειρος	Άρτας, Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων, Πρέβεζας	Ιωάννινα
5) Δυτική Μακεδονία	Γρεβενών, Καστοριάς, Κοζάνης, Φλώρινας	Κοζάνη
6) Πελοπόννησος	Αργολίδας, Αρκαδίας, Μεσσηνίας, Λακωνίας, Κορινθίας	Τρίπολη
7) Δυτική Ελλάδα	Αχαΐας, Αιτωλοακαρνανίας, Ηλείας	Πάτρα
8) Ιόνιοι Νήσοι	Ζακύνθου, Κέρκυρας, Κεφαλληνίας, Λευκάδας, Ιθάκης	Κέρκυρα
9) Βόρειο Αιγαίο	Ικαρίας, Λέσβου, Λήμνου, Σάμου, Χίου	Μυτιλήνη
10) Νότιο Αιγαίο	Άνδρου, Θήρας, Καλύμνου, Καρπάθου, Κέας-Κύθνου, Κω, Μήλου, Μυκόνου, Νάξου, Πάρου, Ρόδου, Σύρου, Τήνου	Ερμούπολη
11) Κρήτη	Ηρακλείου, Λασιθίου, Ρεθύμνης, Χανίων	Ηράκλειο
12) Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	Δράμας, Έβρου, Καβάλας, Θάσου, Ξάνθης, Ροδόπης	Κομοτηνή
13) Κεντρική Μακεδονία	Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Κιλκίς, Πέλλας, Πιερίας, Σερρών, Χαλκιδικής	Θεσσαλονίκη

Πηγή: Νόμος 3852/2010



Εικόνα 7: Οι 13 Περιφέρειες της Ελλάδας

Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών

Παράλληλα, το 2011 συστάθηκαν επτά Αποκεντρωμένες Διοικήσεις οι οποίες έχουν στην περιοχή ευθύνη τους έως τρεις περιφέρειες με καθήκον την εφαρμογή των κυβερνητικών πολιτικών σε περιφερειακό επίπεδο. Οι 7 Αποκεντρωμένες Διοικήσεις είναι οι ακόλουθες:

- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής, με έδρα την Αθήνα
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδας, με έδρα τη Λάρισα
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Ηπείρου - Δυτικής Μακεδονίας, με έδρα τα Ιωάννινα
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου, με έδρα την Πάτρα
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αιγαίου με έδρα τον Πειραιά
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης, με έδρα το Ηράκλειο
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας – Θράκης, με έδρα τη Θεσσαλονίκη

Οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις σύμφωνα με το άρθρο 280 του Ν.3852/2010 ασκούν τις αρμοδιότητες των κρατικών Περιφερειών, περιλαμβανομένων και εκείνων των αντίστοιχων συλλογικών οργάνων τους, όπως αυτές καθορίζονταν στον ιδρυτικό τους νόμο 2503/1997 (ΦΕΚ 107 Α'), καθώς και στους μεταγενέστερους ειδικούς νόμους και στις σχετικές κανονιστικές διατάξεις, όπως ισχύουν, με εξαίρεση τις αρμοδιότητες που ασκούν οι περιφέρειες.



Εικόνα 8: Οι αποκεντρωμένες διοικήσεις της Ελλάδας

Πηγή: Βικιπαίδεια

Μεταξύ των αρμοδιοτήτων των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων είναι σύμφωνα με τα άρθρα 9,10, 12 και 36 του ανωτέρω νόμου η παραχώρηση οικοπεδικών εκτάσεων της χερσαίας Ζώνης Λιμένα για την ανέγερση κτιρίων «Στέγης Λιμενεργάτη», καθώς και γραφείων κεφαλαίου αποζημίωσης φορτοεκφορτωτών και ΕΡΦΛ σε μεταλλευτικές επιχειρήσεις, η παραχώρηση χρήσης χώρων της Ζώνης Λιμένα σε μεταλλευτικές επιχειρήσεις, η έγκριση της παραχώρησης από το φορέα διοίκησης λιμένα, με αντάλλαγμα και για ορισμένο χρονικό διάστημα, της χρήσης χώρων που βρίσκονται εντός της Ζώνης Λιμένα και τέλος ο έλεγχος και εποπτεία προστατευτικών έργων και προσχώσεων σε Ζώνη Αιγιαλού (Γιαντσή, 2016).

3.3.2 Χωρική διαίρεση

Ο θαλάσσιος χώρος της χώρας αστυνομεύεται από το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή (Λ.Σ.-Ε.Α). Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στο οποίο εντάσσονται οι Περιφερειακές Διοικήσεις του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής βάσει του Ν.4150/24-9-2013 (ΦΕΚ 102 Α') έχει τις εξής αρμοδιότητες:

α) Τον σχεδιασμό της ναυτιλιακής πολιτικής, με σκοπό την προαγωγή και την προάσπιση των συμφερόντων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και τη σύνδεσή της με την εθνική οικονομία, την ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και τη ναυτική εργασία, καθώς και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, την σχεδίαση και εφαρμογή της ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής και την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και των θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την μέριμνα για την πρόληψη και την καταστολή εκνόμων ενεργειών στους χώρους

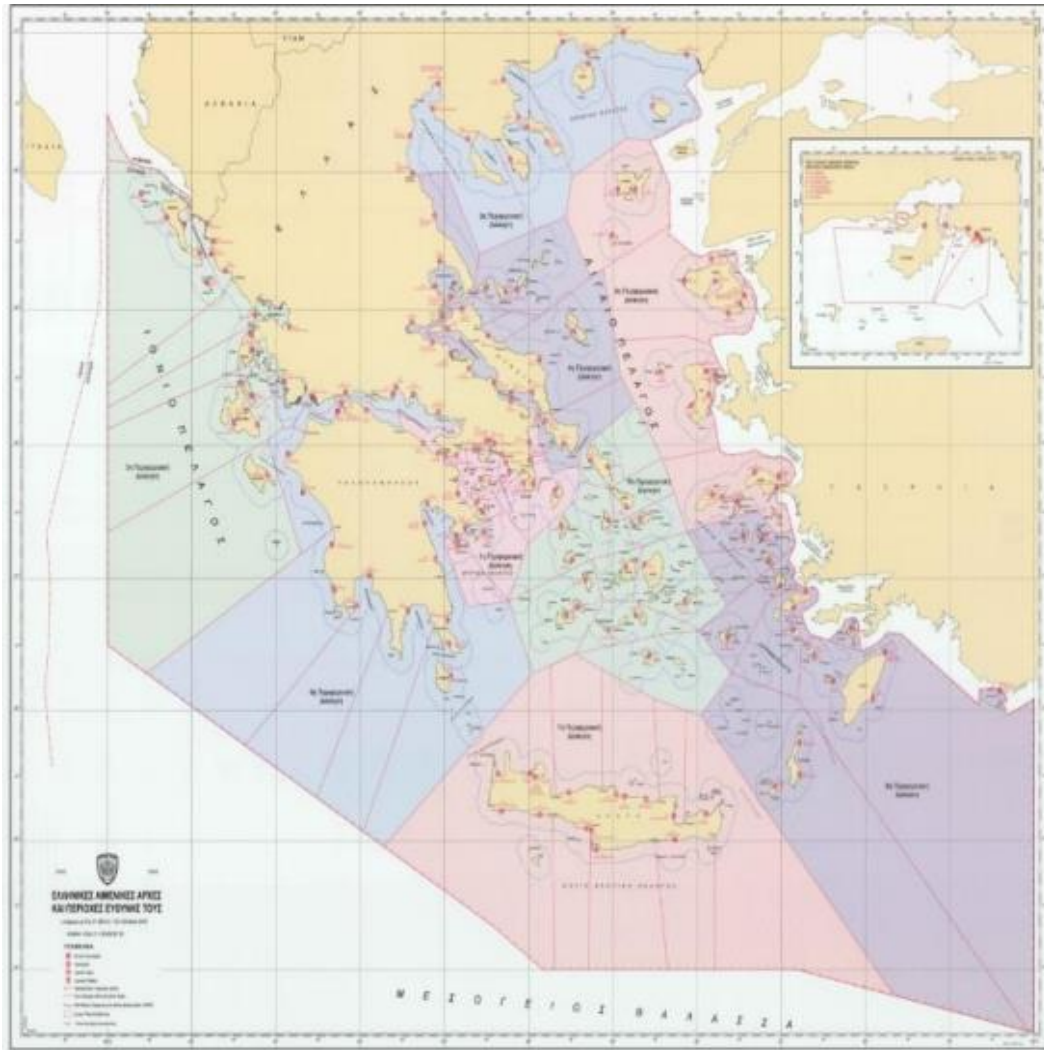
αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και τον έλεγχο των θαλασσίων συνόρων.

β) Την χάραξη της λιμενικής πολιτικής, η εποπτεία των λιμενικών υποδομών κάθε λειτουργικής μορφής και η προαγωγή του εθνικού λιμενικού συστήματος ως παράγοντα ανάπτυξης της οικονομίας, των νησιών και της ναυτιλίας της χώρας.

γ) Την οργάνωση και λειτουργία του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

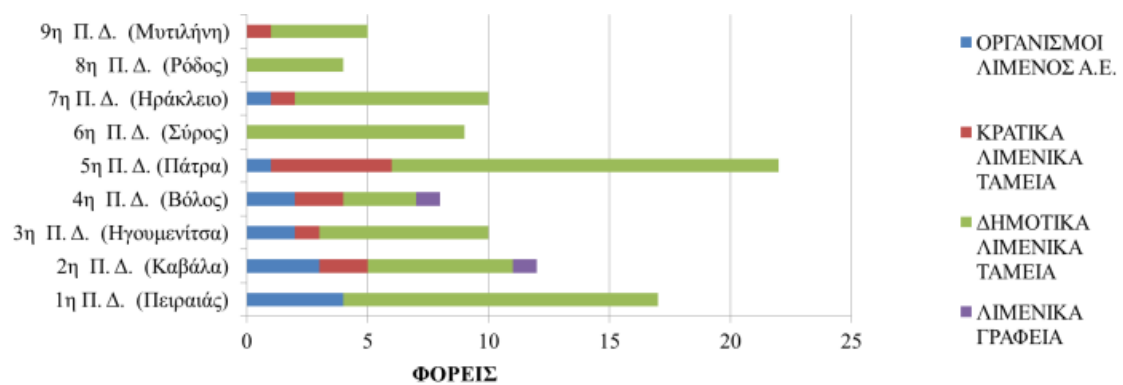
Η διοίκηση του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής διαιρείται σε εννέα Περιφερειακές Διοικήσεις:

- 1^η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τον Πειραιά
- 2^η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Καβάλα
- 3^η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Ηγουμενίτσα
- 4^η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τον Βόλο
- 5^η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Πάτρα
- 6^η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τη Σύρο
- 7^η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα το Ηράκλειο
- 8^η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Ρόδο
- 9^η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τη Μυτιλήνη



Εικόνα 9: Περιφερειακές Διοικήσεις Λ.Σ.–Ε.Α.

Πηγή: Υδρογραφική Υπηρεσία Πολεμικού Ναυτικού



Εικόνα 10: Φορείς διοίκησης λιμένων ανά Περιφερειακή Διοίκηση λιμενικού σώματος και λιμενικής ακτοφυλακής

Πηγή: Γιαντσή, 2018

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

4.1 Υφιστάμενο λιμενικό σύστημα

Η Ελλάδα είναι μια ναυτιλιακή υπερδύναμη, της οποίας η συνολική δραστηριότητα συνεισφέρει στη μεγέθυνση του διακινούμενου όγκου μεταφορών στη θάλασσα. Παρόλα αυτά δεν έχει δώσει μεγάλη σημασία στις υποδομές για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών. Η χώρα μας είχε ως κύριο μέλημα τις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της και λιγότερο τις πολιτικές παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

Με δεδομένο τον τριπλασιασμό του όγκου των θαλασσίων μεταφορών παγκοσμίως, τις γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και στις βαλκανικές χώρες, το γκρέμισμα των βόρειων εμπορικών συνόρων της χώρας και τα νέα δεδομένα στη ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η χώρα, παράλληλα με τις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της δεν μπορεί παρά να στραφεί πλέον στην κατάσταση και άσκηση μιας συγκροτημένης λιμενικής πολιτικής, της οποίας κεντρικός σκοπός θα είναι η ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και η αύξηση της συμμετοχής των λιμανιών της στο παγκόσμιο μερίδιο των θαλασσίων μεταφορών.

Τα λιμάνια αποτελούν πλέον ένα σύνθετο σύνολο παραγωγικών διαδικασιών. Στην εποχή της ελεύθερης διακίνησης αγαθών, προσώπων, κεφαλαίων και υπηρεσιών δεν μπορούν παρά να εναρμονισθούν με τα δεδομένα της ανταγωνιστικότητας της λιμενικής βιομηχανίας. Φυσικά για κάθε λιμάνι, βασικός στόχος είναι η ισόρροπη ανάπτυξη, η κοινωνική συνοχή και η κατά το δυνατό μεγαλύτερη συμμετοχή στις υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών. Προς αυτήν την κατεύθυνση κυρίαρχο ρόλο παίζουν τα 13 μεγάλα λιμάνια της χώρας, τα οποία έχουν μετατραπεί σε Ανώνυμες Εταιρίες.



Εικόνα 11: Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα

Πηγή: Γιαντσή, 2018

Το λιμενικό σύστημα σύμφωνα με τον Παπουτσάκη (2016), αποτελείται από 1068 καταγεγραμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι διαφορετικού μεγέθους, διοικητικής οργάνωσης και χρήσεων. Η διοικητική οργάνωση και διοίκηση λιμένων καθώς και η λειτουργία του ποικίλει ανάλογα με το μέγεθος, τη χρήση και τη σημασία του λιμένα. Οι λιμένες της χώρας σύμφωνα με τα ΦΕΚ Β' 202/16-2-2007 έχουν διαφορετική σημασία στο δίκτυο των εθνικών και διεθνών μεταφορών της χώρας σε συνδυασμό με τη διακριτή γεωστρατηγική τους θέση. Επιπροσθέτως παρουσιάζουν διαφορετικές προοπτικές ανάπτυξης σχετικά με τις θαλάσσιες διαδρομές των διευρωπαϊκών και εθνικών δικτύων μεταφοράς.

Η Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπουργών Ες.Δ.Δ.Α , Υπ.Οι.Ο , Πε.Χω.Δε και Ε.Ν.Α.Ν.Π αριθ. 8315.2/02/07 , ΦΕΚ Β' 202/16-2-2007 κατατάσσει του ελληνικούς λιμένες λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού γεωγραφικού χώρου λόγω της πολυνησίας, των πορθμειακών, ενδονησιωτικών, διανησιωτικών και διαπεριφερειακών συνδέσεων. Επίσης λαμβάνει υπόψη τα στατιστικά στοιχεία συνολικού ετήσιου όγκου διακίνησης φορτίων και θαλάσσιων λιμένων της Χώρας που πληρούν τα χαρακτηριστικά Α και Β της υπ' αριθ. 1346/2001/22/5/2201 ΕΚ απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 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 διαφαινόμενων προοπτικών ανάπτυξης που παρουσιάζουν.

Επομένως η ΚΥΑ κατατάσσει τους λιμένες σε:

- Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος (Κατηγορία Κ1)

Στην Κατηγορία Κ1 ανήκουν 16 λιμένες οι οποίοι είναι: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων

- Λιμένες Εθνικής Σημασίας (Κατηγορία Κ2)

Στην Κατηγορία Κ2 ανήκουν επίσης 16 λιμένες οι οποίοι είναι: Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατάκολου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδος και Χίου.

- Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος (Κατηγορία Κ3)

Στην Κατηγορία Κ3 ανήκουν 25 λιμένες οι οποίοι είναι: 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 Κ4)

Στην Κατηγορία Κ4 εντάσσονται όλοι οι υπόλοιποι λιμένες της Ελλάδος

Ως φορέας διαχείρισης και εκμετάλλευσης ορίζεται «κάθε δημόσιος ή φορέας της Αυτοδιοίκησης ή ιδιωτικός ή μεικτός φορέας που έχει κατά νόμο την ευθύνη της διοίκησης και της εκμετάλλευσης λιμένα».

Στα 22 ναυτικά κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχουν 2200 φορείς εκμετάλλευσης λιμένων.

Σύμφωνα με τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα της χώρας αποτελούν:

- Οι Οργανισμοί Λιμένος (13)
- Κρατικά Λιμενικά Ταμεία (10)
- Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (75)
- Λιμενικά Γραφεία (3)

4.1.1 Οργανισμοί λιμένων

Βάσει του Ν. 2688/1999 (ΦΕΚ Α' 40/1-3-1999), με τον οποίο συστάθηκαν οι πρώτες Α.Ε. (Λιμένα Πειραιά και Λιμένα Θεσσαλονίκης), οργανισμοί λιμένων είναι, οι ανώνυμες εταιρείες κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, λειτουργούν κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, απολαμβάνουν διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τον Νόμο Υπ. Αριθ. 2932/2001 (ΦΕΚ 145/Α/27-6-2001) τα Νομικά Πρόσωπα Δημόσιου Δικαίου με την επωνυμία Λιμενικά Ταμεία (13 στον αριθμό) μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρίες με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Α.Ε.», οι οποίοι υποχρεούνται στην έκδοση τιμολογίων για τον καθορισμό των λιμενικών τελών, ύστερα από απόφαση των Διοικητικών Συμβουλίων αυτών. Οι χώροι και οι εγκαταστάσεις που βρίσκονται στις Ζώνες Λιμένα έχουν παραχωρηθεί στους Οργανισμούς Λιμένα με συμβάσεις που κυρώθηκαν με το Ν.3654/2008 (ΦΕΚ Α 57).

Οι 13 Οργανισμοί Λιμένος:

- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Πάτρας Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Νήσου Ευβοίας Α.Ε.

Οι Οργανισμοί Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών συνεπώς πρόκειται για πολυμετοχικές Α.Ε. ενώ οι υπόλοιποι 11 Οργανισμοί Λιμένων είναι μονομετοχικές Α.Ε. όπου λόγω της μετοχικής τους σύνθεσης το Ελληνικό Δημόσιο ασκεί απόλυτο έλεγχο και εποπτεία επί αυτών των ανώνυμων εταιρειών. Οι λιμένες εκτός του Ο.Λ.Π. Α.Ε. και Ο.Λ.Θ. Α.Ε. ανήκουν στη κατηγορία ToolPorts(Γιαντσή,2016).

4.1.2 Κρατικά και δημοτικά λιμενικά ταμεία

Τα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία έχουν κρατική διοίκηση, τα δημοτικά λιμενικά ταμεία έχουν διοικήσεις διορισμένες από τους Δήμους ενώ τα Λιμενικά Γραφεία είναι μικρά κρατικά λιμενικά ταμεία, διαχειριζόμενα μικρές λιμενικές εγκαταστάσεις (Γιαντσή, 2016).

Τα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία είναι Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ). Λειτουργούν βάσει του Βασιλικού Διατάγματος 14/19-1-1939 (ΦΕΚ Α' 24/19-1-1939) «περί κωδικοποίησης των περί Λιμενικών Ταμείων κειμένων διατάξεων». Σκοπός της λειτουργίας τους είναι η εκτέλεση και η συντήρηση των λιμενικών έργων, ενώ η εποπτεία τους ασκείται από το ΥΕΝ (άρθρο 10 του Ν. 2987/2002).

Με το άρθρο 244 του Ν. 3463/2006 (ΦΕΚ Α' 114/8-6-2006) τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία «συνιστώνται ως δημοτικά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου κατά τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (ΦΕΚ Α' 180/9-9-1999)». Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία έχουν διοικήσεις ορισμένους από τους εκάστοτε Δήμους.

4.1.3 Λιμενικά γραφεία

Με το άρθρο 201 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87/7-6-2010) τα δύο Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία Θεσσαλονίκης και Λάρισας καταργήθηκαν. Το σύνολο των δραστηριοτήτων τους μεταφέρθηκε σε αυτοτελείς υπηρεσίες των αντιστοίχων δήμων με την ονομασία «Λιμενικό Γραφείο Θεσσαλονίκης» και «Λιμενικό Γραφείο Λάρισας» αντιστοίχως. Είναι υπεύθυνα για τη διαχείριση και την εκμετάλλευση των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων που υπάγονται στο χώρο δικαιοδοσίας τους. Σε γενικές γραμμές έχουν τις ίδιες λειτουργίες με τα Κρατικά και τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.

Τα λιμενικά γραφεία είναι μικρά κρατικά λιμενικά ταμεία τα οποία διαχειρίζονται μικρές λιμενικές εγκαταστάσεις.

4.1.4 Μονομετοχικοί οργανισμοί λιμένας

Οι Οργανισμοί Λιμένας είναι ανώνυμες εταιρείες μονομετοχικές ως επί το πλείστον ενώ 2 εξ αυτών είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών άρα πολυμετοχικές. (Οι Ο.Λ.Πειραιώς και Ο.Λ. Θεσσαλονίκης). Σήμερα η διοίκηση του ΟΛΠ έχει περιέλθει στην COSCO μετά την εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών, ενώ ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. είναι σε διαδικασία πώλησης (Γιαντσή, 2016).

4.2 Περιοχή αρμοδιότητας φορέων διαχείρισης λιμένων

Το ελληνικό κράτος δια του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ασκεί την διοίκηση και εκμετάλλευση των ελληνικών λιμένων μέσω των δια νόμων θεσμοθετημένων φορέων διαχείρισης λιμένων. Το Δημόσιο σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις έχει μεταφέρει στους εν λόγω φορείς, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τους διέπει, τα αποκλειστικά δικαιώματα της χρήσης και εκμετάλλευσης των χώρων της Ζώνης Λιμένα αρμοδιότητάς τους σύμφωνα με το Άρθρο 22 του Ν.2971/2001, ενώ με διατάγματα έχει προβλέψει την περιοχή δικαιοδοσίας τους στην οποία νομιμοποιούνται να καθορίζουν χώρους, οι οποίοι να εξομοιώνονται με Ζώνη Λιμένα και στους οποίους ο φορέας διαχείρισης λιμένα δύναται, μετά τον καθορισμό, να αναλάβει αρμοδιότητες που αφορούν στην αποκλειστική χρήση και εκμετάλλευσή τους στα πλαίσια της κείμενης νομοθεσίας. Ο καθορισμός και η εξομοίωση χώρων σε Ζώνη Λιμένα συνιστά μια εδαφική και θαλάσσια περιοχή μέσα στην οποία το

διοικητικό όργανο ασκεί την καθ' ύλη αρμοδιότητά του και στηρίζεται στη σχέση των θεμάτων που υπάγονται στην καθ' ύλη αρμοδιότητα προς ορισμένο τόπο.

Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία της Χώρας εποπτεύονται από την Δ/ση Λιμενικής Πολιτικής (Δ.Λ.Π.) ως προς τη διαχείριση και εκμετάλλευση των Χερσαίων Ζωνών Λιμένων τους και την, από αυτά, εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική. Η εποπτεία της οργάνωσης και λειτουργίας των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων ασκείται από το Υπουργείο Εσωτερικών.

4.3 Εποπτεία και ρύθμιση λιμένων

Η εποπτεία των λιμένων και ο σχεδιασμός της Λιμενικής Πολιτικής είναι αντικείμενα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μέσω της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΠ) και της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ).

Η χάραξη και ο σχεδιασμός της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής για την ανάπτυξη των Λιμένων είναι αντικείμενο της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής που συστήθηκε με τον Ν. 2932/ΦΕΚ/145/Α/27/6/2001, όπου και αναφέρονται αναλυτικά οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας. Με το άρθρο 44 του Ν.4150/2013 συστήθηκε και η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) με αντικείμενα: α) Τον γενικό σχεδιασμό των προγραμμάτων, των μελετών και των έργων για τη δημιουργία, βελτίωση και αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και τον καθορισμό των προτεραιοτήτων ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του θεσμοθετημένου εθνικού και περιφερειακού χωρικού σχεδιασμού. β) Την ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και την κατανομή πιστώσεων μεταξύ αυτών. γ) Τον καθορισμό των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων. δ) Την παρακολούθηση εκτέλεσης των λιμενικών έργων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, από τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς. ε) Την έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα. στ) Τον καθορισμό των χρήσεων γης και των όρων δόμησης, μετά από πρόταση του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένος, ο οποίος αφορά στη συνολική έκταση της χερσαίας ζώνης του λιμένα, για όλους τους λιμένες, εάν δεν έχουν συνταχθεί αναπτυξιακά προγράμματα και μελέτες διαχείρισης (Master Plan).

Τα θέματα που αφορούν στη διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση, έλεγχο, σχεδιασμό και λειτουργία τουριστικών λιμένων εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού. Ειδικότερα, η χωροθέτηση των τουριστικών λιμένων γίνεται από Επιτροπή του Υπουργείου Τουρισμού, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι διαφόρων Υπουργείων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2160/1993 (ΦΕΚ 118 Α) «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Όμως σε περίπτωση που προτείνεται η χωροθέτηση τουριστικού λιμένα, σε περιοχή όπου υφίσταται ζώνη λιμένα, το σχετικό αίτημα εξετάζεται και από την Ε.Σ.Α.Λ., κατόπιν πρότασης και σύμφωνης γνώμης του αρμόδιου φορέα διοίκησης, χρήσης και εκμετάλλευσης.

Παράλληλα, για την ρύθμιση του λιμενικού συστήματος συστήθηκε ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.), που έχει ως γενικότερη

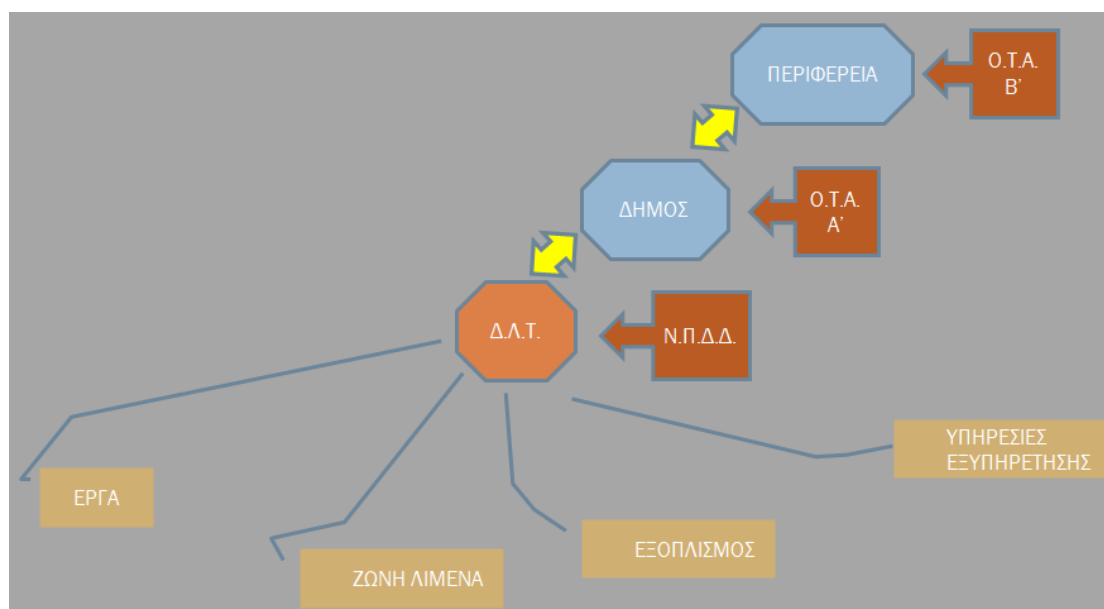
αποστολή την εποπτεία και τη διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος, με έμφαση στην τήρηση της συμβατικής τάξης και την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού και η ΔΑΛ που ιδρύθηκε το 2016, με στόχο τη διασφάλιση της κανονιστικής αρμοδιότητας του ελληνικού δημοσίου στα λιμάνια.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 2728 Β 10/7/2018 η ΚΥΑ αριθ. 32901 των υπουργών Εσωτερικών, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, που αφορά Ρυθμίσεις της Γενικής Γραμματείας Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, η ΚΥΑ ρυθμίζει τα θέματα για το πεδίο δικαιοδοσίας, την οργάνωση, τη διαδικασία, τη λειτουργία και τη στελέχωση των Δημοτικών Λιμενικών Γραφείων, τα οποία πλέον μπορούν να συνιστώνται στις περιπτώσεις που υφίστανται «ορφανά» αλιευτικά καταφύγια, λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις που δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα κανενός φορέα διαχείρισης λιμένα.

Με τον τρόπο αυτό δίνεται λύση στο πρόβλημα της ύπαρξης «ορφανών» λιμανιών με την δυνατότητα που παρέχεται στους Δήμους να λειτουργήσουν ορφανά λιμάνια που υπάρχουν εντός των διοικητικών τους ορίων.

4.4 Χαρακτηριστικά δημοτικών λιμενικών ταμείων

Τα δημοτικά λιμενικά ταμεία ανήκουν στην γενική κυβέρνηση και όχι στη κεντρική. Η διάρθρωση της διοίκησης των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων (Δ.Λ.Τ.) εξαρτάται από τη γεωγραφική περιοχή ευθύνης του κάθε ταμείου καθώς και από το εάν έχει διαδημοτικό χαρακτήρα, δηλαδή εκτείνεται στα όρια περισσότερων του ενός Δήμου.



Εικόνα 12: Παρούσα κατάσταση & αρμοδιότητες

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία διοικούνται από το Διοικητικό Συμβούλιο και συγκροτούνται από την οικεία Αποκεντρωμένη Διοίκηση. Το Δ.Σ. απαρτίζεται από 7 μέλη εφόσον το Δ.Λ.Τ. βρίσκεται στα διοικητικά όρια ενός Δήμου, από 9 μέλη

εφόσον εκτείνεται στα όρια δύο Δήμων. Στην περίπτωση που εκτείνεται στα όρια 3 η περισσότερων Δήμων το Δ.Σ. αποτελείται από 15 μέλη ως μέγιστος αριθμός. Ο Προϊστάμενος της τοπικής Λιμενικής Αρχής ορίζεται αυτοδίκαια (εξ οφίτιο) μέλος. Τα μέλη έχουν τριετή θητεία, ενώ η εποπτεία της λειτουργίας και της έγκρισης των αποφάσεων των ΔΛΤ είναι στην ευθύνη της Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Σε πολλές κρίσιμες περιπτώσεις απαιτείται η γνώμη του Υ.ΝΑ.Ν.Π.

Τα θέματα στα οποία απαιτείται η σύμφωνη γνώμη του Υ.ΝΑ.Ν.Π. και συγκεκριμένα της Γ.Γ.Λ.Α.Π. είναι (Σαραντινού, 2018):

- Η εν γένει διαχείριση όπως επέκταση, μείωση, τροποποίηση της χερσαίας ζώνης των λιμένων αρμοδιότητας του Δ.Λ.Τ..
- Η εκτέλεση έργων στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη των λιμένων αρμοδιότητας του Δ.Λ.Τ.
- Οι συμβάσεις παραχώρησης και οι προγραμματικές συμβάσεις που προτείνει να συνάψει το Δ.Λ.Τ.
- Ο προσδιορισμός των λιμενικών και φαρικών τελών.
- Έγκριση ΣΑΛΕ (σχέδιο ασφαλείας λιμένα, ΑΑΛΕ αξιολόγηση ασφαλείας λιμένα, ΑΑΛΕ-ΣΑΛΕ).

Παρόλο όμως που η εποπτεία της οργάνωσης και λειτουργίας των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων ασκείται από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση για συγκεκριμένα θέματα απαιτείται ταυτόχρονα η έγκριση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Λιμενικής Πολιτικής. Επομένως υπάρχουν χαρακτηριστικά δυισμού των τελικών εγκρίσεων τα οποία εμφανίζονται στις αποφάσεις που αφορούν είτε στη διοίκηση είτε στην εκμετάλλευση της χερσαίας ζώνης του λιμένα (Σαραντινού, 2018).

Προβλήματα και δυσλειτουργίες υφιστάμενης κατάστασης

Όπως παρουσιάζεται το υφιστάμενο λιμενικό σύστημα, εκτός από την εποπτεία και την ρύθμιση, η οποία υπολειτουργεί ακόμη, παρουσιάζει τεράστιο πρόβλημα στον διαχειριστικό ιδιαίτερα τομέα.

Η ύπαρξη των πολλών λιμενικών εγκαταστάσεων είναι γεγονός, δικαιολογείται από την γεωμορφολογία της χώρας. Επειδή δε, ικανοποιούν κοινωνικές ανάγκες και ανάγκες συνοχής της Ελληνικής Επικράτειας, η παραγωγικότητά τους δεν αναμένεται να είναι η μέγιστη. Ως εκ τούτου ο τεράστιος αριθμός λιμενικών εγκαταστάσεων χρήζει άμεσης διαχειριστικής αντιμετώπισης για την εύρυθμη λειτουργία του. Η ύπαρξη πολλών διαφορετικών φορέων διαχείρισης κάτω από διαφορετικά θεσμικά πλαίσια καθώς και η ύπαρξη μη ενταγμένων λιμενικών εγκαταστάσεων σε φορέα διαχείρισης δυσχεραίνουν την κατάσταση. Οι συναρμοδιότητες των φορέων των εμπλεκόμενων στην διαχείριση των λιμένων και ο μη επακριβής καθορισμός των αρμοδιοτήτων δημιουργεί τριβές, συγκρούσεις και καθυστερήσεις, συνεπικουρούμενης της οικονομικής κρίσης.

Όσον αφορά τον σχεδιασμό του λιμενικού συστήματος υπάρχει στα χαρτιά θεσμοθετημένη με νόμο που ποτέ δεν λειτούργησε, η δημιουργία των δικτύων η οποία αν μη τι άλλο είναι φιλόδοξο πρόγραμμα χωρίς γερές βάσεις στην υφιστάμενη πραγματικότητα.

Για την περαιτέρω διερεύνηση της κατάστασης απαιτείται πιο αναλυτική προσέγγιση των πραγμάτων ώστε να καθοριστούν οι αρμοδιότητες κάθε εμπλεκόμενου φορέα

επακριβώς και στην συνέχεια βάσει των υφισταμένων δυνατοτήτων να οριοθετηθούν φορείς και καθορισθούν λιμενικές εγκαταστάσεις ανά φορέα.

4.5 Διακυβέρνηση ελληνικού λιμενικού συστήματος

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου εκπονεί και επικαιροποιεί τη Στρατηγική Ανάπτυξης του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος με τον Ν.4150/2013. Κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Λ., το Υπουργείο με τον ανωτέρω νόμο προσκάλεσε τα Δημοτικά ή Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία να υποβάλουν προτάσεις, προκειμένου είτε να συγχωνευθούν μεταξύ τους προς το σκοπό δημιουργίας Ανώνυμης Εταιρίας - Περιφερειακού Λιμενικού Δικτύου είτε να προσχωρήσουν σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα. Στα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα γίνεται συνένωση των 12 υφιστάμενων Ανώνυμων Εταιριών σε 4 δίκτυα. Τα προτεινόμενα δίκτυα είναι:

α) Το Αττικό Λιμενικό Δίκτυο, το οποίο αποτελείται από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες του Πειραιά (Ο.Λ.Π. Α.Ε.), του Λαυρίου (Ο.Λ.Λ. Α.Ε.), της Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.) και της Ραφήνας (Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.).

β) το Δίκτυο Λιμένων Βορείου Ελλάδος, αποτελούμενο από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες της Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.), της Καβάλας (Ο.Λ.Κ. Α.Ε.), της Αλεξανδρούπολης (Ο.Λ.Α. Α.Ε.) και του Βόλου (Ο.Λ.Β. Α.Ε.).

γ) το Δίκτυο Λιμένων Δυτικής Ελλάδος, αποτελούμενο από τους Οργανισμούς Λιμένων - Ανώνυμες Εταιρίες της Πάτρας (Ο.Λ.ΠΑ. ΑΕ), της Ηγουμενίτσας (Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.) και της Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.).

δ) τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου (Ο.Λ.Η. Α.Ε.).

5.1 Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου – Κυκλάδες

Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου είναι μία από τις δεκατρείς διοικητικές περιφέρειες της Ελλάδας. Διοικητικά περιλαμβάνει τα νησιωτικά συμπλέγματα των Κυκλάδων και της Δωδεκανήσου, βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με έδρα την Ερμούπολη της νήσου Σύρου. Η Περιφέρεια έχει συνολική έκταση 5,286 τετραγωνικών χιλιομέτρων και καλύπτει το 4% της συνολικής έκτασης της χώρας.

Το 28% της έκτασης της να είναι ορεινό, το 43% ημιορεινό και το 29% πεδινό. Αποτελεί ένα νησιωτικό σύμπλεγμα 55 κατοικημένων νησιών, 24 ακατοίκητων και 178 βραχονησίδων, καλύπτοντας μία συνολική έκταση 79.332 τετραγωνικών χιλιομέτρων, η οποία αντιστοιχεί στο 60.12% της συνολικής χερσαίας έκτασης της χώρας. Στη διοικητική διαίρεση της Περιφέρειας περιλαμβάνονται τα νησιωτικά συμπλέγματα των Νομών Δωδεκανήσου και Κυκλάδων (Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, 2012).

Ο Νομός Δωδεκανήσου, με πρωτεύουσα τη Ρόδο, βρίσκεται στο νότιο ανατολικό άκρο του Αιγαίου και αποτελεί το πιο απομακρυσμένο σύνορο της ΝΑ Ευρώπης. Λόγω της γεωγραφικής του θέσης, ο νομός αποτελεί σταυροδρόμι θαλασσιών διαδρόμων μεταξύ Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής. Έχει συνολική έκταση 2.714 τ.χλμ. και αποτελεί ένα σύμπλεγμα 27 κατοικημένων νησιών και πλήθος ακατοίκητων. Η Ρόδος, η Κως και η Κάρπαθος είναι τα μεγαλύτερα νησιά (Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, 2012).

Ο Νομός Κυκλάδων, με πρωτεύουσα την Ερμούπολη της Σύρου, έχει έκταση 2.572 τ.χλμ. Αποτελεί ένα νησιωτικό σύμπλεγμα από 24 κατοικημένα νησιά και δεκάδες ακατοίκητα. Η Νάξος και η Άνδρος αποτελούν τα μεγαλύτερα νησιά του Νομού.

5.2 Ανάλυση οικονομικής κατάστασης ανά τομέα παραγωγής

Το μοντέλο ανάπτυξης που έχει επικρατήσει στην περιοχή της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου τις τελευταίες δεκαετίες, έχει ως συνέπεια τη δραστική μείωση της συμμετοχής του Πρωτογενή Τομέα Παραγωγής τόσο στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Περιφερειακού Προϊόντος, όσο και στην απασχόληση. Η φυσική διαμόρφωση της Περιφέρειας έχει σημαντικές επιπτώσεις στη διάρθρωση των τομέων παραγωγής, αποτελώντας παράγοντα καθοριστικό της μορφής και του ρυθμού ανάπτυξής της. Η σημασία και η ανάπτυξη του Τριτογενή Τομέα Παραγωγής, λόγω της σημαντικής ανάπτυξης του τουριστικού τομέα τις τελευταίες δεκαετίες, είναι συνεχής και της προσδίδουν ένα ιδιόμορφο χαρακτήρα, με κύριο χαρακτηριστικό την ανισομερή κατανομή των τομέων παραγωγής. Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η ποσοστιαία διάρθρωση του ΑΕΠ κατά κλάδο. Η κυριαρχία των Υπηρεσιών, είναι ξεκάθαρη και για τους δύο Νομούς, συγκεντρώνοντας για το 2017, το 82,1% του Α.Ε.Π. για το Νομό Δωδεκανήσου και το 75,7% για το Νομό Κυκλάδων. Ακολουθούν με μεγάλη διαφορά ο τομέας της Βιομηχανίας και των Κατασκευών, ενώ η Γεωργία καταλαμβάνει ένα μικρό ποσοστό.

Πίνακας 9: Ποσοστιαία Διάρθρωση ΑΕΠ κατά Κλάδο και επίπεδο Νομού

	Γεωργία %	Βιομηχανία-κατασκευές %	Μεταλλεία-Ορυχεία %	Μεταποίηση %	Ενέργεια %	Κατασκευές %	Υπηρεσίες %
Νομός Δωδεκανήσου							
2010	3,6	10,5	0,3	1	2,2	6,9	86
2017	2,9	15	0,2	3,3	2,9	8,6	82,1
Νομός Κυκλάδων							
2010	4,6	15,3	4,2	1,4	3	6,7	80,1
2017	3,7	20,6	2,8	3,7	3,8	10,4	75,7

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Αναφορικά με τον πρωτογενή τομέα, η γεωργία, η κτηνοτροφία και η αλιεία αποτελούν παραδοσιακούς κλάδους οικονομικής δραστηριότητας για την Περιφέρεια του Νοτίου Αιγαίου. Από τα στοιχεία της μορφολογίας του εδάφους του νησιωτικού συμπλέγματος, προκύπτει ότι η Περιφέρεια είναι κυρίως ορεινή και ημιορεινή. Το 72,5% του εδάφους, είναι ορεινό και ημιορεινό (το αντίστοιχο ποσοστό στο σύνολο της χώρας είναι 61,3%). Σύμφωνα με το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Περιφέρεια του Νοτίου Αιγαίου, στην Περιφέρεια καλλιεργείται το 16,7% της συνολικής εδαφικής επιφάνειας (στη χώρα το αντίστοιχο ποσοστό είναι 29,9%), ενώ το 51,6% χρησιμοποιείται ως κτηνοτροφική γη. Οι δασικές εκτάσεις καλύπτουν το 13,2% της ολικής επιφάνειας εκ των οποίων μόλις το 1,7 εντοπίζεται στο Νομό Κυκλάδων. Στον Πίνακα 5 που ακολουθεί, παρουσιάζεται η κατανομή της γης για τη χώρα και την Περιφέρεια (και σε επίπεδο Νομών) κατά βασικές κατηγορίες χρήσης/κάλυψης, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, για το έτος 2016 (ΕΛΣΤΑΤ, 2019)¹.

¹ Ελληνική Στατιστική Αρχή, Εκμεταλλεύσεις και εκτάσεις / 2016. Ανάκτηση από: <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SPG32/>

Πίνακας 10: Κατανομή γης κατά βασικές κατηγορίες και χρήσεις, εκτάσεις σε χιλιάδες, 2016

		Νομός Δωδεκανήσου	Νομός Κυκλάδων	Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	Ελλάδα
Σύνολο Εκτάσεων		2.717,1	2.599,4	5.316,5	131.981,8
Γεωργικές Περιοχές	Αρόσιμη Γη	87,2	280,0	367,2	21.181,4
	Μόνιμες Καλλιέργειες	44,1	46,1	90,2	7.491,8
	Βοσκότοποι - Μεταβατικές δασώδεις / θαμνώδεις εκτάσεις	5,7	4,3	10,0	880,0
	Βοσκότοποι - Συνδυασμοί θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης	373,3	680,4	1.053,7	9.151,7
	Βοσκότοποι - Εκτάσεις με αραιή ή καθόλου βλάστηση	141,4	104,8	246,2	4.420,5
	Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	634,6	510,0	1.144,6	22.011,0
Εκτάσεις που καλύπτονται από νερά	Χερσαία ύδατα	12,1	0,8	12,9	1.196,9
	Εσωτερικές υγρές ζώνες	0,0	0,0	0,0	108,2
	Παραθαλάσσιες υγρές ζώνες	1,0	2,2	3,2	484,5
Τεχνητές Περιοχές	Αστική οικοδόμηση	32,6	30,8	63,4	1.913,0
	Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες	14,8	0,7	15,5	212,6
	Δίκτυα συγκοινωνιών	4,4	1,9	6,3	156,3
	Ορυχεία, χώροι απόρριψης απορριμμάτων και εργοστάσια	2,4	9,1	11,5	270,5
	Τεχνητές, μη γεωργικές ζώνες πρασίνου, χώροι αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων	0,5	0,3	0,8	25,3

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Από την παραπάνω κατανομή των χρήσεων κατά βασικές κατηγορίες χρήσεων γης παρατηρείται ότι οι χρήσεις με συνδυασμό θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης, επικρατούν στη Περιφέρεια, ενώ ακολουθούν οι ετερογενείς γεωργικές περιοχές και

οι βοσκότοποι σε συνδυασμό με θαμνώδη ή ποώδη βλάστηση. Αντίθετα οι περιοχές που καλύπτονται από νερά, καθώς και οι δασικές εκτάσεις, αποτελούν ένα μικρό μέρος των χρήσεων της Περιφέρειας και κατ' ουσίαν το δασικό κεφάλαιο δεν συμμετέχει στον πρωτογενή τομέα. Υπάρχουν εν τούτοις διαθέσιμοι πόροι χρησιμοποιούμενοι για βοσκή διαφόρων ειδών.

Σχετικά με τον δευτερογενή τομέα παραγωγής, η αδυναμία εκμετάλλευσης οικονομικών κλίμακας υπήρξε πάντα ο βασικός ανασταλτικός παράγοντας ανάπτυξης του στην Περιφέρειας του Νοτίου Αιγαίου. Το μικρό μέγεθος των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, το οποίο αποτελεί και την πλειοψηφία των επιχειρήσεων, δεν επιτρέπει την αξιοποίηση προγραμμάτων για την εφαρμογή επενδυτικών σχεδίων που κατ' ουσίαν αναφέρονται σε πολύ μεγαλύτερα μεγέθη επιχειρήσεων.

Η δραστηριότητα των περισσότερων μεταποιητικών και βιοτεχνικών επιχειρήσεων εντοπίζεται στα προϊόντα που σχετίζονται με την τοπική παράδοση και τον πρωτογενή τομέα και αφορούν μια μικρή και περιορισμένη αγορά. Ως προς την απασχόληση, από το 2007 στο 2011, η Περιφέρεια παρουσιάζει μια σχετική άνοδο, ενώ την ίδια περίοδο σε επίπεδο χώρας, παρουσιάζεται κάμψη. Η άνοδος αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στον κλάδο των κατασκευών (υλικά οικοδομών) και του τουρισμού (αρτοποιία, ζαχαροπλαστική, είδη λαϊκής τέχνης). Η μεταποιητική δραστηριότητα της Περιφέρειας αφορά κυρίως βιοτεχνικές μονάδες μικρού μεγέθους, με εξαίρεση τα ναυπηγεία του Νεωρίου της Σύρου και τα μεταλλεία της Σύρου. Οι μονάδες επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων, ετοιμών ενδυμάτων, χυμών-αναψυκτικών, κεραμικών, επίπλων και χρυσοχοΐας έχουν σχετικά σημαντική παρουσία στην Περιφέρεια, ενώ σημαντική εξορυκτική δραστηριότητα αναπτύσσεται στα περισσότερα νησιά των Κυκλάδων με έμφαση στη Μήλο, Κίμωλο, Πάρο, Νάξο, Τήνο, καθώς και Νίσυρο, Γυαλί, Ρόδο και Κω (ΕΛΣΤΑΤ, 2019)². Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η χωρική διάρθρωση των βιοτεχνικών επιχειρήσεων για το 2016.

Πίνακας 11: Βιοτεχνικές Επιχειρήσεις, 2016

	Βιοτεχνικές Επιχειρήσεις	Συμμετοχή στο σύνολο των επιχειρήσεων (%)
Νομός Δωδεκανήσου	6.244	25,46%
Νομός Κυκλάδων	3.276	20,44%
Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	9.520	23,48%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Αριθμητικά, ο Νομός Δωδεκανήσου υπερέχει συγκριτικά με το Νομό Κυκλάδων, ως προς τον αριθμό των βιοτεχνικών επιχειρήσεων, οι οποίες αποτελούν το 26% περίπου των επιχειρήσεων του Νομού για το 2006, εν συγκρίσει με το 20% περίπου του Νομού Κυκλάδων. Ως προς την απασχόληση των βιομηχανικών καταστημάτων, με προσωπικό πάνω από 10 άτομα, για το 2016, ο Νομός Δωδεκανήσου υπερέχει αριθμητικά, όπως επίσης και στις πωλήσεις των προϊόντων (ποσοστό 64,5% και 66% αντίστοιχα) της Περιφέρειας, ενώ ο Νομός Κυκλάδων υπερτερεί ως προς τη

²Ελληνική Στατιστική Αρχή, Μεταποίηση - Ηλεκτρισμός - Νερό (Διαρθρωτική έρευνα) / 2016. Ανάκτηση από: <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SIN09/2016>

συμμετοχή του στο σύνολο των απασχολουμένων της Περιφέρειας (ποσοστό 54%), όπως αποτυπώνεται και στον Πίνακα 12 που ακολουθεί (ΕΛΣΤΑΤ, 2019).

Πίνακας 12:Βιομηχανικά καταστήματα με απασχόληση πάνω από 10 άτομα και πωλήσεις, 2016

	Αριθμός Καταστημάτων	Σύνολο Απασχολουμένων	Πωλήσεις Προϊόντων €
Νομός Δωδεκανήσου	20	633	42.814.947
Νομός Κυκλάδων	11	741	22.092.161
Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	31	1.374	64.907.108
Ελλάδα	3.376	206.793	29.944.093.384
% συμμετοχή Δωδεκανήσου στο σύνολο της Περιφέρειας	64,52%	46,07%	65,96%
% συμμετοχή Κυκλάδων στο σύνολο της Περιφέρειας	35,48%	53,93%	34,04%
% συμμετοχή του Νοτίου Αιγαίου στο σύνολο της Χώρας	0,92%	0,66%	0,22%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Ο τριτογενής τομέας παραγωγής αναδεικνύεται ο σημαντικότερος της οικονομίας της Περιφέρειας του Νοτίου Αιγαίου.

Ο δυναμισμός μάλιστα του κλάδου του Τουρισμού, κατατάσσει την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, μαζί με τις Περιφέρειες Κρήτης, Ιονίων Νήσων και Κεντρικής Μακεδονίας, στις τέσσερις τουριστικές Περιφέρειες της χώρας. Με κριτήριο την απασχόληση, το δυναμισμό και την προεξάρχουσα δραστηριότητα, η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου μπορεί να χαρακτηριστεί ως ενιαία τουριστική ζώνη σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Οι διακριτές περιοχές με σχεδόν αποκλειστική χρήση την τουριστική, συναντώνται κυρίως σε ορισμένα νησιά όπως Ρόδο, Κω, Μύκονο, Σαντορίνη, Σύρο, και Νάξο, Ίο, Κάρπαθο, Άνδρο δευτερευόντως. Για το 2018, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου, η Περιφέρεια συγκεντρώνει 2.121 καταλύματα, ποσοστό 21% της χώρας και 216.954 κλίνες, ποσοστό 22,63%. Μεταξύ των Νομών, οι Κυκλάδες υπερέχουν ως προς τα Τουριστικά Κάμπινγκ, ενώ τα Δωδεκάνησα ως προς τα Ξενοδοχεία και τα ομοειδή καταλύματα, όπως προκύπτει και από τον πίνακα που ακολουθεί³.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η δυναμικότητα της Περιφέρειας, ως προς το Ξενοδοχειακό Δυναμικό κατά κατηγορία. Στο Νότιο Αιγαίο συγκεντρώνεται το 21% περίπου των Ξενοδοχείων, το 23,9% των δωματίων και το 24% των κλινών, ενώ ως προς τα Ξενοδοχεία 5 αστέρων έως και 2 αστέρων, συγκεντρώνει πολύ υψηλά συμμετοχής ως προς τη χώρα.

³ Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, Στατιστικά. Ανάκτηση από: http://www.grhotels.gr/GR/BussinessInfo/library/DocLib/02_Hotels_2018_Regional.pdf

Πίνακας 13: Ξενοδοχειακό Δυναμικό Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, 2018

		5*	4*	3*	2*	1*
Περιφερειακή ενότητα Άνδρου	Μονάδες	1	3	12	7	6
	Δωμάτια	17	68	369	163	76
	Κλίνες	39	96	722	340	122
Περιφερειακή ενότητα Θήρας	Μονάδες	36	95	94	95	41
	Δωμάτια	1.425	2.585	1.950	2.159	643
	Κλίνες	2.877	5.059	3.901	4.145	1.295
Περιφερειακή ενότητα Καλύμνου	Μονάδες	1	6	24	82	9
	Δωμάτια	64	231	754	1.592	132
	Κλίνες	175	509	1.423	2.982	255
Περιφερειακή ενότητα Καρπάθου	Μονάδες	2	12	33	66	5
	Δωμάτια	364	437	1.007	1.421	72
	Κλίνες	750	879	1.893	2.685	122
Περιφερειακή ενότητα Κέα-Κύθνου	Μονάδες	1	1	2	7	1
	Δωμάτια	38	16	38	170	16
	Κλίνες	74	38	64	336	32
Περιφερειακή ενότητα Κω	Μονάδες	36	45	60	130	5
	Δωμάτια	8.923	8.132	4.101	4.655	88
	Κλίνες	18.693	16.943	8.075	8.747	174
Περιφερειακή ενότητα Μήλου	Μονάδες	2	3	18	46	10
	Δωμάτια	92	64	285	859	142
	Κλίνες	162	126	556	1.692	269
Περιφερειακή ενότητα Μυκόνου	Μονάδες	42	53	30	28	32
	Δωμάτια	2.289	1.939	1.019	652	440
	Κλίνες	4.641	3.932	2.046	1.288	879
Περιφερειακή ενότητα Νάξου	Μονάδες	4	13	30	90	22
	Δωμάτια	186	441	1.131	1.583	294
	Κλίνες	389	914	2.245	3.083	595
Περιφερειακή ενότητα Πάρου	Μονάδες	4	19	37	64	21
	Δωμάτια	211	848	1.74	1.263	297
	Κλίνες	411	1.063	2.109	2.430	595
Περιφερειακή ενότητα Ρόδου	Μονάδες	58	120	151	163	45
	Δωμάτια	15.658	18.864	8.180	6.074	875
	Κλίνες	32.321	37.435	15.779	11.525	1.720
Περιφερειακή ενότητα Σύρου	Μονάδες	4	10	14	21	2
	Δωμάτια	34	416	352	468	23
	Κλίνες	66	781	679	889	39
Περιφερειακή ενότητα Τήνου	Μονάδες		5	15	17	4
	Δωμάτια		310	374	468	54
	Κλίνες		585	745	896	86
Σύνολο Περιφέρειας	Μονάδες	194	385	521	819	201
	Δωμάτια	39.301	34.351	20.638	21.549	3.152
	Κλίνες	60.598	68.900	40.237	41.036	6.183

Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος

Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου κατατάσσεται στην πρώτη θέση των 13 περιφερειών όσον αφορά τον αριθμό κλινών, καλύπτοντας το 22,63% των κλινών της χώρας (2018). Στις διανυκτερεύσεις αλλοδαπών καλύπτει το 22,62% της χώρας, ενώ στις διανυκτερεύσεις ημεδαπών καλύπτει το 9,65%. Η Δωδεκάνησος εμφανίζεται (το 2018) με κυρίαρχη θέση στις διανυκτερεύσεις αλλοδαπών με 20% περίπου της χώρας.

Εντούτοις ο κλάδος παρουσιάζει και ιδιαίτερα προβλήματα για την ανάπτυξη του Νοτίου Αιγαίου, τα σημαντικότερα των οποίων είναι η εποχική απασχόληση, με τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της, η εκροή εισοδημάτων με την συστηματική απασχόληση και την επιχειρηματική δραστηριοποίηση κατοίκων άλλων περιφερειών, κυρίως της Αττικής, οι οποίοι δεν διαμένουν στο Νότιο Αιγαίο τους χειμερινούς μήνες και η μη δηλωμένη εργασία.

Αναμφισβήτητα όμως ο κλάδος του τουρισμού αποτελεί τον κατεξοχήν δυναμικό κλάδο οικονομικής ανάπτυξης της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, της οποίας η οικονομία βασίζεται εδώ και χρόνια στην τουριστική δραστηριότητα.

Αναφορικά με τον υπόλοιπο Τριτογενή Τομέα από το σύνολο των εγγεγραμμένων επιχειρήσεων στην Περιφέρεια, το 24,12% ανήκει στον Εμπορικό Τομέα, το 37,22% στον Επαγγελματικό, το 23,48% στον Βιοτεχνικό και το 15,2% στον Τουριστικό Τομέα, για το έτος 2016 σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ⁴. Στον Πίνακα 14 που ακολουθεί, παρουσιάζονται αναλυτικά ο συνολικός αριθμός επιχειρήσεων ανά Νομό και δραστηριότητα.

Πίνακας 14: Διάρθρωση Επιχειρήσεων ανά Νομό και Δραστηριότητα, 2016

Δραστηριότητα	Νομός Δωδεκάνησου	Συμμετοχή ως προς το Νομό (%)
Εμπορική	6.129	24,99%
Επαγγελματική	8.769	35,76%
Βιοτεχνική	6.244	25,46%
Τουριστική	3.381	13,79%
Σύνολο	24.523	100%
Δραστηριότητα	Νομός Κυκλάδων	Συμμετοχή ως προς το Νομό (%)
Εμπορική	3.651	22,78%
Επαγγελματική	6.324	39,46%
Βιοτεχνική	3.276	20,44%
Τουριστική	2.777	17,33%
Σύνολο	16.028	100%
Δραστηριότητα	Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου	Συμμετοχή ως προς τη Περιφέρεια (%)
Εμπορική	9.780	24,12%
Επαγγελματική	15.093	37,22%
Βιοτεχνική	9.520	23,48%
Τουριστική	6.158	15,19%
Σύνολο	40.551	100%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

⁴ Ελληνική Στατιστική Αρχή, Στατιστικό Μητρώο Επιχειρήσεων / 2016. Ανάκτηση από: <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SBR01/>

Από την διάρθρωση των επιχειρήσεων προκύπτει πως το 76,5% του συνολικού αριθμού των επιχειρήσεων είναι επιχειρήσεις του τριτογενή τομέα, αποδεικνύοντας την υπεροχή του στο παραγωγικό ιστό της Περιφέρειας (αντίστοιχο ποσοστό για τους Νομούς είναι για τα Δωδεκάνησα 74,5% και για τις Κυκλάδες 79,56%).

Ειδικότερα ως προς την κατανομή των επιχειρήσεων του εμπορίου κατά ομάδα οικονομικής δραστηριότητας, για τη Περιφέρεια, το έτος 2016, περίπου το 71,6% των επιχειρήσεων αφορά τον κλάδο του λιανικού εμπορίου και επισκευής ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης, ακολουθεί το χονδρικό εμπόριο με 19,5% και τέλος η κατηγορία εμπόριο, συντήρηση και επισκευή οχημάτων, μοτοσυκλετών και λιανική πώληση καυσίμων, όπως προκύπτει από τον Πίνακα 15 που ακολουθεί.

Πίνακας 15:Κατανομή των επιχειρήσεων του εμπορίου κατά ομάδα οικονομικής δραστηριότητας,2016

Ομάδα Οικονομικής Δραστηριότητας	Σύνολο επιχειρήσεων Χώρας	%Συμμετοχή ως προς τη Χώρα	Σύνολο Επιχειρήσεων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου	Συμμετοχή ως προς τη Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (%)
Εμπόριο, συντήρηση και επισκευή οχημάτων, μοτοσυκλετών και λιανική πώληση καυσίμων	37.010	2,91%	1.076	8,88%
Χονδρικό εμπόριο	74.549	3,17%	2.366	19,52%
Λιανικό εμπόριο και επισκευή ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης	194.164	4,47%	8.679	71,60%
Σύνολο	305.724	3,96%	12.122	100%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

5.2.1 Διοικητική συγκρότηση

Η περιφέρεια διαιρείται σε 13 περιφερειακές ενότητες, περισσότερες από οποιαδήποτε περιφέρεια στη χώρα, στις οποίες υπάγονται οι 33 δήμοι της.

Πίνακας 16: Διοικητική διαίρεση Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Περιφερειακή Ενότητα	Δήμος	Έκταση (χμ ²)	Πληθυσμός (Απογραφή 2011)	Έδρα
Ανδρου	Άνδρου	379,2	9.221	Άνδρος
Θήρας	Ανάφης	38	271	Ανάφη
	Θήρας	90,7	15.550	Θήρα
	Ιητών	111	2.024	Ίος
	Σικίνου	41	273	Σίκινος
	Φολεγάνδρου	32	765	Φολέγανδρος
Καλύμνου	Αγαθονησίου	14,5	185	Μεγάλο χωριό
	Αστυπάλαιας	114,1	1.334	Αστυπάλαια
	Καλυμνίων	110,6	16.179	Κάλυμνος
	Λειψών	17,4	790	Λειψοί
	Λέρου	74,2	7.917	Λέρος
	Πάτμου	89,2	3.047	Πάτμος
Καρπάθου	Καρπάθου	324,7	6.226	Κάρπαθος
Κέας-Κύθνου	Κέας	148,9	2.455	Ιουλίδα
	Κύθνου	100,2	1.456	Κύθνος
Κω	Κω	287,2	33.388	Κως
	Νισύρου	50,1	1.008	Νίσυρος
Μήλου	Κιμώλου	37,4	910	Κίμωλος
	Μήλου	160,1	4.977	Μήλος
	Σερίφου	75,2	1.420	Σέριφος
	Σίφνου	73,9	2.625	Απολώνια
Μυκόνου	Μυκόνου	105,2	10.134	Μύκονος
Νάξου	Αμοργού	126,3	1.973	Αμοργός
	Νάξου και Μικρών Κυκλάδων	495,8	18.904	Νάξος
Πάρου	Αντιπάρου	35,1	1.211	Αντίπαρος
	Πάρου	196,3	13.715	Πάρος
Ρόδου	Μεγίστης	9,1	492	Μεγίστη
	Ρόδου	1.407,9	115.490	Ρόδος
	Σύμης	65,8	2.590	Σύμη
	Τήλου	64,5	780	Μεγάλο χωριό
Σύρου	Σύρου-Ερμούπολης	102,4	21.507	Ερμούπολη
Τήνου	Τήνου	194,6	8.636	Τήνος

Πηγή: Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, ΕΛΣΤΑΤ

5.2.2 Μεταφορές

Η γεωγραφική ιδιομορφία του ελληνικού νησιωτικού χώρου δεν συναντάται σε κανένα άλλο Κράτος Μέλος της Ε.Ε. Η ιδιομορφία αυτή δημιουργεί απαιτήσεις για την ανάπτυξη ενός ιδιαίτερα σύνθετου συστήματος μεταφορών. Ειδικότερα, η γεωγραφική θέση του Νοτίου Αιγαίου ως προς την Χώρα και οι ανάγκες ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών συνδέσεων καθιστούν θεμελιώδη τον ρόλο των υποδομών στον τομέα των μεταφορών και κυρίως των θαλάσσιων και των αεροπορικών μεταφορών.

Η σχέση μεταξύ θαλάσσιας και αεροπορικής διασύνδεσης των νησιών είναι ανταγωνιστική για ένα σχετικά μικρό τμήμα του μεταφορικού έργου προς και από νησιά, αλλά συμπληρωματική για το μεγαλύτερο. Συγκεκριμένα, η αεροπορική και η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία λειτουργούν σήμερα εν μέρει σαν εναλλακτικά μέσα για ένα τμήμα των διακινούμενων κατοίκων και επισκεπτών, όπως είναι οι μόνιμοι κάτοικοι των νησιών, οι επισκέπτες για επιχειρηματικούς λόγους και οι τουρίστες. Όμως, ως επί το πλείστον οι δύο αυτές μορφές συγκοινωνίας λειτουργούν συμπληρωματικά, εξυπηρετώντας σε μεγάλο βαθμό διακεκριμένα τμήματα της συνολικής μεταφορικής ζήτησης (Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, 2012). Ειδικότερα:

Χρήση αεροπορικής συγκοινωνίας

- Εποχικοί επισκέπτες και παραθεριστές του οργανωμένου τουρισμού σε διεθνές επίπεδο, με απ' ευθείας προέλευση και προορισμό (μέσω πτήσεων charter) τις χώρες προέλευσης των επισκεπτών (και σε πολύ μικρότερο βαθμό, ημεδαποί τουρίστες της κατηγορίας αυτής). Η κατηγορία αυτή αποτελεί ιδιαίτερα μεγάλο τμήμα της συνολικής αεροπορικής κίνησης.
- Μόνιμοι κάτοικοι και μη-τουρίστες επισκέπτες στα νησιά, κατά κανόνα μικρής διάρκειας παραμονής και χωρίς οχήματα (π.χ. επισκέπτες για επιχειρηματικούς λόγους, για συμμετοχή σε κάποιο συνέδριο ή σε κάποια άλλη εκδήλωση κ.λπ.).
- Ορισμένα εμπορεύματα, που λόγω της φύσης τους (ευπαθή προϊόντα, υψηλής αξίας, ευαίσθητα ως προς το χρόνο και τις συνθήκες μεταφοράς, υψηλής ασφάλειας), απαιτούν συνήθως υψηλή ταχύτητα και ασφάλεια μετακίνησης (όπως φάρμακα, ορισμένα ήδη νωπών οπωροκηπευτικών, ταχυδρομικές αποστολές κ.α.).

Χρήση ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας

- Οχήματα, οδηγοί και επιβάτες που τα συνοδεύουν. Όπως είναι γνωστό, το πλοίο είναι το μοναδικό μέσο διακίνησης των οχημάτων από και προς τα νησιά και κατ' επέκταση των οδηγών και λοιπών επιβατών που τα συνοδεύουν.
- Εμπορεύματα μεγάλου όγκου και βάρους (που δεν μπορούν να μεταφερθούν με αεροπλάνο) και προϊόντα απαραίτητα για την επιβίωση των κατοίκων και την εξυπηρέτηση επισκεπτών και τουριστών (καταναλωτικά προϊόντα, πρώτες ύλες και ενδιάμεσα προϊόντα για την παραγωγή, καύσιμα κ.α.).
- Εξαγωγή προϊόντα των νησιών, προς τη λοιπή χώρα και το εξωτερικό.
- Τμήμα τουριστών επισκεπτών, κατά κανόνα ημεδαποί και αλλοδαποί μεμονωμένοι τουρίστες με τελευταία προέλευση νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας. Η πλειονότητα των τελευταίων έρχεται σε ένα κεντρικό αεροδρόμιο της ηπειρωτικής συνήθως χώρας, που έχει απευθείας σύνδεση με τη χώρα

τους (π.χ. «Ελ. Βενιζέλος Αθηνών», «Μακεδονία» Θεσσαλονίκης) και με τη χρήση ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας φθάνουν στο νησί του προορισμού τους (και στην επιστροφή βέβαια αναχωρούν με τον ίδιο τρόπο από εκεί).

- Ενδονησιωτικές μεταφορές, που πραγματοποιούνται σχεδόν καθ' ολοκληρίαν με πλοία, με ελάχιστες εξαιρέσεις κατά την τουριστική περίοδο και μεταξύ των μεγάλων νησιών, που γίνονται και αεροπορικώς.

5.2.2.1 Αεροπορικές Μεταφορές

Η σημασία του συστήματος των αεροπορικών μεταφορών στην Περιφέρεια του Νοτίου Αιγαίου είναι πρωταρχική, λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα της Περιφέρειας, της απόστασης από τα κέντρα της χώρας, της ειδικής αναπτυξιακής εξάρτησης από τον τουρισμό και της ανάγκης αντιμετώπισης της οικονομικής και κοινωνικής απομόνωσης της Περιφέρειας.

Από τα είκοσι έξι συνολικά αεροδρόμια που διαθέτουν τα νησιά της Ελλάδας στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου λειτουργούν δεκατέσσερα, εκ των οποίων οκτώ βρίσκονται στα Δωδεκάνησα και τα υπόλοιπα έξι στις Κυκλάδες. Η λειτουργία τους γίνεται βάσει του Προεδρικού Διατάγματος 158/2002 που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 137/13-06-2002 (Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, 2012). Στον Πίνακα 17 παρουσιάζονται τα αεροδρόμια της Περιφέρειας.

Πίνακας 17: Αεροδρόμια Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

A/A	Όνομασία Αεροδρομίου	Πολιτική Χρήση	Στρατιωτική Χρήση
1	Αερολιμένας Ρόδου «Διαγόρας»	Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας	OXI
2	Αερολιμένας Κω «Ιπποκράτης»	Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας	OXI
3	Αερολιμένας Μυκόνου	Νομοθετημένο σημείο εισόδου – εξόδου	OXI
4	Αερολιμένας Θήρας	Νομοθετημένο σημείο εισόδου – εξόδου	NAI
5	Αερολιμένας Πάρου «Παντελαίειο α/δ»	Μη νομοθετημένο σημείο εισόδου – εξόδου	OXI
6	Αερολιμένας Νάξου	Μη νομοθετημένο σημείο εισόδου – εξόδου	OXI
7	Αερολιμένας Μήλου	Μη νομοθετημένο σημείο εισόδου – εξόδου	OXI
8	Αερολιμένας Καρπάθου	Μη νομοθετημένο σημείο εισόδου – εξόδου	NAI
9	Αερολιμένας Σύρου	Αμιγώς εσωτερικού	OXI
10	Αερολιμένας Λέρου	Αμιγώς εσωτερικού	OXI
11	Αερολιμένας Καλύμνου	Αμιγώς εσωτερικού	OXI
12	Αερολιμένας Αστυπάλαιας	Αμιγώς εσωτερικού	OXI
13	Αερολιμένας Κάσου	Αμιγώς εσωτερικού	OXI
14	Αερολιμένας Μεγίστης	Αμιγώς εσωτερικού	OXI

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας - Δ/ση Αεροδρομίων

Από τα στοιχεία του Πίνακα 17 φαίνεται ότι στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου υπάρχουν δυο διεθνή αεροδρόμια, της Ρόδου και της Κω, καθώς και δυο αεροδρόμια με νομοθετημένα σημεία εισόδου και εξόδου, της Μυκόνου και της Θήρας. Τα τελευταία δέχονται τόσο πτήσεις εσωτερικού, όσο και εξωτερικού και μπορούν να αποτελέσουν σημεία εισόδου και εξόδου από τη χώρα, καθώς παρέχουν υπηρεσίες τελωνείου. Επίσης, υπάρχουν τέσσερα με μη νομοθετημένα σημεία εισόδου και εξόδου, της Πάρου, της Μήλου, της Νάξου και της Καρπάθου. Τα αεροδρόμια αυτά είναι αεροδρόμια εσωτερικού τα οποία μπορούν να δεχτούν ναυλωμένες πτήσεις εξωτερικού (charter) ύστερα από ενημέρωση. Τα υπόλοιπα έξι αεροδρόμια της Περιφέρειας χαρακτηρίζονται ως αμιγώς εσωτερικού και εξυπηρετούν μόνο πτήσεις εσωτερικού. Από το σύνολο των αεροδρομίων της Περιφέρειας μόνο δυο, της Θήρας και της Καρπάθου, έχουν και στρατιωτική χρήση πέραν της πολιτικής.

Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ότι το μήκος του διαδρόμου παίζει σημαντικό ρόλο στον τύπο των αεροσκαφών που μπορούν να επιχειρήσουν από το κάθε αεροδρόμιο. Το γεγονός αυτό από μόνο του αποτελεί περιορισμό για τα αεροδρόμια αυτά στο να δεχτούν πτήσεις εξωτερικού.

Οι αερολιμένες του Νοτίου Αιγαίου δεν αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα λειτουργίας από χαμηλή νέφωση, αυξημένη ομίχλη, χιονοπτώσεις και παγετό καθ' όλη την διάρκεια του έτους. Τέτοιου είδους φαινόμενα μπορούν να αναστείλουν την λειτουργία των αεροδρομίων και συναντώνται συχνά σε χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, όχι όμως στην Ελλάδα πόσο μάλλον στο Νότιο Αιγαίο, που χαρακτηρίζεται γενικά από χαμηλή βροχόπτωση, αλλά από δυνατούς ανέμους. Οι άνεμοι αυτοί μπορεί να δημιουργήσουν προβλήματα κατά τη διάρκεια προσέγγισης των αεροσκαφών στα νησιά, με αποτέλεσμα την ακύρωση πτήσεων κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

Σε ότι αφορά την κύρια αεροπορική εξυπηρέτηση του Νοτίου Αιγαίου διαρθρώνεται από εθνικές αερομεταφορές με βάση κυρίως το Ελευθέριος Βενιζέλος από την Aegean Airlines και την Ryanair, το Μακεδονία (Θεσσαλονίκη) από τις Aegean Airlines, Ellinair, Astra Airlines και το Ν. Καζαντζάκης (Ηράκλειο) από τις τοπικές Κρητικές αερογραμμές, Sky Express. Επιπλέον, από διεθνείς Αεροπορικές μεταφορές με βάση διάφορα αεροδρόμια του εξωτερικού με πτήσεις charter. Πολλές από τις αεροπορικές εταιρίες charter την περίοδο του καλοκαιριού έχουν τόσο πυκνή, τακτική και περιοδική εξυπηρέτηση με τα νησιά περισσότερο και από τις αεροπορικές τακτικές γραμμές.

Παράλληλα με την ανάπτυξη των αεροδρομίων σημαντικό μέρος στις αερομεταφορές της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου εξυπηρετούν και τα ελικοδρόμια. Σύμφωνα με στοιχεία της Διεύθυνσης Ελικοδρομίων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου λειτουργούν είκοσι οκτώ δημοτικά ελικοδρόμια, εκ των οποίων δεκαοκτώ βρίσκονται στις Κυκλάδες και δέκα στα Δωδεκάνησα. Ο κύριος σκοπός της κατασκευής και της λειτουργίας τους, βάσει του Προεδρικού Διατάγματος υπ. αριθμ.19 που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 35/03-03-2009, είναι η κάλυψη των ειδικών αναγκών υποβαθμισμένων περιοχών (π.χ. για μεταφορά ασθενών), ενώ βασικός σκοπός είναι η συγκράτηση πληθυσμού καθώς και η ανάπτυξη των πλουτοπαραγωγικών πηγών και του τουρισμού στην εν λόγω περιοχή (Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, 2012). Στον Πίνακα 18 παρουσιάζονται τα ελικοδρόμια της Περιφέρειας και η ημερομηνία αδειοδότησης τους κατά νομό.

Πίνακας 18: Ελικοδρόμια Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

A/A	Ελικοδρόμια / Νησί	Ημερομηνία Αδειοδότησης	A/A	Ελικοδρόμια / Νησί	Ημερομηνία Αδειοδότησης
Κυκλάδες			Δωδεκάνησα		
1	Ανδρος (Κάβο Στάρα)	02 / 2001	1	Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Ρόδου	03 / 2002
2	Κέα	01 / 2001	2	Αρκοί	08 / 2009
3	Αγ. Φωκάς Τήνου	08 / 2001	3	Όλυμπος Καρπάθου	11 / 2000
4	Κύθνος	02 / 2001	4	Χάλκη	12 / 2000
5	Σέριφος	12 / 2000	5	Τήλος	12 / 2000
6	Σίφνος	11 / 2000	6	Νίσυρος	11 / 2000
7	Κίμωλος	12 / 2000	7	Λειψοί	02 / 2001
8	Φολέγανδρος	08 / 2002	8	Σύμη	12 / 2000
9	Σίκινος	12 / 2000	9	Πάτμος	12 / 2001
10	Ίος	01 / 2010	10	Αγαθονήσι	12 / 2000
11	Κουφονήσια	11 / 2000			
12	Αμοργός	12 / 2000			
13	Θηρασιά	03 / 2002			
14	Ανάφη	11 / 2000			
15	Αντίπαρος	10 / 2010			
16	Δονούσα	09 / 2006			
17	Ηρακλειά	09 / 2008			
18	Σχοινούσα	01 / 2009			
Σύνολο Ελικοδρομιών Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου: 28					

Πηγή: Δ/ση Ελικοδρομιών – Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Όσον αφορά την χρήση των ελικοδρομιών, ο μεγαλύτερος όγκος των κινήσεων προορίζεται για τη διακομιδή ασθενών με φορέα υλοποίησης τους την Πολεμική Αεροπορία.

5.2.2.2 Θαλάσσιες μεταφορές

Ο αριθμός των κύριων λιμανιών της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου ανέρχεται σε 43, η επιβατική κίνηση των οποίων αντιπροσωπεύει το 20% και πλέον της συνολικής επιβατικής κίνησης της Χώρας.

Υπάρχουν διάφορες κατηγορίες νησιών ανάλογα με την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση, τα οποία μπορούν να ομαδοποιηθούν ως εξής (Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, 2012):

A. Μεγάλα νησιά με ικανοποιητική – τακτική σύνδεση με τον Πειραιά

B. Μικρά νησιά με οριακή – εποχούμενη εξυπηρέτηση (ελάχιστη σύνδεση με τον Πειραιά, εξυπηρετούνται κυρίως με ανταποκρίσεις).

Γ. Μικρά νησιά της λεγόμενης άγονης γραμμής με ελάχιστη εξυπηρέτηση (εξυπηρετούνται κυρίως με ανταποκρίσεις).

Η ανωτέρω κατάταξη, κυρίως σε ότι αφορά τη Β και Γ ομάδα δεν είναι στατική, αλλά αλλάζει ανάλογα με τα ακτοπλοϊκά δεδομένα, τα διαθέσιμα πλοία, τις πολιτικές πιέσεις, την χρονική περίοδο κ.λπ.(Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, 2012).

Στον Πίνακα 19 παρουσιάζονται τα σαράντα τρία λιμάνια της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου που εξυπηρετούνται από τακτικά ακτοπλοϊκά δρομολόγια, τόσο από τα λιμάνια της Αθήνας, όσο και από τοπικά δρομολόγια μεταξύ των νησιών.

Πίνακας 19: Λιμάνια Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

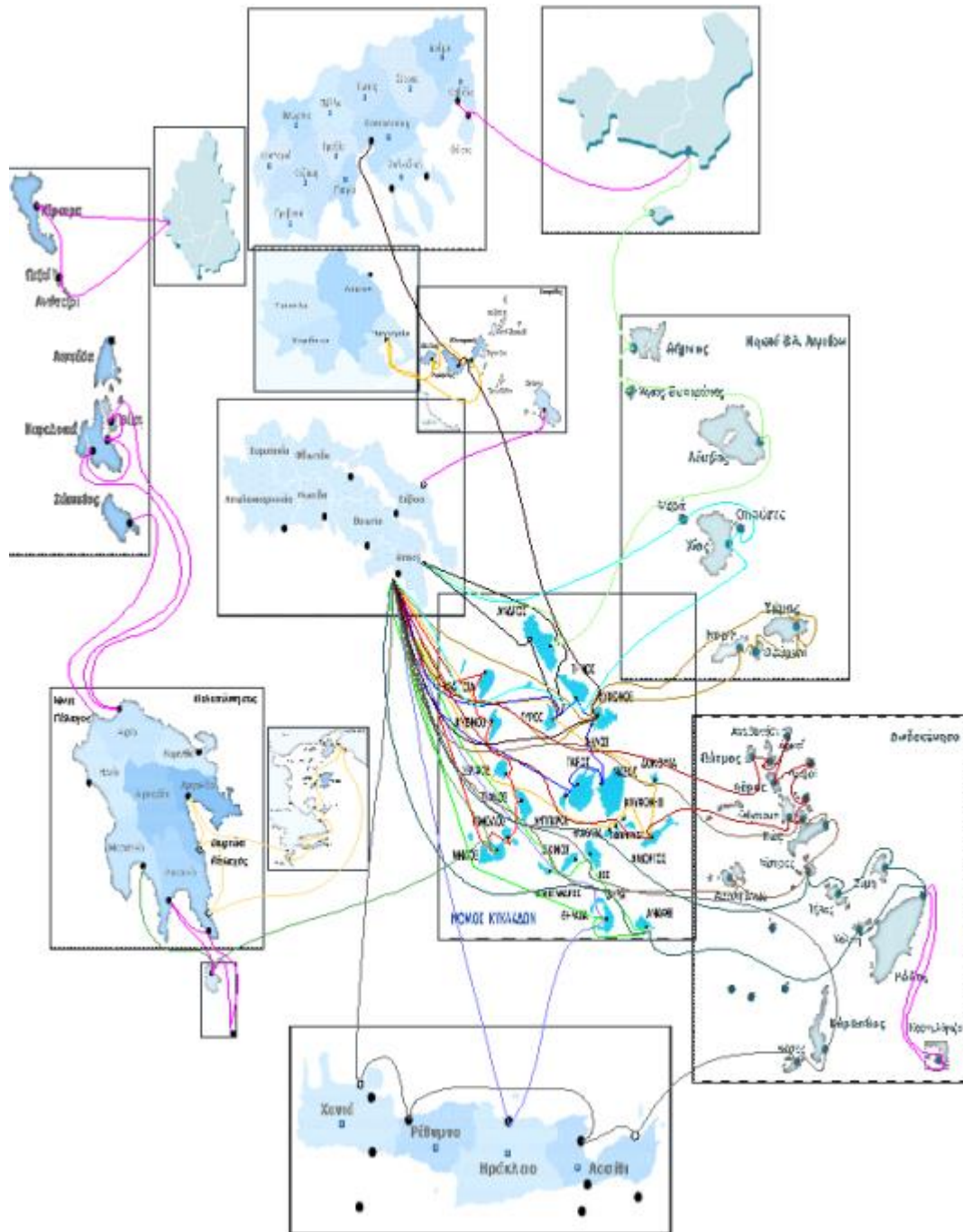
A/A	Λιμένες	A/A	Λιμένες
1	Αγαθονήσι	23	Κως
2	Αντίπαρος	24	Λειψοί
3	Αμοργός - Αιγιάλη	25	Λέρος - Λακκί
4	Αμοργός - Κατάπολα	26	Λέρος - Αγία Μαρίνα
5	Ανάφη	27	Μήλος
6	Γαύριο – (Ανδρος)	28	Μύκονος
7	Αρκοί	29	Νάξος
8	Αστυπάλαια	30	Νίσυρος
9	Δονούσα	31	Πάρος
10	Ηρακλειά	32	Πάτμος
11	Θήρα	33	Ρόδος
12	Θηρασσιά	34	Σέριφος
13	Ίος	35	Σίκινος
14	Κάλυμνος	36	Σίφνος
15	Κάρπαθος (Διαφάνι)	37	Σύμη
16	Κάρπαθος (Πηγάδια)	38	Σύρος
17	Κάσος	39	Σχοινούσα
18	Καστελόριζο	40	Τήλος
19	Κέα	41	Τήνος
20	Κίμωλος	42	Φολέγανδρος
21	Κουφονήσι	43	Χάλκη
22	Κύθνος		

Πηγή: Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου

5.3 Λιμενικό σύστημα Κυκλάδων

Στα 24 κατοικημένα νησιά των Κυκλάδων εντοπίζονται περισσότεροι από 200 λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια και όρμοι, δηλαδή μεγάλος αριθμός λιμενικών

εγκαταστάσεων η χρήση των οποίων, αποκλειστική ή σε συνδυασμό, είναι εμπορική, επιβατική, τουριστική και αλιευτική.



Εικόνα 13: Ακτοπλοϊκή σύνδεση Κυκλάδων

Πηγή: Κυριακού, 2014

Στα διοικητικά όρια του Νομού Κυκλάδων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου οι κεντρικοί λιμένες των νησιών είναι οι λιμένες Σύρου, Κέας, Κύθνου, Σέριφου, Μυκόνου, Δήλου, Ρήνειας, Πάρου, Αντίπαρου, Τήνου, Άνδρου, Νάξου, Ηρακλείας, Άνω Κουφονησίου, Δονούσας, Σχοινούσας, Σαντορίνης, Θηρασιάς, Τού, Σίκινου, Φολέγανδρου, Ανάφης, Σίφνου, Κίμωλου, Μήλου και Αμοργού.

Μεταξύ αυτών σύμφωνα με την ΚΥΑ 8315.2/02/07, ΦΕΚ Β 202/16-2-2007 ο λιμένας Μυκόνου είναι χαρακτηρισμένος ως Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος ενώ εντάσσεται και στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Οι λιμένες Θήρας, Πάρου και Σύρου είναι χαρακτηρισμένοι ως Λιμένες Εθνικής Σημασίας (Κατηγορία Κ2).

Οι λιμένες Νάξου και Τήνου χαρακτηρίζονται ως Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος (Κατηγορία Κ3).

Τα λιμάνια των Κυκλάδων δεν έχουν αποκλειστική χρήση αλλά συνδυασμένη. Εξυπηρετούν κυρίως την ακτοπλοΐα, τα εμπορικά πλοία, τα τουριστικά και αλιευτικά σκάφη. Επιπρόσθετα, σε πολλούς από τους προαναφερθέντες λιμένες τους καλοκαιρινούς μήνες προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια.

Στον Πίνακα 20 παρουσιάζονται τα μεγάλα λιμάνια που υπάρχουν στα γεωγραφικά όρια του Νομού Κυκλάδων.

Πίνακας 20: Μεγαλύτερα Λιμάνια των Κυκλάδων

		Κωδικός	Χαρακτηρισμός κατά την Κ.Υ.Α.	Χαρακτηρισμός κατά Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.
Δυτικές Κυκλάδες				
1	Κέα	ΚΕΑ	Τοπικής Σημασίας	-
2	Κίμωλος	ΚΜΣ	Τοπικής Σημασίας	-
3	Κύθνος	ΚΥΤ	Τοπικής Σημασίας	-
4	Μακρόνησος	856	Τοπικής Σημασίας	-
5	Αδάμαντας Μήλου	ΑΔΛ	Τοπικής Σημασίας	-
6	Σέριφος	SER	Τοπικής Σημασίας	-
7	Καμάρες Σίφνου	ΚΡΕ	Τοπικής Σημασίας	-
Ανατολικές Κυκλάδες				
8	Αντίπαρος	ΑΝΡ	Τοπικής Σημασίας	-
9	Άνδρος	ΑΝΔ	Τοπικής Σημασίας	-
10	Δήλος	ΔΟΣ	Τοπικής Σημασίας	-
11	Μύκονος	ΜΚΚ	Διεθνούς Ενδιαφέροντος	Περιφερειακής Σημασίας
12	Νάξος	ΝΝΧ	Μείζονος Ενδιαφέροντος	
13	Πάρος	ΡΑΣ	Εθνικής Σημασίας	Περιφερειακής Σημασίας
14	Σύρος	ΣΣΥ	Εθνικής Σημασίας	Περιφερειακής Σημασίας
15	Τήνος	ΤΙΝ	Μείζονος Ενδιαφέροντος	-
Νότιες Κυκλάδες				
16	Αιγιάλη Αμοργού	ΑΙΓ	Τοπικής Σημασίας	-
17	Ανάφη	ΑΝΑ	Τοπικής Σημασίας	-
18	Φολέγανδρος	ΦΟΛ	Τοπικής Σημασίας	-
19	Ίος	ΙΟΣ	Τοπικής Σημασίας	-
20	Οία Θήρας	ΟΙΚ	Εθνικής Σημασίας	Περιφερειακής Σημασίας
21	Θηρασιά	ΤΡΣ	Τοπικής Σημασίας	-
22	Σίκινος	ΣΙΠ	Τοπικής Σημασίας	-
23	Κουφονήσια	ΚΟΦ	Τοπικής Σημασίας	-
24	Ηρακλεία	ΗΡΚ	Τοπικής Σημασίας	-
25	Σχοινούσα	ΣΗΚ	Τοπικής Σημασίας	-
26	Δονούσα	ΔΟΝ	Τοπικής Σημασίας	-

Πηγή: Κ.Υ.Α. 8315.2/02/07 (ΦΕΚ Β 202/16-02-2007), Ίδια Επεξεργασία

Οι χρήσεις των λιμένων Κυκλάδων που έχουν Λιμενικό Ταμείο παρουσιάζονται στον Πίνακα 21.

Πίνακας 21: Χρήσεις λιμένων Κυκλάδων

A/A	Νήσοι/λιμένες	Εμπορευματική	Ε/Κ	Ακτοπλοΐα	Κρουαζιέρα	Αναγκυχή	Αλιευτικά
1	Μύκονος	+	-	+	+	+	+
2	Σύρος	+	-	+	+	+	+
3	Θήρα	+	-	+	+	+	+
4	Πάρος	+	-	+	+	+	+
5	Νάξος	+	-	+	+	+	+
6	Τήνος/Άνδρος	+	-	+	+	+	+
7	Ίος	+	-	+	+	+	+
8	Σίφνος/Κίμωλος	+	-	+	-	-	+
9	Μήλος	+	-	+	+	+	+
10	Αμοργός	+	-	+	-	-	-

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Με την υπ. αρ.πρωτ. 72110/03-07-2018 απόφαση του Αν.Υπουργού Οικονομίας & Ανάπτυξης, εντάχθηκε στο ΠΔΕ 2018 και στην ΣΑΜ 090, το έργο «ΠΡΟΓΡΑΜ/ΚΟ ΣΧΕΔΙΟ (ΠΡΟΚΑΤΑΡ/ΚΗ ΕΚΘΕΣΗ) ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΡΟΥ ΟΡΙΣΤ. ΜΕΛΕΤΗ ΕΡΓΩΝ Α'ΦΑΣΗΣ & ΣΥΝΑΦ.ΜΕΛΕΤΕΣ». Η εξέλιξη αυτή έρχεται σε συνέχεια της υπ.αρ. 71/10/15-12-2017 απόφασης της Επιτροπής Σχεδιασμού & Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), με τη οποία γνωμοδότησε θετικά επί του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ) του Προγραμματικού Σχεδίου Νέου Εμπορικού Λιμένα Πάρου στη Θέση Καμινάκι, με τελικό προϋπολογισμό που ανέρχεται σε € 16.100.000 και προϋπολογισμό της Α' Φάσης σε € 7.200.000.

5.3.1 Τουριστικοί λιμένες

Στα όρια του Νομού Κυκλάδων υπάρχουν δύο χωροθετημένες μαρίνες στις θέσεις Τούρλος Μυκόνου και Πηδάλι Σύρου. Στον Πίνακα 22 παρουσιάζονται οι χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες και οι χωροθετημένες μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια αντιστοίχως.

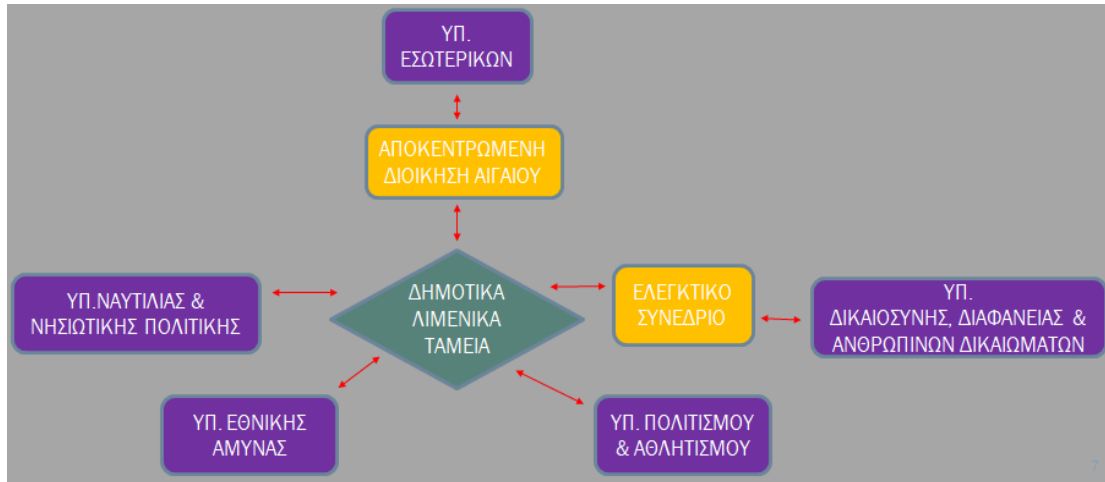
Πίνακας 22: Χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες

Είδος τουριστικού λιμένα	Όνομα τουριστικού καταφυγίου
Μαρίνα	Τούρλος Ν. Μυκόνου
Μαρίνα	Πηδάλι Σύρου
Αγκυροβόλιο	Πάλλοι Νισύρου
Αγκυροβόλιο	Χώρα Νάξου
Αγκυροβόλιο	Νάουσα Πάρου
Καταφύγιο	Κουφονήσια
Καταφύγιο	Μπάτσι Άνδρου
Καταφύγιο	Λιβιάδι Σέριφου
Καταφύγιο	Ανάφη

Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας

ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

6.1 Λιμενικά ταμεία



Εικόνα 14: Παρούσα κατάσταση, ελεγκτικοί μηχανισμοί Δ.Λ.Τ. – Εποπτεία

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Οι φορείς διαχείρισης λιμένων του Νομού Κυκλάδων έχουν τη μορφή Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου και ανήκουν στους Δήμους. Όπως βλέπουμε στον Πίνακα 23 στα διοικητικά όρια των Κυκλάδων υπάρχουν 4 Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία στη Σύρο (συμπεριλαμβάνει τους Δήμους Σύρου, Κέας, Κύθνου, Σέριφου), Τήνο(συμπεριλαμβάνει τους Δήμους Τήνου, Ανδρου), Ίο(συμπεριλαμβάνει τους Δήμους Ίου, Σίκινου, Φολέγανδρου, Ανάφης) και Σίφνο(συμπεριλαμβάνει τους Δήμους Σίφνου, Κίμωλου), και 6 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία στη Μύκονο, Πάρο, Νάξο, Θήρα, Μήλο και Αμοργό. Να επισημανθεί πως το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου είναι πλέον 7μελές διότι έπαψε το Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου-Αμοργού και δημιουργήθηκε το αυτοτελές Αμοργού.

Πίνακας 23: Διοικητική διάρθρωση Δ.Λ.Τ.

A/A	Δ.Λ.Τ.	Είδος	Διοικητικό Συμβούλιο
1	Σύρου	Διαδημοτικό	15μελές
2	Μυκόνου	Δημοτικό	7μελές
3	Πάρου	Δημοτικό	7μελές
4	Τήνου	Διαδημοτικό	9μελές
5	Νάξου	Δημοτικό	7μελές
6	Θήρας	Δημοτικό	7μελές
7	Ίου	Διαδημοτικό	15μελές
8	Σίφνου	Διαδημοτικό	9μελές
9	Μήλου	Δημοτικό	7μελές
10	Αμοργού	Δημοτικό	7μελές

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

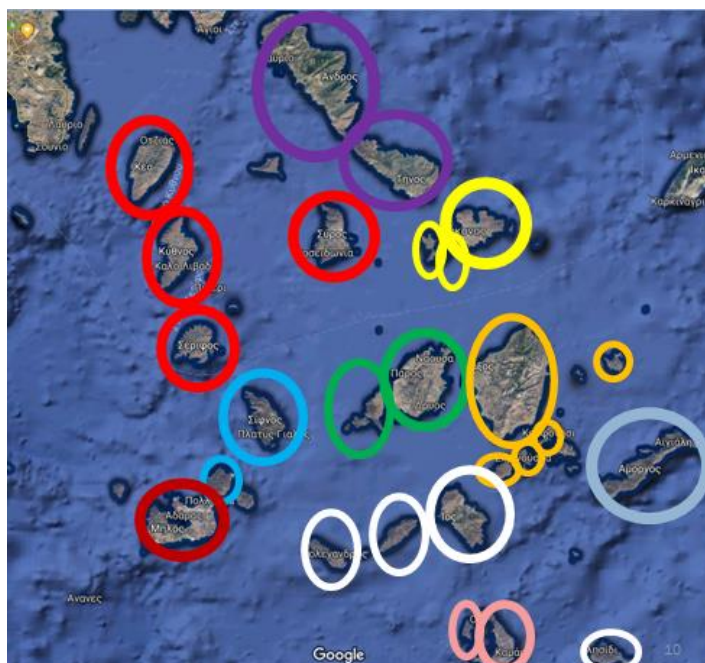
Η στελέχωση των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων είναι ελλιπής και αποτελεί χρόνιο πρόβλημα. Πιο καλά στελεχωμένο είναι το Δ.Λ.Τ. Σύρου με προσωπικό έμπειρο και ικανό. Στον Πίνακα 24 φαίνονται τα μέλη που στελεχώνουν τις λιμενικές υπηρεσίες ανά Λιμενικό Ταμείο.

Πίνακας 24: Στελέχωση Δ.Λ.Τ. Κυκλάδων

A/A	Λιμενικό Ταμείο	Υφιστάμενη κατάσταση (Τμήμα διοικητικό, οικονομικό, τεχνικό, γραμματειακό)	Τεχνική Υπηρεσία	Ταμειακή Υπηρεσία
1	Σύρου	7	Λ.Τ.	Λ.Τ.
2	Μυκόνου	4 (1 από Δήμο)	Δήμος	Δήμος
3	Πάρου	1	Δήμος	Δήμος
4	Τήνου	0	Δήμος	Δήμος
5	Νάξου	7	Δήμος	Λ.Τ.
6	Θήρας	3 (2 από Δήμο)	Δήμος	Δήμος
7	Ίου	1	Δήμος	Δήμος
8	Σίφνου	0	Δήμος	Δήμος
9	Μήλου	0	Δήμος	Δήμος
10	Αμοργού	0	Δήμος	Δήμος

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Οι βασικές λειτουργικές τους ανάγκες των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων που δεν έχουν προσωπικό εξυπηρετούνται από εξωτερικούς συνεργάτες με συμβάσεις ορισμένου χρόνου.



Εικόνα 15: Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Κυκλάδων

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία, Χέρρας συνέδριο Πάρος 2018

6.1.1 Δ.Α.Τ Σύρου

Με το Προεδρικό Διάταγμα 131/01 που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 113/Α/6-6-2001 συστάθηκε ΝΠΔΔ με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σύρου» με έδρα τον Δήμο Ερμούπολης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 2738/99. Με το ίδιο Π.Δ. μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Ταμείου Ν. Κυκλάδων που αφορούσαν τους Δήμους Ερμούπολης, Άνω Σύρου, Ποσειδωνίας, Κέας, Κύθνου και Σεριφου στους Δήμους αυτούς.

Ο σκοπός και οι αρμοδιότητες του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σύρου προσδιορίζονται από το από 19-1-1939 Βασιλικό Διάταγμα που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 24/Α της ίδιας ημερομηνίας, όπως έχει συμπληρωθεί, αντικατασταθεί, τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, εκτός των αρμοδιοτήτων που σύμφωνα με το άρθρο 28 του Ν. 2738/99 δεν μεταβιβάζονται στα συνιστώμενα Δημοτικά Νομικά Πρόσωπα.

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σύρου διοικείται από 15 μελές Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο αποτελούν:

- α. Ο εκάστοτε Δήμαρχος Ερμούπολης και στην περίπτωση που έχει ορισθεί μέλος αυτοδίκαια καθίσταται και Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου.
- β. Ο εκάστοτε προϊστάμενος της Λιμενικής αρχής της έδρας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου.
- γ. Δύο εκπρόσωποι αιρετοί, του Δήμου Ερμούπολης
- δ. Δύο εκπρόσωποι αιρετοί, του Δήμου Άνω Σύρου
- ε. Δύο εκπρόσωποι αιρετοί του Δήμου Ποσειδωνίας
- στ. Δύο εκπρόσωποι αιρετοί, του Δήμου Κέας
- ζ. Δύο εκπρόσωποι αιρετοί, του Δήμου Κύθνου
- η. Δύο εκπρόσωποι αιρετοί του Δήμου Σεριφου
- θ. Ένας εκπρόσωπος των εργαζομένων του Νομικού Προσώπου εφόσον αυτό απασχολεί περισσότερους από (10) δέκα εργαζόμενους.

6.1.2 Δ.Α.Τ Μυκόνου

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου ιδρύθηκε το 2001, με το Π.Δ. 113 που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 113Α/8/06-06-2001. Λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 410/95 (Α' 231) και ασκεί αρμοδιότητες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 2738/99. Ως φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, έχει στόχο την πληροφόρηση σε θέματα που αφορούν τις λιμενικές ζώνες, τις εγκαταστάσεις των δυο λιμένων και τις παροχές υπηρεσιών στους κατοίκους της Μυκόνου, όπως επίσης και σε όλους τους επισκέπτες. Στη Μύκονο λειτουργούν δύο λιμένες. Ο παλιός λιμένας Μυκόνου στην Χώρα της νήσου και ο νέος λιμένας 3,5 χλμ βόρεια της Χώρας, στον ορμό Τούρλου.

Το νέο λιμάνι Μυκόνου βρίσκεται υπό κατασκευή, ενώ δημιουργήθηκε για να καλύψει τις ολοένα ογκούμενες ανάγκες μεταφορών της νήσου και θα αποτελέσει μετά την ολοκλήρωσή του, μεγάλο έργο υποδομής για τη Μύκονο.

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου ως σκοπό έχει να μεριμνά για την οριοθέτηση ζωνών λιμένων (καθορισμού ή εξομοίωση) στις περιοχές δικαιοδοσίας τους ούτως ώστε να:

1. Υπάρχει υπεύθυνος φορέας διοίκησης, εκμετάλλευσης και λιμενικής ανάπτυξης.
2. Διευκρινιστεί η εδαφική έκταση των αρμοδιοτήτων του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα.
3. Εκλείψουν αμφισβητήσεις για το αν μπορεί η όχι να ασκήσει την καθ' ύλην αρμοδιότητα του.
4. Αποφεύγονται καταπατήσεις χώρων του Δημοσίου.

Οι υπηρεσίες του Δ. Λ. Τ. Μυκόνου διαρθρώνονται ως εξής:

1. Γραφείο Νομικών Υποθέσεων
2. Τμήμα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών
 - 2α. Γραφείο Διοικητικών Υπηρεσιών
 - 2β. Γραφείο Οικονομικών Υπηρεσιών
3. Τμήμα Τεχνικών Υπηρεσιών
 - 3α. Γραφείο Προγραμματισμού – Μελετών – Επίβλεψης Έργων
 - 3β. Γραφείο Ηλεκτρομηχ/κών έργων και Συντήρησης Μηχ/των
 - 3γ. Γραφείο Καθαριότητας
 - 3δ. Γραφείο Κίνησης & Συντήρησης Οχημάτων

6.1.3 Δ.Λ.Τ Πάρου – Αντίπαρου

Με το Π.Δ. 113 που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 113Α/8/06-06-2001, μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Ταμείου Ν. Κυκλάδων που αφορούν το Δήμο Πάρου και την κοινότητα Αντιπάρου στο Δήμο και στην Κοινότητα αυτή και συστάθηκε Ν.Π.Δ.Δ. το οποίο φέρει την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάρου – Αντιπάρου», με έδρα το Δήμο Πάρου, το οποίο λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 410/95 (Α' 231) και ασκεί αρμοδιότητες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 2738/99.

6.1.4 Δ.Λ.Τ Τήνου – Άνδρου

Με το Π.Δ. 113 που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 113Α/8/06-06-2001, μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Ταμείου Ν. Κυκλάδων που αφορούν τους Δήμους Άνδρου, Εξωμβούργου, Κορθίου, Τήνου Υδρούσας και την Κοινότητα Πανόρμου Τήνου στους Δήμους και στην Κοινότητα αυτή και συστάθηκε Ν.Π.Δ.Δ. το οποίο φέρει την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Τήνου - Άνδρου», με έδρα το Δήμο Τήνου, το οποίο λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 410/95 (Α' 231) και ασκεί αρμοδιότητες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 2738/99.

6.1.5 Δ.Α.Τ Νάξου

Με το Π.Δ. 113 που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 113Α/8/06-06-2001, μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Ταμείου Ν. Κυκλάδων που αφορούν τους Δήμους Αμοργού, Δρυμαλίας, Νάξου και τις Κοινότητες Δονούσας, Ηράκλειας, Κουφονησίων και Σχοινούσης στους Δήμους και στις Κοινότητες αυτές και συστάθηκε Ν.Π.Δ.Δ. το οποίο φέρει την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου», με έδρα το Δήμο Νάξου, το οποίο λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 410/95 (Α' 231) και ασκεί αρμοδιότητες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 2738/99. Με νέο Π.Δ. το 5/18-1-2018 (ΦΕΚ 10/Α'), συστάθηκε Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αμοργού», συνεπώς ο Δήμος Αμοργού δεν περιλαμβάνεται πλέον στο Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου.

6.1.6 Δ.Α.Τ Θήρας

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας είναι το Νομικό Πρόσωπο του Δήμου Θήρας που προήλθε από το Π.Δ. 113 (ΦΕΚ 113Α/8/06-06-2001) και είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση των λιμανιών, των καταφυγίων αλιευτικών σκαφών και του Αλιευτικού Καταφυγίου της Βλυχάδας.

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας είναι υπεύθυνο για τις έντεκα λιμενικές ζώνες της Σαντορίνης και της Θηρασιάς. Συγκεκριμένα για τα λιμάνια: Αθηνιού, Φηρών, Αμμουδίου Οίας, για το Αλιευτικό Καταφύγιο Βλυχάδας και τα καταφύγια μικρών σκαφών: Αρμένη Οίας, Μονολίθου, Έξω Γυαλού Φηρών, Βουρβούλου, Πορί, Μαύρης Πέτρας στη Σαντορίνη, του Κόρφου και της Ρίβας στη Θηρασιά. Έχει έδρα το Δήμο Θήρας και σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 410/95 (Α' 231), ενώ ασκεί αρμοδιότητες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 2738/99.

6.1.7 Δ.Α.Τ Ίου

Με το Π.Δ. 113 που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 113Α/8/06-06-2001, μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Ταμείου Ν. Κυκλάδων που αφορούν τον Δήμο Ιητών και της Κοινότητας Ανάφης, Σικίνου, Φολέγανδρου στο Δήμο και στις Κοινότητες αυτές και συστάθηκε Ν.Π.Δ.Δ. το οποίο φέρει την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ίου», με έδρα το Δήμο Ίου, το οποίο λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 410/95 (Α' 231) και ασκεί αρμοδιότητες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 2738/99.

6.1.8 Δ.Α.Τ Σίφνου – Κιμώλου

Το 2002 με το Π.Δ. 237 που δημοσιεύθηκε ΦΕΚ 217Α/3/18-09-2002 μεταφέρθηκαν στον Δήμο Σίφνου οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Ταμείου Ν. Κυκλάδων που αφορούν τον Δήμο Σίφνου και την Κοινότητα Κιμώλου και συστήθηκε Ν.Π.Δ.Δ με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σίφνου», με έδρα το Δήμο Σίφνου, το οποίο λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ/τος 410/95 (Α, 231) και ασκεί τις αρμοδιότητες σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 28 του Ν. 2738/99, όπως ισχύει.

6.1.9 Δ.Α.Τ Μήλου

Το 2002 με το Π.Δ. 237 που δημοσιεύθηκε ΦΕΚ 217Α/3/18-09-2002 μεταφέρθηκαν στον Δήμο Μήλου οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Ταμείου Ν. Κυκλάδων που αφορούν τον Δήμο και συστήθηκε Ν.Π.Δ.Δ με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μήλου», το οποίο λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ/τος 410/95

(Α, 231) και ασκεί τις αρμοδιότητες σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 28 του Ν. 2738/99, όπως ισχύει (10 Σεπτεμβρίου 2002, ΦΕΚ Α 217/18-9-02).

Με αυτήν την κίνηση μεταφοράς αρμοδιοτήτων, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μήλου καλείται να προσφέρει υπηρεσίες κοινής ωφελείας και να συμβάλλει στην εμπορική, επιβατική, ναυτιλιακή, τουριστική και αλιευτική κίνηση και γενικότερα στην εύρυθμη λειτουργία των λιμανιών του νησιού (Αδάμαντας, Κάναβα, Πολλώνια).

6.1.10 Δ.Α.Τ Αμοργού

Με το Π.Δ. 5/18-1-2018 (ΦΕΚ 10/Α'), Τροποποίηση του Π.Δ. 126/2001 (Α'113) συστάθηκε Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αμοργού». Οι υπηρεσίες του Νομικού προσώπου Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αμοργού» διαρθρώνονται ως εξής: Αυτοτελές Γραφείο Διοικητικών -Οικονομικών Υπηρεσιών και Τεχνικής Υποστήριξης.

Οι οργανικές θέσεις του μονίμου προσωπικού του Νομικού Προσώπου Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Αμοργού διακρίνονται ανά κατηγορία και κλάδο στις εξής κατηγορίες Τεχνολογικής Εκπαίδευσης: ΤΕ Διοικητικού-Οικονομικού (1) θέση και ΤΕ Τεχνολόγων Ηλεκτρολόγων - Μηχανικών (1) θέση.

6.2 Λιμενικές εγκαταστάσεις αρμοδιότητος φορέων διαχείρισης Κυκλάδων

Στους Πίνακες 25-34 παρουσιάζονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις που είναι στην αρμοδιότητα των φορέων διαχείρισης των Κυκλάδων, δηλαδή ανήκουν στα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και για τους οποίους υπάρχει χαρακτηρισμένη χερσαία ζώνη. Η ΚΥΑ με αριθμό 32901 (ΦΕΚ 2728 Β 10/7/2018) που αφορά Ρυθμίσεις της Γενικής Γραμματείας Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, ρυθμίζει τα θέματα για το πεδίο δικαιοδοσίας, την οργάνωση, τη διαδικασία, τη λειτουργία και τη στελέχωση των Δημοτικών Λιμενικών Γραφείων, τα οποία πλέον μπορούν να συνιστώνται στις περιπτώσεις που υφίστανται «ορφανά» αλιευτικά καταφύγια, λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις που δεν υπάγονται στην αρμοδιότητα κανενός φορέα διαχείρισης λιμένα. Επιλύεται με τον τρόπο αυτό το μεγάλο πρόβλημα της ύπαρξης «ορφανών» λιμανιών με την δυνατότητα που παρέχεται στους Δήμους να λειτουργήσουν ορφανά λιμάνια που υπάρχουν εντός των διοικητικών τους ορίων. Επιπλέον, στους Πίνακες εμφανίζεται η κατηγορία που ανήκουν οι λιμένες σύμφωνα με την ελληνική κατάταξη (Κ.Υ.Α. αριθ. 8315.2/02/07) καθώς και η χρήση που παρουσιάζει ο κάθε λιμένας.

Πίνακας 25: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σύρου

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ	ΘΕΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
Σέριφος	Λιβιάδι	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δήμος Σέριφου - Λιβιάδι	μεικτός - Α/Κ καταφύγιο
Κύθνος	Μεριχας	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δήμος Κύθνου – Δημ. Διαμέρισμα Δρυοπίδας – Θέση Μέριχα Ν. Κύθνου	εμπορικός-επιβατηγός-τουριστικός
Κύθνος	Λουτρά	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δήμος Κύθνου – Δημ. Διαμέρισμα Κύθνου –Θέση Λουτρά	αλιευτικό καταφύγιο
Κέα	Κορησιά Κέας	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δ. Κέας	επιβατικός -τουριστικός-εμπορικός-αλιευτικός
Κέα	Βουρκάρι Κέας	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δ. Κέας	τουριστικός-αλιευτικός
Σέριφος	Μεγάλο Λιβιάδι	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δήμος Σερίφου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Σέριφος	Πλατός Γυαλός	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δήμος Σερίφου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ.ορφανά λιμάνια
Κέα	Άγιος Σάβων	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δ. Κέας	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ.ορφανά λιμάνια
Κέα	Άγιος Νικόλαος	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δ. Κέας	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Κύθνος	Επισκοπή	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δήμος Κύθνου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Κύθνος	Άγιος Στεφανος	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δήμος Κύθνου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
ΚΥΘΝΟΣ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Δ.Α.Τ. Σύρου	Δ.Α.Τ.	Δήμος Κύθνου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 26: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Μυκόνου

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ	ΘΕΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
Μύκονος	Λιμάνι Μυκόνου	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου	Δ.Λ.Τ.	Μύκονος (Χώρα)	Μικτή Χρήση
Μύκονος	Λιμάνι Τούρλου	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου	Δ.Λ.Τ.	Τούρλος Μυκόνου	Μικτή Χρήση
Μύκονος	Λιμάνι Λούλου	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου	Δ.Λ.Τ.	Λούλος Μυκόνου	εμπορικός
Μύκονος	Λιμάνι Πλατύ Γυαλού	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου	Δ.Λ.Τ.	Πλατύς Γυαλός Μυκόνου	επιβατηγός
Μύκονος	Λιμάνι Καλαφάτη	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου	Δ.Λ.Τ.	Καλαφάτης Μυκόνου	επιβατηγός –αλιευτικό καταφύγιο
Μύκονος	Λιμάνι Δήλος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου	Δ.Λ.Τ.	Δήλος	επιβατηγός
Μύκονος	Διβούνια	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου	Δ.Λ.Τ.	Καλαφάτης Μυκόνου	μικρή λιμενική εγκατάσταση (προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Μύκονος	Αγία Άννα	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου	Δ.Λ.Τ.	Καλαφάτης Μυκόνου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο)συμπ. ορφανά λιμάνια
Μύκονος	Άγιος Στέφανος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου	Δ.Λ.Τ.	Τούρλος Μυκόνου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Μύκονος	Άγιος Ιωάννης	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου	Δ.Λ.Τ.	Άγιος Ιωαννης Διακοφτής	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο)συμπ. ορφανά λιμάνια
Μύκονος	Μερχιά	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου	Δ.Λ.Τ.	Άνω Μερά Μύκονος	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στη νήσο Μύκονο εντοπίζονται τα «ορφανά» λιμάνια της Αγ. Άννας στον Καλαφάτη, ο Αγ. Στέφανος και η Μερχιά στις ομώνυμες παραλίες. Αντίστοιχα, ο Αγ. Χαραλάμπης, ο Αγ. Ιωάννης και η Αγ. Κυριακή στις ομώνυμες παραλίες στη νήσο Ρήνεια παραμένουν «ορφανά» λιμάνια, αλλά το Δ.Λ.Τ. Μυκόνου βρίσκεται σε διαδικασία να τεθούν υπό τη δικαιοδοσία του.

Πίνακας 27: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πάρου-Αντίπαρου

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ	ΘΕΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
Πάρος	Παροιτιά	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου-Αντίπαρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου Δημ. Κοινότητα Παροιτιάς	επιβατικός τουριστικός εμπορικός αλιευτικός
Πάρος	Νάουσα	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου-Αντίπαρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου Δημ. Κοινότητα Νάουσας	τουριστικός αλιευτικός
Πάρος	Πούντα	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου Δημ. Κοινότητα Παροιτιάς	επιβατικός
Πάρος	Πίσω Λιβάδι	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου Τοπική Κοινότητα Μαρπησσας	αλιευτικό καταφύγιο
Πάρος	Αλυκή	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου Τοπική Κοινότητα Αγκαϊρίας	μικρός αλιευτικός λιμενίσκος
Πάρος	Δρυος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου Τοπική Κοινότητα Μαρπησσας	μικρός αλιευτικός λιμενίσκος
Πάρος	Άμπελας	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου Δημ. Κοινότητα Νάουσας	μικρός αλιευτικός λιμενίσκος
Πάρος	Μόλος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου Τοπική Κοινότητα Αρχιλόχου	μικρός αλιευτικός λιμενίσκος
Αντίπαρος	Αντίπαρος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Αντίπαρου	επιβατικός τουριστικός
Αντίπαρος	Άγιος Γεώργιος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Αντίπαρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση (προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Αντίπαρος	Βαθός Βόλος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Αντίπαρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση (προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο)
Πάρος	Σάντα Μαρία	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Πάρος	Διόνυσος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Πάρος	ΑΣΠ Πάρου (ΔΕΗ)	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Πάρος	Άγιοι Ανάργυροι	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο)
Πάρος	Κολυμπήθρες	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Πάρος	Μοναστήρι	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Πάρος	Άγιος Φωκάς	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Πάρος	Μαρτσέλο	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείου Πάρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Πάρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Πίνακας 28: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Τήνου- Άνδρου

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ	ΘΕΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
Άνδρος	Κάστρου Χώρας Άνδρου	Δημοτικό λιμενικό ταμείο Τήνου-Άνδρου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Άνδρου	αλιευτικό-τουριστικό καταφύγιο μικρών σκαφών
Άνδρος	Όρμος Κορθιού Άνδρος	Δημοτικό λιμενικό ταμείο Τήνου-Άνδρου	Δ.Λ.Τ.	Δημοτική Εν. Κορθιού Άνδρου	αλιευτικό-τουριστικό καταφύγιο μικρών σκαφών
Άνδρος	Γαύριου Άνδρου	Δημοτικό λιμενικό ταμείο Τήνου-Άνδρου	Δ.Λ.Τ.	Δημοτική Εν. Υδρούσας Άνδρου	επιβατηγός-εμπορικός-αλιευτικό-τουριστικό καταφύγιο μικρών σκαφών
Άνδρος	Μπατσιού Άνδρου	Δήμος Άνδρου	Ν.Π.Δ.Δ.	Δημοτική Εν. Υδρούσας Άνδρου	αλιευτικό-τουριστικό καταφύγιο μικρών σκαφών
Τήνος	Τήνου	Δημοτικό λιμενικό ταμείο Τήνου-Άνδρου	Δ.Λ.Τ.	Χώρα Τήνου	επιβατηγός – εμπορικός-τουριστικός
Τήνος	Πάνορμος	Δημοτικό λιμενικό ταμείο Τήνου-Άνδρου	Δ.Λ.Τ.	Πάνορμος Τήνου	εμπορικός
Τήνος	Άγιος Ρωμανός	Δημοτικό λιμενικό ταμείο Τήνου-Άνδρου	Δ.Λ.Τ.	Άγιος Ρωμανός Τήνου	αλιευτικό καταφύγιο
Τήνος	Άγιος Σώστης	Δημοτικό λιμενικό ταμείο Τήνου-Άνδρου	Δ.Λ.Τ.	Δ. Τήνου	Τουριστικός
Τήνος	Άγιος Χαράλαμπος	Δημοτικό λιμενικό ταμείο Τήνου-Άνδρου	Δ.Λ.Τ.	Δ. Τήνου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο)συμπ. ορφανά λιμάνια
Τήνος	Τίμος Σταυρός	Δημοτικό λιμενικό ταμείο Τήνου-Άνδρου	Δ.Λ.Τ.	Δ. Τήνου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο)συμπ. ορφανά λιμάνια
Άνδρος	Νημόριο	Δήμος Άνδρου	Ν.Π.Δ.Δ.	Δήμος Άνδρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο)συμπ. ορφανά λιμάνια
Άνδρος	Άγιος Σώστης	Δήμος Άνδρου	Ν.Π.Δ.Δ.	Δήμος Άνδρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο)

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 29: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νάξου

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ	ΘΕΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
Νάξος	Νάξος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Νάξου & Μικρών Κυκλάδων	επιβατηγός-εμπορικός-τουριστικός-αλιευτικό καταφύγιο
Νάξος	Ηρακλειά	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Νάξου & Μικρών Κυκλάδων	επιβατηγός-εμπορικός-τουριστικός-αλιευτικό καταφύγιο
Νάξος	Σχοινούσα	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Νήσος Σχοινούσας	επιβατηγός-εμπορικός-τουριστικός-αλιευτικό καταφύγιο
Νάξος	Κουφονήσι	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Νήσος Πάνω Κουφονήσι	επιβατηγός-εμπορικός-τουριστικός-αλιευτικό καταφύγιο
Νάξος	Δονούσα	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Νάξου & Μικρών κυκλάδων	επιβατηγός-εμπορικός-τουριστικός-αλιευτικό καταφύγιο
Νάξος	Μικρολίμανο	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Νάξου & Μικρών κυκλάδων	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Νάξος	Κάλαντος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Νάξου & Μικρών κυκλάδων	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Νάξος	Απόλλωνα	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Νάξου & Μικρών κυκλάδων	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Νάξος	Αι Βασίλης	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Νήσος Σχοινούσας	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Νάξος	Παναγιά	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Νήσος Κάτω Κουφονήσι	μικρή λιμενική εγκατάσταση (προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Νάξος	Καρνάγιο	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Νήσος Πάνω Κουφονήσι	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Νάξος	Παριανός	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου	Δ.Λ.Τ.	Νήσος Πάνω Κουφονήσι	μικρή λιμενική εγκατάσταση (προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο)

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Πίνακας 30: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ	ΘΕΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
Θήρα	Αθήνιος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	Δ.Λ.Τ.	Δημοτικό διαμέρισμα Πύργου	επιβατηγός – εμπορικός
Θήρα	Σκάλα Φήρων (Παλαιό Λιμάνι)	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	Δ.Λ.Τ.	Δημοτικό διαμέρισμα Φήρων	τουριστικός
Θήρα	Βλυγάδα	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	Δ.Λ.Τ.	Δημοτικό διαμέρισμα Εμπορείου	αλιευτικό καταφύγιο
Θήρα	Αμμούδι	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	Δ.Λ.Τ.	Δημοτικό Διαμέρισμα Οίας	τουριστικός
Θήρα	Ρίβα	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	Δ.Λ.Τ.	Δημ. Διαμέρισμα Θηρασιάς Ν. Θηρασιά	επιβατηγός – εμπορικός
Θήρα	Κόρφος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	Δ.Λ.Τ.	Δημ. Διαμέρισμα Θηρασιάς Ν. Θηρασιά	τουριστικός
Μήλος	Κανάβα	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	Δ.Λ.Τ.	Κανάβα Ν. Μήλου	εμπορικός προβλήτας
Θήρα	Όρμος Ρίβα Θηρασιάς	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	ΔΔΤ	Κ. Οίας	Επιβατικός - Εμπορικός - Τουριστικός - Αλιευτικός
Θήρα	Μονόλιθος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	ΔΔΤ	Δ.Θήρας	Αλιευτικός
Θήρα	Αρμένη	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	ΔΔΤ	Κ. Οίας	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο)συμπ. ορφανά λιμάνια
Θήρα	Άκρα	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	ΔΔΤ	Δ. Θήρας	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο)συμπ. ορφανά λιμάνια
Θήρα	Ακρωτήρι	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	ΔΔΤ	Δ. Θήρας	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Θήρα	Παράδεισος	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	ΔΔΤ	Δ. Θήρας	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Πίνακας 31: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ίου

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ	ΘΕΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
Ίος	Λιμένας Ίου	Δ.Λ.Τ. Ίου	Δ.Λ.Τ.	Όρμος Ίου	επιβατηγός-εμπορικός-τουριστικός λιμένας- αλιευτικό καταφύγιο
Ίος	Λιμένας Σίκινου	Δ.Λ.Τ. Ίου	Δ.Λ.Τ.	Αλοπρόνια Σίκινου	επιβατηγός-εμπορικός-τουριστικός λιμένας-
Φολέγανδρος	Λιμένας Φολέγανδρου	Δ.Λ.Τ. Ίου	Δ.Λ.Τ.	Καραβοστάσι Φολέγανδρου	επιβατηγός-εμπορικός-τουριστικός λιμένας-
Φολέγανδρος	Αγκάλη	Δ.Λ.Τ. Ίου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Φολέγανδρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση (προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Φολέγανδρος	Αγιος Νικόλαος	Δ.Λ.Τ. Ίου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Φολέγανδρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση (προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Φολέγανδρος	Αγιος Γεώργιος	Δ.Λ.Τ. Ίου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Φολέγανδρου	μικρή λιμενική εγκατάσταση (προβλήτας, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Ίος	Όρμος Α. Νικολάου Ανάφης	Δ.Λ.Τ. Ίου	Δ.Λ.Τ.	Νήσος Ανάφης	επιβατικός-τουριστικός-εμπορικός-αλιευτικός
Ίος	Άγιος Θεοδότης	Δ.Λ.Τ. Ίου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Ίου	μικρή λιμενική εγκατάσταση (προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
ΊΟΣ	Ψαθής	Δ.Λ.Τ. Ίου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Ίου	μικρή λιμενική εγκατάσταση (προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
ΊΟΣ	Σαντοροναϊκό	Δ.Λ.Τ. Ίου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Ίου	μικρή λιμενική εγκατάσταση (προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Πίνακας 32: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σίφνου – Κιμώλου

Λιμενική αρχή	Όνομα λιμένα	Φορέας διαχείρισης	Νομική μορφή	Θέση εγκατάστασης	Είδος λιμένα
Σίφνος	Καμάρες	Δ.Λ.Τ. Σίφνου - Κιμώλου	Δ.Λ.Τ.	Καμάρες Ν. Σίφνου	επιβατηγός-τουριστικός-εμπορικός
Σίφνος	Πλατύς Γυαλός	Δ.Λ.Τ. Σίφνου-Κιμώλου	Δ.Λ.Τ.	Πλατύς Γυαλός	αλιευτικό καταφύγιο
Κίμωλος	Ψάθη	Δ.Λ.Τ. Σίφνου-Κιμώλου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Κιμώλου	επιβατηγός
Σίφνος	Βαθύ	Δ.Λ.Τ. Σίφνου-Κιμώλου	ΔΛΤ	Δ. Σίφνου	τουριστικός-αλιευτικός λιμένας
Σίφνος	Φάρος	Δ.Λ.Τ. Σίφνου-Κιμώλου	ΔΛΤ	Δ. Σίφνου	τουριστικός-αλιευτικός λιμένας
Κίμωλος	Άγιος Μηνάς	Δ.Λ.Τ. Σίφνου-Κιμώλου	Δ.Λ.Τ.	Δήμος Κιμώλου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Σίφνος	Χερρόνησος	Δ.Λ.Τ. Σίφνου - Κιμώλου	ΔΛΤ	Δ. Σίφνου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Σίφνος	Φασσόλου	Δ.Λ.Τ. Σίφνου-Κιμώλου	ΔΛΤ	Δ. Σίφνου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 33: Λιμενικές αρμοδιότητες Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Μήλου

Λιμενική αρχή	Όνομα λιμένα	Φορέας διαχείρισης	Νομική μορφή	Θέση εγκατάστασης	Είδος λιμένα
Μήλος	Αδάμαντας	Δ.Λ.Τ. Μήλου	Δ.Λ.Τ.	Αδάμαντας Ν. Μ	επιβατηγός-τουριστικός-προβλήτας- αλιευτικό καταφύγιο
Μήλος	Πολλώνια	Δ.Λ.Τ. Μήλου	Δ.Λ.Τ.	Πολλώνια	επιβατικός προβλήτας - Α/Κ καταφύγιο
Μήλος	Πάπκινος	Δ.Λ.Τ. Μήλου	Δ.Λ.Τ.	Πάπκινος Ν. Μήλου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Μήλος	Εμπούρειος	Δ.Λ.Τ. Μήλου	Δ.Λ.Τ.	Εμπούρειος Ν. Μήλου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια
Μήλος	Άγιος Δημήτριος	Δ.Λ.Τ. Μήλου	Δ.Λ.Τ.	Άγιος Δημήτριος Ν. Μήλου	μικρή λιμενική εγκατάσταση(προβλήτας, μολίσκος, καταφύγιο) συμπ. ορφανά λιμάνια

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

6.3 Χαρακτηριστικά λιμένων που ανήκουν στην κατηγορία K1 και K2

6.3.1 Λιμένας Μυκόνου

Το νέο λιμάνι Μυκόνου, το οποίο βρίσκεται 3,5 χλμ. βόρεια του νησιού, στην περιοχή του Τούρλου, είναι υπό κατασκευή, και δημιουργήθηκε για να καλύψει τις αυξανόμενες μεταφορικές ανάγκες του νησιού και θα γίνει μετά από την ολοκλήρωση ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής για το νησί της Μυκόνου. Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου καλείται να προσφέρει υπηρεσίες κοινής ωφέλειας και να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη της Νήσου, των Κυκλάδων, της Χώρας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επισημαίνεται ότι στο λιμένα Μυκόνου διακινούνται περίπου 2.000.000 επιβάτες ετησίως, κατατάσσοντας το λιμάνι δεύτερο (2^ο) προορισμό της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και τρίτο (3^ο) της χώρας στην Κρουαζιέρα, ενώ στην ακτοπλοΐα κατατάσσεται τρίτος (3^ο) προορισμός της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και 16^ο της Χώρας, με 600 Κρουαζιερόπλοια και περίπου 3.000 Ε/Γ-Ο/Γ ετησίως.

Στη χερσαία ζώνη υπάρχει δυνατότητα για ανεφοδιασμό πλοίων με νερό και καύσιμα ενώ υπάρχουν παροχές ηλεκτρικού ρεύματος, διαχείρισης αποβλήτων, free WiFi, Πυροσβεστικό Δίκτυο, W.C. και στέγαστρα αναμονής επιβατών. Παράλληλα πίσω από το λιμεναρχείο υπάρχει parking αυτοκινήτων. Η χερσαία ζώνη του νέου λιμένα Μυκόνου συνδέεται με το κεντρικό δίκτυο του νησιού, διαθέτει mini market, εστιατόριο, αναψυκτήριο, δυνατότητα ενοικίασης αυτοκινήτου, ATM, duty free, αφετηρία λεωφορείων και χώρο στάθμευσης ταξί.

6.3.2 Λιμένας Σύρου

Ο λιμένας Σύρου-Ερμούπολης αποτελεί το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης. Το λιμάνι της Σύρου συνδέεται καθημερινά με τον Πειραιά με δυο ακτοπλοϊκά δρομολόγια το ένα πρωί και το άλλο το απόγευμα. Παράλληλα συνδέεται και με τις υπόλοιπες Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα.

Το λιμάνι αποτελείται από 7 τμήματα που το καθένα έχει διαφορετική χρήση. Το τμήμα A1-A2 με μήκος 460μ. ο βόρειος προσήνεμος μάλος, το τμήμα A3-A4-A5 αποτελεί τις λιμενικές εγκαταστάσεις κρουαζιερόπλοιων με μήκος 190μ., το τμήμα A5-A6 αποτελεί το χώρο εξυπηρέτησης σκαφών του λιμενικού σώματος και λοιπών βοηθητικών σκαφών (λάντζες κ.α.) και έχει μήκος κρηπιδωμάτων 180μ., το τμήμα A6-A7-A8 εξυπηρετεί τα σκάφη αναψυχής με μήκος κρηπιδωμάτων 260μ. Το πέμπτο τμήμα A8-A9 χρησιμοποιείται για πλαγιοπρυμνοδέτηση πλοίων ενδοκυκλαδικών δρομολογίων και έχει μήκος 124μ., το τμήμα A9-A10 εξυπηρετεί επιβατικά ταχύπλοα ακτοπλοΐας τύπου seajet ενώ κατά περίπτωση εξυπηρετούνται και αλιευτικά διερχόμενα σκάφη. Το μήκος του τμήματος A9-A10 είναι 130 μέτρα. Τέλος, το τμήμα A10-A12 εξυπηρετεί την ακτοπλοΐα και εμπορικά πλοία με το μήκος του να ανέρχεται στα 130μ.

Στη χερσαία ζώνη του λιμένα Σύρου-Ερμούπολης υπάρχει σύγχρονος επιβατικός σταθμός, πληροφοριακό σύστημα ενημέρωσης επιβατών, free WiFi, Πυροσβεστικό Δίκτυο, W.C., W.C. AMEA, χώρος φύλαξης αποσκευών, σύστημα διαχείρισης αποβλήτων, αίθουσα αναμονής «ΗΠΙΟΝΗ» για ευπαθείς ομάδες ηλεκτροφωτισμός και στέγαστρα αναμονής επιβατών. Επιπρόσθετα, στη χερσαία ζώνη υπάρχει δυνατότητα για ανεφοδιασμό πλοίων με νερό και καύσιμα.

6.3.3 Λιμένας Θήρας

Το λιμάνι του Αθηνιού είναι το κεντρικό λιμάνι του νησιού της Σαντορίνης. Βρίσκεται στους πρόποδες της καλντέρας και απέχει 8 χλμ. από τα Φηρά, την πρωτεύουσα του νησιού και 7 χλμ. από το Διεθνές Αεροδρόμιο της Σαντορίνης. Έχει συνολικό ωφέλιμο μήκος προβλήτας 375μ. και λειτουργεί όλο το 24ωρο.

Το λιμάνι του Αθηνιού είναι ο κύριος πυλώνας υποδοχής των επισκεπτών του νησιού που έρχονται από τη θάλασσα. Συνδέεται με το λιμάνι του Πειραιά καθημερινά και καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, καθώς και με τα γύρω νησιά. Τα δρομολόγια και οι ανταποκρίσεις πολλαπλασιάζονται τους καλοκαιρινούς χρόνους.

Στο λιμάνι του Αθηνιού λειτουργούν διάφορα εστιατόρια, καφέ και μίνι μάρκετ, ΑΤΜ, παρέχονται Πρώτες Βοήθειες σε περίπτωση ανάγκης, ενώ στην κλιματιζόμενη αίθουσα αναμονής επιβατών διατίθεται δωρεάν ασύρματη σύνδεση στο διαδίκτυο. Τέλος, στο λιμάνι υπάρχει πιάτσα ταξί αλλά και αφετηρία λεωφορείων για τη μεταφορά των επισκεπτών σε όλες τις περιοχές του νησιού.

6.3.4 Λιμένας Πάρου

Το λιμάνι της Παροικίας είναι ο κεντρικός λιμένας του νησιού που συνδέει την Πάρο με το Λιμάνια του Πειραιά, του Λαυρίου, των Κυκλάδων άλλα και της Κρήτης.

Η χερσαία ζώνη της Παροικίας είναι εγκλωβισμένη από την εμπορική κίνηση με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την υποβάθμιση του τουριστικού προϊόντος ολόκληρου του νησιού της Πάρου. Για το λόγο αυτότα επόμενα χρόνια η Πάρος θα αποκτήσει νέο λιμάνι, αφού ορίστηκε ήδη μελετητής για τα έργα της πρώτης φάσης. Ειδικότερα, προχωρούν οι διαδικασίες για την κατασκευή του νέου εμπορικού λιμένα της Πάρου, στη θέση Καμινάκι. Θα ενισχυθεί, αν μη τι άλλο, ο πρωτογενής τομέας τόσο της Πάρου όσο και της Νάξου, αφού τα δύο νησιά θα αποκτήσουν (εύκολη) γέφυρα επικοινωνίας που θα τους εξασφαλίσει σημαντικά οικονομικά οφέλη. Πέραν τούτου, η Πάρος θα έχει την ευκαιρία να προχωρήσει απρόσκοπτα στην υλοποίηση του master plan στην χερσαία ζώνη της Παροικίας, κάτι που αποτελεί μέγα ζητούμενο για την συντριπτική πλειονότητα των κατοίκων του νησιού.

6.3.5 Λιμενικά έργα εν εξελίξει

Νέος Λιμένας Μυκόνου

- Το Δ.Α.Τ.Μ. έχει θέσει σε δημόσια διαβούλευση την μελέτη – τεχνικές περιγραφές και διακήρυξη της προμήθειας «Αναβάθμιση συστήματος προσκρουτήρων λιμένα Μυκόνου», η οποία χρηματοδοτείται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Νότιο Αιγαίο 2014-2020» με ενδεικτικό προϋπολογισμό 3.508.828,00€ συμπ. του ΦΠΑ 24%.
- Το Δ.Α.Τ.Μ., αντικατέστησε όλους τους προβολείς αλογόνου που είχαν τοποθετηθεί στους πυλώνες των ραμπών ακτοπλοΐας με συγχρόνους LEDs εξοικονομώντας ενέργεια, και ταυτόχρονη βελτίωση της φωτεινότητας προς όφελος των χρηστών του λιμένα.
- Η επισκευή των ραμπών ακτοπλοΐας έχει παύσει διότι κατά την διάρκεια του έργου βρέθηκε ο σπλισμός της πρόπλακας που καλύπτει τα κενά των κυμαλωτών κιβωτίων έχει οξειδωθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό με αποτέλεσμα να μην έχει μείνει καθόλου το σκυρόδεμα της επικάλυψης με αποτέλεσμα η φέρουσα ικανότητα της πλάκας να είναι

οριακή για την αντοχή του ίδιου βάρους της και μόνο. Εκπονήθηκε νέα μελέτη για την αντιμετώπιση των απρόβλεπτων καταστάσεων του έργου και θα υλοποιηθεί είτε με την υπάρχουσα εργολαβία είτε με νέα.

Παλιός Λιμένας Μυκόνου

- Η τοποθέτηση νέων προσκρουστήρων στο παλιό λιμάνι Μυκόνου είναι δύσκολη, λόγω της λιθεπένδυσης που υπάρχει, εμπροσθεν των τεχνιτών ογκόλιθων και γίνεται προσπάθεια να συντηρηθούν οι υπάρχοντες για την καλύτερη εξυπηρέτηση των σκαφών αναμονής που προσεγγίζουν τον λιμένα.

Λιμένας Σύρου

- Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σύρου υλοποιεί το έργο «Κατασκευή Εμπορικού Κρηπιδώματος Λιμένα Σύρου» από το Ε.Π. Νότιο Αιγαίο 2014-2020, προϋπολογισμού 3.920.000,00 €. Πρόκειται για ένα ακόμη έργο πνοής, σε πλήρη συμβατότητα με το Master Plan του λιμένος Ερμούπολης, που περιλαμβάνει την κατασκευή κρηπιδώματος μήκους 197μ. και ωφέλιμου βάθους 7,00μ. στη θέση «Καρνάγιο», καθώς και τη διαμόρφωση χερσαίων χώρων 5.000,00 τ.μ. με όλους τους απαραίτητους εξοπλισμούς και δίκτυα. Το συγκεκριμένο έργο, θα αποσυμφορήσει το κεντρικό λιμάνι της Ερμούπολης, στοχεύει στη συνολική αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων της Σύρου.

- Σχετικά με το περιεχόμενο του Master Plan, το λιμάνι της ακτοπλοΐας μεταφέρεται στο χερσαίο τμήμα της θέσης που βρισκόταν το πρώην υφαντουργείο του «Λαδόπουλου», ενώ προβλέπεται να πραγματοποιηθούν όλες οι απαιτούμενες εγκαταστάσεις για τη λειτουργία ενός σύγχρονου λιμένα, τόσο στον θαλάσσιο χώρο, όσο και στον χερσαίο. Παράλληλα, προβλέπεται η κατασκευή ενός κόμβου για την εύρυθμη κυκλοφοριακή ροή στο ύψος της εισόδου και της εξόδου του νέου λιμένα, καθώς και η δημιουργία εμπορικού λιμανιού στη θέση «Καρνάγιο».

- Στον άξονα της ανάπτυξης και της προσέλκυσης περισσότερων σκαφών, ιστιοπλοϊκών και mega yachts, το master plan προβλέπει τη βελτίωση των υποδομών στη θέση που λειτουργεί σήμερα το λιμάνι της Ερμούπολης, ενώ στις θέσεις πρόσδεσης των πλοίων, στο ύψος των στεγάστρων αναμονής, στο αντίστοιχο θαλάσσιο τμήμα, προβλέπεται να γίνει υδατοδρόμιο.

- Αναφορικά με το πεδίο της κρουαζιέρας, το νέο Master Plan δημιουργεί νέες δυνατότητες για τη φιλοξενία μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων, καθώς η προβλήτα που σήμερα λειτουργεί θα εξακολουθήσει να χρησιμοποιείται για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων. Προγραμματίζεται δε η επέκταση της ήδη υπάρχουσας προβλήτας, και η κατασκευή δύο πλωτών εξεδρών, ώστε να μην αντιμετωπίζεται πρόβλημα για τον ελλιμενισμό των μεγάλων πλοίων, με δεδομένο ότι κάποια κρουαζιερόπλοια, που διατηρούν μεγάλο βύθισμα, δεν εξυπηρετούνται στις διαθέσιμες θέσεις και στο σημείο που βρίσκεται η προβλήτα, λόγω του βάθους.

Λιμένας Θήρας

- Οι προσκρουστήρες έχουν επισκευαστεί σε όλες τις ενεργές προβλήτες του λιμένα Αθηνιού (Κατσούνι, Ποσειδώνας, Φαναράκι).
- Έχουν γίνει όλες οι απαραίτητες εργασίες συντήρησης και επίστρωσης επί των προβλητών.
- Έχουν ολοκληρωθεί οι απαραίτητες εργασίες για την αποκατάσταση των υποθαλάσσιων ζημιών στις προβλήτες Κατσούνι, Φαναράκι
- Στη προβλήτα των επικινδύνων φορτίων έχουν ανατεθεί εργασίες επισκευής(υπ. αρ. πρωτ. 2330/24-08-2018 σύμβαση) και έχει ολοκληρωθεί το πρώτο μέρος του έργου που αφορά την αποκατάσταση του κρηπιδώματος(πλήρωση των σπηλαιώσεων).
- Στο λιμένα του Αθηνιού είναι υπό λειτουργία οι προβλήτες Ποσειδώνας, Κατσούνι, Φαναράκι. Ως εκ τούτου είναι δυνατή η ταυτόχρονη πρόσδεση ενός συμβατικού πλοίου και δύο ταχυπλόων. Το τμήμα έμπροσθεν της ανοικτής αίθουσας αναμονής(Καμάρες) είναι υπό ανακατασκευή ύστερα από διεθνή διαγωνισμό του Υπουργείου Υποδομών και ανάθεση της στην Εταιρία ΕΡΕΤΒΟ.

Λιμένας Πάρου

- Δρομολογείται η τοποθέτηση προσκρουστήρων κατά μήκος της κεφαλής του κεντρικού προβλήτα όπου εκτελείται πρυμνοδέτηση των συμβατικών πλοίων της ακτοπλοΐας, και κατά μήκος των ραμπών πρυμνοδέτησης των ταχυπλόων σκαφών.
- Σύμφωνα με την πραγματογνωμοσύνη προσόρμισης και ναυσιπλοΐας στο Λιμένα Πάρου, που συντάχθηκε από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κυκλάδων / Επαρχείο Πάρου, Σεπτέμβριος 1996, και τη μελέτη που ακολούθησε, προβλέπεται η εκσκαφή και ο εκβραχισμός του υφάλου Παροικιά ("Σπίθα") μέχρι τη στάθμη -8,50μ., ώστε να μην αποτελεί κίνδυνο για τις κινήσεις των επιβατικών-οχηματογωγών πλοίων της ακτοπλοΐας (σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά των πλοίων που προσέγγιζαν το Λιμάνι Πάρου κατά την περίοδο σύνταξης της ως άνω μελέτης, 1995-1997). Στην εργολαβία που ακολούθησε η εκσκαφή και ο εκβραχισμός του υφάλου για τεχνικούς λόγους έφθασε μέχρι τη στάθμη 6,5μ.

Ο Δήμος Πάρου έχει στείλει έγγραφο προς το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (Γ.Ε.Ν.), με αίτημα να εξεταστεί η δυνατότητα, στο πλαίσιο της κοινωνικής προσφοράς του Πολεμικού Ναυτικού, αλλά και της συμμετοχής των Ενόπλων μας Δυνάμεων στην ανάπτυξη της χώρας και ειδικότερα της νησιωτικής Ελλάδος, να ενταχθεί η εκβάθυνση στο πρόγραμμα των ασκήσεων της Μονάδος Υποβρυχίων καταστροφών (πρώην Ο.Υ.Κ.).

- Κατασκευή κλειστής αίθουσας αναμονής επιβατών στη Παροικιά.

6.4 Χαρακτηριστικά λιμένων που ανήκουν στην κατηγορία K3 και K4

6.4.1 Λιμένας Νάξου

Ο κεντρικός λιμένας της νήσου είναι η κύρια πύλη διακίνησης προϊόντων αλλά και των επισκεπτών ενώ διαδραματίζει και έναν επιπλέον σημαντικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή του Νότιου Αιγαίου. Λόγω της κεντρικής θέσης του στο σύμπλεγμα των Κυκλάδων αποτελεί κομβικό σημείο μικρότερων ή μεγαλύτερων αναπτυξιακών

αξόνων σύνδεσης της ηπειρωτικής Ελλάδας είτε με μικρότερα νησιά (Αμοργός, Κουφονήσια, Μικρές Κυκλάδες), είτε με μεγαλύτερα (Ρόδος, Κρήτη).

Οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις δεν επαρκούν για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών και προσκρούουν στα συνήθη προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι λιμένες του νησιωτικού χώρου όπως η έλλειψη χερσαίου χώρου για την ορθή ανάπτυξη των λειτουργιών και η προβληματική σύνδεση με το τοπικό οδικό δίκτυο.

Ο Λιμένας Νάξου σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση 831/2007, κατατάσσεται στους Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος, ενώ κατά τα προβλεπόμενα του άρθρου 44 του Ν. 4150/2013, ο Φορέας Διοίκησης και Εκμετάλλευσης του Λιμένα μεριμνά για την σύνταξη του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan), που ειδικά για τους Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος ονομάζεται Πλαίσιο Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (ΠΕΑΛ). Συγκεκριμένα στα πλαίσια εκπόνησης του Π.Ε.Α.Λ. θα διερευνηθούν/μελετηθούν, κατ' ελάχιστον, τα παρακάτω αντικείμενα/λιμενικά και χερσαία έργα στο λιμένα Νάξου:

1. Επέκταση βόρειου κυματοθραύστη, κατασκευή νέου νότιου κυματοθραύστη, διαπλάτυνση διαδρόμου προσπέλασης και επέκταση του χερσαίου χώρου του κύριου προβλήτα και εκβάθυνση λιμενολεκάνης/περιοχής ελιγμών πλοίων
2. Κτήριο εξυπηρέτησης επιβατών (επιβατικός σταθμός)
3. Δίκτυα και εγκαταστάσεις Η/Μ
4. Πόντιση πλωτών προβλητών στη λιμενολεκάνη στην περιοχή αλιευτικού καταφυγίου ή και στην περιοχή «Βίντσι»
5. Επέκταση/βελτίωση των υποδομών (λιμενικών, χερσαίων) του υφιστάμενου αγκυροβολίου τουριστικών σκαφών
6. Διερεύνηση κατασκευής αλιευτικού καταφυγίου
7. Πρόβλεψη για εξυπηρέτηση υδροπλάνων
8. Διερεύνηση/πρόβλεψη για εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων (πλωτό ή μόνιμο αγκυροβόλιο)
9. Κυκλοφοριακές διευθετήσεις για την εξυπηρέτηση του λιμένα πέραν των ανωτέρω στα πλαίσια εκπόνησης της μελέτης του Π.Ε.Α.Λ. θα εκπονηθούν και οι παρακάτω υποστηρικτικές μελέτες: Μελέτη κυματικής διαταραχής/κυματικής διείσδυσης, Ακτομηχανική μελέτη και Γεωτεχνική αξιολόγηση.

6.4.2 Λιμένας Μήλου

Η Μήλος βρίσκεται σε απόσταση 86 ναυτικών μιλίων από τον Πειραιά, στον ΝΔ χώρο των Κυκλάδων. Ο Αδάμαντας Μήλου, όντας το μεγαλύτερο φυσικό λιμάνι της Μεσογείου ιδρύθηκε το 1835 και αποτελεί ενδιάμεσο σταθμό των Κυκλάδων για τα πλοία της Κρουαζιέρας. Η επιβατική προβλήτα του νησιού διαθέτει όλες τις απαραίτητες προδιαγραφές για τον ελλιμενισμό μικρών και μεγάλων σκαφών (το βάθος κυμαίνεται μεταξύ των 8 έως 2,50 μέτρα).

Για την εξυπηρέτηση των σκαφών που προσεγγίζουν το νησί έχουν τοποθετηθεί 29 απλά πύλαρ για τα εισερχόμενα σκάφη και οκτώ (8) πύλαρ για τα μόνιμα ελλιμενισμένα σκάφη τα οποία διαθέτουν κιβώτιο παροχών προπληρωμής με τέσσερις πρίζες 2P+T16A και 4 βάνες ½ νερού. Η κάρτα προπληρωμής βρίσκεται διαθέσιμη στον οικίσκο εισπραξης λιμενικών τελών. Επίσης στο λιμάνι των Πολλωνίων υπάρχουν 2 πύλαρ με κάρτα προπληρωμής.

Στο λιμάνι του Αδάμαντα παρέχεται δωρεάν σύνδεση wi-fi. Οι χρήστες μπορούν να συνδέονται στο wi-fi του λιμενικού ταμείου και υπάρχουν εγκαταστάσεις κοινόχρηστων WC βρίσκονται έναντι της κεντρικής προβλήτας, ενώ σύντομα θα κατασκευαστούν και νέα WC ΑΜΕΑ.

Το γραφείο Τουριστικών Πληροφοριών που βρίσκεται έναντι του κεντρικού Λιμένα παρέχει στους επισκέπτες του νησιού πληροφορίες σχετικές με το νησί, τα καταλύματα, τις υπηρεσίες και τις παροχές.

Επιπλέον, για την ασφαλή πρόσδεση των εισερχομένων σκαφών αλλά και για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών με σκάφος, εξειδικευμένο προσωπικό βρίσκεται στη διάθεσή σας στον οικίσκο εισπραξης λιμενικών τελών δίπλα στην πλωτή εξέδρα.

Τέλος, σύμφωνα με την εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη χερσαίας ζώνης Λιμένα Αδάμαντα δημιουργούνται χώροι στάθμευσης στο δυτικό και ανατολικό άκρο του διαμορφωμένου λιμένα σε συνολική επιφάνεια 150 τ.μ., με εννέα (9) συνολικά θέσεις στάθμευσης οχημάτων οριοθετημένες σε έξι (6) θέσεις διαστάσεων 2.50X5.00 και τρεις (3) θέσεις διαστάσεων 2.00X5.50, σε δύο διακριτές επιφάνειες εκατέρωθεν της κεντρικής οδού κυκλοφορίας στο δυτικό άκρο του λιμένα, καθώς και δεκαέξι (16) συνολικά θέσεις στάθμευσης μοτοσυκλετών οριοθετημένες σε οκτώ (8) και οκτώ (8) θέσεις διαστάσεων 1.05X2.50 στο ανατολικό άκρο του λιμένα (περιοχή πλατείας).

Τα Πολλώνια είναι το δεύτερο λιμάνι της Μήλου μετά τον Αδάμαντα, ενώ πήραν το όνομά τους πιθανόν από το ναό του Απόλλωνα που υπήρχε στο Φάρο της Πελεκούδας (δυτικά οικισμού). Απέχουν σχεδόν 10 χιλιόμετρα από τον Αδάμαντα και 14 από την Πλάκα, ενώ από εκεί συντελείται η επικοινωνία με την Ψάθη, το λιμάνι της γειτονικής Κίμωλου. Μικρά σκάφη, θαλάσσιο ταξί και Ferry-Boat σας μεταφέρουν το πολύ σε 30 λεπτά από τα Πολλώνια στην Κίμωλο. Τελευταία γίνονται διεργασίες προκειμένου το λιμάνι των Πολλωνίων να αναβαθμιστεί.

Στον κεντρικό προβλήτα ελλιμενίζονται τα εντόπια αλιευτικά σκάφη καθώς και τα μικρότερα ερασιτεχνικά αναψυχής. Στην ανατολική πλευρά του κεντρικού προβλήτα και κατά τους θερινούς μήνες (Απρίλιος-Οκτώβριος) τοποθετούνται πλωτές εξέδρες εποχιακού τύπου που έχουν δυνατότητα πρυμνοδέτησης περίπου 18 σκαφών, μήκους έως 8 μέτρων. Οι εν λόγω πλωτές εξέδρες εξυπηρετούν τους επισκέπτες του οικισμού κατά την διάρκεια του καλοκαιριού.

Στον προβλήτα του λιμένα Πολλωνίων υπάρχει επίσης η δυνατότητα παροχής νερού και ρεύματος στα ελλιμενιζόμενα σκάφη από μηχανήματα τύπου pilar με κάρτα.

Στα πλαίσια της προσπάθειας για την γενικότερη αναβάθμιση της περιοχής με απώτερο σκοπό την προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μήλου έχει ήδη αναθέσει σε μελετητή την εκπόνηση μελέτης για την κατασκευή καταφυγίου τουριστικών σκαφών στον όρμο Πολλωνίων.

Στον προβλήτα της Κάναβας πραγματοποιούνται φορτώσεις και εκφορτώσεις χύδην φορτίου. Πρόκειται για τον εμπορικό λιμένα της Μήλου και βρίσκεται νοτιοανατολικά του Αδάμαντα (2χλμ) στο δρόμο προς Ζεφυρία ή αεροδρόμιο.

6.4.3 Λιμένας Τήνου

Ο λιμένας Τήνου έχει αναπτυχθεί με την πάροδο του χρόνου στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης και περιβάλλεται ασφυκτικά από το αστικό ιστό. Ο λιμένας είναι τεχνητός και προστατεύεται από δύο μώλους. Ο νοτιοανατολικός μώλος (ΦΦ1) έχει μήκος 430m και κατεύθυνση προς βορειοδυτικά, ενώ ο βορειοδυτικός μώλος έχει μήκος 180m και κατεύθυνση προς νοτιοδυτικά. Ο λιμένας αποτελείται από δύο τμήματα, το νοτιοανατολικό («Μέσα Λιμάνι») και το βορειοδυτικό («Έξω Λιμάνι»), που διαχωρίζονται μεταξύ τους από ένα επιμήκη προβλήτα (ΚΛΜ) με κατεύθυνση βορρά-νότο.

Στο Έξω Λιμάνι στα κρηπιδώματα ΔΕι, πρυμνοδετούν τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της ακτοπλοΐας, που συνδέουν την Τήνο με τη Ραφήνα, τον Πειραιά και άλλα νησιά των Κυκλάδων και του Αιγαίου Πελάγους. Το τμήμα του κρηπιδώματος ΔΕι μήκους 80m προς ανατολάς ολοκληρώθηκε το 2009.

Στο τέλος του 2009 ολοκληρώθηκαν τα έργα επέκτασης στο Έξω Λιμάνι, που περιελάμβαναν την κατασκευή των κρηπιδωμάτων Α1Α2Α3Α4Α5 και εκτεταμένης χερσαίας ζώνης πίσω από αυτά. Τα κρηπιδώματα αυτά επίσης προορίζονται για την πρυμνοδέτηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων της ακτοπλοΐας, ο βασικότερος δε λόγος κατασκευής τους ήταν να υπάρχει δυνατότητα πρυμνοδέτησης πλοίων μήκους άνω των 150 μέτρων, άλλα και μικρότερων πλοίων, εφόσον επικρατούν ισχυρότατοι Β-ΒΔ άνεμοι, που να επιβάλουν την ανάγκη χειρισμών προσέγγισης Ε/Γ-Ο/Γ εκτός της υφιστάμενης λιμενολεκάνης. Στη νότια πλευρά του μώλου (μέτωπο ΔΓ) πλαγιοδετούν φορτηγά πλοία που μεταφέρουν στο νησί γενικό φορτίο και φορτίο χύδην. Επίσης περιστασιακά στο ίδιο μέτωπο πλαγιοδετούν και κρουαζιερόπλοια.

Στο Μέσα Λιμάνι είναι συγκεντρωμένες οι λοιπές λιμενικές λειτουργίες του λιμένα Τήνου, αυτές δηλαδή που σχετίζονται με μικρά σκάφη. Στην ανατολική πλευρά του κεντρικού προβλήτα (νότιο τμήμα μετώπου ΛΜ) πλαγιοδετούν τα ταχύπλοα τύπου catamaran που συνδέουν την Τήνο με την Ραφήνα, αλλά και με άλλα νησιά των Κυκλάδων. Επίσης πλαγιοδετούν και ημερόπλοια (τουριστικά σκάφη που εκτελούν τοπικούς πλόες). Στο κρηπιδώμα ΜΝ πρυμνοδετούν σκάφη αναψυχής έως 10μ μήκος και ημερόπλοια. Στο κρηπιδώμα ΝΞ πλαγιοδετούν ημερόπλοια. Το μέτωπο ΞΟ χρησιμοποιείται σήμερα σε περιπτώσεις εξαιρετικά δυσμενών καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την προσέγγιση των Ε/Γ-Ο/Γ στο Έξω Λιμάνι αλλά και για την πρυμνοδέτηση μεγάλων σκαφών αναψυχής και ημερόπλοιων. Κατά μήκος των κρηπιδωμάτων ΟΠ και ΠΧΨ (περιοχή «Αύρα») δένουν αλιευτικά σκάφη. Το 2008 ολοκληρώθηκε η ανακατασκευή των κρηπιδωμάτων και η διαπλάτυνση της χερσαίας ζώνης ώστε να εξυπηρετούνται εδώ καλύτερα τα αλιευτικά σκάφη και να βελτιωθεί η κίνηση οχημάτων και πεζών στο σημείο αυτό. Τέλος, νοτιότερα, στην περιοχή «Βίντσι» ελλιμενίζονται μικρά ερασιτεχνικά αλιευτικά σκάφη και ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή του υδατοδρομίου.

6.4.4 Λιμένας Ίου

Το λιμάνι της Ίου, που βρίσκεται στη δυτική της πλευρά, θεωρείται ένα από τα ασφαλέστερα των Κυκλάδων και είναι κατάλληλο για όλα τα σκάφη. Στην είσοδό του, στη δυτική πλευρά διακρίνεται καθαρά η βραχονησίδα Διακοφτό, όπου υπάρχει

η δυνατότητα πρυμνοδέτησης στην αποβάθρα ή αγκυροβόλησης στην προέκτασή της. Το βάθος είναι 1-6 μ.

Άλλα αγκυροβόλια της Ίου είναι ο Μυλοπότας, το Μαγγανάρι, ο Κάλαμος και η Κουμπάρα.

• Διερευνάται η εξεύρεση πόρων τόσο για την εκτέλεση επισκευών στον Λιμένα Ίου όσο και την εκπόνηση μελέτης επέκτασης του.

6.4.5 Λιμένας Σίφνου

Βρίσκεται υπό εξέλιξη το έργο «Διαμόρφωση Λιμένος στις Καμάρες ν. Σίφνου», με επιλέξιμη δημόσια δαπάνη ύψους 3.890.800 €, στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014 – 2020.

Το έργο περιλαμβάνεται στον γενικότερο σχεδιασμό της Περιφέρειας για την περαιτέρω βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων, με στόχο την άρση της απομόνωσης των νησιών, την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους κατοίκους και επισκέπτες. Αφορά στην επέκταση του υφιστάμενου προβλήτα σε συνολικό μήκος 133,50 μέτρων. Ο πρόσθετος χερσαίος χώρος που θα δημιουργηθεί, θα είναι έκτασης 3.530m², καθιστώντας τη συνολική επιφάνεια διαμορφωμένου προβλήτα σε 5.285m².

Ειδικότερα, το έργο περιλαμβάνει:

- Την επέκταση του υφιστάμενου προσήνεμου προβλήτα
- Την διαπλάτυνση των παραλιακών κρηπιδωμάτων
- Την κατασκευή ύφαλου αποσπασμένου κυματοθραύστη στη βόρεια πλευρά του όρμου
- Τη βελτίωση της παραλιακής οδού σύνδεσης του λιμένα με το βασικό οδικό δίκτυο του νησιού
- Την κατασκευή στεγάστρου αναμονής επιβατών
- Την κατασκευή Η/Μ εγκαταστάσεων, οι οποίες περιλαμβάνουν εγκαταστάσεις ύδρευσης, πυρόσβεσης και φωτισμού του λιμανιού
- Την μετεγκατάσταση ενός φάρου ναυσιπλοΐας και την εγκατάσταση δύο φανών ναυσιπλοΐας στον ύφαλο κυματοθραύστη

6.4.6 Λιμένας Φολέγανδρου

Το λιμάνι της Φολέγανδρου ο Καραβοστάσης έχει μέγιστο βάθος 8 μέτρων και είναι προφυλαγμένος απ' όλους τους δυτικούς καιρούς, θέλει όμως προσοχή στον Γρέγο, τον Σιρόκο, τον Λεβάντε καθώς και στα ρεμέντζα. Υπάρχει, ωστόσο, μεγάλο πρόβλημα χώρου σε περιόδους αυξημένης τουριστικής κίνησης.

Βρίσκεται υπό κατασκευή στέγαστρο αναμονής επιβατών για το λιμένα Φολεγάνδρου συγκεκριμένα στο τελικό στάδιο αδειοδότησης του.

Επίσης, αναζητούνται πόροι για τη χρηματοδότηση της μελέτης επέκτασης του προβλήτα.

6.4.7 Λιμένας Σίκινου

Είναι σε εξέλιξη η εκβάθυνση στο Λιμένα Σικίνου. Υπάρχει ώριμη μελέτη για την επισκευή του προβλήτα και μεθοδεύεται η εξεύρεση πόρων τόσο για την υλοποίηση

επισκευών στον προβλήτα όσο και για την χρηματοδότηση της μελέτης για την επέκτασή του.

6.4.8 Λιμένας Κιμώλου

- Δρομολογείται η τοποθέτηση προσκρουστήρων ικανού ύψους για την ομαλή λειτουργία πλοίων άγονης γραμμής.
- Το Δ.Λ.Τ. Σίφνου εξετάζει το ζήτημα της φωτοσήμανσης των βραχονησίδων ρευματονήσων σε συνεργασία με την Υπηρεσία Φάρων.
- Σχετικά με το λιμενοβραχίονα όπως διαπιστώνεται από την αλληλογραφία μεταξύ των συναρμόδιων Υπηρεσιών υπήρξε αστοχία της μελέτης διότι δεν προέβλεπε την κατασκευή του. Επανεξετάζεται η σκοπιμότητα υλοποίησης του έργου.
- Η επέκταση του προβλήτα δεν κρίνεται σκόπιμη στην παρούσα φάση από τον οικείο φορέα διαχείρισης βάσει της υφιστάμενης επιβατικής και εμπορικής κίνησης

6.4.9 Λιμένας Αμοργού

- Για τη βελτίωση της φωτοσήμανσης στην είσοδο του όρμου υπάρχει συνεργασία με την Υδρογραφική Υπηρεσία του Π.Ν. για την ανάληψη των σχετικών ενεργειών.
- Εξετάζεται από το Δ.Λ.Τ. Αμοργού η δημιουργία χώρου αναμονής επιβατών σε συνάρτηση με τα έργα διαμόρφωσης του προβλήτα.
- Για την επέκταση προς Δυσμάς κατά 100 μέτρα δρομολογείται η ανάθεση της σχετικής μελέτης.
- Έχουν εκτελεστεί εργασίες συντήρησης στον προβλήτα της Αιγιάλης και έχουν τοποθετηθεί προσκρουστήρες στην κεφαλή του προβλήτα, ενώ επίκειται προμήθεια προσκρουστήρων για την ανατολική πλευρά αυτού. Ο υπάρχον χώρος αναμονής επιβατών σύντομα θα επεκταθεί, ενώ επικαιροποιείται η υπάρχουσα μελέτη διαμόρφωσης της κορυφής του προβλήτα. (ΑΙΓΙΑΛΗ)

6.5 Εμπορευματική κίνηση

Το 2018 σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ στους λιμένες που διαχειρίζονται τα Λιμενικά Ταμεία και Δημοτικά-Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία διακινήθηκαν 2.004.603χιλιάδες τόνοι φορτίου.

Η καταγραφή του φορτίου αφορά σε εμπορευματική κίνηση οποιασδήποτε μορφής φορτίου (υγρά, ξηρό φορτίο χύμα, φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια και γενικό φορτίο).

Στον Πίνακα 35 παρουσιάζεται το φορτίο που διακινήθηκε σε κάθε λιμένα, σε σύνολο Κυκλάδων και σύνολο χώρας για το πρώτο τρίμηνο του 2018. Ακολουθούν πίνακες και για τα υπόλοιπα τρίμηνα του 2018. Η μελέτη έγινε ανά τρίμηνο για να φανεί η αύξηση που παρουσιάζεται τους τουριστικούς μήνες.

Πίνακας 34: Εμπορευματική κίνηση λιμένων (εκφορτωθέντα) 1^ο τρίμηνο 2018

Λιμένες εκφόρτωσης / φόρτωσης	Κατηγορίες εκφορτωθέντων - Unloaded					
	Σύνολο - Total	Υγρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Ξηρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Φορτίο σε εμπορευματοκιβώ τια - Containers	Φορτίο σε ε Ro/Ro - Roll- on roll- off	Άλλα Γεν. Φορ τία - Other general cargo
Σύνολο Χώρας	7.785.971	1.868.934	2.658.309	603.031	2.539.028	116.669
Σύνολο Κυκλάδες	476.280	55.409	236.938	0	171.451	12.482
Αμοργός (Κατάπολα)	5.107	3.046	940	0	1.115	6
Ανάφη	1.381	27	0	0	1.020	334
Ανδρος	1.591	0	1.531	0	60	0
Αντίπαρος	6.394	0	0	0	6.394	0
Γαύριο	17.465	746	5.400	0	9.297	2.022
Δονούσα Κυκλάδων	1.348	0	900	0	448	0
Ηράκλεια Κυκλάδων	6.522	6.300	0	0	222	0
Θήρα	110.380	7.768	60.451	0	36.079	6.082
Ιος	22.984	226	19.020	0	2.373	1.365
Κέα	14.237	221	7.885	0	6.129	2
Κίμωλος	11.429	7.836	3.050	0	543	0
Κουφονήσι	3.148	26	1.800	0	1.210	112
Κύθνος	7.695	1.066	4.661	0	1.968	0
Μήλος (Αδάμας)	18.886	3.338	10.279	0	5.246	23
Μύκονος	134.213	5.427	89.953	0	36.628	2.205
Νάξος	24.594	1.760	4.477	0	18.347	10
Πάρος	23.890	4.005	2.376	0	17.497	12
Σέριφος	5.657	94	4.030	0	1.530	3
Σίκτινος Κυκλάδων	104	20	0	0	48	36
Σίφνος	6.885	977	3.973	0	1.926	9
Σχοινούσα	1.428	6	900	0	522	0
Σύρος	30.377	11.926	5.462	0	12.934	55
Τήνος	18.505	477	8.950	0	8.872	206
Φολέγανδρος	1.420	50	900	0	470	0

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ίδια Επεξεργασία

Πίνακας 35: Εμπορευματική κίνηση λιμένων (εκφορτωθέντα) 2^ο τρίμηνο 2018

Λιμένες εκφόρτωσης / φόρτωσης	Κατηγορίες εκφορτωθέντων - Unloaded					
	Σύνολο - Total	Υγρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Ξηρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Φορτίο σε εμπορευματοκιβώ τια - Containers	Φορτίο σε ε Ro/Ro - Roll- on roll- off	Άλλα Γεν. Φορ τία - Other general cargo
Σύνολο	8.383.700	2.112.110	2.637.201	561.377	2.975.001	98.011
Σύνολο Κυκλάδες	566.469	91.630	239.656	0	232.353	2.830
Αιγιάλη	3.690	2.595	0	0	1.095	0
Αμοργός	9.888	7.408	1.380	0	1.095	5
Ανάφη (Κυκλάδες)	3.801	22	1.880	0	1.632	267
Ανδρος	1.777	0	1.600	0	72	105
Αντίπαρος	13.711	0	0	0	13.711	0
Γαύριο	26.033	922	11.968	0	13.140	3
Δονούσα	642	0	0	0	568	74
Ηράκλεια	6.999	6.700	0	0	297	2
Θήρα	122.949	25.054	53.945	0	42.820	1.130
Ιος	6.103	1.056	568	0	3.922	557
Κίμωλος	18.383	16.760	900	0	718	5
Κουφονήσι Κυκλάδων	3.233	28	900	0	2.303	2
Κύθνος	17.467	624	10.944	0	5.894	5
Μήλος (Αδάμας)	21.430	5.672	9.061	0	6.507	190
Μύκονος	149.079	4.638	87.485	0	56.956	0
Νάξος	22.894	2.386	3.556	0	16.928	24
Νίσυρος	2.707	216	940	0	1.481	70
Πάρος	27.164	2.493	1.864	0	22.755	52
Σέριφος	9.242	2.745	4.650	0	1.746	101
Σίκινος Κυκλάδων	1.170	12	940	0	217	1
Σίφνος	8.872	1.335	4.725	0	2.805	7
Σχοινούσα Κυκλάδων	2.599	35	1.800	0	764	0
Σύρος	33.439	9.816	12.234	0	11.378	11
Τήνος	23.681	659	12.877	0	9.937	208
Φολέγανδρος	4.318	112	3.300	0	895	11

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 36: Εμπορευματική κίνηση λιμένων (εκφορτωθέντα) 3^ο τρίμηνο 2018

Λιμένες εκφόρτωσης / φόρτωσης	Κατηγορίες εκφορτωθέντων - Unloaded					
	Σύνολο - Total	Υγρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Ξηρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια - Containers	Φορτίο σε Ro/Ro - Roll-on roll-off	Άλλα Γεν. Φορτία - Other general cargo
Σύνολο Χώρας	8.903.446	2.565.065	2.267.169	552.625	3.443.373	75.214
Σύνολο Κυκλάδες	460.262	125.795	46.563	0	281.330	6.574
Αιγιάλη	6.744	5.367	0	0	1.377	0
Αμοργός (Κατάπολα)	11.259	9.637	0	0	1.612	10
Ανάφη	2.543	221	0	0	1.996	326
Αντίπαρος	23.415	0	0	0	23.415	0
Γαύριο	19.581	1.047	5.700	0	12.738	96
Δονούσα Κυκλάδων	1.396	780	0	0	616	0
Ηράκλεια	8.486	7.900	0	0	585	1
Θήρα	106.421	43.915	15.520	0	44.628	2.358
Ιος	8.232	388	0	0	4.928	2.916
Κέα	15.618	450	0	0	15.161	7
Κίμωλος	22.964	22.141	0	0	819	4
Κουφονήσι	4.078	482	0	0	3.250	346
Κύθνος	12.084	3.056	0	0	9.016	12
Μήλος (Αδάμας)	16.378	6.232	3.982	0	6.152	12
Μύκονος	62.801	2.373	1.763	0	58.623	42
Νάξος	32.008	2.821	1.745	0	27.411	31
Πάρος	34.700	3.490	0	0	31.187	23
Σέριφος	3.009	695	0	0	2.304	10
Σίκινος	227	26	0	0	200	1
Σίφνος	10.621	4.750	2.512	0	3.350	9
Σχοινούσα	1.378	143	0	0	1.235	0
Σύρος	38.544	8.521	10.070	0	19.945	8
Τήνος	16.407	865	5.271	0	9.915	356
Φολέγανδρος Κυκλάδων	1.368	495	0	0	867	6

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 37: Εμπορευματική κίνηση λιμένων (εκφορτωθέντα) 4^ο τρίμηνο 2018

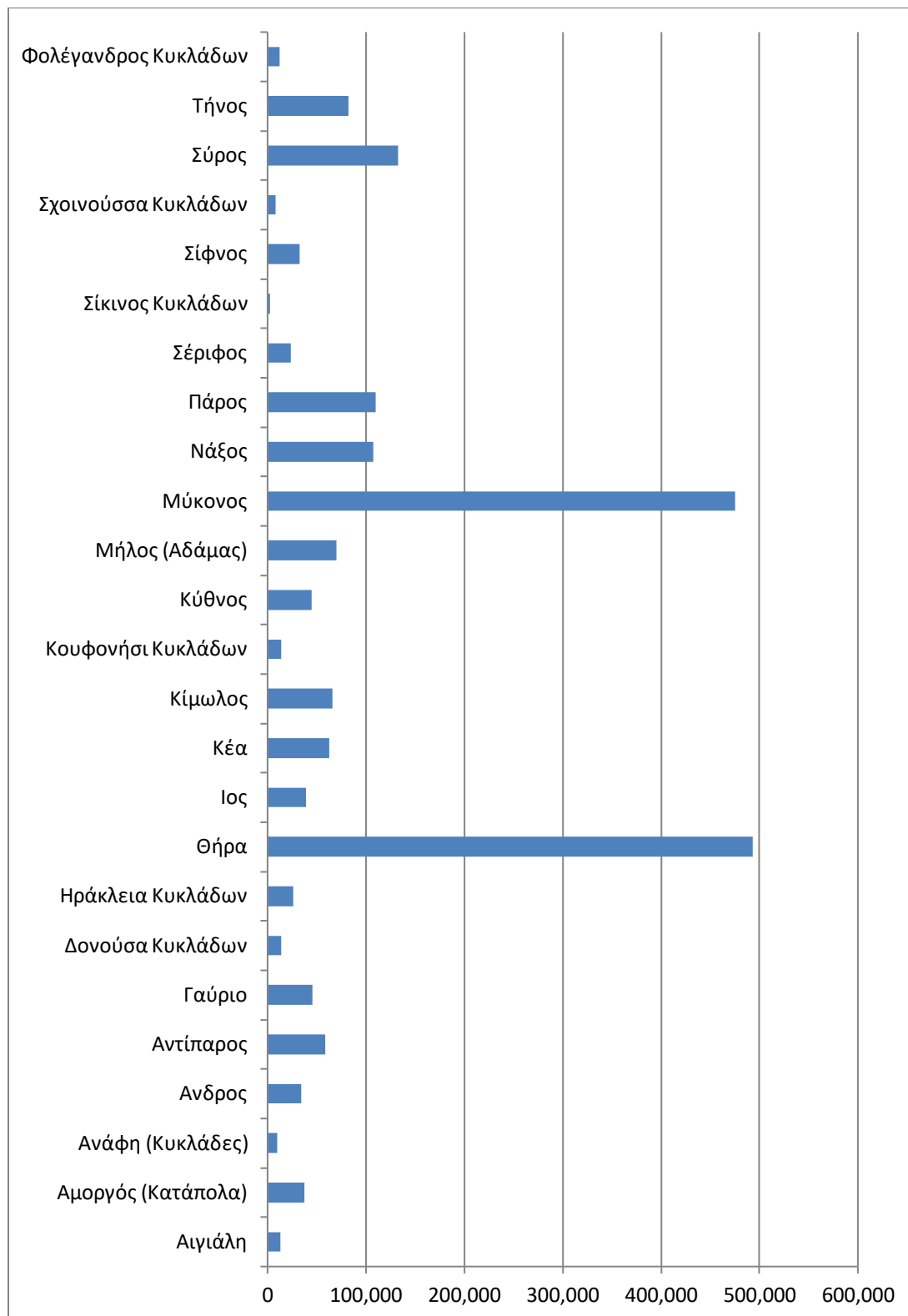
Λιμένες εκφόρτωσης / φόρτωσης	Κατηγορίες εκφορτωθέντων - Unloaded				
	Σύνολο - Total	Υγρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Ξηρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια - Containers	Άλλα Γεν. Φορτία - Other general cargo
Σύνολο Χώρας	7.971.470	2.182.651	2.463.908	601.408	106.353
Σύνολο Κυκλάδες	501.592	55.663	246.113	0	7.346
Αιγιάλη	1.758	1.065	0	0	0
Αμοργός (Κατάπολα)	10.812	8.030	1.840	0	3
Ανάφη (Κυκλάδες)	2.127	60	940	0	2
Αντίπαρος	7.077	0	0	0	0
Γαύριο	19.012	987	7.241	0	5
Δονούσα Κυκλάδων	449	0	0	0	0
Ηράκλεια Κυκλάδων	3.289	3.100	0	0	2
Θήρα	153.475	12.773	91.062	0	6.264
Θηρασία	1.927	0	900	0	1
Ιος	7.988	202	4.660	0	711
Κίμωλος	12.754	10.479	1.400	0	2
Κουφονήσι Κυκλάδων	3.796	30	2.700	0	1
Κύθνος	7.686	683	2.700	0	2
Μήλος (Αδάμας)	12.931	4.029	2.666	0	5
Μύκονος	129.053	1.271	91.667	0	0
Νάξος	28.150	2.073	2.051	0	14
Πάρος	23.742	1.518	1.047	0	18
Σέριφος	5.612	694	3.430	0	4
Σίκινος Κυκλάδων	1.198	107	900	0	0
Σίφνος	6.541	935	2.464	0	185
Σχοινούσα Κυκλάδων	2.846	22	2.300	0	0
Σύρος	30.639	6.877	8.730	0	7
Τήνος	23.434	682	12.985	0	115
Φολέγανδρος Κυκλάδων	5.296	46	4.430	0	5

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία

Στους Πίνακες 35-38 βλέπουμε ότι τα εκφορτωθέντα εμπορεύματα σε πολύ μεγάλες ποσότητες διακινούνται στα λιμάνια της Σαντορίνης και της Μυκόνου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ο αριθμός των φορτωθέντων εμπορευμάτων είναι αρκετά μικρός και δε θα παρουσιαστεί στην παρούσα εργασία.

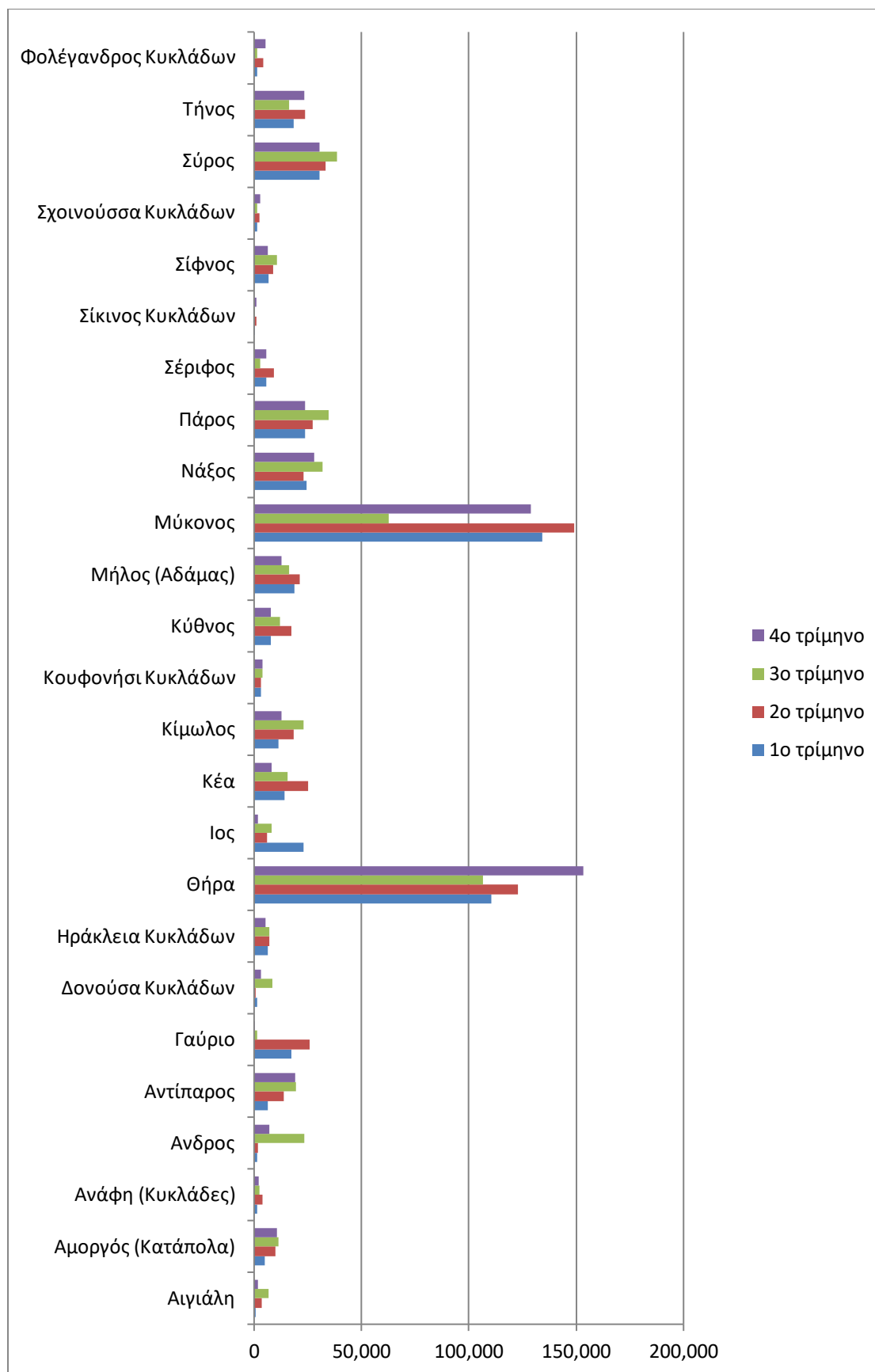
Στο Διάγραμμα 1 παρατηρούμε πως τα νησιά των μικρών Κυκλάδων (Δονούσα, Κουφονήσια, Σχοινούσα, Ηρακλεία) έχουν κίνηση κάτω από 15.000 τόνους

συνολικού φορτίου ετησίως. Στο Διάγραμμα 2 παρακάτω γίνεται φανερή η εμπορευματική κίνηση στους πέντε δημοφιλέστερους προορισμούς των Κυκλάδων, δηλαδή Σαντορίνη, Σύρο, Μύκονο, Πάρο, Νάξο.



Διάγραμμα 1: Ετήσια εμπορευματική κίνηση ανά λιμένα 2018 (εκφορτωθέντα)

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Διάγραμμα 2: Εμπορευματική κίνηση ανά λιμένα 2018 (εκφορτωθέντα)

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

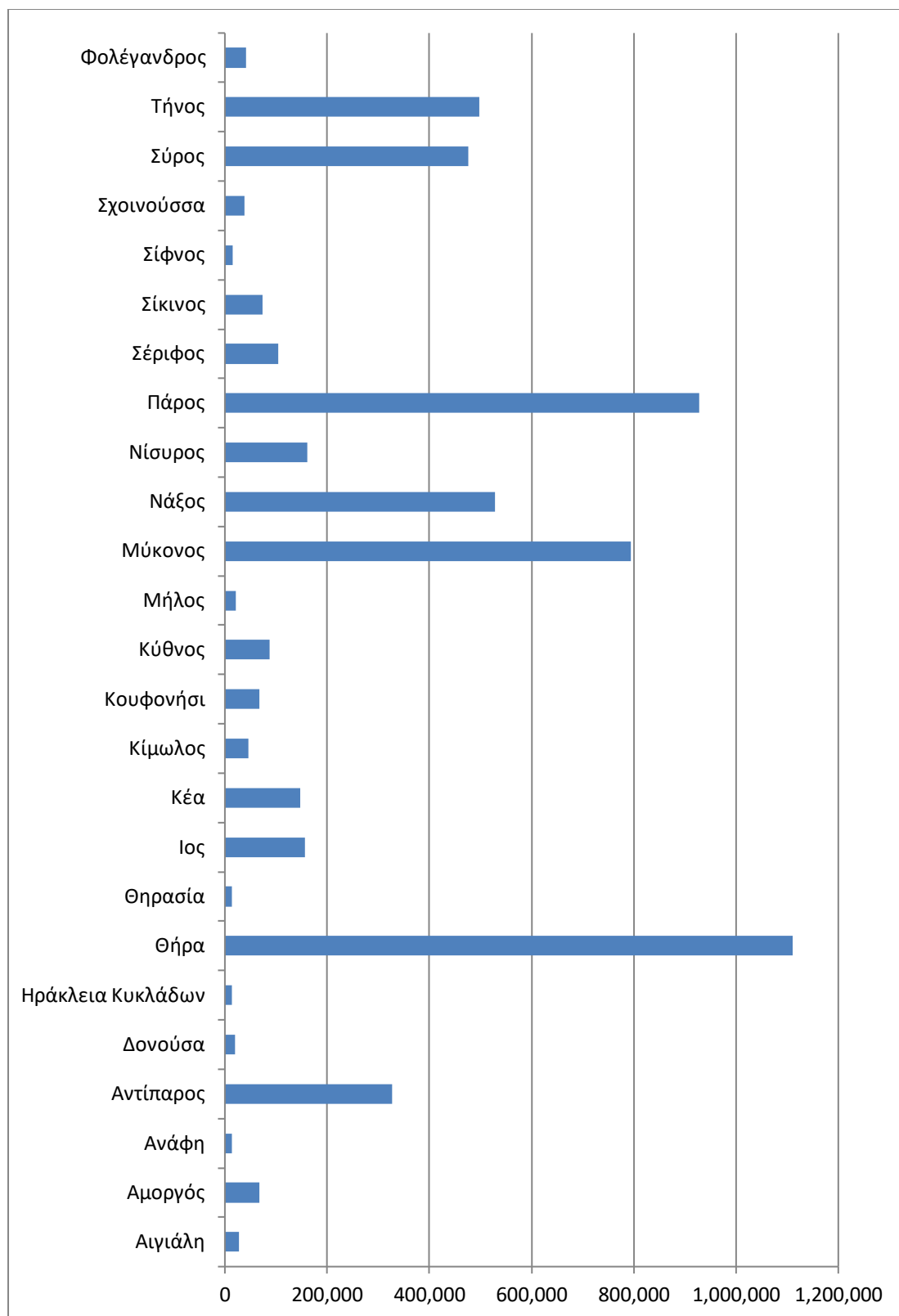
6.6 Επιβατική κίνηση

Από την ανάλυση των δεδομένων προέκυψε ότι η επιβατική κίνηση στους λιμένες των Κυκλάδων άγγιξε τους 5.422.665 επιβιβασθέντες επιβάτες και 5.424.104 αποβιβασθέντες για το 2018. Συνολικά η επιβατική κίνηση σε όλα τα λιμάνια των Κυκλάδων διαμορφώθηκε στα 10.846.769 εκατομμύρια επιβάτες (Πίνακες 39 και 40).

Πίνακας 38: Επιβατική κίνηση ανά λιμένα το 2018 (επιβιβασθέντες επιβάτες)

	1ο τρίμηνο	2ο τρίμηνο	3ο τρίμηνο	4ο τρίμηνο	Σύνολο
Σύνολο Χώρας	4.353.946	8.950.173	16.445.646	5.345.901	35.095.666
Σύνολο Κυκλάδων	313.273	1.424.988	3.014.370	670.034	5.422.665
Αιγιάλη	1.297	5.306	17.470	3.320	27.393
Αμοργός	1.343	10.236	52.189	3.417	67.185
Ανάφη	483	2.140	10.429	1.147	14.199
Αντίπαρος	14.363	66.037	224.850	22.107	327.357
Δονούσα	454	3.720	15.117	1.150	20.441
Ηράκλεια Κυκλάδων	475	2.261	9.352	887	12.975
Θήρα	51.666	387.814	553.192	117.554	1.110.226
Θηρασία	1.567	3.786	6.036	2.693	14.082
Ιος	3.455	30.322	115.342	8.080	157.199
Κέα	12.177	41.609	78.637	14.798	147.221
Κίμωλος	1.746	8.579	32.350	3.420	46.095
Κουφονήσι	1.244	10.983	49.875	5.695	67.797
Κύθνος	4.826	20.288	56.463	6.602	88.179
Μήλος	5.128	3.520	10.969	1.598	21.215
Μύκονος	48.994	256.057	409.024	80.517	794.592
Νάξος	31.091	125.915	320.859	50.160	528.025
Νίσυρος	2.959	47.858	88.027	23.038	161.882
Πάρος	51.555	219.361	586.737	70.530	928.183
Σέριφος	2.667	30.683	57.856	13.264	104.470
Σίκινος	483	14.853	53.865	5.040	74.241
Σίφνος	3.844	1.847	8.316	897	14.904
Σχοινούσσα	893	9.088	26.138	1.996	38.115
Σύρος	41.673	91.590	168.940	173.750	475.953
Τήνος	28.101	124.983	285.128	60.191	498.403
Φολέγανδρος	789	6.152	33.209	1.183	41.333

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Διάγραμμα 3: Επιβασθέντες επιβάτες ανά λιμένα το 2018

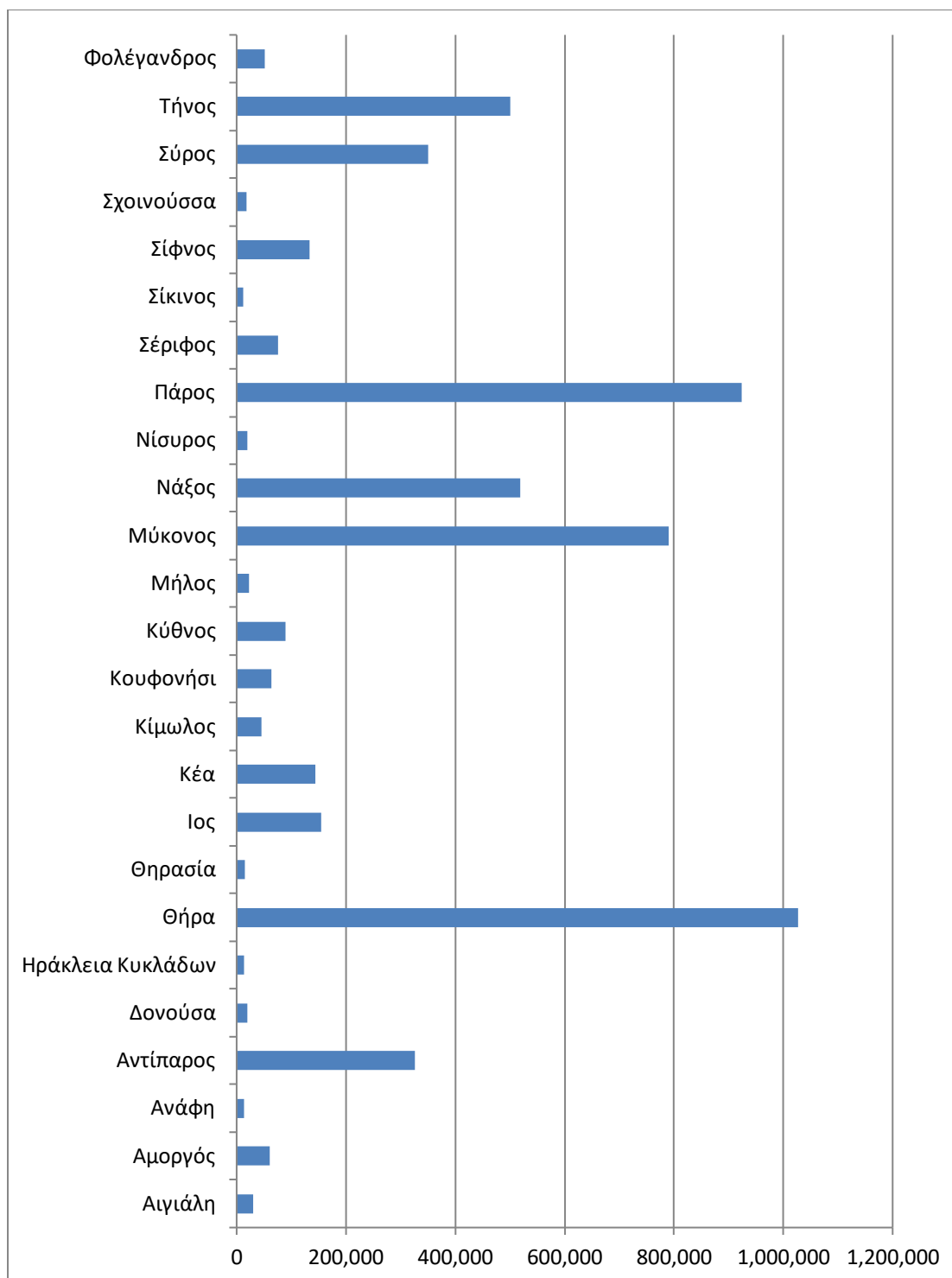
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στο Διάγραμμα 3 βλέπουμε την επιβατική κίνηση ως προς τους επιβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας το 2018. Ξεχωρίζουν η Σαντορίνη, η Πάρος και η Μύκονος ως προς τον αριθμό των επιβατών.

Πίνακας 39:Επιβατική κίνηση ανά λιμένα το 2018 (αποβιβασθέντες επιβάτες)

	1 ^ο τρίμηνο	2ο τρίμηνο	3ο τρίμηνο	4ο τρίμηνο	Σύνολο
Σύνολο Χώρας	4.353.946	8.950.173	16.445.646	5.345.901	35.095.666
Σύνολο Κυκλάδες	320.839	1.439.170	3.157.362	506.733	5.424.104
Αιγιάλη	1.569	6.443	20.790	2.014	30.816
Αμοργός	1.937	12.073	42.781	3.163	59.954
Ανάφη	628	2.631	9.753	924	13.936
Αντίπαρος	14.362	66.038	223.921	22.108	326.429
Δονούσα	673	4.077	14.295	915	19.960
Ηράκλεια Κυκλάδων	525	2.567	9.219	831	13.142
Θήρα	50.381	322.387	543.330	111.675	1.027.773
Θηρασία	1.663	4.084	6.605	2.807	15.159
Ιος	4.217	35.496	109.488	6.164	155.365
Κέα	12.822	45.373	72.157	13.902	144.254
Κίμωλος	2.020	9.014	31.548	2.915	45.497
Κουφονήσι	1.363	13.177	47.579	1.996	64.115
Κύθνος	5.627	23.806	53.304	5.924	88.661
Μήλος	7.079	3.815	10.844	1.517	23.255
Μύκονος	46.469	254.029	409.743	79.909	790.150
Νάξος	30.721	123.756	315.018	49.389	518.884
Νίσυρος	3.273	5.423	7.424	3.776	19.896
Πάρος	50.807	218.051	585.674	69.573	924.105
Σέριφος	3.460	17.477	51.495	3.928	76.360
Σίκινος	549	2.880	7.984	766	12.179
Σίφνος	4.861	34.029	87.119	7.055	133.064
Σχοινούσσα	912	3.689	12.520	1.267	18.388
Σύρος	44.403	90.591	163.166	52.256	350.416
Τήνος	29.472	124.627	286.240	59.961	500.300
Φολέγανδρος	1.046	13.637	35.365	1.998	52.046

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Διάγραμμα 4: Αποβιβασθέντες επιβάτες ανά λιμένα το 2018

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στο Διάγραμμα 4 βλέπουμε την επιβατική κίνηση ως προς τους αποβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας το 2018. Ξεχωρίζουν η Σαντορίνη, η Πάρος και η Μύκονος με τους περισσότερους επιβάτες να αποβιβάζονται στα δημοφιλή αυτά νησιά των Κυκλάδων.

6.7 Κίνηση επιβατών κρουαζιέρας

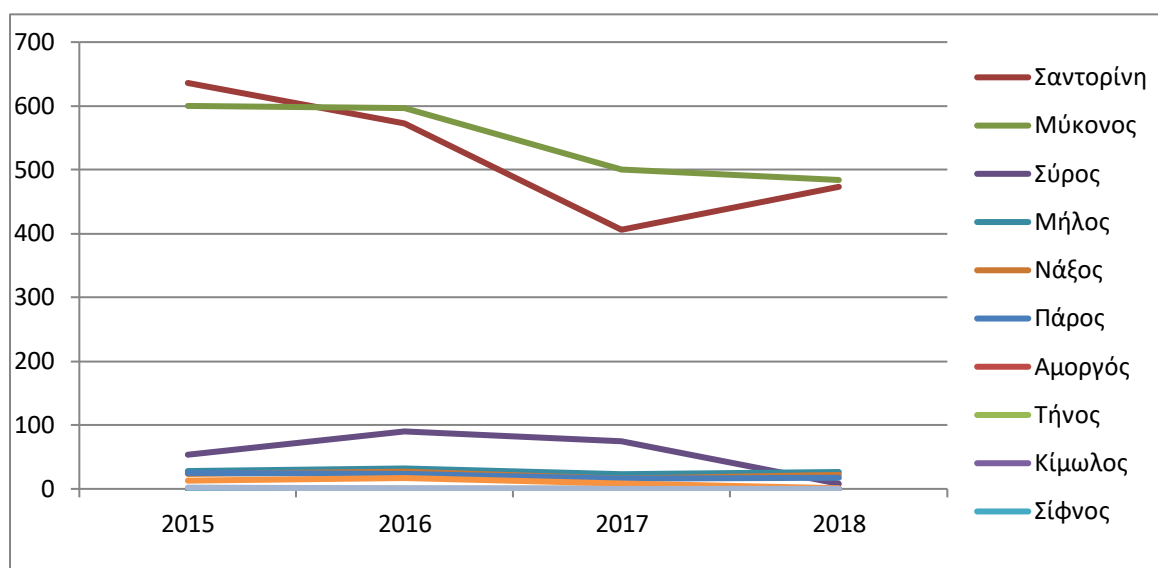
Στον Πίνακα 41 παρουσιάζεται η κίνηση στην κρουαζιέρα ανά λιμένα και συνολικά στις Κυκλάδες. Τα στοιχεία έχουν αντληθεί από την Ένωση Λιμένων Ελλάδος και αφορούν την τετραετία 2015-2018.

Πίνακας 40: Αριθμός αφίξεων κρουαζιερόπλοιων ανά λιμένα Κυκλάδων

Προορισμός	2018	2017	2016	2015
Σαντορίνη	474	406	572	636
Μύκονος	484	501	596	600
Σύρος	8	75	90	53
Μήλος	27	23	32	28
Νάξος	22	16	27	23
Πάρος	17	16	23	25
Ιος	1	8	17	13
Άνδρος	0	0	1	2
Τήνος	0	0	0	0
Αμοργός	0	0	0	0
Κίμωλος	0	0	0	0
Σίφνος	0	0	0	0
Σύνολο Κυκλαδες	1033	1045	1358	1380

Πηγή: Ε.ΛΙΜ.Ε.

Στο Διάγραμμα 5 βλέπουμε την πτωτική πορεία των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στα νησιά των Κυκλάδων. Το 2015 ήταν η καλύτερη χρονιά σε αφίξεις με τη μεγαλύτερη ζημιά να έχει υποστεί αναλογικά η Ίος.



Διάγραμμα 5: Αριθμός αφίξεων κρουαζιερόπλοιων ανά λιμένα 2016-2018

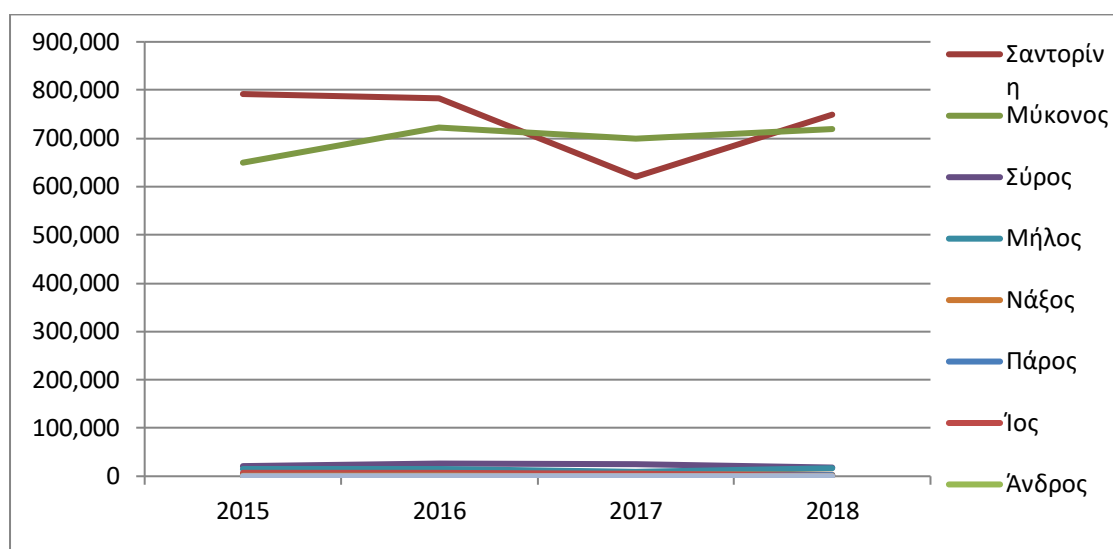
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Αντίστοιχα στον Πίνακα 42 και στο Διάγραμμα 6 βλέπουμε τον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας ανά λιμένα. Η Σαντορίνη και η Μύκονος ως αναμενόμενα ξεπερνούν το μισό εκατομμύριο επισκέπτες ανά έτος.

Πίνακας 41: Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας ανά λιμένα Κυκλάδων

Προορισμός	2018	2017	2016	2015
Σαντορίνη	749.286	620.570	783.893	791.927
Μύκονος	720.256	699.304	722.517	649.714
Σύρος	18.071	24.543	26.403	21.986
Μήλος	16.667	9.222	14.735	15.394
Νάξος	3.459	4.236	2.470	4.738
Πάρος	2.476	3.916	3.127	3.679
Ίος	680	5.048	7.113	6.700
Άνδρος	0	0	528	839
Αμοργός	0	0	0	0
Κίμωλος	0	0	0	0
Σίφνος	0	0	0	0
Τήνος	0	0	0	0

Πηγή: Ε.ΛΙΜ.Ε.



Διάγραμμα 6: Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας ανά λιμένα 2015-2018

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

6.8 Ανθρώπινο δυναμικό

Οι θέσεις προσωπικού των φορέων διαχείρισης αφορούν σε θέσεις τακτικού προσωπικού. Η μεταφορά των υπαλλήλων από τα κρατικά στα δημοτικά λιμενικά ταμεία έγινε αυτοδίκαια μετά τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων σε αυτά ή μετά την απόσχιση διαδημοτικών λιμενικών ταμείων. Στον Πίνακα 43 φαίνεται ο αριθμός των

υπαλλήλων που στελεχώνουν τον φορέα, τα δεδομένα που κατέστη δυνατό να εντοπίσουμε.

Πίνακας 42: Λιμενικά Ταμεία και στελέχωση υπηρεσιών

Φορέας διαχείρισης λιμένα	Θέσεις τακτικού προσωπικού	Συνολικός αριθμός θέσεων	Στελεχωμένες θέσεις
Δ.Α.Τ Σύρου	ΠΕ Οικονομικός (0) Τεχνικών Υπηρεσιών (0)	0	7
Δ.Α.Τ Μυκόνου	ΠΕ Ηλεκτρολόγων Μηχανικών (1) ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών (1) ΠΕ Αρχιτεκτόνων (1) (απόσπαση από Δήμο Μυκόνου)	3	4
	ΔΕ Διοικητικών γραμματέων (1) ΔΕ Διοικητικών (1) ΔΕ Οδηγών (2) ΔΕ Τεχνικών υδραυλικών (1) ΥΕ Καθαριστών εσωτ. χώρων (κτιρίων) (1) ΥΕ Καθαριστών εξωτ. χώρων (6)	12	
Δ.Α.Τ Πάρου – Αντίπαρου	ΠΕ Οικονομικός (1) ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών (1) ΠΕ Μηχανολόγων Ηλεκτρολόγων Μηχανικών (1)	3	1
	ΤΕ Διοικητικών Λογιστών (1) ΤΕ Πληροφορικής (1) ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων (2) ΔΕ Ηλεκτρολόγων (1) ΔΕ Χειριστών Η/Υ (1) ΥΕ Κλητήρων–Θυρωρών Γενικών καθηκόντων (1) ΥΕ Καθαριότητας εσωτερικών χώρων (1)	8	
Δ.Α.Τ Τήνου – Άνδρου	-	-	0
Δ.Α.Τ Νάξου	ΠΕ Οικονομικού (1) ΠΕ Πολιτικών Μηχανικών (1) ΠΕ Διοικητικού (1)	3	7
	ΤΕ Τεχνολ. Ηλεκτρολόγων Μηχαν. (1) ΤΕ Διοικητικού–Λογιστικού (1) ΔΕ (Τεχνιτών–Ηλεκτροτεχνιτών) (1) ΔΕ Διοικητικού (1) ΥΕ Εργατών (2)	6	
Δ.Α.Τ Θήρας	-	-	3
Δ.Α.Τ Ίου	-	-	1
Δ.Α.Τ Σίφνου – Κιμώλου	-	-	0
Δ.Α.Τ Μήλου	-	-	0
Δ.Α.Τ Αμοργού	ΤΕ Διοικητικού-Οικονομικού (1) ΤΕ Τεχνολόγων Ηλεκτρολόγων - Μηχανικών (1)	2	0

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

6.9 Οικονομικά στοιχεία

Στο υποκεφάλαιο αυτό επιχειρείται να αναλυθούν τα οικονομικά στοιχεία των δημοτικών λιμενικών ταμείων των Κυκλάδων. Τα στοιχεία αντλήθηκαν από τη Διαύγεια, για τα έτη 2013 και 2014, διότι δεν υπάρχουν μεταγενέστερα δεδομένα διαθέσιμα.

Για το Δ.Λ.Τ. Σίφνου-Κιμώλου δεν κατέστη δυνατή η εύρεση στοιχείων, ενώ για το Δ.Λ.Τ. Αμοργού δεν εντοπίστηκαν στοιχεία για το 2014 (τα στοιχεία του 2013 αναρτήθηκαν από το Δήμο Αμοργού). Ακόμα, η πλειοψηφία των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων δεν ανήρτησαν δεδομένα για το ταμειακό υπόλοιπο τους

Πίνακας 43: Βεβαιωθέντα έσοδα και ενταλθέντα έξοδα Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων

Φορέας διαχείρισης λιμένα	Έτος	Έσοδα	Έξοδα	Ταμειακό υπόλοιπο
Δ.Λ.Τ Σύρου	2013	3.583.160,72	1.701.195,86	1.395.385,74
	2014	3.388.335,46	1.475.349,10	1.384.226,68
Δ.Λ.Τ Μυκόνου	2013	4.455.747,86	803.488,18	3.600.412,34
	2014	5.313.625,64	1.378.681,88	3.891.539,19
Δ.Λ.Τ Πάρου – Αντίπαρου	2013	3.095.905,25	658.879,11	-
	2014	4.023.250,99	787.893,97	-
Δ.Λ.Τ Τήνου – Ανδρου	2013	1.055.006,36	642.435,47	-
	2014	1.144.612,71	721.290,47	-
Δ.Λ.Τ Νάξου	2013	1.308.852,20	1.184.203,97	3.856.059,27
	2014	1.422.994,46	1.307.886,66	3.971.167,07
Δ.Λ.Τ Θήρας	2013	1.939.497,86	1.707.864,57	-
	2014	2.040.763,44	1.648.236,07	-
Δ.Λ.Τ Ίου	2013	809.147,15	341.860,90	-
	2014	799.328,76	315.750,32	-
Δ.Λ.Τ Σίφνου – Κιμώλου	2013	-	-	-
	2014	-	-	-
Δ.Λ.Τ Μήλου	2013	1.541.458,77	502.416,19	1.116.394,57
	2014	-	-	-
Δ.Λ.Τ Αμοργού	2013	-	-	-
	2014	-	-	-

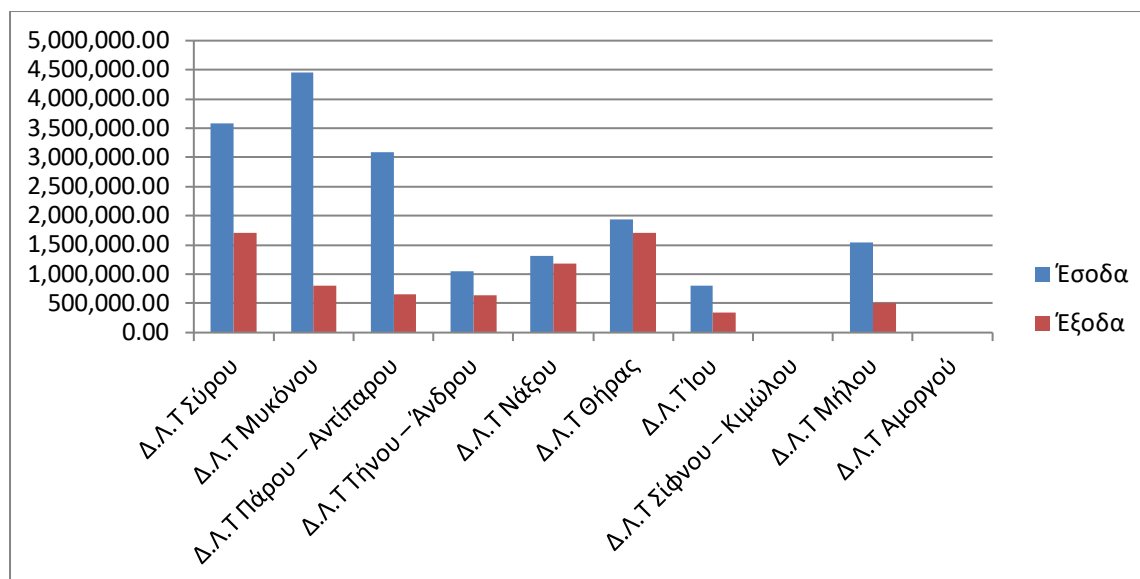
Πηγή: Διαύγεια, Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 44: Προϋπολογισθέντα έσοδα και δαπάνες Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων

Φορέας διαχείρισης λιμένα	Έτος	Έσοδα	Προϋπολογισθέντα Έσοδα
Δ.Λ.Τ Σύρου	2013	3.583.160,72	3.681.382,33
	2014	3.388.335,46	3.248.610,76
Δ.Λ.Τ Μυκόνου	2013	4.455.747,86	4.474.037,23
	2014	5.313.625,64	4.824.529,80
Δ.Λ.Τ Πάρου – Αντίπαρου	2013	3.095.905,25	4.682.130,10
	2014	4.023.250,99	5.127.472,80
Δ.Λ.Τ Τήνου – Άνδρου	2013	1.055.006,36	3.526.876,32
	2014	1.144.612,71	4.029.053,56
Δ.Λ.Τ Νάξου	2013	1.308.852,20	5.040.263,24
	2014	1.422.994,46	5.279.053,73
Δ.Λ.Τ Θήρας	2013	1.939.497,86	4.413.497,86
	2014	2.040.763,44	3.908.059,32
Δ.Λ.Τ Ίου	2013	809.147,15	844.954,92
	2014	799.328,76	-
Δ.Λ.Τ Σίφνου – Κιμώλου	2013	-	-
	2014	-	-
Δ.Λ.Τ Μήλου	2013	1.541.458,77	2.679.644,57
	2014	-	-
Δ.Λ.Τ Αμοργού	2013	-	-
	2014	-	-

Πηγή: Διαύγεια, Ιδία Επεξεργασία

Στον Πίνακα 45 παρατηρούμε ότι τα βεβαιωθέντα έσοδα υπολείπονται κατά πολύ σε σύγκριση με τα προϋπολογισθέντα στα περισσότερα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Μυκόνου το 2014 όπου τα καθαρά Έσοδα ξεπέρασαν τα προϋπολογισθέντα.

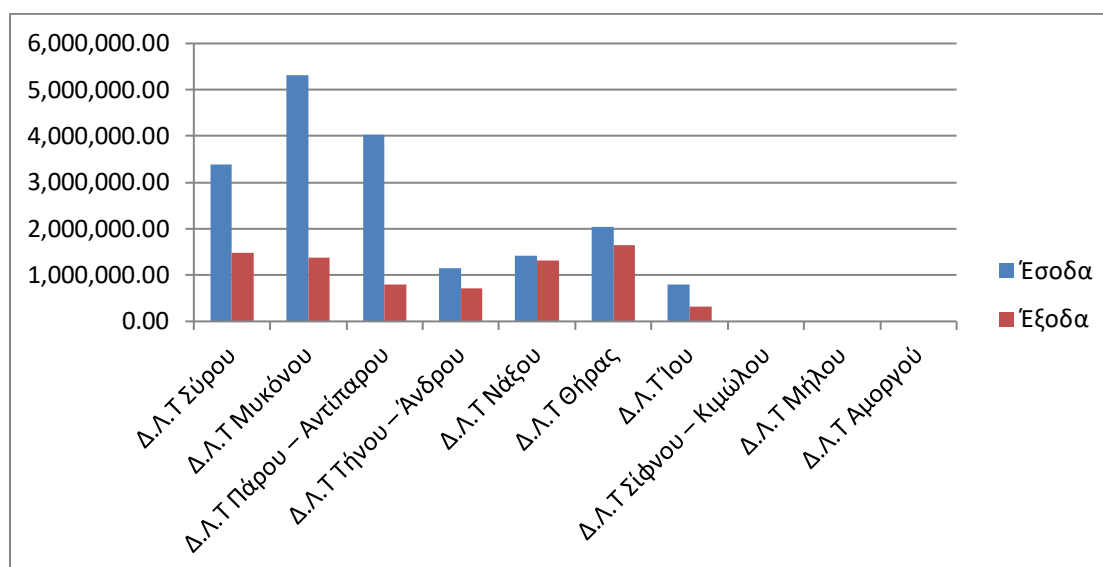


Διάγραμμα 7: Απολογισμός λιμενικών ταμείων 2013

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Από το Διάγραμμα 7 παρατηρείται ότι τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Μυκόνου, Σύρου, Μήλου και Πάρου-Αντιπάρου το 2013 έκλεισαν με σημαντικό ποσό κέρδους, το ίδιο παρατηρείται και το 2014 (Διάγραμμα 8).

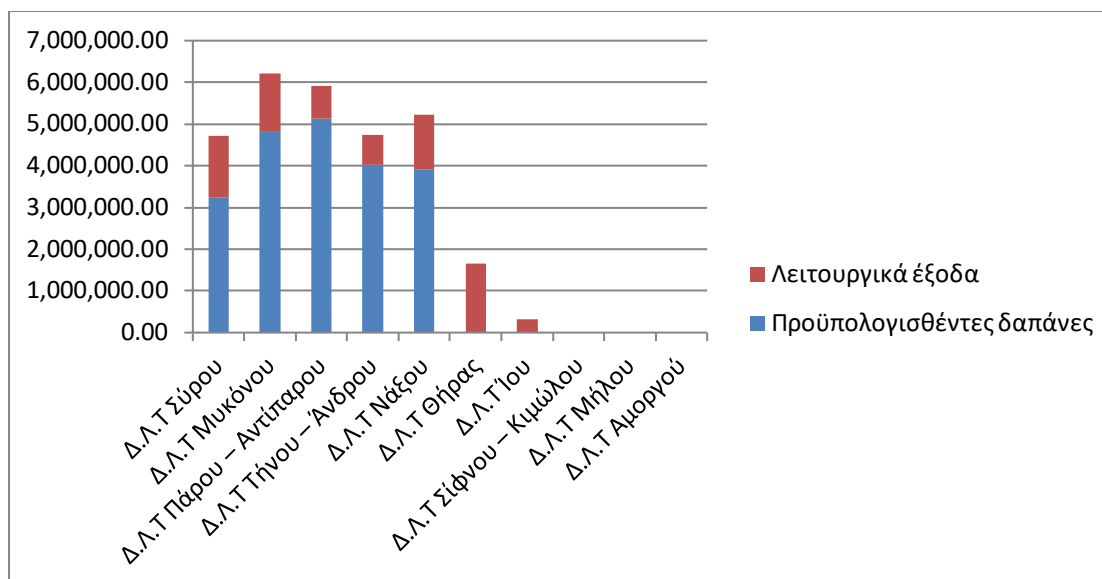
Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Τήνου-Άνδρου, Ίου και Αμοργού παρουσιάζουν κέρδη, ενώ τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Νάξου και Θήρας έχουν σχεδόν ισοσκελισμένα έσοδα και έξοδα, τα δύο έτη που μελετώνται.



Διάγραμμα 8: Απολογισμός λιμενικών ταμείων 2014

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

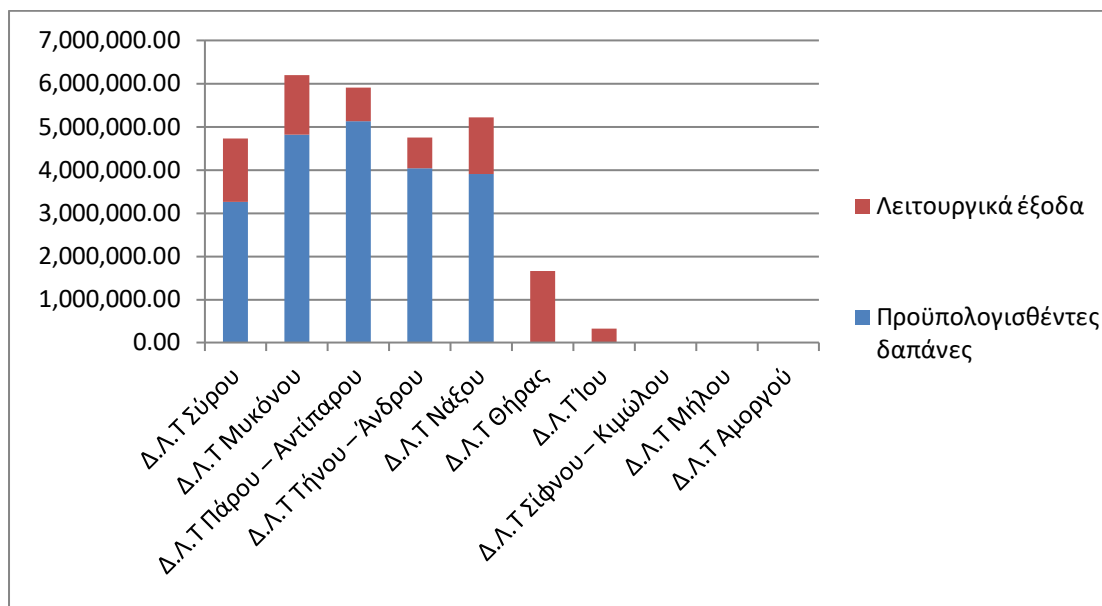
Αναφορικά με τους απολογισμούς των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων Σίφνου-Κιμώλου, Μήλου Κι Αμοργού δεν βρέθηκαν στοιχεία για το 2014.



Διάγραμμα 9: Λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τον συνολικό προϋπολογισμό δαπανών 2013

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στο Διάγραμμα 9 απεικονίζονται τα λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τον συνολικό προϋπολογισμό για το 2013. Για το Δ.Α.Τ. Σύρου τα λειτουργικά έξοδα αποτελούν το 46% των προϋπολογισθέντων, για το Δ.Α.Τ. Μυκόνου το 17%, για το Δ.Α.Τ. Πάρου-Αντιπαρού το 14%, για το Δ.Α.Τ. Τήνου-Άνδρου το 18%, για το Δ.Α.Τ. Νάξου το 23%, για το Δ.Α.Τ. Θήρας το 38%, για το Δ.Α.Τ. Ίου το 40%, για το Δ.Α.Τ. Μήλου το 18% και για το Δ.Α.Τ. Αμοργού το 49%. Δεν διαθέτουμε στοιχεία για Δ.Α.Τ Σίφνου-Κιμώλου.



Διάγραμμα 10: Λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τον συνολικό προϋπολογισμό δαπανών 2014

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στο Διάγραμμα 10 απεικονίζονται τα λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τον συνολικό προϋπολογισμό για το 2014. Για το Δ.Λ.Τ. Σύρου τα λειτουργικά έξοδα αποτελούν το 45% των προϋπολογισθέντων, για το Δ.Λ.Τ. Μυκόνου το 28%, για το Δ.Λ.Τ. Πάρου-Αντιπάρου το 15%, για το Δ.Λ.Τ. Τήνου-Άνδρου το 20%, για το Δ.Λ.Τ. Νάξου το 24%, για το Δ.Λ.Τ. Θήρας το 42% και για το Δ.Λ.Τ. Ίου το 37%. Δεν διαθέτουμε στοιχεία για Δ.Λ.Τ Σίφνου-Κιμώλου, Μήλου και Αμοργού. Παρατηρούμε ότι το ποσοστό έχει αυξηθεί συγκριτικά με το 2013 σε όλα τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, με εξαίρεση την Ίο.

6.10 Προγραμματικές συμβάσεις

Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν.2971/2001 περί Προγραμματικών Συμβάσεων φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, μπορούν να συνάπτουν προγραμματικές συμβάσεις με Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή άλλους φορείς του δημόσιου τομέα με σκοπό τη μελέτη προγραμμάτων ανάπτυξης και εκτέλεσης λιμενικών έργων στη ζώνη λιμένα, καθώς και για την παροχή υπηρεσιών στη ζώνη αυτή. Στις συμβάσεις αυτές είναι δυνατή η συμμετοχή και επιχειρήσεων των Ο.Τ.Α., Συνδέσμων Δήμων και Κοινοτήτων, συνεταιρισμών, επιμελητηρίων και επιστημονικών φορέων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου που εποπτεύονται από το Δημόσιο. Οι προγραμματικές συμβάσεις εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, μετά από σύμφωνη γνώμη του Γ.Ε.Ν. και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι όροι και οι προϋποθέσεις των προγραμματικών συμβάσεων καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Θήρας, Μυκόνου, Σύρου και Αμοργού έχουν υπογράψει αντίστοιχες προγραμματικές συμβάσεις με την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, η οποία χρηματοδοτεί έργα τα οποία είναι αναγκαία για την λιμενική εγκατάσταση και δεν μπορούν να εκπονηθούν από τους φορείς διαχείρισης είτε λόγω έλλειψης πιστώσεων είτε λόγω έλλειψης εξειδικευμένου προσωπικού.

Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (Π.Ν.Α.), σύμφωνα με το άρθρο 100 του Ν.3852/2010, όπως ισχύει σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν.2971/2001/(ΦΕΚ Α' 285) και τις διατάξεις του άρθρου 14 του Ν.3044/2002 (ΦΕΚ197/Α/27-8-2002), αναλαμβάνει να στηρίζει τα λιμενικά ταμεία, οικονομικά και τεχνικά. Προκειμένου να υλοποιηθούν τα έργα και οι μελέτες που έχουν στο πρόγραμμά τους τα λιμενικά ταμεία η Π.Ν.Α. διαθέτει σημαντικό μέρος των πιστώσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και μέσω της κατάρτισης Προγραμματικής Σύμβασης με τα λιμενικά ταμεία, χρηματοδοτεί έργα και μελέτες. Επιπλέον διαθέτει επιστημονικό προσωπικό των υπηρεσιών της για να συντάξουν και να υλοποιήσουν τις μελέτες αυτών των έργων. Επομένως με τον τρόπο αυτόν, η Π.Ν.Α. αναλαμβάνει την διενέργεια διαγωνισμών, προμηθειών και την υπογραφή των σχετικών συμβάσεων, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία και το κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας τους. Παρακολουθεί τις χρηματοροές των έργων και εκτελεί τις αντίστοιχες πληρωμές. Τέλος μεριμνά για την εξασφάλιση μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων της, των απαραίτητων κατ' έτος πιστώσεων.

Παρακάτω αναφέρονται οι προγραμματικές συμβάσεις που έχουν υπογραφεί μεταξύ της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων κατά τα έτη 2016-2019 (Τεχνικό Πρόγραμμα Π.Ν.Α.):

1. Προγραμματική σύμβαση μεταξύ της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και του Δημοτικού λιμενικού ταμείου Μυκόνου με τίτλο «Μελέτη, κατασκευή και άδειες ίδρυσης και λειτουργίας Υδατοδρομίου στη Μύκονο» προϋπολογισμού 150.000 € που καλύπτεται εξ ολοκλήρου από τον προϋπολογισμό της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. Η διάρκεια της Προγραμματικής Σύμβασης είναι 30 ημερολογιακοί μήνες από την υπογραφή της στις 25/06/2018.
2. Προγραμματική σύμβαση μεταξύ της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και του Δημοτικού λιμενικού ταμείου Θήρας με τίτλο «Μελέτη, κατασκευή και άδειες ίδρυσης και λειτουργίας Υδατοδρομίου στη Θήρα» προϋπολογισμού 150.000 € που καλύπτεται εξ ολοκλήρου από τον προϋπολογισμό της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. Η διάρκεια της Προγραμματικής Σύμβασης είναι 30 ημερολογιακοί μήνες από την υπογραφή της στις 25/06/2018.
3. Προγραμματική σύμβαση μεταξύ της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και του Δημοτικού λιμενικού ταμείου Σύρου με τίτλο «Μελέτη, κατασκευή και άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου στη Σέριφο», προϋπολογισμού 150.000 € που καλύπτεται εξ ολοκλήρου από τον προϋπολογισμό της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. Η διάρκεια της Προγραμματικής Σύμβασης είναι 30 ημερολογιακοί μήνες από την υπογραφή της στις 29/1/2019.
4. Προγραμματική Σύμβαση μεταξύ της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου του Δήμου Αμοργού και του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Αμοργού με τίτλο «Διαμόρφωση – ανάπλαση πλατείας Όρμου Αιγιάλης Αμοργού» συνολικού προϋπολογισμού 659.301,37 ευρώ, βάσει της οποίας η Περιφέρεια θα συνδράμει οικονομικά στην κατασκευή του έργου, με τη χορήγηση χρηματοδότησης ύψους 250.000 ευρώ, από το ΠΤΑ Νοτίου Αιγαίου. Η Προγραμματική Σύμβαση έχει χρονική διάρκεια 36 μηνών, από την ημέρα της υπογραφής της στις 29/7/2019.

6.11 Προβλήματα φορέων διαχείρισης λιμένων

Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι φορείς διαχείρισης αφορά στη λειτουργία τους και είναι η υποστελέχωση των υπηρεσιών τους. Για παράδειγμα, μεγάλο ποσοστό των θέσεων που προβλέπονται στο οργανόγραμμα λειτουργίας των δημοτικών λιμενικών ταμείων είναι κενές ή καλύπτονται από Δημοτικούς υπαλλήλους. Επιπλέον δε, με την εξαίρεση των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων των «Δημοφιλών Νησιών» των Κυκλαδων, δεν υπάρχουν εξειδικευμένα στελέχη για να υλοποιήσουν τα έργα και τις μελέτες που απαιτούνται για την κατασκευή των έργων.

Επιπροσθέτως υπάρχει σοβαρή έλλειψη τεχνογνωσίας η οποία σε συνδυασμό με την ελλιπή στελέχωση, οδηγεί σε αδυναμία απορρόφησης του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και των ευρωπαϊκών κονδυλίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, οι φορείς να μην έχουν την δυνατότητα να εκμεταλλευτούν τα χρηματοδοτικά εργαλεία στο έπακρο και να χάνουν τις επενδύσεις που θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη του λιμένα.

Ένα εξίσου σημαντικό ζήτημα που απασχολεί όλα τα λιμενικά ταμεία και εν γένει τον δημόσιο φορέα, είναι η έντονη γραφειοκρατία σε συνδυασμό με το πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εντοπίζονται καθυστερήσεις στις εγκρίσεις των αποφάσεων και των αδειοδοτήσεων των μελετών. Επιπλέον υπάρχουν πολλά συναρμόδια υπουργεία γεγονός που περιπλέκει ακόμη περισσότερο την κατάσταση.

Τα μέλη που στελεχώνουν το Διοικητικό Συμβούλιο των Λιμενικών Ταμείων είναι στελέχη τα οποία δεν έχουν καλή γνώση στη διοίκηση των λιμένων και στη

λειτουργία της δημόσιας διοίκησης. Επομένως είναι δύσκολο να χαραχθεί σωστή στρατηγική για τα λιμάνια. Επιπλέον τα έσοδα των δημοτικών λιμενικών ταμείων διατίθενται για δράσεις οι οποίες δεν σχετίζονται με την ανάπτυξη του λιμένα και επενδύσεις σε επιθυμητό ποσοστό.

Όπως παρατηρείται από τους πίνακες των απολογισμών των λιμενικών ταμείων, αυτοί δεν φαίνεται να καταρτίζονται βάσει συγκεκριμένου στρατηγικού σχεδιασμού για τα λιμάνια της αρμοδιότητος τους. Αντιθέτως, τα λιμενικά ταμεία διαθέτουν πιστώσεις σε επενδύσεις που αφορούν, ως επί το πλείστον, σε έργα συντήρησης και βελτίωσης των κυρίων λιμανιών αλλά και τον αλιευτικών καταφυγίων που είναι στην περιοχή ευθύνης τους. Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Θήρας, Σύρου, Πάρου-Ανιπάρου και Μυκόνου έχουν στην αρμοδιότητά τους λιμενικές εγκαταστάσεις, διαφορετικών χρήσεων, οι περισσότερες δε είναι αλιευτικά καταφύγια με μεγάλη δυναμικότητα σε αλιευτικά σκάφη οι πλειονότητα των οποίων χρήζει σημαντικών έργων τα οποία είναι απαραίτητα για τη συντήρηση και λειτουργία τους.

Το λιμενικό ταμείο έχει το δικαίωμα με απόφαση του να καθορίσει χώρους οι οποίοι εξομοιώνονται με ζώνη λιμένα, συνεπώς η περιοχή ευθύνης των λιμενικών ταμείων έχει δυναμικό χαρακτήρα. Τα λιμενικά ταμεία έχουν στην αρμοδιότητά τους εκτός από τους κεντρικούς λιμένες, πολλούς λιμένες μικρότερου μεγέθους, οι οποίοι παρουσιάζουν ικανή δραστηριότητα και για τους οποίους πρέπει να υπάρχει σχεδιασμός. Επίσης υπάρχει μεγάλος αριθμός μη ενταγμένων λιμενικών εγκαταστάσεων οι οποίοι δεν εντάσσονται σε κάποιο φορέα διαχείρισης

Ως εκ τούτου κρίνεται απαραίτητη η αναδιοργάνωση και η αναθεώρηση της δομής των φορέων διοίκησης και διαχείρισης των λιμένων των Κυκλάδων. Απαραίτητη κρίνεται επίσης και η τακτοποίηση και κωδικοποίηση του νομοθετικού πλαισίου και των αρμοδιοτήτων των υπουργείων

6.12 Προβλήματα λιμένων Κυκλάδων

Σύμφωνα με την έκθεση της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Ε.Ν. (Π.Ε.Π.Ε.Ν.) για το 2018, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι λιμένες του Νομού Κυκλάδων και πρέπει άμεσα να αντιμετωπιστούν είναι⁵:

Αμοργός (Κατάπολα): «Επέκταση προβλήτα προς Α ή προς Δ. Φωτοσήμανση εισόδου. Προσκρουστήρες. Σκιαδές, w.c. Να γίνει αποξήλωση της κεκλιμένης Ράμπας».

Αμοργός (Αιγιάλη): «Διαπλάτυνση προβλήτα –προσκρουστήρες –φωτισμός».

Ανάφη: «Η κατασκευή του νέου προβλήτα έχει βελτιώσει την κατάσταση. Εξακολουθεί να είναι απροστάτευτο από τους ΝΔ ανέμους. Να τοποθετηθούν προσκρουστήρες. Λείπουν χώροι υγιεινής και αίθουσα επιβατών».

Άνδρος (Γαύριο): «Σε όλη τη λιμενολεκάνη απαιτείται εκβάθυνση. Λόγω του περιορισμένου βυθίσματος και του λασπώδους βυθού, δημιουργούνται προβλήματα στις αναρροφήσεις των πλοίων κατά την διάρκεια χειρισμών. Να γίνει φωτοσήμανση του ύφαλου «Βουβή» και της βραχονησίδας «Τουρλίτης». Να ενισχυθεί η φωτοβολία

⁵ Π.Ε.Π.Ε.Ν. Έκθεση βελτίωσης λιμένων. Ανάκτηση από: http://kalymnos-news.gr/wp-content/uploads/2018/04/PEPEN_Ekthesi_Beltiwseis_Limenwn_2018.pdf

του πράσινου φανού του λιμενοβραχίονα. Να μετατραπεί σε προβλήτα ο βραχώδης Λιμενοβραχίονας».

Δουούσα: «Εκβάθυνση λιμενολεκάνης. Προέκταση προβλήτα. Κατασκευή λιμενοβραχίονα για προστασία από ΝΔ ανέμους».

Θηρασιά: «Επικίνδυνη η προσέγγιση μεγάλων πλοίων λόγω αδυναμίας αγκυροβολίας εξαιτίας του μεγάλου βάθους. Επέκταση προβλήτα προς Β.»

Ίος: «Επέκταση προβλήτα προς Β. Εκβάθυνση λιμενολεκάνης. Κρίνεται αναγκαίο κατά τους θερινούς μήνες να τοποθετηθούν διαχωριστικά και σημαντήρες ώστε να οριοθετηθεί η περιοχή των λουομένων για την αποφυγή ατυχήματος».

Κέα: «Επέκταση προβλήτα προς Β και προς Ν. Εκβάθυνση λιμενολεκάνης. Φωτοσήμανση λιμενοβραχίονα. Να τοποθετηθούν προσκρουστήρες. Επέκταση λιμενοβραχίονα κατά 30 μ.το λιγότερο».

Κίμωλος: «Απαραίτητη η φωτοσήμανση βραχονησίδων ΡΕΥΜΑΤΟΝΗΣΙΑ. Επέκταση προβλήτα από Δ προς Α. Κατασκευή λιμενοβραχίονα για προστασία από Ν - ΝΑ ανέμους. Σκιάδες , w.c., προσκρουστήρες».

Κουφονήσι: «Επισκευή στην προέκταση της προβλήτας με τον χερσαίο χώρο».

Κύθνος: «Φωτοσήμανση βραχονησίδας ΜΕΡΙΧΑΣ. Προστασία του νέου προβλήτα από λιμενοβραχίονα (Δ-ΝΔ άνεμοι). Προσκρουστήρες –αίθουσα αναμονής – w.c. Εκβάθυνση εσωτερικού λιμένα».

Μήλος: «Επέκταση προβλήτα για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση τουλάχιστον 3 πλοίων. Δημιουργία θέσεως (L) πρυμνοπλαγιοδέτησης. Τοποθέτηση προσκρουστήρων, εκβάθυνση, βελτίωση σταθμού επιβατών χώρων υγιεινής. Να γίνει καλύτερος ο φωτισμός του προβλήτα».

Μύκονος: α) **Παλαιό λιμάνι:** «Εκβάθυνση λιμενολεκάνης. Τοποθέτηση προσκρουστήρων».

β) **Νέο Λιμάνι:** «Δεν προστατεύεται από τους ΝΔ-ΒΔ ανέμους. Χρειάζεται αίθουσα αναμονής επιβατών και καλύτερες σκιάδες. Να φωτισημανθεί η βραχονησίδα ΚΑΒΟΥΡΑΣ. Να αντικατασταθούν οι κατεστραμμένοι προσκρουστήρες».

Νάξος: «Εκβάθυνση λιμενολεκάνης έως την είσοδο της μαρίνας. Αύξηση φωτοβολίας λιμενοβραχίονα. Αύξηση της εμβέλειας του φανού ΑΜΑΡΙΔΕΣ και τοποθέτηση ανακλαστήρα ραντάρ. Προσκρουστήρες».

Πάρος: «Ενίσχυση φωτοβολίας φανού ΑΓΙΟΣ ΦΩΚΑΣ (χάνεται στα φώτα της πόλης). Απαιτείται επανασχεδιασμός στις κλίσεις των ραμπών ώστε να εξυπηρετούνται όλα τα πλοία. Προσκρουστήρες και δημιουργία περισσώτερου χερσαίου χώρου για τη στάθμευση των αυτοκινήτων που πρόκειται να φορτωθούν στα πλοία. Εκβάθυνση πλησίον των θέσεων 6,7,8. Δημιουργία τουλάχιστον μιας θέσεως (L) πρυμνοπλαγιοδέτησης για παραμονή πλοίου με δυσμενείς καιρικές συνθήκες».

Σαντορίνη: «Επειδή ο συγκεκριμένος χώρος (ΑΘΗΝΙΟΣ) είναι αδύνατον να γίνει λιμάνι λόγω του μεγάλου βάθους, είναι επιβεβλημένη η μεταφορά του λιμανιού σε άλλη περιοχή. Τα έργα που έγιναν στον ΑΘΗΝΙΟ οπωσδήποτε βελτίωσαν την

κατάσταση, δεν έλυσαν όμως το βασικό πρόβλημα του λιμανιού που είναι η ασφαλής προσέγγιση και παραμονή των πλοίων. Αυξήθηκε ο χερσαίος χώρος και θεωρητικά οι θέσεις πρυμνοδέτησης, όμως στην πράξη δεν μπορούν ταυτόχρονα να εξυπηρετηθούν περισσότερα από δυο πλοία λόγω του συγκλίνοντα προσανατολισμού των προβλητών. Δημιουργία θέσεως (L) πρυμνοπλαγιοδέτησης. Συχνές απώλειες αγκυρών λόγω μεγάλου βάρους και εντελώς απροστάτευτο ελλείπει λιμενοβραχίονα από ΝΔ - Δ ανέμους».

Σέριφος: «Φωτοσήμανση εισόδου – προσκρουστήρες - αίθουσα αναμονής - προέκταση προβλήτα προς Α και διαπλάτυνση προς Ν. Κατασκευή λιμενοβραχίονα για προστασία από Ν ανέμους».

Σίκινο: «Εκβάθυνση λιμενολεκάνης. Επέκταση προβλήτα. Φωτισμός προβλήτα, στέγαστρα επιβατών. Απροστάτευτο στους ΝΔ ανέμους».

Σίφνος: «Επέκταση προβλήτα. Δημιουργία ικανού χερσαίου χώρου για την εξυπηρέτηση των αυτοκινήτων. Κατασκευή λιμενοβραχίονα για προστασία από Δ-ΝΔ ανέμους. Προσκρουστήρες – Αίθουσα αναμονής επιβατών – Χώροι υγιεινής».

Σύρος: «Σε πολλά σημεία της λιμενολεκάνης το βάθος έχει ελαττωθεί με αποτέλεσμα να δυσχεραίνονται οι χειρισμοί των πλοίων με μεγάλο βύθισμα. Δεν διατίθεται θέση πρυμνοπλαγιοδέτησης για ασφαλή παραμονή πλοίου όταν επικρατούν κακές καιρικές συνθήκες».

Τήνος: «Κρίνεται επιβεβλημένο να υλοποιηθεί σύντομα το νέο έργο που εκτελείται στην εξωτερική πλευρά του λιμανιού ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται από τα πλοία σαν εναλλακτική λύση όταν οι καιρικές συνθήκες βέβαια το επιτρέπουν. Απαραίτητη η εκβάθυνση της εσωτερικής λιμενολεκάνης. Έχει μειωθεί σημαντικά το βάθος λόγω των προσχώσεων».

Φολέγανδρος: «Ίσως το πιο επικίνδυνο λιμάνι της χώρας. Απαραίτητη η φωτισήμανση των βραχονησίδων ΠΟΛΥΟ – ΞΕΡΕΣ - ΔΥΟ ΑΔΕΛΦΙΑ και του Ακ. ΛΑΤΙΝΗ καθιστά επικίνδυνη είσοδο και έξοδο των πλοίων. Επέκταση προβλήτα προς Α. Προσκρουστήρες, σκιάδες, w.c. Εκβάθυνση».

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΥΝΑΝΠ

7.1 Πρόταση Ρ.Α.Λ.

Την ισχυροποίηση του ελληνικού λιμενικού συστήματος, μέσω της σταδιακής συγχώνευσης των λιμενικών ταμείων σε διαπεριφερειακό επίπεδο, και τη μετατροπή τους σε ανώνυμες εταιρείες, προτείνει μελέτη ομάδα του Πανεπιστημίου Αιγαίου που εκπονήθηκε για λογαριασμό της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων. Η μελέτη έχει τίτλο «Προοπτικές συγχώνευσης Δημοτικών, Διαδημοτικών και Κρατικών Λιμενικών Ταμείων» και αντικείμενο την αναδιαμόρφωση των Λιμενικών Ταμείων της χώρας μέσω συγχωνεύσεων καθώς και σχετικών πολιτικών και νομοθετικών παρεμβάσεων, ενώ καταλήγει σε τρεις εναλλακτικές προτάσεις (σενάρια) για τη Διάρθρωση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος (Πίνακας 46).

Στο τέλος των διεργασιών για τη μεταρρύθμιση των λιμένων της χώρας, σύμφωνα με την πρόταση, θα υπάρχουν οι σημερινοί 13 Οργανισμοί Λιμένων και ακόμα 14 Διαπεριφερειακά Λιμενικά Ταμεία Α.Ε. έναντι 69 μικρών Δημοτικών Ταμείων που λειτουργούν σήμερα.

Στόχος της μελέτης είναι η επιλογή της καλύτερης λύσης για την αναδιοργάνωση του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος ώστε να γίνει σύγχρονο και αποτελεσματικό.

Οι αιτίες που επέβαλαν την εκπόνηση της μελέτης σχετίζονται με τις επιπτώσεις που έχει σήμερα το υφιστάμενο σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης στην αποδοτικότητα αλλά και στις αναπτυξιακές προοπτικές των ελληνικών λιμανιών, εξαιρουμένων των 13 Οργανισμών Λιμένων οι οποίοι εμπίπτουν σε διαφορετικό καθεστώς.

Χαρακτηριστικοί είναι οι αριθμοί που αποτυπώνουν το πρόβλημα και τις δυσκολίες που προκύπτουν από το σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης: το σημερινό λιμενικό σύστημα αποτελείται από 104 φορείς εκ των οποίων 10 είναι Λιμενικά Ταμεία, 69 Δημοτικά και Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία, 13 Οργανισμοί Λιμένων και 6 Λιμενικά Γραφεία. Στο σύνολό του, το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα διαθέτει περισσότερους από 900 λιμένες και αδιευκρίνιστο αριθμό λιμενικών εγκαταστάσεων, διαφορετικού μεγέθους, διοικητικής οργάνωσης, λειτουργικής εποπτείας, χρήσεων και διαφορετικής σημασίας τόσο για την εθνική όσο και για την τοπική κοινωνία και οικονομία.

Παράλληλα εντοπίζονται παραλείψεις στην εφαρμογή της Διεθνούς και Ευρωπαϊκής νομοθεσίας από τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία όπως:

- των απαιτήσεων της Ευρωπαϊκής Κοινοτικής Νομοθεσίας για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις και του Κώδικα ISPS – International Ship & Port Facility Security Code) όπως κυρώθηκε με το ΠΔ 56/04 (Α'47) και ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο,
- του ΠΔ 66/04 (Α' 56) για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των Φ/Γ πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων,

- της αριθ. 8111.1/41/2009/06-03-2009 (B 412) Κ.Υ.Α. με την οποία καθορίστηκαν τα μέτρα και οι όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου.
- Του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εισόδου/εξόδου (ΣΕΕ) για την καταχώριση δεδομένων εισόδου και εξόδου και δεδομένων άρνησης εισόδου των υπηκόων τρίτων χωρών που διέρχονται τα εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών, τον καθορισμό των όρων πρόσβασης στο ΣΕΕ για σκοπούς επιβολής του νόμου και την τροποποίηση της Σύμβασης εφαρμογής της Συμφωνίας του Σένγκεν και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 767/2008 και (ΕΕ) αριθ. 1077/2011

Πίνακας 45: Προτεινόμενη αναδιοργάνωση φορέων διαχείρισης Νοτίου Αιγαίου από τη Ρ.Α.Α.

Δήμος	Σενάριο I (Παρούσα κατάσταση)	Σενάριο II	Σενάριο III
Δήμος Σύρου	Διαδημοτικό Λ.Τ. Σύρου	Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κυκλάδων	Διαπεριφερειακό Λιμενικό Ταμείο Νοτίου Α.Ε.
Δήμος Κέας			
Δήμος Κύθνου			
Δήμος Σερίφου			
Δήμος Μήλου	Δημοτικό Λ.Τ. Μήλου		
Δήμος Σίφνου	Διαδημοτικό Λ.Τ. Σίφνου- Κιμώλου		
Δήμος Κιμώλου			
Δήμος Μυκόνου	Δημοτικό Λ.Τ. Μυκόνου		
Δήμος Πάρου	Δημοτικό Λ.Τ. Πάρου- Αντιπάρου		
Δήμος Αντιπάρου			
Δήμος Τήνου	Διαδημοτικό Λ.Τ. Τήνου- Άνδρου		
Δήμος Άνδρου			
Δήμος Νάξου	Δημοτικό Λ.Τ. Νάξου		
Δήμος Θήρας	Δημοτικό Λ.Τ. Θήρας		
Δήμος Ίου	Διαδημοτικό Λ.Τ. Ίου		
Δήμος Σίκινου			
Δήμος Ανάφης			
Δήμος Φολέγανδρου			
Δήμος Αμοργού	Δημοτικό Λ.Τ. Αμοργού		
Δήμος Ρόδου	Δημοτικό Λ.Τ. Ρόδου		
Δήμος Κω	Δημοτικό Λ.Τ. Κω		
Δήμος Πάτμου	Δημοτικό Λ.Τ. Πάτμου		
Δήμος Καλύμνου	Δημοτικό Λ.Τ. Καλύμνου		
Δήμος Λέρου	Δημοτικό Λ.Τ. Λέρου		

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Η πρώτη πρόταση (Σενάριο Ι), η μηδενική παρέμβαση δεν απαιτεί καμία νομοθετική ρύθμιση και αποδέχεται την υπάρχουσα διακυβέρνηση των λιμένων. Για τα Λιμενικά Ταμεία των Κυκλάδων σημαίνει ότι θα εξακολουθούν να λειτουργούν με τη σημερινή τους μορφή. Εντούτοις τα προβλήματα που εμφανίζονται στη διαχείριση τους θα συνεχίσουν να υφίστανται. Τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Φορείς Διαχείρισης είναι:

- 1) Εμπλοκή πολλών φορέων για τη λήψη αποφάσεων
- 2) Πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο
- 3) Γραφειοκρατία και καθυστέρηση αποφάσεων για διάφορες εγκρίσεις
- 4) Υποστελέχωση υπηρεσιών
- 5) Θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ο Γενικός Κανονισμός Λιμένα
- 6) Φορείς Διοίκησης οι οποίοι έχουν την εποπτεία λιμένων σε πολλά νησιά μην έχοντας προσωπικό στο καθένα από αυτά ώστε να υπάρχει η δυνατότητα ελέγχου αλλά και άμεσης επίλυσης μικροπροβλημάτων.
- 7) Σύγκρουση μεταξύ φορέων διοίκησης και λιμενικών αρχών

Γίνεται λοιπόν σαφές ότι θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν δυσκολίες στον συντονισμό, στον καταμερισμό των χρηματοδοτήσεων και της εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Λιμένων και των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Οι αποφάσεις θα λαμβάνονται σε επίπεδο νησιού.

Επιπρόσθετα, τα λιμενικά ταμεία θα συνεχίσουν να υπολειτουργούν και να υποστηρίζονται από την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου εφόσον συνεχιστεί να υπάρχει η πολιτική βούληση να τα στηρίξει.

Αναφορικά με το δεύτερο σενάριο γνωρίζοντας ότι οι Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα είναι ένα σύμπλεγμα πολλών νησιών, προτείνεται η συνένωση των λιμενικών ταμείων με γεωγραφικούς όρους στους δύο Νομούς της Περιφέρειας.

Η εφαρμογή της συγκεκριμένης πρότασης απαιτεί να συγχωνευθούν τα Δημοτικά/Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία Σύρου, Μήλου, Σίφνου-Κιμώλου, Μυκόνου, Πάρου-Αντιπάρου, Τήνου-Άνδρου, Νάξου, Θήρας, Ίου και Αμοργού για να δημιουργηθεί το Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κυκλάδων. Επιπλέον, προτείνεται η συγχώνευση των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων Ρόδου, Κω, Καλύμνου, Πάτμου και Λέρου για τη δημιουργία του Διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου Δωδεκανήσου.

Το τρίτο σενάριο αφορά τη δημιουργία ενός Διαπεριφερειακού Λιμενικού Ταμείου με τη συγχώνευση των Δημοτικών/Διαδημοτικών Λιμενικών Ταμείων και τη μετατροπή του σε Ανώνυμη Εταιρία με αναλογική συμμετοχή των Δήμων. Η Ανώνυμη Εταιρία θα είναι αυτόνομη, περισσότερο αποτελεσματική και ευέλικτη με την ισότιμη συμμετοχή των Δήμων σε αυτή.

7.2 Πρόταση ΥΝΑΝΠ

Το Λιμενικό Σύστημα αποτελείται από 104 φορείς εκ των οποίων 10 είναι Λιμενικά Ταμεία, 75 Δημοτικά και Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία, 13 Οργανισμοί Λιμένων και 6 Λιμενικά Γραφεία. Στην εκπόνηση μελέτης που προχώρησε η Γενική Γραμματεία Λιμένων του υπουργείου Ναυτιλίας, έχει σαν στόχο την επιλογή της καλύτερης λύσης για την αναδιοργάνωση του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος ώστε να γίνει σύγχρονο και αποτελεσματικό.

Οι αιτίες που επέβαλαν την εκπόνηση της μελέτης σχετίζονται με τις επιπτώσεις που έχει σήμερα το υφιστάμενο σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης στην αποδοτικότητα αλλά και στις αναπτυξιακές προοπτικές των ελληνικών λιμανιών, εξαιρουμένων των 13 Οργανισμών Λιμένων οι οποίοι εμπίπτουν σε διαφορετικό καθεστώς.

Στο σύνολό του, το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα διαθέτει περισσότερους από 900 λιμένες και αδιευκρίνιστο αριθμό λιμενικών εγκαταστάσεων, διαφορετικού μεγέθους, διοικητικής οργάνωσης, λειτουργικής εποπτείας, χρήσεων και διαφορετικής σημασίας τόσο για την εθνική όσο και για την τοπική κοινωνία και οικονομία.

Το υπουργείο Ναυτιλίας σε συνεργασία με το υπουργείο Εσωτερικών, έχοντας διαμορφώσει την άποψη ότι ο τομέας των λιμενικών δραστηριοτήτων και κατ' επέκταση το σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης συγκαταλέγονται μεταξύ των τομέων εκείνων που χρήζουν αναμόρφωσης, έχει ξεκινήσει σειρά παρεμβάσεων-πρωτοβουλιών με σκοπό τη διόρθωση χρόνιων δυσλειτουργιών τους και την εμπέδωση νέας αναπτυξιακής δυναμικής στο ελληνικό λιμενικό σύστημα.

Βασικοί στόχοι είναι:

- Η αντιμετώπιση του κατακερματισμού του συστήματος και της ύπαρξης μικρών –και εν πολλοίς οριακά βιώσιμων– Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων.
- Η δημιουργία βιώσιμων, λειτουργικών και ικανών οντοτήτων λιμενικής οργάνωσης με προοπτική ανάπτυξης.
- Η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διοίκησης των Φορέων Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων (ΦΔΕΛ) και η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της δημόσιας εποπτείας.
- Η βέλτιστη αξιοποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και πλεονεκτημάτων κάθε λιμένα.
- Η δημιουργία λιμενικών συστημάτων με σημαντική υπόσταση και δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων.

Η μελέτη διατύπωσε τρεις εναλλακτικές προτάσεις:

Πρόταση I – «Διατήρηση Υφιστάμενου Μοντέλου»

Δεν προτείνονται αλλαγές στη δομή του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης. Προτείνονται πρωτοβουλίες οι οποίες θα βελτιώσουν τόσο την λειτουργία των ΦΔΕΛ, όσο και τις σχέσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και αρχών.

Πρόταση II – «Δημιουργία Υπερκείμενης Αρχής»

Δημιουργία δομών οι οποίες θα μπορούν να συνδράμουν τους ΦΔΕΛ στην επίτευξη του στόχου τους, κυρίως μέσω της παροχής υποστηρικτικών υπηρεσιών για την

εκπόνηση πάσης φύσεως μελετών, παρακολούθησης κατασκευαστικών έργων και εποπτείας σε θέματα λειτουργίας.

Πρόταση ΙΙΙ – «Δημιουργία Οργανισμών Λιμένος»

Δημιουργία δομών οι οποίες θα μπορούν να συνδράμουν τους ΦΔΕΛ στην επίτευξη του στόχου τους, κυρίως μέσω της παροχής υποστηρικτικών υπηρεσιών για την εκπόνηση πάσης φύσεως μελετών, παρακολούθησης κατασκευαστικών έργων και εποπτείας σε θέματα λειτουργίας.

Το υπουργείο Ναυτιλίας προκρίνει ως την πλέον πρόσφορη λύση την εφαρμογή της «Πρότασης ΙΙ-Δημιουργία Υπερκείμενης Αρχής» με τη δημιουργία Περιφερειακών Λιμενικών Επιτελικών Δομών Υποστήριξης (ΠΛΕΔΥ), οι οποίες θα μπορούν να συνδράμουν τους ΦΔΕΛ. Στόχοι των ΠΛΕΔΥ είναι:

- Ο προγραμματισμός και συντονισμός στα χωρικά τους όρια της λειτουργίας όλων των Φορέων Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους.
- Η Υποβολή προς το Υπουργείο ΝΑΝΠ εισηγήσεων, μέτρων και προτάσεων που αποσκοπούν στην πληρέστερη και αποδοτικότερη λειτουργία των ΦΔΕΛ και του λιμενικού συστήματος στα χωρικά όρια ευθύνης τους.
- Η παρακολούθηση της εφαρμογής της πολιτικής που χαράσσεται από την ΓΓΛΠΝΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8:

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ & ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΥΝΑΝΠ

Η δημιουργία του Διαπεριφερειακού Λιμενικού Ταμείου Α.Ε. θα έχει αυτονομία ως Α.Ε., θα είναι περισσότερο αποτελεσματική και ευέλικτη ενώ η συμμετοχή των Δήμων στην εταιρεία θα είναι ισότιμη. Όμως η εφαρμογή της πρότασης στο Νότιο Αιγαίο δεν κρίνεται κατάλληλη για να εφαρμοστεί για τους εξής λόγους:

1) Η απόσταση μεταξύ των νησιών της περιφέρειας είναι μεγάλη. Η προσέγγισή τους ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες είναι δύσκολη και με μεγάλο κόστος. Αυτό σημαίνει ότι η μετακίνηση υπαλλήλων για κάποιο θέμα που θα υπάρξει εκτός της έδρας της Α.Ε. όπως είναι ο έλεγχος των έργων, καθίσταται δύσκολη. Τα έξοδα μετακίνησης από το ένα νησί στο άλλο είναι σημαντικά για μία εταιρεία.

2) Τα λιμενικά ταμεία Μυκόνου, Σύρου, Σαντορίνης και Πάρου-Αντιπάρου για παράδειγμα είναι βιώσιμα αφού παρουσιάζουν σημαντικά έσοδα. Όμως το Διαδημοτικό Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ίου ή το Δ.Λ.Τ. Τήνου-Ανδρου έχουν χαμηλότερα έσοδα και υποστελεχώνονται.

3) Τα λιμενικά ταμεία αντιδρούν στην ενδεχόμενη συνένωση τους. Ειδικότερα τα μικρά λιμενικά ταμεία, έχοντας την εμπειρία από προηγούμενη συνένωση θεωρούν ότι θα παραμεληθούν και δεν θα διασφαλίζεται η δίκαιη κατανομή των πόρων.

4) Ο μεγάλος αριθμός λιμενικών εγκαταστάσεων και η συντήρησή τους καθιστά δύσκολη την διαχείριση τους από έναν φορέα. Επιπλέον υπάρχουν πολλές μη ενταγμένες σε κάποιο φορέα λιμενικές εγκαταστάσεις για τις οποίες θα πρέπει να υπάρξει ειδική μέριμνα.

5) Επιπλέον θα υπάρχει δυσκολία που έγκειται στην ένωση των εσόδων των λιμένων. Οι πρόεδροι των λιμενικών ταμείων δεν θεωρούν σκόπιμο να χρηματοδοτήσουν από τα έσοδα του δικού τους λιμενικού ταμείου, έργα ή μελέτες που είναι στην αρμοδιότητα άλλου λιμενικού ταμείου. Είναι χαρακτηριστικό ότι Λιμενικά Ταμεία όπως αυτά της Μυκόνου, Σύρου και Πάρου έχουν περίπου 10 εκατομμύρια συνολικά στα ταμεία τους και για διάφορους λόγους το καθένα δεν μπορεί να τα χρησιμοποιήσει.

6) Με την υφιστάμενη μορφή των λιμενικών ταμείων στις περιπτώσεις που υπάρχει αδυναμία υλοποίησης έργων, η νυν Περιφέρεια (παλιότερα οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις), στηρίζει οικονομικά και με ανθρώπινο δυναμικό τα λιμενικά ταμεία όπως άλλωστε παρατηρείται από τις εγκεκριμένες προγραμματικές συμβάσεις. Στην περίπτωση συνένωσης των λιμενικών ταμείων και της δημιουργίας Α.Ε. η Περιφέρεια δεν θα μπορεί να υποστηρίξει αφού θα πρόκειται πλέον για ιδιωτικό φορέα.

Συμπεραίνουμε λοιπόν πως θα υπάρξουν προβλήματα στη λειτουργία της Ανώνυμης Εταιρίας.

Ταυτόχρονα ακατάλληλη κρίνεται και η πρόταση του ΥΝΑΝΠ ως άλλη μία επιπρόσθετη δομή με μεγάλο κόστος και μοναδικό σκοπό να λειτουργεί υποστηρικτικά. Βάσει των υπολογισμών που έγιναν μία τέτοια δομή εκτιμάται ότι θα

κοστίζει κατ' ελάχιστον 7.170.000€ και κρίνεται απαγορευτικό για απλές υποστηρικτικές δημόσιες δομές, με χρήματα του Έλληνα φορολογούμενου. Η νέα μορφή φορέα θα πρέπει να είναι δομημένη κατά τέτοιο τρόπο, που να μπορεί να λειτουργεί σε μορφή ελεύθερης διαχείρισης, χωρίς δυσκαμψίες που επιβάλει ο κρατικός παρεμβατισμός, εμποδίζοντας τον τρόπο ανάπτυξης. Απαιτείται ένα 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.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Με βάση την υφιστάμενη κατάσταση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος, το οποίο αποτελείται από περισσότερες από 1000 λιμενικές εγκαταστάσεις και 97 φορείς διαχείρισης, αναζητείται δομή διακυβέρνησης και διαχείρισης των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων της χώρας, σε περιφερειακό επίπεδο αφού καθορισθούν τα γεωγραφικά, οικονομικά, κοινωνικά κριτήρια που θα οριοθετήσουν την περιφέρεια-περιοχή.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία προτείνεται μια νέα δομή για την λιμενική διακυβέρνηση του Νοτίου Αιγαίου. Για τον σχεδιασμό της πρότασης λήφθηκε υπόψη η γεωγραφική απομόνωση των νησιών, η μεγάλη απόσταση μεταξύ τους και η δυσκολία προσέγγισης τους ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες. Επίσης λήφθηκαν υπόψη ο αριθμός των λιμενικών εγκαταστάσεων που έχει στην αρμοδιότητά του το κάθε λιμενικό ταμείο, τα προβλήματα που εντοπίζονται στις λιμενικές εγκαταστάσεις, η υποστελέχωση των λιμενικών ταμείων, η γραφειοκρατία, το κατακερματισμένο λιμενικό σύστημα, η κατά τόπους υψηλή τουριστική επισκεψιμότητα, η κρουαζιέρα και το δαιδαλώδες νομοθετικό πλαίσιο. Σ' όλα αυτά να προστεθούν τα δεκάδες «ορφανά» λιμάνια χωρίς καμία διοίκηση, με ανείσπρακτα τέλη και «ημι-παράνομους» χώρους. Η μέχρι σήμερα διοίκηση των Δ.Λ.Τ. από αιρετούς (εκλεγμένους δημότες δηλαδή) με άγνοια λιμενικής διαχείρισης που οδηγεί το Δημόσιο να χάνει εκατομμύρια ευρώ αποτέλεσμα της κακοδιοίκησης. Τέλος, η ανυπαρξία καθαρού εθνικού ενιαίου σχεδίου, ανανεωμένου βάσει των υφιστάμενων παγκόσμιων δεδομένων οδηγεί τη Χώρα, παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη του παρελθόντος να παραμένει ουραγός.

Η κατάσταση αυτή δημιουργήθηκε εν μέρει και από τις τάσεις αποκέντρωσης και αυτοδιοίκησης που κυριάρχησαν τα προηγούμενα χρόνια στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ήδη στην Ευρώπη (Γαλλία, Ιταλία) τίθενται σε ισχύ νέα περιφερειακά σχήματα συνενώνοντας τις δομές διοίκησης και μειώνοντας τον αριθμό των φορέων διοίκησης των λιμένων.

Οι υφιστάμενες θεωρίες και μοντέλα λιμενικής ανάπτυξης, με οικονομοτεχνικούς μόνον όρους, είναι δύσκολο να εφαρμοσθούν στον Ελλαδικό χώρο, όπου η νησιωτικότητα είναι ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά. Εάν εφαρμοσθούν μόνον όροι της αγοράς, αυτόματα, τα περισσότερα νησιά θα μείνουν ακατοίκητα. Τόσο η προσβασιμότητα όσο και η τροφοδοσία πολλών νησιών γίνεται αποκλειστικά από τους λιμένες. Εκτός των λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης οι υπόλοιποι μεγάλοι λιμένες εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο εσωτερικές ανάγκες, ειδικά φορτία και φορτία Ro-Ro. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι μόνον 2 από τους 13 οργανισμούς λιμένος βρίσκονται σε νησιά (Ηράκλειο και Κέρκυρα).

Προτείνεται:

1. Η δημιουργία τριμελούς Διυπουργικής επιτροπής με μέλη τα Υπουργεία Τουρισμού, Υποδομών & Μεταφορών και Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής. Ο ρόλος της νεοσυσταθείσας επιτροπής θα είναι ο σχεδιασμός και η λιμενική στρατηγική της Χώρας βάσει των τουριστικών και μεταφορικών

αναγκών τόσο στο εσωτερικό όσο και στη διασύνδεση με το εξωτερικό. Η Επιτροπή θα αναλάβει εν μέρη τις αρμοδιότητες της ΕΣΑΛ, η οποία καταργείται, θα αποτελεί όμως ένα πιο ευέλικτο σχήμα. Η επιτροπή θα είναι υπεύθυνη για τον Σχεδιασμό και την εφαρμογή της Στρατηγικής με ορίζοντα 10ετίας. Δε θα αποκλίνει σημαντικά στο 10ετές πλάνο το οποίο θα ακολουθείται και θα ανανεώνεται ανά διετία ώστε να ενσωματώνει τις μελλοντικές εξελίξεις. Θα λειτουργεί ως εξής:

A. Προπαρασκευαστική διαδικασία: Προσχέδια αποφάσεων της επιτροπής θα προωθούνται προς διαβούλευση σε τοπικό επίπεδο (βλ. Περιφερειακό, Δημοτικό). Η διαβούλευση δε θα έχει αποτρεπτικό χαρακτήρα παρά μόνο συμπληρωματικό και γνωμοδοτικό.

B. Παρασκευαστική διαδικασία: Εν συνεχεία, θα προωθείται η εκάστοτε πρόταση για έγκριση από τα υπουργεία ενδιαφέροντος (βλ. πολιτισμού, αγροτικής ανάπτυξης, οικονομικών, περιβάλλοντος κλπ). Θα λαμβάνονται υπόψη οι τυχόν τροποποιήσεις που θα προτείνονται ώστε να εγκριθεί η πρόταση. Δε θα απορρίπτεται πρόταση στη παρασκευαστική διαδικασία παρά θα τροποποιείται σύμφωνα με τις εκάστοτε επιταγές του κάθε υπουργείου. Οι τελικές αποφάσεις/προτάσεις θα λαμβάνονται εντός τριμήνου (προπαρασκευαστικό + παρασκευαστικό) με απλή πλειοψηφία της επιτροπής, συμπεριλαμβανομένης της διαβούλευσης.

Τη μελέτη, αδειοδότηση, εύρεση χρηματοδότησης θα την αναλαμβάνουν από κοινού τα 3 υπουργεία, τα οποία θα διαθέτουν στελεχιακό δυναμικό πλήρως καταρτισμένο σε ειδικότητες που άπτονται των σχετικών με το λιμενικό management και τα τεχνικής φύσεως έργα λιμένων καθώς και με την ευρύτερη στρατηγική και πολιτική της λιμενικής βιομηχανίας, άτομα τεχνικού, νομικού και οικονομικού κλάδου και υποστηρικτικό στελεχιακό δυναμικό, ανά υπουργείο. Θα συμμετέχει και άτομο του Υπουργείου Πολιτισμού με συμβουλευτικό ρόλο. Οι τελικές προτάσεις/μελέτες εγκεκριμένες πλέον, θα προωθούνται αντίστοιχα στα εκάστοτε Περιφερειακά Λιμενικά Γραφεία για υλοποίηση. Οι προτάσεις/μελέτες θα είναι δεσμευτικού χαρακτήρα και άμεσα υλοποιήσιμες.

Σημαντικό για την εύρυθμη λειτουργία της παραπάνω διαδικασίας είναι η δημιουργία σε κάθε Υπουργείο ενδιαφέροντος (βλ. Πολιτισμού, Αγροτικής Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος κλπ) Γραφείο Λιμενικών Υποθέσεων που θα γνωμοδοτεί/προτείνει τροποποιήσεις εντός 10 ημερών από την κατάθεση του φακέλου της παρασκευαστικής διαδικασίας. Έτσι αποφεύγονται καθυστερήσεις λόγω του πολυσχιδούς νομοθετικού πλαισίου. Στα πλαίσια αυτά προτείνεται η δημιουργία εθνικού ηλεκτρονικού συστήματος όπου θα καθορίζονται όλες οι λιμενικές εγκαταστάσεις (παρούσα κατάσταση, γεωγραφική θέση, θέσεις πλοίων, έσοδα/έξοδα, κίνηση, κτηριακές εγκαταστάσεις ορφανά λιμάνια στην ευρύτερη περιοχή τους, παρεχόμενες υπηρεσίες, βλάβες/αστοχίες), και θα καταχωρούνται οι εκάστοτε προτάσεις ώστε να ελέγχεται η πληρότητά τους.

Δευτερευόντως, ένα μέλος (π.χ. Γενικός Γραμματέας) θα ορίζεται με τριετή θητεία να συμμετέχει σε παγκόσμια συνέδρια μαζί με μια τριμελή εξειδικευμένη ομάδα στελεχών (έκαστος από κάθε υπουργείο). Στα συνέδρια αυτά θα συμμετέχει κι ένα άτομο από κάθε περιφερειακό λιμενικό γραφείο. Τέλος, η Διυπουργική επιτροπή θα έχει τη δυνατότητα να παραχωρεί ακίνητη περιουσία σε συνεργασία με το ΤΑΙΠΕΔ ή να προτείνει ΣΔΙΤ και γενικά να ευνοεί τις ιδιωτικές επενδύσεις

2. Η δημιουργία νέου φορέα με τίτλο: «Περιφερειακά Λιμενικά Γραφεία» σε επίπεδο περιφέρειας όπως συστάθηκε με τον Νόμο 3852/2010 (Πρόγραμμα Καλλικράτης). Στη περίπτωση των Κυκλάδων που εξετάζουμε, τον ρόλο αυτόν θα τον αναλάβει το Περιφερειακό Λιμενικό Γραφείο Νοτίου Αιγαίου (Π.Λι.Γ.Ν.Α). Ο βασικός ρόλος του νεοσυσταθέντος φορέα θα είναι η υλοποίηση των προτάσεων/μελετών της επιτροπής, όπως περιγράφηκε παραπάνω. Τα Π.Λι.Γ.Ν.Α θα έχουν καθ' ολοκληρία την δημοπράτηση, ανάθεση, εκτέλεση, επίβλεψη, αποπληρωμή και ολοκλήρωση ενός έργου, προμήθειας ή μίας υπηρεσίας. Θα είναι υπεύθυνο για έργα με προϋπολογισμούς άνω των 1.000.000€. Για έργα, προμήθειες ή υπηρεσίες μικρότερου κόστους από το 1.000.000€ θα αναλαμβάνουν τα υφιστάμενα τοπικά Δημοτικά Λιμένα Ταμεία που θα μετονομαστούν σε Δημοτικά Λιμενικά Γραφεία. Το Π.Λι.Γ.Ν.Α θα είναι υπεύθυνο για την επιτυχή εισαγωγή στο ΕΣΠΑ, έργων, προμηθειών και υπηρεσιών που προτείνονται από τα Δ.Λ.Γ. ώστε να εκτελούνται με ευρωπαϊκά κονδύλια. Ο νέος φορέας θα είναι επαρκώς στελεχωμένος

Τα Π.Λι.Γ.Ν.Α θα είναι επίσης υπεύθυνα σε συνεργασία με τα τοπικά λιμενικά γραφεία, για τη μελέτη και κατασκευή επιπρόσθετων έργων, προμηθειών ή υπηρεσιών καθώς και για τη λειτουργία σε περιφερειακό εσωτερικό επίπεδο π.χ. βελτίωση της διασύνδεσης της ακτοπλοΐας, συντήρηση ή αναβάθμιση λιμενικών/κτηριακών υποδομών, ενεργειακή αναβάθμιση, κ.α.

Επιπλέον, σε περίπτωση που οι οικονομικές υπηρεσίες των Λιμενικών Ταμείων δεν είναι λειτουργικές, και αντίστοιχα οι δήμοι δεν τις αναλαμβάνουν επιτυχώς, θα περνούν στα εκάστοτε περιφερειακά λιμενικά γραφεία όπου ανήκουν. Προτείνεται, επίσης το Π.Λι.Γ.Ν.Α. να αναθέτει, με διαγωνιστική διαδικασία υπηρεσίες όπως της ασφάλειας, της παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων κλπ, μακροπρόθεσμα (σε βάθος 5ετίας) με την ανάθεση όλων των λιμένων σε έναν και μόνο ιδιώτη. Έτσι θα επιτευχθεί οικονομία κλίμακας που θα ισοδυναμεί με μικρότερο λειτουργικό κόστος ανά λιμάνι.

Τέλος, προτείνεται να δημιουργηθεί ένα ξεχωριστό κεντρικό ταμείο για κάθε περιφερειακό γραφείο, που θα ανήκει σε κάθε Π.Λι.Γ. για έκτακτες χρηματοδοτήσεις/επεμβάσεις και έργα.

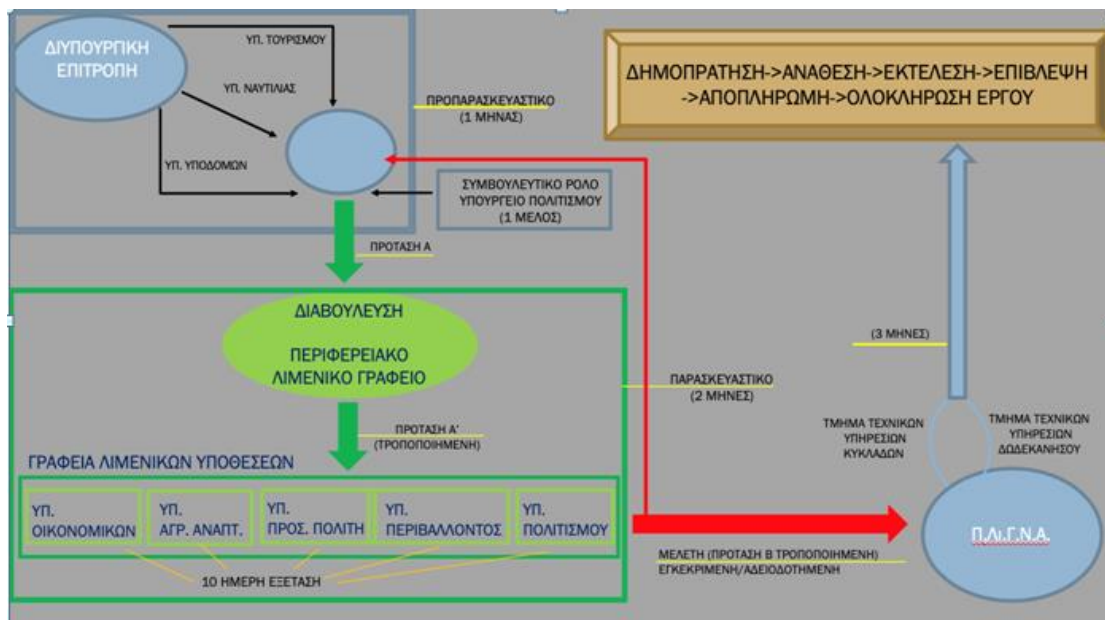
3. Τα κατά τόπους δημοτικά λιμενικά ταμεία θα μετατραπούν σε Δημοτικά Λιμενικά Γραφεία (Δ.Λ.Γ.) και θα είναι υπεύθυνα για έργα προμήθειες ή υπηρεσίες έως 1.000.000 € με διαδικασίες μελέτης και κατασκευής ταχύρρυθμες (fast track). Τα Δ.Λ.Γ. θα στελεχωθούν εκ νέου και θα έχουν ικανό στελεχιακό ανθρώπινο δυναμικό που απαιτεί η διοίκηση των λιμένων. Ζητήματα νομικής φύσεως θα προωθούνται προς επίλυση στη Π.Λι.Γ. Επίσης, θα διαθέτουν προσωπικό για την ορθή λειτουργία των λιμενικών ζωνών (συντήρηση, υδραυλικές, ηλεκτρολογικές εργασίες κλπ) και τέλος προσωπικό Υ.Ε. που θα αναλάβει την καθαριότητα. Προτείνεται οι αρμοδιότητες των Δ.Λ.Γ. να επαναπροσδιοριστούν με νομοθετική ρύθμιση προκειμένου να συμμετέχουν στον νέο φορέα. Θα διατηρήσουν το Δημοτικό χαρακτήρα τους με την παρουσία προέδρου αιρετού αλλά θα ορίζεται ο αντιπρόεδρος, άτομο με γνώση και εμπειρία στο τομέα της ναυτιλιακής διοίκησης, ο οποίος θα έχει επιπρόσθετες εξουσίες καθώς και θα αμείβεται για τις υπηρεσίες του («Διευθύνων Σύμβουλος»). Θα είναι 7 μέλη και τα τρία μέλη θα αποτελούνται

από τον Πρόεδρο τον Αντιπρόεδρο και τον Λιμενάρχη (εξοφίτσιο), τα υπόλοιπα μέλη θα είναι αιρετά ή από τοπικά σωματεία (πχ λεμβούχων)

Τα Δ.Λ.Γ. θα στέλνουν τις προς έγκριση μελέτες στα Π.Λι.Γ. και αυτά θα τις ελέγχουν, και εφόσον προηγηθούν τροποποιήσεις από μέρους τους, θα τα εντάσσουν στο παραπάνω ηλεκτρονικό σύστημα και λαμβάνουν τις απαραίτητες αδειοδοτήσεις σε όλα τα υπουργεία και συγκεκριμένα στα εκάστοτε λιμενικά γραφεία καθώς και στη διυπουργική επιτροπή(έως 1.000.000€). Τα Δ.Λ.Γ. θα μπορούν να έχουν πρόσβαση στο σύστημα να το ανανεώνουν και να παρακολουθούν τις εξελίξεις στις αναμενόμενες εγκρίσεις, Τα Δ.Λ.Γ. θα είναι υπεύθυνα για τα αλιευτικά καταφύγια, τις μαρίνες, τη συντήρηση λιμενικών και κτηριακών εγκαταστάσεων, τις παραχωρήσεις, τα ορφανά λιμάνια και γενικώς την εύρυθμη λειτουργία των λιμένων σε συνεργασία πάντα με τα εκάστοτε υπουργεία (βλ. Γραφείο λιμενικών υποθέσεων Υπ. Αγροτικής Ανάπτυξης).

Τα Δημοτικά Λιμενικά Γραφεία θα έχουν τη δυνατότητα να υποστηρίζουν το Περιφερειακό Λιμενικό Γραφείο Νοτίου Αιγαίου με ανθρώπινο δυναμικό τους, στην περίπτωση που εκτελούνται έργα στην περιοχή ευθύνης τους μέσα από την σύσταση επιτροπών παραλαβής αφανών εργασιών και ορισμού επιβλεπόντων σύμφωνα με το άρθρο 136 του Ν.4412/2016. Καθώς και με τη χρήση νέων τεχνολογιών.

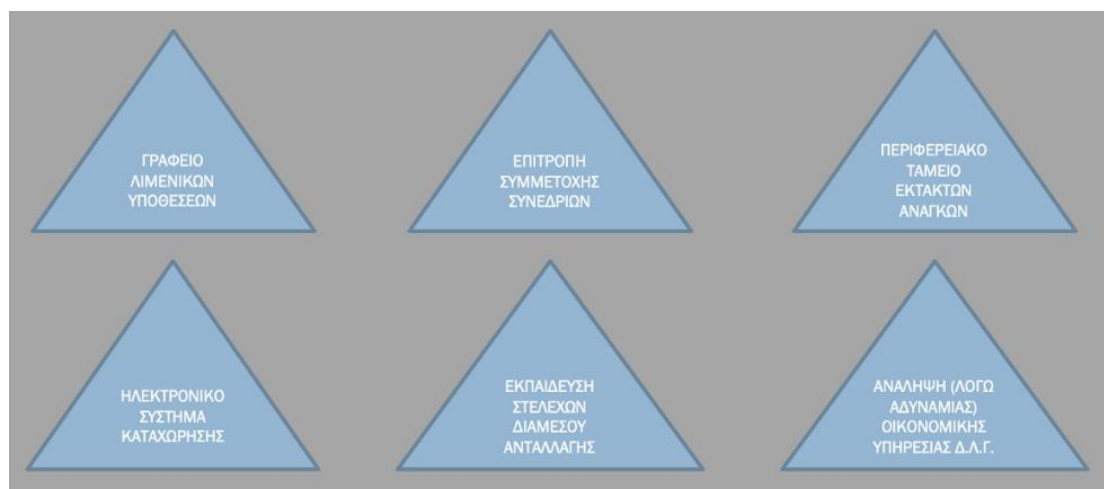
Τέλος, προτείνεται να γίνεται ανταλλαγή προσωπικού μεταξύ λιμενικών γραφείων περιφέρειας και δήμων ώστε να εκπαιδεύονται οι υπάλληλοι και εν συνεχεία να επιστρέφουν στη θέση τους. Η διάρκεια της θητείας τους δε θα ξεπερνάει τους 2 μήνες, ενώ το κόστος για αυτή τη μικρή χρονική μετάταξη θα αναλαμβάνει το εκάστοτε Δ.Λ.Γ. (ένας υπάλληλος από την Π.Λι.Γ. σε Δ.Λ.Γ. και ένας από Δ.Λ.Γ. στην Π.Λι.Γ. αντίστοιχα).



Διάγραμμα 11: Πρόταση συστήματος Εθνικής Λιμενικής Διακυβέρνησης (το παράδειγμα της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου)

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Σκοπός και στόχος των παραπάνω προτάσεων, είναι να υπάρχει καλύτερη εποπτεία των λιμένων και οι αποφάσεις για τον σχεδιασμό τους θα λαμβάνονται πλέον σε κεντρικό επίπεδο.



Διάγραμμα 12: Προτεινόμενο σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης Κυκλάδων πρόσθετες δομές

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Επειδή η χρηματοδότηση νέων λιμενικών επενδύσεων είναι δύσκολη σε περιόδους κρίσης όπως αυτή την οποία διανύουμε και επειδή οι υφιστάμενες υποδομές χρήζουν συντήρησης, τα νέα σχήματα θα πρέπει να δύνανται να χρηματοδοτηθούν με όλους τους δυνατούς τρόπους. Θα πρέπει να ληφθεί μεία, ιδιαίτερα λόγω της νησιωτικότητας να αποφευχθούν περιορισμοί λόγω ανταγωνισμού και επιδοτήσεων.

Τα νέα σχήματα θα πρέπει να δύνανται να χρηματοδοτηθούν από:

- Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.)
- Χρηματοδότηση από κοινοτικούς πόρους (Ταμεία της Ε.Ε.)
- Δανειοδότηση
- Ιδίου Πόρους (Τέλη, παροχή Υπηρεσιών κλπ.)
- Τέλη παραχώρησης (δικαίωμα σύναψης Σύμβασης Παραχώρησης)

Η θεσμοθέτηση της νέας δομής ως δημόσιου φορέα επιτρέπει την χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και διευκολύνει την χρηματοδότηση από Κοινοτικούς Πόρους εντάσσοντας τις λιμενικές επενδύσεις σε Προγράμματα διαφόρων Ταμείων, αντιπαρέχοντας τις ενισχύσεις και τους περιορισμούς λόγω ανταγωνισμού.

Η δανειοδότηση και οι Ίδιοι Πόροι είναι οι 2 βασικοί τρόποι χρηματοδότησης μέχρι σήμερα. Η χρηματοδότηση από τα τέλη παραχώρησης είναι η βασικότερη νέα τομή στον οικονομικό Τομέα της λειτουργίας των νέων δομών και κρίνεται ως η πλέον αναγκαία προϋπόθεση για την επιτυχή έκβαση του νέου θεσμού.

Επιπλέον, θα ακολουθείται η στρατηγική του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους λιμένες και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Το Περιφερειακό Λιμενικό Γραφείο Νοτίου Αιγαίου θα αξιοποιεί ευκολότερα τα χρηματοδοτικά εργαλεία που υπάρχουν αφού θα έχει την τεχνογνωσία να υποστηρίζει τις απαιτούμενες μελέτες. Οι πιστώσεις για αναπτυξιακά έργα (νοούνται υπηρεσίες ή προμήθειες) θα δίνονται κατά προτεραιότητα στους λιμένες στους οποίους υπάρχει ανάγκη. Θα έχει την ικανότητα να σχεδιάζει, να συντονίζει και να εφαρμόζει πολιτικές που σχετίζονται με την περιφερειακή ανάπτυξη. Επίσης, θα υποστηρίζει με το στελεχιακό του δυναμικό τα λιμενικά ταμεία που δεν έχουν επαρκώς στελεχωμένες υπηρεσίες.

Πάγια πολιτική της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου αποτελεί η άντληση πόρων από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), για τη συγχρηματοδότηση έργων. Τα έργα αυτά έχουν ως αντικείμενο της αναβάθμιση και τη βελτίωση των σημαντικότερων οδικών υποδομών όπως είναι οι οδικές συνδέσεις με λιμάνια και αεροδρόμια και τα παραγωγικά κέντρα, που συνδέουν την ενδοχώρα των νησιών με τις πύλες εισόδου – εξόδου κάθε νησιού ώστε να γίνει διασύνδεση των πυλών του ΔΕΔ-Μ που θα ωφελούσαν τα νησιά της Π.Ν.Α. Επομένως μέσα από το Περιφερειακό Λιμενικό Γραφείο Νοτίου Αιγαίου θα γίνει καλύτερη αξιοποίηση των ανωτέρω χρηματοδοτικών εργαλείων και με μεγαλύτερη ταχύτητα και με το βέλτιστο αποτέλεσμα ποιοτικά.



Διάγραμμα 13: Διοίκηση προτεινόμενης Λιμενικής Διακυβέρνησης

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Συγκεντρωτικά οι αρμοδιότητες των Π.Λι.Γ. :

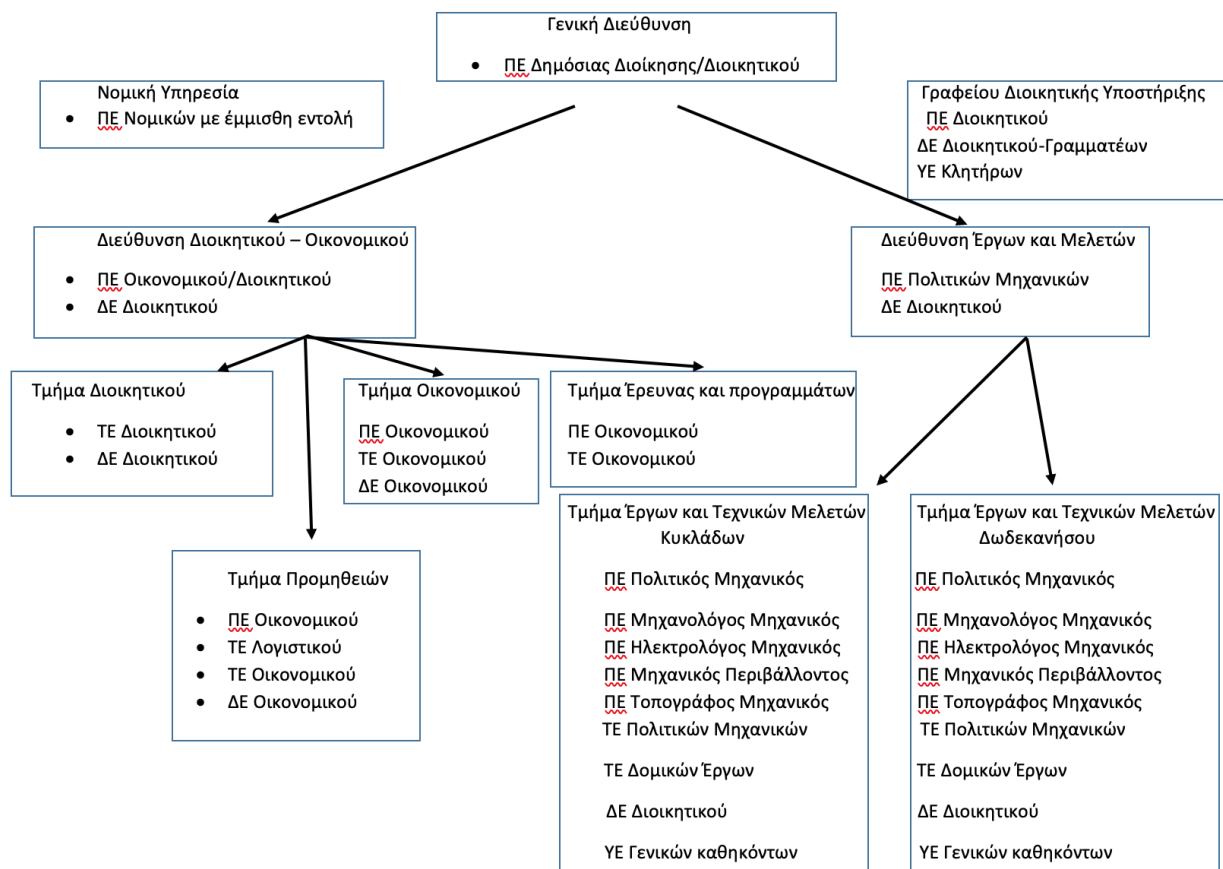
- Είναι αρμόδια για τον προγραμματισμό, τη οργάνωση, τον συντονισμό, την υλοποίηση και την παρακολούθηση της εφαρμογής των πολιτικών, που εκπονούνται και ασκούνται στη περιοχή ευθύνης τους, στο πλαίσιο της γενικότερης λιμενικής πολιτικής που αποφασίζει η Διυπουργική Επιτροπή.
- Είναι αρμόδια για τον σχεδιασμό, προγραμματισμό, τη οργάνωση, τον συντονισμό, την υλοποίηση και την παρακολούθηση της εφαρμογής της πολιτικής σε εσωτερικό επίπεδο στη περιοχή ευθύνης τους.

- Είναι αρμόδια για τον καταρτισμό ετησίως επιχειρησιακού σχεδίου δράσης στην περιοχή ευθύνης τους και το υποβάλουν προς έγκριση στη Διυπουργική Επιτροπή
- Εισηγούνται στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής τον συνολικό ετήσιο προγραμματισμό προσλήψεων προσωπικού για τα Π.Λι.Γ και για τα Δ.Λ.Γ.
- Επεξεργάζονται, αξιολογούν και τροποποιούν σε σχέση με το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό, όλες τις προτάσεις και αιτήματα των Δ.Λ.Γ. και τα υποβάλουν στη Διυπουργική Επιτροπή για περαιτέρω εγκρίσεις
- Συγκροτούν ομάδες εργασίες, προβαίνουν σε ανταλλαγές υπαλληλικού προσωπικού με τα Δ.Λ.Γ. με σκοπό την μελέτη, εισήγηση, γνωμοδότηση, διεξαγωγή διαγωνιστικής διαδικασίας κλπ σε θέματα που άπτονται της δραστηριότητας των Δ.Λ.Γ. της περιοχής ευθύνης τους.
- Αναλαμβάνουν:
 - Τη σύνταξη τεχνικών μελετών για πάσης φύσεως λιμενικά έργα στη χερσαία και θαλάσσια ζώνη των Δ.Λ.Γ. κόστους άνω 1.000.000€
 - Τη σύνταξη του φακέλου του έργου και στην εκπόνηση των διαδικασιών προκήρυξης ανάθεσης επίβλεψης και παραλαβής των έργων άνω του 1.000.000€. Θα έχει βοηθητικό χαρακτήρα στα Δ.Λ.Γ. εφόσον του ζητηθεί για έργα κάτω του 1.000.000€
 - Τη διενέργεια διαγωνισμών σχετικά με προμήθεια εξοπλισμού και υπηρεσιών κάλυψης αναγκών του εκάστοτε Δ.Λ.Γ άνω του 1.000.000€.. Θα έχει βοηθητικό χαρακτήρα στα Δ.Λ.Γ. εφόσον του ζητηθεί για έργα κάτω του 1.000.000€
- Συγκεντρώνουν οικονομικά στοιχεία διακίνησης των Δ.Λ.Γ. της περιοχής ευθύνης τους και τα υποβάλλει σε συγκεντρωτική και αναλυτική μορφή στη Διυπουργική Επιτροπή.
- Σύγκληση συμβουλίων με σκοπό την ενημέρωση των μελών για την εθνική στρατηγική καθώς και την εξέλιξη τως εσωτερική περιφερειακής πολιτικής, προτάσεις/τροποποιήσεις/γνωμοδοτήσεις επ'αυτών.
- Ανάλυση ταμειακής και οικονομικής υπηρεσίας σε περίπτωση αδυναμίας λειτουργίας του εκάστοτε Δ.Λ.Γ.
- Είναι αρμόδια για τη δημιουργία, έλεγχο, λειτουργία και διαχείριση κεντρικού περιφερειακού ταμείου με εκταμίευση χρημάτων σε έκτακτες ανάγκες. Ταμείο που θα συνδράμουν όλα τα Δ.Λ.Γ. ανεξάρτητα από τα κέρδη τους .

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

(Ομάδα εργασίας σε πλήρη ανάπτυξη)



Διάγραμμα 14: Οργανόγραμμα Π.Λι.Γ.Ν.Α. προτεινόμενης Λιμενικής Διακυβέρνησης

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Το Περιφερειακό Λιμενικό Γραφείο Νοτίου Αιγαίου θα διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο και τον Πρόεδρο. Το Δ.Σ. προτείνεται να απαρτίζεται από τα παρακάτω μέλη:

1. Τον Περιφερειάρχη, ως Πρόεδρο
2. Ένα μέλος της εκτελεστικής επιτροπής της περιφέρειας
3. Ένα μέλος της οικονομικής επιτροπής της περιφέρειας
4. Τον Προϊστάμενο της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Νοτίου Αιγαίου
5. Τον Προϊστάμενο της 6^{ης} Περιφερειακής Διοίκησης Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής

6. Τον Προϊστάμενο της 8^{ης} Περιφερειακής Διοίκησης Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής

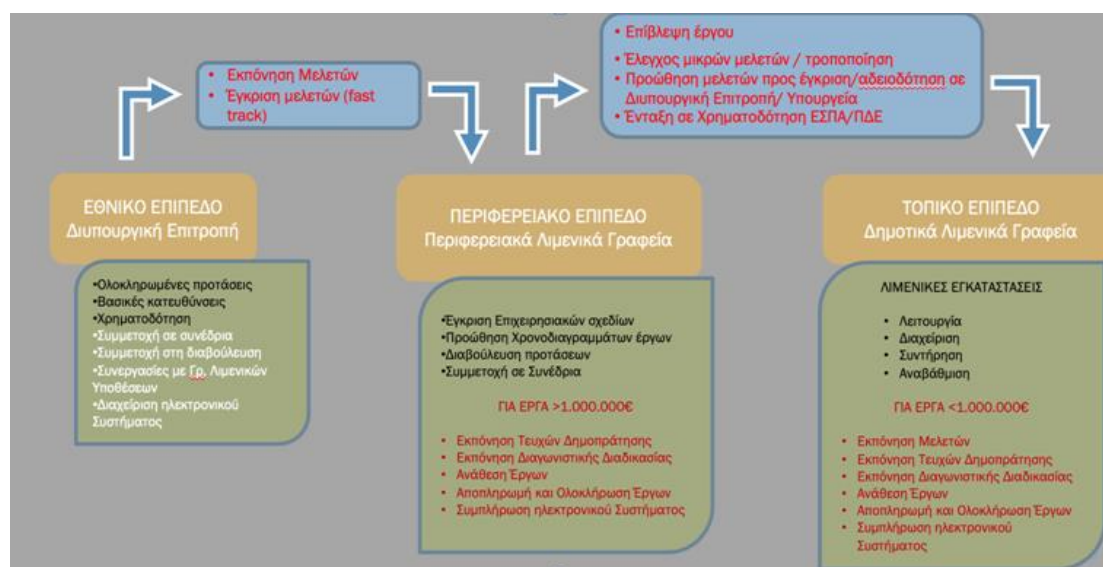
7. Μέλος του Περιφερειακού Επιμελητηριακού Συμβουλίου Νοτίου Αιγαίου

8. Δύο μέλη του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος – ένα μέλος του Τμήματος Κυκλάδων και ένα του Τμήματος Δωδεκανήσου

9. Δύο Δήμαρχοι, ένας ορισμένος από Κυκλάδες και ένας από Δωδεκάνησα με ετήσια θητεία

10. Δύο Πρόεδροι Λιμενικών Γραφείων, ένας ορισμένος από Κυκλάδες και ο άλλος από Δωδεκάνησα με ετήσια θητεία. Θα υπάρχει διαφοροποίηση των δήμων εκλογής των Δημάρχων σε σχέση με τους δήμους εκλογής των προέδρων, στην ίδια θητεία.

Συνολικά το Διοικητικό Συμβούλιο θα αποτελείται από δεκατρία μέλη. Η θητεία του θα ακολουθεί την θητεία της Περιφερειακής Αρχής.



Διάγραμμα 15: Αρμοδιότητες προτεινόμενης Δομής Λιμενικής Διακυβέρνησης

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Οι πόροι του Περιφερειακού Λιμενικού Γραφείου Νοτίου Αιγαίου προτείνονται να είναι:

- Ποσοστό των κερδών των λιμενικών γραφείων του Νοτίου Αιγαίου. Προτείνεται το ποσοστό να κυμαίνεται στο 20% κατ' ελάχιστον και θα αυξάνεται αναλογικά όσο αυξάνονται τα κέρδη. Επιπλέον 10% θα κατατίθεται στο έκτακτο κοινό περιφερειακό ταμείο.
- Χρηματοδότηση από την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου
- Έσοδα από κάθε είδους επιχορηγήσεις
- Έσοδα από δωρεές, κληροδοτήματα, κληρονομίες
- Έσοδα από την περιουσία του.
- Έσοδα από κάθε άλλη πηγή.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής θα διατηρήσει τις αρμοδιότητες που δε θα αναλάβει η Διυπουργική επιτροπή, καθώς και:

- Θα είναι υπεύθυνο για την κατάρτιση των σχεδίων ασφαλείας που προβλέπονται από τις διεθνείς συνθήκες και κανονισμούς ασφάλειας λιμένων καθώς και για τον έλεγχο της εφαρμογής τους.
- Θα είναι υπεύθυνο για την κατάρτιση των σχεδίων παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων καθώς και για τον έλεγχο της εφαρμογής τους.

Από την ανάλυση του υφιστάμενου λιμενικού συστήματος των Κυκλάδων διαπιστώθηκε ότι υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός λιμενικών εγκαταστάσεων οι οποίες είναι στην αρμοδιότητα των φορέων διαχείρισης δηλαδή εν προκειμένω των Δημοτικών/Διαδημοτικών Λιμενικών Ταμείων.

Από την ανάλυση της περιοχής μελέτης διαπιστώθηκε ότι υπάρχει μεγάλη απόσταση μεταξύ των νησιών και τόσο οι αεροπορικές και όσο και οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις είναι ελλιπείς, ειδικά τους χειμερινούς μήνες. Επομένως η μετάβαση από το ένα νησί στο άλλο γίνεται με δυσκολία και με σημαντικό κόστος. Οι φορείς διαχείρισης αντιμετωπίζουν μεγάλο ζήτημα υποστελέχωσης. Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία που έχουν υψηλά έσοδα αναγκάζονται να στελεχώνουν τις υπηρεσίες τους με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και εξωτερικούς συνεργάτες, οι οποίοι όμως παρουσιάζουν αδυναμία «υπογραφής» άρα δυστοκία εκτέλεσης έργων ακόμα και σωστής λειτουργίας. Η απουσία κατάλληλης διοίκησης, που επιπρόσθετα ανανεώνεται κάθε 2 χρόνια, συμβάλει στην άμβλυση των προβλημάτων.

Οι λιμένες διαθέτουν πολλές λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες δεν είναι παραγωγικές, και άλλες που είναι αλλά δεν τους ανήκουν παρόλο που εντοπίζονται όμως στην περιοχή ευθύνης τους και η κοστοβόρα συντήρησή τους για λόγους ασφάλειας των χρηστών εκπίπτει στην αρμοδιότητα τους. Οι Κυκλάδες διαθέτουν συνολικά 26 λιμένες (εκτός των καταφυγίων, αγκυροβολίων) που είναι στην ευθύνη των λιμενικών ταμείων. Συγκεκριμένα διαθέτει έναν λιμένα Διεθνούς Ενδιαφέροντος (Λιμένας Μυκόνου), τρεις λιμένες Εθνικής Σημασίας (Σύρου, Πάρου, Θήρας) και δύο λιμένες της Νάξου και της Τήνου που είναι χαρακτηρισμένοι ως λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος. Στο Εκτεταμένο Δίκτυο (comprehensive network) του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) ανήκουν οι λιμένες Μυκόνου, Νάξου, Πάρου, Θήρας και Σύρου. Για τους λιμένες αυτούς θα πρέπει να υπάρξει ένας ευρύτερος περιφερειακός σχεδιασμός ο οποίος θα ακολουθεί τον Εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό και τις επιταγές του ΔΕΔ-Μ.

Σημαντικά ζητήματα που υφίστανται είναι η τεράστια γραφειοκρατία, το πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο και η καθυστέρηση στις εγκρίσεις και αδειοδοτήσεις των έργων, ειδικότερα με την εφαρμογή του Ν.4412/2016 έχουν περιπλέξει οι διαδικασίες ανάθεσής τους.

Η διαχείριση των λιμένων από τους Δήμους μέσω των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, δεν επιτρέπει την ύπαρξη περιφερειακού σχεδιασμού και η απορρόφηση των κονδυλίων σπαταλείται σε δράσεις οι οποίες δεν αφορούν στην ανάπτυξη των λιμένων. Επιπλέον, τα μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων δεν έχουν σχέση με τη λιμενική δραστηριότητα και ορίζονται με ψηφοθηρική διάθεση. Έτσι όμως δεν επιτυγχάνεται σοβαρή λιμενική πολιτική.

Επομένως κρίνεται αναγκαία η αναδιοργάνωση και η αναθεώρηση της δομής των φορέων διοίκησης και διαχείρισης.

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων πρότείνει να συνενωθούν τα λιμενικά ταμεία του Νοτίου Αιγαίου και να δημιουργηθεί το Διαπεριφερειακό Λιμενικό Ταμείο Νοτίου Αιγαίου

Α.Ε. το οποίο σύμφωνα με τη Ρ.Α.Λ. θα είναι αυτόνομο, αποτελεσματικότερο στην διοίκηση του και πιο ευέλικτο με ισότιμη τη συμμετοχή των Δήμων. Όμως η πρόταση της Ρ.Α.Λ. είναι αδύνατο να εφαρμοστεί στο Νότιο Αιγαίο γιατί η απόσταση των νησιών είναι μεγάλη και η μετάβαση δύσκολη, με αποτέλεσμα αυτό να δημιουργεί πρόβλημα στη λειτουργία του. Επιπρόσθετα, ως Ανώνυμη Εταιρία δεν θα μπορεί να υποστηριχθεί από δημόσιο φορέα, επομένως δεν θα υπάρχει η δυνατότητα να δίνεται μέρος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου.

Πρόσφατα εμφανίστηκε η τάση για ενοποιήσεις του συστήματος διακυβέρνησης. Το σχέδιο με σκοπό την αναδιάταξη του λιμενικού συστήματος είναι η δημιουργία Οργανισμών Λιμένων ανά γεωγραφική περιοχή, π.χ. Οργανισμός Λιμένων Δωδεκανήσων, Οργανισμός Λιμένων Βορείου Ελλάδος. Με αυτόν τον τρόπο θα επιτευχθεί η ενοποίηση των δεκάδων φορέων και θα ασκείται κεντρική διοίκηση. Όμως, ούτε αυτή η πρόταση κρίνεται ως κατάλληλη διότι το βασικό ζητούμενο είναι τα λιμάνια να λειτουργήσουν με αναπτυξιακή πορεία, όχι απλώς ως προβλήτες αποβίβασης και επιβίβασης, αλλά ως εργαλεία δημιουργίας θέσεων εργασίας και απόδοσης εσόδων σε κράτος και τοπικές κοινωνίες.

Για την αναδιοργάνωση της δομής της λιμενικής διακυβέρνησης των Κυκλάδων που μελετήθηκαν και όλης της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου προτείνεται στην παρούσα διπλωματική, η δημιουργία υπερκείμενων Αρχών. Δημιουργία δηλαδή μίας κεντρικής δομής υπερεξουσίας, την Διυπουργική Επιτροπή, και μίας δομήςόπως το «Περιφερειακό Λιμενικό Γραφείο Νοτίου Αιγαίου» το οποίο θα ανήκει στον β' βαθμό της τοπικής αυτοδιοίκησης και θα έχει τη μορφή Νομικού Πρόσωπου Δημοσίου Δικαίου.

Η Διυπουργική επιτροπή, που τα τρία μέλη της θα είναι οι Υπουργοί των εν λόγω συμμετεχόντων Υπουργείων, θα αναλαμβάνει τη χάραξη Εθνικής στρατηγικής, το σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση. Το Περιφερειακό Λιμενικό Γραφείο Νοτίου Αιγαίου θα εφαρμόζει και θα υλοποιεί τη παραπάνω στρατηγική και θα χαράζει εσωτερική στρατηγική για τους λιμένες που ανήκουν στα διοικητικά του όρια. Η εσωτερική πολιτική δεν θα δημιουργεί κώλυμα στην Εθνική πολιτική, αλλά θα έχει συμπληρωματικό χαρακτήρα. Επίσης, θα συνδράμει τα Δ.Α.Γ. για την επίτευξη των στόχων τους κυρίως μέσω της παροχής υποστηρικτικών υπηρεσιών όπως την τροποποίηση και προώθηση προς έγκριση πάσης φύσεως μελετών, τη παρακολούθηση κατασκευαστικών έργων καθώς και την εποπτεία σε θέματα λειτουργίας. Ταυτόχρονα, θα λειτουργεί ως συνδετικός κρίκος μεταξύ της κεντρικής εξουσίας και της τοπικής κοινωνίας.

Με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλίζεται ευκολότερα χρηματοδότηση από τα βασικά χρηματοδοτικά εργαλεία που υπάρχουν στη διάθεση των Φορέων Υλοποίησης όπως είναι το ΠΔΕ της ΓΓΛΠΝΕ του ΥΝΑΝΠ, τα περιφερειακά επιχειρησιακά προγράμματα (ΠΕΠ) του ΕΣΠΑ, Ευρωπαϊκά Προγράμματα όπως Connecting Europe Facilities (CEF) για τα είκοσι (20) λιμάνια του εκτεταμένου Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και βέβαια τα Ιδία Κεφάλαια των φορέων διαχείρισης. Επιπρόσθετα, θα είναι πιο ευέλικτο στο να αξιοποιεί στο έπακρο τα παραπάνω χρηματοδοτικά εργαλεία, αφού θα κατέχει την τεχνογνωσία που απαιτείται για την υποστήριξη των έργων. Ο νέος φορέας θα είναι άρτια στελεχωμένος με ανθρώπινο δυναμικό, όπως απαιτεί η διοίκηση των λιμένων. Θα υπάρχει καλύτερη εποπτεία των λιμένων και θα έχει την ικανότητα να σχεδιάζει, να συντονίζει και να εφαρμόζει πολιτικές που σχετίζονται με την περιφερειακή ανάπτυξη.

Για να συμμετέχουν τα Δημοτικά Λιμενικά Γραφεία στον νέο φορέα προτείνεται οι αρμοδιότητές τους να επαναπροσδιοριστούν με ειδική νομοθετική ρύθμιση, και να στελεχωθούν. Τα Δημοτικά Λιμενικά Γραφεία θα έχουν τις ίδιες αρμοδιότητες πλην αυτών που θα μεταβιβασθούν στο Περιφερειακό Λιμενικό Ταμείο Νοτίου Αιγαίου.

Στόχος των προαναφερθέντων είναι:

- Η αντιμετώπιση του κατακερματισμού του συστήματος και της ύπαρξης μικρών –και εν πολλοίς οριακά βιώσιμων– Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων.
- Η δημιουργία βιώσιμων, λειτουργικών και ικανών οντοτήτων λιμενικής οργάνωσης με προοπτική ανάπτυξης.
- Η δημιουργία λιμενικών σχημάτων διοίκησης με ευέλικτη λειτουργία.
- Η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διοίκησης των Φορέων Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων (ΦΔΕΛ) και η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της δημόσιας εποπτείας.
- Η βέλτιστη αξιοποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και πλεονεκτημάτων κάθε λιμένα.
- Η δημιουργία λιμενικών συστημάτων με σημαντική υπόσταση και δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων.
- Η άρση της απομόνωσης των νησιών και η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς του πολίτες και επισκέπτες.
- Οι νέες θέσεις εργασίας και η αποκέντρωση με την περιφερειακή ενδυνάμωση.
- Η αύξηση των εσόδων και η αναβάθμιση της λιμενικής και ναυτιλιακής προσφερόμενης ποιότητας.
- Η διασύνδεση του τουριστικού προϊόντος με τη λιμενική πολιτική και τη μεταφορική δραστηριότητα.
- Η προσέλκυση και ενασχόληση αξιόλογων και εξειδικευμένων ατόμων/στελεχών στο χώρο της ναυτιλίας.
- Η ικανή στοχοθεσία και άμεση υλοποίηση έργων που αυτή τη στιγμή χρειάζονται πολλαπλάσιο χρόνο για να πραγματοποιηθούν.
- Η διατήρηση της συμμετοχής της αυτοδιοίκησης και σύνδεση του κράτους με την τοπική κοινωνία με συνδεδετικό κρίκο τη περιφέρεια.
- Η σωστή ανάπτυξη, οργάνωση και διαχείριση των λιμένων Κυκλάδων καθώς και του ευρύτερου ελληνικού λιμενικού συστήματος.

Ξενόγλωσση

- Athanassoulis, G. A., & Skarsoulis, E. K. (1992). Wind and wave atlas of the northeastern mediterranean sea. Laboratory of Ship and Marine Hydrodynamics.
- Berranger, D. 1992, Recherches sur l'histoire et la prosopographie de Paros a l'epoche Archa'ique, Clermont-Ferrand.
- Brock, J. K., Young, G. M. (1949), 'Excavations in Siphnos', BSA 44, 1-92 (non vidi)
- Brooks, M.R., Pallis A.A., (2012), The Blackwell Companion to Maritime Economics, Chapter 25, Port Governance, Blackwell Publishing, 9600 Garsington Road, Oxford, OX4 2DQ, UK
- Etienne, R. (1990), Tenos II. Tenos et les Cyclades, Paris
- Papathanasopoulos, G., Schilardi, D. (1981), 'Underwater Survey of Paros', IJNA, vol. 10, 133-144
- Robinson, R (1998), Asian hub/feeder nets: the dynamics of restructuring. Maritime Policy and Management; 25/1
- Robinson, R (2002), Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm. Maritime Policy and Management; 29/3
- Talley, W.K. (2009), Port Economics, Routledge, 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon, OX14 4RN
- The World Bank, (2012), PORT REFORM TOOLKIT, Module 3, Alternative Port Management Structures and Ownership Models, second edition.
- Trujillo, Lourdes & Nombela, Gustavo, (1999), "Privatisation and Regulation of the seaport industry" Policy Research Working Paper Series 2181, The World Bank

Ελληνική

- Γιαντσή, Θ (2016), «Αποτελεσματική διοίκηση- λειτουργική διαχείριση λιμένων και λιμενικών επενδύσεων σε περιφερειακό επίπεδο, η περίπτωση της Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδος», Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά
- Διαμαντίδης, Κ (2016), «Βάση Δεδομένων Μαρινών Ελλάδος», Διπλωματική Εργασία, Τομέας Υδατικών Πόρων και Περιβάλλοντος, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Κυριακού, Θ (2014), «Σχεδιασμός δικτύου θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων με κέντρο τις Κυκλάδες», Διπλωματική Εργασία, Τομέας Μελέτης Πλοίου και Θαλάσσιων Μεταφορών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

- Νίγδελης, Π. Μ. (1990), Πολίτευμα και κοινωνία των πόλεων των Κυκλάδων κατά τηνελληνιστική και αυτοκρατορική εποχή, Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
- Παπουτσάκης, Μ (2016), «Χωρική κατανομή λιμένων, λιμενικών εγκαταστάσεων και φορέων διαχείρισης του λιμενικού συστήματος της Ελλάδος», Διπλωματική Εργασία, Επιστήμη & Τεχνολογία Υδάτινων Πόρων, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Παρδάλη, Α (2001), Η Λιμενική Βιομηχανία στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων, Εκδόσεις Σταμούλη
- Παρδάλη, Α (2007), Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων: Ανταγωνισμός και ανταγωνιστικότητα στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, Εκδόσεις Σταμούλη
- Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (2012), «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, Στρατηγικός Σχεδιασμός αναθεωρημένο τεύχος VI». Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών – Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Αθήνα 2012
- Σαραντινού, Α (2018), Φορείς Διαχείρισης Λιμένων Βορείου Αιγαίου», Διπλωματική Εργασία, Επιστήμη & Τεχνολογία Υδάτινων Πόρων, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Τσάκος, Κ (1998). Δήλος Μύκονος Ιστορικός Και Αρχαιολογικός Οδηγός, Εκδόσεις Έσπερος
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (2013), «Εθνικό στρατηγικό σχέδιο λιμένων και δυνατότητες χρηματοδότησης του μέσω ΕΣΠΑ και των πόρων της νέας προγραμματικής περιόδου. Αθήνα, Οκτώβριος 2013
- Υπουργείο Εσωτερικών (2012), «Δομή και Λειτουργία της Τοπικής και Περιφερειακής Δημοκρατίας». Αθήνα, 2012
- Γιαντσή, Θ (2018), «Αναμόρφωση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος σε Περιφερειακές Μονάδες και Καθορισμός Αρμοδιοτήτων των Εμπλεκόμενων Φορέων», Επιστημονικό Συνέδριο: Φορείς διαχείρισης και εποπτείας λιμένων Ελλάδος υπάρχουσα κατάσταση, προτάσεις βελτίωσης. Πάρος, Σεπτέμβριος, 2018
- Χέρρας, Ε (2018), «Φορείς διαχείρισης λιμένων Κυκλάδων υφιστάμενη κατάσταση προτάσεις για αναδιάρθρωση των συστήματος». Επιστημονικό Συνέδριο: Φορείς διαχείρισης και εποπτείας λιμένων Ελλάδος υπάρχουσα κατάσταση, προτάσεις βελτίωσης. Πάρος, Σεπτέμβριος, 2018

Ηλεκτρονική

Ελληνική Στατιστική Αρχή, Εκμεταλλεύσεις και εκτάσεις / 2016. Ανάκτηση από: <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SPG32/->

Ελληνική Στατιστική Αρχή, Μεταποίηση - Ηλεκτρισμός - Νερό (Διαρθρωτική έρευνα) / 2016. Ανάκτηση από: <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SIN09/2016>

Ελληνική Στατιστική Αρχή, Στατιστικό Μητρώο Επιχειρήσεων / 2016. Ανάκτηση από: <http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SBR01/>

Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, Στατιστικά. Ανάκτηση από: http://www.grhotels.gr/GR/BussinessInfo/library/DocLib/02_Hotels_2018_Regional.pdf

Π.Ε.Π.Ε.Ν., Έκθεση - Βελτιώσεις λιμένων 2018. Ανάκτηση από: http://kalymnos-news.gr/wp-content/uploads/2018/04/PEPEN_Ekthesi_Beltiwseis_Limenwn_2018.pdf

Νομοθεσία

ΒΔ 19/19-01-1939 (ΦΕΚ 24 Α): Περί κωδικοποίησης των περί λιμενικών Ταμείων κειμένων διατάξεων

ΒΔ 21/19-3-1941 (ΦΕΚ 97 Α)

ΒΔ 28-6/4-7-1923 (ΦΕΚ 181 Α): Περί λιμένων και Λιμενικών Ταμείων

Κοινή Υπουργική Απόφαση Αρ. 8111.1/41.06/03/09 (ΦΕΚ Β 412/6-3-2009): Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου

Κοινή Υπουργική Απόφαση Αρ. 8315.2/02/07 (ΦΕΚ Β 202/16-2-2007): Κατάταξη Λιμένων

Κοινή Υπουργική Απόφαση Αρ. 32901.10/07/18 (ΦΕΚ Β 2728/10-7-2018): Ρύθμιση θεμάτων για το πεδίο δικαιοδοσίας, την οργάνωση, τη διαδικασία, τη λειτουργία και τη στελέχωση των Δημοτικών Λιμενικών Γραφείων

Ν. 1441/16-6-1950 (ΦΕΚ Α 134): Περί συστάσεως Λιμενικού Ταμείου Χίου

Ν. 2160/19-4-1993 (ΦΕΚ Α 118): Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις

Ν. 2503/30-5-1997 (ΦΕΚ Α 107): Διοίκηση, οργάνωση, στελέχωση της Περιφέρειας, ρύθμιση θεμάτων για την τοπική αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις

Ν. 2551/23-8-1953 (ΦΕΚ Α 229): Περί συγχωνεύσεως της Επιτροπείας Ελευθέρας ζώνης και του Λιμενικού Ταμείου Θεσσαλονίκης

Ν. 2688/1-3-1999 (ΦΕΚ Α 40): Μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης σε ανώνυμες εταιρίες

Ν. 2738/9-9-1999 (ΦΕΚ Α 180): Συλλογικές Διαπραγματεύσεις στη Δημόσια Διοίκηση Μονιμοποιηθείσες Συμβασιούχων Αορίστου Χρόνου και άλλες διατάξεις

Ν. 2791/19-12-2001 (ΦΕΚ Α 285): Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις

Ν. 2839/9-9-1999 (ΦΕΚ Α 196): Ρυθμίσεις θεμάτων του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και άλλες διατάξεις

- N. 2932/27-6-2001 (ΦΕΚ Α 145): Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις
- N. 2971/19-12-2001 (ΦΕΚ Α 285): Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις
- N. 3013/1-5-2002 (ΦΕΚ Α 102): Αναβάθμιση της πολιτικής προστασίας και λοιπές διατάξεις
- N. 3044/27-8-2002 (ΦΕΚ Α 197): Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης και ρυθμίσεις άλλων θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων
- N. 3450/30-3-2006 (ΦΕΚ Α 64): Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις
- N. 3463/8-6-2006 (ΦΕΚ Α 114): Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων
- N. 3622/20-12-2007 (ΦΕΚ 281/Α'/20): Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις
- N. 3654/3-4-2008 (ΦΕΚ Α 57): Κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) και Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.) ρυθμίσεις για το προσωπικό της Ο.Λ.Π. Α.Ε. και της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και άλλες διατάξεις
- N. 3852/7-6-2010 (ΦΕΚ Α 87): Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης
- N. 4070/10-4-2012 (ΦΕΚ Α 82): Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις
- N. 4071/2012 (ΦΕΚ Α 85): Ρυθμίσεις για την τοπική ανάπτυξη, την αυτοδιοίκηση και την αποκεντρωμένη διοίκηση Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/50/ΕΚ
- N. 4150/29-4-2013 (ΦΕΚ Α 102): Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις
- N. 4389/27-5-2016 (ΦΕΚ Α 94): Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις
- N. 4412/8-8-2016 (ΦΕΚ Α 147): Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών
- N. 4522/7-3-2018 (ΦΕΚ Α 39): Κύρωση της από 2 Φεβρουαρίου 2018 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 27 Ιουνίου 2001 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» και άλλες διατάξεις
- N. 4748/13-5-1930 (ΦΕΚ Α 285): Περί ιδρύσεως Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς
- N.Δ. 1302/1949 (ΦΕΚ Α 304): Περί συγχωνεύσεως Λιμενικών Ταμείων

Π.Δ. 5/2018 (ΦΕΚ Α 10): Τροποποίηση του π.δ. 126/2001(Α' 113) και σύσταση ν.π.δ.δ. με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αμοργού»

Π.Δ. 56/2004 (ΦΕΚ Α 47): Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην Θάλασσα, (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS) '74», που υιοθετήθηκαν στην Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης την 12^η Δεκεμβρίου 2002

Π.Δ. 66/2004 (ΦΕΚ Α 56): Καθορισμός, εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των Φ/Γ πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 2001/96/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2002/84/ΕΚ

Π.Δ. 126/2001 (ΦΕΚ Α 113): Μεταφορά αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Ταμείου Ν. Κυκλάδων στους Δήμους Αμοργού, Δρυμαλίας, Νάξου και στις Κοινότητες Δονούσας, Ηράκλειας, Κουφονησίων και Σχοινούσης

Π.Δ. 158/2002 (ΦΕΚ Α 137): Ίδρυση, κατασκευή, εξοπλισμός, οργάνωση, διοίκηση, λειτουργία και εκμετάλλευση πολιτικών αερολιμένων από φυσικά πρόσωπα, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου και Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Π.Δ. 323/89 (ΦΕΚ 146 Α): Κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο νόμου, με τίτλο Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας των ισχυουσών διατάξεων του δημοτικού και κοινοτικού κώδικα, όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν, (ΦΕΚ 146/Α/1989), (Διορθώσεις στο (ΦΕΚ 184/Α/1989)), 01-06-1989.

Π.Δ. 390/93 (ΦΕΚ Α 65): Συγχώνευση Λιμενικών Ταμείων σε επίπεδο Νομού

Π.Δ. 410/95 (ΦΕΚ Α 231): Κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο Νόμου με τίτλο Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας των ισχυουσών διατάξεων του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα