ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΝΔ: 15466
ΚΘΕ: 15335

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Διδακτορική Διατριβή

Σύγχρονες Λιμενικές Λειτουργίες & Περιφερειακή Ανάπτυξη : Ο ρόλος της Εφοδιαστικής (Logistics)

Ευάγγελος Δ. Κυριαζόπουλος

Επιβλέπων
Καθηγητής κ. Αθανάσιος Παπαδασκαλόπουλος

Αθήνα, Νοέμβριος 2005

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος 1

ΜΕΡΟΣ Α - ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Βασικές Θεωρίες της Περιφερειακής Ανάπτυξης που σχετίζονται με το θέμα της διατριβής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

1.1. Εισαγωγή 4

1.2. Οικονομικές θεωρίες σε σχέση με τη σημασία της μεταβλητής του χώρου 5

1.2.1. Πρώτη Γενιά Θεωριών (1930-1960) 6

1.2.1.1. Θεωρίες των σταδίων ανάπτυξης 7

1.2.1.2. Θεωρίες χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και μεταφορές 10

1.2.1.3. Θεωρίες περιφερειακής ανάπτυξης μέσω της ενεργοποίησης του εμπορίου 14

1.2.1.3.1. Θεωρίες του Διαπεριφερειακού - Διεθνές Εμπορίου 14

1.2.1.3.2. Άλλες θεωρίες περιφερειακής ανάπτυξης μέσω ενεργοποίησης του εμπορίου 21

1.2.1.4. Θεωρίες χωρικής κατανομής των οικονομικών δραστηριοτήτων 24

1.2.2. Δεύτερη Περίοδος Θεωριών (1968-1980) 31

1.2.3. Τρίτη Περίοδος Θεωριών (1980 - σήμερα) 36

1.3. Συμπεράσματα 51

Βιβλιογραφικές Αναφορές Κεφαλαίου 1 53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΥΠΟΔΟΜΕΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

2.1 Ορισμός της υποδομής 59

2.2. Η σημασία των Υποδομών στην Οικονομική - Περιφερειακή Ανάπτυξη 60

2.3. Θεωρητική Προσέγγιση 61

2.3.1. Κεϋνσιανή Προσέγγιση 62

2.3.2. Νεοκλασική Προσέγγιση 62

2.3.3. Αναπτυξιακές Θεωρίες 63

2.3.4. Η θεωρεία του D. Aschauer 65

2.3.5. Η θεωρητική προσέγγιση του Biehl 67

2.4. Συμπεράσματα 71

Βιβλιογραφικές αναφορές Κεφαλαίου 2 75

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

3.1. Μεταφορικές Υποδομές & Δίκτυα 77

3.2. Επιπτώσεις των μεταφορικών υποδομών 78
3.2.1. Επιπτώσεις στην Οργάνωση του χώρου 78
3.2.2. Προσβασιμότητα - Προσπελασιμότητα 82
3.2.3. Επιπτώσεις στην Βιομηχανία των Μεταφορών 86
3.2.4. Ασφάλεια Επιβατών & Φορτίων 87
3.2.5. Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις 88
3.2.6. Επιπτώσεις στο Εργατικό Δυναμικό 89
3.2.7. Επιπτώσεις στην Επιχειρηματικότητα 93
3.2.8. Επιπτώσεις στην κοινωνία 95
3.3. Σχέση των Επενδύσεων σε Μεταφορικές Υποδομές & Περιφερειακής Ανάπτυξης 97
3.4. Νέα Θεωρητική Διάσταση στις Υποδομές Μεταφορών : Αειφορία 109
3.5. Συμπεράσματα 110
Βιβλιογραφικές αναφορές Κεφαλαίου 3 111

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & LOGISTICS

4.1. Μεταφορικά Μέσα 114
4.2. Logistics: Εισαγωγή στην έννοια της «εφοδιαστικής» 117
4.3. Τι νέο εισάγουν τα Logistics 119
4.4. Διαχείριση Αποθεμάτων (Inventory Management) 121
4.5. Αποθήκευση 125
4.6. Transport Logistics 127
4.7. Διαμονή 130
4.8. Εργολάβοι Παροχής Υπηρεσιών Εφοδιαστικής (Third Party Logistics Providers) 131
4.9. Συμπεράσματα 135
Βιβλιογραφικές Αναφορές Κεφ. 4 138

ΜΕΡΟΣ Β

ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ & ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ & ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

5.1. Πολιτικές για τις Υποδομές Μεταφορών 143
5.2. Η Πολιτική των Διεθνών Οργανισμών 145
5.3. Η πολιτική της Ε.Ε. για τις Μεταφορές 147
5.3.1. Πολιτική της Ε.Ε. για τις Αειφόρες Μεταφορές 155
5.3.2. Η πολιτική της Ε.Ε. για τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές 156

5.3.3. Η πολιτική της Ε.Ε. για τις Οδικές Μεταφορές 158
5.3.4. Η πολιτική της Ε.Ε. για τις Αεροπορικές Μεταφορές 158
5.3.5. Η πολιτική της Ε.Ε. για τις Ποτάμιες Μεταφορές 159
5.3.6. Πολιτική της Ε.Ε. για τις Ναυτιλιακές - Θαλάσσιες Μεταφορές 159
5.3.6.1. Πρώτο Στάδιο: 1957-1984 160
5.3.6.2. Δεύτερο Στάδιο: 1985-1994 161
5.3.6.3. Τρίτο Στάδιο: από το 1995 μέχρι σήμερα 166
5.3.7. Η Πολιτική της Ε.Ε. για τους Λιμένες 170
5.4. Συμπεράσματα 176
Βιβλιογραφικές αναφορές Κεφαλαίου 5 180

ΜΕΡΟΣ Γ

ΛΙΜΕΝΕΣ & ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ - ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΛΙΜΕΝΕΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

6.1. Θαλάσσιος Λιμένας - Ορισμός - Γενικά 186
6.2. Ιστορικά Στοιχεία 287
6.3. Κατηγορίες - Τύποι Λιμένων 191
6.4. Λιμενικές Λειτουργίες 192
6.5. Παράγοντες που επηρεάζουν τους λιμένες 193
6.5.1. Παγκόσμιο Εμπόριο 193
6.5.2. Πολιτικο-κοινωνικοί Παράγοντες 194
6.5.3. Η Βιομηχανία των Μεταφορικών Μέσων 195
6.5.4. Η δομή της Ναυτιλιακής Αγοράς 198
6.6.5. Η Λιμενική Τεχνολογία 200
6.6.6. Ιδιοκτησιακό, διαχειριστικό & Οργανωτικό Καθεστώς των Λιμένων 204
6.6.7. Ο Λιμενικός Ανταγωνισμός 207
6.6.8. Η Λιμενική Εργασία 214
6.7. Κριτήρια επιλογής Λιμένα 214
Βιβλιογραφικές αναφορές Κεφαλαίου 6 221

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΧΩΡΟ

7.1. Εισαγωγή 225
7.2. Η ενδοχώρα του λιμένα 229
7.2.1. Ευρύτερη Λιμενική Ενδοχώρα 232

7.2.2. Άμεση Λιμενική Ενδοχώρα 232
7.2.2.1. Βιομηχανικοί Λιμένες 233
7.2.2.2. Πόλεις Λιμένες 234
7.2.2.2.1. Περιπτωσιακή Μελέτη : Ρότερνταμ 238
7.2.2.2.2. Περιπτωσιακή Μελέτη: Πειραιάς 241
7.3. Η έννοια της Δυνατότητας Πρόσβασης στους Θαλάσσιους Λιμένες 254
7.4. Η έννοια της «Λιμενικής Κεντρικότητας» 256
7.5. Σχέση Λιμενικής Προσβασιμότητας - Κεντρικότητας 257
7.6. Νέα πρότυπα στην Σχέση Λιμένα - Χώρου 258
7.6.1. Logistic Port 263
7.6.2. Κέντρα Διανομών & Κέντρα Logistics κοντά σε λιμένες 265
7.6.3. Εσωτερικοί Λιμένες 266
7.6.3.1. Επιπτώσεις από την ανάπτυξη των Εσωτερικών Λιμένων 272
7.6.3.2. Περιπτωσιακές Μελέτες Εσωτερικών Λιμένων 277
7.6.4. Αποκεντρωμένο Λιμενικό Σύστημα 290
7.7. Η Λιμενική Βιομηχανία στα νέα δεδομένα 294
7.7.1. Στρατηγικό Σχέδιο Λιμενικής Ανάπτυξης & Λειτουργίας 294
7.7.2. Επιχειρησιακό Σχέδιο Λιμενικής Ανάπτυξης & Λειτουργίας 299
7.8. Λιμενικές Πολιτικές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας 304
7.8.1. Συμμετοχή σε Δημόσιο Διάλογο 305
7.8.2. Σχεδιασμός & Διαχείριση στον εξω - λιμενικό χώρο 305
7.8.3. Συμμετοχή & Προώθηση Λιμενικών Συστάδων (Port Clusters) 305
7.8.4. Εισαγωγή Τεχνολογικής Καινοτομίας & Πληροφορικής 308
7.8.5. Επένδυση στο Εργατικό Δυναμικό 313
7.8.6. Επένδυση στην Αναγέννηση - Ανάπλαση των Λιμενικών Μετώπων 315
7.9. Συμπεράσματα 317
Βιβλιογραφικές αναφορές Κεφαλαίου 7 322

ΜΕΡΟΣ Δ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΕΙΡΙΑ - ΑΝΑΛΥΣΗ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 - ΕΛΛΑΔΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & LOGISTICS

8.1. Ο Κλάδος των Μεταφορών στην Ελλάδα 333
8.2. Εθνικές & Διεθνείς Εμπορευματικές Ροές 334

8.3. Ο Κλάδος των Μεταφορών στην Ελληνική Οικονομία 338
8.4. Ελληνικές Μεταφορές, Χρηματοδότηση & Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Κ.Π.Σ.) 343
8.5. Οδικές Υποδομές & Μεταφορές στην Ελλάδα 347
8.6. Σιδηροδρομικές Υποδομές & Μεταφορές 354
8.7. Αεροπορικές Υποδομές & Υπηρεσίες 360
8.8. Η Εφοδιαστική (logistics) στην Ελλάδα 362
8.8.1. Εμπορευματικές & Βιομηχανικές Επιχειρήσεις 363
8.8.2. Ταχυδρομικές - Ταχυμεταφορικές Εταιρίες (courier service) 363
8.8.3. Third Party Logistics Provider (3PL) 365
8.8.4. Μεταφορικές Εταιρίες 369
8.8.2. Ιδιοκτήτες ή / και Διαχειριστές Μεταφορικών Υποδομών 369
8.9. Συμπεράσματα 370
Βιβλιογραφικές Αναφορές Κεφαλαίου 8 373

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 - ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ - ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ
9.1. Ιστορική Αναδρομή 378
9.2. Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα 382
9.3. Η Μεταρρύθμιση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος 384
9.3.1. Η σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής 384
9.3.2. Η ανωνυμοποίηση και είσοδος στο ΧΑΑ του Ο.Λ.Π. & Ο.Λ.Θ. 386
9.3.3. Η δημιουργία Δημοτικών ή Δια-δημοτικών Λιμενικών Ταμείων 387
9.3.4. Η δημιουργία Ένωσης Λιμένων Ελλάδας 396
9.3.5. Ιδιωτικοί Λιμένες 397
9.4. Λιμενικές Υποδομές 399
Βιβλιογραφικές αναφορές Κεφαλαίου 9 405

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 - ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
10.1. Ανάλυση της Εμπορευματικής & Επιβατικής Κίνησης των Λιμένων βάση των στοιχείων του Υ.Ε.Ν. & της Ε.Σ.Υ.Ε. 409
10.1.1. Εμπορευματικοί Λιμένες 409
10.1.1.1. Διεθνείς Εξαγωγικοί Εμπορευματικοί Λιμένες 410
10.1.1.2. Διεθνείς Εισαγωγικοί Εμπορευματικοί Λιμένες 413
10.1.1.3. Εθνικοί Εξαγωγικοί Εμπορευματικοί Λιμένες 416
10.1.1.4. Εθνικοί Εισαγωγικοί Εμπορευματικοί Λιμένες 419
10.1.2. Επιβατικοί Λιμένες 423

10.1.2.1. Εθνικοί Λιμένες Επιβίβασης & Αποβίβασης 425
10.1.2.2. Διεθνείς Λιμένες Επιβίβασης & Αποβίβασης 428
10.1.3. Εμπορευματική Κίνηση μέσω TEU 429
10.1.4. Α' Επίπεδο Επεξεργασίας - Συγκριτική Ανάλυση - Συμπεράσματα 430
10.2. Ανάλυση σε σχέση με το χωρικό ρόλο των λιμένων στο εθνικό & διεθνή σύστημα μεταφορών 439
10.2.1. Ανθρωπογεωγραφική Ενότητα Εγνατίας Οδού 440
10.2.1.1. Κεντρική Μακεδονία 440
10.2.1.1.1.Ο ρόλος της Περιφέρειας - Προοπτικές 440
10.2.1.1.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας 441
10.2.1.2. Ανατολική Μακεδονία & Θράκη 446
10.2.1.2.1.Ο ρόλος της Περιφέρειας 446
10.2.1.1.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας 447
10.2.1.3. Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας 452
10.2.1.3.1.Ο ρόλος της Περιφέρειας 453
10.2.2. Ανθρωπογεωγραφική ενότητα της Ιόνια Οδού 453
10.2.2.1. Περιφέρεια Ηπείρου 453
10.2.2.1.1.Ο ρόλος της Περιφέρειας 453
10.2.2.1.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας 454
10.2.2.2. Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας 456
10.2.2.2.1.Ο ρόλος της Περιφέρειας 456
10.2.2.2.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας 457
10.2.2.3. Περιφέρεια Ιονίων Νήσων 463
10.2.2.3.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας 463
10.2.2.3.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας 463
10.2.2.4. Περιφέρεια Πελοποννήσου 465
10.2.2.4.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας 465
10.2.2.4.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας 466
10.2.3. Η Ανθρωπογεωγραφική Ενότητα του Βόρειου Οδικού Άξονα της Κρήτης 470
10.2.3.1 Περιφέρεια Κρήτης 470
10.2.3.1.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας 470
10.2.3.1.2. Οι Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας 470
10.2.4. Η Ανθρωπογεωγραφική Ενότητα του Ανατ. Θαλάσσιου Διαδρόμου του Αιγαίου 476
10.2.4.1 Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου 479

10.2.4.1.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας 479
10.2.4.1.2. Οι Κυριότεροι Λιμένες της Περιφέρειας 480
10.2.4.2. Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου 482
10.2.4.2.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας 482
10.2.4.2.2. Οι Κυριότεροι Λιμένες της Περιφέρειας 483
10.2.5. Η ανθρωπογεωγραφική ενότητα του ΠΑΘΕ 485
10.2.5.1. Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας 485
10.2.5.1.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας 485
10.2.5.1.2. Οι Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας 485
10.2.5.2. Περιφέρεια Θεσσαλίας 488
10.2.5.2.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας 488
10.2.5.2.2. Οι Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας 489
10.2.5.3. Περιφέρεια Αττικής 491
10.2.5.3.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας 491
10.2.5.3.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας 493
10.3. Ανάλυση με βάση Περιφερειακά Χαρακτηριστικά 497
10.3.1. Ανάλυση με βάση τις κλαδικές εξειδικεύσεις 499
10.3.1.1. Ανάλυση της σχέσης της των λιμένων με τις κλαδικές εξειδικεύσεις με την βοήθεια του Συντελεστή Συσχέτισης του Pearson. 499
10.3.1.2. Ανάλυση με βάση τα ποσοστά του Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού 501
10.3.1.3. Ανάλυση με βάση την ποσοστιαία μεταβολή του Οικονομικού Πληθυσμού 506
10.3.1.4. Ανάλυση με την χρήση του Συντελεστή Συμμετοχής (QL). 513
10.3.2. Ανάλυση σχέσεων μεταξύ περιφερειακού προϊόντος & εμπορευματικών - επιβατικών ροών 527
10.3.2.1. Ανάλυση με την βοήθεια των Συντελεστών Συσχέτισης του Pearson 527
10.3.2.2. Ανάλυση με την βοήθεια των της Γραμμικής Παλινδρόμησης 528
Βιβλιογραφικές αναφορές κεφαλαίου 10 535

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11 - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

11.1. Προτάσεις 540
Βιβλιογραφικές Αναφορές Κεφ. 11 561

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12 - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

12.1. Συμπεράσματα 563

Παράρτημα

I, Ο κατάλογος των έργων του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών	i
II, Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι	iv
III, Λιμενικά Ταμεία (Δημοτικά, Διαδημοτικά, Υπό Κρατικό Έλεγχο).	v
IV Πρόγραμμα Δρομολόγησης Δρομολόγησης Containerships	xiv

Προλογος

Η παρούσα διδακτορική διατριβή με θέμα :

Σύγχρονες Λιμενικές Λειτουργίες & Περιφερειακή Ανάπτυξη :

Ο ρόλος της Εφοδιαστικής (Logistics)

στόχο έχει να αναλύσει και να αποκαλύψει εάν υπάρχει σχέση, επωφελής, μεταξύ της σύγχρονης λιμενικής βιομηχανίας και της περιφερειακής ανάπτυξης. Η ανάγκη προσδιορισμού της σχέσης αυτής αποκτά ένα επιπλέον ενδιαφέρον στην περίπτωση της Ελλάδας, η οποία βρίθει από λιμενικές εγκαταστάσεις ενώ διαθέτει ένα ειδικό περιφερειακό πρόβλημα που ακούει στο όνομα «*νησιωτικότητα*».

Τα προσδιοριστικά στοιχεία της παρούσας διατριβής, εκτός της περιφερειακής διάστασης, εστιάζονται στις τρεις πρώτες λέξεις του θέματος : «*Σύγχρονες Λιμενικές Λειτουργίες*».

Το θέμα ανάλυσης δεν περιορίζεται στην επίπτωση των θαλάσσιων λιμένων στην περιφερειακή ανάπτυξη (άλλωστε το θέμα της επίπτωσης των υποδομών μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη έχει απασχολήσει σημαντικά την επιστημονική κοινότητα) αλλά στις λειτουργίες που απορρέουν από την σύγχρονη διαχείριση των εμπορευμάτων και των επιβατών με άξονα τους λιμένες. Η συμβολή της εφοδιαστικής (logistics) στην κατεύθυνση αυτή είναι καθοριστική και σύγχρονη. Η ολοκληρωμένη διαχείριση των εφοδιαστικών αλυσίδων, τροποποιεί σήμερα, συνολικά, την δομή της παγκόσμιας παραγωγής και κατανάλωσης. Η σχετική επιστήμη που έχει αναπτυχθεί σε συνδυασμό με την ολοένα και πιο εκτεταμένη χρήση καινοτομικής τεχνολογίας, μεταβάλουν τα δεδομένα τόσο της υφιστάμενης θεωρητικής βάσης όσο και της κοινής επιχειρηματικής στρατηγικής.

Οι λιμένες αλλάζουν ρόλο άρδην. Μετατρέπονται από σημεία φορτοεκφορτώσεων, συμβατικής αποθήκευσης και περιοχές όχλησης των πόλεων-λιμένων, σε κόμβους συνδυασμένων μεταφορών, εξορθολογισμού του εμπορίου, επιχειρηματικής δραστηριότητας, ανάπτυξης συνεργασιών, τοπικής διακυβέρνησης, προστασίας του περιβάλλοντος, ..., σε κόμβους πληροφοριών και γνώσης, σε κόμβους εν γένει ανάπτυξης. Επίσης, οι θαλάσσιοι λιμένες αποκτούν πλέον και νέα διάσταση, καθώς αναπτύσσονται στην ενδοχώρα, μακριά από την φυσική επαφή τους με την θάλασσα, δημιουργώντας «*εσωτερικούς λιμένες*», για την περαιτέρω ενίσχυση των θετικών αποτελεσμάτων τους.

Αυτή η πραγματικά νέα πραγματικότητα, είναι εξαιρετικά πολυσύνθετη και δύσκολη να αποσαφηνιστεί. Ακόμα πιο δύσκολη είναι η εκτίμηση της σχέσης των σύγχρονων λιμενικών λειτουργιών με την περιφερειακή ανάπτυξη. Δηλ. πως και αν η εισαγωγή της εφοδιαστικής φιλοσοφίας στην λιμενική δραστηριότητα προκαλεί θετικά

αποτελέσματα στην ανάπτυξη και ιδιαίτερα στην περιφερειακή; Ένα θέμα που η σύγχρονη επιστημονική βιβλιογραφία καλείται σήμερα να αναλύσει.

Η παρούσα διατριβή μοιράζεται σε τέσσερα μέρη. Ο διαχωρισμός αυτός προκλήθηκε από την ανάγκη περιορισμού του εκτεταμένου θέματος σε βασικές ενότητες κατανόησης και ανάλυσης. Αρχικά κατατίθεται η θεωρία, στην συνέχεια ακολουθεί η πολιτική αντιμετώπιση του θέματος, έπειτα ακολουθεί η εξειδίκευση στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία και τέλος αναλύεται η ελληνική πραγματικότητα ενώ προτείνονται λύσεις που στηρίζονται στο θέμα της παρούσας διατριβής.

Αναλυτικότερα:

Το πρώτο μέρος αναλώνεται στην θεωρητική διερεύνηση του θέματος. Έτσι, στα πρώτα τέσσερα κεφάλαια επιχειρείται η θεωρητική τεκμηρίωση της επιστήμης της περιφερειακής ανάπτυξης σε σχέση με τα αντικείμενα του θέματος της διατριβής. Η ανάπτυξη εστιάζεται στην συμβολή των υποδομών μεταφορών αλλά και στις θεωρίες που σχετίζονται με την εφοδιαστική.

Το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει τις κύριες πολιτικές που ακολουθούνται για τις μεταφορές, τους λιμένες και την εφοδιαστική, σε συνδυασμό και με τις πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης κυρίως στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων διεθνών οργανισμών όπως του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Το τρίτο μέρος εξειδικεύει την ανάλυση, σε θεωρητικό επίπεδο, στον κλάδο της λιμενικής βιομηχανίας. Ο ρόλος των σύγχρονων λιμένων, οι παράγοντες που επηρεάζουν τον κλάδο, ο εντεινόμενος δια-λιμενικός ανταγωνισμός και οι επιπτώσεις του αλλά και η επέκταση των θαλάσσιων λιμένων στην απώτερη ενδοχώρα αποτελούν μερικά από τα αντικείμενα επεξεργασίας του μέρους αυτού της διατριβής. Μελέτες περίπτωσης τεκμηριώνουν την θεωρία.

Το τέταρτο μέρος, τέλος, εστιάζεται στην Ελλάδα. Αρχικά γίνεται παρουσίαση των πλήρη στοιχείων του κλάδου των μεταφορών, της εφοδιαστικής και των λιμένων στην χώρα και στην συνέχεια πραγματοποιείται ανάλυση στοιχείων - δεδομένων που τεκμηριώνουν οικονομικά την σχέση των υφιστάμενων ελληνικών λιμένων με την περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας. Η διατριβή ολοκληρώνεται, στην βάση της ανάλυσης που προηγείται, με την κατάθεση προτάσεων αξιοποίησης των πλεονεκτημάτων των «Σύγχρονων Λιμενικών Λειτουργιών», στην χώρα.

ΜΕΡΟΣ Α

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Βασικές Θεωρίες της Περιφερειακής Ανάπτυξης που σχετίζονται με το θέμα της διατριβής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

1.1. Εισαγωγή

Στην πολύχρονη πορεία της οικονομικής σκέψης πλήθος θεωριών και πολιτικών προσπάθησαν να λύσουν το θέμα της «ανάπτυξης», ακόμα και σε φιλοσοφικό επίπεδο. Η διανοητική εργασία δεν περιορίστηκε μόνο στην δυνατότητα και τους τρόπους της «ανάπτυξης», αλλά και στους λόγους που αυτή δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί, αλλά και στις περιπτώσεις όπου εμφανίζεται ανισότητα στην αναπτυξιακή διαδικασία. Το πεδίο αυτό και ειδικότερα, το πεδίο που αφορά τις επιπτώσεις - διαστάσεις της «ανάπτυξης» και ακούει στο όνομα «χωρική ασυμμετρία της αναπτυξιακής διαδικασίας» ή αλλιώς «περιφερειακή ανισότητα» ή «περιφερειακό πρόβλημα», αποτελεί το πρώτο μέρος της παρούσας διατριβής. Η ανάλυση αυτή θα επικεντρωθεί σε μια ομάδα θεωριών που σχετίζουν το θέμα της «ανάπτυξης» και των «περιφερειακών ανισοτήτων» με θέματα:

- «εμπορίου» (βλ. οι λιμένες είναι η βασικότερη πύλη εισόδου - εξόδου των εμπορευματικών ροών, οι λιμένες αποτελούν στοιχείο ενίσχυσης - οικοδόμησης ισχυρής εξαγωγικής βάσης μιας περιφέρειας κ.α.)
- «υποδομών» (βλ. οι λιμένες είναι μια από τις σημαντικότερες υποδομές μεταφορών)
- «θέσεων εγκατάστασης» (βλ. σημασία χωροθέτησης λιμενικών εγκαταστάσεων, σχέση λιμένα - πόλης, οι επιπτώσεις της εφοδιαστικής και του κλάδου των διανομών στην χωροθέτηση της παραγωγικής διαδικασίας και στην ανάπτυξη του λιανικού εμπορίου κ.α.)
- «πόλων ανάπτυξης» (βλ. ο λιμένας ως προωθητική βιομηχανία, ως εργαλείο, ως μέσο πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης, κ.α.)
- «στοιχείο τοπικής - ενδογενούς ανάπτυξης» (βλ. σύγχρονους λιμένες που δημιουργούν συνθήκες ανάπτυξης από κάτω προς τα πάνω και διευθύνονται από την τοπική κοινωνία, όπως ο λιμένας του Ρότερνταμ)
- «τεχνοπόλεων» (βλ. η εξάρτηση των σύγχρονων λιμένων και των υπηρεσιών της εφοδιαστικής από την τεχνολογία και την διαρκή ανάπτυξη νέων τεχνολογικών συστημάτων, οι λιμένες ως Τεχνοπόλεις κ.α.)
- «καινοτομίας» (βλ. αυξανόμενες ανάγκες της λιμενικής βιομηχανίας αλλά και τις ανάγκες της σύγχρονης επιστήμης της εφοδιαστικής και των πρακτικών της οι οποίες απαιτούν διαρκώς νέους καινοτόμους τρόπους, μεθόδους και συστήματα παροχής υπηρεσιών) κ.α.

θέματα δηλ. που εμπίπτουν στο αναγκαίο θεωρητικό υπόβαθρο που απαιτείται για την κατανόηση της σχέσης των λιμένων, της εφοδιαστικής με την περιφερειακή ανάπτυξη. Αναλυτικότερα:

1.2. Οικονομικές θεωρίες σε σχέση με τη σημασία της μεταβλητής του χώρου

Η μεταβλητή του χώρου, αν και υστέρησε σημαντικά να συμπεριληφθεί στις οικονομικές θεωρίες και στην άσκηση της οικονομικής πολιτικής (όσο και αν φαίνεται σήμερα περίεργο), θεωρείται ένα από τους σημαντικότερους παράγοντες ανάπτυξης. Σύμφωνα μάλιστα με τον Isard W. (1974), η παραγωγή έχει πρωταρχικά χωρική διάσταση και πραγματοποιείται σε προσδιορισμένο γεωγραφικό χώρο και σε συγκεκριμένο χρόνο, επομένως οι όποιες παρεμβάσεις στους παραγωγικούς συντελεστές (αγορά εργασίας, επιδοτήσεις κ.α.) πρέπει απαραίτητα να λαμβάνουν υπόψη το γεγονός ότι πραγματοποιούνται σ' ένα «*γεωγραφικό κόσμο*».

Η αναφορά της μεταβλητής του «*χώρου*» στις οικονομικές θεωρίες αρχίζει σταδιακά από τις αρχές του 20ου αιώνα. Μέχρι τότε, η παραδοσιακή (νεοκλασική) οικονομική ανάλυση εξαιρούσε τη χωρική αλλά και τη χρονική[1] διάσταση των οικονομικών φαινομένων εξαιτίας της τέλειας κινητικότητας των συντελεστών παραγωγής από περιοχή σε περιοχή. Με βάση αυτή τη λογική, η επίδραση του χώρου είναι ανύπαρκτη γιατί το **κόστος μεταφοράς** θεωρείται μηδενικό καθώς οι πόροι κινούνται στιγμιαία, αυτόματα, αδάπανα και ομοιόμορφα στο χώρο. Επίσης, από τη λειτουργία του μηχανισμού της αγοράς σύμφωνα με τους Richardson (1972) και Κόνσολα (1985, 1997) εξαλείφεται οποιαδήποτε ανισορροπία μπορεί να εμφανιστεί στις τιμές και στα εισοδήματα.

Οι πρώτες αμφισβητήσεις στις τοποθετήσεις των νεοκλασικών θεωριών εμφανίστηκαν από τη Γερμανική Ιστορική Σχολή, οι θεωρητικοί της οποίας εισήγαγαν τη σημασία της μεταβλητής του «*χρόνου*» στην οικονομική ανάλυση, αγνοώντας όμως (και αυτοί) τον παράγοντα «*χώρο*». Ήταν μάλιστα, τόσο μεγάλη η δυναμική διάσταση των οικονομικών θεωριών, που εκδηλώθηκε ύστερα από ενσωμάτωση της μεταβλητής του χρόνου, ώστε ο παράγοντας «χώρος» αγνοήθηκε για ακόμη περισσότερα χρόνια (Richardson, 1972). Ορισμένες θεωρητικές αναζητήσεις όπως του Von Thunen (1826, στο Κόνσολας Ν., 1985) για την αγροτική παραγωγή, του Laundhardft για τον τόπο εγκατάστασης (1882, στο Χριστοφάκης Ε., 2001) και του Weber A. (1909, στο Κόνσολας Ν., 1985) για τη βιομηχανική παραγωγή έμειναν αναξιοποίητες, μέχρι την δεκαετία του 1930, που αρχίζει σταδιακά να ανακαλύπτεται η σημασία της μεταβλητής του χώρου, όπως αναφέρει ο Χριστοφάκης Ε. (2001).

Από τη δεκαετία ορόσημο του 1930 μέχρι σήμερα η περιφερειακή επιστήμη έχει εμπλουτιστεί με δεκάδες θεωρίες και πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης, σύμφωνα μάλιστα με τον Χατζημιχάλη Κ. (1992), αυτές μπορούν να ταξινομηθούν σε 3 γενιές:

---

[1] Μοναδική εξαίρεση αποτελεί το υπόδειγμα του «Ιστού της Αράχνης», το οποίο λαμβάνει το χρόνο ως συστατικό στοιχείο για τον προσδιορισμό της ισορροπίας μεταξύ της προσφοράς και ζήτησης των αγαθών.

1. Πρώτη γενιά (περίοδος 1930-1960). Στη περίοδο αυτή περιλαμβάνονται οι θεωρίες της έλλειψης και αφθονίας φυσικών πόρων, η περιφερειακή ισορροπία, η εξαγωγική βάση και τα μοντέλα Harrod-Domar, η πόλωση και η διάχυση της ανάπτυξης κ.α.
2. Δεύτερη γενιά (περίοδος 1968-1980). Στην περίοδο αυτή περιλαμβάνονται οι απόψεις της σχολής της εξάρτησης, η εσωτερική αποικιοκρατία, η αγροτο-αστική ανάπτυξη το επιλεκτικό χωρικό κλείσιμο και οι προσεγγίσεις της σχολής της πολιτικής οικονομίας.
3. Τρίτη γενιά (περίοδος από το 1980 έως σήμερα). Στην περίοδο αυτή περιλαμβάνονται θεωρίες και πολιτικές σχετικές με την ολοκληρωμένη, τοπική, ενδογενή ανάπτυξη και την ανάπτυξη *«από τα κάτω»*, τις τεχνοπόλεις και τα επιστημονικά πάρκα και την ευέλικτη εξειδίκευση.

Με βάση την χρονική κατάταξη του Χατζημιχάλη ακολουθούν οι βασικότερες θεωρίες και τα πρότυπα ανάπτυξης του χώρου και όπως αυτά **εξελίχθηκαν διαχρονικά** από τους θεωρητικούς της περιφερειακής επιστήμης. Αναλυτικά[2]:

1.2.1. Πρώτη Γενιά Θεωριών (1930-1960)

Η επιστημονική συζήτηση μεταξύ των θεωρητικών την περίοδο αυτή διαμόρφωσε δύο κυρίαρχα ρεύματα, το πραγματιστικό-συντηρητικό και το φιλελεύθερο-παρεμβατικό (Χατζημιχάλης Κ., 2001).

Αναλυτικότερα τα νεοκλασικά μοντέλα αποδέχονται την ύπαρξη ενός μηχανισμού εξισορρόπησης των αναπτυξιακών ανισοτήτων και αυτόματης διάχυσης της ανάπτυξης στο χώρο, μέσω της λειτουργίας της αγοράς ενώ τα αντίστοιχα κεϋνσιανά θεωρούν ότι ο μηχανισμός της αγοράς τείνει να αυξήσει παρά να μειώσει τις περιφερειακές ανισότητες. Γι' αυτό τον λόγο, άλλωστε, είναι απαραίτητη η λειτουργία κάποιων εξισορροποιητικών μηχανισμών, μέσω της κρατικής, «εκ των άνω», παρέμβασης (π.χ. υποδομές, επιχορηγήσεις, φορολογικά, πιστωτικά κίνητρα) από τον πόλο (δηλαδή το μεγάλο αστικοβιομηχανικό κέντρο) προς στις υπόλοιπες περιοχές (Χριστοφάκης Ε., 2001).

Η πλειοψηφία των θεωριών περιφερειακής ανάπτυξης, την περίοδο αυτή, στηρίζονταν στην ύπαρξη χαρακτηριστικών αναπτυξιακού δυϊσμού, με διαχωρισμό της οικονομίας σ' έναν σύγχρονο κι έναν παραδοσιακό τομέα, αντιμετωπίζοντας την ανάπτυξη ως σχέση μεταξύ κέντρου-περιφέρειας. Ο σύγχρονος τομέας σχετίζεται με την αστικοποίηση, την εκβιομηχάνιση, την τεχνολογία και την **επιχειρηματικότητα**[3],

---

[2] Οφείλεται να επισημανθεί ότι οι θεωρίες δεν μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε στενές χρονικές περιόδους καθώς πολλές από αυτές εξελίσσονται συνεχώς. Η κατωτέρω κατηγοριοποίηση παρουσιάζει τις σχετικές θεωρίες σε τρεις χρονικές περιόδους με βάση την περίοδο «εισαγωγής» της κάθε θεωρίας στην παγκόσμια ακαδημαϊκή κοινότητα, χωρίς όμως να αποκλείονται πρόσθετες αναφορές σε θεωρίες που «ανήκουν χρονολογικά» σε άλλη χρονική περίοδο, με βάση την παρούσα κατηγοριοποίηση.

[3] Επειδή γίνεται αναφορά στον όρο *«επιχειρηματικότητα»* σε διάφορα σημεία της παρούσας διατριβής, χωρίς όμως να εμπεριέχεται στα βασικά θεωρητικά πεδία του θέματος κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί συνοπτικά και υποβοηθητικά το βασικό θεωρητικό πλαίσιο του *«επιχειρείν»*. Στην οικονομική θεωρεία η επιχειρηματικότητα νοείται ως τέταρτος συντελεστής παραγωγής μετά το κεφάλαιο, την εργασία και το έδαφος. Σύμφωνα με το λεξικό Τεγόπουλου - Φυτράκη, επιχειρώ σημαίνει: *«αρχίζω έργο //*

ενώ ο παραδοσιακός με την ύπαιθρο, τη γεωργία και τη χαμηλή παραγωγικότητα. Έτσι από την μία μεριά δημιουργούνται περιφέρειες κεντρικές, ανεπτυγμένες και αυτοδύναμες και από την άλλη περιφέρειες απομονωμένες, υπανάπτυκτες και εξαρτημένες από τις πρώτες (Λαμπριανίδης Λ., 2002).

Οι θεωρίες και οι πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης αυτής της περιόδου είχαν ως βασικό δεδομένο την συνεχή οικονομική μεγέθυνση, μέσω της ανόδου της βιομηχανίας, που ήταν τότε, η κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα. Τα βασικά αντικείμενα θεώρησης ήταν από την μια η αύξηση του βιομηχανικού προϊόντος και από την άλλη η συγκέντρωση της ανάπτυξης σε ορισμένα σημεία στο χώρο, κυρίως σε μεγάλα αστικά κέντρα (πόλους ανάπτυξης), τα οποία είχαν τις ανάλογες προϋποθέσεις (υποδομές, αγορά, εργατικό δυναμικό κ.α.) για τη λειτουργία μεγάλων βιομηχανιών. Έτσι, αναπτύχθηκαν οι θεωρίες συγκέντρωσης και διάχυσης της ανάπτυξης, οι οποίες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τέσσερις ομάδες θεωριών σύμφωνα με τον Χριστοφάκη Ε.(2001). Στις:

1. Θεωρίες των σταδίων ανάπτυξης.
2. Θεωρίες χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, σημαντικό μέρος των οποίων έχει ως προσδιοριστικό παράγοντα τις μεταφορές.
3. Θεωρίες περιφερειακής ανάπτυξης μέσω της ενεργοποίησης του εμπορίου.
4. Θεωρίες χωρικής κατανομής των οικονομικών δραστηριοτήτων - Η θεωρεία της πολικής ανάπτυξης.

καταπιάνομαι με κάτι // προσπαθώ να επιτύχω κάτι». Η λέξη επιχειρηματίας έγινε αντικείμενο δανεισμού από την Γαλλία, κατά τον 15ο αιώνα, για να περιγράψει έναν στρατιωτικό διοικητή ο οποίος οδηγεί τα στρατεύματά του στην μάχη, σε μια «*στρατιωτική επιχείρηση*». Οι δύο πιο σημαντικοί θεωρητικοί σχετικά με την επιχειρηματικότητα είναι οι Joseph Schumpeter, με το βιβλίο του «*Θεωρία της Οικονομικής Ανάπτυξης*» (1911/1934) και ο Frank Knight με το βιβλίο του «*Κίνδυνος, Αβεβαιότητα και Κέρδος*» του 1921. Ο μεν πρώτος θεωρούσε ότι η διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης τίθεται σε κίνηση από ενδογενείς δυνάμεις, όπως η «*επιχειρηματικότητα*», οι οποίες τείνουν διαρκώς να αποσταθεροποιούν το σύστημα εξαιτίας των καινοτομιών, των νέων τεχνολογιών, των νέων προϊόντων κ.ο.κ. Ο Schumpeter συνδέει άμεσα την επιχειρηματικότητα με την καινοτομία αλλά ταυτόχρονα της αφαιρεί οποιαδήποτε υποκειμενική βάση δεδομένου ότι την συνδέει αποκλειστικά με την λειτουργία μεγάλων οργανισμών και επιχειρήσεων. Παράλληλα ο Knight θεωρεί ότι η «*αβεβαιότητα*», η οποία χαρακτηρίζει εκείνα τα μελλοντικά γεγονότα τα οποία ο δρών δεν είναι σε θέση να εγγυηθεί ότι θα συμβούν, είναι η βασική παράμετρος της οικονομίας. Σε αυτή την κρίσιμη στιγμή, σύμφωνα με τον Knight, εμφανίζεται ο «*επιχειρηματίας*» ο οποίος αναλαμβάνει το βάρος της αβεβαιότητας, αναλαμβάνει την ευθύνη, την αμοιβή για την χρήση των πόρων, αποκομίζοντας έτσι ένα ποσό κέρδους (καθαρό υπόλοιπο της επιχειρηματικής του δράσης). Στην περίπτωση που η κρίση του επιχειρηματία διαψευστεί τότε αντί για κέρδος παρουσιάζεται ζημία. Η κριτική στην θεωρία αυτή επικεντρώνεται στο γεγονός της υποτίμησης της «*γνωστικής*» πλευράς της επιχειρηματικότητας, η ικανότητα δηλαδή αντίληψης νέων ευκαιριών. Στην πιο σύγχρονη μορφή της η θεωρία της «*επιχειρηματικότητας*» αντιπροσωπεύεται κυρίως από την «*αυστριακή σχολή*», του Carl Menger, κύριος εκφραστή της οποίας τα τελευταία χρόνια είναι ο Israel Kirzner. Ο Kirzner θεωρεί ότι το πιο σημαντικό στοιχείο της ανθρώπινης ύπαρξης είναι η «*επιχειρηματική συμπεριφορά*»: Το να ανακαλύπτει κανείς νέα τέτοια πλαίσια, τα οποία μάλιστα μπορεί να μην είχε καν φανταστεί μέχρι τη στιγμή της πράξης, εισάγοντας έτσι την έννοια της «***εγρήγορσης***» (alertness), ως την βασική προϋπόθεση για την εκδήλωση της επιχειρηματικότητας. Η αυστριακή σχολή θεωρεί επίσης ότι ο δρών έχει άγνοια για τις προθέσεις και τις ενέργειες άλλων ατόμων, άρα μπορεί να κάνει λάθη, αλλά αυτά τα λάθη μπορεί να γίνουν αντιληπτά και να εκμεταλλευτούν ανάλογα (**εγρήγορση, άγνοια, λάθος, αντίληψη, ανακάλυψη**). (Πηγή: Ιωαννίδης Σ., 2005 , Πετράκης Π., 1995)

1.2.1.1. Θεωρίες των σταδίων ανάπτυξης

Δεν είναι λίγοι οι θεωρητικοί που επιδίωξαν, ερευνώντας την ιστορική εξέλιξη των αναπτυγμένων χωρών, να βρουν σταθμούς και στάδια μέσα από τα οποία περνάει η πορεία της οικονομικής ανάπτυξης των χωρών και των περιφερειών, στη βάση των θεωριών κοινωνικής εξέλιξης (social evolution). Στο πλαίσιο των θεωρητικών αναζητήσεων της εποχής αυτής διακρίνονται οι θεωρίες του Rostow, του Hirschman, του Friedmann και Williamson εκ των οποίων οι δύο πρώτες διαπραγματεύονται το θεωρητικό αντικείμενο της παρούσας διατριβής.

Η Θεωρεία του Rostow W.

Συνοπτικά, σύμφωνα με τη θεωρεία του Rostow ο σύγχρονος τομέας λειτουργεί ως όχημα-μέσο, που οδηγεί και τον παραδοσιακό τομέα στην ανάπτυξη με τελικό αποτέλεσμα τη γενίκευση της ευημερίας. Δηλαδή η μετουσίωση αυτής της θεωρίας σε πολιτική πρακτική θα σήμαινε ένα μονομερές ενδιαφέρον για τις αστικές περιοχές και την εκβιομηχάνιση (Χατζημιχάλης, 1992).

Σύμφωνα με το υπόδειγμα αυτό, στο οποίο δεν περιλαμβάνεται καμία χωρική διάσταση (non-spatial), ο Rostow το 1960, στο βιβλίο του *The Stage of Economic Growth* (στο Κόνσολας Ν., 1997), θεωρούσε ότι κάθε οικονομία διέρχεται από ορισμένα στάδια ανάπτυξης, που το καθένα διακρίνεται από μία εσωτερική λογική, η οποία δημιουργεί ταυτόχρονα τις προϋποθέσεις για την ολοκλήρωση του επόμενου σταδίου. Σύμφωνα με τη θεωρία αυτή μια χώρα, στη διαδικασία της ανάπτυξής της, ακολουθεί τα εξής στάδια (από τα στάδια αυτά πίστευε ότι πέρασε η Μ. Βρετανία):

1. της παραδοσιακής κοινωνίας (αγροτική οικονομία, με μικρή παραγωγή),
2. των προϋποθέσεων για την απογείωση (συσσώρευση κεφαλαίου, ποιοτική άνοδος της ανάπτυξη της μεταποίησης, των **μεταφορών**, του **εμπορίου** κ.α.)
3. της απογείωσης (διαρκεί 20-30 χρόνια, επιτυγχάνεται η παράκαμψη σημαντικών εμποδίων, σταθεροποιούνται οι ανοδικοί ρυθμοί ανάπτυξης, γρήγορη ανάπτυξη **ηγετικών κλάδων της οικονομίας όπως των μεταφορών**)
4. της ωριμότητας (εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας σε όλες τις οικονομικές δραστηριότητες και ταυτόχρονη μείωση του αγροτικού και αύξηση του αστικού πληθυσμού) και
5. της μαζικής κατανάλωσης (εκτεταμένη κατανάλωση διαρκών καταναλωτικών αγαθών, μετακίνηση αστικού πληθυσμού στα προάστια, κοινωνική ευημερία)

Στη θεωρία του Rostow η οικονομική ιστορία της ανθρωπότητας διαχωρίζεται όχι σύμφωνα με τον τρόπο οργάνωσης της οικονομικής ζωής, αλλά σύμφωνα με το βαθμό ανάπτυξης των παραγωγικών δυνάμεων ενώ η διαπίστωση για τη δημιουργία ηγετικών κλάδων, θεμελιώνει την άποψη ότι η κατανομή των κλάδων αυτών στο χώρο, πρέπει αντίστοιχα, να δημιουργεί και ηγετικές περιφέρειες, κατανέμοντας σε αυτές τις επενδύσεις.

Η ουσιαστική συμβολή των υποδομών στην αναπτυξιακή διαδικασία μίας χώρας σύμφωνα με τον Rostow πραγματοποιείται στο δεύτερο στάδιο το οποίο είναι και πιο ουσιαστικό. Στη διαδικασία δηλαδή των προϋποθέσεων για την απογείωση όπου απαραίτητο είναι να αυξηθούν οι επενδύσεις στις **μεταφορές**, τις επικοινωνίες κ.α. Μάλιστα υποστήριξε ότι για να εξασφαλιστεί η αυτοτροφοδοτούμενη εξέλιξη πρέπει στη φάση αυτή να επιτυγχάνεται άνοδος του επιπέδου των επενδύσεων τουλάχιστον στο 10% του εθνικού εισοδήματος. Αλλά και στο τρίτο στάδιο, της απογείωσης, ο Rostow, αναφέρεται στην *«τεχνολογική καινοτομία (συμπεριλαμβάνονται και οι μεταφορές), που θέτει σε κίνηση μια σειρά από δευτερογενείς επεκτάσεις στους σύγχρονους τομείς και έχει ισχυρά εν δυνάμει αποτελέσματα εξωτερικών οικονομιών τα οποία εκμεταλλεύεται η κοινωνία»* (Rostow στο Σκάγιαννης, 1994). Στην περίπτωση αυτή, οι υποδομές και δη αυτές των **μεταφορών** αλλά και σε άλλες κοινωνικές χρήσεις μπορούν να λειτουργήσουν ως προωθητική δύναμη για περαιτέρω ανάπτυξη.

Οι διαφορές τέλος μεταξύ αναπτυγμένων και υπανάπτυκτων χωρών αντανακλούν διαφορές εξελικτικών βαθμίδων οι οποίες όμως θα εξαλειφτούν με το πέρασμα του χρόνου. Η διαδικασία, όμως, της ανάπτυξης όπως περιγράφεται από τη Θεωρία των σταδίων οικονομικής ανάπτυξης ενθαρρύνει παρά να μειώνει τις περιφερειακές ανισότητες. Επιπλέον, η θεωρία του Rostow παρουσιάζει τρεις τουλάχιστον αδυναμίες:

α) αρκείται στην περιγραφή των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών που επικρατούν σε κάθε στάδιο χωρίς την ανάλυση των μηχανισμών μετάβασης από το ένα στάδιο στο άλλο,

β) η βασική προϋπόθεση της ανοδικότητας της οικονομικής εξέλιξης δεν έχει καθολική ισχύ καθώς πολλές οικονομίες, για διάφορους λόγους, μένουν στάσιμες ή οπισθοδρομικές και

γ) πολλές χώρες μπορεί να μην περάσουν όλα τα στάδια ή να περάσουν από περισσότερα από τα 5 στάδια που θέτει ο Rostow.

Θεωρία του Hirschmann A.

Ο Hirschmann (1958)[4] υποστήριξε ότι οι αναπτυξιακές ανισότητες αποτελούν αναπόφευκτη συνέπεια και βασική προϋπόθεση της ίδιας της αναπτυξιακής διαδικασίας. Σύμφωνα με τον Hirschmann καθώς αναπτύσσεται μία περιφέρεια (με την ενίσχυση μέτρων περιφερειακής πολιτικής), παρατηρείται, στα πρώτα στάδια της ανάπτυξης, πόλωση ανάμεσα στις αναπτυγμένες και τις υπανάπτυκτες περιφέρειες, στην συνέχεια παρατηρείται σταδιακή και κλιμακωτή υποχώρηση της πόλωσης και τέλος παρατηρείται διάχυση της ανάπτυξης προς τα μικρότερα κέντρα.

Ο Hirschman υποστηρίζει ότι η μεγάλη ώθηση που χρειάζονται οι λιγότερο αναπτυγμένες οικονομίες πρέπει να κατευθύνεται σε επιλεγμένους τομείς (**όπως τα έργα υποδομής μεταφορών**) και όχι αυτή να κατανέμεται ισόρροπα στις μειονεκτικές περιοχές οι οποίες έχουν περιορισμένους πόρους και ικανότητες και δεν

[4] Η θεωρία του Hirschman κατατάσσεται συνήθως στην θεωρεία της *«σωρευτικής αιτιότητας»*. Παρόμοιο θέμα υπάρχει και με πολλές άλλες θεωρητικές προσεγγίσεις, που θα μπορούσαν να ενταχθούν τόσο στη θεωρία των σταδίων όσο και σε κάποια άλλη θεωρία (π.χ. North - Θεωρία εξαγωγικής βάσης, Myrdal - σωρευτικής αιτιότητας, κ.α.)

είναι σε θέση να επενδύσουν σε όλους τους τομείς ταυτόχρονα. Οι επιλεγμένες επενδύσεις δημιουργούν, σύμφωνα με τον Hirschman, εξωτερικές οικονομίες, με σκοπό να δημιουργηθεί κλίμα κινήτρων που θα επηρεάσει τους επιχειρηματίες ώστε να επενδύσουν σε άλλους τομείς. Στη διαδικασία ανάπτυξης, σύμφωνα με τον Hirschman, θα μπορούσε:

- είτε να προηγούνται οι επενδύσεις κοινωνικού κεφαλαίου και να ακολουθούν στη συνέχεια οι άμεσα παραγωγικές επενδύσεις,
- είτε να προηγούνται οι άμεσα παραγωγικές επενδύσεις και ασκώντας πιέσεις να προκληθεί αύξηση επενδύσεων κοινωνικού κεφαλαίου,
- είτε να συνδυάζονται οι δύο παραπάνω περιπτώσεις.

Η επιλογή της κατάλληλης διαδικασίας και η αποτελεσματικότητά της εξαρτάται από το βαθμό ανταπόκρισης των επιχειρηματιών στα κίνητρα καθώς επίσης και από την ευαισθησία, των υπευθύνων για τις επενδύσεις κοινωνικού κεφαλαίου στις κοινωνικές πιέσεις (Ρέππας Π., 1991). Επίσης, σύμφωνα με τον Χατζημιχάλη (1992) οι θεωρίες των «*σταδίων*» παρουσιάζουν μια σειρά από προβλήματα που κλονίζουν την αξιοπιστία τους, καθώς:

- δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν ως θεωρίες με την έννοια ενός μεθοδικά επεξεργασμένου συστήματος προτάσεων (μιας γενικευμένης γνώσης) σχετικά με κάποιο χώρο της αντικειμενικής πραγματικότητας. Είναι περισσότερα εμπειρικές γενικεύσεις κάποιων ιστορικών παραδειγμάτων,
- η μέθοδος της αφαίρεσης που χρησιμοποιούν για απομονώνουν συγκεκριμένες μεμονωμένες πλευρές του αντικειμένου που εξετάζουν, είναι μάλλον χαοτική (με την έννοια ότι συνδυάζει αυτά που δε σχετίζονται και διαιρεί αυτά που δε διαιρούνται),
- ασχολούνται περισσότερο με τη γενίκευση (generalisation) παρά με την αφαίρεση (abstraction). Δεν ασχολούνται δηλαδή με τους οικονομικούς, κοινωνικούς και πολιτικούς μηχανισμούς και άλλες διεργασίες που συντελούν ώστε να μεταβεί μια κοινωνία από ένα στάδιο ανάπτυξης στο άλλο,
- η νομοτελειακή αντίληψη ότι όλες σι χώρες ή / και σι περιφέρειες θα περάσουν από την διαδικασία των σταδίων δεν επιβεβαιώνεται απόλυτα από την ιστορία.

1.2.1.2. Θεωρίες χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων σε σχέση και με τις μεταφορές

Η πρώτη συστηματική προσπάθεια επιστημονικής διατύπωσης της θεωρίας χωροθέτησης έγινε αρκετά νωρίς το 1826, από τον Von Thunen, όπως έχει αναφερθεί στο Χριστοφάκης (2001), με σκοπό τον προσδιορισμό των παραγόντων χωροθέτησης της αγροτικής δραστηριότητας. Η θεωρεία της χωροθέτησης των Παραγωγικών Δραστηριοτήτων υποστηρίχθηκε, ξεχωριστά και διαχρονικά, από τρεις σχολές, δύο που έχουν τις ρίζες τους παλαιότερα (κλασσική και μπιχεβιοριστική) και μία πιο πρόσφατη (αυτή της πολιτικής οικονομίας). Περιληπτικά:

Κλασσική Σχολή

Η κλασσική σχολή αντιμετωπίζει το χώρο ως απόσταση μεταφορική και ως γη πάνω στην οποία εγκαθίστανται παραγωγικές μονάδες. Σύμφωνα με την κλασσική σχολή η επιλογή του τόπου εγκατάστασης μίας παραγωγικής μονάδας εξαρτάται από (Λαμπριανίδης Λ., 1992 β):

- Τη χωροθετική αλληλεξάρτηση - περιοχή αγοράς. Οι υποστηρικτές της θεωρίας αυτής τονίζουν την ύπαρξη στενής σχέσης μεταξύ της θέσης εγκατάστασης μίας παραγωγικής μονάδας (**όπως μια λιμενική μονάδα**) και αγοράς, η οποία μάλιστα μπορεί να δημιουργήσει και «*χωρικά μονοπώλια*», περιορίζοντας πιθανόν, την εγκατάσταση νέων μονάδων στην ίδια περιοχή. Ο Losch A. (1954) στο γνωστό του βιβλίο: *The Economics of Location*, ανέπτυξε ιδιαίτερα την προσέγγιση αυτή.
- Τη γενική χωρική ισορροπία, σύμφωνα με τα πρότυπα της γενικής οικονομικής ισορροπίας. Βασικός εκφραστής της τοποθέτησης αυτής, ο Losch, ο οποίος, σε νεότερη έκδοση του βιβλίου του, το 1959, στήριξε την θεωρεία του πάνω στην υπόθεση ότι ο γεωγραφικός χώρος είναι ομοιογενής (ομοιόμορφη κατανομή πρώτων υλών, εργατικού δυναμικού, **μεταφορικών εξόδων** κ.α.)
- Τον κύκλο ζωής του προϊόντος, τα χαρακτηριστικά του οποίου και το στάδιο εξέλιξής του επηρεάζουν τον τόπο εγκατάστασης μίας παραγωγικής μονάδας (π.χ. η δημιουργία λιμένων δίπλα στις τροπικές φυτείες της Αφρικής ή της Λατινικής Αμερικής με σκοπό την άμεση εξαγωγή των ευπαθών αγροτικών προϊόντων). Η άποψη στηρίχθηκε κυρίως (στο Χατζημιχάλης, 1992) από τους Hoover (1948), Vernon (1966) αλλά και από πολλούς άλλους.
- Το ελάχιστο κόστος τόσο των πρώτων υλών όσο και της επεξεργασίας, της διανομής των προϊόντων κ.α. Σημείο αναφοράς της τοποθέτησης αυτής η διάσημη εργασία του Weber το 1909: *Theory of the Location of Industries* (στο William A., 1990) στην οποία υποστηρίζεται η άποψη ότι **η καλύτερη τοποθεσία για μία επιχείρηση είναι σχεδόν πάντα εκεί πού υπάρχει η φθηνότερη μεταφορική σύνδεση μεταξύ των περιοχών πρώτων υλών και των αγορών**. Εργασία, χρήση **μεταφορικών υποδομών**, κεφάλαιο και άλλοι παράγοντες που συνθέτουν το συνολικό κόστος αντιμετωπίζουν τις ίδιες συνθήκες προσφοράς σε κάθε τοποθεσία που ενδέχεται να εγκατασταθεί η επιχείρηση. Η θεωρία αποτέλεσε τη βάση των αναλύσεων που έγιναν από τους Wingo το 1961 και Alonso το 1964 (στο Κόνσολας, 1997) για τις αστικές χρήσεις γης. Στη βάση της ανάλυσης του Weber, άλλοι συγγραφείς διερεύνησαν το θέμα της επιλογής του τόπου εγκατάστασης μίας βιομηχανικής μονάδας, από την πλευρά της ελαχιστοποίησης του κόστους εγκατάστασης (Hoover, Isard[5], Greenhut) και άλλοι από την πλευρά της αγοράς, όπως ο Losch (1954)[6] ο οποίος έδωσε έμφαση στη

[5] Ο Isard (1956), **συμπεριέλαβε και τα μεταφορικά κόστη ως βασικούς προσδιοριστικούς παράγοντες για την επιλογή του τόπου εγκατάστασης**, στην προσπάθειά του να ομαδοποιήσει τους συντελεστές που επηρεάζουν τη χωροθέτηση μιας βιομηχανικής δραστηριότητας. Τα μεταφορικά κόστη για τον Isard μεταβάλλονται ακολουθώντας μια κανονικότητα, ανάλογα με την απόσταση μεταξύ της εγκατάστασης και των πηγών των πρώτων υλών ή μεταξύ της εγκατάστασης και της αγοράς.

[6] Ο Losch (1954) υποστήριξε ότι η τιμή του τελικού προϊόντος εξαιτίας της **ενσωμάτωσης του κόστους μεταφοράς** σε αγορές που βρίσκονται σε διαφορετικές αποστάσεις, αυξάνεται ανάλογα με την απόσταση και κατά συνέπεια μειώνεται η ποσότητα που ζητείται, μέχρις ότου αυτή μηδενιστεί σε

μεγιστοποίηση των εσόδων ως προσδιοριστικό παράγοντα της επιλογής του άριστου τόπου εγκατάστασης μίας επιχείρησης. Τα δύο αυτά υποδείγματα εντάχθηκαν, μέσα από τις διαδοχικές εργασίες των Greenhut (1956[7], και 1963, 1971 στο Κόνσολας, 1997) και Smith (1966, 1971 στο Κόνσολας, 1997), σ' ένα γενικό υπόδειγμα μεγιστοποίησης του κέρδους. Ο Smith υποστηρίζει ότι η επιχείρηση επιδιώκει την εγκατάσταση στην περιοχή όπου η θετική διαφορά ανάμεσα στα συνολικά έσοδα και στο συνολικό κόστος μεγιστοποιείται, δηλαδή εκεί όπου εξασφαλίζεται το μέγιστο κέρδος. Τα μοντέλα του Smith αντικατέστησαν την έννοια της μίας και μοναδικής άριστης θέσης εγκατάστασης, με μία ευρύτερη περιοχή, στο πλαίσιο της οποίας εξασφαλίζεται η ύπαρξη ικανοποιητικών κερδών της επιχείρησης (Walker & Chapman, 1990). Ο Χατζημιχάλης (1992) αναφέρει χαρακτηριστικά ότι οι εργοδότες μεγιστοποιούν τα κέρδη τους χωροθετώντας τις επιχειρήσεις τους εκεί που το οριακό κόστος λειτουργίας είναι μικρότερο, οι εργαζόμενοι μεγιστοποιούν τις απολαβές τους εκεί που υπάρχουν υψηλότεροι μισθοί και οι καταναλωτές ικανοποιούν τις ανάγκες τους εκεί που τα προϊόντα και οι υπηρεσίες προσφέρονται με το χαμηλότερο κόστος.

Ωστόσο, οι προαναφερόμενες προσεγγίσεις της κλασικής σχολής αντιμετωπίζουν τη διαδικασία χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων ως προϊόν μεμονωμένων παραγόντων, που είναι κοινοί σε κάθε περίπτωση, βάση των γενικών αρχών της ιδεατής λογικής και της βέλτιστης συμπεριφοράς. Με αυτό τον τρόπο η κλασσική σχολή προσεγγίζει μονόπλευρα το θέμα καθώς πραγματοποιεί μία σειρά από αφαιρέσεις και γενικότητες στις αναλύσεις της αλλά και παίρνοντας ως δεδομένο την εσφαλμένη υπόθεση της συνεχούς ισορροπίας της κοινωνίας (Λαμπριανίδης Λ., 1990). Χαρακτηριστικά, η ανάλυση του Weber, **δεν λαμβάνει υπόψη την αποδεδειγμένη τάση μείωσης του κόστους μεταφοράς, κατά μονάδα βάρους, καθ' όσον αυξάνεται η διαδρομή, η οποία στις περιπτώσεις θαλασσίων και σιδηροδρομικών μεταφορών είναι ιδιαίτερα σημαντική. Επίσης δεν λαμβάνεται υπόψη η διαφορετική ποιότητα παροχής υπηρεσιών μεταφοράς, όπως π.χ. οι λιμενικές υπηρεσίες, οι οποίες διαφοροποιούν το κόστος και επηρεάζουν την φυσική και οικονομική αξία των εμπορευμάτων.**

ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Συμπεριφορική Σχολή

Η συμπεριφορική σχολή ερμηνεύει την διαδικασία χωροθέτησης παραγωγικών δραστηριοτήτων ως αποτέλεσμα της συμπεριφοράς (behavior) ατόμων και επιχειρήσεων. Με αφετηρία την εμπειρική μελέτη οι θεωρητικοί της σχολής αυτής, όπως ο Simon H. (1997) και ο Pred A. (1969, στο Adams S., 1981), επιχειρούν

κάποιο απομακρυσμένο σημείο. Επίσης, θεώρησε ότι το σημείο ελαχίστου κόστους δεν ταυτίζεται με το σημείο του μεγίστου κέρδους που επιδιώκει ο επιχειρηματίας.

[7] Ο Greenhut (1956), υποστήριξε ότι η πλειονότητα των παραγωγικών δραστηριοτήτων στρέφεται σε μια χωροθέτηση προσανατολισμένη στην αγορά, εκτός αν οι πρώτες ύλες υπόκεινται σε φθορά ή εκτός αν τα κόστη μεταφοράς των πρώτων υλών από τον τόπο προέλευσής τους στον τόπο παραγωγής υπερβαίνουν κατά πολύ τα κόστη διανομής των τελικών προϊόντων στην αγορά. **Το κόστος μεταφοράς σύμφωνα με τον Greenhut προσδιορίζεται από τρεις παράγοντες: α) την τοπογραφία της περιοχής, β) το μεταφορικό δίκτυο και γ) τα ειδικά χαρακτηριστικά του προϊόντος.**

γενικεύσεις, οι οποίες σε μερικές περιπτώσεις λειτουργούν ως πρότυπα για την ιδεατή συμπεριφορά ατόμων και επιχειρήσεων. Ωστόσο, η σχολή αυτή δέχθηκε έντονη κριτική καθώς, όπως υποστηρίχθηκε, όσο μεγάλο και να είναι το πλήθος των εμπειρικών μελετών δεν είναι δυνατό στους παράγοντες χωροθέτησης μίας επιχείρησης να υπολογιστούν μία σειρά από εσωτερικές και εξωτερικές δυνάμεις.

Σχολή της Πολιτικής Οικονομίας

Η Σχολή αυτή σε αντίθεση με τις δύο προαναφερόμενες Σχολές θεωρεί την οικονομία δυναμική διαδικασία και όχι αμετάβλητη, ενώ είναι αυτή που εισήγαγε στη θεωρεία της χωροθέτησης παραγωγικών δραστηριοτήτων την έννοια των «*κοινωνικών αντιθέσεων*». Ουσιαστικά η σχολή αυτή στηρίχθηκε στην μαρξιστική προσέγγιση για την ανάλυση της χωροθετικής διαδικασίας, εξετάζοντας την σε σχέση με σύνθετα φαινόμενα όπως η κρατική ρύθμιση, ο μετασχηματισμός της εργασίας και η διάρθρωση της αγοράς κ.α. Οι θεωρητικοί αυτής της σχολής, μέχρι σήμερα, προσεγγίζουν το θέμα της χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων από τρεις κατευθύνσεις:

1. Σε αυτούς που δίνουν έμφαση στην αναδιάρθρωση του κεφαλαίου και στους κύκλους της επένδυσης, (π.χ. αλλαγές στη παραγωγική διαδικασία, συγχωνεύσεις, εξαγορές κ.α.), όπως, σύμφωνα με τον Λαμπιανίδη (1990), ο Dunford (1977), Massey (1978), Massey & Meegan (1979, 1982) κ.α.
2. Σε αυτούς που δίνουν έμφαση στο εργατικό δυναμικό και στην εργασιακή διαδικασία, όπως οι Walker & Storper (1981) κ.α., οι οποίοι υποστηρίζουν ότι εξαιτίας της παγκοσμιοποιημένης παραγωγής και των πανομοιότυπων προϊόντων που παράγονται ο σημαντικότερος λόγος για την επιλογή θέσης εγκατάστασης μίας παραγωγικής μονάδας είναι το εργατικό δυναμικό (όπως το **λιμενεργατικό**), το κόστος του οποίου διαφέρει σημαντικά από περιοχή σε περιοχή.
3. Σε αυτούς που προσπαθούν να τεκμηριώσουν μία θεωρητική θεμελίωση βάση των εμπειρικών μελετών, προβαίνοντας σε άμεσες ή έμμεσες θεωρητικές επισημάνεις.

Η σχολή της πολιτικής οικονομίας, αν και προσέφερε σημαντικά στη θεωρητική θεμελίωση της χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, παρουσιάζει τέσσερις κυρίως αδυναμίες που εξασθενίζουν την αξία των αποτελεσμάτων της, όπως: α) ο υπερτονισμός της σημασίας της οικονομίας (οικονομισμός) σε συνδυασμό με την απουσία του ανθρώπινου στοιχείου, β) ο υπερτονισμός της σημασίας των δομών (π.χ. καπιταλιστές, εργάτες κ.α.) που υποτίθεται ότι λειτουργούν ομοιόμορφα χωρίς αντιφάσεις, γ) η μονομερής ανάλυση και οι μονοαιτιακές ερμηνείες της διαδικασίας χωροθέτησης (π.χ. διάρθρωση του κεφαλαίου, οι αλλαγές στην εργασιακή διαδικασία κ.α.) και δ) η μηχανιστική ανάλυση που θεωρεί ότι υπάρχουν «*σιδηροί νόμοι*» που ισχύουν για όλες τις καταστάσεις (Λαμπριανίδης Λ., 1990).

1.2.1.3. Θεωρίες περιφερειακής ανάπτυξης μέσω της ενεργοποίησης του εμπορίου

Μία άλλη ομάδα θεωρητικών επικέντρωσε το ενδιαφέρον της στην τεκμηρίωση της στενής σχέσης της περιφερειακής ανάπτυξης με την ανάπτυξη του εμπορίου, **θεωρίες που σχετίζονται ιδιαίτερα με το θέμα της παρούσας διατριβής.**

Είναι γνωστό ότι υπάρχει στενή σχέση αλληλεξάρτησης των υπανάπτυκτων και των ανεπτυγμένων χωρών ή/και περιφερειών. Υπήρχε και υπάρχει μεγάλη σε όγκο, ποσότητα, αξία και συχνότητα μεταφορικών ροών ανάμεσα τους (**αποκλειστικά σχεδόν μέσω θαλασσίων λιμένων**) καθώς οι υπανάπτυκτες εξάγουν στις ανεπτυγμένες πρώτες ύλες και αγροτικά προϊόντα ενώ οι δεύτερες εξάγουν στις πρώτες επεξεργασμένα προϊόντα και υπηρεσίες. Έτσι, πολλές από τις υπανάπτυκτες χώρες ή / και περιφέρειες προσπάθησαν να στηρίξουν την ανάπτυξή τους προσανατολισμένες στο εμπόριο και σε επενδύσεις μεταφορών (βλ. λιμένες). Μάλιστα, το διαπεριφερειακό εμπόριο αποκτά μεγαλύτερο επιστημονικό ενδιαφέρον καθώς είναι πιο έντονο από αυτό μεταξύ κρατών εξαιτίας της έλλειψης των εθνικών συνόρων και των περιορισμών που απορρέουν από την ύπαρξή τους (βλ. συναλλαγματικοί, νομισματικοί, δημοσιονομικοί και εμπορικοί περιορισμοί, επιδοτήσεις εξαγωγών, επιβολή δασμών, ποσοστώσεις στις εισαγωγές κ.α.). Οι θεωρίες που εξετάζουν την περιφερειακή ανάπτυξη μέσω της ενεργοποίησης του εμπορίου μπορούν να διακριθούν στις:

1. Θεωρίες του Διαπεριφερειακού-Διεθνές Εμπορίου (νεοκλασική προσέγγιση).
   - Θεωρία του συγκριτικού πλεονεκτήματος.
   - Θεωρία έλλειψης και αφθονίας των φυσικών πόρων (Staple theory ή resource).
   - Η Θεωρία του διεθνούς εμπορίου των Heckscher - Ohlin - Samuelson (HOS).
   - Περιφερειακή Ανάπτυξη μέσω της διαδικασίας της οικονομικής ολοκλήρωσης ή ενοποίησης.
2. Άλλες θεωρίες περιφερειακής ανάπτυξης μέσω ενεργοποίησης του εμπορίου
   - Θεωρία της εξαγωγικής οικονομικής βάσης (Exhort/ Economic base theory)
   - Θεωρίες του P. Krugman & M. Porter
   - Συνδυασμένες θεωρίες

1.2.1.3.1. Θεωρίες του Διαπεριφερειακού - Διεθνές Εμπορίου (νεοκλασική προσέγγιση)

Θεωρεία του συγκριτικού πλεονεκτήματος

Οι περιφέρειες, σύμφωνα με τις απόψεις των Ricardo και Ohlin, όπως αναφέρει ο Κόνσολας Ν. (1997), αποκτούν ειδίκευση στην παραγωγή και παροχή ορισμένων προϊόντων και υπηρεσιών. Έτσι, η εξειδίκευση αυτή και ο καταμερισμός της παραγωγής των περιφερειών (ή χωρών) δημιουργεί συγκριτικά πλεονεκτήματα (π.χ. φτηνότερο κόστος, χαμηλότερες τιμές, εξειδικευμένες λιμενικές υπηρεσίες κ.α.)

κάποιων περιφερειών (ή χωρών) έναντι κάποιων άλλων. Με την εφαρμογή της αρχής του συγκριτικού πλεονεκτήματος και κάτω από συνθήκες ελεύθερου εμπορίου, η κάθε περιφέρεια (ή χώρα) εξειδικεύεται στην παραγωγή κάποιων προϊόντων με χαμηλό κόστος, ενώ ταυτόχρονα εισάγει κάποια άλλα προϊόντα που παράγονται σε άλλες περιφέρειες (ή χώρες) που έχουν και αυτές με την σειρά τους συγκριτικό πλεονέκτημα. Το πλεονέκτημα αυτό ενεργοποιεί το εμπόριο ανάμεσα στις περιφέρειες (διαπεριφερειακό εμπόριο) ή τις χώρες (διεθνές εμπόριο) για να προκληθούν θετικά αποτελέσματα και να δημιουργηθεί έτσι η εξίσωση των αμοιβών των παραγωγικών συντελεστών. Δηλαδή θα μπορούσαμε να πούμε ότι σύμφωνα με τη θεωρία του διαπεριφερειακού-διεθνούς εμπορίου η περιφερειακή ανάπτυξη είναι αποτέλεσμα της εξωτερικής ζήτησης (Gandolfo G., 1998).

Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στους κανόνες συμπεριφοράς του διεθνούς και του περιφερειακού εμπορίου, που εμποδίζουν την εφαρμογή της αρχής του συγκριτικού πλεονεκτήματος, σύμφωνα με τον Κόνσολα Ν. (1997) εξαιτίας:

- Της ύπαρξης εθνικών συνόρων ανάμεσα στα κράτη και των περιορισμών στη διακίνηση των συντελεστών της παραγωγής εξαιτίας της στήριξης των εθνικών οικονομιών, γεγονός που δεν παρατηρείται μεταξύ των περιφερειών μίας χώρας. Οι ανταγωνισμοί ανάμεσα στις περιφέρειες του ίδιου κράτους υποτάσσονται στο εθνικό συμφέρον ενώ αντίθετα οι ανταγωνισμοί των κρατών δεν πειθαρχούν συνήθως στην εξυπηρέτηση του παγκοσμίου συμφέροντος.
- Των διαφορών της νομισματικής, δημοσιονομικής και εμπορικής πολιτικής των διαφόρων κρατών. Η διενέργεια του ενδοπεριφερειακού εμπορίου γίνεται με το ίδιο εθνικό νόμισμα, ενώ αντίθετα το διεθνές εμπόριο κάνει χρήση διαφορετικών νομισμάτων, οι ισοτιμίες των οποίων μεταβάλλονται και δημιουργούν αβεβαιότητα στις διεθνείς συναλλαγές. Επίσης, οι επιδοτήσεις των εξαγωγών, η επιβολή δασμών, ποσοτικών περιορισμών, υγειονομικών, εμπορικών διατάξεων κ.α. επηρεάζουν, επίσης, άμεσα τις διακρατικές εμπορικές συναλλαγές.
- Των ιδιομορφιών των εθνικών αγορών, όπου δημιουργούνται πολύ μεγαλύτερες ελαστικότητες ζήτησης και προσφοράς των εξαγόμενων αγαθών από εκείνες που εμφανίζονται στην εσωτερική αγορά.
- Των μεγάλων γεωγραφικών αποστάσεων που παρατηρούνται στο διεθνές εμπόριο και των συνήθως υψηλότερων δαπανών μεταφοράς.
- Της αυξημένης κινητικότητας (όχι της πλήρης) των συντελεστών της παραγωγής σε εθνικό επίπεδο σε αντίθεση με την έλλειψη κινητικότητας σε διεθνές επίπεδο. Στο εσωτερικό μίας χώρας οι αμοιβές των παραγωγικών συντελεστών έχουν την τάση να εξισωθούν ενώ αντίθετα στο εξωτερικό οι διαφορές των τιμών μπορούν να υφίστανται επ' αόριστο.

Τους ισχυρισμούς της κλασικής θεωρίας ότι το εμπόριο (διεθνές και διαπεριφερειακό) καταλήγει προς το συμφέρον των δύο συμβαλλομένων μερών αντικρούει (βλ. Λαμπριανίδης Λ., 2002) με μελέτες της η Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για τη Λατινική Αμερική (E.C.L.A.C.)[8] η οποία υποστηρίζει ότι από

[8] United Nations' Economic Commission for Latin America & Caribbean (E.C.L.A.), έτος ίδρυσης 1948

το 1870 το λατινοαμερικάνικο εξωτερικό εμπόριο πρώτων υλών και τροφίμων προς στις αναπτυγμένες χώρες και η εισαγωγή βιομηχανικών προϊόντων από αυτές, λειτούργησε ενάντια στα συμφέροντά της Λ. Αμερικής. Ουσιαστικά, η E.C.L.A.C. υποστήριξε ότι κάθε ποσότητα εξαγωγών της Λ. Αμερικής έφερνε σε αντάλλαγμα όλο και λιγότερη ποσότητα εισαγωγών βιομηχανικών προϊόντων από τις αναπτυγμένες χώρες και αυτό γιατί η εισοδηματική ελαστικότητα της ζήτησης για πρώτες ύλες και τρόφιμα είναι μικρότερη της μονάδας. Δηλαδή, μια αύξηση στο εισόδημα των καταναλωτών κατά ένα ποσοστό (x) οδηγεί σε αύξηση της κατανάλωσης πρώτων υλών και τροφίμων κατά ένα ποσοστό μικρότερο από το (x). Περιεκτικά θα λέγαμε ότι καθώς οι άνθρωποι θα πλουτίζουν, θα καταναλώνουν ολοένα λιγότερο μέρος του εισοδήματός τους σε πρώτες ύλες και τρόφιμα, ακόμα κι όταν η κατανάλωση σε απόλυτες τιμές αυξάνει, και αυτό γιατί:

- η εισοδηματική ελαστικότητα για τρόφιμα είναι μικρότερη της μονάδας και, κατά συνέπεια, καθώς αυξάνεται το εισόδημα του πληθυσμού, το ποσοστό του εισοδήματος που καταναλώνεται για τρόφιμα μειώνεται (νόμος του Engel),
- η πολιτική εισαγωγών, με σκοπό την προστασία του αγροτικού προϊόντος στις αναπτυγμένες χώρες, επιτείνει τις διακρίσεις ενάντια στα εισαγόμενα τρόφιμα και τέλος;
- οι τεχνολογικές εξελίξεις κυρίως στην βιοτεχνολογία και στην επιστήμη της χημείας περιορίζουν συνεχώς τη ζήτηση για πρώτες ύλες, καθώς εφευρίσκονται συνθετικά υποκατάστατά τους ή εναλλακτικά προϊόντα τους.

Αντίθετα, η εισοδηματική ελαστικότητα της ζήτησης για βιομηχανικά προϊόντα είναι μεγαλύτερη της μονάδας, με αποτέλεσμα καθώς αυξάνεται το εισόδημα, ο πληθυσμός καταναλώνει διαρκώς μεγαλύτερο μέρος του εισοδήματός του σε βιομηχανικά αγαθά. Ο συνδυασμός των δύο αυτών εισοδηματικών ελαστικοτήτων ζήτησης οδηγεί σε μακροπρόθεσμη επιδείνωση των όρων εμπορίου για τις υπανάπτυκτες χώρες και κατά συνέπεια, σε μειωμένη ικανότητα απ' την πλευρά τους να εισάγουν από τις ανεπτυγμένες χώρες. Η E.C.L.A.C. υποστήριξε ότι η μόνη ρεαλιστική λύση για τις χώρες της Λ. Αμερικής ήταν να υιοθετήσουν μια πολιτική *«εκβιομηχάνισης για υποκατάσταση των εισαγωγών»* (import substitution industrialization) δηλ. να ξεφύγουν από την πολιτική ανάπτυξης *«προς τα έξω»* που ακολουθούσαν και να προσανατολιστούν σε μια πολιτικής ανάπτυξης *«προς τα μέσα»*.

Εντούτοις, η πολιτική εκβιομηχάνισης για υποκατάσταση των εισαγωγών, όπου ακολουθήθηκε, τελικά οδήγησε σε διόγκωση των προβλημάτων καθώς υπήρχαν μια σειρά από θεμελιακά προβλήματα, όπως το μικρό μέγεθος της αγοράς και το είδος της τεχνολογίας (έντασης εργασίας ή κεφαλαίου) που έπρεπε να επιλεγεί. Έτσι, ως αποτέλεσμα είχαμε την αύξηση του ελλείμματος στο ισοζύγιο πληρωμών, της ξένης διείσδυσης στην οικονομία, της ανεργίας, της εξάρτησης από την εξαγωγή ενός περιορισμένου φάσματος πρώτων υλών ή αγροτικών προϊόντων κ.α.

Επίσης, είναι κατανοητό ότι, το διεθνές εμπόριο δεν ωφελεί ομοιόμορφα όλες τις περιφέρειες μιας χώρας καθώς κάποιοι περιφερειακοί κλάδοι της εγχώριας παραγωγής θίγονται από τον ανταγωνισμό των εισαγόμενων προϊόντων. Έτσι τα φθηνότερα εισαγόμενα προϊόντα προκαλούν ανεργία στην περιφέρεια που παράγει

το ίδιο προϊόν με αποτέλεσμα αυτή να χάνει το συγκριτικό της πλεονέκτημα και να αρχίζει να φθίνει.

Στην φάση αυτή το κράτος οφείλει να ασκήσει περιφερειακή πολιτική επικεντρωμένη στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας, με εξαγωγικό προσανατολισμό (όπως η λιμενική βιομηχανία), με σκοπό την αξιοποίηση των ωφελημάτων της προόδου του διεθνές εμπορίου (Κόνσολας Ν., 1997). Άλλες κρατικές παρεμβάσεις, οι οποίες όμως περιορίζουν τις δυνατότητες ορθολογικής κατανομής της παραγωγής και εξειδίκευσης, ανάλογα με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, είναι η νομισματική υποτίμηση, ο περιορισμός των εισαγωγών, η αύξηση των δασμών, οι επιδοτήσεις των εξαγωγών και γενικά η άσκηση πολιτικής προστατευτισμού. Έτσι, αντί της έννοιας του συγκριτικού πλεονεκτήματος είναι ίσως σωστότερη η χρήση της έννοιας του δομημένου πλεονεκτήματος, στο πλαίσιο της συνεργασίας του κράτους και ιδιωτών με σκοπό τη δημιουργία νέων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων για την οικονομία.

Θεωρία έλλειψης και αφθονίας των φυσικών πόρων (Staple theory ή resource base theory)

Άμεσα συνδεδεμένη με τη θεωρία του συγκριτικού πλεονεκτήματος, είναι η θεωρία της έλλειψης και αφθονίας φυσικών πόρων η οποία άρχισε να αναπτύσσεται στο διάστημα του Μεσοπολέμου και αμέσως μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στις ΗΠΑ, σε μια προσπάθεια να ερμηνευθούν οι διαφορετικοί ρυθμοί ανάπτυξης των Πολιτειών της (Κόνσολας Ν., 1997). Η θεωρία αυτή εξηγεί τις περιφερειακές ανισότητες σύμφωνα με τον βαθμό έλλειψης ή αφθονίας φυσικών πόρων, που παρατηρούνται στις περιφέρειες. Με απλά λόγια, όποιες περιοχές έχουν γεωγραφικά πλεονεκτήματα (κλιματολογικές συνθήκες, πλουτοπαραγωγικές πηγές, γεωμορφολογία, εκτεταμένους φυσικούς λιμένες με μεγάλα βυθίσματα κ.ά.) αλλά και ανθρώπινες μονάδες ικανές να αξιοποιήσουν τα δεδομένα αυτά (βλ. συγκριτικό πλεονέκτημα) αναπτύσσονται περισσότερο σε σχέση με αυτές τις περιφέρειες πού παρουσιάζουν έλλειψη πόρων και επιχειρηματικότητας.

Στη βάση αυτή υποστηρίζεται ότι ο πλούτος των περιφερειών, άρα και η περιφερειακή ανάπτυξη, είναι ένα φαινόμενο τυχαίο. Δηλαδή, κάποιες περιφέρειες δημιουργούνται καλότυχες ενώ κάποιες άλλες κακότυχες, όπως ακριβώς συμβαίνει και με τους ανθρώπους σε μια φιλελεύθερη κοινωνία.

Η θεωρία όμως της έλλειψης και αφθονίας των φυσικών πόρων ερμηνεύει την οικονομική ανάπτυξη και τις ανισότητες μέχρι ένα ορισμένο σημείο καθώς δεν μπορεί να εξηγήσει πως περιοχές με συγκριτικά πλεονεκτήματα π.χ. εύφορο έδαφος ή / και ορυκτό πλούτο, εξάγουν πρώτες ύλες και ακατέργαστα ορυκτά, χωρίς καμιά εγχώρια επεξεργασία, με αποτέλεσμα οι περιφέρειες αυτές να ωθούνται στην φτώχεια και στην ερημοποίηση του περιβάλλοντός τους. Ο Myrdal G. (1969) μάλιστα, ασκώντας έντονη κριτική γενικά στη θεωρία του διεθνούς εμπορίου τονίζει, ότι αυτή δεν είναι σε θέση να εξηγήσει το πως εντείνεται ο ρυθμός ανάπτυξης των πλούσιων περιφερειών και πως μειώνεται ο ρυθμός ανάπτυξης των καθυστερημένων περιφερειών, όταν δεν υπάρχουν περιορισμοί στο διαπεριφερειακό εμπόριο, ανάμεσα σε περιφέρειες διαφορετικού βαθμού οικονομικής ανάπτυξης.

Τέλος, η θεωρεία έλλειψης και αφθονίας των φυσικών πόρων δεν μπορεί να εξηγήσει πως ορισμένες καλλιέργειες ή ορυκτά αντί να αναπτύσσουν ομαλά τις περιοχές εντοπισμού τους τις καθιστούν ιδιαίτερα εξαρτημένες από εξωτερική εξειδίκευση ή ευάλωτες στην κυριαρχία από εξωτερικά μονοπώλια (βλ. τις λεγόμενες «*μπανανίες*», τις αδαμοντοπαραγωγικές χώρες της Αφρικής που ελέγχονται από την μονοπωλιακή De Beers, τις πετρελαιοπαραγωγικές χώρες της Μέσης Ανατολής κ.ο.κ.) ή πως κάποιες περιοχές με σοβαρά γεωμοφολογικά προβλήματα (βλ. την Ελβετία λόγω έντονης ορεινότητας ή τις Κάτω Χώρες λόγω στάθμης θαλάσσιου νερού) βρίσκονται για μεγάλα χρονικά διαστήματα σε υψηλή ανάπτυξη (βλ. την ευρύτερη παραθαλάσσια περιοχή των Κάτω Χωρών στην οποία πραγματοποιείται, μέσω των λιμένων, η υψηλότερη εμπορευματική κίνηση στον κόσμο).

Η θεωρεία του διεθνούς εμπορίου των Heckscher - Ohlin - Sumuelson (HOS)

Δεσπόζουσα θέση για δεκαετίες κατείχε στο επιστημονικό στερέωμα, μια παραλλαγή της νεοκλασικής θεωρίας του διεθνούς εμπορίου, το υπόδειγμα των Heckscher - Ohlin - Samuelson (HOS), με το οποίο επιχειρείται να αποδειχθεί ότι οι εμπορικές ανταλλαγές είναι συμφέρουσες και όταν ακόμη δεν υπάρχουν διαφορές στο κόστος παραγωγής των αγαθών (Steedman Ian, 1979). Κι' αυτό γιατί οι χώρες ή οι περιφέρειες μπορούν ειδικευτούν στην παραγωγή εξαγώγιμων προϊόντων και στην προσφορά υπηρεσιών (όπως λιμενικών) εκμεταλλευόμενες η κάθε μία τους συντελεστές παραγωγής που βρίσκονται σε σχετική αφθονία. Αυτό οφείλεται στη διαφορετική δομή του παραγωγικού δυναμικού κάθε περιφέρειας, που της εξασφαλίζει συγκριτικά πλεονεκτήματα. Το υπόδειγμα αυτό υποστηρίζει την εξειδίκευση της παραγωγής των περιφερειών, η οποία σε συνδυασμό με την ελεύθερη διακίνηση του κεφαλαίου και της εργασίας ανάμεσα στις περιφέρειες θα προκληθούν εξισώσεις στις τιμές των παραγωγικών συντελεστών.

Σχολιάζοντας την τοποθέτηση αυτή αρκετές θεωρητικές προσεγγίσεις αμφισβητούν την αξία της θεωρίας στην σύγχρονη διάσταση του διεθνές εμπορίου (Χατζημιχάλης Κ., 1992). Η θεωρία αυτή, η οποία βασίζεται από την εξέταση δυο μόνο περιφερειών, στηρίζεται σε μια σειρά από υποθέσεις, όπως: α) στην τοποθέτηση ότι οι τεχνολογίες παραγωγής βασίζονται σε γραμμικές και ομοιογενείς συναρτήσεις, που είναι ταυτόσημες για όλες τις περιφέρειες, β) στην έλλειψη κινητικότητας του κεφαλαίου και της εργασίας και γ) στην ασημαντότητα της απόστασης (έξοδα μεταφοράς κτλ.) για το διαπεριφερειακό εμπόριο. Οι περισσότερες από τις θεωρίες οικονομικής ανάπτύξης τύπου HOS βασίζονται σε συγκριτικές στατικές αναλύσεις και εξετάζουν τις συνέπειες της ξαφνικής αύξησης μιας εξωγενούς μεταβλητής, π.χ. της προσφοράς εργασίας. Ακόμη και οι οικονομολόγοι που υποστηρίζουν την θεωρία αναγνωρίζουν τις δυσκολίες που ανακύπτουν από το διαφορετικό πλήθος των εμπορευμάτων, τις εντάσεις των παραγωγικών συντελεστών, τα πρότυπα προτιμήσεων καθώς το υπόδειγμα HOS στην βασική του μορφή θεωρεί ότι κάθε χώρα παράγει δύο εμπορεύματα, που και τα δύο είναι καταναλωτικά. Υπονοείται δηλ. ότι δεν παράγονται κεφαλαιουχικά αγαθά και η παραγωγή γίνεται άμεσα από τους ομοιογενείς συντελεστές «*έδαφος*» και «*εργασία*», οι οποίοι προσφέρονται πάντα σε πλήρη απασχόληση και σε σταθερές ποσότητες.

Ο Steedman I. (1979), υποστηρίζει ότι, στα πλαίσια του θεωρητικού πλαισίου HOS, ακόμη και οι πιο πρόσφατες προσεγγίσεις ανάπτυξης υποδειγμάτων με ενδογενή χειρισμό της οικονομικής ανάπτυξης και των εμπορικών ανταλλαγών, δεν χαρακτηρίζονται ικανοποιητικές, αφού ασχολούνται με τη διαδικασία μετάβασης στη μακροχρόνια ισορροπία ξεκινώντας από κάποιον «*αυθαίρετο λόγο*» κεφαλαίου-εργασίας και χρησιμοποιώντας υποδείγματα με ένα κεφαλαιακό αγαθό, το οποίο συνδέεται με την εργασία μέσω μιας νεοκλασικής συνάρτησης παραγωγής.

Σε αντίθεση με τα νεοκλασικά μοντέλα HOS οι Harrod - Domar ανάπτυξαν τα δικά τους μοντέλα με βάση τις κεϋνσιανές θεωρίες. Τα μοντέλα αυτά δεν αποδέχονται την ύπαρξη ενός μηχανισμού εξισορρόπησης, αν οι ρυθμοί της περιφερειακής ανάπτυξης είναι αρχικά άνισοι. Μάλιστα υποστηρίζουν ότι, οι ανισότητες δεν θα μειωθούν αλλά θα γίνουν ακόμη μεγαλύτερες (Χατζημιχάλης Κ., 1992). Ειδικότερα, οι ρυθμοί ανάπτυξης των περιφερειών είναι ανάλογοι με τις ροπές τους προς αποταμίευση και αντιστρόφως ανάλογοι με τους λόγους κεφαλαίου - προϊόντος τους. Έτσι, περιφέρειες με πλεονάζουσες εισαγωγές κεφαλαίου αναπτύσσονται με μεγαλύτερους ρυθμούς από άλλες.

Περιφερειακή Ανάπτυξη μέσω της διαδικασίας της οικονομικής ολοκλήρωσης ή ενοποίησης

Ένα επιπλέον πρόβλημα, στη βάση του διεθνές - διαπεριφερειακού εμπορίου, αντιμετωπίζουν οι μικρές χώρες, με περιορισμένη εθνική αγορά και παραγωγή καθώς δεν μπορούν να αναπτύξουν και να συντηρήσουν συγκριτικά πλεονεκτήματα. Έτσι, οι χώρες αυτές, για να ενισχύσουν το εμπόριο και να διευρύνουν την εθνική τους αγορά, υιοθετούν μέτρα που αποβλέπουν στην οικονομική ολοκλήρωση ή ενοποίηση, όπως (Κόνσολας Ν., 1997):

- **Ζώνες Ελεύθερου Εμπορίου και Βιομηχανίας (Free Trade & Industrial Zones).** Στις ζώνες ελεύθερου εμπορίου εισάγονται και επανεξάγονται χωρίς δασμούς εμπορεύματα (βλ. **Ελεύθερη Ζώνη του Ικονίου, ΟΛΠ**), ενώ στις ελεύθερες ζώνες βιομηχανίας κατασκευάζονται προϊόντα από εισαγόμενες και χωρίς δασμούς πρώτες ύλες και ημικατεργασμένα προϊόντα τα οποία στην συνέχεια εξάγονται χωρίς την επιβολή σε αυτά δασμών και φόρων (βλ. διυλιστήρια).
- **Τελωνειακές Ενώσεις.** Οι τελωνειακές ενώσεις είναι αποτέλεσμα της επιθυμίας ενός αριθμού χωρών (μέλη) να καταργήσουν στις μεταξύ τους εμπορικές συναλλαγές τους δασμούς με σκοπό να ενισχύσουν το μεταξύ τους εμπόριο, να τονώσουν την παραγωγή και την κατανάλωση, να μειώσουν την εμπορική γραφειοκρατία. Στις εισαγωγές τους από τρίτες χώρες τα μέλη της τελωνειακής ένωσης υιοθετούν κοινό δασμολόγιο.
- **Ελεύθερες Ζώνες Συναλλαγών.** Ολόκληρες χώρες ή τμήματα κρατών οριοθετούνται ως ελεύθερες ζώνες συναλλαγών στις οποίες χρηματοοικονομικές πράξεις διενεργούνται με περιορισμένη επιβολή φορολογικών μέτρων (π.χ. οι «*φορολογικοί παράδεισοι*» των Isle of Man της Μεγάλης Βρετανίας, του Λουξεμβούργου).

- **Κοινή Αγορά**. Περιλαμβάνει όλα τα χαρακτηριστικά της Τελωνειακής Ένωσης συν την ελεύθερη και απρόσκοπτη διακίνηση των συντελεστών της παραγωγής ανάμεσα στις χώρες-μέλη (βλ. Ενωμένη Ευρώπη, NAFTA).
- **Οικονομική & Νομισματική Ένωση**. Περιλαμβάνει όλα τα χαρακτηριστικά της Κοινής Αγοράς κάτω όμως από την εναρμόνιση και τον συντονισμό των φορολογικών και νομισματικών συστημάτων των χωρών-μελών (βλ. Οικονομική & Νομισματική Ένωση της Ενωμένης Ευρώπης).

Το μέτρο της Κοινής Αγοράς είναι αυτό που επιτρέπει την πιο ορθολογική κατανομή των πόρων των χωρών μελών της, με βάση το συγκριτικό πλεονέκτημα και δημιουργεί οικονομίες κλίμακας για τις επιχειρήσεις, πολύ περισσότερο αυτών των μικρών χωρών.

Εντούτοις, και σύμφωνα με τον Olsen (1970, στο Κόνσολας Ν., 1997), η Κοινή Αγορά, όταν εξετάζεται από τη σκοπιά της Οικονομικής του Χώρου, «*φαίνεται ότι από μόνη της δεν οδηγεί στον περιορισμό των διαφορών των κατά κεφαλήν εισοδημάτων ανάμεσα στις χώρες-μέλη. Οι δυνάμεις που εργάζονται για τη διεύρυνση των διαφορών μπορεί να είναι ακόμη ισχυρότερες από εκείνες πού εργάζονται για την εξίσωση των τιμών των παραγωγικών συντελεστών*». Είναι επίσης πολύ δύσκολο να εφαρμοστεί κάθε μορφή ενοποίησης και για κάθε τύπο περιφέρειας.

Συμπληρωματικά των απόψεων αυτών, δύο ακόμη τοποθετήσεις ενισχύουν την αδυναμία της περιφερειακής ανάπτυξης μέσω της διαδικασίας της οικονομικής ολοκλήρωσης ή ενοποίησης. Η πρώτη, σύμφωνα με το υπόδειγμα του Giersch H. (1949/50, στο Niebuhr A. & Stiller S., 2002), υποστηρίζει ότι σε ένα ευρύτερο οικονομικό χώρο, όπως π.χ. η ενοποίηση δύο κρατών, με ομοιογενή χαρακτηριστικά, χωρίς εμπορικούς περιορισμούς και πλήρη κινητικότητα των συντελεστών παραγωγής, οι επιχειρήσεις θα εμφανίζονται να συγκεντρώνονται στο κέντρο της αγοράς, καθώς οι εξωτερικές οικονομίες αυξάνουν την ελκυστικότητα των κεντρικών σημείων τόσο για το κεφάλαιο όσο και για τους εργαζόμενους. Μάλιστα, η αύξηση του ανταγωνισμού ενισχύει περαιτέρω τις σωρευτικές διαδικασίες της ανάπτυξης με αποτέλεσμα την επιτάχυνση των προϋποθέσεων για την δημιουργία περιφερειακών ανισοτήτων.

Με την σειρά του ο Frey (1971, στο Κόνσολας Ν., 1997) υποστηρίζει ότι η παραγωγική δομή των περιφερειών επηρεάζει σημαντικά την κατανομή των ευεργετικών αποτελεσμάτων, που προκύπτουν από την οικονομική ολοκλήρωση σε υπερεθνικό επίπεδο. Οι αναπτυγμένες περιφέρειες εμφανίζονται να διεισδύουν ευκολότερα στη διευρυμένη αγορά, ενώ οι καθυστερημένες παρουσιάζουν μειωμένες δυνατότητες αξιοποίησης των οικονομιών κλίμακας που δημιουργούν οι ενοποιήσεις.

1.2.1.3.2. Άλλες θεωρίες περιφερειακής ανάπτυξης μέσω ενεργοποίησης του εμπορίου

Θεωρία της εξαγωγικής οικονομικής βάσης (Export/ Economic base theory)

Άμεση σχέση με τις θεωρίες του διαπεριφερειακού - διεθνούς εμπορίου, παρουσιάζει και η θεωρία της εξαγωγικής οικονομικής βάσης, με δυναμικότερη όμως αντιμετώπιση των παραγωγικών συντελεστών. Σύμφωνα με κεϋνσιανή αυτή θεωρία, ο ρυθμός και ο προσανατολισμός της ανάπτυξης μιας περιφέρειας εξαρτάται από την εξαγωγική της δραστηριότητα προς τον υπόλοιπο κόσμο, δηλ. η εξω-περιφερειακή ζήτηση των προϊόντων της αποτελεί τον κρίσιμο προσδιοριστικό παράγοντα της ανάπτυξής της (Williamson R., 1975). Η οικονομία κάθε περιφέρειας διακρίνεται σε δύο τομείς:

α) στο βασικό ή εξαγωγικό τομέα, όπου τα αγαθά και οι υπηρεσίες εξάγονται στις υπόλοιπες περιφέρειες ή στο εξωτερικό και

β) στο μη βασικό τομέα, όπου τα αγαθά καλύπτουν τις τοπικές ανάγκες και στηρίζουν τον εξαγωγικό τομέα.

Με βάση την ανωτέρω τοποθέτηση ορισμένες δραστηριότητες **(όπως οι μεταφορικές και κατά συνέπεια και οι λιμενικές)** θεωρούνται ιδιαίτερα βασικές, με την έννοια ότι η αύξησή τους οδηγεί και καθορίζει τη συνολική ανάπτυξη της περιφέρειας, ενώ άλλες, οι μη βασικές, είναι απλές συνέπειες της συνολικής ανάπτυξης της περιφέρειας. Οι εξαγωγές προς τον υπόλοιπο κόσμο μπορεί να έχουν τη μορφή είτε εξαγωγίσιμων υπηρεσιών, όπως θεωρείται η **ελληνική εμπορική ναυτιλία** είτε αγαθών και υπηρεσιών που δεν μπορούν να μετακινηθούν έξω από την περιφέρεια αλλά καταναλώνονται στην ίδια την περιφέρεια από άτομα που έρχονται από έξω, όπως είναι οι τουριστικές υπηρεσίες.

Έτσι, σύμφωνα με την θεωρεία αυτή η οποιαδήποτε αύξηση των εξαγώγιμων αγαθών προκαλεί πολλαπλασιαστικά θετικά φαινόμενα στην περιφερειακή οικονομία (**περιφερειακός πολλαπλασιαστής**[9]). Μια μελέτη εξαγωγικής βάσης σε περιφερειακό επίπεδο, επιχειρεί να εντοπίσει τις εξαγωγικές δραστηριότητες της περιφέρειας, να προβλέψει την πιθανή ανάπτυξή τους και τέλος, να αξιολογήσει τις συνέπειες αυτής της πρόσθετης εξαγωγικής δραστηριότητας στις άλλες μη βασικές δραστηριότητες της περιφέρειας (Παπαδασκαλόπουλος Α., 2000).

Για αυτό το λόγο η περιφερειακή πολιτική προκειμένου να αυξήσει τις εξαγωγές και άρα το περιφερειακό εισόδημα πρέπει να υιοθετήσει μέτρα ενίσχυσης - οικοδόμησης ισχυρής εξαγωγικής βάσης, αναδιάρθρωσης της περιφερειακής παραγωγικής δομής και προσέλκυσης επιχειρήσεων με εξαγωγικό προσανατολισμό (Λαμπριανίδης Λ., 1992, Blakely & Bradshaw, 2002). **Ένα από τα βασικότερα μέτρα ενίσχυσης αυτής της πολιτικής αποτελούν οι υποδομές μεταφορών και κυρίως (όπου υπάρχει φυσική προϋπόθεση) η ενίσχυση των θαλάσσιων λιμένων (βλ. περαιτέρω ανάλυση στο Κεφ. 2 και 3).**

---

[9] Ο περιφερειακός πολλαπλασιαστής (regional multiplier) υπολογίζει το μέγεθος της αύξησης που θα προκύψει στο συνολικό περιφερειακό εισόδημα ή στις πωλήσεις ή στην απασχόληση, ως αποτέλεσμα κάθε πρόσθετης χρηματικής μονάδας εξαγωγών ή εισοδήματος ή πρόσθετου απασχολούμενου στην παραγωγή για εξαγωγή ο οποίος εισέρχεται στην περιοχή.

Η θεωρία της εξαγωγικής βάσης θεωρείται από πολλούς ότι αποτελεί μια υπεραπλοποιημένη μέθοδο περιγραφής των περιφερειακών οικονομιών η οποία μάλιστα παρουσιάζει μια σειρά από μειονεκτήματα (Λαμπριανίδης Λ., 2002):

1. Στο μοντέλο ανάπτυξη της θεωρίας υπάρχει από την μια μεριά μία «*περιφέρεια*» και από την άλλη ο «*υπόλοιπος κόσμος*», χωρίς να εξετάζει αν η προέλευση μίας πιθανής αύξησης της ζήτησης εξαγωγικών αγαθών μπορεί να οφείλεται σε μια γειτονική περιφέρεια ή στο άλλο ημισφαίριο της γης.
2. Η βασική τοποθέτηση της θεωρίας, ότι είναι θετικό και θεμιτό η εξαγωγή παραγωγικών πόρων από την περιφέρεια, προβληματίζει στην γενίκευσή της ότι δηλ. ο τρόπος για να αναπτυχθεί μια περιφέρεια είναι να επενδύει τις οικονομίες της έξω από τα όριά της!
3. Ο μη βασικός τομέας της οικονομίας δεν επηρεάζεται μόνο από τις εξαγωγές, αλλά και ο ίδιος μπορεί να τις επηρεάσει.
4. Οι εξαγωγές δεν αποτελούν τη μοναδική πηγή πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων.
5. Δε λαμβάνονται υπόψη οι κλαδικές διασυνδέσεις ανάμεσα στις βιομηχανίες και τα προϊόντα που εξάγονται, έτσι, η επίδραση της μεταβολής της εξαγωγικής βάσης στο περιφερειακό εισόδημα μπορεί να διαφοροποιηθεί.
6. Υπάρχει δυσκολία στη διάκριση και μέτρηση μεταξύ βασικών και μη βασικών βιομηχανιών (π.χ. επιχειρήσεις που παράγουν ταυτόχρονα για την εσωτερική και την εξωτερική αγορά).
7. Αγνοούνται οι αντανακλαστικές επιδράσεις που ασκεί η αύξηση των εξαγωγών επί του διαπεριφερειακού εμπορίου σε άλλες περιφέρειες.

Θεωρίες του P. Krugman & M. Porter

Σύμφωνα με τη θεωρία του Krugman P. (1996) το διεθνές εμπόριο ενεργοποιείται, στο πλαίσιο του ατελούς ανταγωνισμού, από τις εξωτερικές οικονομίες κλίμακας που αυξάνουν τα κέρδη και όχι τόσο από το συγκριτικό πλεονέκτημα. Η εμφάνιση όμως των εξωτερικών αυτών οικονομιών λαμβάνει χώρα κυρίως σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, και λιγότερο σε εθνικό και διεθνές.

Παράλληλα, ο Porter M. (1990), υποστηρίζει ότι ο βαθμός της γεωγραφικής συγκέντρωσης της παραγωγής, στο πλαίσιο της εθνικής οικονομίας διαδραματίζει ένα σημαντικό ρόλο στον προσδιορισμό των κλάδων εκείνων που μπορούν να αποκτήσουν συγκριτικό πλεονέκτημα στην παγκόσμια οικονομία. Η απομόνωση και η έλλειψη ανταγωνιστικών προκλήσεων καθώς και καινοτομικών πρωτοβουλιών οδηγούν στην καθυστέρηση και τη στασιμότητα.

Εν κατακλείδι, η σύγχρονη Θεωρία του Διεθνούς Εμπορίου πρέπει να ενσωματώσει τις διαδικασίες εκείνες που αναφέρονται στην τοπική και περιφερειακή συγκέντρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων δηλαδή να εισάγει τη μελέτη της χωρομεταβλητής στην οικονομική ανάλυση, σε μικροοικονομικό και μακροοικονομικό επίπεδο.

Συνδυασμένες Θεωρίες

Ο Ράνος Κ. (1992) αναφέρει ότι, **μέσα από το δόγμα της νεοκλασικής θεωρίας του διεθνούς εμπορίου, μπορεί να συναχθεί η σχέση ανάμεσα στις μεταφορές και την περιφερειακή ανάπτυξη.**

Αυτό το δόγμα μπορεί να είναι προϊόν σύνθεσης **της θεωρίας διεθνούς εμπορίου και της θεωρίας του χώρου,** το οποίο επιτρέπει την ανάλυση του μηχανισμού διαπεριφερειακών ροών αγαθών και υπηρεσιών όταν η δομή του μεταφορικού κόστους λαμβάνεται σαν μεταβλητή. Έτσι, αν θεωρηθεί ότι αλληλοκαθαρίζονται τόσο η γεωγραφική κατανομή των κέντρων παραγωγής και κατανάλωσης όσο και η μορφή (ποσοτική και ποιοτική) του εμπορίου, τότε δεν υφίσταται διαφορά ανάμεσα στις θεωρίες του διεθνούς εμπορίου και της οικονομικής του χώρου (περιφερειακή ανάπτυξη). Εξαιτίας μάλιστα της διαφορετικής ανάλυσης της οικονομικής δραστηριότητας στο χώρο, στην ιστορική τους διαδρομή, οι δύο θεωρίες εξακολουθούν να διαθέτουν πτυχές τους που δεν έχουν ακόμη συγχωνευτεί. Π.χ. η ανάλυση και οι συνέπειες της συγκέντρωσης μιας οικονομικής δραστηριότητας (agglomeration factors) στον ίδιο χώρο, που αποτελούν βασική συνεισφορά της θεωρίας του χώρου δεν έχουν συγχωνευτεί στη θεωρία του διεθνούς εμπορίου (Ράνος Κ., 1992).

Από τη στιγμή που το κόστος μεταφοράς εισάγεται στο υπόδειγμα διεθνούς εμπορίου, η σχέση μεταξύ μεταφορών και ανάπτυξης μπορεί να αναλυθεί, και μάλιστα να εξαχθούν άμεσα τα περισσότερα συμπεράσματα της θεωρίας του χώρου. Τελικά, θα λέγαμε ότι η διαφορά ανάμεσα στις δύο θεωρίες εντοπίζεται στην σημασία που δίνεται στο κόστος μεταφορών καθώς στην θεωρία του χώρου το κόστος και η ύπαρξη μεταφορών εξηγεί τη γεωγραφική κατανομή της παραγωγής, ενώ στη θεωρεία του διεθνούς εμπορίου την κατεύθυνση των ροών του διεθνούς εμπορίου.

1.2.1.4. Θεωρίες χωρικής κατανομής των οικονομικών δραστηριοτήτων

Οι θεωρίες της χωρικής κατανομής των οικονομικών δραστηριοτήτων, οι οποίες εμπεριέχουν την κεϋνσιανή κρατική παρεμβατική πολιτική σε συνδυασμό με τη φιλελεύθερη οικονομική πολιτική, αποτελούν ίσως τη σημαντικότερη συμβολή στην εξέλιξη της οικονομικής του χώρου. Πάνω στις θεωρίες αυτές στηρίχτηκε σε μεγάλο βαθμό η διαμόρφωση και εφαρμογή του γνωστού προτύπου της «*πολικής ανάπτυξης*», το οποίο κυριάρχησε πάνω από τριάντα χρόνια, ενώ εξακολουθεί να εφαρμόζεται ακόμα και σήμερα με διάφορες παραλλαγές.

Οι σπουδαιότερες θεωρίες της ομάδας αυτής αναπτύχθηκαν από τους Christaller (θεωρία «*κεντρικής θέσης*» - «*central place theory*»), των Myrdal και Hirschman (θεωρίες για τη «διαδικασία πόλωσης ή απομύζησης»), και κυρίως από τον Perroux («*πόλοι μεγέθυνσης* - «*poles de croissance*») και Boudeville («*πόλοι ανάπτυξης*» - «*poles de developpement*»).

Θεωρία της «*Κεντρικής Θέσης*»

Σύμφωνα με τον von Boventer E. (1969) πρώτος ο Christaller Walter το 1933, στηριζόμενος σε μελέτη της κατανομής των οικισμών στη Νότια Γερμανία, ανάπτυξε την έννοια της «*κεντρικής θέσης*», προσπαθώντας να αναλύσει το ρόλο της πόλης ως οικισμού που εξυπηρετεί όχι μόνο τους κατοίκους του, αλλά και τον πληθυσμό των γύρω περιοχών. Αυτή η κεντρική θέση (δηλ. το αστικό κέντρο), αυτοπρομηθεύεται με αγαθά και υπηρεσίες ενώ παράλληλα ενισχύσει και την συμπληρωματική περιοχή. Η εξέλιξη της διαδικασίας αυτής καταλήγει στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος οικισμών ιεραρχικά διαρθρωμένων (σε πόλεις, κωμοπόλεις, χωριά), όπου το κάθε κέντρο περιβάλλεται από άλλα έξι, σε μορφή εξαγώνων, σύμφωνα με το εξαγωνικό υπόδειγμα, ενώ οι λειτουργίες που προσφέρει κάθε κατηγορία κέντρων εξαρτώνται από το μέγεθος των οικισμών. Ο Losch (1954), συμπληρώνοντας τη θεωρία της κεντρικής θέσης προσδιόρισε, βάσει του μεγέθους των κέντρων, τρεις τύπους εξαγωνικών αγορών, που επαναλαμβάνονται στο χώρο, ενώ ιεράρχησε τις κεντρικές θέσεις ξεκινώντας από μικρά χωριά (100 κατοίκων) και καταλήγοντας μέσα από τις κωμοπόλεις στα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα (με πληθυσμό 10 εκατ. κατοίκους), τα οποία προσφέρουν όλα τα είδη αγαθών και υπηρεσιών. **Ειδική κατηγορία αστικών σχηματισμών αποτελούν οι πόλεις - λιμένες, οι οικισμοί δηλ. που διαθέτουν εμπορευματικούς ή/και επιβατικούς λιμένες.**

Θεωρία της «*Πολικής Ανάπτυξης*» (Growth pole theory)

Η σημαντικότερη θεωρία της ομάδας των θεωριών χωρικής κατανομής των οικονομικών δραστηριοτήτων είναι όμως η θεωρία της πολικής ανάπτυξης, η οποία αναπτύχθηκε τη δεκαετία του 1950, στη βάση εργασίας του Perroux. Η θεωρία αυτή βασιζόταν στη σκέψη ότι οι μηχανισμοί συσσώρευσης του κεφαλαίου στο καπιταλιστικό παραγωγικό σύστημα οδηγούν σε μία δυναμική άνισης ανάπτυξης στο χώρο.

Ο Γάλλος οικονομολόγος Perroux σε άρθρο του το 1955 (Perroux F., 1955), υποστηρίζει την άποψη ότι η ανάπτυξη δεν εμφανίζεται παντού και μονομιάς, αλλά γίνεται έκδηλη σε ορισμένα σημεία (**πόλους ανάπτυξης**) με διαφορετική ένταση. Μάλιστα, η ανάπτυξη αυτή διαδίδεται μέσω διαφορετικών καναλιών και προκαλεί διαφοροποιημένα αποτελέσματα στο σύνολο της οικονομίας. Η θεωρία αυτή στηρίχθηκε στην παραδοχή ότι η λειτουργία της καπιταλιστικής οικονομίας δημιουργεί πόλωση της ανάπτυξης, με την έννοια ότι η αναπτυξιακή διαδικασία πριμοδοτεί επιλεκτικά ορισμένες περιφέρειες ενώ αφήνει κάποιες άλλες υπανάπτυκτες. Η συγκέντρωση σε κάποιες περιοχές δημιουργεί οικονομίες κλίμακας, που έλκουν το κεφάλαιο δηλ. λειτουργεί ο μηχανισμός της πολωτικής διαδικασίας, ο οποίος ευθύνεται για την συγκέντρωση και άλλων επιχειρήσεων στον πόλο ανάπτυξης με τη δημιουργία οικονομιών συγκέντρωσης. Ο πόλος ανάπτυξης καθορίζεται ως προωθητική βιομηχανία (une unite motrice) ή ως σύνολο προωθητικών βιομηχανιών που ασκούν θετικές επιδράσεις στον περιβάλλοντα χώρο.

Μία βιομηχανία μπορεί να αποτελέσει προωθητική βιομηχανία όταν μέσω των ροών των προϊόντων και των εισοδημάτων που δημιουργεί, ευνοεί την ανάπτυξη (Παπαδασκαλόπουλος Α., 1995):

- άλλων δραστηριοτήτων, που- βρίσκονται σε τεχνική σχέση μ' αυτή (τεχνική πολική συγκέντρωση),
- του τριτογενή τομέα (πολική συγκέντρωση εισοδημάτων) και
- των περιφερειακών εισοδημάτων προκαλώντας μία προοδευτική συγκέντρωση κι άλλων νέων δραστηριοτήτων, που προσελκύονται από την προοπτική των διευκολύνσεων που τους προσφέρονται στην παραγωγή τους (ψυχολογική και γεωγραφική πολική συγκέντρωση).

Οι προωθητικές βιομηχανίες ανήκουν σε κλάδους που αναπτύσσονται με υψηλότερους ρυθμούς από το μέσο όρο της βιομηχανικής παραγωγής και του εθνικού προϊόντος και έχουν άμεσο τεχνολογικό εκσυγχρονισμό. **Τέτοια προωθητική βιομηχανία θεωρείται αναμφίβολα σήμερα και η σύγχρονη λιμενική (βλ. περισσότερη ανάπτυξη στο Κεφ. 2 & 3).**

Βέβαια, η εγκατάσταση προωθητικών βιομηχανιών σε ορισμένα σημεία, που μετεξελίσσονται σε πόλους ανάπτυξης, εξαρτάται από την ύπαρξη ορισμένων φυσικών ή τεχνικών πλεονεκτημάτων όπως η ύπαρξη θάλασσας (στην περίπτωση των λιμένων), πλουτοπαραγωγικών πηγών, χρηματοπιστωτικών οργανισμών κ.α. που θα προσελκύσουν και θα στηρίξουν τις νέες παραγωγικές μονάδες.

Στο ίδιο μήκος κύματος ο Boudeville J. (1966) ο οποίος υποστήριξε ότι ένα σύνολο βιομηχανιών εγκατεστημένων σε αστική περιοχή προκαλεί περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη σε ολόκληρη τη ζώνη επιρροής του. Δηλαδή, το αστικό κέντρο λειτουργεί ως περιφερειακός πόλος ανάπτυξης, ενώ το σύνολο των αστικών κέντρων αποτελούν τον άξονα γύρω από τον οποίο αρθρώνονταν η ανάπτυξη και η αλλαγή στις δομές μίας χώρας. Έτσι, οι πόλοι ανάπτυξης θα εμφανίζονται ως πόλεις που κατέχουν ένα σύμπλεγμα κινητήριων βιομηχανιών.

Μία σειρά από θεωρητικούς ανέπτυξαν αυτή την εποχή θετικές τοποθετήσεις επί της ανάπτυξης της περιφέρειας δια μέσου του πόλου, όπως:

- ο Darwent D.F. (1975), ο οποίος αναφέρει ότι με την εισαγωγή προωθητικών βιομηχανιών υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας τριών κατηγοριών εξωτερικών οικονομιών (αύξησης της ειδίκευσης, διατήρησης μικρότερου όγκου αποθεμάτων και επίτευξης χαμηλής τιμής για τα βασικά προϊόντα) ενώ παράλληλα, στους πόλους ανάπτυξης, δημιουργούνται και ισχυρές οικονομίες κλίμακας, από τη διάθεση γης, εργασίας και λοιπών παραγωγικών συντελεστών και
- οι Isard, Schooler & Vietoritz σε μια μονογραφία τους το 1950 (Isard, Schooler & Vietoritz, 1950) καθιέρωσαν την έννοια «*Βιομηχανικό Συγκρότημα*» (industrial complex). Η μελέτη αυτή, η οποία είχε ως δείγμα της έρευνας το Puerto Rico, έδειξε μέσα από ένα σύστημα εισροών-εκροών ότι ναι μεν το «*βιομηχανικό συγκρότημα*» προωθεί την ανάπτυξη, αλλά η ανάπτυξη αυτή λαμβάνει χώρα εκτός των εθνικών συνόρων (βλ. στην διεθνή οικονομία). **Αντίστοιχα, αποτελέσματα παρουσιάζονται και για το λιμενοβιομηχανικό συγκρότημα της Πύλου (Βοΐου-Χατζημιχάλη Ν. & Χατζημιχάλης Κ., 1979).**

Οι βασικές θετικές επιδράσεις του πόλου πάνω στην ανάπτυξη της περιβάλλουσας περιφέρειας προέρχονται από την αύξηση της παραγωγής αγαθών και δραστηριοτήτων όπως:

- Πρώτες ύλες και αγροτικά προϊόντα.
- Δραστηριότητες του τριτογενή τομέα κυρίως του εμπορίου, **των μεταφορών (βλ. λιμένες)** και της χρηματοδότησης.
- Βιομηχανίες ειδών διατροφής, εξοπλισμού και εργαλείων, επεξεργασίας και αξιοποίησης των ημικατεργασμένων προϊόντων, καθώς και βιομηχανίες καταναλωτικών αγαθών (Παπαδασκαλόπουλος Α., 1995)

Μέσω της διαδικασίας της μίμησης οι βιομηχανίες αυτές γίνονται υπεύθυνες για τη δημιουργία αναπτυξιακού κλίματος στην περιφέρεια καθώς είναι οι μεγαλύτεροι εργοδότες, και διαθέτουν τα προϊόντα τους τόσο στην τοπική όσο και στην εθνική αγορά. Ασκούν δηλ. συγκεντρωτικές και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στην περιφέρεια.

Οι επιδράσεις αυτές, αυξάνουν το περιφερειακό εισόδημα στην περιβάλλουσα περιφέρεια και δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας αλλά και συγκράτηση του πληθυσμού κυρίως αυτού που είναι ικανού για τη δημιουργία κατάλληλου κλίματος για τη διάχυση της ανάπτυξης του πόλου. Ουσιαστικά, η αλληλεπίδραση ανάμεσα στις βιομηχανίες του πόλου ανάπτυξης προωθεί τη διαδικασία της περιφερειακής ανάπτυξης. **Παράγοντες όπως το σύστημα μεταφορών**, οι επενδύσεις σε κοινωνικές υποδομές, οι επιχορηγήσεις για τοπική οικονομική ανάπτυξη κ.ά. **ενισχύουν τις θετικές επιδράσεις του πόλου πάνω στην ανάπτυξη της περιφέρειας** (Hansen N.M., 1967/1970).

Επομένως, σύμφωνα με το υπόδειγμα της πολικής ανάπτυξης, η διάχυση είναι μία διαδικασία χωρική, ιεραρχημένη οργανωτικά και τεχνολογικά και στην οποία οι κινητήριες - προωθητικές δραστηριότητες είναι συγκεντρωμένοι σ' ένα μικρό αριθμό κέντρων - πόλων. Η δυναμική ανάπτυξη της προωθητικής βιομηχανίας επεκτείνεται ακτινωτά από τον πόλο και καλύπτει ολόκληρη την περιφέρεια. Οι μεγάλες μητροπόλεις, οι οποίες περιλαμβάνουν τα κέντρα παραγωγής τεχνολογίας και

σύγχρονων βιομηχανικών προϊόντων, διαχέουν την συνεχώς ανανεώσιμη τεχνολογική ανάπτυξη, έτσι ώστε οι συνιστώσες της παραγωγής και των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων που βρίσκονται στους κέντρα ανάπτυξης να συνδέονται πιο στενά με τις αντίστοιχες επιχειρήσεις των περιφερειακών περιοχών (Barquero V.A., 1991).

Η θεωρία των πόλων ανάπτυξης αποτέλεσε τα τελευταία χρόνια την πιο διαδεδομένη στρατηγική για την εφαρμογή μέτρων πολιτικής αντιμετώπισης του περιφερειακού προβλήματος. Έτσι, ενώ οι πόλοι ανάπτυξης προέκυψαν ως έννοια από την ιστορική ανάλυση της άνισης χωρικής ανάπτυξης του καπιταλισμού, στη συνέχεια προτάθηκαν ως μια πολιτική για τον περιορισμό της ανισότητας αυτής. Εντούτοις, οι προσδοκίες για την απεριόριστη δυνατότητα της διάχυσης της ανάπτυξης από τους πόλους στον υπόλοιπο χώρο διαψεύστηκαν από την πραγματικότητα, τις ανισορροπίες και τη δυναμική του χώρου. Μάλιστα, η στρατηγική της πολικής ανάπτυξης θεωρήθηκε από πολλούς ως η κύρια αιτία της αποτυχίας πολλών προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης (Λαμπριανίδης Λ., 2002).

Μια δεκαπενταετία μετά την τοποθέτηση του Perroux, εμφανίστηκαν οι πρώτες συστηματικές αμφισβητήσεις της και μάλιστα όχι από τις θεωρίες της περιφερειακής ανάπτυξης και της οικονομικής του χώρου, αλλά από τις θεωρίες της διεθνούς οικονομικής ανάπτυξης και των διεθνών σχέσεων.

Η κριτική αυτή ανέδειξε θέματα όπως:

- Τις περιορισμένες τεχνικές και πολιτικές της θεωρίας αυτής, καθώς δεν γίνεται κατανοητό αν η εφαρμογή της εν λόγω πολιτικής αφορά μόνο σε κέντρα που ήδη βρίσκονται σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο ανάπτυξης (βλ. δυναμικότητα), ή και σε άλλες περιοχές
- Την αδυναμία ορισμένων περιφερειών να διαθέτουν αστικά κέντρα με κατάλληλα χαρακτηριστικά ώστε να λειτουργήσουν ως πόλοι ανάπτυξης (Barquero V.A., 1991).
- Την δυσχέρεια, ακόμα και όταν υπάρχει διαθεσιμότητα ικανών κέντρων, στη διαδικασία του προγραμματισμού, που αφορούν την ορθολογική επιλογή των κέντρων, την αποτελεσματική κατανομή των επενδύσεων υποδομής, την υποστήριξη των κατάλληλων κλάδων που θα λειτουργήσουν ως προωθητικές δραστηριότητες, την οργάνωση των φορέων εφαρμογής της πολιτικής κ.α.

Η κριτική βασίστηκε σε δύο βασικές κατευθύνσεις (Χατζημιχάλης, 1992):

1. Η πρώτη κατεύθυνση, η οποία εκφράστηκε από ορισμένους θεωρητικούς και διεθνείς οργανισμούς (βλ. Διεθνές Γραφείο Εργασίας) υποστήριξε την ανάγκη εγκατάλειψης της στενά *«οικονομίστικης»* άποψης για την ανάπτυξη αλλά και της αποκλειστικής ταύτισης της με την οικονομική μεγέθυνση. Έτσι, το περιεχόμενο της ανάπτυξης διευρύνθηκε και επεκτάθηκε σε θέματα κοινωνικά, πολιτιστικά, περιβαλλοντικά αλλά και πολιτικά με αποτέλεσμα να αυξηθεί η μέριμνα για τη διατήρηση των εθνικών πόρων.

2. Η δεύτερη κατεύθυνση, εκφράστηκε από την λεγόμενη «*Σχολής της Εξάρτησης*»[10], μιας εξάρτησης με μία διπλή επίδραση: Την εμπόδιση της ανάπτυξης στην περιφέρεια από την μία και την προσφορά περισσότερων δυνατοτήτων ανάπτυξης στο κέντρο από την άλλη. Οι μητροπόλεις, σύμφωνα με την Σχολή αυτή, ενσωματώνουν στο παγκόσμιο καπιταλιστικό σύστημα (το οποίο ελέγχουν), τις υπανάπτυκτες κοινωνίες και τις μετατρέπουν σε πηγές για τη δική τους μητροπολιτική συσσώρευση κεφαλαίου και ανάπτυξης. Παρόμοιες απόψεις αναλύθηκαν και από την λεγόμενη «*Θεωρία της Εσωτερικής Αποικιοκρατίας*», η οποία, σε γενικές γραμμές, υποστήριξε την άποψη ότι πολλές περιοχές, όπως η Νότια Ουαλία, η Σκοτία, οι Βασκικές επαρχίες, η Κορσική κ.α, αποτελούν αποικίες στο εσωτερικό των ίδιων των χωρών τους.

Οι θεωρίες αυτές αν και αόριστες και γενικές προσδιόρισαν σε μεγάλο βαθμό τη διαμόρφωση θεωριών με σαφή χωρικό προσανατολισμό και ανέδειξαν σημαντικές πτυχές που αφορούσαν τις περιφερειακές ανισότητες και την ανάπτυξη.

Συστηματική κριτική εναντίον της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης άσκησε ο Myrdal αλλά και άλλοι όπως οι Friedmann, Aydalot και Planque. Οι δύο τελευταίοι, μάλιστα, αναπτύσσουν την κριτική τους μέσα από την θεωρία του δυϊσμού (που αναπτύσσεται κάτωθι).

Ο Παπαδασκαλόπουλος Α. (1995, 2000) αναφέρει ότι έχει αποδειχθεί στην πράξη, η άμεση εξάρτηση της αποτελεσματικότητας της πολιτικής των πόλων ανάπτυξης με την εκάστοτε οικονομική συγκυρία. Δεν είναι λίγες οι φορές που έχει παρατηρηθεί ότι η πολιτική π.χ. παροχής κινήτρων για προσέλκυση επενδύσεων και της δημιουργίας σημαντικών έργων υποδομής, σε περιόδους οικονομικής ανόδου έχει μία σχετική επιτυχία, ενώ αντίθετα σε περιόδους ύφεσης η πολιτική της διάχυσης έχει μικρές πιθανότητες κατεύθυνσης πόρων στις καθυστερημένες περιοχές. Αυτοί (οι πόροι) επανέρχονται στις περισσότερο αναπτυγμένες περιοχές και συγκεκριμένα στους πόλους ανάπτυξης.

Θεωρίες του δυϊσμού

Η θεωρία αυτή υποστηρίζει ότι οι υπανάπτυκτες κοινωνίες εμφανίζονται κατά κανόνα διχασμένες σε δύο διαφορετικούς τομείς:

α) το μοντέρνο, καπιταλιστικό τομέα από τη μια και

β) τον παραδοσιακό και τεχνολογικά οπισθοδρομικό από την άλλη.

Οι υποστηρικτές αυτής της θεωρίας θεωρούν ότι η ανάπτυξη του καπιταλιστικού τομέα θα ενδυναμώσει τους διακλαδικούς (ασθενείς) δεσμούς των δύο τομέων, καθώς οι αξίες και η τεχνολογία του μοντέρνου τομέα θα διαχυθεί σταδιακά στον παραδοσιακό (Ευαγγελινίδου - Αραχωβίτου Μ., 1987). Ο διχασμός αυτός των υπανάπτυκτων κοινωνιών εμφανίζεται με τη μορφή εδαφικού, χωρικού, λειτουργικού, κοινωνικού και τεχνολογικού δυϊσμού. Αναλυτικότερα (Λαμπριανίδης Λ., 2002):

[10] Υποστηρικτές της μεταξύ άλλων οι : Frank A., Amin S., Εμμανουήλ Α., Baran P..

- **Εδαφικός - Χωρικός Δυϊσμός:** Ο Aydalot P. & Keebled D. (1988) στηριζόμενοι στη θεωρία του κύκλου παραγωγής του προϊόντος στο χώρο, υποστήριζαν την άποψη ότι οι πιο αναπτυγμένες περιοχές, δηλαδή οι πόλοι, κρατούν τις εξειδικευμένες και τεχνολογικά προηγμένες λειτουργίες, όπως τη διοίκηση, την έρευνα και ανάπτυξη (R&D), το σχεδιασμό νέων προϊόντων, τις πειραματικές εφαρμογές, ενώ αφήνουν στην ενδοχώρα τις βαριές εργασίες χαμηλής ειδίκευσης και απόδοσης, καθώς και τις επαναλαμβανόμενες εργασίες με τυποποιημένη τεχνολογία. Έτσι, οι υπανάπτυκτες χώρες χωρίζονται σε γεωγραφικές ζώνες, μερικές από τις οποίες χαρακτηρίζονται από πρόοδο ενώ άλλες, μεγαλύτερες, από καθυστέρηση (Λαμπριανίδης Λ., 2002). **Οι υπανάπτυκτες ζώνες περιλαμβάνουν συνήθως ορισμένους λιμένες εξαγωγής πρώτων υλών ή / και περιοχές εξαγωγής μεταλλευμάτων ή / και εδάφη υψηλής απόδοσης**. Οι ζώνες αυτές συνιστούν «*νησίδες ανάπτυξης*», ουσιαστικά αποκομμένες από την υπόλοιπη καθυστερημένη και οπισθοδρομική οικονομία. Αυτός ο δυϊσμός ανάμεσα στις παραγωγικές δραστηριότητες κάθε περιοχής, υποβαθμίζει την ποιότητα της τοπικής αγοράς εργασίας, η οποία εξειδικεύεται σε παραγωγικές λειτουργίες ρουτίνας και εκπαιδεύεται σταδιακά λιγότερο, γεγονότα που μακροπρόθεσμα ασκούν πιεστικές επιδράσεις στην περιοχή. Η υιοθέτηση των πόλων ανάπτυξης προκαλεί εξ' ορισμού μια διαρθρωτική ασυμμετρία σε ενδοπεριφερειακό και διαπεριφερειακό επίπεδο (συγκέντρωση κρίσιμης μάζας πληθυσμού κ.α.) με πιθανό αποτέλεσμα τη δημιουργία αποψιλωτικών αποτελεσμάτων στην περιφέρεια. Έτσι, ευνοούνται ροές ειδικευμένου εργατικού δυναμικού προς τις πιο αναπτυγμένες περιοχές, ενώ τα όποια τοπικά κέρδη και αποταμιεύσεις που δημιουργούνται στις υπανάπτυκτες περιοχές κατευθύνονται προς τις κεντρικές περιοχές. Τέλος, οι διαδικασίες της διάχυσης, που προάγονται από αυτή την πολιτική υπερεκτιμούν την αστικοβιομηχανική ανάπτυξη σε σχέση με την τοπική ανάπτυξη, γεγονός που δημιουργεί αρνητικές σχέσεις μεταξύ κέντρου - περιφέρειας (επαρχίας), μεταξύ αστών και αγροτών.

- **Λειτουργικός δυϊσμός:** Η μορφή αυτή του διχασμού των υπανάπτυκτων χωρών στηρίζεται πάνω στην άποψη ότι υπάρχει μακροχρόνια συνύπαρξη δύο ανομοιογενών τομέων, ενός σύγχρονου αναπτυγμένου τομέα (καπιταλιστικός τομέας) και ενός καθυστερημένου αγροτικού τομέα (παραδοσιακός τομέας), με τεράστιες διαφορές μεταξύ τους ως προς τη διάρθρωση της παραγωγής, τη διάρθρωση του εργατικού δυναμικού, την παραγωγικότητα κ.α. Ο καπιταλιστικός τομέας υποστηρίζεται ότι «*μεταφυτεύθηκε*» στις υπανάπτυκτες χώρες από την επαφή ή τη διείσδυση των ξένων επιχειρηματιών σε αυτές, ενώ ο παραδοσιακός τομέας αποτελείται από το πλήθος μικρών κλειστών αγροτικών οικονομιών και μικρών οικοτεχνιών. Γενικά, μπορεί να ειπωθεί ότι ο παραδοσιακός τομέας είναι έντασης εργασίας, ενώ ο καπιταλιστικός έντασης κεφαλαίου.

- **Κοινωνικός δυϊσμός:** Οι υπανάπτυκτες χώρες είναι ουσιαστικά διαιρεμένες σε δύο κοινωνίες: στην αυτόχθονη, απομονωμένη (παραδοσιακή) και στη σύγχρονη κοινωνία. Ο Parsons T. (1951) υποστηρίζει ότι στην παραδοσιακή κοινωνία η συμμετοχή του ατόμου στα κοινά και η στάση του απέναντι στα άλλα μέλη της

κοινωνίας καθορίζεται από τη θέση του ως μέλους της οικογενειακής και κοινωνικής ιεραρχίας. Το άτομο δε συμπεριφέρεται ορθολογικά, μένει προσηλωμένο στη γη και αντιμετωπίζει παθητικά το περιβάλλον. Ένας από τους σημαντικότερους εκπροσώπους του κοινωνικού δυϊσμού, ο Boeke (1976), ήδη από την δεκαετία του '50, υποστηρίζει ότι όλες οι κοινωνίες μπορούν να χαρακτηριστούν ως ομοιογενείς ή δυαδικές με βάση τρία κριτήρια (το κοινωνικό πνεύμα, τις οργανωτικές μορφές στην παραγωγή αλλά και στο σύνολο της κοινωνίας και την κυριαρχούσα τεχνολογία). Ο δυϊσμός προκύπτει ως απόρροια της αδυναμίας οργανικού συνδυασμού δύο διαφορετικών κοινωνικών συστημάτων, ενός αυτόχθονου (ανατολικού πολιτισμού) και ενός που εισάγεται από το εξωτερικό (συνήθως καπιταλιστικού). Η εισαγωγή του καπιταλιστικού συστήματος στην υπανάπτυκτη αυτόχθονη κοινωνία, επιφέρει διάσπαση της ενότητας της και επομένως δυϊστικές καταστάσεις. Τέλος, ο Boeke υποστηρίζει ότι οι δυαδικές οικονομίες δεν μπορούν να αναπτυχθούν με μία πολιτική. Αυτές οφείλουν να εφαρμόζουν μια πολιτική για κάθε ένα από τα δύο τμήματα της κοινωνίας.

- **Τεχνολογικός δυϊσμός:** Την θεωρία αυτή υποστήριξαν πρώτοι το 1955-56 οι Eckaus R.S. και Higgins B. (στο Ranis G., 2004). Στον καθυστερημένο τομέα (γεωργία, βιοτεχνία) η παραγωγή μπορεί να επιτευχθεί με ποικιλία συνδυασμών των συντελεστών εργασίας και κεφαλαίου, αντίθετα στο σύγχρονο (**όπως είναι οι σύγχρονοι τεχνολογικά ανεπτυγμένοι λιμένες της Δυτικής Ευρώπης**), η παραγωγή γίνεται με σταθερούς τεχνολογικούς συντελεστές, με πολύ περιορισμένο βαθμό υποκατάστασης του ενός συντελεστή από τον άλλο. Έτσι, με δεδομένο την ταχύτερη αύξηση του πληθυσμού από την αύξηση κεφαλαίου ο σύγχρονος τομέας δεν έχει την ικανότητα να δημιουργήσει ευκαιρίες απασχόλησης σε επαρκές ύψος για την απορρόφηση του εργατικού δυναμικού, με αποτέλεσμα να εντείνεται ακόμη περισσότερο το πρόβλημα του πλεονάσματος εργασίας.

Θεωρίες για τη διαδικασία πόλωσης ή απομύζησης

Οι θεωρίες για τη διαδικασία πόλωσης ή απομύζησης, εκφράστηκε κυρίως από τον Myrdal G. το 1957 αλλά και από Hirschman A. (1958), οι οποίοι υποστήριξαν ότι οι οικονομικές δυνάμεις τείνουν να ενισχύσουν την ανάπτυξη ήδη ανεπτυγμένων περιφερειών και να αυξάνουν έτσι τις ανισότητες. Η θεωρία του Myrdal, η οποία βρίσκεται σε αντίθεση με τη νεοκλασική θεωρία, προκάλεσε την εποχή εκείνη αναστάτωση στους θεωρητικούς κύκλους της περιφερειακής ανάπτυξης. Υποστήριξε ότι η ανεμπόδιστη λειτουργία των μηχανισμών της αγοράς όχι μόνο έχει δυσμενείς επιδράσεις στην ανάπτυξη των υπανάπτυκτων περιφερειών μιας χώρας αλλά και προωθείται η ανισορροπία στη χρήση των πηγών των περιφερειών. Τόνισε ότι η διαδικασία είναι σωρευτική και ότι **η πόλωση τροφοδοτείται από κεφάλαια (όπως οι υποδομές μεταφορών), εργασία και αγαθά που χάνουν οι υπόλοιπες περιφέρειες.**

Ο Hirschman διατύπωσε ένα παρόμοιο μοντέλο το οποίο όμως δεν υποθέτει ένα συνεχή σωρευτικό μηχανισμό αιτιότητας, αντίθετα υποθέτει ένα συνεχή

συσσωρευτικό μηχανισμό της ανάπτυξης. Η πόλωση, σύμφωνα με τον Hirschman, κυριαρχεί στα πρώτα στάδια της οικονομικής ανάπτυξης, ενώ τα θετικά αποτελέσματα - «*οι ροές προς τα κάτω*» - στα επόμενα. Οι διαφορές μεταξύ των ρυθμών μεγέθυνσης των περιφερειών οφείλονται στις επιδράσεις (ευνοϊκές ή δυσμενείς) που ασκούν οι αναπτυγμένες περιφέρειες στις υπανάπτυκτες, ενώ ιδιαίτερη σημασία δίνει στον παράγοντα «*πολιτική*». Έτσι, σύμφωνα με τον Hirschman ακόμη κι όταν οι δυνάμεις της αγοράς καταλήγουν σε επικράτηση της πόλωσης, αυτό γίνεται μόνο περιοδικά, για τον λόγο ότι, μια κατάλληλη πολιτική μπορεί να διορθώσει την κατάσταση. Εξάλλου, προβλέπει ότι καθώς αναπτύσσεται η χώρα οι περιφερειακές διαφορές στο εισόδημα τείνουν να εξαλειφτούν.

1.2.2. Δεύτερη Περίοδος Θεωριών (1968-1980)

Την περίοδο αυτή, σύμφωνα με τον Χατζημιχάλη (1992), οι θεωρητικοί του κλάδου προχώρησαν σε κάποιες ριζοσπαστικές προσεγγίσεις και κριτική στις θεωρίες της προηγούμενης περιόδου, βασιζόμενοι στις θεωρίες της ανάπτυξης, της υπανάπτυξης και στα πρότυπα της άνισης ανταλλαγής (Εμμανουήλ Α., Amin S, Baran P. κ.ά.), καθώς και θεωρήσεις με περισσότερο χωρικό χαρακτήρα (Holland, Lipietz κ.ά.). Εντούτοις, οι σχετικές συζητήσεις επικεντρώθηκαν, δυστυχώς, μόνο στην άνιση περιφερειακή ανάπτυξη, χωρίς ωστόσο να τεθούν ιδιαίτερες προτάσεις εφαρμογής μίας εναλλακτικής πολιτικής. Η σημαντικότερη θεωρία της περιόδου αυτής διατυπώθηκε και πάλι από τον Myrdal:

Η Θεωρία της «*Σωρευτικής Αιτιότητας*» του Myrdal

Η θεωρία της «*Σωρευτικής Αιτιότητας*» του Myrdal G. (1969), έχει αναδειχθεί ως μία από τις σημαντικότερες θεωρίες στην ερμηνεία του περιφερειακού προβλήματος, γι' αυτό άλλωστε θεωρείται από πολλούς ως το κλασικό υπόδειγμα για την ερμηνεία του.

Ο Myrdal, σε αντίθεση με την νεοκλασική θεωρία, προσπαθεί να αποδείξει ότι οι οικονομικές δυνάμεις της αγοράς τείνουν να αυξήσουν τις περιφερειακές ανισότητες (εγχώριες και διεθνείς) παρά να τις μειώσουν. Προσπαθώντας να εξηγήσει τις χωρικές διαφοροποιήσεις της οικονομικής ευημερίας συσχετίζει τρία στάδια ανάπτυξης μίας οικονομίας με δύο αλληλοσυνδεόμενες διαδικασίες, που προσδιορίζουν τις περιφερειακές ανισότητες. Αναλυτικότερα [και σύμφωνα και με τον Bauer P.T. (1972) στην ανάλυση των τριών βιβλίων του Mydral]:

Στάδια:

1. Το **προβιομηχανικό** στάδιο, όπου οι περιφερειακές ανισότητες είναι σχεδόν ανύπαρκτες.
2. Το στάδιο της **σωρευτικής αιτιότητας**, στο οποίο ενισχύονται οι κεντρικές περιοχές, οι οποίες χαρακτηρίζονται από συσσώρευση φυσικών και επίκτητων πλεονεκτημάτων ενώ η συνέχιση της υπεροχής τους απέναντι στις υπόλοιπες περιφέρειες είναι εξασφαλισμένη, μεγιστοποιώντας έτσι τις περιφερειακές ανισότητες.

3. Το στάδιο **της επέκτασης** της ανάπτυξης, όπου τα ευεργετικά αναπτυξιακά αποτελέσματα μειώνουν τις περιφερειακές ανισότητες. Στο στάδιο αυτό πρέπει με τα κατάλληλα μέτρα περιφερειακής πολιτικής να ενισχυθεί η τάση της διάχυσης ώστε να μειωθούν τα αποψιλωτικά αποτελέσματα των περιφερειών.

Δύο αλληλοσυνδεόμενες διαδικασίες

1. Της **σωρευτικής αιτιότητας** (cumulative causation). Σύμφωνα με την διαδικασία αυτή η οικονομική ανάπτυξη πραγματοποιείται σε ορισμένα κέντρα ανάπτυξης εξαιτίας μιας συγκυρίας συσσώρευσης φυσικών (ύπαρξη πρώτων υλών, φυσικά χαρακτηριστικά κ.α.) και **επίκτητων πλεονεκτημάτων (υποδομές μεταφορών, μεταφορικό δίκτυο, ειδικευμένο εργατικό δυναμικό κ.α).** Η διαδικασία αυτή διογκώνει το χάσμα ανάμεσα στο επίπεδο ευημερίας του κέντρου σε σχέση με την περιφέρεια. Στην περίπτωση που σε μια ελεύθερη οικονομία επιχειρηθούν ορισμένες μεταβολές αυτές δεν προκαλούν εξισωτικές μεταβολές αλλά, αντίθετα, ενισχυτικές προς την κατεύθυνση της διόγκωσης του προβλήματος.
2. Της **χωροταξικής αλληλεξάρτησης** ανάμεσα στο κέντρο και στην περιφέρεια. που έχει ως αποτέλεσμα, είτε τη σταδιακή αποδυνάμωση ή απομύζηση ή αποψίλωση (backwash effects) της περιφέρειας, είτε τη διάδοση ή διάχυση ή επέκταση της ανάπτυξης (spread effects) στην περιφέρεια. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την απόκλιση ανάμεσα στο κέντρο και την περιφέρεια είναι μεταξύ άλλων οι ιδιωτικές οικονομίες του τόπου εγκατάστασης, η ανεπάρκεια και ο επιλεκτικός χαρακτήρας των διαπεριφερειακών ροών κεφαλαίου, εργασίας, αγαθών και υπηρεσιών, **η ύπαρξη ικανοποιητικής ή όχι υποδομής μεταφορών**, η έλλειψη ενημέρωσης ή απροθυμία των επιχειρήσεων να αξιοποιήσουν τα πλεονεκτήματα ή τις ευκαιρίες κέρδους της περιφέρειας. Αυτή διαδικασία προκαλεί την αποδυνάμωση της περιφέρειας την οποία στερεί από κεφάλαια και εργατικό δυναμικό, ενώ την πλημμυρίζει με εισαγόμενα αγαθά, που εμποδίζουν τελικά την ανάπτυξη της τοπικής παραγωγής. Έτσι, λοιπόν διακρίνονται σε:
   - περιφέρειες που αναπτύσσονται, σε
   - περιφέρειες που φθίνουν και σε
   - περιφέρειες που παραμένουν στάσιμες.

Ο Myrdal παραδέχεται ότι οι αναπτυγμένες χώρες, μέσω της οικονομικής τους πολιτικής, επιδιώκουν να ενισχύσουν τις ευνοϊκές επιδράσεις για τις υπανάπτυκτες περιφέρειες, ενώ αντίθετα οι υπανάπτυκτες χώρες χαρακτηρίζονται από την απροθυμία του κράτους να παρέμβει ουσιαστικά. Μάλιστα, ο Myrdal δεν αρέσκεται μόνο στο να παρατηρεί τις χωρικές ανισότητες αλλά προτείνει και τρόπους για την εξάλειψή τους, δικαιώνοντας και **υποστηρίζοντας την έντονη κρατική παρέμβαση** και τον προγραμματισμό, όπως επίσης και την συμβολή των διεθνών οργανισμών **(ιδιαίτερα στην κατασκευή από μεριάς του κράτους ή με την χρηματοδότηση των Διεθνών Οργανισμών όπως του ΟΗΕ και Ο.Ο.Σ.Α., υποδομών μεταφορών)** (Bauer P.T., 1972).

Ωστόσο, όπως και οι άλλες θεωρίες, έτσι και η θεωρία του Mydral, παρά την μεγάλη αναγνώρισή της δέχτηκε και αυτή την κριτική της. Συνοπτικά, επικριτές της υποστήριξαν ότι (Παπαδασκαλόπουλος Α., 1995):

- δεν διαπραγματεύεται με πληρότητα τη συνολική σύλληψη της διαδικασίας διεύρυνσης των περιφερειακών ανισοτήτων,
- δεν επισημαίνει τα εξισορροπητικά αποτελέσματα της μετακίνησης των συντελεστών της παραγωγής,
- αγνοεί διάφορους φυσικούς και κοινωνικούς παράγοντες, που κάτω από ορισμένες συνθήκες, προωθούν τη διαδικασία εξίσωσης των περιφερειακών εισοδημάτων. Ο Mydral θεωρεί ότι η οικονομική ανάπτυξη, εξ ορισμού, πρέπει να ξεκινάει αποκλειστικά σε συγκεκριμένες περιοχές και όχι σε όλο το γεωγραφικό χώρο,
- δε χρησιμοποιεί τον ιμπεριαλισμό ως ερμηνευτικό παράγοντα, ενώ αντίθετα επικεντρώνεται στα πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν οι πιο αναπτυγμένες περιοχές από το γεγονός και μόνο ότι εξαρχής έχουν υψηλότερο επίπεδο ανάπτυξης ή μεγαλύτερη αγορά,
- με βάση την διεθνή εμπειρία, τα απομυζητικά αποτελέσματα στο χώρο παρουσιάζονται ισχυρότερα από τα αποτελέσματα διάχυσης ενώ δεν υπάρχει τεκμηριωμένη βάση ώστε να υποστηριχθεί, με σχετική βεβαιότητα, ότι η διαπίστωση αυτή μπορεί να μεταβληθεί στο μέλλον.

Η Θεωρία της Εξάρτησης (Dependency Theory)

Το 1967, ελλείψει θετικών αποτελεσμάτων από την εφαρμογή προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης (κυρίως αυτών της Λατινικής Αμερικής) για δύο σχεδόν δεκαετίες, έρχεται στο προσκήνιο μια νέα σχολή, αυτή της «*Εξάρτησης*» (εκφραστές της όπως π.χ. Baran, Frank, Amin, Wallerstein, Εμμανουήλ κ.ά.), η οποία αν και δεν είχε σαφή περιφερειακή διάσταση (σημ. Βασιζόταν στις θεωρίες της διεθνούς ανάπτυξης και των διεθνών σχέσεων) επηρέασε, ωστόσο, καταλυτικά τόσο την περιφερειακή επιστήμη και τις πρώτες κριτικές μαρξιστικές αναλύσεις όσο και τις παρεμβατικού τύπου φιλελεύθερες πολιτικές (Βλ. μεταξύ άλλων Polis H.R., 2001, Liodakis G., 2003).

Βασικά η θεωρία αυτή υποστήριξε ότι η οικονομία μερικών χωρών - περιφερειών επηρεάζεται από την ανάπτυξη και επέκταση άλλων χωρών - περιφερειών, υποδηλώνοντας έτσι την ύπαρξη ανισοτήτων ανάμεσα τους (Μητροπολιτικές Χώρες - Περιφέρειες από την μια και Εξαρτημένες Χώρες - Περιφέρειες από την άλλη), παρά τη θέληση της εξαρτημένης χώρας - περιφέρειας. Οι συνέπειες της εξαρτημένης ανάπτυξης στην παραγωγική δομή της χώρας είναι πολλαπλές. Χαρακτηριστικά η εξαρτημένη χώρα - περιφέρεια παρουσιάζει (Amin S., 1976):

- υπέρμετρη διόγκωση ορισμένων παραγωγικών τομέων της, κυρίως αυτών που απευθύνονται στην εξωτερική αγορά και ελέγχονται από το ξένο κεφάλαιο, με ταυτόχρονη στασιμότητα άλλων. Συνήθως η εξαρτημένη χώρα ανταλλάσσει τις πρώτες ύλες και τα αγροτικά προϊόντα της με μητροπολιτικά βιομηχανικά προϊόντα (**διαμέσου, τις περισσότερες φορές, λιμενικών εγκαταστάσεων**),
- το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου της να είναι προσανατολισμένο στις μητροπόλεις, ενώ και το μεγαλύτερο μέρος του οικονομικού της πλεονάσματος να εξάγεται πάλι σε αυτές (μέσω τόκων, υπερτιμολογήσεων κ.α.).

- μείωση στον ρυθμό απορρόφησης εργατικού δυναμικού και στην δημιουργία έτσι νέων εισοδημάτων μέσω της ανάπτυξης ενδογενών τεχνολογιών προσαρμοσμένων στους τοπικούς πλουτοπαραγωγικούς πόρους, αν και έχουν σημαντικό πλεόνασμα εργατικού δυναμικού άνεργο ή υποαπασχολημένο. Σημειώνεται ότι οι εξαρτημένες χώρες ταλαντεύονται επί μακρό και συνήθως ανεπιτυχώς στο στρατηγικό ερώτημα της χρησιμοποίησης **τεχνικών έντασης εργασίας,** που είναι ξεπερασμένες και μη ανταγωνιστικές στη διεθνή αγορά **ή τεχνικών έντασης κεφαλαίου,** που είναι ανταγωνιστικές στη διεθνή αγορά, αλλά έχουν αναπτυχθεί σε χώρες (και κυρίως για χώρες) με διαφορετικά προβλήματα.

Εντούτοις, στην «*Εξάρτηση*» αν και δεν αποκλείονται οι αυξήσεις κάποιων οικονομικών συντελεστών (π.χ. του κατά κεφαλήν εισοδήματος) της εξαρτημένης χώρας, ωστόσο δεν πρέπει να παραλείπονται να εξετάζονται τόσο η έκταση όσο και, κυρίως, οι δεσμοί της σχέσης μεταξύ της μεγέθυνσης και της εξάρτησης (Hunt D., 1989).

Με βάση τα παραπάνω θα μπορούσε να συνοψιστεί ότι το βασικό χαρακτηριστικό των εξαρτημένων χωρών είναι ότι δεν μπορούν να αναπτύξουν μια αυτοδύναμη (αυτοτροφοδοτούμενη - autocentric) οικονομική δομή ενώ έχουν περιορισμένες δυνατότητες ενδογενούς ανάπτυξης και καθορισμού της μορφής της εσωτερικής τους αγοράς (Amin S., 1976).

Μάλιστα, ακόμα και στην πιθανολογούμενη περίπτωση που οι περιφέρειες αναπτύσσονταν ταχύτερα από το μητροπολιτικό κέντρο, αυτό θα εξακολουθούσε να τις εξουσιάζει, εξαιτίας της εξάρτησής τους από την τεχνολογία, την επικοινωνία, τη διοίκηση, τη χρηματοδότηση και τις σύγχρονες υπηρεσίες **(μεταξύ των οποίων και τις λιμενικές-εφοδιαστικές)** με τις οποίες το κέντρο εμπλουτίζει την περιφέρεια. Όλες αυτές οι διαδικασίες προκαλούν άμεσα άνιση ανάπτυξη και μονιμοποιούν την εξάρτηση, που την στηρίζει η πολιτική δύναμη του μητροπολιτικού κέντρου. Η όποια επιθυμία την εξαρτημένης χώρας - περιφέρειας για απεμπλοκή της από το άρμα των ανεπτυγμένων χωρών παρουσιάζεται ως μια πολύ δύσκολη υπόθεση η οποία δεν μπορεί να συμβεί από τη μια στιγμή στην άλλη. Δεν είναι μάλιστα λίγες οι φορές όπου η δύναμη του «*κέντρου*», κάτω από ορισμένες συνθήκες, μπορεί να πάρει και τη μορφή στρατιωτικής επέμβασης (Dechesne R., 2000).

Περιληπτικά, και σύμφωνα με τον Λαμπριανίδη Λ. (2002), οι απόψεις των τριών βασικών εκπροσώπων αυτής της θεωρίας, του Baran, του Frank και του Amin, έχουν ως εξής:

Ο Baran, διαφωνώντας με τους παραδοσιακούς μαρξιστές, υποστήριξε ότι οι λιγότερο αναπτυγμένες χώρες ακολουθούν διαφορετική πορεία καπιταλιστικής ανάπτυξης από την αντίστοιχη του κέντρου, εξαιτίας της ύπαρξης τριών μηχανισμών: α) **του διεθνούς εμπορίου**, β) της μεταφοράς πλεονάσματος και της γ) πολιτικοστρατιωτικής επιρροής. Ο Baran υποστήριξε ότι η οικονομική διάρθρωση των υπανάπτυκτων περιοχών, δημιουργεί από μόνη της ένα αμάλγαμα πολιτικών και κοινωνικών δυνάμεων οι οποίες εμποδίζουν την ανάπτυξη, καθώς:

- το ξένο κεφάλαιο, ενδιαφέρεται κυρίως για την ύπαρξη χαμηλών μισθών,
- η έγγεια αριστοκρατία, είναι συντηρητική και προσηλωμένη στο status quo,

- η μεταπρατική αστική τάξη ταυτίζεται με τα συμφέροντα των ξένων κεφαλαίων (**αύξηση εμπορίου** ⇨ αύξηση εργασιών ⇨ αύξηση εσόδων),
- η βιομηχανική αστική τάξη, έχει αντιαναπτυξιακό προσανατολισμό εξαιτίας της μονοπωλιακής διάρθρωσης της βιομηχανίας και τέλος,
- τα μεσαία στρώματα, που από το φόβο μιας πιθανής κοινωνικής επανάστασης συμμαχούν κατά κανόνα με τις συντηρητικές δυνάμεις.

Ο Frank υποστηρίζει ότι το καπιταλιστικό σύστημα ήταν παγκόσμιο από τη γέννησή του και χαρακτηριζόταν από:

- Στενές οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές και πολιτιστικές σχέσεις μεταξύ της μητρόπολης και των δορυφόρων της.
- Μονοπωλιακή διάρθρωση, με την έννοια ότι κάθε μητρόπολη κατέχει μονοπωλιακή δύναμη έναντι των δορυφόρων της, η οποία εκφράζεται συχνά από διαφορετικούς μηχανισμούς ανάλογα με την χρονική περίοδο[11] και τις αναπτυξιακές ανάγκες της μητρόπολης.

Κατά τον Frank λοιπόν ανάπτυξη και υπανάπτυξη είναι ένα και τ' αυτό, με την έννοια ότι αποτελούν τις δύο πλευρές του ίδιου νομίσματος. Η καπιταλιστική ανάπτυξη έχει ανάγκη τον αντίποδά της και είναι αδύνατο να υπάρξει χωρίς την παράλληλη διόγκωση της υπανάπτυξης. Η σχέση αυτή οδηγεί σε αυτό που ο Frank ονόμασε «*ανάπτυξη της υπανάπτυξης*» (development of under-development), συμπεραίνοντας στο τέλος ότι η αποκλειστική διέξοδος για την ανάπτυξη των χωρών της περιφέρειας είναι η οριστική ρήξη τους με τον ιμπεριαλισμό.

Ο Amin υποστήριξε ότι σε όλους τους τομείς της οικονομίας συνυπάρχουν δύο τύποι οικονομικών μονάδων, ένας σύγχρονος και ένας παραδοσιακός (δυϊσμός της οικονομίας), με έλλειψη ισχυρών δεσμών μεταξύ τους και διαφορά παραγωγικότητας. Αυτό έχει ως συνέπεια οι εισοδηματικές ανισότητες να αποκτούν μεγάλες διαστάσεις. Έτσι, οι σύγχρονες οικονομικές μονάδες, λόγω της ικανότητας για μαζική παραγωγή, χωροθετούνται στα μεγάλα αστικά κέντρα με αποτέλεσμα να αναπαράγονται οι τυχόν υπάρχουσες περιφερειακές ανισότητες (Amin S., 1976). Η υπανάπτυξη της περιφέρειας, η οποία στην αρχή μπορεί να είναι μόνο εισοδηματική, εκδηλώνεται στη συνέχεια και ως διαρθρωτική (διαφορές σε πολιτιστικές, κοινωνικο-ηθικές αντιλήψεις). Ο Amin αναφέρει ότι η εκβιομηχάνιση όπου και όποτε έγινε σε χώρες της περιφέρειας παρουσίασε πολύ χαμηλή απορροφητικότητα εργασίας, εξαιτίας της δομής των καταναλωτικών προτύπων και της ανικανότητας των υπανάπτυκτων οικονομιών να παράγουν την κατάλληλη για την οικονομία τους τεχνολογία. Έτσι λοιπόν **οι ανάγκες για εισαγωγή κεφαλαιουχικού εξοπλισμού και βιομηχανικών προϊόντων που δεν παράγονται στο εσωτερικό, εξαιτίας της έλλειψης ενός δυναμικού πρωτογενή τομέα, οδηγούν τις χώρες της περιφέρειας στον διεθνή δανεισμό, γεγονός που υποσκάπτει τις προοπτικές ανάπτυξής τους.**

[11] Την περίοδο της εμποροκρατίας η μητρόπολη **είχε το μονοπώλιο του εμπορίου**, το πρώτο μισό του 20ού αιώνα είχε το μονοπώλιο των μέσων παραγωγής, σήμερα έχει το **μονοπώλιο της τεχνολογίας** και της χρηματοδότησης.

1.2.3. Τρίτη Περίοδος Θεωριών (1980 - σήμερα)

Οι θεωρίες και πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης της τρίτης γενιάς, αναπτύχθηκαν από την αδυναμία των προηγούμενων θεωριών να προβλέψουν (και έτσι να ερμηνεύσουν και να αντιμετωπίσουν) την πολύπλευρη κρίση των αναπτυγμένων οικονομιών αλλά και των μαζικών διαδικασιών αποβιομηχάνισης της δεκαετίας του 1970, που οδήγησαν την Ευρώπη και τη Β. Αμερική σε έντονη κοινωνικοοικονομική και γεωγραφική αναδιάρθρωση η οποία έφτασε στην κορύφωσή της με την ανάπτυξη του φαινομένου της «*παγκοσμιοποίησης*» (globalization)[12].

Η θεωρητική διερεύνηση του θέματος της περιφερειακής ανάπτυξης δεν έχει πάψει να απασχολεί τους ειδικούς του κλάδου, οι οποίοι αφήνοντας πίσω τους τις ευρύτερα διαδεδομένες θεωρίες των προτύπων της πολικής ανάπτυξης και της διάχυσης, αναπτύσσουν σειρά θεωριών και πρακτικών όπως: η ολοκληρωμένη, τοπική, ενδογενή ανάπτυξη, η ανάπτυξη «*από τα κάτω*», η αειφόρος ή η βιώσιμη ανάπτυξη, η θεωρία των τεχνοπόλεων, των επιστημονικών πάρκων και η ευέλικτη εξειδίκευση.

Η σύγχρονη ακαδημαϊκή βιβλιογραφία στον τομέα εστιάζει στη σημασία των οικονομιών κλίμακας, των συσσωρεύσεων και του «*ξεχειλίσματος / διάχυση της γνώσης*» (**knowledge spillover**) και δείχνει ότι η οικονομική ανάπτυξη τείνει να είναι γρηγορότερη στις περιοχές που έχουν ένα σχετικά μεγάλο απόθεμα του κεφαλαίου, ενός ιδιαίτερα μορφωμένου πληθυσμού και ενός οικονομικού περιβάλλοντος ευνοϊκού στη συσσώρευση της γνώσης (Button K., 1998). **Ένα τέτοιο περιβάλλον, όπως θα αναλυθεί και στα επόμενα κεφάλαια, αποτελεί και η σύγχρονη λιμενική βιομηχανία.**

Συνοπτικά οι βασικές θεωρίες - πολιτικές, που παρουσιάστηκαν την τελευταία 20ετία από την διεθνή επιστημονική κοινότητα, που ασχολείται με θέματα «*περιφερειακής ανάπτυξης*» και γενικότερα με θέματα «*ανάπτυξης*», έχουν ως εξής:

1. **Αυτοκεντρωμένη Ανάπτυξη και Αποσύνδεση** (delinking ή deconnection). Η έννοια της «*αυτοκεντρωμένης*» ανάπτυξης και της «*αποσύνδεσης*», η οποία ήρθε στο προσκήνιο λίγο μετά την μεγάλη οικονομική κρίση, είναι συνδεδεμένη κατά κύριο λόγο με το όνομα και το έργο του Samir Amin και βασίζεται στην έρευνα και την ανάλυση των περιφερειακών χωρών και περιοχών και της σχετικής τους θέσης στο διεθνή καταμερισμό της εργασίας (Amin S., 2004).
2. **Τοπική Ανάπτυξη.** Η τοπική ανάπτυξη είναι μία μορφή περιφερειακής ανάπτυξης και ένα νέο μέσο της περιφερειακής πολιτικής. Ο όρος τοπική ανάπτυξη, κάνει την εμφάνιση του περίπου στα τέλη της δεκαετίας του 1970, αν και τα θέματα για το σημαντικό ρόλο του τοπικού στην ανάπτυξη αλλά και για την «*ανάπτυξη από τα κάτω*» ήταν ήδη γνωστά, πολύ πριν από την περίοδο αυτή.

[12] Βασικό χαρακτηριστικό της παγκοσμιοποίησης είναι η μείωση της σημασίας των μεταβολών των επιμέρους εθνικών οικονομιών και η αύξηση της σημασίας των επιδράσεων που ασκούνται σ' αυτές από τις μεταβολές στην παγκόσμια (global) οικονομία (Κόνσολας, 1997).

Τοπική Ανάπτυξη

Η πρώτη θεωρητική προσέγγιση για το θέμα έγινε από τους Friedmann & Douglass (1978) με την στρατηγική, της «*αγροτοαστικής ανάπτυξης*» στις υπανάπτυκτες αγροτικές περιοχές των χωρών του Τρίτου Κόσμου. Στην προσέγγιση αυτή οι Friedmann & Douglass υποστηρίζουν ότι στις αναπτυσσόμενες χώρες υπάρχουν περισσότερες πιθανότητες επιτυχίας συνδυασμού της εκβιομηχάνισης με την αστικοποίηση και την ευημερία του αγροτικού πληθυσμού στα χωριά του ή στα κέντρα κοντά σε αυτά. Στην συνέχεια, ο Friedmann J. (1995), υποστήριξε ότι η στρατηγική αυτή μπορεί να εφαρμοστεί και σε αναπτυγμένες χώρες, με την προϋπόθεση βέβαια ότι θα πρέπει να υφίσταται, μεταξύ άλλων, σημαντικός αγροτικός τομέας και κύρια μεταφορικά συστήματα.

Η μεγάλη όμως ώθηση για την ανάπτυξη θεωρητικών αναλύσεων και πολιτικών σχετικά με την έννοια «*τοπικό*» δόθηκε με αφορμή τον δυναμισμό και τις αναπτυξιακές επιδόσεις ορισμένων περιοχών, κυρίως αυτών της λεγόμενης «***Τρίτης Ιταλίας***». Κυρίως, ο ιταλός κοινωνιολόγος Bagnasco A. αλλά και άλλοι θεωρητικοί (Fua, Paci, Mingione, Garofoli, Brusco, Sabel κ.ά.) εστίασαν την ανάλυσή τους στην Κεντρική και Βορειοανατολική Ιταλία, η οποία ευρισκόμενη ανάμεσα στον πλούσιο και βιομηχανικό Βορρά και στον φτωχό και υπανάπτυκτο Νότο, κατάφερε την δεκαετία του '70 να επιτύχει ρυθμούς βιομηχανικής ανάπτυξης ανώτερους από τον εθνικό μέσο όρο, καθώς και υψηλά επίπεδα κατά κεφαλήν εισοδήματος (Bagnasco, 1982). Η επιτυχία αυτή, σύμφωνα με τις αναλύσεις, οφείλεται στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, στα πυκνά τοπικά δίκτυα υπεργολαβιών, στις καινοτομίες, την άτυπη οικονομία, στην πολυαπασχόληση, **στους εσωτερικούς λιμένες (interporti Βλ. περισσότερα κεφ. 7)** και κυρίως στην ευέλικτη εξειδίκευση η οποία θεωρήθηκε η σημαντικότερη τεχνοκοινωνική αιτία για τη γρήγορη και κερδοφόρα ανάπτυξη κλάδων και περιοχών (Garofoli G., Mazzoni R., 1998).

Το παράδειγμα της ευέλικτης εκβιομηχάνισης της «*Τρίτης Ιταλίας*» ακολούθησαν και άλλες περιοχές[13] οι οποίες στήριξαν την αναπτυξιακή τους πορεία στη βάση μίας αναδιοργανωμένης χειροτεχνικής παραγωγής, ενώ άλλες έγιναν κέντρα βιομηχανικής ανάπτυξης με υψηλό βαθμό τεχνολογικής ενσωμάτωσης και χρήσης καινοτομιών. Η τάση αυτή ενισχύθηκε, την δεκαετία του '80, όταν το κράτος πρόνοιας (που κατάρρεε) και οι διεθνείς οργανισμοί (Ο.Ο.Σ.Α., Δ.Ν.Τ., Ε.Ο.Κ.) ανακάλυψαν τον «*δημιουργικό ρόλο των μικρομεσαίων επιχειρήσεων*». Έτσι, η τοπική ανάπτυξη θεωρήθηκε ως η μαγική λύση και γι' αυτό και υιοθετήθηκε ταχύτατα, ιδιαίτερα στις αναπτυγμένες ευρωπαϊκές χώρες και στη Βόρεια Αμερική.

Συνοπτικά, για τον προσδιορισμό της τοπικής ανάπτυξης, θα μπορούσαμε να πούμε ότι (Coffey and Polese, 1985):

- **όρος τοπική** δεν αφορά μόνο τη συγκεκριμένη χωρική μονάδα, αλλά αναφέρεται σε κάθε δραστηριότητα ή διαδικασία, που γίνεται με πρωτοβουλία ή υποστηρίζεται από τους τοπικούς φορείς και γενικότερα τον τοπικό πληθυσμό.

[13] Νότια Νορβηγία, Δανία, Φλάνδρα, Βαυαρία, Βάδη-Βυτεμβέργη, περιφέρεια Ιούρα στην Ελβετία, Βορειανατολική Ισπανία, Κεντρική Πορτογαλία κ.α.

- **έννοια της τοπικής ανάπτυξης** δεν ταυτίζεται με την ανάπτυξη μίας συγκεκριμένης χωρικής μονάδας αλλά με την ανάπτυξη η οποία βασίζεται σε τοπικούς παράγοντες (τοπικοί οργανισμοί, φορείς, τοπικές επιχειρήσεις, τοπική πρωτοβουλία, επιχειρηματικότητα), οι οποίοι συνιστούν τους βασικούς μοχλούς της αναπτυξιακής διαδικασίας.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι οι τοπικοί παράγοντες δεν προσδιορίζονται με βάση μόνο τα γεωγραφικά και φυσικά χαρακτηριστικά των χωρικών μονάδων (τοπικά φυσικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, φυσικοί πόροι κ.α.), αλλά κυρίως με τα κοινωνικοπολιτιστικά και οικονομικά χαρακτηριστικά (επιχειρηματικότητα, κοινωνικής και πολιτικής δομή, παράδοση, κουλτούρα κ.α) των τοπικών παραγωγικών συστημάτων. Αυτή η εξέλιξη δίνει την δυνατότητα σε χωρικές μονάδες με τοπικά μειονεκτήματα να προωθήσουν την ανάπτυξή τους, με τη βοήθεια της τεχνογνωσίας και της ανάπτυξης της τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (Παπαδασκαλόπουλος Α., 1989).

Με βάση τις θεωρητικές προσεγγίσεις, η τοπική ανάπτυξη μπορεί να θεωρηθεί ως μια **διαδικασία:**

- Διαχείρισης των υπαρχόντων πόρων, από τις τοπικές αρχές και τις οικονομικές ομάδες, αλλά και συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα ή μεταξύ τους, με σκοπό τόσο τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας όσο και την ανάφλεξη της οικονομικής δραστηριότητας σε, μία σαφώς ορισμένη οικονομική ζώνη (Blakely & Bradshaw, 2002).
- Οικονομικής ανάπτυξης και διαρθρωτικών αλλαγών, που οδηγεί σε βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης του τοπικού πληθυσμού. Στη διαδικασία αυτή μπορούν να διακριθούν τουλάχιστον δύο διαστάσεις (Coffey & Polese, 1955):
  - Η οικονομική, όπου οι τοπικοί επιχειρηματίες χρησιμοποιούν την ικανότητά τους για να οργανώσουν τους τοπικούς παραγωγικούς συντελεστές σε ικανοποιητικά επίπεδα παραγωγικότητας, ώστε να είναι ανταγωνιστικοί στις αγορές και
  - η κοινωνικοπολιτιστική, που οι αξίες, οι παραδόσεις και οι τοπικοί θεσμοί αποτελούν τη βάση της αναπτυξιακής διαδικασίας.
- Δημιουργίας νέων θεσμών, ανάπτυξης εναλλακτικών δραστηριοτήτων, βελτίωσης της ικανότητας των υπαρχόντων εργαζομένων να παράγουν καλύτερα προϊόντα, προσδιορισμού νέων αγορών, μεταφοράς γνώσης και δημιουργίας νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (Blakely & Bradshaw, 2002, Syrett S., 1995).

Πολλοί θεωρητικοί υποστηρίζουν ότι στην περίπτωση της τοπικής ανάπτυξης δεν μπορούμε να μιλάμε για ανεξάρτητη θεωρία, παρά για μία παράθεση επιτυχημένων μη συγκρίσιμων εμπειριών από διάφορες περιοχές, οι οποίες μάλιστα είναι συνήθως μικρότερης έκτασης από τις διοικητικές περιφέρειες ή τις περιφέρειες προγραμματισμού (Blakely & Bradshaw, 2002).

Η κριτική στην «*τοπική ανάπτυξη*» εστιάζεται κυρίως σε 4 σημεία (Χατζημιχάλης Κ., 1992):

1. Δίνεται μεγάλη έμφαση στις πολιτικές, τις δράσεις και τις πρωτοβουλίες σε τοπικό επίπεδο, που έχει ως αποτέλεσμα σε αρκετές περιπτώσεις να αναπαράγεται ένας ακτιβισμός και / ή ένας επικίνδυνος εμπειρισμός.
2. Το παράδειγμα της «*Τρίτης Ιταλίας*» αμφισβητείται και ως πρότυπο τοπικής ανάπτυξης, εξαιτίας των ιδιαιτεροτήτων της περιοχής και των περιορισμών της τοπικής της ανάπτυξης (βλ. G. Garofoli, 1985 και A. Bagnasco, 1987) αλλά και ως πρότυπο που μπορεί να έχει θετική επίπτωση σε άλλες περιοχές (βλ. Amin A. και Robins K., 1990, για τη Νότια Ευρώπη Hadjimichalis & Papamichos, 1990).
3. Υπάρχει ένας έντονος προβληματισμός κατά πόσο το «*τοπικό*» είναι μια αυτόνομη χωρο-κοινωνική κατηγορία, που μπορεί να αναλυθεί και να μελετηθεί ξέχωρα από οικονομικούς, κοινωνικούς και πολιτικούς περιορισμούς στα πλαίσια μάλιστα της διεθνοποίησης του κεφαλαίου (Lipietz A., 1983). Χαρακτηριστικά, διαφορετικά εννοείται η έννοια του «*τοπικού*» από τους γεωγράφους, διαφορετικά από τους οικονομολόγους, τους κοινωνιολόγους, τους πολιτικούς κ.ο.κ. με αποτέλεσμα το «*τοπικό*» να γίνει γρήγορα μια χαοτική έννοια, όπως ακριβώς και η έννοια της περιφέρειας όταν συζητιόταν η περιφερειακή ανάπτυξη μερικές δεκαετίες πριν. Υπό αυτούς τους όρους, η τοπική ανάπτυξη αποτελεί μία διαδικασία που αναφέρεται σε επίπεδο χαμηλότερό από το κρατικό και συνήθως χαμηλότερο και από το περιφερειακό.
4. Τέλος, έντονη κριτική και πόλωση μεταξύ των επιστημών παρουσιάστηκε στο θέμα της πολυσυζητημένης ευέλικτης εξειδίκευσης σε σχέση με τις δυσκολίες μεταφοράς της επιτυχούς εμπειρίας από έναν τόπο σε έναν άλλο. Η κριτική εστιάζεται στην ύπαρξη ιστορικών και πολιτιστικών διαφορών μεταξύ περιοχών και κλάδων, στην κοινωνική και γεωγραφική διαίρεση της εργασίας, τη δυσμενή θέση των εργαζομένων (κυρίως των γυναικών) κ.α.

«Ανάπτυξη από τα κάτω» & Ενδογενής Ανάπτυξη

Η «*ανάπτυξη από τα κάτω*» ήταν μία απάντηση στο ρόλο των πολυεθνικών επιχειρήσεων και κυρίως στη συγκεντρωτική «*από τα πάνω*» κρατική ρύθμιση, που θεωρήθηκε τότε υπεύθυνη για την αναποτελεσματικότητα των μέχρι τότε περιφερειακών πολιτικών (Illeris S., 1993).

Η εκ των κάτω προς τα άνω προσέγγιση στηρίζεται σε 3 βασικούς άξονες, στην:

1. ριζική αλλαγή των μεθόδων παραγωγής,
2. επιλεκτικότητα των παρεμβάσεων και στην,
3. κινητοποίηση και συμμετοχή στην αναπτυξιακή στρατηγική και πολιτική όλων των τοπικών φορέων, δημόσιων και ιδιωτικών, έτσι ώστε να επιτευχθεί ο μεγαλύτερος βαθμός ευαισθητοποίησης του τοπικού πληθυσμού και διαφάνεια στη διαμόρφωση των κριτηρίων επιλογής των προς υλοποίηση δράσεων.

Σχολιάζοντας όμως, την «*ανάπτυξη από τα κάτω*», προκύπτει σύμφωνα με τον Χατζημιχάλη (1992) ότι η μορφή αυτή ανάπτυξης υπερτονίζει τους εξωγενείς παράγοντες, υποτιμώντας τα τοπικά διαρθρωτικά προβλήματα, ενώ δεν μπορεί να αντιμετωπίσει προβλήματα, όπως η διεθνοποίηση της παραγωγής, η μετανάστευση,

η ανεργία και η τοπική παραγωγική αναδιάρθρωση. Στο σημείο αυτό αδυναμίας, προβλήθηκε, τότε, η ιδέα της *«ενδογενούς ανάπτυξης»* (βλ. π.χ. το βιβλίο των Stohr W. & Taylor D, 1981, με τίτλο: *Development from above or below?*, ως ενοποιητικού στοιχείου μεταξύ πολιτικών διαδικασιών και παραγωγής.

Στην συνέχεια, ο Friedmann J. (1986) έδωσε έμφαση στη σημασία των ενδογενών παραγωγικών δυνάμεων, ο οποίος αν και εξέφρασε ορισμένες επιφυλάξεις από τη γενικευμένη εφαρμογή της *«εκ των κάτω ανάπτυξης»*, διατύπωσε την άποψη ότι μία περιφέρεια (όπως αυτές με μεγάλα διεθνούς ακτινοβολίας αστικά κέντρα) μπορεί να επιδιώξει υπό προϋποθέσεις μία αυτοδύναμη ανάπτυξη. Τα χαρακτηριστικά που οριοθετούν την αυτοδύναμη ανάπτυξη κατά την άποψή του Friedmann είναι η ικανοποίηση των πνευματικών αναγκών του ανθρώπου, η αρμονική σχέση ανθρώπου και φυσικού περιβάλλοντος, η αναγνώριση της εθελοντικής εργασίας, ο εκδημοκρατισμός του κεφαλαίου (λογοδοσία στους εργαζόμενους και στην κοινωνία), η κοινωνική οργάνωση μικρών ομάδων και δικτύων, η τοπική αυτοδιοίκηση και η ισότητα στην πρόσβαση των παραγόντων που συνθέτουν την κοινωνική δύναμη. Αυτοί ήταν άλλωστε οι λόγοι που προβλήθηκε τότε η ιδέα της ενδογενούς ανάπτυξης, ως συνισταμένη των παραπάνω απόψεων, στρέφοντας περισσότερο την έμφαση προς την αξιοποίηση του ενδογενούς δυναμικού (φυσικού και ανθρώπινου) και των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της κάθε περιοχής (Coffey & Polese, 1985, Παπαδασκαλόπουλος Α. 1995), αγνοώντας όμως τις κριτικές της σχολής της εξάρτησης και των παλαιότερων περί πολωμένης ανάπτυξης.

Φυσικά, η ενδογενής ανάπτυξη δε σημαίνει μία *«κλειστή οικονομία»*, αν και έχουν αναπτυχθεί αρκετές απόψεις υπέρ μίας κλειστής τοπικής οικονομίας. Η θεωρία αυτή υπογραμμίζει τη σπουδαιότητα της συγκέντρωσης στην επέκταση της εσωτερικής αγοράς η οποία μπορεί να καλύπτεται από την τοπική παραγωγή, εξασφαλίζοντας έτσι λύση στα ειδικά τοπικά προβλήματα με παράλληλη ικανοποίηση των βασικών αναγκών των τοπικών κοινωνιών[14].

Η ενδογενής ανάπτυξη σημαίνει στην ουσία (μεταξύ άλλων Illeris S., 1993):

- ικανότητα μετασχηματισμού του κοινωνικοοικονομικού συστήματος,
- ικανότητα αντίδρασης σε εξωτερικές προκλήσεις
- προώθηση της κοινωνικής πληροφόρησης,
- ικανότητα εισαγωγής ειδικών μορφών κοινωνικής ρύθμισης σε τοπικό επίπεδο, που ευνοούν τα προαναφερθέντα σημεία.

Ενδογενής ανάπτυξη είναι, με άλλα λόγια, η ικανότητα να καινοτομεί κανείς σε τοπικό επίπεδο (Garofoli, 1992).

[14] Προς την κατεύθυνση αυτή, έχουν προταθεί αρκετές στρατηγικές, όπως της επιλεκτικής οικονομικής προστασίας και του «χωρικού κλεισίματος», οι οποίες δίνουν έμφαση στην επέκταση της χρήσης των τοπικών πόρων και ειδικότερα της εργασίας (Friedmann & Weaver 1979, Stohr 1981).

Όσον αφορά τη σχέση Τοπικής - Ενδογενούς Ανάπτυξης, αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο οι πολιτικές τοπικής ανάπτυξης όσο και εκείνες της «*ανάπτυξης από τα κάτω*», βασίζονται σε παρόμοιες υποθέσεις ενώ ταυτόχρονα μπορούν να χωριστούν σε δύο βασικές κατηγορίες (Hilhost J.G., 1998):

1. σε αυτές που θέλουν να περιορίσουν δραστικά το κεϋνσιανό παρεμβατικό κράτος, και κάθε μορφής περιφερειακή πολιτική, ενισχύοντας τοπικές πρωτοβουλίες για δημιουργία μικρομεσαίων επιχειρήσεων και απασχόλησης, και
2. σε αυτές που αναγνωρίζουν τον τοπικό δυναμισμό σε ορισμένες περιοχές και επιζητούν να στηρίξουν την ανάπτυξη σε αυτόν, αντί μεγαλόπνοων εξωτερικών επεμβάσεων (κρατικών ή μεγάλου κεφαλαίου).

Ωστόσο, η τοπική ανάπτυξη χαρακτηρίζεται τόσο από ενδογενείς όσο και από εξωγενείς παράγοντες, με ιδιαίτερη έμφαση στους εξωγενείς. Με αυτό το δεδομένο, οι όροι «*τοπική*» και «*ενδογενής*» ανάπτυξη, αν και είναι στενά συνδεδεμένοι, διαφοροποιούνται μερικώς, με τον πρώτο να έχει σαφώς ευρύτερο περιεχόμενο από το δεύτερο. Εντούτοις, στην εξέλιξη των δύο αυτών πολιτικών, η σύγχρονη βιβλιογραφία **ταυτίζει** την τοπική με την ενδογενή ανάπτυξη.

Τοπική - Ενδογενής Ανάπτυξη

Ταυτίζοντας την τοπική με την ενδογενή ανάπτυξη οι Coffey & Polese (1985), προτείνουν τέσσερα στάδια τοπικής ανάπτυξης, απάντηση στα επιχειρήματα υπέρ του εξωτερικού ελέγχου. Τα στάδια αυτά είναι:

1. Ανάδυση της τοπικής επιχειρηματικότητας.
2. Ανάπτυξη και επέκταση των τοπικών επιχειρήσεων.
3. Διατήρηση των τοπικών επιχειρήσεων κάτω από τοπικό έλεγχο..
4. Επίτευξη μίας οικονομικής διάρθρωσης με λειτουργίες και επιχειρηματικές υπηρεσίες που βρίσκονται κάτω από τον τοπικό έλεγχο.

Έτσι, σε μία συγκεκριμένη ιστορική στιγμή, μία κοινότητα με δική της πρωτοβουλία μπορεί να ανακαλύψει νέες ιδέες, όπου με την βοήθεια της τοπικής επιχειρηματικότητας, να χρησιμοποιήσει τους πόρους της και να επιλύσει τα προβλήματά της, σε μία διαδικασία αυτόνομης ανάπτυξης (Hilhost J.G., 1998).

Με την σειρά τους οι Bennet & Krebs (1991) υποστηρίζουν ότι η τοπική - ενδογενής ανάπτύξη αφορά ένα ευρύ φάσμα παραγόντων (έδαφος, **υποδομή** και χωροθέτηση, δημιουργία κεφαλαίου και επένδυση, καινοτομία, επιχειρηματικότητα και τεχνολογική αλλαγή, ανθρώπινοι πόροι, ανάπτυξη κατάλληλου θεσμικού πλαισίου), οι οποίοι αν συνδυαστούν (δηλ. αν υπάρχει τοπική συνεργασία), ενθαρρύνεται η ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών. Η συνεργασία είναι μία έννοια που αναφέρεται σ' ένα μηχανισμό, ο οποίος αν και δεν θα έχει ισότιμα συμμετέχοντα μέλη, θα εγγυάται και θα εξασφαλίζει μία επιτυχή τοπική-ενδογενή οικονομική ανάπτυξη.

Σε αυτή την διαδικασία δεν πρέπει να παραληφθεί ο αναπτυσσόμενος ρόλος του ιδιωτικού τομέα όπως επίσης και ο ρόλος των εμπορικών και επαγγελματικών επιμελητηρίων, τα όργανα συλλογικής κοινωνικής ευθύνης, οι αναπτυξιακές

εταιρείες, τα συμβούλια των επιχειρήσεων, οι επιχειρηματικές δράσεις, οι επιχειρηματικές συστάδες (clusters) κ.α. Επομένως το θέμα της συζήτησης χαρακτηρίζεται από πλουραλισμό ενεργειών, δράσεων και προσεγγίσεων (Bennet & Krebs, 1991).

Η στρατηγική της τοπικής - ενδογενής ανάπτυξης θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της και μία επιπλέον διάσταση (πέρα από την οικονομική και κοινωνικοπολιτιστική που υποστηρίζει η τοπική ανάπτυξη), την πολιτικοδιοικητική, όπου οι χωρικές πολιτικές θα μπορούν να επιτρέπουν τη δημιουργία ενός ευνοϊκού τοπικού οικονομικού πλαισίου, προστατεύοντάς το από τις εξωτερικές επιδράσεις και προωθώντας την ανάπτυξη της τοπικής δυναμικής (Stohr, 1981). Ο Stohr μάλιστα υποστηρίζει ότι η στρατηγική και τα μέτρα πολιτικής για τη στήριξη αυτής της προσπάθειας πρέπει να αποσκοπούν κυρίως στην:

- ικανοποίηση των βασικών αναγκών της τοπικής κοινωνίας,
- ανάπτυξη των αγροτικών περιοχών και γενικότερα της υπαίθρου,
- στήριξη οικονομικών δραστηριοτήτων εντάσεως εργασίας,
- προώθηση μικρομεσαίων επιχειρήσεων και έργων μεσαίας κλίμακας,
- ανάπτυξη της αντίστοιχης τεχνολογίας, που θα επιτρέψει και θα διευκολύνει την πλήρη απασχόληση και εκμετάλλευση των φυσικών, ανθρωπίνων και θεσμικών πόρων και δομών της περιοχής, με σκοπό τη χωρικά ολοκληρωμένη ανάπτυξη.

Στο ίδιο μήκος βρίσκονται και οι προτάσεις του Weaver C. (1981) για την «*ανάπτυξη σε συγκεκριμένες περιοχές*», στις οποίες περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων τόσο η ανάπτυξη δραστηριοτήτων στον τομέα των υπηρεσιών όσο και η δημιουργία ή ενίσχυση των σύγχρονων υποδομών και των κοινοτικών εξυπηρετήσεων. **Σύμφωνα με τον Weaver βασικό ρόλο στην τοπική ανάπτυξη, έχουν τα μεταφορικά δίκτυα, τα οποία όμως πρέπει να αποφεύγουν τη μορφή «*δένδρου*» και να εξασφαλίζουν οριζόντιες συνδέσεις μεταξύ των κοινοτήτων.**

Με βάση τα ανωτέρω γίνεται κατανοητό ότι, από την μια:

- η όποια αναπτυξιακή διαδικασία δεν είναι σωστό να προγραμματίζεται αποκλειστικά από τους κεντρικούς φορείς, αντίθετα οφείλεται οι κάτοικοι της περιφέρειας να απορρίψουν τη στάση αναμονής και να αναλάβουν πρωτοβουλίες, ενώ από την άλλη
- η πολιτική της τοπικής-ενδογενούς ανάπτυξης παρά τη μοναδική δυνατότητα προώθησης της ανάπτυξης, δεν πρέπει να θεωρείται ως υποκατάστατο αλλά ως συμπλήρωμα της εθνικής πολιτικής της περιφερειακής ανάπτυξης (μεταξύ άλλων Aghion P. & Howitt P., 1998).

Για το λόγο αυτό είναι επιβεβλημένη η λειτουργική σύνδεση της διαδικασίας της τοπικής ανάπτυξης με μία στρατηγική περιφερειακής ανάπτυξης: η στρατηγική που μπορεί να προωθήσει την τοπική ανάπτυξη είναι η στρατηγική της «*από την βάση*» ανάπτυξης (from below development, developpement par la base) (Παπαδασκαλόπουλος 1989, 1995).

Σύμφωνα, με την σύνθετη αυτή προσέγγιση, τα βασικά μέσα για την προώθηση της «*από τη βάση*» στρατηγικής μπορούν να ιεραρχηθούν ως εξής (Παπαδασκαλόπουλος, 1989):

1. Πολυπυρηνική διάρθρωση και διασπορά του δικτύου υπηρεσιών, με στόχο, μεταξύ άλλων, τη συγκράτηση - απασχόληση ειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού και κατά συνέπεια τη δημιουργία αναπτυξιακού κλίματος σε τοπικό επίπεδο.
2. **Βελτίωση του συστήματος μεταφορών, με στόχο την εξάλειψη της γεωγραφικής, οικονομικής και κοινωνικής απομόνωσης. Επίσης, η ενίσχυση του ενδομικροπεριφερειακού δικτύου μεταφορών, με οριζόντιες συνδέσεις μεταξύ των κοινοτήτων, αυξάνει τη λειτουργική συνεκτικότητα και χωρική αλληλεξάρτηση και διευκολύνει την ισόρροπη ανάπτυξη των χωρικών μονάδων της μικροπεριφέρειας**.
3. Καθιέρωση ειδικών κινήτρων για την προώθηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας της τοπικής αυτοδιοίκησης και την ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας σε δραστηριότητες μικρού μεγέθους, καθώς και την ενθάρρυνση της ανάληψης επιχειρηματικών πρωτοβουλιών εκ μέρους των νέων στις υποβαθμισμένες περιφέρειες καθώς επίσης και την **δημιουργία δικτύων συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων και των μηχανισμών συντονισμού**.
4. Αναβάθμισης των γνώσεων, της ποιότητας και των δυνατοτήτων του τοπικού ανθρώπινου δυναμικού στις **τεχνολογίες αιχμής** μέσα από την πληροφόρηση, την ενημέρωση και κατάρτιση στελεχών, σι οποίοι μπορούν να χαρακτηριστούν εν δυνάμει επιχειρηματίες. Η εξέλιξη αυτή θα έχει ως αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, **την καλύτερη αξιοποίηση των πληροφοριών και την πιο αποτελεσματική χρήση του αναγκαίου τεχνολογικά σύγχρονου κεφαλαιουχικού εξοπλισμού**.

Τεχνοπόλεις

Παράλληλα, με την ανάπτυξη των θέσεων για την τοπική ενδογενή ανάπτυξη, αναπτύσσεται συμπληρωματικά μία ακόμα συνισταμένη: **η σημασία των νέων τεχνολογιών στη διαδικασία της ανάπτυξης** (Castells M & Hall P., 1994).

Ιστορικά, οι δραματικές επιπτώσεις της κρίσης στον κλάδο της παραδοσιακής βιομηχανίας, ανέδειξαν νέες μορφές οργάνωσης της παραγωγής και **νέους χώρους βιομηχανικής συγκέντρωσης**. Χαρακτηριστικά αναφέρονται οι: Silicon Valley, Orange County, Βοστόνη, Cite Scientifique στο Παρίσι, SophiaAntipolis, Cambridge καθώς επίσης και σι επιμέρους πόλοι της επιστημονικής πόλης Ill de France και οι περιοχές συγκέντρωσης δραστηριοτήτων υψηλής τεχνολογίας του Τόκιο, της Toyama και Tsukuba στην Ιαπωνία κ.τ.λ., **στους οποίους την «*προωθητική βιομηχανία*» αποτελούν πλέον η «*Έρευνα & Ανάπτυξη*» (Ε&Α) και οι δραστηριότητες υψηλής τεχνολογίας** (Konsolas, Papadaskalopoulos, Sidiropoulos 1989).

Στις περιπτώσεις αυτές το είδος του επενδυμένου κεφαλαίου, η οργάνωση και η δομή των εταιρειών, οι παραγωγικές διαδικασίες, οι εργασιακές σχέσεις, οι ταχύτατες αλλαγές της ζήτησης και των προϊόντων, απαιτούν συνεχή

προσαρμοστικότητα και χρήση σύγχρονης τεχνολογίας. Ως απάντηση στις παραδοσιακές άκαμπτες βιομηχανικές δομές δίδονται νέες μορφές οργάνωσης της παραγωγικής διαδικασίας που στηρίζονται στην ευελιξία σύμφωνα με το παραγωγικό πρότυπο just in time (την στιγμή που χρειάζεται) και όχι με το παλαιότερο just in case (στην περίπτωση που χρειαστεί)[15].

Στην λογική αυτή εκφράστηκαν πολλές απόψεις που υποστηρίζουν ότι η τεχνολογική ανάπτυξη είναι ικανή να λύσει όλα τα οικονομικά και όχι μόνο, προβλήματα, να υπερβεί τη στενότητα των πόρων, να αυξήσει την παραγωγικότητα της εργασίας και κατ' επέκταση να αναφλέξει τις αναπτυξιακές δυνατότητες της κοινωνίας (Πάκος Θ., 1992). Με βάση μάλιστα αυτή την θεωρητική δυναμική αρχίζει να κυριαρχεί η άποψη ότι η έξοδος από την κρίση προϋποθέτει τεχνολογική μεταβολή, η οποία δεν μπορεί να υπάρξει παρά σε τοπικό επίπεδο (Lipietz A., 1983).

Αναλυτικότερα, σε θεωρητικό επίπεδο, ένας σημαντικός αριθμός εργασιών έχει πραγματοποιηθεί για ορισμένες ειδικές περιοχές ανάπτυξης της υψηλής τεχνολογίας με πιο διαδεδομένη φυσικά αυτή της Silicon Valley. Με βάση αυτές τις εργασίες η διερεύνηση της σχέσης νέων τεχνολογιών και περιφερειακής ανάπτυξης εξελίχθηκε προς δύο κατευθύνσεις (μεταξύ άλλων Elam J., 1990):

1. Η πρώτη κατέγραφε, με τη μορφή προϋποθέσεων, τα χαρακτηριστικά των περιοχών που ανέπτυξαν δραστηριότητες υψηλής τεχνολογίας, υπονοώντας, εμμέσως πλην σαφώς, ότι αυτές οι προϋποθέσεις αποτελούν την λύση για την επιτυχίας κάθε περιοχής.
2. Η δεύτερη ανέλυσε τα δομικά (οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά) χαρακτηριστικά της διαδικασίας παραγωγής προϊόντων υψηλής τεχνολογίας και τα συνέδεσε με τα τοπικά γεωγραφικά στοιχεία συγκεκριμένων περιοχών.

Οι υποστηρικτές των νέων τεχνολογιών δεν περιορίστηκαν στα στενά όρια της περιφερειακής ανάπτυξης αλλά είχαν πρόθεση να δώσουν λύσεις και σε μία σειρά μεταβιομηχανικών προβλημάτων όπως π.χ. της μόλυνσης του περιβάλλοντος, του ελεύθερου χρόνου, της ποιότητας ζωής κ.ά.

Σε επίπεδο εφαρμογών, το βασικό σημείο συνάντησης νέων τεχνολογιών, περιφερειακής ή τοπικής πολιτικής και απαντήσεων για «*καθαρή ανάπτυξη*» με νέες «*ποιότητες*» εργασίας, είναι τα τεχνολογικά πάρκα (ή επιστημονικά ή ερευνητικά πάρκα ή τις πιο πρόσφατες «*θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων*». Η υπόθεση είναι απλή: τα επιτυχημένα παραδείγματα περιοχών που βασίζουν την ανάπτυξή τους στην υψηλή τεχνολογία έχουν συγκεντρωμένες τις παραγωγικές και ερευνητικές τους μονάδες κοντά σε ένα τουλάχιστον σημαντικό τεχνολογικό πανεπιστήμιο ή άλλα πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα και ινστιτούτα, καθώς επίσης και σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό το οποίο έχει ανάγκη για υπηρεσίες αιχμής και υψηλής ποιότητας συνθήκες διαβίωσης (τοπία ημιαστικού χαρακτήρα, αραιοκατοικημένα και με προσεγμένη αρχιτεκτονική κ.α.). **Τέτοιες αναπτύξεις παρουσιάζονται πλέον και μέσα σε σύγχρονους λιμένες (βλ. λιμένας Ρότερνταμ, Σιγκαπούρης κ.α.), όπως θα αναλυθεί και στα επόμενα κεφάλαια** (Castells M & Hall P., 1994).

---

[15] Βλ. περισσότερα στο κεφάλαιο 4 σχετικά με την επιστήμη της Διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Logistics Management) και την εφαρμογή της στην επιχειρηματικότητα

Σύμφωνα με τον Scott A. (1988), οι περιοχές των τεχνοπόλεων δεν μοιάζουν σε τίποτε με τα παλαιά κέντρα του βιομηχανικού καπιταλισμού του 19ου αιώνα και των αρχών του 20ού.

Αντίθετα, ο Χατζημιχάλης (1992) στην σύνοψη των κριτικών εναντίων των τεχνοπόλεων αναφέρει ότι:

- τα τεχνολογικά πάρκα υποκατέστησαν το δόγμα των πόλων ανάπτυξης μόνο ως προς το είδος των βιομηχανιών, χωρίς οι άλλες υποθέσεις και οι στρατηγικές εφαρμογές να αλλάξουν,
- αυτό που έγινε «*τυχαία*» στη Silicon Valley ή στο Orange County δεν είναι υποχρεωτικό ότι θα συμβεί και σε άλλες περιοχές, που θέλουν να ανέβουν στο τρένο της υψηλής τεχνολογίας,
- εφαρμοσμένα παραδείγματα των τεχνοπόλεων δείχνουν περιορισμένη επιτυχία σε σχέση με τα τεράστια ποσά που έχουν επενδυθεί για τον σκοπό αυτό.

Καινοτομία

Πρόσφατα και παράλληλα με την σημασία των νέων τεχνολογιών στη διαδικασία της ανάπτυξης αναπτύχθηκε ένα νέος, συγγενής όρος, η καινοτομία, η οποία έχει προταθεί ως βασικός μοχλός της αναπτυξιακής διαδικασίας, ιδιαίτερα για το τοπικό επίπεδο τόσο από την Ε.Ε., τον Ο.Ο.Σ.Α. και άλλους οργανισμούς, όσο και από αρκετούς θεωρητικούς. **Σημαντικό ρόλο σε αυτή την προοπτική, όπως θα αναλυθεί στα επόμενα κεφάλαια, αποτελούν οι σύγχρονοι λιμένες.**

Σύμφωνα με τον ορισμό της καινοτομίας, που προτείνει ο Ο.Ο.Σ.Α. στο «*εγχειρίδιο Frascati*» (OECD, 2003) και υιοθετεί η Ε.Ε.: «*Ο όρος καινοτομία σημαίνει τόσο μία διαδικασία, όσο και το αποτέλεσμά της. Πρόκειται για τη μετατροπή μίας ιδέας σε . εμπορεύσιμο προϊόν ή υπηρεσία, λειτουργική μέθοδο παραγωγής ή, διανομής - νέα ή Βελτιωμένη - ή ακόμη σε νέα μέθοδο παροχής κοινωνικής υπηρεσίας*».

Ο όρος καινοτομία καλύπτει επίσης την κοινωνική, θεσμική και οργανωτική καινοτομία, συμπεριλαμβανομένης της καινοτομίας στον τομέα των υπηρεσιών (Ε.U., 1995). Έτσι, όταν γίνεται αναφορά περί της «*διάδοσης της καινοτομίας*», αυτό μπορεί να αναφέρεται απ' τη μία («*Πράσινη Βίβλος*»):

- **στη διάδοση της διαδικασίας,** δηλαδή των μεθόδων και πρακτικών, που καθιστούν δυνατή την καινοτομία, δίδοντας έμφαση στον τρόπο με τον οποίο επινοείται και παράγεται η καινοτομία, στις διάφορες λειτουργίες και παράγοντες, που οδηγούν σ' αυτήν και στις αλληλεξαρτήσεις τους, και απ' την άλλη,
- **στη διάδοση των αποτελεσμάτων της διαδικασίας,** δηλαδή των νέων ή βελτιωμένων προϊόντων ή υπηρεσιών που διαχέονται επιτυχώς στην αγορά. Σύμφωνα με τη δεύτερη έννοια του όρου (καινοτομία ως αποτέλεσμα) η βαρύτητα δίνεται στα νέα ή βελτιωμένα προϊόντα, μεθόδους ή υπηρεσίες, που μπορούν να εμφανιστούν σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων, παραδοσιακούς **(όπως οι λιμένες)** και σύγχρονους και όχι απαραίτητα αυτών της υψηλής τεχνολογίας.

Ένα καινοτομικό περιβάλλον (innovative millieu) ενισχύει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των περιφερειακών οικονομιών όταν οι επιχειρήσεις και τα θεσμοθετημένα όργανα:

- έχουν ικανότητα να μαθαίνουν διαρκώς, να πειραματίζονται, να ανταλλάσσουν εμπειρίες, σε επίπεδο προϊόντων, διαδικασιών και οργανωτικών δομών και να προσαρμόζονται στις πιέσεις που ασκεί ο ανταγωνισμός.
- εμπλέκονται σε μία διαδικασία «*μάθησης μέσω της πράξης*» και αμοιβαίας βελτίωσης,
- απορροφούν με ταχύτητα την γνώση και την μετατρέπουν άμεσα σε καινοτομίες (Ε.Ε., 1998).

Στη βάση αυτή στηρίζεται η στρατηγική του λεγόμενου «*Περιφερειακού Πειραματισμού*» (Regional Experimentalism), σύμφωνα με την οποία η σύγχρονη αυτή θεώρηση του περιφερειακού προβλήματος, προσπαθεί να ξεφύγει από το στρατηγικό δίδυμο της «*εκ των άνω*» και «*εκ των κάτω*» ανάπτυξης και τείνει να διαμορφώσει ένα νέο πρότυπο περιφερειακής ανάπτυξης (Κόνσολας, 2001 και Henderson D. & Morgan K., 2001).

Στην βάση αυτή η Ε.Ε. στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου προτείνονται για το θέμα οι πολιτικές (Ε.Ε., 2001, και Henderson D. & Morgan K., 2001):

- Ευρεία ενσωμάτωση πολιτικών που συνδέονται με τη γνώση, όπως η προώθηση της καινοτομίας, η εκπαίδευση, η επαγγελματική κατάρτιση και η περαιτέρω κατάρτιση, η έρευνα και η τεχνολογική ανάπτυξη, σε πολιτικές χωροταξικής ανάπτυξης, ιδίως σε απομακρυσμένες ή αραιοκατοικημένες περιοχές.
- Εξασφάλιση **πρόσβασης σε υποδομές σχετικές με γνώσεις**, λαμβανομένου υπόψη του κοινωνικοοικονομικού δυναμικού των σύγχρονων Μ.Μ.Ε., ως κινητήριων δυνάμεων για αειφόρο (βλ. κάτωθι κεφ.) οικονομική ανάπτυξη.
- Προώθηση της **δικτύωσης μεταξύ εταιρειών** και της ταχείας διάδοσης καινοτομιών, ιδίως μέσω περιφερειακών ιδρυμάτων που προωθούν καινοτομίες.
- Στήριξη της σύστασης κέντρων καινοτομίας καθώς και της συνεργασίας μεταξύ ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και φορέων εφαρμοσμένης Ε&Α και του ιδιωτικού τομέα, ιδίως σε οικονομικά ασθενείς περιοχές.
- Ανάπτυξη πακέτων μέτρων που συμβάλουν στην τόνωση της προσφοράς και της ζήτησης για βελτιωμένη περιφερειακή **πρόσβαση και χρήση τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών**.

Αειφόρος - Βιώσιμη Ανάπτυξη

Μια γόνιμη, έστω και καθυστερημένα, θεωρητική προσέγγιση στο πεδίο της ανάπτυξης (και κατ' επέκταση και της περιφερειακής ανάπτυξης) εστιάστηκε στην διάσταση του Περιβάλλοντος και της σχέση του με την Οικονομία, ως αναγκαίο αποτέλεσμα των διαρκώς διογκούμενων περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Σύμφωνα με τον Ο.Ο.Σ.Α. (OECD, 2004) η απολύτως αναγκαία αποδοτικότητα του οικονομικού κυκλώματος (παραγωγικότητα ⇨ ανταγωνιστικότητα ⇨ κερδοφορία ⇨

απασχόληση ⇨ παραγωγικότητα κ.ο.κ.) δυστυχώς δεν μεταφράζεται αυτομάτως ως κέρδος για τον πλανήτη και την κοινωνία, αλλά ως αναγκαίο κακό, ως «*παράπλευρη απώλεια*» της οικονομικής διαδικασίας.

Μόλις το 1972 το περιβάλλον εξελίχθηκε σε διεθνές ζήτημα και αυτό μετά τη Διάσκεψη του ΟΗΕ στη Στοκχόλμη για το Ανθρώπινο Περιβάλλον. Δυστυχώς τα βήματα που ακολούθησαν τα επόμενα χρόνια ένταξης του περιβάλλοντος σε εθνικά σχέδια ανάπτυξης και λήψης αποφάσεων ήταν περιορισμένα, παρά την πρόοδο, που παρατηρήθηκε στα επιστημονικά και τεχνολογικά ζητήματα. Οι συνέπειες είναι γνωστές: καταστροφή του όζοντος, αυξανόμενη υπερθέρμανση του πλανήτη (φαινόμενο του Θερμοκηπίου), λιώσιμο των πολικών πάγων, έντονα και απότομα κλιματολογικά φαινόμενα και φυσικές καταστροφές κ.α.

Η δεύτερη προσέγγιση του θέματος έρχεται μια δεκαετία αργότερα, το 1983, όταν ο ΟΗΕ ίδρυσε την «*Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη*». Η Επιτροπή, με επικεφαλής την κα. Harlem Brundtland, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι για να αντιμετωπιστούν «*οι ανάγκες του παρόντος χωρίς να υποθηκευτεί η δυνατότητα των επόμενων γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες, η προστασία του περιβάλλοντος και η οικονομική ανάπτυξη θα πρέπει να αντιμετωπιστούν σαν ένα ενιαίο ζήτημα*». Το συμπέρασμα αυτό μεταφράζεται ως ο ορισμός της βιώσιμης - αειφόρου ανάπτυξης (sustainable development)[16]. Σαν αποτέλεσμα της έκθεσης Brundtland, η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ συγκάλεσε την Διάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, γνωστή ως Διάσκεψη για τον Πλανήτη Γη, που πραγματοποιήθηκε στο Ρίο ντε Τζανέριο (3 - 14 Ιουνίου 1992)[17].

Η 25η από τις 27 Αρχές της αειφόρου ανάπτυξης που εκφράστηκαν στη Διακήρυξη του Ρίο αναφέρει: «*Το περιβάλλον, η ανάπτυξη και η ειρήνη είναι αλληλοεξαρτώμενα και αλληλένδετα*». Επιπλέον, η «Ατζέντα 21», που υιοθετήθηκε στο Ρίο, αναφέρεται ειδικά σε τέσσερις μεγάλους τομείς (Sitarz D., 1993):

1. την κοινωνική και την οικονομική ανάπτυξη,
2. τη διατήρηση και σωστή διαχείριση των πλουτοπαραγωγικών πηγών της γης,
3. την ενίσχυση των σημαντικών κοινωνικών ομάδων, για παράδειγμα τις γυναίκες, τα παιδιά, τους νέους, τις μειονότητες και τους ιθαγενείς,
4. τον τρόπο πραγματοποίησης των στόχων και τα απαραίτητα όργανα για την επίτευξή τους.

Στη διάσκεψη του Ρίο εισήχθηκε για πρώτη φορά από επιστήμονες η «*συστημική προσέγγιση*», σύμφωνα με την οποία ο πλανήτης πρέπει και αυτός με τη σειρά του να θεωρηθεί ως ένα πολύπλοκο (οικο)σύστημα, που υπακούει σε καθορισμένους

---

[16] Στην Συνθήκη της Ε.Ε. η «αειφόρος ανάπτυξη» ορίζεται ως η «σεβόμενη το περιβάλλον ανάπτυξη», δηλ. εκείνη που εγγυάται την περιβαλλοντική βιωσιμότητα» (ΜΟΔ, 1999)

[17] Στο Ρίο 172 Κυβερνήσεις, υιοθέτησαν 3 σημαντικές συμφωνίες: Την Agenda 21, ένα οικουμενικό πρόγραμμα δράσης για την προώθηση της βιώσιμης-αειφόρου ανάπτυξης, την Διακήρυξη του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, μια σειρά αρχών που καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών και μια Δήλωση Αρχών για τα Δάση. Επιπλέον τέθηκαν προς υπογραφή 2 νομικά δεσμευτικές συμβάσεις, μία για την Κλιματική Αλλαγή και μία για την Βιολογική Ποικιλότητα, ενώ άρχισαν διαπραγματεύσεις για τη Σύμβαση σχετικά με την Καταπολέμηση της Ερημοποίησης

ενιαίους νόμους, με τρόπο ώστε το όλο να επιδρά στο μέρος και το μέρος στο όλο. Αυτή η συστημική προσέγγιση έδωσε το έναυσμα για πολυπαραγοντικές αναλύσεις σύνθετων προβλημάτων σχετικά με τη βιώσιμη - αειφόρο ανάπτυξη. Το περιβάλλον πλέον άρχισε να αντιμετωπίζεται πολυδιάστατα, καθώς συσχετίζεται με όλες τις τομεακές πολιτικές και επηρεάζεται άμεσα από αυτές. Γίνεται, έτσι, ολοένα και πιο κατανοητή αυτή η σύνδεση και η αλληλεπίδραση του περιβάλλοντος με την οικονομία και την κοινωνία, στη βάση της αυξανόμενης συνειδητοποίησης των εθνικών αρμόδιων αρχών και κυρίως της κοινωνίας των πολιτών, σχετικά με τις σημαντικές προκλήσεις, αλλά και τα σοβαρά διλήμματα, που αντιμετωπίζουν σήμερα οι κοινωνίες. **Μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις είναι η αλλαγή κατεύθυνσης του εμπορευματικού και επιβατικού φόρτου από τις ενεργοβόρες και περιβαλλοντικά οχλούσες οδικές και αεροπορικές μεταφορές στις φιλοπεριβαλλοντικές σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές** (Βλ. πολιτική της Ε.Ε. για τις **Αειφόρες Μεταφορές** στο Κεφ. 5 και Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές).

Ωστόσο, η εφαρμογή στην πράξη δεν αποδείχτηκε καθόλου εύκολη, επειδή συνήθως κυριαρχούν των άλλων οι στείροι οικονομικοί παράμετροι.

Η αειφόρος ανάπτυξη είναι ένα οριζόντιο θέμα, το οποίο άπτεται όλων των τομέων, όπως ακριβώς το κάνει η επικουρικότητα και η αναλογικότητα. Επίσης, η αειφόρος ανάπτυξη, που συχνά αναπαρίσταται ως μια προσπάθεια ολοκλήρωσης τριών διαστάσεων, της **οικονομικής,** της **κοινωνικής** και της **περιβαλλοντικής**, δεν αντιστοιχεί σε μια σαφώς καθορισμένη κατάσταση ισορροπίας, αλλά περισσότερο σε μια σταθερά δυναμική διαδικασία (Chichilnisky G., 1997). Οι προτεραιότητες και οι δράσεις της διαδικασίας αυτής συνεχώς επαναπροσδιορίζονται σύμφωνα με τις ανάγκες και τις επιθυμίες της κοινωνίας και τις μεταβαλλόμενες συνθήκες[18] (τεχνολογικές αλλαγές, επιστημονικές γνώσεις, φυσικές καταστροφές). Σημειώνουμε ότι, ο επαναπροσδιορισμός υποθέτει την ύπαρξη κάποιου εργαλείου πληροφορίας[19] το οποίο βοηθά στην αποτίμηση της ζήτησης και των αναγκών της κοινωνίας και στην αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης του συστήματος.

Βέβαια δεν μπορούμε να μιλάμε για αειφόρο και βιώσιμο ανάπτυξη όταν παράλληλα δεν αναπτύσσεται και η έννοια της «*βιώσιμης κατανάλωσης*»[20]. Χαρακτηριστικά, στην «*Ατζέντα 21*» αναφέρεται ότι «*Η κυριότερη αιτία της συνεχιζόμενης επιδείνωσης του περιβάλλοντος διεθνώς είναι το μη βιώσιμο πρότυπο κατανάλωσης και παραγωγής, ιδίως στις βιομηχανικές χώρες, γεγονός που αποτελεί ζήτημα μεγάλης ανησυχίας, καθώς παράλληλα επιδεινώνει τη φτώχεια και τις ανισότητες*».

---

[18] Πηγή: http://europa.eu.int/comm/environment/eussd/

[19] Για αυτό το λόγο έχουν αναπτυχθεί δείκτες μέτρησης και αξιολόγησης της αειφόρου ανάπτυξης, με ποιο διαδεδομένο το μοντέλο Πίεση / Κατάσταση/ Απάντηση (Pressure-State-Response), του ΟΟΣΑ.

[20] Σύντομος ορισμός της Βιώσιμης Κατανάλωσης: «*Είναι η χρήση αγαθών και υπηρεσιών που ανταποκρίνονται στις βασικές ανθρώπινες ανάγκες και φέρνουν καλύτερη ποιότητα ζωής, ενώ την ίδια στιγμή ελαχιστοποιούν την καταστροφή των φυσικών πόρων, τη διάχυση τοξικών ουσιών και την εκπομπή ρυπογόνων παραγόντων, έτσι ώστε να μη διακυβεύονται οι ανάγκες των μελλοντικών γενεών*». **Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το πιο φιλοπεριβαλλοντικό μέσο μεταφοράς καθώς μεταφέρουν τον μεγαλύτερο όγκο φορτίου με την μικρότερη ενεργειακή κατανάλωση.**

Πηγή: http://europa.eu.int/comm/environment/eussd/

Σχέση της Αειφόρου Ανάπτυξης με την Ενδογενή και γενικότερα με την Περιφερειακή Ανάπτυξη

Οι αρχές της αειφορίας, μπορούν να ενσωματωθούν σε μια σειρά από πολιτικές, όπως μπορούν να συνδεθούν στενά, όχι όμως αυτόματα, και με τη διαδικασία της τοπικής - ενδογενούς ή «*εκ των κάτω*» ανάπτυξης, όπως και με την γενικότερη έννοια της περιφερειακής ανάπτυξης (OECD, 2004).

Χαρακτηριστικά, το 1994, το Διεθνές Συμβούλιο Τοπικών Πρωτοβουλιών για το Περιβάλλον (International Council for Local Environmental Initiatives) δίδοντας ένα ορισμό της αειφόρου ανάπτυξης σε σχέση με το «*τοπικό*», αναφέρει[21]:

«*Αειφόρος ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που παρέχει βασικές περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές υπηρεσίες σε όλους τους κατοίκους μίας κοινότητας, χωρίς να απειλεί τη βιωσιμότητα των φυσικών, δομικών και κοινωνικών συστημάτων από τα οποία εξαρτάται η παροχή αυτών των υπηρεσιών*».

Σύμφωνα με την Agenda 21[22] η βιώσιμη ανάπτυξη δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί αν ακολουθηθούν οι παραδοσιακές διαδικασίες λήψης αποφάσεων και οργάνωσης πρωτοβουλιών.

Η προστασία του περιβάλλοντος μπορεί να γίνει μοχλός για την ενδογενή και βιώσιμη ανάπτυξη, καθώς ο περιβαλλοντικός περιορισμός:

- Επιταχύνει την αντικατάσταση του κεφαλαιουχικού εξοπλισμού και τις νέες πιο «***πράσινες***» **επενδύσεις (όπως είναι οι θαλάσσιες μεταφορές).**
- **Επιταχύνει τη καινοτομία και τη τεχνολογική πρόοδος, γεγονός που βελτιώνει μακροπρόθεσμα τους όρους εξωτερικού εμπορίου.**
- Ενεργοποιεί, ευαισθητοποιημένα στο περιβάλλον, άτομα τα οποία και ανακαλύπτουν μια μορφή κοινωνικής δραστηριότητας και αναβαθμίζουν την έννοια της «*τοπικής ανάπτυξης*».

Για το λόγο αυτό οι Τοπικές Αυτοδιοικήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο προχώρησαν στην υιοθέτηση της Agenda 21 και συγκρότησαν τη δική τους Τοπική Agenda 21 (Local Agenda 21)[23], μία στρατηγική διαδικασία, για το σχεδιασμό και υλοποίηση κατάλληλων δράσεων που οδηγούν στην αειφορία, με τη συμμετοχή όλων των κοινωνικών φορέων σε τοπικό επίπεδο (ICLEI, 1997).

Η προσομοίωση των αρχών αυτών, της αειφόρου ανάπτυξης, στην ενδογενή ανάπτυξη έχει όπως είναι φυσικό εφαρμογή και στην συνολικότερη θεωρητική προσέγγιση της περιφερειακής ανάπτυξης, αναφερόμενοι έτσι πλέον σε «***Περιφερειακή Αειφόρο Ανάπτυξη***» (Gibbs D., 1998).

Παρόλο που δεν είναι εύκολο να μεταφραστούν προτάσεις για την παγκόσμια αειφορία σε περιφερειακό επίπεδο είναι γεγονός ότι κάποια θέματα, γενικά και θεωρητικά, έχουν εφαρμογή σε κάθε περιφέρεια. Οι γενικοί όροι που θεωρούνται

[21] Δικτυακός Τόπος : www.iclei.org

[22] Δικτυακός Τόπος : www.sidsnet.org/docshare/other/Agenta21_UNCED.pdf

[23] Δικτυακός Τόπος : www.johannesburgsummit.org

σκόπιμο να εξετάζονται σε όλες τις προσπάθειες αειφόρου περιφερειακής ανάπτυξης είναι οι εξής[24]:

1. **Περιβαλλοντικοί όροι**: Χώρος (χωροταξικός σχεδιασμός και διαχείριση γης, προστασία του εδάφους, **βέλτιστη χωροθέτηση συστημάτων μεταφορών** κλπ.), ενέργεια (εξοικονόμηση, φαινόμενο θερμοκηπίου, ανανεώσιμες πηγές, **χρήση μη ενεργοβόρων μεταφορικών μέσων** κλπ.), νερό (διαχείριση και εξοικονόμηση, υδροφόροι ορίζοντες, κλπ.), ύλη (ροή υλικών, κύκλοι ζωής, **ορθολογική χρήση αποθεμάτων** κλπ.), προστασία από ρύπανση (αστική και βιομηχανική δραστηριότητα, φιλοπεριβαλλοντική διαχείριση αποβλήτων όπως **οι λιμενικές εγκαταστάσεις για την επεξεργασία των σλεπιών**, κλπ.).

2. **Όροι Ανάπτυξης**: Ανάπτυξη οικονομικών τομέων, εξάρτηση από φυσικούς πόρους, σχέση και ισορροπία ροής αγαθών και υπηρεσιών με τη γύρω περιοχή, επάρκεια και αποτελεσματικότητα των αναπτυξιακών σχεδίων, θεσμικές λειτουργίες, συνεργασία μεταξύ πολιτικών, επιχειρηματικών και διοικητικών φορέων, κλπ.

3. **Κοινωνικοί Όροι**: Κατανομή αγαθών, εισόδημα, ανεργία, απασχόληση, κατανάλωση τρόπος ζωής, υγεία, συμμετοχή του κοινού και ενδιαφέρον του για τα πολιτικά δρώμενα και την λήψη αποφάσεων, ανάδειξη της ιστορίας και του πολιτισμού, κλπ.

Η ομάδα Sustainable Development of European Cities & Regions (SUDESIR) (βλ. Σκούλλος et al, 1999) της Ε.Ε. που εξέτασε τα θέματα και τις προοπτικές της Περιφερειακής Αειφόρου Ανάπτυξης κατέληξε σε 3 βασικά συμπεράσματα:

1. Δεν είναι εφικτό και ρεαλιστικό να αναμένεται η απόλυτη και σταθερή κατάσταση αειφορίας κάθε περιφέρειας σε κάποια δεδομένη στιγμή. Η έννοια της αειφόρου ανάπτυξης, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, αντικατοπτρίζει την σύγχρονη κάθε φορά ανθρώπινη θεώρηση και αξίες καθώς και την εξέλιξη της τεχνολογίας, της κοινωνίας, κλπ.

2. Ακόμα και υπό τις ευνοϊκότερες συνθήκες θα υπάρχει πάντα η ανάγκη για κάποιες μη αειφόρες δραστηριότητες, για την αντιμετώπιση επειγόντων και άλλων προβλημάτων.

3. Τέλος, υπάρχει περιορισμένη δυνατότητα μιας περιφέρειας να υιοθετήσει ανεξάρτητα και αυτόνομα τις αρχές της αειφορίας εξαιτίας των εξωγενών παραγόντων. Τόσο οι περιβαλλοντικοί, όσο και οικονομικοί και κοινωνικοί παράγοντες που δρουν σε μια περιφέρεια δεν μπορούν να περιοριστούν στα περιφερειακά ή εθνικά σύνορα.

[24] Δικτυακός Τόπος : www.un.org/esa/sustdev/documents/agenta21/

1.3. Συμπεράσματα

Μελετώντας, την συνοπτική αυτή ιστορική παρουσίαση των θεωριών της περιφερειακής αναπτυξιακής διαδικασίας μπορούμε να καταλήξουμε, μεταξύ άλλων στα εξής συμπεράσματα:

1. Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη του χώρου και η μείωση των χωροταξικών ανισοτήτων αποτελεί μείζον ζήτημα όλων των οικονομιών, αναπτυγμένων και μη, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, όπου η δημοφιλής πολιτική πρακτική της διάχυσης της ανάπτυξης από τους πόλους στην περιφέρεια δεν κατάφερε να οδηγήσει σε εξισορρόπηση των ανισοτήτων.

2. Σύμφωνα με την ιστορική εξέλιξη των σχετικών θεωρείων, τουλάχιστον μέχρι την δεκαετία του '80, όπως και ο Stohr (1981) αναφέρει, μπορούν να εντοπιστούν μόνο δύο αναπτυξιακά μοντέλα, τα οποία εναλλάσσονται, ανάλογα με το κυρίαρχο οικονομικό, κοινωνικό, τεχνολογικό, ιδεολογικό σύστημα και την κοινωνική και πολιτική οργάνωση που επικρατεί σε κάθε δεδομένη ιστορική περίοδο. Έτσι την χρονική στιγμή που:

   - κυριαρχούν οι μεγάλοι διεθνείς οργανισμοί, οι αστικές δραστηριότητες, οι άτονες σχέσεις του ανθρώπου με τη φύση, η υπερεκμετάλλευση ή υποεκμετάλλευση των φυσικών πόρων, η υποτονικότητα των αγροτικών δραστηριοτήτων, η ανεξέλεγκτη ανάπτυξη της τεχνολογίας κ.α. τότε το αναπτυξιακό πρότυπο που ακολουθείται κατευθύνεται «*εκ των άνω*» δηλαδή από την κορυφή της πολιτικοδιοικητικής πυραμίδας, ενώ αντίθετα όταν,

   - κυριαρχεί ο κοινωνικός έλεγχος στις τεχνολογικές καινοτομίες, η μείωση των κοινωνικών αλληλεπιδράσεων, η έμφαση στην ποιότητα και στη διαφοροποίηση της παραγωγής, η μέριμνα του ανθρώπου για τη φύση και το περιβάλλον, κ.α. τότε το αναπτυξιακό πρότυπο που ακολουθείται κατευθύνεται «*από τα κάτω*», δηλαδή από τη βάση.

- Από την συστηματική παρατήρηση της ιστορικής εξέλιξης των θεωριών που αναφέρθηκαν γίνεται επίσης κατανοητό ότι πολλές από τις θεωρίες και πολιτικές δεν ολοκληρώθηκαν ποτέ και άλλες δεν εξαφανίστηκαν στο πέρασμα τους. Αντίθετα πολλές από αυτές μετεξελίχθηκαν και πολλά από τα στοιχεία τους ενσωματώθηκαν σε μεταγενέστερες απόψεις, που αποτελούν αναμφισβήτητα μέρος των παλιών εργαλείων ανάλυσης και προγραμματισμού (Barquero V.A., 1991). Μάλιστα, σύμφωνα με τον Παπαδασκαλόπουλο, (1995) η απομάκρυνση από το πρότυπο της πολικής ανάπτυξης, στην ουσία δεν ολοκληρώθηκε ποτέ, αντίθετα μετεξελίχθηκε, γιατί η ίδια η διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης ενισχύει διαφόρων ειδών συγκεντρώσεις στο χώρο. Στην πράξη τα δύο πρότυπα λειτουργούν όχι ανταγωνιστικά, αλλά συμπληρωματικά, σε διάφορους συνδυασμούς, που εξαρτώνται από την αναπτυξιακή φάση που διέρχεται κάθε χώρα, από τη διεθνή συγκυρία και από τις κοινωνικοοικονομικές επιλογές των κυβερνήσεων.

- Από την χρονολογική παρουσίαση των θεωριών γίνεται κατανοητό ότι η σχετική θεωρητική αναζήτηση των επιστημόνων περνάει φάσεις έντονης παραγωγικότητας αλλά και πλήρους και μακρόχρονης παύσης. Έτσι, μετά από,

μακρά διάρκεια αγρανάπαυσης σήμερα οι θεωρίες και πολιτικές του χώρου περνούν μία φάση διαρκών αλλαγών και συνεχούς εμπλουτισμού νέων στοιχείων, πιο ποιοτικών. Άλλωστε, οι αλλαγές που πραγματοποιούνται σήμερα στο ευρύτερο κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον δημιουργούν νέες κατηγορίες προβληματικών περιφερειών με ιδιόμορφα χαρακτηριστικά, διαφορετικά από εκείνα των καθιερωμένων τυπολογικών προτύπων.

- Η αντιμετώπιση του σύγχρονου περιφερειακού προβλήματος απαιτεί την εφαρμογή ειδικής περιφερειακής πολιτικής με όρους ισχυρών αποκεντρικών διαδικασιών και αποφασιστικών κεντρικών παρεμβάσεων. Σήμερα οι πολιτικές που επικρατούν στο χώρο (ενδογενής ανάπτυξη ή ανάπτυξη από κάτω, τοπική ανάπτυξη, τοπική ενδογενή ανάπτυξη, ολοκληρωμένη περιφερειακή ανάπτυξη, περιφερειακή αειφόρος ανάπτυξη) ο συνδυασμός τους ή ακόμη και τα παράγωγά τους δίνουν σημαντικά εργαλεία στους σχεδιαστές και στους εφαρμογής των πολιτικών να επιτύχουν, περισσότερο από ποτέ, την μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων.

Τέλος, ένα σημαντικό μέρος του παραγόμενου έργου των θεωριών της περιφερειακής ανάπτυξης στο πέρασμα των χρόνων, το σύνολο δηλ. των θεωρείων που αναπτύχθηκαν στο παρόν κεφάλαιο, συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την ύπαρξη και λειτουργία των λιμένων αλλά και της εφοδιαστικής:

- είτε με τις θεωρίες σχετικά με την συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη των **υποδομών**, και συγκεκριμένα εκείνων που σχετίζονται με τις **μεταφορές**,
- είτε με τις θεωρίες της περιφερειακής ανάπτυξης μέσω της ενεργοποίησης του **εμπορίου**,
- είτε με τις θεωρίες της χωρικής κατανομής των οικονομικών δραστηριοτήτων (π.χ. **ο λιμένας ως πόλος ανάπτυξης**)
- είτε με τις θεωρίες που συμπεριλαμβάνουν του λιμένες ως προϋπόθεση για την ενίσχυση **προωθητικών βιομηχανιών** αλλά και σήμερα που η ίδια η λιμενική βιομηχανία θεωρείται ως αυτοτελής «*προωθητική βιομηχανία*» (**διττός ρόλος**),
- είτε ακόμα και στις πιο πρόσφατες θεωρίες **για ενδογενή ανάπτυξη, καινοτομία, αειφορία** κ.ο.κ. (όπως θα αποκαλυφθεί και στην συνέχεια της παρούσας διατριβής).

Οι διαφορετικές προσεγγίσεις και οι κριτικές στις **βασικές** αυτές θεωρίες μπορούν να προκαλούν σύγχυση στην αποσαφήνιση του **ρόλου, του μεγέθους, της ικανότητας, της δυνατότητας αλλά και της ποιοτικής συμβολής των λιμένων και των εφοδιαστικών υπηρεσιών στην περιφερειακή ανάπτυξη**, ωστόσο **ξεκάθαρη είναι συμμετοχή τους στην διαδικασία αυτή**. Στα επόμενα κεφάλαια θα επιχειρηθεί να ανακαλυφθεί περαιτέρω το μέγεθος και το είδος της σχέσης αυτής.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 1

Βιβλιογραφία στην Ελληνική Γλώσσα

Βαϊου - Χατζημιχάλη Ν. & Χατζημιχάλης Κ., *Περιφερειακές Ανισότητες*, Οικονομία & Κοινωνία, τεύχος 3, σελ. 32-46, 1979

Ε.Ε., *Πράσινη Βίβλος για την Καινοτομία*, COM (95) 688, Λουξεμβούργο, Δεκέμβριος 1995

Ε.Ε., *Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) - Προς τη χωρική ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ε.Ε.*, Εκδόσεις της Ε.Ε., (ISBN 92-828-7657-8), Λουξεμβούργο, 2001

Ευαγγελινίδου - Αραχωβίτου Μ., *Μελέτη για τον κατευθυντήριο ρόλο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην διαδικασία της ενδογενούς κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης*, Αθήνα, Δεκέμβριος, 1987

Ιωαννίδης Σ., *Η επιχειρηματικότητα στη θεωρία και την ιστορία*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2η Έκδοση, Αθήνα, Ιανουάριος 2005

Κόνσολας Ν., *Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική*, Γενική Θεώρηση, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1985

Κόνσολας Ν., *Η καινοτομική Στρατηγική της Ε.Ε. στις Ελληνικές Περιφέρειες, Τάσεις* - Ειδική Ετήσια Έκδοση του Περιοδικού Επιλογή (Ελληνική Οικονομία 2001), Αθήνα, Φεβρουάριος 2001

Κόνσολας Ν., *Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1997

Λαμπριανίδης Λ., *Στοιχεία Οικονομικής Γεωγραφίας*, Εκδόσεις «Παρατηρητής», Θεσσαλονίκη, 1992

Λαμπριανίδης Λ., *Κρίση της θεωρίας για τη χωροθέτηση της βιομηχανίας (1990)*, Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική, Κείμενα από τη διεθνή εμπειρία, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1992 β

Λαμπριανίδης Λ., *Οικονομική Γεωγραφία - Στοιχεία Θεωρίας & Εμπειρικά Παραδείγματα*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2002

Μονάδα Οργάνωσης και Διαχείρισης του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (Μ.Ο.Δ.), *Ευρετήριο Όρων του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης*, Point Ο.Ε., Αθήνα, 1999

Πάκος Θ., *Κλαδική Οικονομική Ι, Ανταγωνισμός, Συγκέντρωση και Τεχνολογία*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1992

Παπαδασκαλόπουλος Α., *Τοπική Ανάπτυξη & Διακοινοτική Συνεργασία*, Θέματα Τοπικής & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Εκδόσεις ΕΕΤΑΑ, Αθήνα, 1989

Παπαδασκαλόπουλος Α., *Πρότυπα και Πολιτικές Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1995

Παπαδασκαλόπουλος Α., *Μέθοδοι Περιφερειακής Ανάλυσης*, Εκδόσεις Παπαζήση, 2000

Πετράκης Π., *Επιχειρηματικότητα & Ανάπτυξη*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1995

Ράνος Κ., *Μεταφορές & Περιφερειακή Ανάπτυξη*, Πάντειο Πανεπιστήμιο - Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, 1991

Ράνος Κ., *Διαπεριφερειακές Ανταλλαγές - Ένα Νεοκλασικό Υπόδειγμα Γενικής Ισορροπίας*, Πάντειο Πανεπιστήμιο - Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Image Press, 1992

Ρέππας Π., *Οικονομική Ανάπτυξη - Θεωρίες και Στρατηγικές*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1991

Σκάγιαννης Π., *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιάς, 1994

Σκούλος Μ., Κοντοσταύρου - Καραλίβανου Ο., Ανδρονικίδου Δ., Κωνσταντιανός Β., *Σχεδιάζοντας την Αειφόρο Περιφερειακή Ανάπτυξη, Αρχές - Πρακτικές - Εργαλεία, Παράδειγμα Εφαρμογής: Ρόδος*, MIO-ECSDE, Πρόγραμμα SUDECIR της ΓΔ Έρευνας της Επιτροπής της Ε.Ε., Συμβόλαιο No. ENV4-CT96-0271 (DG XII-DTEE), Αθήνα, 1999

Φωτόπουλος Τ., *Εξαρτημένη Ανάπτυξη*, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1985

Χατζημιχάλης Κ., *Περιφερειακή ανάπτυξη και πολιτική - Κείμενα από τη Διεθνή Εμπειρία*, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1992

Χριστοφάκης Ε., *Τοπική Ανάπτυξη & Περιφερειακή Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2001

Barquero A., *Τοπική Ανάπτυξη. Μια στρατηγική για τη δημιουργία απασχόλησης*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1991

Bagnasco A., *Ανάπτυξη Βασισμένη στην μικρή Βιομηχανία: Η περίπτωση της «Τρίτης Ιταλίας»*, στο Χατζημιχάλης Κ., Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική - κείμενα από την διεθνή εμπειρία, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1992

Friendmann J., *Περιφερειακή ανάπτυξη σε αναπτυγμένες χώρες: Ενδογενής ή αυτάρκης*, στο Χατζημιχάλης Κ., Περιφερειακή ανάπτυξη και πολιτική. Κείμενα από τη διεθνή εμπειρία. Εκδόσεις Εξάντας, 1992.

Isard W., *Τι είναι Περιφερειακή Επιστήμη (1974)*, στο Χατζημιχάλης Κ., Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική - κείμενα από την διεθνή εμπειρία, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1992

Lipietz A., *Το εθνικό και το περιφερειακό: Ποια η αυτονομία τους για την αντιμετώπιση της παγκόσμιας καπιταλιστικής κρίσης (1983)*, στο Χατζημιχάλης Κ., Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική - κείμενα από την διεθνή εμπειρία, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1992

Perroux F., *Σημείωση για την έννοια των «πόλων ανάπτυξης» (1955)*, στο Χατζημιχάλης Κ., Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική - κείμενα από την διεθνή εμπειρία, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1992

Richardson W. Harry, *Περιφερειακή Οικονομική*, τόμοι Α' & Β', Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1972

Scott A., *Ευέλικτα συστήματα παραγωγής και περιφερειακή ανάπτυξη: Η ανάδυση νέων βιομηχανικών χώρων στη Βόρεια Αμερική και τη Δυτική Ευρώπη (1988)*, στο Χατζημιχάλης Κ., Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική - κείμενα από την διεθνή εμπειρία, εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1992

Steedman I., *Trade Amongst Growing Economics*, Cambridge University Press, 1979, (τίτλος πρωτοτύπου), *Διεθνές Εμπόριο*, για την μετάφραση Ανδροβιτσανέας Χρήστος, Εκδόσεις Κριτική Επιστημονική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 1993

Walker D. & Chapman K, *Η χωροθέτηση της βιομηχανίας*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1990

Weaver C., *Ανάπτυξη από τα κάτω: Προς μία θεωρία της «ανάπτυξης σε συγκεκριμένες περιοχές» (1981)*, στο Χατζημιχάλης Κ., Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική, κείμενα από τη διεθνή εμπειρία, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1992.

Βιβλιογραφία στην Αγγλική Γλώσσα

Adams S., *Review of Allan Pred*, Urban Geography, Vol. 2 , no. 4, pp. 364-366, 1981

Aghion P., Howitt P., *Endogenous Growth Theory*, Chapter 7, MIT Press, Cabridge, 1998

Amin S., *Unequal Development*, New York, Monthly Review, Vol. 53, no. 2, 1976

Amin S., *The economics of the new imperialism*, International Conference on The Economics of the New Imperialism Proceedings, 22-24 January 2004, International Development Economics Associates (IDEAs), School of Social Science - Jawaharlal Nehru University, New Delhi, 2004

Aydalot P., Keebleed D., *High technology industry and innovative environments*, Croom Helm, London, 1988

Bayer P.T., *Dissent on Development*, Massachusetts, Harvard University Press, 1972

Bennett R. & Krebs G., *Local Economic Development*, Belhaven Press, London, 1991

Blakely E., Bradshaw T., *Planning Local Economic Development - Theory and Practice*, Sage Publications, California, 2002

Boeke J.K., *Economics and Economic Policy of Dual Societies*, Leading Issues in Economic Development, eds. Meier G.M., 3rd Edition, Oxford University Press, New York, 1976

Boudeville J., *Problems of Regional Economic Planning*, Edinburgh University Press, Edinburgh, 1966

Boventer E. (von), *Walter Christaller's Central Places and Peripherical Areas: The Central Place Theory in Retrospect*, Journal of Regional Science, Vol. 9, pp. 117-124, 1969

Button K., *Infrastructure investment endogenous growth and economic convergence*, Ann Regional Science vol. 32:145-162, 1998

Castells M., Hall P., *Technopoles of the World*, Routledge, U.K., 1994

Chichilnisky G., *What is sustainable development?*, Land Economics, 73(4): 467-491, 1997

Coffey S. & Polese M., *Local Development, Conceptual Bases and Policy Implications*, Regional Studies, Vol. 19 -2, 1985

Darwent, D.F. *Growth Poles and Growth Centers in Regional Planning. A Review*, Friedman and Alonso (eds), Regional Policy: Readings in Theory and Applications, Cambridge, ME, MIT Press, 1975

Duchesne R., *The industrialization of Puerto Rico, 1948-1980: between Classical and Dependency Theory*, Perspectives on Global Development and Technology, Vol. 16, No. 2, pp. 223-244, 2000

E.U. (European Union) *Second Report on Local development & employment Initiatives, The Era of Tailor - Made Jobs*, European Commission Working Document, Sec (98) 25, January 1998

Elam Joyce, *Critical success factors in developing and using optimization - based decision support systems in local/regional developing planning on developing countries*, Critical success factors: Key to the use of information systems / technology in local / regional planning. Papers presented at the Expert Group Meeting on Integrating Information Systems / Technology in Local / Regional Planning, Singapore, 31/10 - 4/11 1988, pp. 423-436, Nagoya, Japan, United Nations Centre for Regional Development, 1990

Friedmann J., Douglass M., *Agropolitan Development: Towards a new strategy for Regional Planning in Asia*, Fu-Chen Lo & Kamal Salih (eds), Growth Pole Strategy and Regional Development Policy, New York, Pergamon press, 1978

Friedmann J., *The World City Hypothesis*, World Cities in a World System, edited by Knox P. & Taylor P., Cambridge University Press, Cambridge, 1995

Gandolfo G., *International Trade Theory and Policy*, Spinger Berlin - Germany, 1998

Garofoli G., *Endogenous Development and Southern Europe*, Athenaeum Press Ltd, Newcastle, 1992

Garofoli G., Mazzoni R., *Requiem for the Third Italy? Rise & Fall of a too successful concept*, Entrepreneurship & Regional Development, Vol. 1, 1998

Gibbs D., *Regional development agencies and sustainable development*, Regional Studies, Vol. 32, no. 4, pp. 365-369, 1998

Greenhut M., *Plant Location in Theory & Practice*, University of North Carolina Press, 1956

Hansen N.M., *Development Pole Theory in a Regional Context*, Kyklos 20: pp. 709-725 (1967), Reprinted as Ch. 9, pp. 121-136 in Regional Economics: Theory and Practice, ed. By McKee D.L., Dean R.D., Leahy W.H., New York, Free Press, 1970

Henderson D., Morgan K., *Regions as Laboratories: The rise of Regional Experimentalism in Europe*, in Gertler M. & Wolfe D., (editors) Innovation and Social Learning, Macmillan, London, 2001

Hilhost J.H., *Industrialization and Local / Regional Development Revisited*, Development and Change, Vol. 29, No. 1, pp. 1-26, Blackwell Publ., January 1998

Hirschman A.O., *The Strategy of Economic Development*, Yale University Press, New Haven, CT, 1958

Hunt D., *Economic Theories of development: An analysis of competing paradigms*, Chapter 6, Harvester Wheatsheaf, New York, 1989

Illeris S., *An inductive theory of regional development*, Papers in Regional Science, 72, 2, 1993

International Council for local Environment Initiatives (ICLEI), *Local Government Implementation of Agenda 21*, Toronto, April 1997

Isard W., Schoooler E.W., Vietorisz T., *Industrial Complex Analysis and Regional Development with particular reference to Puerto Rico*, Regional Science Association Papers and Proceedings, Vol. 1, U1-U17, 1955

Konsolas N., Papadaskalopoulos A., Sidiropoulos E., *Regional Analysis & Local Planning* (1989), in Konsolas N. (ed), Local Development, Regional Development Institute & Hellenic Agency for Local Development and Local Government, Athens, 1990

Krugman P., *Development Geography & Economic Theory*, MIT Press, Cambridge, 1996

Liodakis G., *The new stage of Capitalist Development and the Prospects of globalization*, Economics for the Future Conference Proceedings, Cambridge, 17-19/09/2003,

Losch A., *The Economics of Location*, Translated from the Second Revised (1944), edition by William H. Woglom with the assistance of Wolfgand F. Stolper, New Haven, Yale University Press, 1954 & 1959

Mydral G., *Economic Theory & Underdevelopment Regions*, Hutchinson, London, 1969

Niebuhr A., Stiller S., *Integration Effects in Border Regions - A survey of Economic Theory and Empirical studies*, Hamburg Institute of International Economics, Hamburg, 2002

OECD, *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*, OECD Publications, Paris, 2002

OECD, *Frascati Manual 2002, Proposed Standard Practice for Surveys on Research and Experimental Development*, OECD Publishing, Paris, 2003

OECD, *Sustainable Development in OECD Countries*, OECD Publications, Paris, 2004

Parsons T., *The Social System*, Routledge & Kedan Paul Ltd, London, 1951

Perloff H.S., Dune E.S. & Muth R.E., *Regions, Resources and Economic Growth, Resources for the Future*, Johns Hopkings Press, Baltimore, 1960

Porter M., *The Competitive Advantage of Nations*, The Macmillan Press, London, 1990

Radice H., *Globalization, State failure and Underdevelopment: Imperalism?*, BISA-IRGP/CGPE Conference Proceedings "The Global Constitution of Failed States: The Consequence of a New Imperialism, University of Sussex, April 18-20, 2001

Ranis G., *The evolution of development thinking - Theory & Policy*, World Bank's 2004 Annual Conference on Development Economics, Discussion Paper 886, New Haven, 2004

Simon H., Adminisistrative Behaviour, 4nd Edition, New York, The Free Press, 1997

Sitarz Daniel, *Agenda 21: The Earth Summit Strategy to save our Planet*, United Nations Conference on Environment and Devlopment, U.N., Boulder, CO: EarthPress, 1993

Stohr W. & Taylor F., 1981, *Development from above or below?*, John Wiley and Sons, Chichester, U.K., 1981

Stohr W., *Development from Below: The bottom up and periphery inward development paradigm, in Development from above or bellow?* Wiley & Sons Ltd, Chichester, 1981

Syrett Stephen, *Local Development*, Avebury, England, 1995

Walker R., Storper M., *Capital and Industrial location*, Human Geography, vol. 5(4), p.p. 473-509, 1981

William A., *From Alfred Weber to Max: The Shifting style of Regional Policy*, In Dynamics and Conflicts in Regional Structural Change: Essays in Honor of Walter Isard, Vol. 2, edited by Manas Chatterji & Robert E., eds. Kuenne, New York, New York University Press, 1990

Williamson R., *Regional Growth: Predictive Power of the Export Base Theory*, Growth and Change, Vol. 6: pp. 3-10, 1975

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΥΠΟΔΟΜΕΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Οι υποδομές, όπως αναφέρθηκε στο Κεφ. 1, ήδη από την Πρώτη Γενιά των Θεωριών της Περιφερειακής Επιστήμης αποτελούν **βασικό στοιχείο** αναφοράς και επιστημονικού προβληματισμού σε όλη την σχετική θεωρητική εξέλιξη έως σήμερα. Επίσης, όπως είναι γνωστό, ένας από τους σημαντικότερους τύπους υποδομών σχετίζεται με τις μεταφορές[1], τμήμα του οποίου αποτελούν τόσο οι λιμενικές υποδομές όσο και οι υποδομές της εφοδιαστικής (κόμβοι μεταφορτώσεων, αποθηκευτικά πάρκα κ.ο.κ. όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια). **Στο κεφάλαιο αυτό θα επιχειρηθεί να γίνει εμβάθυνση στην θεωρητική βάση που προηγήθηκε στο Κεφ. 1 και να εξειδικευτούν οι θεωρίες που σχετίζονται άμεσα και έμμεσα με τις υποδομές γενικότερα και στην συνέχεια στο κεφάλαιο 3 με τις υποδομές μεταφορών ειδικότερα.**

2.1 Ορισμός της υποδομής

Η παροχή επαρκούς υποδομής θεωρείται συχνά ως απαραίτητη προϋπόθεση για την οικονομική πρόοδο αλλά, παρόλα αυτά η έννοια «*υποδομή*» δεν είναι εύκολο να οριστεί. Υπάρχουν διάφορες απόψεις και αντιλήψεις σχετικά με τον ορισμό της «*υποδομής*» καθώς πολλοί ερευνητές ορίζουν τις υποδομές βάσει:

- του βαθμού που αποτελούν αυτές δημόσιες επενδύσεις,
- του φυσικού αντικειμένου τους,
- της χρήσης τους,
- του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους,
- της παραγωγικότητας τους κ.α.

Χαρακτηριστικά ο Rostow W.W., γνωστός για την θεωρία του των πέντε σταδίων υποστηρίζει ότι οι επενδύσεις χαρακτηρίζονται από: α) μακρές περιόδους ωρίμανσης, β) μεγάλο μέγεθος εφ άπαξ επένδυσης και γ) τα κέρδη από τις επενδύσεις συχνά επιστρέφουν στην κοινότητα μέσω έμμεσων σειρών αιτιότητας (στο Parr J.B., 1999).

Ο Hirschman (1958) με την σειρά του σκιαγραφώντας τις συνθήκες κάτω από τις οποίες μπορεί μια, δραστηριότητα να υπαχθεί στο χαρακτηρισμό «*υποδομή*» θεώρησε ότι είναι αυτές που:

---

[1] Σύμφωνα με τον Πλασκοβίτη Η. (2000) οι υποδομές κατατάσσονται, με βάση το τομεακό - μορφολογικό κριτήριο, σε Υποδομές: α) **Μεταφορών**, β) Επικοινωνίας - Τηλεματικής, γ) Ενέργειας, δ) Υδραυλικών, ε) Κτηρίων, στ) Αναψυχής - Αθλητισμού, ια) Ανάδειξης - Προστασίας Περιβάλλοντος.

- Διευκολύνουν μια μεγάλη ποικιλία οικονομικών δραστηριοτήτων.
- Παρέχονται από το δημόσιο τομέα δωρεάν ή σε τιμές που ορίζει το κράτος
- Έχουν μεγάλο εφ' άπαξ μέγεθος επένδυσης και μεγάλη αναλογία κεφαλαίου / απόδοσης κ.α..

Επίσης, προσδιόρισε δύο ακόμα ιδιότητες που χαρακτηρίζουν τις υποδομές ότι α) προκαλούν τις άμεσες παραγωγικές δραστηριότητες και β) ότι είναι «άτρωτες» από τα κριτήρια των επενδύσεων.

Όπου έχουν υπάρξει προσπάθειες στη σκιαγράφηση το τι είναι υποδομή, η τάση είναι να εξετάζονται τα ιδιαίτερα φυσικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα και να συντάσσονται κατάλογοι χαρακτηριστικών. Ο Nurske (1952, στο Button, 1998), π.χ., κωδικοποιώντας τα χαρακτηριστικά για τις υποδομές αναφέρει ότι αυτές: «*παρέχουν τις βασικές υπηρεσίες σε οποιαδήποτε παραγωγική ικανότητα*», «*δεν μπορούν να εισαχθούν από στο εξωτερικό*» και είναι «*των μεγάλων και δαπανηρών εγκαταστάσεων*». Πολλές φορές μάλιστα η υποδομή αναφέρεται ως «*κοινωνικό υπερυψωμένο κεφάλαιο*». Ο Hirschman (1958) αναφέρει για τις υποδομές ότι: «*υπό την ευρύτερη έννοια περιλαμβάνουν όλες τις δημόσιες υπηρεσίες, από το νόμο και την τάξη μέσω της εκπαίδευσης και τη δημόσια υγεία στη μεταφορά, τις επικοινωνίες, την ενέργεια και την παροχή νερού καθώς επίσης και το γεωργικό υπερυψωμένο κεφάλαιο όπως τα συστήματα άρδευσης και αποξηράνσεων. Ο σκληρός πυρήνας της έννοιας μπορεί πιθανώς να περιοριστεί στη μεταφορά και τη ενέργεια*». Αργότερα, αυτά τα χαρακτηριστικά έτειναν να περιγραφούν με μάλλον πιο τεχνικούς όρους, όπως οι ροές πληροφοριών (Youngson, 1967) ενώ συγχρόνως εξετάστηκε το θέμα των εξωτερικοτήτων/αλληλοεπιδράσεων των δημόσιων αγαθών (Andersson, 1993, Andersson & Kobayashi, 1989, στο Button K., 1998).

Σύμφωνα με τον Σκάγιαννη (1994), θα μπορούσαμε να ορίσουμε ότι «*η Υποδομή είναι κάθε επένδυση εκφρασμένη σε φυσικό κεφάλαιο σταθερό στο έδαφος και σχετικά μεγάλης κλίμακας, πού στοχεύει στην εξυπηρέτηση διάφόρων ανθρώπινων δραστηριοτήτων*».

2.2. Η σημασία των Υποδομών στην Οικονομική - Περιφερειακή Ανάπτυξη

Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank, 1994) η δημόσια επένδυση στην υποδομή συμβάλλει στην ανάπτυξη ενώ τα αγαθά και οι υπηρεσίες που παρέχονται από αυτές θεωρούνται ζωτικής σημασίας για την οικονομική επίδοση (μείωση δαπανών παραγωγής και διανομής, ⇨ βελτίωση παραγωγικότητα της εργασίας ⇨ υποκίνηση ιδιωτικών επενδύσεων και τεχνολογικών καινοτομιών). Υπάρχει μια επικρατούσα πεποίθηση μεταξύ των πολιτικών και των αναλυτών μεταφορών ότι η ανάπτυξη μεταφορών διαδραματίζει έναν ζωτικής σημασίας ρόλο στην ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης. Κάτω μάλιστα από αυτή τη θεωρεία κρύβεται η πεποίθηση ότι η διαθεσιμότητα της γρήγορης, αξιόπιστης και προσιτής μεταφοράς ιστορικά είναι η βασική αιτία γύρω από την οποία οι πόλεις και οι περιοχές έχουν αναπτυχθεί και έχουν ακμάσει (OECD, 2002). Η δυνατότητα να κινηθούν οι άνθρωποι, τα αγαθά οι πληροφορίες εύκολα και οικονομικά χρησιμοποιείται ακόμα για να εξηγήσει το σχετικό οικονομικό πλεονέκτημα των περιοχών και των κρατών. Με βάση μάλιστα

την σημερινή κοινή πεποίθηση ότι η έλλειψη υποδομών αποτελεί έναν από τους βασικότερους λόγους υπανάπτυξης, εξ' αντιδιαστολής η ίδια κοινή πεποίθηση υποστηρίζει ότι η ύπαρξη ενός επαρκούς συστήματος υποδομών αποτελεί τη βασική προϋπόθεση για την περιφερειακή και γενικότερα την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας. Φυσικά το πρόβλημα της υπανάπτυξης είναι πολυσύνθετο και δεν αναλύεται μόνο από την εξέταση της ύπαρξης ή απουσίας υποδομών.

Εντούτοις, στο πέρασμα των χρόνων οι υποδομές, στην διαδικασία ανάπτυξης, αυξομείωναν τον ρόλο τους και την σημασία τους τόσο σε θεωρητικό όσο και στο πρακτικό επίπεδο. Έτσι, εντοπίζονται περίοδοι όπου οι υποδομές δεν θεωρούνται σημαντικό στοιχείο ανάπτυξης, περίοδοι όπου υπάρχει προβληματισμός για το ποιος θα πρέπει να είναι ο ιδιοκτήτης, ο φορέας διαχείρισης της υποδομής, πόσο θα επεκτείνονται οι υποδομές κ.α., περίοδοι που οι υποδομές θεωρούνται κινητήριος μοχλός ανάπτυξης, περίοδοι που υπάρχουν έντονες διαμάχες μεταξύ θεωρητικών και πολιτικών για την σκοπιμότητα νέων κατασκευών, αποσύρσεων, αναβαθμίσεων ή συμπληρώσεων σε υποδομές, με σκοπό την ανάπτυξη κ.α. Στην πιο σύγχρονη μας εποχή, την εποχή μετά το 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο, η αύξηση των επενδύσεων στις υποδομές υιοθετήθηκε ως η πιο κατάλληλη πολιτική για άμεση οικονομική ανάπτυξη. Η περίοδος αυτή δεν διατηρήθηκε επί μακρό καθώς το επίκεντρο της προσοχής, πολιτικών και θεωρητικών, μετακινήθηκε στους παράγοντες «*ανθρώπινο δυναμικό*» και «*τεχνολογία*» ως βασικούς προσδιοριστικούς αναπτυξιακούς παράγοντες (Πλασκοβίτης Η., 2000).

Τα τελευταία χρόνια το επιστημονικό ενδιαφέρον επαναπροσεγγίζει τη σημασία των εν γένει υποδομών στην αναπτυξιακή διαδικασία. Μελέτες μάλιστα που αφορούν αναπτυσσόμενες χώρες έδειξαν ότι η αναπτυξιακή σημασία των υποδομών είναι σχεδόν αναμφισβήτητη, ενώ σημαντικές προσπάθειες έχουν γίνει για την μέτρηση των επιπτώσεων τους στην οικονομική δραστηριότητα (Πλασκοβίτης 2000). Ιδιαίτερο ενδιαφέρον δίνεται πρόσφατα και σε μικρο - επίπεδο υποδομών δηλ. στην συμβολή μεμονωμένων - ανεξάρτητων τμημάτων υποδομών στην ανάπτυξη (Button K., 1998). Εντούτοις, δύο είναι τα μεγάλα ερωτήματα που παραμένουν:

1. αν και κατά πόσο οι υποδομές μεταφορών συμβάλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη ή όχι των ανεπτυγμένων οικονομιών και
2. τι γίνεται εάν η κατασκευή υποδομών καταλήξει να είναι μια διαρκής ανακυκλούμενη διαδικασία επειδή ακριβώς αποτελεί προϋπόθεση για την οικονομική δραστηριότητα, την πρόκληση της απασχόλησης, της αύξησης της παραγωγικότητας κ.α.; Και μάλιστα, ποια είναι τα πραγματικά και ουσιαστικά αποτελέσματα της διοχέτευσης του πλεονάζοντας κεφαλαίου στις υποδομές, όταν αυτά δεν διοχετεύονται και αξιοποιούνται π.χ. στην βιομηχανική - βιοτεχνική παραγωγική διαδικασία;

2.3. Θεωρητική Προσέγγιση

Αν και οι υποδομές συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη, η οικονομική θεωρία, συχνά δεν τις περιλαμβάνει στους προσδιοριστικούς παράγοντες της ανάπτυξης.

Βέβαια, στη διεθνή βιβλιογραφία των αναπτυξιακών θεωρείων υπάρχουν διάσπαρτα έμμεσες αναφορές για το ρόλο και τη σημασία των υποδομών. Από την εποχή μερκαντιλισμού ήδη πολλοί συγγραφείς ισχυρίζονταν ότι οι δημόσιες δραστηριότητες «από τον ηγεμόνα» καθόριζαν την ανάπτυξη και την ευημερία, ενώ ακόμη και οι κλασικοί οικονομολόγοι, όπως ο A. Smith, που ήταν αντίθετοι με τις κρατικές παρεμβάσεις δεν παρέλειπαν να αναφερθούν ότι οι δρόμοι και οι λιμένες είναι σημαντικές προϋποθέσεις της ανάπτυξης (Biehl, 1986).

Εντούτοις, σπάνια αναφέρονται οι υποδομές ως παράγοντα που επηρεάζει την παραγωγικότητα. Άλλωστε, χαρακτηριστική είναι, η πιο απλή μαθηματική διατύπωση των παραγόντων από τους οποίους εξαρτάται η μεταβολή του ΑΕΠ, η συνάρτηση παραγωγής Cobb-Douglas (Πλασκοβίτης Η., 2000):

$$Y=AK^{a}/L^{B}$$

όπου : Y: το εισόδημα, A: ένας δείκτης παραγωγικότητας, K: το απόθεμα κεφαλαίων, L: η απασχόληση, a: η ελαστικότητα του εισοδήματος ως προς το κεφάλαιο, και β: η ελαστικότητα του εισοδήματος ως προς την απασχόληση.

Στην ανωτέρω συνάρτηση λογικό είναι ότι οι υποδομές περιλαμβάνονται, ως δημόσιο πάγιο κεφάλαιο, στο απόθεμα κεφαλαίων (K), ωστόσο, σπάνια εμφανίζετε σχετική αναφορά για τις υποδομές στη βιβλιογραφία.

2.3.1. Κεϋνσιανή Προσέγγιση

Η Κεϋνσιανή προσέγγιση για την σημασία των υποδομών, συνοψίζεται στο υπόδειγμα Harrod-Domar (Button K., 1998) και η οποία εστιάζει τα αποτελέσματά της στην οικονομική εκμετάλλευση τόσο της παραγωγής εισοδήματος όσο και της υποδομής.

Με το ίδιο τρόπο που υπονοείται ο ρόλος της υποδομής στη συνάρτηση παραγωγής Cobb-Douglas υπονοείται και στο υπόδειγμα οικονομικής μεγέθυνσης κατά Harrod-Domar:

$$g=s/k$$

όπου : g: ο ρυθμός αύξησης του εισοδήματος, s: ο ρυθμός αποταμίευσης, k: ο ρυθμός αύξησης της παραγωγικότητας του κεφαλαίου στο οποίο λογικά εμπεριέχεται ο ρόλος των υποδομών.

2.3.2. Νεοκλασική Προσέγγιση

Αντίθετα, οι νεοκλασικοί οικονομολόγοι θεωρούν ότι τα αποτελέσματα υποδομών απορρέουν από τον ανεφοδιασμό της αγοράς και τις μεταφορές καθώς επίσης και από άλλες υποδομές που θεωρούνται σημαντικές στην παραγωγική διαδικασία. Σύμφωνα με τη νεοκλασική θεωρεία μία συνηθισμένη συνάρτηση παραγωγικής διαδικασίας μπορεί να είναι ως εξής (Button K., 1998):

$$Y = f(L, K, J)$$

με το Y να δείχνει την παραγωγή, με L την εργασία, με K το απόθεμα του ιδιωτικού κεφαλαίου και με J το απόθεμα του δημόσιου κεφαλαίου[2].

2.3.3. Αναπτυξιακές Θεωρίες

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον εκτός από τις θεωρίες του Hirschman A. και του Rostow, W.W. που αναλύθηκαν στο Κεφ. 1 παρουσιάζει και η θεωρία του Rosenstein-Rodan P., ο οποίος (όπως και οι Hirschman και Rostow) στην προσπάθειά του να εξηγήσει τα αίτια της υπανάπτυξης ορισμένων χωρών και της επιθυμίας του να προτείνει τρόπους αντιμετώπισης, προσέγγισε το ζήτημα της ανάπτυξης δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στο ρόλο των υποδομών.

Η θεωρία της μεγάλης ώθησης (Big push theory)

Έχοντας ως βάση την πεποίθηση ότι η ύπαρξη υποδομών αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη μιας οικονομίας ο Rosenstein-Rodan, από το 1943, υποστήριξε ότι μικρές επάλληλες αυξήσεις των επενδύσεων γενικότερα δεν μπορούν να παίξουν ουσιαστικό ρόλο και να συμβάλλουν στον απεγκλωβισμό των υπανάπτυκτων χωρών από τη στασιμότητα. Αντίθετα, οι οικονομίες αυτές χρειάζονται άμεσα και όχι σταδιακά ένα σημαντικό μέγεθος επενδύσεων (**big push**), που να ξεπερνούν ένα κρίσιμο ελάχιστο όριο ώστε να απομακρυνθεί η οικονομία από το χαμηλό επίπεδο ισορροπίας και να στραφεί προς μια γρήγορη και παράλληλα σταθερή ανάπτυξη (Ρέππας Α., 1991). Το βασικό του επιχείρημα ήταν ότι στη διαδικασία της ανάπτυξης υπάρχουν τρεις αδιαιρετότητες: α) της ζήτησης β) της προσφοράς της αποταμίευσης και γ) της διαδικασίας της παραγωγής, οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν εξωτερικές οικονομίες και ώθηση στην οικονομία, μέσα από κατάλληλες επενδύσεις (Σκάγιαννης Π., 1994).

Σε όλη αυτή την διαδικασία της ανάπτυξης ο Paul Rosenstein-Rodan δίνει ιδιαίτερη σημασία στην παροχή **Πάγιου Κοινωνικού Κεφαλαίου** (Social Overhead Capital)[3] ή υποδομών (δρόμοι, **λιμένες**, νοσοκομεία, άρδευση κλπ) και στα σημαντικά θετικά εξωτερικά οφέλη στην κοινωνία που δημιουργούν. Επίσης, σημείωσε ότι τέτοιου είδους επενδύσεις πρέπει να προηγούνται των άμεσα παραγωγικών επενδύσεων προκειμένου η επιτυχία να είναι εξασφαλισμένη. Με βάση τα παραπάνω, σύμφωνα με τον Rosenstein-Rodan, είναι φυσικό ότι οι μεγάλες και άμεσες επενδύσεις στις υποδομές, που έχει ανάγκη η οικονομία, δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν από τον ιδιωτικό τομέα (Maxwell S., 2005).

---

[2] Υπάρχουν αρκετές παραλλαγές σε αυτή την συνάρτηση όπως π.χ. η Y=f (L, K, J, F) όπου το F αντιπροσωπεύει τους αξιωματούχους (εκείνοι που απασχολούνται στο δημόσιο τομέα).

[3] Ως Πάγιο Κοινωνικό Κεφάλαιο ορίζεται από τον Rosenstein - Rodan ως αυτό που αποτελείται από *«...όλες εκείνες τις μεταφορές ή τις επικοινωνίες, που πρέπει να προηγούνται από τις πιο γρήγορα αποδοτικές άμεσες παραγωγικές επενδύσεις και που αποτελούν το πλαίσιο ή την υποδομή και τα πάγια κόστη (γενικά) της οικονομίας ως σύνολο. Οι εγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται από ένα εφ' άπαξ μεγάλο αρχικό μέγεθος στο κόστος τους και από χαμηλό μεταβλητό κόστος»* (Βλ. Σκάγιαννης, 1994)

Οι τρεις προαναφερόμενες αναπτυξιακές προσεγγίσεις (Rosenstein-Rodan, Hirschman & Rostow), παρ' όλες τις διαφορές τους, έχουν δύο κοινά χαρακτηριστικά, σχετικά με το ζήτημα της υποδομής:

1. Πρώτον, ορίζουν το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο ως τον υλικό όρο ή ακόμα την προωθητική δύναμη για μια ουσιαστική οικονομική ανάπτυξη είτε με την μορφή της μεγάλης ώθησης είτε με την μορφή της απογείωσης και
2. δεύτερον, υποστηρίζουν ότι το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο αποτελεί αντικείμενο κάποιου δημόσιου φορέα.

Συνοπτικά θα λέγαμε ότι, οι αναπτυξιακές θεωρίες υπερθεματίζουν την αναγκαιότητα και την σημασία της ανάπτυξης των κρατικών υποδομών ως κύριο στοιχείο για την περαιτέρω ανάπτυξη της παραγωγικής διαδικασίας. Η γενίκευση αυτή δεν επαληθεύεται στην πράξη καθώς οι σχέσεις και οι επιπτώσεις της παραγωγικής διαδικασίας και των υποδομών διαφοροποιούνται ανάλογα με τον χρόνο και τον τόπο. Χαρακτηριστικά ο Folin M. (1979) υποστηρίζει ότι οι θεωρίες αυτές στοχεύουν μάλλον στην «*αλλαγή της οικονομικής τάξης παρά απλώς στην εξασφάλιση ενός σταθερού ρυθμού ανάπτυξης*» ενώ σύμφωνα με τον Σκάγιαννη (1994) δεν έχουν συνειδητοποιήσει ότι «*η υποδομή μπορεί, η ίδια να αποτελεί τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας, στενά συνδεδεμένο με αυτό που οι ίδιες (οι αναπτυξιακές θεωρίες) αποκαλούν Άμεσες Παραγωγικές Δραστηριότητες*».

Επίσης, κριτική για την σημασία των υποδομών στην αναπτυξιακή διαδικασία, εκφράστηκε και από τον Μάρξ αλλά και στην συνέχεια και από τους συνεχιστές της μαρξιστικής θεωρίας, η οποία βασίστηκε στο σημείο ότι η έννοια της υποδομής αναφέρεται σε αξίες χρήσης.

Η κατασκευή της υποδομής και η λειτουργία των Γενικών Συνθηκών Παραγωγής[4] (Γ.Σ.Π.) δημιουργούν οικονομίες σταθερού και μεταβλητού κεφαλαίου και επιταχύνουν την ανακύκλωσή του. Σύμφωνα με το «*Κεφάλαιο*» του Κάρλ Μάρξ, οι οικονομίες αυτές επηρεάζονται από το κόστος του κυκλοφοριακού κεφαλαίου και το κόστος παραγωγής του παγίου τμήματος του σταθερού κεφαλαίου. Το κράτος, σύμφωνα με την Μαρξιστική θεωρεία, αναλαμβάνει το βάρος της παροχής υποδομής και της λειτουργίας των Γ.Σ.Π., είτε άμεσα μέσω της παροχής τους στην κοινωνία, είτε έμμεσα μέσω της ρύθμισης. Αυτό όμως εξαρτάται από το κατά πόσο το ίδιο το κεφάλαιο είναι σε θέση και επιθυμεί να αναλάβει τη δημιουργία υποδομής και τη λειτουργία των Γ.Σ.Π..

Ο Lipietz (1983) και ο Carney et al. (1980, στο Κόνσολας Ν., 1997) υποστηρίζει ότι το μονοπωλιακό κεφάλαιο χρειάζεται την επέμβαση του κράτους για τη αναγκαία και συνεχή αναδιάρθρωση του χώρου. Βασικό εργαλείο της διαδικασίας αυτής θεωρείται ο εξοπλισμός του χώρου με έργα υποδομής. Ο οικονομικός χώρος, κατά συνέπεια, είναι ένα προϊόν των σύνθετων σχέσεων μεταξύ μονοπωλιακού κεφαλαίου, επεμβάσεων του κράτους και των χωρικών κατάλοιπων πού έμειναν από

[4] Οι Γενικές Συνθήκες Υποδομής είναι όλες εκείνες οι ανθρώπινες δραστηριότητες οι οποίες αποτελούν προϋποθέσεις για την ύπαρξη και την ενδυνάμωση της παραγωγής στο επίπεδο της κοινωνίας, δηλ. η οικονομική δραστηριότητα «μεταφορές» προϋποθέτει για να λειτουργήσει μία σειρά άλλων δραστηριοτήτων όπως μεταλλεία, βιομηχανία κ.α. (Σκάγιαννης Π., 1994)

προγενέστερες περιόδους της καπιταλιστικής παραγωγής ή ακόμα από τους προκαπιταλιστικούς τρόπους παραγωγής.

2.3.4. Η θεωρεία του D. Aschauer

Την δεκαετία του '80 το ενδιαφέρον των επιστημόνων άρχισε και πάλι να εστιάζεται στην σημασία των υποδομών, μετά από μία μεγάλη περίοδο αποχής. Η αναζωπύρωση προήλθε από την ανάγκη να εξερευνηθούν και αποκαλυφθούν οι αιτίες της ισχυρής κάμψης της παραγωγικότητας σε Ευρώπη και Αμερική.

Έτσι, ως πρώτη ενέργεια της επιστημονικής κοινότητας ήταν η αποδοχή μιας παλαιότερης άποψης των Arrow & Kurz (1970) οι οποίοι εξετάζοντας τις μακροοικονομικές επιπτώσεις της κάμψης των δημοσίων επενδύσεων σε υποδομές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι το δημόσιο κεφάλαιο είναι παραγωγικό και οφείλει να περιλαμβάνεται στην συνάρτηση παραγωγής. Ο πρώτος που συντάχθηκε σε αυτήν την προσέγγιση ήταν ο Rather (1983) ο οποίος ήταν και ο πρώτος που προχώρησε σε ποσοτική εκτίμηση της σχέσης μεταξύ των δημοσίων επενδύσεων σε υποδομές και της γενικότερης οικονομικής δραστηριότητας, στα πλαίσια της αμερικανικής οικονομίας.

Η έκρηξη όμως προκλήθηκε, σε θεωρητικό επίπεδο, για την σημασία των υποδομών από την ανακοίνωση το 1989 «*Is public expenditure productive?*» του αμερικανού οικονομολόγου Aschauer D..

Στο κείμενό του αλλά και σε άλλα (όπως το 1990, 1994) ο Aschauer υιοθετεί την άποψη ότι πέρα από την βραχυχρόνια επίπτωση των υποδομών στην αύξηση της παραγωγής, μέσω του κατασκευαστικού κλάδου, εμφανίζεται και μία πιο μακροπρόθεσμη επίπτωση, με περισσότερο διαρθρωτικό τρόπο, μέσω της προσφοράς. Ο Aschauer εκτιμά με παλινδρόμηση την ακόλουθη γραμμική συνάρτηση:

$$LnQ = lnMFP + \lambda t + alnk + blnL + clnG$$

Όπου Q: η παραγωγή, MFP: το επίπεδο τεχνολογίας, K: το απόθεμα ιδιωτικού παγίου κεφαλαίου, L: η απασχόληση, G: το απόθεμα δημόσιου παγίου κεφαλαίου[5], t: η χρονική περίοδος, και a,b,c οι παράμετροι των εισροών των συντελεστών παραγωγής που συμβολίζουν την ποσοστιαία μεταβολή στη παραγωγή από μια ποσοστιαία μεταβολή στις εισροές των συντελεστών παραγωγής.

Ο Aschauer (1989), με βάση την ανωτέρω συνάρτηση και εξετάζοντας στοιχεία χρονικής σειράς για μια συγκεκριμένη περιοχή των Η.Π.Α. για την περίοδο 1949 - 1985, κατέληξε στην εκτίμηση ότι μια αύξηση των αποθεμάτων δημοσίου παγίου κεφαλαίου κατά 1% συντελεί σε αύξηση της παραγωγής κατά 0.39%. Επιπλέον, ο Aschauer, βάση μελετών του πάνω σε παρόμοιες συναρτήσεις υποστήριξε ότι οι δημόσιες δαπάνες για υποδομές έχουν σημαντικά μεγαλύτερη επίπτωση στη μεταβολή του ΑΕΠ από μία αντίστοιχη αύξηση της ιδιωτικής επενδυτικής δαπάνης. Ουσιαστικά τα αποτελέσματά του καταδεικνύουν ότι ένα οριακό δολάριο που

[5] Σε μια πιο αναλυτική μορφή αυτής της συνάρτησης το G αντικαθίσταται με H για αυτοκινητοδρόμους, WS για υδρεύσεις και αποχετεύσεις, O για λοιπές υποδομές. (Munnell, 1993, στο Πλασκοβίτης, 2000)

επενδύεται στο δημόσιο κεφάλαιο παράγει μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη από ένα οριακό δολάριο που επενδύεται στο ιδιωτικό κεφάλαιο. Τα αποτελέσματα αυτών των μελετών λέγονται ότι παρέχουν μια εξήγηση της επιβράδυνσης στην αύξηση παραγωγικότητας των αναπτυγμένων χωρών μετά από το 1973, η οποία προκλήθηκε, τουλάχιστον μερικώς, από την ανεπάρκεια του δημόσιου κεφαλαίου (Bangqiao J., 2001).

Πολλές από τις πρώτες μελέτες, βάση της συνάρτησης της παραγωγικής διαδικασίας (συχνά υιοθετώντας μια προδιαγραφή Cobb-Douglas), στις Η.Π.Α., σε επίπεδο χώρας αλλά και πολιτειών, απέδειξαν ότι η καλά σχεδιασμένη και χρησιμοποιημένη υποδομή μπορεί να επεκτείνει την οικονομική παραγωγικότητα μιας περιοχής. Σε αντίστοιχη μελέτη για την επίδραση της δημόσιας υποδομής στην παραγωγικότητα της ελληνικής οικονομίας κατά τη περίοδο 1963-1990 οι Σεγούρα και Χριστοδουλάκης (1997) εκτίμησαν ότι μια αύξηση του αποθέματος σε υποδομές κατά 1% οδηγεί σε αύξηση του ΑΕΠ της μεταποίησης κατά 0,42% και την μείωση του συνολικού κόστους παραγωγής της μεταποίησης κατά 0,86%. Επίσης, σημαντικά υψηλό θετικό πρόσημο παρουσιάζει και ο συντελεστής του λόγου των δημόσιων επενδύσεων ως προς το προϊόν των ελληνικών νομών που εξέτασαν οι Lambrinidis, Phsicharis & Kazazis το 1998. Τέλος, παρόμοια συμπεράσματα καταγράφονται και από τον Biehl (1991) σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) ο οποίος υιοθέτησε, σύμφωνα με τον Vickerman (2000) μια ελαφρώς διαφορετική μέθοδο από τον Aschauer ερευνώντας τους τρόπους στους οποίους η υποδομή θα ενίσχυε την παραγωγικότητα του ιδιωτικού κεφαλαίου.

Ένας μεγάλος αριθμός ερευνητών έχει επανεξετάσει ή έχει ερευνήσει περαιτέρω τη σχέση μεταξύ της δημόσιας υποδομής και της οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης. Αντί της χρησιμοποίησης των στοιχείων χρονικής σειράς (time series data) που χρησιμοποίησε ο Aschauer, η Munnell (1990) αρκετοί ερευνητές έχουν κάνει χρήση συγκεντρωμένων χρονικών στοιχείων και στοιχεία σταυροειδούς διατομής (pooled time series and cross-section data), που μετριάζουν μερικά προβλήματα των στοιχείων χρονικής σειράς. Πολλές μελέτες ακολουθούν αυτήν την προσέγγιση με περιπλοκότερη όμως οικονομετρική ανάλυση [Eisner (1991), Evans & Karras (1994), Holtz-Eakin (1994), Moomaw, Mullen & Williams (1995), Khanam (1996), Waters (1999), όλα στο Bangqiao, 2001). Πιο πρόσφατα, μια προσέγγιση συνάρτησης κόστους (cost function approach) έχει υιοθετηθεί επίσης από πολλούς ερευνητές [Lynde & Richmond (1992), Nadiri & Mamuneas (1996) Khanam (1999) όλα στο Bangqiao, (2001) και Morrison και Schwartz (1996)]. Οι μελέτες που χρησιμοποιούν μια προσέγγιση συνάρτησης κόστους είναι συνεπέστερες στη συναγωγή του συμπεράσματος ότι το κεφάλαιο υποδομής κυρίως των αυτοκινητοδρόμων έχει σημαντικά και θετικά αποτελέσματα στην οικονομική ανάπτυξη.

Από τις ανωτέρω εκτιμήσεις προκύπτει ουσιαστικά ότι η περιφερειακή παραγωγικότητα, το περιφερειακό εισόδημα και η περιφερειακή απασχόληση είναι αύξουσα συνάρτηση της παρουσίας υποδομών.

2.3.5. Η θεωρητική προσέγγιση του Biehl

Παρά τις εν λόγω θεωρητικές αναφορές, για την σημασία των υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη, αλλά και σε άλλες, η διεθνής βιβλιογραφία, δυστυχώς, δεν περιέχει μια συστηματική ανάλυση του ρόλου των υποδομών καθώς και τους οικονομικούς μηχανισμούς με τους οποίους εμπλέκονται στην αύξηση ή τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, με αποτέλεσμα οι θεωρίες αυτές να δέχονται μία αυστηρή κριτική, όπως αναφέρθηκε. Χαρακτηριστικά ο Krugman P. (1996), υποστηρίζει ότι η βασική αιτία που οι θεωρίες αυτές απέτυχαν να ενσωματωθούν στον βασικό άξονα της οικονομικής επιστήμης, οφείλεται στην αδυναμία τους να συστηματοποιήσουν την ανάλυσή τους, στα πλαίσια των μαθηματικοποιημένων υποδειγμάτων που είναι ευρέως αποδεκτά από τους οικονομολόγους.

Μόλις το 1986 μια διεθνής επιστημονική ομάδα υπό τον καθηγητή D. Biehl (1986), για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κατάφερε να πραγματοποιήσει μία ιδιαίτερα αναλυτική έρευνα, με τίτλο «*The Contribution of Infrastructure to Regional Development*», για τον τρόπο που η ύπαρξη ή η απουσία υποδομής επηρεάζει την διαδικασία περιφερειακής ανάπτυξης. Σύμφωνα με την μεθοδολογία της μελέτης αυτής υπολογίστηκε ένας συνθετικός δείκτης μέτρησης του επιπέδου υποδομής για κάθε ευρωπαϊκή περιφέρεια και στη συνέχεια αφού εισήχθησαν τα δεδομένα αυτά σε μία τροποποιημένη συνάρτηση παραγωγής τύπου Cobb-Douglas, στην οποία όλες οι παράμετροι είχαν στατιστικά εκτιμηθεί, υπολογίστηκε το επίπεδο παραγωγής που θεωρείται «*φυσιολογικό*» για κάθε δεδομένο επίπεδο υποδομής.

Ωστόσο, ο Biehl, θεωρεί, σύμφωνα με τον Σκάγιαννη (1994), ότι οι νεοκλασικές θεωρίες για την περιφερειακή ανάλυση που βασίζονται σε συναρτήσεις παραγωγής δεν ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για την παράμετρο «*υποδομή*», όπως αντίστοιχα πράττουν και οι θεωρίες της πόλωσης του Perroux και του Myrdal οι οποίες εισάγουν έμμεσα την υποδομή στην αναπτυξιακή διαδικασία μέσω της έννοιας της «*προωθητικής μονάδας*». Την πιο ικανοποιητική προσέγγιση ο Biehl την ανακαλύπτει στις έννοιες που έχει εισάγει ο Hirschman όπως είναι το «*Πάγιο Κοινωνικό Κεφάλαιο - Π.Κ.Κ.*» (Social Overhead Capital - SOC) και οι «*Άμεσες Παραγωγικές Δραστηριότητες - Α.Π.Δ.*» (Directly Productive Activities- DPA). Για τον Biehl (1986), οι διαφοροποιήσεις του Hirschman ανάμεσα στο Π.Κ.Κ. και τις Α.Π.Δ. «*εμφανίζονται ως μια καλή αφετηρία για τον ορισμό της υποδομής και την αξιολόγηση του ρόλου της στην περιφερειακή ανάπτυξη*».

Για να διερευνήσει τη σχέση υποδομής και χώρου, ο Biehl (1986) συνθέτει τις αστικές θεωρίες της υποδομής και του χώρου και προτείνει την «***Προσέγγιση του Δυναμικού της Περιφερειακής Ανάπτυξης***» (Regional Development Potential Approach), δεχόμενος ότι, «*οι περιφερειακές ανισότητες λόγω της φύσης τους είναι πρόβλημα μακροπρόθεσμου τύπου και όχι το αποτέλεσμα άμεσων κυκλικών διακυμάνσεων. Άρα, η έμφαση τόσο στην ανάλυση όσο και στο σχεδιασμό πολιτικής για τις οικονομίες των περιφερειών πρέπει να δίδεται στην πλευρά της προσφοράς του δυναμικού και όχι στη ζήτηση*». Η προσφορά δυναμικού βασίζεται στους «παράγοντες δυναμικού», ανάμεσα στους οποίους είναι: α) ο πλούτος σε φυσικούς πόρους, β) ο περιφερειακός πληθυσμός, γ) η γεωγραφική θέση, δ) το χωροταξικό σύστημα των αστικών συγκεντρώσεων, ε) η δομή των τομέων της οικονομίας, και στ) το απόθεμα (στοκ) του κεφαλαίου των υποδομών. Η βασική υπόθεση της

προσέγγισης των «*παραγόντων δυναμικού*», σύμφωνα με τον Σκάγιαννη (1994) είναι ότι υπάρχει μια ειδική κατηγορία πηγών που εμφανίζουν κοινά χαρακτηριστικά[6] και τα οποία ορίζουν το Δυναμικό αυτό. Έτσι, θεωρητικά, αν κάποιος γνωρίζει τον πλούτο σε αυτές τις πηγές, μπορεί να ποσοτικοποιήσει το εν δυνάμει εισόδημα και την απασχόληση, να αξιολογήσει τις δυνατότητες για περιφερειακή ανάπτυξη και να εκτιμήσει τα δυνατά αποτελέσματα από τα μέτρα περιφερειακής πολιτικής.

Έτσι, με βάση την μελέτη αυτή εάν το πραγματικό παρατηρούμενο εισόδημα είναι χαμηλότερο από το φυσιολογικό επίπεδο υποδομής τότε ως συμπέρασμα (Πλασκοβίτης, 2000) μπορεί να θεωρηθεί ότι η περιφέρεια δεν αξιοποιεί το απόθεμα υποδομής που διαθέτει, ενώ αντίθετα εάν το πραγματικό εισόδημα είναι υψηλότερο τότε το συμπέρασμα μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει υπερεκμετάλλευση της υποδομής και πιθανώς να χρειάζεται η αύξησή της. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την εν λόγω έρευνα στην Ε.Ε. (πολύ πριν την Διεύρυνση), οι ανισότητες που παρατηρούνται μεταξύ των περιφερειών είναι μεγαλύτερες από τις ανισότητες σε διαθέσιμους Παράγοντες Αναπτυξιακού Δυναμικού (Π.Α.Δ.)[7]. Αυτό με απλά λόγια σημαίνει ότι οι περιφέρειες της Ε.Ε. δεν κάνουν ορθολογική αξιοποίηση του αναπτυξιακού τους δυναμικού καθώς οι διαθέσιμες ποσότητες Π.Α.Δ. δεν συνδυάζονται κατά βέλτιστο τρόπο με τους περισσότερο ευκίνητους συντελεστές παραγωγής (ιδιωτικά κεφάλαια, εργατικό δυναμικό, τεχνολογία) με αποτέλεσμα οι φτωχότερες περιφέρειες να παρουσιάζουν συχνά υπερεπάρκεια ανεκμετάλλευτου δυναμικού ενώ αντίθετα οι πλουσιότερες περιφέρειες να υποφέρουν από φαινόμενα υπερεκμετάλλευσης και κορεσμού των δυνατοτήτων των υπαρχόντων υποδομών και άλλων Π.Α.Δ..

Με βάση τα ανωτέρω καταλήγουμε στο αρχικό συμπέρασμα ότι οι υποδομές:

- μπορούν να χρησιμοποιούνται ως μέσο περιφερειακής πολιτικής όταν διαπιστώνεται ότι η ανεπάρκειά τους εμποδίζει το αναπτυξιακό δυναμικό μιας περιφέρειας, ενώ,
- αντίθετα δεν προσφέρουν επιπλέον στην αναπτυξιακή πορεία μίας περιφέρειας όταν το υπάρχον δυναμικό δεν αξιοποιείται πλήρως[8].

Ο Biehl (1986) θεωρεί την υποδομή ως ένα κατάλληλο εργαλείο για περιφερειακή ανάπτυξη διότι:

---

[6] Αυτά τα κοινά χαρακτηριστικά των «*παραγόντων δυναμικού*» είναι η ανικανότητα, αδιαιρετότητα, μη-υποκαταστασιμότητα, και η πολυσθένεια (Biehl, 1986).

[7] Οι Π.Α.Δ. είναι μία ειδική κατηγορία πόρων οι οποίοι διαφοροποιούνται από τους άλλους συντελεστές παραγωγής όπως το εργατικό δυναμικό και το ιδιωτικό κεφάλαιο και οι οποίοι έχουν μεταξύ τους κοινά χαρακτηριστικά όπως γεωγραφική ακινησία, σχετική αδιαιρετότητα, πολύ δαπανηρή εγκατάσταση-υποκατάσταση-αντικατάστασή τους, μεγάλη δυνατότητα εξυπηρέτησης ενός ευρύτατου φάσματος παραγωγικών δραστηριοτήτων (π.χ. οι **υποδομές μεταφορών**, οι φυσικοί πόροι, ο περιφερειακός πληθυσμός, η γεωγραφική θέση της περιφέρειας, ο βαθμός αστικοποίησης κ.α) (Πλασκοβίτης, 2000).

[8] Σημειώνεται ότι το φαινόμενο αυτό δεν είναι αποτέλεσμα της έλλειψης της ζήτησης σε μια περιφέρεια (η ζήτηση πρακτικά θεωρείται μη πεπερασμένη), δεδομένης της παγκοσμιοποίησης των αγορών και της ανοικτής οικονομίας μιας περιφέρειας κ.α. αλλά οφείλεται είτε στην έλλειψη κάποιου άλλου ΠΑΔ είτε στον περιορισμό της ανταγωνιστικότητας της περιφέρειας, δηλ. στην αδυναμία της περιφερειακής οικονομίας να προσελκύσει και ενεργοποιήσει τους ευκίνητους συντελεστές παραγωγής.

- αποτελεί τμήμα του κεφαλαιακού αποθέματος (στοκ) μιας περιοχής,
- έχει ισχυρά χαρακτηριστικά δημοσίου αγαθού τα οποία οδηγούν σε αποτυχίες όταν λειτουργούν υπό τους νόμους της αγοράς,
- είναι υποκατάστατο άλλων «παραγόντων δυναμικού» και
- έχει μίκρο- μέσο- και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα.

Ωστόσο, τα συμπεράσματα αυτά δεν μπορούν να στηρίξουν αποκλειστικά την λύση του περιφερειακού προβλήματος καθώς μία απλή αναγωγή των θέσεων αυτών στην πραγματικότητα θα είχε ως αποτέλεσμα την διόγκωση του προβλήματος παρά την λύση. Έτσι, με βάση τα ίδια στοιχεία που χρησιμοποίησε η μελέτη σε συνδυασμό με τα αρχικά συμπεράσματα, η Περιφέρεια των Παρισίων θα είχε την ανάγκη επενδύσεων σε υποδομές, ενώ η Περιφέρεια των Νησιών του Ανατολικού Αιγαίου, όχι, γεγονός που θα όξινε, προφανώς, περισσότερο της περιφερειακές ανισότητες.

Μια σειρά από επιχειρήματα προστίθενται για την τεκμηρίωση της θέσης αυτής, όπως (Πλασκοβίτης, 2000):

- Η αδυναμία εκτίμησης των πραγματικών δεικτών υποδομής σε κατά κεφαλή βάση, σε νησιωτικές και αραιοκατοικημένες περιφέρειες (π.χ. Ανατολικό και Νότιο Αιγαίο), γιατί εκτός από την στατιστική αδυναμία άθροισης γεωγραφικά αποκομμένων και απομακρυσμένων πληθυσμών και υποδομών υπάρχει και η κοινωνική πλευρά, η οποία υποχρεώνει την κατασκευή υποδομών σε περιοχές με θεωρητική υπερεπάρκεια δυναμικού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τα πολλά ελληνικά νησιά του Αιγαίου, τα οποία αν και έχουν ελάχιστο μόνιμο πληθυσμό και δείκτες παραγωγικότητας, εντούτοις, δεν είναι δυνατόν το κράτος να μην επενδύει σε υποδομές (π.χ. λιμένες) στις περιοχές αυτές για λόγους κοινωνικής ισότητας.
- Η λανθασμένη εκτίμηση ότι στον συνθετικό δείκτη, με τον οποίο γίνονται οι διαπεριφερειακές συγκρίσεις, υπάρχει υποκατάσταση ή/και η συμπληρωματικότητα μεταξύ διαφορετικών κατηγοριών υποδομής. Είναι κατανοητό ότι ακόμα και αν υπάρχει υπερεπάρκεια κάποιων υποδομών (π.χ. νοσοκομεία, **λιμένες** κ.α) ή φυσικών πόρων (πρώτες ύλες, τοπίο κ.α.) είναι πιθανόν μία ανεπάρκεια οδικών ή τηλεπικοινωνιακών συνδέσεων να εμποδίζει ουσιαστικά την αξιοποίησή του διαθέσιμου δυναμικού των υπολοίπων παραγόντων της περιφερειακής οικονομίας (κατάσταση «*λαιμού μπουκαλιού / bottleneck*»). Επιπρόσθετα, είναι κατανοητό ότι η ένδειξη για υπερεπάρκεια σε οδικούς άξονες, **λιμενικές υποδομές** κ.α. μιας περιφέρειας δεν σημαίνει αυτόματα την απαγόρευση λιμενικών επενδύσεων στην περιοχή καθώς μία επένδυση σε μια συμπληρωματική υποδομή (γερανογέφυρες, αποθηκευτικοί χώροι κ.α.) μπορεί να αξιοποιήσει το δυναμικό που περισσεύει.
- Η ατελής απεικόνιση στον συνθετικό δείκτη του συνόλου των ποιοτικών χαρακτηριστικών της διαθέσιμης υποδομής, όπως είναι φυσικό. Επιπλέον η έλλειψη μηχανισμού επίβλεψης της πορείας των έργων αλλά και πόρων και διαδικασία συντήρησής τους έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση της ποιότητας της υποδομής. Χαρακτηριστικά η Munnel (σύμφωνα με τον Πλασκοβίτη, 2000) αναφέρει ότι η σχέση μεταξύ των υποδομών με την παραγωγικότητα του

ιδιωτικού κεφαλαίου έχει να κάνει με την ποιότητα των υποδομών που προσφέρεται ή χρήση τους με τρόπο που να περιορίζονται οι φθορές, ο ρυθμός απαξίωσης τους και κατά συνέπεια ο περιορισμός νέων δαπανών για νέες υποδομές.

Στην έντονη κριτική των αποτελεσμάτων της μελέτης του Biehl για την σχέση της περιφερειακής ανάπτυξης και των υποδομών, ο Σκάγιαννης (1994) χαρακτηριστικά αναφέρει, συνοπτικά:

1. Η μελέτη του Biehl έχει μάλλον ένα εμπειρικό χαρακτήρα παρά τεχνοκρατικό.
2. Δεν λαμβάνει υπόψη της τις προϋπάρχουσες θεωρίες για την υποδομή σε σημείο που κάποιος μπορεί να θεωρήσει ότι η εν λόγω μελέτη ήταν η πρώτη που ανακάλυψε τον όρο υποδομή.
3. Δεν λαμβάνει υπόψη της τις υποκείμενες κοινωνικές διαδικασίες καθώς και τη χρονική παράμετρο που μπορούν να καταστήσουν εφικτή ή να εμποδίσουν τη δημιουργία μιας υποδομής και από τον ιδιωτικό τομέα.
4. Δεν προσφέρει μια ικανοποιητική εξήγηση στην υπόθεση του, ότι η αιτία των αλλαγών των περιφερειακών δομών είναι αποτέλεσμα της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας, η οποία είναι βασισμένη στο συγκριτικό πλεονέκτημα της ύπαρξης υποδομών. Στην ανάπτυξη των σκέψεών του ο Biehl δεν απαντάει στο ερώτημα γιατί οι περιφέρειες είναι ανταγωνιστικές ενώ παραλείπει τη δυναμική των κοινωνικών και παραγωγικών δομών της περιφέρειας.
5. Δεν δίνει, όπως και άλλες παρεμφερείς θεωρίες, απάντηση στο ερώτημα της αιτιότητας της κατασκευής μιας υποδομής σε σχέση με την περιφερειακή ανάπτυξη.
6. Δεν αναγνωρίζεται ο κεφαλαιακός χαρακτήρας της υποδομής, ιδιαίτερα ως κεφάλαιο σε κίνηση, αν και ο Biehl ισχυρίζεται ότι η υποδομή είναι μέρος του συνολικού αποθέματος (στοκ) του κεφαλαίου μιας περιφέρειας[9].
7. Αποτυγχάνει να λάβει υπ' όψη του τους παράγοντες που καθορίζουν τις παραμέτρους που στην πραγματικότητα συνθέτουν ένα ευρύτερο πρόσωπο μιας περιφέρειας (βλ. ποιοτικά κριτήρια). Ο διαχωρισμός ανεπτυγμένων και υπανάπτυκτων περιφερειών σύμφωνα με το εν δυνάμει εισόδημά τους, την απασχόληση και την παραγωγικότητα, δεν είναι αντιπροσωπευτικός.
8. Δεν απαντά στο ερώτημα του τι είδους κεφαλαιακή επένδυση θα έπρεπε ή θα μπορούσε να προσελκύσει σε μία περιφέρεια[10].
9. Τέλος, εμφανής είναι η έλλειψη του «*πολιτικού στοιχείου*» και των κοινωνικών παραμέτρων στην ανάλυση του Biehl.

---

[9] Ο Biehl θεωρεί ότι η υποδομή απλώς εισάγεται ως ένας παράγοντας μείωσης ή αύξησης του κόστους σε μια πιο γενικευμένη μορφή μιας συνάρτησης παραγωγής, ένα μέρος δηλ. του συνολικού «*κεφαλαιουχικού εξοπλισμού μιας περιοχής*» (Biehl, 1986).

[10] Χαρακτηριστικά ακόμα και ο ίδιος ο Biehl, διαπιστώνει ότι «δεν υπάρχει καθαρή και ξάστερη απάντηση στο ερώτημα εάν ή όχι τα διάφορα είδη υποδομής ασκούν διαφορετική επίδραση στην περιφερειακή ανάπτυξη» (Biehl, 1986).

Για όλους αυτούς του λόγους, ο Σκάγιαννης (1994) θεωρεί ότι οι δύο έλεγχοι που προτείνει ο Biehl, δηλαδή :

- τι υποδομή απουσιάζει ή τι βρίσκεται σε υπερβολική χρήση, και
- η εκτίμηση εάν οι κατηγορίες της υποδομής χρειάζονται πραγματικά και εάν αντιπροσωπεύουν ένα περιοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη,

αποδεικνύονται ανεπαρκείς για να απαντήσουν ολοκληρωμένα στην προβληματική για τις υποδομές και την σχέση τους με την περιφερειακή ανάπτυξη.

2.4. Συμπεράσματα

Όλα τα ανωτέρω αποτελέσματα δεν οδηγούν αυτόματα στο συμπέρασμα ότι η μαγική λύση για την οικονομικά ανάπτυξη είναι η συνεχής αύξηση της δημόσιας δαπάνης για υποδομές. Άλλωστε, πολλοί θεωρητικοί σχολιάζοντας τα αποτελέσματα των συγκεκριμένων μελετών εξέφρασαν μία σειρά από κριτικές.

Υφίστανται μάλιστα και ένας αριθμός εναλλακτικών θέσεων που υποστηρίζουν (ειδικά σε εκείνες τις περιπτώσεις όπου τα δημόσια κεφάλαια χρησιμοποιούνται για να χρηματοδοτήσουν την ανάπτυξη υποδομής) ότι η κατασκευή μιας νέας υποδομής μπορεί εν τέλει να καθυστερήσει την ανάπτυξη στην περιφέρεια ή την χώρα. Αυτή η θέση στηρίζεται στην αποκαλούμενη «*εξωθούμενη προς τα έξω*» (crowding-out) ιδέα, δηλ. ότι η υποδομή είναι ουσιαστικά μη παραγωγική (Vickerman, 2002). Τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή της υποδομής θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την ενίσχυση ιδιωτικών επενδύσεων, για την πίεση της μείωσης των επιτοκίων ή των φόρων που μειώνουν την αποδοτικότητα της ιδιωτικής επένδυσης.

Η δεκαετία του '50 και η δεκαετία του '60 βεβαίωσαν μια δραματική αύξηση στην επένδυση δημόσιας υποδομής στον Καναδά και στις Η.Π.Α., **ιδιαίτερα στην υποδομή των αυτοκινητόδρομων** στις περιφέρειες των δύο αυτών μεγάλων χωρών. Αντίθετα, στις αρχές της δεκαετίας του '70 και στις αρχές της δεκαετίας του '80 εμφανίστηκε μια εντυπωσιακή μείωση των επενδύσεων σε υποδομές. Ταυτόχρονα την περίοδο αυτή παρατηρείται μια απότομη κάμψη της παραγωγικότητας, γεγονός που συνδέθηκε θεωρητικά αρχικά από Aschauer και στην συνέχεια από την Munnell, χρησιμοποιώντας συνολικά στοιχεία χρονικής σειράς. Εντούτοις, αυτές οι εκτιμήσεις είναι πιθανό να έχουν υπερεκτιμήσει το μέγεθος του αντίκτυπου της επένδυσης δημόσιας υποδομής στην παραγωγή ιδιωτικού τομέα και την αύξηση παραγωγικότητας.

Οι επόμενες μελέτες βασισμένες στα συγκεντρωμένα χρονικά στοιχεία και τα στοιχεία σταυροειδούς διατομής (pooled time series and cross-section data), παρουσιάζουν μια μικρότερη **συμβολή των επενδύσεων δημόσιας υποδομής στην παραγωγικότητα** και ότι αυτή **εξαρτάται και από τον τύπο της υποδομής**, η οποία μπορεί να έχει κάπου μεγαλύτερη επίδραση από κάπου αλλού. Σύμφωνα με τον Bangqiao (2001) υπάρχουν σοβαρά προβλήματα σε αυτές τις μελέτες που χρησιμοποιούν στοιχεία χρονικής σειράς ενώ δεν υπάρχει σαφήνεια της κατεύθυνσης της αιτιότητας. **Η γενικότερη εκτίμηση είναι ότι η οικονομική ανάπτυξη προκαλείται από την επένδυση υποδομής.** Η εξέταση αυτών των ερευνών μας

δείχνει ότι τα κατ' εκτίμηση αποτελέσματα εξαρτώνται κατά ένα μεγάλο μέρος από την οικονομετρική διατύπωση.

Η προσέγγιση Ανάλυσης Συνάρτησης Κόστους φαίνεται να βγάζει πιο αξιόπιστα συμπεράσματα δεδομένου ότι έχει πολλά εννοιολογικά και οικονομετρικά πλεονεκτήματα πέρα από την προσέγγιση στην λειτουργία παραγωγής. Με βάση την προσέγγιση αυτή έχουν παρουσιαστεί πιο συνεπή αποτελέσματα σχετικά με τη σχέση μεταξύ του κεφαλαίου δημόσιας υποδομής και της αύξησης παραγωγικότητας. Τα στοιχεία από αυτήν την προσέγγιση προτείνουν ότι οι επενδύσεις υποδομής συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση της παραγωγής, τις μειώσεις του κόστους και τις αυξήσεις στην αποδοτικότητα αν και η συμβολή είναι πολύ μικρότερη αλλά φαίνεται λογικότερη από τις προηγούμενες αναλύσεις. Εντούτοις, αυτά τα στοιχεία είναι κατά ένα μεγάλο μέρος βασισμένα στις βιομηχανίες και τους αυτοκινητόδρομους με αποτέλεσμα η όποια αναγωγή στην γενικότερη οικονομία αντιμετωπίζει θεωρητικά κενά και τα αποτελέσματα είναι αμφισβητήσιμα.

Συγκεντρωτικά, ο Gramlich (1994) προσπαθώντας να προσφέρει μια περίληψη των κριτικών αυτών των θεωριών, τις ομαδοποιεί σε 6 θέσεις, τονίζοντας:

1. Οι οικονομετρικές μελέτες μπορούν να οδηγήσουν εύκολα στο θετικό συσχετισμό μεταξύ της οικονομικής επίδοσης και της κατάστασης της υποδομής, εντούτοις οι μελέτες αυτές δεν μπορούν να αιτιολογήσουν το γεγονός γιατί αυτό γίνεται. Οι προσπάθειες στο να βρεθούν οι αιτίες γιατί γίνεται αυτό είναι μέχρι στιγμής ελάχιστες και χωρίς ιδιαίτερα αποτελέσματα.

2. Ο όρος υποδομή είναι ιδιαίτερα ευμετάβλητος χωρίς να υπάρχει κοινός καθορισμός του όρου ενώ σημαντικά προβλήματα παρουσιάζονται στην επεξεργασία και την επιλογή των επίσημων οικονομικών στοιχείων και ποιοτικών δεδομένων που αφορούν τις υποδομές.

3. Ο τρόπος με τον οποίο η υποδομή ρυθμίζεται και διατιμάται μπορεί να είναι τόσο σημαντικός όσο η παροχή υποδομής αυτής καθ' εαυτής (όπως αναφέρει και ο Winston, 1991). Από την άποψη της πολιτικής, επομένως, προσοχή πρέπει να δοθεί τόσο στα βραχυπρόθεσμα επίπεδα χρησιμοποίησης, συντήρησης κ.α. όσο και στο απόθεμα και την επένδυση της υποδομής.

4. Ακόμη και μέσα στην πολύ ασαφή έννοια, η επιστημονική κοινότητα έχει θεωρήσει τι αποτελεί την υποδομή. Από μια πολιτική σκοπιά είναι, επομένως, σημαντικό να απομονωθούν π.χ. οι μεταφορές, η ενέργεια κ.α. από την «ηπιότερη» υποδομή όπως ο νόμος, η εκπαίδευση, οι υπηρεσίες κ.α.

5. Στις περισσότερες από τις εν λόγω μελέτες έχουν προκύψει ότι παράγονται πολύ ευρύτερα φάσματα αποτελεσμάτων. Χαρακτηριστικά ο Morrison (1993, στο Button, 1998) αναφέρει: «*Μία σαφής ομοφωνία για τις επιδράσεις των επενδύσεων υποδομής είναι μέχρι σήμερα αόριστη, τουλάχιστον εν μέρει, επειδή οι διαφορετικές μεθοδολογίες παράγουν ποικίλα αποτελέσματα και επιπτώσεις*». Ενισχυτικό παράδειγμα σε αυτά αποτελεί και η μελέτη των Sturm και Haan (1995, στο Button, 1998), η οποία χρησιμοποιώντας στοιχεία των Η.Π.Α. και των Κάτω Χωρών, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι σειρές των στοιχείων στις περισσότερες

μελέτες που εξετάζουν τα οικονομικά αποτελέσματα του δημόσιου κεφαλαίου δεν είναι ούτε σταθερά ούτε έχουν ενσωματώσει το σύνολο των στοιχείων.

6. Τέλος, οι μελέτες που έχουν ολοκληρωθεί, συχνά δείχνουν τα ποσοστά επιστροφών των δημόσιων επενδύσεων υπερβολικά, αποτέλεσμα είτε μίας a priori προσδοκίας είτε μίας μεμονωμένης αξιολόγησης των μικρο-προγραμμάτων (σημ. σύμφωνα με τους υπολογισμούς του Aschauer (1989) οι επιστροφές των δημόσιων επενδύσεων εκτιμώνται από 38% ως 56%).

Η κριτική των θεωρητικών στην τοποθέτηση του Aschauer επεκτάθηκε πέραν της μεθοδολογίας και των αποτελεσμάτων του και στην τοποθέτησή του σχετικά με την σχέση του δημοσίου και ιδιωτικού κεφαλαίου στις υποδομές και τις επιπτώσεις τους στην οικονομική ανάπτυξη. Αναλυτικότερα η κριτική εστιάζεται στο επίπεδο ισορροπίας των δύο αντίρροπων δυνάμεων που εντοπίζονται δηλ.:

- της αύξησης της παραγωγικότητας του ιδιωτικού κεφαλαίου εξαιτίας των δημόσιων επενδύσεων (δωρεάν εισροή υπηρεσιών που προσφέρουν οι υποδομές ⇨ μείωση των στοιχείων κόστους για τις επιχειρήσεις ⇨ βελτίωση της αποδοτικότητας ⇨ προσέλκυση περαιτέρω επενδυτικών κεφαλαίων) από την μία και
- της μείωσης της ιδιωτικής τοποθέτησης σε υποδομές εξαιτίας της εκτόπισής τους από το δημόσιο κεφάλαιο (αύξηση της δημόσιας δαπάνης για υποδομές ⇨ αύξηση του δημοσίου δανεισμού ⇨ αύξηση της φορολογίας και των επιτοκίων ⇨ αύξηση του κόστους των πόρων για ιδιωτικές επενδύσεις ⇨ μείωση των ιδιωτικών επενδύσεων), από την άλλη.

Ένα άλλο επίπεδο κριτικής εντοπίζεται στην σχέση αιτίου και αιτιατού δηλ. αν οι υποδομές φέρνουν την ανάπτυξη ή η ανάπτυξη φέρνει τις υποδομές. Αυτό δηλ. που οι Kraft et al (1971), αναφέρουν «*Ενεργητική*» και «*Παθητική*» υποδομή[11].

Μπορεί, στο βασικό θέμα της παρούσας διατριβής, η βασική μεταφορική πρόοδος να είναι η αιτία για την οικονομική ανάπτυξη (η λειτουργία «*γεννητριών*» - the «*generator function*»); ή οι απαιτήσεις του αυξανόμενου διαπεριφερειακού και διεθνούς εμπορίου οδηγούν σε απαιτήσεις για τις νέες βελτιώσεις και τις καινοτομίες στις μεταφορές για να στηριχτεί αυτή η ανάπτυξη (η λειτουργία «*υποστηρικτών*» - the «supporter *function*»); (Banister & Berechman, 2000). Η βιβλιογραφία σε αυτήν την ερώτηση εμφανίζεται αρκετά διφορούμενη. Ο Eisner (1991) θεωρεί ότι η αυξανόμενη ιδιωτική παραγωγή αυξάνει την απαίτηση για κεφάλαιο δημόσιας υποδομής, ενώ το αντίθετο, όπως αναφέρει ο Bangqiao (2001), υποστηρίζει ο Tatom (1993), ενώ ο Holtz-Eakin (1994) υποστηρίζει ότι υπάρχει ασάφεια στην κατεύθυνση της αιτιολογίας.

Ο Fogel (1964, στο Banister & Berechman, 2000) για να επεξηγήσει το φαινόμενο της αιτίας και του αιτιατού, ανάλυσε τον αντίκτυπο της ανάπτυξης σιδηροδρόμου στην αμερικανική οικονομική ανάπτυξη κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, όπου κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ενώ οι σιδηρόδρομοι άσκησαν αρχικά επίδραση στις δαπάνες της μεταφοράς και ότι η κοινωνική αποταμίευση έχει προκύψει από τη μετακίνηση

[11] Παθητική όταν αναπτύσσονται εξαιτίας της απαίτησης μιας περιφέρειας να υποστηρίξει την ανάπτυξή της που συντελείται. Ενεργητική όταν οι υποδομές προκαλούν την περιφερειακή αύξηση.

της γεωργικής παραγωγής με το τραίνο, «*ούτε μια καινοτομία δεν ήταν ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα*». Η οικονομική ανάπτυξη ήταν πρώτιστα μια συνέπεια της γνώσης που αποκτήθηκε κατά τη διάρκεια της επιστημονικής επανάστασης και αυτό ήταν η βάση για μια πολλαπλότητα των καινοτομιών. Κατά συνέπεια, η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων στις Η.Π.Α. έχει βοηθήσει την ανάπτυξη σε μια ιδιαίτερη κατεύθυνση αλλά δεν ήταν η προϋπόθεση για αυτήν.

Είναι κατανοητό ότι ένα ιδιαίτερα υψηλό απόθεμα υποδομής συναντάται στις πλέον αναπτυγμένες οικονομίες, ως αποτέλεσμα της ίδιας της ανάπτυξης καθώς το κράτος υποχρεώνεται να προσφέρει ολοένα και περισσότερες και ποιοτικότερες υποδομές προς την κοινωνία του. Σχετικές έρευνες πιστοποιούν ότι η σχέση αιτίου και αιτιατού λειτουργεί και προς τις δύο κατευθύνσεις, όπως οι Duffy-Deno & Eberts (1991) οι οποίοι υποστηρίζουν ότι η αιτιότητα έχει διπλή κατεύθυνση.

Ωστόσο, ακόμα και αν η επένδυση υποδομής δεν έχει καθόλου ή έχει μικρή συμβολή στην αύξηση παραγωγικότητας, όπως αναφέρεται σε πολλές μελέτες, υπάρχουν στοιχεία, πέρα από τα οικονομικά, που δείχνουν ότι οι υποδομές συνεισφέρουν μη εμπορεύσιμα οφέλη στην κοινωνία. Χαρακτηριστικά ο Blinder (1991, στο Bangqiao, 2001) παρατηρεί, «*εάν το αυτοκίνητό μου και η πλάτη μου απορροφούν λιγότερους κλονισμούς από τις λακκούβες, είμαι σίγουρα σε καλύτερη κατάσταση αλλά το ΑΕΠ μπορεί ακόμη και να μειωθεί ως αποτέλεσμα των λιγότερων επισκευών αυτοκινήτων και λογαριασμών του γιατρού μου*».

Το συγκεκριμένο θέμα, δηλ. της εξειδίκευσης των επιπτώσεων και της σχέσης των υποδομών μεταφορών με την περιφερειακή ανάπτυξη θα αναπτυχθεί στο κεφάλαιο που ακολουθεί.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 2

Βιβλιογραφία στην Ελληνική Γλώσσα

Κόνσολας Ν., *Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1997

Πλασκοβίτης Η., *Περιφερειακή Ανάπτυξη και Υποδομές*, Διδακτικές Σημειώσεις, Πάντειο Πανεπιστήμιο, 2000

Ρέππας Π., *Οικονομική Ανάπτυξη - Θεωρίες και Στρατηγικές*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1991

Σεγούρα Η., Χριστοδουλάκης Ν., *Δημόσια υποδομή και ιδιωτική παραγωγικότητα: μια εμπειρική διερεύνηση για την ελληνική οικονομία*, στο Προβόπουλος Γ., Ραπάνος Β., *Λειτουργίες του Δημοσίου Τομέα. Προβλήματα & Προοπτικές*, ΙΟΒΕ, Αθήνα, 1997

Σκάγιαννης Π., *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιάς, 1994

Lipietz A., *Το εθνικό και το περιφερειακό: Ποια η αυτονομία τους για την αντιμετώπιση της παγκόσμιας καπιταλιστικής κρίσης (1983)*, στο Χατζημιχάλης Κ., Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική - κείμενα από την διεθνή εμπειρία, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1992

Βιβλιογραφία στην Αγγλική Γλώσσα

Arrow K., Kurtz M., *Public Investment, the rate of return and the optimal fiscal policy*, John Hopkins University Press, Baltimore, 1970

Aschauer DA, *Infrastructure and macroeconomic performance: direct and indirect effects*, Paper to OECD Conference on Capital Formation and Employment, Amsterdam, 1994

Aschauer DA, *Why is infrastructure important?* In: Munnell P (ed) *Is There a Shortfall in Public Capital Investment?* Conference Series, 34, Federal Reserve Bank of Boston, Boston, 1990

Aschauer DA., *Is public expenditure productive?* Journal of Monetary Economics 23:177-200, 1989

Bangqiao J., *A Review of Studies on the Relationship between Transport Infrastructure Investments and Economic Growth*, Canada Transportation Act Review Panel, Vancouver, British Columbia, January 10, 2001

Banister D. & Berechman Y, *The Economic Development Effects of Transport Investments*, Paper for presentation at the TRANS-TALK Workshop, Brussels, November 2000

Biehl D., *The Contribution of Infrastructure to Regional Development*, Final Report, Commission of the European Communities, Luxemburg, 1986

Duffy-Deno, K. T. & R. W. Eberts, *Public Infrastructure and Regional Economic Development: A Simultaneous Equations Approach*, Journal of Urban Economics, Vol. 30, 329-343, 1991.

Eisner, R. *Infrastructure and Regional Economic Performance*, New England Economic Review, Federal Reserve Bank of Boston, Sept/Oct, 47-58, 1991

Folin M., *Public Enterprise, Public Works, Social Fixed Capital: capitalist production of the "communal, general conditions of the production"*, International Journal of Urban and Regional Research, vol.: 3/3, 333-59, London, E. Arnold, 1979

Gramlich EM., *Infrastructure investment: a review essay*, Journal of Economic Literature 32: 1176-1196, 1994

Hirschman A.O., *The Strategy of Economic Development*, Yale University Press, New Haven, CT, 1958

Kraft G., Meyer J., Valete J.P., *The Role of Transportation in Regional Economic Development*, D.C. Health & Company, U.S.A., 1971

Krugman P., *Development Geography & Economic Theory*, MIT Press, Cambridge, 1996

Kenneth Button, *Infrastructure investment endogenous growth and economic convergence*, Ann Regional Science (1998) 32:145-162

Lambrinidis M., Phicharis I., Kazazis E., *Regional effects of public infrastructure in Greece*, 38th Congress of the European Regional Science Assoc., Vienna, 1990

Maxwell S., *Exhilarating, Exhausting, Intriguing: The report of the Africa Commission*, Development Policy Review, vol. 23, issue 4, pp. 483-498, 2005

Morrison, C.J. & A.E. Schwartz, *State Infrastructure and Productive Performance*, The American Economic Review, Vol.86, No.5, pp.1095-1111, Dec. 1996

Munnell, A. H., *How does Public Infrastructure Affect Regional Economic Performance*, New England Economic Review, pp. 11-32, Sep./Oct. 1990

OECD, *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*, OECD Publications, Paris, 2002

Parr J.B., *On the Regional Dimensions of Rostow's Theory of Growth*, Review of Urban and regional Development Studies, Vol. 13, no. 1, 2001

Rather J., *Government capital and the production function for U.S. private output*, Economic Letters, vol. 13, pp 213-217, 1983

Vickerman Roger, *Private Finance, Transport Investment and Regional Development*, Centre for European, Regional & Transport Economics, Dep. of Economics, The University of Kent at Canterbury, October 2002

WorldBank, *World Development Report: Infrastructure for Development*, World Bank Publications, Washington, D.C., 1994

Κεφαλαιο 3

Υποδομεσ μεταφορων & περιφερειακη αναπτυξη

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστεί η βιβλιογραφία που σχετίζεται με την συμβολή των υποδομών μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη. Τους τύπους δηλ. των υποδομών, τις επιπτώσεις τους ανά υποδομή και κλάδο της οικονομίας, τις επιδράσεις τους στις επενδύσεις κ.α. Σχετική αναφορά θα γίνει στην συνέχεια και στους θαλάσσιους λιμένες, οι οποίοι αποτελούν ένα τμήμα των υποδομών μεταφορών.

3.1. Υποδομές μεταφορών

Οι υποδομές μεταφορών ουσιαστικά διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

1. Υποδομές Μεταφορών για την άυλη μεταφορά όπως μεταφορά ενέργειας και πληροφορίας (π.χ. δίκτυο ηλεκτρικής τροφοδοσίας, τηλεφωνικά δίκτυα και τηλεπικοινωνίες)
2. Υποδομές Μεταφορών για την μεταφορά και διακίνηση μεταφορικών μέσων, εμπορευμάτων και επιβατών.

Η δεύτερη κατηγορία μπορεί με την σειρά της να διακρίνεται σε τέσσερις υποκατηγορίες:

1. Σταθερές Υποδομές Μεταφορών - Πάγιες Εγκαταστάσεις (προβλήτες, αυτοκινητόδρομοι, αεροδρόμια, σήραγγες κ.α.).
2. Κινητές Υποδομές Μεταφορών (γερανογέφυρες φορτοεκφορτώσεων κ.α.)
3. Υποδομές Διαχείρισης Μεταφορών (Αεροπλοηγικοί πύργοι ελέγχου και διαχείρισης της κυκλοφορίας κ.α.)
4. Κόμβοι Μεταφορών (σημεία που συνδέονται πέραν του ενός μεταφορικά μέσα με σκοπό την μεταφόρτωση επιβατών και φορτίων)

Το σίγουρο είναι ότι με την ύπαρξη τους και μόνο των υποδομών μεταφορών δεν προσφέρει στην οικονομία ούτε και στην τοπική κοινωνία, πέραν ίσως της περιόδου κατασκευής τους και σχεδιασμού τους. Έτσι, δύο από τους βασικότερους παράγοντες αξιοποίησης των υποδομών μεταφορών είναι:

1. η λειτουργική σύνδεση μεταξύ τους («*δίκτυα μεταφορών*»)
2. η χρησιμοποίησή τους από τα λεγόμενα «*μέσα μεταφορών*».

Αναλυτικότερα:

3.2. Επιπτώσεις των υποδομών μεταφορών

Οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών για την μεταφορά και διακίνηση μεταφορικών μέσων, εμπορευμάτων και επιβατών, ανάλογα τη μορφή τους, το μέγεθός τους, την ποιότητά τους κ.α. μπορούν να επιδράσουν θετικά ή αρνητικά σ' ένα μεγάλο αριθμό παραγόντων, όπως:

3.2.1. Επιπτώσεις στην Οργάνωση του χώρου

Όπως είναι γνωστό, από τα προϊστορικά ακόμη χρόνια, παρατηρείται συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων σε περιοχές που παρουσίαζαν ενδιαφέρον από άποψη σίτισης (π.χ. έφορο έδαφος), παραγωγής (π.χ. ύπαρξη πρώτων υλών) αλλά και μεταφορών και επικοινωνίας. Η ανάγκη του ανθρώπου να ανταλλάσσει, να εμπορεύεται, να καταναλώνει προϊόντα αλλά και να ταξιδεύει υποχρέωσαν πολλές οικιστικές και παραγωγικές δραστηριότητες να εγκατασταθούν σε σημεία κομβικά από άποψης μεταφορικής ικανότητας όπως σε απάνεμους κόλπους (φυσικά λιμάνια), περάσματα βουνών, δίπλα σε πλεύσιμα ποτάμια κ.α. Έτσι, διατυπώνεται η άποψη ότι οι μεταφορές στην εξέλιξη της ανθρωπότητας μέχρι και τα μισά του 19ου αιώνα έπαιζαν σημαντικό ρόλο στη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων, παρόλη την πρωτόγονη μορφή των μεταφορικών μέσων (σχεδίες, ζώα κ.α.). Το κλασικό μοντέλο βιομηχανικής ανάπτυξης στηριζόταν στην άποψη ότι η καλύτερη τοποθεσία για μια επιχείρηση ήταν σχεδόν πάντα εκεί που υπάρχει η φθηνότερη μεταφορική σύνδεση μεταξύ των περιοχών πρώτων υλών και των αγορών (Button, Nijkamp & Thisse, 1996, Blair & Premus, 1993).

Σημείο αναφοράς της τοποθέτησης αυτής είναι (όπως προαναφέρθηκε) η εργασία του Weber (1909 στο Κόνσολας Ν., 1985). Ο Weber υποστήριξε ότι το μεταφορικό κόστος μπορεί να υπολογιστεί αν εξεταστεί: α) το βάρος των πρώτων υλών μαζί με το βάρος του τελικού προϊόντος που διοχετεύεται στην αγορά και β) την απόσταση που πρέπει να διανυθεί από τις πρώτες ύλες και τα τελικά προϊόντα. Ο συνδυασμός των δύο αυτών δεδομένων έδωσε στον Weber, να εισάγει ένα απλό δείκτη κόστους, το «*τονομίλι*» και έτσι η απάντηση στο ερώτημα της βέλτιστης χωροθέτησης μίας παραγωγικής μονάδας ήταν εκεί όπου η συνολική απόσταση σε τονομίλια ελαχιστοποιείται για μια δεδομένη διαδικασία παραγωγής και διανομής. Η θεωρία του Weber σχηματοποιείται στο γνωστό «*Χωροταξικό Τρίγωνο*», όπου το κλειδί που προσδιορίζει την καταλληλότητα μίας βιομηχανικής χωροθέτησης είναι ο συνολικός αριθμός τονομιλίων που συσσωρεύονται στο συγκεκριμένο χώρο.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί η διάσταση της «*απόστασης*» που έπαιξε και παίζει σημαντικό ρόλο στην χωροθέτηση των παραγωγικών και εμπορικών δραστηριοτήτων. Η απόσταση αποτελεί ένα εμπόδιο στην αλληλεπίδραση και στην επικοινωνία, με την έννοια του χρόνου και του χρηματικού κόστους που απαιτείται να δαπανηθεί για να συνδεθούν χωρικά - φυσικά κάποιες δραστηριότητες μέσω των μεταφορικών μέσων. Οι Storper & Scott (1995, στο Burmeister & Colletis, 1998) θεωρούν ότι η μεταφορά μπορεί να περιγραφεί ως ένα σύνολο γενικών τεχνικών συναλλαγής σε ένα χωρο-χρονικό πλέγμα. Η απόσταση μπορεί να μετρηθεί ως μονάδα μήκους (χιλιόμετρα,

ναυτικά μίλια), ως χρόνος που απαιτείται για τη μετακίνηση, ως χρηματικό αλλά και ως μεταφορικά κόστη ευκαιρίας[1] (potential transport cost).

Τέλος, η εκτίμηση της απόστασης από το σημείο Α στο σημείο Β μπορεί να αυξομειώνεται ανάλογα με τις επιθυμίες, τις προτεραιότητες και την νοητική αντίληψη αυτού που την διανύει. Ο Harvey (1989, στο Λαμπριανίδης, 2002) με την σειρά του υποστηρίζει ότι ο καπιταλισμός επειδή βρίσκεται σε μια συνεχή διαδικασία εξεύρεσης νέων αγορών και μείωσης του κύκλου ζωής του κεφαλαίου (turnover time of capital) επιχειρεί διαρκώς να συμπιέσει τον χωρο-χρόνο (time-space compression). Ο χρόνος άλλωστε είναι χρήμα, γεγονός που ερμηνεύει σε ένα βαθμό τη διαρκή επιτάχυνση του ρυθμού ζωής.

Έτσι, οι βαθμιαίες βελτιώσεις στην αποτελεσματικότητα, αξιοπιστία και ποιότητας των συστημάτων μεταφοράς μετέβαλλαν τα πρότυπα της ζωής και επιχειρηματικότητας, με αποτέλεσμα να μειωθούν δραστικά οι χρονοαποστάσεις, να διευρυνθούν οι παραγωγικές δυνατότητες χωρών και περιοχών, να βγουν κάποιες από αυτές από την απομόνωση και να αποκατασταθεί έτσι η λειτουργική ενότητα του χώρου.

Μάλιστα, τόσο ο Toffler (1970) όσο ο O' Brien (1991) (στο Λαμπριανίδης, 2002) έφτασαν στο σημείο να αναφερθούν για το «θάνατο της γεωγραφίας» (the demise of geography) ο ένας, και για το «*τέλος της γεωγραφίας*» (the end of geography) ο άλλος. Χαρακτηριστικά ο Toffler υποστήριξε ότι ο χώρος δεν αποτελεί πλέον μια βασική πηγή διαφοράς, εφόσον οι έντονες, εξαιτίας των νέων τεχνολογιών μεταφοράς και επικοινωνίας, ροές ανθρώπων και πληροφοριών, συνετέλεσαν στη διάλυση των γεωγραφικών διαφορών και της διαφορετικότητας. Αντίστοιχα ο O' Brien υποστήριξε ότι η απόφαση χωροθέτησης δεν είναι πλέον τόσο καθοριστική ή έχει λιγότερη σημασία από ό,τι είχε μέχρι τώρα, εξαιτίας του υψηλού επιπέδου τεχνολογικής ανάπτυξης των μεταφορών, των συγκοινωνιών και της επικοινωνίας.

Μάλιστα, τρεις (3) προτάσεις χρησιμοποιούνται για να αναλύσουν συνοπτικά τις επιπτώσεις της εξέλιξης των μεταφορικών συστημάτων στο χώρο:

1. «*εκμηδένιση του χώρου από το χρόνο*» (annihilation of space by time).
2. «*συρρίκνωση του χώρου*» (space shrinkage).
3. «*σύγκλιση του χρόνου και του χώρου*» (time-space convergence) η οποία αναφέρθηκε από τον D. Janelle (1969, στο Λαμπριανίδης, 2002) για να περιγράψει ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις στις μεταφορές είχαν ως συνέπεια την «*μετακίνηση περιοχών*» μέσα σε συστήματα οικισμών.

Σήμερα, αν και ο γύρος του κόσμου μπορεί να γίνει μέσα σε μία ημέρα μπορούμε να πούμε ότι η σχέση των μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών με την χωροθέτηση παραγωγικών και άλλων δραστηριοτήτων αλλά και με την οργάνωση του χώρου εξακολουθεί σε ένα βαθμό να είναι αλληλοεξαρτώμενη. Μόνο εάν η μεταφορά ήταν στιγμιαία και ανέξοδη οι επιχειρήσεις και τα άτομα δε θα την ελάμβαναν υπόψη τους.

Αναλυτικότερα:

[1] Τα κόστη που θα μπορούσαν να προκύψουν αν η μετακίνηση γινόταν από άλλη διαδρομή ή μέσο ή ακόμη και ν δεν γινόταν καθόλου.

1. Οι υποδομές μεταφορών **επηρεάζουν** την οργάνωση του χώρου καθώς :

- Μία υφιστάμενη χωρική διάρθρωση ενδέχεται να αλλάξει ακόμα και να εξελιχθεί από την παρεχόμενη ποιότητα των μεταφορικών υποδομών (π.χ. η αναβάθμιση μίας εθνικής οδού με ανισόπεδους κόμβους, διαπλατύνσεις κ.α. προσελκύει αποθηκευτικές και εμπορικές επιχειρήσεις παράπλευρά της, η επέκταση μίας γραμμής μετρό σε μία νέα περιοχή δημιουργεί ανακατανομές των δραστηριοτήτων πλησίον της στάσης του μετρό, μία κακή οδική σύνδεση μίας ορεινής περιοχής ή η ακτοπλοϊκή ενός νησιού αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για τουριστική ανάπτυξη κ.α.) Στο σημείο αυτό όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι η πλειοψηφία των εταιριών που επανεγκαθίστανται σε άλλες τοποθεσίες διαγράφουν μικρές αποστάσεις. Οι Forkenbrock (1990) και Forkenbrock και Foster (1990) έχουν υποστηρίξει ότι, στην περίπτωση των εθνικών οδών, ένα μεγάλο μέρος της αύξησης του οικονομικού οφέλους από μία εθνική οδό είναι απλά μια ανακατανομή της δραστηριότητας από τις κοντινές περιοχές. Μάλιστα, έχει παρατηρηθεί (Παντζάρης Θ. κ.α., 1999) ότι οι αναπτυξιακές επιπτώσεις των οδικών έργων δεν είναι χωρικά ισομερείς. Κατά μήκος των αξόνων και στις απολίξεις τους οι επιπτώσεις είναι θετικές («*σύνδρομο του διαδρόμου*») ενώ αντίθετα στις παρυφές της άμεσης ζώνης επιρροής οι επιπτώσεις είναι ενδεχομένως αρνητικές (σύνδρομο της «σκιάς»). Η επανεγκατάσταση των εταιριών, σε απάντηση των βελτιώσεων μεταφορικών υποδομών, εμφανίζεται κυρίως σε τοπική κλίμακα και δεν είναι σημαντική αιτία για καταγραφή διαφορών στα περιφερειακά ποσοστά αύξησης. Μια μελέτη της συμπεριφοράς τάσης των εταιριών με περισσότερους από 10 υπαλλήλους στο ανατολικό μέρος της Ολλανδίας, διαπίστωσε ότι 75% εκείνων των εταιριών που επανεγκαταστάθηκαν δραστηριοποιήθηκαν και πάλι στον ίδιο δήμο (Bruinsma et Al 1997). Τέτοια συμπεράσματα υπογραμμίζουν ότι η ταχεία ανάπτυξη του αριθμού εταιριών που παρατηρείται πρόσφατα πλησίον στις ιδιαίτερα βελτιωμένες εθνικές οδούς είναι σε σημαντικό βαθμό αποτέλεσμα της επανεγκατάστασης μέσα στις περιοχές αυτές και κατά συνέπεια μπορεί η διαδικασία αυτή να είναι σημαντική σε τοπικό ή σημειακό επίπεδο αλλά σε μια ευρύτερη περιφερειακή ή εθνική προοπτική είναι λιγότερο σημαντική ακόμα και αρνητική. Ο Καθηγητής του Ε.Μ.Π., Α. Αραβαντινός, στο βιβλίο «*Παρόδιες Χρήσεις Γης στο Κύριο Οδικό Δίκτυο*» αναφέρει τις παραινέσεις του διεθνούς φήμης Έλληνα Πολεοδόμου, Παύλου Κριεζή, στις αρμόδιες αρχές της χώρας, στις αρχές της δεκαετίας του '60, ότι η **ταινιακή ανάπτυξη** (ribbon development) κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων (θα) είναι καταστροφική για την Ελλάδα (Ε.Μ.Π. & Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., 1997). Εξαιτίας μάλιστα αυτής της γενικότερης προοπτικής υπάρχουν θέσεις, όπως των Holtz-Eakin (1993) και Krol (1995) (στο Boarnet M., 1995) οι οποίοι εκφράζουν σκεπτικισμό έναντι της χρησιμοποίηση της δημόσιας υποδομής ως μηχανή της οικονομικής ανάπτυξης και υποστηρίζουν ότι ακόμα κι αν η υποδομή μεταφορών είναι παραγωγική σε ένα χωρικό επίπεδο οι σχεδιαστές πολιτικής οφείλουν να είναι εν γνώσει της πιθανότητας των οικονομικών απωλειών έξω από την άμεση χωρική περιοχή του προγράμματος της υποδομής μεταφορών.

- Μία περιοχή με χαμηλό βαθμό επεμβάσεων και ανάπτυξης ενδέχεται να επηρεαστεί από μία νέα υποδομή μεταφορών η οποία θα δημιουργήσει, είτε ελκυστικότητα είτε απόρριψη σε μία σειρά από δραστηριότητες, άρα και σε μία νέα οργάνωση του χώρου και ενεργοποίηση της κτηματαγοράς (βλ. συγκέντρωση δραστηριοτήτων μεταποίησης και υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή των Σπάτων εξαιτίας της δημιουργίας του νέου διεθνούς αεροδρομίου). Η εξέλιξη της τεχνολογίας των μεταφορών επέτρεψε την επέκταση των αστικών κέντρων: Είναι πλέον σύνηθες στα ανεπτυγμένα κράτη οι πόλεις να είναι εξαιρετικά απλωμένες στο χώρο και οι κάτοικοι τους να μετακινούνται καθημερινά από την περιοχή κατοικίας τους στην περιοχή εργασίας τους. Έτσι, κατά μήκος των μεγάλων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων που οδηγούν έξω από τα αστικά κέντρα εμφανίζεται αξιόλογη ανάπτυξη δραστηριοτήτων. Η χωροθέτηση κατά μήκος των αξόνων αυτών, σε αντίθεση με αυτά που υποστηρίζει ο Κριεζής και άλλοι, ότι πλεονεκτεί έναντι αντίστοιχων εντός πόλεων στα σημεία: α) της αγοράς σχετικά φτηνότερης γης, β) μεγαλύτερης έκτασης, γ) καλής πρόσβασης και δ) σε μερικές περιπτώσεις εμπορικών επιχειρήσεων αύξηση εργασιών από διερχόμενους πελάτες. Η ανάπτυξη αυτών των δραστηριοτήτων μειώνεται καθόσον απομακρυνόμαστε από το αστικό κέντρο και αυξάνεται ξανά όταν πλησιάζει στο άλλο αστικό κέντρο. Έτσι λοιπόν υπάρχει μία διαδεδομένη άποψη (Banister & Berechman, 2000) που υποστηρίζει ότι οι βελτιωμένες υποδομές μεταφορών και τα **σύγχρονα μέσα μεταφοράς θα υποκινήσουν την ορθολογική χωρική ανακατανομή και τα σχέδια εγκατάστασης των οικογενειών και των επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα την οικονομική ανάπτυξη**. Ουσιαστικά, η βελτιωμένη δυνατότητα πρόσβασης θα ενθαρρύνει την περαιτέρω διοικητική αποκέντρωση και συγχρόνως, θα εντείνει τις οικονομίες συσσωρεύσεων και αστικοποίησης (Anas et al., 1998). Αυτό όμως δεν ισχύει απόλυτα σύμφωνα με τα διαθέσιμα εμπειρικά στοιχεία. Χαρακτηριστικά, οι Gordon & Richardson (1994 στο Banister & Berechman, 2002), διαπίστωσαν ότι στη μητροπολιτική περιοχή του Λος Άντζελες κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών, οι μέσοι χρόνοι ταξιδιού και τα επίπεδα συμφόρησης έχουν μειωθεί αν και καμία σημαντική επένδυση δεν έγινε στις εγκαταστάσεις υποδομής μεταφορών. Οι κύριοι λόγοι αυτής της εξέλιξης ήταν η διοικητική αποκέντρωση των εταιριών και του σχηματισμού των νέων υποκέντρων επιχειρήσεων και απασχόλησης. Γενικά, τα διαθέσιμα εμπειρικά στοιχεία, σύμφωνα με τον Giuliano (1995) δημιουργούν αμφιβολίες σχετικά με την αποτελεσματικότητα των συγκεκριμένων προγραμμάτων μεταφορών που σκοπεύουν σε επηρεασμό αποφάσεων επανεγκατάστασης και χρήσεων γης.

2. Οι υποδομές μεταφορών **επηρεάζονται** από την οργάνωση του χώρου καθώς:

   - Μία υφιστάμενη χωρική διάρθρωση δημιουργεί πολλές φορές αποπνικτική αίσθηση στις υποδομές μεταφορών με αποτέλεσμα αυτές στη συνέχεια να γίνονται αντιπαραγωγικές και στάσιμες (π.χ. τα μονίμως μποτιλιαρισμένα οδικά δίκτυα των κέντρων των ιστορικών πόλεων, η ανάγκη αλλαγή χώρου εγκατάστασης μικρών λιμένων και αεροδρομίων που αδυνατούν να επεκταθούν λόγω ύπαρξης περιμετρικά δομημένου περιβάλλοντος κ.α.).

- Μία περιοχή με χαμηλό βαθμό επεμβάσεων και ανάπτυξης μπορεί να διαθέτει χαρακτηριστικά και στοιχεία (π.χ γεομορφωλογικά, πολιτιστικά, περιβαλλοντικά) που επηρεάζουν την οποιαδήποτε νέα σχεδιαζόμενη μεταφορική επένδυση, η οποία οφείλει να εναρμονιστεί με τον παράγοντα «*χώρο*», (βλ. την κατασκευή τόσο της νέας ΠΑΘΕ, όσο και της Εγνατίας Οδού η οποία σχεδιάστηκε και πολλές φορές στην πορεία άλλαξε διαδρομή εξαιτίας εύρεσης αρχαιολογικών χώρων, προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος όπως της καφέ αρκούδας κ.α.)

Κάθε φορά θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η πραγματική κατάσταση - ποιότητα του μεταφορικού δικτύου, αφού η υποδομή των μεταφορών είναι ακριβή ή δεν μπορεί να υπάρξει σε ορισμένες περιοχές (Alexander et al., 1985).

Ωστόσο σήμερα, ο περιορισμός της «*θεωρίας του τόπου εγκατάστασης*» οφείλεται στο ότι, η σύγχρονη τεχνολογία, οι τηλεπικοινωνίες και τα μεταφορικά μέσα μεταβάλουν την σημαντικότητα συγκεκριμένων τόπων και περιοχών για την παραγωγή και την διανομή των αγαθών. Με μία υπεραπλουστευμένη τοποθέτηση θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι σχεδόν κάθε περιοχή μπορεί τώρα να ανταγωνιστεί οποιαδήποτε άλλη περιοχή, επειδή το κόστος μεταφοράς για τα περισσότερα νέα, υψηλής ποιότητας - καινοτομικά προϊόντα έχει μειωθεί σημαντικά και η διάχυση της πληροφορίας μπορεί να φτάσει παντού (Χριστοφάκης Ε., 2000).

3.2.2. Προσβασιμότητα - Προσπελασιμότητα

Όταν ο στόχος είναι να μετρηθούν οι περιφερειακές επιδράσεις των επενδύσεων υποδομής, η δυνατότητα πρόσβασης θεωρείται μία από τις βασικότερες παραμέτρους (OECD, 2002).

Υπάρχει μια άμεση σύνδεση μεταξύ της έννοιας της «*δυνατότητας πρόσβασης*» και του σκοπού της μεταφορικής επένδυσης και ένας από τους σταθερούς λόγους που συνοδεύουν τις αιτήσεις και δικαιολογούν την κατασκευή ή την αναβάθμιση μίας μεταφορικής υποδομής. Γενικά, η υποδομή μεταφορών θεωρείται ότι ενεργεί ως δεσμευτικός περιορισμός στην τοπική οικονομία και για αυτό το λόγο υπάρχει η ανάγκη της προσβασιμότητας, της δυνατότητας δηλαδή εύκολης, γρήγορης και με ασφάλεια προσέγγισης ενός προορισμού με μεταφορικό μέσο.

Οι Banister & Berechman (2001) σχηματοποίησαν σε ένα σύστημα την σχέση της προσβασιμότητας με την περιφερειακή ανάπτυξη:

«Ανοιχτό» Δυναμικό Σύστημα (Open Dynamic System)

1	2
Οικονομική Αυτάρκεια σε εκείνες τις περιφέρειες με την παραγωγή υπό ισχυρό τοπικό οικολογικό έλεγχο Σημαντική επένδυση μεταφορών και άσκηση μέγιστης επίδρασης σε αυτά τα συστήματα	Διεθνείς και εθνικές αγορές με ισχυρές συνθήκες για περαιτέρω αύξηση. Η επένδυση μεταφορών ήδη σε υψηλό επίπεδο η οποία υποστηρίζει την ανάπτυξη αλλά δεν είναι απαραίτητος όρος
Απροσιτότητα	**Προσβασιμότητα**
Οι «φτωχές» μεταφορές μπορεί να έχουν συμβάλει στην μείωση της ανάπτυξης στην περιφέρεια, αλλά από μόνες τους δεν είναι σε θέση να «αναγεννήσουν» τις περιφέρειες αυτές. Στατικές τοπικές περιοχές οι οποίες είναι απομονωμένες και με παρακμάζουσες οικονομίες	Το αγαθό υποδομής υπάρχει, αλλά η περαιτέρω επένδυση θα ασκήσει λίγη επίδραση, δεδομένου ότι οι οικονομικοί όροι είναι αδύναμοι. Δυνατότητα πρόσβασης που περιορίζεται όμως με τους διαδρόμους και τις περιφέρειες με πτώση, εκτός από στις βασικές ανταλλαγές
4	3

«Κλειστό» Στατικό Σύστημα (Close Static System)

Στο ανωτέρω σύστημα μία μετακίνηση κατά μήκος του άξονα «*δυνατότητας πρόσβασης*» δεν επιτυγχάνει την οικονομική ανάπτυξη από μόνη της. Αυτό συμβαίνει μόνο όπου υπάρχουν ανοικτά δυναμικά συστήματα (δηλ. παρουσία οικονομικών και δυναμικών όρων) τα οποία ασκούν πραγματική επίδραση, ιδιαίτερα όπου η υπάρχουσα υποδομή παρέχει μόνο φτωχά επίπεδα δυνατότητας πρόσβασης (τεταρτημόριο 1). Στα δυναμικά συστήματα με τα υψηλά επίπεδα δυνατότητας πρόσβασης η επένδυση στις υποδομές μεταφορών θα υποστηρίξει την ανάπτυξη (τεταρτημόριο 2). Αντίθετα στα τεταρτημόρια 3 και 4 η οποιαδήποτε βελτίωση στη μεταφορική δυνατότητα πρόσβασης δεν αποτελεί ικανοποιητικό όρο για οικονομική ανάπτυξη (έλλειψη οικονομικών, επενδυτικών και πολιτικών όρων). Η μετακίνηση πρέπει πρώτα να πραγματοποιηθεί κατά μήκος του κάθετου άξονα για να μετατοπίσει τους πολιτικούς και οικονομικούς παράγοντες από τα κλειστά στατικά συστήματα στα ανοικτά δυναμικά συστήματα.

Ωστόσο, η δυνατότητα πρόσβασης είναι δύσκολο να καθοριστεί κατά συνέπεια είναι δύσκολο να ανακαλυφθεί ένας τυποποιημένος καθορισμός που να έχει εφαρμογή σε όλες τις θέσεις. Η ανυπαρξία προσβασιμότητας σε μια περιοχή ή η παροχή κακής υπηρεσίας πρόσβασης δημιουργούν μια σειρά από θέματα όπως:

- εμποδίζεται η λειτουργία των φαινομένων διάχυσης της ανάπτυξης από τους περισσότερο αναπτυγμένους πόλους συντελώντας έτσι στη διατήρηση εκτεταμένων ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων μεταξύ επιμέρους περιοχών (Πλασκοβίτης, 2000),

- αποκλείονται άτομα, ομάδες ανθρώπων και κοινωνίες από σύγχρονες υπηρεσίες και κοινωνικά κεκτημένα,
- δοκιμάζονται τα συστήματα μεταφορών, δυσχεραίνονται οι μεταφορές, η ασφάλεια και η αξιοπιστία τους. Ειδικά για εμπορεύματα μεγάλης αξίας και ευπαθή όπως λαχανικά και ψάρια η έλλειψη προσβασιμότητας αποκλείει την δημιουργία αγοράς για τα συγκεκριμένα προϊόντα τα οποία ούτε μπορούν να εισαχθούν ούτε να εξαχθούν ανάλογα την περιφέρεια,
- δημιουργούνται συνθήκες τοπικής ανάπτυξης, ένα τοπικό παραγωγικό σύστημα, όπως πολλά εμπειρικά παραδείγματα το αποδεικνύουν. Η μειωμένη δυνατότητα πρόσβασης εξασφαλίζει μια φυσική προστασία και κατά συνέπεια μονοπωλιακά πλεονεκτήματα σε μια αγορά η οποία επιτρέπει τη λειτουργία μικρών επιχειρήσεων που παράγουν δικά τους τοπικά προϊόντα (αυτό που λέμε σήμερα παραδοσιακά προϊόντα π.χ. τυριά, αλκοολούχα κ.α.). Οι επιχειρήσεις αυτές συνδέονται άμεσα με την τοπική οικονομία η οποία τις προμηθεύει με πρώτες ύλες, εργατικό δυναμικό αλλά και αγοραστικό κοινό.

Πρέπει να αναφερθεί ότι η δυνατότητα πρόσβασης είναι μια σχετική έννοια και η επένδυση υποδομής σε μια θέση μπορεί να βοηθήσει την εν λόγω θέση, αλλά εις βάρος μιας ανταγωνιστικής, γειτονικής πιθανόν θέσης (Banister & Berechman, 2001). Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του οικονομικού και κοινωνικού μαρασμού περιοχών που είχαν την ατυχία να εγκαταλειφθούν εξαιτίας μίας νέας χάραξης δικτύου, κατασκευής νέας υποδομής, ενός διαφορετικού τρόπου μεταφοράς (π.χ. οι οικισμοί της παλαιάς εθνικής οδού Αθηνών - Τριπόλεως, στο ύψος της Αρκαδίας, εξαιτίας της κατασκευής της νέας εθνικής οδού, ο λιμένας της Αγίας Πελαγίας στα Κύθηρα, εξαιτίας του νέου λιμένα στο Διακόφτι κ.α.).

Δεν είναι άλλωστε λίγες οι περιπτώσεις όπου μία νέα μεταφορική επένδυση αντιμετωπίζεται εχθρικά από μεγάλες μερίδες ανθρώπων σε ανεπτυγμένες κοινωνίες με βάση το σκεπτικό ότι η συνεχής ανάγκη για πρόσβαση δεν θα αφήσει σε λίγα χρόνια κανένα σημείο της επιφάνειας των ανεπτυγμένων χωρών αναξιοποίητο.

Σημαντικές επιπτώσεις εμφανίζονται πάντως σε περιοχές όπου υπάρχει μια σημαντική αλλαγή στο συνολικό σύστημα πρόσβασης (π.χ. μια νέα σύνδεση που ενώνει δύο ανεξάρτητα δίκτυα, ή το άνοιγμα μιας προηγουμένως απρόσιτης θέσης) με χαρακτηριστικό το πρόσφατο παράδειγμα της γέφυρας του Oresund[2] (βλ. σχετική χωρική ανάλυση του Ο.Ο.Σ.Α., 2003), ενώ έχει παρατηρηθεί ότι μία ενίσχυση της προσβασιμότητας μίας περιοχής ενισχύει τις υπάρχουσες τάσεις (π.χ. τις τοπικές μονάδες παραγωγής) παρά δημιουργεί νέες. Αντίστοιχο συμπέρασμα δηλ. ότι «*η επίδραση μιας δεδομένης επένδυσης στην ανάπτυξη μπορεί να είναι εντυπωσιακά διαφορετική όταν συνδέει, π.χ. δύο ξεχωριστά δίκτυα από την επέκταση ενός υφιστάμενου δικτύου*», διατυπώθηκε ύστερα από έρευνα για τα Ολοκληρωμένα

[2] Είναι η μεγαλύτερο σύμπλεγμα γέφυρας του κόσμου (οδική & σιδηροδρομική: 2 επίπεδα, το πάνω αυτοκινητόδρομος, το κάτω σιδηρόδρομος) που συνδέει την Σουηδία και την Δανία (8km γέφυρας + 4km υποθαλάσσιο τούνελ + 4km ξηράς με την μορφή «τεχνικού νησιού») σε 10 λεπτά. Το έργο ξεκίνησε την λειτουργία του τον Ιούνιο του 2000 και η ετήσια «μεταφορική του ικανότητα» τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του υπολογίζεται κατά μέσο όρο στους 15-17 εκατ. ανθρώπους (OECD, 2003).

Δίκτυα Πληροφορικής που συνδέουν του Λιμένες με τους συνεργάτες τους (άλλα μεταφορικά μέσα, υποδομές, υπηρεσίες) - Πρόγραμμα COST 328 (Ε.Ε., 1998).

Είναι κατανοητό ότι ένα ανεπαρκές **δίκτυο μεταφορών** αποτελεί πραγματικό φραγμό στην ανάπτυξη. Ο Myrdal μάλιστα στην θεωρεία του, της σωρευτικής αιτιότητας, αναφέρεται ότι τα μεταφορικά δίκτυα βραχυπρόθεσμα υποβοηθούν τις μετακινήσεις, αλλά το βασικό τους αποτέλεσμα είναι, ότι επηρεάζουν την επακόλουθη ανάπτυξη και δομή της οικονομίας του χώρου, μέσω της λειτουργίας της γεωγραφικής αδράνειας και σωρευτικής αιτιότητας.

Έτσι, τα γενικότερα θέματα που πρέπει να εξεταστούν σχετικά με την προσβασιμότητα αφορούν:

- τη συγκριτική θέση μιας περιφέρειας ή χώρας ως προς τα δίκτυα μεταφορών που διαθέτει και
- τη **συμπληρωματικότητα των δικτύων** (όπως εξετάστηκε και στην αρχή του κεφαλαίου). Η δυνατότητα πρόσβασης δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως αντίκτυπος μιας νέας σύνδεσης στο δίκτυο συνολικά καθώς ο ανταγωνισμός πραγματοποιείται σήμερα μεταξύ των συστημάτων και όχι μεταξύ των μεμονωμένων δικτύων. Έτσι, μία σύνδεση μεταξύ δύο σιδηροδρομικών δικτύων δεν πρέπει να εξεταστεί μόνο στο επίπεδο της συνολικής σιδηροδρομικής υποδομής αλλά πρέπει να εξεταστεί παράλληλα και με τα άλλα μεταφορικά συστήματα (ναυτιλία, οδικές, αεροπορικές μεταφορές).

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα μεταφορικά δίκτυα μπορούν να προσδιοριστούν, βασικά, ως προς τρία (3) στοιχεία (Λαμπριανίδης, 2002):

1. ως προς την **συνεκτικότητα** τους (network connectivity), δηλ. το πόσο στενές ή όχι είναι οι σχέσεις - επαφές των μεταφορικών δικτύων μεταξύ τους. Αυτή η σχέση υποδηλώνει ουσιαστικά την ευκολία της μετακίνησης μέσα στον χώρο. Υπάρχουν διάφοροι τρόποι μέτρησης της συνεκτικότητας των δικτύων, με βασικότερο τον δείκτη β (beta index): β = E/V , όπου:
   - (E), μια σειρά από γραμμές (π.χ. αυτοκινητόδρομοι, πορείες πλοίων, αεροπορικές γραμμές κ.α.) και
   - (V), μια σειρά από δεσμούς (π.χ. πόλεις, λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί κ.α.)

   Έτσι, τότε το δίκτυο θεωρείται καλά συνδεδεμένο όταν ο δείκτης β είναι μεγάλος, δηλαδή όταν υπάρχουν πολλές γραμμές σε σχέση με τους δεσμούς,.
2. ως προς την **προσπελασιμότητα** τους (network accessibility) δηλ. η ευκολία πρόσβασης σε ένα σημείο του χώρου. Ουσιαστικά, η προσπελασιμότητα μετράει το συντομότερο δρόμο από κάποιο δεσμό προς όλους τους άλλους.
3. ως προς την **πυκνότητα** τους (network thickness). Η πυκνότητα του δικτύου αναγάγει το συνολικό αριθμό μήκους των δικτύων (χλμ. για δρόμους και σιδηρόδρομους, ναυτικά μίλια για πλοία) σε ποσοστό ανά μονάδα έκτασης κάποιας περιοχής (τετραγωνικό χιλιόμετρο, μέτρο κ.α.).

3.2.3. Επιπτώσεις στην Βιομηχανία των Μεταφορών

Οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών προκαλούν μια σειρά από ευρύτερες επιπτώσεις στον κλάδο των μεταφορών όπως (βλ. μεταξύ άλλων αποτελέσματα του βρετανικού προγράμματος SACTRA, 1999):

- **Ταχύτητα**. Με την δημιουργία ή την βελτίωση των μεταφορικών υποδομών δημιουργούνται προϋποθέσεις ταχύτερης εκτέλεσης μεταφορικών λειτουργιών όπως παραδείγματος χάριν:
  - η κατασκευή μίας αποβάθρας ή ενός μεγαλύτερου λιμανιού θα βοηθούσε στην εξυπηρέτηση περισσότερων πλοίων ταυτόχρονα με αποτέλεσμα ο χρόνος παραμονής στο λιμάνι (turnaround time) ενός πλοίου να περιοριστεί με αποτέλεσμα την ταχύτερη διεκπεραίωση των εμπορευμάτων,
  - η πλάτυνση μίας οδού ή η κατασκευή μίας σήραγγας ή γέφυρας θα αυξήσει την χωρητική ικανότητα της οδού με αποτέλεσμα την μείωση των καταστάσεων συμφόρησης και καθυστερήσεων και άρα την ταχύτερη μεταφορά.

  Η χρονική αποταμίευση ως αποτέλεσμα μιας βελτίωσης στην αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών (π.χ. καλύτερη πρόσβαση στις υπηρεσίες σύνδεσης κ.α) μπορεί να λάβει τη μορφή αποταμίευσης σε χρήμα δεδομένου ότι οι μειώσεις του χρόνου ταξιδιού μειώνουν τις ωριαίες δαπάνες των υπηρεσιών μεταφορών (π.χ. αμοιβές των οδηγών, ασφάλεια, κ.α) για τους ναυλωτές και κατά συνέπεια στην μείωση των τελικών προϊόντων.

  Αν και υπάρχει μια συναίνεση μεταξύ των μελετητών του θέματος ότι η **χρονική αποταμίευση** είναι ένα από τα μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από τα έργα υποδομής μεταφορών, εντούτοις, υπάρχει έντονη συζήτηση τόσο για τον προσδιορισμό της έκτασης της αποταμίευσης όσο και για την αξία της (OECD, 2002). Πάντως, η αξιολόγηση των ωφελειών που συνδέονται με το χρόνο ταξιδιού μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την εξέταση της χωροθέτησης των επιχειρήσεων, των κατοικιών, της επιλογής του τρόπου ή της διαδρομής που θα ακολουθήσουν επιβάτες και εμπορεύματα δηλ. την προθυμίας των χρηστών να πληρώσουν προκειμένου να κερδιθεί χρόνος.

- **Αλλαγές σε διαδρομές και μέσα.** Η αύξηση των επενδύσεων σε μεταφορικούς κόμβους εναλλαγής μεταφορικών μέσων (κομβικές υποδομές στις οποίες εύκολα, γρήγορα και με ασφάλεια μπορούν να μεταφορτωθούν από το ένα μεταφορικό μέσο στο άλλο εμπορεύματα και επιβάτες) έχει δώσει την δυνατότητα στους διαχειριστές των εμπορικών ροών να επιλέξουν ένα συνδυασμό από διαδρομές και μεταφορικά μέσα ώστε το εμπόρευμα ή ο επιβάτης να φτάσει στον προορισμό του.

- **Αύξηση της δυνατότητας μεταφοράς.** Οι επενδύσεις μεταφορών αυξάνουν την δυνατότητα για την ικανοποίηση αυξανόμενου όγκου μεταφερόμενων φορτίων είτε επιβατικών είτε εμπορικών. Νέες προβλήτες, νέοι δρόμοι, διαπλατύνσεις παλαιών οδών κατασκευάζονται για να ικανοποιήσουν την παρούσα και την μελλοντική ζήτηση αλλά και τα σύγχρονα μέσα μεταφοράς που χαρακτηρίζονται από την σταδιακή αύξηση του όγκου τους (βλ. mega - giga containerships, double - stack trains κ.α. όπως αναλύονται στο Κεφ. 4).

- **Αξιοπιστία.** Οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών, όπως έχει αναφερθεί, αυξάνουν την ταχύτητα και την ασφάλεια μεταφοράς με αποτέλεσμα να αυξάνεται η δυνατότητα δημιουργίας αξιοπιστίας από τις υπηρεσίες των μεταφορικών μέσων.
- **Μείωση των εξόδων μεταφοράς.** Πράγματι, οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών προκαλούν σημαντικές μειώσεις στα μεταφορικά έξοδα καθώς:
  - Μειώνονται τα λειτουργικά έξοδα (π.χ, ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος δημιουργεί προϋποθέσεις μικρότερης ενεργειακής κατανάλωσης και φθοράς των οχημάτων).
  - Με την μείωση των ατυχημάτων μεταφοράς και φορτοεκφορτώσεων η ασφαλιστική κάλυψη περιορίζεται με αποτέλεσμα αυτό να μετακυλύεται στο κόστος των εξόδων μεταφοράς.
  - Τα σύγχρονα και μεγαλύτερα μεταφορικά μέσα που εξυπηρετούνται από τις βελτιωμένες υποδομές εξυπηρετούν περισσότερα φορτία με μικρότερο εργατικό δυναμικό. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα και λόγω των οικονομιών κλίμακας, σε μία σημαντική μείωση των εξόδων μεταφοράς.

Σε όλο το ανωτέρω σκεπτικό των επιπτώσεων (θετικών και αρνητικών) των μεταφορικών υποδομών στην βιομηχανία των μεταφορών δεν πρέπει να διαφεύγει το γεγονός της σχέσης αλληλεπίδρασης που υπάρχει μεταξύ υποδομών μεταφορών και της τεχνολογίας των μεταφορών. Τα νέα τραίνα υψηλών ταχυτήτων θέλουν προηγμένης τεχνολογίας συρμούς, ενώ τα mega και giga - containerships (πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) απαιτούν βαθύτερους και μεγαλύτερους λιμένες.

3.2.4. Ασφάλεια Επιβατών & Φορτίων

Σημαντικό ρόλο στην ασφαλή διακίνηση των εμπορευμάτων διαδραματίζουν οι υποδομές μεταφορών οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις γίνονται η αιτία για την πρόκληση (και μεγάλων) ατυχημάτων (π.χ. η κακή ποιότητα του οδοστρώματος είναι συχνά αιτία θανάσιμων τροχαίων ατυχημάτων, οι τακτικοί εμβολισμοί των επιβατικών πλοίων στην προβλήτα του λιμένα της Μυτιλήνης είναι αποτέλεσμα του περιορισμένου θαλάσσιου χώρου του λιμένα που προσφέρεται στα πλοία για πρυμνοδέτηση. Οι υποδομές μεταφορών πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε να παρέχουν συνεχώς βελτιωμένα επίπεδα ασφάλειας τόσο στους επιβάτες και τους οδηγούς των μεταφορικών μέσων όσο και των φορτίων τους (π.χ. μία επέκταση ενός λιμενοβραχίονα μπορεί να περιορίσει τους κυματισμούς εντός του λιμανιού με αποτέλεσμα την μείωση φορτωεκφορτωτικών σφαλμάτων κ.α.).

Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια, οι ζημιές από τις φυσικές καταστροφές και άλλα ακραία φυσικά ή άλλα γεγονότα έχει αυξηθεί αισθητά. Οι τρέχουσες ετήσιες άμεσες απώλειες από τα σχετικά με τον καιρό ακραία γεγονότα φθάνουν σε $40 δισ. περίπου, ενώ οι έμμεσες πλησιάζουν τα $60 δισ. το χρόνο ενώ περίπου ένα τέταρτο αυτών των ζημιών αντιπροσωπεύει καταστροφές σε κοινόχρηστες υποδομές (Warner

Κ., 2002)[3]. Σε μερικά έτη, οι ζημίες υπολογίζονται να είναι αρκετά υψηλότερες, οδηγώντας τους ιθύνοντες για να επανεξετάσουν όλη την φιλοσοφία παροχής, διάθεσης και ασφάλειας των υποδομών, συμπεριλαμβανομένων και των μεταφορικών. Χαρακτηριστικά, όπως αναφέρει στην τελευταία της έκθεση η UNCTAD (2004), οι συνέπειες ενός ισχυρού τυφώνα ήταν η αιτία που ο λιμένας Pusan, μείωσε το 2003κατά δύο θέσεις την παρουσία του στην λίστα των πιο σημαντικών σε κίνηση λιμένων διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο[4]. Οι ακόμα πιο πρόσφατοι τυφώνες Katrina & Rita είναι η πιο αντιπροσωπευτική απόδειξη των ανωτέρω.

Τέλος, η ασφάλεια παραμένει ένας βασικός παράγοντας για την κοινωνική αποδοχή των επενδυτικών μεταφορικών προγραμμάτων. Η «*αποταμίευση ασφάλειας*» (OECD, 2002) μπορεί να οριστεί ως η νομισματική αξία των οφελών στην κοινωνία συνολικά από την αποφυγή ή τη μείωση του αριθμού και τη δριμύτητα των ατυχημάτων. Επομένως, προκειμένου να παραχθούν οι κατάλληλες τιμές για την ασφάλεια, οι σχετικές απώλειες πρέπει να προσδιοριστούν κατάλληλα. Για μερικά συστατικά των δαπανών ατυχήματος υπάρχει δυνατότητα υπολογισμού τους, όπως η ζημία στα οχήματα ή το φορτίο, οι ιατρικές υπηρεσίες, οι χαμένες αποδοχές, ένα βυθισμένο πλοίο κ.α. Το πρόβλημα όμως εντοπίζεται στην μέτρηση των άϋλων δεδομένων όπως ο θάνατος, οι τραυματισμοί, οι ψυχολογικές επιπτώσεις κ.α.

3.2.5. Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις

Οι υποδομές μεταφορών ευθύνονται έμμεσα ή άμεσα για σωρεία περιβαλλοντικών θεμάτων καθώς:

- Για την κατασκευή τους απαιτείται συνήθως μεγάλου όγκου επεμβάσεις που επηρεάζουν (ανάλογα την επένδυση) σε μεγάλο ή μικρότερο βαθμό το περιβάλλον. Εκχερσώσεις, αποψιλώσεις για την κατασκευή δρόμων και αεροδρομίων, διατάραξη τον υδάτινων ρευμάτων από την κατασκευή λιμενοβραχιόνων, χρήση ρυπογόνων υλικών κατασκευής, δυσανάλογοι όγκοι υποδομών μεταφορών σε σχέση με την παραδοσιακή αρχιτεκτονική κληρονομιά και το τοπίο, οπτικές αλλοιώσεις, έντονη δημιουργία θορύβου είναι μερικά από τα πολυπληθή περιβαλλοντικά προβλήματα που προκαλούν οι υποδομές μεταφορών.
- Με την συνεχή ανάπτυξη τους και την προσβασιμότητα που εξασφαλίζουν, διοχετεύουν αλλά και δημιουργούν νέο κυκλοφοριακό φορτίο σε όλο και μεγαλύτερη επιφάνεια της γης. Σύμφωνα με την Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές

[3] Σημειώνεται πως τα ποσά αυτά ενδέχεται να έχουν αυξηθεί κατά πολύ καθώς από το 2001-2002 έχουν προκληθεί πρωτοφανείς φυσικές καταστροφές όπως οι σεισμοί στην Περσία, την Τουρκία, το Τσουνάμι στον Ινδικό Ωκεανό, οι Πλημμύρες στην Κεντρική Ευρώπη, ο Τυφώνας Κατρίνα κ.α.

[4] Ο τυφώνας προκάλεσε ζημιές ύψους $58 εκατ. καθώς προβλήτες αλλά και οι 12 από τις 52 γερανογέφυρες (quay gantry cranes) καταστράφηκαν. Το κόστος πάντως από τους ιθύνοντες δεν εντοπίστηκε στο κόστος νέων αγορών και επισκευής των γερανών και των άλλων λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά στο χρονικό διάστημα που χρειάστηκε να επαναλειτουργήσει ο λιμένας. Άλλωστε η παραγγελία ενός νέου λιμενικού γερανού δεν είναι μια εύκολη και γρήγορη διαδικασία, ούτε βέβαια το κτίσιμο μιας νέας προβλήτας.

της Ε.Ε., 10 εκτάρια εδάφους καταλαμβάνονται καθημερινά από τις οδικές υποδομές στην Ένωση.

- Ο κακός σχεδιασμός και κατασκευή τους δημιουργούν κυκλοφοριακές συμφορήσεις ή και προκαλούν ατυχήματα μεγάλης ή μικρής κλίμακας που μολύνουν το περιβάλλον. Αντίθετα, μία βελτιωμένη υποδομή μεταφορών ή σύνδεση μπορεί να μειώσει αποστάσεις και φθορές για τα μεταφορικά μέσα με αποτέλεσμα να καταναλώνεται μικρότερη ενέργεια κίνησης και υλικά συντήρησης.

Τα τελευταία χρόνια στις ανεπτυγμένες κοινωνίες έχει ενσωματωθεί στον σχεδιασμό αλλά και στην πράξη η περιβαλλοντική διάσταση που οφείλουν να έχουν οι υποδομές τον μεταφορών («*βιώσιμες υποδομές μεταφορών*» βλ. παρ. 3.4.).

3.2.6. Επιπτώσεις στο Εργατικό Δυναμικό

Συνοπτικά οι υποδομές μεταφορών δημιουργούν ένα μεγάλο αριθμό έμμεσων και άμεσων επιπτώσεων στο εργατικό δυναμικό και στις θέσεις εργασίας, όπως:

- Σύμφωνα με μελέτη που παρουσιάζεται σε έρευνα του Ο.Ο.Σ.Α. (OECD, 2002) για τις επιπτώσεις των μεταφορικών υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη, 3.240 νέες θέσεις εργασίας (1.210 άμεσα σχετιζόμενες) δημιουργήθηκαν από την κατασκευή ενός αυτοκινητόδρομου το 1995, αξίας FRF 1.000 εκατ. (περίπου €1.152,5 εκατ.) Στην ίδια μελέτη συγκρίθηκαν και οι επιπτώσεις στην απασχόληση και από τις δύο πλευρές του Ατλαντικού όπου:

Πίνακας 3.1.

Άμεσα και Έμμεσα Αποτελέσματα στην Απασχόληση από επένδυση ύψους €1 δισ. σε επενδύσεις υποδομών μεταφορών (αυτοκινητόδρομος)

Θέσεις Εργασίας	Η.Π.Α.	Γαλλία
Άμεσα σχετιζόμενες	11.059	7.940
Έμμεσα σχετιζόμενες	12.493	8.070
Άλλες που προκλήθηκαν εξαιτίας της υποδομής	18.694	5.250
Σύνολο	42.246	21.260

Πηγή: OECD, Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development, 2002

- Αντίθετα, σε ένα βαθμό, οι Banister & Berechman (2001) υποστήριξαν ότι το επιχείρημα που χρησιμοποιείται ότι, η επένδυση δημόσιας μεταφορικής υποδομής μπορεί να θεωρηθεί ως μηχανισμός ώθησης για την αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων και της παραγωγής με αποτέλεσμα οι υποδομές μεταφορών να θεωρούνται ότι πριμοδοτούν έμμεσα την αύξηση των θέσεων εργασίας, δεν μπορεί να τεκμηριωθεί απόλυτα, με βάση τα εμπειρικά στοιχεία που έχουν εξεταστεί. Αυτό που φαίνεται ότι λαμβάνει χώρα είναι ότι η οποιαδήποτε αύξηση της παραγωγικότητας που θα προκληθεί πιθανόν από υποδομές μεταφορών θα καλυφθεί αρχικά μέσω της αποταμίευσης από το υπάρχον εργατικό δυναμικό.

- Οι νέες υποδομές μεταφορών σε συνδυασμό με τα νέα μεταφορικά μέσα απαιτούν, αναλογικά με το φορτίο, λιγότερο εργατικό δυναμικό, αλλά πιο εξειδικευμένο (π.χ. ένα μεγαλύτερης αντοχής οδόστρωμα ή γέφυρα μπορεί να αντέξει ένα μεγαλύτερο φορτηγό το οποίο θα απαιτήσει ένα πιο εξειδικευμένο οδηγό ενώ ταυτόχρονα θα περιορίσει το μεταφορικό φορτίο από κάποιο άλλο μέσο).

- Αυξάνεται η παραγωγικότητα και η ποιότητα του εργατικού δυναμικού καθώς μία βελτιωμένη δυνατότητα πρόσβασης, μειώνει το χρόνο ταξιδιού και βελτιώνει τις συνθήκες μετάβασης από και προς την εργασία, με αποτέλεσμα ο εργαζόμενος να διαθέτει περισσότερο χρονικό διάστημα σε προσωπικές του ενασχολήσεις και να βελτιώνεται έτσι η ποιότητα ζωής του αλλά και εν γένει η παραγωγικότητά του (OECD, 2002).

- Οι αλλαγές στη δυνατότητα πρόσβασης ως αποτέλεσμα της επένδυσης σε υποδομές μεταφορών προκαλούν μια ανακατανομή της απασχόλησης μεταξύ των περιοχών. Είναι ασαφές εάν οι αλλαγές στη δυνατότητα πρόσβασης δημιουργούν πραγματικά τις προϋποθέσεις για περιφερειακή ανάπτυξη. Τα συμπεράσματα που συνήθως απορρέουν από την εξέταση των επιπτώσεων μίας μεταφορικής υποδομής, που αυξάνει την προσβασιμότητα μίας περιφέρειας, στο εργατικό δυναμικό, μιλούν πράγματι για μια ανακατανομή η οποία όμως είναι συχνά προς όφελος των ήδη προσιτών και ανεπτυγμένων πυρήνων της χώρας (Banister & Berechman, 2001). Δεν είναι λίγοι μάλιστα αυτοί που υποστηρίζουν ότι η ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών που αυξάνουν την προσβασιμότητα αντί να ενισχύουν το περιφερειακό εργατικό δυναμικό το αποδυναμώνουν καθώς:

  - Πολλές τοπικές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν ισχυρό ανταγωνισμό από εισαγόμενα από άλλες περιφέρειες ή χώρες (φτηνότερα πιθανόν) προϊόντα με αποτέλεσμα να αναγκάζονται σε παύση εργασιών και φυσικά σε απόλυση εργαζομένων.

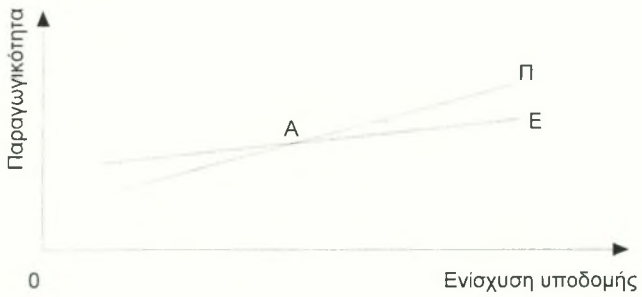
  - Το εργατικό δυναμικό έχει μεγαλύτερη ευχέρεια να μετακινηθεί έξω από το τοπικό επίπεδο για την εξεύρεση θέσης εργασίας καθώς αυξάνεται το γεωγραφικό μέγεθος της περιοχής αγοράς εργασίας. Εάν η βελτιωμένη δυνατότητα πρόσβασης οδηγεί σε μια δυνατότητα κάλυψης μεγαλύτερων αποστάσεων, με ασφάλεια και σε ικανοποιητικό χρόνο τότε επιχειρήσεις μπορούν να απευθυνθούν και σε εργαζομένους που κατοικούν σε αποστάσεις πέρα από την ευρύτερη περιοχή της εγκατάστασης τους (OECD, 2002). Αυτό ενισχύεται και από την άποψη ότι η διαθεσιμότητα της ειδικευμένης εργασίας, αγνοεί τα υψηλά έξοδα μεταφοράς (Banister & Berechman, 2000). Σε αυτό το συμπέρασμα έφτασε και μια μελέτη που διεξήχθη για λογαριασμό του Ταμείου Συνοχής της Ε.Ε. από το London School of Economics (Πλάσκοβίτης, 2000) για την ποσοτικοποίηση της διαπεριφερειακής διάχυσης των επιπτώσεων των υποδομών σε συνδυασμό με τις ενισχύσεις του Ταμείου Συνοχής. Σύμφωνα με την μελέτη αυτή η αγορά εργασίας επηρεάζεται σε ένα βαθμό από τις επενδυτικές δαπάνες του Ταμείου Συνοχής για έργα υποδομής διαπεριφερειακής σημασίας. Χαρακτηριστικά, η μακροπρόθεσμη ελαστικότητα στην Ελλάδα έλαβε τη τιμή 0.126, δηλαδή μια αύξηση της δαπάνης για υποδομές κατά 10%, αυξάνει την απασχόληση κατά 1.26%.

Ωστόσο, η αύξηση των θέσεων εργασίας δεν οδήγησε σε ισόποση μείωση της ανεργίας καθώς σύμφωνα με την μελέτη ιδιαίτερα για τις θέσεις εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού παρατηρήθηκαν μεταναστευτικές εισροές και όχι κάλυψη των θέσεων εργασίας από την περιφέρεια.

Σύμφωνα μάλιστα με την σχηματική θεώρηση του Biehl (1986) (βλ. Σχεδιάγραμμα 3.1.) η παραγωγικότητα μιας περιοχής "Π" και οι δαπάνες εργασίας που πραγματοποιούνται στην περιοχή αυτή "Ε" αυξάνονται (σημ. οι δαπάνες εργασίας με πιο αργό ρυθμό) εξαιτίας των χρηματοδοτήσεων σε υποδομές των περιοχών αυτών. Στο διάγραμμα, οι περιοχές δεξιά του "Α", όπου το "Π" υπερβαίνει το "Ε", η αναλογία δαπανών εργασίας / παραγωγικότητας είναι μικρότερη του 1 ενώ το αντίθετο ισχύει για τις περιοχές αριστερά του "Α". Δεδομένου ότι οι εν λόγω σχέσεις είναι ενδεικτικές για την ανταγωνιστικότητα κάθε περιοχής, αυτό σημαίνει ότι οι περιοχές αριστερά του "Α" θα έχουν χαμηλότερο εισόδημα και λιγότερες θέσεις εργασίας. Η θεωρεία του «*παράγοντα της κινητικότητας*» (Factor mobility theory) μας λέει ότι θα πραγματοποιηθεί μετανάστευση από τις περιοχές αριστερά του "Α" στα δεξιά του. Έτσι, με βάση τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι το πραγματικό ΑΕΠ και η πραγματική απασχόληση μπορούν να μην είναι ανάλογα προς τη χρηματοδότηση υποδομής μιας περιοχής.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.

Περιφερειακή Παραγωγικότητα & Εργατικό Κόστος σε σχέση με την Χρηματοδότηση των Υποδομών



όπου το "Π" είναι η παραγωγικότητα και "Ε" είναι το εργατικό κόστος

Πηγή: Biehl D, 1986

Με βάση όμως την εμπειρική ανάλυση του Aschauer (1989 ..1990 ..1994) παρέχονται όλα εκείνα τα επιχειρήματα που υποστηρίζουν την ιδέα ότι η ενίσχυση παροχής υποδομής, σε όλες εκείνες τις περιοχές αριστερά του "Α", θα βοηθήσει στο να διατηρηθούν οι πιο κινητοί παράγοντες παραγωγής τους στην περιοχή τους και έτσι να πραγματοποιηθεί και εκεί οικονομική ανάπτυξη.

Έτσι, η δυνατότητα πρόσβασης μεταφορών πρέπει να εξεταστεί ως τμήμα μιας πολύ ευρύτερης έννοιας της καταλληλότητας του χώρου που περιλαμβάνει εκτός από την ύπαρξη στην περιφέρεια φυσικών χαρακτηριστικών, υφισταμένων τοπικών μεταφορικών δικτύων κ.α. και διαθεσιμότητα σε εξειδικευμένη εργασία (Banister & Berechman, 2001). Η ευελιξία του εργατικού δυναμικού[5] είναι ένας σημαντικός παράγοντας και μια ακαμψία μπορεί να σημαίνει ότι η απώλεια απασχόλησης σε έναν τομέα δεν μπορεί να αντισταθμιστεί εντελώς από άλλους (Rietveld, 1995). Αυτό σημαίνει ότι οι δεξιότητες και η βάση γνώσεων πρέπει να αυξηθούν σε τοπικό επίπεδο, ισχυρές συνδέσεις με την τοπική έρευνα και τα άτυπα δίκτυα επαφών πρέπει να καθιερωθούν, ενώ απαιτούνται δυναμικές συναλλακτικές σχέσεις μεταξύ κατασκευαστών, τοπικών προμηθευτών και τοπικών πελατών.

- Η «*χωρική εγγύτητα*»[6] (Banister & Berechman, 2001) επίσης συσχετίζεται άμεσα με το θέμα της προσβασιμότητας. Υπάρχουν δύο συγκρουόμενες απόψεις για την οικονομική ανάπτυξη σε σχέση με την εγγύτητα και την εργασία. Η μία υποστηρίζει ότι η εγγύτητα οδηγεί μέσω των οικονομιών κλίμακας (συσσώρευση) και σε οικονομική ανάπτυξη ενώ η άλλη υποστηρίζει ότι σε μια καλά-συνδεμένη κοινωνία, η μη-εγγύτητα ή αντιοικονομίες (diseconomies) της συσσώρευσης μπορούν να λειτουργήσουν θετικά. Πολλές υπηρεσίες μπορούν να παρέχονται από απόσταση (telemarketing, e-working από το σπίτι), ενώ πολλά προϊόντα μπορούν να μεταφερθούν στις θέσεις όπου η εργασία και άλλοι παράγοντες παραγωγής είναι φτηνότεροι.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι, στα πλαίσια μελέτης που διεξήχθη για το Ταμείο Συνοχής της Ε.Ε. από το London School of Economics για την ποσοτικοποίηση της διαπεριφερειακής διάχυσης των επιπτώσεων των υποδομών (όπως το «Ελ. Βενιζέλος») σε συνδυασμό με τις ενισχύσεις του Ταμείου, τα αποτελέσματα είχαν ως εξής:

- Η σχέση μεταξύ δημόσιας δαπάνης για υποδομές και ιδιωτικών παραγωγικών επενδύσεων είναι θετική και στατιστικά σημαντική κυρίως όσον αφορά επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών.
- Η διαπεριφερειακή διάχυση κρίθηκε ότι μεγεθύνει κατά πολύ τις εκτιμώμενες επιπτώσεις. Π.χ. τα 2/3 της αύξησης του περιφερειακού προϊόντος από την κατασκευή του νέου περιφερειακού δακτυλίου της Μαδρίτης προκλήθηκε εκτός των ορίων της περιφέρειας της Μαδρίτης.
- Η αγορά εργασίας επηρεάζεται σε ένα βαθμό από τις επενδυτικές δαπάνες του Ταμείου Συνοχής για έργα υποδομής διαπεριφερειακής σημασίας. Χαρακτηριστικά, η μακροπρόθεσμη ελαστικότητα στην Ελλάδα έλαβε τη τιμή 0.126, δηλαδή μια αύξηση της δαπάνης για υποδομές κατά 10%, αυξάνει την απασχόληση κατά 1.26%! Εντούτοις, όμως η αύξηση των θέσεων εργασίας δεν οδήγησε σε ισόποση μείωση της ανεργίας καθώς ιδιαίτερα για τις θέσεις εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού παρατηρήθηκαν μεταναστευτικές εισροές και όχι κάλυψη των θέσεων εργασίας από την περιφέρεια (Πλασκοβίτης, 2000).

---

[5] Αυτό που μερικοί ονομάζουν, όπως ο Storper (1993, στο Banister & Berechman, 2000) «*δημιουργική ικανότητα εκμάθησης*» (creative learning capacity).

[6] Η έννοια «*χωρική εγγύτητα*» προέρχεται μέσα από ορισμό του Perroux [1950, βλ. Βιβλιογραφία κεφ. 1) για τον γεω-νομικό χώρο (geonomic space)].

3.2.7. Επιπτώσεις στην Επιχειρηματικότητα

Η σχέση των υποδομών μεταφορών με την επιχειρηματικότητα είναι μια σχέση πολυσύνθετη.

Μικροοικονομικές προσεγγίσεις έχουν αναδείξει την διαφοροποίηση των επιπτώσεων των υποδομών μεταφορών κατά κλάδο και κατηγορία επιχειρήσεων (Gillespie A., 1997). Η διαφοροποίηση κατά κλάδο και επιχείρηση προκύπτει από το διαφορετικό ποσοστό συμμετοχής του **κόστους μεταφοράς** στο συνολικό κόστος παραγωγής. Οι αναπτυξιακές επιπτώσεις προκύπτουν από την ένταξη και την ενσωμάτωση των υποδομών στις κλαδικές και επιχειρησιακές δομές και στρατηγικές σε επίπεδο παραγωγής, υποστήριξης και διανομής.

Οι υποδομές μεταφορών, μεταξύ άλλων, επιδρούν στην επιχειρηματικότητα με διάφορους τρόπους, όπως.

- Στην **παραγωγική διαδικασία.** Κατ' αρχήν ένα από τα βασικότερα στοιχεία που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων μιας χώρας εκτός από τη διατήρηση χαμηλού κόστους παραγωγής είναι το κόστος μεταφοράς των προϊόντων, το οποίο είναι το άθροισμα του κόστους μεταφοράς των πρώτων υλών, το ενδο-εταιρικό μεταφορικό κόστος (π.χ. μεταφορές εντός του γηπέδου του εργοστασίου ή των εργοστασίων της εταιρίας σε όλο τον κόσμο) και του κόστους διανομής του προϊόντων[7] και το οποίο εξαρτάται άμεσα από την ύπαρξη και την ποιότητα των μεταφορικών υποδομών. Η συνεχής αύξηση της αξιοπιστίας στις μεταφορές εξαιτίας και των νέων - αναβαθμισμένων μεταφορικών υποδομών έχει δώσει την δυνατότητα στους διαχειριστές των προϊόντων να επανασχεδιάσουν την γραμμή παραγωγής, αποθήκευσης, διανομής κ.ο.κ. με βάση την επιστήμη της «*Εφοδιαστικής*» (logistics) θέμα που θα εξεταστεί στο επόμενο κεφάλαιο.
- Στα **παραγόμενα προϊόντα και υπηρεσίες.** Ο τρόπος μεταφοράς των εμπορευμάτων είναι ένας σημαντικός παράγοντας σχηματοποίησης-μορφοποίησης των προϊόντων. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των mini - hi tech ηλεκτρονικών συστημάτων ήχου και εικόνας τα οποία κατασκευάζονται κυρίως στην Άπω Ανατολή. Η απαίτηση για οικονομικότερη μεταφορά (περισσότερα μεταφερόμενα ηχοσυστήματα ανά εμπορευματοκιβώτιο) οδήγησε το βιομηχανικό σχέδιο και την τεχνολογία στην δημιουργία ολοένα και μικρότερων σε όγκο μηχανημάτων αλλά και σε νέα πρότυπα στην κατανάλωση (marketing).
- Στην **επενδυτική ικανότητα.** Είναι κατανοητό ότι εύκολα προσβάσιμα, ικανά και ασφαλή μεταφορικά δίκτυα μειώνουν το κόστος των προϊόντων, κάνοντας τα πιο ανταγωνιστικά ενώ το όποιο κέρδος μπορεί να επενδυθεί στην περαιτέρω ανάπτυξη της παραγωγικής διαδικασίας. Η δημιουργία π.χ. ενός νέου αυτοκινητοδρόμου που επιφέρει σημαντική εξοικονόμηση του χρόνου μεταφοράς, μπορεί να οδηγήσει σε μείωση του στόλου φορτηγών ορισμένων επιχειρήσεων

[7] Στις σύγχρονες κοινωνίες τόσο από πρακτική όσο και από θεωρητική προσέγγιση έχει αρχίζει και υπολογίζεται στο κόστος μεταφοράς ενός προϊόντος και το μεταφορικό κόστος οικολογικής διαχείρισης του, δηλ. το κόστος μεταφοράς που καλείται ο διαχειριστής του προϊόντος να πληρώσει για την ανάκτηση της εναπομένουσας αξίας του προϊόντος (Βλ. Κυριαζόπουλος Ε., 2001).

(άρα μείωση ιδιωτικής επένδυσης). Η δυνατότητα αυτή, αποταμίευσης κεφαλαίου, μπορεί να οδηγήσει κάποιες επιχειρήσεις σε αναδιάρθρωση της παραγωγικής τους διαδικασίας με νέες επενδύσεις, άλλοτε με επιτυχή και άλλοτε με απογοητευτικά αποτελέσματα ενώ κάποιες άλλες επιχειρήσεις ενδέχεται να μην τροποποιήσουν τις διαδικασίες τους με ενδεχόμενο να υστερήσουν στον ανταγωνισμό. Η ευρύτερη πρόσβαση στην αγορά θα δημιουργήσει νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες και αυξανόμενο ανταγωνισμό, ο οποίος οδηγεί σε αύξηση της αποδοτικότητας. Η αγορά θα ανακατανεμηθεί προς όφελος εκείνων των επιχειρήσεων που είναι σε θέση να προσαρμοστούν στη νέα αγορά. Ο Pissarides, (1997, στο Πλασκοβίτης 2000) μάλιστα αναφέρει ότι ύστερα από έρευνα που έχει πραγματοποιηθεί στα πλαίσια της Ε.Ε. η σχέση μεταξύ δημόσιας δαπάνης για υποδομές μεταφορών και ιδιωτικών παραγωγικών επενδύσεων είναι θετική και στατιστικά σημαντική.

- Στην **ελκυστικότητα των επενδύσεων.** Ένα από τα σημαντικότερα αποτελέσματα της παγκοσμιοποίησης είναι η κατεύθυνση επενδύσεων σε χώρες και περιοχές που περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων ικανοποιητικό επίπεδο υποδομών. Είναι εμφανές ότι χώρες και περιφέρειες ανταγωνίζονται η μία την άλλη στην παροχή ικανοποιητικής υποδομής προκειμένου να προσελκύσουν (ξένες) επενδύσεις που απαιτούν ασφαλή και οικονομική μεταφορά τόσο των πρώτων υλών και εμπορευμάτων όσο και των στελεχών τους. Επίσης, η προσφορά ποιοτικών μεταφορικών υποδομών αλλά και η άμεση και συνεχής εναρμόνιση τους στις προκλήσεις της επιχειρηματικότητας αποτελούν καθοριστικό στοιχείο εγκατάστασης επιχειρήσεων αιχμής, που επιζητούν διάρκεια στις δραστηριότητές τους. Τέλος, υπάρχουν περιπτώσεις που η απόφαση δημιουργία νέας, ή η αναβάθμιση μιας παλαιάς υποδομής να μην υπολογίζεται στη βάση στενών οικονομικο-ποιοτικών δεικτών αλλά στη βάση του μαγνήτη που μπορεί να αναβαθμίσει την εξωτερική εικόνα μιας περιφέρειας με σκοπό να προσελκύσει νέα ιδιωτικά κεφάλαια για επενδύσεις αλλά και πληθυσμό (Πλασκοβίτης, 2000). Αυτή είναι η αποκαλούμενη «*επίδραση των συσσωρεύσεων*» (*«agglomeration effect»*, Βλ. Bangqiao J., 2001).
- **Στην διαφύλαξη της ασφαλούς παραγωγής.** Η διάσπαρτη παραγωγική **διαδικασία** μιας επιχειρηματικής μονάδας, εξαιτίας των πλεονεκτημάτων που προσφέρουν οι μεταφορές, αδυνατίζει τις πιθανότητες κατάρρευσης (collapse) της παραγωγικής διαδικασίας εξαιτίας ενός ακραίου γεγονότος (βλ. φωτιά, σεισμός, τρομοκρατική επίθεση π.χ. Datsun, Mothercare, Bankers Trust, BONY) ή από την αδύνατη αλληλεγγύη του (πολυφυλετικού) εργατικού δυναμικού της.
- Στην **τοπική ανάπτυξη.** Η βελτίωση των μεταφορών σε συνδυασμό με άλλα στοιχεία εξέλιξης της αγοράς εξάλειψαν το πλεονέκτημα του *«χωρικού μονοπωλίου»* με αποτέλεσμα οι τοπικές επιχειρήσεις να ανταγωνίζονται άνισα τόσο τις υπόλοιπες εθνικές όσο και τις διεθνείς επιχειρήσεις. Το αποτέλεσμα ήταν η εξαφάνιση των μικρών τοπικών επιχειρήσεων εκείνων που δεν μπόρεσαν να διεθνοποιήσουν το τοπικά - παραδοσιακά προϊόντα τους.

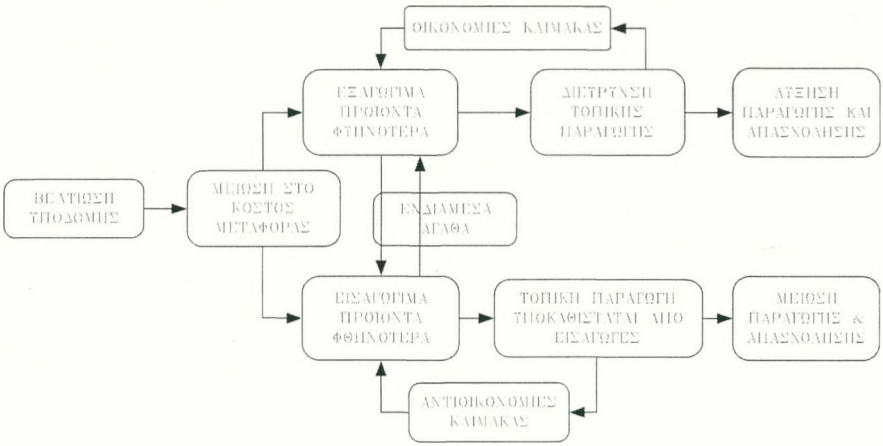
Τέλος, αξίζει να γίνει μνεία σε τρεις αναφορές σχετικά με το **μεταφορικό κόστος** και το αντίκτυπο του στην οικονομική ανάπτυξη και το εμπόριο γενικότερα. Έτσι, σύμφωνα με το UNCTAD (1994) τα μεταφορικά κόστη είναι σχετικά υψηλότερα για

τους εμπόρους περιοχών που δεν βρέχονται από θάλασσα σε σχέση με τους εμπόρους που έχουν πρόσβαση σε θαλάσσιους λιμένες, και ειδικότερα τα μεταφορικά έξοδα για τις περιβαλλόμενες από ξηρά αναπτυσσόμενες χώρες φθάνουν στο 16% της αξίας εισαγωγών τους σε σύγκριση με το 11% για τις αναπτυσσόμενες περιοχές με λιμένες.

Επιπλέον, εμπειρικές μελέτες, σύμφωνα με τους Radelet & Sachs (1998) έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τα μεγαλύτερα έξοδα μεταφοράς οδηγούν στα χαμηλότερα επίπεδα ξένης επένδυσης, χαμηλότερα επίπεδα αποταμίευσης, μείωση στις εξαγωγές, μειωμένη πρόσβαση στην τεχνολογία και τη γνώση, και πτώση στην απασχόληση. Υπολογίζεται, σύμφωνα με τους Radelet & Sachs ότι ένας διπλασιασμός των εξόδων μεταφοράς οδηγεί σε μια πτώση στο ποσοστό οικονομικής ανάπτυξης περισσότερο από μισής ποσοστιαίας μονάδας. Περαιτέρω, οικονομετρικές εκτιμήσεις, για τις οποίες κάνουν λόγο οι Limao & Venables (2001) και ο Hummels, (2000) εκτιμούν ότι ο διπλασιασμός των εξόδων μεταφοράς μιας χώρας μπορεί να οδηγήσει το εμπόριο σε μια πτώση ακόμα και του 80% ή ακόμα και περισσότερο.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.

Οι Επιπτώσεις των Μεταφορών στην Οικονομία (Rietveld P.,1989)



3.2.8. Επιπτώσεις στην κοινωνία

Οι υποδομές μεταφορών εμπλέκονται σε μια σειρά από θέματα που έχουν κοινωνική διάσταση, καθώς είναι υπεύθυνες, μεταξύ άλλων για:

- νέες γνωριμίες και σύσφιξη των ανθρώπινων σχέσεων αλλά και κοινωνικών ομάδων που βρίσκονται σε απόσταση,
- αποξένωση - απομόνωση, βάση του «*φαινομένου της σήραγγας*», το οποίο αναφέρεται στο πρόβλημα που δημιουργούν οι περιορισμένες συνδέσεις των δικτύων μεγάλων ταχυτήτων (οδικών, σιδηροδρομικών) με τις περιοχές μέσα

από τις οποίες διέρχονται. Ουσιαστικά αυτά τα δίκτυα κόβουν - διχοτομούν τις περιοχές και κατά συνέπεια και τις σχέσεις τους (κοινωνικές, εμπορικές κ.α.).

- διάδοση και γνωριμία νέων πολιτισμών, γεύσεων, αισθήσεων, ιδεών και γνώσης,
- αστάθεια και χαλαρότητα της κοινωνικής ζωής καθώς αυτή πλέον δεν επηρεάζεται μόνο από τις τοπικές συνήθειες και παραδόσεις αλλά και από αυτές που εισάγονται στην περιοχή μέσω τεχνολογιών μείωσης του χώρου,
- ομογενοποίηση των συνθηκών ζωής και διαβίωσης σε παγκοσμιοποιημένη πρότυπα που επιβάλλονται,
- επίτευξη όχι άμεσα οικονομικών στόχων όπως είναι η προστασία του περιβάλλοντος (π.χ. κατασκευή δρόμων αντιπυρικής προστασίας), ή η υγεία (π.χ. ελικοδρόμια για ελικόπτερα διακομιδής ασθενών στα νησιά κ.α.),
- μεταναστευτικά ρεύματα. Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών αλλά και των μεταφορικών μέσων διευκολύνουν τις μεταναστευτικές μετακινήσεις (νόμιμες και παράνομες) με τα όποια αποτελέσματά τους καθώς η εκτενής διάδοση των πληροφοριών (βλ. τηλεόραση, κινηματογράφος) ενισχύουν την επιθυμία πολλών κατοίκων υπανάπτυκτων περιοχών για ένα ταξίδι στο καλύτερο.
- άμβλυνση φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού (OECD, 2002). Ο κοινωνικός αποκλεισμός είναι ένα εξαιρετικά σύνθετο πρόβλημα που περιλαμβάνει θέματα που έχουν να κάνουν με ανεργία, χαμηλά εισοδήματα, προβλήματα σίτισης, εστίασης και υγιεινής, εγκληματικότητα, χαμηλή πρόσβαση στην εκπαίδευση κ.α. Υπάρχουν πτυχές αυτού του κοινωνικού προβλήματος όπου οι υποδομές μεταφορών μπορούν να παίξουν κάποιο συμπληρωματικό ρόλο καθώς με αυτές δίνεται στους κοινωνικά αποκλεισμένους ανθρώπους η δυνατότητα πρόσβασης σε ανεπτυγμένα κέντρα. Βέβαια, η υποδομή από μόνη της δεν αρκεί καθώς η ύπαρξη της υποδομής δεν υποδηλώνει ταυτόχρονα και την ικανότητα που μπορούν τα άτομα αυτά να ταξιδεύουν (π.χ. η έλλειψη ιδιωτικού μέσου μεταφοράς, η αδυναμία καταβολής εισιτηρίου, η απουσία δημόσιων συγκοινωνιών κ.α)

Μια σχετικά πρόσφατη έκθεση που ανατέθηκε από την βρετανική κυβέρνηση (DETR, 2000, στο OECD, 2002) ερεύνησε την έννοια του κοινωνικού αποκλεισμού και το ρόλο της μεταφοράς. Περιληπτικά η έκθεση αυτή αναφέρει ότι:

- Από τα διαθέσιμα στοιχεία γίνεται σαφές ότι η ένδεια ταξιδιού, η έλλειψη πραγματικής επιλογής ταξιδιού και επομένως μια έλλειψη επιλογής στις δραστηριότητες και στους προορισμούς, μπορεί να είναι ένα σημαντικό πρόβλημα για εκείνους ήδη που δοκιμάζουν τον κοινωνικό αποκλεισμό. Σε πολλές περιπτώσεις είναι απουσία μεταφορικών υποδομών αποτελεί την βασική αιτία του κοινωνικού αποκλεισμού.
- Άτομα χωρίς αυτοκίνητα χρειάζονται συνήθως περισσότερο χρόνο, μεγαλύτερη προσπάθεια και πληρώνουν μια υψηλότερη πρόσθετη δαπάνη για να φθάσουν στους ίδιους προορισμούς σε σχέση με άλλα άτομα που χρησιμοποιούν αυτοκίνητα, οι οποίοι μπορούν να διανύσουν και μεγαλύτερες αποστάσεις.

- Οικογένειες και άτομα χωρίς αυτοκίνητο, σε μια κοινωνία στην οποία η ιδιοκτησία Ι.Χ. αυτοκινήτων είναι ο κανόνας, περιθωριοποιούνται και αποκλείονται κοινωνικά.
- Η ένδεια ταξιδιού δεν περιορίζεται μόνο σε άτομα που κατοικούν σε περιθωριακές περιοχές αλλά και σε εύπορες περιοχές. Προηγούμενες μελέτες έχουν δείξει ότι το θέμα της ένδειας ταξιδιού το αντιμετωπίζουν ομάδες ανθρώπων όπως ηλικιωμένοι, άτομα με ειδικές ανάγκες, γυναίκες τη νύχτα και οι νέοι χωρίς αυτοκίνητο.

3.3. Σχέση των Επενδύσεων σε Υποδομές Μεταφορών & της Περιφερειακής Ανάπτυξης

Από τις θεωρίες της περιφερειακής ανάπτυξης που αναλύθηκαν στο κεφ. 1 οι θεωρίες που αναγνωρίζουν περισσότερο το ρόλο των υποδομών στον προβληματισμό για την δημιουργία και την εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων είναι οι θεωρίες της γεωγραφικής και οικονομικής πόλωσης και διάχυσης που διατυπώθηκαν από τους G. Myrdal, F.Perroux και A. Hirschman.

Στην κλασσική θεωρία της θέσης (location theory), οι μεταφορές θεωρούνται ως κύριος παράγοντας στην οργάνωση του χώρου. Τα πρότυπα σχετικά με το ρόλο της μεταφοράς στο διαπεριφερειακό εμπόριο, τα πρότυπα βαρύτητας (gravitation models), οι αναλύσεις της δυνατότητας πρόσβασης και πιο πρόσφατα τα πρότυπα της ενδογενούς ανάπτυξης που λαμβάνουν υπόψη τους το απόθεμα του δημόσιου κεφαλαίου (βλ. υποδομές μεταφορών) τείνουν να αναπτύξουν μια αιτιώδη σχέση μεταξύ των βελτιώσεων του συστήματος μεταφορών και της περιφερειακής αύξησης. Εντούτοις, είναι ευρέως γνωστό ότι τα αποτελέσματα των εμπειρικών μελετών παρουσιάζονται ετερογενή έως και αντιφατικά (Burmeister & Colletis-Wall, 1998). Ακόμα και το βασικό επιχείρημα της συνολικής συρρίκνωση του χώρου δεν αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα καθώς αυτή δεν γίνεται με ομοιόμορφο τρόπο ενώ δημιουργεί και διόγκωση περιφερειακών προβλημάτων. Υπάρχουν περιπτώσεις περιοχών που αν και βρίσκονται πλησίον μεγάλων μεταφορικών κέντρων ολοένα απέχουν και απομακρύνονται από τα ανεπτυγμένα κέντρα.

Ένα νέο ενδιαφέρον έχει δημιουργηθεί στην σύγχρονη βιβλιογραφία με την αναζωπύρωση ενδιαφέροντος για τη χωρική δομή της οικονομίας. Μετά από την εργασία Paul Krugman για την αποκαλούμενη «*νέα οικονομική γεωγραφία*» ιδιαίτεροι πρόοδοι έχουν γίνει για να αναπτύξουν ένα συνεπές πρότυπο για το πώς μια αλλαγή στο κόστος της μεταφοράς μεταξύ δύο περιοχών έχει επιπτώσεις σε κάθε μια από εκείνες τις δύο περιοχές. Η βασική σκέψη αυτής της προσέγγισης είναι να δειχτεί ότι η διανομή των ωφελειών της βελτιωμένης μεταφοράς μεταξύ δύο περιοχών εξαρτάται από ποικίλους παράγοντες. Κατά συνέπεια ο υπολογισμός του αντίκτυπου της βελτιωμένης μεταφοράς απαιτεί μια κατανόηση των σύνθετων αλληλεξαρτήσεων μεταξύ της μεταφοράς και του υπολοίπου της οικονομίας. Δεν υπάρχει καμία απλή σχέση πολλαπλασιαστή που να επιτρέπει τον υπολογισμό των άμεσα ωφελειών των χρηστών από μια βελτίωση των μεταφορών μέσω της συνηθισμένης μεθοδολογίας αξιολόγησης. Αυτή η μεθοδολογία πρέπει στην συνέχεια να λάβει υπόψη της ένα τυποποιημένο σύνολο ευρύτερων οικονομικών αποτελεσμάτων που δεν μπορούν να

αξιολογηθούν άμεσα. Αυτός είναι και ένας λόγος γιατί η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην χρηματοδότηση βελτιώσεων υποδομής μεταφορών έχει αποδειχθεί τόσο προβληματική (Vickerman R., 2002).

Επιπλέον ο Krugman (1996) αναπτύσσοντας ένα υπόδειγμα, λαμβάνοντας υπόψη του τις αρνητικές οικονομίες συγκέντρωσης που δημιουργούνται εξαιτίας του κόστους συμφόρησης, έφτασε στο συμπέρασμα ότι δημιουργείται συγκέντρωση στις κεντρικές περιοχές όταν τα διαπεριφερειακά μεταφορικά κόστη είναι υψηλά, ενώ αντίθετα, όταν επέλθει μείωση του μεταφορικού κόστους, κάτω από ένα κρίσιμο σημείο, αυτό λειτουργεί ως δύναμη αποκέντρωσης - αποσυμφόρησης από το κέντρο. Η άποψή του στηρίζεται στο γεγονός ότι σε συνθήκες χαμηλού μεταφορικού κόστους, οι βιομηχανίες εγκαθίστανται σε περιφερειακές περιοχές χαμηλού κόστους και στη συνέχεια μεταφέρουν τα τελικά προϊόντα τους στις περισσότερο κεντρικές περιοχές, με αποτέλεσμα στην πορεία του χρόνου να υπάρχει διασπορά οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού.

Η σχέση μεταξύ δημόσιας δαπάνης για υποδομές και ιδιωτικών παραγωγικών επενδύσεων είναι θετική και στατιστικά σημαντική κυρίως όσον αφορά επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών (Pissarides, 1997 στο Πλασκοβίτης, 2000). Η διαρκής όμως ανάπτυξη και προσθήκη νέων υποδομών δημιουργεί αναπόφευκτα έντονο ανταγωνισμό ανάμεσα σε χώρες, περιφέρειες, πόλεις ακόμα και σε τοπικά υποσύνολα. Αυτός ο ανταγωνισμός, ο οποίος έχει ως αντικειμενικό στόχο την προσέλκυση επενδύσεων, αύξηση παραγωγικότητας, θέσεων εργασίας κ.ο.κ. δημιουργεί πιέσεις και πολλές φορές εντάσεις μεταξύ περιοχών που διεκδικούν μερίδιο από τον χρηματοδοτικό κορβανά για την ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών.

Έτσι, ένα από τα σημαντικότερα εκκρεμή ερευνητικά ζητήματα στο τομέα των μεταφορών είναι η απάντηση στο **ερώτημα αν οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών προωθούν, σε ποιο βαθμό και με ποιο τρόπο, την οικονομική ανάπτυξη σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και πως μπορεί να μετρηθεί αυτή η ανάπτυξη - διάχυση της ανάπτυξης;** Μια ρεαλιστικότερη άποψη (βλ. Vickerman R., 2002) υποστηρίζει ότι η υποδομή μεταφορών ανακατανέμει την οικονομική δραστηριότητα παρά την δημιουργεί.

Το ερώτημα μάλιστα της συμβολής των μεταφορικών υποδομών αποκτά μεγαλύτερο ενδιαφέρον αν θεωρήσουμε δεδομένη την συμβολή των μεταφορικών υποδομών σε μία υπανάπτυκτη κοινωνία η οποία έχει ελάχιστες γενικά υποδομές. Έτσι, το μεγάλο ερώτημα των ερευνητών και των πολιτικών για την αποφυγή λανθασμένων επενδύσεων διαμορφώνεται στην εξής ερώτηση: Υπάρχουν πρόσθετα οφέλη ανάπτυξης από μεταφορικές επενδύσεις, στις ανεπτυγμένες οικονομίες και κυρίως σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο ;

Όπως είναι φυσικό η απάντηση δεν μπορεί να δοθεί μονολεκτικά, με ένα ναι ή ένα όχι, καθώς μία επένδυση σε υποδομές μεταφορών ενεργεί ως συμπλήρωμα ή ως προϋπόθεση σε άλλους όρους ανάπτυξης της τοπικής ή περιφερειακής οικονομίας.

Οι Banister & Berechman (2001) αναφέρουν ότι μελέτες έχουν αποδείξει ότι, στις περισσότερες προηγμένες οικονομίες, τα επίπεδα δυνατότητας μεταφορικής πρόσβασης είναι ήδη υψηλά, με αποτέλεσμα οι επιπλέον επενδύσεις μεταφορικής υποδομής να έχουν οριακές επιπτώσεις στο σύστημα συνολικά. Οι ίδιες ακριβώς

διαπιστώσεις αναπτύχθηκαν και από τους Kraft et al τριάντα χρόνια ενωρίτερα το 1971, για την περιφερειακή οικονομία των Η.Π.Α. Χαρακτηριστικά στο βιβλίο τους με τίτλο «*The Role of Transportation in Regional Economic Development*», αποτέλεσμα μιας εκτεταμένης μελέτης της οικονομίας των αμερικανικών περιφερειών των δεκαετιών '50 και '60 αναφέρουν ότι η προσθήκη νέων μεταφορικών υποδομών στις Η.Π.Α. «*δεν θα επηρεάσει την μορφή της περιφερειακής ανάπτυξης*», εξαιτίας του ήδη ανεπτυγμένου μεταφορικού δικτύου (σημ. την δεκαετίας του '70). Εντούτοις, αναφέρουν, υπό ορισμένες συνθήκες μπορεί οι υποδομές μεταφορών να βοηθήσουν μια υπανάπτυκτη (σε σχέση με τις άλλες) περιφέρεια να δεχτεί σημαντικό μέρος της βιομηχανίας που αποκεντρώνεται. Ωστόσο, «*θα ήταν επικίνδυνο*» να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η κατασκευή μεταφορικών υποδομών και μόνο στις περιφέρειες αυτές θα βοηθούσε την κατάσταση. Σύμφωνα πάλι με τους Banister & Berechman (2001) μία πρόσθετη επένδυση μεταφορών δεν είναι ο απαραίτητος όρος ανάπτυξης, αλλά ένας ενισχυτικός όρος στην περίπτωση που υφίστανται υποχρεωτικά και από κοινού τρεις άλλοι παράγοντες, όπως:

- η παρουσία ελλοχευουσών θετικών «*εξωτερικών οικονομιών*» (economic externalities), όπως οι οικονομίες της αγοράς και εργασίας, η διαθεσιμότητα ενός ποιοτικού εργατικού δυναμικού και η ελλοχεύουσα δυναμική στην τοπική οικονομία.
- η ύπαρξη «*επενδυτικών παραγόντων*» (investment factors) δηλ. η διαθεσιμότητα των επενδυτικών κεφαλαίων, η κλίμακα της επένδυσης, η θέση, η λειτουργικότητα των δικτύων καθώς και η χρονική στιγμή που πραγματοποιείται η επένδυση.
- ο τρίτος όρος αφορά τους «*πολιτικούς παράγοντες*» (political factors), οι οποίοι συσχετίζονται με το ευρύτερο πολιτικό περιβάλλον μέσα στο οποίο οι αποφάσεις μεταφορών πρέπει να ληφθούν (βλ. Κεφ. 5).

Επιπρόσθετα, στα ανωτέρω επιχειρήματα προσθέτονται και τα αποτελέσματα μιας ποσοτικοποιημένης εκτίμησης της σχέσης μεταξύ παραγωγικότητας και επιπέδου υποδομών στις περιφέρειες της Ισπανίας χρησιμοποιώντας μια τροποποιημένη συνάρτηση παραγωγής τύπου Cobb-Douglas (Πλασκοβίτης, 2000). Τα αποτελέσματα των εν λόγω μετρήσεων ανέδειξαν, μεταξύ άλλων, τα εξής συμπεράσματα:

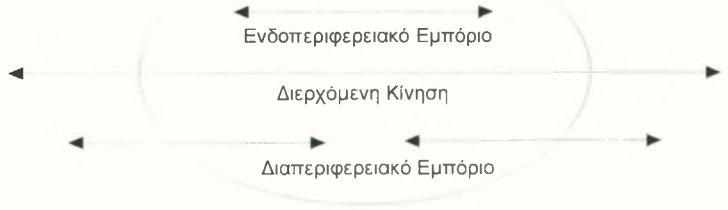
1. Η επίπτωση των υποδομών στη ιδιωτική αλλά και στην συνολική παραγωγικότητα των ισπανικών περιφερειών μειώνεται στο πέρασμα του χρόνου καθώς σε αυτές προστίθενται νέες αυξήσεις στο απόθεμα υποδομών της περιφέρειας κατά συνέπεια η σημασία της υποδομής διαφοροποιείται ανάλογα με το στάδιο οικονομικής ανάπτυξης.
2. Οι υποδομές που σχετίζονται άμεσα με την παραγωγική διαδικασία (π.χ. γέφυρες, λιμένες κ.α) εμφανίζονται να επηρεάζουν θετικά και σε σημαντικό ποσοστό το επίπεδο παραγωγικότητας των ιδιωτικών κεφαλαίων, σε αντίθεση με τις κοινωνικές υποδομές (υγεία, εκπαίδευση) οι οποίες δεν φαίνεται να εμφανίζουν αντίστοιχες ιδιαίτερες επιρροές.
3. Η επίπτωση του υποδομών στην παραγωγικότητα του εργατικού δυναμικού μιας περιφέρειας εξαρτάται και από το απόθεμα υποδομής των γειτονικών περιοχών (διαπεριφερειακή διάχυση). Χαρακτηριστικά, σε μια περιφέρεια ένα έργο

υποδομής (π.χ. ένας λιμένας) μπορεί να εξυπηρετεί ή και να επηρεάσει σε μεγαλύτερο βαθμό τις παραγωγικές διαδικασίες μίας άλλης περιφέρειας, από αυτήν που έχει δημιουργηθεί η εν λόγω υποδομή. Αυτό μπορεί να οφείλεται είτε:

- σε παράγοντες σε σχέση με την κλαδική διάρθρωση της κάθε περιφέρειας. Η εγκατάσταση π.χ. μίας υποδομής σε μία περιφέρεια υψηλής τεχνολογίας όπως μια δορυφορική μονάδα τηλεπικοινωνιών θα επηρεάσει πολύ λιγότερο την γειτονική περιφέρεια που είναι προσανατολισμένη στην αγροτική οικονομία και πολύ περισσότερο μία άλλη γειτονική περιφέρεια που η οικονομία της βασίζεται στις υπηρεσίες. Αντίθετα, η κατασκευή ενός υδροηλεκτρικού φράγματος για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας είναι σίγουρο ότι θα επηρέαζε, αρνητικά, την περιφέρεια με την αγροτική οικονομία είτε,
- σε παράγοντες γεωγραφικών αποστάσεων και ύπαρξης ιδιαίτερων γεωμορφολογικών στοιχείων. Η δημιουργία π.χ. ενός σύγχρονου περιφερειακού οδικού δικτύου πιθανόν να ευνοήσει την διέλευση φορτηγών αυτοκινήτων από άλλες περιφέρειες για την διακίνηση των προϊόντων τους, όπως φαίνεται και στο Σχεδιάγραμμα 3.2 στο οποίο αποτυπώνονται οι μεταφορικές ροές σε σχέση με μία υποδομή μεταφορών η οποία θα εξυπηρετήσει τα εμπορικά ρεύματα προς και από την περιφέρεια.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.

Εμπορικά Ρεύματα προς και από την Περιφέρεια



Πηγή: Button K. 1998

Σύμφωνα με τον Button (1998), με βάση το Σχεδιάγραμμα 3.2., γίνεται κατανοητό ότι, τα εμπορικά αυτά ρεύματα μπορεί να μην έχουν καθόλου θετικά αποτελέσματα στην περιοχή καθώς υπάρχει πιθανότητα η εν λόγω υποδομή να εξυπηρετεί (κυρίως) την κυκλοφορία διέλευσης και έτσι να υπάρχει δυσκολία δημιουργίας προστιθέμενης αξίας. Λαμβάνοντας, τέλος,

υπόψη την ποικιλομορφία των περιφερειακών οικονομιών στις περισσότερες χώρες, καθώς μερικές περιφέρειες είναι απομονωμένες και απομακρυσμένες ενώ άλλες είναι περιφέρειες διέλευσης, καθώς επίσης και την παραδοχή ότι όλες οι περιφέρειες είναι απίθανο να έχουν την ίδια αρχική χρηματοδότηση για υποδομές, **δεν γίνεται κατανοητό γιατί πρέπει οι περιφέρειες να προσδοκούν αβίαστα ότι η όποια αύξηση της δημόσιας δαπάνης για υποδομές θα οδηγήσει αυτόματα σε βελτιωμένη περιφερειακή οικονομική επίδοση**.

Μια ακόμη σημαντική έρευνα για το θέμα πραγματοποίησε ο Ο.Ο.Σ.Α., ο οποίος το 2000 εξέδωσε μια μελέτη με τίτλο «*Επιπτώσεις από Επενδύσεις Μεταφορικών Υποδομών στην Περιφερειακή Ανάπτυξη*» (OECD, 2000). Από τα βασικά συμπεράσματα της μελέτης, η οποία επικεντρώθηκε κυρίως σε οδικές υποδομές μεταφορών, ήταν:

- Είναι εξαιρετικά δύσκολο να μετρηθεί η ακριβής σχέση μεταξύ της επένδυσης υποδομής μεταφορών και της περιφερειακής ανάπτυξης. Το γενικό συμπέρασμα που συνάγεται είναι ότι το δημόσιο κεφάλαιο ασκεί επίδραση στο ιδιωτικό κεφάλαιο, στην παραγωγικότητα της εργασίας και ως εκ τούτου στην οικονομική ανάπτυξη, αλλά το μέγεθος και η σημασία αυτών των αποτελεσμάτων δεν είναι σαφή. Το βασικό ζήτημα σε οποιαδήποτε ανάλυση πλήθους αλληλεξαρτήσεων που υπάρχουν είναι η κατανόηση αυτής της σχέσης αλλά και η κατεύθυνση της αιτιότητας. Μάλιστα, η σχέση μεταξύ της επένδυσης σε υποδομές μεταφορών και της οικονομικής ανάπτυξης γίνεται πιο περίπλοκη όταν στις διαδικασίες της ανάπτυξης εισάγονται οι έννοιες της «*αειφορίας*» και της «*βιωσιμότητας*».
- Η γενική προσέγγιση που χρησιμοποιείται κυρίως από τους υπεύθυνους για τη λήψη αποφάσεων στην αξιολόγηση μίας επένδυσης μεταφορών είναι η Cost - Benefit Analysis - CBA (Ανάλυση Κόστους - Κέρδους). Εντούτοις, το παραδοσιακό CBA, αν και ποικίλει σε μορφή, από χώρα σε χώρα, είναι περιορισμένο στην εφαρμογή του δεδομένου ότι επικεντρώνεται στα άμεσα οφέλη χρηστών της μεταφοράς. Η αξιολόγηση των προγραμμάτων που χρησιμοποιούν παραδοσιακό CBA δεν δικαιολογεί ικανοποιητικά το κοινωνικοοικονομικό ενδιαφέρον του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, επειδή δεν λαμβάνει υπόψη του τις πιθανές περιφερειακές επιδράσεις που προκύπτουν από μια τέτοια επένδυση.
- Αν και μερικές θεωρητικές αναλύσεις δείχνουν την παρουσία σημαντικών επιδράσεων, αυτές οι μελέτες πρέπει να συμπληρωθούν από τα εμπειρικά στοιχεία από τις εκ των υστέρων (ex-post) μελέτες αξιολόγησης. Η έρευνα του Ο.Ο.Σ.Α. διαπίστωσε ότι πολύ λίγες ολοκληρωμένες εκ των υστέρων μελέτες αξιολόγησης έχουν αναλύσει τις ευρύτερες επιδράσεις που προκύπτουν από την επένδυση στην υποδομή μεταφορών παρέχοντας μια σταθερή, ποσοτική βάση για τον αντίκτυπο της επένδυσης υποδομής στις περιφερειακές οικονομίες.
- Οι όποιες θετικές επιδράσεις στην απασχόληση από τη βελτιωμένη δυνατότητα πρόσβασης και την κοινωνική συνοχή είναι απίθανο να δημιουργηθούν από μια επένδυση μεταφορών και μόνο. Υπάρχει ανάγκη για μια ολόκληρη σειρά πρωτοβουλιών, στους τομείς της κατάρτισης, της στέγασης, τις κοινωνικές υπηρεσίες κ.α.

- Τα έργα υποδομής που προορίζονται με σκοπό την περιφερειακή ανάπτυξη πρέπει να περιλαμβάνονται και να εντάσσονται τόσο στο στρατηγικό σχέδιο της περιφέρειας όσο και στο εθνικό και να συνδέονται με άλλα κλαδικά προγράμματα που βρίσκονται εν εξελίξει ή προβλέπεται να πραγματοποιηθούν.
- Οι Κυβερνήσεις ολοένα και περισσότερο ενδιαφέρονται να εισπράξουν απλά μία προμήθεια από την κατασκευή και τη διαχείριση ενός έργου υποδομής μεταφορών από ένα ιδιώτη επενδύτη. Στο πλαίσιο αυτό άλλωστε κινείται και το χρηματοδοτικό σύστημα υποστήριξης των επενδύσεων υποδομής (Βλ. PPP).
- Τέλος, ως αναπόσπαστο τμήμα της ανάπτυξης και της αξιολόγησης των έργων υποδομής μεταφορών πρέπει να θεωρούνται οι δημόσιες διαβουλεύσεις και η συμμετοχή των πολιτών κυρίως στην φάση του σχεδιασμού. Ενδεχομένως, η δημόσια διαβούλευση να προσφέρει καινοτόμες λύσεις και προτάσεις από τους καθημερινούς χρήστες της περιοχής που προβλέπεται ένα έργο υποδομής να γίνει. Επίσης, η μεγαλύτερη δυνατή κοινωνική αποδοχή του έργου θα επιτρέπει την απρόσκοπτη και ομαλή λειτουργία της υποδομής σε βάθος χρόνου.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ίδιας μελέτης του Ο.Ο.Σ.Α., υπάρχουν μία σειρά από θέματα που δημιουργούν προβλήματα στα αποτελέσματα οποιοδήποτε ερευνών για τις επιπτώσεις των υποδομών μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη, όπως, μεταξύ άλλων:

1. **Καθορισμός του όρου «*περιφέρεια*».** Σύμφωνα με τον Ο.Ο.Σ.Α. δεν υπάρχει καθολική αναγνώριση από τους θεωρητικούς του χώρου ενός κατάλληλου καθορισμού της «*περιφέρειας*» ιδιαίτερα στο χώρο των μεταφορών στον οποίο ο μελετητής θα μπορούσε να βασίσει την ανάλυσή του. Γι' αυτό ακριβώς τον λόγο ο Οργανισμός κρίνει ότι θετικό θα ήταν να εξεταστούν οι επιδράσεις της επένδυσης μεταφορών σε διαφορετικά επίπεδα χωρικής λεπτομέρειας. Ο στόχος αυτής της ανάλυσης είναι να παρασχεθούν οι οδηγίες και μια κοινή ταξινόμηση της «*περιφέρειας*» που θα είναι σε αναγνωρίσιμο και λειτουργικό επίπεδο ανάλυσης για τους φορείς χάραξης πολιτικής.
2. **Η Διάσταση του «*Χρόνου*».** Η χρονική παράμετρος για ένα έργο μεταφορικής υποδομής[8] είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς μία σειρά από χρονικούς υπολογισμούς πρέπει να ληφθούν υπόψη για την αξιολόγηση του έργου, όπως:
   - η χρονική περίοδος κατασκευής του έργου, και η εξέταση του σε σχέση με την οικονομική συγκυρία που κυριαρχεί για άλλα έργα και δραστηριότητες
   - η χρονική διάρκεια κατασκευής του έργου
   - η αναμενόμενη διάρκεια ζωής του έργου.
3. **Αξιολόγηση κινδύνου.** Είναι γνωστό ότι οποιοδήποτε σχέδιο δράσης, έργο ή δραστηριότητα, μπορεί να έχει απρόβλεπτες συνέπειες, ακόμα και σε ανθρώπινες ζωές. Έτσι, ο κίνδυνος αυτός οφείλεται να προβλεφτεί, να αξιολογηθεί, να

[8] Εξετάζοντας την διαδικασία ανάπτυξης μίας υποδομής, ο Σκαγιάννης (1994), διακρίνει 10 χρονικές φάσεις: 1) Διαπίστωση αναγκών, 2) Προγραμματισμός, 3) Σχεδιασμός 4) Χρηματοδότηση, 5) Μελέτη, 6) Κατασκευή, 7) Προμήθειες, 8) Διαχείριση, 9) Λειτουργία - «Εκμετάλλευση» - Συντήρηση και 10) Αξιολόγηση και εντοπισμός νέων αναγκών.

εκτιμηθεί και να προϋπολογιστεί για κάθε νέο μεταφορικό έργο ή αναβάθμιση παλαιού. Εντούτοις, παρά τις όποιες μεθόδους προσδιορισμού και εκτίμησης κινδύνων (π.χ. «*μήτρες κινδύνων*», «*αναλύσεις ευαισθησίας*», «*δημιουργία σεναρίων*», «*δέντρα αποφάσεων*») στα έργα υποδομής μεταφορών, οι πιθανότητες δεν μπορούν πάντα να υπολογιστούν επειδή τα απαραίτητα στοιχεία είτε δεν υπάρχουν είτε δεν είναι διαθέσιμα.

Σχετικά με την μέτρηση των επιπτώσεων οι Banister & Berechman (2000, 2001) θεωρούν ότι σε γενικές γραμμές, οι επενδύσεις μεταφορών χρησιμεύουν ως οι υποστηρικτές της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης, η οποία σχεδόν παγκοσμίως, υποκινείται από παράγοντες όχι σχετικούς με τις μεταφορές. Εξαίρεση αποτελούν μόνο οι περιπτώσεις όπου η δυνατότητα πρόσβασης σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες μπορούν να μεταφέρουν την ανάπτυξη και ενδεχομένως να παραγάγουν περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη. Αναλυτικότερα θεωρούν ότι :

- Η μέτρηση των επιπτώσεων πρέπει να αντιμετωπιστεί σε τοπικό επίπεδο καθώς όταν η ανάλυση γίνεται συνολικά, πολλές από τις επιδράσεις της υποδομής δεν γίνονται ορατές. Άλλωστε, η εύρεση π.χ. ενός ποσοστού αύξησης του ΑΕΠ από μια ορισμένη αύξηση του συνολικού συσσωρευμένου κεφαλαίου δεν μας λέει παρά ελάχιστα πράγματα για τη συμβολή του επόμενου έργου υποδομής στο εθνικό ΑΕΠ. Είναι κατανοητό ότι κάποιες υποδομές μεταφορών μπορούν να ασκήσουν υψηλή και θετική επίδραση στην αύξηση ΑΕΠ ενώ άλλες αδυνατούν. Όπως αναφέρει μάλιστα ο Sharp (1980) οι επιπτώσεις στο τοπικό ΑΕΠ της περιοχής από μία νέα υποδομή μεταφορών θα εξαρτηθούν από τα συγκριτικά και ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της περιοχής. Η ανάλυση σε τοπική κλίμακα προϋποθέτει την επεξεργασία και αξιολόγηση των επιδράσεων στην τοπική οικονομική ανάπτυξη, τα εισοδηματικά επίπεδα, τη δυνατότητα πρόσβασης και την απασχόληση. Αφετέρου, εάν τα αποτελέσματα οικονομικής ανάπτυξης πρόκειται να μετρηθούν εκ των υστέρων, η ανάλυση πρέπει να απομακρυνθεί από την όποια αρχική ανησυχία, σχετική με τα οφέλη των χρηστών (χρονική αποταμίευση ενός ταξιδιού) σε μια πολύ ευρύτερη αξιολόγηση των δαπανών και των κερδών.
- Πρέπει να εξεταστεί η «*εκτίμηση των δικτύων*», στα πλαίσια ενός τοπικού, περιφερειακού ή ακόμα και εθνικού δικτύου. Για να εμφανιστεί ανάπτυξη πρέπει η νέα μεταφορική επένδυση να έχει θετικά αποτελέσματα στο συνολικό επίπεδο των δικτύων και όχι στο μεμονωμένο επίπεδο του προγράμματος της επένδυσης.
- Πρέπει η μέτρηση των επιπτώσεων να δίνει προτεραιότητα στους στόχους και τα κριτήρια με τα οποία στηρίχθηκε η επιλογή της κατασκευής της μεταφορικής υποδομής και η πλειοψηφία των πιθανών ωφελειών πρέπει: α) να έχουν σχέση με τις μεταφορές β) πρέπει να αποφευχθεί ο διπλός υπολογισμός (όπως συχνά γίνεται) των ωφελειών[9] μη σχετικών με τις μεταφορές και γ) υπάρχει ανάγκη να παρουσιαστεί λειτουργικός σύνδεσμος μεταξύ της αρχικής μεταφορικών

[9] Έχει υποστηριχτεί ότι στην αξιολόγηση των κύριων προγραμμάτων μεταφορών, μόνο οι άμεσοι χρόνοι ταξιδιού και η μείωση του κόστους πρέπει να θεωρηθούν ως οφέλη, από όλα τα άλλα υποτιθέμενα οφέλη που στην πραγματικότητα είναι αποτελέσματα της κεφαλαιοποίησης αυτής της μείωσης κόστους (Mohring, 1993).

ωφελειών (π.χ. βελτιώσεις δυνατότητας πρόσβασης) και των πιθανών αποτελεσμάτων οικονομικής ανάπτυξης. Ως εκ τούτου, πρέπει να καθιερωθεί σε επίπεδο προγράμματος μια σύνδεση μεταξύ των αρχικών ωφελειών του προγράμματος (π.χ. δυνατότητας πρόσβασης) και της οικονομικής ανάπτυξης στη βάση μιας προσεκτικής μικροοικονομικής ανάλυσης η οποία πρέπει να εξακριβώσει την αιτιότητα.

- Ακόμα και όταν μπορούν να εξακριβωθούν οι θετικές εξωτερικότητες, οι κρίσιμοι πολιτικοί όροι πρέπει να επικρατήσουν με σκοπό τα οφέλη της ανάπτυξης να υλοποιηθούν σε διάρκεια. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό την περίοδο αυτή καθώς καινοτόμες πολιτικές αλλά και οι νέες logistics δραστηριότητες έχουν ανάγκη την αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης από τις περαιτέρω αυξήσεις των επιβατικών και εμπορικών φορτίων.

Ιδιαίτερα σε μεγάλα έργα υποδομής που δημιουργούν νέες συνδέσεις (και όχι απλά βελτιώνουν υφιστάμενες) η ανάπτυξη νέων αναπτυξιακών πόλων και γενικότερα η διάχυση των θετικών επιπτώσεων συναρτώνται από:

- τις συνδέσεις με την ενδοχώρα και τα άλλα περιφερειακά κέντρα,
- τις συνδέσεις και τις αλληλεξαρτήσεις των μεταφορικών μέσων μεταξύ τους,
- την ποιότητα της οικονομικής βάσης (European Commission, 1996).

Το ζήτημα της επίπτωσης των μεταφορικών συστημάτων στην αναπτυξιακή χωρική ολοκλήρωση εμπεριέχει, σύμφωνα με τους Hoyle & Smith (1992) πέντε σημαντικά σημεία:

1. Η ιστορική διάσταση (συνέχεια) των μεταφορικών δικτύων, καθώς το μεγαλύτερο μέρος τους είναι συνέχεια παλαιότερων δικτύων που έχουν σχεδιαστεί να εξυπηρετήσουν διαφορετικές ανάγκες και σκοπούς από αυτές που καλούνται να εξυπηρετήσουν σήμερα.
2. Ο βαθμός και η δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε διαφορετικά μεταφορικά μέσα. Η επίδραση της περιορισμένης διαθεσιμότητας μεταφορικών μέσων αποτελεί σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει την αναπτυξιακή διαδικασία υπανάπτυκτων χωρών ή περιφερειών, ενώ αντίθετα η διαθεσιμότητα ενός μεγάλου φάσματος μέσων μεταφοράς διευκολύνει την κοινωνικοοικονομική πρόοδο των ανεπτυγμένων.
3. Η σχετική σπουδαιότητα των διαφορετικών μεταφορικών μέσων στην διάρκεια του χρόνου. Ιστορικά, η σημασία των μέσων μεταφοράς πέρασε από το ιππήλατο κάρο, στο σιδηρόδρομο και από αυτόν στις οδικές και αεροπορικές μεταφορές εξαιτίας της αλλαγής του τρόπου μεταφοράς των προϊόντων. Σήμερα, ο σιδηρόδρομος και η ναυτιλία επανακάμπτουν.
4. Τα μεταφορικά συστήματα είναι δυναμικά στο σύνολό τους και ως εκ τούτου τόσο η εξέλιξή τους όσο και η λειτουργία τους πρέπει να εξεταστούν μέσα σ' αυτό το πλαίσιο.
5. Ο **ζωτικός ρόλος των λιμένων** στο πλαίσιο των διεθνών, εθνικών και περιφερειακών μεταφορικών συστημάτων. Ο λιμένας μπορεί να θεωρηθεί ως

ένας κόμβος μέσα στο σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών που συνδέει τα θαλάσσια και τα χερσαία μεταφορικά συστήματα, ο οποίος μπορεί να λειτουργεί

- είτε ως «*εστία*» που δημιουργεί διάχυση της ανάπτυξης,
- είτε ως «*παρασιτικός κόμβος*» που αποστερεί πόρους από την ενδοχώρα του με συνέπεια την επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης.

Στην μελέτη του London School of Economics (Πλασκοβίτης, 2000) για το Ταμείο Συνοχής η διαπεριφερειακή διάχυση σε τέτοιες περιπτώσεις κρίθηκε ότι μεγεθύνει κατά πολύ τις εκτιμώμενες επιπτώσεις όπως συνέβη π.χ. και στην κατασκευή του νέου περιφερειακού δακτυλίου της Μαδρίτης όπου τα 2/3 της αύξησης του περιφερειακού προϊόντος (διαπεριφερειακή διάχυση) προκλήθηκε εκτός των ορίων της περιφέρειας της Μαδρίτης.

Οι Banister & Berechman (2001), καταλήγουν στο βασικό συμπέρασμα ότι στις αναπτυγμένες χώρες όπου υπάρχει ήδη ένα καλά συνδεμένο δίκτυο υποδομής μεταφορών υψηλής ποιότητας, μία περαιτέρω επένδυση σε υποδομή μεταφορών δεν θα επιφέρει κανένα αποτέλεσμα στην οικονομική ανάπτυξη.

Η σωστή ανάγνωση των αποτελεσμάτων μιας επένδυσης σε υποδομές μεταφορών θα δώσει την δυνατότητα να εκτιμηθούν στο μέλλον παρόμοια προγράμματα, να παρθούν πολιτικές αντιστάθμισης τυχόν αρνητικών επιπτώσεων κ.α. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι οι Banister & Berechman (2001) ύστερα από έρευνά τους για ζητήματα προϋπολογισμών δαπανών και προβλέψεων κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι, κατά μέσο όρο, τα προγράμματα μεταφορικών υποδομών κοστίζουν 50% περισσότερο από τις εκ των προτέρων εκτιμήσεις, ενώ αντίθετα οι εκ των υστέρων απαιτήσεις (ωφέλειες) είναι περίπου 50% κάτω από τις αναμενόμενες εκτιμήσεις.

Εντούτοις, το βασικό συμπέρασμα είναι ότι δεν υπάρχει καμία καθολική λύση: κάθε έργο υποδομής είναι μοναδικό και πρέπει να αξιολογηθεί υπό αυτήν τη μορφή (Krugman, 1996).

Σε μια εκτενή αξιολόγηση της διεθνούς βιβλιογραφίας για την σχέση των μεταφορών και της οικονομικής ανάπτυξης, ο Banister & ο Berechman (2000) συνέταξαν έναν πίνακα με δέκα (10) ερωτοαπαντήσεις για το θέμα, ενώ οι Banister & Berechaman (2000) προτείνουν, μέσα από ένα διάγραμμα, την ορθή σύνδεση που πρέπει να υπάρχει μεταξύ των επενδύσεων μεταφορών και οικονομικής ανάπτυξης:

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.

Μεταφορές & Περιφερειακή Ανάπτυξη: 10 Ερωτοαπαντήσεις

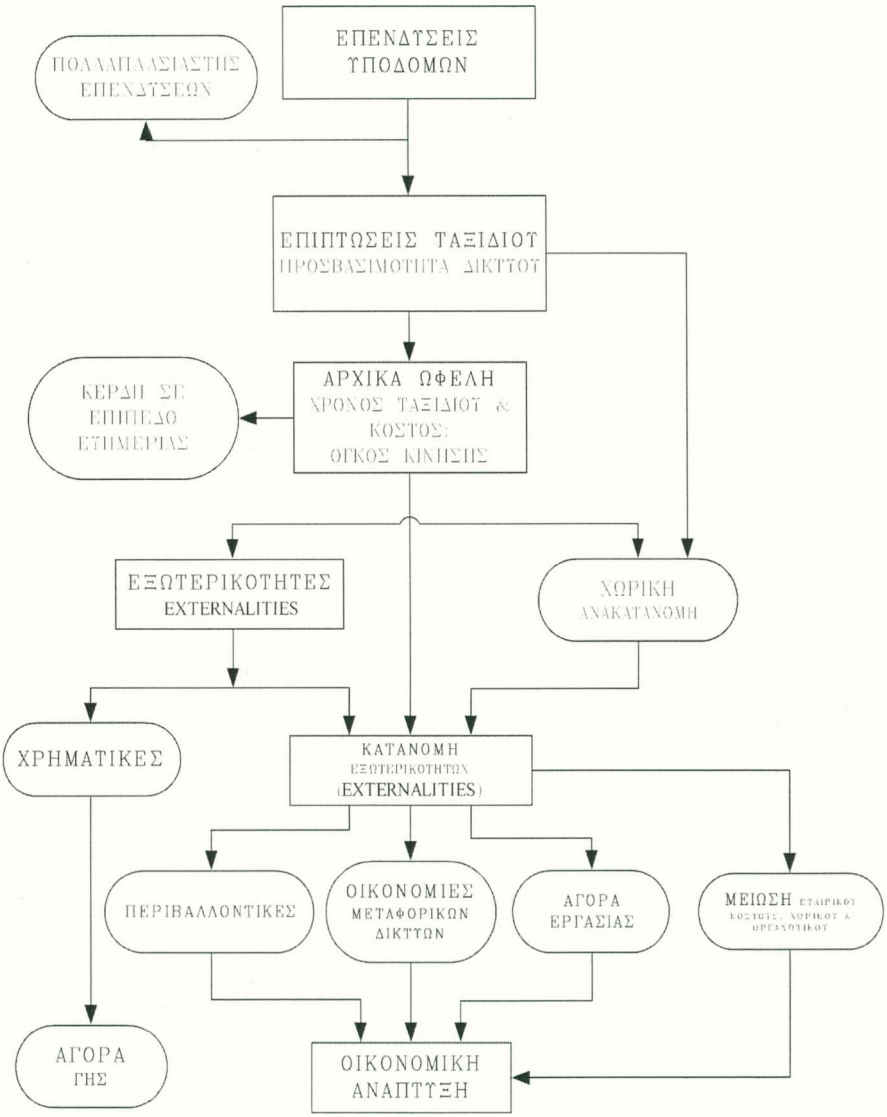
Ερωτήσεις	Απαντήσεις
1. Είναι πιθανόν ο αντίκτυπος μίας νέας μεταφορικής επένδυσης στην περαιτέρω ανάπτυξη των αναπτυγμένων χωρών να είναι σημαντικός;	Αυτό δεν ισχύει. Η ανάλυση αυτού του ερωτήματος αποτελεί βασικό θέμα συζήτησης μεταξύ των ερευνητών. Τα κύρια σημεία στα οποία οι ερευνητές πρέπει να εστιάσουν είναι: α) στα κρίσιμα κατώτατα σημεία όπου οι αλλαγές στη δυνατότητα πρόσβασης μπορούν να ασκήσουν κάποια επίδραση και β) στην εφαρμογή απαραίτητων συνθηκών για την ανάπτυξη, ειδικότερα σε ότι αφορά τα αραιά δίκτυα, τα κακώς συνδεδεμένα δίκτυα, τις παρακάμψεις κ.α. ή τη συμπληρωματική υποδομή (π.χ. τεχνολογικά-επικοινωνιακά δίκτυα)
2. Είναι τα έξοδα μεταφοράς ένα μικρό μέρος της συνολικής παραγωγής και των δαπανών εργασίας;	Αυτό ισχύει. Μάλιστα τα έξοδα μεταφοράς είναι πιθανό να μειωθούν περαιτέρω ως ποσοστό των συνολικών δαπανών παραγωγής, ως αποτέλεσμα της εξαϋλωσης (dematerialization βλ. e-mails) και στην αύξηση της απασχόλησης στις υπηρεσίες βασισμένες στην πληροφορία. Ακόμη και με ουσιαστικές αυξήσεις στα έξοδα μεταφοράς, υπάρχουν μέσα με τα οποία αυτές οι δαπάνες μπορούν να ελαττωθούν, όπως μέσω της περιφερειακής παραγωγής, της τεχνολογικής αντικατάστασης, της αύξησης της παραγωγικότητας, των αλλαγών στον τρόπο ζωής, την τοποθεσία της κατοικίας κ.α..
3. Είναι οι ανοδικές τοπικές οικονομικές συνθήκες περισσότερο σημαντικές από τις βελτιώσεις των υποδομών μεταφορών στην παραγωγή της ανάπτυξης ;	Αυτό ισχύει. Άλλοι παράγοντες είναι σημαντικότεροι και αυτοί περιλαμβάνουν τη δομή και τη σύνθεση των αγορών εργασίας, τις δεξιότητες του εργατικού δυναμικού, της διαθεσιμότητας των τοποθεσιών, των επιχορηγήσεων ή των κινήτρων για τις επενδύσεις, των επιχειρηματικών δεξιοτήτων (καινοτομία), της ποιότητας του περιβάλλοντος, της γνώσης και των πληροφοριών. Οι επενδύσεις υποδομής μεταφορών μπορούν να ενισχύσουν αυτούς τους παράγοντες αλλά δεν μπορούν να τους αντικαταστήσουν.
4. Είναι τα μοναδικά χαρακτηριστικά της περιοχής και της χωρικής έκτασης που κάνουν τον αντίκτυπο της ανάπτυξης να φαίνεται σημαντικός;	Πράγματι είναι. Αξιολογώντας τις προσεγγίσεις με μοντέλα / πρότυπα βλέπουμε ότι εστιάζουν κυρίως στις συνθήκες των αλλαγών, όμως η εμπειρική ανάλυση χρειάζεται και τις περιοχές ελέγχου. Όλες οι, σε χρονικά βασισμένες, αναλύσεις συγκρίνουν τις περιοχές με και χωρίς τις επενδύσεις, όμως οι αλλαγές πραγματοποιούνται συχνά έξω από την εξεταζόμενη περιοχή. Επιπλέον, κυρίως για πολιτικούς λόγους, η οικονομική ανάπτυξη που εμφανίζεται έξω από μια περιοχή είναι άσχετη για την τοπική λήψη των αποφάσεων σχετικά με τις μεταφορές και άλλες συμπληρωματικές επενδύσεις.
5. Μπορεί κάποιος να γενικεύσει τα αποτελέσματα από τις συγκεκριμένες περιπτωσιολογικές μελέτες;	Προσεκτικά ναι. Γενικά θα λέγαμε ότι οι πραγματικές αναλύσεις πρέπει να εφαρμοστούν κυρίως στη μικρή κλίμακα δεδομένου ότι αυτό είναι το επίπεδο που επενδύσεις πραγματοποιούνται. Σε αυτό το επίπεδο οι τοπικές συνθήκες είναι αρκετά κρίσιμες για την ανάπτυξη. Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη τις μελέτες που εξετάζουν σε διαφορετικές κλίμακες, θεωρείται ότι είναι σημαντικό να ενισχυθεί μια βάση δεδομένων περιπτωσιολογικών μελετών και προτύπων ώστε να εξαχθούν γενικά συμπεράσματα που προέρχονται από μικροκλίμακα

6. Ποιος είναι ο ρόλος των τεχνολογικών αλλαγών στην επιρροή των σχέσεων μεταξύ των μεταφορικών υποδομών και της οικονομικής ανάπτυξης;	Ο αντίκτυπος των επενδύσεων μεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη από τις τεχνολογικές αλλαγές είναι ασαφής. Είναι πιθανό οι τεχνολογικές αλλαγές να οδηγήσουν σε μεγαλύτερη πολυπλοκότητα στις σχέσεις και έχουν επιπτώσεις στα μέσα με τα οποία οι εταιρίες και τα άτομα έχουν αναδιοργανωθεί για να ανταπεξέλθουν, να αυξήσουν την παραγωγικότητα και για να βελτιώσουν την ευελιξία τους. Αυτό συσχετίζεται με τις δυνατότητες μείωσης του κόστους ταξιδιού χωρίς την εξασθένιση της οικονομικής ανάπτυξης.
7. Πόσο αργή, μακροχρόνια και σύνθετη είναι η διαδικασία προσαρμογής της περιφερειακής οικονομίας μετά από μια επένδυση στο τομέα των μεταφορών;	Η απουσία κατάλληλων στοιχείων-δεδομένων αλλά και οι μέθοδοι που ακολουθούνται καθιστούν την αξιολόγηση δύσκολη. Το θέμα του «χρόνου» παρουσιάζει πολλά προβλήματα, τόσο από άποψη των επιχειρημάτων αιτιότητας όσο και του χρόνου στον οποίο οι επιδράσεις από τις επενδύσεις αναμένονται. Λίγες επενδύσεις μεταφορών δίδονται μονομιάς για χρήση στο κοινό, και οι όποιες αλλαγές στις θέσεις εργασίας αλλά και στην επιλογή τοποθεσίας των εταιριών πραγματοποιούνται συχνά πριν από, κατά τη διάρκεια ή μετά από την σχετική επένδυση.
8. Μια καλή υποδομή μεταφορών αυξάνει την εικόνα και την αντίληψη για μια περιοχή, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί σε αυτή πρόσθετη ιδιωτική επένδυση;	Αυτό φαίνεται να συμβαίνει, δεδομένου ότι η εικόνα της περιοχής είναι σημαντική για τους υπεύθυνους που θέλουν να επενδύσουν, αλλά συχνά ο δημόσιος τομέας δεν μπορεί να ανακτήσει αυτά τα οφέλη. Π.χ. τα αστικά συστήματα σιδηροδρόμων, είναι το βασικό σημείο «*κλειδί*» για την ανανέωση των κεντρικών περιοχών και τη διατήρηση των ισχυρών κέντρων πόλεων.
9. Πώς μπορεί κάποιος να αξιολογήσει την πορεία της οικονομικής ανάπτυξης σε μια περιοχή εάν μία συγκεκριμένη επένδυση μεταφορών δεν πραγματοποιήθηκε;	Η βιβλιογραφία παρέχει μερικά αναδρομικά μαθήματα σε αυτό το θέμα αλλά είναι αρκετά δύσκολο, εάν όχι αδύνατο, να πιστοποιηθεί ποια θα ήταν η αναπτυξιακή πορεία μίας περιοχής χωρίς επενδύσεις μεταφορών δεδομένου ότι οι όποιες αλλαγές μετριούνται στην πορεία της επένδυσης. Ο προσδιορισμός των αποτελεσμάτων ανάπτυξης σε μία περιοχή που δεν θα πραγματοποιήσει μία συγκεκριμένη επένδυση μεταφορών ελλοχεύει κινδύνους λανθασμένων συμπερασμάτων αλλά και λειτουργικές δυσκολίες είτε σε αναλυτικό είτε σε εμπειρικό επίπεδο.
10. Ποιος είναι ο ρόλος των προσδοκιών, σχετικά με τις επιδράσεις των επενδύσεων, στην ολοκλήρωση της ανάπτυξης;	Δεν είναι πραγματικά γνωστό πώς αξιολογείται η προσδοκία ότι οι επιδράσεις μίας επένδυσης θα γίνουν αισθητές στη διάρκεια μίας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου. Εντούτοις, οι προσδοκίες μπορούν να φέρουν σημαντικές επιπτώσεις από μια συγκεκριμένη μεταφορική επένδυση όσον αφορά την ανάπτυξη. Αυτό είναι μάλλον σημαντικό, δεδομένου ότι οι προσδοκίες είναι πιθανό να επηρεάσουν τα σχέδια της παραγωγής, της κατανάλωσης και των ιδιωτικών επενδύσεων πριν από και κατά τη διάρκεια του έργου υποδομής.

Πηγή: Banister & Berechman (2000)

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.

Προτεινόμενη από τους Banister & Berechman (2000) σύνδεση των επενδύσεων μεταφορών και της οικονομικής ανάπτυξης



3.4. Νέα Θεωρητική Διάσταση στις Υποδομές Μεταφορών : Αειφορία

Ένα σύγχρονο σύστημα υποδομών μεταφορών οφείλει να είναι κατ' αρχήν βιώσιμο, τόσο από οικονομική, όσο και από κοινωνική και περιβαλλοντική πλευρά, με άλλα λόγια οι σύγχρονες συνθήκες επιβάλλουν οι υπηρεσίες μεταφοράς να καταστούν πιο ασφαλείς, πιο αποτελεσματικές και περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον.

Έτσι, με βάση τις αρχές της αειφορίας (που εξετάστηκαν στο κεφ. 1) η εφαρμογή των κατευθύνσεων της αειφόρου ανάπτυξης μπορούν να έχουν (και επιβάλλεται να έχουν) εφαρμογή και στις υποδομές μεταφορών, σε συνδυασμό βέβαια με τα μεταφορικά μέσα:

Ένα πλήθος σύγχρονων μελετών, ερευνών, συστάσεων τόσο από τον ΟΗΕ, την Ε.Ε., τον Ο.Ο.Σ.Α. και άλλους οργανισμούς, φορείς και ερευνητές (βλ. π.χ. Λευκή Βίβλος της Ε.Ε. για της Μεταφορές, Ε.Ε. - EXTRA Programme, 1999, OECD 2002 (b) κ.α.), κάνουν λόγο για την υιοθέτησης των αρχών των «*αειφορικών μεταφορικών υποδομών*», μεταξύ των οποίων είναι:

- Ο περιορισμός, στο μεγαλύτερο όσον το δυνατό βαθμό, ανάπτυξης και επέκτασης νέων μεταφορικών υποδομών. Οποιαδήποτε ανάπτυξη οφείλει να γίνει αφότου εξεταστεί η δυνατότητα μετατόπισης του πλεονάζοντος φορτίου σε άλλο υφιστάμενο μεταφορικό δίκτυο, το βάθος χρόνου χρήσης του νέο δικτύου (υπάρχουν παραδείγματα ανάπτυξης βιομηχανικών λιμένων που λειτούργησαν ελάχιστα εξαιτίας της μη βιωσιμότητας της βιομηχανίας), η σκοπιμότητά του κ.α. και κυρίως το περιβαλλοντικό κόστος. Έτσι, σε πολλά σύγχρονα κράτη επανεξετάζεται η λογική της προσβασιμότητας με αποτέλεσμα μια σειρά περιοχών να έχουν περιορισμένη ή και καθόλου πρόσβαση αποτέλεσμα πολιτικής απόφασης και όχι ως αδυναμία εκτέλεσης έργων υποδομής. Χαρακτηριστικά αναφέρονται πολλά παραδείγματα υψηλής ανάπτυξης περιοχών, χωρίς δυνατότητα πρόσβασης με μεταφορικά μέσα, χωρίς δηλ. υποδομές μεταφορών εξαιτίας εναλλακτικών τουριστικών προγραμμάτων (πεζοπορία, rafting, 4X4, ελεύθερη διαβίωση κ.α.).
- Η αποτελεσματικότερη χρήση των υφιστάμενων υποδομών, μέσω της ενίσχυσης των συστημάτων μεταφορών που είναι φιλικά προς το περιβάλλον (σιδηρόδρομος, πλοίο).
- Η ανάπτυξη μεταφορικών κόμβων μεταφόρτωσης φορτίων και επιβατών με σκοπό την αποτελεσματικότερη και οικονομικότερη μεταφορά τους.
- Διασύνδεση των μεταφορικών υποδομών με ηλεκτρονικά συστήματα πληροφοριών με σκοπό την αξιοποίηση της πληροφορίας και έτσι την αποδοτικότερη και συντονισμένη χρήση των υφιστάμενων υποδομών (αλλά και των μεταφορικών μέσων).
- Συντονισμένος και ολοκληρωμένος σχεδιασμός και διαχείριση υποδομής με σκοπό τη μείωση αναποτελεσματικών επενδύσεων (π.χ. περιττή παράλληλη ανάπτυξη υποδομής μεταφορών).

3.5. Συμπεράσματα

«Θεωρητικά, οι επενδύσεις μεταφορών προκαλούν μερικές φορές την περιφερειακή αύξηση (regional growth)»,

Kraft et al (1971), «The Role of Transportation in Regional Economic Development»

Το συμπέρασμα της μελέτης των Kraft et al ήδη από το 1971, ουσιαστικά περικλείει τα αποτελέσματα της θεωρητικής αναζήτησης επί του θέματος εκατοντάδων ίσως ερευνητών τριάντα και πλέον χρόνια μετά. Οι απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως εάν οι μεταφορικές επενδύσεις ευθύνονται αποκλειστικά ή όχι για την περιφερειακή ανάπτυξη υποανάπτυκτων περιφερειών ή/και αναπτυγμένων, εάν ευθύνονται για την αύξηση της τοπικής παραγωγικότητας και επιχειρηματικότητας, εάν ευθύνονται για την αύξηση της περιφερειακής απασχόλησης, της ρύθμισης του χώρου κ.ο.κ., δεν είναι ξεκάθαρες από τους ερευνητές.

Ο ρόλος των υποδομών όπως εξετάστηκε στα κεφ. 1 & 2 και ο ρόλος **των υποδομών μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη** που εξετάστηκε στο παρόν κεφάλαιο **είναι ουσιαστικός αλλά δεν είναι ρυθμιστικός** τουλάχιστον για την πλειονότητα των περιπτώσεων. Οι μεταφορές (γενικότερα) δεν είναι ένα μεμονωμένο φαινόμενο. Ο αντίκτυπός τους ενισχύεται από την αλληλεπίδραση ποικίλων άλλων οικονομικών ερεθισμάτων των οποίων το μέγεθος δεν μπορεί να προβλεφθεί με τη μεγάλη βεβαιότητα.

Ωστόσο, η θεωρητική αναζήτηση έχει όμως προχωρήσει πέρα από το ερώτημα της ύπαρξης ή όχι μεταφορικής υποδομής, ως απαραίτητου παράγοντα για την περιφερειακή ανάπτυξη, ως πόλου ανάπτυξης. Η σύγχρονη άλλωστε κοινωνία δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι πάσχει από έλλειψη υποδομών, πάσχει όμως από περιφερειακές ανισότητες, οι οποίες μάλιστα διευρύνονται.

Η απομόνωση των υποδομών μεταφορών και των μεταφορών γενικότερα ως παράγοντα της περιφερειακής ανάπτυξης οδηγεί στην υπερτίμηση των ροών των αγαθών σε ένα οικονομικό σύστημα που σήμερα εμφανίζεται να επηρεάζεται όλο και περισσότερο από τις ροές των πληροφοριών και της γνώσης (Burmeister & Colletis-Wall, 1998). Σήμερα, όλο και περισσότερο, τα τεχνολογικά επιτεύγματα στον κλάδο των τηλεπικοινωνιών, των logistics, των νέων τεχνολογιών, στην διαχείριση πληροφοριών μεταφορών και τη χρήση τους, εφαρμόζονται προκειμένου έτσι να υπερνικηθεί η απόσταση.

Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι, το μεγαλύτερο ποσοστό της έρευνας, σύμφωνα με τους Lung Y. et al. (1996), που πραγματοποιείται στον τομέα των μεταφορών φαίνεται να αγνοεί το θεμελιώδη ρόλο της γνώσης και της καινοτομίας στην (περιφερειακή) ανάπτυξη με αποτέλεσμα να αποτυγχάνει έτσι η έρευνα στο να προσφέρει ένα περιεκτικό πλαίσιο του ρόλου της μεταφοράς των αγαθών, των πληροφοριών και της γνώσης στο χώρο.

Έτσι, τα ερωτήματα που τίθενται και θα επιχειρηθούν να απαντηθούν στα επόμενα κεφάλαια είναι πως η χρήση, η σύγχρονη διαχείριση της ποιοτικής υποδομής και όχι η υποδομή από μόνη της είναι αυτή που μπορεί να επηρεάσει ουσιαστικά την περιφερειακή ανάπτυξη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 3

Βιβλιογραφία στην Ελληνική Γλώσσα

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο & Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., *Παρόδιες χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο, Μέρος Α', Το πρόβλημα & Προκαταρκτικές κατευθύνσεις*, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Μελετών, Αθήνα, 1997

Κυριαζόπουλος Ε, *Reverse Logistics - Η «πράσινη» απάντηση στις μεταφορές*, Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλιακή Επιθεώρηση, , τεύχος 62, σελ. 28-29, Ιανουάριος -Φεβρουάριος 2001

Παντζάρης Ο., Λαγουδάκη Α., Μανωλόπουλος Ν., *Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις πολιτικής γης και χωρικής ανάπτυξης σε σχέση με τα μεγάλα έργα (Α' Φάση)*, ΥΠΕΧΩΔΕ, Δ/νση Χωροταξίας, 1999

Πλασκοβίτης Η., *Περιφερειακή Ανάπτυξη και Υποδομές*, Διδακτικές Σημειώσεις, Πάντειο Πανεπιστήμιο, 2000

Χριστοφάκης Ε., *Πολιτική Υποδομών Μεταφορών*, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Οικονομικής & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Μάθημα Πολιτική Μεταφορών, Ε' Εξάμηνο, Αθήνα 2000

Χριστοφάκης Ε., *Τοπική Ανάπτυξη & Περιφερειακή Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2001

Βιβλιογραφία στην Αγγλική Γλώσσα

Alexander J.W., Brown S.E. & Dahlberg R.E., Freight Rates: *Selected aspects of uniform and nodal regions*, Economic Geography, no. 34, pp1-18, 1985

Anas, A., Arnott, R., & Small, K., *Urban Spatial Structure*, Journal of Economic Literature, 36, pp. 1426-1464, September 1998.

Banister D. & Berechman Y., *The Economic Development Effects of Transport Investments*, Paper for presentation at the TRANS-TALK Workshop, Brussels, November 2000

Banister D. & Berechman Y., *Transport investment and the promotion of economic growth*, Journal of Transport Geography, Volume 9, Issue 3, pp. 209-218, September 2001

Biehl D, *The Contribution of Infrastructure to Regional Development*, Regional Policy Division, European Communities, Brussels, 1986

Blair P. J. & Premus R., *Location Theory*, in: Richard D. Bingham and Robert Mier (ed), Theories of Local Economic Development, Perspectives From and Across the Disciplines, Sage Publications, California - U.S.A., 1993.

Boarnet M., *The Direct and Indirect Economic Effects of Transportation Infrastructure*, Working Paper, Department of Urban and Regional Planning

and Institute for Transportation Studies, The University of California - Transportation Center, March 1996

Burmeister A. & Colletis-Wall K., *Proximity in Networks: The Role of Transport Infrastructure, Accessibility, Trade & Locational Behavior*, edited by Aura Reggiani, Ashgate Publishing Ltd, Aldershot, England, p.p. 201-218, 1998,

Button K., Nijkamp P., Thisse J., *Location Theory*, Edward Elgar, Cheltenham, 1996

European Commission, *Prospects for the development of the central and capital cities and regions*, Regional Development Studies, 1996

European Commission, Directorate General Transport, *COST 330, Teleinformatics links between ports and their partners*, Final Report, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1998

Fairgray D., Ports of Auckland - *Effect Survey*, Ports of Auckland, New Zeeland, May, 2000

Forkenbrock D., & Foster N., *Economic Benefits of a Corridor Highway Investment*, Transportation Research A 24A, 4: 303-312, 1990.

Forkenbrock D., *Putting Transportation and Economic Development into Perspective*, Transportation Research (Record number 1274), 1990

Gillespie A., *The role of infrastructure in regional development: General overview*, European Cohesion Forum, Conference, Brussels, 1997

Giuliano, G., *Land use impacts of transport investments: Highway and transit*, in S. Hanson, (ed.), The Geography of Urban Transport, Second edition, Guilford Press, New York, pp. 305-341, 1995

Hoyle B. & Smith J., *Transport and Development*, Transport Geography, Belhaven Press, London - New York, 1992

Hummels, D., *Have International Transportation Costs Declined?*, Journal of International Economics, vol. 54 (1), 2000

Kraft G., Meyer J., Valete J.P., *The Role of Transportation in Regional Economic Development*, D.C. Health & Company, U.S.A., 1971

Krugman P., *Development Geography and Economic Theory*, MIT Press, Cambridge, 1996

Limao, A. & J. Venables, *Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs*, World Bank Economic Review #15, 2001

Lung Y., Rallet A., & Torre A., *Innovative activity and geographical proximity*, 36th Congress of the European Regional Science Association, Zurich, 1996

Mohring, H., *Maximizing, measuring, and not double counting transport improvement benefits: A primer on closed- and open-economy cost-benefit analysis*, Transport Research B, 27(6), pp. 413-424, 1993,

OECD, *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*, OECD Publication, Paris, 2002

OECD, *Policy Instruments for Achieving Environmentally Sustainable Transport*, OECD Publication, Paris, 2002 (b)

OECD, *Öresund - DENMARK/SWEDEN, Territorial Reviews*, OECD Publications, Paris, 2003.

Radelet, S. & Sachs J., *Shipping Costs, Manufactured Exports and Economic Growth*, Mimeo, Harvard, 1998

Rietveld P., *Infrastructure and Regional Development*, Annals of Regional Science, vol. 23, 1989

Rietveld P., *Transport infrastructure and the Economy*, Investment, Productivity and Employment, OECD Publications, Paris, 1995

SACTRA (Standing Advisory Committee for Trunk Road Assessment, *Final Report on Transport & Economy*, U.K. Department of Transport, London, August 1999

Sharp CH, *Transport and regional development with special reference to Britain*, Transport Policy and Decision Making vol. 1, pp. 1-11, Regional growth theory, 1980

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Draft Guidelines on key sectors for trade efficiency transport*, TD/B/WG.2/11/Add.2, Geneva, Switzerland, 1994

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport*, UNCTAD Secretariat, U.N., New York & Geneva, 2004

Vickerman R., *Private Finance, Transport Investment and Regional Development*, Centre for European Regional and Transport Economics, Department of Economics, The University of Kent at Canterbury, October 2002

Warner K., *Risk and uncertainty: The choice of ex ante and ex post catastrophe finance measures for public infrastructure*, IIASA, Luxemburg, May, 2002

Δημοσιεύματα Ξένου Τύπου

AIVP - International Association Cities & Ports (Newsletter), *Auckland: the Town is the Future of the Port*, 29/03/2005 (α)

AIVP - International Association Cities & Ports (Newsletter), *Port of La Coruña: 10,000 jobs in 2020*, 06/04/2005 (β)

Eye of Transport, *Major developments at Port of Tacoma*, 24/11/2004

MARITIME TODAY, *Port of Houston Delivers Strong Economic Indicators*, 09/05/2002

Δικτυακοί Τόποι

Port of Tacoma: http://www.portoftacoma.com/aboutus.cfm

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & LOGISTICS

Ένα βήμα περαιτέρω από τις θεωρίες που αναπτύχθηκαν στο Κεφ. 3 για τις επιπτώσεις των υποδομών μεταφορών στην ανάπτυξη και ειδικότερα στην περιφερειακή, εντάσσονται νέες σύγχρονες θεωρίες σχετικά με την αξιοποίηση των υποδομών αυτών, καθώς από μόνες τους δεν μπορούν να προσφέρουν, ούτε θετικά, ούτε αρνητικά, εάν αυτές δεν χρησιμοποιούνται κατάλληλα.

Ο τρόπος χρησιμοποίησής τους παίζει καθοριστικό ρόλο, πολλές φορές ακόμη περισσότερο και από την ύπαρξη (ή όχι) των ίδιων των υποδομών, όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια. Στο σημείο αυτό δύο στοιχεία παίζουν καθοριστικό ρόλο:

1. τα μεταφορικά μέσα (transport modes),
2. η διαχείριση των μεταφορικών μέσων (transport management), η οποία όμως αποτελεί ένα μικρό μέρος μιας ευρύτερης ολοκληρωμένης διαχείρισης.

Αναλυτικότερα:

4.1. Μεταφορικά Μέσα

Η βιομηχανία των μεταφορικών μέσων είναι μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες βιομηχανίες διεθνώς, με σταθερή διαχρονική άνοδο. Ιδιαίτερα η αυτοκινητοβιομηχανία συγκαταλέγεται στην κορυφή των βιομηχανικών επιχειρήσεων, ακόμη ψηλότερα (πολλές φορές) και από τις επιχειρήσεις της υψηλής τεχνολογίας και πληροφορικής, ή των καυσίμων. Η ανάγκη για μεταφορές (εμπορικές και επιβατικές), η διεύρυνση της καταναλωτικής αγοράς, τα σύγχρονα πρότυπα ποιότητας ζωής κ.ο.κ. αποτελούν μερικά από τα στοιχεία που συντελούν στην ανάπτυξη του κλάδου. Η βιομηχανία των μεταφορών, έτσι, επενδύει στην εξέλιξη, την καινοτομία και παράγει διαρκώς νέα μεταφορικά μέσα αλλά και νέους τρόπους μεταφοράς (π.χ. διαφορετικούς τρόπους εμπορευματοκιβωτιοποίησης-containerisation). Ιδιαίτερα, σήμερα είναι προσανατολισμένη σε 4 παράγοντες:

1. Ασφαλή μεταφορικά μέσα.
2. Χαμηλή κατανάλωση ενέργειας.
3. Μεγαλύτερα μέσα.
4. Ταχύτερα μέσα.

Οι δύο πρώτοι παράγοντες είναι εν πολλοίς επιβαλλόμενοι από «*κοινωνικούς*» λόγους, οι δύο τελευταίοι από «*οικονομικούς*». Πέρα από τα θαλάσσια μέσα, όπου σχετική αναφορά θα γίνει στο κεφ. 6, εξαιτίας της τεκμηρίωσης της σχέσης της ταχύτητας και του μεγέθους του πλοίου σε σχέση με τον λιμένα, για τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα, συνοπτικά σημειώνονται τα εξής:

- Στις οδικές μεταφορές η τεχνολογία που εφαρμόζεται επενδύει περισσότερο στα υλικά κατασκευής, στην μορφή των οχημάτων και στον μηχανολογικό εξοπλισμό κυρίως στους τομείς της ασφάλειας και των πιο οικονομικών και φιλικότερων προς το περιβάλλον μηχανών προώθησης. Στα εμπορικά φορτηγά αυτοκίνητα ο προσανατολισμός είναι στην μεγαλύτερη δυνατότητα έλξης, ενώ οι συνθήκες της αγοράς επιθυμούν πλέον μικρότερου όγκου οχήματα διανομής, παρά μεγάλα φορτηγά αυτοκίνητα μεταφορών.

- Στους επιβατικούς σιδηρόδρομους η εξέλιξη της τεχνολογίας εντοπίζεται κυρίως στα συστήματα ώθησης και κυρίως στην δυνατότητα χρησιμοποίησης τρένων που λειτουργούν με μαγνητική αιώρηση, δηλ. τρένα τύπου Maglev (από το MAGnetic LEVitation)[1] ή με εξελιγμένη τεχνολογία στη βάση των γαλλικών τραίνων TGV[2], με σκοπό τον άμεσο ανταγωνισμό με τις αεροπορικές μεταφορές. Στις μεταφορικές σιδηροδρομικές μεταφορές η εξέλιξη της τεχνολογίας εντοπίζεται στην δυνατότητα έλξης περισσότερων και «βαρύτερων» εμπορικών βαγονιών (π.χ. double stack trains: βαγόνια που μεταφέρνουν δύο εμπορευματοκιβώτια το ένα πάνω στο άλλο).

- Στις αεροπορικές μεταφορές η τεχνολογία εξελίσσεται περισσότερο εξαιτίας της διαδεδομένης στρατιωτικής χρήση της αεροπορικής βιομηχανίας, η οποία μετά από λίγο καιρό περνά και σε εμπορική χρήση. Απτό παράδειγμα ήδη από το 1960 το γαλλοβρετανικό Concord το οποίο πετούσε με ταχύτητα διπλάσια από την ταχύτητα του ήχου. Φυσικά, το ακριβό αντίτιμο του εισιτηρίου (απόρροια των ακριβών καυσίμων που χρησιμοποιούνται) σε σχέση με την προσφερόμενη υπηρεσία (μειωμένος χρόνος ταξιδιού) δεν επέτρεψαν στις αεροπορικές και αεροναυπηγικές εταιρίες να επενδύσουν περαιτέρω στην τεχνολογία για ταχύτερα αεροσκάφη. Το νέο στοίχημα αποτελεί το μέγεθος των αεροσκαφών, το οποίο αυξάνεται (βλ. το νέο Airbus)[3], για την δημιουργία οικονομιών κλίμακας αλλά και για την χρήση τους και για εμπορευματικούς σκοπούς. Τα στρατιωτικά

---

[1] Ισχυροί ηλεκτρομαγνήτες στην τροχιά κίνησης, συγκρατούν το τρένο στον αέρα και δίνουν ώση και φρενάρισμα με επίπεδους κινητήρες (Linear Induction Motors), χωρίς να υπάρχει έστω και η ελάχιστη τριβή που δίνει η παραδοσιακή σιδηροδρομική γραμμή, ενώ υπάρχει απόλυτα αθόρυβη λειτουργία και μεγάλη επιτάχυνση (το TGV για να φτάσει τα 300 χλμ./ώρα έχει διανύσει σχεδόν 30 χλμ. ενώ ένα πειραματικό Maglev με επιβάτες έφτασε τα 552 χλμ./ώρα και φρενάρισε μέσα σε μια διαδρομή μόλις 10 χλμ.). Την περίοδο αυτή η μόνη χώρα που έχει τρένα Maglev σε λειτουργία είναι η Γερμανία, σε μια πειραματική διαδρομή μερικών χιλιομέτρων, ενώ ήδη η Ιαπωνία επενδύει στην κατασκευή υπερταχέων τρένων μαγνητικής αιώρησης, και πιθανώς ένα Maglev να αποδειχθεί ο απόγονος των Shinkansen την επόμενη 20ετία. Πηγή: http://www.rtri.or.jp/index.html, Tranrapid AG, http://www.maglev.com/, & Maglev: Racing to Oblivion?, http://www.sciam.com/1097issue/1097stix_maglev.html

[2] Οι υποστηρικτές του TGV και ταυτόχρονα οι επικριτές του Maglev επιμένουν ότι οι αεροδυναμικοί θόρυβοι σε τόσο υψηλές ταχύτητες κυριαρχούν ενώ παράλληλα δημιουργούνται σημαντικές απώλειες ενέργειας. Αντίθετα ένα τυπικό τρένο TGV με απλές σχετικά μετατροπές μπορεί να ξεπεράσει τα 500 χλμ./ώρα άνετα, χωρίς να χρειάζεται η κατασκευή νέων ειδικών γραμμών, το οποίο είναι και το σημαντικότερο πλεονέκτημα της τεχνολογίας αυτής (όχι νέες υποδομές, «ατελείωτες» ευθείες που διχοτομούν το χώρο, ασυμβατότητα με τα άλλα μεταφορικά μέσα κ.α.).

[3] Το νέο A380 της Airbus, έχει σχεδιαστεί να χρησιμοποιείται και ως αμιγώς cargo αεροπλάνο, μεταφορικής ικανότητας 150 τόνων και όγκου 1.156 m3 , με αυτόνομη εμβέλεια 10.400 km. Σύμφωνα με τους υπευθύνους της Airbus, στην βάση των παραγγελιών και σύμφωνα με ειδικούς αναλυτές η δρομολόγηση του A380 θα δημιουργήσει νέα δεδομένα στο σύνολο της αγοράς των μεταφορών (GREEK & INTERNATIONAL TRANSPORT, 2005 α).

αεροπλάνα μεταφοράς βαρέων αρμάτων μάχης είναι ο προπομπός των νέων εμπορικών αεροσκαφών (air cargo).

Επίσης, στην ανάγκη για μείωση του κόστους μεταφοράς, της ασφαλής και γρήγορης φορτοεκφόρτωσης αλλά και της ανάγκης ομογενοποίησης των μεταφορικών λειτουργιών ανά την υφήλιο εισήχθηκε στις μεταφορές η τεχνική της μοναδοποίησης (utilization), την δεκαετία του '60. Η χρήση του εμπορευματοκιβωτίου[4] (συντ. Ε/Κ ή TEU)[5], η ποιο διαδεδομένη μορφή μοναδοποίησης, έδωσε στις μεταφορές σημαντική ώθηση στις οδικές, τις σιδηροδρομικές και κυρίως στις θαλάσσιες μεταφορές ξυρού φορτίου αναπτύσσοντας παράλληλα και συνέργιες μεταξύ των μεταφορικών μέσων (βλ. συνδυασμένες μεταφορές). Σήμερα, πέρα από τα εναλλακτικά συστήματα συσκευασίας που κυκλοφορούν (βλ. swapbodies[6]) καινούργια μοναδοποιημένα συστήματα εισάγονται και μια καινούργια συζήτηση έχει αρχίσει για την αύξηση των μεγεθών της αλλαγής των υλικών κατασκευής των κλασικών πλέον εμπορευματοκιβωτίων αλλά και τον τύπο τους γενικότερα.

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι η τεχνολογία που εφαρμόζεται στην βιομηχανία των μεταφορικών μέσων και των φορτωτικών συστημάτων είναι ιδιαίτερα δραστήρια και εφευρετική. Κοινός παρανομαστής είναι το μεγαλύτερο μέγεθος και η ταχύτητα καθώς οι επιστήμονες βλέπουν τα μελλοντικά τρένα και πλοία να τρέχουν με ταχύτητες αεροπλάνων και τα αεροπλάνα να τρέχουν με ταχύτητες διαστημοπλοίων.

Αντίβαρο στην διαρκώς αυξανόμενη κλίμακα της ταχύτητας και του μεγέθους των μέσων είναι οι κρατικές πολιτικές οι οποίες εμποδίζουν την εξέλιξη είτε μέσω της διαχείρισης των υποδομών (π.χ. δεν επενδύουν στην εκβάθυνση των λιμένων ή την αύξηση της λιμενολεκάνης για να δέχονται μεγαλύτερα πλοία, δεν ανακατασκευάζουν ψηλότερες γέφυρες κ.α.) είτε μέσω της επιβολής περιορισμών (π.χ. ανώτατα επίπεδα ταχυτήτων στους αυτοκινητόδρομους, ή στους θαλάσσιους διαδρόμους που τηρούνται για δεκαετίες βασισμένα σε παλαιότερα πρότυπα και ανάγκες κ.α.). Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι ότι από τεχνολογικής άποψης τα μεταφορικά μέσα μπορούν να τρέξουν και να μεταφέρουν περισσότερο,

---

[4] Ο International Standard Organization (ISO) έχει τυποποιήσει τα εμπορευματοκιβώτια σε αυτά με μήκος 10', 20', 30' και 40' πόδια, αλλά τα πιο διαδεδομένα είναι αυτά των 20' και 40' ποδιών. Το πλάτος ενός εμπορευματοκιβωτίου είναι πάντα 8'' πόδια ενώ τα τυποποιημένα ύψη είναι 8'6'' ή 9'6'' πόδια. Υπάρχουν σε συγκεκριμένες αγορές και μεγαλύτερα Ε/Κ όπως στην εσωτερική αγορά των ΗΠΑ με 53'' πόδια μήκος, 9'6'' ύψος και 8'6'' πλάτος. Τέλος, υπάρχουν εξειδικευμένα Ε/Κ όπως Ε/Κ με μόνωση, με εξαερισμό, με κατάψυξη, επίπεδα, με πλαϊνά ανοίγματα, κ.α. (Παρδάλη Α., 2001).

[5] Το πρώτο Ε/Κ επινοήθηκε και χρησιμοποιήθηκε για χερσαία μεταφορά το 1933 από τον αμερικανό οδηγό φορτηγού αυτοκινήτου Malcolm McLean, μετέπειτα ιδρυτού της SeaLand Line. Το Ε/Κ είναι ιδιαίτερα εύχρηστο στην φορτοεκφόρτωση του στα μεταφορικά μέσα και εύκολο στο γέμισμα και άδειασμα του φορτίου του. Έχει μεγάλη αντοχή (5 με 10 χρόνια ζωής ανάλογα με το υλικό κατασκευής). Σημειώνεται ότι σήμερα η παραγωγή - κατασκευή εμπορευματοκιβωτίων αντιπροσωπεύει μια βιομηχανία με ετήσιο κύκλο εργασιών της τάξης των $3 δισ. (Σιγαλού Ν. & Παππή Κ., 2000).

[6] Έχει την ίδια ηλικία και τα ίδια περίπου χαρακτηριστικά με τα Ε/Κ με την διαφορά ότι τα swapbodies διαθέτουν από κάτω τους μηχανισμό και μπορούν να συρθούν είτε από φορτηγό είτε από τραίνο. Η ευελιξία του εστιάζεται στο γεγονός ότι χωρίς γερανούς και στοιβαδόρους ο οδηγός της νταλίκας μπορεί να πάρει το swapbody και να κάνει το ταξίδι του.

ωστόσο όμως η μέση ταχύτητα των παραδοσιακών μέσων (κυρίως των χερσαίων) μεταφορών έχει αυξηθεί μετά βίας κατά τη διάρκεια των τελευταίων 30 ετών[7]. Επιπλέον, λόγω της αυξανόμενης συμφόρησης στα δίκτυα υποδομής και τα συνεχιζόμενα προβλήματα στις διασταυρώσεις συνόρων (ειδικά στον τομέα των σιδηροδρόμων λόγω της μη-τυποποίησης του τεχνικού εξοπλισμού), η μέση εμπορική ταχύτητα στις συνδέσεις ενός συστήματος μεταφορών τείνει να είναι σαφώς πολύ υποδεέστερη από την εργοστασιακή ταχύτητα των μέσων μεταφορών. Αυτή η κατάσταση δημιουργεί αντικίνητρα στον τομέα της έρευνας και τεχνολογίας, αλλά και αύξηση του μεταφορικού κόστους.

Έτσι, με δεδομένη την μεταφορική δυνατότητα και ικανότητα των μέσων, η ικανοποίηση της αυξανόμενης αγοράς στον κλάδο των μεταφορών εστιάζεται πλέον στο θέμα της διαχείρισης των μεταφορικών μέσων, η οποία, όπως προαναφέρθηκε, αποτελεί ένα μικρό τμήμα ενός ευρύτερου συστήματος, αυτό της εφοδιαστικής (logistics).

4.2. Logistics: Εισαγωγή στην έννοια της «*εφοδιαστικής*»

Η χρησιμοποίηση του αγγλικού όρου: «*Logistics*» στην σύγχρονη ελληνική επιχειρηματική και ακαδημαϊκή κοινότητα αλλά και καθημερινότητα αποτελεί μια ενδιαφέρουσα γλωσσολογική μελέτη καθώς ένας ξένος όρος με ελληνική ρίζα δεν μπορεί να μεταφραστεί - αποδοθεί επακριβώς στα ελληνικά. Η ρίζα της λέξης είναι η «*Λογική*», «*Λογιστική*», «*Λογισμική*», λέξεις οι οποίες αντιπροσωπεύουν άλλα νοήματα. Ο όρος που έχει επικρατήσει στην ελληνική διάλεκτο είναι «***Εφοδιαστική***» (Σιφνιώτης, Κ., 1997) ή πιο σύνθετα «*Διοικητική Μέριμνα*», έκφραση που παραπέμπει στον ελληνικό στρατό.

Στρατιωτική άλλωστε ήταν και η πρώτη εφαρμογή της επιστήμης της Εφοδιαστικής στην πράξη, με σπουδαιότερο εκπρόσωπό της τον Μέγα Αλέξανδρο, ο οποίος είχε δημιουργήσει συγκεκριμένο τμήμα στο στράτευμά του με σκοπό την υποστήριξη της πολεμικής του μηχανής. Δεν είναι άλλωστε λίγοι οι ιστορικοί που αναφέρουν ότι το συγκεκριμένο τμήμα σε συνδυασμό με το «*Τεχνικό-Μηχανικό*» ήταν η σπουδαιότερη αιτία της επιτυχίας του να φτάσει έως τις Ινδίες (βλ. το βιβλίο *Alexander the Great and the logistics of the Macedonian Army* του Engels D.W., στο Σιφνιώτης, 1997). Αιώνες αργότερα, στον πρώτο πόλεμο του Κόλπου, η έννοια και ο όρος logistics επανεμφανίζεται, ως ο πρώτος στην σύγχρονη εποχή «*Logistics War*», εξαιτίας της εντυπωσιακής ικανότητας του U.S. Army Logistics Dept., να υποστηρίξει αποτελεσματικά και ταχύτατα έναν πόλεμο χιλιάδες μίλια μακριά από τις Η.Π.Α. και τις διεθνείς βάσεις του ΝΑΤΟ. Σήμερα, αν και τα army logistics εξακολουθούν (δυστυχώς, λόγω πολέμων) να εξελίσσονται, ταυτόχρονα και με γρηγορότερους

[7] Η εισαγωγή του «*κόφτη*» ταχύτητας στα φορτηγά αυτοκίνητα εξασφαλίζει ότι η ταχύτητα τους δεν υπερβαίνει ποτέ 90 ή 100 km/h, ανάλογα με τη χώρα μέλος της Ε.Ε.. Τα εμπορευματικά τραίνα λειτουργούν σπάνια με τις ταχύτητες παραπάνω από 40-50 km/h. Επίσης, οι χαμηλές μέγιστες ταχύτητες που επιβάλλονται στην πλειοψηφία των πλωτών οδών της Ευρώπης και η ανάγκη τους να περιμένουν αρκετή ώρα στις ανυψωτικές δεξαμενές αποτρέπουν ακόμη και τον πιο εύπορο πλοιοκτήτη να επενδύσει σε μία νέα, πιο σύγχρονη και ταχύτερη φορτηγίδα.

ρυθμούς εξελίσσονται και τα business logistics, η εφαρμογή δηλ. των στρατιωτικών τακτικών στον επιχειρηματικό πόλεμο.

Στην επιχειρηματικότητα η Εφοδιαστική, έχει ως σκοπό «*την όσο το δυνατό ικανοποιητική μεταφορά και διάθεση προϊόντων από τον τόπο παραγωγής στον τόπο κατανάλωσης, με όσο το δυνατό μικρότερο οικονομικό κόστος, προβάλλοντας συγχρόνως ένα ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης του πελάτη*» (Ruston A. & Oxley J., 1991).

Οι Coyle et al (1992) αναφέρουν ότι στις Η.Π.Α. για να εξηγήσουν στα εκπαιδευτικά ιδρύματα τον όρο logistics αναφέρουν ότι είναι αυτά που «*εγγυώνται την διαθεσιμότητα του Σωστού Προϊόντος, στην Σωστή Ποσότητα, στην Σωστή Κατάσταση, στο Σωστό Τόπο Διάθεσης, την Σωστή Ώρα, για τον Σωστό Πελάτη, με την Σωστή Τιμή*» [7 Σ ή στα αγγλικά 7 R (Right)].

Ο SOLE (Society of Logistics Engineers) ορίζει τα logistics ως «*την τέχνη και την επιστήμη της διοίκησης (management), της τεχνικής μεθοδολογίας (engineering) και των τεχνικών δραστηριοτήτων (technical activities) που σχετίζονται με το σχεδιασμό (design), τον προσδιορισμό των απαιτήσεων (requirements), την απόκτηση, τη διατήρηση και τη διάθεση των παραγωγικών πόρων και μέσων που υποστηρίζουν τους στόχους, τη στρατηγική, την τακτική και τον έλεγχο μιας επιχείρησης*» (Δικτυακός Τόπος SOLE).

Ανάλογες εννοιολογικές τοποθετήσεις υπάρχουν σε πλήθος ακαδημαϊκών και επιχειρηματικών πηγών που στόχο έχουν να συμπυκνώσουν την ευρύτητα της συγκεκριμένης επιστήμης σε μια φράση. Ουσιαστικά πρόκειται για μια επιστήμη η οποία έρχεται να οργανώσει, να συντονίσει ένα πλήθος άλλων επιστημών [όπως π.χ. διοίκησης (management), εξυπηρέτησης πελατών (custromer service), προώθησης πωλήσεων (marketing), τεχνολογίας της πληροφορίας (information technology), αποθήκευσης (warehousing), μεταφορών (transport), διανομής (distribution), συσκευασίας (packaging), ακόμα και στοιχεία προστασίας του περιβάλλοντος (βλ. για το τελευταίο Penman I., 1994), με στόχο την αποδοτικότερη, για την εταιρία και τον πελάτη, κάλυψη των καταναλωτικών και άλλων αναγκών. Η εφοδιαστική έρχεται να σχεδιάσει, να οργανώσει, να συντονίσει και να διοικήσει (και να επανασχεδιάσει, ... κ.ο.κ.) τους «*κρίκους*» της «***Εφοδιαστικής Αλυσίδας***» **(supply chain)** ενός προϊόντος από την στιγμή που αυτό είναι ακόμα πρώτη(-ες) ύλη(-ες) έως ότου φτάσει στα χέρια του καταναλωτή (από την παραγωγή στην κατανάλωση) και ακόμα παραπέρα. Η σύγχρονη εφοδιαστική έχει συμπεριλάβει στο πεδίο της και την λεγόμενη «*Ανάστροφη Εφοδιαστική*» (Reverse Logistics) (βλ. Carter & Jennings 2002, και Wu & Dunn, 1995) η οποία είναι υπεύθυνη στο να σχεδιάσει, οργανώσει, διοικήσει... τους κρίκους της αλυσίδας από την στιγμή που το προϊόν ή/και η συσκευασία του χρησιμοποιηθούν και «*τερματίσει η αξία τους*» έως το προϊόν αυτό ανακυκλωθεί (recycling)[8], διαλυθεί (cannibalisation)[9], επισκευαστεί (repair)[10],

[8] δηλ. την ανάκτηση υλικού χωρίς διατήρηση της ταυτότητας του προϊόντος, δηλαδή της αρχικής δομής και των χαρακτηριστικών λειτουργίας του, όπως συμβαίνει με την ανακύκλωση μετάλλων, χαρτιού, γυαλιού κ.α.

[9] δηλ. η αποσυναρμολόγηση του χρησιμοποιημένου προϊόντος, ο έλεγχος των μερών και εξαρτημάτων του και η διαλογή εκείνων που μπορούν να ξαναχρησιμοποιηθούν. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η διάλυση οχημάτων ή πλοίων.

ανακατασκευαστεί (remanufacturing)[11], αναβαθμιστεί (refurbishing)[12], επαναχρησιμοποιηθεί (direct re-use)[13] και χρησιμοποιηθεί πάλι από τον καταναλωτή (από την κατανάλωση στην παραγωγή και από εκεί πάλι στην κατανάλωση). Είναι ίσως η σημαντικότερη πρόκληση για τον κλάδο των logistics όχι μόνο επειδή δημιουργείται ένας νέος και προσοδοφόρος επιχειρηματικός κλάδος αλλά γιατί για πρώτη φορά ίσως, η επιχειρηματικότητα συμβαδίζει με τις πολιτικές της περιβαλλοντικής προστασίας και της οικολογικής συνείδησης.

4.3. Τι νέο εισάγουν τα Logistics

Σύμφωνα με τον Christopher (1998), ο οποίος σημειωτέων ήταν αυτός που εισήγαγε την έννοια της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, αναφέρει ότι «.... *είναι ένα **δίκτυο** από οργανισμούς που εμπλέκονται, με αμφίδρομες (πάνω-κάτω) δικτυώσεις σε διαφορετικές διαδικασίες και δραστηριότητες που παράγουν αξία, υπό μορφή προϊόντων και υπηρεσιών, που απολαμβάνει ο τελικός καταναλωτής*». Αυτός ο ορισμός τονίζει ότι όλες οι δραστηριότητες κατά μήκος μιας εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να σχεδιάζονται σύμφωνα με τις ανάγκες των πελατών που εξυπηρετούνται. Μια εφοδιαστική αλυσίδα, σύμφωνα με τον Hartmut (2005) μπορεί να θεωρηθεί ως ένα δίκτυο οργανισμών με κοινούς στόχους. Η πρόκληση του ελέγχου ενός τέτοιου δικτύου προέρχεται από τη φύση των σχέσεων μεταξύ των συνεργατών της αλυσίδας. Οι κρίκοι της αλυσίδας δεν είναι ούτε μέρος μιας ιεραρχίας ούτε αόριστα συνδέονται στην βάση των κοινών σχέσεων της αγοράς.

Επίσης από την εισαγωγή του όρου «***Διαχείριση Εφοδιαστικών Αλυσίδων***» (Supply Chain Management)[14] το ενδιαφέρον της ακαδημαϊκής και επιχειρηματικής κοινότητας και σε αυτό το επίπεδο συνεχώς διευρύνεται. Αν και υπάρχει μια σταθερή άποψη για το τι αντιπροσωπεύει μια Εφοδιαστική Αλυσίδα, αντίθετα υπάρχουν πολυάριθμοι ορισμοί του όρου Διαχείριση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (ενδιαφέρον παρουσιάζει το συγκεντρωτικό έγγραφο - ταξινόμηση των σχετικών θεωρείων του Croom S. et al., 2000) χωρίς όμως να χάνεται το βασικό νόημα της «*βελτιστοποίησης των παραγωγικών και εμπορικών διαδικασιών*», της «***ικανοποίησης του πελάτη***». Ένας γενικός ορισμός συμπυκνώνεται στην εξής φράση: «*Είναι η αποδοτική, αποτελεσματική και συγχρονισμένη ροή των προϊόντων, των υπηρεσιών και των πληροφοριών μέσω των αλυσίδων, των προμηθευτών, των κατασκευαστών, των διανομέων και των λιανοπωλητών, του κάθε ενός που παρέχει κάποια διαδικασία ή*

---

[10] δηλ. την επισκευή του προϊόντος με σκοπό την επαναφορά του εάν έχει υποστεί βλάβη, π.χ. ένα σίδερο.

[11] δηλ. στην επίτευξη ποιότητας του χρησιμοποιημένου προϊόντος καλύτερη από την υφιστάμενη, χαμηλότερη όμως από εκείνη του καινούργιου προϊόντος.

[12] δηλ. στην ανάκτηση, πιο προωθημένα σε σχέση με την αναβάθμιση, με την διατήρηση της ταυτότητας του προϊόντος, ενώ επιδιώκεται με κατάλληλες επεμβάσεις η επαναφορά του στην αρχική του κατάσταση, σαν να είναι καινούργιο.

[13] Π.χ. η ανάκτηση μέσων συσκευασίας (π.χ. μπουκάλια, παλέτες).

[14] Άλλοι παρόμοιοι όροι που αναπτύχθηκαν ακαδημαϊκά και επιχειρηματικά είναι : network sourcing, supply pipeline management, value chain management, value stream management κ.α. (βλ. μεταξύ άλλων, Hines, P., 1995).

υπηρεσία προστιθέμενης αξίας μέχρι το ολοκληρωμένο προϊόν αγοράζεται από τον τελικό πελάτη» (Austin B., 2001).

Η έκφραση άλλωστε *«από την παραγωγή στην κατανάλωση»* προϋποθέτει και καθορίζει πως η πραγματική διάσταση της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας απαιτεί την ενοποίηση όχι μόνο των εσωτερικών τμημάτων της επιχείρησης αλλά και των εξωτερικών συνεργατών, δηλαδή των προμηθευτών, των διανομέων, των πελατών και των τελικών καταναλωτών. Ουσιαστικά, όπως πολλοί αναφέρουν, μιλάμε για την μετατροπή της *«επιχείρησης»* σε *«εκτεταμένη επιχείρηση»* (Ζυγιάρης Σ., 2000) ή στην έννοια του Porter (1998) για την *«ενιαία επιχείρηση»* (single company).

Η αναγκαιότητα της ανάπτυξης των logistics και της μεταφοράς της τεχνογνωσίας από τον στρατό στην επιχειρηματικότητα προήλθε κυρίως από την γνωστή ενεργειακή κρίση της δεκαετίας του '70 (Coyle et al, 1992) η οποία υποχρέωσε πολλές εταιρίες να αναγκαστούν να κάνουν περικοπές. Έτσι, ήταν η πρώτη φορά, που οι δυτικοευρωπαϊκές επιχειρήσεις κατέγραψαν, ανέλυσαν και μέτρησαν την αποδοτικότητα όλων των σταδίων της επεξεργασίας, της παραγωγής, της διανομής... των προϊόντων τους τόσο μέσα στην επιχείρησή τους όσο και έξω από αυτήν. Αποτέλεσμα ήταν να ανακαλύψουν κρυφά κόστη, αστοχίες, άσκοπες καθυστερήσεις, επικαλύψεις, τόσο δικές τους όσο και των προμηθευτών και των συνεργατών τους.

Παράλληλα ο σκληρός ανταγωνισμός, η αύξηση της κατανάλωσης και των αγορών διεθνώς, το χαμηλό εργατικό κόστος στην Άπω Ανατολή και την Λατινική Αμερική, οδήγησαν πολλές επιχειρήσεις στο να διεθνοποιήσουν την παραγωγή τους, με τον κίνδυνο να αντιμετωπίσουν πολλαπλάσια προβλήματα, στον έλεγχο των προϊόντων τους [logistics nightmare (εφιάλτης)].

Η απάντηση στο πρόβλημα αυτό ήρθε την δεκαετία του '80 από την ανάπτυξη των business logistics, η εφαρμογή των οποίων δημιούργησε ολοκληρωμένα συστήματα διαχείρισης των παγκοσμιοποιημένων πλέον εφοδιαστικών αλυσίδων[15]. Οι κρίκοι της εφοδιαστικής αλυσίδας άρχισαν να γίνονται πιο σφικτοί[16] και να περιορίζονται οι καθυστερήσεις και οι άσκοπες ενέργειες[17]. Σημειώνεται ότι ένας πρόχειρος και χωρίς έρευνα σχεδιασμός των διαδικασιών συσκευασίας - αποθήκευσης - διακίνησης έχει ως αποτέλεσμα την κατασπατάληση πολύτιμων πόρων και την αύξηση του κόστους των προϊόντων. Το κόστος αποθήκευσης στην περίπτωση αυτή υπολογίζεται στο 3-8% του κόστους παραγωγής, ενώ το κόστος διακίνησης στο 1 - 5% για τις εγχώριες μεταφορές και στο 15-40% όταν το προϊόν εξάγεται (Σινογιάννης Κ., 2001). Ωστόσο

---

[15] Όπως περιγράφεται από τους Bowersox & Closs (1996 στο Sheu J.B., 2003), η παγκοσμιοποίηση των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας προήλθε κυρίως από πέντε δυνάμεις: (1) τον περιορισμό του κράτους (deregulation), (2) την προοπτική των αλυσίδων ανεφοδιασμού, (3) την οικονομική ανάπτυξη, (4) την περιφερειακή αποκέντρωση, και (5) την τεχνολογία.

[16] Σύμφωνα με την έρευνα της A.T. Kearney, *«κενά»* στην Εφοδιαστική Αλυσίδα μπορούν να αυξήσουν τα λειτουργικά κόστη μιας επιχείρησης κατά 25%. Με ένα ελάχιστο ποσοστό κερδοφορίας της τάξης του 3-4%, ακόμα και μια μείωση κατά 5% του κόστους της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, μπορεί να διπλασιάσει την κερδοφορία αυτή (Ζυγιάρης Σ., 2000).

[17] Οι εταιρίες που μελετήθηκαν από την εταιρία Συμβούλων Metz για τα οφέλη που είχαν από την Διαχείριση της Εφοδιαστικής τους Αλυσίδας, είχαν να επιδείξουν μερικά σημαντικά επιτεύγματα, όπως: 50% μείωση αποθεμάτων, 40% αύξηση στις εμπρόθεσμες παραδόσεις, 27% μείωση του χρόνου εργασιών, 17% αύξηση των εσόδων (Ζυγιάρης Σ., 2000).

επισημαίνεται πως η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συστήματος σχεδιασμού και διαχείρισης σε μια επιχείρηση αποτελεί μια πολύ δαπανηρή επένδυση, με μακροπρόθεσμα όμως οφέλη[18].

Τα βασικά συστατικά μιας σύγχρονης εφοδιαστικής αλυσίδας :

4.4. Διαχείριση Αποθεμάτων (Inventory Management)

Τα δύο πιο κρίσιμα ερωτήματα του λιανικού εμπορίου είναι : πόσο να παραγγείλω ; και β) πότε να παραγγείλω ; Οι δύο αυτές ερωτήσεις μεταφέρονται και στα άλλα στάδια της παραγωγικής αλυσίδας (στο εργοστάσιο, στην χονδρεμπορική αποθήκη κ.α.) με αποτέλεσμα να τίθεται ένα σημαντικό θέμα: το θέμα της διατήρησης αποθεμάτων και ποιος από τους κρίκους της αλυσίδας θα το επωμιστεί, καθόσον κανένας δεν τα θέλει[19]. Έτσι, το ιδανικό θα ήταν το κατάστημα της λιανικής να προμηθεύεται τόσα εμπορεύματα κάθε μέρα όσο πραγματικά πουλάει κάθε μέρα. Αυτός είναι και ο στόχος της εφοδιαστικής (Alun G, 2001).

Δύο βασικά συστήματα διαχείρισης αποθεμάτων εφαρμόζονται σήμερα (με διάφορες παραλλαγές) το push και το pull σύστημα (Cristofer M., 1992, Coyle et al, 1992, Σιφνιώτης, 1997 κ.α.).

Το πρώτο σύστημα, το παραδοσιακό (Materials Requirements Planning - MRP), έχει γενικά τα εξής χαρακτηριστικά, π.χ. στην περίπτωση της αγοράς του έτοιμου ενδύματος:

Η μονάδα παραγωγής των ετοίμων ενδυμάτων με την συμμετοχή της σε κλαδικές εκθέσεις ή/και με την αξιοποίηση άλλων συστημάτων προώθησης πωλήσεων (π.χ. με τη χρήση Πωλητών) προωθεί στους λιανέμπορους την σειρά παραγωγής της (συνήθως υπάρχουν 4 το πολύ σειρές παραγωγής ανάλογα με τις εποχές του χρόνου). Οι παραγγελίες λαμβάνονται κάποιους μήνες πριν την λιανική πώληση με σκοπό η μονάδα παραγωγής να προμηθευτεί τις πρώτες ύλες και να οργανώσει το πρόγραμμα κατασκευής. Όσο μεγαλύτερη είναι η παραγγελία, τόσο μικρότερο ανά μονάδα προϊόντος θα είναι το κόστος για τον λιανέμπορο αλλά και για τον παραγωγό (οικονομίες κλίμακας). Οι παραγγελίες του λιανέμπορου βασίζονται πάνω σε προβλέψεις, ιστορικά στοιχεία και εκτιμήσεις της ζήτησης για κάθε κωδικό προϊόντος. Έτσι π.χ. στις αρχές του καλοκαιριού το κατάστημα λιανικής παραλαμβάνει τις μεγάλες ποσότητες των εμπορευμάτων από την μονάδα

[18] Πρόσφατη έρευνα που πραγματοποίησε το Meta Group (Ζυγιάρης Σ., 2000), σε πάνω από 60 επιχειρήσεις που εγκατέστησαν ολοκληρωμένα συστήματα σχεδιασμού και διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας τα γνωστά ERP (Enterprise Resource Planning), απέδειξε ότι ο μέσος χρόνος υλοποίησης μιας τέτοιας εφαρμογής κυμάνθηκε από 17 έως 26 μήνες, ενώ το μέσο συνολικό κόστος απόκτησης και λειτουργίας ενός συστήματος ERP ήταν $15 εκατ. (έξοδα hardware, λογισμικό, υπηρεσίες και το προσωπικό που θα χρησιμοποιηθεί για την εγκατάσταση του συστήματος, συν τα 2 χρόνια της υποστήριξης από την προμηθεύτρια εταιρία). Η έρευνα έδειξε επίσης πως χρειάστηκαν τουλάχιστον 2,5 χρόνια από την στιγμή της λειτουργίας του συστήματος για την απόδοση ποσοτικού οφέλους από την χρήση αυτού.

[19] Το κόστος διατήρησης αποθεμάτων αποτελείται κυρίως από: α) το κόστος αποθήκευσης (έξοδα αποθήκης, εργατικά έξοδα, λειτουργικά έξοδα κ.α.) και β) κόστος συρρίκνωσης των αποθεμάτων (εμπορεύματα που καταστρέφονται στις αποθήκες, που εξαντλείται η ημερομηνία λήξης τους, που περνάει η μόδα τους κ.α.)

παραγωγής τις οποίες οφείλει να τις αποθηκεύσει και άλλες να τις εκθέσει. Στην διάρκεια του καλοκαιριού ο λιανέμπορος επωμίζεται το κόστος της αποθήκευσης των προϊόντων αλλά ταυτόχρονα βρίσκεται σε διαρκή πλεονεκτική θέση καθώς μπορεί να εξυπηρετήσει άμεσα, ακόμα και μια ανέλπιστη μεγάλη ζήτηση (ο καταναλωτής συνήθως δεν επιστρέφει άλλη μέρα και ώρα στο κατάστημα για να αγοράσει ένα προϊόν που τον ενδιαφέρει και το οποίο δεν υπάρχει εκείνη τη στιγμή π.χ στο νούμερό του). Η δυνατότητα επαναλήψεων σε επιτυχημένους κωδικούς εμπορευμάτων είναι περιορισμένη καθώς η μονάδα παραγωγής ήδη βρίσκεται στην φάση παραγωγής της επόμενης σειράς (π.χ. της χειμερινής) ενώ μπορεί να διαθέσει τόσες επαναλήψεις, όσες και αυτή με την σειρά της είχε προβλέψει ότι θα χρειαστούν. Στο τέλος κάθε περιόδου ο λιανέμπορος και η μονάδα παραγωγής θα μείνει είτε με κάποια εμπορεύματα απούλητα (κόστος διατήρησης παλαιών αποθεμάτων και κόστος διάθεσής τους) είτε με κάποιους πελάτες δυσαρεστημένους που δεν μπόρεσαν να εξυπηρετηθούν.

Το δεύτερο σύστημα, το οποίο έχει λάβει την διεθνώς αναγνωρισμένη ονομασία, Just in Time (JIT), στο ίδιο παράδειγμα της αγοράς του έτοιμου ενδύματος και στην βάση πραγματικών πρακτικών (Βλ. Benetton, ZARA κ.α.) η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας έχει ως εξής (μεταξύ άλλων Harrison A. & Hoek van R., 2002, Gourdin K., 2001):

Το δίκτυο λιανικής έχει αποκλειστική σχέση τις περισσότερες φορές είτε έμμεσα είτε άμεσα με την μονάδα παραγωγής, η οποία τροφοδοτεί απευθείας τα καταστήματα λιανικής. Το κατάστημα της λιανικής δεν επιλέγει το είδος και την ποσότητα των ετοίμων ενδυμάτων, απλώς παραλαμβάνει και εκθέτει προς πώληση. Η ποσότητα και η ποιότητα (το είδος, τα χρώματα, τα υφάσματα κ.ο.κ.) των ενδυμάτων αποφασίζονται στην βάση προβλέψεων και στατιστικής ανάλυσης. Τα εμπορεύματα που έρχονται από την μονάδα παραγωγής είναι τόσα όσα το κατάστημα λιανικής μπορεί να λειτουργήσει για ένα μικρό χρονικό διάστημα (συνήθως από μια μέρα έως μια εβδομάδα). Την στιγμή της πληρωμής μιας αγοράς στο ταμείο, η χρήση της τεχνολογίας των bar codes, βοηθάει στην άμεση (real-time) ενημέρωση της κεντρικής μονάδας παραγωγής η οποία είναι αυτόματα προγραμματισμένη να δίνει (χωρίς ανθρώπινη παρέμβαση) εντολή στις κλωστοϋφαντουργικές μηχανές να κατασκευάζουν τόσα ενδύματα, στο χρώμα και στο μέγεθος που καταναλώθηκαν, για ένα μικρό χρονικό διάστημα από την έναρξη της κάθε μιας σειράς παραγωγής (οι συγκεκριμένες εταιρίες προωθούν διαφορετικές σειρές παραγωγής ανά 3-4 εβδομάδες, άρα υπάρχει και η επιθυμία του καταναλωτικού κοινού για διαρκή επίσκεψη στα εν λόγω καταστήματα). Ο κεντρικός ηλεκτρονικός υπολογιστής λαμβάνει όλες τις (παρόμοιες) παραγγελίες από όλα τα καταστήματα διεθνώς, κατηγοριοποιεί τις παραγγελίες και τις κατασκευάζει ακόμα και αυθημερόν. Σε ένα με δύο 24ωρα, με αεροπορική πτήση, η παραγγελία μπορεί να βρίσκεται στα ράφια των καταστημάτων της λιανικής, σε οποιαδήποτε σημείο του πλανήτη.

Από το συγκεκριμένο παράδειγμα - πρακτική που τηρούν, με διάφορες εκδοχές πολλές εταιρίες παγκοσμίως, διαφορετικών κλάδων, γίνεται αντιληπτό πως οι διαδικασίες είναι εξαιρετικά ακριβείς και μελετημένες, τηρούνται μέσα σε αυστηρά πρότυπα διαδικασιών ενώ τέλος, υπάρχει έντονη αυτοματοποίηση και χρήση της τεχνολογίας. Στα μειονεκτήματα της πρακτικής αυτής μπορούν να λογιστούν η

έντονη ανάγκη για πολλές, μικρής ποσότητας και αξιόπιστες μεταφορές - διανομές, που κοστίζουν όμως περισσότερο. Τα πλεονεκτήματα της συγκεκριμένης διαδικασίας διαχείρισης αποθεμάτων είναι ότι πραγματικά κατασκευάζονται τόσο προϊόντα όσα πραγματικά πουλιούνται (σημαντικό οικονομικό όφελος από την μείωση των αποθεμάτων), περιορίζονται έως ελαχιστοποιούνται τα αποθηκευτικά κόστη, ενώ το αγοραστικό κοινό, βάση των πωλήσεων, φαίνεται ότι ικανοποιείται από τον συγκεκριμένη διαδικασία προώθησης προϊόντων.

Το σύστημα JIT φυσικά δεν περιορίζεται μόνο στο σκέλος του παραγωγού με τον λιανέμπορο αλλά σε όλα τα στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Πρωτοπόροι, στην εισαγωγή των JIT συστημάτων οι ιαπωνικές αυτοκινητοβιομηχανίες και ειδικότερα η Toyota, η οποία πρώτη ανέπτυξε το λεγόμενο Kandan System, το οποίο στην συνέχεια εξελίχθηκε και «*αμερικανοποιήθηκε*» ως JIT. Ο κλάδος αυτός διαρκώς προσφέρει **καινοτομικές** ιδέες στον ευρύτερο κλάδο των logistics.

Μια τυπική αυτοκινητοβιομηχανία σήμερα ακολουθεί με όλους τους προμηθευτές της διαδικασίες JIT. Καμία αποθήκη στο εργοστάσιο δεν υπάρχει (σημαντική μείωση κόστους) και οι προμηθευτές μεταφέρουν όλα τα εξαρτήματα και τα ανταλλακτικά την στιγμή (όχι πριν και όχι μετά) που η γραμμή παραγωγής απαιτεί. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την ακριβή γνώση της ποιότητας του κάθε προμηθευτή, ο οποίος εάν δεν προσφέρει την προσυμφωνημένη υπηρεσία (καθυστέρηση παράδοσης, ελαττωματικό εξάρτημα κ.α.), γίνεται υπεύθυνος για το σταμάτημα όλης της παραγωγικής διαδικασίας. Μελέτες που ανέπτυξαν οι εν λόγω εταιρίες αλλά και άλλες από διάφορους κλάδους απέδειξαν πως το κόστος διακοπής της παραγωγικής διαδικασίας είναι σαφώς μικρότερο από το κόστος διατήρησης αποθήκης, συμπεριλαμβανομένου του κόστους των ελαττωματικών προϊόντων αλλά κυρίως του **ποιοτικού κόστους** της συνεργασίας με κάθε ένα προμηθευτή. Έτσι, η πολιτική των περισσότερων από αυτών των αυτοκινητοβιομηχανιών είναι η **χωρική εγγύτητα** της παραγωγικής μονάδας τους με τις αντίστοιχες παραγωγικές ή αποθηκευτικές μονάδες των προμηθευτών τους, για άμεση ανταπόκριση, σε σημείο που είτε υποχρεώνουν τους προμηθευτές μέσω συμβολαίων να έχουν τις εγκαταστάσεις τους σε συγκεκριμένες χρονοαποστάσεις από τις μονάδες τους είτε εντάσσουν σε μια θέση όλους τους προμηθευτές τους για ακόμη μικρότερες μεταφορικές απώλειες (βλ. Βιομηχανία κατασκευής των αυτοκινήτων SMART - Hoek van, R., & Weken H, 1997). Μάλιστα, οι περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες στο τμήμα της διανομής τους εφαρμόζουν μεικτά συστήματα JIT & MRP, καθώς η διαδικασία κατασκευής ενός αυτοκινήτου έχει περισσότερες (χρονικές) απαιτήσεις από την κατασκευή ενός ενδύματος. Έτσι, οι βιομηχανίες αυτές με βάση ιστορικά στοιχεία και προβλέψεις κατασκευάζουν σειρές αυτοκινήτων μαζικά για την διεθνή αγορά. Στην συνέχεια, συνήθως, με την χρήση ειδικών πλοίων (Ro-Ro) μεταφέρνουν μεγάλες ποσότητες αυτοκινήτων σε μεγάλους επιλεγμένους λιμένες (hub car terminals) ανά την υφήλιο, όπου και αναμένουν τις σχετικές παραγγελίες. Κάθε αντιπρόσωπος και εθνική αγορά αναλαμβάνει να παραλάβει μια ελάχιστη ποσότητα εξ αρχής, η οποία ανανεώνεται κάθε φορά που υπάρχουν πωλήσεις από τον κοντινότερο car terminal της ευρύτερης περιοχής του. Όσο καλύτερες προβλέψεις, τόσο καλύτερες ανταποκρίσεις στις πωλήσεις, τόσο περισσότερα κέρδη για τους εμπλεκόμενους, τόσο περισσότερο ευχαριστημένος και ο καταναλωτής (can I have it **NOW** ?).

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την βασική ανάλυση του σύγχρονου τρόπου διαχείρισης των αποθεμάτων είναι:

- **Ο ανταγωνισμός πλέον στο εμπορικό επίπεδο δεν πραγματοποιείται μεταξύ εταιριών αλλά μεταξύ αλυσίδων** (Christopher M. & Lambert D, 2001). Οι πιο αποτελεσματικές αλυσίδες εφοδιάζουν άμεσα την αγορά, πουλούν περισσότερο με αποτέλεσμα να έχουν την δυνατότητα να επενδύουν και περισσότερο τόσο στην ποιότητα όσο και στην μείωση του κόστους των προϊόντων τους. Ο παραδοσιακός τρόπος εμπορίου, αδυνατεί σε ένα βαθμό να ανταποκριθεί στις υπηρεσίες που προσφέρουν οι αλυσίδες και συρρικνώνεται ή εντάσσεται στις ανωτέρω αλυσίδες. Άμυνά του είναι να ακολουθήσει και αυτός παρόμοιες ή εναλλακτικές μεθόδους διαχείρισης αποθεμάτων μέσα από ανεξάρτητα δίκτυα και συστάδες (clusters).
- **Υπάρχει έντονη ανάγκη για αξιόπιστες[20] μεταφορές και δευτερευόντως για γρήγορες.** Ο σχεδιασμός μιας εφοδιαστικής αλυσίδας μπορεί να τροποποιηθεί ριζικά χωρίς να μειωθεί στο ελάχιστο η ικανοποίηση του τελικού καταναλωτή. Έτσι, ακόμα και η αντικατάσταση του (ακριβού) αεροπλάνου από το (φτηνότερο) πλοίο θα μπορούσε να είναι εφικτή σε μεγάλη γκάμα προϊόντων αρκεί η θαλάσσια υπηρεσία να είναι αξιόπιστη. Και επειδή το θαλάσσιο ταξίδι με τα σύγχρονα πλοία, ακόμα και σε περιπτώσεις άσχημων καιρικών φαινομένων, είναι σε μεγάλο βαθμό προβλέψιμο, αντίθετα προβλέψιμος δεν είναι (τις περισσότερες φορές - και στην περίπτωση της Ελλάδας) ο χρόνος παραμονής στον λιμένα, είτε μέσα σε αυτόν (χρόνοι φορτοεκφόρτωσης, συχνές απεργίες λιμενεργατών, φόρτος εργασίας κ.α.) είτε έξω από αυτόν περιμένοντας την σειρά του. **Γι' αυτό το λόγο, εάν η αγορά θέλει να εκμεταλλευτεί τα σημαντικά πλεονεκτήματα των ναυτιλιακών μεταφορών (οικονομία, προστασία του περιβάλλοντος κ.α.) στο νέο εμπορικό περιβάλλον που διαμορφώνεται, έχει υποχρέωση να βελτιώσει την λειτουργία των λιμένων.**
- Σε συνέχεια των ανωτέρω, **οι εφοδιαστικές αλυσίδες επηρεάζουν όλη την δομή της παραγωγικής βιομηχανίας και κατά συνέπεια την θέση εγκατάστασης των παραγωγικών μονάδων** (plant location βλ. location theory), με ότι αυτό συνεπάγεται (στην οικονομία, το εργατικό δυναμικό κ.α. κάθε μιας περιφέρειας και κράτους). Ο Davis T. (1993) χαρακτηριστικά, προσδιορίζοντας τρεις (3) ευδιάκριτες πηγές αβεβαιότητας στην εφοδιαστική αλυσίδα:
  - την αβεβαιότητα εφοδιασμού (supply uncertainty), π.χ. καθυστερημένες ή ελαττωματικές παραδόσεις.
  - την αβεβαιότητα των διαδικασιών (process uncertainty) π.χ. αναξιοπιστία της διαδικασίας παραγωγής λόγω των τεχνικών ή απεργιακών διακοπών των μηχανών.
  - την αβεβαιότητας της ζήτησης (demand uncertainty) π.χ. ασταθής ζήτησης ή ανακριβείς προβλέψεις.

[20] Η αξιοπιστία (Responsibility) είναι, σύμφωνα με τον Christopher M.. (1994) το σημαντικότερο από τα "R" [τα άλλα δύο είναι: Responsiveness (ανταπόκριση) και Relationships (σχέσεις)], που πρέπει να χαρακτηρίζουν τις σύγχρονες αλυσίδες τροφοδοσίας και τα logistics.

Έτσι, με βάση τόσο τον Davis (1993) όσο και πιο σύγχρονων ερευνητών όπως των Bhatnagar R., Sohal A.S (2005) **η απόφαση της θέσης εγκατάστασης έχει επιπτώσεις στην αβεβαιότητα αλυσίδων ανεφοδιασμού, η οποία προσκρούει στη συνέχεια στην απόδοση της αλυσίδας ανεφοδιασμού.** Αυτό με άλλα λόγια σημαίνει ότι μια περιφέρεια με φτωχή υποδομή μεταφορών και τηλεπικοινωνιών, με χαμηλή την αίσθηση της επιχειρηματικότητας δεν προτιμείται για ανάπτυξη δραστηριοτήτων από τις διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες. Αξίζει όμως στο σημείο αυτό να επισημανθεί πως η πλειονότητα των πολυεθνικών επιχειρήσεων έχουν εγκαταστήσει τις παραγωγικές τους μονάδες σε χώρες με μειωμένο επίπεδο υποδομών. Η απάντηση δίδεται (χωρίς αυτή να υιοθετείται ως βέλτιστη πρακτική) από τις σημειακές και εκτεταμένες διευκολύνσεις που δίδουν οι κυβερνήσεις των χωρών αυτών στις πολυεθνικές (π.χ. νομικές και άλλες διευκολύνσεις ανάπτυξης ιδιόκτητων λιμένων ώστε να ελέγχουν οι ίδιοι τις μεταφορές τους, προνομιακές διευκολύνσεις στα αεροδρόμια κ.α.).

Επομένως, σύμφωνα με τον Ο.Ο.Σ.Α. (OECD, 2002) «***προκειμένου να καθιερωθεί μια περιοχή ως βασικό στοιχείο στα παγκόσμια εφοδιαστικά δίκτυα, είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί ένα όραμα για το πώς να τοποθετηθεί η περιφέρεια στρατηγικά μέσα στο πλαίσιο των γενικών παγκόσμιων δικτύων logistics. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, οι κυβερνήσεις και χωριστά και συλλογικά θα πρέπει να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν τις συστηματικές πολιτικές (βλ. υποδομές) για την πραγματοποίηση του οράματος. Η ουσία αυτού του οράματος ισχύει επίσης και για τον ιδιωτικό τομέα***».

4.5. Αποθήκευση

Αν και η επιθυμία των logistic managers είναι η δημιουργία μηδενικών αποθεμάτων (zero inventories) ο ρόλος της Αποθήκης είναι διαρκώς αυξανόμενος στον χώρο των logistics. Αυτό εύλογα γίνεται αντιληπτό από τις υψηλότατες, χρηματικού ύψους, επενδύσεις που πραγματοποιούνται σε ολόκληρο τον κόσμο στον κλάδο των αποθηκών. Οι επενδύσεις αυτές αφορούν και σε επίπεδο κτιριακό - γηπέδου και κυρίως σε επίπεδο τεχνολογικού - πληροφοριακού εξοπλισμού. Η πληροφοριακή τεχνολογία που εφαρμόζεται σήμερα στις Αποθήκες (Warehousing Management Systems - WMS)[21] και στα συστήματα φορτοεκφόρτωσης, συλλογής παραγγελιών (picking), πακετοποίησης κ.α[22], αποτελούν σήμερα ένα από τους πιο ενδιαφέροντες

---

[21] Με την χρήση WMS σύμφωνα με τους Γεωργουλάκης Μ. & Μπαλάσκας Π. (2003) δημιουργείται πιθανή μείωση των αποθεμάτων κατά 10%, εξαιτίας της ευελιξίας και της ακρίβειας που προσδιορίζουν τα συστήματα αυτά στη διαχείριση των αποθεμάτων, μείωση του κόστος μεταφοράς των υλικών εντός της επιχείρησης κατά 35%, αφού υπάρχουν λιγότερα αποθέματα για τακτοποίηση στην αποθήκη και περισσότερος ελεύθερος χώρος για αποθήκευση, μείωση του κόστους απόκτησης των αποθεμάτων κατά 8%, καθώς τα WMS κατευθύνουν την επιχείρηση σε μια πολιτική JIT, μείωση του κόστους μεταφοράς των αποθεματικών υλικών προς τους πελάτες καθώς μειώνονται τα λάθη κατά τις αποστολές, μείωση των λειτουργικών εξόδων κ.α. Οι συνολικές αποταμιεύσεις που μπορούν να επιτευχθούν στα καθαρά κόστη που έχει μια επιχείρηση στον κλάδο της βιομηχανίας, μετά τον πρώτο χρόνο χρήσης των WMS κυμαίνεται από €500.000 έως €1.000.000.

[22] Χαρακτηριστικά είναι τα συστήματα της Αυτόματης Πλοήγησης Οχημάτων (Automated Guided Vehicles - AGVs), τα οποία μέσω ηλεκτρονικών αισθητήρων οδηγούν με απόλυτη ακρίβεια τα clarks μέσα από πολύ στενούς διαδρόμους ραφιών στην αποθήκη και τα Ασύρματα Συστήματα Συλλογής

κλάδους της Έρευνας και Τεχνολογίας (R&T) και της καινοτομίας, αλλά ταυτόχρονα και ένα από τα πιο ακριβά περιουσιακά αγαθά μιας επιχείρησης όχι τόσο στο στάδιο της αγοράς του software & hardware αλλά τόσο στο στάδιο της διαρκούς αναβάθμισης και κατάρτισης.

Ποιος λοιπόν ο ρόλος της αποθήκης σε ένα περιβάλλον που διαρκώς μειώνει τους στατικούς χρόνους των προϊόντων;

Η απάντηση είναι ότι η σύγχρονη αποθήκη δεν εκλαμβάνεται ως χώρος εναπόθεσης καταναλωτικών προϊόντων ή πρώτων υλών αλλά ως χώρος συλλογής πληροφορίας και σύζευξης διαφορετικών επιχειρηματικών επιθυμιών. Η αποθήκη είναι βασική και για τους εξής λόγους (Harrison A. & Hoek van R., 2002, Gourdin K., 2001):

- για να ξεπεράσουν τα κενά χρόνου και χώρου που υπάρχουν μεταξύ παραγωγών και πελατών,
- για να διατηρηθούν τα προϊόντα ασφαλή και πολλές φορές σε ιδανικές συνθήκες περιβάλλοντος (ψύξη, θέρμανση κ.α.),
- για να ανταποκριθεί η επιχείρηση στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς (π.χ. εποχικότητα και ανταγωνισμός).

Και για τους εξής λόγους:

- για να συλλεχθούν πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση των προϊόντων, τις ροές και τις εκροές και άλλα ποιοτικά στοιχεία απαραίτητα για τον σχεδιασμό της εφοδιαστικής αλυσίδας,
- για να πραγματοποιηθούν μικρής κλίμακας εργασίες προστιθέμενης αξίας στα προϊόντα (π.χ. επισύναψη δώρων - προσφορών),
- για να οργανωθούν αποτελεσματικότερα οι διανομές εν γένει και
- για να υποστηριχτούν τα JIT συστήματα των προμηθευτών, των πωλητών και των πελατών

Ειδικότερα εάν αυτές οι αποθήκες δεν ανήκουν στους άμεσα εμπλεκόμενους (παραγωγούς, προμηθευτές και εμπόρους) αλλά σε τρίτους (π.χ. ανεξάρτητες εταιρίες αποθήκευσης κ.α. βλ. σχετική ανάπτυξη κατωτέρω) τότε η αποθήκη είναι απαραίτητη και για τους εξής επιπλέον λόγους:

- για να επιμεριστεί το υψηλό αποθηκευτικό και διαχειριστικό κόστος σε πολλούς χρήστες,
- για να δραστηριοποιηθούν ενδιαφερόμενοι σε αγορές όπου ο όγκος της εργασίας τους δεν δικαιολογεί επενδύσεις σε ιδιόκτητα μέσα αποθήκευσης, ή σε ξένες και άγνωστες σε αυτούς αγορές,
- για να δημιουργηθούν συνέργιες μεταξύ των χρηστών.

Ουσιαστικά οι αποθήκες χάνουν τον παραδοσιακό τους χαρακτήρα της εναπόθεσης εμπορευμάτων και μετατρέπονται σε «*Κέντρα Αποθήκευσης - Διανομής*».

Δεδομένων (Radio Frequency Data Collection - RF / DC), φορητά τερματικά με δυνατότητα ασύρματης επικοινωνίας - ζεύξη που επιτρέπουν την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ του συστήματος και του προσωπικού αποθήκης σε πραγματικό χρόνο κ.α. (Γεωργουλάκης Μ., Μπαλάσκας Π., 2003)

4.6. Transport Logistics

Ο κλάδος των μεταφορών είναι από τους σημαντικότερους κρίκους της εφοδιαστικής αλυσίδας, όχι τόσο στο θέμα της αξίας (% των μεταφορών επί του συνολικού logistic cost) όσο στο θέμα του ουσιαστικού ρόλου τους, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, στην διαρκώς αυξανόμενη παγκοσμιοποιημένη αγορά.

Ο Chiu (1996, στον Chin-Shan Lu, 2000) αξιολογώντας την απόδοση των ναυτιλιακών εταιριών εμπορευματοκιβωτίων της Ταϊβάν στα πλαίσια της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics performance), βασισμένη και στις απόψεις των ναυλωτών και των μεταφορέων, κατέληξε στο συμπέρασμα, ότι το κόστος δεν περιλαμβάνεται στα πρώτα πέντε κριτήρια αξιολόγησης μια μεταφορικής εφοδιαστικής αλυσίδας αλλά:

- για τους Ναυλωτές σημαντικό ρόλο παίζουν: η γρήγορη ανταπόκριση του μεταφορέα σε κάποιο πρόβλημα, η αξιοπιστία του χρόνου διέλευσης του πλοίου από τον λιμένα, οι υπηρεσίες έκδοσης παραστατικών και το επίπεδο συνεργασίας σε περιπτώσεις αξιώσεων από απώλειες και ζημίες (claims),
- για τους Μεταφορείς σημαντικό ρόλο παίζουν: η χρονική αξιοπιστία διέλευσης του πλοίου από τον λιμένα, γρήγορη απάντηση τους σε προβλήματα που παρουσιάζονται, η γνώση των επιθυμιών του ναυλωτή, η φήμη τους και η ικανότητα γνώσης του προσωπικού των πωλήσεων τους.

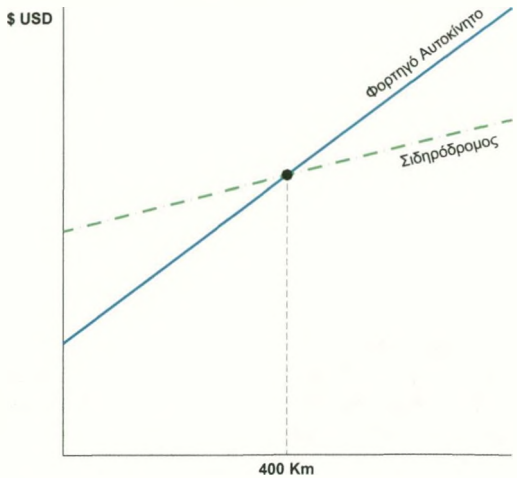
Η διαφορετική αντίληψη που έχουν εισάγει τα logistics στον χώρο των μεταφορών είναι, μεταξύ άλλων, ότι το κάθε ένα μέσο δεν εξετάζεται αυτόνομα αλλά ως ένα μέρος μιας ολοκληρωμένης *«μεταφορικής αλυσίδας»* (Kasilingam R., 1998). Οι παραδοσιακές μονο-μεταφορικές επιχειρήσεις (δηλ. αποκλειστικά ναυτιλιακές, αποκλειστικά αεροπορικές, ...) μετατρέπονται σε απλά μεταφορικές και αναλαμβάνουν να μεταφέρουν προϊόντα σε συγκεκριμένη τιμή και χρόνο, χωρίς να ενδιαφέρει τον πελάτη για το μέσο μεταφοράς που θα χρησιμοποιηθεί για την μεταφορά των προϊόντων τους. Άλλωστε, στην σύγχρονη πρακτική το μεταφορικό μέσο λαμβάνει την έννοια μιας *«κινητής αποθήκης»* ή αλλιώς της έννοιας *«της διαχείρισης του αποθέματος σε κίνηση»* (inventory in motion), θέλοντας να υπογραμμίσει την διττή διάσταση των μεταφορικών μέσων. Δεν είναι άλλωστε περίεργο, πλέον, στην μεταφορική αγορά, εμπορεύματα που δεν βιάζονται να φτάσουν στον προορισμό τους να κάνουν διαδρομές στην υδρόγειο, πάνω σε μεταφορικά μέσα που λόγω της μη πληρότητάς τους προσφέρουν χαμηλά τιμολόγια την στιγμή της αναχώρησης. Οι μεταφορικές εταιρίες που έχουν την δυνατότητα να πραγματοποιήσουν τέτοιου είδους υπηρεσίες, είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικές καθώς δεν προσφέρουν απλά μεταφορές αλλά ποιοτικές υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, όχι απαραίτητα πιο ακριβές από τις παραδοσιακές.

Αυτού του είδους οι μεταφορικές επιχειρήσεις, από την στιγμή που δεν ενδιαφέρονται να προωθήσουν κάποιο συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο (π.χ. τα δικά τους πλοία), έχουν την δυνατότητα μέσα από συγκεκριμένα ηλεκτρονικά δίκτυα να ανακαλύψουν τον ιδανικότερο για τον πελάτη και το εμπόρευμα τρόπο ή τρόπους μεταφοράς και διαδρομές, με όχι απαραίτητα ένα μεταφορικό μέσο. Αυτή η δυνατότητα δίνει ένα *«συγκριτικό πλεονεκτήματα»* (competitive advantage) των μεταφορικών αυτών εταιριών σε σχέση με τις παραδοσιακές εταιρίες (μεταξύ άλλων Kasilingam R., 1998, Bowersox & Closs, 1996).

Στο σημείο αυτό η συμβολή των λεγόμενων «***συνδυασμένων μεταφορών***» (combine transport) είναι ουσιαστική, η οποία δεν θα ήταν εφικτή εάν δεν υπήρχε η δυνατότητα της μοναδοποίησης που προσφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια (containers). Δεκάδες μελέτες και πρακτικές έχουν αποδείξει ότι σε συγκεκριμένες διαδρομές, αποστάσεις, δεδομένες χρονικές περιόδους, η χρήση ενός μεταφορικού μέσου είναι αντι-οικονομική σε σχέση π.χ. με την χρήση δύο διαφορετικών μεταφορικών μέσων. Σύμφωνα με τον Marlow & Boerne (1994) κάθε μεταφορικό μέσο και εμπόρευμα έχει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, τα οποία σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες (οικονομικό μέγεθος πελάτη, προτεραιότητα, απόσταση, ακρίβεια των χρόνων που πραγματοποιούν συνήθως τα μέσα κ.α.) επηρεάζουν τον σχεδιασμού του κάθε ταξιδιού. Έτσι, π.χ. στην Βρετανία, το 1994, σε μια συγκεκριμένη διαδρομή π.χ. Λονδίνο - Εδιμβούργο (685 km) το κόστος της διαδρομής μόνο με φορτηγό αυτοκίνητο ή μόνο με σιδηρόδρομο είχαν ως εξής:

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.

Μεταφορικό Κόστος Οδικό & Σιδηροδρομικό Λονδίνο - Εδιμβούργο (1994)



Marlow & Boerne (1994)

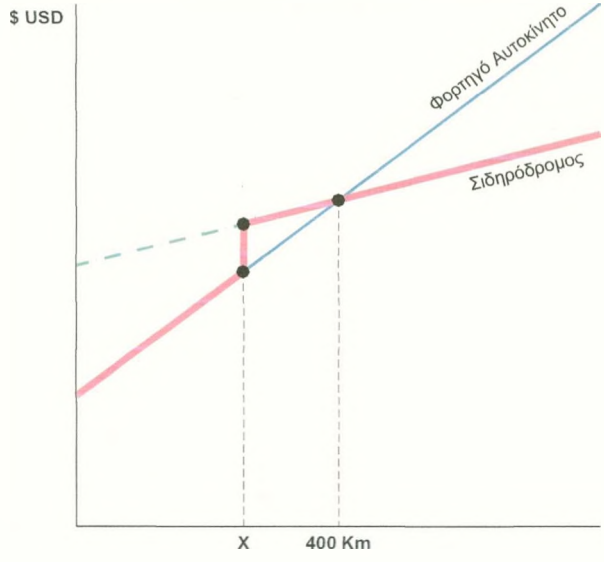
Σύμφωνα με τον Marlow & Boerne, εάν στο σημείο Α ή σε ένα άλλο σημείο πριν το Α π.χ. στο Μάντσεστερ (335 km) γίνονταν μια φτηνή και αξιόπιστη μεταφόρτωση στο εμπόρευμα, σε συγκεκριμένο χρόνο, από το τρένο στο φορτηγό το συνολικό κόστος της συνδυασμένης διαδρομής (φορτηγό + τρένο) θα ήταν οικονομικότερη από την μονο-μεταφορική διαδρομή.

Σήμερα, πολλά από τα δεδομένα του ως άνω παραδείγματος δεν ισχύουν (π.χ. νέοι αυτοκινητόδρομοι) όπως επίσης δεν ισχύει και η κοινή πεποίθηση που είχε αναπτυχθεί, στην βάση παλαιότερων δεδομένων, περί της αντι-οικονομικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών για σύντομες-μικρές αποστάσεις. Η εμπειρία στην

αυτοκινητοβιομηχανία (μεταφορά αυτοκινήτων) έχει δείξει πως ο σιδηρόδρομος είναι ανταγωνιστικός έναντι του φορτηγού αυτοκινήτου και σε αποστάσεις των 100 km (ECASE, 2000).

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.

Μεταφορικό Κόστος Συνδυασμένης Διαδρομής Λονδίνο - Εδιμβούργο (1994)



Marlow & Boerne (1994)

Το απλό αυτό παράδειγμα περιγράφει την σύγχρονη επιχειρηματική δραστηριότητα στον κλάδο των μεταφορών, όπου οι μεταφορικές πλέον εταιρίες επιδιώκουν να ανακαλύψουν ή και να δημιουργήσουν[23] ανά πάσα στιγμή την βέλτιστη διαδρομή με οποιοδήποτε συνδυασμό μεταφορικών μέσων και διαδρομών.

[23] Χαρακτηριστικό παράδειγμα δημιουργίας μια νέας διαδρομής, είναι αυτή των ηλεκτρικών ειδών υψηλής τεχνολογίας από την Ιαπωνία στην Δυτική Ευρώπη ή τις ανατολικές ακτές της Αμερικανικής Ηπείρου. Η παραδοσιακή πρακτική ήθελε να φορτώνονται τα εμπορεύματα από την Ιαπωνία σε ακριβά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships) με διαστάσεις panamax (διαστάσεις πλοίων ικανές για να περνούν την διώρυγα του Παναμά), με σκοπό την διαπόρθμευση της διώρυγας και της συνέχισης του ταξιδιού μέχρι την Ευρώπη ή π.χ. τον Βορειοανατολικό Καναδά. Οι ιάπωνες logistics managers όμως ανακάλυψαν πως μια συνδυασμένη πλοίου - τρένου μεταφορά θα είχε ικανοποιητικότερα αποτελέσματα και σε επίπεδο χρόνου και σε επίπεδο κόστους από την παραδοσιακή. Έτσι, με την διαπραγματευτική δύναμη ενός μεγάλου και σταθερού εμπορευματικού φόρτου οι logistics managers διαπραγματεύτηκαν ειδικές τιμές και επίπεδο εξυπηρέτησης τόσο με τις αμερικανικές εταιρίες σιδηροδρόμων όσο και με τους αμερικανικούς (σε Ανατολή και Δύση) λιμένες. Έτσι, πλέον τα ιαπωνικά containers φορτώνονται σε φτηνότερα mega-containerships, ξεφορτώνονται π.χ. στο Los Angeles και από εκεί με οικονομικά double stack trains, φορτώνονται σε άλλα mega-containerships π.χ. στην Νέα Υόρκη.

Ωστόσο, η **κρίσιμη παράμετρος** στο ανωτέρω παράδειγμα αποτελεί το **σημείο μεταφόρτωσης**, το οποίο εκτός του ότι επιβάλλεται να έχει τα κατάλληλα τεχνικά μέσα πρέπει να είναι απόλυτα και σε πραγματικό χρόνο διασυνδεόμενο με **ηλεκτρονικά δίκτυα μεταφορικών πληροφοριών**. Η γνώση της πληροφορίας του δρομολογίου ενός τρένου (πληροφορίες σχετικά με την πληρότητά του, το τιμολόγιό του), μπορεί ανά πάσα στιγμή να κατευθύνει ένα καθ' οδόν εμπόρευμα από τον δρόμο στις σιδηροτροχιές. Η υλικοτεχνική υποδομή και η διαχείριση ενός λιμένα έτσι, αποκτά μια άλλη διάσταση. Το ενδιαφέρον των λιμένων και των άλλων σημείων μεταφόρτωσης δεν πρέπει να περιορίζεται στην τεχνολογία, στις μονάδες των γερανών και στον αριθμό των κινήσεων ανά ώρα αλλά στην ένταξή τους σε δίκτυα μεταφορικών πληροφοριών. Η απομόνωσή τους από αυτά σημαίνει και απομόνωση από τον διαρκώς αυξανόμενο μεταφερόμενο όγκο των σύγχρονων εφοδιαστικών αλυσίδων. Η ανικανότητα και η αδυναμία πολλών λιμένων και ναυτιλιακών εταιριών περιφερειακά να ενταχθούν σε τέτοιου είδους δίκτυα έχει σαν αποτέλεσμα την σταδιακή τα τελευταία χρόνια πτώση του ποσοστού των ναυτιλιακών μεταφορών στο διεθνή μεταφερόμενο όγκο, αναλογικά με τα άλλα μεταφορικά μέσα.

4.7. Διανομή

Η διανομή διαφέρει από την μεταφορά, ποιοτικά και ποσοτικά. Γίνεται κατά κύριο λόγο με «*ελαφριά*» φορτηγά αυτοκίνητα, αποτελεί μία από τις κρισιμότερες διαδικασίες στη διοίκηση της εφοδιαστικής αλυσίδας, υπεύθυνη για την ασφαλή και αξιόπιστη παράδοση των προϊόντων στους πελάτες. Το έργο της διανομής δεν είναι απλό καθώς το θέμα της διαχείρισης του στόλου των οχημάτων είναι ένα περίπλοκο πρόβλημα, που επηρεάζεται από πλήθος παραμέτρων, όπως (Harrison A. & Hoek van R., 2002, Gourdin K., 2001 Cristofer M., 1992 κ.α.):

- διαφορετικές και συνήθως ταυτόχρονες επιθυμίες χρόνου παράδοσης και δεσμεύσεις ωραρίων (χρονικά περιθώρια που βασίζονται κυρίως στους μικρούς χρόνους ζωής των εμπορευμάτων),
- δυναμικότητα κάθε ενός δρομολογίου (τεχνικά χαρακτηριστικά των μέσων),
- ανάγκη για περισσότερες και μικρότερες παραδόσεις (Just In Time),
- αύξηση της χρήσης cross-docking παραδόσεων[24],
- εκτεταμένες χωρικά παραδόσεις,
- μεγάλη ποικιλία μεταφερόμενων προϊόντων, σε ποικιλία συσκευασιών
- έκτακτα γεγονότα και απρογραμμάτιστες παραγγελίες,
- κυκλοφοριακή συμφόρηση, κατάσταση του μεταφορικού δικτύου (τεχνικά έργα, πεζόδρομοι κ.α.)
- δυναμική του εφοδιασμού [ελάχιστα χρονικά περιθώρια οργάνωσης δρομολογίου, χειρισμός των «*καλών πελατών*» (*key accounts*)],

[24] Δηλ. η κατευθείαν αποστολή των προϊόντων αμέσως από την γραμμή παραγωγής χωρίς την ενδιάμεση χρήση αποθήκης.

- ανάγκη υποστήριξης των διαδικασιών reverse logistics, π.χ. «*τελειωμένες συσκευασίες*», επιστροφή ελαττωματικών προϊόντων (πρόσθετα back-haul φορτία) κ.α..

Από τη λύση του προβλήματος κρίνεται η εύρυθμη λειτουργία της αποθήκης και κατ' επέκταση όλης της υπόλοιπης εφοδιαστικής αλυσίδας, η αποδοτικότητά της[25], όπως επίσης κρίνεται και η διατήρηση - επέκταση της συνεργασίας με τους πελάτες (customer satisfaction). Η βάση του προβλήματος διαχείρισης στόλου οχημάτων βρίσκεται στη δρομολόγηση οχημάτων, η έρευνα της οποίας έχει ξεκινήσει από την δεκαετία του '60 με την μελέτη του λεγόμενου προβλήματος του περιπλανώμενου πωλητή (Travelling Salesman Problem - TSP) (Kasilingam R., 1998). Το θεωρητικό αυτό πρόβλημα είχε να κάνει με έναν φανταστικό πωλητή ο οποίος ξεκινώντας από έναν κόμβο ενός δικτύου έπρεπε να διατρέξει όλους τους κόμβους του δικτύου οι οποίοι ενώνονται όλοι μεταξύ τους, περνώντας μία φορά από τον καθένα και επιστρέφοντας στον κόμβο από τον οποίο είχε ξεκινήσει, διανύοντας την ελάχιστη απόσταση. Η πολυπλοκότητα του προβλήματος αυτού αυξάνεται εκθετικά με το πλήθος των κόμβων. Σήμερα, τα συστήματα διαχείρισης στόλου οχημάτων έχουν ως βάση το πρόβλημα TSP αλλά ταυτόχρονα συμπεριλαμβάνουν και ένα πλήθος παραμέτρων οι οποίοι αυξάνουν την πολυπλοκότητα. Ωστόσο, η ανάπτυξη σύγχρονων πληροφοριακών συστημάτων δρομολόγησης στόλου αυτοκινήτων (fleet management information systems) έχει διευκολύνει την οργάνωση των δρομολογίων. Τα νέα συστήματα μάλιστα παρακολούθησης της πορείας των διανομών σε πραγματικούς χρόνους (real - time) και η ενεργή συμμετοχή του οδηγού στην συλλογή και καταγραφή στοιχείων και δεδομένων βελτιστοποιούν ακόμη περισσότερο την διαδικασία προγραμματισμού των δρομολογίων. Είναι χαρακτηριστικό ότι με την εισαγωγή τέτοιων συστημάτων οι χρόνοι παράδοσης μπορούν να μειωθούν αισθητά παρέχοντας ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην εταιρία προμήθειας των προϊόντων και ένα σημαντικό εργαλείο στην λιανική εταιρία να οργανώσει τα αποθέματά της στη βάση των JIT συστημάτων.

4.8. Εργολάβοι Παροχής Υπηρεσιών Εφοδιαστικής (Third Party Logistics Providers - 3PL)

Σύμφωνα με την Ελληνική Εταιρία Logistics (αθηναϊκό παράρτημα του διεθνούς οργανισμού SOLE, Πηγή: δικτυακός τόπος) με τον όρο Third Party Logistics εννοούμε «*το Outsourcing του συνόλου ή μέρους των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που αφορούν τα logistics. Δηλαδή, τη συνεργασία ενός φορέα παροχής υπηρεσιών Logistics (Third Party Logistics Provider) και μιας εμπορικής ή βιομηχανικής επιχείρησης (Third Party Logistics User), με βασικό σκοπό τα προϊόντα να φθάνουν στον τελικό χρήστη (Customer) στον μικρότερο δυνατό χρόνο και κόστος*». Συνοπτικότερα, ως 3PL ορίζεται εκείνος ο ανεξάρτητος φορέας παροχής υπηρεσιών

[25] Σύμφωνα με την εμπειρία εφαρμογών της IBM's Wholesale Distribution Industry Segment, σε μία μεγάλη γκάμα βιομηχανικών επιχειρήσεων η βελτιστοποίηση του δικτύου διανομών αποφέρει άμεσα αποτελέσματα στην μείωση του κόστους κατά μέσο όρο μεταξύ 20-30% (15-25% το μεταφορικό κόστος και 10-15% το αποθηκευτικό κόστος). (Ζυγιάρης Σ., 2000)

logistics, ο οποίος αναλαμβάνει ύστερα από ανάθεση (outsourcing) για λογαριασμό μιας εμπορικής ή βιομηχανικής επιχείρησης (Third Party Logistics User) να πραγματοποιήσει ένα σημαντικό μέρος ή το σύνολο των υποχρεώσεων της που σχετίζονται με υπηρεσίες της εφοδιαστικής (Johnson J., & Wood D., 1996). Συνήθως το outsourcing χωρίζεται σε τρεις κατηγορίες:

- Συνολικό, με το οποίο γίνεται ανάθεση σε εξωτερικό προμηθευτή περισσότερο από το 80% μιας λειτουργίας.
- Επιλεκτικό, με το οποίο γίνεται ανάθεση σε εξωτερικό προμηθευτή για κάποιες διαδικασίες που είναι σε σύνολο λιγότερο από το 80% μιας λειτουργίας.
- Περιστασιακό, με το οποίο γίνεται ανάθεση σε εξωτερικό προμηθευτή κάποιων υπηρεσιών που απαιτούν εξειδικευμένο χειρισμό, σε στιγμιαίες αδυναμίες της επιχείρησης, σε περιόδους αναδιοργάνωσης των επιχειρήσεων κ.α..

Η βάση της ανάπτυξης ενός σύγχρονου επιχειρηματικού κλάδου (των 3PL) με εντυπωσιακούς ρυθμούς ανάπτυξης ετησίως[26] σε ολόκληρο τον κόσμο, βασίζεται στην απλή ιδέα της του επιμερισμού των δαπανών σε πολλούς χρήστες και των οικονομιών κλίμακας.

Ωστόσο, στα πλαίσια της πρακτικής του outsourcing οι εταιρίες 3PL καλύπτουν εκτός από όλο το φάσμα της αποθήκευσης και διανομής-μεταφοράς εμπορευμάτων και μια σειρά άλλες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, όπως: συσκευασία, από-συσκευασία, συσκευασίες δώρου, εξειδικευμένη αποθήκευση (ψύξη), λογιστική υποστήριξη, είσπραξη αντικαταβολών και απαιτήσεων για λογαριασμό του πελάτη, διαχείριση επιστρεφομένων ακαταλλήλων, ασφάλιση, τελωνειακές υπηρεσίες, έκδοση περιοδικών στατιστικών αναλύσεων για την κίνηση των εμπορευμάτων κάθε πελάτη κ.α..

Σύμφωνα με τον Christopher (1993), το logistics outsourcing στους 3PL, υπό προϋποθέσεις, μπορεί να αυξήσει την αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας της εφοδιαστικής αλυσίδας κάθε μιας επιχείρησης. Τα πλεονεκτήματα της χρήσης 3PL ή όχι από μια εμπορική ή βιομηχανική επιχείρηση μπορούν να συνοψιστούν στα εξής[27]:

- Απεμπλοκή από την διαρκή ανάγκη επενδύσεων, σημαντικού ύψους, σε πάγιο εξοπλισμό όπως γήπεδα, κτήρια, μηχανολογικό εξοπλισμό αποθηκών, φορτηγά αυτοκίνητα, εξειδικευμένες ανάγκες (π.χ. ψύξη) κ.α.. Η απεμπλοκή αυτή μεταφέρεται και στο επίπεδο του εργατικού δυναμικού, το κόστος του οποίου (μισθολογικό κόστος, κόστος διαρκούς κατάρτισης στα σύγχρονα συστήματα logistics κ.α.) είναι εξαιρετικά υψηλό. Το κέρδος που αποκομίζει η εμπορική ή

[26] Σύμφωνα με δύο ευρωπαϊκές έρευνες του 2001 του European Logistics Association και του Cap Gemini (ΕΞΠΡΕΣ, 2001) αλλά και τις εκτιμήσεις του Αμερικανικού Υπουργείου Εμπορίου του 2000 (ICAP, 2001) σχετικά με τις επιχειρήσεις 3PL στην γηραιά ήπειρο και τις Η.Π.Α. αναφέρουν ότι η αξία της ευρωπαϊκής αγοράς 3PL ανήρχετο το 1999 σε $147 δισ. με τάσεις ανόδου ως $216 δισ. το 2005, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 12%. Στη Βρετανία ο συνολικός κύκλος εργασιών για τις 100 μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου υπολογίζεται στα € 21 δισ., στην Γαλλία το μέγεθος υπολογίζεται στα € 53 δισ., με αρκετά μεγάλο αριθμό εταιριών να δραστηριοποιείται στον κλάδο, στην Γερμανία στα €12 δισ. (τιμές 1998) και στις Η.Π.Α. σε $50 δισ.

[27] Μια περιεκτική βιβλιογραφική επισκόπηση στους τύπους, στα είδη και στα πλεονεκτήματα - μειονεκτήματα του logistic outsourcing στο Razzaque και Chang (1998).

βιομηχανική επιχείρηση μπορεί να μεταφερθεί στον «σκληρό πυρήνα» (Troyer, C, Cooper, R., 1995) της δραστηριότητάς της βελτιώνοντας έτσι τις παρεχόμενες υπηρεσίες της και προϊόντα της.

- Οι εταιρίες 3PL επενδύουν σε logistic τεχνολογικό εξοπλισμό αιχμής και σε διαρκώς εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα οι συνεργαζόμενες επιχειρήσεις να απολαμβάνουν ποιοτικές υπηρεσίες και δυνατότητες χρησιμοποίησης σύγχρονων διαδικασιών διαχείρισης αποθεμάτων (βλ. JIT, σύγχρονα συστήματα προώθησης πωλήσεων κ.α.). Πολλές μάλιστα 3PL εταιρίες αναλαμβάνουν να εκπαιδεύσουν, να προτείνουν, να ενημερώσουν τις συνεργαζόμενές τους εταιρίες στα διαρκώς ανανεωμένα δεδομένα της αγοράς των logistics.

- Χρήση υπηρεσιών «*logistics ala carte*». Οι επιχειρήσεις δεσμεύουν αποθηκευτικούς χώρους, φορτηγά αυτοκίνητα, εργαζόμενους κ.α. της εταιρίας 3PL για όσο χρονικό διάστημα και όση ποσότητα απαιτείται για την ολοκλήρωση μιας εφοδιαστικής υπηρεσίας. Μικρομεσαίες επιχειρήσεις, ή επιχειρήσεις με έντονη εποχικότητα και διακυμάνσεις (π.χ. ο κλάδος της ένδυσης υπόδησης, ο κλάδος των παγωτών κ.α.) δεν έχουν την πολυτέλεια να διατηρούν πάγια στοιχεία και εργαζομένους για την ικανοποίηση των αναγκών τους για περιορισμένες μέρες τον χρόνο (μετατροπή του σταθερού κόστους λειτουργίας της επιχείρησης σε μεταβλητό).

- Απεμπλοκή από το κόστος των «*κρυφών επιβαρύνσεων*» της διαχείρισης των εμπορευμάτων. Αναλύσεις, αποδεικνύουν ότι πέρα από το εμφανές κόστος του πάγιου εξοπλισμού και του εργατικού κόστους στον εφοδιαστικό κλάδο μιας επιχείρησης μια σειρά άλλων στοιχείων κόστους (π.χ. λογιστήριο, διοικητική υποστήριξη) και «*κρυφών εξόδων*» (π.χ. καταστροφές, καθυστερήσεις) παρουσιάζονται, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται συνολικά όλη η επιχείρηση.

- Ευελιξία. Στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον και στην ανάγκη των επιχειρήσεων να ικανοποιήσουν περιφερειακές αγορές με σύγχρονα συστήματα διαχείρισης, η αδυναμία τους για ιδιόκτητες εγκαταστάσεις και συστήματα διανομής-αποθήκευσης μπορεί να καλυφθεί από τοπικούς 3PL. Αυτή η δυνατότητα δίνει για πρώτη φορά την ευκαιρία στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις να επεκταθούν, χωρίς ιδιαίτερο ρίσκο, σε νέες αγορές.

- Περιορισμός της πιθανότητας «*κατάρρευσης του συστήματος*» (break - down effect), από περιπτώσεις φυσικών ή άλλων καταστροφών. Η επιχειρηματική ιστορία διαθέτει πλήθος παραδειγμάτων, ακόμα και πολυεθνικών επιχειρήσεων, οι οποίες κατέρρευσαν από την αδυναμία τους να ικανοποιήσουν την αγορά ύστερα από την καταστροφή (π.χ. πυρκαγιά) των ιδιόκτητών τους κεντρικών αποθηκών. Η χρήση 3PL εξασφαλίζει τουλάχιστον την δυνατότητα των επιχειρήσεων να εξυπηρετήσουν την αγορά τους από άλλον 3PL την επόμενη κιόλας μέρα, από μια αδυναμία του κύριου 3PL συνεργάτη τους.

- Συνέργιες. Η σημαντικότερη ίσως συνεισφορά των 3PL στην οικονομία ακόμα και στο περιβάλλον (μείωση των εκπομπών καυσίμων). Χαρακτηριστικά, ένα δρομολόγιο μιας 3PL εταιρίας μπορεί να εξυπηρετήσει δύο και περισσότερους συνεργάτες, ακόμα και ανταγωνιστικών μεταξύ τους, με σκοπό τον ορθολογισμό

των δρομολογίων. Έτσι, διαφορετικά εμπορεύματα διαφορετικών συνεργατών ομαδοποιούνται ανά περιοχή και πελάτες και διανέμονται απευθείας με τα φορτηγά της 3PL εταιρίας, χωρίς να πραγματοποιούνται μισο-άδειες αποστολές και άσκοπα μεμονωμένα «*κυκλικά ταξίδια*», που αναγκαστικά πραγματοποιούν τα περιορισμένα μέσα διανομής των μεμονωμένων επιχειρήσεων.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα μιας μελέτης της Pricewaterhouse Coopers (Αγγελετόπουλος Ε., 2001) στις 300 μεγαλύτερες πολυεθνικές επιχειρήσεις κατέληξε στα εξής:

- Το 73% των επιχειρήσεων κάνει outsourcing τουλάχιστον σε μια δραστηριότητα.
- Οι λόγοι που τις οδήγησαν σε αυτή τη απόφαση ήταν η επικέντρωση στα core business, μείωση κόστους, αποφυγή επενδύσεων.
- Το 95% αυτών που έχουν κάνει outsourcing είναι ευχαριστημένοι.
- Το 63% πέτυχαν μείωση του κόστους

Ο Richardson (1992, 1995) ερευνώντας επιχειρήσεις που εκχώρησαν τις εφοδιαστικές τους υπηρεσίες σε 3PL κατέληξε ότι η στην μεγαλύτερη πλειοψηφία οι 3PL επέφεραν διάφορα οφέλη στις επιχειρήσεις, όπως, μεταξύ άλλων: αποταμιεύσεις στον κλάδο της διανομής, καλύτερη εξυπηρέτηση πελατών, αλλά κυρίως μεγαλύτερο έλεγχο της ίδιας τους επιχείρησης καθώς με την βοήθεια της πείρας των 3PL οι επιχειρήσεις αυτές βελτίωσαν την εσωτερική τους οργάνωση και μειώθηκαν οι πολυπλοκότητες των διαδικασιών που σχετίζονται με τα logistics.

Στα μειονεκτήματα της χρήσης 3PL συμπεριλαμβάνονται η αίσθηση της «*απώλειας*» ενός μέρους της επιχείρησης σε έναν Τρίτο. Το θέμα φυσικά δεν είναι συναισθηματικό αλλά ουσιαστικό καθώς η εταιρία αποξενώνεται από τις διαδικασίες της εφοδιαστικής και έτσι σε ένα μεγάλο βαθμό η πορεία της κρίνεται από την πορεία και την ποιότητα του 3PL συνεργάτης της. Αν και υπάρχουν πολλές τεχνικές και πρακτικές παρακολούθησης και ελέγχου της σχέσης Επιχείρησης-3PL, εντούτοις έχει αποδειχτεί ότι ο χρόνος διαπίστωσης της κακής ποιότητας των υπηρεσιών ενός 3PL μπορεί να καθυστερήσει ενώ δεν είναι πάντοτε ευδιάκριτες οι ελλείψεις ενός εξωτερικού συνεργάτη (Cooper J. et al, 1994). Επίσης, σημαντικό μειονέκτημα κρίνεται πολλές φορές και η σταδιακή απομάκρυνση του πελάτη από τον προμηθευτή και της κατάργησης των παραδοσιακών διαπροσωπικών σχέσεων. Ανάμεσα στον πελάτη και τον προμηθευτή βρίσκεται ο 3PL, ο οποίος είναι αυτός που λαμβάνει τις παραγγελίες, αυτός που διανέμει, αυτός που εισπράττει τις απαιτήσεις. Έτσι, λοιπόν υπάρχουν πελάτες που δεν συνεργάζονται με κάποιες συγκεκριμένες επιχειρήσεις εξαιτίας της ύπαρξης του ενδιάμεσου 3PL.

4.9. Συμπεράσματα

Από την ανωτέρω ανάλυση έγινε κατανοητό πως η δομή του παγκόσμιου εμπορίου έχει αλλάξει συλλήβδην τα τελευταία χρόνια ύστερα από μία μεγάλη περίοδο σταθερότητας. Η εισαγωγή των πρακτικών logistics και της τεχνολογίας-αυτοματισμών τους στην επιχειρηματικότητα έχει επιφέρει διαφορετικές απαιτήσεις σε πολλούς τομείς, οι οποίοι την περίοδο αυτή (OECD, 2002) βρίσκονται σε μια φάση αναδιάρθρωσης, των διαδικασιών τους (Ανασχεδιασμός Επιχειρηματικών Διαδικασιών - Business Process Re-engineering - BPR)[28]. Η κατακόρυφη αύξηση της αγοράς του κλάδου των logistics αποδεικνύει την σημασία που δίνει η αγορά στον κλάδο αυτό[29].

Η εξέλιξη της επιχειρηματικής φιλοσοφίας (*«εκτεταμένη επιχείρηση»*), η εφαρμογή προτύπων διαχείρισης αποθεμάτων στην βάση του JIT συστήματος, και η αύξηση παραγωγής και κατανάλωσης τελικών προϊόντων μικρής διάρκειας ζωής (short life cycle - όπως φρέσκο γάλα, Η/Υ, κατεψυγμένες τροφές κ.α.), έχουν δημιουργήσει απαιτήσεις πολύ σφικτών και αξιόπιστων διαδικασιών. Είναι κατανοητό πως εάν δεν υπήρχαν τα συστήματα logistics, η αύξηση του βιοτικού επιπέδου και ο σύγχρονος τρόπος ζωής θα είχε ανάγκη για πολλαπλάσια μεταφορικά μέσα, αποθήκες και ενεργειακούς πόρους (ECASE, 2000). Πολιτικές διαχείρισης *«Ολικής Ποιότητας»* (Total Quality Management) στην εφοδιαστική αλυσίδα (Supply Chain Quality Management - SCQM) και εφαρμογής προτύπων (βλ. ISO series) σε διαδικασίες και προϊόντα, κρίνονται κάτι παραπάνω από αναγκαίες στο νέο περιβάλλον (Robinson C. & Malhotra M., 2005).

Νέες εφαρμογές στον ταχύτατα εξελισσόμενο κόσμο του ηλεκτρονικού εμπορίου (e-commerce, e-logistics, e-warehousing, e-supply chain, vertical markerplaces, B2B κ.α.) αυξάνουν περισσότερο τις απαιτήσεις, τις ανταποκρίσεις και μετασχηματίζουν τις συνήθεις επιχειρησιακές διεργασίες, αναθεωρούν τους συμβατικούς κανόνες που διέπουν τις στρατηγικές συμμαχίες, τον ανταγωνισμό, τις πελατειακές σχέσεις, κ.α.

Ουσιαστικό ρόλο στον νέο επιχειρηματικό πεδίο αποκτούν οι μεταφορές, οι οποίες την περίοδο αυτή βρίσκονται στην καρδία των αλλαγών. Ο παραδοσιακός ρόλος της μονοδιάστατης μεταφορικής εταιρίας χάνεται και αναδεικνύεται η σύγχρονη μεταφορική εταιρία που αναλαμβάνει (κυρίως μέσω εμπορευματοκιβωτίων) να εκτελέσει από απλές μεταφορές έως συνδυασμένες μεταφορές και υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας της εφοδιαστικής (να γίνει δηλαδή ένας 3PL ή 4PL), προσφέροντας στο πελάτη ολοκληρωμένες και ποιοτικές υπηρεσίες (customer satisfaction - μηδενικά ελαττώματα στην εξυπηρέτηση πελατών (zero defections, σύμφωνα με τους Reichheld F. & Sasser E., 1990). Έτσι, ο πελάτης παραμένει πιστός στην εταιρία αφού απολαμβάνει συνολική εξυπηρέτηση και άρα η εταιρία αυτή

[28] Σε αντίθεση με τον Hammer (2001) ο οποίος προτείνει έναν ριζικό επανασχεδιασμό των διαδικασιών για ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, πολλοί άλλοι ερευνητές θεωρούν ότι μπορούν και μικρότερης κλίμακας επ-αυξητικές βελτιώσεις να πραγματοποιηθούν για την βελτιστοποίηση κάθε μιας εφοδιαστικής αλυσίδας. Το σίγουρο είναι ότι οι διαδικασίες επανασχεδιασμού κρύβουν πολλές παγίδες και δεν είναι λίγες οι υγιείς εταιρίες που καταστράφηκαν σε μια τέτοιου είδους φάση αναδιάρθρωσης, από λαθεμένες αποφάσεις ή λάθος εφαρμογές.

[29] Προβλέψεις αναφέρουν ότι το 2011 το μέγεθος της ευρωπαϊκής αγοράς σε logistics, με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 15-20%, θα φτάσει τα € 383 εκατ. έναντι των € 103 εκατ. που ήταν το 2001 (ΚΕΡΔΟΣ, 2001).

αποκτά *«συγκριτικό πλεονέκτημα»* (competitive advantage) έναντι των ανταγωνιστών της. Χαρακτηριστικό παράδειγμα μεταξύ άλλων, ο ηγέτης της ναυτιλιακής αγοράς των containers, η βρετανική εταιρία P&O, η οποία μετά από μια σειρά εξαγορών και συγχωνεύσεων όχι μόνο απέκτησε το όνομα P&O Nedlloyd Logistics αλλά ένα ευρύτατα διευρυμένο δίκτυο παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής[30]. Επίσης χαρακτηριστικό είναι ότι η ίδια η ναυτιλιακή εταιρία το 2003, ύστερα από δέκα μήνες έρευνας των μετόχων της κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο καταλληλότερος για την θέση του διευθύνοντος συμβούλου της έπρεπε να είναι κάποιος που δεν πρέπει να προέρχεται από τον χώρο της ναυτιλίας[31], θεωρώντας ότι η ναυτιλία των τακτικών γραμμών έχει ανάγκη από ένα νέο όραμα και ένα διαφορετικό τρόπο διοίκησης από αυτόν που υπάρχει σήμερα.

Επιπλέον, πρέπει να επισημανθεί ότι στα πλαίσια των *«ποιοτικών μεταφορών»* που ευαγγελίζονται τα συστήματα logistics, και ιδιαίτερα στο σημείο αυτό τα Transport Logistics, η εξυπηρέτηση του πελάτη, δεν περιορίζεται μόνο στον ναυλωτή, αλλά περιλαμβάνει και τον παραλήπτη. Ο στόχος μιας Transport Logistics εταιρίας είναι να ικανοποιήσει τους πελάτες (ναυλωτές και παραλήπτες) στην μεταφορική αλυσίδα με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα από τους ανταγωνιστές της (Lai K.H. et al., 2002). Εν προκειμένω, η μέτρηση της αποδοτικότητας μιας μεταφορικής αλυσίδας πρέπει να καλύψει όχι μόνο τις παραμέτρους αποδοτικότητας των διαδικασιών (π.χ. αριθμός και χρόνος φορτοεκφορτώσεων κ.α.), αλλά και τα μέτρα της αποτελεσματικότητας στο σύνολο των υπηρεσιών (Kleinsorge et al, 1991 στο Lai K.H. et al., 2002) και ειδικότερα (Lai K.H. et al., 2002):

- την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών προς τους ναυλωτές,
- την αποδοτικότητα των διαδικασιών των Transport Logistics εταιριών,
- την αποτελεσματικότητα υπηρεσιών προς τους παραλήπτες.

Προϋπόθεση για την ανάπτυξη των ανωτέρω υπηρεσιών εφοδιαστικής είναι η **ύπαρξη των κατάλληλων υποδομών μεταφορών** (*«ποιοτική υποδομή»* σύμφωνα με τον Banister D. & Berechman Y., 2001), **και ειδικότερα των κόμβων μεταφόρτωσης και των τερματικών**, τα οποία πλέον δεν πρέπει να λειτουργούν ως απλά σημεία φορτοεκφόρτωσης και εναπόθεσης εμπορευμάτων, αλλά ως ***«κόμβοι μεταφορικών πληροφοριών»***. Ο ρόλος των λιμένων στο σημείο αυτό, όπως θα αναλυθεί και στο κεφ. 6, είναι ουσιαστικός.

---

[30] Π.χ. το 2002 μεταξύ άλλων απέκτησε τις εταιρίες Gilbert East, Gilbert West και Gilbert Air Cargo, οι οποίες εξειδικεύονταν στις συνδυασμένες φορτώσεις, οδικές μεταφορές, αποθηκεύσεις, ενδοαερομεταφορές, παραδόσεις στα σημεία λιανικής και χονδρικής πώλησης σε όλη την επικράτεια των Η.Π.Α. Αναφερόμενος στην απόκτηση των επιχειρήσεων Gilbert, ο Εντεταλμένος Διευθυντής της P&O, κ. Barry Williams, μεταξύ άλλων σημείωσε ότι: *«Η συγκεκριμένη επένδυση σημαίνει ότι μπορούμε να προσφέρουμε στους πελάτες και των δύο εταιριών μια πλήρη σειρά υπηρεσιών για την προμήθεια και τη διανομή αγαθών από τη μέση της Ασίας ή από την ινδική ενδοχώρα, από τη μία άκρη στην άλλη σε ένα ιδιωτικό κατάστημα εντός των ΗΠΑ»* (Lloyd's List, 2002 α)

[31] Ο νέος διευθύνων σύμβουλος της P&O Nedlloyd Logistics, από 1/1/2004, είναι το πρώην διευθυντικό στέλεχος του Reuters, και *«στεριανός»* όπως τον αποκαλούν, κ. Philip Green [Lloyd's List, 2002 (β) & (γ)].

Τέλος, αξίζει να γίνει αναφορά στα συμπεράσματα και τις συστάσεις του Ο.Ο.Σ.Α. (OECD, 2002) αποτέλεσμα του πολυετούς προγράμματος TRILOG, μέρος του ευρωπαϊκού προγράμματος RTR, τα οποία, μεταξύ άλλων, έχουν ως εξής:

- **Η εφοδιαστική αποδεδειγμένα υποκινεί την ανταγωνιστικότητα των οικονομιών και εν γένει την οικονομική ανάπτυξη.**
- Είναι σημαντικό οι κυβερνήσεις να καταλάβουν πλήρως τις έννοια της Εφοδιαστικής και της διαχείρισής της και συγχρόνως να μειώσουν οποιεσδήποτε αρνητικές επιδράσεις και εμπόδια στην ανάπτυξή της.
- Σε πολλές περιπτώσεις, η πολιτική των μεταφορών εμπορευμάτων απεικονίζει μια μονοδιάστατη σκέψη χωρίς να εξετάζεται η ολοκληρωμένη διαχείριση. Η βελτίωση των μεταφορών δεν αντιπροσωπεύει αυτόματα και την βελτίωση των logistics. Τα logistics δηλ. δεν είναι αρμοδιότητα ενός Υπουργού Μεταφορών.
- Μέσα στο διεθνές τοπίο δραστηριότητας των εφοδιαστικών αλυσίδων οφείλεται από τις αλυσίδες να λαμβάνουν υπόψη και να σέβονται τις περιφερειακές και τοπικές ιδιαιτερότητες (πολιτιστικά υπόβαθρα) και το περιβάλλον.
- Οι κυβερνήσεις πρέπει να ενισχύσουν την ικανότητα για προηγμένα logistic συστήματα που συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη των μεταφορών (πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας - sustainable mobility).
- **Οι ενσωματωμένες εμπορευματικές υποδομές στα δίκτυα μεταφορών (βλ. Εμπορευματικά Κέντρα, Logistics centers κ.α.) είναι βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των εφοδιαστικών αλυσίδων γι' αυτό το λόγο πρέπει να ενισχύονται από την κρατική πολιτική.**
- Βελτιώσεις απαιτούνται στα δημόσια και ιδιωτικά συστήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης στον κλάδο των logistics.
- Προκειμένου να επιτευχθούν διεθνή αποδοτικά συστήματα εφοδιαστικών αλυσίδων οφείλουν οι Κυβερνήσεις να συνεργαστούν μεταξύ τους, κυρίως οι γειτονικές, με σκοπό την άρση των διασυνοριακών εμποδίων (θεσμικές, τελωνειακές, τεχνικής φύσεως εναρμονίσεις).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 4

Βιβλιογραφία στην Ελληνική Γλώσσα

Αγγελετόπουλος Ε., *Third Party Logistics: Διεθνές Περιβάλλον & Προοπτικές*, Plant Management, Αύγουστος - Σεπτέμβριος, 2001

Γεωργουλάκης Μ., Μπαλάσκας Π., *Αυτοματοποιημένες λύσεις αποθήκευσης - Warehousing Managing Systems*, Logistics & Management, Μάρτιος - Απρίλιος, 2003

Ζυγιάρης Σ., *Διαχείριση και Λογιστική Αλυσίδα Παραγωγής*, Έκθεση για το ερευνητικό πρόγραμμα INNOREGIO, Αθήνα, Ιανουάριος 2000

Σινογιάννης Κ., *Η τεχνολογία λογισμικού μεικτών φορτίων και η εφαρμογή της στη συσκευασία και διακίνηση*, Plant Management, Νοέμβριος, 2001

Σιφνιώτης Κ., *Logistics Management - Θεωρεία & Πράξη*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1997

Βιβλιογραφία στην Αγγλική Γλώσσα

Alun G., *The perfect world: minimum inventory and maximum availability*, Supply Chain Conference Proceedings, Cranfield University, 12 - 23 /11/2001

Austin B., *A framework for the implementation of modern supply chain management system solutions*, Supply Chain Conference Proceedings, Cranfield University, 12 - 23 /11/2001

Banister D. Berechman Y., *Transport investment and the promotion of economic growth*, Journal of Transport Geography, Volume 9, Issue 3, Pages 209-218, September 2001

Bhatnagar R., Sohal A.S., *Supply chain competitiveness: measuring the impact of location factors, uncertainty and manufacturing practices*, Technovation, Elsevier Ltd., 444 25 pp. 443-456, 2005

Bowersox, D.J, Closs, D.J., *Logistical Management - The Integrated Supply Chain Process*, McGraw Hill, New York, 1996

Carter C.R., Jennings M.M., *Logistics social responsibility: An integrative framework*, Journal of Business Logistics, vol. 23, no 1, pp. 145-180, 2002

Chin-Shan Lu, *Logistics services in Taiwanese maritime firms*, Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Vol. 36, Issue 2, pp. 79-96, June 2000

Christopher M., *Logistics & Supply Chain Management - Strategies for reducing costs and improving services*, Pitman Publishing, London, 1992

Christopher M, Logistics and competitive strategy, European Management Journal, vol. 11, 2, pp. 258-61, 1993

Christopher M., *New Directions in Logistics, in Logistics and Distribution Planning, Strategies for management*, 2nd Edition, edited by Cooper James, Kogan Page Ltd, London, 1994

Christopher, M., *Logistics and Supply Chain Management, Strategies for Reducing Cost and Improving Service*, 2nd Edition, London, 1998

Christopher M. & Lambert D., *The challenges of supply chain management*, Supply Chain Conference Proceedings, Cranfield University, 12 - 23 /11/2001

Cooper J., Browne M., Peters M., European Logistics - Markets, Management and Strategy, 2nd Edition, Blackwell Publishers, London, 1994

Coyle J., Bardi E. & Langley J., *The management of business logistics*, Fifth Edition, West Publishing Company, U.S.A., 1992

Croom S., Romano P., Giannakis M., *Supply chain management: an analytical framework for critical literature review*, European Journal of Purchasing & Supply Management, vol. 6, pp. 67-83, 2000

Davis, T., *Effective supply chain management*, Sloan Management Review 34(4), pp. 35-46, 1993

European Commission / Directorate General for Energy and Transport, *Freight Village 2000 Increasing the attractiveness of intermodal transport*, Research for sustainable mobility / Transport Research Programme, 2002

European Council of Applied Sciences and Engineering (ECASE), *Freight Logistics and Transport Systems in Europe*, Paris, 25.11.2000

Gourdin K., *Global Logistics Management - A competitive advantage for the new millennium*, Blackwell Publ., Oxford, 2001

Hammer, M., *The superefficient company*, Harvard Business Review 79, pp. 82-91, 2001

Harrison A. Van Hoek R., *Logistics Management and Strategy*, Pearson Education Limited, Essex, 2002

Hartmut S., *Supply chain management and advanced planning--basics, overview and challenges*, European Journal of Operational Research, Volume 163, Issue 3, pp. 575-588, 2005

Hines, P., *Network sourcing: a hybrid approach*, International Journal of Purchasing and Materials Management, vol. 31 (2), pp. 18-25, 1995

Hoek van, R., & Weken H., *SMART (car) and smart logistics - A case study in designing and managing an innovative de-integrated supply chain*, Erasmus University Rotterdam, the Netherlands, 1997

Johnson J. Wood D., *Contemporary Logistics*, Prentice Hall International Editions, New jersey, 1996

Kasillingam R., *Logistics & Transportation, Design & Planning*, Kluwer Academic Publishers, The Netherlands, 1998

Lai K.H., Ngai E.W.T., Cheng T.C.E., *Measures for evaluating supply chain performance in transport logistics*, Transportation Research Part E38, pp. 439-456, 2002

Marlow P.B. & Boerne G.l., *The case of Inter-modalism in freight transport*, Occasional papers, University of Wales, Cardiff, Department of Maritime Studies & International Transport, 1994

Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD), *Transport Logistics, Shared Solutions to Common Challenges*, OECD Publications, Paris, 2002

Penman I., *Environmental Concern: Implications for Supply Chain Management*, in Logistics and Distribution Planning, Strategies for management, 2nd Edition, edited by Cooper James, Kogan Page Ltd, London, 1994

Porter, M.E., *On Competition*, A Harvard Business Review Book, Boston, 1998.

Razzaque, M.A., Chang, C.C., *Outsourcing of logistics functions: a literature review*, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, vol. 28, 2, pp. 89-107, 1998.

Reichheld F., Sasser E., *Zero Defections, Quality Comes to service*, Harvard Business Review, September - October, 1990

Richardson, H.L, *Logistics help for the challenged*, Transportation & Distribution, vol. 60-4, 1995

Richardson, H.L, *Outsourcing: the power worksource*, Transportation & Distribution, vol. 22-4, 1992

Robinson C. & Malhotra M., *Defining the concept of supply chain quality management and its relevance to academic and industrial practice*, International Production Economics, vol. 96, pp. 315-337, 2005

Rushton A. & Oxley J., *Handbook of Logistics and Distribution Management*, Kogan Page Ltd., London, 1991

Sheu J.-B, *Locating manufacturing and distribution centers: An integrated supply chain-based spatial interaction approach*, Transportation Research Part E, vol. 39, pp. 381-397, 2003

Troyer, C, Cooper, R., *Smart moves in supply chain integration*, Transportation and Distribution, vol. 36, 9, pp. 55-62, 1995

Wu H-J, Dunn S.C., *Environmentally responsible logistics systems*, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, vo. 25, no. 2, pp. 20-38, 1995

Διεθνής & Ελληνικός Τύπος

ΕΞΠΡΕΣ, *Πιέσεις για μείωση τιμών στις ευρωπαϊκές εταιρίες TPL*, 19/10/2001

ΚΕΡΔΟΣ, *17ο Διεθνές Συνεδρίου LOGISTICS*, Ελληνική Εταιρεία Logistics, 23/10/2001

GREEK & INTERNATIONAL TRANSPORT, *Super Cargo Αεροπλάνο το Airbus A380*, Ιανουάριος 2005 (α)

Lloyd's List, *P&O Nedlloyd Logistics buys US Operation*, 11/06/2002 (2002 α)

Lloyd's List, *Philip Green named as P&O Nedlloyd chief executive*, 19/12/2002 (2002 β)

Lloyd's List, *Outsider Green moves in to take charge at P&O Nedlloyd*, 22/12/2002 (2002 γ)

Δικτυακοί Τόποι

Δικτυακοί Τόποι για σύγχρονα μεταφορικά μέσα

http://www.rtri.or.jp/index.html,

http://www.maglev.com/,

http://www.sciam.com/1097issue/1097stix_maglev.html

The International Society of logistics: www.sole.org

Ελληνική Εταιρία Logistics : www.logistics.org.gr

Europlatforms E.E.I.G. : www.freight-village.com

ΜΕΡΟΣ Β

ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ & ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ & ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

5.1. Πολιτικές για τις Υποδομές Μεταφορών

Όπως αναφέρθηκε και στο Κεφ. 3 οι υποδομές χρησιμοποιούνται από τους φορείς άσκησης της εξουσίας ως μέσο πολιτικής, πολλές φορές ως μέσο μικροπολιτικής, κυρίως σε περιόδους ύφεσης και υψηλής ανεργίας χωρίς τις περισσότερες φορές να έχουν γίνει οι απαραίτητες μελέτες σκοπιμότητας των επενδύσεων αυτών. Μάλιστα ο Biehl (1986) υποστηρίζει ότι *«Οι κυβερνήσεις θεωρούν την υποδομή είτε ως ένα είδος "καλού" αγαθού ή ως εργαλείο αναδιανομής»* με αποτέλεσμα μερικές φτωχές περιφέρειες μπορεί να καταλήξουν με μεγαλύτερες επενδύσεις απ' ότι επιβάλλει η ζήτηση και να αποβούν σχετικά περισσότερο προικισμένες.

Παράλληλα, οι φορείς χάραξης πολιτικής αντιμετωπίζουν προβλήματα κατανόησης από την έλλειψη ενός κοινού αποδεκτού προτύπου ανάλυσης, από την ποικιλία των δεδομένων και των αποτελεσμάτων των μελετών, την ύπαρξη τοπικών ιδιομορφιών και την εξέταση των ενδεχόμενων αξιών (Potential values)[1] κ.α.. Εδώ, ίσως είναι και ο λόγος όπου η ανάληψη πολιτικής πρωτοβουλίας για την κατασκευή ή όχι, συντήρηση ή ανανέωση μίας υποδομής είναι επιβεβλημένη.

Μάλιστα οι Jochimsen R. & Treuner P., (1968, στο Σκάγιαννης, 1994) θεωρούν ότι το *«πολιτικό στοιχείο»* έχει αποδειχθεί ότι είναι ένας από τους κρισιμότερους παράγοντες για την ανάπτυξη της υποδομής στις περιφέρειες[2]. Για να επιτευχθεί οικονομική ανάπτυξη, οι συμπληρωματικές πολιτικές αποφάσεις πρέπει να είναι σε συγχρονισμό διαφορετικά οι επιδράσεις μπορούν να είναι αντιπαραγωγικές (Banister & Berechman, 2001). Σε αυτήν την ομάδα παραγόντων περιλαμβάνονται οι πηγές χρηματοδότησης, το επίπεδο επένδυσης (τοπικό, περιφερειακό ή εθνικό), οι ενισχυτικές νομικές, οργανωτικές και θεσμικές πολιτικές και οποιεσδήποτε άλλες συμπληρωματικές πολιτικές ενέργειες (π.χ., επιχορηγήσεις, φορολογία κ.α.). Δύο είναι οι βασικότεροι λόγοι όπου οι **υποδομές χρησιμοποιούνται** από τους πολιτικούς και τους διαχειριστές της κρατικής εξουσίας **ως μέσο περιφερειακής πολιτικής**:

1. Ο πρώτος λόγος έχει να κάνει όχι με την αναγκαιότητα, σε πολλές περιπτώσεις, εξυπηρέτησης βασικών ή επειγουσών αναγκών κοινωνικών ομάδων αλλά της εξυπηρέτησης, όπως έχει αναφερθεί, περιοχών με έντονα προβλήματα περιφερειακής ανάπτυξης και κυρίως περιοχών απομονωμένων και

[1] Δηλ. των αξιών που υπάρχει πιθανότητα να διαμορφωθούν αν και εφόσον επαληθευθούν στο μέλλον ορισμένα σενάρια.

[2] Οι Jochimsen και Treuner μάλιστα θεωρούν ότι μπορούν να υπάρχουν και ενεργητικές και παθητικές τακτικές για την ανοικοδόμηση των περιφερειών. Το γεγονός όμως ότι επιλέγονται οι παθητικές είναι ζήτημα πολιτικής επιλογής, ενώ ο ρόλος της επιστήμης παραμένει έμμεσος.

απομακρυσμένων από τα κέντρα. Ο Vickerman R. (2002) μάλιστα αναφέρει ότι ο ιδιωτικός τομέας είναι τις περισσότερες φορές απρόθυμος να δεχτεί τους κινδύνους που συνδέονται με επενδύσεις μεταφορικής υποδομής, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις προβληματικών περιοχών.

2. Ο δεύτερος λόγος έχει σχέση με την αγορά εργασίας καθώς ακόμη και από την στιγμή της σύλληψης της ιδέας κατασκευής μίας υποδομής δημιουργείται η ανάγκη για έναν μεγάλο αριθμό εργαζομένων, όλων των βαθμίδων και ενός ευρέως φάσματος ειδικοτήτων.

Η εύκολη πολιτική ανάλυση στηρίζεται στην πεποίθηση ότι οι νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν από την κατασκευή υποδομών θα δημιουργήσουν πρόσθετα εισοδήματα στην περιφέρεια τα οποία θα αυξήσουν την τοπική κατανάλωση, η οποία με την σειρά της θα προκαλέσει αύξηση παραγωγικών επενδύσεων, είτε από ενδοπεριφερειακούς ή εξωπεριφερειακούς επιχειρηματίες, οι οποίοι θα δημιουργήσουν νέες θέσεις απασχόλησης, νέα αύξηση εισοδήματος κ.ο.κ. και οι οποίοι μάλιστα θα ευεργετηθούν, λόγω της ύπαρξης των υποδομών, από χαμηλότερο κόστος παραγωγής (Πλασκοβίτης, 2000).

Έτσι, σύμφωνα με τον Κόνσολα Ν. (1997), στα πλαίσια άσκησης πολιτικής για τη προώθηση της αναπτυξιακής διαδικασίας και τη **μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων**, είτε μεταξύ περιοχών εντός μιας χώρας είτε μεταξύ χωρών, οι κυβερνήσεις και οι διεθνείς φορείς εξουσίας [Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.), Ο.Η.Ε., Δ.Ν.Τ. κ.α.] συχνά δίνουν προτεραιότητα σε δημόσιες επενδύσεις για τη δημιουργία έργων οικονομικής υποδομής[3]. Στο επίπεδο μάλιστα της Ε.Ε., ήδη από τα πρώτα χρόνια της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Ε.Ο.Κ.), η μεγάλη ανησυχία των κρατών - μελών ήταν αν η απελευθέρωση του εμπορίου μεταξύ των 6 ιδρυτικών μελών και η σταδιακή άρση των διασυνοριακών εμποδίων θα οδηγούσαν στην επιδείνωση ή στην εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων (Μαραβέγιας, 1994). Οι πολύχρονες πολιτικές ζυμώσεις για το αν η άσκηση της Περιφερειακής Πολιτικής αντιμετωπίζεται σε επίπεδο εθνικό ή σε κοινοτικό, κατέληξαν αρχικά στην ίδρυση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (1975-1984) με το οποίο πραγματοποιήθηκαν τα πρώτα σχετικά βήματα και ως προς το χρηματοδοτικό σκέλος και ως προς τους στόχους και τις προτεραιότητες και στην συνέχεια το 1985 με την δρομολόγηση των Μεσογειακών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων, όπου άρχισε σταδιακά η **Κοινοτική Περιφερειακή Πολιτική** να παίρνει διαφορετικές διαστάσεις. Σήμερα η Περιφερειακή Πολιτική της Ε.Ε. συνιστά μια πραγματικά κοινή πολιτική που βασίζεται στην χρηματοοικονομική αλληλεγγύη, καθώς πάνω από το 35% του προϋπολογισμού της Ε.Ε. οδηγείται μέσω αυτής της πολιτικής, από τα πλουσιότερα κράτη-μέλη στα φτωχότερα και ιδιαίτερα στις πιο ασθενείς οικονομικά περιφέρειες της Ε.Ε. (Παπαδασκαλόπουλος, Χριστοφάκης, 2002). Σημαντικό μέρος αυτών των κοινοτικών ενισχύσεων προωθούνται και σε υποδομές μεταφορών και άλλες επενδύσεις μεταφορικού ενδιαφέροντος.

---

[3] Σημειώνουμε ότι σύμφωνα με τον Κόνσολα Ν. (1997) η οικονομική υποδομή διακρίνεται στην:

- περιφερειακή υποδομή, η οποία περιλαμβάνει τα δίκτυα μεταφορών, ενέργειας, τηλεπικοινωνιών, ύδρευσης και αποχέτευσης, κ.α. και στην
- βιομηχανική υποδομή, η οποία περιλαμβάνει τις βιομηχανικές και επιχειρηματικές περιοχές (ΒΙΠΕ., ΒΙΟ.ΠΑ), τα συγκροτήματα τυποποιημένων βιοτεχνικών κτιρίων κ.α.

Πρόσφατα, όπως έχει αναφερθεί, έχει υπάρξει μία αυξημένη τάση του ενδιαφέροντος, όχι μόνο από τους θεωρητικούς αλλά και από τους δημόσιους φορείς και διεθνείς οργανισμούς για το ρόλο, των μεταφορών, των επικοινωνιών και άλλων στοιχείων υποδομής στην υποκίνηση της οικονομικής ανάπτυξης. Από μια διανοητική αντίληψη αυτό μπορεί, ξαναδιαβάζοντας τη βιβλιογραφία του προ-προηγούμενου αιώνα, να φαντάζει ως ένα κυκλικό σχέδιο μεταβαλλόμενων ακαδημαϊκών ενδιαφερόντων και των φορέων άσκησης πολιτικής (Button K, 1998).

Ως τμήμα αυτού του αυξανόμενου ενδιαφέροντος, και από τους φορείς χάραξης πολιτικής και από τους ακαδημαϊκούς, το θέμα των υφιστάμενων μηχανισμών κατασκευής, αναβάθμισης και διαχείρισης των υποδομών έχει τεθεί σε αναπροσαρμογή. Σε πολλές οικονομίες μάλιστα ο ρόλος του κράτους στην παροχή της υποδομής έχει αποτελέσει το έναυσμα για αλλαγή συνολικής πολιτικής. Σημαντικό ρόλο στην χάραξη της πολιτικής μεταφορών παίζουν μια σειρά από διεθνείς οργανισμούς. Αναλυτικότερα:

5.2. Η Πολιτική των Διεθνών Οργανισμών

Μια σειρά διεθνών οργανισμών και άλλης μορφής θεσμικές δομές ομάδων κρατών (όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση - Ε.Ε.) ή κοινωνικών ομάδων εξασκούν πολιτική, είτε άμεσα είτε έμμεσα, στον χώρο των μεταφορών, των logistics και ειδικότερα και της λιμενικής βιομηχανίας (αντικείμενο της παρούσας διατριβής).

Ο βασικότερος διεθνής οργανισμός στο χώρο της ναυτιλίας είναι ο **Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός** (International Maritime Organization - IMO), αποστολή του οποίου είναι να ρυθμίσει την πλέον παγκοσμιοποιημένη αγορά, την αγορά της ναυτιλίας. Στα 45 και πλέον χρόνια λειτουργίας του[4], με 160 κράτη - μέλη, έχει εκδώσει εκατοντάδες κανονισμούς για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, το ωράριο εργασίας των ναυτικών, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα κ.α. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια φαίνεται αδύναμος να ανταποκριθεί στο έργο του, στα πλαίσια της γενικότερης απαξίωσης των διεθνών οργανισμών που παρατηρείται, καθώς σημαίες με τους μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο και με τις μεγαλύτερες αγορές (κυρίως οι Η.Π.Α. αλλά και η Ε.Ε.)[5] λαμβάνουν μέτρα και πολιτικές για την ναυτιλία πέραν (αλλά και διαφορετικών) των δεσμεύσεων που λαμβάνονται στα αρμόδια όργανα του IMO ή ο IMO ακολουθεί αυτά που αποφασίζουν οι «*μεγάλες σημαίες*». Χαρακτηριστικό παράδειγμα η **αποδοχή**, επί της ουσίας, στην 50η Συνεδρίαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO (Δεκέμβριος του 2003), του χρονοδιαγράμματος της Ε.Ε. σχετικά με την εσπευσμένη απόσυρση των μονού τοιχώματος δεξαμενόπλοιων έως το 2010. Σημειώνεται ότι σε λιγότερο από 2 χρόνια πριν την 50η Συνεδρίαση της MEPC, ο IMO είχε αποφασίσει, βάση ενός καλού υπολογισμένου χρονοδιαγράμματος, το οποίο είχε λάβει υπόψη τις απαιτήσεις για τη μεταφορά πετρελαιοειδών, το ισοζύγιο της προσφοράς και ζητήσεως των

[4] Ο Οργανισμός τέθηκε σε ισχύ στις 06.01.1958 και εγκαινίασε τις εργασίες του στις 06.01.1959 οπότε και πραγματοποιήθηκε η πρώτη σύνοδος της Συνέλευσης.

[5] Σημ. οι ασιατικές χώρες είτε από λόγους ιδιοσυγκρασίας είτε από στάση πολιτικής σέβονται τα διεθνή όργανα

δεξαμενόπλοιων και τις δυνατότητες των ναυπηγείων αλλά και των διαλυτηρίων, την απόσυρση των μονού τοιχώματος δεξαμενόπλοιων έως το 2010 (5 χρόνια αργότερα από την απόφαση της Ε.Ε.). Αυτή η αποδοχή (και όχι μόνο) του ΙΜΟ έχει υποβιβάσει το κύρος και το έργο του ενώ δημιουργεί παράδειγμα και σε άλλες χώρες (βλ. ΗΠΑ) για την λήψη μονομερών μέτρων.

Η προοδευτική αύξηση έκδοσης κανονισμών της Ε.Ε. που αφορούν την λιμενική και ναυτιλιακή βιομηχανία, και η ενσωμάτωσή τους στην ευρωπαϊκή νομοθεσία είναι η ζωντανή απόδειξη του περιορισμού του ρόλου του ΙΜΟ παρά τις αντίθετες επιθυμίες τόσο του νέου Προέδρου του, του κ. Ευθυμίου Μητρόπουλου (και παρά τις διαβεβαιώσεις από την ευρωπαϊκή μεριά, ότι δεν υπάρχει πολιτική υποβάθμισης του Οργανισμού). Σημειώνεται ότι πάγια θέση της ελληνικής πολιτείας είναι ότι όλοι οι κανονισμοί πρέπει να αποφασίζονται σε επίπεδο ΙΜΟ.

Για την Ε.Ε. μάλιστα ισχύει το παράδοξο ότι ενώ αποτελεί, ως σύνολο, τη πρώτη εμπορική και ναυτική δύναμη στον κόσμο, δεν εκπροσωπείται επίσημα, ως αυτόνομη οντότητα στον ΙΜΟ, αλλά ως παρατηρητής, ενώ ταυτόχρονα δεν έχει καταφέρει, σε ικανοποιητικό βαθμό, να συντονίσει τις τοποθετήσεις των 25 πλέον χωρών - μελών της στον Οργανισμό αυτό. Υπάρχουν περιπτώσεις μάλιστα, που χώρες-μέλη της Ε.Ε. ψηφίζουν τα ακριβώς αντίθετα πράγματα στα κοινοτικά όργανα από αυτά που ψηφίζουν στις διασκέψεις του ΙΜΟ.

Η αυξανόμενη συμμετοχή της Ε.Ε. στα ζητήματα που χειρίζεται ο ΙΜΟ και η συνακόλουθη διαμόρφωση των ευρωπαϊκών κανόνων καθιστούν αναγκαία την ενίσχυση της συμμετοχής της σε αυτόν τον διεθνή οργανισμό. Οι υφιστάμενες διευθετήσεις, που αφορούν τη συμμετοχή της Επιτροπής υπό την ιδιότητα του παρατηρητή στις εργασίες του ΙΜΟ, δεν επαρκούν για την αποτελεσματική εκπροσώπηση των θέσεων της Ε.Ε. Καθώς στη Σύμβαση της Γενεύης (19.02.1948), βάσει της οποίας συγκροτήθηκε ο ΙΜΟ, προβλέπεται μόνον η απόκτηση της ιδιότητας του μέλους από κράτη, για την προσχώρηση της Κοινότητας απαιτείται η τροποποίησή της, ούτως ώστε να επιτραπεί όχι μόνο στην Ε.Ε. αλλά και σε άλλους περιφερειακούς οργανισμούς οικονομικής ολοκλήρωσης να καταστούν μέλη. Για τους ανωτέρω λόγους, τον Απρίλιο του 2002 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε σχετική σύσταση (Ε.Ε., 2002 α) προς το Συμβούλιο της Ε.Ε. «*περί εξουσιοδοτήσεως της Επιτροπής να εγκαινιάσει και να διεξαγάγει τις διαπραγματεύσεις με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό σχετικά με τους όρους και την αναλυτική διαδικασία προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας*». Ωστόσο, η προοπτική αυτή κρίνεται μη υλοποιήσιμη καθώς χώρες - μέλη της Ε.Ε., συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας (με επίσημη δήλωση), της Βρετανίας, της Μάλτας, της Κύπρου, κ.α. (πλην της Γαλλίας) δεν επιθυμούν την συνολική συμμετοχή αλλά την ανεξάρτητη παρουσία στα όργανα του ΙΜΟ (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2005 α).

Πριν παρουσιαστεί η ευρωπαϊκή πολιτική για τις μεταφορές (με εξειδίκευση στην ναυτιλία και τους λιμένες), σκόπιμο είναι να παρουσιαστούν και άλλοι σημαντικοί διεθνείς οργανισμοί που δραστηριοποιούνται στο χώρο, όπως η Παγκόσμια Τράπεζα, η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλασσίων Λιμένων (European Sea Ports Organisation - ESPO) και ειδικότερα:

- ο **Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου** - Π.Ο.Ε. (World Trade Organization - W.T.O.), στόχος του οποίου είναι η προώθηση διεθνών πολυμερών εμπορικών συμφωνιών, στην οργάνωση εμπορικών διαπραγματεύσεων σε πολυμερές επίπεδο μεταξύ των κρατών-μελών του (142 κράτη), στην αντιμετώπιση και διαχείριση εμπορικών αντιπαραθέσεων μεταξύ τους, στην εποπτεία εθνικών εμπορικών πολιτικών και τέλος στην παροχή τεχνικής βοήθειας σε αναπτυσσόμενα κράτη καθώς και στην συνεργασία σε αντικείμενα εμπορικού ενδιαφέροντος με άλλους διεθνείς οργανισμούς. Πέρα από τις διευθετήσεις του ΠΟΕ σχετικά με το εμπόριο γενικά, ο διεθνής αυτός οργανισμός έχει αναπτύξει **ειδικές διαπραγματεύσεις για την ναυτιλία** (Negotiating Group for Maritime Transport Services - GATS) για θέματα που αφορούν την εξάλειψη αθέμιτων κρατικών πρακτικών, διακρίσεων ανάλογα με την σημαία του πλοίου κ.α. Σε συνέχεια των αποτυχημένων διαπραγματεύσεων του 1996, μόλις το Νοέμβριο του 2001, στην Υπουργική Διάσκεψη της Doha στο Qatar, σηματοδοτήθηκε η επίσημη έναρξη των νέων διαπραγματεύσεων για τις θαλάσσιες υπηρεσίες (General Agreement on Trade in Services - GATS 2000).
- ο **Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας & Ανάπτυξης** - Ο.Ο.Σ.Α. (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD), ο οποίος έχει συστήσει από το 1948, ειδική επιτροπή, την Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών (Maritime Transport Committee -MTC), με βασικό στόχο να συντονίσει τις εθνικές πολιτικές των κρατών - μελών της[6]. Αποστολή της είναι η κατάργηση κάθε εμποδίου στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών. Μέσα για την εκπλήρωσή της είναι η προώθηση πολιτικών μέτρων που προάγουν τον ανταγωνισμό στις θαλάσσιες μεταφορές και συμβάλλουν στην απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, των βοηθητικών υπηρεσιών και των λιμενικών υπηρεσιών. Ανάμεσα στις σημαντικότερες ενέργειές της ήταν η έκδοση των **Κοινών Αρχών Ναυτιλιακής Πολιτικής** που υιοθετήθηκαν το 1987 από τα κράτη-μέλη και εμπλουτίστηκαν το 1999.

5.3. Η πολιτική της Ε.Ε. για τις Μεταφορές

Η βιομηχανία των μεταφορών κατέχει μία από τις σημαντικότερες θέσεις στα ενδιαφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς σύμφωνα με την Eurostat, με στοιχεία πριν την διεύρυνση, ο εν λόγω κλάδος αντιπροσωπεύει:

- περίπου € 1.000 δισ. δηλ. πάνω από το 10% του ΑΕΠ του μέσου όρου των χωρών - μελών,
- το 40% περίπου των επενδύσεων που πραγματοποιούν τα κράτη-μέλη,
- το 30% της κοινοτικής ενεργειακής κατανάλωσης,
- απασχολεί περισσότερο από 10 εκατομμύρια άτομα.

---

[6] Ο Ο.Ο.Σ.Α. έχει 29 κράτη - μέλη (Αυστραλία, Αυστρία, Βέλγιο, Καναδάς, Τσεχία, Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ισλανδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Ιαπωνία, Ν. Κορέα, Λουξεμβούργο, Μεξικό, Ολλανδία, Ν. Ζηλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ισπανία, Σουηδία, Ελβετία, Τουρκία, Μ. Βρετανία, ΗΠΑ.)

Με την ένταξη των 10 νέων χωρών[7], η Ε.Ε. πρόσθεσε στο μεταφορικό της δίκτυο τουλάχιστον, 19.000 χλμ. αυτοκινητόδρομους, 21.000 χλμ. σιδηροδρομικές γραμμές, 4.000 χλμ. πλεύσιμα ποτάμια, 40 αεροδρόμια, 20 θαλάσσιους και 58 ποτάμιους λιμένες.

Εξαιτίας της μεγάλης σημασίας του κλάδου των μεταφορών στην ανάπτυξη των οικονομιών της Ε.Ε. ήδη από την Συνθήκη της Ρώμης (1958) προβλέφθηκε η θέσπιση κοινής μεταφορικής πολιτικής, η οποία δυστυχώς, για περίπου 30 χρόνια, δεν μετουσιώθηκε σε κοινή δράση. Με τις θεσμικές αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν όλα αυτά τα χρόνια στις τάξεις και στην οργάνωση της Ε.Ε. έφτασε η στιγμή με την Συνθήκη του Μάαστριχ, η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών να αποκτήσει νέα δυναμική.

Η ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς και η οικονομική ανάπτυξη του ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου, η περιφερειακή ανάπτυξη[8], διαμόρφωσαν νέες ανάγκες αντιμετώπισης της αυξανόμενης κινητικότητας αγαθών και προσώπων. Οι στόχοι της δημιουργίας ενός ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος σε θέση να συμβάλει στην προοπτική της αειφόρου ανάπτυξης κάι στην κοινωνική συνοχή της Ε.Ε., οι οποίες επιβεβαιώθηκαν πέρα από την Συνθήκη του Μάαστριχ και με τις Συνθήκες του Άμστερνταμ και της Νίκαιας, ανέπτυξαν κοινές κοινοτικές πολιτικές σε θέματα υποδομής των μεταφορών (π.χ. κάλυψη του κατασκευαστικού κόστους ή της αναβάθμισης, τιμολόγηση, δημιουργία προϋποθέσεων για πολυτροπικές μεταφορές κ.α.).

Οι πολιτικές αυτές αφορούν, για πρώτη φορά, στο σύνολο των τμημάτων του ευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου, με στόχο την ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της επικράτειας της Ένωσης, όσο και τη βελτίωση δυνατοτήτων πρόσβασης και οικονομικής προόδου των μειονεκτικών περιφερειών της (κοινωνική και εδαφική συνοχή) (Ε.Ε., 1998 γ). Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών προσανατολίστηκε σε ενέργειες τις οποίες τα μεμονωμένα κράτη-μέλη δεν ήταν σε θέση να πραγματοποιήσουν με τον κατάλληλο τρόπο (π.χ. λόγω της κλίμακας ή των επιπτώσεων αυτών των ενεργειών).

Καταλύτης για την αναζωπύρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι η εισαγωγή στην Συνθήκη της έννοιας του **Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)** / Trans - European Transport Networks (TEN's), που στόχο είχε την ανάπτυξη σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ενός ολοκληρωμένου δικτύου υποδομών μεταφορών, το οποίο χρίζει οικονομικής κοινοτικής ενίσχυσης. η επιλογή των οποίων όμως στηρίχθηκε

---

[7] Κύπρος, Τσεχία, Εσθονία, Ουγγαρία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Σλοβακία, Σλοβενία

[8] Σημειώνεται πως αν και η έννοια της «*περιφέρειας*», όπως έχει ειπωθεί στο Κεφ. 1, είναι ακόμα ασαφής, οι υπάρχουσες ευρωπαϊκές περιφέρειες που καθορίζονται ως περιοχή από την Ε.Ε. έχουν ένα μέγεθος γύρω από 250 km^2. Συχνά, τέτοιες περιφέρειες έχουν ένα σημαντικό οικονομικό και διοικητικό κέντρο ενώ σύμφωνα με μετρήσεις το μεγαλύτερο ποσοστό των εμπορευματικών ενδοευρωπαϊκών μεταφορών (εκτός δηλ. τις εισαγωγές και τις εξαγωγές με τρίτες χώρες) είναι ταυτόχρονα ενδοπεριφερειακό (χαρακτηριστικά το 80%-90% των ταξιδιών αρχίζουν και τελειώνουν μέσα στις περιφέρειες). Το υπόλοιπο ποσοστό των ταξιδιών έχει προέλευση ή αποστολή έξω από την περιφέρεια ή είναι διερχόμενο. (Holzapfel, 1995). Ωστόσο, οι «*περιφερειακές μεταφορές*» (regional transport) σύμφωνα με ένα πιο πρόσφατο έγγραφο της Ε.Ε. (Ε.Ε.-DG, 2005) είναι οι μεταφορές που εξυπηρετούν εμπορεύματα και επιβάτες σε μεσαίες αποστάσεις, από 20 km έως 100 km (σημ. εάν η χώρα είναι μεγάλη σε έκταση οι αποστάσεις μπορούν αυτές να αυξηθούν) και συνδέουν ανεξάρτητες αστικές περιοχές ή αστικές περιοχές με περιοχές με χαμηλό σε αριθμό πληθυσμό.

στις εθνικές προτεραιότητες αντί να αναζητηθούν οι προτεραιότητες σε ευρωπαϊκό επίπεδο (Ε.Ε., 1996 α). Αρχικά με Απόφασή του το Συμβούλιο το 1993 προώθησε το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Συνδυασμένων Μεταφορών (Δ.Δ.Σ.Μ.) στόχος του οποίου ήταν η βελτίωση των εμπορευματικών συναλλαγών με τη διασύνδεση (ζεύξεις - εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης εμπορευμάτων) των διαφόρων μέσων μεταφοράς σε όλο τον κοινοτικό χώρο (Ε.Ε., 1993 α).

Στόχος της Απόφασης ήταν η χάραξη των βασικών αξόνων δράσεων υλοποίησης του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και εντοπισμού έργων κοινού ενδιαφέροντος (δηλ. του Δ.Ε.Δ.-Μ.), η εκτέλεση των οποίων θα συμβάλει στην ανάπτυξη του δικτύου. Οι βασικοί αυτοί άξονες περιλαμβάνουν: α) δράσεις έρευνας και ανάπτυξης, β) την επιδίωξη συνέπειας και συμπληρωματικότητας των χρηματοδοτικών παρεμβάσεων, γ) την προώθηση της διαλειτουργικότητας του δικτύου και δ) την προώθηση της συνεργασίας κ.α. μέσα από :

- την υλοποίηση των απαιτούμενων συνδέσεων για τη διευκόλυνση των μεταφορών
- την αριστοποίηση της απόδοσης των υφιστάμενων υποδομών
- την επίτευξη διαλειτουργικότητας των στοιχείων του δικτύου
- την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο δίκτυο.

Έτσι, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν, της 9-10/12/1994, ενέκρινε ένα κατάλογο 14 έργων για άμεση χρηματοδότηση (σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας, τούνελ κ.α. βλ. αναλυτικότερα Παράρτημα Ι), και ο οποίος **δεν συμπεριλάμβανε κανένα αμιγώς λιμενικό έργο**.

Τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1998, σε ανακοίνωση της η Επιτροπή (Ε.Ε. 1998 α), σχετικά με την έκθεση προόδου και εκτέλεσης των 14 έργων του Έσσεν, αναφέρει ότι μόνο 3 έργα ήταν σε φάση ολοκλήρωσης ενώ τα υπόλοιπα αντιμετώπιζαν δυσκολίες σε τεχνικά, νομοθετικά, χρηματοδοτικά και περιβαλλοντικά θέματα, ενώ ταυτόχρονα η έκθεση διαπίστωνε την ανάγκη επιπλέον χρηματοδότησης των έργων αυτών. Έτσι, σε συνέχεια της έκθεσης αυτής ακολούθησε η Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση (Ε.Ε., 2001 α) της προαναφερόμενης Απόφασης (της 1692/96/ΕΚ) περί των *«κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών»*. Η νέα αυτή πρόταση θέτει νέες κατευθυντήριες γραμμές στην πολιτική στον τομέα των μεταφορών (ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου μεταφοράς εμπορευμάτων και τη σύνδεσή του με τους λιμένες, ενοποίηση των αεροπορικών μεταφορών και των σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ταχύτητας, εγκατάσταση νοημόνων συστημάτων μεταφορών κ.α.). Επιπρόσθετα η πρόταση αυτή τροποποιεί την αρχική λίστα των 14 έργων του Δ.Ε.Δ.-Μ. που είχε εγκριθεί στο Έσσεν καθώς κάποια από αυτά τα έργα είτε υλοποιήθηκαν, ή έχρηζαν επεκτάσεων είτε προστέθηκαν νέα έργα. Σημειώνεται ότι **ούτε στην νέα τροποποιημένη λίστα δεν συμπεριλαμβανόταν κάποιο αμιγώς λιμενικό έργο**, πέρα από κάποιες διατροπικές

υποδομές με βάση τον σιδηρόδρομο. Το πιο ξεχωριστό, από τις νέες προσθήκες, έργο είναι το δορυφορικό σύστημα παγκόσμιας πλοήγησης Galileo[9].

Σημαντικό στοιχείο επίσης στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ. αποτελούν οι επιμέρους αποφάσεις του Συμβουλίου για την ανάπτυξη ενός:

- **Διευρωπαϊκού οδικού δικτύου** (Ε.Ε., 1993 β) με σκοπό να κατασκευαστούν οδικά τμήματα που βρίσκονται στους ενδοκοινοτικούς διασυνοριακούς άξονες, να συνδεθεί η Κοινότητα με τρίτες χώρες, να βελτιωθούν οι άξονες που εξυπηρετούν απομακρυσμένες-περίκλειστες περιφέρειες, να αναπτυχθούν οι συνδυασμένες μεταφορές, να λειτουργήσουν προηγμένα συστήματα τηλεματικής κ.α.
- **Διευρωπαϊκού δικτύου πλωτών οδών** (Ε.Ε., 1993 γ), με σκοπό να βελτιωθεί το δίκτυο των ποτάμιων μεταφορών ώστε να προωθηθεί η μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των κυριότερων θαλάσσιων λιμένων και των ποτάμιων λιμένων και βιομηχανικών περιφερειών της ευρωπαϊκής ενδοχώρας.
- **Διευρωπαϊκό δίκτυο τραίνων μεγάλης ταχύτητας** (Ε.Ε., 1996 β), να διευκολυνθεί η διασύνδεση και διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων τραίνων μεγάλης ταχύτητας, καθώς και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά.

Στην συνέχεια σε μια προσπάθεια της η Ε.Ε. να δώσει μια εντυπωσιακή ώθηση στην ανάπτυξη και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας, οι ηγέτες των κρατών-μελών ενέκριναν κατά τη Σύνοδο Κορυφής των Βρυξελλών, στα πλαίσια της Ιταλικής Προεδρίας, το δεύτερο εξάμηνο του 2003, 56 έργα υποδομών «*Α' Προτεραιότητας*» στους τομείς της μεταφοράς, της ενέργειας, της έρευνας και της τεχνολογίας, ένα πρόγραμμα με τίτλο η «*Ευρωπαϊκή Δράση για την Ανάπτυξη*».

Το μεγαλύτερο ποσοστό αυτού του προγράμματος λαμβάνουν 29 έργα, στα πλαίσια του ΔΕΔ-Μ, τα οποία αναμένεται να κοστίσουν περίπου €220 δισ. έως το 2020, €80 εκατ. από τα οποία έως το 2006 για τα πιο ώριμα έργα. Το 20% του συνολικού ποσού μπορεί να χρηματοδοτηθεί από τον ιδιωτικό τομέα και το υπόλοιπο από τους εθνικούς προϋπολογισμούς και τον προϋπολογισμό της Κοινότητας. Μάλιστα το ποσοστό συγχρηματοδότησης για τα διαμεθοριακά τμήματα των έργων προτεραιότητας, αυξάνεται από 10% σε 30%. Τέλος, σημειώνεται ότι, το συνολικό κόστος υλοποίησης του Δ.Ε.Δ.-Μ., εάν συμπεριληφθούν και τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που δεν έχουν χαρακτηρισθεί ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, ανέρχεται στο ποσό των

---

[9] Στόχος της Ε.Ε. είναι η δημιουργία ενός παγκόσμιου συστήματος ναυσιπλοΐας μέσω δορυφόρου με σκοπό την μείωση, για λόγους στρατηγικούς και οικονομικούς, της εξάρτησής της από το αμερικανικό σύστημα GPS (Global Positioning System), ή λιγότερο, του ρωσικού GLONASS, τα οποία ελέγχονται από τον στρατό. Η δορυφορική ναυσιπλοΐα εξασφαλίζει προφανή πλεονεκτήματα στη διαχείριση των μεταφορών και των εφαρμογών που μπορούν να αναπτυχθούν βάση της επιστήμης της εφοδιαστικής (logistics) καθώς αυτή ενισχύει την ασφάλεια των μεταφορών, βελτιώνει τη ροή της κυκλοφορίας, περιορίζει τις κυκλοφοριακές συμφορήσεις, προστατεύει το περιβάλλον, ενισχύει τη διατροπικότητα στις μεταφορές κ.α. Το σύστημα «Γαλιλαίος» αναμένεται να λειτουργήσει επιχειρησιακά το 2008, όταν και οι 30 δορυφόροι του συστήματος θα έχουν τεθεί σε τροχιά 24.000 χλμ. γύρω από τη Γη, ενώ περίπου 14 επίγειοι σταθμοί σε όλο τον κόσμο θα παρακολουθούν τις θέσεις και θα «διορθώνουν» τους δορυφόρους (η απόκλισή από το στίγμα θα είναι μικρότερη από 4 μ.). Τέλος, η Ε.Ε. εκτιμά ότι η εφαρμογή του «Γαλιλαίου» αναμένεται να δημιουργήσει 20.000 θέσεις εργασίας ευρύτερα, ενώ για την αποκλειστική διαχείριση του θα απαιτηθούν 2.000. Η π. Επίτροπος, Loyola de Palacio, έχει δηλώσει «*το σύστημα Galileo προσφέρει μια δυνητική αγορά των € 9 εκατ. ετησίως*» (Δικτυακός Τόπος Galileo)

υψηλό ποσό των €600 δισ. (Δικτυακός Τόπος ΤΕΝ), που αντικατοπτρίζει και την θέση της Κοινότητας απέναντι στις μεταφορικές υποδομές. Πιο συγκεκριμένα, τα έργα αυτά σύμφωνα με επίσημες ανακοινώσεις της Ε.Ε. και αξιωματούχων της, όπως του π. Πρόεδρου Romano Pronti και της αρμόδιας Επιτρόπου, την εν λόγω περίοδο, Loyola de Palacio πρόκειται να συντελέσουν (Δικτυακός Τόπος ΤΕΝ):

- στην επιτυχία της διεύρυνσης,
- στη μείωση της συμφόρησης στις μετακινήσεις, με θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον αλλά και στην εξοικονόμηση πόρων (π.χ. εξοικονόμησης χαμένων εργατοωρών οι οποίες υπολογίζονται ότι κοστίζουν στην Ευρώπη των €15,8 δισ. ετησίως),
- στη θετική επίπτωση στο κοινοτικό ΑΕΠ από 0,6 έως 1%,
- στην αύξηση των θέσεων εργασίας (υπάρχουν δηλώσεις αξιωματούχων που ανεβάζουν τις μόνιμες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν από τα εν λόγω έργα από 400.000 έως 1.000.000).

Η νέα λίστα όμως περιλαμβάνει για πρώτη φορά χρηματοδοτήσεις για λιμενικές υποδομές, και ειδικότερα για λιμένες που βρίσκονται στις «***Θαλάσσιες Αρτηρίες***»:

- Θαλάσσια αρτηρία της Βαλτικής (σύνδεση των κρατών μελών της Βαλτικής με εκείνα της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης)
- Θαλάσσια αρτηρία της Δυτικής Ευρώπης (σύνδεση της Ιβηρικής Χερσονήσου, μέσω του Ατλαντικού, με τη Βόρειο Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας)
- **Θαλάσσια αρτηρία της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης (σύνδεση της Αδριατικής με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο για να περιληφθεί η Κύπρος)**
- Θαλάσσια αρτηρία της Νοτιο-Δυτικής Ευρώπης (Δυτική Μεσόγειος), σύνδεση Ισπανίας, Γαλλίας Ιταλίας και Μάλτας, **και σύνδεση με τη θαλάσσια αρτηρία της νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης καθώς και προς τη Μαύρη Θάλασσα**

Εντούτοις, η εξέλιξη αυτών των έργων, μέχρι σήμερα, δεν χαρακτηρίζεται από επιτυχία. Ανομοιομορφία στην κατασκευή των υποδομών, κακοτεχνίες, καθυστερήσεις αποτελούν τροχοπέδη για τον στόχο της ολοκλήρωσής τους, μέχρι το 2010. Εν μέρει, τα εμπόδια αυτά οφείλονται στην επιφυλακτικότητα των τοπικών αρχών, στην έλλειψη ολοκληρωμένου σχεδιασμού, αλλά και στους περιορισμένους εθνικούς πόρους χρηματοδότησης των έργων.

Η κατάσταση αναμένεται να επιδεινωθεί εξαιτίας της σταδιακής ενσωμάτωσης των επιπτώσεων της διεύρυνσης η οποία προσθέτει στο ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιορισμένες υποδομές (εκτός από τις σιδηροδρομικές) και σε κακή κατάσταση την στιγμή που οι εξαγωγές των 10 νέων χωρών προς την Ε.Ε. έχουν αυξηθεί την δεκαετία 1990-2000 περίπου 2,5 φορές περισσότερο και εισαγωγές τους από την Ε.Ε. κατά 5 φορές περισσότερο (Ε.Ε., 2004 γ). Για την αντιμετώπιση προβλημάτων συμφόρησης, ικανοποίησης των μεταφορικών αναγκών κ.α η Ε.Ε. στην προσπάθεια της να διασυνδέσει τις υποδομές των χωρών αυτών με τα ευρωπαϊκά δίκτυα υποδομών προώθησε μέσω της διαδικασίας Transport Infrastacture Needs Assessment-TINA (TINA, 1999) χρηματοδότησε από το 1994 μια σειρά μεταφορικών υποδομών στα κράτη της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, τους λεγόμενους δέκα

(10) «*Πανευρωπαϊκούς Άξονες Μεταφορών*»[10] (βλ. Παράρτημα ΙΙ), οι οποίοι δεν συμπεριλαμβάνουν καμία θαλάσσια αρτηρία ή αμιγώς λιμενικό έργο. Αξίζει να σημειωθεί ένα μεγάλο ποσοστό των Πανευρωπαϊκών Αξόνων (ολόκληροι ή τμήματά τους) εντάχτηκαν στην τελευταία λίστα των 56 Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Το τελευταίο βήμα της Ένωσης στην προσπάθεια δημιουργίας ενός Πανευρωπαϊκού Μεταφορικού Δικτύου είναι η χρηματοοικονομική υποστήριξη, ύψους άνω των € 16 δισ., ενός δικτύου 4.300 km σιδηροδρόμων, 6.000 km αυτοκινητόδρομων και κάποιων λιμένων και αερολιμένων σε 5 βαλκανικές χώρες [Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κροατία, η ΠΓΔΜ, και της Σερβίας και του Μαυροβουνίου (συμπεριλαμβανομένου του Κοσόβου)]. Το σχετικό Μνημόνιο Συνεργασίας υπογράφτηκε τον Ιούνιο του 2004 (Ε.Ε., 2004 β).

Με βάση αυτήν την πολιτική η Ε.Ε. εξέδωσε μία σειρά νομικών κειμένων, συστάσεων, αποφάσεων κ.α. για τις μεταφορές με σημαντικότερη την έκδοση, το 1992, της **πρώτης Λευκή Βίβλου** με τίτλο «*Μελλοντική Ανάπτυξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών*», η οποία ανανεώθηκε το 2001 με την έκδοση της **δεύτερης Λευκής Βίβλου**, με τίτλο «*Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*» (Ε.Ε., 2001 β).

Η φιλοσοφία της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών, η οποία αποτυπώθηκε στην πρώτη Λευκή Βίβλο ήταν η απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών (free and faire competition), γεγονός που έχει εν πολλοίς, επιτευχθεί. Σήμερα, εντός της Ε.Ε., ένα κοινοτικό αεροπλάνο ή ένα πλοίο μπορεί να φορτώσει και να μεταφέρει εμπορεύματα ακόμα και στο εσωτερικό ενός κράτους άλλου από την χώρα προέλευσης του. Η πολιτική αυτή ευνόησε την ανάπτυξη του κλάδου των μεταφορών και του εμπορίου με αποτέλεσμα οι τιμές μεταφοράς των εμπορευμάτων να μειωθούν ενώ ταυτόχρονα η ποιότητα, η ασφάλεια και οι υπηρεσίες των μεταφορών να αυξηθούν. Εντούτοις, δεν πρέπει να παραβλέπετε το γεγονός ότι ακόμη και σήμερα οι χώρες - μέλη δεν είναι κοινωνικά, οικονομικά, τελωνειακά και φορολογικά εναρμονισμένες με αποτέλεσμα ο κλάδος των μεταφορών να αντιμετωπίζει μία σειρά από προβλήματα[11], όπως η μη ισόρροπη ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων[12], η μη

---

[10] Οι πρώτοι εννιά (9) Πανευρωπαϊκοί Άξονες Μεταφορών ορίστηκαν στην συνδιάσκεψη της Κρήτης (Β' Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών) το 1994, ενώ ο δέκατος προστέθηκε στην Γ' Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών, στο Ελσίνκι, το 1997. Ο τελευταίος άξονας, ο λεγόμενος «Χ», έχει ελληνικό ενδιαφέρον, καθώς διανύει τα Βαλκάνια (δεν κρίθηκε σκόπιμο να εισαχθεί στην πρώτη λίστα στην Κρήτη καθώς την περίοδο εκείνη τα Βαλκάνια ήταν ιδιαίτερα έκρυθμα).

[11] Χαρακτηριστικό παράδειγμα η μη συμμόρφωση της Ελλάδας για ένα σημαντικό χρονικό διάστημα με την μη δημιουργία στους δύο μεγαλύτερους λιμένες της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, Κοινοτικών Διαδρόμων, των λεγόμενων «Green Lanes», κατ' επιταγή του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα και της Συνθήκη Shengen. Οι λιμένες αυτοί όφειλαν να είχαν δημιουργήσει έγκαιρα διαδικασίες και εγκαταστάσεις μέσα από τις οποίες τα κοινοτικά προϊόντα θα έπρεπε να διακινούνται γρηγορότερα, χωρίς γραφειοκρατικές καθυστερήσεις (ΕΞΠΡΕΣ, 2002)

[12] Π.χ Οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 44% των μεταφορών εμπορευμάτων και το 79% των επιβατών έναντι των άλλων μεταφορικών μέσων εξαιτίας της απουσίας ενσωμάτωσης στην τιμή μεταφοράς τους των εξωτερικών δαπανών καθώς επίσης και της έλλειψης τήρησης αυστηρών κανόνων ασφαλείας. Αντίθετα π.χ. στις τιμές μεταφοράς των πλοίων και των αεροπλάνων έχουν ενσωματωθεί εν πολλοίς τα κόστη που απορρέουν από τις υπέρογκες επενδύσεις σε συστήματα ασφαλείας και επικοινωνίας (Ε.Ε., 2001 β).

δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής[13], η συμφόρηση σε μεγάλους, κυρίως αστικούς, μεταφορικούς άξονες[14], σε συνδυασμό με την απομόνωση των απομακρυσμένων περιφερειών, η απώλεια μεγάλου αριθμού ανθρώπινων ζωών από ατυχήματα με μεταφορικά μέσα, η μόλυνση του περιβάλλοντος[15] κ.α.

Σήμερα, με την έκδοση της 2ης **Λευκής Βίβλου**, η Ε.Ε. τοποθετεί υψηλότερους στόχους στον κλάδο των μεταφορών, καθώς έχει να αντιμετωπίσει:

- την αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορές εξαιτίας κυρίως των σύγχρονων διαδικασιών παραγωγής, διανομής και επικοινωνίας,
- την διεύρυνση που θα προκαλέσει ανακατανομή των μεταφορικών ροών και αντιμετώπιση διαφορετικών συνθηκών
- τις πολεοδομικές και χωροταξικές εθνικές πολιτικές (ορθολογικές χωροθετήσεις για μείωση άσκοπων μετακινήσεων),
- την αύξηση του κόστους ενεργειακής κίνησης των μέσων και των συστημάτων ασφαλείας για την προστασία του περιβάλλοντος και αποφυγή ατυχημάτων
- τις κοινωνικές και εκπαιδευτικές εθνικές πολιτικές (διαχείριση ωραρίων διανομών, αντιλήψεις για χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτων σε ώρες αιχμής κ.α.)
- τις δημοσιονομικές και φορολογικές εθνικές πολιτικές (δασμολόγηση καυσίμων, εφαρμογή της αρχής «*ο μολύνων πληρώνει*» κ.α.)
- την πλήρη απελευθέρωση του ανταγωνισμού στον κλάδο των μεταφορών και την εύκολη είσοδο στον κλάδο νέων ανταγωνιστών (υγιή ανταγωνισμό)[16].

Για την σημασία αλλά και για το πώς αντιμετωπίζει το θέμα των μεταφορών η Ε.Ε., σκόπιμο είναι η συνοπτική ανάγνωση των συμπερασμάτων και των προτάσεων που διατυπώθηκαν στο Πότσντδαμ, στις 10-11 Μαΐου 1999, στην τελική συζήτηση κατά τη διάσκεψη των Υπουργών Χωροταξίας της Ε.Ε. σχετικά με το «*Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (Σ.Α.Κ.Χ.)*» (Ε.Ε., 1999 α). Έτσι, πέρα από τις γνωστές και από την Λευκή Βίβλο θέσεις για χρήση φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορικών μέσων, την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους, την αναγκαιότητα των συνδυασμένων μεταφορών κ.ο.κ. το Σ.Α.Κ.Χ. αναφέρει:

---

[13] Για το θέμα αυτό η Ε.Ε. (Γενική Δ/νση VII Μεταφορών) έχει εκδώσει ειδική Λευκή Βίβλο με τίτλο: «Δίκαιη πληρωμή για χρήση της υποδομής: Μια σταδιακή θέσπιση ενός κοινοτικού πλαισίου για τη χρέωση του κόστους της υποδομής των μεταφορών στην Ε.Ε.» (Ε.Ε., 1998 δ)

[14] Συμφορήσεις σε καθημερινή βάση εντοπίζονται στην Ευρώπη σε περίπου 7.500 χλμ. οδικού δικτύου, σε 16.000 χλμ. σιδηροδρομικού ενώ καθυστερήσεις άνω των 15 λεπτών εμφανίζουν 16 από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ε.Ε., γεγονός που προκαλεί την υπερκατανάλωση επιπλέον 1,9 δισ. λίτρων κηροζίνης (Ε.Ε., 2001 β).

[15] Η ενεργειακή κατανάλωση των μεταφορών το 1998 ήταν υπεύθυνη για το 28% των εκπομπών CO_2 του αερίου που συμβάλει στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Σύμφωνα με εκτιμήσεις οι εν λόγω εκπομπές αναμένονται να αυξηθούν κατά 50% το διάστημα 1990 - 2010, φτάνοντας 1,113 δισ. τόνους εκπομπών (Ε.Ε., 2001 β).

[16] Τόσο η Επιτροπή όσο και Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κινούνται σε αυτήν την κατεύθυνση. Χαρακτηριστική η Απόφαση της 11/12/03 του Πρωτοδικείου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που επικύρωσε τα πρόστιμα εκατομμυρίων ευρώ, που είχε επιβάλλει η Επιτροπή σε 7 ναυτιλιακές εταιρείες (οι 5 ελληνικές), γιατί είχαν παραβιάσει τους κανόνες ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές Ελλάδας - Ιταλίας.

- Την ανάγκη για καλύτερο συντονισμό της πολιτικής χωροταξικής ανάπτυξης και του σχεδιασμού χρήσης της γης με τον σχεδιασμό των μεταφορών. Επίσης, το Σ.Α.Κ.Χ. αναφέρει ότι πρέπει να εξετάζονται μια σειρά από πολιτικές της Ε.Ε. που δεν έχουν άμεση σχέση είτε με τις μεταφορές είτε με την χωρική ανάπτυξη αλλά επηρεάζουν έμμεσα τόσο τους κλάδους αυτούς όσο και την μεταξύ τους σχέση.
- Την ανάγκη για συντονισμένο και ολοκληρωμένο σχεδιασμό και διαχείριση υποδομής με σκοπό τη μείωση αναποτελεσματικών επενδύσεων (για παράδειγμα περιττή παράλληλη ανάπτυξη υποδομής μεταφορών) και την εξασφάλιση της πλέον αποτελεσματικής χρήσης της υφιστάμενης υποδομής μεταφορών
- Την ανάγκη η μελλοντική πολιτική μεταφορών και υποδομής να λαμβάνει σε μεγαλύτερο βαθμό υπόψη της τους στόχους και τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Κοινότητας καθώς και τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών.
- Την σημασία της «***καλής προσπελασιμότητας***» των ευρωπαϊκών περιφερειών η οποία βελτιώνει όχι μόνο την ανταγωνιστική τους θέση αλλά και την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης στο σύνολο της. Οι συνδέσεις ορισμένων τμημάτων της Ευρώπης είναι περιορισμένες, γεγονός το οποίο καθιστά τις περιοχές αυτές λιγότερο ελκυστικές για επενδύσεις, όπως είναι τα νησιά, οι παραμεθόριες περιοχές και οι απομακρυσμένες περιφέρειες, για τις οποίες πρέπει να ανεβρεθούν ειδικές λύσεις. Εντούτοις, η βελτίωση των συνδέσεων δεν εγγυάται καθεαυτή την περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη στις εν λόγω περιοχές και γι' αυτό το λόγο θα πρέπει να εφαρμοστεί παράλληλα μια ενεργός πολιτική χωροταξικής ανάπτυξης. Οι βελτιώσεις όσον αφορά τις συνδέσεις θα πρέπει να μελετώνται σε συνδυασμό με άλλες τομεακές πολιτικές.
- Την σημασία των «***Αναπτυξιακών Διαδρόμων***», οι οποίοι κινούνται παράλληλα και με σχέσεις αλληλεξάρτησης με τους «μεταφορικούς διαδρόμους». Οι διάδρομοι αυτοί, οι οποίοι αναπτύσσονται ιδιαίτερα σε σχετικά αστικοποιημένες περιοχές, είναι συχνά διεθνικοί ή διασυνοριακοί, και απαιτούν συνεπώς μια ολοκληρωμένη χωροταξική προσέγγιση η οποία θα υπερβαίνει τις καθαρά εθνικές πολιτικές.
- Την σημασία των «***Πόλεων - Πυλών***», οι οποίες παρέχουν πρόσβαση στο έδαφος της ΕΕ (μεγάλα λιμάνια, διηπειρωτικά αεροδρόμια, πόλεις που φιλοξενούν εμπορικές και άλλες εκθέσεις κ.α.). Τέτοιες «*Πόλεις - Πύλες*», όπως οι πόλεις-λιμένες της Μεσογείου και του Ατλαντικού μπορούν μέσα από κατάλληλες πολιτικές (π.χ. **δικτύωση**) να τονώσουν την ανάπτυξη στην ενδοχώρα και να δημιουργήσουν σημαντικές επιπτώσεις στην χωροταξική οργάνωση της Ευρώπης και στις χρήσεις γης.

Το σύνολο σχεδόν των πολιτικών της Ε.Ε για τις μεταφορές συγκεκριμενοποιούνται σε 60 προτάσεις που περιλαμβάνονται στην 2η Λευκή Βίβλο. Συνοπτικά, τα βασικά μέτρα που προβλέπει η Λευκή Βίβλος, έχουν ως εξής:

5.3.1. Πολιτική της Ε.Ε. για τις Αειφόρες Μεταφορές

Από τους βασικούς στόχους της Ε.Ε. είναι η ανάπτυξη μίας στρατηγικής εξασφάλισης αξιόπιστων μεταφορών κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες (αλλά και στις αναπτυγμένες) σε οικονομικό δημοσιονομικό και θεσμικό επίπεδο, οι οποίες οφείλουν να σέβονται το περιβάλλον και λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα του κοινωνικού συνόλου. Η Ε.Ε. θεωρεί ότι εξασφαλίζοντας την πρόσβαση στους σημαντικούς τομείς της ανάπτυξης (δηλ. απασχόληση, υγειονομική περίθαλψη και εκπαίδευση), οι μεταφορές συμβάλλουν κυρίως στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη, στην ενσωμάτωση στην παγκόσμια οικονομία καθώς και στην καταπολέμηση της φτώχειας.

Γι' αυτό το λόγο η Επιτροπή εξέδωσε το 2000 μια Ανακοίνωση (Ε.Ε., 2000 α) για την προώθηση των αειφόρων μεταφορών στην οποία αναλύονται οι 4 κατηγορίες των θεμελιωδών αρχών ανάπτυξης τους:

- **οι κοινές αρχές ανάπτυξης** (δηλ. συμμετοχή όλων των μερών στην επεξεργασία των στρατηγικών, στη μείωση των επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον, στην ίση πρόσβαση που ανταποκρίνεται στις ανάγκες γυναικών και ανδρών κ.α)·
- **οι αρχές που έχουν στόχο να ενθαρρύνουν την αειφόρο κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη** (δηλ. ορθό και δίκαιο μερίδιο για τις μεταφορές στους εθνικούς προϋπολογισμούς, χορήγηση προτεραιότητας στη χρηματοδότηση των υφιστάμενων συστημάτων μεταφορών, βελτιστοποίηση των εταιρικών σχέσεων μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα κ.α.)
- **οι αρχές που έχουν στόχο να εντάξουν τις αναπτυσσόμενες χώρες στην παγκόσμια οικονομία** (δηλ. εξασφάλιση ελεύθερης διαμετακομιστικής κυκλοφορίας με την απλοποίηση των εθνικών ρυθμίσεων και διαδικασιών, χρησιμοποίηση νέων τεχνολογιών, προσαρμογή στην παγκόσμια οικονομία κ.α.).
- **οι αρχές που συμβάλλουν στην καταπολέμηση της φτώχειας** (π.χ. χρησιμοποίηση μικρών τοπικών επιχειρήσεων, χρήση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς σε ορισμένες περιοχές κ.α.).
- Μάλιστα, με αφορμή κάποιες μελέτες που πραγματοποιήθηκαν για το θέμα των λιμένων, αναδείχθηκε μία άλλη διάσταση στις πολιτικές των μεταφορών, αυτή της πολιτικής για την αειφόρο κινητικότητα (sustainable mobility) (Ε.Ε., 1995 α), εξαιτίας της ικανότητας περίπου 15 με 20 ευρωπαϊκών λιμένων να φιλοξενούν σύγχρονα πλοία με ικανότητα να πλέουν τόσο στην θάλασσα όσο και σε ποτάμια.

Η Ε.Ε. στην ανάγκη της να κατευθύνει τις χρηματοδοτήσεις της έχει διεξάγει αρκετές έρευνες με σκοπό να υπολογίσει από ποια μεταφορικά μέσα και πόσο εξοικονομείται «*εξωτερικό κόστος*»[17]. Βάση αυτών των μελετών η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (Να.Μ.Α. - η έννοια της αναπτύσσεται κατωτέρω), ο σιδηρόδρομος και οι πλωτές οδοί δημιουργούν χαμηλότερο εξωτερικό κόστος για την κοινωνία από ότι οι οδικές μεταφορές. Χαρακτηριστικά (Ε.Ε., 2002 β):

[17] Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους των διαφόρων μέσων μεταφοράς προσμετρά τα εξής στοιχεία κόστους: 1) συμφόρηση, 2) χρήση υποδομών, 3) ατυχήματα, 4) θόρυβος, 5) ρύποι (υγεία, κτήρια, βιομηχανικές εγκαταστάσεις), 6) κλιματολογικό κόστος (CO_2). Δεν προσμετρά (για κάποιους λόγους) τη ρύπανση του εδάφους και των υδάτων και τη χρήση της γης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1.

Μέσο οριακό εξωτερικό κόστος των μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς, €/1000tkm [18]

Μεταφορές	Σιδηροδρομικές	Ποτάμιες	Να.Μ.Α.
Διαφορά κόστος με τις οδικές μεταφορές	€11,8	Περίπου €19 ανά 1000 tkm	Περίπου €20 ανά 1000 tkm
Εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους με στροφή 1000 tkm από τις οδικές μεταφορές	€11,8	€19	€20
Εξοικονόμηση κόστους €1 με μετατόπιση εμπορευμάτων από τις οδικές μεταφορές	85 tkm	52 tkm	50 tkm

Ενδιαφέρον πάντως παρουσιάζει η πρόσφατη Απόφαση της Επιτροπής (Ε.Ε., 2004 α) να σταματήσει να εξετάζει, από περιβαλλοντικής απόψεως, τα μικρά ποσά, ύψους μέχρι € 100.000, κρατικής βοήθειας ανά επιχείρηση κατά τη διάρκεια μιας τρίχρονης περιόδου, στον τομέα των μεταφορών[19].

Συνοπτικά θα λέγαμε ότι, ο στόχος της Ε.Ε., που αποτυπώνεται στην συνολική πολιτική μεταφορών που ακολουθεί, είναι να αναπτυχθεί μια πολιτική μεταφορών ικανή να υποστηρίζει την οικονομική και βιώσιμη αύξηση. Για να επιτύχει αυτόν τον στόχο, η Ε.Ε. προωθεί τη μετατόπιση της μεταφοράς των αγαθών στην ελάχιστα, μέχρι σήμερα, χρησιμοποιημένη μεταφορική υποδομή δηλ. στους σιδηρόδρομους και στα πλοία. Με βάση αυτή τη κατεύθυνση της πολιτικής θα εξεταστούν κατωτέρω η κοινοτική πολιτική για την ναυτιλία και τους λιμένες.

5.3.2. Η πολιτική της Ε.Ε. για τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν για τα όργανα της Ε.Ε. το πιο σημαντικό μεταφορικό μέσο εξαιτίας των πλεονεκτημάτων[20] που διαθέτει ο συγκεκριμένος τύπος μεταφορικού μέσου. Όμως, η αναζωογόνηση του, εν πολλοίς, εξαρτάται από την απελευθέρωση της αγοράς, η οποία ακόμη δεν έχει ολοκληρωθεί[21] αν και από 1/7/1993 ισχύει το δικαίωμα πρόσβασης των διεθνών συνδυασμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων στα δίκτυα των άλλων κρατών-μελών. Οι ευρωπαϊκές οδηγίες περισσότερο εναρμονίζουν τους όρους πρόσβασης στην ευρωπαϊκή σιδηροδρομική

[18] tnm (τονο-χιλιόμετρο): η μεταφορά ενός τόνου (1000kg) φορτίου σε απόσταση ενός χιλιομέτρου

[19] σημ. εξαιρούνται μόνο οι επιχορηγήσεις για την απόκτηση των οχημάτων οδικών μεταφορών.

[20] Πολύ καλή σχέση μεταξύ μεταφερόμενου φορτίου (όγκου, βάρους) και ταχύτητας, φιλικό προς το περιβάλλον, δυνατότητα ακρίβειας δρομολογίων κ.α.

[21] Η πρώτη απελευθέρωση ενός διευρωπαϊκού δικτύου εμπορικών σιδηροδρομικών μεταφορών, μήκους 50.000 χλμ. θεωρείται ότι πραγματοποιήθηκε στις 15/03/2001. Οι φορείς εκτέλεσης διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών δρομολογίων έχουν ελεύθερη πρόσβαση στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (TERFN) για μια μεταβατική περίοδο. Το αργότερο μέχρι το 2008, η πρόσβαση θα είναι ελεύθερη σχεδόν στο μεγαλύτερο μέρος του ευρωπαϊκού δικτύου (περίπου 150.000 χλμ), (βλ. Έκθεση Jarzembowski (Ε.Ε., 2001 γ) & Έκθεση Swboda (Ε.Ε. 2001 δ).

υποδομή (π.χ. έκδοση αδειών, πιστοποιητικών ασφαλείας κ.α.) ενώ αντίθετα η πρόσβαση στην αγορά των εσωτερικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών (και επιβατικών) δρομολογίων εξακολουθεί και διέπεται από τις εθνικές νομοθεσίες.

Η πρώτη και η δεύτερη δέσμη μέτρων (τα «*Σιδηροδρομικά Πακέτα*» του 1999 και του 2003 αντίστοιχα) που προτείνεται από την Ε.Ε. για την ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου περιλαμβάνει διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων ιδιοκτησίας και εκμετάλλευσης των υποδομών και των μέσων, βελτίωση της πιστότητας των δρομολογίων, σταδιακή παραχώρηση σιδηροδρομικών γραμμών αποκλειστικά στις εμπορικές μεταφορές, συνεχή εκπαίδευση των εργαζομένων σε νέες τεχνολογίες, περαιτέρω ανάπτυξη του ERTMS[22], χρηματοδότηση έργων που αναβαθμίζουν το ευρωπαϊκό δίκτυο, αύξηση των προσβάσεων των σιδηροδρόμων στους λιμένες και κυρίως ανάπτυξη των ασφαλών κανόνων λειτουργίας και της διαλειτουργικότητας[23].

Η τρίτη δέσμη μέτρων («*Τρίτο Πακέτο*») που ανακοινώθηκε το Μάρτιο του 2004 (Ε.Ε., 2004 δ) αφορά ένα νέο θεσμικό πλαίσιο των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη, το οποίο προσπαθεί να διαχωρίσει τη σιδηροδρομική υποδομή από την εκμετάλλευση, εντάσσεται στην τρίτη δέσμη μέτρων της Ε.Ε. για το σιδηροδρομικό δίκτυο των διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Όπως προβλέπεται από την εν λόγω πρόταση της Επιτροπής, από την 1/1/2010 θα μπορούν σιδηροδρομικές εταιρίες ενός κράτους-μέλους να πραγματοποιούν δρομολόγια προς άλλα κράτη-μέλη και, μάλιστα, θα έχουν τη δυνατότητα, στο πλαίσιο των διεθνών γραμμών που διασχίζουν τα κράτη, να μεταφέρουν επιβάτες από μία πόλη σε άλλη, εντός του ίδιου κράτους. Με τον τρόπο αυτό, η Επιτροπή ελπίζει να τονώσει τον ανταγωνισμό σε μία αγορά όπου η ζήτηση ήδη δέχεται πιέσεις, από τις χαμηλού κόστους αερομεταφορές.

Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων, η Επιτροπή υπέβαλε σχέδιο κανονισμού που προβλέπει την εισαγωγή ρητρών κατώτατου ορίου ποιότητας σε συμβάσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των πελατών τους. Η αδυναμία εξασφάλισης της ποιότητας για τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, ειδικότερα για διεθνείς υπηρεσίες που αφορούν πολλές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στο ίδιο δρομολόγιο, επηρεάζει αρνητικά την ελκυστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών και αποτελεί ακόμη μια από τις βασικές αιτίες της σταθερής πτώσης του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά (κάτω του 8% σε σύγκριση με 40% στις Η.Π.Α. βλ. Ε.Ε., 2002 β). Σημειώνεται ότι αν δεν αλλάξει άμεσα και ριζικά ο τρόπος λειτουργίας χρήσης των σιδηροδρομικών μεταφορών, οι προβλέψεις για τον κλάδο είναι πλέον ανησυχητικές καθώς οι σύγχρονοι τρόποι παραγωγής και διανομής ζητούν από τα μεταφορικά μέσα ακρίβεια και ταχύτητα στις μεταφορές τους. Το θέμα απασχολεί ιδιαίτερα του λιμένες καθώς τα σύγχρονα συστήματα μεταφορών έχουν αναγάγει την σχέση λιμένα - σιδηρόδρομου ως πρώτη επιλογή και προτεραιότητα. Η αδυναμία του ενός συστήματος επηρεάζει το άλλο και το αντίστροφο.

---

[22] European Rail Traffic Management System: το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης σιδηροδρομικής κυκλοφορίας που δημιουργήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90.

[23] Το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο, με την Οδηγία 2001/16/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα, συμπληρώνεται συνέχεια από μέτρα βελτίωσης της τεχνικής και επιχειρησιακής διαλειτουργικότητας των συμβατικών σιδηροδρομικών συστημάτων στα διευρωπαϊκά δίκτυα.

5.3.3. Η πολιτική της Ε.Ε. για τις Οδικές Μεταφορές

Η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ε.Ε. πραγματοποιήθηκε την 1/7/1998. Αυτή η απελευθέρωση σε συνδυασμό με την υψηλή προσαρμοστικότητα του κλάδου διόγκωσε την αγορά και εκτόπισε τα άλλα μεταφορικά μέσα από την αγορά των ενδο-ευρωπαϊκών εμπορευματικών μεταφορών. Τα μέτρα της Ε.Ε. για τον κλάδο περιορίζονται σε ρυθμίσεις που συμβάλλουν στην εναρμόνιση ορισμένων συμβατικών διατάξεων με στόχο την προστασία των μεταφορέων (καθώς ο κλάδος είναι ιδιαίτερα εξατομικευμένος), έναντι των φορτωτών, στην προστασία των δικαιωμάτων και των συνθηκών εργασίας των οδηγών (ωράριο[24], εκπαίδευση κ.α.), στην ενίσχυση των ελέγχων και των ποινών και τέλος στην εισαγωγή νέων τεχνολογιών στον κλάδο, τόσο σε επίπεδο μηχανολογίας όσο και σε επίπεδο τηλεπικοινωνιών. Μέσα στα μέτρα της Ε.Ε. περιλαμβάνονται δράσεις που στόχο έχουν να κάνουν πιο δίκαιη την καταβολή του κόστους που προκαλούν οι οδικές μεταφορές στην κοινωνία με σκοπό να μειωθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός στην βιομηχανία των μεταφορών.

5.3.4. Η πολιτική της Ε.Ε. για τις Αεροπορικές Μεταφορές

Προτεραιότητες της Ε.Ε., μεταξύ άλλων, για τις αεροπορικές μεταφορές είναι να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που εντοπίζονται στον κλάδο όπως: η άρση των εμποδίων για την ανάπτυξη του «*Ευρωπαϊκού Ενιαίου Ουρανού*» (Open Single Sky), η προώθηση μιας αγοράς αερομεταφορών που να στηρίζεται σε υγιή ανταγωνισμό, ο έλεγχος και ο περιορισμός της αυξημένης πυκνότητας της κυκλοφορίας στους αεροδιάδρομους και τα αεροδρόμια[25], η αποθάρρυνση ανάπτυξης νέων αεροδρομίων, η επιβολή στους εμπλεκόμενους χρήσης φιλικότερων προς το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία μεθόδων και υλικών, η συνεχής εκπαίδευση υψηλά εξειδικευμένου προσωπικού, η πριμοδότηση του σιδηρόδρομου σε γραμμές και αποστάσεις που το τρένο μπορεί να είναι ανταγωνιστικό[26], ο περιορισμός των αιτίων της αυξανόμενης τάσης των αεροπορικών ατυχημάτων[27] κ.α.

Το τελευταίο μάλιστα γεγονός σε συνδυασμό με τις επιπτώσεις της 11ης Σεπτεμβρίου είναι οι μοναδικοί ίσως λόγοι που θα περιορίσουν την τάση ανάπτυξης του αεροπορικού κλάδου, οποίος όμως βρίσκει διέξοδο στην αυξανόμενη ανάγκη για εμπορευματικές ταχυμεταφορές (βλ. courier service).

---

[24] Σχετική Οδηγία της Ε.Ε. του 2002 (Ε.Ε., 2002 γ) η οποία έχει ορίζοντα εφαρμογής τον Μάρτιο του 2005, προβλέπει 48 ώρες ανώτατο όριο εβδομαδιαίας εργασίας για όσους απασχολούνται σε «*κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών*», όχι πάνω από 6 διαδοχικές ώρες χωρίς διάλειμμα αλλά και άλλες ρυθμίσεις για το χρόνο ανάπαυσης, για τη νυχτερινή εργασία, τι περιλαμβάνει η εργασία ενός οδηγού κ.α.

[25] Το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας διαρθρώνεται από 26 υποσυστήματα και 58 κέντρα ελέγχου πτήσης, δηλ. 3 φορές περισσότερα από ότι στις Η.Π.Α. για μία ανάλογη έκταση.

[26] Εάν οι σημερινές ταχύτητες των τρένων μπορούσαν να αυξηθούν κατά 30% και οι επιβάτες μπορούσαν να αποδεχθούν διάρκεια ταξιδιού κατά 50% μεγαλύτερη από αυτή των αερομεταφορών (ακόμη και λόγω της χρονοβόρου μετακίνησης προς και από το αεροδρόμιο), περισσότερα από 50 ζεύγη πόλεων θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν από τρένα μεγάλης ταχύτητας. Σε μια τέτοια περίπτωση το αεροδρόμιο του Άμστερνταμ, του οποίου το 60% των πτήσεων αφορούν αποστάσεις μικρότερες των 800 χλμ., θα αντιμετώπιζε πρόβλημα επιβίωσης (Ε.Ε. 1999 α)

[27] Ειδικοί προβλέπουν στην ένα σοβαρό αεροπορικό ατύχημα σε εβδομαδιαία βάση (Ε.Ε., 2001 β)

5.3.5. Η πολιτική της Ε.Ε. για τις Ποτάμιες Μεταφορές

Η πρόσβαση στην αγορά της εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι ελεύθερη από τον Ιανουάριο του 2000. Το πυκνό δίκτυο των πλωτών φυσικών ποταμών και καναλιών που διασχίζουν το κέντρο της Ε.Ε. (Σηκουάνας, Ρήνος, Μοζέλας, Έσκοτ, Έλβας, Όντερ) επιτρέπουν αιώνες τώρα την μεταφορά εμπορευμάτων (και επιβατών) με ένα τρόπο αρκετά οικονομικό, ασφαλή και ακριβή στα δρομολόγιά του. Εντούτοις, είναι ιδιαίτερα μικρό, σε σχέση με την μεταφορική ικανότητα των ποταμών, αλλά και τις περιοχές που διασχίζουν, το ποσοστό των ενδοκοινοτικών εμπορευμάτων που διακινούνται με ποτάμια πλωτά μέσα.

Γι' αυτό το λόγο η Ε.Ε. εκτός των έργων υποδομών που χρηματοδοτεί, όπως το κανάλι Ρήνου - Μάιν - Δούναβη το οποίο συνέδεσε τον ανωτέρω ποτάμιο δίκτυο με την λεκάνη του Δούναβη[28], προωθεί μέσω προγραμμάτων της την αύξηση των ποτάμιων μεταφορών και κυρίως την σύνδεσή τους τόσο με τους σιδηρόδρομους όσο και με την ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Μεταξύ των πολιτικών της Ε.Ε. για τις ποτάμιες μεταφορές είναι:

- δημιουργία κομβικών συστημάτων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και **υποδομών μεταφορτώσεων με άλλα μέσα μεταφοράς και υποδομών προστιθέμενης αξίας (logistic centers).**
- ανάπτυξη εσωτερικών πλωτών δρομολογίων μικρών αποστάσεων
- εναρμόνιση των τεχνικών ρυθμίσεων για τα σκάφη αλλά και των πιστοποιητικών των πλοιάρχων, των συστημάτων ασφαλείας κ.α.
- ενσωμάτωση στις ποτάμιες μεταφορές της τεχνολογίας των τηλεπικοινωνιών και της ασφαλούς ανταλλαγής δεδομένων με την χρήση της «*ηλεκτρονικής αναφοράς εκ των προτέρων*» (advance electronic reporting) και του «*εκτελωνισμού εν πλω εντός του ποταμού*» (inland customs clearance), όπως ήδη συμβαίνει στην Σουηδία και την Πορτογαλία, μειώνοντας έτσι το χρόνο και κυρίως το κόστος που επιβαρύνονται τα εμπορεύματα στους ποτάμιους λιμένες.

5.3.6. Πολιτική της Ε.Ε. για τις Ναυτιλιακές - Θαλάσσιες Μεταφορές

Για πολλά έτη, η Ε.Ε. δεν είχε στην ατζέντα της την ναυτιλιακή πολιτική. Ο Greaves (1997), στη διεξαγωγή μιας ανασκόπησης για την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, επικρίνει την Ένωση ότι στα θέματα της ναυτιλίας τα κοινοτικά όργανα απλώς αντιδρούν παρά προλαμβάνουν και υποστηρίζει ότι, ειδικά κατά τη διάρκεια των πρώτων 20 ετών ζωής της Ένωσης, η ναυτιλιακή πολιτική είχε εντελώς παραμεληθεί. Αν και αποφάσεις που λήφθηκαν κατά καιρούς από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (Ε.Δ.) δήλωναν ότι οι αρχές της Συνθήκης της Ρώμης (1957) είχαν ισχύ και για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, το γεγονός είναι ότι κανένα μέτρο δεν περιλήφθηκε στα άρθρα της Συνθήκης σχετικά με τα θέματα μεταφορών γενικά.

Διάφοροι λόγοι μπορούν να βρεθούν για να εξηγήσουν αυτήν την πραγματικότητα, αλλά κυρίως τρεις (Kyriazopoulos E. & Marcoyannis G., 2003):

---

[28] Δηλ. σήμερα ποταμόπλοια μπορούν να φορτώσουν εμπορεύματα από ποτάμια λιμάνια του Ατλαντικού, ή της Βόρειας Θάλασσας και να ξεφορτώσουν στον Εύξεινο Πόντο.

1. οι έξι αρχικές χώρες-μέλη της Ένωσης[29] ήταν χώρες ηπειρωτικές, και ως εκ τούτου έδωσαν προτεραιότητα στις χερσαίες μεταφορές και λίγο λιγότερο στις ποτάμιες,
2. η ναυτιλία θεωρήθηκε από την Ένωση, μια διεθνής δραστηριότητα που επεκτείνεται έξω από τα όρια της και ως εκ τούτου θεώρησε ότι δεν είχε την εξουσιοδότηση να ενεργεί μονομερώς,
3. τα μέλη της Ένωσης ήταν ήδη, πριν τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το 1957, μέλη παγιωμένων διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών (IMO, BIMCO ...), οι οποίοι εξέδιδαν ναυτιλιακές συμβάσεις, τις οποίες μετά οι εθνικές κυβερνήσεις προσυπόγραφαν.

Ο Greaves, χαρακτηριστικά αναφέρει ότι με την απουσία της ναυτιλίας από τη Συνθήκη της Ρώμης, η Κοινότητα απέφυγε τις συγκρούσεις μεταξύ του κοινοτικού και διεθνούς δικαίου. Σύμφωνα με τους Paixao & Marlow (2001) η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική μπορεί να ταξινομηθεί σε τρία στάδια, που περιγράφουν την εξέλιξη της σπουδαιότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας στα ευρωπαϊκά δρώμενα.

5.3.6.1. Πρώτο Στάδιο: 1957-1984

Η αρχική κίνηση προς την ανάπτυξη μιας ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής έγινε μετά από την πρώτη διεύρυνση της Ένωσης, το 1973, η οποία πρόσθεσε την Βρετανία, τη Δανία και την Ιρλανδία, χώρες με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ναυτιλία. Μάλιστα, τόσο η Βρετανία όσο και η Ιρλανδία αποτελούν νησιά και, έτσι για πρώτη φορά στην ιστορία της Ένωσης, δύο χώρες-μέλη είχαν ως μοναδικά μέσα μεταφοράς, με τον πυρήνα της Ένωσης, τα πλοία και τα αεροπλάνα[30]. Η ενίσχυση του ρόλου της ναυτιλίας στα ευρωπαϊκά θέματα ήρθε αργότερα, το 1981, με την προσχώρηση της Ελλάδας[31] στην Κοινότητα, καθώς η Ελλάδα:

- συνόρευε μόνο δια θαλάσσης με άλλη κοινοτική χώρα (βλ. Ιταλία),
- είναι μία χώρα με πλούσιο νησιωτικό σύμπλεγμα, και έχει ανάγκη από θαλάσσια συγκοινωνία,
- μέσω των ελλήνων εφοπλιστών και πλοιοκτητών διαχειρίζεται ένα από τους μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο.

Η πρώτη ουσιαστική ενόχληση της Ένωσης για τον κλάδο της ναυτιλίας, όπως αναφέρθηκε, ήρθε το 1973 από μία πολύ σημαντική απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, η οποία αναλύοντας, για πρώτη φορά, εάν τα άρθρα 74 και 84 της Συνθήκης της Ρώμης ισχύουν ή όχι για τις θαλάσσιες μεταφορές, αποφάσισε ότι η Συνθήκη ισχύει για όλους τους οικονομικούς τομείς, είτε πρόκειται για αγαθά ή υπηρεσίες, άρα και για την ναυτιλία.

---

[29] Βέλγιο, Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Λουξεμβούργο & Κάτω Χώρες

30 Σήμερα η Βρετανία συνδέεται και σιδηροδρομικώς με την ηπειρωτική Ευρώπη, μέσω του υποθαλάσσιου τούνελ της Μάγχης

[31] Ο αείμνηστος π. Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής είχε πει ότι «*η εμπορική μας ναυτιλία ήταν η προίκα με την οποία η Ελλάδα μπήκε στην ΕΟΚ*», Αφιέρωμα για την Ναυτιλία - Ποσειδώνια 2004 της Εφημερίδας Απογευματινή, Ιούνιος 2004

Παρ' όλες τις αποφάσεις του Ε.Δ., μόλις το 1976 η Επιτροπή, υπέβαλε την πρώτη της ανακοίνωση (Ε.Ε., 1976), για θέμα σχετιζόμενο με την ναυτιλία, και αυτό εξαιτίας της ανησυχητικής μείωσης του στόλου των κοινοτικών χωρών αλλά και των θέσεων εργασίας του κοινοτικού ναυτιλιακού και παραναυτιλιακού εργατικού δυναμικού. Η αφορμή αυτής της ανακοίνωσης δόθηκε εξαιτίας του άδικου, για τις χώρες - μέλη, ανταγωνισμού τιμολόγησης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων από τους χαμηλότερου κόστους στόλους των πρώην ανατολικών χωρών. Ο Greaves (1997) συνοψίζει τους κοινοτικούς στόχους αυτής της ανακοίνωσης στην:

- παροχή ανεξάρτητων ναυτιλιακών υπηρεσιών από τη χώρα όπου η επιχείρηση έχει συσταθεί,
- προστασία της ελεύθερης πρόσβασης σε μια ελεύθερη αγορά παγκόσμιας ναυτιλίας,
- προώθηση του θεμιτού ανταγωνισμού,
- εγγύηση, μακροπρόθεσμα, των επιχειρηματικών δεξιοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη τις φιλοδοξίες των αναπτυσσόμενων χωρών που επιθυμούν να συμμετάσχουν σε αυτήν την οικονομική δραστηριότητα και στη
- προώθηση των κοινωνικών όρων για τους ναυτικούς και στη συντήρηση και βελτίωση των προτύπων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Εντούτοις, και τα επόμενα 9-10 χρόνια, δηλ. μέχρι το 1985, ελάχιστη ήταν η ενασχόληση της Κοινότητας με θέματα ναυτιλίας, όπως αναφέρει και ο Ledger G. (1993). Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (International Transport-Workers Federation - ITF) (ITF, 1985) αποδίδει αυτήν την αδράνεια, εν μέρει, και στις τοποθετήσεις μερικών από τα κράτη-μέλη, οι οποίες είχαν συμφέρον να μην υιοθετηθούν νέες ναυτιλιακές πολιτικές. Όμως ένα σωρό από ζητήματα κοινωνικής και νομικής φύσης αλλά και θέματα ανταγωνισμού, ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος οδήγησαν το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο να αρχίσει να λαμβάνει αποφάσεις, κανονισμούς και να εκδίδει συστάσεις σχετικές με τα μεταφερόμενα φορτία, την επικύρωση Διεθνών Συνθηκών, την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης. Μάλιστα, το 1979, η Ε.Ε. υιοθέτησε στην νομοθεσία της τον «*Κώδικα για την Διαχείριση της Ναυτιλίας Τακτικών Γραμμών*» (Code for Conduct for Liner Shipping) της UNCTAD, αναγνωρίζοντας παράλληλα την ύπαρξη δυσκολιών στη ναυπηγική της βιομηχανία (Ross, 1998). Αυτό το τελευταίο ζήτημα οδήγησε την Επιτροπή να δεχτεί την ιδέα ότι τα κράτη-μέλη μπορούν να επιχορηγούν τις βιομηχανίες τους τόσο της ναυτιλίας όσο και της ναυπηγικής.

5.3.6.2. Δεύτερο Στάδιο: 1985-1994

Ως αφετηρία για την άσκηση μίας ουσιαστικής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής θεωρείται η Ανακοίνωση της Επιτροπής, του 1985 (Ε.Ε., 1985 α), η οποία βάζει τις βάσεις για να δημιουργηθεί ένα λογικό και συνεπές πλαίσιο για την ναυτιλιακή βιομηχανία. Έτσι για πρώτη φορά η Ε.Ε αναφέρεται σε μέτρα που πρέπει να ακολουθηθούν στους τομείς: της ναυτιλιακής ασφάλειας, της πρόληψης της ρύπανσης, της **ανάπτυξης του Λιμενικού Ελέγχου (Port State Control)**, της εφαρμογής των παράκτιων συστημάτων ναυσιπλοΐας, του ευρωπαϊκού νηολογίου, **καθώς και θέματα σχετικά με την λειτουργία των λιμένων.**

Μετά την Ανακοίνωση αυτή αλλά και με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς το 1985, όπου μία σειρά μέτρων πάρθηκαν για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών μεταφορών, οι Υπουργοί Μεταφορών & Ναυτιλίας τον Δεκέμβριο του 1986, συμφώνησαν πάνω σε ένα «*ναυτιλιακό πακέτο*» (ΕΕ, 1986 α), το οποίο αποτέλεσε τη βάση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής κοινής πολιτικής. Αυτό το πακέτο θεωρήθηκε ως πρώτο ουσιαστικό βήμα προς την ανάπτυξη της ναυτιλιακής πολιτικής και περιελάμβανε τέσσερις κανονισμούς του Συμβουλίου :

1. Ο με αριθμό 4055/86 (Ελευθερία παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών)
2. Ο με αριθμό 4056/86 (Κανόνες Ανταγωνισμού)
3. Ο με αριθμό 4057/86 (Αθέμιτες πρακτικές τιμολόγησης) και
4. Ο με αριθμό 4058/86 (Συντονισμός Δράσης σε θέματα σχετικά με την αρχή της απελευθέρωσης εμπορίου και του ανταγωνισμού αλλά και της ναυτιλίας «*γραμμών*» και χύδην φορτίου).

Οι Κανονισμοί αυτοί περιελάμβαναν περισσότερο, επιθυμητά μέτρα που θα ήθελε η Ε.Ε. παρά αποτελεσματικά μέτρα που θα ανακούφιζαν την κατάσταση. Σχολιάζοντας το συγκεκριμένο «*ναυτιλιακό πακέτο*» ο Ross (1998) το θεωρεί ως ένα βήμα προς την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, χωρίς όμως να μπορεί να καθιερώσει μία συγκεκριμένη πολιτική ενώ ο Greaves (1997), θεωρεί ότι το «*πακέτο*» εστίασε δυστυχώς στην απειλή που προκλήθηκε στην κοινοτική ναυτιλιακή βιομηχανία, από τις προστατευτικές πολιτικές και τις πρακτικές των έξω ευρωπαϊκών χωρών - μελών, και κυρίως των Η.Π.Α. οι οποίες προώθησαν μία σειρά από εθνικές ρυθμίσεις (επιβολή απαγορεύσεων στα αμερικανικά λιμάνια για τον ελλιμενισμό πλοίων που δεν πληρούν κάποιες προϋποθέσεις κ.α.), με στόχο την προώθηση συγκεκριμένων συμφερόντων. Εντούτοις, οι δύο πρώτοι Κανονισμοί, λειτούργησαν αρκετά αποτελεσματικά και περισσότερο από αυτούς, ο 4055/86, ο οποίος θεωρείται ως ένας από τους στυλοβάτες της σημερινής ελεύθερης αγοράς των θαλάσσιων υπηρεσιών στην Ευρώπη.

Από το 1986 μέχρι τον Ιούνιο του 1989 καμία περαιτέρω πρόοδος δεν σημειώθηκε στη ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, παρά την επιθυμία του Συμβουλίου να αντιμετωπίσει το σύνθετο ζήτημα των θαλάσσιων ενδομεταφορών (πλόες εντός ευρωπαϊκών υδάτων) και κυρίως της άρσης του cabotage[32] στις νότιες ευρωπαϊκές χώρες (συμπεριλαμβανομένου και της Ελλάδας) στα πλαίσια της εφαρμογής της ενιαίας αγοράς. Μέχρι τον Ιούνιο του 1989, η Επιτροπή είχε εκδώσει δύο έγγραφα σχετικά με τα θέματα ναυτιλίας, τα οποία όμως προσέγγιζαν διαφορετικά το θέμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Περιληπτικά, το πρώτο έγγραφο προσδιόρισε τα προβλήματα που αντιμετώπιζε η κοινοτική ναυτιλιακή βιομηχανία ενώ έκανε προτάσεις για αναβάθμιση της νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με το cabotage, το Ευρωπαϊκό Νηολόγιο Σκαφών[33] και τον νομικό καθορισμό του πλοιοκτήτη, ενώ το δεύτερο έγγραφο αφορούσε κυρίως ζητήματα επιχορηγήσεων (επιχορήγηση επενδύσεων, ευνοϊκές πιστωτικές ρυθμίσεις, ειδικά φορολογικά κίνητρα, κρατικές παραγγελίες κ.α.).

---

[32] Καθεστώς αποκλειστικής χρήσης εθνικών μεταφορικών μέσων για εσωτερικές - εθνικές μεταφορές

[33] European Ship Register (EUROS)

Μετά από την παρουσίαση του δεύτερου εγγράφου, η Επιτροπή συμφώνησε να εγκρίνει επιχορηγήσεις σε ναυτιλιακές δραστηριότητες, υπό ορισμένες συνθήκες όμως, και μέσα από διάφορους περιορισμούς, που θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν ένα πεδίο δραστηριότητας ίσων ευκαιριών και υγιούς ανταγωνισμού.

Προκειμένου να αντιστραφεί η κάθετη πτώση στους ευρωπαϊκούς στόλους, να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της κοινοτικής ναυτιλίας και να δημιουργηθούν περισσότερες θέσεις εργασίας για τους ευρωπαίους ναυτικούς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε την καθιέρωση του EUROS, δηλ. ενός κοινοτικού νηολογίου το οποίο θα λειτουργούσε παράλληλα με τα εθνικά των χωρών - μελών και έτσι τα πλοία θα έφερναν, εκτός από την εθνική σημαία και την κοινοτική. Το EUROS σχεδιάστηκε για να γίνει ένα ελκυστικό νηολόγιο που θα αντιστάθμιζε τα πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν τα πλοία που φέρουν «*σημαίες ευκαιρίας*»[34]. Υπάρχουν άλλωστε 4 κυρίως λόγοι για την ανάγκη δημιουργίας κοινοτικού στόλου:

- Καταρχήν, η Ε.Ε., η περιοχή με τις περισσότερες εμπορικές συναλλαγές στον κόσμο, δεν πρέπει να εξαρτάτε από στόλους άλλων χωρών,
- δεύτερον, η Ε.Ε. εξασφαλίζει την πιστή και άμεση τήρηση των υψηλότερων απαιτήσεων ασφάλειας, όπως αυτοί καθορίζονται από τις διεθνείς ναυτιλιακές συνθήκες, με αποτέλεσμα να κυκλοφορούν στα διεθνή και ευρωπαϊκά ύδατα όλο και περισσότερα ασφαλή πλοία,
- τρίτον, θα αποκοπεί η έξοδος των κοινοτικών πλοίων σε «*σημαίες ευκαιρίας*» και κατά συνέπεια και των όποιων εθνικών (και κοινοτικών) εσόδων αλλά και να σταματήσει η παράλληλη με τα εθνικά νηολόγια λειτουργία και των δεύτερων εθνικών νηολογίων[35] (υγιείς συνθήκες ανταγωνισμού) και
- τέταρτον, θα αναπτυχθεί και θα συντηρηθεί η τεράστια τεχνογνωσία που έχει αναπτυχθεί στον κλάδο της ναυτικής, ναυπηγικής και λιμενικής βιομηχανίας, που από την μία μεριά προστατεύει την ασφαλή εκτέλεση των ναυτιλιακών εργασιών και από την άλλη τονώνει το κοινοτικό εργατικό δυναμικό και τις οικονομίες ολόκληρων περιοχών.

Ωστόσο, η ιδέα EUROS δεν υιοθετήθηκε ποτέ, εξέπνευσε το Μάρτιο του 1996, κυρίως λόγω της έλλειψης ενδιαφέροντος από τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες που δεν είδαν κανένα κίνητρο στην πολιτική αυτή, ούτε και στις τροποποιήσεις που στην συνέχεια επιχειρήθηκαν. Ένα από τα κύρια μειονεκτήματα ήταν οι υποχρεωτικές απαιτήσεις σε κοινοτικά πληρώματα, γεγονός που εκτινάσσει στα ύψη το λειτουργικό κόστος χρήσης του πλοίου.

Στις αρχές της δεκαετίας του '90, μερικές από τις προτάσεις του 1989 εγκρίθηκαν, συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού σχετικά με τις ναυτιλιακές κοινοπραξίες και τον Λιμενικό Έλεγχο. Όσον αφορά το πρόβλημα του cabotage, η διαδικασία διαπραγμάτευσης διάρκεσε σχεδόν 4 έτη, λόγω των διαφωνιών κυρίως με την επάνδρωση των πλοίων. Σημειώνουμε ότι, μερικές βόρειες ευρωπαϊκές χώρες (Βρετανία, Ιρλανδία, Δανία, Κάτω Χώρες, Βέλγιο) είχαν ήδη υιοθετήσει μια ανοικτή

[34] Flags of Convenience (FOC). Σημαίες χωρών με «χαλαρούς» κανόνες νηολογίου και φορολόγησης

[35] Όπως διατηρεί η Βρετανία της σημαία Isle of Man

πολιτική προσέγγισης στην παράκτια ναυτιλία, πιέζοντας με αυτό τον τρόπο να πράξουν το ίδιο και οι νότιες μεσογειακές χώρες. Εντούτοις, αν και οι Υπουργοί Μεταφορών & Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας είχαν συμφωνήσει, τον Δεκέμβριο του 1990, για την φιλελευθεροποίηση των ενδομεταφορών μέσα στο 1993, νομικοί κύκλοι κατάφεραν πείσουν το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο ότι η συμφωνία αυτή παραβιάζει την Συνθήκη της Ρώμης. Το ζήτημα των ενδομεταφορών αντιμετωπίζεται στα τέλη του 1992 με ένα νέο Κανονισμό (Ε.Ε., 1992 α) που δίνει την δυνατότητα πλέον για την σταδιακή άρση του cabotage.

Έτσι, το ενδοκοινοτικό θαλάσσιο εμπόριο σε μη-στρατηγικής σημασίας εμπορεύματα άνοιξε την 1η Ιανουαρίου 1993 και ακολούθησαν ο κλάδος της κρουαζιέρας το 1995, η μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (έλαια, προϊόντα πετρελαίου και πόσιμο νερό) το 1997, οι ενδοκοινοτικές μεταφορές με σκάφη μικρότερα από 650 gross tonnage το 1998, και οι νησιωτικές μεταφορές στις 1/1/1999. Μόνο η Ελλάδα από τα κράτη-μέλη, εξαιτίας κοινωνικοοικονομικών και εθνικών λόγων, διαπραγματεύτηκε και πέτυχε τη διατήρηση του καθεστώτος του cabotage έως τις αρχές του 2004, αλλά μόλις το καλοκαίρι του 2005 το πρώτο ακτοπλοϊκό πλοίο με μη ελληνική σημαία εκτέλεσε δρομολόγιο εσωτερικό πλου[36].

Την ίδια περίοδο (τέλος της δεκαετίας του '80 και αρχές της δεκαετίας του '90) δύο σημαντικά γεγονότα, η βύθιση του Herald of Free Enterprise το 1987 και του Scandinavia Star το 1990, ανάγκασαν την Κοινότητα να εστιάσει περαιτέρω σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και να εκδώσει έτσι μία σχετική ανακοίνωση (Ε.Ε., 1993 δ) και στην συνέχεια δύο ψηφίσματα: ένα για την πρόληψη ατυχημάτων που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση (1992 β) και ένα για την **ασφάλεια των πορθμείων** (1994 α). Σκοπός αυτών των ενεργειών της Κοινότητας ήταν να ενισχυθεί η ναυτιλιακή ασφάλεια και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μέσω της **απαγόρευσης του ελλιμενισμού** και του πλου στα κοινοτικά ύδατα πλοίων χαμηλής ποιότητας, ανεξάρτητα από τη σημαία τους. Η έλλειψη όμως κοινοτικής αντίληψης από τις χώρες - μέλη αλλά και τα συμφέροντα κάποιων κρατών είχαν σαν αποτέλεσμα την παράταση ανάληψης νομοθετικών πρωτοβουλιών για το θέμα για δύο περίπου χρόνια.

Εξαιτίας των προβλημάτων στην άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής, η Επιτροπή οργάνωσε ένα φόρουμ για να εξετάσει την κατάσταση και να προτείνει τρόπους για να γίνει η ναυτιλία, η ναυπηγική βιομηχανία και οι ναυτιλιακές υπηρεσίες της Ε.Ε. πιο ανταγωνιστικές. Το Φόρουμ των Ναυτιλιακών Βιομηχανιών [Maritime Industries Forum (MIF)] ήταν μια κοινή πρωτοβουλία των Επιτρόπων Martin Bangeman και Karel Van Miert, οι οποίοι επικεντρώθηκαν στο να προωθήσουν την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ειδικότερα, την ανάπτυξη των ενδοευρωπαϊκών μεταφορών. Αυτοί οι δύο Επίτροποι αναγνώρισαν επίσης, τη σημαντική σύνδεση της ναυτιλίας με τις άλλες ναυτιλιακές βιομηχανίες (**λιμένες**, ναυπηγία, επισκευές,

[36] Ο βρετανικών συμφερόντων ναυτιλιακός κολοσσός της Sea Carriers (και διαχειριστής της Διώρυγας της Κορίνθου) σε συνεργασία με την εταιρεία του εφοπλιστή Δ. Ευγενίδη, δρομολόγησε ταχύπλοο με βρετανική σημαία στην διαδρομή Πειραιά - Σίφνο - Σέριφο και Μήλο (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2005 α). Αξίζει να επισημανθεί ότι μπορεί θεωρητικά η απελευθέρωση να έχει τυπικά επέλθει από το 2004 ουσιαστικά όμως η αγορά παραμένει υπό έλεγχο, καθώς το Υ.Ε.Ν. αρνείται να απελευθερώσει το τιμολογιακό καθεστώς και τα δρομολόγια.

επικοινωνίες κ.α.) και την σχέση αλληλεξάρτηση τους. Φορείς από όλους τους κλάδους της ναυτιλιακής βιομηχανίας και της διοίκησης, όπως ενώσεις, ιδρύματα, θεσμικά όργανα της Κοινότητας κ.α., κλήθηκαν να συμμετέχουν σε αυτό το Φόρουμ.

Οι θέσεις του Φόρουμ των Ναυτιλιακών Βιομηχανιών ενσωματώθηκαν στην Ανακοίνωση της Επιτροπής, το 1992, (Ε.Ε., 1992 β) που θεωρούσε τον κλάδο της **ναυτιλίας μικρών (ή αλλιώς των κοντινών) αποστάσεων - (Να.Μ.Α.) (Short Sea Shipping - S.S.S.)**[37] ως πρώτη προτεραιότητα ανάληψης πολιτικής δράσης για την επίτευξη υψηλότερης κινητικότητας εντός της Ε.Ε., υποχρεωτικό συστατικό για τη βιώσιμη εξέλιξη και την ανάπτυξη. **Εξυπακούεται πως η ανάπτυξη της Να.Μ.Α. συνδέεται απόλυτα με την ανάπτυξη των λιμένων**. Η Επιτροπή χρησιμοποιώντας μάλιστα τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν από την έκθεση του 1987, εκδίδει το 1992 μία νέα έκθεση, γνωστή ως έκθεση Brundtland, η οποία εισάγει τον ορισμό της αειφορίας στον κλάδο των μεταφορών και εστιάζει κυρίως στο ενεργειακό ζήτημα της κίνησης των μεταφορικών μέσων.

Το 1992 επίσης η Ε.Ε. δημιούργησε το Πρόγραμμα PACT[38] με σκοπό να δυναμωθεί η διατροπικότητα των μεταφορικών μέσων και κυρίως να διοχετευτεί το μεταφορικό φορτίο από τις οδικές μεταφορές στους σιδηρόδρομους και την ναυτιλία μικρών αποστάσεων και τις ποτάμιες μεταφορές. Χαρακτηριστικά είναι τα παραδείγματα μίας νέας θαλάσσιας υπηρεσίας μεταξύ των λιμένων La Rochelle - Χάβρης και Ρότερνταμ, η οποία μέσα σε μία τριετία διοχέτευσε 643.000 τόνους οδικού φορτίου στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Η αξιολόγηση του προγράμματος ανέδειξε μεταξύ άλλων τα εξής συμπεράσματα (Ε.Ε., 2002 β):

- Τα περισσότερα επιχειρηματικά μέτρα που χρηματοδοτήθηκαν, τουλάχιστον είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα.
- Η εμπορική βιωσιμότητα των διατροπικών έργων δεν επετεύχθη καθώς υπάρχουν προβληματικές συνθήκες στην αγορά των συνδυασμένων μεταφορών στην Ευρώπη.
- Η καινοτομία που απαιτείται τόσο στην τεχνολογία όσο και στην εφοδιαστική (logistics) σε συνδυασμό με τις συνθήκες της αγοράς βάζουν σε κίνδυνο την εμπορική βιωσιμότητα των έργων.

---

[37] Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (Να.Μ.Α.) περιλαμβάνει την μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, δια θαλάσσης, μεταξύ λιμανιών της Ε.Ε. ή μεταξύ αυτών των λιμανιών και άλλων που δεν ανήκουν στην Ε.Ε. αλλά έχουν μια ακτογραμμή στις εσωκλειόμενες θάλασσες που οριοθετούν την Ευρώπη. Η Να.Μ.Α. περιλαμβάνει εθνική και διεθνή μεταφορά, συμπεριλαμβανομένου τόσο της υπηρεσίας των τροφοδοτών (feeder service) όσο και των ποτάμιων και λιμναίων μεταφορών. Η ιδέα της Να.Μ.Α. επεκτείνεται και στην θαλάσσια μεταφορά μεταξύ των κρατών - μελών και της Νορβηγίας, της Ισλανδίας και των άλλων κρατών της Βαλτικής, της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου. Συνήθως, πέντε είναι οι τύποι των πλοίων που δραστηριοποιούνται στη Να.Μ.Α. (ECMT, 2001) α) Πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου «παραδοσιακού τύπου» με τη δυνατότητα μεταφοράς και χύδην φορτίων, β) μικρά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) (Feeders) με μεταφορική ικανότητα από 150 έως 500 TEU, γ) πλοία Ro-Ro /Ferry με δυνατότητες μεταφοράς ομαδοποιημένων φορτίων, φορτηγά οχήματα (νταλίκες) σιδηροδρομικά βαγόνια κλπ., δ) πλοία χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν καθαρά και παραδοσιακά χύδην φορτία (π.χ. άνθρακα, σιτηρά, πετρελαιοειδή, υγροποιημένο φυσικό αέριο κ.α.), ε) πλοία ικανά να πλέουν τόσο στην θάλασσα όσο και σε πλεύσιμα ποτάμια (το μέγεθός τους κυμαίνεται από 1500 έως 2200 dwt).

[38] Pilot Action for Combined Transport (Πρόγραμμα Πιλοτικών Δράσεων για Συνδυασμένες Μεταφορές)

5.3.6.3. Τρίτο Στάδιο: από το 1995 μέχρι σήμερα

Η αναγνώριση από μεριά της Ε.Ε. ότι τρία μεταφορικά μέσα (σιδηρόδρομοι, ποτάμια και θαλάσσια ναυτιλία) διατηρούν ελάχιστα ποσοστά μεταφορικής ικανότητας, παρά τις δυνατότητες τους, ώθησαν την Επιτροπή να υποβάλει μια νέα ανακοίνωση, το 1995 (Ε.Ε., 1995 α), σχετικά με την ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών μεταφορών (ή αλλιώς: ναυτιλία μικρών αποστάσεων). Αυτή η ανακοίνωση λαμβάνει υπόψη της τις προοπτικές και τις προκλήσεις του διεθνούς και ευρωπαϊκού εμπορίου, προσδιορίζοντας τρεις (3) περιοχές όπου η δράση πρέπει να επικεντρωθεί τα επόμενα χρόνια:

1. στη βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των ακτοπλοϊκών μεταφορών,
2. **στη βελτίωση των λιμενικών υποδομών** (κάτι που δεν είχε προβλεφτεί στις προηγούμενες Ανακοινώσεις) και
3. στην ενσωμάτωση της ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων στο γενικό πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών.

Έτσι, η Επιτροπή στην προσπάθειά της να βρει λύσεις στο μεγάλο πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, την στιγμή που οι αυστηροί κανόνες ασφαλείας και λειτουργίας ωθούν τον κοινοτικό στόλο σε εξω-ευρωπαϊκές σημαίες, λιμένες και ναυπηγία υπέβαλε άλλες δύο Ανακοινώσεις, τον Μάρτιο του 1996. Η πρώτη (ΕΕ, 1996 γ) αφορούσε την ποιότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας και η δεύτερη (Ε.Ε. 1996 δ) ήταν **εστιασμένη** στην ναυπηγική και **λιμενική βιομηχανία** αλλά και άλλων κλάδων της ναυτιλιακής βιομηχανίας στο σύνολό τους.

Με βάση τους ανωτέρω προβληματισμούς που αναπτύχθηκαν, η Επιτροπή κατέληξε σε μία σειρά από συμπεράσματα - προτάσεις (Ε.Ε., 1996 ε) για την προώθηση της κοινοτικής ναυτιλίας, όπως η πίεση, σε παγκόσμιο επίπεδο (δηλ. στα πλαίσια του ΙΜΟ αλλά και σε συνεργασία με τους διεθνείς νηογνώμονες), της επιβολής αυστηρότερων προτύπων ασφάλειας σε όλα τα σκάφη και της απόσυρσης όλων των πλοίων που δεν πληρούν τον μέσο όρο των προτύπων ασφαλείας.

Για την ενίσχυση της ανωτέρω πολιτικής η Επιτροπή πρότεινε και άλλα μέτρα όπως α) η **άρνηση ελλιμενισμού στους ευρωπαϊκούς λιμένες πλοίων χαμηλών προδιαγραφών**, β) η εισαγωγή υψηλής ποιότητας τεχνολογίας στον κλάδο των μεταφορών, γ) **η εφαρμογή των υψηλότερων προτύπων στις διαδικασίες, όπως στα πορθμεία** δ) η συντήρηση των ελεύθερων αγορών ε) η κατάρτιση και συνεχής εκπαίδευση των εμπλεκομένων στην ναυτιλία και στ) η ανάπτυξη και η προώθηση της έρευνας στους ναυτιλιακούς και παραναυτιλιακούς τομείς.

Οι πολιτικές αυτές, οι οποίες μάλιστα, αποτυπώνονται κυρίως στην δεύτερη ανακοίνωση του 1996, πιστοποιούν την πεποίθηση της Ε.Ε. ότι όλοι οι τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι αλληλοεξαρτώμενοι και μόνο μέσω του συντονισμού τους και της ισόρροπης ανάπτυξής τους μπορεί να πραγματοποιηθεί η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Μάλιστα, χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η οικονομική δραστηριότητα της ναυτιλίας δεν μπορεί να περιλαμβάνει μόνο την ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των σκαφών. Αντίθετα, περιλαμβάνει όλες τις

υπηρεσίες που προσφέρονται από τις θαλάσσιες μεταφορές, τις λιμενικές υπηρεσίες, τις δραστηριότητες των διασυνδεδεμένων μέσων μεταφοράς, ακόμα και τις δραστηριότητες που έχουν να κάνουν π.χ. με τον κλάδο της αλιείας.

Ιδιαίτερη σημασία, αξίζει να σημειωθεί ότι δίνει η Επιτροπή, στην ολοκληρωμένη διαχείριση των λιμένων (βλ. κάτωθι) καθώς και στην ύπαρξη υποδομών που υποστηρίζουν συνδυασμένες μεταφορές, ως ένα μέτρο για να μειωθεί η ρύπανση που προκαλείται από τις οδικές μεταφορές.

Ένας, άλλωστε, από τους βασικότερους στόχους της ανακοίνωσης του 1995, με βάση τις επιταγές της αειφόρου ανάπτυξης που εισαχθήκανε στην πολιτική της Κοινότητας με το έγγραφο του 1992, ήταν η μετατόπιση φορτίου από τις οδικές μεταφορές στην Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Έτσι, η Επιτροπή, σε συνέχεια της έκθεσης του 1995, ανέπτυξε άλλες δύο σχετικές εκθέσεις το 1997 (Ε.Ε., 1997) και το 1999 (Ε.Ε., 1999 β). Ειδικότερα, το έγγραφο του 1999 αναλύει εις βάθος το πλαίσιο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, την ανάγκη παροχής, εκ μέρους της, βιώσιμης και ασφαλούς κινητικότητας, τη συμβολή της στην προστασία του περιβάλλοντος[39] αλλά και των εμποδίων που θέτουν προσχώματα στην ανάπτυξή της.

Σε αυτό το πλαίσιο, η Ε.Ε. θεωρεί ότι η Να.Μ.Α.[40] πρέπει να ενσωματωθεί στα συνδυασμένα συστήματα μεταφορών (combine transport systems) και των διαδικασιών logistics που υποστηρίζουν τις αλυσίδες τροφοδοσίες (supply chain) και ότι αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα συστατικά (οικονομικής) συνοχής, δεδομένου ότι μπορεί να γεφυρώσει την απόσταση μεταξύ του βασικού κορμού της Ε.Ε. και των απομακρυσμένων και εξαιρετικά -απομακρυσμένων περιοχών της Ε.Ε..

Σε συνέχεια μάλιστα του επιτυχημένου προγράμματος PACT του 1992 (και το οποίο έληξε το Δεκέμβριο του 2001) η Ε.Ε. προώθησε ένα νέο χρηματοδοτικό πρόγραμμα ανάπτυξης της διατροπικότητας των μεταφορικών μέσων, το λεγόμενο **Marco Polo**, το οποίο επικυρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2002 από το Συμβούλιο των Υπουργών.

Σε αντίθεση με το PACT το πρόγραμμα Marco Polo προωθεί έργα στροφής ορισμένου όγκου φορτίου, ο οποίος αντιστοιχεί στην προβλεπόμενη ανάπτυξη των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, προς άλλους τρόπους μεταφοράς και όχι μόνον

---

[39] Σύμφωνα με την ADEME (Agence Francaise de l' Environnement et da la Maitrise de l' Energie - Υπηρεσία Περιβάλλοντος και Εξοικονόμησης Ενέργειας της Γαλλίας, βλ. Λευκή Βίβλο, 2001) η ενεργειακή απόδοση ενός χιλιόγραμμου πετρελαίου μπορεί να μετακινήσει ανά χιλιόμετρο 50 τόνους με φορτηγό, 97 τόνους με ένα σιδηροδρομικό βαγόνι και με 127 τόνους με ένα πλωτό μέσο. Επίσης στα πλαίσια μίας άλλης μελέτης της Ε.Ε. με τίτλο «*Μειώνοντας τις εκπομπές CO_2 στην Ευρώπη μέσω μιας υπηρεσίας "από πόρτα σε πόρτα" με βάση την ναυτιλία μικρών αποστάσεων*» η ιταλική ναυτιλιακή εταιρία Grimaldi εγκαινίασε μία νέα γραμμή με γρήγορα πλοία Ro -Ro συνδέοντας το λιμάνι της Γένοβας με το λιμάνι της Βαρκελώνης. Με την υπηρεσία αυτή εκτός του ότι εκατοντάδες φορτηγά αυτοκίνητα μέσα σε 12 ώρες και με ένα λογικό αντίτιμο ήταν στον προορισμό τους, η συμβολή της μεταφοράς μέσω θαλάσσης και όχι μέσω των κορεσμένων αυτοκινητοδρόμων ήταν 2,5 φορές λιγότερο ρυπογόνος όσον αφορά τις εκπομπές CO_2 σε σχέση την οδική μεταφορά.

[40] Σύμφωνα με την Ε.Ε. (Ε.Ε., 2005 α) το μερίδιο των Να.Μ.Α. το διάστημα 1995-2002 στο σύνολο των ενδοευρωπαϊκών μεταφορών αυξήθηκε κατά 25% σε τονοχιλιομετρικούς όρους και αντιπροσωπεύει σήμερα το 40% του συνόλου των μεταφορών εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Ένωσης (έναντι 45% των οδικών μεταφορών). Εκτιμάται, ότι ο αριθμός των τακτικών γραμμών Να.Μ.Α. στην Ευρώπη φθάνει τις 1.600.

στις συνδυασμένες μεταφορές. Δεν ακολουθεί την παλαιότερη στρατηγική «*κατά των οδικών μεταφορών*» αλλά στοχεύει στο μετριασμό της οδικής συμφόρησης και την εφαρμογή της Εφοδιαστικής στις εμπορευματικές μεταφορές. Αυτό σημαίνει ότι στο πρόγραμμα αυτό δικαίωμα συμμετοχής και χρηματοδότησης έχουν πλέον και οι οδικές μεταφορές. Η βασική φιλοσοφία του Marco Polo είναι η χρησιμοποίηση των οδικών μεταφορών στις μικρές περιφερειακές μεταφορές και στις τοπικές διανομές ενώ αντίθετα η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, ο σιδηρόδρομος και οι πλωτές οδοί στις μεγαλύτερες αποστάσεις.

Πρέπει να σημειωθεί, στο σημείο αυτό, ότι η ναυτιλιακή οικογένεια (παρόλα τα ενδοοικογενειακά της προβλήματα[41]) προειδοποιεί ότι η αρχική τοποθέτηση της Ε.Ε. απέναντι στην Να.Μ.Α. έχει διαφοροποιηθεί και χαρακτηριστικά αναφέρουν (ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 2003) ότι εκεί που η Να.Μ.Α. στόχευε στην μεγιστοποίηση του θαλασσίου σκέλους μεταφοράς με παράλληλη αποτροπή των οδικών μέσων μεταφοράς σήμερα αναπτύσσεται μια πρωτοβουλία δημιουργίας μικρών θαλασσίων οδών προς διευκόλυνση των χερσαίων μεταφορών, όπως π.χ. από Μαδρίτη προς Ρώμη [δηλαδή το φορτηγό αυτοκίνητο από την Μαδρίτη προς την Ρώμη θα διευκολυνθεί μόνο σε ένα κομμάτι της διαδρομής, εκεί που δημιουργούνται τα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης (BOTTLNECK), ενώ το Μαδρίτη - Μασσαλία & Γένοβα - Ρώμη θα γίνονται οδικώς].

Πέρα από την ενασχόληση της Ε.Ε. για την Να.Μ.Α., οι προτεραιότητες της Ε.Ε. κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών έχουν επικεντρωθεί και α) στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, β) την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και γ) το άνοιγμα των διεθνών αγορών. Αναλυτικότερα:

Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας.

Εξαιτίας της αύξησης σημαντικών ναυτικών ατυχημάτων (βλ. Erika, Prestige) στα ευρωπαϊκά χωρικά ύδατα τα τελευταία χρόνια, τα οποία σημειωτέων έπληξαν περιβαλλοντικά μεγάλο αριθμό παράκτιων περιοχών της Ένωσης, ώθησαν την Ε.Ε. να αναλάβει μια εκστρατεία για την περαιτέρω ανάπτυξη της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Μερικά από τα μέτρα (Erika I, Erika II ...) που αφορούν την ναυτιλία καθεαυτού είναι :

- Η ενίσχυση της νομοθεσίας και αυστηρότερος έλεγχος ποιότητας των σχετικών Οργανισμών Ελέγχου και Εποπτείας των πλοίων [Νηογνώμονες, Πιστοποιητές ISM Code (International Safety Management Code) κ.α.]
- Στη σταδιακή απόσυρση δεξαμενόπλοιων μονό κύτους (single hull).
- Στη δημιουργία ενός Ταμείου αποζημίωσης των θυμάτων θαλάσσιας ρύπανσης
- Δημιουργία **δικτύου λιμένων καταφυγής**
- Στη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (Ε.Ε., 2002 ε), ο οποίος πρέπει να εφαρμόσει ένα σύστημα θαλάσσιας

[41] Χαρακτηριστικό παράδειγμα η διαμάχη των ελλήνων ακτοπλόων εφοπλιστών και των λεγόμενων εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και πλοίων RO-RO για την είσοδο των τελευταίων στην ελληνική αγορά Να.Μ.Α.

κυκλοφορίας κατά μήκος των ευρωπαϊκών ακτών, το οποίο σε συνδυασμό με την χρήση «*μαύρων κουτιών*» στα πλοία και των πληροφοριών που θα δίνει μετά το 2008 το δορυφορικό σύστημα ραδιοπλοϊγησης Galileo, θα μπορεί να ελέγχει και να διαχειρίζεται τις κινήσεις πλοίων και εμπορευμάτων, με σκοπό, μεταξύ άλλων, να περιοριστούν οι πιθανότητες ναυτικών ατυχημάτων.

Εντούτοις, πολλοί, κυρίως από τον εφοπλιστικό χώρο, κατηγορούν την Ε.Ε. για υπέρμετρο ζήλο εναντίον της ναυτιλίας καθώς τα νέα μέτρα ασφαλείας, τα οποία γίνονται ολοένα και αυστηρότερα μετά από κάθε νέο ναυάγιο, αυξάνουν υπέρμετρα το κόστος αγοράς και λειτουργίας των πλοίων, αποβάλλοντάς το από την αγορά, αυξάνοντας όμως ταυτόχρονα το περιβαλλοντικό κόστος καθώς το πλοίο θεωρείται ένα από τα φιλικότερα προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς. Αυτό είναι άλλωστε και το βασικό συμπέρασμα έκθεσης του Συμβουλίου Εμπορίου και Ανάπτυξης του ΟΗΕ (UNCTAD, 2003).

Επιπλέον, μετά την 11η Σεπτεμβρίου, η διάσταση ασφάλεια έλαβε και ένα επιπλέον προσδιορισμό, αυτόν της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και των θαλάσσιων μεταφορών από τρομοκρατικές ενέργειες (safety - security). Αν και η Ε.Ε. είχε δεσμευτεί να υιοθετήσει όλες τις ενέργειες που αποφασίστηκαν στην 22η Διεθνή Συνδιάσκεψη του Ι.Μ.Ο., που έλαβε χώρα στο Λονδίνο την 12/12/2002, και αφορούν: α) τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, 1974 (SOLAS 1974), και β) τις συμπληρωματικές απαιτήσεις στον νέο Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας για Πλοία και Λιμενικές Εγκαταστάσεις (ISPS Code), με ημερομηνία εφαρμογής των τροποποιήσεων την 1/7/2004, στις 20/11/2003 η ολομέλεια του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου ενέκρινε την έκθεση της ευρωβουλευτού, Ramos M., η οποία διευρύνει το πεδίο εφαρμογής των μέτρων του IMO, ώστε, πέρα από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, να καλύπτει και τη ναυσιπλοΐα στην επικράτεια κάθε κράτους - μέλους και στις αντίστοιχες λιμενικές εγκαταστάσεις για να δημιουργηθεί έτσι ένα ευρύτερο καθεστώς ασφάλειας στη θάλασσα σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Επίσης υποχρεώνεται κάθε κράτος-μέλος να ορίσει ένα συντονιστικό κέντρο για την ασφάλεια στη θάλασσα, ενώ η επιτροπή αναλαμβάνει κατά κύριο λόγο με τη διενέργεια επιθεωρήσεων, την επαλήθευση της εφαρμογής του κανονισμού από τα κράτη-μέλη.

Ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού στόλου

Ο βασικός στόχος για την Ε.Ε. είναι η αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας του στόλου της και η ενθάρρυνση θετικών μέτρων που θα επιτρέψουν στους πλοιοκτήτες να αντιμετωπίσουν τον διεθνή ανταγωνισμό, όπως επίσης και η εξασφάλιση ότι τηρούνται από όλους οι διεθνείς συμφωνίες, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν (άλλωστε τα πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα, έχουν θέσει σημαντικά ερωτηματικά στο πρόβλημα της έλλειψης ελέγχου σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας).

Για να πραγματοποιηθεί αυτό, θα πρέπει οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες να διατηρήσουν τα πλοία τους υπό ευρωπαϊκές σημαίες, γεγονός που είναι πολύ δύσκολο αν αναλογιστεί κανείς τις συνθήκες του παγκόσμιου εμπορίου και του ανταγωνισμού. Η ευρωπαϊκή σημαία αντιμετωπίζει αυστηρές φορολογικές συνθήκες, υψηλό κόστος ασφάλισης ναυτικών και ασφαλιστικών κινδύνων κ.α.

Γι' αυτό το λόγο η Ε.Ε., από το 1997, έχει εγκρίνει έναν αριθμό κινήτρων, από τον «*φόρο χωρητικότητας*» (tonnage tax) μέχρι την τελευταία δέσμη φοροελαφρύνσεων (φοροαπαλλαγές προς τους ναυτικούς που εργάζονται στην ακτοπλοΐα, φοροαπαλλαγές και οι μειωμένες εργοδοτικές ασφαλιστικές εισφορές που αφορούν την ποντοπόρο ναυτιλία, παροχές κρατικών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες), που ανακοίνωσε η Επιτροπή στις 30/10/2003. Τα κίνητρα αυτά έχουν σαν στόχο τον επαναπατρισμό των πλοίων υπό σημαίες της Ε.Ε.. Με τις νέες ρυθμίσεις, τα πλοία θα μπορούν να λειτουργούν στο πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων, υπό την προϋπόθεση ότι θα φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ε.Ε..

Τέλος, άλλη μια προτεραιότητα της Ε.Ε. αποτελεί το άνοιγμα και η προσέγγιση νέων αγορών για τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα τη συμφωνία συνεργασίας με την Κίνα, η οποία προκαλεί το ενδιαφέρον πολλών ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών.

Ευρωπαίοι Ναυτικοί

Η Ε.Ε. έχει συνειδητοποιήσει ότι η πολύχρονή της ενασχόληση με τις προσπάθειές βελτίωσης του σχεδιασμού και των τεχνικών χαρακτηριστικών των πλοίων, έχει οδηγήσει στην παραμέληση ενός σπουδαίου παράγοντα. Ενός παράγοντα ο οποίος ευθύνεται για τουλάχιστον το 90% των ναυτικών ατυχημάτων: Ο «*ανθρώπινος παράγοντας*» (human factor). Είναι κατανοητό πλέον ότι ακόμη και το ποιο σύγχρονο πλοίο μπορεί να μην πληροί τις προδιαγραφές εάν το πλήρωμά του δεν είναι καλά εκπαιδευμένο (συνήθως τα πληρώματα που προέρχονται από τρίτες χώρες) ή αν οι συνθήκες διαβίωσης πάνω στο καράβι δεν είναι ικανοποιητικές (ασφάλεια και υγιεινή).

Λαμβάνοντας υπόψη όλους αυτούς τους παράγοντες, η Επιτροπή εξέδωσε το 2001 ανακοίνωση για την εκπαίδευση και τη ναυτολόγηση των ναυτικών, η οποία τονίζει την ανησυχητική μείωση των ευρωπαίων ναυτικών και την ανάγκη διατήρησης μιας βάσης ανθρώπινου δυναμικού με ναυτική τεχνογνωσία. Με την ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή παρέχει μια σημαντική ένδειξη των πιθανών τρόπων για την δημιουργία κατάλληλων συνθηκών προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα (κίνητρα, εργασιακή ικανοποίηση κ.α.). Σημαντική είναι η οδηγία του 1999 (Ε.Ε., 1999 γ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την επιβολή των διατάξεων περί των ωρών εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες (ανώτατα ωράρια εργασίας, ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης, χρόνος διεξαγωγής γυμνασίων κ.α.)

5.3.7. Η Πολιτική της Ε.Ε. για τους Λιμένες

Την ίδια ακριβώς πολιτική, με αυτή για τις ναυτιλιακές μεταφορές, ακολούθησε η Ε.Ε. και για τους λιμένες, δηλ. ανυπαρξία οποιαδήποτε ενασχόλησης των κοινοτικών οργάνων με τους λιμένες τουλάχιστον μέχρι τις αρχές τις δεκαετίας του '90. Και είναι όντως παράδοξο το γεγονός αυτό καθώς όχι μόνο το 70% και πλέον του

εμπορίου της Ε.Ε. γίνεται δια θαλάσσης αλλά και το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού της Ε.Ε κατοικεί σε παράκτιες - παρόχθιες πόλεις - λιμένες[42].

Δειλά - δειλά οι λιμένες εισέρχονται στο κοινοτικό τραπέζι των συνομιλιών με αφορμή τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και ιδιαίτερα από το 1992, όπου, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, πρωτο-εισήχθη η πολιτική της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Να.Μ.Α.). Μάλιστα, σε μία έκθεση εργασίας (Ε.Ε., 1993 δ) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το 1993, σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τα διευρωπαϊκά δίκτυα, τονιζόταν η **αλληλεξάρτηση μεταξύ των λιμένων και της υποδομής ενδοχωρών τους** και προσδιόριζε ένα αρχικό σύνολο πιθανών «*Λιμένων και λιμενικών προγραμμάτων κοινού ενδιαφέροντος*» (port and port-related projects of common interest). Εντούτοις, η επιλογή των «*Λιμένων κοινού ενδιαφέροντος*» ήταν αδύνατη δεδομένου ότι θα παρεμπόδιζε την κανονική και επιτυχή, σχετική με την ελεύθερη αγορά, εξέλιξη των λιμένων. Αυτός ήταν άλλωστε και ένας από τους λόγους που κανένα αυτοτελές λιμενικό έργο δεν περιλαμβάνονταν τόσο στην πρώτη (το 1994) όσο και στην δεύτερη (το 1998) λίστα των έργων του ΔΕΔ-Μ. Εντούτοις, ένα μέρος αυτών των κοινοτικών ενισχύσεων κατευθύνθηκε και σε λιμενικά έργα[43], ως παράπλευρα και συμπληρωματικά έργα των ανωτέρω.

Μόλις στο τέλος του 2003, στην τρίτη και τελευταία λίστα των ΔΕΔ-Μ, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, ενσωματώθηκαν σε αυτά της ζωτικής για την Ε.Ε. έργα υποδομής, οι θαλάσσιοι διάδρομοι - αρτηρίες, που παραπέμπουν άμεσα στην χρηματοδότηση μια σειράς θαλάσσιων λιμένων. Η σταδιακή ενασχόληση της Ε.Ε. με την ναυτιλιακή βιομηχανία δημιούργησε ανάλογες απαιτήσεις και στην λιμενική βιομηχανία, η οποία όμως χαρακτηρίζεται από μια υστέρηση ανταπόκρισης, ειδικά σε σχέση με τα υπόλοιπα μεταφορικά συστήματα.

Με βάση αυτή την σκέψη η Επιτροπή, στις 10/12/1997 παρουσίασε την **Πράσινη Βίβλο για τους «*Θαλάσσιους Λιμένες και τις Ναυτιλιακές Υποδομές*»** (Ε.Ε., 1997 β), στην οποία χαρακτηριστικά αναφέρεται η ουσιαστική απουσία της λιμενικής διάστασης από την μέχρι εκείνη την στιγμή κοινοτική πολιτική μεταφορών.

Βασικός στόχος της Πράσινης Βίβλου ήταν ουσιαστικά να ξεκινήσει μια συζήτηση, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με θέμα την απόδοση των λιμένων και των ναυτιλιακών υποδομών, την ένταξή τους στο διευρωπαϊκό πολυτροπικό σύστημα μεταφορών και την εφαρμογή κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα αυτό. Έτσι, για πρώτη φορά η Ε.Ε. αναγνωρίζει την ανάγκη ενδυνάμωσης του ρόλου των λιμένων καθώς αυτοί

---

[42] Περίπου το 1/3 του αστικού πληθυσμού της Ε.Ε, πριν την διεύρυνση (πόλεις με περισσότερους από 20.000 κατοίκους) ζει κοντά στις ακτές (σε απόσταση 20 χλμ.). Εάν συμπεριληφθούν οι ποτάμιες κοιλάδες των 15 μεγαλύτερων ευρωπαϊκών ποταμών, ο αριθμός αυτός υπερβαίνει το 50% του συνολικού πληθυσμού βάση των υπολογισμών του Ομοσπονδιακού Ερευνητικού Ινστιτούτου Πολεοδομίας και Χωροταξίας (BBR), Βόννη, (Ε.Ε., 1999 β). Μετά την διεύρυνση τα στοιχεία αναφέρουν ότι τα 20 κράτη - μέλη που βρέχονται από θάλασσα εκτείνονται σε μήκος 70.000 χλμ., μήκος 7πλάσιο και 4πλάσιο από το μήκος των ακτών των Η.Π.Α. και της Ρωσίας αντίστοιχα (ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, 2005 α)

[43] Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στην πρώτη λίστα του Έσσεν οι επενδύσεις στους θαλάσσιους λιμένες αντιπροσώπευαν το 5% των συνολικών δαπανών για υποδομές του Δ.Ε.Δ., δηλ. 1,7 δισ ECU, από όπου το 35% αυτών δαπανήθηκαν στην κατασκευή νέων λιμενικών υποδομών, το 40% για τη βελτίωση των συνδέσεων με χερσαία διευρωπαϊκά δίκτυα και το υπόλοιπο ποσοστό για τη δημιουργία εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης και πολυτροπικών συνδέσεων στο εσωτερικό των λιμενικών ζωνών και για τη βελτίωση θαλασσίων προσβάσεων στους λιμένες (Ε.Ε., 1998 β).

αποτελούν βασικό κρίκο στην ανάπτυξη του Δ.Ε.Δ.. Ειδικότερα, η Πράσινη Βίβλος, αναγνωρίζει την αναγκαιότητά να:

- βελτιωθεί εν γένει η απόδοση του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών,
- διευκολυνθεί η αύξηση των ενδοκοινοτικών συναλλαγών αλλά και των συναλλαγών με τις τρίτες χώρες,
- αποσυμφορηθούν οι κύριοι οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες,
- αναπτυχθούν ναυτιλιακές συνδέσεις με νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές,
- ενισχυθεί η πολυτροπικότητα στις μεταφορές του ΔΕΔ και γι' αυτό το λόγο άλλωστε προτείνει την ενδυνάμωση της χρηματοδότησης έργων σχετικών με τους λιμένες από το πρόγραμμα PACT.

Μεταξύ άλλων η Πράσινη Βίβλος :

- Αναγνωρίζει την αναγκαιότητα να δημιουργηθεί ενιαία Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική
- Προτείνει να καθιερωθούν στους λιμένες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης αλλά και της Μεσογείου κοινά πρότυπα ανάπτυξης λιμένων και μέτρησης των αποτελεσμάτων τους.
- Αναγνωρίζει την σημασία των λιμανιών στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς από αυτά και μέσα από αυτά μπορεί να ελεγχθεί αν πληρούνται από τα πλοία οι κανόνες ασφάλειας και υγιεινής. Επιπρόσθετα, μία σειρά από λιμενικές υπηρεσίες όπως η πλοήγηση, ρυμούλκηση, διαχείριση λιμενικής κυκλοφορίας κ.α. είναι υπεύθυνες για την αξιοπλοΐα των σκαφών.
- Προτείνει τρόπους και μεθόδους για την επιλογή νέων θέσεων λιμένων βάση περιβαλλοντικών και χωροταξικών κριτηρίων, ενώ για τους υφιστάμενους εισηγείται μέτρα περιβαλλοντικής προστασίας από τις λιμενικές υπηρεσίες.
- Τονίζει την έλλειψη διαφάνειας στη λογιστική οργάνωση των λιμένων, προϋπόθεση όμως ουσιαστική για την αποτελεσματική και δίκαιη εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις και προτείνει τη καταγραφή των κρατικών ενισχύσεων, ξεκινώντας από τους μεγάλους διεθνείς λιμένες, αναγνωρίζοντας παράλληλα τις ιδιαιτερότητες που υφίστανται σε απομακρυσμένες και νησιωτικές περιοχές.
- Εισάγει μια νέα διάσταση στην πρακτική που ακολουθείται στο θέμα των λιμενικών τελών, βάζοντας ως μακροπρόθεσμο στόχο μιας Κοινοτικής πολιτικής τιμολόγησης των υποδομών, στη λογική της αντιστάθμισης του οριακού κοινωνικού κόστους (επενδυτικό κόστος, κόστος εκμετάλλευσης, περιβαλλοντικό κόστος, κόστος συνδεόμενο με τη συμφόρηση, κ.α) από τη χρήση των υποδομών. Αυτό θα επιτρέψει να εξασφαλισθεί, αφενός, ότι οι νέες επενδύσεις θα πηγάσουν από τη ζήτηση και, αφετέρου, ότι στο μέλλον θα υπάρξει υγιής ανταγωνισμός ανάμεσα στους λιμένες.
- Θεωρεί ότι στα πλαίσια της Συνθήκης της Ρώμης, περί ανταγωνισμού, η λιμενική βιομηχανία και οι υπηρεσίες που προσφέρει οφείλουν να υπακούσουν στους κανόνες της απελευθέρωσης (deregulation) και του ελεύθερου ανταγωνισμού. Στα πλαίσια αυτό η Πράσινη Βίβλος κρίνει σκόπιμο να θεσπισθεί ένα νομοθετικό

πλαίσιο σε κοινοτική κλίμακα ενόψει μιας πιο συστηματικής ελευθέρωσης της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών στους κύριους λιμένες με διεθνή κυκλοφορία. Στόχος του πλαισίου αυτού πρέπει να είναι η καθιέρωση ισόρροπων όρων ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων και εντός αυτών, και παράλληλα να εξασφαλισθεί η τήρηση των προτύπων ασφαλείας στη ναυτιλία και τους λιμένες.

Μέρος των προτάσεων αυτών αποτελούν, είτε άμεσα είτε έμμεσα, και μια σειρά άλλων πολιτικών για τις ευρωπαϊκές μεταφορές, προτάσεις που μπορούν να εντοπιστούν και στην γνωστή Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές. Έτσι, σε πολλές κοινοτικές αποφάσεις οι λιμένες συμπεριλαμβάνονται, με την ευρεία έννοια, σε θέματα των συνδυασμένων μεταφορών, της βιώσιμης ή αλλιώς αειφόρο κινητικότητας, της κοινωνικοοικονομικής συνοχής της Ε.Ε. κ.α. Χαρακτηριστική ήταν η Ανακοίνωση του 1998 για την «*Βιώσιμη ή Αειφόρο Κινητικότητα*» (Ε.Ε. 1998, γ) στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Κοινής Πολιτικής Μεταφορών, όπου μεταξύ άλλων οι λιμένες καθορίζονται ως η «*πρώτη προτεραιότητα*» για την Ένωση, εξαιτίας του προβλεπόμενου ρόλου τους που θα διαδραματίσουν στις μεταφορές της επόμενης γενεάς, τις λεγόμενες «*συνδυασμένες*». Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια, η Ε.Ε. έχει στραφεί και σε αποκλειστικές ενέργειες στον τομέα χάραξης λιμενικής πολιτικής, σε συνέχεια των ανωτέρω, και στους εξής τρεις τομείς:

1. Στην περαιτέρω ενίσχυση των μέτρων και των κανονισμών για την **Ασφάλεια Λιμενικών Εγκαταστάσεων**, τόσο από πλευράς εργατικών και άλλων ατυχημάτων όσο και από πλευράς κινδύνου τρομοκρατικών επιθέσεων, που έχουν επιβληθεί από τον νέο Κώδικα (ISPS Code).

2. Στην **Προστασία του Περιβάλλοντος**, εκδίδοντας μια σειρά Οδηγίες που συμβάλλουν σε αυτό. Χαρακτηριστική είναι η οδηγία 2000/59/ΕΚ «*σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου*» (Ε.Ε., 2000 β). Η εν λόγω Οδηγία δημιουργεί μια σειρά επιπτώσεις τόσο στην λειτουργία των λιμένων, των εγκαταστάσεων τους, το συνολικό κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων, την εκπαίδευση των λιμενεργατών κ.α. Επίσης, απαιτεί νέες διοικητικές διαδικασίες διαχείρισης των αποβλήτων αυτών (reverve logistics) με κατάλληλες εξω-λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής και επεξεργασίας τους. Παράλληλα η Ε.Ε. ενισχύει την «***Ευθύνη του Κοινοτικού Κράτους Λιμένα***» (Μαυρομάτη Κ., 2004) με την υιοθέτηση προληπτικών μέτρων και αυξημένων τεχνικών ελέγχων επί των πλοίων που ελλιμενίζονται, ελέγχου των πιστοποιητικών του πληρώματος, αλλά και γενικότερα, της ρύθμισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε όλη την επικράτεια, της καταγραφής των δεδομένων (αναφορές) που περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την πορεία του πλοίου, το είδος των εμπορευμάτων κ.α. και την επιβολή κυρώσεων.

3. Στην **Απελευθέρωση των Λιμενικών Υπηρεσιών**. Τις βάσεις για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών και την άρση των περιορισμών της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας στο πλαίσιο της εφαρμογής της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών της Ε.Ε., έθεσε το Νοέμβριο του 2001, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μετά από έγκριση της Έκθεσης του Γερμανού ευρωβουλευτή Georg Jarzembowski, με τίτλο «*Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες, βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών*» (Ε.Ε., 2001 ε), που είναι γνωστή ως «*Δέσμη μέτρων για τους λιμένες*».

Η έκθεση του Κοινοβουλίου βασίστηκε σε σχετική πρόταση της Επιτροπής η οποία προτείνει το άνοιγμα των υπηρεσιών στους λιμένες[44] σε συνέχεια αντίστοιχης απελευθέρωσης που έχει πραγματοποιηθεί σε άλλους τομείς των μεταφορών. Μετά από μια σειρά τροποποιήσεων της εν λόγω πρότασης Οδηγίας (βλ. Ε.Ε., 2002 δ), αποτέλεσμα έντονων πολιτικών αντιπαραθέσεων κυρίως μεταξύ των βόρειων και των νότιων κρατών-μελών αλλά και των έντονων απεργιακών κινητοποιήσεων των ευρωπαίων λιμενεργατών, το τελικό κείμενο της συμφωνίας συμβιβασμού, αν και είχε εγκριθεί από διάφορα όργανα (π.χ. την Επιτροπή, τις αντιπροσωπείες του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου Υπουργών, στην Επιτροπή Συνδιαλλαγής κ.α.), εν τέλει, η ολομέλεια του ευρωκοινοβουλίου το απέρριψε[45] στις 20/11/2003. Τα ακανθώδη θέματα που διαπραγματευόταν η συμβιβαστική πρόταση Οδηγίας ήταν εν συντομία:

- Η **αυτοεξυπηρέτηση** (self-handling), δηλαδή η χρήση από τις ναυτιλιακές εταιρίες, που εκτελούν τακτικά δρομολόγια, του δικού τους θαλάσσιου προσωπικού και εξοπλισμού για τη φόρτωση και την εκφόρτωση (δηλ. μπορεί να μην γίνεται χρήση των υπηρεσιών των λιμενεργατών). Αν ένα κράτος μέλος απαιτεί να δίνεται προηγουμένως άδεια για την αυτοεξυπηρέτηση, τα κριτήρια για την έκδοση μιας τέτοιας άδειας δεν θα καλύπτουν μόνο τους τομείς της απασχόλησης και τις κοινωνικές πτυχές, αλλά θα λαμβάνουν επίσης υπόψη τα επαγγελματικά προσόντα και την προστασία του περιβάλλοντος. Σημειώνεται ότι στα πρώτα κείμενα της πρότασης οδηγίας περιλαμβανόταν η δυνατότητα οι ναυτιλιακές εταιρίες να χρησιμοποιούσαν μισθωμένο προσωπικό ξηράς.
- Η απελευθέρωση των **υπηρεσιών πλοήγησης**. Το συμβιβαστικό κείμενο περιόρισε σημαντικά τις αρχικές προτάσεις απελευθέρωσης της αγοράς, τονίζοντας την ιδιαίτερη σημασία των υπηρεσιών πλοήγησης στην ασφάλεια της ναυτιλίας και την προστασία του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα στις πιο ευπαθείς περιοχές όπου απαιτείται εφαρμογή ειδικών κανόνων. Εντούτοις, το Κοινοβούλιο δέχθηκε να παραμείνουν οι υπηρεσίες πλοήγησης στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας, με τις αρμόδιες αρχές να μπορούν να περιορίζουν τη δραστηριότητα των πλοηγών σε έναν και μόνο υποψήφιο για λόγους δημόσιας ασφάλειας.
- **Άδεια παροχής υπηρεσιών**. Στο θέμα της έκδοσης αδειών για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, το τελικό κείμενο ανέφερε ότι οι υπεύθυνες κρατικές αρχές θα μπορούσαν να απαιτούν από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να αποκτούν μια τέτοια άδεια. Η έκδοσή της θα εξαρτάται από την εκπλήρωση προϋποθέσεων που θα σχετίζονται με την οικονομική κατάσταση

[44] Η πρόταση οδηγίας δεν αφορούσε το σύνολο των ευρωπαϊκών λιμένων, αλλά αυτούς που εκπλήρωναν συγκεκριμένα κριτήρια (μέγεθος, επιβατική ή/και εμπορευματική κίνηση, εποχικότητα της κίνησης αυτής κ.α.).

[45] Υπέρ της οδηγίας ψήφισαν 209 ευρωβουλευτές, 229 κατά (δηλ. 20 ψήφοι διαφορά) και 16 ήταν αποχές. Οι ευρωβουλευτές του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, του Ευρωπαϊκού Κόμματος των Φιλελευθέρων και της Ένωσης για την Ευρώπη των Εθνών, υπερψήφισαν την οδηγία, ενώ την καταψήφισαν οι Σοσιαλιστές, η Αριστερά και οι Πράσινοι. Αξίζει να επισημανθεί ότι στο Συμβούλιο, οι σοσιαλιστικές κυβερνήσεις είχαν ψηφίσει υπέρ της οδηγίας

της εταιρίας, την ασφαλιστική της κάλυψη, τα επαγγελματικά προσόντα των υπαλλήλων της, την απασχόληση, άλλα κοινωνικά ζητήματα καθώς και συγκεκριμένα περιβαλλοντικά αιτήματα.

- Διαφάνεια. Ο δίκαιος και διαφανής ανταγωνισμός τόσο μεταξύ των κοινοτικών λιμένων όσο και μέσα σε αυτούς αποτέλεσε επίσης ένα σημαντικό σημείο των διαπραγματεύσεων μεταξύ του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Για την Ε.Ε. η διαφάνεια στα οικονομικά των λιμένων είναι υψίστης σημασίας, ιδιαίτερα όταν οι τελευταίοι λαμβάνουν κρατικές επιχορηγήσεις. Έπειτα από επίμονες προσπάθειες του Κοινοβουλίου, συμφωνήθηκε ότι οι λιμένες και τα συστήματα λιμένων και οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών θα υποχρεούνται να κοινοποιούν στα κράτη-μέλη και την Επιτροπή τις οικονομικές τους σχέσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών με τις κρατικές υπηρεσίες.

Σήμερα το θέμα της απελευθέρωσης των λιμενικών υπηρεσιών έχει επιστρέψει στο τραπέζι των ευρωπαϊκών διαπραγματεύσεων[46] καθώς πολλές χώρες οι οποίες στην προαναφερόμενη Οδηγία είχαν αρνητικά τοποθετηθεί, ήδη προωθούν, σε εθνικό επίπεδο, ρυθμίσεις για την εισαγωγή του ιδιωτικού κεφαλαίου στους λιμένες καθώς και άλλες ρυθμίσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η Ελλάδα. Ωστόσο, το θέμα είναι ανοιχτό και δεν προβλέπεται σύντομα να ρυθμιστεί, τουλάχιστο σε ευρωπαϊκό επίπεδο[47]. Άλλωστε το θέμα συμπεριλαμβάνεται στο αντικείμενο της «*Πράσινης*

---

[46] Η μεγαλύτερη διαφορά της προηγούμενης με την αναθεωρημένη Οδηγία εντοπίζεται στην υποχρέωση της φορτοεκφόρτωσης των εμπορευμάτων να πραγματοποιείται από προσωπικό που «*βρίσκεται στην προβλήτα*» και όχι εποχιακά εργαζομένους ή μέλη πληρωμάτων (σύστημα «*αυτοεξυπηρέτησης*») όπως προέβλεπε το σχέδιο της Οδηγίας του 2003. Οι εργοδότες, που θα προσλαμβάνουν αυτό το εργατικό δυναμικό, θα πρέπει να σέβονται την εθνική κοινωνική νομοθεσία και τις ευρωπαϊκές ρυθμίσεις και να ακολουθούν τους γενικούς κανόνες και όρους που εφαρμόζονται για τους άλλους εργαζομένους που αναλαμβάνουν φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων. Η νέα Οδηγία θα συζητηθεί στο Ευρωκοινοβούλιο στα τέλη του 2005 το νωρίτερο (ΕΠΡΕΣ, 2005 α).

[47] Χαρακτηριστικές, της διάστασης των απόψεων, είναι μερικές από τις τοποθετήσεις εκπροσώπων - μελών στην ετήσια διάσκεψη της European Sea Ports Organization (ESPO) στο Ρότερνταμ, τον Ιούνιο του 2004, όταν για πρώτη φορά μετά την αποτυχία της Οδηγίας του 2002 για την Απελευθέρωση των Λιμενικών Υπηρεσιών, η π. Επίτροπος Loyola de Palacio, ανακοίνωσε την επανέναρξη των διαδικασιών για την προώθηση νέας Οδηγίας. Αναλυτικότερα μερικές από τις τοποθετήσεις των συμμετεχόντων είχαν ως εξής: «*Είμαστε κάπως έκπληκτοι από την ταχύτητα στην οποία η Επιτροπή θέτει νέα πρόταση. Αν και είμαστε ευτυχείς που ακούσαμε ότι θα παίρνετε τα μαθήματα από την προηγούμενη εμπειρία σας. Πιστεύουμε ότι απαιτείται χρόνος ώστε να είμαστε έτοιμοι για μια ευρεία συζήτηση με τις κατάλληλες διαβουλεύσεις με όλους τους σχετικούς συμμετέχοντες*»», Πρόεδρος του ESPO, David Whitehead, ως απάντησή του στην επίτροπο, «*Θα προτιμούσαμε τους ελάχιστους δυνατούς κανονισμούς από την Ε.Ε.*». R. Pearson, Δ/ντής της Hutchison Port Holdings, «*Η ναυπηγική βιομηχανία θα χαιρέτιζε τις νέες πρωτοβουλίες από την Επιτροπή στον τομέα των λιμενικών υπηρεσιών*», Γιάννης Λύρας, π. πρόεδρος της ECSA, «*Η Ε.Ε. πρέπει κατ' αρχάς να σιγουρευτεί ότι οι υπάρχοντες κανόνες εφαρμόζονται αποτελεσματικά σε όλους τους λιμένες*», Jean-Jacques Westerlund, πρόεδρος της ομάδας Westerlund, «*Αυτό που μετράει είναι η δημιουργία ενός πεδίου δραστηριότητας ίσων ευκαιριών*». Pieter Struijs, εκτελεστικός διευθυντής του λιμένα του Ρότερνταμ, «*Η πρωτοβουλία της Επιτροπής έρχεται πάρα πολύ νωρίς αλλά χρειαζόμαστε τους κανονισμούς για τους λιμένες στο μέλλον*», Giuliano Gallanti, αντιπρόεδρος της ESPO, «*Η πιθανή νέα έκδοση για οδηγίες στις λιμενικές υπηρεσίες θα ήταν μια απαράδεκτη πρόκληση*», Bob Baete, μέλος του Dockers' Section της International Transport Workers Federation (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2004 α). Επίσης, το Port-Net, ένα δίκτυο 20 ευρωπαϊκών και ρωσικών λιμένων (13 χώρες) υποστηρίζει ότι η αναθεωρημένη Οδηγία θα ζημιώσει παρά θα ωφελήσει τους λιμένες, εξαιτίας του κόστους από την απώλεια της εργασιακής ειρήνης, ενώ στο μέλλον προβλέπονται υψηλότερα λιμενικά τέλη, ακριβότερες υπηρεσίες, χαμηλότερες επενδύσεις και, μακροπρόθεσμα, μια μονοπωλιακή κυριαρχία μη ευρωπαϊκών εταιριών (ΕΞΠΡΕΣ, 2005 β).

Βίβλου» για την Ναυτιλία, η δημοσιοποίηση της οποίας αναμένεται να γίνει το πρώτο εξάμηνο του 2006, σύμφωνα με δηλώσεις του νέου Προέδρου της Επιτροπής, κ. Χ. Μπαρόζο (ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, 2005 α).

5.4. Συμπέρασμα

Ο πλουραλισμός, η πολυφωνία, η αλληλοεπικάλυψη αρμοδιοτήτων των φορέων άσκησης πολιτικής, σε όλα τα επίπεδα, για τις μεταφορές έχει οδηγήσει τον κλάδο σε σύγχυση. Η αγορά των μεταφορών, η πλέον, από αρχαιοτάτων χρόνων, παγκοσμιοποιημένη δραστηριότητα είναι εξαιρετικά δύσκολο να ρυθμιστεί ολοκληρωμένα, παρά τις προσπάθειες δεκάδων διεθνών οργανισμών. Ο αγώνας δρόμου για ενίσχυση του ρόλου τους στο διεθνές στερέωμα, τα αντικρουόμενα συμφέροντα, οι διαφορετικές αντιλήψεις, πεποιθήσεις και παραδόσεις των πολιτικών φορέων και των μελών τους έχουν σαν αποτέλεσμα μια ακατάπαυστη παραγωγή χιλιάδων αποφάσεων, δεσμεύσεων, κανονισμών, οδηγιών, χρηματοδοτήσεων, επιδοτήσεων κ.α. με αποσπασματικά και αναποτελεσματικά, τις περισσότερες φορές, αποτελέσματα.

Αυτή η κατάσταση στην ουσία, βάση στατιστικών στοιχείων, δεν έβλαψε το κλάδο [τόσο η σύγχυση των αρμοδιοτήτων, όσο και η ικανότητα των μεταφορέων να ανακαλύπτουν εναλλακτικούς δρόμους διαφυγής στο διεθνοποιημένο περιβάλλον (βλ. σημαίες ευκαιρίας) βοήθησε στην κατεύθυνση αυτή]. Τουναντίον, η εξέλιξη του εμπορίου επιταχύνεται χρόνο με το χρόνο, ο μεταφορικός κλάδος εμφανίζει κέρδη, νέες τεχνολογίες και καινοτομίες δίνουν ώθηση για περαιτέρω ανάπτυξη. Σημαντικές αλλαγές όμως έχουν γίνει στην δομή του εμπορίου (συγχωνεύσεις, ολιγοπώλια κ.α.). Ενδιαφέρον παρουσιάζει μια μελέτη της Παγκόσμιας Τράπεζας (Word Bank, 2001), η οποία αναφέρει ότι «*παρ' όλες τις ναυτιλιακές πολιτικές που εφαρμόστηκαν, με πολλαπλασιαστική τάση κυρίως τις δεκαετίες '70 και '80, αυτές δεν αποτέλεσαν ένα σημαντικό εμπόδιο στο διεθνές εμπόριο*». Αντίθετα, από την μελέτη αυτή προκύπτει ότι, η δημόσια πολιτική, συγκεκριμένα υπό μορφή περιορισμών στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών, αλλά και οι ιδιωτικές πρακτικές (βλ. καρτέλ μεταξύ ναυτιλιακών ή λιμενικών εταιριών) είναι αυτές που συνεχίζουν να ασκούν μια σημαντική επιρροή στις τιμές και στη δομή των θαλάσσιων μεταφορών. Άλλωστε, ο χώρος της ναυτιλίας, χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη ευελιξία, με αποτέλεσμα σε ένα μεγάλο ποσοστό, την ανεφαρμοστικότητα των όποιων κανονισμών, εκ της σύνταξής τους. Αυτό δεν εμποδίζει διεθνείς οργανισμούς άσκησης πολιτικής να παράγουν έργο και να προσπαθούν να ρυθμίσουν την αγορά, με ιδιαίτερο ζήλο, καθώς θεωρούν τον κλάδο ως ένα από τα σημαντικότερα αναπτυξιακά εργαλεία. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάστηκαν επιγραμματικά οι διεθνείς αυτοί οργανισμοί παροχής μεταφορικής πολιτικής, κυρίως αυτούς που εξειδικεύονται στον κλάδο της ναυτιλίας και των λιμενικών υπηρεσιών, με ιδιαίτερη αναφορά στην Ε.Ε., μέλος της οποίας είναι και η Ελλάδα.

Για χρόνια, η Ε.Ε. παραμέλησε τα ναυτιλιακά και λιμενικά ζητήματα, με αποτέλεσμα το όψιμό της ενδιαφέρον να αντιμετωπίζεται από πολλούς σήμερα με καχυποψία. Δεν είναι, μάλιστα, λίγες οι φορές (όπως στα θέματα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας), που υπερθεματίζει σε σχέση με τον αρμόδιο διεθνή οργανισμό,

δημιουργώντας, μαζί με τις Η.Π.Α., διπλωματικά θέματα που βάζουν σε κίνδυνο το υφιστάμενο διεθνές σύστημα σε σχέση με τους Διεθνείς Οργανισμούς. Σημειώνεται, ότι αυτή η επιπρόσθετη αυστηροποίηση της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις ναυτιλιακές μεταφορές και την λιμενική βιομηχανία, έχει προκαλέσει πολλές αντιδράσεις τόσο στους κύκλους της Ε.Ε. όσο κυρίως στους ναυτιλιακούς κύκλους τόσο σχετικά με το ύψος και την δυνατότητα χρηματοδότησής της όσο και με τον κίνδυνο να νοθευτεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των οικονομιών και εντός αλλά εκτός της Ε.Ε. Η τελευταία ανακοίνωση της Επιτροπής για την πρόθεσή της να τροποποιήσει τον Κανονισμό 2913/92 σχετικά με την χρονική δήλωση των εμπορευματοκιβωτίων με στόχο «*την προάσπιση της ασφάλειας του εμπορίου*» (δηλ. τα φορτία πρέπει να δηλώνονται 2 μέρες πριν τον απόπλου), δημιουργεί συνολικούς τριγμούς στο καθεστώς της ναυτιλίας, του εμπορίου αλλά και της εφοδιαστικής γενικότερα, εφόσον η διαδικασία των μεταφορών είναι μια διαδικασία που τροποποιείται ανά πάσα στιγμή, ενώ το φορτίο μπορεί να βρεθεί και το τελευταίο λεπτό πριν τον απόπλου (ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, 2005 β). Είναι χαρακτηριστικό ότι containers με ζάχαρη, μεταλλικό νερό, πρώτες ύλες μέχρι την 11η Σεπτεμβρίου 2001 μεταφέρονταν χωρίς τη χρήση συσκευών ασφαλείας. Σήμερα, με τον κίνδυνο της τρομοκρατικής μόλυνσης ακόμα και αυτών των εμπορευμάτων έχει δημιουργηθεί η ανάγκη έχουν ανάγκη ακριβών και πολύωρων ελέγχων στους λιμένες[48] (GREEK & INTERNATIONAL TRANSPORT, 2004).

Επιπλέον, αυτή η χρονική υστέρηση δημιούργησε μια άνιση ανάπτυξη μεταξύ των θαλάσσιων και των άλλων μεταφορικών μέσων καθώς και μια ποικιλία ανομοιόμορφων κανονιστικών και ρυθμιστικών διατάξεων που διέπουν τα μεταφορικά μέσα και τα υποδομές. Η ρύθμιση της ευρωπαϊκής ενδοχώρας, χωρίς την ενσωμάτωση της θαλάσσιας διάστασης (θαλάσσιοι διάδρομοι, λιμένες κ.α.) έχει δημιουργήσει σε μεγάλο βαθμό, σε πολλές ευρωπαϊκές περιοχές, φαινόμενα κυκλοφοριακών συμφορήσεων, συγκρούσεων χρήσεων γης, πριμοδότησης των ρυπογόνων μεταφορικών μέσων, αύξηση των θανάτων από μεταφορικά ατυχήματα, αύξηση του κόστους μεταφοράς, αναποτελεσματικές αλυσίδες τροφοδοσίας κ.α.

Η Ε.Ε. και τα όργανά της έχουν εκδώσει σειρά προγραμμάτων, μέτρων, κανονισμών, συστάσεων και έχουν διεξάγει επίσης σειρά μελετών, αναλύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές, τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τις μεταφορές γενικότερα. Εντούτοις, πολλά από τα κείμενα αυτά χαρακτηρίζονται από πολλούς ως «*ευχολόγια*».

---

[48] Σύμφωνα με έρευνα του TT Club, είναι εξαιρετικά δύσκολο να υπάρχει ασφαλής προστασία των μεταφερόμενων εμπορευμάτων με container είτε από κλοπή που είναι ιδιαίτερα διαδεδομένο φαινόμενο είτε από τρομοκρατικές ενέργειες. Χαρακτηριστικά η έρευνα αναφέρει ότι τουλάχιστον 485 άτομα είχαν πρόσβαση σε πληροφορίες για ένα container που ταξίδευσε από την Ιαπωνία στις Δυτικές Ακτές και ως εκ τούτου, εάν κάποιος είχε κακόβουλες επιθυμίες μπορούσε πολύ εύκολα να εντοπίσει το κατάλληλο container. Επίσης, τα containers αποτελούν και έναν από τους πιο δημοφιλής τρόπους μεταφοράς λαθρομεταναστών. Για αυτό το λόγο η βρετανική ναυτιλιακή και λιμενική εταιρία P&O Nedloyd Logistics έχει τοποθετήσει στον λιμένα της στο Dover συσκευή μέτρησης CO_2 η οποία ανιχνεύει την ανθρώπινη πνοή, με αποτέλεσμα να αποτρέψει, στα πρώτα 3 χρόνια εφαρμογής της (από το 2000), 4.700 λαθρομετανάστες να εισέλθουν στο βρετανικό έδαφος. Τέλος, το θέμα της σφράγισης των containers παραμένει για την ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία ένα σημαντικό θέμα, στο οποίο ο IMO, ο ISO και άλλοι διεθνείς οργανισμοί δεν έχουν καταλήξει έως σήμερα σε μια κοινή αποδεκτή λύση (GREEK & INTERNATIONAL TRANSPORT, 2004).

Όσον αφορά τα **Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών**, μόλις στο 3ο Πακέτο του 2003, και ύστερα από την χορήγηση ενός πακτωλού χρημάτων για μία περίπου 10ετία στις άλλες μεταφορικές υποδομές, η ναυτιλία και οι λιμένες εντάχτηκαν στην λίστα των έργων πρώτης προτεραιότητας της Ε.Ε. Οι ίδιες οι εκθέσεις προόδου και αξιολόγησης της Ε.Ε. για τα χρηματοδοτούμενα έργα των δύο πρώτων πακέτων, αποδεικνύουν την αποσπασματική και αναποτελεσματική επίπτωση τους στο ευρωπαϊκό κοινωνικό σύνολο, καθώς σε ένα μεγάλο βαθμό τα έργα αυτά προτάθηκαν από τις χώρες-μέλη και όχι βάση ενός συνολικού μεταφορικού σχεδιασμού βασισμένου στην ολοκληρωμένη προσβασιμότητα (*«τεμαχισμένες λύσεις»* για να λυθούν τοπικά ή τροπικά προβλήματα, σύμφωνα με τον Wixey, 2002).

Όσον αφορά προσπάθειές της Ε.Ε. για τόνωση του ευρωπαϊκού στόλου (βλ. σημαία EUROS), βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού πλοίου, θέματα ναυτεργατικά και λιμενεργατικά, δεν μπορούν με τίποτα να χαρακτηριστούν επιτυχημένες. Το αντίθετο.

Μια σχετική πρόοδος έχει γίνει σε σχέση με τις διατροπικότητα των μεταφορικών μέσων, και αυτή σε ένα μεγάλο βαθμό, σε θεωρητικό - επιστημονικό επίπεδο, βάση των προγραμμάτων PACT, του νέου Marco Pollo. Αν και δεν είναι μεγάλο το ποσοστό, κάποια από αυτά τα προγράμματα, εφαρμόστηκαν στην επιχειρηματικότητα, ενισχύοντας έτσι την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και της προστασίας του περιβάλλοντος. Εντούτοις, η πολυδιαφημιζόμενη *«ναυτιλία των μικρών αποστάσεων»*, δείχνει να μην ενισχύεται στο βαθμό που η εμπορική αγορά επιθυμεί. Ήδη υπάρχουν ενστάσεις, ότι ενδέχεται να λειτουργήσει ως βοηθητικό μέσο, σε σημεία συμφόρησης, των φορτηγών αυτοκινήτων και όχι ως εναλλακτικό μέσο πλήρους μεταφοράς.

Η μη-αποδοχή της πρόταση Οδηγίας για την Απελευθέρωση των Λιμενικών Υπηρεσιών και η επανατοποθέτησή της σήμερα στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων εγείρει μια σειρά θεμάτων και γενικότερων ερωτημάτων και προβληματισμών που πρέπει να αντιμετωπιστούν, και αφορούν το μέλλον της ευρωπαϊκής λιμενικής βιομηχανίας. Τα ερωτήματα αυτά μπορούν να διατυπωθούν ως εξής:

1. Ποιος είναι ο βασικός άξονας πάνω στον οποίο πρέπει να κινηθεί η ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική; Μέχρι και σε πόσο βαθμό η κοινωνικοοικονομική αποδοτικότητα των λιμενικών προγραμμάτων θα είναι το βασικό στοιχείο επιλεξιμότητας τους για υλοποίηση;
2. Υπάρχει ενιαία Ευρωπαϊκή Πολιτική για τις Μεταφορές; Αν ναι, πως είναι δυνατό να απελευθερώνονται οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι, οι ευρωπαϊκές αεροπορικές συγκοινωνίες, οι οδικές μεταφορές, ακόμα και οι τηλεπικοινωνίες, η ηλεκτρική ενέργεια κ.α., με αυστηρά χρονοδιαγράμματα, ενώ η λιμενική βιομηχανία να παραμένει *«κλειστή αγορά»*; Επιπλέον, μέχρι σε ποιο βαθμό λεπτομέρειας είναι επιθυμητή μια κοινή ευρωπαϊκή μεταφορική πολιτική;
3. Ποιος θα είναι ο ρόλος της Ε.Ε. στον ενδο-μεταφορικό ανταγωνισμό για τον έλεγχο των εφοδιαστικών αλυσίδων;
4. Ποιος είναι ο βαθμός της απελευθέρωσης της λιμενικής αγοράς που επιθυμεί η Ε.Ε. και πως μπορεί να αντιμετωπιστεί η πολυσύνθετη, από πλευράς

ιδιοκτησιακού, διαχείρισης και κρατικής ενίσχυσης, λιμενική πραγματικότητα; Χαρακτηριστικά αναφέρεται το απελευθερωμένο επί πολλά έτη Βρετανικό Λιμενικό Σύστημα, το οποίο εμφανίζει σταθερά υψηλές αποδόσεις και παραγωγικότητα, αύξηση θέσεων εργασίας, χωρίς (σχεδόν καμία) κρατική ενίσχυση. Έτσι, το νέο ερώτημα που προκύπτει είναι: Θα ακολουθήσει η Βρετανία τις ευρωπαϊκές επιταγές για ομοιόμορφο πλαίσιο λειτουργίας ή ευρωπαϊκή πολιτική θα ακολουθήσει το Βρετανικό σύστημα ή τέλος, θα εξακολουθήσει να ισχύει η σημερινή συγκεχυμένη κατάσταση, όπου υπάρχουν ιδιωτικοί λιμένες που προσφεύγουν στα δικαστήρια για καταπάτηση των αρχών του ανταγωνισμού σε περιπτώσεις κρατικών ενισχύσεων σε δημόσιους λιμένες[49], όπως επίσης υπάρχουν και δημόσιοι λιμένες που αντιδρούν είτε στην ανάπτυξη ιδιωτικών πρωτοβουλιών εντός των λιμένων τους είτε εκτός από αυτούς[50];

5. Στην περίπτωση που οι ευρωπαϊκοί λιμένες απελευθερωθούν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο ποιος θα είναι ο μηχανισμός που εξασφαλίζει τον υγιή ανταγωνισμό σε ένα τόσο παγκοσμιοποιημένο κλάδο. Ποιος θα εξασφαλίσει τις υπέρογκες επενδύσεις ενός υφιστάμενου λιμένα από ένα άλλο σε ανταγωνιστική θέση που λειτουργεί ως «***λιμένας ευκαιρίας***», στα πρότυπα των πλοίων με σημαία ευκαιρίας που είναι επανδρωμένα με εργαζόμενους χαμηλού μισθολογίου. Ποιος μηχανισμός θα είναι αυτός που θα αμβλύνει τις λιμενεργατικές αντιρρήσεις στην διαμορφούμενη κατάσταση;

Τα ερωτήματα αυτά δεν είναι δυνατόν να απαντηθούν άμεσα καθώς οι συσχετισμοί, ιδιαίτερα στα πλαίσια της Ε.Ε. αλλάζουν συνεχώς. Το σίγουρο είναι ότι ο κλάδος των λιμένων θα είναι το επόμενο μεγάλο σημείο αντιπαράθεσης και πολιτικών ζυμώσεων για τα επόμενα χρόνια τόσο στα όργανα της Ε.Ε. όσο και στις εθνικές κυβερνήσεις.

---

[49] βλ. τις έντονες αντιδράσεις των βόρειων ευρωπαϊκών λιμένων καθώς υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις οικονομικής ενίσχυσης μέσω επιχορηγήσεων εγγυήσεων δανείου ή επιτοκίου καθώς επίσης μέσω του Ταμείου Συνοχής και του Περιφερειακού Ταμείου (European Regional Development Fund - ERDF) σε λιμένες του ευρωπαϊκού νότου.

[50] βλ. τις σχετικά πρόσφατες αντιδράσεις του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στην περίπτωση ανάπτυξης ιδιωτικού λιμένα στον Σκαραμαγκά (σημ. περισσότερη ανάπτυξη στο κεφ. 9)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΕΦ. 5

Βιβλιογραφία στην Ελληνική Γλώσσα

Κόνσολας Ν., *Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική*, Παπαζήση, Αθήνα, 1997

Μαραβέγιας Ν., *Περιφερειακές ανισότητες και οικονομική ολοκλήρωση*, στο Γετίμης Π., Καυκαλάς Γ., Μαραβέγιας Ν., Αστική & περιφερειακή Ανάπτυξη - Θεωρεία, Ανάλυση και Πολιτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1994

Μαυρομάτη Κ., *Πρόσφατα κοινοτικά μέτρα για την ασφάλεια στις ευρωπαϊκές θάλασσες*, Ποσειδώνια 2004, Η μεγάλη γιορτή της Ναυτιλίας, Αφιέρωμα Εφημερίδας Απογευματινή, Ιούνιος 2004

Παπαδασκαλόπουλος Α., Χριστοφάκης Ε., Περιφερειακός Προγραμματισμός, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2002

Πλασκοβίτης Ηλίας, *Περιφερειακή Ανάπτυξη και Υποδομές*, Διδακτικές Σημειώσεις, Πάντειο Πανεπιστήμιο, 2000

Σκαγιάννης Παντελής, *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*, Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα - Πειραιάς, 1994

Βιβλιογραφία στην Αγγλική Γλώσσα

Banister D. & Berechman Y., *Transport investment and the promotion of economic growth*, Journal of Transport Geography, Vol.9, Iss.3, pp.209-218, Sept., 2001

Biehl D, *The Contribution of Infrastructure to Regional Development*, Regional Policy Division, European Communities, Brussels, 1986

Button K., *Infrastructure investment endogenous growth and economic convergence*, Ann Regional Science, vol. 32, pp. 145-162, 1998

European Conference of Ministers of Transpor (ECMT), *Short sea Shipping in Europe*, OECD Publication Service, No 51567, Paris, 2001

Fink C, Mattoo A., Neagu I.C., *Trade in International Maritime Services: How Much Does Policy Matter?*, Development Research Group (DECRG), The World Bank, Washington, 2001

Greaves R., *EC's Maritime Transport Policy: A retrospective view, EC shipping policy*, In The 17th Nordic Maritime Law Conference 2-4/9/1996, edited by H. I. Bull and H. Stemshaug (Oslo, Norway: luridisk Forlag), pp. 19-32, 1997

Holzapfel H., *Potential forms of regional economic cooperation to reduce goods transport*, World Transport Policy & Practice, vol. 01, no. 2, pp. 34-39, 1995

International Transport Workers' Federation (ITF), *European merchant shipping: Towards a common maritime transport policy*, ITF Publ., London, 1985

Kyriazopoulos E. & Marcoyannis G., *The European policy on ports and merchant shipping during the Cold War (1949-1990)*, Proceedings - 4th Pelagic Meeting

"NATO's Maritime Power 1949-1990", Hellenic Naval Academy and European Institute of Maritime Studies & Research, INMER Publications, Piraeus, 2003

Ledger G., *Maritime policy in the European Community & the United Kingdom: contrasts & conflicts*, In the Ledger P., Roe G. & Smith B. (eds), Shipping Policy in the European Community, Avebury-Ashgate Publ. Ltd, UK, pp.5—41, 1993

Paixao C. & Marlow B., *A review of the European Union shipping policy*, Maritime Policy & Management, Vol. 28, No. 2, pp. 187-198, April - June 2001

Ross J.F.L., *Linking Europe: Transport Policies and Politics in the European Union*, Praeger Publishers, London, 1998

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport*, 2003 Report by the UNCTAD Secretariat, United Nations N. York and Geneva, 2003.

Vickerman R., *Private Finance, Transport Investment and Regional Development*, Centre for European, Regional and Transport Economics, Department of Economics, The University of Kent at Canterbury, October 2002

Wixey, S., *Policy Making Dynamics Within The Trans-European Transport Network Programme*, 34th Annual UTSG Conference, Edinburgh, 3 -5 January 2002

Αναφορές σε Έγγραφα της Ευρωπαϊκής Ένωσης[51]

1973

E.E. (1973 α) CEC v French Republic, European Court, Case: Ecl 359

1976

E.E. (1976 α) CEC, Communication from the Commission to the Council. Community's relations with non-member countries in shipping matters, COM (76) 341 Final

1985

E.E. (1985 α) CEC, Communication and Proposals by the Commission to the Council. Progress towards a common transport policy-maritime transport, COM (85) 90

1986

E.E., (1986 a) CEC, Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic & Social Committee and the Committee of the Regions. Towards a new maritime strategy, COM (86) 81 Final

1989

E.E. (1989 α) CEC, A future for the Community shipping industry: measures to improve the operating conditions of Community shipping

E.E. (1989 β) CEC, (89) 921 Final, 3 August 1989.

[51] τα έγγραφα αναφέρονται κατά χρονολογική σειρά, όπου Commission of the European Communities για συντομογραφία: CEC και όπου δεν αναφέρεται τότε εκδότης είναι: Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

1992

Ε.Ε. (1992 α) Council Regulation (EEC) No 3577/92/7.11.1992, applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member-States (maritime cabotage). L364, 12.12.1992.

1993

Ε.Ε. (1993 a) CEC, Decision 93/628/EOK/29.10.1993

Ε.Ε. (1993 β) CEC, Decision 93/629/EOK/29.10.1993

Ε.Ε. (1993 γ) CEC, Decision 93/630/EOK/29.10.1993

1995

Ε.Ε. (1995 α) CEC, Communication from the Commission to the Council to the European Parliament the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Development of Short Sea Shipping in Europe. Prospects and Challenges, COM (95) 317 Final.

1996

Ε.Ε. (1996 a) CEC, Decision 1692/96/E.K./23.07.1996

Ε.Ε. (1996 β) CEC Directive 96/48/E.K./23.07.1996

Ε.Ε. (1996 γ) CEC, Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic & Social Committee and the Committee of the Regions. Towards a new maritime strategy, COM (96) 81 Final.

1997

Ε.Ε. (1997, α) CEC, Commission Staff working paper. Progress Report from the Commission Services following the Council Resolution on SSS, SEC (97) 877

Ε.Ε. (1997 β) CEC, Green Paper on sea ports and maritime infrastructure COM (97) 0678 Final

1998

Ε.Ε. (1998 α), CEC Statement 3.6.1998 "Trans European Networks", COM(1998) 356 final

Ε.Ε. (1998 β) CEC, Report, "Trans European Networks", COM (1998) 614 final.

Ε.Ε. (1998 γ), Συνοχή και Μεταφορές, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, Ευρωπαϊκό Κοινβούλιο και την Οικονομική & Κοινωνική επιτροπή & την επιτροπή των Περιφερειών, Βρυξέλες, COM (1998)

Ε.Ε. (1998 δ), Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Δ/νση VII Μεταφορών, Δ/νση Β - Εσωτερικές Μεταφορές, Λευκή Βίβλος «Δίκαιη πληρωμή για χρήση της υποδομής: Μια σταδιακή θέσπιση ενός κοινοτικού πλαισίου για τη χρέωση του κόστους της υποδομής των μεταφορών στην Ε.Ε.», 1998

1999

Ε.Ε. (1999 α), Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) - Προς τη χωρική ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ε.Ε., Ιταλία, 2001

Ε.Ε., (1999 β) CEC, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic & Social Committee & the Committee of the Regions. The development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain. COM (99) 317

Ε.Ε. (1999, γ) EUROPEAN PARLIAMENT & CEC, Directive 1999/95/ΕΚ, Ε.Ε.L 14/30/20.01.2000.

2000

Ε.Ε. (2000 α) CEC, Communication from the Commission to the European Parliament, 6.7.2000, "The promotion of sustainable transport', COM(2000) 422 final

Ε.Ε. (2000 β) CEC, Directive 2000/59/ΕΚ/27.11.2000 "about Port installations for receipt waste.." (L 332/81/28-12-2000)

2001

Ε.Ε. (2001 α) Decision of European Parliament and Council on the modification of Decision of (1692/96/ΕΚ) about "Community orientations for the growth the Trans european Network", COM(2001) 544 final, C 362, 18.12.2001

Ε.Ε. (2001 β) Λευκή Βίβλος, «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών , COM(2001)370 της 12.09.2001.

Ε.Ε.(2001 γ) Jarzembowski Report A5-0013/2001

& Ε.Ε. (2001 δ) Swboda Report A5-0014/2001).

Ε.Ε. (2001, ε), Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο «Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: Βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών - Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την Πρόσβαση στην Αγορά Λιμενικών Υπηρεσιών, 13.2.2001, COM (2001) 35 final

2002

Ε.Ε. (2002 α) CEC, Constitution to the Council, SEC (2002) 381 final.

Ε.Ε. (2002 β) CEC, Proposal of Regulation of European Parliament and Council, 04.02.2002, COM (2002)54 final, 2002/0038 (COD).

Ε.Ε. (2002 γ) Directive 2002/15/ΕΚ

Ε.Ε. (2002 δ) Τροποποιημένη πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, 19.2.2002, COM (2002) 101 τελικό

2003

Ε.Ε., 2003 α) Court of first instance of the European Communities, Decision on 11/12/03

2004

Ε.Ε., (2004 α) Commission to stop examining small amounts of State aid in the transport sector, DN: IP/04/290, 03/03/2004

Ε.Ε. (2004 β), Press Release: Commission opens the door to Western Balkans transport network development, Reference: IP/04/737 , Date: 11/06/2004

Ε.Ε. (2004 γ) European Commission, Energy & Transport - Report 2000-2004, Directorate - General for Energy & Transport, Luxemburg, 2004

Ε.Ε. (2004 δ) Further Integration of the European rail System: Third railway package, Comminication COM (2004) 140 fianl, 03/03/2004

2005

Ε.Ε.- DG Energy and Transport, *First Annual Thematic Research Summary - Regional Transport*, EXTR@Web Project, Deliverable D2.C-2.5, Issue 1.1, 17/01/2005

Ε.Ε., (Ε.Ε., 2005 α), *Έκθεση σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων*, Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, Εισηγητής: Robert Navarro, A6-0055/2005, Τελικό, 18/03/2005

Ελληνικός Τύπος

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Ξένοι όμιλοι στο Αιγαίο -Νέες ανατροπές στο χώρο της ακτοπλοΐας - Αλλάζουν τα δεδομένα*, 13/03/2005

ΕΞΠΡΕΣ, *Μ. Βαρβιτσιώτης: Προβληματίζει η «στασιμότητα» γύρω από την ενεργοποίηση του «Green lane»*, 15/01/2002

ΕΞΠΡΕΣ, *Κομισιόν: Επί τάπητος -ξανά- η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών*, 17/06/2005 (α)

ΕΞΠΡΕΣ, «Σκοτεινό» το μέλλον της νέας Οδηγίας για απελευθέρωση λιμενικών *υπηρεσιών*, 23/06/2005 (β)

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, *Πράσινη Βίβλος για την Ναυτιλία*, 3/3/2005 (α)

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, Αλλάζουν όλα στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, 12/02/2005 (β)

Ναυτικά Χρονικά, *Το Short Sea Shipping κερδίζει συνεχώς έδαφος*, 11/8/2003

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Νέο πακέτο Οδηγιών από την Palacio για τα λιμάνια*, 21/06/2004 (2004 α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *«Κομίτι» και Υ.Ε.Ν.: Όχι σε εκπροσώπηση της Ε.Ε. στον ΙΜΟ*, 26/01/2005 (α)

GREEK & INTERNATIONAL TRANSPORT, *Αυξάνεται το επίπεδο ασφάλειας στα κοντέϊνερ !*, Τεύχος 215, Ιανουάριος 2004

Δικτυακοί Τόποι

Ε.Ε.: http://www.europa.eu.int

Να.Μ.Α. της Ε.Ε.: http://www.shortsea.info/

Galileo: www.europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm

TEN: http://europa.eu.int/comm/ten/transport/index_en.htm

ΜΕΡΟΣ Γ

ΛΙΜΕΝΕΣ
&
ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΛΙΜΕΝΕΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

6.1. Θαλάσσιος Λιμένας - Ορισμός - Γενικά

λιμήν *: πιθανώς εκ ρίζης λιβ- του ρήματος λείβω = χύνω, εκχέω, στάζω (Λεξικό της Αρχαίας Ελληνικής Σταματάκου)*

λιμήν *: από τη ρίζα λιβ, λειβ του λείβω = χύνω, εκχέω (Λεξικό της Αρχαίας Ελληνική Liddell & Scott)*

λιμήν *: ίσως εκ του λίαν μένει (Μέγα Ετυμολογικό Εκδόσεων Πελεκάνου)*

λιμένιον - λιμενίσκος *(υποκοριστικά εκ του «λιμήν»: εκ του λείβω= στάζω (Λεξικό της Ελληνικής Γλώσσης Ανθίμου Γαζή)*

λιμάνι*: αντιδάνειο - λημήν > λιμένιον > λιμάνι (τουρκική λέξη) (Μάλλιαρης Λεξικό ετυμολογικό της Νεοελληνικής)*

λιμάνι *: εκ του Τουρκικού liman (Λεξικό Νεοελληνικής Γλώσσας Σταματάκος)*

Γενικά θα λέγαμε ότι ο λιμένας είναι μια παράκτια ή παρόχθια (ποταμού ή λίμνης) περιοχή στην οποία συγκεντρώνονται υποδομές και δραστηριότητες που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων ή ποτάμιων μεταφορών. Είναι μια οργανωμένη περιοχή, στην οποία τα σκάφη μπορούν να αγκυροβολήσουν και προστατευτούν από τις άσχημες καιρικές συνθήκες, να φορτο-εκφορτώσουν εμπορεύματα και επιβάτες, να επισκευάσουν τυχόν ζημιές τους, να τροφοδοτηθούν με τρόφιμα και καύσιμα, να επιθεωρηθούν από τις λιμενικές Αρχές κ.α.

Σε μία επίσης συμβατική ορολογία, ένας λιμένας ορίζεται συχνά ως μια περιοχή διέλευσης, μια πύλη μέσω της οποίας τα αγαθά και οι άνθρωποι κινούνται από και προς τη θάλασσα. Υπό αυτήν τη μορφή, είναι μια θέση επαφής μεταξύ του εδάφους και της θάλασσας, ένας κόμβος όπου οι γραμμές ωκεάνιων / θαλασσίων και εσωτερικών μεταφορών συναντιούνται και συνδυάζουν, μια θέση σύγκλισης συνδυασμένων μεταφορών (Hayuth, 1985).

Είναι αξιοσημείωτο ότι δεκάδες ορισμοί σημαντικών επιστημόνων του χώρου (βλ. Jansson και Shneerson, 1982, Goss, 1990) σχετικά με τον όρο «*λιμένας*» είναι πλέον ξεπερασμένοι και έχουν ανάγκη από τροποποιήσεις, καθώς οι εξελίξεις στη λιμενική βιομηχανία κινούνται με εντυπωσιακούς ρυθμούς.

6.2. Ιστορικά Στοιχεία

Η εξέλιξη των Λιμένων ανά τους αιώνες δημιούργησε τρεις (3) βασικούς τύπους λιμένων: 1) τον φυσικό λιμένα, 2) τον παραδοσιακό λιμένα και 3) τον σύγχρονο λιμένα. Αναλυτικότερα:

1. Από την στιγμή που ο άνθρωπος ανακάλυψε την ικανότητα - δυνατότητά του να πλέει και να ταξιδεύει με τεχνικά μέσα (σκάφος ⇨ σκάφη ⇨ σκαμμένο ξύλο), στην θάλασσα, σε ποταμούς και σε λίμνες από εκείνη την στιγμή δημιουργήθηκε και η ανάγκη να δημιουργηθούν εκείνες οι τεχνικές κατασκευές (υποδομές) που θα έκαναν εύκολη και ασφαλή την αποβίβαση και επιβίβαση του στα σκάφη καθώς επίσης και την προφύλαξη τους από τις άσχημες καιρικές συνθήκες. Οι πρώτοι λιμένες δεν ήταν τίποτα περισσότερο από φυσικές απάνεμες τοποθεσίες (όρμους, λεκάνες και πτυχώσεις της ακτής) που διέθεταν φυσικούς βραχώδεις σχηματισμούς ή αμμώδης παραλίες για εύκολη από-επιβίβαση επιβατών και εμπορευμάτων αλλά και ικανό θαλάσσιο χώρο για την πραγματοποίηση ασφαλών ελιγμών πρυμνοδέτησης. Με την εξέλιξη της ναυπηγικής και της ναυσιπλοΐας ξεκίνησε και η εξέλιξη των φυσικών λιμένων οι οποίοι αρχίζουν να εξοπλίζονται με τεχνικές κατασκευές (προβλήτες, εγκαταστάσεις καθέλκυσης, νεώρια κ.α.) με σκοπό να ικανοποιήσουν τις αυξανόμενες απαιτήσεις του θαλάσσιου εμπορίου. Η ιστορία μάλιστα θέλει τον πρώτο φυσικό λιμένα με υποδομές να είναι αυτός στο νησάκι Φάρος της Αιγύπτου τον οποίο κατασκεύασαν οι Κρήτες το 2000 π.Χ. Με το πέρασμα των χρόνων δραστηριότητες, όχι άμεσα συνδεδεμένες με την θάλασσα, εγκαθίστανται γύρω από τον φυσικό λιμένα και πόλεις αρχίζουν να αναπτύσσονται παράλληλα με αυτόν. Φυσικός λιμένας θεωρείται ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά, του San Francisco, του Rio de Janeiro κ.α.

2. Παράλληλα με την ανάπτυξη των φυσικών λιμένων δημιουργήθηκε η ανάγκη (γύρω στον 18ο αιώνα περίπου) και σε άλλες παράκτιες ή παρόχθιες περιοχές και πόλεις, με έντονη παραγωγικότητα, οι οποίες δεν διέθεταν την απαραίτητη γεωμορφολογία, να δημιουργήσουν εκείνες τις τεχνικές λιμενικές εγκαταστάσεις έτσι ώστε να εξυπηρετήσουν τις εμπορικές και επιβατικές ροές της περιοχής. Έτσι, δημιουργήθηκε ο παραδοσιακός λιμένας, εννοώντας, σύμφωνα με την Παρδάλη (2001) «*μια παράκτια θαλάσσια περιοχή (ή παρόχθια περιοχή ή λίμνης) με χερσαία ζώνη που έχει τεχνικά διαμορφωθεί για να παρέχει στο πλοίο ασφαλή προσόρμιση και ελλιμενισμό*» και το οποίο έχει επενδύσει κυρίως σε λιμενικές υποδομές προφύλαξης σκαφών όπως κυματοθραύστες, βυθοκορίσεις κ.α.

3. Ο εικοστός αιώνας δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής λιμενικών εγκαταστάσεων προσανατολισμένων προς την μεριά της ξηράς και όχι της θάλασσας. Ο σύγχρονος λιμένας, είναι μία τοποθεσία που συνδέει τα θαλάσσια και χερσαία μέσα μεταφοράς και αποτελεί έναν από τους κρίκους της εφοδιαστικής και μεταφορικής αλυσίδας. Στην εξέλιξη αυτή ο λιμένας σε αντίθεση τόσο με τον φυσικό όσο και με τον παραδοσιακό εξυπηρετεί μια ευρύτερη ενδοχώρα με αποτέλεσμα η ανάπτυξή του να πραγματοποιείται σε περιοχές με απόσταση από αστικές συγκεντρώσεις. Ο σύγχρονος λιμένας έχει επενδύσει σε υποδομές και εγκαταστάσεις που αποβλέπουν στην γρήγορη εξυπηρέτηση τόσο των πλοίων όσο και της συνεχούς διευρυνόμενης ενδοχώρας.

Η σύγχρονη περίοδος ανάπτυξης των λιμένων διαγράφει τέσσερις (4) περιόδους εξέλιξης. Αναλυτικότερα:

1. Οι **λιμένες της πρώτης γενεάς** (- μέχρι την δεκαετία του 1960). Οι λιμένες αυτοί απλώς εξυπηρετούν την φορτοεκφόρτωση κυρίως χύδην φορτίων στα πλοία, με αργούς ρυθμούς και χαμηλή παραγωγικότητα, ενώ δεν εμπλέκονται σε εμπορικές δραστηριότητες. Συνήθως έχουν μονοπωλιακή δύναμη, στηρίζονται στο φτηνό εργατικό δυναμικό (και όχι στα μηχανικά μέσα), δεν ενδιαφέρονται για τους χρήστες και επιβάλλουν τους δικούς τους κανόνες λειτουργίας.

2. Οι **λιμένες της δεύτερης γενεάς** (από την δεκαετία του 1960 έως την δεκαετία του 1980). Οι λιμένες αυτοί αρχίζουν και ανακαλύπτουν δραστηριότητες πέραν της αυστηρής εξυπηρέτησης του πλοίου, όπως η συσκευασία εμπορευμάτων αλλά και η παροχή βιομηχανικού τύπου υπηρεσιών. Χαρακτηριστικό είναι η κοινή ανάπτυξη βιομηχανικών - λιμενικών εγκαταστάσεων (βιομηχανίες λιπασμάτων, πετρελαιοειδών, τσιμέντου, χάρτου κ.α.). Η πρωτοβουλία ανάπτυξης αυτών των μεικτών εγκαταστάσεων ξεκινάει είτε από τους λιμένες που δημιουργούν χώρους φιλοξενίας βιομηχανίας είτε από τις παράκτιες ή παρόχθιες βιομηχανίες που δημιουργούν οι ίδιες λιμένες προς εξυπηρέτησής τους.

3. Οι **λιμένες της τρίτης γενεάς** (από την δεκαετία του 1980 έως το 2000). Οι λιμένες αυτοί εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται στις λειτουργίες των λιμένων των παλαιότερων γενεών αλλά με διαφορετικό τρόπο και με εντελώς διαφορετική οργανωτική, διοικητική και διαχειριστική αντίληψη. Η βάση ανάπτυξης και λειτουργίας τους είναι ότι οι λιμένες αποτελούν κόμβους ή σημεία ενός παγκόσμιου μεταφορικού δικτύου όπου τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και η χρήση της τελευταίας τεχνολογίας κυρίως σε επίπεδο διαχείριση της πληροφορίας είναι τα απαραίτητα συστατικά επιτυχίας.

4. Οι **λιμένες της τέταρτης γενεάς** (από το 2000 έως σήμερα). Οι λιμένες αυτής της γενιάς διαφέρουν από τις προηγούμενες όχι μόνο στο περιεχόμενο των δραστηριοτήτων τους αλλά ακόμα και στην φιλοσοφία της ύπαρξής τους. Ένας αριθμός στοιχεία και θέματα θα εξεταστούν για τους λιμένες αυτούς στην συνέχεια της παρούσας διατριβής. Συνοπτικά, μερικά από τα στοιχεία που συνθέτουν τους λιμένες όλων των γενιών αποτυπώνονται στον Πίνακα 6.1. (Van den Berg & Van Klink, 1994 and World Bank, 1992 στο Notteboom T., 2001 & INCTAD, 1999).

Κρίνεται σκόπιμο να σημειωθεί ότι το σύνολο των λιμένων δεν ακολουθεί την ως άνω ιστορική εξέλιξη των γενεών. Κάποιοι από αυτούς παραμένουν επί δεκαετίες σε ένα στάδιο ενώ κάποιοι κάνουν άλματα μεταξύ των γενεών.

Πίνακας 6.1.

Λειτουργική και χωρική ανάπτυξη ενός δυτικοευρωπαϊκού θαλάσσιου λιμένα

	Λιμένας πρώτης γενεάς	Λιμένας δεύτερης γενεάς	Λιμένας τρίτης γενεάς	Λιμένας τέταρτης γενεάς
Εξωτερικό περιβάλλον				
Περίοδος των Εξελίξεων	Πριν από τη δεκαετία του '60	Μετά από τη δεκαετία του '60	Μετά από τη δεκαετία του '80	2000
Εξωγενείς εξελίξεις	Αποικιοκρατία Ατμόπλοια Άνοδος των εθνών Άνοδος του εμπορίου	Πετροχημεία Φορτηγό και αγωγοί Δομική ευημερία Εκβιομηχάνιση	Πολυεθνικές Εμπορευματοκιβώτιο Οικολογική προστασία Διεθνοποίηση	Παγκόσμια οικονομία Συστήματα πληροφοριών Περιβάλλον
Λειτουργική οργάνωση				
Λειτουργίες λιμένων	Μεταφόρτωση (1) Αποθήκευση (2) Εμπόριο (3)	(1) έως (3) + Βιομηχανία (4)	(1) έως (4) + Διανομή (5)	(1) έως (5) + Έλεγχος Εφοδιαστικής Αλυσίδας
Χαρακτηριστικά παραγωγής	Ροή φορτίου Απλές υπηρεσίες Χαμηλή προστιθέμενη αξία	Ροή φορτίου Μετασχηματισμός φορτίου Συνδυασμένες υπηρεσίες Βελτιωμένη προστιθέμενη αξία	Διανομή φορτίου Πολλαπλάσιες υπηρεσίες συσκευασίας Υψηλή προστιθέμενη αξία (προσανατολισμένη στους λιμένες)	Ροή Φορτίου / Πληροφοριών Διανομή Φορτίου / Πληροφοριών Πολλαπλάσιες υπηρεσίες συσκευασίας Υψηλή προστιθέμενη αξία (προσανατολισμένη στα δίκτυα) Διαχείριση εφοδιαστικών αλυσίδων
Τύπος φορτίου	Χύδην Φορτίο	Χύδην και Ξυρό / Ρευστό Φορτίο	Ογκώδες και μοναδοποιημένο / σε εμπορευματοκιβώτια Φορτίο	Γενικό φορτίο / εμπορευματοκιβώτια

Χωρική οργάνωση				
Χωρική επέκταση λιμένα	Περιοχή αποβάθρων και προκυμαίων	Διευρυμένη περιοχή λιμένων	Τερματικά και κέντρα διανομής προς την ενδοχώρα	Σχετική με το δίκτυο λειτουργική επέκταση
Κύριοι Παράγοντες ως προς την τοποθεσία	Παρουσία αγοράς Διαθεσιμότητα της εργασίας	Πρόσβαση στις πρώτες ύλες Πρόσβαση στην αγορά κατανάλωσης Διαθεσιμότητα του κεφαλαίου	Διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης Πρόσβαση στην αγορά κατανάλωσης Διαθέσιμη έκταση Ευελιξία και κόστος εργασίας	Διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης Πρόσβαση στην αγορά κατανάλωσης Διαθέσιμη έκταση Ευελιξία και κόστος εργασίας Διαθέσιμη τεχνογνωσία Ποιότητα της ζωής
Λιμενικός Οργανισμός και Στρατηγική				
Χαρακτηριστικά οργάνωσης	Ανεξάρτητες δραστηριότητες μέσα στο λιμένα Άτυπη σχέση μεταξύ του λιμένα και των χρηστών των λιμένων	Στενότερη σχέση μεταξύ του λιμένα και των χρηστών των λιμένων Χαλαρή σχέση μεταξύ των δραστηριοτήτων στο λιμένα Αιτιώδης σχέση μεταξύ του λιμένα και του δήμου	Ενιαία λιμενική κοινότητα Ενσωμάτωση του λιμένα στην αλυσίδα του εμπορίου και των μεταφορών Στενή σχέση μεταξύ λιμένα & δήμου Διευρυμένος λιμενικός οργανισμός	Κοινότητα δικτύου λιμένων Στενή σχέση μεταξύ του δικτύου λιμένων και των δημόσιων αρχών σε διαφορετικά επίπεδα
Στόχος της λιμενικής αρχής	Ναυτιλιακές εργασίες (1)	(1) + Επέκταση του λιμενικού εδάφους, του βυθού και της υποδομής (2)	(1), (2) + Προώθηση Λιμένων (Port Marketing) (3)	(1) μέχρι το (3) + Διαχείριση δικτύων
Συμπεριφορά & Στρατηγική	Συντηρητικός Λιμένας ως μεταβαλλόμενο σημείο των μεταφορών	Επεκτατικός Μεταφορικό, Βιομηχανικό και Εμπορικό κέντρο	Εμπορικά προσανατολισμένος Ολοκληρωμένες μεταφορές και κέντρο logistic.	Εμπορικός προσανατολισμένος Ολοκληρωμένες μεταφορές, σύμπλεγμα δικτύων logistic και πληροφοριών

Πηγή: World Bank (1992), Van den Berg and Van Klink (1994), Van Klink (1995) και UNCTAD (1999)

6.3. Κατηγορίες - Τύποι Λιμένων

Υπάρχουν διάφορες κατηγορίες λιμένων, οι οποίες και αυτές με την σειρά τους εξειδικεύονται σε άλλες υποκατηγορίες, όπως λόγου χάριν:

1. Πολεμικοί Λιμένες (ναύσταθμοι, αγκυροβόλια, καταφύγια κ.α.)
2. Εμπορευματικοί Λιμένες [λιμένες που εξυπηρετούν αποκλειστικά ή σε συνδυασμό χύδην φορτίο, μοναδοποιημένα εμπορεύματα, εμπορεύματα σε ψύξη, μικτά φορτία αλλά και Διαμετακομιστικοί Λιμένες (Hub Ports) δηλ. λιμένες που λειτουργούν ως σημείο προσωρινής εναπόθεσης εμπορευμάτων, ως κόμβος μεταφόρτωσης από ένα πλοίο σε ένα άλλο πλοίο (hub and spoke). Συνήθως τα εμπορεύματα στους λιμένες αυτούς είναι ελεύθερα από τελωνειακά βάρη)].
3. Επιβατικοί Λιμένες (ακτοπλοϊκοί λιμένες, λιμένες κρουαζιερόπλοιων)
4. Τουριστικοί Λιμένες (μαρίνες, τουριστικά αγκυροβόλια, ξενοδοχειακοί λιμένες)
5. Αλιευτικοί Λιμένες
6. Λιμένες Βιομηχανικών Εγκαταστάσεων (κυρίως λιμένες διυλιστηρίων ή μεγάλων βιομηχανικών εγκαταστάσεων)
7. Ναυπηγοεπισκευαστικοί Λιμένες
8. Λιμένες Ανεφοδιασμού & Υποστήριξης (εξειδικευμένοι λιμένες παραλαβής έρματος, καταλοίπων, παροχής καύσιμης ύλης κ.α. Συνήθως οι λιμένες αυτοί εντοπίζονται σε περάσματα κλασσικών διαδρομών όπως το Γιβραλτάρ)
9. Λιμένες Αναμονής σε Διώρυγες
10. Λιμένες Παροπλισμού [(λιμένες που προσφέρουν απάνεμο και οικονομικό αγκυροβόλιο σε πλοία παροπλισμένα δηλ. σε πλοία που αναμένουν την επαναδραστηριοποίηση τους όταν η ναυλαγορά το επιτρέψει ή σε πλοία που αναμένουν τις κατάλληλες συνθήκες ώστε να οδηγηθούν σε διάλυση (scrap)].
11. Λιμένες Καταφυγίου (λιμένες που προσφέρουν κάλυψη σε πλοία από ακραίες καιρικές συνθήκες)
12. Μικτοί ή Γενικοί Λιμένες (λιμένες που συνδυάζουν τουλάχιστον δύο από τους παραπάνω τύπους).

Ο Marti (1988) με βάση κάποια άλλη ταξινόμηση, κατηγοριοποίησε τους λιμένες σε τρεις τύπους:

- Τα διεθνή κέντρα φορτίων που δραστηριοποιούνται στο παγκόσμιο εμπόριο
- Οι μεσαίου μεγέθους λιμένες που ελέγχουν το περιφερειακό εμπόριο
- Οι λιμένες τροφοδότες (feeder ports) που διαχειρίζονται το τοπικό - εσωτερικό εμπόριο.

6.4. Λιμενικές Λειτουργίες

Το πεδίο δραστηριότητας ενός λιμένα, που καθορίζεται εν πολλοίς από το ιδιοκτησιακό και οργανωτικό καθεστώς, είναι ιδιαίτερα ευρύ. Οι βασικές λειτουργίες ενός λιμένα μπορούν να ομαδοποιηθούν σε πέντε βασικές κατηγορίες:

1. Παροχής υπηρεσιών στα πλοία

Οι λειτουργίες αυτές έχουν να κάνουν με την γρήγορη και ασφαλή εξυπηρέτηση των πλοίων. Εγκαταστάσεις και μηχανολογικός εξοπλισμός όπως γερανογέφυρες φορτοεκφόρτωσης, κ.α. Δευτερεύουσες λιμενικές υπηρεσίες προς τα πλοία μπορούν να θεωρηθούν η ρυμούλκηση, η πλοήγηση, ο εφοδιασμός (νερό, τρόφιμα, καύσιμο κ.α.), συλλογή καταλοίπων και απορριμμάτων πλοίων, προσδέσεις, ναυπηγοεπισκευές κ.α.

2. Παροχή Υπηρεσιών των φορτίων ή των επιβατών στην αποβάθρα

Οι λειτουργίες αυτές έχουν να κάνουν με τη διαχείριση του φορτίου εντός της αποβάθρας όπως στοιβασία, έλεγχος φορτίων, ζύγισμα, ταξινόμηση, αποθήκευση κ.α. Όσον αφορά τους επιβάτες οι λειτουργίες αυτές απαιτούν επιβατικούς σταθμούς, οχήματα επιβίβασης κ.α.

3. Παροχή υπηρεσιών παραλαβής και διανομής εμπορευμάτων

Οι λειτουργίες αυτές κάνουν χρήση εξειδικευμένων υποδομών και εγκαταστάσεων που υποστηρίζουν την εισαγωγή ή την εξαγωγή των εμπορευμάτων από και προς τον λιμένα σε σχέση με άλλα μεταφορικά μέσα (σιδηρόδρομος, φορτηγό κ.α).

4. Παροχή υπηρεσιών Logistics

Οι λειτουργίες αυτές έχουν να κάνουν με τις δυνατότητες που δίνει η ολοκληρωμένη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics management).

5. Άλλες Υπηρεσίες

Οι λειτουργίες αυτές έχουν να κάνουν με την εξυπηρέτηση δραστηριοτήτων εκτός από την στενή έννοια των λιμενικών εργασιών. Έτσι, σε λιμένες μπορούν να εντοπιστούν ξενοδοχεία, νοσοκομεία, εκπαιδευτικά κέντρα, πολυκαταστήματα[1], μουσεία, ενυδρεία κ.α. μέχρι και καζίνο, όπως έχει δημιουργήσει ο λιμένας Le Havre (AIVP, 2003). Πρόσφατα, εμφανίζονται λιμένες να επενδύουν και στην ενέργεια[2].

Από τα ανωτέρω γίνεται αντιληπτό ότι οι λειτουργίες που λαμβάνουν χώρα εντός μιας λιμενικής ζώνης, σε 24ωρη και καθημερινή βάση, είναι πολυπληθείς, ποικίλες και πολλές φορές ανομοιογενείς μεταξύ τους. Αυτό υποδουλώνει μια ανάγκη

[1] Π.χ. τον Απρίλιο του 2005 εγκαινιάστηκε το πλεούμενο εμπορικό κέντρο (Floating Shopping Center) στο λιμένα Alicante (Ισπανία). Σύμφωνα με τους επενδυτές ο νέος πολύ-χώρος τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του θα δημιουργήσει 600 θέσεις εργασίας και ετήσιο κέρδος €19 εκατ. (AIVP, 2005 α)

[2] Στις 28/01/2005 το Δ.Σ. του λιμένα της Marseille (Γαλλία) αποφάσισε να εγκαταστήσει στην έκτασή του 91 Ανεμογεννήτριες έως το 2007, η οποία θα παράγει ενέργεια που ισοδυναμεί με την συνολική ετήσια κατανάλωση μιας πόλης των 80.000 κατοίκων. Η επένδυση αυτή, ύψους περίπου € 124 εκατ., υπολογίζεται ότι, εκτός των κερδών που θα επιφέρει στον λιμένα, θα δημιουργήσει άμεσα ή έμμεσα 190 νέες θέσεις εργασίας (AIVP, 2005 β).

εξαιρετικής οργάνωσης του (περιορισμένου) χώρου και των λειτουργιών, οι οποίες παρόλη την αυτοματοποίηση και την εισαγωγή της τεχνολογίας στις λιμενικές δραστηριότητες, είναι ιδιαίτερα εξαρτημένες από τον ανθρώπινο παράγοντα.

Έτσι, πέρα από οποιοδήποτε συνδυασμό ιδιοκτησιακού, λειτουργικού και οργανωτικού καθεστώτος, ο λιμένας οφείλει να ακολουθήσει, για να είναι βιώσιμος και ανταγωνιστικός, ένα ξεκάθαρο πλαίσιο οργάνωσης και διοίκησης, βάση των επιταγών της αγοράς αλλά και των επιτυχημένων παραδειγμάτων λιμένων, όλων των τύπων (κρατικών, ιδιωτικών, τοπικής αυτοδιοίκησης κ.α.). Σε επόμενα κεφάλαια θα αναλυθούν οι σύγχρονες μορφές και τάσεις δραστηριοτήτων που αναλαμβάνουν σήμερα οι λιμένες.

6.5. Παράγοντες που επηρεάζουν τους λιμένες

Συνοπτικά, ο χώρος της λιμενικής βιομηχανίας χαρακτηρίζεται από έντονες αλλαγές και αναδιαρθρώσεις, οι οποίες προβλέπονται να ενταθούν στο άμεσο μέλλον. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι παγκόσμιες αγορές ξαναθυμήθηκαν τους λιμένες μετά από αρκετά χρόνια απαξίωσή τους. Αναλυτικότερα, το παγκόσμιο σκηνικό πάνω στο οποίο εξελίσσεται η λιμενική βιομηχανία έχει ως εξής:

6.5.1. Παγκόσμιο Εμπόριο

Τα στατιστικά στοιχεία δίνουν εντυπωσιακούς ρυθμούς αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου, στο οποίο το σημαντικότερο τμήμα καταλαμβάνει το εμπόριο που πραγματοποιείται δια θαλάσσης, το οποίο υπερδιπλασιάστηκε από το 1975 και έφτασε τους 5,2 δισ. τόνους το 2000 (Le Monde Diplomatique, 2003).

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία που αναφέρονται στην ετήσια έκθεση του Συμβουλίου Εμπορίου και Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (UNCTAD, 2004) για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, τα αγαθά που διακινήθηκαν μέσω θαλάσσης ανήλθαν σε 6,17 δισ. τόνους το 2003 (αύξηση κατά 3,7% έναντι του 2002). Η ανάκαμψη αυτή, σύμφωνα με την UNCTAD, δείχνει την ανοδική τάση στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, με τα αγαθά που μεταφέρθηκαν με πλοία να αντιστοιχούν στο πλέον του 50% του παγκόσμιου εμπορίου. Στην έκθεση αναφέρεται επίσης ότι η αύξηση της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου συνεχίστηκε και το 2003 κατά 1,5%, φθάνοντας σε 857,0 εκατ. DWT συνολικά. Επιπλέον, οι διαδρομές τροφοδοσίας παραμένουν σχετικά σταθερές (Βόρεια Αμερική - Ευρώπη - Ασιατικές χώρες του Ειρηνικού).

Στην ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου έχει συμβάλει:

- η παγκόσμια πτώση στους εμπορικούς περιορισμούς, και η φιλελευθεροποίηση του εμπορίου [αποτέλεσμα των διεργασιών της UNCTAD του Ο.Ο.Σ.Α. και του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) αλλά και της ομαλοποίησης πολλών διακρατικών σχέσεων],

- η αλλαγή της παραγωγικής διαδικασίας[3] και ο τρόπος λειτουργίας των πολυεθνικών επιχειρήσεων [το 45% των παγκόσμιων εξαγωγών το 1999 πραγματοποιήθηκαν από θυγατρικές πολυεθνικών επιχειρήσεων κυρίως προς άλλες θυγατρικές (Le Monde Diplomatique, 2003)].
- η μείωση του μεταφορικού κόστους εξαιτίας α) της ανάπτυξης της τεχνολογίας των μεταφορών, β) του σκληρού ανταγωνισμού γ) του μεγάλου ρόλου που καταλαμβάνει στις μεταφορές η οικονομική ναυτιλία κ.α.
- η μείωση της τιμής των προϊόντων εξαιτίας: α) του σκληρού ανταγωνισμού β) της μείωσης του μεταφορικού κόστους και γ) της άρσης ή ο περιορισμός των δασμών κ.α
- η εμφάνιση των έως τώρα «*κοιμισμένων οικονομιών*» όπως η Κίνα[4], η οποία μετά από 15 χρόνια διαπραγματεύσεων έγινε το Δεκέμβριο του 2001 μέλος του ΠΟΕ.

Η τάση στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, όπως αυτή αποτυπώνεται τα τελευταία χρόνια και ειδικοί εκτιμούν, όπως ο νομπελίστας οικονομολόγος καθηγητής Τ. Stigiltz[5], είναι αισιόδοξη, παρόλο που η παγκόσμια οικονομία θεωρείται αδύναμη από το 2001, για τους περισσότερους τύπους πλοίων (που ο καθένας τους αντικατοπτρίζει μια ξεχωριστή αγορά) εξαιτίας της δυναμικής οικονομίας της Κίνας, η οποία, με επίσημα στοιχεία, αυξάνεται κατά 9,5% ετησίως (υπάρχουν εκτιμήσεις για μεγαλύτερο ποσοστό ανάπτυξης). Αυτή η οικονομία τροφοδοτεί με δεκάδες συμβόλαια την ναυτιλία, φτάνοντας μάλιστα στο σημείο η εκρηκτική αυτή ανάπτυξη να ξεφύγει σε ορισμένες περιπτώσεις από κάθε έλεγχο, με αποτέλεσμα οι τεράστιες ανάγκες της χώρας σε ενέργεια και φορτία κάθε είδους να εκφρασθούν με υπερπαραγγελίες που οδήγησαν, μεταξύ άλλων, σε καθυστερήσεις στις φορτώσεις και εκφορτώσεις των φορτίων, στην συμφόρηση των λιμένων αλλά και **σε περιπτώσεις όπου το κόστος μεταφοράς (ναύλος) να είναι υψηλότερο από το κόστος του φορτίου**, γεγονός που καθιστούσε ασύμφορη εν γένει τη μεταφορά (Wall Street Journal, 2004).

6.5.2. Πολιτικο-κοινωνικοί Παράγοντες

Οι έντονες πολιτικοκοινωνικές ανακατατάξεις στην διεθνή σκηνή κυρίως μετά την πτώση των κομμουνιστικών καθεστώτων (τέλη 1989), δημιούργησαν μια ριζική ανακατανομή της παγκόσμιας προσφοράς και της ζήτησης. Κυρίως οι χώρες της Κεντροανατολικής Ευρώπης αλλά και της Λατινικής Αμερικής, της Ασίας και της Αφρικής στράφηκαν στα δυτικού τύπου προϊόντα, ενώ ταυτόχρονα έδωσαν τις ευκαιρίες (μειωμένους δασμούς, φόρους, φτηνό εργατικό δυναμικό κ.α.) σε

[3] Η διαδικασία κατασκευής ενός προϊόντος διαγράφει μια πορεία σε πολλά κράτη της υφηλίου έως ότου ολοκληρωθεί για να προωθηθεί στην συνέχεια και πάλι στην παγκόσμια αγορά. Αυτή η διεθνής διαδρομή, του προς ολοκλήρωση «τελικού προϊόντος», δημιουργεί στατιστική αύξηση των εμπορικών ροών, χωρίς όμως να είναι αντιπροσωπευτική του «πραγματικού εμπορίου».

[4] Το ποσοστό της στο παγκόσμιο εμπόριο από λιγότερο 1% που ήταν το 1973 έχει ξεπεράσει το 4% το 2000 (Le Monde Diplomatique, 2003).

[5] Βλ. Ομιλία του σε παράλληλη εκδήλωση της Διεθνούς Έκθεσης των Ποσειδωνίων 2004, στον Πειραιά (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2004 α)

πολυεθνικές επιχειρήσεις να δημιουργήσουν στις χώρες τους, (συνήθως) μονάδες επεξεργασίας, ή συναρμολόγησης. Αυτή η ανάπτυξη των εμπορικών ροών έχει αυξήσει και την λιμενική δραστηριότητα, η οποία όμως σε πολλές των περιπτώσεων δεν την καρπώνονται οι εθνικές λιμενικές αρχές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι κορεάτικες και ιαπωνικές αυτοκινητοβιομηχανίες που έχουν εγκατασταθεί στην Πολωνία και την Τσεχία οι οποίες εξυπηρετούνται από τους λιμένες Le Havre-Hamburg, Rotterdam κ.α.

Ένας επιπλέον πολιτικός παράγοντας που έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τις λιμενικές υπηρεσίες είναι η εφαρμογή του ISPS Code (για τον οποίο έγινε αναφορά στο κεφ. 5 και αφορά το λιγότερο 3.000 λιμένες μόνο στην Ε.Ε.) και του Container Security Initiative (CSI), που συμφωνήθηκε στο τέλος του 2003 μεταξύ των Η.Π.Α. και της Ε.Ε. (δηλ. ο επιπλέον έλεγχος των προς εξαγωγή από την Ευρώπη προς τις Η.Π.Α. εμπορευματοκιβωτίων από πρόσθετα συστήματα ασφαλείας αλλά και από ανώτερους αμερικανούς τελωνειακούς σε ευρωπαϊκό έδαφος). Οι πολιτικές πιέσεις για την αυστηρή εφαρμογή των ελέγχων ασφαλείας έχουν γίνει ακόμα πιο ισχυρές και από το περιστατικό, του Μαρτίου του 2004, της επίθεσης αυτοκτονίας στον λιμένα Ashdod (Ισραήλ), με 10 νεκρούς και 20 τραυματίες, οι δράστες της οποίας κατάφεραν να μπουν στο αυστηρά φυλασσόμενο λιμένα μέσα από ένα εμπορευματοκιβώτιο. Έτσι, λοιπόν από την μία οι πολιτικές πιέσεις και οι πιέσεις των εταιριών πώλησης συστημάτων και τεχνογνωσίας ασφαλείας και από την άλλη η επιθυμία των διαχειριστών των φορτίων (κυρίως των ναυτιλιακών-logistics εταιριών) να διεκπεραιώνουν γρήγορα στους αμερικανικούς λιμένες τις τελωνειακές διεργασίες έχουν δημιουργήσει μία άνευ προηγουμένου αύξηση των κανόνων ασφαλείας που αυτόματα συμπαρασύρει σε μία ανάλογη αύξηση των συνολικών ναύλων, διαπίστωση που έχει κάνει και επίσημα ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO) (ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, 2005 α). Χαρακτηριστικά, ο UNCTAD (2004), υπολογίζει ότι στις Η.Π.Α. το αρχικό συνολικό κόστος της εφαρμογής έχει στοιχίσει περίπου $936 εκατ., ενώ μόνο ο Λιμένας του Los Angeles διέθεσε για το οικονομικό έτος 2003-2004 $17,7 εκατ. Η κοινή διαχείριση των λιμένων της Copenhagen και του Malmö δαπάνησαν $1 εκατ. για συστήματα ασφαλείας και υπολογίζουν τις ετήσιες εκταμιεύσεις στα $0,4 εκατ. Ο μεγαλύτερος διαχειριστής φορτίων στο κόσμο, η HPH, εξαιτίας των αυξημένων εξόδων ασφαλείας, χρεώνει από τον Ιούλιο του 2004, επιπλέον $9,20 ανά TEU εξαγωγής και $17.50 ανά TEU εισαγωγής. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι στα πλαίσια της Ε.Ε. οι δαπάνες ασφαλείας των λιμένων δεν καλύπτονται από κρατικές ή κοινοτικές ενισχύσεις (μόνο από τα έσοδα των Οργανισμών Λιμένων) (ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, 2005 α).

6.5.3. Η Βιομηχανία των Μεταφορικών Μέσων

Όπως και στο κεφ. 4 αναλύθηκε, η αλληλεξάρτηση των μεταφορικών μέσων είναι ιδιαίτερα στενή και η εξέλιξη του ενός μέσου επηρεάζει την εξέλιξη του άλλου, όπως αντίστοιχα επηρεάζονται και οι μεταφορικές υποδομές που τα υποστηρίζουν. Το πρόβλημα αυτό το αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα οι λιμένες, οι οποίοι στις περιοχές τους συγκλίνουν το σύνολο σχεδόν των μεταφορικών μέσων (υπάρχουν λιμένες που είναι άμεσα συνδεδεμένοι και με αερολιμένες βλ. Dalia Port - Κίνα). Εντούτοις, το πλοίο είναι αυτό που επηρεάζει άμεσα τον λιμένα (και αντίστροφα):

Έτσι, λοιπόν η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου κυρίως μέσω του κλάδου των εμπορευματοκιβωτίων δημιουργεί αυξανόμενες απαιτήσεις στους λιμένες τόσο σε δεξιότητες και τεχνικές όσο και σε υποδομές. Συγκεκριμένα, η ναυπηγική βιομηχανία έχει επιδοθεί σε ένα ξέφρενο ρυθμό ναυπήγησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships), των οποίων το μέγεθος συνεχώς διογκώνεται, εξαιτίας των οικονομιών κλίμακας[6] που δημιουργούν.

Η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να θεωρηθεί ότι ξεκίνησε τον Απρίλιο του 1956, όταν το πετρελαιοφόρο Ideal X της SeaLand (τότε Pan Atlantic Steamship) έκανε το ταξίδι Νέα Υόρκη - Χιούστον μεταφέροντας 58 ρυμουλκά στο κατάστρωμα. Η πρώτη διεθνής μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έγινε το 1966, σε εβδομαδιαία βάση, πάλι από την SeaLand, μεταξύ της ανατολικής ακτής των ΗΠΑ και της Ευρώπης (World Bank, 2001). Από τότε μια νέα γενιά σκαφών εισήχθη στην ναυτιλιακή αγορά η οποία εξελίσσεται μέχρι σήμερα. Συνοπτικά (World bank, 2001):

1. Η πρώτη γενιά πλοίων μετέφερε 1.000 - 15.000 εμπορευματοκιβώτια (TEU), με ταχύτητες 20-23 κόμβους χωρίς δικούς τους γερανούς καταστρώματος.
2. Ακολούθησαν στα μέσα στης δεκαετίας του '70, τα πλοία με διαστάσεις Panamax[7]. Είχαν ικανότητα μεταφοράς 1.000-2.500 TEU και ταχύτητα 22-26 κόμβους.
3. Η πετρελαϊκή κρίση, στα μέσα της δεκαετίας του '70, επανέφερε τις χαμηλότερης κατανάλωσης μηχανές προώθησης στα σκάφη (και κατά συνέπεια της ταχύτητας). Τα πλοία, αν και λιγότερα, ναυπηγούνται για να μεταφέρνουν 1.500-3.000 TEU, στις διαστάσεις Panamax, με ταχύτητα 20-24 κόμβους.
4. Κατά τη διάρκεια του 2ου μισού της δεκαετίας του '80, η ικανότητα των πλοίων Panamax αυξήθηκε σε περισσότερο από 4.000 TEU, και έτσι να ναυπηγούνται πλοία με βάση των επόμενων γεωγραφικών ορίων, αυτών του Σουέζ, τα λεγόμενα πλοία Suezmax.

---

[6] Ο Stopford M. (1997) υπολογίζει ότι ένα το ημερήσιο κόστος μεταφοράς διαφόρων χωρητικότητας containerships έχει ως εξής:

TEU	Ημερήσιο Κόστος
1.200	$16,6/TEU/ημέρα
2.600	$11,1/ TEU/ημέρα
4.000	$9.5/ TEU/ημέρα
6.500	$7.5 TEU/ημέρα

Ταυτόχρονα το διοικητικό κόστος από τα $100/TEU σε ένα πλοίο 1.200 TEU πέφτει στα $42/TEU για ένα πλοίο 6.500 TEU, ενώ τέλος το ποσοστό κέρδους αυξάνει από 2% στο 29% για την αντιστοίχιση κατηγορία πλοίων. Επίσης, σύμφωνα με εκτιμήσεις της μελετητικής Drewry Shipping Consultants (2001) τα έξοδα, στα τέλη της δεκαετίας του '90, σε ένα πλοίο μεταφοράς 6.000 TEU αποδίδουν κατά 30% οικονομία στο κόστος πληρώματος, 20% στα καύσιμα, 15% στα λιμενικά έξοδα, 10% στην ασφάλιση σε σχέση με ένα πλοίο μεταφοράς 4.000 TEU. Σε μια πιο πρόσφατη εκτίμηση της ίδιας εταιρίας αναφέρεται ότι στην αγορά του Ειρηνικού Ωκεανού μπορούν να εντοπιστούν διαφορές κόστους έως και 50% ανάμεσα σε ένα πλοίο panamax 4.000 TEU και ενός mega post-panamax 10.000 TEU. Τέλος, η γνωστή ναυπηγική και ναυτιλιακή εταιρία Samsung (Notteboom, 2002) υπολογίζει ότι ένα σκάφος 12.000 TEU στη διαδρομή Ευρώπη-Άπω Ανατολή θα παρήγε μια μείωση κόστους 11% ανά TEU έναντι ενός σκάφους 8.000 TEU και 23% έναντι ενός σκάφους 4.000 TEU.

[7] Πλοία με τουλάχιστον: βύθισμα 10μ., μήκος 289,5μ. και 32,3μ. πλάτος, για να μπορούν να περνούν τη διώρυγα

5. Η χρονικά αργή διαδικασία εκβάθυνσης του Σουέζ[8], αλλά και η ανάπτυξη ναυτιλιακών γραμμών πέρα από τη διώρυγα του Παναμά και του Σουέζ (βλ. ανατολικές ακτές ΗΠΑ-Ευρώπη) δημιούργησαν μια νέα κατηγορία πλοίων την Post-Panamax, κατά τη διάρκεια του δεύτερου μισού της δεκαετίας του '90. Πρώτη η American President Lines (APL), την περίοδο αυτή κατασκεύασε 5 πλοία 273μ. μήκος και 39μ. πλάτος, με ικανότητα 4.400 TEU (είναι συνήθως κοντύτερα και φαρδύτερα από τα Panamax), τα οποία ήταν και τα πρώτα που δεν μπορούσαν να περάσουν και τον Παναμά και το Σουέζ. Την APL ακολούθησαν και άλλες εταιρίες οι οποίες ναυπηγούσαν ολοένα και μεγαλύτερα σκάφη καθώς ένα Post-Panamax σκάφος, εκτός του ότι δημιουργεί προφανείς οικονομίες κλίμακας, είναι οικονομικότερο καθώς δεν απαιτεί να μεταφέρει σχεδόν καμία ποσότητα έρματος (τα Panamax πρέπει να φέρουν τουλάχιστον 12.500 τόνους ακριβού έρματος ύδατος), καταναλώνει λιγότερα καύσιμα, και ναυπηγείται με 5% φτηνότερο κόστος καθώς το μήκος είναι η ακριβότερη διάσταση στη ναυπηγική βιομηχανία.
6. Σήμερα τα σκάφη της κλάσης S (S-Class) της ναυτιλιακής εταιρίας Maersk, είναι τα μεγαλύτερα σκάφη εμπορευματοκιβωτίων σε λειτουργία, και τα οποία μπορούν να μεταφέρουν περίπου 8.000 TEU. Ήδη όμως υπάρχουν παραγγελίες στα ναυπηγεία για τη κατασκευή των πρώτων Super post-Panamax, ικανά να μεταφέρουν 9.000 TEU (πλάτος 44μ.-46μ. και βύθισμα 14μ.). Μάλιστα, τα ναυπηγικά γραφεία ήδη σχεδιάζουν τα Mega-containerships, τα οποία μπορούν να μεταφέρουν τουλάχιστον 15.000 TEU (400 μ. μήκος και σχεδόν 70 μ. πλάτος).
7. Τέλος, σε επιστημονικό επίπεδο μέχρι στιγμής[9], ήδη γίνεται λόγος για το επόμενο πλοίο που θεωρητικά θα έχει εμπόδιο, βάση γεωγραφικών χαρακτηριστικών. Η ονομασία του νέου πλοίου είναι Malacca-Max, μεταφοράς 18.000 TEU, 400μ. μήκος, 60 μ. πλάτος και βύθισμα 21μ., οι οποίες είναι οι μέγιστες διαστάσεις για τον διάπλου των Στενών της Malacca[10]. Ένα τέτοιο πλοίο σύμφωνα με υπολογισμούς θα έχει ένα συνολικό κόστος (ναυπήγησης, λειτουργίας κ.α.) 16% χαμηλότερο από ένα κοινό πλοίο containership 8.000 TEU, κατασκευής του 2000 (Wijnolst N. et al, 2000, και Waals F. Et al,. 2001)

Χαρακτηριστικά οι Cullinane, Khanna & Song (1999) αναφέρουν σχετικά με το θέμα του μεγέθους των πλοίων: «***big is beautiful***», ακόμα κι αν αυτό μπορεί να οδηγήσει σε πολλαπλά άλλα προβλήματα (βλ. Haralambides et al, 2000).

Τέλος, μια άλλη μορφή εμπορικού πλοίου, που εξελίσσεται ραγδαία τα τελευταία χρόνια, είναι τα λεγόμενα εμπορικά οχηματαγωγά (**Ro-Ro**-> roll-on/roll-off). Η ανάπτυξη της υπηρεσίας Ro-Ro τα τελευταία χρόνια είναι τεράστια και συνεχίζεται, κυρίως στις διακινήσεις μικρών αποστάσεων, και σε αυξανόμενο βαθμό σε υπερατλαντικά ταξίδια, περιλαμβάνοντας πολλές φορές τον τύπο πλοίου πολλαπλής χρήσης. Δεν απαιτεί ιδιαίτερες λιμενικές εγκαταστάσεις πέρα από τη διάθεση ράμπας και συναφών μέσων.

---

[8] Το 2009 υπάρχει πρόβλεψη από την Suez Canal Authority ότι τα βυθοκορικά σκάφη να έχουν δημιουργήσει βύθισμα 21μ. από τα 17μ. που ήταν το 1999 (Wijnolst N et al, 1999).

[9] Η αρχική πρόταση έγινε βάση της ακαδημαϊκής εργασίας του Marco Scholtens.

[10] Πέρασμα με ιδιαίτερα αυξημένη θαλάσσια κυκλοφορία. Βρίσκεται μεταξύ της Σουμάτρα και της Μαλαισιανής Χερσονήσου εκεί όπου ενώνεται ο Ινδικός Ωκεανός με την Νότια Θάλασσα της Κίνας.

Στην τρέχουσα τάση περιλαμβάνεται και η κατασκευή περισσότερων πλοίων πολλαπλής χρήσεως (combi-carrier), αντί της κατασκευής πλοίων ικανών να μεταφέρουν μόνο ενός είδους φορτίο (εκτός από τα εξειδικευμένα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου - NLG), για την προώθηση της ευελιξίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, επιτρέποντας στο πλοίο να περνά από μια διακίνηση σε άλλη, ιδιαίτερα σε περιόδους εμπορικής κάμψης.

Η παρούσα εργασία, και λόγω της αυξανόμενου ρόλου των TEU στο εμπόριο και λόγω της συμβολής τους στην εφοδιαστική (logistics) θα επικεντρωθεί στο θαλάσσιο εμπόριο που γίνεται κυρίως μέσω πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία κατά 75% περίπου, σύμφωνα με την UNCTAD (2004), είναι πλοία αποκλειστικής ναυπήγησης για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (Fully cellular containerships). Το υπόλοιπο 25% το μοιράζονται με σειρά σπουδαιότητας τα General Cargo, τα Single-deck, τα Multi-deck και τέλος τα Ro-ro cargo & Ro-ro passenger πλοία. Αξίζει να σημειωθεί ότι η συνολική διακίνηση TEUs με όλους του τύπους των πλοίων έφτασε το 2003 τα 8,6 εκατ. TEUs (+7,5% από το 2002), ενώ τα αποκλειστικής μεταφοράς containerships, στις αρχές του 2004 ήταν 3.054 πλοία (+5,7% από το 2003), πάνω από 10% του παγκόσμιου στόλου, μεταφορικής ικανότητας 6,4 εκατ. TEUs (+9,2% από το 2003), γεγονός που αποδεικνύει εμμέσως την τάση διόγκωσης του μεγέθους και του αριθμού των πλοίων αυτών. Συγκεκριμένα ο στόλος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που συνδέοντα άμεσα με την αγορά των logistics, αυξήθηκε κατά +9,3%, περίπου 90,5 εκατ. DWT, ή το 10,6% του παγκόσμιου στόλου.

6.5.4. Η δομή της Ναυτιλιακής Αγοράς

Η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε πολλές αγορές π.χ. ανάλογα με τον τύπο των πλοίων (βλ. αγορά των πλοίων χύδην φορτίου, των πλοίων ψυγείων κ.α.), ανάλογα με τη γεωγραφική περιοχή στην οποία κινούνται (βλ. μεσογειακά πλοία, ωκεάνια πλοία), ανάλογα με τα τεχνικά - ναυπηγικά χαρακτηριστικά (βλ. πλοία με διπλά τοιχώματα, πλοία ταχύπλοα), ανάλογα με την κεφαλαιακή τους αξία (βλ. πλοία νεότευκτα, πλοία μεταχειρισμένα). Εντούτοις, η πιο ξεχωριστή αγορά είναι αυτή που χαρακτηρίζει τον τρόπο λειτουργίας του πλοίου και η οποία κινείται σε δύο βασικά επίπεδα:

α) στην ελεύθερη αγορά, όπου πλοία πάσης φύσεως ναυλώνονται για συγκεκριμένα ταξίδια ή κύκλο ταξιδιών χωρίς σταθερό δρομολόγιο (**tramp shipping**) και

β) στην αγορά των δρομολογίων, όπου οι ναυτιλιακές εταιρίες (οι λεγόμενες εταιρίες γραμμής - shipping lines) πραγματοποιούν συγκεκριμένα τακτικά δρομολόγια επισκέψεων σε λιμένες και παρέχουν στους πελάτες τους σχετικά σταθερά τιμολόγια αλλά και υπηρεσίες από «*πόρτα σε πόρτα*» (**liner shipping**).

Η παρούσα διπλωματική, σε συνέχεια της ως άνω παρατήρησης, (στην παράγραφο για την Μεταφορική Βιομηχανία), λόγω της φύσης του εμπορίου που εξετάζει, εστιάζεται στο δεύτερο επίπεδο και συγκεκριμένα στην αγορά που αφορά τα **πλοία γραμμής μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων**.

Εξ' συστάσεως του σύγχρονου ναυτιλιακού εμπορίου τρεις (3) είναι οι κύριες ναυτιλιακές γραμμές (με σειρά σπουδαιότητας): α) Transpacific (Ασία - Βόρειος Αμερική), β) Transatlantic (Βόρειος Αμερική - Ευρώπη) και γ) Europe - Fareast (Ευρώπη - Άπω Ανατολή μέσω Μεσογείου).

Η αγορά των ναυτιλιακών γραμμών, ήδη από το 1870-5 (όταν ακόμη δεν υπήρχαν Ε/Κ) υιοθέτησε την «*Πολιτική των Διασκέψεων*». Ουσιαστικά, οι ναυτιλιακές εταιρίες συναποφάσισαν, αντί να ανταγωνίζονται, να συνεργαστούν δημιουργώντας consortia (για τιμολόγια, δρομολόγια, είδος μεταφερόμενων προϊόντων κ.α.), με σκοπό να περιορίσουν την συρρίκνωση των εξόδων τους από το φόβο ενός σκληρού ανταγωνισμού. Από την άλλη πλευρά, οι μη μετέχοντες στις Διασκέψεις, δεν μπορούσαν να αντεπεξέλθουν στην δύναμη των συμμαχιών - καρτέλ, και αποχωρούσαν. Ανταγωνισμός υπήρχε μόνο, σε κάποιες διαδρομές, και αυτός μεταξύ διαφορετικών Διασκέψεων. Μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του '90 (με κορύφωση την δεκαετία του '50) οι Διασκέψεις έλεγχαν το μεγαλύτερο ποσοστό του θαλάσσιου εμπορίου παρά τις όποιες διεθνείς αντιδράσεις. Μάλιστα τόσο οι Η.Π.Α., το 1984, με την γνωστή Shipping Act '84, όσο και η Ε.Ε, το 1986, με τον ευρωπαϊκό διακανονισμό 4056, εξαίρεσαν της ναυτιλιακές συμμαχίες από την αντι-μονοπωλιακή τους νομοθεσία.

Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του '80 και τη δεκαετία του '90, η μεταξύ άλλων, πετυχημένη εμφάνιση ανεξάρτητων ναυτιλιακών μεταφορέων, η μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη που απέκτησε ένας σημαντικός αριθμός αποστολέων εμπορευμάτων (βλ. πολυεθνικές εταιρίες) αλλά και η αύξηση του ρόλου των άλλων μεταφορικών μέσων αποδυνάμωσαν το ρόλο των Διασκέψεων και εμφάνισαν στο προσκήνιο (με χρονολογική σειρά) νέες ορολογίες και πρακτικές: Συμμαχίες - Συγχωνεύσεις - Εξαγορές. Σήμερα, η ναυτιλιακή αγορά, σε όλα της τα επίπεδα (από την ναυπηγική αγορά, τις ναυτιλιακές και λιμενικές εταιρίες, μέχρι τις εταιρίες τροφοδοσίας των πλοίων) έχει επιδοθεί σε ένα αγώνα δρόμου συγχωνεύσεων και (επιθετικών) εξαγορών, καθώς στην πράξη αποδεικνύεται ότι είναι ίσως ο μόνος άμεσος τρόπος για την επίτευξη οικονομιών κλίμακας (μαζί με την αύξηση του μεγέθους των πλοίων), ενώ αντιθέτως οι κοινοπραξίες και οι συμμαχίες πολλές φορές οδηγούν σε «*αντιοικονομίες κλίμακας*» (Παρδάλη, 2001).

Χαρακτηριστικά είναι τα στατιστικά στοιχεία που προκύπτουν από την ανάλυση των πρώτων 20 ναυτιλιακών εταιριών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (UNCTAD, 2004). Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά το 2003 οι πρώτες 20 εταιρίες[11] αύξησαν την μεταφορικής τους ικανότητα σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους από 12,8% το 2002 σε 64,4% το 2003 (!).

---

[11] **1** A.P. Moller/Denmark (328 πλοία, 844.626 TEU), **2** MSC/Switzerland (217 πλοία, 516.876 TEU), **3** Evergreen/ Taiwan-China (152 πλοία, 442.310 TEU), **4** P&O Nedlloyd/UK+Netherlands (157 πλοία, 419.527 TEU), **5** CMA-CGM France (150 πλοία, 299.174 TEU), **6** Hanjin DSR/Korea+Germany (76 πλοία, 290.677 TEU), **7** COSCO/China (148 πλοία, 274.128 TEU), **8** NOL-APL/Singapore (82 πλοία, 273.573 TEU), **9** NYK/Japan (91 πλοία, 233.934 TEU), **10** MOL/Japan (72 πλοία, 222.533 TEU), **11** CP Ships/Canada (85 πλοία, 201.706 TEU), **12** K Line/Japan (63 πλοία, 186.017 TEU), **13** OOCL/Hong Kong China (55 πλοία 185.502 TEU), **14** Zim/Israel (79 πλοία, 174.480 TEU), **15** Hapag Lloyd/Germany (41 πλοία, 154.850 TEU), **16** Yang Ming/Taiwan China (55 πλοία, 153.783 TEU), **17** China Shipping/China (94 πλοία, 143.655 TEU), **18** Hyundai/Korea (35 πλοία, 136.548 TEU), **19** CSAV/Chile (55 πλοία, 123.378 TEU), **20** PIL/Singapore (92 πλοία, 106.508 TEU).

6.6.5. Η Λιμενική Τεχνολογία

Νέες δυνατότητες έχουν αναδυθεί για την λιμενική αγορά από την χρήση εξειδικευμένων τεχνολογιών τόσο στον τομέα της λιμενολογίας, της μηχανολογίας όσο και στον τομέα της πληροφορίας. Η εξέλιξη των πλοίων απαιτεί λιμένες με ανάλογα βυθίσματα (σύγχρονα συστήματα βυθοκόρησης), πλάτος λιμενολεκάνης και ανοίγματα λιμενικών διόδων (για να μπορούν να γίνουν με ασφάλεια οι διαδικασίες από-πρυμνοδέτησης), σταθερό ελλιμενισμό (προφύλαξη από κυματισμούς - προληπτικός λιμενικός σχεδιασμός - ακτομηχανική) κ.α..

Ιστορικά, η λιμενική βιομηχανία τις τελευταίες δεκαετίες παρουσιάζει κυρίως οικονομίες κλίμακας, ενώ δαπανηρές εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης μοναδοποιημένων φορτίων έχουν κατασκευαστεί σε αναμονή της αυξανόμενης ζήτησης και της αυξανόμενης κλίμακας των πλοίων από την ναυπηγική βιομηχανία. Την περίοδο αυτή, ο διεθνής κλαδικός Τύπος της ναυτιλίας, φιλοξενεί άρθρα για παραγγελίες λιμένων για την προμήθεια γερανών εξυπηρέτησης πλοίων μεγέθους Super post-Panamax.

Αξίζει να επισημανθεί ότι ένα από τα πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι λιμένες σε σχέση με την ναυπηγική εξέλιξη είναι τεχνολογική επάρκεια των γερανών που φορτω-εκφορτώνουν τα εμπορευματοκιβώτια. Οι δύο σημαντικότερες μεταβλητές είναι το ύψος και το άνοιγμα των βραχιόνων των γερανών καθώς το μήκος μπορεί σχετικά εύκολα να ικανοποιηθεί με την επέκταση της προβλήτας και των σιδηροτροχιών πάνω στην οποία κινείται, συνήθως, ο γερανός, παράλληλα του πλοίου. Οποιαδήποτε αλλαγή στις δύο πρώτες μεταβλητές, βάση της διόγκωσης των πλοίων, συνήθως υποδηλώνει την ανάγκη αντικατάστασης των γερανών ή την αδυναμία εξυπηρέτησής τους.

Πίνακας 6.2.

Ικανότητες Γερανών

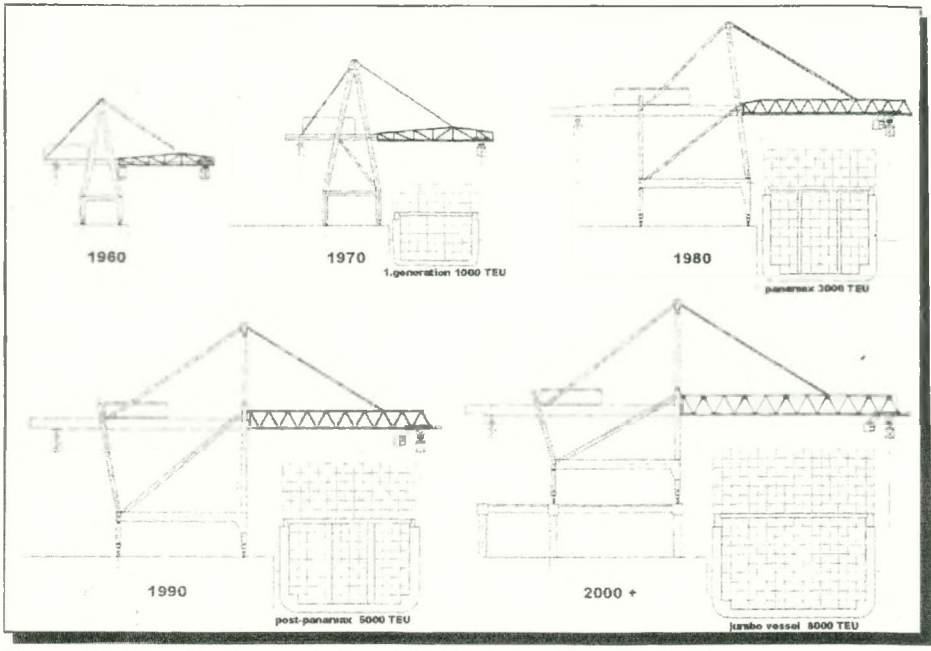
Τύπος Πλοίου	Πλάτος (σειρές TEU)	Ύψος (σειρές TEU)
Panamax	13	14-15
Post-Panamax	17	15 - 16
Super post-Panamax	18	16 - 17.

Πηγή: World Bank 2001

Για την εξυπηρέτηση των Mega-containerships και των Malacca-Max οι τεχνικοί αν και έχουν ήδη στα χέρια τους τα ναυπηγικά σχέδια αυτών των πλοίων, αδυνατούν να αντιμετωπίσουν το θέμα των λιμενικών γερανών. Το πιθανότερο είναι το πρόβλημα να αντιμετωπιστεί όχι με την κατασκευή μεγαλύτερων γερανών (εξαιρετικά δύσκολο) αλλά με μια διαφορετική αντίληψη φορτοεκφόρτωσης των νέων αυτών γιγάντιων πλοίων. Πιθανόν ειδικές δεξαμενές (κλειστές ή ανοιχτές) θα δέχονται τα πλοία αυτά όπου είτε με υπερυψωμένες λιμενικές υποδομές είτε με την βύθιση του πλοίου θα γίνεται μια παράλληλη (από δεξιά και από αριστερά) προσέγγιση των βραχιόνων των γερανών.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6.1.

Η εξέλιξη των γερανών εξυπηρέτησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή: Prof. J. Rijsenbrij, Malacca Max [2] p. 23

Σε ότι αφορά επίσης το θέμα των γερανών και των συστημάτων υποστήριξης από εδάφους προστίθενται οι επιθυμίες, όπως προαναφέρθηκε, της αλλαγής του είδους και του μεγέθους των εμπορευματοκιβωτίων. Ήδη, τον Ιανουάριο του 2005, για πρώτη φορά στην ευρωπαϊκή αγορά, παρουσιάστηκε στον λιμένα του Rotterdam, το Geeststroom, το πρώτο containership που ναυπηγήθηκε για τον Γερμανό πλοιοκτήτη Jord Kopping, ειδικά για την αγορά TEU 45 ποδών και όχι 40' (το δεύτερο πλοίο παραδόθηκε τον Απρίλιο του 2005). Σύμφωνα με τον Δ/νων Σύμβουλο της Geest North Sea Line, που ναύλωσε το πλοίο για 3 χρόνια, κ. W. Pronk, η απόφαση κατασκευής ενός νέου τύπου πλοίου ήταν προκειμένου η εταιρία του να μπορέσει να ανταγωνιστεί τις οδικές μεταφορές και ειδικότερα τα road trailers στην Ευρώπη. Η ενδεχόμενη επιτυχία του εγχειρήματος προκειμένου να ωθήσει και άλλες εταιρίες σε αυτού του μεγέθους τα TEU και ως εκ' τούτου να απαιτηθούν πρόσθετες υποδομές ή τροποποιήσεις στα λιμενικά συστήματα. (Δικτυακός Τόπος: Dunelm P.R.)

Επίσης στο τεχνικό μέρος, τα πλοία αυτά έχουν ανάγκη για μεγάλη κλίμακας αλλά και σε αριθμό γερανογεφυρών αλλά και ικανή λιμενική ενδοχώρα για την (προσωρινή ή όχι) εναπόθεση των εμπορευματοκιβωτίων. Ένα τυπικό τερματικό εμπορευματοκιβωτίων έχει σήμερα μια πυκνότητα 100 έως 500 TEU ανά στρέμμα (ανάλογα με το σύστημα στοιβασίας), ενώ ο μέσος όρος εναπόθεσής των

εμπορευματοκιβωτίων στον λιμένα είναι από 5 έως 6 ημέρες. Εντούτοις, οι εξελίξεις, λόγω των μεγαλύτερων σκαφών και των ταχύτερων γερανών που εισέρχονται στην υπηρεσία, δημιουργούν απαιτήσεις πυκνότητας από 1.000 έως 2.000 TEU ανά στρέμμα, που σημαίνει ότι είτε το σύστημα στοιβασίας πρέπει να αλλάξει, είτε η χερσαία έκταση των λιμένων πρέπει τουλάχιστον να διπλασιαστεί είτε να εισαχθούν νέα συστήματα ολοκληρωμένης διαχείρισης των εμπορευματοκιβωτίων στα πλαίσια της εφοδιαστικής είτε να γίνει συνδυασμός όλων των ανωτέρω (World Bank, 2001).

Όσον αφορά την **τεχνολογία της πληροφορίας** (Information Technology - IT), αυτή έχει καταφέρει να δημιουργήσει σοβαρές εξοικονομήσεις χρόνου, αύξηση της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών και διασύνδεση της ναυτιλίας με τα άλλα μεταφορικά μέσα, το τελωνείο, τους αποστολείς φορτίου, τους πράκτορες των πλοίων σκαφών κ.α..

Η τεχνολογία παρέχει στους χρήστες λιμένων τα στοιχεία πραγματικού χρόνου όσον αφορά τη θέση του φορτίου, του επιπέδου της εργασίας και της διαθεσιμότητας των εγκαταστάσεων λιμένων, μειώνει το χρόνο για την παράδοση του φορτίου, παρέχει ακρίβεια στην καταγραφή των πληροφοριών, μειώνει το εργατικό δυναμικό σε γραφειοκρατικές εργασίες, προσφέρει πληροφορίες προόδου για το σκάφος, τη φορτηγίδα, το φορτηγό, το βαγόνι, το εμπορευματοκιβώτιο κ.α., βελτιώνεται ο προγραμματισμός και ο συντονισμός των προβλητών, του εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης, των εγκαταστάσεων αποθήκευσης, κ.α.[12]

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί ότι αν και η σύγχρονη τεχνολογία που εφαρμόζεται στους λιμένες μειώνει το κόστος των φορτοεκφορτώσεων, αυξάνει την ασφάλεια των εμπορευμάτων, μειώνει τον χρόνο παραμονής του πλοίου στον λιμένα, αυξάνει την ρυθμοαπόδοση του λιμένα κ.α., ωστόσο είναι μια τεχνολογία που κοστίζει αρκετά και διαρκώς έχει την ανάγκη να ανανεώνεται και να αναβαθμίζεται. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι ένα τυπικό τερματικό εμπορευματοκιβωτίων με δύο προβλήτες (two-berth container terminal) εύκολα στοιχίζει πάνω από $100 εκατ. ενώ ένας σύγχρονος γερανός εμπορευματοκιβωτίων για πλοία post- panamax με 57 μέτρα άνοιγμα-άπλωμα κοστίζει περίπου $6 εκατ. (World Bank, 2001).

Η εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας στους λιμένες είναι ο σημαντικότερος παράγοντας βελτίωσης της λεγόμενης «*ρυθμοαπόδοσης*» των λιμένων, η οποία μετράει τις κινήσεις των TEUs ανά ώρα, και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία ανταγωνισμού των λιμένων και αξιολόγησής τους. Έτσι, το ποσοστό της παγκόσμιας αύξησης της ρυθμοαπόδοσης των λιμένων εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε το 2003 κατά 9,2% από το 2002 (5,2% ήταν η αύξηση μεταξύ 2001 και 2002). Αξιοπρόσεκτη είναι η επί δύο συναπτά έτη (2002 και 2003) διψήφια αύξηση

[12] Χαρακτηριστικό παράδειγμα υιοθέτησης εφαρμογών IT (από τους πρώτους λιμένες που αντιλήφθηκαν την σημασία του IT) είναι ο λιμένας του Felixstowe (Βρετανία), ο οποίος διαχειρίζεται περισσότερα από 2,5 εκατ. TEU (το 70% των TEU της χώρας) με ένα περίπλοκο σύστημα τεχνολογίας διαδραστικών πληροφοριών που συνδέει ηλεκτρονικά όλους σχεδόν τους χρήστες του λιμένα (περίπου 700). Το σύστημα αυτό περιέχει μανιφέστα (Manifests), τελωνιακά έγγραφα και αιτήσεις, έγγραφα φόρτωσης και εκφόρτωσης, φορτωτικές, έγγραφα αποδοχής μισθώματος ή αποθήκευσης, οδηγίες και συμβουλές για παράδοση και παραλαβή φορτίων, αφίξεις και αναχωρήσεις πλοίων-τρένων και τροποποιήσεις τους, κατάλογος με τα υπό φόρτωση ή των φορτωθέντων εμπορευμάτων, θέματα ασφάλειας και υγιεινής, διαθεσιμότητα αποθηκευτικών χώρων, τιμολόγηση κ.α. (World Bank, 2001)

της ρυθμοαπόδοσης των λιμένων εμπορευματοκιβωτίων του Ιράν, της Μαλαισίας, της Σαουδικής Αραβίας, της Βενεζουέλας και της Ινδίας [π.χ. στους ινδικούς λιμένες Jawaharlal Nehru, Tuticorin και Chennai ο αριθμός χειρισμών εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε στις 25 κινήσεις/ώρα από 14 κινήσεις/ώρα που ήταν το 2002 (πριν την ιδιωτικοποίηση τους)], (UNCTAD, 2003). Χαρακτηριστικό επίσης είναι το παράδειγμα της αύξησης κατά 70% της ρυθμοαπόδοσης του λιμένα στο Τζιμπουτί μέσα σε δύο έτη (2002-2003) εξαιτίας της εφαρμογής νέου πρόσθετου εξοπλισμού φορτοεκφορτώσεων συμπεριλαμβανομένου και ενός αυτοματοποιημένου συστήματος σχεδιασμού στοιβασίας (yard planning system) και ενσωματωμένων διαδικασιών τιμολόγησης (UNCTAD, 2003).

Αντίθετα, η μη εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας ή η μη ορθή χρήση της (ανειδίκευτο προσωπικό, συχνές ζημιές, μη ποιοτικός εξοπλισμός κ.α) ζημιώνουν την εικόνα του λιμένα, καθίστανται αναξιόπιστοι συνεργάτες και επιβαρύνουν την κίνηση του λιμένα και του κόστους των εμπορευμάτων. Παράδειγμα ο λιμένας του Durban (Νότια Αφρική) ο οποίος λόγω της τεχνολογικής του αδυναμίας να εξυπηρετήσει την αυξανόμενη κίνηση του λιμένα εξαιτίας ενός εργοστασίου παραγωγής αυτοκινήτων στην περιοχή, κατά τη διάρκεια του 2003, υποχρέωνε τα πλοία να αναμένουν εξυπηρέτηση έως και 37 ώρες. Αυτό έφερε σαν αποτέλεσμα την προσαύξηση (επικόμιστρο) επιπλέον $100 ανά TEU από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Αντίστοιχες προσαυξήσεις κατά την διάρκεια του 2003-2004 υπήρχαν και σε άλλους λιμένες στον κόσμο όπως στους Luanda (Αγκόλα), Tema (Γκάνα), Port Harcourt (Νιγηρία), Malabo (Ισημερινή Γουινέα) αλλά και στον Πειραιά, στον οποίο ισχύει επικόμιστρο ύψους €60 από τον Σύλλογο των Αυτοκινητιστών, εξαιτίας, των καθυστερήσεων του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ.) στο Ικόνιο[13].

[13] Ο Σύλλογος Ιδιοκτητών Φορτηγών Αυτοκινήτων Ελευθέρας Ζώνης Πειραιά & Τελωνείων επέβαλε από 26/06/04 επικόμιστρο ύψους € 96 (από τις 20/09/04 το επικόμιστρο μειώθηκε στα € 60) εξαιτίας, βάση δηλώσεών του, των *«ατελείωτων καθυστερήσεων αναμονής τους στον λιμένα για φορτοεκφόρτωση που τους περιορίζουν τον χρόνο εργασίας τους και κατά συνέπεια και το εισόδημά τους»*. Η *«αυθαίρετη»* όπως χαρακτηρίζει η Διεθνής Ναυτική Ένωση αυτή επιβολής επικομίστρου (λόγω του ότι οι αυξήσεις στα κόμιστρα Δ.Χ. Φορτηγών Αυτοκινήτων λαμβάνονται από Αποφάσεις των Υπουργών Οικονομίας-Οικονομικών, Ανάπτυξης και Μεταφορών-Επικοινωνιών) σε ένα βαθμό δικαιολογείται από τις συνεχείς όντως καθυστερήσεις που παρατηρούνται στην λειτουργία του Σταθμού. Χαρακτηριστική είναι και η πρόσφατη απόφαση (Μάρτιος 2005) της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοηγών για τη σχολαστική τήρηση των διατάξεων και κανονισμών της Πλοηγικής Υπηρεσίας, και ιδιαίτερα αυτών που αναφέρονται στην άσκηση των καθηκόντων τους, απόφαση που δημιουργεί επιπλέον προβλήματα καθυστερήσεων. Μια από τις αιτίες της συγκεκριμένης στάσης της Πλοηγικής Υπηρεσίας είναι ότι δεν έχει ακόμη μετεγκατασταθεί στο νέο κτήριο της, ενώ το ενοίκιο της προς τον ΟΛΠ, ύψους € 5.500 είναι ιδιαίτερα υψηλό, σύμφωνα με δηλώσεις της. Αν και η Διοίκηση του ΟΛΠ δηλώνει ότι το επίπεδο των καθυστερήσεων έχει μειωθεί πολύ πιο κάτω από τα επίπεδα πριν της επιβολής του επικομίστρου **καθώς και οι κλήσεις των πλοίων έχουν μειωθεί** στις 03/03/05 η Γ.Σ. του Πανελληνίου Συνδέσμου Εταιρειών & Ιδιοκτητών Φ.Δ.Χ. αποφάσισε παμψηφεί τη συνέχιση της επιβολής επικομίστρου. [ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2004 (α), 2005 (α), ΕΞΠΡΕΣ, 2005 (α), ΤΟ ΒΗΜΑ, 2005 (α), Ηλεκτρονική Εφημερίδα: www.portnet.gr (2005 α)]

6.6.6. Ιδιοκτησιακό, Διαχειριστικό & Οργανωτικό Καθεστώς των Λιμένων

Πληθώρα ιδιοκτησιακών και οργανωτικών καθεστώτων (ίσως τα περισσότερα από οποιαδήποτε άλλο αντίστοιχο τομέα) λαμβάνουν χώρα στους λιμένες της υφηλίου. Είναι σημαντικό το τμήμα αυτό να αναλυθεί καθώς τόσο το ιδιοκτησιακό όσο και το οργανωτικό καθεστώς παίζουν ουσιαστικό ρόλο, διαφορετικό σε κάθε χρονική στιγμή, στην εξέλιξη και την ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας.

Καταρχήν, όσον αφορά την ιδιοκτησία της λιμενικής περιοχής αυτή συνήθως ανήκει στο κράτος, χωρίς όμως να αποκλείονται και ιδιωτικές ιδιοκτησίες. Στο σύνολό τους σχεδόν, οι εθνικές νομοθεσίες έχουν υιοθετήσει, παράλληλα με την εθνική κυριαρχία επί της θάλασσας (που περικλείεται εντός των συνόρων τους) και κυριαρχία επί μιας χερσαίας ζώνης (το πλάτος ποικίλλει) που ξεκινάει από εκεί που τελειώνει η θάλασσα. Μέσα σε αυτήν την εθνική παράκτια ζώνη εντοπίζονται λιμένες :

1. **Δημόσιοι Λιμένες:** που εμφανίζονται με ποίκιλλες μορφές όπως: **α) Κρατικοί Λιμένες β) Αυτόνομες Λιμενικές Αρχές** και **γ) Λιμένες ευθύνης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.**
2. **Ιδιωτικούς Λιμένες**
3. **Λιμένες με Μικτά Χαρακτηριστικά** (δημόσια και ιδιωτική ιδιοκτησία και διοίκηση)

Αναλυτικότερα:

Οι **δημόσιοι λιμένες** είναι το πρότυπο των λιμένων με την μεγαλύτερη παρουσία στην λιμενική βιομηχανία. Οι λιμένες αυτοί αντιδρούν στις προκλήσεις της λιμενικής βιομηχανίας βάση μιας συνολικής εθνικής λιμενικής πολιτικής, βάση της λογικής ότι οι λιμένες «*παρέχουν υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος*»

- **Κρατικοί Λιμένες:** Διοικούνται και χρηματοδοτούνται με ευθύνη της πολιτείας. Οι λιμένες αυτοί διοικούνται συγκεντρωτικά από διευθυντές διορισμένους από την κυβέρνηση. Οι χρήστες του λιμανιού δεν συμμετέχουν (ή ελάχιστα) στην διοίκηση και στις αποφάσεις ενώ κάθε σχεδιασμός επενδύσεων, ο προϋπολογισμός και η τιμολογιακή πολιτική πρέπει να έχει την απαιτούμενη επικύρωση από την κυβέρνηση, για να έχει ισχύ. Η πλειονότητα των ελληνικών λιμένων κατατάσσονται σε αυτή την κατηγορία καθώς υπάρχει και ειδικό Υπουργείο, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο έχει τον έλεγχο των λιμένων.
- **Αυτόνομες Λιμενικές Αρχές.** Είναι μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα (κυρίως), υπόλογες στο δημόσιο και ελέγχονται από επιτροπές εκλεγμένων και διορισμένων μελών. Είναι νομικά ανεξάρτητες από την κυβέρνηση (χωρίς όμως το κράτος να χάνει όλα του τα προνόμια) και έχουν σχετική αυτονομία στις χρηματοοικονομικού χαρακτήρα επιλογές τους. Λιμένες που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία είναι οι γαλλικοί Χάβρη, Μασσαλία ή οι ιταλικοί Γένοβα, Τεργέστη, Παλέρμο κ.α.
- **Λιμένες ευθύνης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.** Τη διαχειριστική τους ευθύνη έχουν οι τοπικές αρχές είτε απευθείας είτε μέσω δημοτικών επιχειρήσεων, βάση των θεσμών της τοπικής αυτοδιοίκησης. Στελέχη και εργαζόμενοι διορίζονται από το κράτος ή την Τοπική Αυτοδιοίκηση και οι ευθύνες τους είναι σχετικές με αυτές

των κρατικών. Οι λιμένες αυτοί είναι ευαισθητοποιημένοι σε περιφερειακά ή τοπικά συμφέροντα και η διαχείριση τους βρίσκεται σε αρμονία με τον ευρύτερο περιφερειακό ή τοπικό σχεδιασμό.

Οι **Ιδιωτικοί Λιμένες**, είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου και λειτουργούν στη βάση των αρχών του ιδιωτικού δικαίου. Η χρήση του λιμένα (κυρίως το θαλάσσιο και το άμεσα παράκτιο τμήμα) παραχωρείται στο φορέα του Ιδιωτικού Λιμένα, συνήθως με μακροχρόνια μίσθωση, από το κράτος. Ο φορέας του Ιδιωτικού Λιμένα μπορεί να είναι ανώνυμη εταιρία, φυσικό πρόσωπο, Οργανισμός κ.α. Οι ιδιωτικοί λιμένες δραστηριοποιούνται συνήθως στο χώρο του εμπορίου (το Felixstowe στη Βρετανία), του τουρισμού (μαρίνες) και της βιομηχανίας (π.χ. ιδιωτικός λιμένας του εργοστασίου της ΑΓΕΤ στο Βόλο).

Οι **Λιμένες με Μικτά Χαρακτηριστικά**, παρουσιάζουν σε διαφόρους συνδυασμούς όλα τα ανωτέρω χαρακτηριστικά των δημοσίων και των ιδιωτικών λιμένων. Οι λιμένες αυτοί έχουν μεικτού τύπου ιδιοκτησιακή, λειτουργική και οργανωτική δομή όπου το κράτος, οι αυτόνομοι οργανισμοί, οι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, οι ιδιώτες μπορούν σε διάφορους συνδυασμούς να κατέχουν και να διαχειρίζονται την γη, την θάλασσα, τις υποδομές, τα φορτία, τα μηχανήματα, το ανθρώπινο δυναμικό.

Από την παραπάνω περιγραφή γίνεται αντιληπτό ότι υπάρχουν δεκάδες συνδυασμοί συστημάτων οργάνωσης και λειτουργίας λιμενικών εγκαταστάσεων ανά την υφήλιο χωρίς κάποιος να έχει την ικανότητα να πει ότι το ένα σύστημα είναι καλύτερο από το άλλο, ότι υπάρχει δηλ. ο «*πρότυπος λιμένας*» πάνω στον οποίο θα βασιστούν όλα τα άλλα λιμενικά σχέδια ανάπτυξης. Τόσο το λιμενικό σύστημα "***Comprehensive***" (δηλ. σε εκείνο που υπάρχει μόνο μια Αρχή, δημόσια ή ιδιωτική, για όλες τις λειτουργίες) όσο και το σύστημα "***Landloard***" (δηλ. σε εκείνο όπου η Δημόσια Αρχή τις λιμενικές υποδομές εκμισθώνει στις ιδιωτικές εταιρίες) ή ακόμα και το «***Μικτό Σύστημα***» (δηλ. σε εκείνο που το ένα μέρος του λιμανιού δουλεύει κάτω από το σύστημα Comprehensive και το άλλο κάτω από το σύστημα Landloard) δεν είναι ικανά από μόνα τους να εξασφαλίσουν την επιτυχή λειτουργία ενός λιμένα. Χαρακτηριστικά, η παγκόσμια λιμενική αγορά έχει να παρουσιάσει δύο κορυφαίους λιμένες, αυτόν της Σιγκαπούρης (κρατικό Comprehensive) και του Χονγκ-Κονγκ (Landloard)[14].

Ο Baird (1995), σχηματοποίησε σε τέσσερα (4) κύρια πρότυπα - δηλ. τύπους διοίκησης λιμένων που παρατηρούνται στην διεθνή λιμενική βιομηχανία:

---

[14] Ουσιαστικά όλες οι δραστηριότητες στο λιμένα εκτελούνται από τον ιδιωτικό τομέα. Τρεις (3) ιδιωτικές επιχειρήσεις διαχειρίζονται τα οκτώ (8) τερματικά εμπορευματοκιβωτίων, τέσσερις (4) ιδιωτικές επιχειρήσεις παρέχουν υπηρεσίες προβλήτας (φωρτωεκφορτώσεις, μεταφορές κ.α.), περισσότερες από εκατό (100) προσφέρουν αποθήκευση, τρεις (3) παρέχουν ρυμούλκηση, επτά (7) παρέχουν τις υπηρεσίες στοιβασιάς, έξι (6) παρέχουν ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες κ.ο.κ. Η κρατική παρουσία στο λιμένα περιορίζεται στη συλλογή των απορριμμάτων, την προστασία της θάλασσας από τα σκάφη, την ρύθμιση της κυκλοφορίας των σκαφών στα στενά, τη διαχείριση ενός πορθμείου κ.α. Ένα Λιμενικό και Ναυτιλιακό Συμβούλιο, έχει ιδρυθεί για να χαράσσει τη γενική ναυτιλιακή και λιμενική πολιτική στο Χογκ-Κογκ, χωρίς όμως αυτό το Συμβούλιο να μπορεί να αναμιχθεί στις εμπορικές διαδικασίες εντός του λιμένα (World Bank, 2001)

Πίνακας 6.3.

Τέσσερα πρότυπα της διοίκησης λιμένων

Μοντέλα		Λιμενικές Λειτουργίες ρυθμίζονται :	
	Ιδιοκτήτης της Γης	Θεσμικά Θέματα	Χειριστές Φορτίων
1. Δημόσιο	Δημόσιο	Δημόσιο	Δημόσιο
2. Δημοσιο-ιδιωτικό	Δημόσιο	Δημόσιο	Ιδιώτη
3. Ιδιωτικο-δημόσιο	Ιδιώτης	Δημόσιο	Ιδιώτη
4. Ιδιωτικό	Ιδιώτης	Ιδιώτη	Ιδιώτη

Πηγή: Baird, 1995.

Αυτοί οι τύποι διοίκησης, οι οποίοι κυμαίνονται από ένα καθαρό πρότυπο δημόσιου τομέα (βλ. τους λιμένες του πρώην Ανατολικού Μπλοκ) ως ένα καθαρό πρότυπο ιδιωτικού τομέα (βλ. τους λιμένες της Βρετανίας), είναι κατανοητό ότι υιοθετούνται από τους σχεδιαστές της λιμενικής πολιτικής ανάλογα με τις ισχύουσες πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές συγκυρίες μιας περιοχής.

Ο βαθμός και το μέγεθος της αποχώρησης του κράτους από τους λιμένες (deregulation of port industry) έχει απασχολήσει και απασχολεί πάνω από μια δεκαετία την επιστημονική και ναυτιλιακή κοινότητα χωρίς ένα κοινό αποτέλεσμα. Τα ερωτήματα που προκύπτουν πολλά. Σε ποια τιμή μπορεί να πουληθεί ένας λιμένας σε ιδιώτες για να τους συμφέρει και να μπορούν να είναι στην συνέχεια ανταγωνιστικοί; Η τιμή αυτή μήπως είναι ξεπούλημα για την κρατική περιουσία; Πως διασφαλίζεται ο υγιής ανταγωνισμός σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο; Η κρατική εξουσία μπορεί και σε πιο βαθμό μπορεί να επεμβαίνει στην λιμενική αγορά; Οι ιδιωτικοί λιμένες πως εναρμονίζονται με την εθνική πολιτική μεταφορών; κ.α.

Ουσιαστικά το θέμα κρίνεται στο βαθμό και στη σημασία που δίνουν οι εθνικές κυβερνήσεις στην έννοια των λιμενικών δραστηριοτήτων ως δημοσίων υπηρεσιών αλλά και στις δεσμεύσεις που λαμβάνονται σε ανώτερα διακρατικά επίπεδα. Η τάση πάντως της λιμενικής αγοράς, παγκοσμίως, δείχνει μια μείωση, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, του σκληρού πυρήνα του κράτους από τις λιμενικές επιχειρήσεις, σε συνέχεια μιας γενικότερης όμως μείωσης του ρόλου του σε όλους του τους τομείς της επιχειρηματικότητας. Το πρότυπο που κυριαρχεί, άλλωστε τα τελευταία χρόνια[15] στη διεθνή αγορά, είναι αυτό του Landloard. Ωστόσο, αν και υπάρχουν επιτυχημένα παραδείγματα από την ενεργοποίηση του ιδιωτικού κεφαλαίου στη λιμενική βιομηχανία (βλ. Βρετανία, Παναμά[16] κ.α.), δεν είναι και λίγα τα παραδείγματα που το κράτος επανέφερε στην δικαιοδοσία του τους λιμένες, απόρροια μονοπωλιακών,

[15] Σύμφωνα με μια βάση δεδομένων που διατηρεί η Παγκόσμια Τράπεζα, οι περισσότερες ιδιωτικοποιήσεις τερματικών εμπορευματοκιβωτίων πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 1990 και 1998.

[16] Οι ιδιωτικοποιήσεις που έλαβαν χώρα στον Παναμά μεταξύ 1995-1998, προσέλκυσαν σύμφωνα με εκτιμήσεις περισσότερα από $380 εκατ. για λιμενικές επενδύσεις (εκσυγχρονισμό, επέκταση κ.α.).

άστοχων ή αναποτελεσματικών κ.α. λιμενικών επενδύσεων[17]. Αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με την πρόσφατη ανάλυση της UNCTAD (2004), το 2003 υπήρχαν 325 «*ευκαιρίες*» ιδιωτικής επένδυσης σε λιμένες παγκοσμίως εκ των οποίων το 25% ήταν μέρος προγραμμάτων ιδιωτικοποίησης. Το 44% των «*ευκαιριών*» που ήταν στην Βόρεια Ευρώπη αποτελούσε υφιστάμενες εγκαταστάσεις ενώ το 79% των αντίστοιχων «*ευκαιριών*» στην Νότια Ασία ήταν επενδύσεις εκ του μηδενός.

6.6.7. Ο Λιμενικός Ανταγωνισμός

Η αγορά των λιμενικών υπηρεσιών εμπορευματοκιβωτίων, σύμφωνα με την UNCTAD (2004), συγκεντρώνεται κατά το ήμισυ περίπου (48% για την ακρίβεια) σε 20 λιμένες παγκοσμίως οι οποίοι μετά από δύο διψήφια ποσοστά αύξησης το 2001 και το 2002, χειρίστηκαν 144,9 εκατ. TEU το 2003.

Αν και ο Fleming (1997, στο Mangan J., 2001) υποστηρίζει ότι ο ανταγωνισμός στο θαλάσσιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων από και προς την δυτική αμερικανική ακτή είναι μεταξύ των μεταφορέων, και όχι μεταξύ των λιμενικών οργανισμών, πολλοί ερευνητές υποστηρίζουν ότι η σταδιακή αύξηση του ρόλου των λιμένων και ο διαρκής εμπλουτισμός της λίστας των παγκόσμιων λιμένων με νέες εισαγωγές μεταφέρει ένα σημαντικό τμήμα του ναυτιλιακού ανταγωνισμού στους λιμένες. Στον 21ο αιώνα, πέντε δυνάμεις θα αλληλεπιδράσουν για να διαμορφώσουν το ανταγωνιστικό τοπίο που απασχολεί τις λιμενικές αρχές και τους προμηθευτές λιμενικών υπηρεσιών (World Bank, 2001 και Heaver et al, 2001):

1. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των υπαρχόντων «παιχτών»
2. Η απειλή των νέων ανταγωνιστών
3. Η δυνατότητα παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών
4. Η διαπραγματευτική δύναμη των χρηστών λιμένων και
5. Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών λιμενικών υπηρεσιών.

Αυτές οι δυνάμεις θα προσκρούσουν στους λιμένες όλων των μεγεθών, που οδηγούν τις απαιτήσεις για την επέκταση λιμένων, τη βελτίωση υπηρεσιών, τις αποφάσεις τιμολόγησης και άλλες διοικητικές ενέργειες. Οι νικητές και οι ηττημένοι θα προκύψουν στο παγκόσμιο τομέα των λιμένων, κατά ένα μεγάλο μέρος εξαρτώμενο από τον τρόπο με τον οποίο οι λιμένες τοποθετούνται στρατηγικά στον εξελισσόμενο ανταγωνιστικό τοπίο. Αναλυτικότερα:

[17] Π.χ. Στην Ινδονησία, το ιδιωτικό terminal Koja βρέθηκε σε δύσκολη θέση με αποτέλεσμα η δημόσια επιχείρηση λιμένων να πάρει πίσω τις εγκαταστάσεις (World Bank, 2001), ενώ στην Τζακάρτα το 2003, η εθνική Επιτροπή για την επίβλεψη των Επιχειρήσεων ζήτησε (και ύστερα από έντονες αντιδράσεις) την διακοπή της συμφωνίας με τον χειριστή των δύο μεγαλύτερων τερματικών εμπορευματοκιβωτίων στο Tanjung Priok ο οποίος έλεγχε μονοπωλιακά το 75% περίπου της αγοράς, πρόσφερε υψηλά τιμολόγια ($93 ανά TEU) και παρείχε χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών (UNCTAD, 2004).

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6.2.

Οι 20 πρώτοι λιμένες εμπορευματοκιβωτίων του κόσμου ('01-'02-'03) σε εκατ. TEUs



Πηγή: Container Intelligence Monthly, Carkson Research (London), March 2004 στο UNCTAD (2004)

1. Ανταγωνισμός μεταξύ των υπαρχόντων ανταγωνισμών

Είναι κατανοητό ότι μερικοί λιμένες, ανάλογα τη γεωγραφική τους θέση, τον τύπο των υπηρεσιών που προσφέρουν κ.α., έχουν ελάχιστα, ενδεχομένως, ανταγωνισμό, σε αντίθεση με άλλους (την πλειοψηφία) όπου ο ανταγωνισμός είναι έντονος. Υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που καθορίζουν την ένταση του ανταγωνισμού λιμένων, όπως:

- **Η πρόσβαση στην ενδοχώρα** (θα εξεταστεί στο επόμενο κεφάλαιο).
- **Η δυνατότητα στις υπηρεσίες μεταφόρτωσης**[18]. Τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί λιμένες αποκλειστικής (ή σχεδόν αποκλειστικής) εξυπηρέτησης

[18] Σημ. για περαιτέρω κατανόηση βλ. σχετική ανάλυση του σχεδιασμού του προγράμματος δρομολόγησης των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, στο Παράρτημα IV

μεταφορτώσεων (από τα mother ships στα feeder ships[19] ή σε άλλα mother ships) οι οποίοι όμως πρέπει να έχουν τις απαραίτητες υποδομές μεταφορτώσεων, βυθίσματα και χερσαίους χώρους εναπόθεσης TEUs. Οι λιμένες αυτοί στην διεθνή ορολογία ονομάζονται hubs (πρύμνες)[20]. Αξίζει να σημειωθεί ότι το σύνολο των προαναφερόμενων 20 πρώτων λιμένων στην παγκόσμια αγορά των εμπορευματοκιβωτίων είναι λιμένες μεταφόρτωσης (αποκλειστικής και μη, π.χ. ο λιμένας του Gioia Tauro της Νότιας Ιταλίας είναι αποκλειστικής) και ότι οι μεταφορτώσεις σε TEUs ανέρχονται σε σχεδόν στο 20% της παγκόσμιας κυκλοφορίας TEUs με σαφή αυξανόμενη τάση (Tuna O, 2002). Σημειώνεται ότι, η συσσώρευση, που επιτυγχάνεται μέσω των μεταφορτώσεων, είναι μια από τις βασικότερες κατευθυντήριες δυνάμεις της δυναμικής, της αγοράς των TEUs και του σύγχρονου τρόπου του εμπορίου (Notteboom T., 2002).

- **Τιμολογιακή πολιτική.** Οι δυσαναλογίες που υπάρχουν μεταξύ των λιμένων (σε χερσαία έκταση, μηχανολογικό εξοπλισμό, ανθρώπινο δυναμικό κ.α.) οδηγούν κάποιους από αυτούς να ανταγωνιστούν επιθετικά για το μερίδιο αγοράς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, οι λιμένες της Λεμεσού της Κύπρου και της Νταμιέτα της Αιγύπτου, οι οποίες έχουν αναγκαστεί να ανταγωνιστούν, μέσω επιθετικής τιμολόγησης, τους κεντρικούς μεσογειακούς λιμένες μεταφόρτωσης για να διατηρήσουν πελάτες, χωρίς όμως τα έσοδά τους να μπορούν να καλύψουν τις δαπάνες τους. Το 2003 το Port Singapore Authority περιέκοψε τους μισθούς κατά 8-14% για τα ανώτερα στελέχη, κατά 4-7% για τους διευθυντές και λιγότερο από 4% για τους λιμενεργάτες, με το στόχο την διατήρηση του

---

[19] Τα feeder ships είναι μικρότερου μεγέθους containerships ή multicargo ships, τα οποία αναλαμβάνουν να διανείμουν από τους κεντρικούς λιμένες στους μικρότερους - συνδεδεμένους στο δίκτυο λιμένες τα εμπορεύματα. Το 1997 περίπου 26% του συνολικού μεταφερόμενου δια της θαλάσσης φορτίου εμπορευματοκιβωτίων στο Rotterdam έφευγε μέσω feedership, έναντι 22% το 1993. Στην Antwerp, οι ροές των feeder εμπορευματοκιβωτίων έχουν αυξηθεί από 156.000 TEU το 1995 (6,7% της συνολικής μεταφερόμενης διά της θαλάσσης κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων) σε 302.000 TEU το 1997 (+10,1%) (Notteboom, 2001). **Οι λιμένες** που δέχονται αυτά τα πλοία ονομάζονται στην ναυτιλιακή ορολογία feederports (λιμένες τροφοδότες και τροφοδοτούμενα) Συνήθως, τα feederships αναφέρεται ότι εκτελούν υπηρεσία ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

[20] Υπάρχουν πολλοί ορισμοί σχετικά με το τι ορίζεται πρύμνη (hub). Ο Marti B., (1988) τον καθορίζει ως τον προσεκτικά επιλεγμένο λιμένα που οι ναυτιλιακές γραμμές χρησιμοποιούν, αποκλείοντας οποιαδήποτε άλλη προσέγγιση των πλοίων τους σε τοπικούς λιμένες. Ο UNCTAD (2004) χαρακτηρίζει ένα λιμένα ως πρύμνη αυτόν που είναι τοποθετημένος στη διατομή των αρτηριακών εμπορικών δρόμων, όπου το κύριο ρεύμα της κυκλοφορίας TEU διαχωρίζεται και στην συνέχεια προωθείται στους λιμένες τροφοδοτών. Ο Hoi C. (1999) περιγράφει έναν λιμένα-πρύμνη ως το λιμένα TEU που παρέχει εκείνες τις τελικές υπηρεσίες που διευκολύνουν τη μεταφορά των TEU μεταξύ των σκαφών τροφοδοτών (feeder ships) και πλοία -μητέρων (mother ships) στο πιο σύντομο χρονικό διάστημα. Ο Hoi διαιρεί μάλιστα τις πρύμνες σε περαιτέρω κατηγορίες σε: α) κύριες λιμένες-πρύμνες και β) δευτερεύοντες λιμένες-πρύμνες. Ο καθορισμός του Hoi ενός κύριου λιμένα-πρύμνη είναι αυτός που χειρίζεται το 50% της ρυθμοαπόδοσής τους σε TEU μεταφόρτωσης, που έχει βύθισμα 15 μέτρα, και χειρίζεται τουλάχιστον 2 εκατ. TEU. Κάποιοι άλλοι προσθέτουν ότι ο λιμένας αυτός πρέπει να έχει τουλάχιστον 1.000μ. προβλήτα [για να μπορούν τόσο το «*πλοίο μητέρα*» όσο και (τουλάχιστον) ένα πλοίο τροφοδότης να «*δέσουν*» μαζί, σε μια ευθεία γραμμή, ώστε οι γερανοί αμέσως ξεφορτώνοντας το μεγάλο πλοίο να φορτώνουν το μικρό(α)], και το βάθος αυτής της προβλήτας, για την εναπόθεση των TEU, να είναι τουλάχιστον 400μ-500μ. κ.α. Είναι σίγουρο, ότι οι αριθμοί αυτοί δεν μπορούν να είναι απόλυτοι γιατί και οι ρυθμοί του εμπορίου αλλάζουν, και η λιμενική και ναυτιλιακή τεχνολογία εξελίσσονται αλλά και τα κατά τόπους γεωμορφολογικά και κοινωνιοικονομικά χαρακτηριστικά κατηγοριοποιούν διαφορετικά τους λιμένες

ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος του λιμένα έναντι των γειτονικών λιμένων χαμηλότερου κόστους (UNCTAD, 2004).

- **Η δυνατότητα να δημιουργηθεί ο ανταγωνισμός μέσα στο ίδιο το λιμένα** – Αυτή η δυνατότητα είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που καθορίζουν την ένταση του ανταγωνισμού, η οποία όμως εξαρτάται, εν πολλοίς, από την γεωμορφολογία του λιμένα. Στη Βηρυτό παραχωρήθηκε για 20 έτη η διαχείριση του εμπορευματικού σταθμού σε ένα ανάδοχο γιατί η μορφή και η έκταση του λιμένα δεν μπορούσε να δεχτεί και άλλο ανταγωνιστή. Αντίθετα στην Jeddah, υπάρχουν δύο (2) και στο Buenos Aires τρεις (3) ανταγωνιστές στις υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων.

2. Η Απειλή των νέων ανταγωνιστών

Τα 4 σημαντικότερα εμπόδια για την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην λιμενική αγορά είναι:

- το θεσμικό καθεστώς που διέπει την περιοχή (η απελευθέρωση παροχής υπηρεσιών μεταφορών δεν έχει υιοθετηθεί από τις περισσότερες χώρες του κόσμου)
- τα φυσικά εμπόδια (όπως και ανωτέρω αναφέρθηκε οι γεωμορφωλογικοί παράγοντες μπορούν να μην επιτρέπουν την ανάπτυξη νέων ανταγωνιστών).
- το μεγάλο αρχικό κεφάλαιο που απαιτείται για να κατασκευαστεί ένας σύγχρονος λιμένας.
- οι υφιστάμενοι ανταγωνιστές (π.χ. το Υπουργείο Μεταφορών της Ιαπωνίας αποδίδει την μη ανταγωνιστικότητα των εγχώριων λιμένων στις διάφορες μικρού και μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις στοιβασιάς που λειτουργούν για πολλές δεκαετίες και οι οποίες δεν αφήνουν περιθώριο σε νέους ανταγωνιστές).

Εντούτοις, υπάρχουν πολλές περιπτώσεις ιδιωτικών και δημόσιων λιμενικών Αρχών που νέο-εισέρχονται στην αγορά. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτά: **α)** του νέου τερματικού εμπορευματοκιβωτίων στο λιμένα Qasim (Πακιστάν), που δημιουργήθηκε να ανταγωνιστεί τον ανεπαρκή και ακριβό λιμένα Karachi (Πακιστάν). **β)** το νέο τερματικό της Port Singapoure Authority στο Sines (Πορτογαλία), αξίας $240 εκατ., το οποίο προβλέπετε ότι θα πάρει φόρτο εργασίας από τους άλλους πορτογαλικούς λιμένες της Λισσαβόνας, του Leixoes κ.α αλλά και της ευρύτερης περιοχής, **γ)** του νέου τερματικού της Shanghai, αξίας $ 604 εκατ. (χωρίς την αξία της γης) στο οποίο συμμετέχουν οι 20 μεγαλύτερες εταιρίες στον κόσμο (ΚΕΡΔΟΣ, 2005 α), **δ)** του νέου λιμένα εμπορευματοκιβωτίων στο Pelabuhan Tanjung Pelapas, στην ΝΔ άκρη της μαλαισιανής χερσονήσου, αξίας $750 εκατ., με στόχο τον ευθύ ανταγωνισμό με τον λιμένα της Σιγκαπούρης και δευτερευόντως με τον επίσης μαλαισιανό λιμένα Klang, ο οποίος βρίσκεται στη δυτική ακτή της χερσονήσου, περίπου 40 χλμ. από την πρωτεύουσα Kuala Lumpur. Ο λιμένας αυτός, σημειωτέων, κατάφερε, πρόσφατα, με μια επιθετική πολιτική να προσελκύσει και να αποσπάσει από τον λιμένα της Σιγκαπούρης, δύο από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες του κόσμου, την Maersk Sealand και την Evergreen, καθώς ο νέος λιμένας τους παρείχε καλύτερα τιμολόγια, εφάμιλλες υπηρεσίες ενώ βρίσκεται στην ίδια γεωγραφική περιοχή (Πηγή: Δικτυακός Τόπος Port of Tanjung Pelepas).

3. Η δυνατότητα παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών

Η εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της εφοδιαστικής δημιουργούν νέα δεδομένα στους λιμένες. Έτσι λιμενικές εγκαταστάσεις που είναι έτοιμες και ικανές να δεχτούν νέες προστιθέμενης αξίας υπηρεσίες μπορούν να πρωταγωνιστήσουν στην διεθνή λιμενική αγορά. Η μετεξέλιξη των λιμένων σε λιμένες εφοδιαστικής (Logistics Ports), που θα αναλυθεί στην συνέχεια.

4. Διαπραγματευτική δύναμη των χρηστών λιμένων

Οι μεταφορείς, οι ναυλωτές και οι μισθωτές που χρησιμοποιούν τον λιμένα έχουν ποικίλους βαθμούς διαπραγματευτικής δύναμης και ελέγχου των διοικητικών ενεργειών των λιμένων. Η διαπραγματευτική δύναμη των χρηστών λιμένων καθορίζεται από διάφορους παράγοντες, όπως:

- **την υπερ-συγκέντρωση δύναμης στους χρήστες των λιμένων,** σε σημείο που η ύπαρξη του λιμένα εξαρτάται αποκλειστικά από την ύπαρξη των χρηστών. Π.χ. ο περιορισμός των επισκέψεων στον λιμένα της Γρενάδα από μία από τις τρεις εταιρίες (Carnival, Royal Caribbean and P&O) που ελέγχουν πάνω από το 50% της βιομηχανίας του θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρα) στην Καραϊβική, σε αντίποινα της επιβολής πρόσθετων φόρων, όχι μόνο δεν έβαλε σε οικονομικές περιπέτειες τον λιμένα της μικρής αυτής χώρας, αλλά όλη την εθνική οικονομία γενικότερα (World Bank, 2001). Χαρακτηριστική είναι επίσης η περίπτωση της αποχώρησης της ναυτιλιακής Grand Alliance από τη Μάλτα, η οποία συμπαρέσυρε ένα μεγάλο δίκτυο τροφοδοτικών πλοίων (feederships) και άλλων υπηρεσιών, που πρόσφερε σημαντικά επιπρόσθετα οικονομικά οφέλη στο λιμένα και στο νησί-κράτος γενικότερα (Elliot, 2002).
- **την δυνατότητα αντίδρασης του λιμένα, στις απαιτήσεις των χρηστών.** Το 1999, μια η μεγάλη συμμαχία ναυτιλιακών εταιριών (P&O Nedlloyd, Hapag Lloyd, NYK, OOCL και MISC) αποφάσισε να μετατοπίσει προσωρινά μια από πέντε υπηρεσίες της στην γραμμή Ευρώπη - Ασία από το Rotterdam στην αντίπαλη Antwerp, εξαιτίας κάποιων καθυστερήσεων που αντιμετώπιζε το Rotterdam. Με την απόφαση αυτή, μετατοπίστηκε φορτίο 125.000 TEU, σε ετήσια βάση, έως ότου διορθώθηκαν οι καθυστερήσεις στο Rotterdam και οι χρήστες ξαναγύρισαν. Χαρακτηριστικό είναι ότι ένα (1) μήνα μετά από αυτή την απόφαση της συμμαχίας, το δημοτικό συμβούλιο του Rotterdam (το οποίο διαχειρίζεται τον λιμένα) αποφάσισε να μην αυξήσει τα λιμενικά τέλη για το επόμενο έτος. (SHIPPERS TODAY, 1999)
- **τον αντίκτυπο των συμμαχιών - διασκέψεων ή των συγχωνεύσεων** καθώς ολοένα και περισσότερες ανταγωνιστικές εταιρίες συμμαχούν (ή ακόμα και συγχωνεύονται) με σκοπό να διαπραγματευτούν, όχι ως μεμονωμένοι πελάτες, αλλά ως ενιαία δύναμη, τους μελλοντικούς όρους συμβάσεων (Heaver R. Et al, 2001). Π.χ. η εξαγορά της Harrison Line από την P&O Nedlloyd έχει οδηγήσει το νέο μεταφορέα να έχει μια ιδιαίτερη αύξηση στο μερίδιο αγοράς της Ανατολικής Αφρικής, με αποτέλεσμα οι λιμένες της Mombasa (Κένυα), Tanga (Τανζανία) και

Dar es Salaam (Τανζανία)[21] να αντιμετωπίζουν τώρα έναν ισχυρότερο χρήστη λιμένων κ.ο.κ. Αξίζει να σημειωθεί ότι για την αντιμετώπιση της διαπραγματευτικής δύναμης των ναυτιλιακών εταιριών που συγχωνεύονται-συνεργάζονται οι λιμένες αντιδρούν και αυτοί με τον ίδιο τρόπο. Έτσι, οι μέχρι πρότινος ανταγωνιστικοί λιμένες Osaka και Kobe (Ιαπωνία) συμφώνησαν να γίνουν ενιαία λιμενική αρχή με στόχο τις καλύτερες οικονομίες κλίμακας. Η κίνηση αυτή των δύο λιμένων εντάσσεται σε μια συνολική στρατηγική των ιαπωνικών λιμένων, σε μια super-hub strategy όπως λέγεται, όπου οι μεγαλύτεροι ιαπωνικοί λιμένες θα ενσωματωθούν σε 4 μεγαλύτερες οντότητες όπως: 1) Tokyo & Yokohama, 2) Nagoya, 3) Kobe & Osaka, και 4) Kitakyushu & Hakata (UNCTAD, 2004)

- **το ύψος και η σημασία που αποδίδει ο χρήστης στις επενδύσεις που έχει κάνει στον λιμένα**. Π.χ. η μεγάλου ύψους επένδυση κατασκευής και λειτουργίας εμπορευματικού κέντρου της ναυτιλιακής Maersk Sealand στον λιμένα Salalah σε συνεργασία με την κυβέρνηση του Ομάν, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην όποια επιθυμία της Maersk Sealand να αποχωρήσει από τον συγκεκριμένο λιμένα. Εντούτοις, δεν είναι και λίγες οι επιχειρήσεις που δεν υπολόγισαν το αρχικό κεφάλαιο και αποχώρησαν από τον λιμένα, όπως η International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) η οποία αποφάσισε να φύγει από τον λιμένα του Rosario μετά από μια αποτυχημένη επένδυση ανάπτυξης ενός τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, ύψους $27 εκατ. (FAIRPLAY, 2001), ή όπως η εταιρία Europe Combined Terminals (ECT)[22] η οποία αποχώρησε από την Τεργέστη μετά από μια αποτυχημένη προσπάθεια 1½ έτους διαπραγματεύσεων με τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων Molo VII. Και οι δύο αυτοί χρήστες υπολόγισαν ότι οι μελλοντικές απώλειες θα ήταν μεγαλύτερες από το αρχικό κόστος (FAIRPLAY, 2000).

5. Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών λιμενικών υπηρεσιών

Η τελευταία δύναμη που διαμορφώνει το ανταγωνιστικό λιμενικό τοπίο είναι η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών λιμενικών υπηρεσιών. Ποικίλοι μεταφορείς, διαχειριστές φορτίων, στοιβαδόροι κ.α. έχουν συχνά τη δυνατότητα να ασκήσουν τον έλεγχο στον λιμένα και να απειλήσουν, να περιορίσουν, ή να αναπτύξουν τον λιμένα. Χαρακτηριστικά, σύμφωνα με τον UNCTAD (2004), πέντε διεθνείς εταιρίες (HPH, PSA, APM Terminals, P&O Ports, Eurogate) χειρίζονται περίπου το 35% του παγκόσμιου χειριζόμενου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων, δηλ. πάνω από 160 εκατ. TEUs. Αναλυτικότερα, η δυναμική αυτή των διαχειριστών, προκαλεί τα εξής:

- **Η εμπειρία και οι ικανότητες των φορέων παροχής υπηρεσιών, που υποδουλώνει και την δύναμη διαπραγμάτευσης που έχουν αυτοί οι φορείς έναντι του λιμένα.** Π.χ. εξειδικευμένοι φορείς διαχείρισης επικινδύνων φορτίων

---

[21] Ο λιμένας Dar es Salaam είναι ο κύριος λιμένας της Τανζανίας αλλά ταυτόχρονα είναι και η σημαντικότερη θαλάσσια έξοδος για τη Δημοκρατία της Ζάμπια, του Μπουρούντι, του Μαλάουι, της Ρουάντα, της Ουγκάντας, της Ζιμπάπουε, και του ανατολικού τμήματος του Κογκό.

[22] Η εταιρία ECT, με βάση την Ολλανδία, πέραν των τερματικών που χειρίζεται σε άλλες χώρες (Βέλγιο, Γερμανία κ.α.), χειρίζεται και ποτάμια τερματικά. Εντούτοις, είναι ιδιαίτερα γνωστή από το γεγονός ότι χειρίζεται σχεδόν τα ¾ των TEU του λιμένα του Ρότερνταμ. (Πηγή: Δικτυακός Τόπος ECT)

αντιμετωπίζουν ευνοϊκότερους όρους συναλλαγής με τους λιμένες. Επίσης οι πολυεθνικές λιμενικές εταιρίες, εξαιτίας της τεχνογνωσίας τους αλλά και των σχέσεων που έχουν αναπτύξει με μεγάλους πελάτες που τις εμπιστεύονται, είναι ένα βήμα πιο μπροστά στις προτιμήσεις των λιμένων και επιπλέον αντιμετωπίζονται ευνοϊκότερα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η κυβέρνηση του Τζιμπουτί η οποία έδωσε την ανάθεση για τη διαχείριση του λιμένα της πρωτεύουσας Τζιμπουτί στην λιμενική αρχή του Ντουμπάι (DPA), απόφαση η οποία είναι βασισμένη, κατά ένα μεγάλο μέρος, στην αντίληψη ότι η DPA θα μπορούσε να μεταφέρει την εμπειρία της στο Τζιμπουτί και ταυτόχρονα να αυξήσει την περιφερειακή πρόσβαση στην αγορά του.

- **Η συμμετοχή του προμηθευτή στην χρηματοδότηση μιας λιμενικής επένδυσης.** Π.χ. ο υπεύθυνος για την ανάπτυξη του νέου τερματικού εμπορευματοκιβωτίων στο Aden (Υεμένη) επέλεξε την Port Singapore Authority (PSA) ως ανάδοχο, κατά κύριο λόγο επειδή η PSA ήταν πρόθυμη να συμμετέχει στη χρηματοδότηση της ανάπτυξης υποδομής με $200 και πλέον εκατ.

- **Τα σημεία έμφραξης (Choke points) των λιμένων.** Σημεία έμφραξης ονομάζονται τα σημεία εκείνα που μπορούν επιβραδύνουν έως και να ακυρώσουν τις λιμενικές εργασίες. Η υπηρεσία ρυμουλκών είναι ένα παράδειγμα, καθώς μια στάση τους θα εμπόδιζε τα σκάφη να ελλιμενιστούν και να εξυπηρετηθούν από τις άλλες υπηρεσίες που δεν κάνουν στάση. Αυτή η δυνατότητα διακοπής εργασιών (απεργίες) έχει άμεση σχέση με τη δύναμη των συνδικαλιστικών σωματείων, την οικονομική δυνατότητα συντήρησης των απεργιακών κινητοποιήσεων κ.α. Χαρακτηριστική είναι η μικρής διάρκεια διακοπή ολόκληρης σχεδόν της (μεγάλης) ναυτιλιακής εταιρίας Evergreen, τον Μάιο του 2003, όταν 5 πλοία της δεν μπόρεσαν να αποπλεύσουν από τον λιμένα Elizabeth (Νέα Υόρκη) εξαιτίας μιας απεργίας σχετικής με το δικαίωμα οργάνωσης στο λιμενεργατικό συνδικάτο του λιμένα και των εργαζομένων του λιμενικού προσωπικού της Evergreen. Το ίδιο χρόνο, τον Νοέμβριο μια 10ήμερη απεργία στους ισραηλινούς λιμένες απέσυρε το ενδιαφέρον της κυβέρνησης να τροποποιήσει τις εργασιακές συνθήκες στους λιμένες ενώ παράλληλα πλήρωσε και $450 για κάθε από τα 2.000 TEU που οδηγήθηκαν στο Port Said (Αίγυπτος) για έξοδα μεταφόρτωσης και αποζημιώσεων (UNCTAD, 2003). Ως τελευταίο παράδειγμα αναφέρονται οι πολυήμερες απεργιακές κινητοποιήσεις του Ιουνίου του 2005 στον Ο.Λ.Π., σε συνέχεια της διαμάχης που έχει ξεσπάσει μεταξύ λιμενεργατών και Υ.Ε.Ν., σχετικά με την υπογραφή νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας και το ύψος των αποδοχών που λαμβάνει μέρος του εργατικού δυναμικού του Ο.Λ.Π. (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2005 β)

- **Η αλληλεξάρτηση μεταξύ των προμηθευτών και των χρηστών λιμένων,** μπορούν να επηρεάσουν τις διοικητικές αποφάσεις ενός λιμένα. Η Uniglory π.χ. θυγατρική μίας από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, της Evergreen, αντιμετωπίζει ευνοϊκότερους όρους σε διάφορους λιμένες καθώς αυτοί προσδοκούν να εξυπηρετήσουν στο μέλλον, την μητέρα εταιρία. Επίσης, διαφορετική αντιμετώπιση έχει η ναυτιλιακή εταιρία P&O Nedlloyd, όταν εξυπηρετείτε στους λιμένες της αδελφής εταιρίας P&O Ports.

- **Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που έχουν μεταβιβαστεί με τις συμβατικές συμφωνίες μεταξύ προμηθευτών λιμενικών υπηρεσιών και λιμένων.** Οι

δεσμεύσεις και η χρονική διάρκεια της μίσθωσης που έχει συμφωνηθεί θέτουν και τα όρια για μια μελλοντική θέση διαπραγμάτευσης και καθορίζουν εν πολλοίς, τη συμπεριφορά των δύο αντισυμβαλλόμενων μερών.

6.6.8. Η Λιμενική Εργασία

Η εφαρμογή μεθόδων διαχείρισης φορτίων εντάσεως κεφαλαίου αλλά και νέων μεθόδων θαλάσσιας μεταφοράς και ναυπηγικής (βλ. πλοία Ro-Ro ή πλοία με δικούς τους γερανούς φόρτωσης - εκφόρτωσης) προσπαθεί να περιορίσει στο ελάχιστο τον ακριβό λιμενεργατικό πληθυσμό. Πριν από την είσοδο των εμπορευματοκιβωτίων, περίπου 200 άτομα, εργάζονται ταυτόχρονα για μια εβδομάδα με δέκα μέρες για να ξεφορτώσουν και να φορτώσουν ένα τυπικό (μικρό) σκάφος της εποχής. Σήμερα ένα τυπικό τερματικό χρειάζεται 50-60 άτομα για να φορτο-εκφορτώσει ένα τυπικό (μεγάλο) πλοίο εμπορευματοκιβωτίων. Πιο σύγχρονα τερματικά μπορούν να χρησιμοποιήσουν ως και 30 εργαζόμενους. Αυτοματοποιημένοι μάλιστα λιμένες που διαχειρίζονται καθημερινά χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια λειτουργούν από κάποιους ελάχιστους εξειδικευμένους εργαζόμενους οι οποίοι χειρίζονται τα φορτία μέσα από έναν πύργο ελέγχου, με τηλεχειριστήρια και κάμερες.

Αυτή η σύγχρονη μορφή λιμενικής εργασίας απαιτεί και νέας μορφής διοικητικά συστήματα, νέου τύπου ενδο-υπαλληλικές σχέσεις και νέες διοικητικές πρακτικές. Τέλος, οι συνθήκες απασχόλησης των λιμενεργατών αποκτούν ολοένα και αυστηρότερες προδιαγραφές ασφαλείας, με αποτέλεσμα τον περιορισμό των ατυχημάτων που στοιχίζουν ανθρώπινες ζωές, καταστροφές εμπορευμάτων και μόλυνση του περιβάλλοντος, το οποίο όμως απαιτεί (από μεριάς των λιμενεργατών), διαρκή εκπαίδευση και ενημέρωση στους νέους κανονισμούς ασφαλείας και στα διαρκώς εξελισσόμενα λιμενικά συστήματα (δια βίου εκπαίδευση). Μάλιστα, η νέα διάσταση της ασφάλειας από άνομες ενέργειες (security) έχει εισάγει το πεδίο των αρμοδιοτήτων των λιμενεργατών σε περιοχές πρωτόγνωρες για αυτόν.

6.7. Κριτήρια επιλογής Λιμένα

Από την στιγμή που ο διαχειριστής του μεταφερόμενου εμπορεύματος επιλέξει την θαλάσσια μεταφορά σε σχέση με τα άλλα μεταφορικά μέσα, το επόμενο ερώτημα που καλείται να απαντήσει είναι: Πρώτα επιλέγει τον λιμένα ή πρώτα τον μεταφορέα ή πρώτα επιλέγει την ναυτιλιακή γραμμή ; Με άλλα λόγια: Ο διαχειριστής του φορτίου επιλέγει πρώτα τους λιμένες αποστολής και υποδοχής του φορτίου και έπειτα αναζητά τον μεταφορέα ή την ναυτιλιακή γραμμή που θα τον εξυπηρετήσει ; ή πρώτα επιλέγει μεταφορέα ή την ναυτιλιακή γραμμή η οποία όμως έχει προκαθορισμένο δρομολόγιο προσέγγισης λιμένων; Έτσι, η ερώτηση αυτή μπορεί να επεκταθεί περαιτέρω (και είναι και η αντιπροσωπευτικότερη): **Πως και με ποια κριτήρια μια μεταφορική εταιρία επιλέγει τόσο τον λιμένα αποστολής όσο και τον ή τους λιμένες υποδοχής;**

Τόσο οι ερωτήσεις όσο και οι απαντήσεις είναι πολλές σε αυτό το κρίσιμο για την μεταφορά ενός προϊόντος θέμα, το οποίο εξαρτάται από μια σειρά βασικών παραγόντων, όπως π.χ. από τις επιλογές που υπάρχουν σε μια αγορά (π.χ. εάν η

ευρύτερη περιφέρεια διαθέτει ένα λιμένα και περιορισμένο αριθμό μεταφορικών εταιριών οι παραπάνω ερωτήσεις περιττεύουν), τον τύπο του φορτίου και το μέσο μεταφορά του (εάν το φορτίο είναι χύδην, εάν είναι σε Ε/Κ, σε φορτηγό αυτοκίνητο κ.ο.κ.), την διαδρομή που το φορτίο θέλει να διαγράψει (μικρές διαδρομές συνήθως απαιτούν γρήγορους λιμένες, μεγάλες διαδρομές δεν είναι στις προτεραιότητα τους η ταχεία εξυπηρέτηση), κ.α.

Έτσι, σε ερώτηση των D'Este και Meyrick (1992) «*Πρώτα επιλέγετε λιμένα ή πλοίο;*» στην ναυτιλιακή αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων της Αυστραλίας και ειδικότερα στην αγορά Ro-Ro της Τασμανίας οι ενδιαφερόμενες εταιρίες (μεταφορικές, εμπορικές κ.α.) που ανταποκρίθηκαν απάντησαν: α) 20% επέλεξαν τον λιμένα πριν επιλέξουν το πλοίο, β) 20% επέλεξαν το πλοίο πριν επιλέξουν τον λιμένα, και γ) 60% δεν δήλωσε τι επέλεξε πρώτο.

Στην περίπτωση που πρώτα επιλεγεί το πλοίο δηλ. τη ναυτιλιακή εταιρία, τα κριτήρια επιλογής της εν συντομία είναι τα εξής:

Ο Pearson (1980) μελετώντας την επιλογή μιας ναυτιλιακής εταιρίας εμπορευματοκιβωτίων (στην αγορά της Βρετανίας) έναντι μιας άλλης κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα θέματα υπηρεσιών, όπως το δρομολόγιο των πλοίων, η ώρα των αφίξεων, η συχνότητα των προσεγγίσεων, η διαθεσιμότητα χώρου στο πλοίο για φορτώσεις και η θέση των λιμένων (γειτνίαση με τις αγορές) ήταν οι βασικοί παράγοντες επιλογής. Η Brooks, (1983, στο Brooks, 1990) σε αντίστοιχη μελέτη της στον Καναδά διαπίστωσε ότι το κόστος της υπηρεσίας ήταν το σημαντικότερο κριτήριο επιλογής και ακολουθούσε η συχνότητα των αφίξεων, το δρομολόγιο και η φήμη της εταιρίας. Σε πιο πρόσφατή της μελέτη η Brooks (1990) συγκρίνοντας τα ίδια κριτήρια σπουδαιότητας επιλογής ενός ναυτιλιακού μεταφορέα εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ 1982 και 1989 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το 1989 οι βελτιώσεις των υπηρεσιών στο χρόνο διέλευσης των πλοίων από τους λιμένες ήταν πλέον το σημαντικότερο κριτήριο επιλογής. Σε ακόμη πιο πρόσφατή της εργασία η Brooks (1995) ερευνώντας τις ναυτιλιακές αγορές επτά χωρών κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι διεθνείς ναυτιλιακές αγορές εμπορευματοκιβωτίων είναι «*τεμαχισμένες*» καθώς γεωγραφικά κριτήρια και άλλα κριτήρια που αφορούν το μέγεθος των πελατών διαφοροποιούν και τα κριτήρια επιλογής της ναυτιλιακής εταιρίας.

Πέρα από οποιαδήποτε αντικρουόμενη άποψη, η πλειοψηφία των ερευνών από οποιαδήποτε σκοπιά και αν ερευνηθεί υποστηρίζει ότι παράμετρος «*λιμένας*» είναι ένα από τα βασικά κριτήρια επιλογής που ο ναυλωτής, ο μεταφορέας, ο ιδιοκτήτης του εμπορεύματος ή ο εισαγωγέας συνεκτιμά για να διαμορφώσει την διαδρομή του εμπορεύματός του.

Η επόμενη ερώτηση που διατυπώνεται είναι η εξής: Με βάση ποια κριτήρια ναυτιλιακές γραμμές, ναυλωτές κ.α επιλέγουν έναν λιμένα έναντι κάποιου άλλου; Η γεωγραφική θέση, ο τύπος, το βύθισμα, ο μηχανολογικός εξοπλισμός, η μορφή οργάνωσης, διοίκησης και ιδιοκτησίας, τα τιμολόγια, ακόμα και οποιεσδήποτε, φορολογικές ελαφρύνσεις, πιστωτικές (ή άλλες) κρατικές διευκολύνσεις είναι μερικοί από τους καθοριστικούς παράγοντες επιλογής. Κάτωθι ακολουθεί ένας πίνακας με την σειρά κατάταξης των κριτηρίων με τα οποία ο ναυλωτής επιλέγει έναν λιμένα εμπορευματοκιβωτίων ή ένα πορθμείο RO-RO βάση 5 ερευνών (σημ.

ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι διαφορές και το εύρος των απαντήσεων της δεκαετίας του '80 με αυτές του '90):

Πίνακας 6.4.

Παράγοντες σημαντικοί στην επιλογή Εμπορικών Λιμένων & Πορθμείων RO/RO από μεριά της ναυτιλιακής εταιρίας / ναυλωτή

Distribution Worldwide Vol. 78 (1), (1979) Container	Slack (1985) Container	Matear and Gray (1993) - Ιρλανδική θάλασσα: όλοι οι θαλάσσιοι τύποι κυκλοφορίας	Spencer et al. (1992 στο Mangan J., 2001) - Ro-Ro στο English Channel	D'Este and Meyrick (1992) - RoRo μεταξύ Αυστραλίας και Τασμανίας
Έξοδα μεταφοράς	Αριθμός δρομολογίων	Ακρίβεια του πορθμείου	Συχνότητα υπηρεσιών	Εγγύτητα
Εγγύτητα του λιμένα	Τιμολόγια φορτίων	Διαθεσιμότητα Χώρου	Κατάλληλα προγράμματα	Ρυθμοαπόδοση λιμένων
Αριθμός δρομολογίων	Εγγύτητα του λιμένα	Συχνότητα υπηρεσιών	Καθυστερήσεις, ακυρώσεις	Αρχείο απεργιών
Εξοπλισμός λιμένων	Συμφόρηση	Απάντηση σε προβλήματα	Η ποιο κοντινή θέση με την περιοχή αποστολής του φορτίου	Εγκαταστάσεις φόρτωσης
Συμφόρηση	Συνδυασμένες συνδέσεις	Σχέση Αξίας & τιμολογίων	Διαθεσιμότητα Χώρου	Μάρκετινγκ λιμένων
		Χρόνος άφιξης πλοίων	Γρήγορος επιβιβασμός / αποβιβασμός	Δαπάνες λιμένων
		Χρόνος αναχώρησης πλοίων	Ταχύτητα του τελωνείου	Παράδοση (φήμη)
		Χρόνος διάπλου	Η φτηνότερη διαδρομή	
		Χαμηλή αξία φορτίου	Χαμηλά τιμολόγια	
		Σχέση μεταφορέων	Συμφόρηση οχημάτων λιμένων	
		Εγγύτητα με την περιοχή αποστολής του φορτίου	Τεχνολογία προ-κρατήσεων θέσεων	
		Εγγύτητα από την περιοχή προέλευσης του φορτίου	Πιθανότητα για ξεκούραση οδηγών	
		Ειδικές τιμές /εκπτώσεις	Εγκαταστάσεις ξεκούρασης οδηγών	
		Προτίμηση ναυλωτών	Κορεσμένοι δρόμοι στο λιμένα	
			Κατάσταση των δρόμων	

Σημείωση: Οι παράγοντες ταξινομούνται με σειρά προτεραιότητας με τα οποία ο ναυλωτής επιλέγει ένα λιμένα.

Καταρχήν στην επιλογή ενός λιμένα, οι μεταφορείς και οι αποστολείς ζυγίζουν τα έσοδα που δημιουργούνται από την παροχή μιας υπηρεσίας στον πελάτη ενάντια στα γενικευμένα έξοδα μεταφοράς (Van Klink, 2001). Ο Gilman, (1997) αναφέρει ότι όλο και περισσότερο οι πελάτες επιλέγουν εκείνους τους λιμένες που τείνουν να

ελαχιστοποιήσουν το άθροισμα των θαλάσσιων, λιμενικών (και ποτάμιων) δαπανών. Σήμερα όμως, σύμφωνα με τον Notteboom T. (2001), (και διαφαίνεται και από τις απαντήσεις του ανωτέρω πίνακα) η πολιτική της ελαχιστοποίησης των δαπανών δεν πραγματοποιείται σε αυτό το επίπεδο, **αλλά στο επίπεδο της ελαχιστοποίησης του κόστους μέσω της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistic management)**. Πολλοί ναυλωτές θεωρούν τις δαπάνες λιμένων μεταξύ των πιο ελέγξιμων δαπανών στην εφοδιαστική αλυσίδα. Για τα υψηλά προϊόντα αξίας όπως τα ηλεκτρονικά μηχανήματα, οι λιμενικές δαπάνες (έξοδα) μπορούν να είναι λιγότερο από 1% της παραδοθείσας αγοραστικής αξίας του προϊόντος, ενώ για τα χαμηλότερης αξίας εμπορεύματα, όπως π.χ. ένα σακί με ρύζι, οι λιμενικές δαπάνες αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 15% της παραδοθείσας αγοραστικής αξίας (World Bank, 2001). Με βάση αυτή την αναλογία οι ναυλωτές των ηλεκτρονικών μηχανημάτων επηρεάζονται λιγότερο από τους ναυλωτές του ρυζιού σε μια αύξηση των λιμενικών εξόδων, χωρίς όμως να αποκλείεται ότι στην κάθετα ολοκληρωμένη βιομηχανική παραγωγή υψηλής αξίας προϊόντων, ακόμα και με μια αύξηση του 0,25% στα λιμενικά τιμολόγια δεν θα υποχρέωνε τον διαχειριστή του προϊόντος να αναζητήσει διαφορετικό λιμένα εξυπηρέτησης.

Παρόλα αυτά το λιμενικό κόστος είναι ένας σημαντικός παράγοντας που λαμβάνεται υπόψη για την επιλογή του λιμένα αν και ο Slack (1985) εξετάζοντας τα κριτήρια που οι ναυλωτές υιοθετούν στην επιλογή των λιμένων στο εμπόριο με εμπορευματοκιβώτια μεταξύ της μέσο-Δυτικής Βόρειας Αμερικής και της Δυτικής Ευρώπης, διαπίστωσε ότι οι ιθύνοντες επηρεάζονται περισσότερο από τις εκτιμήσεις των τιμών και υπηρεσιών τόσο των λιμένων όσο και των ναυτιλιακών εταιριών από ό,τι από τις αντιληπτές διαφορές στους λιμένες εισόδου και εξόδου. Σε περιπτώσεις φυσικά μιας σειρά λιμένων με τα ίδια περίπου χαρακτηριστικά και υπηρεσίες, οι χαμηλότερες δαπάνες παίζουν τον σημαντικότερο ρόλο στην επιλογή του λιμένα, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτό της Αμβέρσας σε σχέση με τους άλλους λιμένες της ίδιας σειράς και ιδιαίτερα έναντι του Ρότερνταμ (Eller D., 2002 & Beddow M., 2001). Παρόμοια συμπεράσματα για την μειωμένη σχέση των δαπανών έναντι άλλων παραγόντων έχουν διατυπώσει και οι D'Este & Meyrick (1992) και Malchow & Kanafani (2001).

Οι D'Este και Meyrick (1992), παραδείγματος χάριν, θεωρούν ύστερα από έρευνα τους, ότι οι σημαντικότεροι παράγοντες επιλογής είναι η θέση του λιμένα, ο χρόνος παραμονής του πλοίου στον λιμένα, το «αρχείο» πιθανών διαφωνιών μεταξύ χρηστών και λιμένα και η διαθεσιμότητα σχετικών εγκαταστάσεων φόρτωσης. Τα συμπεράσματα έρευνας του Tongzon J. (2002) προτείνουν ότι παράγοντες όπως: η υψηλή αποδοτικότητα λιμένων, η συχνότητα των κλίσεων των πλοίων στους λιμένες, η επαρκή υποδομή, η καλή θέση, οι χαμηλές λιμενικές δαπάνες, η γρήγορη ανταπόκριση των λιμένων στις ανάγκες των χρηστών και η καλή φήμη για την ασφάλεια φορτίου είναι οι βασικοί καθοριστικοί παράγοντες στη διαδικασία επιλογής λιμένων. Το βασικότερο όμως στοιχείο στην επιλογή βαρύνει, σύμφωνα με τον Tongzon, η αποδοτικότητα των λιμένων (ρυθμοαποδόση).

Στο σημείο αυτό, και με βάση τον ανωτέρω πίνακα, είναι σημαντικό να επισημανθούν δύο σημεία.

1. Το πρώτο σημείο αφορά την **μεγάλη συμβολή του τομέα «υπηρεσίες» στην διαδικασία επιλογής ενός λιμένα**. Την εκτίμηση αυτή πρώτος, ίσως, ο Cook (1967 στο Mangan, 2001) την διατυπώνει και ακολουθούν πλήθος άλλων ερευνητών [οι D'Este και Meyrick (1992) κάνουν αναφορά σε ένα μεγάλο αριθμό εγγράφων για το θέμα συμπεριλαμβανομένου και αυτό του Cook].

2. Το δεύτερο σημείο αφορά στην υπενθύμιση ότι **η σπουδαιότητα, ο ρόλος και η βαρύτητα κάθε ενός παράγοντα που επηρεάζει την επιλογή ενός λιμένα ποικίλλει κάτω από διαφορετικές συνθήκες** (Χλωμούδης Κ., 1999). Η Brooks M. (1995) σημειώνει ότι τα κριτήρια επιλογής πορθμείου είναι ένας «*κινούμενος στόχος κατά τη διάρκεια του χρόνου*» και τα κριτήρια αυτά ποικίλλουν σημαντικά μεταξύ των τομέων μιας αγοράς. Μάλιστα, η Brooks θεωρεί ότι η επιλογή πορθμείων από μια σύντομη διαδικασία με λίγους ρυθμιστές που ήταν στο παρελθόν έχει γίνει μια διαδικασία σύνθετη και με μεγαλύτερο χρονικό πλαίσιο.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει μια μελέτη που έκανε στην ιρλανδική αγορά ο D'Este (1992) ο οποίος έθεσε 15 ερωτήσεις[23], για τους παράγοντες επιλογής πορθμείων, σε μια σειρά από ενδιαφερόμενους (ναυλωτές, λιμενικούς οργανισμούς, κ.α.), προσπαθώντας στο τέλος να ταξινομήσει τις διάφορες προσεγγίσεις στη διαμόρφωση της επιλογής πορθμείων βάση τριών μοντέλων:

1. Μοντέλα προσανατολισμένα στα στοιχεία (Input-oriented models): Αυτά αφορούν τη περιοχή και διάφορους άλλους παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή πορθμείων, αλλά δεν δίνουν μια διορατικότητα στην πραγματική διαδικασία λήψης αποφάσεων.

2. Μοντέλα προσανατολισμένα στις διαδικασίες (Process-oriented m odels): Αυτά προσπαθούν να εξηγήσουν πώς η λήψη αποφάσεων εμφανίζεται πραγματικά.

3. Μοντέλα προσανατολισμένα στα αποτελέσματα (Outcome-oriented models): Αυτά ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη των μαθηματικών διατυπώσεων που προσπαθούν να προβλέψουν την έκβαση του αποτελέσματος. Στην εν λόγω έρευνα ο D'Este (1992) δεν κατάφερε να εξάγει κάποιο συμπέρασμα σε αυτήν την κατηγορία μοντέλου καθώς τα διαθέσιμα στοιχεία δεν ήταν επαρκή και επειδή πολύ λίγα στοιχεία στο σύνολο των δεδομένων παρουσιάζουν έναν σύνδεσμο μεταξύ των χαρακτηριστικών των ατόμων που αποφασίζουν και της πραγματικής επιλογής συγκεκριμένων διαδρομών.

Έτσι, τα αποτελέσματα της έρευνας αυτής έχουν ως εξής:

---

[23] 1) Εγκαταστάσεις επί του πορθμείου για τους οδηγούς , 2) Εγγύτητα των λιμένων στον τόπο προέλευσης ή τον τόπο προορισμού του φορτίου, 3) Ο λιμένας και το πορθμείο που επιλέγονται είναι στη γρηγορότερη γενική διαδρομή προορισμού, 4) Προτίμηση του αποστολέα /του παραλήπτη, 5) Επάρκεια χώρου στο πορθμείο, όταν αυτή απαιτείται, 6) Συνδυασμένες μεταφορές / σύνδεση μεταφορικών δικτύων στους λιμένες, 7) Ο λιμένας / το πορθμείο που επιλέγεται είναι στη φτηνότερη γενική διαδρομή στον προορισμό, 8) Ταχύτητα της εισόδου και εξόδου στο λιμάνι, 9) Υπηρεσία πορθμείων κατάλληλη για ασυνόδευτο ή ειδικό φορτίο, 10) Καθυστερήσεις λόγω απαγορεύσεων οδήγησης, έλεγχοι ταχογράφων / βάρους / ασφάλειας (security), 11) Ευκαιρία για ξεκούραση των οδηγών, 12) Κόστος της υπηρεσίας / των εκπτώσεων των πορθμείων, 13) Συχνότητα γραμμών ναυσιπλοΐας / κατάλληλοι χρόνοι ναυσιπλοΐας 14) Διαθεσιμότητα των πληροφοριών για τις διαφορετικές επιλογές ναυσιπλοΐας, 15) Κίνδυνος ακύρωσης / καθυστέρησης.

- **Βάση των Μοντέλων προσανατολισμένων στα στοιχεία (Input-oriented models):** Η χωρική διαθεσιμότητα στα πορθμεία, η συχνότητα θαλάσσιας σύνδεσης στους κατάλληλους χρόνους και ο κίνδυνος της ακύρωσης / καθυστέρησης, ήταν οι τρεις (3) σημαντικότεροι παράγοντες. Το κόστος ήρθε έκτο (6°) στην κατάταξη (αυτό μπόρεσε φυσικά να αποδοθεί στο γεγονός ότι οι διαφορές στις τιμές μεταξύ των επιχειρήσεων των πορθμείων είναι ελάχιστες). Άλλα λιγότερο προφανή ζητήματα αποδείχτηκαν σημαντικά όπως οι καθυστερήσεις οδήγησης, των απαγορεύσεων, ο έλεγχος των ταχογράφων κ.λπ. (πολλοί ερωτώμενοι θεώρησαν ότι οι Ιρλανδοί μεταφορείς δέχονται εις βάρος τους διακρίσεις από τις αγγλικές και ουαλλέζικες λιμενικές-αστυνομικές Αρχές), η ασφάλεια των φορτίων εν πλω, η εξυπηρέτηση πελατών από την ναυτιλιακή εταιρία (ειδικά η στάση του προσωπικού επιχείρησης πορθμείων απέναντι στους οδηγούς), κ.λ.π. Πολύ λίγοι ερωτώμενοι θεώρησαν κάποιον παράγοντα *«μη διαπραγματεύσιμο»* (δηλ. ο λιμένας / πορθμείο δεν θα επιλεγόταν εάν αυτός ο παράγοντας έλειπε), και συνήθως αυτός ήταν η *«χωρική διαθεσιμότητα»* του λιμένα.
- **Βάση των Μοντέλων προσανατολισμένων στις διαδικασίες (Process-oriented models),** ερευνήθηκε η φύση των σχέσεων και των συμφωνιών μεταξύ των παραγωγών των εμπορευμάτων και των μεταφορέων (Ro-Ro), και μεταξύ των μεταφορέων και των λιμενικών / πορθμειακών επιχειρήσεων: Η έρευνα έδειξε ότι περίπου 64% της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία Ro-Ro καλύπτονται με συμφωνίες μεταξύ παραγωγών και μεταφορέων για περιόδους πάνω από 6 μήνες (το υπόλοιπο 36% είναι κάτω από 6 μήνες). Αντίστοιχα, το 62% της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία Ro-Ro καλύπτονται με συμφωνίες μεταξύ μεταφορέων και λιμενικών / πορθμειακών επιχειρήσεων για περιόδους πάνω από 6 μήνες. Στην ουσία, φαίνεται να υπάρχει μια τάση για μακροπρόθεσμες συμφωνίες μεταξύ όλων των συμβαλλόμενων μερών, όμως η συμβατική σχέση μεταξύ τους εμφανίζεται ασαφής (μάλιστα μερικοί από τους ερωτούμενους δεν είχαν καμία γραπτή σύμβαση σε ισχύ). Εντούτοις, οι περισσότεροι ερωτώμενοι συμφώνησαν ότι οι σχέσεις μεταξύ όλων των συμβαλλόμενων μερών ήταν αμοιβαία ευεργετικές και ότι ένα υψηλό επίπεδο εμπιστοσύνης υπάρχει μεταξύ όλων των συμβαλλόμενων μερών. Έτσι, με βάση αυτά τα δεδομένα η λήψη απόφασης σχετικά με την επιλογή λιμένα / πορθμείου, είχε τα εξής χαρακτηριστικά:
  - Το 78% των ερωτημένων δήλωσαν ότι γενικά δεν ερεύνησαν όλες τις πιθανές επιλογές διαδρομών λιμένων / πορθμείων, αλλά αντί αυτού εξέτασαν μόνο τον πιο κατάλληλο λιμένα ή επαναλαμβάνουν την πρώτη επιλογή λιμένα / πορθμείου που έκαναν, πιθανόν πριν από πολλά χρόνια, ανεξάρτητα αν έχουν τώρα αλλάξει οι συνθήκες. Σημαντικό ρόλο σε αυτή την εξέλιξη παίζουν οι διαπροσωπικές - διεταιρικές σχέσεις που αναπτύσσονται με το πέρασμα του χρόνου.
  - Από το υπόλοιπο ποσοστό (22%) το 42% των ερωτημένων δήλωσαν ότι αναθεωρούν τις επιλογές των διαδρομών τους μία φορά το χρόνο, το 24% τις αναθεωρούν κάθε λίγους μήνες και οι υπόλοιποι δήλωσαν ότι αναθεωρούν τις επιλογές τους συχνότερα. Οι ανεπάρκειες σε σχέση με τις δαπάνες και τις

υπηρεσίες αναφέρθηκαν ως κύριοι παράγοντες που θα τις οδηγούσαν ώστε να αναθεωρήσουν τις επιλογές διαδρομών τους.

- η χρήση των διάφορων τεχνολογιών επικοινωνίας δεν εμφανίστηκε να παίζει ουσιαστικό ρόλο στην επιλογή λιμένων / πορθμείων. Πολλές μάλιστα από τις μεταφορικές εταιρίες δεν διέθεταν στο γραφείο τους καν ηλεκτρονικό υπολογιστή. Εντούτοις, αυτό που λαμβάνεται σοβαρά υπόψη είναι οι «*σιωπηρές πληροφορίες*» (tacit information)[24] ή αλλιώς στην καθομιλουμένη «*αυτό που λέγεται στην πιάτσα*», σε αντιδιαστολή με τις πληροφορίες που προέρχονται μέσω του marketing ή άλλων ηλεκτρονικών καναλιών. Οι οδηγοί ήταν συνήθως ο ουσιαστικός αγωγός αυτών των πληροφοριών, με αποτέλεσμα οι διαχειριστές των φορτίων να γνωρίζουν πλήρως όλες τις προσφορές λιμενικών υπηρεσιών και την απόδοσή τους.
- Ο κύριος όγκος (το 84%) της λήψης αποφάσεων σχετικά με την επιλογή της υπηρεσίας λιμένων και πορθμείων εμφανίζεται να γίνεται από τους μεταφορείς / διαμετακομιστές. Στο σημείο αυτό ο D' Este θέτει ένα πολύ εύλογο ερώτημα. Αφού οι παραγωγοί των προϊόντων δεν γνωρίζουν, ούτε αναλαμβάνουν την πρωτοβουλία να σχεδιάσουν το δρομολόγιο των εμπορευμάτων τους γιατί πολλές φορές εμφανίζονται με εκθέσεις τους και διαβήματα τους προς τις κυβερνήσεις για την εύνοια επενδύσεων υποδομής σε ορισμένες περιοχές;

Τέλος, μια πιο πρόσφατη έρευνα από την μεριά διαχειριστών πλοίων (ship operators) σχετικά με την ικανοποίηση από τις ευρωπαϊκές αρχές θαλασσίων λιμένων και τους τελικούς μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων, που πραγματοποιήθηκε από τον Thomas (1997, στο Notteboom, 2001) αποκάλυψε ότι η **διαθεσιμότητα της συνδυασμένης μεταφοράς** είναι μια από τις σημαντικότερες βασικές βελτιώσεις στους ευρωπαϊκούς λιμένες που πρέπει να επιδιωχτούν. Συμπληρωματικά, ο van Klink (2001) αναφέρει ότι οι σήμερα οι λιμένες έχουν βρει ένα νέο πεδίο ανταγωνισμού αυτού της «*χρονικής διέλευσης*» (transit time competition), δηλ. οι λιμένες δεν θα ανταγωνίζονται πλέον στους τομείς της αποδοτικότητας και των τιμολογίων μεταφόρτωσης, αλλά στους τομείς της ταχύτητας και της αξιοπιστίας των αποστολών στους προορισμούς στην ενδοχώρα από τον λιμένα. **Η ολοένα και μεγαλύτερη εισαγωγή των Logistics στις διαδικασίες των μεταφορών απαιτεί ολοένα και αυστηρότερο έλεγχο της μεταφορικής αλυσίδας από τις επιχειρήσεις που παρέχουν ολοκληρωμένες μεταφορικές υπηρεσίες.**

Αυτό το νέο πεδίο δράσης, δεν μπορεί να εξεταστεί πριν αποκαλυφθεί η σχέση του λιμένα με τον χώρο (βλ. επόμενο κεφάλαιο).

---

[24] Ένας ορισμός των σιωπηρών πληροφοριών (tacit information) θα μπορούσε να ειπωθεί ότι είναι : η άτυπη επαγγελματική γνώση που παράγεται από τους εργαζομένους που καταπιάνονται με τα καθημερινά προβλήματα, που λαμβάνουν χώρα σε ένα άτυπο περιβάλλον. Στο εμπόριο φορτίου Ro-Ro, τέτοια σιωπηρή γνώση, π.χ. μπορεί να καλύψει τα ζητήματα όπως η τάση κάποιων ναυτιλιακών εταιριών να μην ταξιδεύουν κάτω από ορισμένες καιρικές συνθήκες, ή την αποφυγή-προτίμηση κάποιων λιμένων / πορθμείων σε περιπτώσεις που μεταφέρονται π.χ. υπέρβαρα ή άνομα φορτία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 6

Βιβλιογραφία στην Ελληνική Γλώσσα

Παρδάλη Α., *Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων*, Interbooks, Αθήνα, 1997

Παρδάλη Α., *Η λιμενική βιομηχανία*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2001

Σιγαλού Ν., Παππή Κ., Plant, *Επαναχρησιμοποίηση Εμπορευματοκιβωτίων και Αντίστροφη Εφοδιαστική Αλυσίδα*, Περιοδικό Plant Management, Τεύχος 162, Ιούλιος 2000

Χλωμούδης Κ., Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 2001

Χλωμούδης Κ., *Λιμενικός Σχεδιασμός*, Σημειώσεις Οργάνωσης και Διοίκησης Λιμένων, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, 1999

Βιβλιογραφία στην Αγγλική Γλώσσα

Beddow M., *All change in Antwerp*, Containerisation International, January 2001

Braid A, *Privatisation of Trust in the United Kingdom: Review and analysis of the first sales*, Transport Policy, 2(2), 135-143, 1995

Brooks, M.R., *Ocean carrier selection criteria in a new environment*, Logistics and Transportation Review, 26 (4), pp. 339-356, 1990

Brooks M.R., *Understanding the ocean container market - A seven country market*, Maritime Policy & Management, 22 (1), 39-49, 1995

Cullinane K., & Khanna M., *Economies of Scale in Large Container Ships*, Journal of Transport Economics and Policy, 33:2, 1999

D' Este G., *Carrier Selection in a RO/RO ferry trade- Part 2, Conceptual framework for the decision process*, Maritime Policy and Management, 19 92), pp 127-138, 1992

D' Este, G. M. & S. Meyrick, *Carrier selection in a RO/RO ferry trade Part 1. Decision factors and attitudes*, Maritime Policy and Management, 19 (2), 115-126, 1992

Drewry Shipping Consultants Limited, *Post-Panamax Containerships: The Next Generation*, Drewry Publications, London, August 2001

Eller D., *Rotterdam's catharsis*, Containerisation International, June 2002

Elliot N., *Ups and downs in Containerization*, International Regional Review: East Mediterranean and Black Sea, Feb. 2002, pp. 7-9, 2002

Gilman S., *Multimodal rate making and the structure of container networks*, essays in memory of Professor B.N. Metaxas, university of Piraeus, pp 327-335, 1997

Goss R., *Economic Policy & Seaports: 1 The economic function of seaports*, Maritime Policy & Management, vol. 17, no. 13, pp 207-219, 1990

Haralambides H.E., Cheung Tam C., Tsolakis S.D., *The future of the hub-and-spoke system in liner shipping*, Genoa International Workshop, Genoa, 2000

Hayuth Y., Sea ports: *The challenge of technological and functional changes*, Borgese, E.M., N. Ginsburg (eds), Ocean Yearbook 5, University of Chicago Press, p.p. 79-101, 1985,

Heaver T., Meersman H., Voorde Van de E., *Co-operation and competition in international container transport: strategies for ports*, Maritime Policy Management, vol. 28, no. 3, pp. 293-305, 2001

Hoi, C.T., *How will feeder operators view the creation of secondary hubs: Will it give rise to co-operation of competition?* In Proceedings of the 21st World Port Conference, 15-21 May 1999, The International Association of Ports and Harbors, Tokyo, 1999

Jansson J.O. & Shneerson, D., *Port Economics*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1982

Klink Van A., *Optimisation of Land Access to sea ports: Beyond infrastructure*, in Land Access to Sea Ports, European Conference of Ministers of Transport (10-11/12/1998 - Paris), Economic Research Centre, Round Table 113, OECD Publications, Paris, 2001,

Malchow, M. & A. Kanafani, *A Mathematical Analysis of the Significance of Port Charges*, The International Association of Maritime Economists Annual Conference 2001: Conference Proceedings, Hong Kong, pp. 923-936. 2001

Mangan J., *Empirical Results from the Irish market concerning assignment of freight traffic to sea ports*, in Land Access to Sea Ports, European Conference of Ministers of Transport (10-11/12/1998 - Paris), Economic Research Centre, Round Table 113, OECD Publications, Paris, 2001

Marti B., *The evolution of Pacific Basin load centers*, Maritime Policy and Management, 15, (1), pp. 57-66, 1988

Matear S. & Gray R., *Factors influencing freight service choice for shippers and freight suppliers*, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 23 (92) pp. 25-35, 1993

Notteboom T., *Spatial & Functional Integration of Container Port Systems & Hinderland networks in Europe*, in Land Access to Sea Ports, European Conference of Ministers of Transport (10-11/12/1998 - Paris), Economic Research Centre, Round Table 113, OECD Publications, Paris, 2001

Pearson R., *Containerline Performance and Service Quality*, Marine Transport Centre, University of Liverpool, Liverpool, 1980

Slack B., Containerization, inter-port competition and port selection, Maritime Policy and Management, 12 (94), pp 293-303, 1985

Stopford Martin, *Maritime Economics*, Second Edition, Routledge Publications, July 1997

Tongzon J., *Port Choice Determinants in a Competitive Environment*, IAME Panama 2002 Conference Proceedings. 13 - 15 November 2002, Panama, 2002

Tuna O., *The impact of hub ports on the logistics strategies of Turkey in Structural Changes and the Future of Port Industry*, Proceedings of 2nd International Gwangyang Port Forum, 24-26 Apr. 2002, Seoul, 2002

United Nations Conference on Trade & Development (UNCTAD), *Technical note: Fourth generation port*. UNCTAD Ports Newsletter 19, pp9-12, 1999

United Nations Conference on Trade & Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport - 2004*, Report by the UNCTAD secretariat, U.N.Publ., New York & Geneva, 2004

Waals F., Wijnolst N., *Malacca-max: container shipping network economy*, Proceedings of the IAME 2001 conference, Hong Kong, 191-207, 2001

Wijnolst N., Scholtens M., Waals F., *Malacca-Max - The ultimate container carrier*, Delft University Press, 1999

Wijnolst N., Waals F., Bello F., Gendronneau Y., Kempen (van) D., *Malacca - Max [2] - Container shipping network economy*, Delft University Press, 2000

World Bank, *Port Reform Tool Kit, The evolution of Ports in a competitive world*, World Bank Publications, 2001

Δημοσιεύματα Ελληνικού Τύπου

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Η Κίνα τρέφει τα... βαπόρια*, 13/06/2004 (2004 α)

ΕΞΠΡΕΣ, *Προσπάθεια του ΟΛΠ για άρση του επικομίστρου στις μεταφορές*, 19/03/2005 (2005 α)

ΚΕΡΔΟΣ, *Ενδιαφέρον μεγάλων ομίλων για το νέο λιμάνι της Σαγκάης*, 25/5/2005

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, *ESPO - Παραδέχεται αύξηση των ναύλων λόγω εφαρμογής του ISPS Code*, 02/04/2005

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Στον πρωθυπουργό έφτασε η κόντρα για το επικόμιστρο*, 24/09/2004

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Συνεχίζονται τα κυκλοφοριακά «εμφράγματα» στο ΣΕΜΠΟ - Αναγκαία η εύρεση άμεσης λύσης στο θέμα των πλοηγών*, 04/03/2005 (2005 α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Ο.Λ.Π.: «Ανασαίνει» από χτες το εμπορικό λιμάνι*, 28/06/2005 (β)

ΤΟ ΒΗΜΑ, *Ο Πειραιάς στα κορυφαία λιμάνια της Ευρώπης*, 20/03/2005 (2005 α)

Le Monde Diplomatique, *Το πρόσωπο του Κόσμου*, Ειδική Έκδοση, για την μετάφραση *ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2003*

www.portnet.gr (Ηλεκτρονική Εφημερίδα): *Επικριτικός κατά των Οργανισμών Λιμένων ο Ν. Βαρβατές*, 25/03/2005 (2005 α)

Δημοσιεύματα Ξένου Τύπου

THE WALL STREET JOURNAL, *Shipping Freights Decline: Questions about the commodity prices*, 18/07/2004

AIVP - International Association Cities & Ports (Newsletter), *Le Havre : a casino in the Docks*, 18/11/2003

AIVP - International Association Cities & Ports (Newsletter), *Alicante: Presentation of the Floating Shopping Center*, 06/04/2005 (α)

AIVP - International Association Cities & Ports (Newsletter), *In 2007, 91 wind turbines on the port of Marseille*, 18/02/2005 (β)

FAIRPLAY, *ECT, Trieste settle down*, 28/11/2000

FAIRPLAY, *Rosario re-package*, 01/03/2001

SHIPPERS TODAY, *Grand Alliance port switch*, vol. 23, no. 1, 1999

Δικτυακοί Τόποι

Europe Combined Terminals : http://www.ect.nl/

Dunelm P.R.: http://www.dunelmpr.co.uk/Geest-GeeststroomPR-NEW.hml

Port of Tanjung Pelepas: www.ptp.com.my/media.asp?id

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΧΩΡΟ

7.1. Εισαγωγή

Η σχέση του λιμένα με τον χώρο έχει μια διττή διάσταση. Η πρώτη διάσταση έχει να κάνει με το βαθμό αυτής της σχέσης δηλ. κατά πόσο και σε ποιο βαθμό ο λιμένας επηρεάζει(-ται από) τον χώρο και η δεύτερη διάσταση έχει να κάνει με την κλίμακα αυτού του χώρου. Ένας μεγάλος αριθμός ερευνητών έχει ασχοληθεί με την πρώτη διάσταση του θέματος, που δεν διαφέρει και πολύ από την βιβλιογραφία που έχει αναπτυχθεί γενικά για τις επιπτώσεις των υποδομών και ειδικότερα των μεταφορικών υποδομών στο χώρο (βλ. σχετική ανάλυση στο κεφ. 3).

Η ιστορική διαδρομή των λιμένων αποδεικνύει από μόνη της την στενή σχέση των λιμένων με την ανάπτυξη, αστική και περιφερειακή. Σε πολλά μέρη του κόσμου οι λιμένες θεωρούνται παραδοσιακά από τις κυβερνήσεις και τους πολιτικούς ως πόλοι περιφερειακής και εθνικής ανάπτυξης και εργαλεία περιφερειακού σχεδιασμού, με αποτέλεσμα μεγάλα κονδύλια να οδεύουν προς αυτούς. Απλά, στο πέρασμα του χρόνου το ένα μετά το άλλο τα μεταφορικά μέσα μονοπώλησαν το ενδιαφέρον των ερευνητών και των πολιτικών, με αποτέλεσμα οι λιμένες για μεγάλο διάστημα να βρεθούν σε δεύτερη μοίρα. Σήμερα, πρωταγωνιστούν και προσελκύουν επενδύσεις και ενισχυτικές πολιτικές, ανακηρύσσοντας τους ως τους βασικούς μοχλούς (εθνικής - περιφερειακής - τοπικής) ανάπτυξης, π.χ. οι εκτεταμένες σήμερα λιμενικές επενδύσεις οι οποίες πραγματοποιούνται κυρίως στην Άπω Ανατολή[1].

Φυσικά, κάθε επιχείρηση, εδώ ο λιμενικός οργανισμός, έχει ως επιτελικό στόχο την μεγιστοποίηση των ωφελειών, μόνο που στην περίπτωση της κρατικής ιδιοκτησίας και διαχείρισης τα οφέλη μεταφράζονται π.χ. σε κοινωνική συνοχή, αύξηση της απασχόλησης, πριμοδότηση της βιομηχανίας με φτηνές μεταφορές κ.α. ενώ στην περίπτωση της ιδιωτικής ιδιοκτησίας και διαχείρισης τα οφέλη μεταφράζονται σε αύξηση κερδών και ικανοποίηση των μετόχων. Τα μέγιστα οφέλη που μπορούν να επιτευχθούν στη λιμενική βιομηχανία περιλαμβάνουν (Chlomoudis C. et al, 2001):

- πολλά σύνθετα οφέλη που συνυπάρχουν δίπλα-δίπλα, αντί ενός ενιαίου δείκτη που καλύπτει όλα τα οφέλη και ότι υπάρχουν και
- ιδιωτικά οφέλη (B_{pr}) και δημόσια οφέλη (B_p).

[1] Μέσα στο 2004 η εταιρία Modern Terminals δημοσιοποίησε επενδυτικό πρόγραμμα ύψους $ 1 δισ. η πρώτη φάση του οποίου αφορά επένδυση ύψους $854 εκατ. του νέου λιμένα Dachan, 60 km δυτικά του Χογκ Κογκ (Κίνα), η εταιρία China Merchants, δημοσιοποίησε επενδυτικό πρόγραμμα ύψους $132 εκατ. για την προσθήκη 3 επιπλέον αγκυροβολίων στο Shekou, στα σύνορα με το Χογκ Κογκ (Κίνα), οι εταιρίες P&O, Maersk και COSCO, ήδη έχουν αρχίσει την Α' φάση επέκτασης του Qingdao (Κίνα) που υπολογίστηκε στα $172 εκατ. κ.α. (UNCTAD, 2004)

Τα ποσά B_{pr} και B_p πρέπει να είναι τα ποσά των μεταβλητών σύμφωνα με το οποίο η αποδοτικότητα λιμένων υπολογίζεται:

$$\text{Max } E = \max f \{B_{pr}, B_p\}$$

$$B_{pr} = f \{B_{pr1}, B_{pr2} \ldots\ldots B_{prn}\}$$

$$B_p = f \{B_{p1}, B_{p2} \ldots\ldots B_{pn}\}$$

Όπου: E = Αποδοτικότητα; B = Οφέλη; pr = ιδιωτικός τομέας; p = δημόσιος τομέας.

Ο ορισμός των δικαιούχων αυτών των ωφελειών είναι ευρύς. Δηλ. αυτοί που ωφελούνται από την λειτουργία του λιμένα εντοπίζονται και πέρα των άμεσων χρηστών (π.χ. επιβάτες, μεταφορείς, ναυλωτές κ.α.). Ουσιαστικά, παρουσιάζονται δύο ειδών «*δημόσια οφέλη*»:

- τα άμεσα οφέλη (π.χ. φορολογία, είσπραξη δασμών, απασχόληση κ.α.)
- τα έμμεσα οφέλη όπως:
  - τα οφέλη που παράγονται από τις σχέσεις που προκύπτουν από τις πωλήσεις, τον ανεφοδιασμό, την υποστήριξη και τις επενδύσεις που η βιομηχανία λιμένων διατηρεί με την τοπική, περιφερειακή και εθνική οικονομία,
  - τα οφέλη που προκύπτουν από την επίδραση του πολλαπλασιαστή της ιδιωτικής κατανάλωσης που πραγματοποιείται από εκείνους που αναπτύσσουν άμεση και έμμεση δραστηριότητά λόγω της ύπαρξης του λιμένα,
  - τα οφέλη που προκύπτουν από την «*φήμη*». Πρόκειται για «*πολιτικά οφέλη*» που υφίστανται από την στιγμή που ο λιμένας κρίνεται από την κοινωνία θετικό αναπτυξιακό στοιχείο[2].

Έτσι, π.χ. σύμφωνα με εκτιμήσεις των Sanchez et al (2002), μια βελτίωση 25% ενός παράγοντα αποδοτικότητας (βλ. ωριαίο ποσοστό φόρτωσης, ο ετήσιος μέσος όρος φόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, χρόνος αναμονής σκάφους κ.α.) σε επιλεγμένους λατινοαμερικανικούς λιμένες θα επέφερε μια μείωση περίπου 2% στο συνολικό κόστος θαλάσσιων μεταφορών, ποσοστό που θεωρείται ιδιαίτερα σημαντικό για τα εξαγώγιμα προϊόντα, χαμηλής αξίας, των αναπτυσσόμενων χωρών της Λατινικής Αμερικής.

Υπάρχουν μεγάλος αριθμός περιπτωσιακών μελετών που περιγράφουν την γενικότερη θετική συμβολή των λιμένων στην περιφερειακή ανάπτυξη. Μια από αυτές είναι για τα Ports of Auckland (Νέα Ζηλανδία) η οποία κατέληξε ύστερα από

---

[2] Γι' αυτούς τους λόγους, τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν στην λιμενική τιμολογιακή πολιτική είναι (Chlomoudis C. Et al, 2001): α) Προσδιορισμός των δικαιούχων, β) Μέτρηση των ωφελειών και κατανομή (αναλογικά) των ωφελειών αυτών στους δικαιούχους, γ) Λεπτομερής ανάλυση και μέτρηση των λιμενικών δαπανών και δ) Ποσοτοτικοποίηση των δαπανών αυτών ανάλογα με τους χρήστες. Ξέροντας τις δαπάνες και οργανώνοντας ορθολογικά τη διανομή τους, είναι έπειτα δυνατό να καθοριστεί ποια είναι η βέλτιστη συμμετοχή του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στη διαδικασία παραγωγής λιμένων. Παρόλα αυτά η ερώτηση που παραμένει αναπάντητη είναι εάν μπορούμε να μετρήσουμε με αντικειμενικότητα όλα τα σχετικά οφέλη. Ο West (1998 στο Mangan, 2001) αναφέρει ότι η πρόκληση για τους σχεδιαστές πολιτικής και τους μεμονωμένους λιμένες είναι να εξασφαλιστεί ότι μια σωστή μέση λύση (ισορροπία) βρίσκεται μεταξύ του ανεφοδιασμού της υποδομής λιμένων και της ζήτησης στην αγορά για αυτή την υποδομή.

έρευνα ότι η συμβολή του συμπλέγματος των λιμένων προκάλεσε άμεσα και έμμεσα στην περιφερειακή οικονομία πλούτο αξίας $10,6 δισ., το οποίο αντιπροσωπεύει το 1/3 της περιφερειακής οικονομίας και στην δημιουργία 173.000 θέσεων εργασίας (Fairgray D., 2000). Μάλιστα, είναι έντονες οι αντιδράσεις των τοπικών αρχών και των παραγωγικών φορέων της περιοχής στην περίπτωση μετεγκατάστασης του λιμένα σε άλλη περιοχή, εκτός του αστικού ιστού, που σήμερα είναι (AIVP, 2005 α). Αντίστοιχες περιπτωσιακές μελέτες κάνουν λόγο:

α) Μελέτη του Port Authority of La Coruña (Ισπανία) αναφέρει ότι οι λιμενικές εργασίες θα δημιουργήσουν μέχρι το 2020, 10.000-15.000 νέες θέσεις εργασίας στην περιφέρεια (AIVP, 2005 β),

β) Μελέτη που αναφέρεται στο Port of Tacoma (Η.Π.Α.) κάνει λόγο ότι ο λιμένας έχει δημιουργήσει απευθείας 28.000 θέσεις εργασίας στην Περιφέρεια Pierce εκ των οποίων 1.160 μόνιμες θέσεις εργασίας στο νέο τερματικό του λιμένα και 101.000 στην Πολιτεία της Washington. Μάλιστα ο ίδιος λιμένας προγραμματίζει να αναπτύξει σε μια γειτονική περιοχή την δημιουργία κόμβου εμπορευματοκιβωτίων δημιουργώντας 3.000 θέσεις εργασίας κατά την διάρκεια κατασκευής και 3.780 μόνιμες θέσεις εργασίας κατά την λειτουργία (δικτυακός τόπος του λιμένα & Eye of Transport, 2004),

γ) Μελέτη για τον λιμένα Houston (Η.Π.Α.), της Martin Associates (Maritime Today, 2002), αναφέρει ότι το 2000 ο λιμένας συνέβαλε στην δημιουργία 115.970 θέσεων εργασίας σε όλο το Τέξας, ενώ έχει δώσει συνολικά $2,7 δισ. σε λιμενικές αμοιβές και μισθούς, σχεδόν $4,1 δισ. στο περιφερειακό επιχειρησιακό εισόδημα και περισσότερα από $248 εκατ. στην Πολιτεία και τον Δήμο, για φόρους. Επίσης, σύμφωνα με την μελέτη, το 2000 σχετίστηκαν έμμεσα ή άμεσα με την διακίνηση του φορτίου ή των κρουαζιερόπλοιων συνολικά 287.454 θέσεις εργασίας στο Τέξας. Από αυτές οι 89.710 ήταν άμεσες θέσεις εργασίας στα τερματικά και οι 53.203 έμμεσες θέσεις από τοπικές επιχειρήσεις που εξαρτώνται από τον λιμένα και απασχολούσαν εργατικό δυναμικό στα τερματικά αυτά. Συνολικά $7,2 δισ. δαπανήθηκαν σε αμοιβές και τους μισθούς από τις άμεσες και έμμεσες εργασίες που παρήχθησαν από τη δραστηριότητα του λιμένα κ.α.

δ) Μελέτη του Port of Townsville [ένας από τους μεγαλύτερους περιφερειακούς λιμένες του Queensland Αυστραλίας, ο οποίος διαχειρίζεται περίπου το 18% των εξαγωγών της περιφέρειας (με στοιχεία του 1999)], δημιουργεί εισόδημα, άμεσο και έμμεσο, στην περιφέρεια ύψους $1.377,1 εκατ. Η προστιθέμενη - καθαρή αξία που δημιουργείται από τον λιμένα στην περιφέρεια εκτιμάται σε $618,1 εκατ. (περίπου το 10,2% του Α.Ε.Π. της περιφέρειας του Βόρειου Queensland), ενώ οι φόροι που πληρώνονται στο κράτος είναι περίπου $7.13 εκατ. Ο λιμένας πληρώνει σε μισθούς και άλλα εργατικά έξοδα ποσό ύψους $322.5 εκατ. και απασχολεί 7.915 εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης (το 10% των εργαζομένων πλήρους απασχόλησης της περιφέρειας του Βόρειου Queensland). Η μελέτη υπολογίζει ότι για κάθε πλοίο που εξυπηρετείται στον λιμένα το άμεσο και έμμεσο συνολικό οικονομικό όφελος στην Περιφέρεια είναι $1,9 εκατ., η προστιθέμενη - καθαρή αξία $883.000, τα έσοδα του λιμένα $460.000 ενώ δημιουργούνται 11,3 θέσεις εργασίας πλήρους απασχόλησης σχετικές με τον λιμένα στην Περιφέρεια (Townsville Port Authority, 2000).

ε) Η πολύ πρόσφατη μελέτη (Lahr M., Bloustein E., 2005) για τον λιμένα της Νέας Υόρκης (Αύγουστος 2005) κάνει λόγο για υψηλό βαθμό οικονομικής σχέσης μεταξύ του λιμένα και των 26 περιοχών της New York / New Jersey που περιβάλουν τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Χαρακτηριστικά η μελέτη έδειξε ότι από τις 232.910 θέσεις εργασίας που σχετίζονται με τις λιμενικές εργασίες στην περιοχή New York / New Jersey οι 122.550 θέσεις εργασίας συνδέονται απευθείας με τον λιμένα (περίπου για μια άμεση θέση εργασίας στον λιμένα υπάρχει άλλη μια θέση εργασίας, σχετική με τις λιμενικές λειτουργίες, έξω από αυτόν). Επίσης, οι φόροι που εισπράττονται σε τοπικό, πολιτειακό και εθνικό επίπεδο πλησιάζουν τα $5.8 δισ. το χρόνο, ενώ τα ατομικά εισοδήματα των εργαζομένων στις λιμενικές υπηρεσίες εκτιμούνται στα $12.6 δισ. Μάλιστα, οι άμεσα εξαρτώμενες θέσεις εργασίας αυξήθηκαν από 16.230 το 2000 σε 20.950 το 2004 με αντίστοιχα ποσοστά αύξησης λιμενικών εργασιών ενώ το 2000 οι φόροι που εισπράχτηκαν ήταν $4.3 δισ. ($5.8 δισ. το 2004) και τα ατομικά εισοδήματα $9,4 δισ. ($12,6 δισ. το 2004). Η μελέτη αυτή καταλήγει ότι η συμβολή του λιμένα στην τοπική οικονομία είναι σημαντική και ουσιαστική και αυξάνεται αναλόγως με την κίνηση του λιμένα στο επιβατικό και στο εμπορευματικό τμήμα του (κυρίως στον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων, της διαχείρισης αυτοκινήτων και των κρουαζιερόπλοιων) **αλλά και από την αύξηση του κλάδου της εφοδιαστικής (logistics).** Το τελευταίο άλλωστε αποδεικνύεται και από τα στοιχεία του κατωτέρω πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1.

Συνολικές οικονομικές επιπτώσεις του Port of New York / New Jersey στην περιφέρεια επιρροής του (2004)

Είδος εργασίας	Άμεσες Θέσεις	Έμμεσες Θέσεις	Α.Ε.Π.*	Ατομ.Εισόδημα*
Εμπορευματοκιβώτια	16.995	15687	2.007,6	1.441,8
Breakbulk	173	150	17,4	12,6
Αυτοκίνητα	888	989	110,8	77,7
Ξηρό Φορτίο	203	189	21,6	15,5
Υγρό Φορτίο	1697	2.433	302,0	190,8
Επιβάτες	991	861	143,6	93,5
Σύνολο Εργαζομένων στην Προβλήτα	**20.947**	**20.309**	**2,603,0**	**1.831,9**
Αποθήκευση-Χονδρικό Εμπόριο (logistics)	78.000	65.007	9.800,1	8.042,5
Freight Forwarders	9.900	8.658	1.133,9	905,5
Δημόσιες Υπηρεσίες	1.600	1.568	231,6	184,3
Τράπεζες & Ασφάλειες	5.600	4.431	567,8	885,3
Άλλες ναυτιλιακές εργασίες	6.500	10.392	1.172,9	718,6
Σύνολο εργαζομένων πίσω από τις προβλήτες	**101.600**	**90.056**	**12.906,3**	**10.736,2**
ΣΥΝΟΛΟ	**122.547**	**110.365**	**15.509,3**	**12.568,1**

* *σε $ δισ.* *Πηγή: Lahr M., Bloustein E., 2005*

Αξίζει να επισημανθεί, με βάση τον ανωτέρω πίνακα των 10 γενικών επαγγελματικών κλάδων που σχετίζονται με τις λιμενικές λειτουργίες, ότι το 40% περίπου των άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας, του περιφερειακού Α.Ε.Π. και του ατομικού εισοδήματος που προκαλούνται από τον λιμένα New York/New Jersey αφορούν τον πυρήνα της εφοδιαστικής, δηλ. τις αποθηκεύσεις - διανομές, χονδρικό εμπόριο κ.α.

Παρά τις όποιες αμφιβολίες που διατυπώνονται για τον αληθινό ρόλο των λιμένων στην τοπική και περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη (βλ. Goss, 1990, Gripaios & Gripaios, 1995), θέσεις που βασίζονται στις γενικότερες επιφυλάξεις περί μεταφορικών υποδομών (π.χ. διάχυση των ωφελειών μακριά από τους λιμένες, καταστροφή των τοπικών παραγωγικών μονάδων από τα εισαγόμενα φτηνότερα προϊόντα κ.α.), αναμφισβήτητα οι λιμένες καταλαμβάνουν περίοπτη θέση στο αναπτυξιακό οπλοστάσιο μιας οικονομικής πολιτικής και μάλιστα όχι αυθαίρετα. Φτάνει να δούμε πως και με ποιο τρόπο η στενή αυτή σχέση λιμένα - χώρου, μπορεί να έχει θετικά αποτελέσματα και για τους δύο.

Η δεύτερη διάσταση, η οποία σχετίζεται με την κλίμακα των επιπτώσεων που οφείλονται σε αυτή τη σχέση, μπορεί να αναλυθεί, με την σειρά της, μέσα από ένα *«χωρικό τρίπτυχο»*. Οι θαλάσσιοι λιμένες είναι μέρος ενός ευρύτερου συστήματος με συγκεκριμένα χωρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά βασισμένο στην έννοια του **τρίπτυχου *«εξωχώρα - λιμένας - ενδοχώρα»*** (foreland - port - hinterland). Αυτό το τρίπτυχο αναδεικνύει τους χωρικούς και λειτουργικούς δεσμούς ενός θαλάσσιου λιμένα με ένα θαλάσσιο και ένα χερσαίο σκέλος (Charlier, 1982 στο Notteboom, 2001).

Για να γίνει ποιο κατανοητό το εν λόγω τρίπτυχο είναι υποχρεωτικό να εξεταστούν οι όροι εξωχώρα και ενδοχώρα.

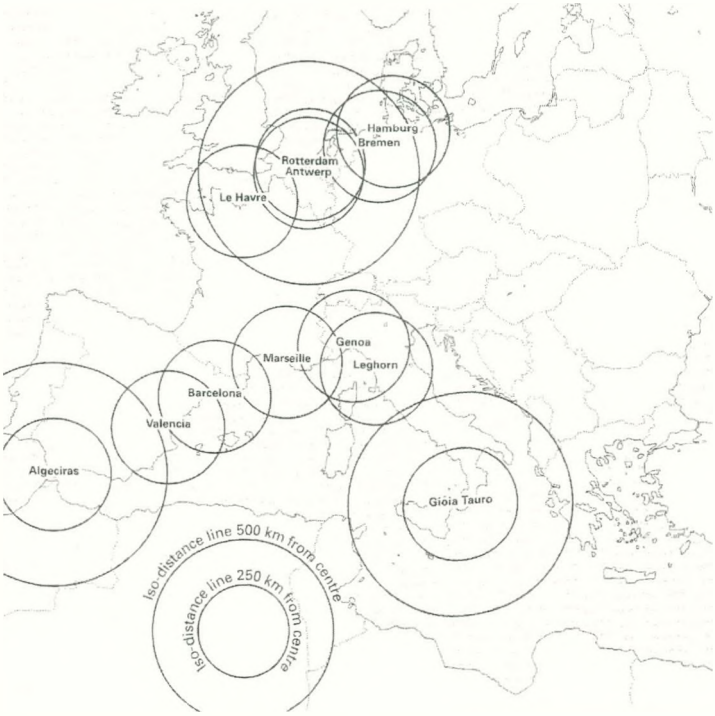
Η έννοια **εξωχώρα** (foreland) αναφέρεται στις εδαφικές περιοχές που βρίσκονται στην προς τη θάλασσα πλευρά ενός λιμένα, πέρα από το θαλάσσιο χώρο, και με τις οποίες ο λιμένας συνδέεται με τους ωκεάνιους-θαλάσσιους μεταφορείς (βλ. επίσης Weigend, 1958, Barke, 1986, Blumenhagen, 1981 στο Notteboom, 2001). Θεωρητικά, όταν τα εμπορεύματα ξεφορτώνονται από ένα πλοίο και στην συνέχεια μεταφορτώνονται σε άλλο πλοίο για εξαγωγή λέμε ότι τα εμπορεύματα έρχονται από την εξωχώρα και φεύγουν πάλι για την εξωχώρα. Δεν λέμε το ίδιο για τα εμπορεύματα τα οποία μεταφορτώνονται σε πλοία ή φορτηγίδες για την κάλυψη της άμεσης ενδοχώρας.

7.2. Η ενδοχώρα του λιμένα

Η έννοια **ενδοχώρα** (hinterland) αναφέρεται σε περιοχές εδάφους που ξεκινούν από την περιοχή των θαλασσίων λιμένων και τις οποίες ο λιμένας εξυπηρετεί συνδεόμενος με τους παραδοσιακούς τρόπους χερσαίων μεταφορών (σιδηρόδρομος, οδικές μεταφορές κ.α.). Η ενδοχώρα του λιμένα είναι **τοπικής σημασίας** όταν ο λιμένας εξυπηρετεί το τοπικό εμπόριο και την βιομηχανία (π.χ. της Καλαμάτας), είναι **εθνικής σημασίας** όταν ο λιμένας εξυπηρετεί το εθνικό εμπόριο της χώρας (π.χ. Πειραιάς) και είναι **διεθνούς σημασίας** όταν ο λιμένας εξυπηρετεί το εμπόριο και τη βιομηχανία πολλών κρατών (π.χ. Ρότερνταμ, Αμβούργο κ.α. βλ. Χάρτη 7.1.).

ΧΑΡΤΗΣ 7.1.

Ενδοχώρα Διεθνών Λιμένων της Ευρώπης



Πηγή: Notteboom T., 2001

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι το εύρος της ζώνης της ενδοχώρας ποικίλει από λιμένα σε λιμένα, ενώ υπάρχουν περιπτώσεις που υπάρχει επικάλυψη άνω από δύο λιμένων για την ίδια ενδοχώρα. Στην προκειμένη περίπτωση υπάρχει λιμενικός ανταγωνισμός, όπου είτε οι λιμένες μοιράζονται την κοινή ενδοχώρα είτε κάποιοι λιμένες περιορίζουν το εύρος της ενδοχώρας τους. Παλαιότερα, οι Mayer (1957) και Kenyon (1970) (στο Van Klink, 2001) είχαν βρει ένα απλουστευμένο τρόπο ορισμού της ενδοχώρας ενός λιμένα: Με την εξέταση των τιμολογίων των φορτίων από το λιμένα προς το εσωτερικό μπορούσαν να υπολογιστούν οι θέσεις που μπορούν να εξυπηρετηθούν πιο φτηνά από έναν λιμένα απ' ό,τι από άλλους λιμένες. Έτσι, αυτές οι θέσεις ανήκουν στην ενδοχώρα εκείνου του λιμένα.

Παραδοσιακές χωρικές έννοιες της ενδοχώρας (αλλά και της εξωχώρας) των λιμένων (βλ. cargo generation, gravity model, location quotient, κ.α.), μαζί με τη σχετική port-marketing ορολογία («*αιχμάλωτη ενδοχώρα*» (capture hinterland), «*κυρίαρχη*», «*ανταγωνιστική*», «*μη ανταγωνιστική*», κ.λπ....) έχουν εκλείψει (UNCTAD, 2004 b). Δεδομένου ότι έχει αυξηθεί τόσο η αποδοτικότητα του χειρισμού φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων όσο και των θαλάσσιων αλλά και άλλων μέσων μεταφοράς, οι γεωγραφικές μονοπωλιακές δυνάμεις των λιμένων έχουν πλέον διαβρωθεί (Heaver, 1995).

Επίσης, πολλοί θεωρούν ότι σημασία δεν παίζει το γεωγραφικό πλάτος που μπορεί να καλύπτει μια ενδοχώρα ενός λιμένα αλλά η οικονομική δραστηριότητα που καλύπτεται σε αυτή τη ζώνη. Ο Λιμένας της Νέας Υόρκης μπορεί να καλύπτει στο μεγαλύτερο ποσοστό μόνο την πόλη της Νέας Υόρκης (θεωρητικά μικρή γεωγραφικά περιοχή - «*άμεση ενδοχώρα*»), εντούτοις όμως ο κύκλος εργασιών του υπερσκελίζει πολλούς άλλους λιμένες με μεγαλύτερη ενδοχώρα.

Η φιλολογία που έχει αναπτυχθεί σχετικά με το ποια είναι η ενδοχώρα και ποια είναι η εξωχώρα δεν βρίσκει να έχει ιδιαίτερο νόημα στην σημερινή εποχή. Χαρακτηριστικά, ήδη από το 1970 ο Robinson (στο Notteboom, 2001) τόνισε την ανάγκη για μια ακέραια προσέγγιση του τρίπτυχου λέγοντας ότι «*ο χωρισμός των σχέσεων της εξωχώρας και της ενδοχώρας ενός λιμένα σε δύο συσκευασίες αντιπροσωπεύει μια ψεύτικη διχοτόμηση. Η ροή των προϊόντων από την εξωχώρα στην ενδοχώρα καλύτερα να αντιμετωπισθεί ως συνέχεια*».

Το τυπικό μοντέλο των λιμένων σήμερα, επιθυμούν να αυξήσουν τόσο την εξωχώρα τους όσο και την ενδοχώρα τους δηλ. να αυξήσουν τους όγκους διαχείρισης εμπορευμάτων τους που είναι για μεταφόρτωση αλλά και να αυξήσουν τον όγκο διαχείρισης εμπορευμάτων για εισαγωγή και εξαγωγές.

Στην πρώτη περίπτωση, πολλοί λιμένες, όπως έχει αναφερθεί, είτε παράλληλα με το συμβατικό εμπόριο (βλ. Ρότερνταμ, Θεσσαλονίκη, Νέα Υόρκη) είτε αποκλειστικά (βλ. Μάλτα, Goia Tauro) κερδίζουν από την απλή διαδικασία διαχείρισης φορτίων μεταφόρτωσης (transit cargo). Ιδιαίτερα, το παράδειγμα της Μάλτας, η οποία διαθέτει εξαιρετικά περιορισμένη σε έκταση ενδοχώρα, είναι χαρακτηριστικό. Με βάση το μοντέλο λειτουργίας «*hub and spoke*» (βλ. Παράρτημα IV), το λιμάνι δεν επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την ενδοχώρα, πέρα από την ανάγκη του για μια ικανή παράκτια περιοχή εναπόθεσης εμπορευμάτων και την ύπαρξη συνοδευτικών υπηρεσιών. Εντούτοις, πρόσφατες μετρήσεις (World Bank, 2001) κάνουν λόγο για λιμένες μεταφόρτωσης οι οποίοι ενεργοποιούν και τους τοπικούς εξαγωγείς και εισαγωγείς, οι οποίοι εκμεταλλευόμενοι αυτή την εγγύτητα σε φτηνές και διεθνείς μεταφορές, αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα.

Στην δεύτερη περίπτωση, στην περίπτωση δηλ. που ο λιμένας εξυπηρετεί αποκλειστικά τις εισαγωγές και τις εξαγωγές μιας περιοχής (η πλειοψηφία των λιμένων) η ανάγκη εύρυθμης λειτουργίας και ανάπτυξης λιμενικών υπηρεσιών δημιουργεί έντονες σχέσεις μεταξύ του λιμένα και της ενδοχώρας. Ουσιαστικά αυτό που εξετάζεται, ακούει στην έννοια της «***δυνατότητας πρόσβασης από εδάφους***» **στους θαλάσσιους λιμένες (land accessibility to sea ports)** [3].

---

[3] Υπάρχει και η έννοια της δυνατότητας πρόσβασης ενός λιμένα από θαλάσσης δηλ. η ικανότητα προσέγγιση ενός λιμένα από πλοίο. Τα δεδομένα που κρίνουν τη δυνατότητα πρόσβασης ενός λιμένα από θαλάσσης, έχουν να κάνουν, μεταξύ άλλων, με το πόσο πλησίον ή όχι βρίσκεται ο λιμένας στη ρότα ναυτιλιακών γραμμών, την χρονοαπόσταση του από άλλους λιμένες, από άλλες αγορές, από την «χρονική περίοδο παραμονής» του πλοίου στη ράδα (ο θαλάσσιος χώρος στάθμευσης πριν τα πλοία μπουν στον λιμένα), από την θαλάσσια κυκλοφορία και την ταχύτητα που αναπτύσσει το πλοίο στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του λιμένα, τις συνήθεις κλιματολογικές συνθήκες (παγετώνες, έντονοι κυματισμοί) κ.α. Το θέμα αυτό στην παρούσα διατριβή δεν εξετάζεται και από τούδε και στο εξής στο παρόν έγγραφο ως δυνατότητα πρόσβασης θα εννοείται η από το έδαφος προσέγγιση ενός λιμένα.

Προτού όμως εξεταστεί η έννοια της δυνατότητας πρόσβασης, ωφέλιμο είναι να εξεταστεί το περιεχόμενο αυτής της ενδοχώρας. Οι Fleming και Hayuth (1994 a) επισημαίνουν, ότι ένας λιμένας χειρίζεται δύο είδη κυκλοφοριακής ροής: το ένα παράγεται από την κεντρική θέση ενός λιμένα σε σχέση με μια περιφερειακή ενδοχώρα, ενώ το άλλο παράγεται καθ' οδόν ή από μια ενδιάμεση θέση. Τα δύο είδη κυκλοφορίας αντιπροσωπεύουν δύο διαφορετικές χωρικές κλίμακες στις οποίες η εσωτερική δυνατότητα πρόσβασης ενός λιμένα μπορεί να σχεδιαστεί. Έτσι, ο πρώτος τύπος ροής αφορά την «***άμεση ενδοχώρα***» ενώ ο δεύτερος αφορά την «***ευρύτερη ενδοχώρα***».

7.2.1. Ευρύτερη Λιμενική Ενδοχώρα

Η «***ευρύτερη ενδοχώρα***» του λιμένα, είναι μια έννοια πολύ συγκεχυμένη. Η χωρική αυτή ενότητα είναι πολύ δύσκολο να προσδιοριστεί, πόσο μάλλον να μετρηθεί, ενώ κανένα διεθνές πρότυπο δεν είναι ικανό να την οριοθετήσει. Ουσιαστικά, όπως θα εξεταστεί κάτωθι, το εύρος αυτού του χώρου εξαρτάται από την «*δυνατότητα πρόσβασης*», το οποίο μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να αυξομειώνει το χιλιομετρικό του πλάτος και μήκος. Με το δεδομένο αυτό, οι χρήσεις γης που εντοπίζονται σε αυτή τη χωρική ενότητα είναι πολυπληθείς και ποικίλες.

7.2.2. Άμεση Λιμενική Ενδοχώρα

Η «***άμεση ενδοχώρα***» ποικίλει ανάλογα με το τύπο του λιμένα, την χρονική περίοδο κατασκευής του λιμένα και την εφαρμογή ενός συνολικού σχεδιασμού από μεριάς του κράτους. Έτσι υπάρχουν εμπορικοί λιμένες όπου στην άμεση ενδοχώρα τους, εντοπίζεται :

- Ελεύθερη και αδόμητη περιοχή
- Οικιστική Ανάπτυξη
- Παραγωγικές δραστηριότητες
- Συνδυασμό των άνω.

Η πρώτη περίπτωση αφορά συνήθως σύγχρονους λιμένες hub a nd spoke (δηλ. λιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν φορτία transit), οι οποίοι δημιουργήθηκαν εκ του μηδενός σε αδιαμόρφωτες και απομακρυσμένες από οικιστικές και άλλες αναπτύξεις περιοχές. Οι εμπορικοί αυτοί λιμένες δεν έχουν ανάγκη ιδιαίτερης δικτύωσης με άλλα μεταφορικά δίκτυα, ή τις τοπικές ανάγκες της αγοράς, αντιθέτως έχουν ανάγκη μεγάλης, σε έκταση, λιμενική ζώνη για αποθήκευση. Η περιμετρική του λιμένα αδιαμόρφωτη ζώνη, σε αυτές τις περιπτώσεις, είναι σκόπιμο είτε να δεσμευτεί για μελλοντική ανάπτυξη του λιμένα, είτε να λειτουργήσει ως ζώνη απομόνωσης και ασφάλειας είτε να ρυθμιστεί κατάλληλα, με σκοπό οι όποιες χρήσεις θελήσουν να εγκατασταθούν πλησίον του λιμένα για να επωφεληθούν από αυτόν (γραφεία μεταφορικών εταιριών, ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες, τροφοδοσία κ.α.) να μην εντοπιστούν σε σημεία που θα απορυθμίζουν στο μέλλον τον χώρο.

Η δεύτερη και η τρίτη περίπτωση (αλλά και ο συνδυασμός τους) εντοπίζεται στις περισσότερες των περιπτώσεων και είναι αποτέλεσμα της ιστορικής εξέλιξης τόσο των πόλεων όσο και των παραγωγικών δραστηριοτήτων αλλά και αποτέλεσμα της γεωμορφολογίας και γεωγραφικής έκτασης των χωρικών ενοτήτων, αλλά και της *«κοινωνικής ψυχολογίας»*. Δεν εξηγείται αλλιώς η τάση των ανθρώπων να συγκεντρώνονται (ουσιαστικά να στριμώχνονται) σε παράκτια πολεοδομικά συγκροτήματα.

Σκόπιμο είναι για την εμβάθυνση των σχέσεων του λιμένα με την άμεση ενδοχώρα να αναλυθούν περισσότερο τα χαρακτηριστικά των α) *«Βιομηχανικών Λιμένων»* και β) *«Πόλεων- Λιμένων»*

7.2.2.1. Βιομηχανικοί Λιμένες (Industrial Ports)

Οι λιμένες που ονομάζονται *«βιομηχανικοί»* είναι αυτοί που:

- εξυπηρετούν αποκλειστικά μια συγκεκριμένη βιομηχανική μονάδα (π.χ. οι βιομηχανικοί λιμένες - σκάλες φορτοεκφόρτωσης σε διυλιστήρια, εργοστάσια παραγωγής τσιμέντου, αλεύρων, λατομείων κ.α.)
- ενσωματώθηκαν είτε ενσωμάτωσαν ένα μεγάλο αριθμό βιομηχανικών δραστηριοτήτων, στις υπηρεσίες τους. Συνήθως λαμβάνουν την ονομασία MIDAs (Maritime Industrial Development Areas - Θαλάσσιες Βιομηχανικής Ανάπτυξης Περιοχές). Στην Ελλάδα, οι περιοχές αυτές έλαβαν την ονομασία Ναυτιλιακές Βιομηχανικές Περιοχές (ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ) για τις οποίες θα γίνει λόγος στο Δ' Μέρος της Διατριβής που αναφέρετε στην ελληνική λιμενική βιομηχανία. Οι περιοχές αυτές έχουν ακριβώς τα ίδια χαρακτηριστικά, στοιχεία, επιπτώσεις κ.ο.κ. με τις λεγόμενες *«Βιομηχανικές Περιοχές»*, *«Βιομηχανικά και Επιχειρηματικά Πάρκα»* με την διαφορά ότι περιλαμβάνουν στην άμεσα ευρύτερη περιοχή τους λιμένα για την εξυπηρέτηση τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα μια τέτοιας περιοχής μπορεί να χαρακτηριστεί η ελεύθερη λιμενική ζώνη (free trade zone) στο Jebel Ali (Ντουμπάι)[4] η οποία επιτρέπει στους μισθωτές της να εισάγουν και να συναρμολογήσουν και να κατασκευάσουν τα ενδιάμεσα προϊόντα σε τελικά προϊόντα, με φτηνό εργατικό κόστος και χωρίς φορολογικές επιβαρύνσεις. Σύμφωνα με τον Sultan Ahmed Bin Sulayem, Γενικό Δ/ντή του Dubai Ports Authority[5] όπου και ανήκει η Ελεύθερη Ζώνη του Jebel Ali, *«ο βιομηχανικός αυτός λιμένας είναι ένα κέντρο κατασκευής, αποθήκευσης και διανομής από όπου εξυπηρετούνται περίπου 2 δισ. καταναλωτές. Το φιλικό κυβερνητικό περιβάλλον, οι σταθεροί κανονισμοί, το υψηλό βιοτικό επίπεδο στην χώρα που μπορούν να απολαύσουν οι ξένοι επισκέπτες και εργαζόμενοι[6], αλλά κυρίως ο σύγχρονος*

[4] Κατασκευάστηκε το 1979 αλλά συνεχώς αναβαθμίζεται. Σήμερα διαθέτει 67 αγκυροβόλια από τα οποία εξυπηρετούνται τουλάχιστον 100 ναυτιλιακές γραμμές.

[5] Πηγή: http://www.dpa.co.ae/jafz/jafz.htm

[6] Για την βελτίωση του επιπέδου ζωής της χώρας εκτός από την κατασκευή πολύ εντυπωσιακών ξενοδοχείων πάνω και κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, το Εμιράτο αποφάσισε την κατασκευή του μεγαλύτερου θαλάσσιου μετώπου του κόσμου 81.000 m^2, το οποίο αναμένεται να προσελκύσει επιπλέον επιχειρήσεις και τουρίστες στην περιοχή (AIVP, 2005 γ)

λιμένας έχουν προσελκύσει πάνω από 2.800 επιχειρήσεις διεθνούς αναγνώρισης[7] *από τουλάχιστον 100 χώρες*». Επίσης, άλλα πρόσφατα παραδείγματα ανάπτυξης τέτοιου είδους λιμένων, μέσα στο 2004, είναι ο λιμένας Dunkirk (Νέα Υόρκη) ο οποίος μεταξύ των επενδύσεων που προώθησε σε αγκυροβόλια και ψυγεία - αποθήκες πρόσθεσε επιπλέον 30 εκτάρια γης για την δημιουργία βιομηχανικού πάρκου. Η κυβέρνηση του Μαρόκου ήδη από το 2003-2004 έχει ξεκινήσει μια επένδυση ύψους $ 264 εκατ. στον λιμένα του Tangier, ο οποίος στην τελική του φάση θα περιλαμβάνει ενσωματωμένες βιομηχανικές και logistics περιοχές. Τέλος, για την ανάπτυξη της υποβαθμισμένης βορειοδυτικής περιφέρειας της Ισπανίας εκτελείται επένδυση ύψους $819 εκατ. στην περιοχή Punta Langosteira ως καταφύγιο πλοίων και ως βιομηχανικός λιμένας μεγάλης κλίμακας (UNCTAD, 2004).

7.2.2.2. Πόλεις Λιμένες

Όπως έχει ειπωθεί η εξέλιξη πολλών λιμένων συνδέεται άμεσα με την εξέλιξη των πόλεων που τους περιβάλει, ενώ τις περισσότερες των περιπτώσεων η θέση και τα χαρακτηριστικά του λιμένα, ήταν αυτά που καθόρισαν την πολεοδομική και αναπτυξιακή εξέλιξη της πόλης. Ιστορικά, η τομή που υπάρχει σήμερα ανάμεσα στην πόλη και τον λιμένα, ξεκίνησε ήδη με την βιομηχανική επανάσταση και με την εισαγωγή του ατμού στα πλοία. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο λιμένες και πόλεις αναπτύχθηκαν παράλληλα, με σχέσεις αλληλεξάρτησης, σύγκρουσης και ανταγωνισμού. Έτσι από την μία ο λιμένας:

- τροφοδοτεί (εισαγωγές - εξαγωγές) και τροφοδοτείται από την πόλη (θέσεις εργασίας, εξαγωγικά προϊόντα) και από την άλλη,
- προκαλεί (κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά) και του προκαλεί προβλήματα η πόλη (κυκλοφοριακά, αδυναμία επέκτασης λιμενικής ζώνης, περιορισμούς στις ώρες και στα είδη των λιμενικών εργασιών)[8].

---

[7] Όπως οι: ABB, Black & Decker, PFAFF, Komatsu, Cussons, CIBA-Geigy, Tetra-Pak, Colgate-Palmolive, Nestle, HJ Heinz, Unilever, Nivea, L'oreal, BP, Total Lubricants, Shell, BASF, Honda, Tata, Nissan, Mitsubishi, Bridgestone, Acer, Bose, JVC, Toshiba, Sanyo, Yamaha, Sony, Matsushita, Philips, Siemens, Nokia, Daimler Chrysler κ.α.

[8] Χαρακτηριστικό είναι το πρόσφατο παράδειγμα του Οργανισμού Λιμένος Πατρών (ΟΛΠΑ), ο οποίος ανέθεσε και παρέλαβε μελέτη με τίτλο «*Αναμόρφωση της χωροταξικής - κυκλοφοριακής οργάνωσης των χερσαίων χώρων και βελτίωση της λιμενικής υποδομής του Λιμένα Πατρών*», την οποία οι Τοπικές Αρχές, δεν γνώριζαν καν την ύπαρξή της (στην συντριπτική πλειοψηφία). Ο προτεινόμενος σχεδιασμός ξεσήκωσε την τοπική κοινωνία όχι τόσο γιατί οι προτάσεις δεν την ευνοούν αλλά γιατί δεν ήταν ενήμερη για μια τόσο μεγάλη επέμβαση που την αφορά άμεσα. Ωστόσο και οι αντιδράσεις επί συγκεκριμένων προτάσεων της μελέτης έχουν την σημασία τους καθώς κάνουν λόγο για χωροθέτηση «*πολλών χώρων αναψυχής*» που συγκρούονται πιθανόν με αντίστοιχους εξω-λιμενικούς, την μη παραχώρηση χώρων στάθμευσης (όπως ορθώς ή όχι είχε παλαιότερα υποσχεθεί ο ΟΛΠΑ), την παράλληλη ανάπτυξη από μέρος του Δήμου και του ΟΛΠΑ πολυχώρων-συνεδριακών κέντρων σε μικρή απόσταση μεταξύ τους τόσο μέσα στην λιμενική ζώνη όσο και έξω από αυτή κ.α.. Ο λιμένας, ιδιαίτερα σε ότι αφορά τα θέματα ασφαλείας, έχει προκαλέσει αντιδράσεις στην τοπική κοινωνία και ήδη κάτοικοι των Πατρών έχουν καταθέσει ασφαλιστικά μέτρα κατά του ΟΛΠΑ για την αφαίρεση επιπλέον διαχωριστικών - συρματοπλέγματος που μπήκαν λόγω της ασφάλειας των Ολυμπιακών Αγώνων και διατηρούνται και μετά από αυτούς και αποκλείουν περιοχές περιπάτου και ψαρέματος που υπήρχαν για δεκαετίες [ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΣ, 2005 (α), (β), (γ), (δ), (ε), (στ)].

Αναλυτικότερα:

Πολεοδομικά, μιλάμε για ένα αστικό σύστημα, όπου θεωρούμε την πόλη και τον λιμένα σαν δύο συστήματα σε επαφή (Βογιατζάκη Μ., 2002). Είναι κατανοητό πως η στενή σχέση των λιμένων με τις πόλεις δεν είναι αποτέλεσμα μιας τάσης των ανθρώπων και των επιχειρήσεων να αντιμετωπίζουν εμπόδια στην εκτέλεση των δραστηριοτήτων τους. Ένα από τα βασικότερα στοιχεία αυτής της συνύπαρξης είναι τροφοδότηση του λιμένα με εργατικό δυναμικό. Το στοιχείο αυτό αν και έχει χάσει σε κάποιο βαθμό τη σημασία του σήμερα (όσον αφορά τους καθεαυτού λιμενεργάτες εξαιτίας της αυτοματοποίησης), δεν συμβαίνει το ίδιο για τις παρα-λιμενικές, ναυτιλιακές και παρα-ναυτιλιακές δραστηριότητες που αυξάνονται εντυπωσιακά και επιζητούν φυσική παρουσία δίπλα ή / και μέσα στο λιμένα.

Η διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού δεν είναι το μόνο στοιχείο που προσελκύει τους λιμένες στις πόλεις (ή /και το αντίθετο). Οι Luo M. & Grigalunas T. (2002) χρησιμοποιώντας ένα χωρικο-οικονομικό μοντέλο προσομοίωσης για τις πολύ-τροπικές μεταφορές στους αμερικανικούς λιμένες απέδειξαν ότι υπάρχει ιδιαίτερα υψηλή ζήτηση για λιμένες κοντά σε σημαντικά παράκτια κέντρα πληθυσμών, δεδομένου όμως ότι το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων των Η.Π.Α. είναι εισαγωγές καταναλωτικών εμπορευμάτων. **Οι πόλεις αυτές, δηλ. ζητούν στην περιοχή τους λιμένες με σκοπό να έχουν φτηνότερα εισαγόμενα προϊόντα.**

Στο αντίθετο σημείο, το κυκλοφοριακό, είναι ένα κοινό πρόβλημα τόσο για την πόλη όσο και τους κατοίκους της οι οποίοι περιορίζονται στις κυκλοφοριακές αρτηρίες από τα μεγάλου μεγέθους φορτηγά αυτοκίνητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σε μια μελέτη του Tokyo University of Mercantile Marine (Watanabe Y., 2001), του 1996, που εξέτασε τα οδικά δίκτυα που συνδέουν τους ιαπωνικούς λιμένες (τα οποία σημειωτέων κατασκευάστηκαν τις πρώτες ημέρες εισαγωγής του εμπορευματοκιβωτίου στην παγκόσμια αγορά, βασισμένα στις μελλοντικές ανάγκες των πόλεων και όχι των λιμένων), αντιμετωπίζουν στις πύλες τους από νωρίς το πρωί έως αργά το βράδυ ατέλειωτες ουρές φορτηγών, που προκαλούν πρόβλημα και στους λιμένες και στην εύρυθμη λειτουργία των πόλεων. Στη μελέτη αυτή παρατηρήθηκε ότι σε μια ώρα αιχμής μπορεί να δημιουργηθεί από τις πύλες εισόδου των λιμένων σειρά τουλάχιστον 80 φορτηγών αυτοκινήτων με τουλάχιστον 4 ώρες αναμονής σε αυτήν.

Τα κόστη που δημιουργούνται από αυτές τις αναμονές (ουρές) χαρακτηρίζονται από τους ναυλωτές και τους μεταφορείς «*αόρατα*» και μπορούν να περιλαμβάνουν εκτός από την κατανάλωση καυσίμων, τις αναγκαίες επισκευές των φορτηγών, το κοινωνικό κόστος, το περιβαλλοντικό κόστος, το θόρυβο κ.α. και άλλα κόστη για την λιμενική βιομηχανία γενικότερα, όπως :

- Την μειωμένη παραγωγικότητα των οδηγών και των οχημάτων (κεφαλαιακός εξοπλισμός). Σύμφωνα με την προαναφερόμενη μελέτη αν και η μέση απόσταση μεταξύ του λιμένα του Τόκιο και των θέσεων παράδοσης των εμπορευμάτων είναι περίπου 43 χλμ, εντούτοις, η μέση χρονική διάρκεια μεταξύ του λιμένα και του ναυλωτή (δηλ. από την στιγμή που θα φύγει το φορτηγό άδειο μέχρι να γυρίσει πίσω γεμάτο) υπολογίζεται στις 4,5 ώρες ανά φορτηγό, καθώς η μέση ταχύτητα

των οχημάτων στους δρόμους γύρω από τον λιμένα είναι περίπου 16,7 χλμ/ώρα. Τώρα, με δεδομένο το ωράριο των οδηγών και το γεγονός ότι στην Ιαπωνία, οι πύλες του λιμενικού τερματικού είναι ανοικτές μόνο 8 ώρες, εύκολα γίνεται αντιληπτό ότι ο μέσος αριθμός παραδόσεων σε μια ημέρα είναι λιγότερο από δύο.

- Την απαξίωση των λιμενικών λειτουργιών. Π.χ. δεν είναι οικονομικά συμφέρον και δεν υπάρχει λόγος για τον λιμενικό οργανισμό η εγκατάσταση νέων αποδοτικότερων (και ακριβότερων) συστημάτων φορτοεκφόρτωσης όταν η εισροή και η εκροή εμπορευματοκιβωτίων στον λιμένα από εδάφους γίνεται με βραδύτατους ρυθμούς (φαινόμενο «**Bottleneck**»).
- Την απώλεια πελατών του λιμένα από άλλους λιμένες (πιθανόν χιλιομετρικά μακρύτερα) οι οποίοι δεν προκαλούν καθυστερήσεις στις πύλες τους.

Αυτή η δυναμική σχέση πόλης - λιμένα έχει στην διάρκεια του χρόνου εκατέρωθεν θύματα. Έτσι, έχουμε:

- Λιμένες που υποβαθμίζουν τον περιβάλλοντα τους χώρο σε σημείο που, πολλές φορές, εξοστρακίζουν τις οικιστικές αναπτύξεις και
- Πόλεις που περιορίζουν ασφυκτικά τους λιμένες σε σημείο που, πολλές φορές, τους εξωθούν σε άλλες περιοχές.

Σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη αυτή έχει και ο χωρικός εντοπισμός της μεγαλύτερης μάζας της ντόπιας βιομηχανίας-βιοτεχνίας, η οποία είναι ο καλύτερος πελάτης των ναυτιλιακών μεταφορών. Από την στιγμή που και η βιομηχανία - βιοτεχνία, στη βάση των νέων προτύπων αστικής διαβίωσης, εγκαταλείπει τους πυρήνες των αστικών ιστών, σε ένα μεγάλο βαθμό παρασύρει και την ανάπτυξη νέων υποδομών, συμπεριλαμβανομένων και των λιμενικών.

Τέλος, ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα συμπεράσματα του 9ου Διεθνούς Συνεδρίου (2004), με τίτλο «*Ταυτότητα & Νεωτερισμός της Πόλης - Λιμένα*», που διοργάνωσε ο Διεθνής Σύνδεσμος Πόλεων και Λιμένων (International Association Cities & Ports - IACP) στις 09/07/2004 στην Λισσαβόνα με την συμμετοχή 600 συνέδρων που αντιπροσώπευαν 138 πόλεις - λιμένες από 50 περίπου χώρες. Τα βασικά σημεία στα οποία οι σύνεδροι κατέληξαν, έχουν ως εξής (IACP, 2004):

- Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, οι περισσότερες από τις πόλεις-λιμένες έχουν υποβληθεί σε διαδοχικές συγκρούσεις εξαιτίας μιας σειράς πολιτικών επανατοποθέτησης αστικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων στον ίδιο κρίσιμο χώρο. Αυτές οι διαρκείς συγκρούσεις έχουν οξύνει το διάλογο μεταξύ της πόλης και του λιμένα αν και κάποιοι έχουν μιλήσει ακόμη και για το διαζύγιο.
- Οι απαιτήσεις σε χώρο (έκταση) και σε εξοπλισμό των λιμένων θα είναι ακόμη πιο έντονες τα επόμενα χρόνια. Έτσι, η λιμενική οικονομία πρέπει να αναπτύξει εκείνες τις λειτουργίες, τις ικανότητες αλλά και τις αστικές υπηρεσίες, ώστε να είναι σε θέση να εισπράξει ένα μερίδιο, από την παγκόσμια κυκλοφορία των αγαθών μεταξύ των ζωνών της παραγωγής και της κατανάλωσης.

- Για τις Πόλεις-Λιμένες, χωρίς αμφιβολία, ένας κύκλος έχει ολοκληρωθεί, αυτός της **αστικής αναδιαμόρφωσης** (urban re-conversion), κυρίως των αποβάθρων που εγκαταλείπονται από τις σύγχρονες λιμενικές δραστηριότητες. Κατά τη διάρκεια αυτού του κύκλου, προγράμματα για την αστική ανανέωση της διεπαφής της πόλης με τον λιμένα, πολλαπλασιάστηκαν σε όλο τον κόσμο και σπάνια υπάρχουν περιπτώσεις όπου μεγάλες πόλεις-λιμένες δεν έχουν αναλάβει προγράμματα αυτού του τύπου (σημ. όπως δυστυχώς ο Πειραιάς). Στο συνέδριο πάντως επισημάνθηκε το γεγονός ότι η ποσότητα και η φιλοδοξία πολλών πόλεων-λιμένων να αναπτύξουν τέτοιου είδους προγράμματα έφερε στο προσκήνιο τον κίνδυνο ομογενοποίησης των λιμένων εις βάρος των περιφερειακών και τοπικών χαρακτηριστικών κάθε μιας περιοχής.
- Ωστόσο, τα προγράμματα «***αναγέννησης θαλάσσιων μετώπων***» (waterfront development) ζέσταναν τις σχέσεις του λιμένα με τον πολίτη και έτσι σήμερα σε ένα μεγάλο αριθμό πόλεων - λιμένων η **ποιοτική συνύπαρξη και η ανάπτυξη περαιτέρω συνεργασιών είναι πλέον εφικτή**.
- Επιπλέον, οι σύνεδροι ομοφώνως συμφώνησαν ότι: «***Η Πόλη-Λιμένας δεν πρέπει να γίνει Πόλη-Μουσείο***» στην οποία ο λιμένας και η θάλασσα μετατρέπονται σε «*τουριστική ατραξιόν*». Αντίθετα, πρέπει να υπάρχει μια νέα διακυβέρνηση στις πόλεις-λιμένες η οποία θα επιτρέπει την ανάπτυξη στρατηγικών σε όλους τους κλάδους της οικονομίας.
- Τέλος, η πρόκληση για κάθε κοινότητα είναι σήμερα να καταφέρει να **ισορροπήσει τις στρατηγικές του λιμένα και εκείνων της πόλης**. Κάθε κοινότητα πρέπει να γίνει ένας σύγχρονος και ενεργός λιμένας, σε μια πόλη ανταλλαγών, που παρέχουν υπηρεσίες στα μεταφερόμενα αγαθά και μια ποιότητα της ζωής στους πολίτες της, «***ένας λιμένας που λειτουργεί σε μια πόλη που ζει***».

Πολλοί μεγάλοι λιμένες εξακολουθούν και συνυπάρχουν αρμονικά με τις πόλεις που τους περιβάλλουν. Μάλιστα, το παράδειγμα του Ρότερνταμ αξίζει ιδιαίτερης προσοχής καθώς επενδύσει σήμερα σε επιπλέον κοινές αστικές και λιμενικές χρήσεις, όπως παρουσιάζεται στην κάτωθι περιπτωσιακή μελέτη.

7.2.2.2.1. Μελέτη Περίπτωσης: Ρότερνταμ

Η ιστορία του σύγχρονης πόλης - λιμένα του Ρότερνταμ ξεκινάει το 1900 όπου μέχρι το 1945 οι λιμενικές και οι αστικές δραστηριότητες εξελίσσονται αλληλένδετα. Οι βαριές βιομηχανίες εγκαθίστανται μακριά από τον λιμένα με εξαίρεση την γνωστή βιομηχανία διυλιστηρίων Shell, η οποία είχε άμεση ανάγκη τον λιμένα. Οι νέοι κάτοικοι της πόλης είναι αποκλειστικά εργαζόμενοι στον λιμένα, οι οποίοι μάλιστα είναι ιδιαίτερα υπερήφανοι για την νέα τους πόλη.

Από το 1945 μέχρι το 1985 η πόλη αναδημιουργείται με μεγάλης κλίμακας επενδύσεις στις υποδομές. Οι νέες λιμενικές εγκαταστάσεις (container terminal) προσανατολίζονται προς τα δυτικά και η πόλη προς τα ανατολικά και νέες κοινωνικές υποδομές βρίσκουν καταφύγιο μέσα στον λιμένα κυρίως στα τμήματα εκείνα όπου το εμπορικό κομμάτι απομακρύνεται (βλ. εργατικές κατοικίες της δεκαετίας του '70).



Η ίδια περιοχή Waalhavenarea, το 1907 και το 2000 Πηγή: Bruijn de H., 2002

Σήμερα ο λιμένας του Ρότερνταμ, ένας από τους μεγαλύτερους λιμένες του κόσμου, φιλοξενεί στην πόλη του περίπου το 35% των ναυπηγικών επιχειρήσεων της χώρας, το 30% των ναυτιλιακών εταιριών, το 45% των ναυτιλιακών εταιριών της ποτάμιας ναυσιπλοΐας, το 50% των παραναυτιλιακών εταιριών και το 50% των λιμενικών εταιριών (Langen, 2001).

Ο λιμένας σύμφωνα με την de Bruijn (2002) δημιουργεί προστιθέμενη αξία ύψους € 35 δισ. στην χώρα, σχεδόν το 10% του Ολλανδικού ΑΕΠ. Επίσης στην πόλη βρίσκουν εργασία περίπου 380.000 εργαζόμενοι από αυτούς αυτοί που απασχολούνται στις άμεσες λιμενικές και παρα-λιμενικές δραστηριότητες έχουν ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1

Ρότερνταμ: Εργαζόμενοι σε λιμενικές και παρα-λιμενικές δραστηριότητες

Αντικείμενο εργασίας	Εργαζόμενοι
Χειρισμός Φορτίων (χειριστές μηχανημάτων, στοιβαδόρους κ.α.)	7.060
Λιμενική Βιομηχανία (τροφοδοσία πλοίων, πετρελαιεύσεις κα.)	28.000
Μεταφορές (οδηγοί, πλοηγοί, ναυπηγοεπισκευατές κ.α.)	29.490
Logistics (Αποθηκάριοι, κ.α.)	12.825
Εμπόριο (εντός λιμένα και εντός της πόλης)	6.000
Οργανισμοί και Δημόσιες (βλ. Τελωνείο κ.α.) και Ιδιωτικές Υπηρεσίες σχετικές με τον Λιμένα (σημ. για την Δημοτική Επιχείρηση που ελέγχει τον Λιμένα εργάζονται 1.260 άτομα)	4.295
Σύνολο	**87.670**

Πηγή: Rotterdam Municipal Port Management (RMPM), 2001

Από το 1985 έως σήμερα όμως ο λιμένας και η πόλη αντιμετωπίζει προβλήματα περιβαλλοντικά, η εικόνα της πόλης δεν αντιπροσωπεύει την δυναμική της, ήδη έχουν φανεί τα πρώτα σημάδια κάμψης της εικόνας της πόλης.

Σύμφωνα με την Δημοτική Αρχή του Ρότερνταμ (που ελέγχει τον λιμένα) (Bruijn de H., 2002) και συγκεκριμένες μελέτες που έχουν γίνει για το θέμα, τα μαθήματα από την εξέλιξη αυτής της σχέσης πόλης - λιμένα γεννούν το συμπέρασμα ότι:

- *«Οι απομονωμένες μονο-λειτουργικές περιοχές δεν αποδίδουν.*
- *Η φυσική απόσταση του λιμένα από την πόλη δημιουργεί και ψυχολογικές αποστάσεις από τους κατοίκους οι οποίοι γίνονται πιο δύσπιστοι και εχθρικοί με τον λιμένα.*
- *Οι παραδοσιακοί τρόποι αντιμετώπισης περιβαλλοντικών θεμάτων δεν μπορούν να προστατεύσουν και να προωθήσουν την σχέση λιμένα - πόλης. Απαιτούνται νέοι και καινοτόμοι.*
- *Η μίξη κατοικιών, χώρου εργασίας και αναψυχής είναι ο καλύτερος συνδυασμός».*



Σε ένα τέτοιο επίπεδο ο λιμένας του Ρότερνταμ σχηματικά αναφέρει:

- *«Δείξε στους κατοίκους ότι είμαστε μια πόλη λιμένας*
- *Κράτησε το «ζωντανό» λιμένα σε μια «ζωντανή» πόλη*
- *Κάντε τις ενέργειες μαζί*
- *Ανανεώνουμε τα περιβαλλοντικά επίπεδα*
- *Αναμόρφωση του λιμενικού - θαλάσσιου προσώπου της πόλης»* (Bruijn de H., 2002).



Ένα σύγχρονο συγκρότημα γραφείων και μια μοντέρνας σχεδίαση γέφυρα (νέα τοπόσημα) δίπλα σε ένα παραδοσιακό κτίριο στον λιμένα του Ρότερνταμ, Πηγή: Bruijn de H., 2002

Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο η Δημοτική Αρχή έχει προγραμματίσει και πραγματοποιεί εκτεταμένες επενδύσεις ανάπλασης της λιμενικής ζώνης της πόλης με κοινές αστικές και λιμενικές χρήσεις καθώς και χρήσεις πολιτισμού, αναψυχής, εκπαίδευσης, εμπορικές κ.α. ενώ ένας νέος λιμένας και μια νέα πόλη - λιμένας σχεδιάζεται, το Rotterdam Waalhaven (το οποίο προεκτείνεται προς την θάλασσα).



Η φιλοσοφία της νέας πόλης λιμένα είναι ο συνδυασμός της πόλης με τον λιμένα, της κατοικίας, της αναψυχής με τα μεταφερόμενα φορτία, του δημόσιου με το ιδιωτικό, της ανάπτυξης με την εκμετάλλευση, τον εμπορευματικό λιμένα με τον «*Διανοητικό*» λιμένα (Mainport - Brainport) και της πολυχρηστικότητας του λιμενικού χώρου.

Τέλος, για την εμβάθυνση των σχέσεων του λιμένα με την άμεση ενδοχώρα στην περίπτωση της εξέτασης του φαινομένου Πόλης - Λιμένα σκόπιμο είναι να εξεταστεί και η περίπτωση του Πειραιά, του μεγαλύτερου λιμένα της Ελλάδας.

7.2.2.2.2. Μελέτη Περίπτωσης: Πειραιάς

Ο Πειραιάς (Πηγές ιστορικών στοιχείων από Μιχελή Λ., 1993, Ευαγγέλου Π., 1981, Λεονταρίτης Γ., 1981) ξεκίνησε σαν μια σειρά τεσσάρων προϊστορικών οικισμών[9] των Μινύων (πρωτοελλαδικό φύλο) που συνενώθηκαν στην πρωτοϊστορική περίοδο και κατέληξε τον 4ο-5ο αι. π.Χ. στο λιμάνι-μοχλό ανάπτυξης της κλασικής Αθήνας. Η επιλογή έγινε από τον άνθρωπο που ανέδειξε την Αθήνα σε ναυτική δύναμη: τον Θεμιστοκλή. Αυτός αξιοποίησε τους τρεις φυσικούς λιμένες (Μέγα, Ζέα, Μουνιχία) οχυρώνοντάς τους και δημιουργώντας τις βάσεις που θα μετέτρεπαν τον Πειραιά στο σημαντικότερο λιμένα της αρχαιότητας. Ο Πειραιάς ήταν τότε, όπως και τώρα, κυρίως εισαγωγικό λιμάνι με έντονη κίνηση από τον Οκτώβριο μέχρι τον Απρίλιο, οπότε και οι καιρικές συνθήκες διευκόλυναν το ταξίδι των ιστιοφόρων. Έτσι η πορεία του Πειραιά στάθηκε παράλληλη με εκείνη της Αθήνας μέχρι την καταστροφή του από τον Ρωμαίο στρατηγό Σύλλα στα 85 π.Χ. Το τελειωτικό χτύπημα του αρχαίου Πειραιά ήρθε με την επιδρομή των Γότθων (395 μ.Χ.).

Περιστασιακό αραξοβόλι στα ρωμαϊκά και βυζαντινά πλοία ο Πειραιάς χάνεται στην ιστορία μέχρι που στα 1318 μ.Χ. όπου εμφανίζεται με άλλο όνομα: «Porto Leone», και λίγο αργότερα ως «Ασλάν λιμάν» την περίοδο δηλ. που άρχισε να αποκτά πάλι κάποια υπόσταση (περίοδος της Τουρκοκρατίας). Έτσι, εκείνη την εποχή χτίστηκαν ένα μικρό τελωνείο με ένα τούρκο τελωνοφύλακα και κάποιες αποθήκες ενώ υπήρχε ήδη το μοναστήρι του Αγίου Σπυρίδωνα. Τα αγροτικά προϊόντα της Αττικής - μέλι, λάδι και βελανίδια (για τα βυρσοδεψεία του εξωτερικού) - έπρεπε να προωθηθούν στις αγορές της Δύσης, από τον λιμένα.

Στα 1792 οι Υδραίοι, ταλαιπωρημένοι από επιδημία, κάνουν αίτηση εποικισμού στον Πειραιά, η οποία όμως απορρίπτεται. Στα 1825 οι Ψαριανοί πρόσφυγες, μετά το ολοκαύτωμα του νησιού τους, κάνουν κι εκείνοι ανάλογη αίτηση. Οι Αθηναίοι ιδιοκτήτες κτημάτων και ειδικότερα ο μεγαλύτερος γαιοκτήμονας της περιοχής, το μοναστήρι του Αγίου Σπυρίδωνα, απαντούν αρνητικά και σ' αυτή την πρόταση. Οι μάχες της Επανάστασης έχουν ως αποτέλεσμα την καταστροφή των λιγοστών κτισμάτων του επίνειου της Αθήνας. Η απελευθέρωση βρίσκει τον Πειραιά ερειπωμένο και ακατοίκητο. Στα 1829 εγκαθίστανται οι πρώτοι πέντε (5) τον αριθμό

[9] Πρόκειται για το "Τετράκωμον Ηράκλειον", θρησκευτική ένωση, που αποτελείτο από τον Πειραιά, το Φάληρο (ή Φαληρό), τους Θυμαιτάδαις (ή Θυμοιτάδαις)- το σημερινό Κερατσίνι- και την Ξυπέτη (ή Ξυπετή)- ανάμεσα στην Παλαιά Κοκκινιά και τον Κορυδαλλό. Πηγή: http://www.pireasnet.gr/main_istoria-polhs_proistorikoi-xronoi.htm.

κάτοικοι. Μεταξύ αυτών και ο Νικόλαος Τζελέπης, παλαίμαχος του Αγώνα, που χτίζει ένα σπίτι - πανδοχείο.

Στα 1833 όμως Χιώτες πρόσφυγες, εγκατεστημένοι στη Σύρα μετά την σφαγή στα 1822, ζητούν από την Κυβέρνηση να μετοικίσουν και να μεταφέρουν εκεί τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες. Η Ελληνική Κυβέρνηση εκείνη την εποχή ήθελε να δημιουργήσει μια νέα πόλη-λιμένα, η οποία θα εξυπηρετούσε την πρωτεύουσα Αθήνα. Η αίτηση των Χιωτών λοιπόν γίνεται δεκτή, αφού πρόκειται για επιχειρηματίες με διασυνδέσεις με την Δύση. Στα 1835 εκδίδεται το διάταγμα «*Περί παραχωρήσεως οικοπέδων κατά τον Πειραιά εις τους Χίους*». Την ίδια εποχή η Ύδρα, χτυπημένη από την παρακμή του εμπορικού της στόλου, τροφοδοτεί τον Πειραιά με άνεργους ναυτικούς. Έτσι δημιουργούνται οι δύο πρώτοι οικιστικοί πυρήνες του Πειραιά, ο χιώτικος και ο υδραίικος.

Ήδη από το 1834 προγραμματίζεται η συστηματική οικοδόμηση του Πειραιά. Ο Σταμάτης Κλεάνθης και ο Εδουάρδος Σάουμπερτ, οι αρχιτέκτονες του 1ου Σχεδίου Πόλεως της Αθήνας, εκπονούν και το αντίστοιχο Σχέδιο του Πειραιά. Μια μικρή αλλά ολοκληρωμένη πολιτεία. Υπάρχει ως και πρόβλεψη για βασιλικά ανάκτορα (που δε χτίστηκαν ποτέ), σε μια πόλη που θα στέγαζε 15.000 ανθρώπους.

Ο Πειραιάς, ως τα τέλη της δεκαετίας του 1850, υφίσταται μόνον χάρη στο λιμένα του. Ο αποκλεισμός και η τρίχρονη κατοχή του από τους Αγγλογάλλους στη διάρκεια του Κριμαϊκού πολέμου οριοθετεί την μετεξέλιξή του σε «*βιομηχανική πολίχνη*». Με πληθυσμό που αγγίζει τις 11.000 στα τέλη του 1860 αρχίζουν να εμφανίζονται τα πρώτα εργοστάσια: οι αλευρόμυλοι[10] που αλέθουν το ρώσικο σιτάρι, αφού ο «*σιτοβολών της Ελλάδος*» η Θεσσαλία αργεί ακόμη να απελευθερωθεί. Η βαμβακοβιομηχανία[11] ακολουθεί μαζί με τα σιδηρουργεία, τα ελαιοπιεστήρια, τα χυτήρια[12]. Οι τσιμινιέρες αρχίζουν να αποτελούν το σήμα κατατεθέν της πόλης, καθορίζοντας το πολεοδομικό της τοπίο. Στα βόρεια της πόλης έχει δημιουργηθεί μια μεγάλη βιομηχανική ζώνη, γύρω στα 1870, με ταυτόχρονο χτίσιμο σιδηροδρομικού σταθμού. Η περιοχή καλύπτει περίπου 50.000 τ.μ. Το Μάντσεστερ (Μαγχεστρία) της Ανατολής είναι πραγματικότητα. Τότε αρχίζουν και δημιουργούνται οι εργατικές γειτονιές της πόλης. Η κατασκευή της οδού Αθηνών - Πειραιώς το 1836 και η σιδηροδρομική σύνδεση στα 1868-9 δημιουργούν τις προϋποθέσεις της παράλληλης ανάπτυξης Αθήνας και Πειραιά.

Η εισαγωγή του ατμού στην ακτοπλοΐα είναι γεγονός ήδη από τα 1835 όταν το επιβατικό «*Ανατολή*» αντικαθιστά τα ταχύπλοα ιστιοφόρα στην γραμμή Πειραιά - Σμύρνη - Κων/πολη ενώ το πρώτο φορτηγό ατμόπλοιο ελληνικής ιδιοκτησίας, το «*Δημήτριος - Χριστίνα*» καταπλέει στο λιμάνι το 1840. Το 1850 η κίνηση του λιμένα ανέρχεται σε περίπου 7.000 πλοία ετησίως, ολικής χωρητικότητας 130.000 τόνων και 30.000 επιβατών. Ο Πειραιάς έχει πλέον γίνει ο πρώτος λιμένας της χώρας. Ως τα

---

[10] Ο πρώτος αλευρόμυλος, του Π. Καπράνου, ιδρύεται το 1860. Ακολουθούν άλλοι ώστε στα 1870, σύμφωνα με εφημερίδες της εποχής, ο Πειραιάς εφοδιάζει με αλεύρι «*τας πλείστας πόλεις της Ελλάδος*»

[11] Το 1863 εξάγονται από τον Πειραιά 300 τόνοι καθαρισμένο βαμβάκι. Πρόκειται για προϊόν της Λιβαδειάς το οποίο εξάγεται στην Αγγλία την περίοδο του Αμερικάνικου Εμφυλίου.

[12] Το 1870 ο Πειραιάς είναι μια μικρή βιομηχανική πόλη, ανταγωνιζόμενη πλέον την Σύρο. Η Σύρος διαθέτει 14 ατμοκίνητα εργοστάσια έναντι 27 του Πειραιά, επί συνόλου 89 βιομηχανιών πανελλαδικά.

1882 θα εμφανιστούν στον Πειραιά είτε νέες εταιρίες, είτε παραρτήματα, όπως η «*Πανελλήνιος Ατμοπλοΐα*» που μεταφέρει τα γραφεία της από την Σύρο, η σπετσιώτικη Εταιρεία «*Δ. Γουδή*», η Αυστριακή «*Λόυδ*», η Αιγυπτιακή «*Κεδιβιέ*» κ.α. Φυσικά η όλη επιχειρηματική δραστηριότητα ακολουθείται από την ίδρυση της ναυτασφαλιστικής εταιρείας, στα 1863, «*Πειραιεύς*» και ακολουθούν στα 1869 ο «*Αρχάγγελος*», η «*Άγκυρα*» και ο «*Φοίνιξ*» καθώς και του πρώτου Ελληνικού Νηογνώμονα.

Από τα μέσα του 19ου αι. το κέντρο του Πειραιά έχει αρχίσει να αποκτά σπίτια με νεοκλασικό ύφος. Μάλιστα ο «*εκλεκτικιστικός ρυθμός*»[13] επηρεάζει πολλούς από τους αρχιτέκτονες που δουλεύουν στην πόλη. Χρησιμοποιείται, στα πλουσιότερα, ευρύτατα το Τηνιακό μάρμαρο καθώς και πέτρινες πλάκες από τον Πόρο. Στο τελευταίο τέταρτο του αιώνα ακολουθούν τα περίτεχνα μπαλκόνια με τα φτερωτά λιοντάρια, τα σιδερένια λουλούδια, τους μαιάνδρους και τις σπείρες. Ο Ε. Τσίλλερ άλλωστε έμενε στην Καστέλα, και ο οποίο έχτισε αρκετά σπίτια και κτίρια στον Πειραιά. Αξιόλογα αρχιτεκτονικά έργα της εποχής είναι το Δημοτικό Θέατρο (1884 - 1895), το Χρηματιστήριο (Ρολόι), το Ζάννειο Ορφανοτροφείο. Στα 1889 ο πληθυσμός της πόλης έχει φτάσει τους 35.000. Μεγάλη ώθηση στην οικονομική ζωή του Πειραιά δίνει η κατασκευή της Διώρυγας της Κορίνθου (1893), αυξάνοντας την κίνηση του λιμένα, η οποία ήταν ήδη σημαντικότατη[14].

Ο Πειραιάς, ως λιμένας της πρωτεύσας Αθήνας, αποτελεί τον χώρο όπου συντελούνται γεγονότα που συνθέτουν το δράμα της νεώτερης Ελλάδας. Ο αποκλεισμός του 1854. Από τον Πειραιά φεύγει ο Όθωνας το 1862. Κάθε αναταραχή στον ελληνικό χώρο θα οδηγεί στην πόλη καινούργιες καραβιές ανθρώπων, φτηνό εργατικό δυναμικό στον βωμό της ανάπτυξης της πόλης. Η Κρητική Επανάσταση του 1867 θα φέρει 4.000 πρόσφυγες.

Η κατασκευή των δύο μονίμων δεξαμενών του λιμένα, το 1912, δίνει μεγάλες δυνατότητες στην ναυτικοεπισκευαστική ζώνη του Πειραιά. Στα 1922 πάνω από 100.000 άνθρωποι θα πλημμυρίσουν τον λιμένα. Είναι τα θύματα της Μικρασιατικής Καταστροφής. Τότε δημιουργούνται οι προσφυγικές γειτονιές στις παρυφές του Πειραιά: Κοκκινιά, Δραπετσώνα, Ταμπούρια. Είναι οι άνθρωποι πίσω από την σημερινή μορφή του Πειραιά, εκείνοι που στελέχωσαν όλα τα επίπεδα της οικονομικής ζωής του λιμένα: από φορτοεκφορτωτές ως μικροέμποροι κι από ευκαιριακοί εργάτες ως εργοστασιάρχες και εφοπλιστές. Το διάστημα ως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο είναι αρκετά δραστήριο για την ανάπτυξη. Δημιουργείται ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (1930), ολοκληρώνονται κρηπιδώματα, κατασκευάζονται γερανογέφυρες και αρχίζουν να κατασκευάζονται οι πρώτες Σιταποθήκες (Σιλό) με αναρροφητήρες (1937).

Η έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου επηρεάζει αρνητικά την κίνηση του λιμένα ενώ το 1941 μια έκρηξη - βομβαρδισμός πλοίου φορτωμένου με πυρομαχικά επιφέρει τρομερές και πολύνεκρες καταστροφές στον λιμένα και στην πόλη. Οι αλλεπάλληλες δε αεροπορικές επιδρομές έχουν σαν αποτέλεσμα την καταστροφή των γερανών. Στα 1944 οι υποχωρούντες Γερμανοί ανατινάζουν κρηπιδώματα καθώς και άλλες

[13] Πρόκειται για την τελευταία φάση του κλασικισμού.

[14] Στα 1890 έχουμε ετήσια κίνηση 2.460 πλοίων χωρητικότητας 1.500.000 τόνων.

λιμενικές εγκαταστάσεις. Η δεκαετία του '50 είναι περίοδος ανασυγκρότησης και αποκατάστασης των ζημιών και έτσι ο Πειραιάς αποκτά ένα σταθερά αυξανόμενο ρυθμό ανάπτυξης. Η δημιουργία των δύο πλωτών Δεξαμενών στο Πέραμα (1967) σηματοδοτούν την, μικρής σχετικά σε διάρκεια, έκρηξης εργασιών της ναυτικοεπισκευαστικής ζώνης του Περάματος, με αντίστοιχη ανάπτυξη (βιαστική και άναρχη) της πόλης του Περάματος. Όμως η ανάπτυξη του λιμένα έχει το κόστος του. Αρχίζει η ανάγκη δημιουργίας πολυώροφων κτιρίων για την εξυπηρέτηση των ναυτιλιακών εταιριών στα αγγλικά πρότυπα και της μεγαλύτερης χρήσης του τσιμέντου με αποτέλεσμα ολόκληρες περιοχές του Πειραιά να αλλάζουν δραματικά ύφος και φυσιογνωμία, με την εξαφάνιση κυρίως των νεοκλασικών κατοικιών και πειραϊκών γειτονιών καθώς και άλλων ειδικών χρήσεων [όπως τους χώρους διασκέδασης των ναυτικών (βλ. καμπαρέ) στην περιοχή της οδού Φίλωνος, του κέντρου σήμερα της ναυτιλίας].

Σήμερα, ο χωρικός εντοπισμός των ναυτιλιακών και παρα-ναυτιλιακών εταιριών στον Πειραιά, φυσικά δεν οφείλεται στην λειτουργική τους εξάρτηση με τον λιμένα καθώς οι περισσότερες από τις εταιρίες αυτές δραστηριοποιούνται εκτός Ελλάδας, ενώ το εμπορικό κομμάτι του λιμένα (το οποίο απασχολεί και τις περισσότερες εταιρίες) βρίσκεται εδώ και χρόνια έξω από τον Κεντρικό Λιμένα της πόλης, στο Κερατσίνι και στο Ικόνιο Περάματος. Έτσι λοιπόν, η συγκέντρωση των ναυτιλιακών και παρα-ναυτιλιακών εταιριών πέριξ της παραλιακής οδού Ακτής Μιαούλη, είναι αποτέλεσμα της παράδοσης που ξεκινά από τις «*χρυσές σελίδες*» της ελληνικής ναυτιλίας, λίγο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν οι Έλληνες καπεταναίοι, εφοπλιστές και ναυτικοί, με την βοήθεια των «*liberties*», κατακτούσαν τις θάλασσες του κόσμου. Την εποχή όπου η επικοινωνία ήταν κάτι εξαιρετικά δύσκολο και οι ναυλώσεις, οι συμφωνίες, η επιλογή των πληρωμάτων γίνονταν με προσωπική επαφή, μέσα, στο διεθνές πλέον λιμένα του Πειραιά. Αυτή η ανάγκη της αμεσότητας, δημιούργησε, τον λεγόμενο «*ναυτιλιακό πόλο*» της Ακτής Μιαούλη, ο οποίος εξακολουθεί και διατηρεί, σε ένα βαθμό όμως, ένα σημαντικό ποσοστό εταιριών του χώρου παρά τα πολλαπλά προβλήματα διαβίωσης που προσφέρει στους κατοίκους, εργαζόμενους και επισκέπτες του ο Πειραιάς, με πρώτο από όλα το κυκλοφοριακό.

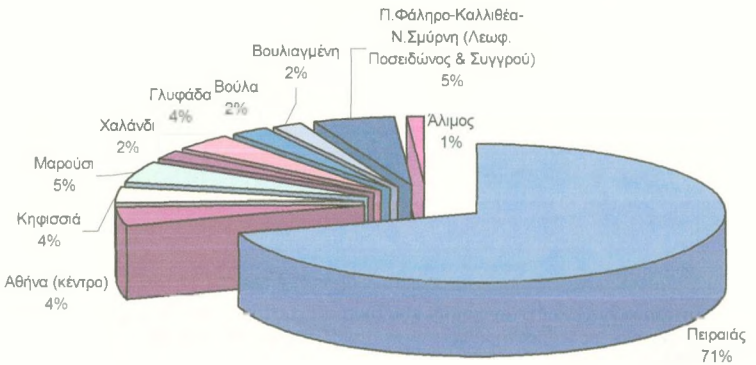
Συμπεράσματα σχετικής Ημερίδας της Ένωσης Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Ε.Ε.Σ., 2004) με τίτλο «*Συγκοινωνίες & Κυκλοφορία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά - Προβλήματα*» (Δεκέμβριος 2004) στο οποίο έγινε αναφορά σε μελέτες του Ε.Μ.Π. σχετικά με την επέκταση του Τράμ, σε μελέτες του Δήμου και της Νομαρχίας Πειραιά, σε στοιχεία της Τροχαίας, της ΕΘΕΛ και άλλων φορέων κατέληξε ότι οι δρόμοι του Πειραιά είναι πιο «*αργοί*» ακόμα και από τους πιο βεβαρημένους κυκλοφορικά δρόμους της Αθήνας. Χαρακτηριστικά, αναφέρεται ότι οι δρόμοι του Πειραιά είναι πιο «*αργοί*» ακόμα και από τους δρόμους του κέντρου των Αθηνών σε ημέρες όπου πραγματοποιούνται πορείες και πολλοί δρόμοι αναγκαστικά κλείνουν για κάποια χρονικά διαστήματα από την Τροχαία. Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Συνέδριο, στις δύο κεντρικές εισόδους της πόλης, στην 34ου Συντάγματος (και κατ' επέκταση στην Ηρώων Πολυτεχνείου) αλλά και στη Γρ. Λαμπράκη, η μέση ταχύτητα των οχημάτων είναι κατά μέσον όρο 7,2 km/h, όταν στην Πανεπιστημίου είναι 8 km/h, και στην Ακαδημίας 8,5 km/h. Η τρίτη μεγάλη είσοδος, η οδός Γούναρη, που οδηγεί στον λιμένα, έχει διαρκώς κυκλοφοριακή

συμφόρηση, εξαιτίας της διαρκούς τροφοδοσίας των καταστημάτων της Παλαιάς Αγοράς και των Ι.Χ. που σταθμεύουν για ψώνια με αποτέλεσμα η μέση ταχύτητα να είναι 8 km/h όταν στην Σταδίου της Αθήνας είναι 8,8 km/h (σημ. η Σταδίου μάλιστα εξυπηρετεί 20% περισσότερα αυτοκίνητα σε σχέση με την Γούναρη). Ακόμα πιο συγκεκριμένα στην είσοδο της 34ου Συντάγματος, οι οδηγοί χρειάζονται περίπου 15-20 λεπτά για να διανύσουν μία απόσταση μικρότερη του 1 km, ενώ τέλος σύμφωνα με τα στοιχεία του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών, από τις 30 λεωφορειακές γραμμές σε όλο το Λεκανοπέδιο της Αττικής που παρουσιάζουν μέση καθυστέρηση στην εκτέλεση καθενός από τα δρομολόγιά τους μεγαλύτερη των 10 λεπτών, οι 21 είναι στον Πειραιά. Άλλα στοιχεία αναφέρουν ότι ενώ οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης στον Πειραιά είναι 18.000 περίπου, τα σταθμευμένα αυτοκίνητα είναι 22.500, ενώ ο μέσος χρόνος στάθμευσης έχει ανέβει από τα 30 λεπτά το 2000 στα 34 λεπτά στα τέλη του 2004. Σημειωτέων, πολλά από τα αυτοκίνητα που προσεγγίζουν την πόλη καταλαμβάνουν, επί μέρες, θέσεις στάθμευσης στους δρόμους του Πειραιά, έως ότου οι οδηγοί τους επιστέψουν από το ακτοπλοϊκό τους ταξίδι. Αξίζει τέλος να σημειωθεί ότι, το δεκαήμερο 10-20 Αυγούστου, από το 1999 έως σήμερα ο κυκλοφοριακός φόρτος των κεντρικών δρόμων της πόλης επιβαρύνεται κατά 4.200 και πλέον αυτοκίνητα την ημέρα.

Τα προβλήματα αυτά σε συνδυασμό με την δυσκολία πρόσβασης των ιδιοκτητών των εταιριών αυτών και των υψηλόβαθμων στελεχών στον Πειραιά από τις υψηλού επιπέδου περιοχές κατοικίας τους είχε σαν αποτέλεσμα την μετακόμιση πολλών από αυτών των εταιριών στις περιοχές της Κηφισιάς, της Γλυφάδας και της Βούλας. Ένας τέταρτος πόλος εντοπίζεται επί της Λεωφόρου Συγγρού, ένα κομβικό σημείο που ενώνει την Αθήνα με τα νότια προάστια και φυσικά τον Πειραιά.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.1.

Χωρική Κατανομή των Ναυτιλιακών Εταιριών (πλοιοκτησία ή/και διαχείριση) στο Λεκανοπέδιο



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία από τον Ναυτιλιακό Ευρετήριο «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΙ» & «Greek shipping Publication 2004».

Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά διαθέτουν επίσης από (3) ναυτιλιακά γραφεία το Πέραμα, από δύο (2) το Νέο Ψυχικό, το Ελληνικό και η Δραπετσώνα και από ένα (1) ναυτιλιακό γραφείο διαθέτουν τα Βριλήσσια, η Αγία Παρασκευή και το Κερατσίνι. Επίσης, στην ίδια λίστα εμφανίζεται να διαθέτει πέντε (5) αντίστοιχες εταιρίες η Θεσσαλονίκη, δύο (2) η Πάτρα, ο Βόλος και η Θάσος και από μια οι Σπέτσες, η Σαλαμίνα, η Χαλκίδα, η Ερέτρια, η Πρέβεζα, η Καβάλα, το Ηράκλειο, τα Χανιά, η Χίος, η Σάμος, η Ερμούπολη της Σύρου, η Κως, η Κέρκυρα, η Νάξος και η Σαντορίνη[15].

Τα τελευταία χρόνια, εξαιτίας κυρίως της μεταφοράς του εμπορικού τμήματος του Λιμένα στο Κερατσίνι και το Ικόνιο σε συνδυασμό με την ανάγκη άμεσης μεταφοράς και εξυπηρέτησης, πολλές εταιρίες τροφοδοσίας και ναυτικά πρακτορεία, εκμεταλλευόμενοι παράλληλα τις χαμηλές τιμές της κτηματαγοράς στην περιοχή, κατασκεύασαν κτήρια - γραφεία και μικρές αποθήκες στην ευρύτερη περιοχή του εμπορικού λιμένα, εντός περιοχών κατοικίας. Τέλος, η περιοχή που κάποτε έσφυζε από ζωή καθώς φιλοξενούσε πλήθος ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων και αποθηκών με ιδιαίτερη βιομηχανική αρχιτεκτονική (ο μαρασμός προήλθε εξαιτίας της αλλαγής της δομής της ναυτιλίας βλ. εμπορευματοκιβώτια αλλά και της μεταφοράς της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στο εξωτερικό όπως στην Ινδία, Πακιστάν κ.α.), η **περιοχή του Παπαστράτου** (από τον Ηλεκτρικό Σταθμό του Πειραιά μέχρι τον Άγιο Διονύσιο), εμφανίζει σήμερα δείγματα επανενεργοποίησής της, δυστυχώς όμως άναρχα χωρίς την κατάρτιση κάποιου ειδικού πολεοδομικού σχεδίου που απαιτεί αυτή η περιοχή. Έτσι, στην περιοχή αυτή λειτουργούν και κατασκευάζονται σήμερα πέρα από ναυτιλιακά και παρα-ναυτιλιακά γραφεία, πολυκαταστήματα, κέντρα νυχτερινής διασκέδασης κ.α. (Karachalis N., Kyriazopoulos E., Lourandos N., 2005).

[15] Τα στοιχεία αυτά δεν κρίνονται ιδιαίτερα αξιόπιστα: α) όχι τόσο για τον αριθμό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον Πειραιά αλλά για το ποσοστό τους σε σχέση με άλλες αντίστοιχες εταιρίες που λειτουργούν σε άλλα μέρη του λεκανοπεδίου και της χώρας και β) οι «*κανόνες*» της ναυτιλιακής αγοράς επιβάλουν πολλές φορές το «*σπάσιμο*» των εταιριών σε πολλές και διαφορετικές εταιρίες, οι οποίες όμως έχουν τον ίδιο ιδιοκτήτη και τους ίδιους εργαζομένους. Έτσι, πολλές φορές μπορεί κάθε πλοίο ενός εφοπλιστή ανήκει σε διαφορετική ναυτιλιακή εταιρία με αποτέλεσμα να εμφανίζονται πλασματικά στοιχεία σε ότι αφορά τον αριθμό και την χωρική κατανομή των εταιριών αυτών στην Ελλάδα.

Άμεση ευρύτερη περιοχή Λιμένα Πειραιά: Η μη αξιοποίηση του κτιριακού αποθέματος



Άμεση ευρύτερη περιοχή Λιμένα Πειραιά: Αξιοποίηση του Κτιριακού Αποθέματος



Σημ. Οι φωτογραφίες είναι μέρος της έρευνας των Karachalis N., Kyriazopoulos E., Lourandos N., 2005

Τέλος, ο σημαντικότερος, από οικονομική άποψη, πόλος της ελληνικής ναυτιλίας είναι εγκατεστημένος στο City του Λονδίνου και δευτερευόντως στην Νέα Υόρκη (και σήμερα στην Σαγκάη και στην Σιγκαπούρη), όπου ένας μεγάλος αριθμός ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιριών, και παρά τις δυσκολίες που παρουσιάζουν οι εν λόγω αγορές (βλ. το φορολογικό σύστημα της Βρετανίας παρά τις εξειδικευμένες ευνοϊκές ρυθμίσεις που απολαμβάνουν οι ναυτιλιακές εταιρίες σε σχέση με επιχειρήσεις άλλου είδους), προτιμούν να διατηρούν τις βάσεις του στο εξωτερικό και όχι στην Ελλάδα και τον Πειραιά, (αν και προσφέρονται από το ελληνικό κράτος ιδιαίτερα ευνοϊκές φορολογικές διευκολύνσεις). Η απουσία για πολλά έτη ενός σύγχρονου και αξιόπιστου τηλεπικοινωνιακού δικτύου στην χώρα (σημ. όχι πλέον) αλλά κυρίως η συνύπαρξη στην αγορά του Λονδίνου μιας ευρύτερης «*ναυτιλιακής οικογένειας*» (ναυτικά δικαστήρια, και εξειδικευμένοι δικηγόροι, shipbrokers, P&I Clubs, Classification Societies, Registries, Ναυτικά Πανεπιστήμια & Σχολές, Εξειδικευμένα Στελέχη κ.α.), αναγκάζουν, μεταξύ άλλων, τις ελληνικές εταιρίες να διατηρούν στο Λονδίνο, τις υψηλού κόστους υποδομές και εξυπηρετήσεις τους. Χαρακτηριστικά, ο Πρόεδρος του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Ελλάδας, κ. Γ. Γράτσος (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2005 α) αναφέρει ότι αν τα ελληνικά πλοία εγγραφόντουσαν στον ελληνικό νηογνώμονα, όπως κάνουν οι νορβηγοί εφοπλιστές (οι οποίοι διαχειρίζονται παραπλήσιο με την Ελλάδα τονάζ), τότε θα έβρισκαν υψηλά αμειβόμενη εργασία περίπου 5.700 άτομα υψηλότατης εκπαίδευσης, από τα οποία τα 2.000 στην Ελλάδα, ενώ η Ελλάδα θα είχε περίπου € 700 εκατ. ετήσια έσοδα, μία αύξηση του ΑΕΠ κατά τουλάχιστον 0,2%, χωρίς να υπολογισθούν τα πολλαπλασιαστικά οφέλη.

Η επιμονή όλων των ελληνικών κυβερνήσεων των τελευταίων ετών να διατηρούν ένα εξειδικευμένο και μικρό Υπουργείο, αυτό της Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.), με έδρα τον Πειραιά, σε αντίθεση με τα διεθνή πρότυπα και την κοινή λογική που θέλει μια κοινή διαχείριση και εκπροσώπηση της εθνικής μεταφορικής πολιτικής (είναι πλείστες οι φορές που τα Υπουργεία Μεταφορών και Υ.Ε.Ν. με τα στελέχη τους και τους Υπουργούς τους δεν συνεργάζονται, αλληλοαναιρούνται στα διεθνή fora και σχεδιάζουν αποσπασματικά και κρυφά ο ένας από τον άλλο προγράμματα και πολιτικές), μπορεί να θέλει το κράτος να προσδώσει μια βαρύνουσα σημασία στον κλάδο αυτό, εντούτοις όμως, η ύπαρξη και μόνο του Υπουργείου δεν είναι ικανή να συγκεντρώνει γύρω από το Υ.Ε.Ν. όλες εκείνες τις συντονιστικές αρμοδιότητες που απαιτεί ο χώρος.

Παράλληλα, ο Δήμος του Πειραιά και δευτερευόντως οι άλλοι παραλιμένιοι Δήμοι, οι οποίοι σχεδόν αιφνιδιαστικά, προσπαθούν να αντιμετωπίσουν μια διαμορφωμένη κατάσταση από τις ενέργειες του Ο.Λ.Π., αδυνατούν επί δεκαετίες όχι μόνο να αναλάβουν πρωτοβουλίες στα πρότυπα των δυτικοευρωπαϊκών Δήμων - Λιμένων αλλά και να ανταποκριθούν στο ρόλο του απέναντι στην «*ναυτιλιακή οικογένεια*», αλλά και να εισπράξουν από αυτήν[16], με την παροχή σε αυτή ενός ικανοποιητικού δικτύου υποδομών (οδόστρωμα, θέσεις στάθμευσης, καθαριότητα κ.α.) και άλλων υπηρεσιών. Παράλληλα, και οι υψηλά αμειβόμενοι εργαζόμενοι της ναυτιλίας, όπως

[16] Η πόλη του Λονδίνου εισπράττει περίπου 30 δισ. λίρες Αγγλίας ετησίως από τις ναυτιλιακές εταιρίες που βρίσκονται στην αρμοδιότητά της, σύμφωνα με τον λόρδο δήμαρχό της σε ομιλία του στα Ποσειδώνια 2000 (ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ, 2004 α).

και οι εταιρίες, μετακομίζουν ακόμη και από τις ακριβές περιοχές του Πειραιά (Καστέλα, Πασαλιμάνι), κυρίως προς τα νότια Προάστια της Αθήνας (Γλυφάδα, Βούλα, Βουλιαγμένη), προς εύρεση υψηλότερου επιπέδου διαβίωσης. Η πόλη του Πειραιά πέρα από του ότι δεν διαθέτει κανένα ξενοδοχείο πολυτελείας για την φιλοξενία υψηλόβαθμων στελεχών ναυτιλιακών εταιριών του εξωτερικού, δεν διαθέτει χώρους ποιοτικής διασκέδασης (θέατρα, κινηματογραφικές αίθουσες κ.α.), ελεύθερους χώρους (παντελής σχεδόν έλλειψη), είναι μακριά από ιδιωτικά εκπαιδευτήρια, δεν διαθέτει ένα αξιόλογο συνεδριακό χώρο (ο Ο.Λ.Π. και ο Εμποροβιομηχανικός Σύλλογος Πειραιά διαθέτουν δύο περιορισμένης δυνατότητες αίθουσες), ούτε καν εκθεσιακό χώρο καθώς ακόμη και αυτός που λειτουργεί ως Εκθεσιακό Κέντρο (Παγώδα) δεν κατασκευάστηκε ούτε έχει τις προδιαγραφές για αυτό το σκοπό.

Οι πολιτιστικοί χώροι είναι περιορισμένοι και εγκαταλελειμμένοι (βλ. το κλειστό επί έτη Δημοτικό Θέατρο) ενώ ομολογουμένως η πόλη τα τελευταία χρόνια έχει πάρει τον χαρακτήρα του τόπου νεανικής διασκέδασης της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά αλλά και του Λεκανοπεδίου καθώς πλήθος καφετεριών και νυχτερινών κέντρων διασκέδασης δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Επίσης, το Πανεπιστήμιο ασφυκτιά στην πλέον πυκνοδομημένη περιοχή της πόλης ενώ οι θεωρητικές ναυτιλιακές σπουδές προσφέρονται πέραν του εξειδικευμένου Τμήματος του Πανεπιστημίου (από τα τέλη της δεκαετίας του '90) από επιπλέον 2 ιδιωτικά κολέγια, τα οποία τα τελευταία χρόνια έκλεισαν τα κεντρικά τους κτήρια στον Πειραιά και δραστηριοποιούνται πλέον το ένα στο Μοσχάτο και το άλλο στην Γλυφάδα. Από το 1981 από όπου σταμάτησε δια νόμου η λειτουργία των 32 ιδιωτικών επαγγελματικών ναυτικών σχολών της χώρας, οι οποίες παρήγαγαν 1.000 απόφοιτους - ναυτικούς υπηρεσίας κατ' έτος, ο Πειραιάς απώλεσε τον πρωταγωνιστικό του ρόλο, όχι μόνο σε εθνικό επίπεδο αλλά και στο διεθνές, στην αγορά της ναυτικής εκπαίδευσης.

Η ναυτική αίγλη του Πειραιά προσφέρεται δυστυχώς μόνο από τα πολυώροφα γυάλινα κτήρια των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της Ακτής Μιαούλη, από τα εξειδικευμένα διεθνή τραπεζικά ιδρύματα που λειτουργούν στον ίδιο δρόμο (περίπου 70 εξειδικευμένα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα), από την (υπο)λειτουργία 2-3 ναυτιλιακών λεσχών (clubs), από την ύπαρξη ενός εξειδικευμένου κλαδικού Τύπου (Ναυτιλιακό Ρεπορτάζ) το οποίο επικεντρώνεται κυρίως στην ελληνική ακτοπλοΐα και από την περίοδο της αλλαγής των εκάστοτε πολιτικών Ηγεσιών του Υ.Ε.Ν. και την περίοδο κοπής των χριστουγεννιάτικων πιτών όπου (οι ίδιοι για πολλά έτη) εκπρόσωποι όλων των επιχειρηματικών και εργατικών σωματείων της ναυτιλίας (εφοπλιστές γενικά, εφοπλιστές ακτοπλοΐας, εφοπλιστές μεσογειακής ναυτιλίας, εφοπλιστές ποντοπόρου ναυτιλίας κ.ο.κ. αλλά και ναυτικοί γενικά και ειδικότερα: πλοίαρχοι, μηχανικοί, μάγειροι, πράκτορες, χρήστες του λιμένα κ.ο.κ.) επαναλαμβάνουν μονότονα τα ίδια συνεχώς αιτήματα και ευχές.

Από την επεξεργασία δύο επαγγελματικών οδηγών της Ναυτιλίας (ΝΑΥΤΙLΙΑΚΙ, 2002 & Greek Shipping Publications, 2004) και άλλων αντίστοιχων καταλόγων εμφανίζονται να έχουν την ταχυδρομική τους έδρα στον Πειραιά και στην ευρύτερη του περιοχή 15 Classification Societies, 365 Ναυτιλιακά Γραφεία, 46 Ναυπηγικές και Ναυπηγοεπισκευαστικές Εταιρίες, 14 Average Adjusters, 44 εξειδικευμένα ναυτιλιακά

δικηγορικά γραφεία, 27 P&I Clubs, 114 Shipbroker Offices, 75 Ship Agents, 16 Inspection Services, 27 Ναυτασφαλιστικά Γραφεία και 23 Πρεσβείες ή Προξενικά Γραφεία. Κανένα τμήμα του Διεθνή Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO) ή τμήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλου σχετικού διεθνούς εμβέλεια οργανισμού δεν έχει την έδρα του, παρά τις ελληνικές προσπάθειες και πιέσεις, στον Πειραιά και κατ' επέκταση στην Ελλάδα, που κυριαρχεί στον χώρο της ναυτιλίας παγκοσμίως. Μια από τις ανεπίσημες δικαιολογίες είναι η μη ύπαρξη ανάλογου και ικανού χώρου (κτήριο) να φιλοξενήσει τέτοιας εμβέλειας οργανισμούς.

Επιπλέον, η σχέση του λιμένα με την ευρύτερη περιοχή, δεν κρίνεται εποικοδομητική καθώς αυτή περιορίζεται μόνο στην καταβολή ενός ποσού, σε ετήσια βάση, αναλογικού με τα κέρδη της εταιρίας, στους παραλιμένιους Δήμους (Πειραιάς, Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Πέραμα και Αμπελάκια Σαλαμίνας) και στην συμμετοχή του Δημάρχου Πειραιά (και μόνο) στο Δ.Σ. της εταιρίας (χωρίς φυσικά να μπορεί να επηρεάσει εάν επιθυμεί την πλειοψηφία του Δ.Σ. η οποία ως επί των πλείστον διορίζεται από το κράτος). Η επί δεκαετίες συνύπαρξη της πόλης με το λιμένα επέφερε πολλές συγκρούσεις και μη συνεργασία. Τόσο οι Δήμοι όσο και ο Λιμένας σχεδίαζαν και εκτελούσαν έργα χωρίς ο ένας να ενημερώνει τον άλλο και χωρίς ο ένας να αντιλαμβάνεται και να λαμβάνει υπόψη του τις ανάγκες του άλλου[17]. Η σχέση αυτή έχει επιφέρει αναμφισβήτητα υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στην περιοχή, η οποία αν και είναι ο βασικός τροφοδότης εργατικού δυναμικού του λιμένα και των ναυτιλιακών και παρα-ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στην περιοχή, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τις άσχημες συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων της.

Η έλευση της Ολυμπιάδας και η εφαρμογή του Κώδικα (ασφαλείας) ISPS Code, δεν άφησε πίσω της κανένα λιμενικό έργο για την πόλη πλην μιας σιδερόφρακτης περιμετρικής κατασκευής, που εμποδίζουν επιπλέον την σχέση του πολίτη με την θάλασσα και κάποιων οδικών έργων εκτός του λιμένα που ανακούφισαν σε ένα βαθμό το κυκλοφοριακό της πόλης. Προγραμματισμοί που περιελάμβαναν νέο κτίριο του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας, ξενοδοχεία, ενυδρεία, πανεπιστήμια, μουσεία εντός του λιμένα παρέμειναν στα σχέδια πλην της συνέχισης λειτουργίας ενός ιδιωτικού Μουσείου, από το 1997, του Μουσείου Ναυτικής Παράδοσης, το οποίο φιλοξενείται, χωρίς να του δίνεται η δυνατότητα να αναπτυχθεί και να επενδύσει στην κτιριακή υποδομή, στην Πέτρινη Αποθήκη, στις δεξαμενές Βασιλειάδη εντός του Ο.Λ.Π.

[17] Χαρακτηριστική είναι η πρόσφατη περίπτωση κατά την διάρκεια της παγκόσμιας ναυτιλιακής έκθεσης των Ποσειδωνίων στο Εκθεσιακό Κέντρο του Ο.Λ.Π. (Παγώδα) στην περιοχή του Αγίου Νικολάου στον Πειραιά, τον Ιούνιο του 2004. Είναι γεγονός ότι τα συνεργεία του Δήμου Πειραιά είχαν προγραμματίσει και πραγματοποίησαν τις συγκεκριμένες μέρες της Έκθεσης το «ξύσιμο» του έμπροσθεν δρόμου από τον παλαιό ασφαλτοτάπητα και το στρώσιμο νέου. Σημειώνουμε ότι την έκθεση επισκέπτονται στις 5 μέρες λειτουργίας της περίπου 20.000 επισκέπτες υψηλού κύρους από όλο τον κόσμο, ο φορέας που διοργανώνει την έκθεση εισπράττει περίπου € 50 εκατ. ενώ σύμφωνα με εκτιμήσεις υπογράφονται συμφωνίες (αγοραπωλησίες πλοίων, εξοπλισμού κ.α.) ύψους € 350.000.000 περίπου (Πηγή: ΕΞΠΡΕΣ, 2004 α)

Το κτήριο Πέτρινη Αποθήκη (3.500 τ.μ.) που στεγάζεται το Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης στον Ο.Λ.Π. (περιοχή Δεξαμενές Βασιλειάδη)



Σημ. Οι φωτογραφίες είναι μέρος της έρευνας των Karachalis N., Kyriazopoulos E., Lourandos N., 2005

Ενδιαφέρον στο σημείο αυτό παρουσιάζουν τα συμπεράσματα μιας έρευνας της εταιρείας μετρήσεων γνώμης Rass (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2003 α) με θέμα: «*Το λιμάνι (Πειραιάς -Κερατσίνι), πηγή ανάπτυξης ή και αιτία προβλημάτων για τους παραλιμένιους δήμους;*»[18].

Τα συμπεράσματα μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε δύο ομάδες, καθώς δύο διαφορετικές τάσεις προκύπτουν από την αξιολόγηση των στοιχείων και βασίζονται κυρίως στον τύπο του λιμένα που φιλοξενεί κάθε μια περιοχή. Έτσι λοιπόν, τα συμπεράσματα διαχωρίζονται σε αυτά που βασίστηκαν στις απαντήσεις των κατοίκων του Πειραιά και της Δραπετσώνας, οι οποίοι διαθέτουν στην παράκτια τους ζώνη, πλέον, επιβατικό λιμένα και σε αυτά που βασίστηκαν στις απαντήσεις των κατοίκων του Κερατσινίου και του Περάματος, οι οποίο διαθέτουν εμπορευματικό και ναυπηγοεπισκευαστικό λιμένα. Έτσι:

i. Οι κάτοικοι κυρίως του **Πειραιά** αλλά και της **Δραπετσώνας**, βλέπουν ότι τα όποια προβλήματα που αντιμετωπίζουν από τον λιμένα εξισορροπούνται πλήρως από τα πλεονεκτήματα (π.χ. τουρισμός, εμπόριο) που προκύπτουν λόγω της γειτνίασης τους με το πρώτο λιμένα της χώρας, ελαχιστοποιώντας έτσι ποιο σοβαρά προβλήματα όπως το κυκλοφοριακό. Ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των κατοίκων του Πειραιά και της Δραπετσώνας κρίνει θετικά (το 93%) τον λιμένα και τον θεωρεί θετικό στοιχείο για την πόλη. Μάλιστα το ποσοστό των ερωτηθέντων από τις περιοχές αυτές που δηλώνουν ευχαριστημένοι φθάνει στο εκπληκτικό 96%, ενώ μόνο ένα 3% περίπου δηλώνουν ότι θα προτιμούσαν να ζουν σε μία πόλη χωρίς λιμάνι. Εντούτοις, αν και η αποδοχή του λιμένα ως αναπόσπαστου

[18] Η ταυτότητα της έρευνας: Η έρευνα έγινε τηλεφωνικά μεταξύ 10-14/02/2003, (σημ. όχι την περίοδο του θέρους όπου τα προβλήματα στον λιμένα είναι εντονότερα) στα διαμερίσματα Πειραιά, Δραπετσώνας, Κερατσινίου και Περάματος, με μέθοδο επαναλαμβανόμενης συστηματικής τυχαίας δειγματοληψίας, σε μέγεθος δείγματος 400 ατόμων, άνω των 18 ετών.

στοιχείου της πόλης είναι περίπου καθολική, ο κάτοικος του Πειραιά, εκφράζοντας την άποψή του για τα σημαντικά προβλήματα που το λιμάνι προκαλεί δεν διστάζει, σε ποσοστό μάλιστα που φθάνει κοντά στο 80%, να αναφερθεί στο μεγάλο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, αποδίδοντας στο λιμάνι σημαντικό μερίδιο για τη μεγέθυνση του προβλήματος. Επίσης σημαντικά προβλήματα θεωρεί τα θέματα της καθαριότητας, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της έλλειψης πρασίνου και χώρων περιπάτου αλλά και της ηχορύπανσης, επισημαίνονται επίσης ως σημαντικά προβλήματα σε ποσοστά που κινούνται μεταξύ 50% και 60%, σε σχέση πάντοτε με το πόσο το λιμάνι δημιουργεί ή επιτείνει τα προβλήματα αυτά. Εντύπωση προκαλεί ότι το πρόβλημα της εγκληματικότητας διαπιστώνεται επίσης ως σημαντικό, αν και καταλαμβάνει την τελευταία θέση στον πίνακα ιεράρχησης των προβλημάτων με βάση το πόσο σημαντικά θεωρούνται. Τέλος, «*οικονομική ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας*», «*προβολή της πόλης και τουριστική ανάπτυξη*» κρίνονται ως σημαντικά πλεονεκτήματα για την πόλη, σε ποσοστό που κινείται γύρω στο 80%, ενώ ακολουθεί η «βελτίωση των συγκοινωνιών και της υποδομής», με ποσοστό μικρότερο του 70%. Αντίθετα, σχετικά μειωμένο είναι το ποσοστό των κατοίκων που πιστεύουν ότι το λιμάνι συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση των συγκοινωνιών και στην ενίσχυση των υποδομών γενικότερα.

ii. Αντίθετα, οι κάτοικοι του **Κερατσινίου** και του **Περάματος** δεν φαίνεται να εισπράττουν αντίστοιχα μηνύματα από την λειτουργία του λιμένα στην περιοχή τους, ενώ δεν βλέπουν να εξισορροπούνται τα πλεονεκτήματα με τα μειονεκτήματα. Χαρακτηριστικά οι κάτοικοι του Κερατσινίου εμφανίζονται επιφυλακτικοί, αφού μόνο το 48% περίπου θεωρεί το λιμάνι σαν θετικό στοιχείο, ενώ ένα σημαντικό ποσοστό της τάξης του 41% θεωρεί το λιμάνι αρνητικό στοιχείο. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο ότι υπάρχει και ένα ποσοστό της τάξης του 11% περίπου (υψηλό για έρευνες δημοσκοπήσεων), το οποίο απαντά ότι δεν γνωρίζει ή δεν απαντά καθόλου στην ερώτηση. Η επιβάρυνση που προκαλείται στην περιοχή του Κερατσινίου αλλά και του Περάματος από την κυκλοφορία και κυρίως την στάθμευση βαρέων οχημάτων που κινούνται από και προς το λιμάνι, και φυσικά τα φαινόμενα της έλλειψης καθαριότητας, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αλλά και της ηχορύπανσης γίνονται εντονότερα από τη γενικότερη υποβάθμιση της περιοχής η οποία εδώ και δεκαετίες διαθέτει ήδη πλήθος ρυπογόνες εγκαταστάσεις. Ο Κερατσινιώτης και ο Περαματιώτης, σύμφωνα με τα συμπεράσματα της έρευνας, εμφανίζεται επιφυλακτικός και δεν πιστεύει, σε ανάλογο βαθμό με τον Πειραιώτη, ότι ο λιμένας συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας (αλλά και ποιών θέσεων εργασίας;), ενώ χαμηλά είναι τα ποσοστά που πιστεύουν ότι η πόλη προβάλλεται από το λιμάνι και ότι ωφελείται από τη βελτίωση των συγκοινωνιών και την εκτέλεση έργων υποδομής. Η άποψη που εκφράζεται από τους κατοίκους του Κερατσινίου και του Περάματος οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι τελευταίοι θέλουν το λιμένα, αλλά με προϋποθέσεις και συνθήκες που σήμερα δεν υπάρχουν. Τέλος, ο πολίτης του Κερατσινίου και του Περάματος ζητάει από τον Ο.Λ.Π. εντονότερη παρουσία και ενδιαφέρον για αυτόν.

Συμπερασματικά, ο λιμένας του Πειραιά και η πόλη, το μεγαλύτερο και το πιο αντιπροσωπευτικό ελληνικό παράδειγμα του προτύπου λιμένας - πόλη, δεν διαθέτει κανένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό, στρατηγική αλλά και εν τέλει και προοπτική να λειτουργήσει άμεσα, όπως επιθυμούν πολλοί, ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα εμφανίζεται να μην έχει καμία συνοχή με μεταξύ της αλλά και με την αστική δραστηριότητα του Δήμου (το κομμάτι της Ακτής Μιαούλη φαίνεται να είναι εντελώς αποκομμένο από την πόλη), μια δραστηριότητα η οποία δεν διαθέτει κάποιο συγκεκριμένο λόγο συνέχισης της στην περιοχή αυτή, πλην του γεγονότος της ιδιοκτησίας που έχουν αποκτήσει κάποιες από αυτές τις εταιρίες, στο πέρασμα του χρόνου.

7.3. Η έννοια της Δυνατότητας Πρόσβασης στους Θαλάσσιους Λιμένες

Προσαρμόζοντας την θεωρητική προσέγγιση, που αναπτύχθηκε στο κεφ. 3 σχετικά με το θέμα της σχέσης των μεταφορικών υποδομών με την προσβασιμότητα, η προσβασιμότητα ενός θαλάσσιου λιμένα από το έδαφος ουσιαστικά δείχνει την ελκυστικότητα ενός θαλάσσιου λιμένα ως σημείο μεταφόρτωσης για έναν ναυλωτή, μεταφορέα σε μια δεδομένη περιοχή (Van Klink, 2001). Με την σειρά του, η ελκυστικότητα ενός λιμένα εξαρτάται από το μέγεθος της ενδοχώρας και της δυνατότητάς της περιοχής. Η προσβασιμότητα ή αλλιώς η δυνατότητα πρόσβασης μπορεί να συμπυκνωθεί σε ένα δείκτη ο οποίος θα αποτυπώνει το μέγεθος της ικανότητας ενός λιμένα να ικανοποιεί τόσο τις ενδολιμενικές απαιτήσεις των ναυλωτών, μεταφορέων κ.α. όσο και τις εξω-λιμενικές ανάγκες της εύκολης, γρήγορης, αξιόπιστης και οικονομικής μεταφοράς εμπορευμάτων από / προς τον θαλάσσιο λιμένα.

Έτσι, μερικά από τα θέματα που πρέπει να εξετάζονται σχετικά με την δυνατότητα πρόσβασης, είναι τόσο η «*σχετική*» και η «*ολοκληρωμένη*» δυνατότητα πρόσβασης όσο και η «*εγγενής*» (Notteboom, 2001). Ειδικά στο θέμα της «*εγγενούς*» δυνατότητας πρόσβασης από εδάφους, ενός λιμένα, δεν πρέπει να εξετάζεται μόνο από την άποψη της εγγύτητας αλλά κυρίως από την άποψη του «*χρονικού κύκλου*» (time cycle) των μεταφερόμενων προϊόντων, των γενικευμένων εξόδων και της αξιοπιστίας του συνολικού μεταφορικού συστήματος.

Όπως αναφέρθηκε και στα κριτήρια επιλογής ενός λιμένα ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων σήμερα γίνεται στο επίπεδο της «*χρονικής διέλευσης*» (Transit-time competition) δηλ. όχι μόνο στο επίπεδο του χρόνου, της αξιοπιστίας και των υπηρεσιών που προσφέρονται στο φορτίο μέσα στον λιμένα αλλά και από την στιγμή που το φορτίο βγει από τον λιμένα μέχρι αυτό να φτάσει στον προορισμό του στην ενδοχώρα (την εγγύς και την ευρύτερη). **Με αυτά τα δεδομένα ο λιμένας είναι σε μεγαλύτερο βαθμό, από ποτέ, εξαρτώμενος της ενδοχώρα του.** Ο van Klink (2001) αναφέρει χαρακτηριστικά ότι ένα από τα στοιχεία επιλογής ενός λιμένα από ένα ναυλωτή-μεταφορέα, είναι η στάθμιση των εσόδων που δημιουργούνται από την παροχή μιας υπηρεσίας στον πελάτη ενάντια στα γενικευμένα έξοδα μεταφοράς. Η ισορροπία μεταξύ του οριακού εσόδου (marginal revenue) και των δαπανών καθορίζει το χωρικό όριο της προσιτότητας της αγοράς του λιμένα, που αντιστοιχεί στην ενδοχώρα της.

Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι μια εξαγωγική επιχείρηση μπορεί να χρησιμοποιεί για τις εξαγωγές τις όχι απαραίτητα το πιο κοντινό (σε χιλιομετρική απόσταση) λιμένα της αλλά κάποιον άλλο, ο οποίος αν και μακρύτερα εξυπηρετεί (μαζί με όλο το μεταφορικό σύστημα) ταχύτερα, οικονομικότερα και πιο αξιόπιστα το εμπόρευμά της. Μάλιστα, καθώς πολλές ναυτιλιακές εταιρίες αναλαμβάνουν να διεκπεραιώνουν και τις υπηρεσίες των εσωτερικών μεταφορών, η ερώτηση που απασχολεί τώρα τους λιμένες δεν είναι πλέον εάν θα «*πάρουν το πλοίο αλλά εάν θα πάρουν το εμπορευματοκιβώτιο*» (van Klink, 2001). Αν ένα σκάφος εμπορευματοκιβωτίων πιάνει Ρότερνταμ και Αμβούργο, ένα εμπορευματοκιβώτιο που στέλνεται π.χ. στην Ουγγαρία θα ξεφορτωθεί στο λιμένα που προσφέρει την πιο αξιόπιστη και ποιοτική προς τα εμπρός επιλογή αποστολών για εκείνο το ιδιαίτερο εμπορευματοκιβώτιο.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα εξακολουθεί και είναι η εμπορική εξυπηρέτηση, εδώ και χρόνια, της βιομηχανικής βορείου Ιταλίας από τους λιμένες της Βορειοευρωπαϊκής Σειράς (Ρότερνταμ, Αμβέρσα κ.α.) και όχι από τους εθνικούς - ιταλικούς λιμένες (Cazzaniga et al, 2002). Το φαινόμενο αυτό γίνεται ακόμη εντυπωσιακότερο από την στιγμή που οι διεθνείς ναυτιλιακές εταιρίες έχουν εντάξει στα δρομολόγια τους την Μεσόγειο και σημαντικούς (νότιους) ιταλικούς λιμένες (Gοia Tauro, Taranto), οι οποίοι μάλιστα λειτουργούν για μεγάλο χρονικό διάστημα υπό το καθεστώς της ελεύθερης αγοράς. Λαμβάνοντας υπόψη αυτό το πλαίσιο, είναι εκπληκτικό ότι σημαντικό μερίδιο εμπορευματοκιβωτίων ασιατικού εμπορίου στη Βόρεια Ιταλία εξακολουθεί και δεν πλέει από/προς τους ιταλικούς λιμένες, αλλά καθοδηγείται μέσω των βόρειων ευρωπαϊκών λιμένων. Αυτό το φαινόμενο μπορεί να δικαιολογηθεί από την αδυναμία του ιταλικού σιδηροδρομικού δικτύου (προβλήματα διαλειτουργικότητας του ιταλικού σιδηρόδρομου με άλλους γειτονικούς όπως π.χ. με τον γαλλικό) και των εφοδιαστικών συστημάτων να αυξήσουν την πρόσβαση των βόρειων βιομηχανικών περιοχών της χώρας στους νότιους ιταλικούς λιμένες (υπολογίζεται ότι αν υπήρχε ικανοποιητική σύνδεση τα TEU θα κέρδιζαν έως και 14 ημέρες ταχύτερη παράδοση / παραλαβή). Μια αξιόπιστη εμπορική σιδηροδρομική σύνδεση του ιταλικού νότου με τον βορειοδυτική Ευρώπη σε συνδυασμό με την ανάπτυξη εφοδιαστικών συστημάτων θα μπορούσε να αντιστρέψει κυριολεκτικά το υφιστάμενο σκηνικό της ευρωπαϊκής λιμενικής αγοράς στο ευρωασιατικό εμπόριο. Τα «*σκάφη μητέρες*» δεν θα είχαν λόγο να περάσουν τα στενά του Γιβραλτάρ (αντίστοιχη περίπτωση μπορεί να διαμορφωθεί και με την ανάπτυξη μίας αξιόπιστης εφοδιαστικής - σιδηροδρομικής σύνδεσης ενός βορειοελλαδικού λιμένα με τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης).

Επιπλέον, σε σχέση με τις άλλες μεταφορικές υποδομές η δυνατότητα πρόσβασης από εδάφους στους λιμένες παρουσιάζει ποικιλία μορφών εξαιτίας των χαρακτηριστικών των εμπορευμάτων και των τρόπων μεταφοράς. Καταρχήν η προσβασιμότητα μπορεί να εξεταστεί είτε από τους λιμένες προς την ενδοχώρα είτε / και από την ενδοχώρα προς τους λιμένες. Επίσης υπάρχουν λιμένες όπου η προσβασιμότητά τους συνήθως έχει είτε (Billou & Gray, 2005):

- **Μονή κατεύθυνση** στην οποία διακινείται συνήθως ένα προϊόν (π.χ. εξαγωγικοί λιμένες πετρελαίου της Σαουδικής Αραβίας), δραστηριοποιούνται λίγοι «*παίκτες*» σε εντοπισμένες και περιορισμένες περιοχές και χρησιμοποιούνται επιλεγμένα μεταφορικά μέσα (π.χ. αγωγοί και πετρελαιοφόρα) είτε,
- **Διπλή κατεύθυνση** στην οποία διακινούνται πλήθος εμπορευμάτων (π.χ. το λιμάνι του Πειραιά), δραστηριοποιούνται πολλοί «*παίκτες*» οι οποίοι δεν είναι εκ των προτέρων εντοπισμένοι και βρίσκονται διάσπαρτοι σε μεγάλη χωρική ενότητα, ενώ χρησιμοποιούνται για την συνολική μεταφορά των εμπορευμάτων πολλά και συνδυασμένα μέσα μεταφοράς.

Επίσης, σύμφωνα με τον Catalani (2001), βάση της παρατήρησης των φορτίων, ένας λιμένας μπορεί να χαρακτηριστεί ότι έχει:

- «*ενεργό δυνατότητα πρόσβασης*», όταν αυτός εξάγει
- «*παθητική δυνατότητα πρόσβασης*» όταν αυτός εισάγει, παρά εξάγει

Σύμφωνα με τον Notteboom (2001) την πρόσβαση στους θαλάσσιους λιμένες την διαμορφώνουν γενικά τέσσερα αλληλοεξαρτώμενα επίπεδα, με την εξής σειρά:

1. Ως προς την Τοποθεσία (πρώτο επίπεδο) αφορά τη γεωγραφική θέση ενός λιμένα έναντι των κεντρικών θέσεων στο οικονομικό χώρο που διαμορφώνει ένα βασικό στοιχείο για την εγγενή δυνατότητα πρόσβασης.
2. Ως προς την Υποδομή (δεύτερο επίπεδο) περιλαμβάνει την παροχή και την εκμετάλλευση βασικής υποδομής και τις συνδέσεις για τους κόμβους στο σύστημα μεταφορών.
3. Ως προς τις Μεταφορές (τρίτο επίπεδο) περιλαμβάνει τις υπηρεσίες των μεταφορικών μέσων στις αλυσίδες μεταφορών.
4. Ως προς την Εφοδιαστική (Logistics) (τέταρτο επίπεδο) περιλαμβάνει την οργάνωση των αλυσίδων μεταφορών και την ενσωμάτωση της αλυσίδας μεταφορών στη εφοδιαστική αλυσίδα.

Τα τελευταία επίπεδα αξιοποιούν τα πρώτα (π.χ. το επίπεδο υποδομής εξυπηρετεί ταυτόχρονα και το επίπεδο των μεταφορών και αυτό της εφοδιαστικής - logistics). Τα πρώτο και το δεύτερο επίπεδο απαιτούν μια πιο χωρική προσέγγιση, ενώ στα ανώτερα επίπεδα επικρατεί μια πιο λειτουργική προσέγγιση. Έτσι, όσο πιο βασικό είναι το επίπεδο τόσο χαμηλότερη είναι η ανταπόκριση ή η προσαρμοστικότητα στις αλλαγές που παρουσιάζονται στη ζήτηση της αγοράς (π.χ. ο προγραμματισμός και η κατασκευή μιας επιπλέον προβλήτας διαρκεί πολλά χρόνια σε σημείο που μπορεί να μην κατασκευαστεί ποτέ). Αντίθετα στο εφοδιαστικό επίπεδο, οι διαχειριστές των μεταφερόμενων προϊόντων είναι σε θέση να αποκριθούν άμεσα στις εξελίξεις της αγοράς, τροποποιώντας απλά το σχέδιο των αλυσίδων μεταφορών.

7.4. Η έννοια της «*Λιμενικής Κεντρικότητας*»

Όπως αναφέρεται και στην προηγούμενη ιεράρχηση του Notteboom η γεωγραφική θέση ενός θαλάσσιου λιμένα αποτελεί το πρώτο βασικό συστατικό για την ανταγωνιστικότητα ενός λιμένα από την άποψη της δυνατότητας πρόσβασης.

Είναι κατανοητό ότι μια «*στρατηγική θέση*» μπορεί να είναι μια θέση κοντά (World Bank, 1992): **α)** στις κύριες θαλάσσιες διαδρομές (π.χ. Σινγκαπούρη, Μάλτα κ.α.) **β)** ή/και κοντά στα μεγάλα κέντρα παραγωγής ή/και κατανάλωσης (π.χ. Ρότερνταμ, Νέα Υόρκη κ.α.). Η έννοια της «*κεντρικότητας*» αναφέρεται στη συνολική εγγύτητα ενός λιμένα έναντι των κεντρικών θέσεων στην ενδοχώρα, χωρίς όμως αυτή (σημ. η ενδοχώρα) να προσδιορίζεται ότι είναι άμεση, γειτονική, αν είναι στην ίδια χώρα, σε άλλο κράτος, σε άλλη ήπειρο.

Η κεντρικότητα αφορά κυρίως τους μεγάλους λιμένες ή εκείνους που επιθυμούν να πρωταγωνιστήσουν σε μια μεγαλύτερη ενδοχώρα, από αυτή που τους αρμόζει (η μεθοδολογία όμως αυτή μπορεί να εφαρμοστεί και σε χαμηλότερα χωρικά επίπεδα). Η κεντρικότητα είναι ένας απαραίτητος όρος για μια υψηλή εγγενή δυνατότητα πρόσβασης σε μια απέραντη ενδοχώρα (Notteboom, 2001). Παραδείγματα επιτυχημένων λιμένων αποδεικνύουν ότι δεν είναι απαραίτητο στοιχείο η «*στρατηγική θέση*» (*centrepoint*) για να αντιμετωπιστούν ως «*κεντρικοί λιμένες*» ή

αλλιώς ως «*Πύλες*» (*central ports, mainports, gateways*). Απαραίτητο όμως στοιχείο είναι να υπάρχουν εκτενείς, αποδοτικές και αξιόπιστες συνδέσεις του λιμένα με την ενδοχώρα, χωρίς όμως να αποκλείεται και άλλοι παράγοντες όπως οι Hayuth & Fleming (1994 b) και Shashikumar (1999) αναφέρουν σχετικά με την πολιτική κάποιων λιμένων, οι οποίοι γίνονται «*κεντρικοί*» σε συνέχεια μιας πολιτικής προσέλκυσης μέσω κινήτρων, κορυφαίων ναυτιλιακών μεταφορέων.

Ο Bremer Ausschuss für Wirtschaftsforschung (1980, στο Notteboom, 2001), έχει αναπτύξει ένα δείκτη κεντρικότητας. Ο δείκτης αυτός επηρεάζεται από την απόσταση σε σχέση με τον πληθυσμό των κύριων οικονομικών περιοχών της ενδοχώρας και βασίζεται σε μία διπλή υπόθεση, ότι:

- όσο οι μεταφορικοί κόμβοι της ενδοχώρας είναι μακριά ο ένας από τον άλλο τόσο μικρότερη θα είναι η αλληλεπίδραση του κεντρικού λιμένα με τις κύριες οικονομικά περιοχές, επειδή ο χρόνος και το κόστος θεωρούνται ότι αυξάνονται με την απόσταση (η «*υπόθεση απόστασης*») και
- όσο μεγαλύτερο το μέγεθος μιας κεντρικής θέσης (που μετριέται σε σχέση με τον πληθυσμό ή την οικονομική παραγωγή στις κεντρικές θέσεις και των όγκων των φορτίου που περνούν από τις Πύλες) τόσο μεγαλύτερη είναι η έλξη που ασκείται στους κεντρικούς λιμένες έναντι άλλων θέσεων *(«υπόθεση κλίμακας» -«scale hypothesis»)*.

Εφαρμόζοντας τον δείκτη αυτό στην ευρύτερη περιοχή Hamburg - Le Havre αποδεικνύεται ότι η Αμβέρσα έχει υψηλότερο δείκτη κεντρικότητας σε σχέση με τους άλλους λιμένες, υπονοώντας έτσι την καλύτερη της θέση έναντι μιας της κοινής ενδοχώρας. Εντούτοις, άλλες αναλύσεις όπως αυτές των AGHA-SEA (1996a) και Bureau Bartels (1993) (στο Notteboom, 2001) βασιζόμενοι σχεδόν στην ίδια μεθοδολογία αλλά λαμβάνοντας υπόψη τους άλλα στοιχεία μέτρησης (π.χ. όχι τον πληθυσμό της κεντρικής θέσης αλλά το Ακαθάριστο Προϊόν του) έβγαλαν διαφορετικά αποτελέσματα. Για αυτό τον λόγο, όπως και ο Ojala, (1997) αναφέρει ότι οποιοσδήποτε καθορισμός της έννοιας «*κεντρικότητα*» θα είναι πάντα σχετικός, έτσι μπορούμε να κάνουμε παρά μόνο γενικές αναφορές σε μια ευρύτερη κεντρική περιοχή ή ένα κεντρικό σημείο[19].

7.5. Σχέση Λιμενικής Προσβασιμότητας - Κεντρικότητας

Η σχέση μεταξύ της κεντρικότητας και της δυνατότητας πρόσβασης είναι κάπως διφορούμενη. Κάθε «*κεντρικός λιμένας*» (για να είναι και να παραμένει κεντρικός) οφείλει να είναι καλά συνδεδεμένος με μια αχανή ενδοχώρα (όχι απαραίτητα άμεσα εφαπτόμενη) εντός και εκτός συνόρων με αποτέλεσμα, εξ ορισμού, να εμφανίζει υψηλή δυνατότητα πρόσβασης. Παράλληλα, υπάρχουν λιμένες με καλή πρόσβαση σε μικρότερη όμως χωρική κλίμακα και κακή πρόσβαση σε μεγαλύτερη (η κλίμακα του ποικίλει ανάλογα το μέγεθος του λιμένα, της χώρας, της περιφέρειας, της πόλης-λιμένα). Θεωρητικά δεν εμποδίζεται κανένας λιμένας από «*κεντρικός*» να γίνει

[19] Στην δυτική Ευρώπη, αυτή η κεντρική περιοχή είναι η γνωστή με το όνομα «μπλε μπανάνα» (νότια Αγγλία, οι Κάτω Χώρες, Βέλγιο, Λουξεμβούργο, βόρειο-ανατολική Γαλλία, ο άξονας του Ρήνου, η νότια Γερμανία και η βόρεια Ιταλία).

«*απλός*» και το αντίθετο. Επιπλέον, ανάλογα την κλίμακα κάποιος λιμένας μπορεί να αναφέρεται ως «*κεντρικός*» (όπως αυτός του Πειραιά παίρνοντας σαν κλίμακα την Ελλάδα), χωρίς όμως αυτός να ενσωματώνει τα διεθνή χαρακτηριστικά των «*κεντρικών λιμένων*» ή «*Πυλών*», των λιμένων π.χ. της «*μπλε μπανάνας*» (οι λιμένες της βορειοδυτικής Ευρώπης).

Τέλος, όσον αφορά τους παράγοντες που επηρεάζουν την Προσβασιμότητα - Κεντρικότητα των λιμένων, αυτοί δεν διαφέρουν από τους παράγοντες που επηρεάζουν γενικότερα τους λιμένες (βλ. κεφ. 6, π.χ. η δυναμική των ναυτιλιακών εταιριών, η αποτελεσματικότητα των διαχειριστών των φορτίων στους λιμένες κ.α.). Ωστόσο αξίζει να επισημανθεί ότι τουλάχιστον ο παράγοντας «*μεταφορική υποδομή που συγκλίνει στον λιμένα*», τουλάχιστον στις κύριες διαδρομές στην διεθνή αγορά (βλ. «*μπλε μπανάνα*»), δεν αποτελεί τον καθοριστικό στοιχείο επηρεασμού της Προσβασιμότητας - Κεντρικότητας καθώς σύμφωνα με τον Rietveld (1997, στο Van Klink, 2001), το σύνολο σχεδόν των λιμένων αυτών να απολαμβάνει, σε ένα βαθμό, την ίδια ποιότητα πρόσβασης από το έδαφος. Αυτή η δεδομένη πολυπλοκότητα του συστήματος που επηρεάζει την λειτουργία των λιμένων και η ευαισθησία που παρουσιάζει ο κλάδος στις πολιτικο-οικονομικές εξελίξεις υπονοεί ότι οι λιμένες δεν μπορούν (πλέον) να είναι σίγουροι ούτε καν για τη διατήρηση του μεριδίου τους στον αυξανόμενο όγκο των διαδικασιών μεταφορών.

7.6. Νέα πρότυπα στην Σχέση Λιμένα - Χώρου

Όπως έχει αναφερθεί, ήδη από την δεκαετία του '50 εμφανίζονται στις ανεπτυγμένες χώρες τρεις σημαντικές εξελίξεις στην βιομηχανία των μεταφορών: η εμπορευματοκιβωτιοποίση (containerisation) και η διατροπικότητα (intermodality) και οι πρώιμες υπηρεσίες διοικητικής μέριμνας (logistics), από μια αυξανόμενη ζήτηση για δυνατότητα πρόσβασης, από άποψη χρόνου. Αυτή η ανάγκη έφερε επανάσταση στην ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία και σε ένα μεταγενέστερο στάδιο και στις εγχώριες μεταφορές.

Αυτές οι εξελίξεις οδήγησαν (και οδηγούν) σε μια χρόνο-χωρική σύγκλιση και έχουν προκαλέσει (και προκαλούν) χωρικές και λειτουργικές προσαρμογές στα συστήματα λιμένων αλλά και στα δίκτυα των εσωτερικών μεταφορών. Οι προσαρμογές, με τη σειρά τους, αναδιαμορφώνουν τις απαιτήσεις για δυνατότητα πρόσβασης, και έτσι με αυτόν τον τρόπο υποκινείται η αναζήτηση αποδοτικότερων τεχνολογικών και οργανωτικών καινοτομιών (Juhel M.H., 2001).

Πλούσια είναι η βιβλιογραφία που αναλύει τη χωρική ανάπτυξη των λιμενικών συστημάτων σε σχέση με τα θαλάσσια δίκτυα και τα δίκτυα της ενδοχώρας. Παραδείγματος χάριν το πρότυπο Taaffe et al (1963 στο Notteboom, 2002) προτείνει ένα αυξημένο επίπεδο συγκέντρωσης λιμένων σε συνδυασμό με ορισμένες ενδοχώριες διαδρομές και σημαντικά αστικά κέντρα. Επίσης εμπειρικές μελέτες, όπως αυτές των Kuby & Reid (1992), Notteboom (1997) και Lago et al (2001) καταδεικνύουν ότι μερικά συστήματα λιμένων είναι πιο πολύ χωρικά συγκεντρωμένα από άλλα ενώ κάποια άλλα ακολουθούν ένα ομοιόμορφο σύστημα διανομής των εμπορευμάτων. Κάποιοι άλλοι, όπως ο Wang (1998), τροποποιούν τα ανωτέρω πρότυπα προκειμένου να αναδειχτεί η μοναδικότητα μερικών περιοχών για την

υποδοχή και λειτουργία λιμενικών εγκαταστάσεων. Ενδιαφέρον, όμως παρουσιάζουν τα πρότυπα Barke (1986) και Hayuth (1981) τα οποία εισάγουν μια διαδικασία αποσυγκέντρωσης των λιμενικών συστημάτων.

Χαρακτηριστικά, το εξιδανικευμένο θεωρητικό πρότυπο στην ανάπτυξη συστημάτων λιμένων εμπορευματοκιβωτίων, όπως παρουσιάζεται από Hayuth (1981), διακρίνει πέντε φάσεις, κάθε μια με τα διαφορετικά χαρακτηριστικά όσον αφορά στα σχέδια συγκέντρωσης, τις σχέσεις λιμένα-ενδοχωρών και τις τεχνολογικές καινοτομίες.

1. Στη πρώτη φάση του containerisation, η συγκέντρωση στο μεταφορικό σύστημα επηρεάζεται από την προθυμία τόσο των μικρότερων λιμένων με ευνοϊκή περιοχή ή θέση όσο και των μεγαλύτερων λιμένων να υιοθετήσουν τις νέες αλλαγές[20]. Δεδομένου ότι το containerisation δεν έχει προσδιοριστεί ακόμα ως μέσο για να επεκταθεί ο λιμένας καμία σημαντική αλλαγή δεν πραγματοποιείται στην ευρύτερη περιοχή και στις σχέσεις λιμένα-ενδοχώρας. Μόλις το containerisation και η διατροπικότητα (intermodality) καταστούν πλήρως λειτουργικά, επιτρέπουν στους εν λόγω χρήστες του συστήματος να ωφεληθούν περισσότερο και πρώτοι από οποιοδήποτε άλλο λιμένα που δεν έχει υιοθετήσει τις αλλαγές πρώιμα.
2. Στη δεύτερη φάση η ανάπτυξη μιας ιεραρχίας των μεγάλης κλίμακας κέντρων φόρτωσης και των δευτερευόντων - συμπληρωματικών λιμένων (των feederport) ενισχύει τη συγκέντρωση στο σύστημα των λιμένων εμπορευματοκιβωτίων.
3. Στη τρίτη φάση, όταν το containerisation γίνεται μια κυρίαρχη τεχνική στο γενικό εμπόριο, το συνδυασμένο δίκτυο μεταφορών επεκτείνεται και η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων επικεντρώνεται περαιτέρω σε έναν πιο περιορισμένο αριθμό αλλά μεγαλύτερων σε μέγεθος λιμένων.
4. Στη τέταρτη φάση η συγκέντρωση στις κύριες γραμμές μεγάλων φορτίων, μεταξύ των κέντρων φόρτωσης και των σημαντικών κέντρων αγοράς, επιτρέπει τη βαθύτερη διείσδυση στην ενδοχώρα και εισάγει τον άμεσο ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων που βρίσκονται σε απόσταση ο ένας από τον άλλο (inter-range competition).
5. **Στην πέμπτη και τελική φάση, ο Hayuth εισάγει την τάση προς την αποσυγκέντρωση του συστήματος λιμένων εμπορευματοκιβωτίων ως αποτέλεσμα αυτού που λέγεται "περιφερειακή λιμενική πρόκληση" ("the peripheral port challenge")**, θέμα που θα εξεταστεί αναλυτικότερα στην συνέχεια .

Για να γίνει πιο κατανοητή η τάση της σχέσης του θαλάσσιου λιμένα με την ενδοχώρα ο Theo Notteboom (2001) αναπτύσσει, σε τέσσερις φάσεις, ένα θεωρητικό πρότυπο χωρικής ανάπτυξης ενός εσωτερικού δικτύου, βασισμένο στο συνδυασμό πλοίου - τρένου.

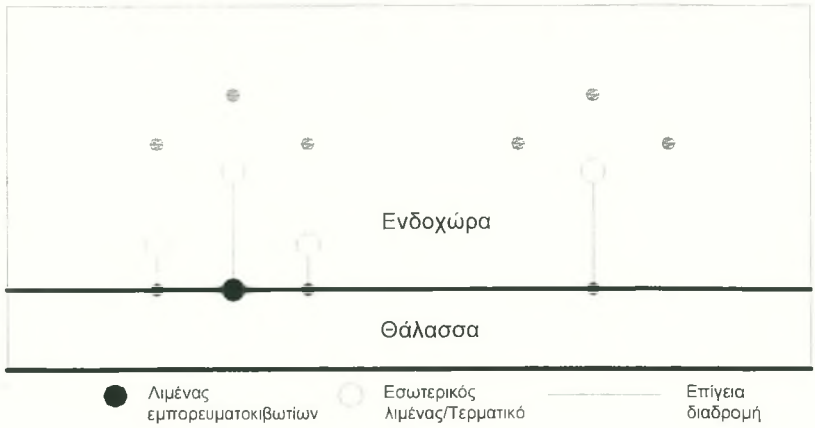
Στην πρώτη φάση, οι οικονομίες κλίμακας επιτρέπουν στους μεγάλους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων να επεκτείνουν την ενδοχώρα τους. Οι μικρότεροι λιμένες περιορίζονται στην άμεση ενδοχώρα τους.

---

[20] Μερικοί από γνωστούς κεντρικούς λιμένες, οι οποίοι υπήρξαν πολύ πριν από την επανάσταση των εμπορευματοκιβωτίων, επένδυσαν νωρίς στις πιο πρόσφατες τεχνολογίες, ακολουθώντας το ρητό "the importance of being first" (π.χ. Rotterdam, Hamburg και Antwerp).

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.1.

Α' Φάση Πρότυπου Χωρικής Ανάπτυξης ενός Εσωτερικού Δικτύου (πλοίο - τρένο)



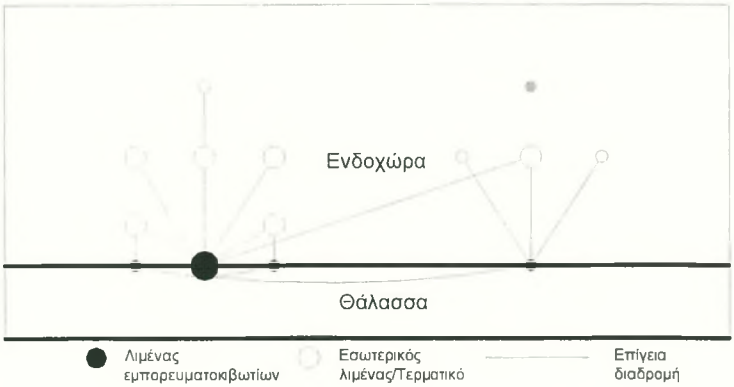
Στη δεύτερη φάση, ως αποτελέσματα της αυτο-ενίσχυσης των εσωτερικών κέντρων φορτίων αυξάνεται το επίπεδο διείσδυσης τους και σε άλλες περιοχές ενώ παράλληλα ενισχύεται η τάση συγκέντρωσης στο σύστημα λιμένων. Οι γραμμές σημαντικής διείσδυσης προέρχονται από τα κέντρα φόρτωσης και είναι αυτοί οι λιμένες που μπορούν τώρα να κατακτήσουν τις ενδοχώρες των γειτονικών μικρότερων λιμένων. Οι τελευταίοι λιμένες βρίσκονται αντιμέτωποι σε έναν φαύλο κύκλο.

Οι μικρής κλίμακας δραστηριότητες μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων αποτρέπουν την εγκατάσταση συχνών δρομολογίων τραίνων (block & shuttle trains) στις πιο απόμακρες ενδοχώρες. Λόγω της ανικανότητας να εξυπηρετηθεί μια ουσιαστική ενδοχώρα, οι σημαντικότερες ναυτιλιακές γραμμές δεν περιλαμβάνουν τους μικρότερους λιμένες στα κυκλικά διεθνή δρομολόγιά τους. Αυτό οδηγεί ακόμα στις μικρότερες ποσότητες που προορίζονται για την απόμακρη ενδοχώρα τους. Επομένως, οι μικρότεροι λιμένες διοχετεύουν (χωρίς να το θέλουν) κάποια από την κυκλοφορία τους στους μεγαλύτερους λιμένες, οι οποίοι λειτουργούν ως hub-feeder (βλ. Παράρτημα IV), ενισχύοντας περαιτέρω την ανταγωνιστική τους θέση.

Εντούτοις, τα μεγάλα Εσωτερικά Κέντρα Φορτίων, δεν είναι ακόμα ικανά να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά τους μικρότερους λιμένες που είναι τοποθετημένοι πιο κοντά σε μια απόμακρη γι' αυτά, ενδοχώρα. Ως εκ τούτου, το τρένο που αναχωρεί από τον κεντρικό λιμένα με προορισμό τις απόμακρες ενδοχώρες έχει μια χαμηλή συχνότητα και μια υψηλή χρονική ανοχή λόγω των περιορισμένων όγκων εμπορευματοκιβωτίων.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.2.

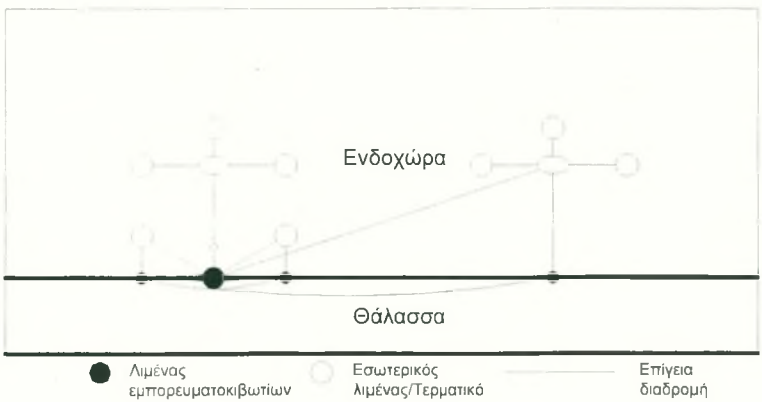
Β' Φάση Πρότυπου Χωρικής Ανάπτυξης ενός Εσωτερικού Δικτύου (πλοίο - τρένο)



Στην τρίτη φάση, πραγματοποιείται η κατασκευή του Εσωτερικού Λιμένα (inland port ή αλλιώς inland hub) στις απόμακρες ενδοχώρες. Η χωρική δομή εξελίσσεται από ένα κακώς-συνδεμένο σύστημα εσωτερικών τερματικών της ίσης θέσης σε ένα δίκτυο hub-and-spoke. Ο κεντρικός λιμένας ακόμα χρησιμεύει ως μια πλήμνη για την αμεσότερη ενδοχώρα. Η συγκέντρωση κυκλοφορίας τρένων μεγάλης απόστασης σε λίγες κύριες γραμμές προσφέρει στον κύριο θαλάσσιο λιμένα ευκαιρίες για αποτελεσματικότερο ανταγωνισμό με τους πιο απόμακρους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων. Παράλληλα, νέοι εσωτερικοί τερματικοί σταθμοί προκύπτουν κατά μήκος των διαδρόμων. Αρχικά, αυτοί οι τερματικοί σταθμοί ωφελούνται, σε μια περιορισμένη κλίμακα, από το φορτίο που ρέει μέσω των διαδρόμων.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.3.

Γ' Φάση Πρότυπου Χωρικής Ανάπτυξης ενός Εσωτερικού Δικτύου (πλοίο - τρένο)



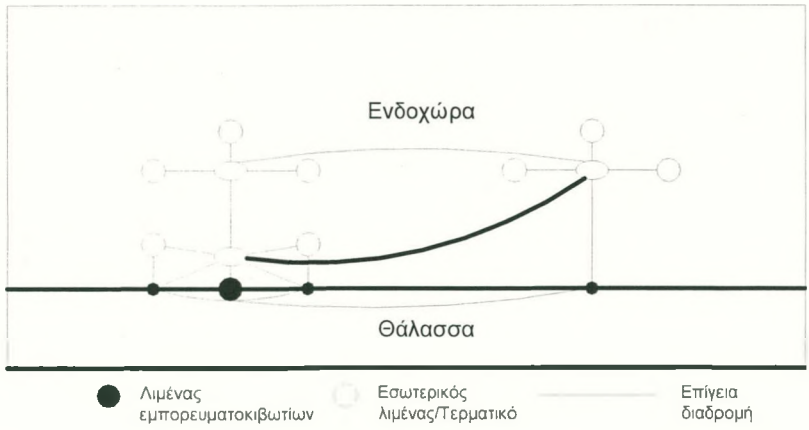
Στην τέταρτη φάση, μερικά από τα νέα εσωτερικά τερματικά (inland terminals) στην αμεσότερη ενδοχώρα του κεντρικού λιμένα φορτίων αναπτύσσονται σε Κύρια Εσωτερικά Τερματικά (master-hub). Οι γειτονικοί μικρότεροι λιμένες είναι τώρα ικανοί να χρησιμοποιήσουν το εκτενές ενδοχώριο δίκτυο χωρίς στήριξη από τον κεντρικό λιμένα.

Η χρήση των Κύριων Εσωτερικών Τερματικών (master-hubs) ή ακόμα περισσότερο Inland Logistics Ports από τους μικρούς και μεγάλους λιμένες της ίδιας συστάδας λιμένων ενισχύει την τάση προς έναν ορισμένο βαθμό αποσυγκέντρωσης στο λιμενικό σύστημα.

Το διασυνδεδεμένο (intermodal) σιδηροδρομικό δίκτυο γίνεται πλήρως ολοκληρωμένο όταν όλα τα Κύρια Εσωτερικά Τερματικά δια-συνδέονται μέσω τραίνων υψηλής συχνότητας. Ο αυξανόμενος αριθμός εσωτερικών κέντρων στο σιδηροδρομικό δίκτυο έχει σοβαρές συνέπειες στην πολυπλοκότητα και στη δομή του εσωτερικού δικτύου συλλογής και διανομής.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.4.

Δ' Φάση Πρότυπου Χωρικής Ανάπτυξης ενός Εσωτερικού Δικτύου (πλοίο - τρένο)



Έτσι, από την πλευρά εδάφους, η μεγάλη πίεση στα δίκτυα συλλογής και διανομής που προκαλούνται από την εξελισσόμενη δομή και τρόπο λειτουργίας του λιμενικού δικτύου παγκοσμίως οδηγεί τελικά σήμερα στην εμφάνιση σήμερα, κυρίως, τριών (3) προτύπων υποστήριξης της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistic ports, κέντρα διανομών και logistics κοντά σε λιμένες και Εσωτερικοί Λιμένες) και ενός (1) επιπλέον λιμενικού συστήματος (σύστημα περιφερειακής λιμενικής ανάπτυξης).

Αναλυτικότερα:

7.6.1. Logistic Port

Ένα Logistic Port δεν απλό ναυτιλιακό τερματικό, στο οποίο εκτελούνται εργασίες φορτοεκφόρτωσης, εναποθέσεις εμπορευματοκιβωτίων και απλές αποθηκεύσεις «*σπασμένου φορτίου*».

Ένα Logistic Port συμπεριλαμβάνει υποδομές και υπηρεσίες της εφοδιαστικής υπηρεσίας. Διαθέτει σύγχρονες αποθήκες διαχείρισης εμπορευμάτων, συστήματα και τεχνικές διανομής, εγκαταστάσεις συσκευασίας - αποσυσκευασίας, υποδομές μεταφορτώσεων, ολοκληρωμένα πληροφορικά συστήματα μεταφορικών πληροφοριών κ.α. Πρέπει να επισημανθεί ότι υπάρχει μια διαφορά μεταξύ των υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας ή των γενικών υπηρεσιών εφοδιαστικής (General Logistics Services - GLS) και των προστιθεμένης αξίας δραστηριοτήτων εφοδιαστικής (value-added logistics activitie VAL). Ουσιαστικά ένα Logistic Port είναι ένα Εμπορευματικό Κέντρο, όπως αναλύθηκε στο κεφ. 4, μόνο που έχει ένα επιπλέον **μοναδικό πλεονέκτημα**. Βρίσκεται σε άμεση λειτουργική σχέση, στην ίδια χωρική ενότητα με ένα μεταφορικό τερματικό (θαλάσσιο λιμένα), με υψηλούς όγκους εμπορευμάτων, γεγονός που προκαλεί εκτός από οργανωτικές - χωροταξικές εξυπηρετήσεις και ευνοϊκές οικονομίες κλίμακας και εξοικονομήσεις χρόνου, ιδιαίτερα ευεργετικές για την υποστήριξη των συστημάτων Just In Time (Robinson R., 2002).

Επίσης, ένα Logistic Port δημιουργεί σημαντικές οικονομίες (και περιβαλλοντικές) σε μια σημαντική κατηγορία εμπορευμάτων που εισάγονται και επανεξάγονται από τον λιμένα, με την προσθήκη σε αυτά υπηρεσιών μικρής αξίας. Έτσι, π.χ. εμπορεύματα από διαφορετικές χώρες μπορούν να προσαρμόζονται στον λιμένα, να συσκευάζονται και να επανεξάγονται άμεσα από αυτόν, χωρίς να υπάρχει κόστος μεταφοράς και διαχείρισής τους σε εγκαταστάσεις σε απόσταση από τον λιμένα. Η δομή του σύγχρονου εμπορίου επιζητά την ύπαρξη θαλάσσιων λιμένων στους οποίους π.χ. διαφορετικά εξαρτήματα ενός προϊόντος κατασκευασμένα σε διαφορετικές περιοχές να συναρμολογούνται στις εγκαταστάσεις του Logistic Port με εύκολες τεχνικές ή προϊόντα πάλι από διαφορετικές περιοχές να συσκευάζονται μαζί με δώρα-προσφορές και να επανεξάγονται σε ολόκληρο τον κόσμο.

Σύμφωνα με τον UNCTAD (2004 a) η εφαρμογή μιας logistics πολιτικής για τους λιμένες μπορεί να αποδειχθεί ευεργετική σε περισσότερα από ένα επίπεδα. Κατ' αρχήν, η προσφορά logistics υπηρεσιών από τους λιμένες επιτρέπει στις λιμενικές εταιρίες να διαφοροποιήσουν το χαρτοφυλάκιο των υπηρεσιών, και ως εκ τούτου να μειώσουν την εξάρτησή τους από τις ναυτιλιακές εταιρίες και μόνο. Δεύτερον, επαναπροσανατολίζει μέρος των λιμενικών επενδύσεων προς τη βελτίωση των δικτύων που βλέπουν προς την ενδοχώρα τα οποία μπορούν στη συνέχεια να υποκινήσουν την παραγωγή απασχόλησης και την περιφερειακή ανάπτυξη. Τρίτον, οι ενδοχώριες-προσανατολισμένες στρατηγικές παρέχουν στους λιμένες ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με τους γειτονικούς λιμένες και άλλους ανταγωνιστές και τέλος, τέτοιες είδους στρατηγικές θα επιτρέψουν στους λιμένες για να ενσωματωθούν πλήρως στις εφοδιαστικές αλυσίδες και τις αλυσίδες μεταφορών, και ως εκ τούτου θα τους επιτρέψουν να αναλάβουν ένα αποτελεσματικό και κεντρικό ρόλο στα διεθνή συστήματα logistics. Σύμφωνα, με μελέτη της Παγκόσμιας Τράπεζας (World Bank, 2003) οι συνολικότερες βελτιώσεις

που πραγματοποιήθηκαν, τα τελευταία χρόνια, στην διεξαγωγή του εμπορίου της Περιφέρειας APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation) μπορούν να δημιουργήσουν έως και $280 δισ. έσοδα για την περιφέρεια αυτή. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα τα μισά από αυτά τα έσοδα προέρχονται από την εισαγωγή και την βελτίωση των «*port logistics*».

Ωστόσο, στην περίπτωση που το Logistic Port λειτουργεί ως ένα θαλάσσιο εμπορευματικό κέντρο που εκτελεί διανομές στην πόλη-λιμένα και στην ευρύτερη περιοχή του πρέπει να επισημανθεί ότι υπάρχουν πιθανότητες για την δημιουργία επιπλέον προβλημάτων στην εύρυθμη λειτουργία της πόλης-λιμένα από τις αυξημένες απαιτήσεις των υπηρεσιών διανομών οι οποίες θα προστεθούν στις απαιτήσεις μεταφοράς των βαρέων οχημάτων. Επίσης, ενδέχεται κάποιες μορφές βιομηχανικής-βιοτεχνικής χρήσης, που πραγματοποιούνται σε ένα Logistic Port (συσκευασία, αποσυσκευασία, συναρμολόγηση κ.α.) να αυξήσουν την περιβαλλοντική πίεση που ήδη ασκείται στην διαμορφωμένη άμεση ενδοχώρα του λιμένα, υποβαθμίζοντάς την περαιτέρω. Η πίεση αυτή μπορεί να είναι και αισθητική από την ανάγκη κατασκευής πρόσθετων σύγχρονων αποθηκευτικών συγκροτημάτων (Robinson R., 2002, López R.C., Poole N., 2001).

Τέλος, ένα από τα επιχειρήματα που χρησιμοποιούνται ενάντια σε logistics επενδύσεις στον λιμένα είναι το υψηλό κόστος των επενδύσεων, ένα κόστος που οι περισσότεροι λιμένες επιθυμούν να το κατευθύνουν σε αυστηρά λιμενικές επενδύσεις. Σύμφωνα με τον Ο.Ο.Σ.Α. (OECD, 2004 a) υπάρχουν παραδείγματα λιμένων που επένδυσαν σε υποδομές εφοδιαστικής με σαφώς πιο λίγα κεφάλαια από αυτά που απαιτούνται να κατασκευαστούν αγκυροβόλια, προβλήτες κ.α. αυξάνοντας τα κέρδη του λιμένα. Μια logistic επένδυση σε ένα λιμένα μπορεί να είναι σε πολλαπλάσιο βαθμό πιο αποδοτική από μια αυστηρά λιμενική επένδυση που θα προσφέρει μια επιπλέον λιμενική εξυπηρέτηση. Πολλά από τα κέρδη από την εφοδιαστική μπορούν στην συνέχεια να επενδυθούν σε λιμενικές υποδομές.

Ένας από τους λιμένες που μπορούν να θεωρηθούν ότι είναι Logistics Port εκτός από τους προαναφερόμενους σε άλλα κεφάλαια ασιατικούς λιμένες Hong - Kong και Singapore αλλά και του Rotterdam αποτελεί και ο λιμένας Hamburg (Γερμανία), στις εγκαταστάσεις του οποίου έχουν παρουσία όλες οι μεγάλες logistics εταιρίες του κόσμου. Τα χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα αποθηκών που διαθέτει, οι συμπληρωματικές του εγκαταστάσεις κ.α. έχουν δημιουργήσει ένα ισχυρό «***εφοδιαστικό πόλο***», όχι τόσο για την γερμανική αγορά, όσο για την αγορά της ολόκληρης της Βαλτικής (Dagmar Trepins D., 2001 & Annual Report Port of Hamburg, 2005).

7.6.2. Κέντρα Διανομών & Κέντρα Logistics κοντά σε λιμένες

Εγκαταστάσεις Κέντρων Διανομών[21] & Κέντρων Logistics προτιμώνται να εγκαθίστανται πλησίον των λιμένων ή των κοντινών τους εσωτερικών τερματικών (inland terminals) με σκοπό την άμεση αλληλο - τροφοδότηση τους και την μειωμένη χρήσης βαρέων οχημάτων. Αν και οι εγκαταστάσεις αυτές ευθύνονται για τον (ευεργετικό) περιορισμό των μεταφορικών ροών βαρέων οχημάτων για μεγάλη απόσταση, εντούτοις στις περιοχές που είναι εγκατεστημένες δεν παύουν να δημιουργούν έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα, να επιβαρύνουν την ποιότητα του περιβάλλοντος κ.α. μαζί με το γεγονός ότι συμπαρασύρουν και αυτές με την σειρά τους άλλες βοηθητικές (οχλούσες) υπηρεσίες. Συνοπτικά, τα διεθνή παραδείγματα βεβαιώνουν την τάση συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού logistic δραστηριοτήτων γύρω από τους λιμένες, οι οποίες όμως επιβαρύνουν περαιτέρω τις υφιστάμενες χρήσεις γης.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα δύο Logistics Centers που περιβάλουν τον λιμένα Le Havre (Γαλλία) τα : α) Normandie Bridge Logistics Park & β) The Hode Logistics Park, έκτασης περίπου 80 εκταρίων έκαστο, τα οποία εκμεταλλεύονται τόσο την προσιτότιτά τους με τον λιμένα όσο και την εκτεταμένη βιομηχανική ζώνη που υφίσταται και αυτή κοντά στον λιμένα. Και τα δύο Logistics Centers βρίσκονται επίσης, πάνω στους δύο βασικούς αυτοκινητόδρομους Α13 (Χάβρη - Παρίσι - - Μόναχο - Γενεύη - Μιλάνο) και Α29 (Ισπανία - Πορτογαλία - Μπενελούξ - Σκανδιναβία), ενώ παράλληλα, από τον πλησίον σιδηροδρομικό σταθμό, αναχωρούν 150 εμπορευματικά δρομολόγια σε εβδομαδιαία βάση.

Ένα επίσης σχετικό παράδειγμα μπορεί να θεωρηθεί ο λιμένας της Barcelona, σε εφαπτόμενη έκταση του οποίου βρίσκεται το Parc Logistic de la Zona Franca, από το 1997, επένδυση που χρηματοδοτήθηκε από δημόσια και ιδιωτικά κεφάλαια (PPP). Η συγκεκριμένη εγκατάσταση διαθέτει σε μια έκταση επιφάνειας 40 εκταρίων, 105.000 τ.μ. αποθηκών και 72.000 τ.μ. γραφείων σε 6 κτήρια που είναι εξοπλισμένα με τις πιο πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις. Το συγκεκριμένο Logistics Center έχει το πλεονέκτημα να βρίσκεται στην καρδιά της βιομηχανικής περιοχής Zona Franca, μία από τις δυναμικότερες στην Ευρώπη και σε 15 λεπτά χρονοαπόσταση από την μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης των 4.2 εκατ. κατοίκων.

---

[21] Τα Κέντρα Διανομής (Distribution Centres) ανήκουν ή διοικούνται είτε από εταιρίες που διαχειρίζονται τη διανομή πολλών και διαφορετικών προϊόντων είτε από παραγωγικές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται τα δικά τους προϊόντα. Στους (ανοιχτούς και κλειστούς) χώρους των κέντρων διανομής οργανώνεται πιο αποτελεσματικά η αλυσίδα μεταφοράς και συνήθως (όχι απαραίτητα όμως) βρίσκονται κοντά σε μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους. Στα κέντρα διανομής μπορεί να πραγματοποιηθεί προ-συγκέντρωση και κατανομή των φορτίων (groupage), συντονισμός των αποστολών, συσκευασία και λειτουργίες συνοδευτικού ελέγχου (π.χ. έκδοση δελτίων αποστολής, εκτελωνισμός κ.α.). Ουσιαστικά, είναι ένας χώρος όπου διαφορετικά φορτία από διαφορετικούς προορισμούς διασταυρώνονται με σκοπό να βρεθούν οι κοινοί προορισμοί αποστολής. Με αυτό τον τρόπο εξοικονομούνται μεταφορικές διαδρομές, με ότι αυτό συνεπάγεται (λιγότερη κατανάλωση ενέργειας, καλύτερες τιμές στους πελάτες κ.α.). Γύρω στα 200 τέτοια κέντρα έχουν ιδρυθεί στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα της Αμβέρσας πρόσφατα (Reynaud C., 2001).

7.6.3. Εσωτερικοί Λιμένες

Οι «*Εσωτερικοί Λιμένες*» αποτελούν μια νέα πρωτοποριακή χωρική ανάπτυξη που έχει άμεση σχέση (σχέση αλληλεξάρτησης) με τους θαλάσσιους λιμένες.

Βέβαια οι οργανωμένες χωρικές αναπτύξεις για την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων μεταφερόμενων εμπορευματικών μεταφορών δεν είναι κάτι νέο. Εδώ και πολλά χρόνια, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, επάνω της θεωρία των δικτυώσεων, έχουν δημιουργηθεί χωρικές αναπτύξεις για την εξυπηρέτηση των λιμένων, μακριά από αυτούς. Η διαφορά σήμερα βρίσκεται στο αντικείμενο κυρίως των υπηρεσιών που προσφέρουν τέτοιου είδους αναπτύξεις και όχι τόσο στην ομολογουμένως μεγάλη ποικιλία ονοματολογίας που χαρακτηρίζει τον κλάδο.

Συνοπτικά, τυποποιώντας, τις συγκεκριμένες χωρικές αναπτύξεις κατηγοριοποιούνται σε δύο μεγάλες ομάδες.

1. Στα τερματικά (terminals).
2. Στους Εσωτερικούς Λιμένες (inland ports).

Υπάρχουν αρκετοί παράμετροι με τους οποίους κατηγοριοποιούνται με την σειρά τους τα **εσωτερικά τερματικά των λιμένων** όπως αναφέρει και ο Holtgen D. (1995) (γεωγραφικοί παράμετροι, η σχέση και το επίπεδο σημαντικότητας του τερματικού στο συνολικό μεταφορικό δίκτυο κ.α.), ωστόσο ένας βαθμός κατηγοριοποίησης διαχωρίζει τα τερματικά αυτά:

- σε σιδηροδρομικά τερματικά, οδικούς σταθμούς, ποτάμια τερματικά ή συνδυασμένα τερματικά (ανάλογα με το μέσο εξυπηρέτησης του λιμένα)
- σε κοντινά (10-50 km), μεσαίας κλίμακας (50-300 km) και απόμακρα (300-.. km) τερματικά (ανάλογα πόσο κοντά βρίσκονται στον λιμένα και φυσικά ανάλογα την κλίμακα της περιφέρειας που εξυπηρετούν και το μέγεθος του θαλάσσιου λιμένα)
- σε τερματικά τελωνιακής εξυπηρέτησης (Inland Clearance Depot) ή τερματικά εναπόθεσης άδειων TEU.
- σε τερματικά απλά (απλές φορτοεκφορτώσεις), πιο σύνθετα (ομαδοποιήσεις TEUs σε συρμούς και αποστολών, συγχωνεύσεις εμπορευμάτων μισοάδειων TEU βλ. groupage), ολοκληρωμένα (π.χ. μεταφορτώσεις TEU από το ποτάμιο τερματικό στο σιδηροδρομικό με την χρήση πληροφοριακών συστημάτων, τελωνειακές εργασίες για την άμεση φόρτωσή τους στο πλοίο, συνολική εξυπηρέτηση πελάτη με την ενημέρωση της πορείας του TEU μέχρι τον θαλάσσιο λιμένα αλλά και μέχρι την τελική παραλαβή στον τόπο προορισμού, των λιμενικών τιμολογίων, των δρομολογίων των πλοίων κ.α.)
- σε τερματικά που έχουν «*χαλαρή*» σχέση με τον θαλάσσιο λιμένα, σε τερματικά που έχουν σχέση αποκλειστικής συνεργασίας με τον λιμένα, σε τερματικά που ανήκουν ιδιοκτησιακά στον θαλάσσιο λιμένα (ή και το αντίθετο), σε τερματικά που εξυπηρετούν περισσότερο από έναν θαλάσσιους λιμένες.

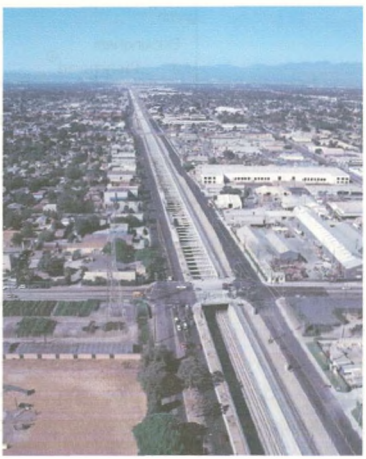
Τα τερματικά (terminals) αποτελούν τον αντικατοπτρισμό ενός κλασικού θαλάσσιου λιμένα στην ενδοχώρα. Τα τερματικά αυτά όπου έχουν λειτουργήσει ή σχεδιάζονται να υλοποιηθούν λειτουργούν ως «*ασπίδα*», ως «*δεξαμενή ασφαλείας*» του λιμένα

ενάντια στην αυξημένη κίνησή του. Μερικοί από τους παράγοντες που ώθησαν κάποιους θαλάσσιους λιμένες να αναπτύξουν εσωτερικά τερματικά ήταν η φυσική ή οικονομική τους αδυναμία να επεκταθούν παράκτια, οι περιβαλλοντικές αντιδράσεις, οι κοινωνικές - περιβαλλοντικές αντιδράσεις στις οχλήσεις των φορτηγών αυτοκινήτων αλλά και η ανάγκη τους για αύξηση της παραγωγικότητας και μείωση του χρόνου παραμονής του πλοίου στον λιμένα. Έτσι, η τελωνειακή, φορτωτική κ.ο.κ. τακτοποίηση των TEU σε απόσταση, χώρου και χρόνου, από τον λιμένα διευκολύνει την ταχύτερη και ποιοτικότερη φορτοεκφόρτωση του πλοίου. Μπορεί ένα σημαντικό κόστος από αυτήν την εργασία να μην το καρπώνεται άμεσα ο θαλάσσιος λιμένας, όμως η αύξηση της παραγωγικότητά του και η βελτίωση της αξιοπιστίας του αποτελούν ένα ισχυρό κίνητρο, στο πλαίσιο της εφοδιαστικής, στροφής του θαλάσσιου λιμένα προς την ενδοχώρα του. Μάλιστα, στις περιπτώσεις που ο λιμένας εμπλέκεται διαχειριστικά - ιδιοκτησιακά με το τερματικό (Roso V. Et all, 2002) η χρήση εργατικού δυναμικού που δεν ανήκει στο (συνήθως υψηλά αμειβόμενο) λιμενεργατικό δυναμικό προσφέρει σημαντική μείωση του κόστους διαχείρισης των TEU και κατά συνέπεια εξισορρόπηση των απωλειών του.

Σε κοντινή απόσταση από τα τερματικά συνήθως συγκεντρώνονται υποδομές logistics, όπως είναι τα TSCD (Transshipment, Storage, Collection and Distribution of goods), εκμεταλλευόμενα την εγγύτητα των υποδομών μεταφορτώσεων (Konings J.W., 1996). Χαρακτηριστικά παραδείγματα εσωτερικών τερματικών θαλάσσιων λιμένων θεωρούνται:

Το τερματικό που βρίσκεται σε απόσταση (κάθετη) 30 km από τους λιμένες **Los Angeles & Long Beach** και ουσιαστικά είναι σε σημείο που δεν εμποδίζει την «αστραφτερή» ζωή της πόλης. Το τερματικό αυτό ουσιαστικά είναι ένας κόμβος μεταφόρτωσης των TEU από το τρένο στο φορτηγό (και αντίστροφα) χωρίς όμως την δυνατότητα περισσότερων εξυπηρετήσεων (αποθηκεύσεις, πολυήμερες εναποθέσεις TEU κ.α.) Μάλιστα, η σύνδεση του εσωτερικού τερματικού με τους δύο θαλάσσιους λιμένες ανακατασκευάστηκε πλήρως πρόσφατα, καταργώντας έτσι τις 200 περίπου διασταυρώσεις με το οδικό δίκτυο της πόλης.





Η νέα κατασκευή του σιδηροδρομικού διαδρόμου (Alameda Corridor) στοίχισε $2,4 δισ. και χρηματοδοτήθηκε κατά $1,2 δισ. με ομολογιακό δάνειο που θα αποπληρώνεται αυτόματα από μέρος των εισπράξεων της χρήσης του διαδρόμου, κατά $400 εκατ. από δάνειο που χορήγησε το Αμερικανικό Υπουργείο Μεταφορών (U.S. DOT), κατά $347 εκατ. επιχορήγηση από τους δύο λιμένες και $154 εκατ. επιχορήγηση από την πόλη και την Πολιτεία. Η διασπορά του κόστους πληρωμής αυτού του σιδηροδρομικού διαδρόμου αποδεικνύει και την σημασία που δίνουν οι εμπλεκόμενοι φορείς στην ύπαρξη απευθείας ποιοτικής σύνδεσης του τερματικού με τους δύο λιμένες (San Joaquin Council of Governments, 2003 & δικτυακός τόπος Alameda Corridor).

Μια άλλης μορφή τερματικό λιμένα αποτελεί το ιδιωτικό τερματικό της εταιρίας IKEA στην περιοχή **Jönköping** 150 km μακριά από τον λιμένα του Göteborg στην Σουηδία, όπου σε εβδομαδιαία βάση (πολλές φορές και περισσότερο) ένα πλήρες εμπορευματικό τρένο τροφοδοτεί τον λιμένα με TEU.

Ένα επίσης σημαντικό εσωτερικό τερματικό είναι το **Virginia Inland Port** (VIP) (σημείο [1]) ιδιοκτησία του Port of Virginia (σημείο [2]) (Η.Π.Α.), το οποίο αν και χρησιμοποιεί το διακριτικό τίτλο «*inland port*» δεν είναι τίποτα άλλο από ένα απλό τερματικό που εκτός από φορτοεκφορτώσεις τρένο/φορτηγό προσφέρει τελωνειακές υπηρεσίες και αποθήκευση κενών TEU. Έτσι με το VIP εξυπηρετούνται σε βάθος 250 μιλίων μακριά από το Port of Virginia (σημαντικός λιμένας με προσέγγιση 75 διεθνών δρομολογίων) η πρωτεύουσα Washigton D.C. (σημείο [3]) αλλά και η Baltimore (Δικτυακός τόπος Port of Virginia).



Στην Αφρική, χαρακτηριστικό terminal θεωρείται το **Inland Container Depot Embakasi (ICDE)** στην Κένυα, δίπλα στην πρωτεύουσα Nairobi, 500 km μακριά από τον θαλάσσιο λιμένα Kilindini στην Mombasa. Η δημιουργία του τερματικού είναι πρωτοβουλία του θαλάσσιου λιμένα σε συνεργασία με την κρατική εταιρία σιδηροδρόμων, η διαχείριση του οποίου έχει δοθεί σε μια ιδιωτική διαμεταφορική εταιρία (forwarder). Το τερματικό αυτό απλώς εκτελεί σιδηροδρομικές φορτοεκφορτώσεις TEU και χύδην φορτίου (Roso V. et al, 2002).

Η **Ινδία** (όπως και στο Πακιστάν) χρησιμοποιούνται οι όροι Inland Container Depot (ICD) και Container Freight Station (CFS). Και οι δύο εγκαταστάσεις θεωρούνται σιδηροδρομικά τερματικά θαλάσσιων λιμένων, είναι δημόσιες, κοινόχρηστες, διαθέτουν τελωνειακό σταθμό, χώρους εναπόθεσης TEU, εγκαταστάσεις επισκευής τους και φορτοεκφορτωτικά μηχανήματα. Η διαφορά τους είναι ότι στα μεν ICD (που είναι και τα περισσότερα) γίνεται απλή φορτοεκφόρτωση TEU ενώ στα δε CFS υπάρχει η δυνατότητα ανοίγματος του TEU, φόρτωσής του (groupage) ή σταδιακής διανομής των εμπορευμάτων που διαθέτει. Το δίκτυο των ICD & CFS στην Ινδία είναι ιδιαίτερα εκτεταμένο, εξαιτίας της μεγάλης ενδοχώρας, των πολυπληθών αστικών πόλων στο εσωτερικό, του περιορισμένου εμπορευματικού λιμενικού δικτύου και της υψηλής σιδηροδρομικής παιδείας, κατάλοιπο της βρετανικής αποικιοκρατίας (σημ. στην Ινδία υπάρχει σιδηροδρομική εκπαίδευση σε πανεπιστημιακό επίπεδο). Από τα πιο γνωστά ICD είναι αυτά του **Ludhiana** (σημείο [1]), **2.200 km** μακριά από τον λιμένα Mumbai (Bombay) (σημείο [2]) και του **Hyderabad** (σημείο [5]) το οποίο βρίσκεται στο μέσον περίπου από τους λιμένες Chennai (Madras) και Cochin (σημεία [3] & [4] αντίστοιχα), (Roso V. et al, 2002).



Τέλος, στις προθέσεις του λιμένα του Sydney είναι να αναπτύξει άμεσα σε απόσταση **18 km** από τον λιμένα Port Botany στην περιοχή Enfield σιδηροδρομικό τερματικό για να περιορίσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση που προκαλούν τα φορτηγά μέσα στην πόλη του Sydney αλλά κυρίως για να αυξήσει την παραγωγικότητα του καθώς τα τελευταία χρόνια ο λιμένας εμφανίζει υψηλά ποσοστά αύξησης εργασιών και σε ένα βαθμό θεωρείται κορεσμένος. Σημειώνεται ότι από το σύμπλεγμα των λιμένων που συγκροτούν τον κρατικό λιμένα Port Sydney, πραγματοποιούνται το 98% των εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας, ενώ η ετήσια μέση αύξηση του κύκλου εργασιών της είναι 7,5% τα τελευταία 25 χρόνια. Η συγκεκριμένη τοποθεσία επιλέχτηκε, μεταξύ άλλων, γιατί από την κατεύθυνση αυτή περνούν το 50-60% των εισαγόμενων TEU και το 30% των εξαγόμενων TEU (Sydney Ports, 2005).

Οι **Ολοκληρωμένες Αναπτύξεις Εμπορευματικών Μεταφορών & Logistics** διαφέρουν από τα τερματικά στο είδος, το μέγεθος και στην ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν. Έτσι, όπως κάποιοι θαλάσσιοι λιμένες μετεξελίσσονται σε logistics ports έτσι και πολλά τερματικά μετεξελίσσονται σε περιοχές παροχής

ολοκληρωμένων εφοδιαστικών υπηρεσιών. Οι ονομασίες τους πάμπολλες και ποικίλουν ανάλογα με την χώρα και το επίπεδο των εφοδιαστικών υπηρεσιών που προσφέρουν (μεταξύ άλλων Visser et al, 1999): Dry Ports (σε αντιδιαστολή με το Sea Ports), Distribution Centers, Distriparks, Logistics Zones, Logistics Campuses (στις Η.Π.Α.), Interporti (στην Ιταλία), Plates-Forms Logistics (στην Γαλλία), Guterverkehrszentren - GVZs (στην Γερμανία), Freight Village (στα επίσημα έγγραφα της Ε.Ε.), Εμπορευματικά Κέντρα (στην Ελλάδα) κ.α. Πολλές από αυτές τις ονοματολογίες δεν ανταποκρίνονται στο πρότυπο και ταυτόχρονα στην επιχειρηματικότητα ο καθείς επιχειρηματίας συμπληρώνει στον τίτλο της επιχείρησής του, για λόγους marketing, προσδιορισμούς που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα (π.χ. στην ελληνική αγορά σχεδόν κάθε οδική μεταφορική εταιρία έχει προσθέσει στην επιγραφή της τον προσδιορισμό logistics, χωρίς οι εταιρίες αυτές να μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες logistics). Ωστόσο, η επιστημονική βιβλιογραφία χρησιμοποιεί τον όρο «*Inland ή Dry Ports*» (**Εσωτερικός Λιμένας**), θέλοντας να δείξει την χωρική αντιστοιχία ενός θαλασσίου λιμένα στην ενδοχώρα. Όχι απλά ενός τερματικού αλλά ενός λιμένα που μπορεί να συμπεριλάβει στις υπηρεσίες του επιπλέον υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας.

Έτσι ένας «*Εσωτερικός Λιμένας*» σύμφωνα με διάφορους ορισμούς μπορεί να είναι «*...μια καλά οριζόμενη περιοχή μέσα στην οποία αναπτύσσονται όλες οι δραστηριότητες σχετικές με τη μεταφορά τη διαχείριση και τη διανομή των αγαθών, για τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές, από διαφορετικούς χρήστες που είναι εγκατεστημένοι μέσα σε αυτό, και το οποίο διοικείται από ένα και μόνο φορέα.....εξυπηρετούν τη συγκέντρωση των φορτίων που μεταφέρονται από διαφορετικά μέσα μεταφοράς και που έχουν ανάγκη (τα φορτία) να διανεμηθούν σε μικρή ή σε μεγαλύτερη απόσταση από άλλους συνήθως μεταφορείς*» (U.N., 2004) «*...που περιλαμβάνουν τουλάχιστον ένα τερματικό σταθμό*» (U.N., 2001), «*που οπωσδήποτε συμπεριλαμβάνουν σιδηροδρομικούς σταθμούς εμπορευμάτων που συνδέονται με το δίκτυο λιμένων, αερολιμένων και εθνικών οδών*» (άρθρο 1 του ν.240/04.08.1990 της Ιταλικής Δημοκρατίας), «*....Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η συνδυασμένη μεταφορά για το χειρισμό των εμπορευμάτων, πρέπει κατά προτίμηση να χρησιμοποιεί ένα συνδυασμό από τρόπους μεταφοράς (οδική, σιδηροδρομική, θαλάσσια, εναέρια μεταφορά..*» (ορισμός από τον Δικτυακό Τόπο μιας Ευρωπαϊκής Ένωσης Εμπορευματικών Κέντρων, της Europlatforms), «*....οι χειριστές μπορούν είτε να είναι ιδιοκτήτες είτε μισθωτές των κτηρίων και των εγκαταστάσεων (αποθήκες εμπορευμάτων, περιοχές αποθήκευσης, γραφεία, χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, κ.λπ.).....για να ανταποκριθεί στο ρόλο του, πρέπει επίσης να εξοπλιστεί με όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις δημοσίου συμφέροντος...*» (Ε.Ε., 2001).

Η μετεξέλιξη των τερματικών σε Εσωτερικούς Λιμένες, σύμφωνα με τα έως τώρα διεθνή παραδείγματα, έχει δημιουργήσει τις εξής μορφές αναπτύξεων:

- Εσωτερικοί Λιμένες στις πιο «*απίθανες θέσεις*» ιδιαίτερα μακριά από την άμεση ενδοχώρα, η οποία έχει καθοδηγήσει ιστορικά την επιλογή των λιμένων (Notteboom, 2002). Χαρακτηριστικά παραδείγματα εντοπίζονται στην Ασία, τη Λατινική Αμερική, τη Μέση Ανατολή και τη Μεσόγειο.
- Εσωτερικοί Λιμένες «*ολοκληρωμένοι*» και «*μη ολοκληρωμένοι*». Δηλ. για αναπτύξεις της εφοδιαστικής που πραγματοποιούνται σε μια ενιαία έκταση από

έναν φορέα (επιθυμητό από την Ε.Ε.) ή αναπτύξεις της εφοδιαστικής που πραγματοποιούνται ελεύθερα, σε μια ευρύτερη περιοχή, η οποία όμως διαθέτει ως ομφαλό ένα κεντρικό τερματικό. Η αντιπροσώπευση ενός μη-ολοκληρωμένου Εσωτερικού Λιμένα γίνεται από έναν cluster manager.

- Η πρωτοβουλία δημιουργίας και διαχείρισης αλλά και χρηματοδότησης των εσωτερικών λιμένων ποικίλει, όπως και οι λόγοι προώθησης τους. Έτσι οι Εσωτερικοί Λιμένες προωθούνται είτε από το κράτος σε όλες του τις εκφάνσεις (Ο.Τ.Α., Κρατικές Εταιρίες κ.α.), είτε από μεταφορικές - logistics εταιρίες, είτε από εταιρίες διαχείρισης ακινήτων[22], είτε από τον συνδυασμό των παραπάνω φορέων. Αξίζει να σημειωθεί ότι αρκετοί θαλάσσιοι λιμένες έχουν εμπλακεί ή αρχίζουν και προσανατολίζονται στην διαχείριση των Εσωτερικών Λιμένων, και μάλιστα υπάρχει τουλάχιστον ένα παράδειγμα, όπως θα αναφερθεί κατωτέρω, Εσωτερικού Λιμένα να επενδύει στην ανάπτυξη θαλάσσιου τερματικού.

Ένας τυπικός εσωτερικός λιμένας, σύμφωνα (κυρίως) με τα συμπεράσματα σχετικών μελετών που χρηματοδότησε η Ε.Ε. (Πρόγραμμα FV-2000[23] και COST-321 αλλά και άλλων προγραμμάτων που περιγράφονται μεταξύ άλλων στο Schäffeler U, 2003):

- έχει έκταση από 250-500 στρέμματα (ανάλογα την αγορά που εξυπηρετεί και το κόστος της γης). Π.χ. στην Βρετανία ο μέσος όρος είναι 330 στρέμματα, στην Ιταλία 500 στρέμματα, στις Η.Π.Α. (κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα) 100 στέμματα (New Jersey Department of Transportation, 2003). Συνήθως, έχουν μήκος το μήκος τουλάχιστον μιας πλήρους αμαξοστοιχίας.
- η εμβέλεια του να είναι της τάξης των 150-200 km (Ilmer M., 2004)
- διαθέτει σιδηροδρομικό τερματικό που ενώνεται με απευθείας με θαλάσσιο(-ους) λιμένα(-ες), (σύμφωνα με βρετανικά παραδείγματα το 40% της κίνησης του πρέπει να είναι άμεσα συνδεδεμένο με τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες (East Midlands Developing Agency, 2002). Η πιο ενδεδειγμένη μορφή Εσωτερικού Λιμένα στην Δυτική Ευρώπη είναι tri-modal (σιδηροδρομική σύνδεση του Εσωτερικού Λιμένα με το θαλάσσιο(-ους) λιμένα(-ες) + ποτάμια σύνδεση του Εσωτερικού Λιμένα με τον θαλάσσιο(-ους) λιμένα(-ες) + οδική εξυπηρέτηση με φορτηγά αυτοκίνητα).
- είναι εξοπλισμένο με εγκαταστάσεις φορτοεκφορτώσεων και συστημάτων μεταφόρτωσης,

---

[22] π.χ. στην Γαλλία η προώθηση των Plates-Forms Logistics είναι κυρίως πρωτοβουλία των τραπεζοπιστωτικών ιδρυμάτων σε συνεργασία με επιχειρήσεις του κλάδου του real estate δηλ. απλώς πουλούν πολεοδομημένη γη για εφοδιαστικές επιχειρήσεις (Υπουργείο Μεταφορών, 2002)

[23] Είναι βασισμένο σε μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε 7 χώρες: Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Ισπανία και Σουηδία. Τα στοιχεία έχουν συλλεχθεί από: α) ένα ερωτηματολόγιο που απευθύνθηκε σε ένα δείγμα 98 μεταφορικών & logistics επιχειρήσεων που μισές από αυτές δραστηριοποιούνται εντός Εσωτερικών Λιμένων (Ε.Σ.) και οι άλλες μισές εκτός, β) ένα ερωτηματολόγιο που απευθύνθηκε σε ένα δείγμα 14 Διευθυντών Ε.Σ., γ) ένα ερωτηματολόγιο που απευθύνθηκε σε 7 εθνικές αρχές που συμμετέχουν στον προγραμματισμό και την ανάπτυξη Ε.Σ. Επιπλέον, δύο άλλες πηγές πληροφοριών έχουν ληφθεί υπόψη: 11 περιπτωσιολογικές μελέτες & 6 εθνικά workshops. Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν το χρονικό διάστημα 1998-1999.

- διοικείται από Φορέα που είναι επιφορτισμένος να προωθεί το όνομα και τις συνολικές πωλήσεις του Εσωτερικού Λιμένα, να ενοικιάζει ή πουλάει εγκαταστάσεις και γη, να επιμερίζει τα συνολικά έξοδα λειτουργίας του λιμένα (κοινόχρηστο ηλεκτρικό, καθαριότητα, ασφάλεια κ.α.), να ρυθμίζει τις εσωτερικές σχέσεις των χρηστών κ.α.
- διαθέτει ενιαίο ηλεκτρονικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών (Electronic Data Interchange - EDI) μεταξύ των χρηστών του λιμένα αλλά και με άλλους λιμένες (εσωτερικούς και θαλάσσιους) και άλλους εμπλεκόμενους στο κλάδο της εφοδιαστικής,
- είναι εξοπλισμένο με αποθηκευτικά συγκροτήματα στα οποία παρέχεται εξειδικευμένη υπηρεσία από τον λιμένα, ή από εξειδικευμένες εταιρίες (βλ. Third Party Logistics Pr oviders) ή απλώς διατίθεται «κενός αποθηκευτικός χώρος» προς εκμετάλλευση,
- διαθέτει εξειδικευμένες υποδομές εξυπηρέτησης υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας της εφοδιαστικής που διαχειρίζονται είτε από τον Φορέα είτε από ανεξάρτητες εταιρίες. Τέτοιες, είναι μεταξύ άλλων, εγκαταστάσεις: α) εξειδικευμένης αποθήκευσης (ψύξη - θέρμανση - υψηλής ασφαλείας), β) συσκευασίας, από-συσκευασίας, εξειδικευμένης συσκευασίας, γ) συναρμολόγησης (ελαφριάς ή εκτεταμένης), δ) εγκαταστάσεις εμπλουτισμού ή αναβάθμισης των εμπορευμάτων, ε) εμπορικής προβολής (show rooms, outlet), στ) διαχείρισης επιστροφών (reverse logistics) κ.α.
- να παρέχει υποδομές και υπηρεσίες συμπληρωματικού τύπου, όπως καταστήματα ανταλλακτικών και συνεργεία επισκευής για φορτηγά, τρένα, ποταμόπλοια, χώρους εστίασης, χώρους υγιεινής και ξεκούρασης (ύπνου) για τους οδηγούς των μεταφορικών μέσων κ.α.

7.6.3.1. Επιπτώσεις από την ανάπτυξη των Εσωτερικών Λιμένων

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η αύξηση του παγκόσμιου δια θαλάσσης εμπορίου και η συγκέντρωση των ροών εμπορευματοκιβωτίων σε έναν περιορισμένο αριθμό κεντρικών λιμένων απαιτεί να υιοθετηθούν καλύτερα οι ευκαιρίες που προσφέρονται από τα σύγχρονα μεταφορικά μέσα όπως ο σιδηρόδρομος, οι φορτηγίδες και το feeder shipping και των συνδυασμών τους. Αυτοί οι αυξανόμενοι όγκοι κάνουν την έννοια της *«δυνατότητα πρόσβασης από εδάφους στους θαλάσσιους λιμένες» (land accessibility to sea ports)* απαραίτητη παράμετρο.

Επιπλέον, οι οικονομίες κλίμακας που παράγονται στις μεταφορές (μεγαλύτερα πλοία, συστήματα μεταφορτώσεων, αποδοτικότερες γερανογέφυρες κ.α.) μπορούν να μεταφραστούν σε βελτιωμένη πρόσβαση από εδάφους στο λιμένα. Με μια μεγαλύτερη ποσότητα και έτσι με χαμηλότερα γενικευμένα έξοδα μεταφοράς ανά μονάδα, ένας λιμένας μπορεί να διεισδύσει αποτελεσματικότερα και πιο βαθιά στην ενδοχώρα. Ειδικά τα συνδυασμένα συστήματα μεταφορών φαίνονται να ταιριάζουν απόλυτα με τα πλεονεκτήματα των μετασχηματισμών των οικονομιών της κλίμακας και την καλύτερη πρόσβαση από εδάφους, από την άποψη της αποδοτικότητας και της χωρικής προσιτότητας (Van Klink και Van den Berg, 1998). Αυτό συμβαίνει

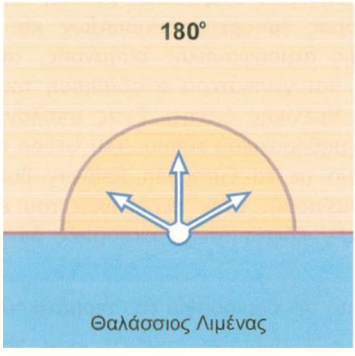
επειδή η συνδυασμένη μεταφορά απαιτεί σχετικά μεγάλες ποσότητες και μεγάλες αποστάσεις για να είναι αυτές εμπορικά αποδοτικές και βιώσιμες. Με την επένδυση στις συνδυασμένες μεταφορές, οι λιμένες μπορούν να κερδίσουν μια ανταγωνιστικότητα πέρα από άλλους λιμένες και να ευρύνουν την ενδοχώρα τους. Τα αποδοτικά συνδυασμένα συστήματα μπορούν μάλιστα να φτάσουν στο σημείο να οδηγήσουν στην ευκολότερη πρόσβαση σε θέσεις που είναι πιο μακριά από το λιμένα απ' ό,τι σε θέσεις που είναι κοντινές (Klink V.A., 2001).

Η αξιοποίηση όμως αυτών των σύγχρονων ευκαιριών, με την εμφάνιση και η δραστηριοποίηση και τον συνδυασμό κυρίως των σιδηροδρομικών και ποτάμιων τερματικών στην άμεση ενδοχώρα του λιμένα, **τροποποιεί άρδην και για πρώτη φορά στην ιστορία, την σχέση του λιμένα με την ενδοχώρα:**

- Προστατεύεται ο πολύτιμος, από κάθε άποψη, παράκτιος και θαλάσσιος χώρος από μελλοντικές επεκτάσεις των λιμένων (καθώς έτσι ο λιμένας επεκτείνεται βαθιά στην ενδοχώρα).
- Αποτρέπεται μια περαιτέρω επιβάρυνση της περιορισμένης και πολλές φορές κορεσμένης άμεσης περιοχής των θαλασσίων λιμένων. Αυτό έχει ως συνέπεια την μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης (Βλ. ενεργειακή μείωση κ.α.) από τα διερχόμενα βαρέα οχήματα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και οχημάτων συλλογής και διανομών, μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αύξηση των αντικειμενικών αξιών των ακινήτων και γενικότερα αναβάθμιση του επιπέδου ζωής στις περιοχές της ευρύτερης λιμενικής ζώνης. Ένας υπολογισμός, του περιβαλλοντικού κόστους βάση ενός μαθηματικού τύπου, του Green Cargo, που έχει αναπτύξει η Ε.Ε. σε συνεργασία με το European Railway Business (Βλ. δικτυακό τόπο European Railway Business), στην περίπτωση του εσωτερικού τερματικού στο Insjon της Σουηδίας[24], έδειξε ότι οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα:
  - ήταν 2.909 τόνοι / έτος πριν από την δημιουργία του τερματικού
  - είναι 200 τόνοι / έτος μετά την δημιουργία του (Roso V. et al, 2002)
- Η αποχώρηση σημαντικών φορτίων από την λιμενική ζώνη σημαίνει αυτόματα και αποχώρηση αρκετών συνοδευτικών υπηρεσιών (γραφεία μεταφορικών εταιριών, εταιριών logistics κ.α.), με τους εργαζόμενούς τους. Η εξέλιξη αυτή θα δημιουργήσει ανακατατάξεις στις χρήσεις γης και εν γένει στην υφιστάμενη επιχειρηματικότητα αλλά και ανάγκη μετακίνησης του εργατικού δυναμικού (σε μόνιμη ή καθημερινή βάση - συνήθως οι εργαζόμενοι επιχειρούν να κατοικούν πλησίον των εργασιών τους).
- Δημιουργούνται νέοι «***πόλοι ανάπτυξης***» στην ενδοχώρα. Χαρακτηριστικά ο Van Klink (1995) αναφέρει ότι η παραδοσιακή αγορά του λιμένα (δηλ. η άμεση του)

[24] Το εσωτερικό τερματικό Insjon, αποστέλλει καθημερινά πλήρης σιδηροδρομικούς συρμούς στους θαλάσσιους λιμένες Gävle (133 km απόσταση) και Goteborg (470 km απόσταση), με τελικό προορισμό κυρίως την Ιαπωνία και τις Η.Π.Α. Πριν την δημιουργία του τερματικού το 70% των αποστολών στους λιμένες αυτούς από την περιοχή του Insjφn γινόταν με φορτηγά αυτοκίνητα, άσχετα αν στο γειτονικό Borlänge (35 km) υπήρχε συμβατικός σιδηροδρομικός σταθμός.

αντικαθίσταται από μια ευρύτερη ενδοχώρα και νέους πόλους. Οι νέοι αυτοί πόλοι, προσελκύουν γύρω τους νέες επιχειρήσεις υψηλής προστιθέμενης αξίας (βλ. επιχειρήσεις logistics) και παραγωγικές επιχειρήσεις χαμηλού κύκλου ζωής προϊόντων (εταιρίες τροφίμων, κατασκευής Η/Υ κ.α.) και βοηθούν σημαντικά στις υφιστάμενες μονάδες που τυγχάνει να βρίσκονται στην περιοχή. Σημειώνεται ότι οι θαλάσσιοι λιμένες, στην πλειοψηφία έχουν περιμετρικά ποικίλες και διαμορφωμένες χρήσεις γης (από οικιστικές μέχρι πολιτιστικές) που εμποδίζουν τις εταιρίες εφοδιασμού να εκμεταλλευτούν την εγγύτητα και την εύκολη δυνατότητα πρόσβασης, με σκοπό την ανάπτυξη και τη δημιουργία υπεραξιών. Επιπλέον, οι «*πόλοι*» αυτοί έχουν μεγαλύτερο εύρος διαχείρισης από τους θαλάσσιους λιμένες οι οποίοι έχουν επιχειρησιακή εμβέλεια στην ενδοχώρα μέχρι και 180°, ενώ αντίθετα οι Εσωτερικοί Λιμένες έχουν επιχειρησιακή εμβέλεια μέχρι και 360°. Σημαντικό θέμα είναι ο σχεδιασμός του χώρου γύρω από τους αυτούς τους νέους πόλους ανάπτυξης, να τροποποιηθεί και να προσαρμοστεί κατάλληλα ώστε να αποτραπούν οι συγκρούσεις γης και να δημιουργηθούν επιχειρηματικές συνέργιες.





Ίδια επεξεργασία

- Η ανάπτυξη ενός δικτύου Εσωτερικών Λιμένων[25] δημιουργεί μια υπερ-συγκέντρωση συνδυασμένων ροών εμπορευματοκιβωτίων σε έναν περιορισμένο αριθμό διαδρόμων, δημιουργώντας παράλληλα χωρικές ανακατατάξεις (νέες ρυθμίσεις και απορυθμίσεις του χώρου) **και πιθανές περιφερειακές ανισότητες**. Οι ανωτέρω εκτιμήσεις, εντούτοις, καθιστούν σαφές ότι μια τέτοια στρατηγική εστιασμένη σε συνδυασμένους μεταφορικούς κόμβους (node-focused intermodal strategy), που στοχεύει στη βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης στους θαλάσσιους λιμένες, μακροπρόθεσμα μπορεί να παραγάγει χωρικά σχέδια επανεντοπισμού και αποσυγκέντρωσης (Notteboom, 2001), γι' αυτό απαιτείται προσεκτικός σχεδιασμός.

[25] Στην περίπτωση μάλιστα της Ε.Ε. η ανάπτυξη ενός δικτύου εσωτερικών λιμένων αποτελεί εκφρασμένη κοινοτική πολιτική η οποία χρηματοδοτείται μέσω του Προγράμματος ΤΕΝ (Διευρωπαϊκών Διαδρόμων βλ. Λευκή Βίβλο, 2001).

- Τέλος, η θεωρεία αλλά και η πρακτική της ανάπτυξης του μοντέλου της άμεσης σύνδεσης των θαλάσσιων λιμένων με τους Εσωτερικούς Λιμένες δεν πρέπει να στηρίζεται στη λογική της απλής μεταφοράς του φόρτου και της πίεσης από το κορεσμένο και ευαίσθητο παράκτιο τμήμα στην ευρύτερη και προσφορότερη ενδοχώρα. Αυτή η λογική, το μόνο που θα δημιουργήσει είναι μια πρόσκαιρη αποσυμπίεση της κυκλοφορίας και μετατόπιση του προβλήματος, στο μέλλον και σε μία άλλη περιοχή. Γι' αυτό το λόγο οι χώροι υποδοχής των σιδηροδρομικών ή ποτάμιων τερματικών που θα εισπράξουν όλο το βάρος των φορτίων από τους λιμένες, πρέπει να κατασκευάζονται βάση ενός συνολικού μεταφορικού σχεδιασμού, διεθνών προδιαγραφών και επιτυχημένων προτύπων ανάπτυξης. Ο συνεχής έλεγχος και η μέτρηση των επιπτώσεων, καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας των λιμένων αυτών, θα βοηθήσει στην ανάληψη κατάλληλων πρωτοβουλιών προτού εντοπιστούν νέα προβλήματα συμφόρησης.

Επιπλέον, οι οικονομικές επιπτώσεις που δημιουργούνται από την ανάπτυξη των Εσωτερικών Λιμένων δεν μπορούν να γενικευτούν καθώς σε κάθε περίπτωση πρέπει να εξετάζεται τόσο ο θαλάσσιος λιμένας (οι δυνατότητες επέκτασής του, ο τρόπος λειτουργίας του κ.α.), η άμεση ενδοχώρα του και η επάρκεια των υφιστάμενων μεταφορικών συνδέσεων.

Εντούτοις, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι με την ανάπτυξη των Εσωτερικών Λιμένων [μεταξύ των άλλων συμπεράσματα από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα NetLog (NetLog, 2003]:

- Είναι ευκολότερο για τους κεντρικούς θαλάσσιους λιμένες να συντηρηθεί η ελκυστικότητά τους και να χρησιμοποιηθούν πλήρως οι πιθανές οικονομίες κλίμακάς τους. Οι διάδρομοι προς το εσωτερικό τελικό δίκτυο, στην πραγματικότητα, δημιουργούν το απαραίτητο περιθώριο[26] για την περαιτέρω αύξηση της μεταφερόμενης δια της θαλάσσης κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι, οι θαλάσσιοι λιμένες θα χάσουν από τα έσοδα εναπόθεσης - αποθήκευσης των εμπορευματοκιβωτίων στη λιμενική τους ζώνη θα κερδίσουν όμως (περισσότερα) από την προσέλκυση και εξυπηρέτηση περισσοτέρων πλοίων.
- Αυξάνεται η παραγωγικότητα του λιμένα καθώς ελευθερώνεται πιο γρήγορα ο χερσαίος λιμενικός χώρος και έτσι μπορεί να εξυπηρετεί περισσότερα μεγάλα σκάφη, λειτουργία που αποφέρει περισσότερα από μια απλή αποθήκευση στην προβλήτα των εμπορευματοκιβωτίων.
- Αναπτύσσονται περισσότερο οι συνέργιες των μεταφορικών μέσων (συνδυασμένες - διατροπικές μεταφορές) με όλα τα θετικά αποτελέσματα που αναλύθηκαν στο κεφ. 4.

---

[26] Επαναλαμβάνεται ότι σημαντικό είναι το περιθώριο αυτό να ελέγχεται συνέχεια καθώς οι νέες συσσωρεύσεις στους θαλάσσιους και Εσωτερικούς Λιμένες ενισχύουν τη διαδικασία κυκλικής αύξησης των όγκων κυκλοφορίας που μπορούν να οδηγήσουν σε νέες αντιοικονομίες (diseconomies) κλίμακας.

- Μειώνονται οι χρόνοι μεταφοράς και αυξάνεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών διανομής και συλλογής (με όλα τα συνεπακόλουθα οφέλη στην παραγωγική διαδικασία και στην αύξηση της παραγωγικότητας).
- Θαλάσσιοι λιμένες με χαμηλή διοικητική και λειτουργική οργάνωση και δυνατότητα ανάπτυξης υποδομών θα ζημιωθούν από μια τέτοια εξέλιξη, καθώς θα χάσουν ένα σημαντικό έσοδό τους.
- Θαλάσσιοι λιμένες με υψηλή διοικητική και λειτουργική οργάνωση, που αξιοποιούν τις δυνατότητες της εφοδιαστικής, τα λεγόμενα Logistic Ports, ενδέχεται να αντιμετωπίσουν αυξημένο ανταγωνισμό και μείωση κύκλου εργασιών τους από τους Εσωτερικούς Λιμένες.

Σύμφωνα με τον Ilmer Martin (Ilmer M., 2004) καθηγητή στο Center for Maritime Economics and Logistics στο Erasmus University στο Rotterdam, η ανάγκη της δημιουργίας εσωτερικών λιμένων είναι μονόδρομος ακόμα και για μεγάλους λιμένες όπως είναι ο λιμένας του Rotterdam, ο οποίος αν και βρίσκεται σε διαδικασία μεγάλης κλίμακας θαλάσσιας λιμενικής επέκτασης εξετάζει το ενδεχόμενο να δημιουργήσει Εσωτερικό Λιμένα στην ενδοχώρα.

7.6.3.2. Περιπτωσιακές Μελέτες Εσωτερικών Λιμένων

Στην Ευρώπη το θέμα των εσωτερικών λιμένων διευρύνεται δυναμικά τα τελευταία χρόνια, επιστημονικά και επιχειρηματικά, με την βοήθεια κυρίως των μεταφορικών - logistics εταιριών, οι οποίες υποχρεώνονται να ανακαλύψουν τον πιο συμφέροντα τρόπο διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας εξαιτίας του ασφυκτικού και από πολλούς αιώνες διαμορφωμένου αστικού περιβάλλοντος, του έντονου γεωμορφολογικού ανάγλυφου της γηραιάς ηπείρου (σε αντίθεση με εκτεταμένες επίπεδες περιοχές στις Η.Π.Α. και την Ασία), της τεράστιας και πολυκερματισμένης ευρωπαϊκής αγοράς κ.α..

Χαρακτηριστικό παράδειγμα Εσωτερικού Λιμένα αποτελεί ο **ποτάμιος εσωτερικός λιμένας Duisburg (Γερμανία)**. Η περιοχή του Duisburg βρίσκεται ουσιαστικά μέσα στο μεγαλύτερο βιομηχανικό αστικό συγκρότημα της Ευρώπης με 30 εκατ. κατοίκους να ζουν και εργάζονται σε μια ακτίνα 150 klm, και με πάνω από 300.000 επιχειρήσεις όλων των τύπων. Ο Ρήνος, οι σιδηροδρομικές γραμμές, το αεροδρόμιο και οι αυτοκινητόδρομοι που διασχίζουν την περιοχή έχουν κάνει τον Duisburg ίσως το **σημαντικότερο Εσωτερικό Λιμένα των θαλάσσιων λιμένων της «*μπλε μπανάνας*»** (οδική απόσταση από Άμστερνταμ & Ρότερνταμ: 205 km, Αμβούργο: 380 km, Βρέμη: 350 km).

Η ιστορία του Εσωτερικού Λιμένα του Duisburg συνοπτικά έχει ως εξής[27]: Είναι μόλις 1716 και αποφασίζεται η εκβάθυνση μια λεκάνης του ποταμού Ρήνου, 7.000 τ.μ., για την ευκολότερη μεταφορά άνθρακα. Κατά τη διάρκεια του πρώτου μισού του 19ου αιώνα, οι δύο πρώτοι λιμένες κατασκευάζονται ένας μέσα και ένας έξω από την πόλη, με την πρωτοβουλία των τοπικών εμπόρων. Το 1889 οι λιμένες αγοράζονται από την πόλη και συνδέονται με τον σιδηρόδρομο για την εξυπηρέτηση των τοπικών βιομηχανιών που αναπτύσσονται στον κλάδο του σιδήρου και του χάλυβα. Ένα νέος εσωτερικός ποτάμιος λιμένας στο κοντινό Ruhrort κατασκευάζεται από την γερμανική κυβέρνηση και ο ανταγωνισμός με το δημοτικό του Duisburg φουντώνει. Το 1905 ο σκληρός ανταγωνισμός των δύο λιμένων τους ώθησε να υπογράψουν κοινοπραξία. Η κίνηση αυτή προηγήθηκε της μετέπειτα συνένωσης της δυναμικής πόλης του Duisburg με τις πόλεις Ruhrort και Meiderich που είχαν εν τω μεταξύ δημιουργηθεί ως αποτέλεσμα της λειτουργίας του κρατικού λιμένα. Τα επόμενα χρόνια που ακολουθούν ο Ρήνος επεκτείνει τα κανάλια του και εμβαθύνει στην γερμανική ενδοχώρα. Αν και ο Α' παγκόσμιος πόλεμος σταματάει αυτή την ανάπτυξη η πόλη και ο λιμένας την περίοδο του 1924 αποκτά ανάπτυξη καθώς ο Δήμαρχος της Πόλης είναι ταυτόχρονα και Υπουργός Εσωτερικών του Γ' Ράιχ. Το 1926 η Πρωσική κυβέρνηση μετατρέπει το δημοτικό λιμένα σε πολυμετοχική εταιρία.

Το 1945 με το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ο λιμένας είναι πλήρως κατεστραμμένος και πάνω από 310 σκάφη και γέφυρες έχουν βουλιάξει και εμποδίζουν την πλεύση. Είναι όμως πρώτη προτεραιότητα καθώς ο λιμένας προσφέρει άμεση και φτηνή μεταφορά για τις ανάγκες της κατεστραμμένης πόλης.

---

[27] Οι πληροφορίες για τον Εσωτερικό Λιμένα του Duisburg είναι από τον δικτυακό του τόπο, από τον ετήσιο απολογισμό του (Duisburg, 2003) και από τα εταιρικά περιοδικά που εκδίδει (Duisport, Port & Logistic Center, 2002, 2003, 2004) καθώς επίσης και από το ESPO (2004)

Το 1950 η γερμανική οικονομία βρίσκεται ήδη σε φάση ταχείας ανάπτυξης και ως αποτέλεσμα έχει την ανάγκη από πρώτες ύλες και πετρέλαιο. Ο λιμένας του Duisburg, ξαναποκτά πρωτεύουσα σημασία. Ο Ρήνος εξακολουθεί και επεκτείνεται και εκβαθύνεται (ή διαδικασία αυτή δημιουργεί μια σημαντική δραστηριότητα για την γερμανική οικονομία στον κλάδο των οικοδομικών υλικών βλ. αμμοχάλικο), έως ότου στις αρχές της δεκαετία του '80 οι πρώτες φορτηγίδες με εμπορευματοκιβώτια εξυπηρετούνται από τον λιμένα. Άλλωστε ο άνθρακας που παράγει η περιοχή δεν αποτελεί πλέον εξαγώγιμο προϊόν.

Έτσι, τον Ιανουάριο του 1984 εγκαινιάζεται το πρώτο τερματικό εμπορευματοκιβωτίων (DeCeTe) και η πρώτη εγκατάσταση εξυπηρέτησης roll-on/roll-off. Η μεγάλη κρίση στα τέλη της δεκαετίας του '80 του κλάδου της χαλυβουργίας που βρίσκεται σε υπερ-συγκέντρωση στην παραποτάμια περιοχή του Ρήνου και συγκεκριμένα στο Duisburg προκαλεί την επέμβαση της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης της Γερμανίας η οποία εγκρίνει το 1988 πρόγραμμα βοήθειας των περιοχών αυτών ύψους 1 δισ. μάρκων. Η περιοχή του Duisburg ευνοείται περισσότερο από όλες τις άλλες περιοχές από την εν λόγω βοήθεια ενώ ταυτόχρονα (το 1989) τμήμα του λιμένα λαμβάνει τον χαρακτήρα «*ελεύθερου λιμένα*» (απαλλαγή από δασμούς και φόρους).

Έτσι με την οικονομική βοήθεια της κεντρικής κυβέρνησης το 1989, η τοπική κυβέρνηση του κράτους του Βόρειου Ρήνου Βεστφαλίας ανέθεσε στον International Emscher Park Building Exhibition Organization να εκσυγχρονίσει τον αστικό ιστό και να ανανεώσει το περιβαλλοντικό πρόγραμμα της περιοχής μεταξύ Duisburg και Dortmund. Το 10ετές πρόγραμμα αυτό (έληξε το 1999), ήταν ουσιαστικά ένα πρόγραμμα περιφερειακής ανάπτυξης, που περιελάμβανε 17 πόλεις σε 2 νομούς, εστιαζόταν στην «*αναγέννηση*» της παλαιάς βιομηχανικής-λιμενικής φυσιογνωμίας της περιοχής, με την αναπαλαίωση πολλών απαξιωμένων, αλλά με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική, κτηρίων και εγκαταστάσεων. Μάλιστα ένα από αυτά τα κτίρια στον λιμένα, το λεγόμενο σήμερα Euro Gate, είναι το σύμβολο της πόλης, ένα κτήριο 60.000 τ.μ. με 16 ορόφους.

Στο μεσοδιάστημα, το 1990 εγκαινιάζεται ο πρώτος σταθμός συνδυασμένων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων με τραίνο και το διάστημα 1993-1995 ο λιμένας επανασχεδιάζεται και το γενικό φορτίο απελευθερώνει την θέση για το μοναδοποιημένο φορτίο. Έτσι ένας νέος σταθμός για το γενικό φορτίο κατασκευάζεται και μία προβλήτα μήκους 1 km δημιουργείται για άμεσες φορτοεκφορτώσεις TEU των φορτηγίδων (ship-to-shore & shore-to-ship container transfers). Το 1995 ο λιμένας πουλάει στον Δήμο 350.000 τ.μ. γης γιατί η διάταξή της είναι τέτοια που δεν χρησιμεύει στον λιμένα αλλά αντίθετα είναι ιδανική για αστική χρήση. Ο λιμένας και η πόλη αναπτύσσονται μαζί και αρμονικά.

Το 1997 κατασκευάζεται ένα κέντρο συσκευασίας PCD (PCD Packing-Center-Duisburg) και ένα χρόνο αργότερα ιδρύεται το Εμπορευματικό Κέντρο (Logport Center Duisburg), στις απαξιωμένες παραποτάμιες εγκαταστάσεις παραγωγής, επεξεργασίας και αποθήκευσης χάλυβα του της πολύ μεγάλης βιομηχανίας Krupp. Το αρχικό πρόγραμμα ανάπτυξης του Logistics Center ήταν 15ετές και ήδη από το 1999, η μεγαλύτερη ιαπωνική ναυτιλιακή εταιρία η NYK συνδέεται με το Logport, όπως και η βρετανική κορυφαία εταιρία των logistics, η P&O και ακολουθούν και άλλες.

Στην συνέχεια η διοίκηση του Εσωτερικού Λιμένα συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας με άλλους λιμένες, ναυτιλιακές εταιρίες και μεταφορικές εταιρίες για να ενισχύσει το διαχειριζόμενο του φόρτο. Έτσι, χαρακτηριστικές είναι οι συμφωνίες με τους εσωτερικούς ποτάμιους λιμένες Memphis & Pittsburgh των Η.Π.Α. (!) αλλά και η συμφωνία που υπογράφτηκε το 1999 μεταξύ Duisburg και του θαλάσσιου λιμένα της Αμβέρσας για απευθείας ποτάμιες και σιδηροδρομικές μεταφορές. **Μάλιστα ο εσωτερικός ποτάμιος λιμένας του Duisburg επενδύει στο νέο θαλάσσιο λιμενικό τερματικό εμπορευματοκιβωτίων της Αμβέρσας, με την βοήθεια και της τοπικής κυβέρνησης του κράτους του Βόρειου Ρήνου Βεστφαλίας. Είναι η πρώτη φορά, ίσως και σε παγκόσμιο επίπεδο, που ένας εσωτερικός (ποτάμιος) λιμένας επενδύει σε εγκαταστάσεις σε θαλάσσιο λιμένα** (διατηρεί ένα 7,5% της επένδυσης και το υπόλοιπο το μοιράζονται οι P&O Ports, P&O Nedlloyd και η Cosco). Το θαλάσσιο τερματικό στην Αμβέρσα ξεκινάει την λειτουργία του τον Αύγουστο του 2005 και προβλέπεται να μεταφέρνει άμεσα με φορτηγίδες και με τρένα, τα TEU στο Duisburg.

Μια ακόμη πιο πρόσφατη συμφωνία είναι αυτή του 2000 με τον δανέζικο θαλάσσιο λιμένα EDM/Zeeland Seaports στο Middelburg με τον οποίο συνδέεται σιδηροδρομικά με τρένα αποκλειστικής μεταφοράς (255 km απόσταση)

Το 2001 άλλες δύο μεγάλες διεθνείς επιχειρήσεις του κλάδου των logistics εγκαθίστανται στο Duisburg και το 2002 ο νέος Διεθνής Τερματικός Σταθμός (Duisburg Intermodal Terminal) μπαίνει σε λειτουργία. Ο νέος σταθμός, ο οποίος είναι η καρδιά του Logport Logistics Center, είναι έκτασης 120.000 τ.μ., εξυπηρετεί τρία μέσα (tri-modal) (φορτηγίδα + τρένο + φορτηγό) από 4 συνδυασμένα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων και αύξησε την φωρτοεκφορτωτική ικανότητα του λιμένα από 200.000 TEU σε 400.000 TEU. Η επένδυση που ξεπέρασε τα € 30 εκατ. κατά το ήμισυ καλύφθηκε από τον Οργανισμό του Λιμένα και το υπόλοιπο ποσό από τις συνεργαζόμενες γερμανικές, βρετανικές, ολλανδικές, δανέζικες logistics εταιρίες που χρησιμοποιούν τον Εσωτερικό Λιμένα.

Σήμερα πάνω από 200 επιχειρήσεις ειδικευμένες στις μεταφορές και τα logistics είναι εγκατεστημένες στο Duisburg είτε ανεξάρτητα είτε κυρίως στις εγκαταστάσεις του λιμένα στο Logport Logistic Center (400.000 τ.μ. αποθηκών σύνολο). Πρέπει να επισημανθεί ότι ο λιμένας εξακολουθεί και χειρίζεται χύδην φορτίο. Μέσα στο 2004-2005 μάλιστα έχουν υλοποιηθεί ή συμφωνηθεί να πραγματοποιηθούν σειρά επενδύσεων και συνεργασιών όπως:

- Η χρήση του Logport Logistic Center από την από έναν αμερικανό κατασκευαστή ιατρικών συσκευών, από μια forwarding εταιρία και μια εταιρία συσκευασίας δημιούργησαν το 2004, περίπου επιπλέον **500 νέες θέσεις εργασίας.**
- Τον Ιούλιο του 2004 ο λιμένας υπέγραψε συμφωνία για την κατασκευή ενός εργοστασίου κατασκευής εξαρτημάτων αυτοκινήτων (Tower Automotive) στην περιοχή του, ύψους € 15 εκατ. δημιουργώντας 50 νέες θέσεις εργασίας μέχρι τα τέλη του 2005 και **350 νέες θέσεις εργασίας** στην πλήρη λειτουργία του.
- Το 2004 εγκαινίασε μια νέα αποκλειστικής σιδηροδρομική υπηρεσία (South Eastern Europe Train Shuttle Service) μεταξύ **Duisburg - Βιέννης** (απευθείας σιδηροδρομική διανομή TEU σε συγκεκριμένες χημικές βιομηχανίες)

αποσυμφορίζοντας έτσι τους αυτοκινητόδρομους με πάνω από 10.000 φορτηγά, το πρώτο έτος λειτουργίας της γραμμής.

- Εγκαινίασε το Μάρτιο του 2005 νέα εβδομαδιαία σιδηροδρομική γραμμή **Duisburg-Κωνσταντινούπολη**
- Από τον Ιανουάριο του 2005 μια μεγάλη εταιρία διαχείρισης αυτοκινήτων (Harms Automobile-Logistics) διαχειρίζεται τα εμπορεύματά της από το logport (Duisburg Auto Terminal) δημιουργώντας **140 νέες θέσεις εργασίας.**
- Τον Απρίλιο του 2005 υπογράφτηκε συμφωνία για την εγκατάσταση της Vos Logistics (2η μεγαλύτερη logistics εταιρία της Ολλανδίας) στο Logport, η οποία θα δημιουργήσει **100 νέες θέσεις εργασίας** μεσοπρόθεσμα.

Ο λιμένας δέχεται περίπου 20.000 φορτηγίδες το χρόνο και το 50% των εμπορευμάτων με φορτηγίδα κατευθύνονται από το Duisburg σε άλλους προορισμούς εκτός της Γερμανίας, ενώ δέχεται πάνω από 2.000 «*κλήσεις*» ειδικών πλοίων ανοικτής θαλάσσης και ποτάμιας ναυσιπλοΐας, το καθένα από τα οποία μπορεί να μεταφέρει 4.500 τόνους φορτίου. Έτσι ο ποτάμιος λιμένας του Duisburg συνδέεται με σταθερά δρομολόγια συνδυασμού θαλάσσιας και ποτάμιας ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων με 100 ευρωπαϊκούς ποτάμιους και θαλάσσιους λιμένες, στην Γερμανία, Βρετανία, Ισπανία, Πορτογαλία Σκανδιναβικές Χώρες κ.α. Οι μεταφορές TEU μέσω αυτού του τρόπου από το 1998 που ξεκίνησε η υπηρεσία έχουν έως το 2005 έχουν πενταπλασιαστεί.



Ωστόσο **το μεγαλύτερο ποσοστό των εμπορευμάτων που έρχονται και φεύγουν από τον λιμένα είναι σιδηροδρομικά μεταφερόμενο.** Από τον λιμένα του Duisburg τα εμπορεύματα μπορούν να φτάσουν σε 70 ευρωπαϊκούς προορισμούς (χωρίς αλλαγές αμαξοστοιχιών) συμπεριλαμβανομένων όπως αναφέρθηκε απευθείας δρομολόγια με θαλάσσιους λιμένες, ενώ ο λιμένας συνεργάζεται στενά τόσο με την κρατική σιδηροδρομική εταιρία όσο και με άλλες ιδιωτικές.

Η σύγκλιση ενός μεγάλου όγκου εμπορευμάτων στο Duisburg, όχι απαραίτητα εξαιτίας της ελκυστικότητας του ποτάμιου λιμένα καθώς τα περισσότερα εμπορεύματα έρχονται και φεύγουν με σιδηρόδρομο, αποδεικνύει ότι από τους ιθύνοντες έγινε αποδοτική εκμετάλλευση της θέσης που κέρδισε ο ποτάμιος λιμένας στο εμπόριο στο πέρασμα των χρόνων, από νέα συστήματα μεταφορών και διαχείρισης των εμπορευμάτων. Ο ποτάμιος λιμένας εξακολουθεί και είναι σημαντικό στοιχείο στην λειτουργία του Εσωτερικού Λιμένα του Duisburg, αλλά δεν είναι αυτός που κάνει το Duisport να πρωταγωνιστεί στην ευρωπαϊκή αγορά των μεταφορών και των logistics.

Στην Γερμανία εκτός του Duisport υπάρχουν αρκετοί άλλοι Εσωτερικοί Λιμένες, η πλειονότητα των οποίων έχουν προωθηθεί ως κρατικές (σε επίπεδο περιφερειών - καγκελαριών) οργανωμένες περιοχές εξυπηρέτησης βιομηχανικών και εφοδιαστικών επιχειρήσεων. Σημαντικές σχετικές επενδύσεις εκτός από αυτές που εξυπηρετούν τις μεγάλες γερμανικές πόλεις [π.χ. το Βερολίνο εξυπηρετείται (city- logistics) από τρεις Εσωτερικούς Λιμένες έξω από τα Ανατολικά, Δυτικά και Νότια όρια της πόλης] υπάρχουν στο ανατολικό τμήμα της χώρας, στις εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις του πρώην κομουνιστικού καθεστώτος, χωρίς ωστόσο πολλοί από αυτούς τους λιμένες να θεωρούνται πετυχημένοι. Η έξαρση της αγοράς των εσωτερικών λιμένων και των logistics γενικότερα στην χώρα οδήγησε πολλούς πολιτικούς να κατευθύνουν σχετικές επενδύσεις σε υποδομές στο ανατολικό τμήμα, ελπίζοντας στην ανάσχεση των περιφερειακών ανισοτήτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτό του Euro Transport & Trade Center Entwicklungsgesellschaft mbH (ETTC-E) στην Frankfurt (Oder), στα γερμανο-πολωνικά σύνορα. Ο εσωτερικός αυτός λιμένας αν και διαθέτει εκτεταμένο χώρο, εγκαταστάσεις, συνδέσεις και ειδικές χρηματοοικονομικές προσφορές στους ενδιαφερόμενους επενδυτές (ως συνοριακή περιοχή κ.α.) υπολειτουργεί για χρόνια.

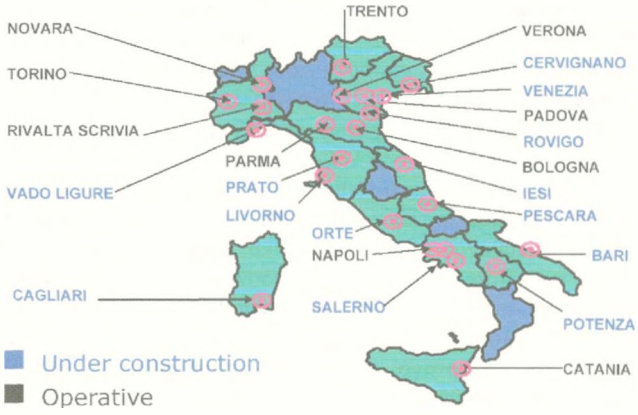
Ένα χαρακτηριστικότερο τμήμα θαλάσσιου λιμένα είναι ο **εσωτερικός λιμένας της Zaragoza (Ισπανία)** ο οποίος αποτελεί τον αποκλειστικό συνεργάτη του **θαλάσσιου λιμένα της Barcelona**. Σύμφωνα με τον δικτυακό τόπο του Port of Barcelona, το Zaragoza Maritime Terminal (tmZ) είναι ένας Εσωτερικός Λιμένας σε βάθος 310 km περίπου από τον θαλάσσιο λιμένα ο οποίος εξυπηρετεί την ευρύτερη περιοχή του Aragon και της Κοιλάδας Ebro. *«Χρησιμοποιώντας τις logistics εταιρίες, τους ναυλωτές, τις μεταφορικές εταιρίες) του tmZ ο πελάτης απολαμβάνει την ίδια ποιότητα εξυπηρέτησης και τις ίδιες εξασφαλίσεις όπως ακριβώς μέσα στον λιμένα της Barcelona. Έτσι ο λιμένας της Barcelona έχει μετακομίσει 300 km στην ενδοχώρα, στην καρδιά της Ebro Valley, κοντά στους πελάτες του»*. Ο λιμένας της Barcelona είναι υπεύθυνος για την επικοινωνιακή προώθηση του Εσωτερικού Λιμένα, υπεύθυνος για την παροχή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο για τα τιμολόγια και τους ναύλους, υπεύθυνος για τον ποιοτικό έλεγχο του Εσωτερικού Λιμένα κ.α. Μερικές από τις υπηρεσίες που λαμβάνουν χώρα στον Εσωτερικό Λιμένα του θαλάσσιου λιμένα της Barcelona είναι: αποθήκευση, τελωνειακή αποθήκευση, παλετοποίηση, συλλογή και διανομή εμπορευμάτων, αποθήκευση κενών TEU, μεταφορτώσεις τρένο-φορτηγό, τεχνική και γραφειοκρατική προετοιμασία TEU για άμεση φόρτωση στο πλοίο, πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση στον θαλάσσιο λιμένα κ.α. Ανάλογη σχέση, όχι όμως αποκλειστική, ο λιμένας της

Barcelona διαθέτει και με τον Εσωτερικό Λιμένα Coslada-Vicálvaro, στην περιοχή της Μαδρίτης, σε απόσταση περίπου 500 km.

Στην **Βρετανία** ο κινητήριος μοχλός για την ανάπτυξη εσωτερικών λιμένων ήταν και είναι οι βρετανικοί σιδηρόδρομοι και όχι οι θαλάσσιοι λιμένες. Μετά την πλήρη απελευθέρωση των σιδηροδρομικών και λιμενικών υπηρεσιών, επί πρωθυπουργίας Θάτσερ, τόσο οι σιδηρόδρομοι όσο και οι λιμένες έχουν επιδοθεί σε ένα σκληρό ανταγωνισμό τόσο κλαδικά (οι θαλάσσιοι λιμένες μεταξύ τους) όσο και διακλαδικά (οι λιμένες με τις σιδηροδρομικές εταιρίες), για την δέσμευση όσο το δυνατόν μεγαλύτερου τμήματος του μεταφερόμενου φορτίου. Ο ανταγωνισμός μάλιστα, σε αυτό το επίπεδο, εντάθηκε περαιτέρω (Haywood R., Batty E., 2000) με την σιδηροδρομική σύνδεση της Βρετανίας με την Ευρώπη (Eurotunnel). Έτσι, δεν δημιουργούνται σε μεγάλο βαθμό οι επωφελείς σχέσεις συνεργασίας μεταξύ θαλάσσιων λιμένων και εσωτερικών λιμένων, αν και τον τελευταίο διάστημα όλο και περισσότερο κλείνονται συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ λιμένων και σιδηροδρόμων, με πρωτεργάτη το Port of Felixstowe (ο μεγαλύτερος λιμένας της Βρετανίας - 150 km ανατολικά και ελαφρώς βόρεια από το κέντρο του Λονδίνου). Ωστόσο η διαμορφούμενη κατάσταση έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη ενός εκτεταμένου δικτύου Εσωτερικών Λιμένων - Τερματικών, ποικίλου μεγέθους και υπηρεσιών, παράλληλα στους σιδηροδρομικούς άξονες. Σύμφωνα με τους βρετανικούς σιδηρόδρομους (Railtrack, 2000) στην χώρα υπάρχουν 1.311 ενεργά σιδηροδρομικά εμπορευματικά τερματικά - Εσωτερικοί Λιμένες.

Ήδη από την δεκαετία του '70 ξεκινούν στην **Ιταλία** να κατασκευάζονται οι πρώτες εσωτερικές υποδομές για την υποβοήθηση των μεταφορών και των διανομών. Το 2002, σύμφωνα με τον Galloni G. (2002) λειτουργούσαν 10 Interporto ενώ βρίσκονταν σε διαδικασία κατασκευής άλλα 13, τα περισσότερα από τα οποία στον βιομηχανικό βορρά. Το 2005 η Ιταλική Ένωση των Interporto, Unione Interporti Riuniti - UIR (η οποία δεν εκπροσωπεί όλα τα Interporto της χώρας) έχει ως λειτουργούντα μέλη 18 Interporto (Βλ. Δικτυακό Τόπο UIR).

Εσωτερικοί Λιμένες στην Ιταλία (2002)



Πηγή: Galloni Gilberto (2002)

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα Interporto στην Ιταλία την δεκαετία του '70-'80 αλλά και του '90 δεν είχαν την μορφή που έχει σήμερα ένας τυπικός Εσωτερικός Λιμένας. Πολλά μάλιστα από αυτά απλά φιλοξενούν αποθηκευτικά συγκροτήματα για την αστική εξυπηρέτηση μεγάλων ή μικρότερων πόλεων και δεν είναι ενταγμένα σε μια συνολικότερη πολιτική για τον εξορθολογισμό των εμπορευματικών μεταφορών, των διανομών και των αποθηκεύσεων και την σύνδεσή τους με θαλάσσια τερματικά. Οι επενδύσεις σε Εσωτερικούς Λιμένες και σε σχετικές υποδομές στην Ιταλία ακολουθούν υψηλούς ρυθμούς αποτέλεσμα μιας κρατικής πολιτικής ενίσχυσης των ιταλικών εξαγωγών και της ανάγκης ανακούφισης πολλών ιστορικών πόλεων από κυκλοφοριακά προβλήματα. Η αγορά των Εσωτερικών Λιμένων στην Ιταλία σήμερα είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική και σκληρή, αλλά με ισχυρή κρατική (τοπική μέσω των Δήμων) ενίσχυση και ευνοϊκό θεσμικό καθεστώς. Όλοι σχεδόν οι Εσωτερικοί Λιμένες συνδέονται σιδηροδρομικά με τους θαλάσσιους λιμένες [είτε μέσω του εθνικού δικτύου είτε απευθείας (οι λιγότεροι)] και σε όλους σχεδόν οι τοπικές Αρχές παίζουν ουσιαστικό - πρωταγωνιστικό ρόλο. Σχεδόν όλα διαθέτουν δημόσιες εξυπηρετήσεις (τελωνείο, υγειονομικές υπηρεσίες, δημόσιες αποθήκες εμπορευμάτων, τράπεζες, ταχυδρομεία κ.α.) αλλά και συμπληρωματικές υπηρεσίες όπως πρατήρια πετρελαίου, συνεργία, εγκαταστάσεις ξεκούρασης για τους οδηγούς κ.α. Ωστόσο, υπάρχει σημαντική ποικιλία στο είδος-εύρος των υπηρεσιών που προσφέρουν[28] εξαιτίας του ανταγωνισμού αλλά και η μεταξύ τους εγγύτητα. Χαρακτηριστικά αναφέρονται οι αποστάσεις (περίπου) των Interporto μεταξύ τους:

[28] Χαρακτηριστικά ο Εσωτερικός Λιμένας της Νάπολης (Interporto Campano -Napoli), μόλις 20 km από το κέντρο της πόλης, είναι ένας από τους μεγαλύτερους Εσωτερικούς Λιμένες της Ευρώπης. Εκτός όμως από τις απαραίτητες εμπορευματικές διευκολύνσεις σε έκταση 4,5 εκατ. τ.μ., στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και ένας σιδηροδρομικός σταθμός-τερματικό έκτασης 225.000 τ.μ. με 6 πλατφόρμες (μήκους 25 km) και εσωτερικό ηλεκτροκίνητο σιδηροδρομικό δίκτυο, διαθέτει το μεγαλύτερο ίσως εμπορικό κέντρο χονδρικής πώλησης - αποθήκευσης στον κόσμο. Σε μία έκταση 1.000.000 τ.μ. 320 εταιρίες χονδρικής που αντιπροσωπεύουν 107 κλάδους του εμπορίου (ένδυση, έπιπλα κ.α. εκτός τροφίμων) και 4.000 εργαζόμενοι εξυπηρετούν 20.000 επισκέπτες την ημέρα και δημιουργούν έναν ετήσιο τζίρο € 4 δισ. Το τμήμα αυτό του Εσωτερικού Λιμένα διαθέτει επίσης 5 καταστήματα τραπεζών (στην μια εκ των ο διαχειριστής του εμπορικού τμήματος του Εσωτερικού Λιμένα είναι μεγαλομέτοχος), 130 γραφεία που προσφέρουν νομικές, χρηματοοικονομικές, λογιστικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες, ταχυδρομείο, υπηρεσίες security, γραφείο πληροφοριών - παραπόνων, ιατρείο, βενζινάδικο, ελικοδρόμιο και ελικόπτερο, μπαρ, εστιατόριο, εστιατόριο self-service, fast-food, delicatessen, δύο πρακτορεία ταξιδιών, κουρείο-κομμωτήριο, πρακτορείο εφημερίδων, γήπεδο ποδοσφαίρου και τένις. Τέλος, σε προχωρημένο στάδιο βρίσκονται οι διαδικασίες κατασκευής και του τρίτου τμήματος του Εσωτερικού Λιμένα, το λιανικό τμήμα (shopping center). Σε έκταση 450.000 τ.μ. ένα κτίριο με την αρχιτεκτονική μορφή ενός ηφαιστείου (volcano), προβλέπεται να φιλοξενεί ένα υπερ-supermarket (με 80 ταμεία), 200 περίπου καταστήματα λιανικής, ένα ξενοδοχείο 160 κλινών (Holiday Inn), ένα πολύ-κινηματογράφο με 9 αίθουσες, ένα συνεδριακό κέντρο και δεκάδες χώρους ψυχαγωγίας (bowling, εστιατόρια, bars κ.α.) αλλά και ένα 22.000 τ.μ. εσωτερικό χώρο εκδηλώσεων. Συγκεντρωτικά, τα 2 από τα 3 τμήματα του Εσωτερικού Λιμένα που λειτουργούν από τα μέσα της δεκαετίας του '80 δραστηριοποιούνται πάνω από 5.500 επιχειρήσεις, 8.500 εργαζόμενοι και 30.000 επισκέπτες κάθε μέρα. Τέλος, σημειώνεται πως το εύρος των δραστηριοτήτων του Εσωτερικού Λιμένα δεν φαίνεται να προκαλεί αντιδράσεις στην γειτονική κοινωνία της Νάπολης η οποία σε ένα βαθμό θεωρεί ότι με τον Εσωτερικό Λιμένα έχει αυξηθεί η επιχειρηματική δραστηριότητα στην περιοχή και η τοπική οικονομία. Μάλιστα, η λειτουργία του, η οποία αποφασίστηκε στα τέλη της δεκαετία του '70 έγινε με σκοπό την αποσυμφόρηση της πόλης και το μεγαλύτερο τμήμα της έκτασης του λιμένα παραχωρήθηκε από τον Δήμο. Ενδεικτικό της σημασίας του Εσωτερικού Λιμένα στην τοπική και εθνική οικονομία αποτελεί και η συμβολική επίσκεψη του φειδωλού στις μετακινήσεις του και καταπονημένου πρώην Πάπα, Παύλου Ιωάννη του Δεύτερου (Πηγή Έντυπα και DVD του Interporto Campano - CIS).

Padua - Verona : 85 km, Padua - Rovigo : 70 Km, Padua - Venice : 40 km, Verona - Trento : 100 km, Bologna - Rovife : 95 Km, Bologna - Parma : 95 km.

Έτσι, π.χ. το **Interporto di Padova** (180 km μακριά από τον κοντινότερο εμπορευματικό λιμένα της Trieste) ουσιαστικά είναι ένας εσωτερικός λιμένας, 480 στρεμμάτων, που δημιουργήθηκε για την εξυπηρέτησης μιας μεγάλης βιομηχανικής περιοχής, 1.200 επιχειρήσεων και 25.000 εργαζομένων. Τα 280 στρέμματα από τα 480 τα μοιράζονται ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων και ο κόμβος συνδυασμένων μεταφορών και τα υπόλοιπα αποθήκες και άλλες εγκαταστάσεις, στις οποίες δραστηριοποιούνται 80 εταιρείες από τον κλάδο των logistics, οι οποίες απασχολούν 1.200 άτομα. Ο τερματικός σιδηροδρομικός σταθμός του interporto θεωρείται ο σημαντικότερος από πλευράς όγκου σταθμός της χώρας, καθώς είναι η αφετηρία περισσοτέρων από 100 εβδομαδιαίων εμπορευματικών δρομολογίων προς τους σημαντικότερους λιμένες της Ιταλίας και της Βόρειας Ευρώπης. Στα σχέδια του Interporto di Padova είναι να πραγματοποιήσει εκείνες τις υποδομές ώστε ο εσωτερικός λιμένας να αποκτήσει και ποτάμια σύνδεση (Πηγή: Δικτυακός Τόπος Interporto di Padova).

Το **Interporto Quadrante Europa (Verona)** [290 km μακριά από τον κοντινότερο εμπορευματικό λιμένα της Genoa (από την Λιγιριανή Θάλασσα) και 260 km μακριά από τον λιμένα της Trieste (Αδριατική Θάλασσα)], βρίσκεται στην διασταύρωση δύο στρατηγικών για το ευρωπαϊκό εμπόριο άξονες: α) τον Άξονα I, Γερμανία - Αυστρία - Ιταλία (Βερόνα - Μόναχο 450 km) και β) τον Άξονα V, Ανατολική Ευρώπη - Βουδαπέστη - Τεργέστη - Βερόνα - Μιλάνο - Τορίνο - Λυών ..... Αυτή η σημαντική θέση σε συνδυασμό με τις εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης του Interporto (μόνο το σιδηροδρομικό τερματικό καλύπτει έκταση 650.000 τ.μ. από τα συνολικά 2,5 εκατ. τ.μ. του Interporto) αλλά και η γεωργική εξειδίκευση της βιομηχανίας της περιοχής έχουν οδηγήσει το Βερόνα να εκτελεί το 50% περίπου των διεθνών συνδυασμένων μεταφορών της χώρας (Πηγή: Δικτυακός Τόπος Interporto Quadrante Europa).

Το **Interporto di Bologna**, [290 km μακριά από τον κοντινότερο εμπορευματικό λιμένα της Genoa (από την Λιγιριανή Θάλασσα) και 222 km μακριά από τον λιμένα της Ancona (Αδριατική Θάλασσα)], σε έκταση 2 εκατ. τ.μ., αξιοποιώντας κατά το ήμισυ την περιουσία του, φιλοξενεί 80 επιχειρήσεις της εφοδιαστικής με 1.400 εργαζόμενους περίπου. Σε καθημερινή βάση εξυπηρετούνται περίπου 2.500 φορτηγά αυτοκίνητα και 25 τρένα αναχωρούν για τους κυριότερους λιμένες της χώρας αλλά και της Δυτικής Ευρώπης. Το Interporto di Bologna διαθέτει ίσως το πιο ολοκληρωμένο σύστημα (σε σχέση με τα άλλα interporto) ηλεκτρονικής διασύνδεσης των επιχειρήσεων που βρίσκονται μέσα σε αυτό (Πηγή: Δικτυακός Τόπος: Interporto di Bologna).

Εσωτερικός Λιμένας της Μπολώνια (Interporto di Bologna)



Πηγή: Έντυπο Interporto di Bologna

Στις **Η.Π.Α.** το αντικείμενο των Εσωτερικών Λιμένων το διαχειρίζονται διαφορετικοί τύποι οργανωμένων περιοχών που είτε βρίσκονται κοντά αλλά έξω από τα μεγάλα αστικά κέντρα είτε σε μεγάλους μεταφορικούς άξονες ή συνοριακούς σταθμούς. Οι οργανωμένες αυτές περιοχές πολλές φορές περιλαμβάνουν εκτός από καθαρά μεταφορικές - logistics υπηρεσίες και βιομηχανικές δραστηριότητες αλλά και εμπορικές υπηρεσίες, με χαρακτηριστικότερες αυτές των λεγόμενων «*Trade Shows*», όπου οι καταναλωτές απευθείας, χωρίς την ενδιάμεση παρουσία των χονδρέμπορων - λιανέμπορων κάνουν τις αγορές τους λιανικά. Μάλιστα, στην σύγχρονη αμερικανική κουλτούρα είναι πολύ διαδεδομένες οι «*περίοδοι προσφορών*» όπου προϊόντα με φθίνουσα αξία (επιστροφές, ελαττωματικά, αλλαγή της μόδας κ.α.) προσφέρονται σε πολύ χαμηλές τιμές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η οργανωμένη περιοχή στο Eagle Pass, στο Τέξας κοντά στο San Antonio, το οποίο βρίσκεται πάνω στον Σιδηρόδρομο και Αυτοκινητόδρομο 57 (Η.Π.Α. - Μεξικό / City of Mexico) στα σύνορα.

Εντούτοις, το μεγαλύτερο μέρος αυτών των οργανωμένων περιοχών δημιουργήθηκαν όχι για να εξυπηρετήσουν τους θαλάσσιους λιμένες και τις εμπορευματικές μεταφορές αλλά για να καλύψουν τις αστικές ανάγκες (city logistics) με αποτέλεσμα οι περιοχές αυτές να έχουν χαρακτήρα περισσότερο Κέντρων Διανομής (Distribution centers) ή Αποθήκευσης παρά Εσωτερικού Λιμένα, στο πρότυπο που έχει αναφερθεί ανωτέρω.

Όμως και στις Η.Π.Α. το θέμα των εσωτερικών λιμένων έχει αναθερμανθεί προσφάτως (και σε ακαδημαϊκό και σε επιχειρηματικό επίπεδο) και προβλέπετε να ενταθεί στο άμεσο μέλλον και από την πολιτική της κυβέρνησης να μειώσει τον αριθμό των στρατιωτικών μονάδων στην χώρα, σύμφωνα με τον Peter Hall, καθηγητή στο Πανεπιστήμιο του Waterloo (Καναδά) (White R., 2005). Οι μεγάλες σε έκταση και συνήθως απομονωμένες από αστικούς σχηματισμούς στρατιωτικές βάσεις προσφέρονται για ανάπτυξη ολοκληρωμένων και καλά σχεδιασμένων logistics δραστηριοτήτων, όπως π.χ. στην περιοχή της **Victorville** (Καλιφόρνια - Η.Π.Α.) όπου η πρώην George Air Force Base έχει μετασχηματιστεί σε Southern California Logistics Airport. Προτεραιότητα του νέου αυτού logistics center είναι να ενωθεί σιδηροδρομικά με το πολιτειακό δίκτυο, και να λειτουργεί ως ένας Εσωτερικός Λιμένας εξυπηρέτησης τριών μέσων (tri-modal).

Ένα επίσης παράδειγμα εσωτερικού (ποτάμιου) λιμένα αποτελεί αυτός του **Memphis** (Tennessee, Η.Π.Α.) ο οποίος αν και βρίσκεται βαθιά μέσα στην Αμερικανική ενδοχώρα χειρίζεται ένα αξιόλογο όγκο φορτίου (16 εκατ. τόνους ετησίως) που τον κατατάσσει στο νο. 4 της σχετικής εθνικής λίστας. Ο ποτάμιος αυτός λιμένας του Μισισιπή, διαθέτει 44 ιδιωτικά και 5 δημόσια τερματικά και μια οργανωμένη περιοχή παραγωγικών δραστηριοτήτων (κυρίως στο χώρο της εφοδιαστικής) καθώς σε σχετικά κοντινή απόσταση βρίσκεται το πιο μεγάλο εμπορευματικό αεροδρόμιο του κόσμου, τα τελευταία 12 χρόνια περίπου. Η κεντρική παρουσία της εταιρίας ταχυμεταφορών Federal Express στο Mephis, που έχει σαν αποτέλεσμα την διαχείριση πάνω από 1 εκατ. δεμάτων και την εξυπηρέτηση πάνω από 200 cargo αεροπλάνων κάθε μέρα, η ύπαρξη μεγάλου σιδηροδρομικού σταθμού (ο 3ος στις Η.Π.Α. σε φορτία) και φυσικά ο εσωτερικός (ποτάμιος) λιμένας έχουν κατατάξει, σύμφωνα με σχετική έρευνα που εξέτασε τον αμερικανικό κλάδο των logistics την περίοδο 1988-1999, το Memphis ως το κέντρο των Logistics των Η.Π.Α. Σημειώνεται, ότι στην συγκεκριμένη έρευνα γίνεται ταυτόχρονα λόγος για την ταχεία ανάπτυξη και της πόλης και της περιοχής του Memphis, αλλά και για την δυνατότητά της να διατηρήσει την ηγετική της θέση. Επίσης μια άλλη μελέτη του τοπικού επιμελητηρίου για την περίοδο 1995-2003, απέδειξε ότι ο κλάδος των logistics δημιούργησε την περίοδο αυτή επιπλέον 28.616 θέσεις εργασίας, 56,4 εκατ. τετραγωνικά μέτρα αποθηκών και κτηρίων, επενδύσεις ύψους $2,7 δισ., ενώ 153 τοπικές εταιρίες επέκτειναν τις δραστηριότητές τους και 96 μεταφέρθηκαν στο Memphis από άλλες περιοχές (Khan K., 2004).

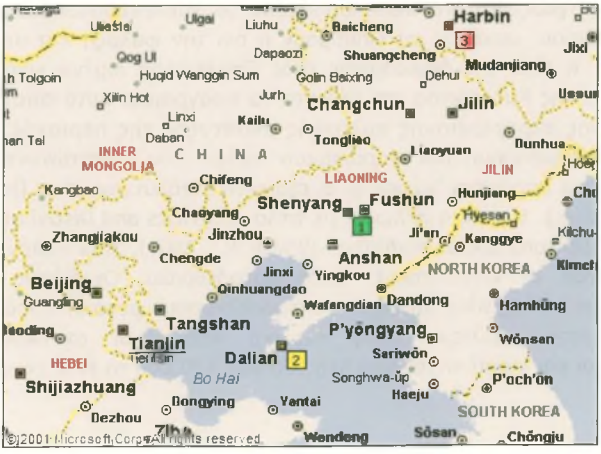
Τέλος, όσον αφορά τις Η.Π.Α., ένας ιδιότυπος ανταγωνισμός έχει ξεκινήσει μεταξύ των μεγάλων και γειτονικών λιμένων **Los Angeles & Long Beach** (σημεία στο χάρτη [1] & [2]) και του βορειότερου λιμένα **Oakland** (κοντά στο San Francisco, σημείο [3]) στην Καλιφόρνια (White R, 2005 & San Joaquin Council of Governments, 2003). Το «*μήλο της έριδος*» είναι κυρίως μια κοιλάδα, η San Joaquin Valley (βρίσκεται ανάμεσα στους λιμένες, λίγο πιο κοντά στο Oakland, σημείο [4]), η οποία προσφέρει φτηνή γη, σε μια πολύ ακριβή Πολιτεία των Η.Π.Α. και έχει ήδη συγκεντρώσει αρκετές επιχειρήσεις.



Ο λόγος αυτού του ανταγωνισμού, που τεκμηριώνεται από πολλές ομολογουμένως μελέτες, είναι η δημιουργία ενός Εσωτερικού Λιμένα. Η περιοχή δεν είναι προσβάσιμη σήμερα ούτε από πλεύσιμους ποταμούς αλλά και ούτε σιδηροδρομικές γραμμές ενώ βρίσκεται αρκετά μέσα από την ακτή. Οι λόγοι δημιουργίας Εσωτερικού Λιμένα στην Καλιφόρνια είναι ουσιαστικά δύο. Ο πρώτος εστιάζεται στην αμεσότερη εξυπηρέτηση μιας ικανής μάζας επιχειρήσεων που βρίσκονται σε μια περιοχή που έχει εξαιρετικές προοπτικές φυσικής ανάπτυξης και μηδενικό επίπεδο όχλησης από κατοικημένες περιοχές, και ο δεύτερος από την υπερ-φόρτωση των λιμένων Los Angeles & Long Beach, οι οποίοι χειρίζονται το 70% όλης της κυκλοφορίας των TEU των Δυτικών ακτών των Η.Π.Α. Η κατάσταση την τελευταία περίοδο έχει επιδεινωθεί από την κατακόρυφη άνοδο των TEU που επιθυμούν να μείνουν για αρκετές ημέρες στις προβλήτες των εν λόγω λιμένων της σουηδικής εταιρίας επίπλων ΙΚΕΑ (μεγάλος πελάτης), με αποτέλεσμα όλοι οι άλλοι πελάτες του λιμένα να αναγκάζονται να παραλαμβάνουν τα εμπορευματοκιβώτιά τους με την άφιξη του πλοίου, ασχέτως αν επιθυμούν ή όχι την φύλαξη και αποθήκευση τους στον λιμένα. Η ιδέα της δημιουργίας ενός Εσωτερικού Λιμένα είναι πλέον γόνιμη στην Πολιτεία της Καλιφόρνια και μάλιστα το πρόγραμμα αυτό **αποτελεί μέρος μια συνολικότερης περιφερειακής πολιτικής ανάπτυξης της περιοχής** που αποσκοπεί και στην αποσυμφόρηση των παραλιακών πόλων που γιγαντώνονται μέρα με την μέρα. Επίσης, ο παράκτιος χώρος είναι εξαιρετικά πολύτιμος στην Πολιτεία αυτή (σε χρηματικές αξίες). Η μελέτη άλλωστε με τίτλο «*Logistics and Distribution: An Answer to Regional Upward Social Mobility*» (White R., 2005), που εκπόνησε η Southern California Assn of Governments αυτό καταδεικνύει. Οι θέσεις εργασίας που σχετίζονται με τα logistics μπορούν να προσελκύσουν μεγάλη ποσότητα εργατικού δυναμικού στην ευρύτερη αυτή περιοχή καθώς οι σχετικοί μισθοί είναι ικανοποιητικοί και κυμαίνονται από $18.000 έως $70.000 το έτος (χωρίς τις επιπλέον παροχές).

Ένα επίσης περιφερειακό - λιμενικό πρόγραμμα εφαρμογής προγράμματος εσωτερικών λιμένων λαμβάνει χώρα σε μια μικρή σε έκταση νησιωτική χώρα, την Νέα Ζηλανδία (2 μεγάλα νησιά). Ο Βασικός λιμένας στο Auckland έχει επενδύσει σε δύο Εσωτερικούς Λιμένες στο κοντινό East Tamaki και στο μακρύτερο Wiri. Οι δύο αυτοί Εσωτερικοί Λιμένες δημιουργήθηκαν από τον λιμένα και την τοπική κυβέρνηση για να εκτελούν όλες τις εφοδιαστικές υπηρεσίες του θαλάσσιου λιμένα, ο οποίος αντιμετωπίζει προβλήματα χώρου και κυκλοφοριακής συμφόρησης. Επειδή μάλιστα η χώρα δεν διαθέτει σιδηρόδρομο, οι Εσωτερικοί Λιμένες λειτουργούν και ως χώροι στάθμευσης των TEU μέχρι να νυχτώσει. Την νύχτα, όταν δεν υπάρχει κίνηση στους δρόμους τα φορτηγά αυτοκίνητα οδηγούν τα TEU στον λιμένα άμεσα για φόρτωση (Πηγή: δικτυακός τόπος των Ports of Auckland).

Τέλος, ενδιαφέρον παρουσιάζει ένα περιφερειακό πρόγραμμα υποστήριξης εφοδιαστικής αλυσίδας, μέσω εσωτερικών λιμένων, στα πλαίσια μιας συνολικής κρατικής στρατηγικής στο θέμα των μεταφορών και του εμπορίου και συγκεκριμένα ένα πρόγραμμα που εφαρμόζεται στην **Βορειανατολική Κίνα**. Στον κρατικό σχεδιασμό ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα σχεδιάζεται μια νέα πόλη, το Harbin (σημείο στο χάρτη [3]) (Πηγή: δικτυακός τόπος της πόλης Harbin). Στην συνέχεια με την οικονομική βοήθεια της πρώην Ε.Σ.Δ.Δ., και με αφορμή την κατασκευή της σιδηροδρομικής Euroasia Continental Bridge (υπερσιδηρικός σιδηρόδρομος) η πόλη προσελκύει 100.000 μετανάστες από 30 χώρες (πολλές από αυτές ευρωπαϊκές) και 16 Πρεσβείες. Η σινο-σοβιετική βοήθεια στηρίζει την βιομηχανική ανάπτυξη για αρκετά χρόνια έως ότου και η βιομηχανία αλλά και η π. Ε.Σ.Δ.Δ. χάνουν την αίγλη τους. Η περιφέρεια αντιμετωπίζει προβλήματα αλλά ο κρατικός σχεδιασμός έχει εναλλακτικό σχέδιο ανάπτυξης. Το όμορφο φυσικό περιβάλλον (δάση, χιόνια κ.α.), σε συνδυασμό με την πολύ-πολιτιστική σύνθεση της πόλης την ωθούν να επενδύει σε πανεπιστήμια, ερευνητικά και τεχνολογικά ινστιτούτα (σήμερα διαθέτει 19 πανεπιστήμια και πάνω από 520 επιστημονικά ερευνητικά ιδρύματα). Παράλληλα τα απαξιωμένα βιομηχανικά κελύφη επαν-αξιοποιούνται σε τεχνολογικές εφαρμογές στους τομείς της τεχνολογίας των επικοινωνιών και της αερο-τεχνολογίας. Το 2002 η πόλη έχει κατοίκους όσους περίπου και η Αθήνα και η περιφέρεια όσους και η Ελλάδα ενώ για 8 συναπτά έτη έως το 2002 το ΑΕΠ της περιφέρειας έχει αύξηση με διψήφιο ποσοστό.



Έτσι, η πόλη και η περιφέρεια, βαθιά μέσα στην ενδοχώρα [η κοντινότερη έξοδος σε λιμένα είναι στο ρωσικό Vladinostok (500 km)], ζητούν αυξημένη μεταφορική σύνδεση. Η σινική κυβέρνηση επενδύει σε 6 σιδηροδρομικές γραμμές και κατατάσσει το Harbin ως σιδηροδρομικό κέντρο μεταφόρτωσης (hub). Επίσης, στο Harbin συγκλίνουν 7 εθνικοί οδοί, ενώ από το διεθνές αεροδρόμιο του πραγματοποιούνται πτήσεις σε πάνω από 200 άλλους αερολιμένες του κόσμου.

Η αυξημένη ανάγκη για μεταφορές[29] δημιουργεί την ανάγκη για ένα Εσωτερικό Λιμένα και όντως:

- το 1995 κατασκευάζεται το Shenyang-SML International Distripark από την Shenyang Container Warehousing & Distribution Center of China (51%) και την σιγκαπουριανών (κρατικών) συμφερόντων εταιρία logistics, Singapore SembCorp Logistics, στην πόλη Shenyang (550 km νοτίως του Harbin - σημείο στο χάρτη [1]). Ο εσωτερικός αυτός λιμένας ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση περίπου 250 km από τον θαλάσσιο λιμένα Dalian προσφέρει το σύνολο σχεδόν των εφοδιαστικών υπηρεσιών, τελωνειακές υπηρεσίες κ.α. μέσα από ένα πλήρες αυτοματοποιημένο σύστημα (Πηγή: Δικτυακός τόπος Shenyang-SML Int. Distripark).
- το 1997 κατασκευάζεται ο πρώτος εσωτερικός λιμένας της Κίνας και ο μόνος για πολλά έτη που ανήκει στην κατηγορία Grade I, δηλαδή που έχει την δυνατότητα να εκτελέσει απευθείας τελωνειακές εργασίες, ελέγχους και στις εισαγωγές και στις εξαγωγές. Ο εσωτερικός λιμένας συνδέεται σιδηροδρομικά απευθείας με τον ταχύτατα αναπτυσσόμενο εκείνη την εποχή (και σήμερα) θαλάσσιο λιμένα Dalian. Ταυτόχρονα συνδέεται λειτουργικά με τις εγκαταστάσεις του διεθνές εκθεσιακού κέντρου της πόλης, στο οποίο πραγματοποιούνται οι σημαντικές για ολόκληρη την Νοτιοανατολική Ασία Εμπορικές Εκθέσεις China Harbin Economic and Trade Fair και Winter Fair of Economic and Trade Cooperation.

Ο θαλάσσιος λιμένας Dalian (σημείο στο χάρτη [2]) (Πηγή: Δικτυακός Τόπος Dalian Port Authority) συγκεντρώνει φορτία από μια ευρύτερη περιοχή και αναπτύσσεται με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Το πολύ μεγάλο φυσικό βύθισμα και η ικανότητά του να μην πιάνει πάγο οδηγούν όλα τα πλοία - μητέρες (mothers ships) στο Dalian και το κατατάσσουν στην πρώτη τετράδα των κινεζικών λιμένων (με εναλλαγές). Η υπερσυγκέντρωση TEU και φορτίων στο Dalian, ωθούν την τοπική κυβέρνηση να επενδύσει σε νέες λιμενικές υποδομές (προσθήκη νέου αγκυροβολίου στα υφιστάμενα 7) αλλά και υποδομές logistics. Έτσι, το 2004 παραδόθηκε το Dalian International Logistics Park, το οποίο αποτελεί επένδυση του Dalian Free Trade Zone, του Dalian Port Authority και του Dalian Zhoushuizi International Airport. Το Πάρκο παρέχει καθεστώς «*ελευθέρων βαρών*», φορολογικά κίνητρα και συναλλαγματικές διευκολύνσεις για κάθε logistics εταιρία δραστηριοποιείται στο πάρκο, ενώ είναι ολοκληρωτικά διασυνδεδεμένο (σε ένα ενιαίο χώρο) τόσο με τον λιμένα όσο και με τον αερολιμένα.

---

[29] Πολυεθνικές επιχειρήσεις από 40 χώρες και άνω (Χονγκ-Κονγκ, Κορέα, Ιαπωνία, Η.Π.Α. κ.α.) έχουν επενδύσει σε εγκαταστάσεις στον κλάδο της ιατρικής τεχνολογίας, ηλεκτρονικής κ.α. Ήδη το Harbin κατατάσσεται σήμερα ως η κορυφαία δύναμη στο χώρο της αεροναυπηγικής στην Κίνα (και όχι μόνο) με την κατασκευή χιλιάδων αεροπλάνων, ελικοπτέρων και άλλων ειδικών μηχανών, ενώ ταυτόχρονα είναι και ο εθνικός παρασκευαστής μπίρας, με ιστορία πάνω από 100 έτη, και εκατομμύρια μπουκάλια μπίρας παραγωγή.

Η σταδιακή μετατροπή του λιμένα Dalian σε logistics port και η σύνδεσή του με δύο (τουλάχιστον) Εσωτερικούς Λιμένες, αποτελούν ένα μέρος του συνολικότερου στρατηγικού σχεδιασμού της κινεζικής κυβέρνησης για τις μεταφορές και τα logistics. Άλλωστε, η Κίνα επενδύει σημαντικά (πολλοί χρησιμοποιούν τον όρο «*εκπληκτικά υψηλά*») στον τομέα των logistics αυτό καθώς τον θεωρεί κρίσιμο για την διατήρηση της δυναμικής της οικονομίας της (Junel M., 1999).

7.6.4. Αποκεντρωμένο Λιμενικό Σύστημα

Όπως αναφέρει και ο Hayuth (1981) και παρουσιάστηκε ανωτέρω, η πέμπτη και τελική φάση του συστήματος λιμένων εμπορευματοκιβωτίων εισάγει την τάση προς την αποσυγκέντρωση και ως αποτέλεσμα αυτού πραγματοποιείται αυτό που λέγεται «***περιφερειακή λιμενική πρόκληση***» (the peripheral port challenge). Αυτό ουσιαστικά σημαίνει την δραστηριοποίηση περισσότερων λιμένων στην διεθνή λιμενική αγορά. Αυτή η τάση δρομολογείται κυρίως από έξι (6) τουλάχιστον παράγοντες:

1. Με δεδομένη την συνεχή αύξηση του ναυτιλιακού εμπορίου είναι φυσικό ότι θα δημιουργηθούν κάποιες αντιοικονομίες της κλίμακας σε μερικά λιμενικά κέντρα εξαιτίας της αδυναμίας τους να επεκταθούν (έλλειψης χώρου) ή να αυξήσουν την προσβασιμότητά τους ή την παραγωγικότητά τους. Χαρακτηριστικά υπάρχουν λιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν (φορτώνουν - ξεφορτώνουν) ένα πλοίο με 20 έως και 30 ημέρες καθυστέρηση (δηλ. από την ημέρα που το πλοίο βρίσκεται στη ράδα του λιμένα). Ο λιμένας π.χ. του Mississippi (Η.Π.Α.) παρουσιάζει για μεγάλο χρονικό διάστημα το 2004-2005 καθυστερήσεις 25-30 ημερών, ενώ υπάρχουν λιμένες στην Νότια Αμερική και Κίνα με καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση που ξεπερνούν και το μήνα. Υπάρχουν εκτιμήσεις στην αγορά ότι αν δεν πραγματοποιηθούν ουσιαστικές αλλαγές τα αμέσως επόμενα χρόνια οι ρυθμοί αύξησης των νέων πλοίων θα δημιουργήσουν σε ορισμένους λιμένες έως και 2 μήνες καθυστερήσεις στα πλοία (ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, 2005 β). Αυτή η τάση, οι περιορισμοί και η έλλειψη της ελκυστικότητας θα ενθαρρύνουν μικρότερους ή νέους λιμένες να προσελκύσουν τους μεταφορείς από αυτά τα κέντρα φορτίων.
2. Πολλοί εθνικοί και τοπικοί παράγοντες ανακαλύπτοντας τα πλεονεκτήματα και τις θετικές μόνο επιδράσεις της λιμενικής βιομηχανίας, ενισχύουν με έργα και πόρους από άλλες πηγές, περιφερειακούς λιμένες, οι οποίοι στο παγκοσμιοποιημένο αυτό περιβάλλον ανταγωνίζονται, τους υφιστάμενους λιμένες με αθέμιτες, πολλές φορές, τιμολογιακές και άλλες πρακτικές. Στις επίσημες πολιτικές περιλαμβάνονται πολιτικές όπως αυτής της Ε.Ε, για την ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (για λόγους περιβαλλοντικούς, κυκλοφοριακής αποσυμφόρησης αλλά και οικονομικής απόδοσης, όπως αναλύθηκαν στο κεφ. 5).
3. Η ανάπτυξη της τεχνολογίας σε όλα τα επίπεδα (δηλ. της πληροφορικής, της ναυπηγικής, των φορτοεκφορτώσεων) και η διάχυσή της (προσιτότητα) είναι ένας από τους βασικότερους παράγοντες της περιφερειακής λιμενικής ανάπτυξης. Πλέον, η **τεχνολογία**, άσχετα αν σε ένα βαθμό είναι ακριβή (όχι ως αρχικό κόστος αλλά ως κόστος συντήρησης και αναβάθμισης) είναι διαθέσιμη σε

κάθε ενδιαφερόμενο, ενώ ταυτόχρονα και η **τεχνογνωσία**, σε ένα βαθμό, δημοσιοποιείται ελεύθερα από τις επιτυχημένες εταιρίες του κλάδου, βάση της πολιτικής της «*καλής φήμης*» (benchmarking strategy). Αξίζει να σημειωθεί ότι πριν από κάποια χρόνια η τεχνολογία και η τεχνογνωσία ήταν επτασφράγιστα μυστικά των κατόχων της. Αυτή η διάχυση (η οποία όπως έχει αναλυθεί σε πολλές περιπτώσεις γίνεται και με την στενή συμμετοχή-συνεργασία των «*πρωταγωνιστών-leaders*») επιτρέπει στους μικρότερους λιμένες να χρησιμοποιήσουν στοιχεία και τεχνικές, που μέσα από κατάλληλες προϋποθέσεις μπορούν να ενεργοποιήσουν τους περιφερειακούς λιμένες. Επιπλέον, ο ανταγωνισμός έχει ωθήσει ερευνητές, τεχνικούς και διαχειριστές εφοδιαστικών αλυσίδων, στην εξεύρεση λύσεων που περιορίζουν τις αναγκαίες (ακριβές) λιμενικές εγκαταστάσεις και περίπλοκα λιμενικά οργανογράμματα. Η κατακόρυφη άνοδος της αγοράς των Ro-Ro πλοίων, που χρησιμοποιούν, ως επί το πλείστον, περιφερειακούς λιμένες (τα πλοία αυτά δεν έχουν ανάγκη για την φορτοεκφόρτωσή τους τη χρήση ακριβών γερανών) είναι το καλύτερο παράδειγμα.

4. Η οικονομική ευρωστία και η επιχειρηματική ανάγκη διεύρυνσης των εργασιών των εταιριών στοιβασίας, λιμενικής διαχείρισης κ.α. έχουν δημιουργήσει (όπως αναλύεται στο κεφ. 6) πολυεθνικές εταιρίες - κολοσσούς, που διαρκώς αναζητούν νέα πεδία και τόπους δράσης. Η επιχειρηματική αυτή πρακτική σε συνδυασμό με την επιθυμία των ναυτιλιακών εταιριών, να απολαμβάνουν άμεσες, σχεδιασμένες μόνο για αυτούς, σχεδόν αποκλειστικές υπηρεσίες στους λιμένες, έχουν οδηγήσει τις εταιρίες αυτές είτε να αναπτύσσουν εξειδικευμένα λιμενικά τμήματα-επιχειρήσεις (βλ. η εταιρία P&O Ports) που δραστηριοποιούνται σε νέους ή απενεργοποιημένους λιμένες είτε συνάπτουν αποκλειστικές συμφωνίες με περιφερειακούς λιμενικούς οργανισμούς, οι οποίοι αντιμετωπίζουν τις ναυτιλιακές αυτές εταιρίες ως λύση σωτηρίας.

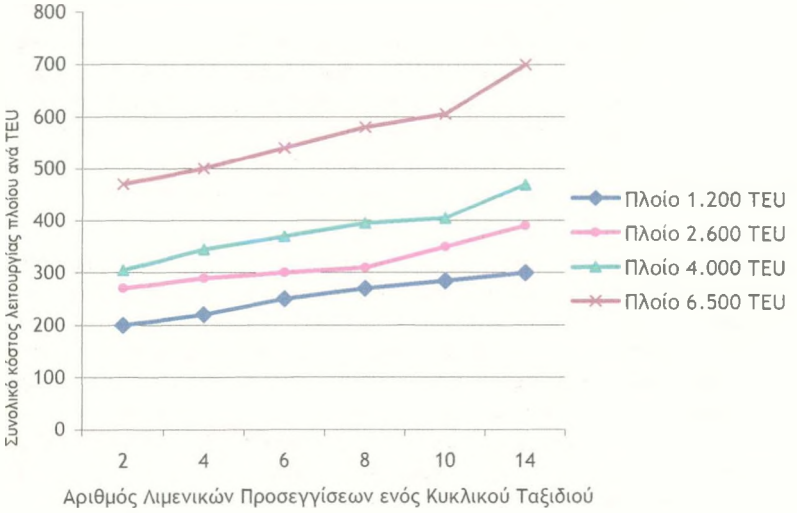
5. Τόσο οι συνθήκες της αγοράς, αλλά και η αδυναμία των λιμενικών οργανισμών να διαχειριστούν παράλληλα πολλές και διαφορετικές δραστηριότητες όσο και οι ενδο-λιμενικές αντιπαραγωγικές συγκρούσεις αυτών των διαφορετικών χρήσεων έχουν οδηγήσει πολλούς λιμένες στην **εξειδίκευση σε μία μόνο αγορά** (τουριστική, επιβατική, εμπορευματική ή ακόμα περισσότερο σε αυτήν των εμπορευματοκιβωτίων ή σε αυτή των χύδην φορτίων). Αυτή η ανάγκη διαχωρισμού των χρήσεων δημιουργεί εμμέσως, σε ευρύτερες περιοχές, την ανάγκη δημιουργίας νέων λιμένων ή ενεργοποίησης παλαιών και κατά συνέπεια μια περιφερειακή ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος.

6. Τέλος, οι οικονομίες κλίμακας που κερδίζονται από τη μεγέθυνση των διαστάσεων των πλοίων αλλά και η τάση που καταγράφει η ναυπηγική βιομηχανία δείχνουν ότι οι οικονομίες που κερδίζονται από τα «*πλοία μητέρες*» είναι τόσο σημαντικές, που τα ναυπηγεία θα συνεχίσουν να παράγουν, μέχρι σε ένα βαθμό, μεγαλύτερα πλοία. Αυτές οι οικονομίες κλίμακας, που συνδέονται με το εμπορευματοκιβωτιοποίηση, όπως πολλοί έχουν αναφέρει (όπως οι Malchow M., Kanafani A, 2000, Mori T., Nishikimi K., 2002, Lim S., 1998, Talley W., 1990), ενισχύσουν τη συγκέντρωση των μεγάλων όγκων των εμπορευματοκιβωτίων σε

μερικούς κεντρικούς λιμένες (με στρατηγικές θέσεις αγοράς, κατάλληλο βύθισμα, εξοπλισμό μεταφόρτωσης, παραγωγικότητα κ.ο.κ)[30].)

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.5.

Σχέση μεταξύ μεταφορικού κόστους ανά TEU, μεγέθους πλοίου και αριθμών λιμενικών προσεγγίσεων ενός κυκλικού ταξιδιού 17.000 ναυτ. μιλίων.



Πηγή: Nottebook, 2002

[30] Τα μεγαλύτερα πλοία - μητέρες, απαιτούν περισσότερο χρόνο για από - πρυμνοδέτηση, ρυμουλκήσεις, παρέκκλιση από ευθείες πορείες, χρονική καθυστέρηση στην διαδικασία φορτοεκφόρτωσης κ.α, χρόνος που μειώνει τα κέρδη από τις οικονομίες κλίμακας που κερδίζονται από τον μεταφερόμενο όγκο. Με την υπόθεση ότι, σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank, 2001), σε ένα τυπικό λιμένα διαχειρίζονται περίπου 165 TEU ανά ώρα, αυτό σημαίνει ότι κάθε αύξηση ικανότητας 1.000 TEU σε ένα πλοίο, απαιτεί μια πρόσθετη μισή ημέρα στο λιμένα. Για να αντισταθμίσει αυτόν τον πρόσθετο χρόνο που σπαταλάει το μεγαλύτερο πλοίο στους λιμένες, ο διαχειριστής του πλοίου έχει την επιλογή: α) της αύξησης της ταχύτητας του σκάφους, β) της προσθήκης ενός επιπλέον σκάφους στη υπηρεσία, γ) το να προσφέρει λιγότερο συχνή υπηρεσία, ή τέλος δ) να μειώσει τον αριθμό προσεγγίσεων στα hub. Ως απάντηση στα ανωτέρω ερωτήματα καταρχήν η λύση της αύξηση της ταχύτητας δεν συμφέρει τεχνοοικονομικά γι' αυτό και τα μέγα-πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ναυπηγούνται σήμερα για να πλέουν με υπηρεσιακή ταχύτητα 24-26 κόμβους. Δεύτερον, η εισαγωγή ενός νέου πλοίου στην γραμμή είναι και αυτό μια ακριβή και όχι συμφέρουσα λύση καθώς ένα τυπικό containership στοιχίζει από $80- $100 εκατ. Τρίτον, και η λύση του να μειωθούν τα δρομολόγια δεν είναι συμφέρουσα καθώς οι πελάτες θα δυσαρεστηθούν και πιθανόν να οδηγηθούν σε άλλο ανταγωνιστή. Άρα η λύση που απομένει είναι η μείωση του αριθμού των προσεγγίσεων. Επιπλέον το κόστος της ταυτόχρονης αντικατάστασης των υφιστάμενων πλοίων σε ένα δρομολόγιο με πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας είναι ένα κόστος που δεν μπορεί να αντέξει ακόμη και η μεγαλύτερη εταιρία. Έτσι, αν μια εταιρία βάλει λιγότερα αλλά μεγαλύτερα πλοία θα αναγκαστεί να περιορίσει τις προσεγγίσεις της, για να είναι ανταγωνιστική, Επίσης, ένας αριθμός από τις υφιστάμενους λιμένες - πρύμνες δεν έχουν τις ικανότητες, από γεωμορφολογικής, οικονομικής, τεχνικής κ.ο.κ άποψης να φιλοξενήσουν τα μεγαλύτερα πλοία - μητέρες.

Χαρακτηριστικά, οι Waals & Wijnolst (2001), σε θεωρητικό επίπεδο, βάση οικονομοτεχνικής μελέτης που έχουν πραγματοποιήσει, πιστεύουν ότι ένα δρομολόγιο μιας τακτικής γραμμής Ασίας - Ευρώπης, με Malacca - Max πλοία, θα προσέγγιζε το πολύ 4-5 λιμένες (Χόγκ-Κόγκ, Σιγκαπούρη, Port Raysud, Goia Tauro, Ρότερνταμ) και όχι περίπου 20 που είναι σήμερα. Βέβαια, υπάρχουν αναλύσεις αλλά και το «*βιβλίο των παραγγελιών*» στην ναυπηγική βιομηχανία το επιβεβαιώνει, ότι πολύ δύσκολα και σε μεγάλο βάθος χρόνου θα οδηγηθεί η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων στα μέγα - πλοία των άνω 10.000 - 12.000 TEU, καθώς οι οικονομίες κλίμακας δεν εξαρτώνται μόνο από το μέγεθος του πλοίου αλλά και από άλλους παράγοντες όπως οι άδειες επιστροφές των TEU, τα δρομολόγια, η παραγωγικότητα των λιμένων, τα λιμενικά έξοδα κ.α. Επιπλέον, αν και η πρόσφατη διεύρυνση κλίμακας στο μέγεθος σκαφών, που έχει ξεκινήσει από το 1996 με το πλοίο Regina Maersk (6000+ TEU), έχει μειώσει τις δαπάνες στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων, παρόλα αυτά οι ναυτιλιακοί μεταφορείς δεν έχουν αποσβέσει, και δεν έχουν συγκεντρώσει το σύνολο των ωφελειών που θα μπορούσαν να αποκομίσουν από τις οικονομίες κλίμακας (Lim, 1998). Ο Graham (1998) αναφέρει μάλιστα ότι οι πολιτικές μειώσεων των ναύλων εξαιτίας των διαδοχικών ναυπηγήσεων νέων post-panamax πλοίων «πυροδοτούν» την σταθερότητα στην αγορά της ναυτιλίας σκαφών εμπορευματοκιβωτίων γραμμής. Παρόλα αυτά τόσο το σύνδρομο «*και εγώ*» ("me too" syndrome) που διακατέχει τις ναυτιλιακές εταιρίες (Helmick et al, 1996) στις παραγγελίες σκαφών όσο και η απροθυμία - αδυναμία τους (ή και η απαγόρευσή τους λόγω των Επιτροπών Ανταγωνισμού) να συμμαχήσουν και να συγχωνευτούν (και μέσα από εκεί να κερδίσουν τις οικονομίες) οδηγούμαστε σε μια σταδιακή αύξηση του στόλου σε μεγαλύτερα πλοία που και αυτό με την σειρά του, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, οδηγεί σε μια σταδιακή μείωση των λιμένων - κλήσης αυτών των σκαφών. Αυτή η μετατόπιση του κύριου μεταφερόμενου όγκου μεταφόρτωσης σε λιγότερους λιμένες θα δημιουργήσει και αυτό με την σειρά του μετατόπιση, σε μια χαμηλότερη κλίμακα, των υφιστάμενων λειτουργιών των πλοίων και των λιμένων. Αυτό σημαίνει ότι θα υπάρχει μεγαλύτερη ανάγκη για μεταφόρτωση, για περισσότερες κατευθύνσεις, από αυτούς τους λιγότερους μέγα-λιμένες και κατά συνέπεια πολλά από τα σημερινά ικανότατα πλοία-μητέρες θα μεταπηδήσουν στην αγορά της τροφοδοσίας (feedering)[31]. Τα πλοία αυτά για να μπορούν να είναι παραγωγικά πρέπει να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας που θα προκύψουν κυρίως από την προσέγγιση όσο περισσότερων λιμένων στα δρομολόγιά τους. Κατά συνέπεια, ανάλογα με την γεωγραφική κάλυψη, των

[31] Στην προοπτική αυτή δεν πρέπει να λησμονείται ότι το επιπλέον σημαντικό φορτίο (όπου τα δεδομένα το επιτρέπουν), θα ενεργοποιήσει περαιτέρω τις «*εσωτερικές μεταφορές*» εις βάρος του feeder shipping. Με δεδομένου ότι πολλές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν ήδη περιορίσει τον αριθμό των κλήσεων τους στους λιμένες της Μπενελούξ, σε έναν μόνο (Notteboom, 1999) μεγάλοι όγκοι TEUs ήδη ανταλλάσσονται όχι δια θαλάσσης με feeder ships αλλά με φορτηγίδες και τρένα π.χ. το 1999 μεταξύ του (παραθαλάσσιου) Ρότερνταμ και της (παραθαλάσσιας) Αμβέρσας μεταφέρθηκαν, 680.000 TEU με φορτηγίδα και 130.000 TEU με τραίνο και μεταξύ (παραθαλάσσιου) Zeebrugge και της Αμβέρσας 160.000 TEU με τραίνο. Παρόλα αυτά, τόσο τα ενδοχώρια σιδηροδρομικά και ποτάμια συστήματα τα οποία δεν είναι σε τέτοιο βαθμό ανεπτυγμένα και διαδεδομένα όσο και η επιθυμία των πλοιοκτητών να έχουν τα σκάφη τους πλήρη φορτίων ακόμη και σε «*οποιαδήποτε τιμή*» (Notteboom, 2002) δεν θα περιορίσουν σε μεγάλο βαθμό την περιφερειακή ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος.

λιγότερων μέγα-λιμένων, ενδέχεται όπως οι Waals & Wijnolst (2001) αναφέρουν, ότι θα δημιουργηθούν δύο κύρια συστήματα τροφοδοσίας (feeder systems): α) απευθείας τροφοδοσίες των λιμένων από την πρύμνη και β) έμμεση τροφοδοσία πολλών λιμένων από την(τις) πρύμνη(ες).

7.7. Η Λιμενική Βιομηχανία στα νέα δεδομένα

Με βάση τα όσα αναλύθηκαν ανωτέρω γίνεται κατανοητό ότι η λιμενική βιομηχανία αλλάζει δραματικά, με αποτέλεσμα τόσο οι λιμένες όσο και οι ευρύτεροι δημόσιοι φορείς που εμπλέκονται στην αγορά αυτή να επιβάλλεται να αναπροσαρμόσουν την στρατηγική τους και τις ενέργειές τους. Τα δεδομένα αυτά γίνονται ακόμη ποιο πιεστικά στους περιφερειακούς λιμένες (θέμα που διαπραγματεύεται η παρούσα διπλωματική), οι οποίοι διαθέτουν σήμερα μια εξαιρετική ευκαιρία να δραστηριοποιηθούν στην ναυτιλιακή - λιμενική αγορά, με αξιώσεις και με θετικά αποτελέσματα τόσο σε επίπεδο λιμενικού οργανισμού όσο και σε επίπεδο περιφερειακής ανάπτυξης. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει δύο συνιστώσες να δράσουν από κοινού:

1. Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ενός στρατηγικού πλαισίου λιμενικής ανάπτυξης και λειτουργίας που θα αφορά ευρύτερες χωρικές ενότητες και θα είναι ένα υποσύνολο μια ολοκληρωμένης στρατηγικής για τις μεταφορές.
2. Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ενός λιμενικού επιχειρησιακού σχεδίου ανάπτυξης και λειτουργίας.

7.7.1. Στρατηγικό Σχέδιο Λιμενικής Ανάπτυξης & Λειτουργίας

Εξαιτίας της κοινής αντίληψης ότι οι υποδομές και ειδικότερα οι μεταφορικές υποδομές είναι ο βασικότερος ίσως αναπτυξιακός μοχλός, πολλές κυβερνήσεις και διεθνείς οργανισμοί υλοποίησαν (και υλοποιούν) μεγάλου χρηματικού ύψους αναπτυξιακά προγράμματα που ως κύριο άξονα τους έχουν τους λιμένες.

Το πρώτο ερώτημα που προκύπτει είναι: Πρέπει ή όχι να υπάρχει εθνικός λιμενικός σχεδιασμός και αν ναι μέχρι σε ποιο βαθμό;

Η απάντηση αυτή, πριν μερικά χρόνια δεν θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολο να απαντηθεί καθώς τα δεδομένα ήταν διαφορετικά. Εντούτοις, ακόμη και σήμερα υπάρχουν αρκετοί που υποστηρίζουν ότι οι λιμένες επειδή (μεταξύ άλλων Kent & Ashar, 2001):

- είναι μεγάλου κόστους επενδύσεις, που προστρέχουν συνήθως στην δημόσια συνδρομή,
- δημιουργούν πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις στον άμεσο και ευρύτερο λιμενικό χώρο (θετικές και αρνητικές), αλλά κυρίως επειδή λειτουργούν ως «προωθητικές βιομηχανίες» στις περιοχές τους
- μεγάλος αριθμός λιμένων δεν προσελκύουν ιδιωτικές επενδύσεις ενώ άλλοι εξυπηρετούν υπηρεσίες δημόσιας συγκοινωνίας (βλ. οι ακτοπλοϊκοί λιμένες του Αιγαίου)

- εξυπηρετούν πολλές φορές στρατηγικούς εθνικούς στόχους (βλ. το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης το οποίο αναβαθμίζεται γιατί εντάσσεται σε ένα ευρύτερο εθνικό σχεδιασμό για το φυσικό αέριο),

γι' αυτούς ακριβώς τους λόγους τα λιμάνια πρέπει να περιλαμβάνονται στον Εθνικό Σχεδιασμό ή να αποτελούν μέρος των σχεδίων της εθνικής ανάπτυξης.

Ο αντίλογος σήμερα όμως υποστηρίζει ότι οι λιμενικοί οργανισμοί λειτουργούν (ή αρχίζουν να λειτουργούν) με τον ένα ή τον άλλο τρόπο με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, και έτσι οι περιορισμοί του δημοσίου έναντι λιμενικών πρωτοβουλιών δημιουργούν καταρχήν θέμα μη τήρησης των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού. Στην Βρετανία, όπου από χρόνια υπάρχει ένα φιλελεύθερο λιμενικό σύστημα, η επιθυμία ενός ιδιωτικού λιμένα να επεκταθεί δεν μπορεί να προσκρούσει σε μια εθνική λιμενική στρατηγική που πιθανόν ευελπιστεί στην ανάπτυξη κάποιων άλλων κρατικών ή ιδιωτικών λιμένων. Ο ρόλος του κράτους είναι πλέον ιδιαίτερα λεπτός:

- Κατ' αρχήν το κράτος οφείλει να ξεκαθαρίσει την θέση του σε σχέση με το αν επιθυμεί η λιμενική αγορά να είναι μια «*κλειστή αγορά*», ελεγχόμενη και διοικούμενη μόνο από το δημόσιο. Στην περίπτωση που αυτό επιθυμεί, ο λιμενικός σχεδιασμός δεν διαφέρει σε τίποτα από τον σχεδιασμό - προγραμματισμό μιας επιχείρησης.
- Στην αντίθετη περίπτωση, το κράτος οφείλει να υποστηρίξει τη δομή και τις αρχές μιας ελεύθερης και ανταγωνιστικής αγοράς. Επειδή όμως, όπως ανωτέρω αναφέρθηκε, οι λιμενικές υποδομές έχουν μεγάλη βαρύτητα στην εθνική οικονομία (και όχι μόνο), το κράτος πρέπει να αποσαφηνίσει τους κανόνες ανταγωνισμού και να δημοσιοποιήσει ένα μακρόπνοο εθνικό λιμενικό σχέδιο (το οποίο φυσικά μπορεί να επιδέχεται ελαφρές προσαρμογές και τροποποίηση σε ένα προκαθορισμένο μέλλον) βάση μιας εμπεριστατωμένης και τεκμηριωμένης μελέτης, στην διαμόρφωση της οποίας συμμετέχουν πλήθος ενδιαφερομένων φορέων (κοινωνικός διάλογος). Με αυτό τον τρόπο αποφεύγετε η διαστρέβλωση του ανταγωνισμού, επιτυγχάνεται (πιθανώς) η είσοδος νέων ανταγωνιστών στην αγορά, εξασφαλίζεται η απόδοση των επενδυμένων κεφαλαίων (δημοσίων και ιδιωτικών) και περιορίζονται οι αναποτελεσματικές δαπάνες. Κάθε λιμενικός οργανισμός και κάθε νέος που θέλει (και μπορεί) να εισέλθει στη αγορά γνωρίζοντας το την αγορά αυτή θα καταρτίσει ανάλογα και τον Ενδο-Λιμενικό Σχεδιασμό του (Ashar A., 2001).

Έτσι, ο εθνικός λιμενικός σχεδιασμός (ή ακόμα και στην περίπτωση της Ε.Ε. ο ευρωπαϊκός λιμενικός σχεδιασμός), πρέπει να βασίζεται σε ένα πλαίσιο **αρχών, κατευθύνσεων, κανόνων** και **προδιαγραφών** στη βάση ενός γενικού, ενός ειδικού για τις μεταφορές στρατηγικού αναπτυξιακού σχεδίου αλλά και των περιφερειακών / τοπικών στρατηγικών αναπτυξιακών σχεδίων. Αναλυτικότερα,

1. Σε ένα **Εθνικό Στρατηγικό Αναπτυξιακό Σχέδιο** περιλαμβάνεται μια πλήρης καταγραφή και αξιολόγηση των παραγόντων εκείνων που επηρεάζουν την μακροπρόθεσμη χωρική ανάπτυξη και διάρθρωση του εθνικού χώρου, παράλληλα με μία αποτίμηση των χωρικών επιπτώσεων των διεθνών και εθνικών πολιτικών Το Σχέδιο αυτό μεταξύ άλλων μπορεί να υποδεικνύει τις βασικές επιλογές πολιτικής για τη βελτίωση της πρόσβασης στις υποδομές στο σύνολο

του εθνικού χώρου (π.χ. Διεθνείς Πύλες) ενώ αποτελεί τη βάση αναφοράς για το συντονισμό και την εναρμόνιση των επιμέρους πολιτικών, προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων. Τέλος με το Σχέδιο αυτό προσδιορίζονται, σε βάθος χρόνου, οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη του εθνικού χώρου και ο προσανατολισμός της οικονομίας.

2. Σε ένα **Ειδικό Στρατηγικό Σχέδιο για τις Μεταφορές**, εξειδικεύονται οι κατευθύνσεις του Εθνικού Σχεδίου που αφορούν την ανάπτυξη και οργάνωση του εθνικού χώρου σε σχέση με τη χωρική διάρθρωση των μεταφορικών δικτύων και υποδομών. Το ειδικό αυτό σχέδιο πρέπει να λάβει υπόψη το σύνολο των άλλων κλαδικών κατευθύνσεων (π.χ. της βιομηχανίας, του τουρισμού κ.α.), τις ανάγκες και τις προβλέψεις για μεταφορικές υπηρεσίες, την σχέση των μεταφορικών μέσω μεταξύ τους (συνδυασμένες μεταφορές), την χωρητικότητα του υφιστάμενου μεταφορικού δικτύου, τις δυνατότητες αναβάθμισή του, τις διεθνείς τάσεις στον κλάδο των μεταφορών (οι οποίες σημειωτέων πρέπει να περιλαμβάνουν και τις έντονες αυξομειώσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας) κ.α.. Κεφάλαιο του εν λόγω Σχεδίου θα αποτελεί και το Λιμενικό Σχέδιο Ανάπτυξης.

3. Σε ένα **Περιφερειακό / Τοπικό Σχέδιο Αναπτυξιακό Σχέδιο** υποδεικνύονται ειδικότερα οι κατευθύνσεις για τη χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων και υπηρεσιών περιφερειακού / τοπικού ενδιαφέροντος, στα πλαίσια των ανωτέρω επιπέδων σχεδιασμού. Τα Σχέδια αυτά περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τις κατευθύνσεις και τα προγραμματικά πλαίσια για τη χωροθέτηση των βασικών παραγωγικών δραστηριοτήτων του πρωτογενούς, δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα.

Ουσιαστικά, με τα τρία αυτά επίπεδα σχεδιασμού, γίνεται γνωστό στους ενδιαφερόμενους, η εθνική στρατηγική ανάπτυξης, η οποία όπως είναι φυσικό δεν μπορεί να υπεισέλθει εις βάθος σε λεπτομερειακές - σημειακές αναφορές. Έτσι, αν σε κάποια περιοχή έχει αποφασιστεί από τα εν λόγω σχέδια ότι πρέπει να επενδύσει στον τουρισμό για την ανάπτυξή της, φυσικό είναι ότι δεν θα επιτραπεί στην περιοχή αυτή μια πρωτοβουλία για κατασκευή ενός εμπορικού λιμένα, αντιθέτως προτείνεται είτε άμεσα είτε έμμεσα (αλλά πλην σαφώς) η κατασκευή ενός τουλάχιστον τουριστικού λιμένα. Αντίστοιχα, αν μια περιοχή έχει οριστεί ως ζώνη βιομηχανίας - εμπορίου, οποιαδήποτε πρωτοβουλία για κατασκευή ή επέκταση εμπορικού λιμένα μπορεί να εξεταστεί θετικά, από την στιγμή που πληρούνται μια σειρά κριτηρίων. Έτσι, π.χ. ένας επενδυτικός φάκελος αίτησης κατασκευής ενός νέου εμπορικού λιμένα μπορεί να περιλαμβάνει και να εξετάζει:

- ένα ρεαλιστικό και αποδοτικό επιχειρηματικό σχέδιο (business plan) στο οποίο μπορεί να αναφέρονται:
  - ο τρόπος και ο βασικός τύπος λειτουργίας του λιμένα (τύπος λιμένα: διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, χύδην φορτίου, μικτός, τύπος και μέγεθος πλοίων που θα εξυπηρετούνται κ.α.)
  - Χρήσεις γης και θάλασσας εντός του λιμένα και περιεχόμενο δραστηριοτήτων (logistics, ναυπηγικές και πλοηγικές εργασίες, ξενοδοχεία, αναψυχή, εκπαίδευση κ.α.)

- Αξιολόγηση της πιθανής ζήτησης (potential demand). Ειδικά για τους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων και τις σχετικές πολύ-τροπικές εγκαταστάσεις μεταφορών η αξιολόγηση της ζήτησης είναι ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα στον λιμενικό προγραμματισμό και την ανάπτυξη (Benacchio et al, 2000),
- προ-συμφωνίες δέσμευσης κύκλου εργασιών με ναυτιλιακές εταιρίες, ναυλωτές, πράκτορες, εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις, εξέταση της αγοράς και της ναυλαγοράς, προοπτικές, προβλέψεις,
- οργανωτική και διοικητική δομή (διοίκηση, εργατικό δυναμικό κ.α.) του λιμένα και ωράριο λειτουργίας του,
- οικονομοτεχνική μελέτη (κόστος κατασκευής, λειτουργίας, συντήρησης, αποσβέσεις, τιμολογιακή πολιτική κ.α.),
- εκτίμηση της προτεινόμενης επιλογής του μηχανολογικού και άλλου εξοπλισμού (γερανογέφυρες, κλάρκ, πλάστιγγες κ.α.)
- χρηματοοικονομική επάρκεια του φορέα (διαθέσιμα, εγγυητικές επιστολές κ.α.),
- εμπειρία (know-how) του φορέα και των μελών-μετόχων του στην ανάπτυξη παρόμοιων προγραμμάτων ανάπτυξης,
- ανάλυση και παρουσίαση της συμβολής των προτεινόμενων λιμενικών πληροφοριακών συστημάτων ανταλλαγής δεδομένων (Electronic Data Interchange - EDI) και συστημάτων επικοινωνίας στην παραγωγικότητα και τρόπο οργάνωσης του λιμένα, καθώς επίσης και των συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας εντός και εκτός του λιμένα[32],
- χρονοδιάγραμμα εργασιών κατασκευής και ανάλυση των επιπτώσεων που θα προκληθούν ανά φάσεις κατασκευής,
- ανάπτυξη σεναρίων λειτουργίας του λιμένα [σενάριο λειτουργίας τυπικής ημέρας, σενάριο λειτουργίας μέγιστης απόδοσης, σενάριο της «*χειρότερης περίπτωσης*» (worse case scenario) δηλ. της περίπτωσης που ο λιμένας είναι μερικώς ή ολικώς «*εκτός λειτουργίας*» λόγω π.χ. βλαβών]

- τεκμηρίωση με την οποία να αποδεικνύεται η σκοπιμότητα του προτεινόμενου έργου (αδυναμία αναβάθμισης - επέκτασης υφιστάμενου συστήματος, διαχρονική αύξηση μεταφερόμενων φορτίων κ.α.)
- διαθεσιμότητα ικανής έκτασης, για το προγραμματιζόμενο έργο αλλά και δυνατότητα για μελλοντικές επεκτάσεις,
- πολεοδομική οργάνωση των εγκαταστάσεων και των δραστηριοτήτων εντός του λιμένα (εμπορικές λειτουργίες, τελωνειακές υπηρεσίες, σημεία εξόδου - εισόδου, αριθμός και σημεία πρόσδεσης των πλοίων κ.α.)

---

[32] Πρωτοποριακά και καινοτόμα συστήματα πρέπει να τύχουν της καταρχήν έγκρισης των αρμοδίων διεθνών και εθνικών πιστοποιητικών και λιμενικών αρχών. Ιδιαίτερα για τα συστήματα διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας εντός του λιμένα, επειδή χρησιμοποιούνται για την βελτιστοποίηση (μείωση) του χρόνου των πλοίων στην προβλήτα, είναι δυνατό, αν δεν είναι πιστοποιημένα, να προκαλέσουν, από την εξάντληση των ορίων, ναυτικά ατυχήματα.

- αποστάσεις από οικιστικά κέντρα και άλλες πολεοδομικές αναπτύξεις (είναι ιδιαίτερα σημαντικό για εξειδικευμένα τερματικά υγρών καυσίμων βλ. Οδηγία SEVEZO II της Ε.Ε. για Βιομηχανικά Ατυχήματα Μεγάλης Έκτασης - Β.Α.Μ.Ε.)
- δυνατότητα, κόστος και τρόπος σύνδεση του με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα (συγκοινωνιακές μελέτες κ.α.), άλλα και τα κοινωνικά δίκτυα (π.χ. διάθεση απορριμμάτων-κατάλοιπων πλοίων, νοσοκομεία, πυροσβεστικό σταθμοί κ.α.)
- ακτομηχανική μελέτη (βύθισμα λιμενολεκάνης, θαλάσσια ρεύματα κ.α.) σε συνδυασμό με τις κλιματολογικές συνθήκες (κυματισμούς, μικροκλίμα κ.α.)
- γεωμορφωλογικές συνθήκες (διάβρωση, σεισμικότητα κ.α.)
- επιπτώσεις από την αύξηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας (πιθανότητα πρόκλησης κυματισμών σε τουριστικές παραλίες αλλά και πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων σε μια ήδη βεβαρημένη κυκλοφοριακά θαλάσσια περιοχή π.χ. κάθετες διασχίσεις σε πορθμιακές γραμμές)
- τήρηση περιβαλλοντικών όρων (προσάμμωση, επιπτώσεις σε κείμενες προστατευόμενες περιβαλλοντικά περιοχές, κ.α.),
- κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις (επιπτώσεις στο τοπικό εργατικό δυναμικό, σχέση με τη τοπική οικονομία, αποδοχή του έργου από την τοπική κοινωνία, συγκρούσεις χρήσεων γης, κ.α.)
- διαθεσιμότητα και ικανότητα της περιοχής να διατηρήσει εξειδικευμένο λιμενικό προσωπικό,
- πρόληψη και εφαρμογή συστημάτων ασφαλείας τόσο σε επίπεδο ασφάλειας και υγιεινής εργασιών (safety) και εφαρμογή αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και διαχείριση επικινδύνων φορτίων όσο και σε επίπεδο ασφάλειας από άνομες ενέργειες (security).
- εξέταση εναλλακτικών λύσεων και σύγκρισή με την προτεινόμενη θέση-πρόταση

Η διεθνής εμπειρία, στο θέμα του λιμενικού σχεδιασμού δείχνει ότι (World Bank, 2001):

- Είναι μεγάλος ο αριθμός των λιμενικών εγκαταστάσεων που έχουν κατασκευαστεί ή επεκταθεί χωρίς να εντάσσονται σε ένα συνολικό λιμενικό σχεδιασμό.
- Υπάρχει διαστρέβλωση του λιμενικού ανταγωνισμού από το κράτος είτε με άμεσες παρεμβάσεις του (π.χ. μη χορήγηση λιμενικής άδειας) είτε με έμμεσες (π.χ. δεν συνδέει ή καθυστερεί να συνδέσει ένα λιμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο)
- Δεν υπάρχει συνέπεια και συνέχεια στο σχεδιασμό και από την μεριά του κράτους και από την μεριά των λιμενικών οργανισμών ή αντίθετα πολλά κράτη εφαρμόζουν δογματικά μια λιμενική πολιτική για δεκαετίες, άσχετα εάν αυτή είναι ξεπερασμένη από τις εξελίξεις.
- Οι μελέτες-προτάσεις επενδυτικών σχεδίων για επεκτάσεις ή δημιουργίας νέων λιμενικών εγκαταστάσεων δεν είναι τεκμηριωμένες, στηρίζονται σε ανεπαρκή στοιχεία και πληροφορίες και συνήθως διακατέχονται από υπερβολική εκτίμηση των δεδομένων και υπερφίαλους προγραμματισμούς. Κυρίως, δεν μπορούν να συνδέσουν, το κόστος της επένδυσης, με την απόσβεση και την τιμολογιακή πολιτική.

Ένα πρόσφατο παράδειγμα υπερ-αισιόδοξου σχεδιασμού μπορεί να θεωρηθεί αυτό του λιμένα του Λαυρίου, το οποίο ομολογουμένως διαθέτει εξαιρετική γεωγραφική θέση και σύγχρονες συνδέσεις (με την Αττική Οδό και το Ελ. Βενιζέλος). Το master plan που ανακοινώθηκε τον Μάιο του 2005 (ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, 2005 α), φιλοδοξεί να μετατρέψει ένα μικρομεσαίο για τα ελληνικά δεδομένα λιμένα[33] σε λιμένα εξυπηρέτησης ακτοπλοΐας, αλιείας, κρουαζιέρας, αναψυχής (μαρίνα), ελλιμενισμού υδροπλάνων και τέλος εξυπηρέτησης εμπορικών πλοίων και πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με παράλληλα ανάπτυξη στον χερσαίο χώρο αποθηκών κ.α. Χαρακτηριστικά, σύμφωνα με την διοίκηση και όσον αφορά το εμπορευματικό τμήμα: «*...φιλοδοξεί να κάνει το Λαύριο διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου*». Η προτεινόμενη ανάπτυξη εκτός των τεχνικών, οικονομικών και λειτουργικών δυσκολιών που θα προκύψουν από μια τέτοιου είδους εξέλιξη, αξίζει να σημειωθεί ότι ενδέχεται να προκαλέσει σημαντικά προβλήματα στην πόλη και στην ιδιαίτερη φυσιογνωμία της, η διατήρηση της οποίας στηρίζεται εδώ και χρόνια με ποικίλους τρόπους και μέσα, ενώ θέτει σε αμφισβήτηση την απόσβεση των σχετικών υποδομών του άλλου κρατικού λιμένα, του Ο.Λ.Π., προκαλώντας παράλληλα σκεπτικισμό περί της σκοπιμότητας της επέκτασης του Ικονίου (ΣΕ.ΜΠΟ.) που ανακοινώθηκε και αυτή πρόσφατα.

Τέλος, κάτι γενικό. Ακόμα και ο καλύτερος σχεδιασμός μπορεί να καταστεί ανεπαρκής εάν δεν υπάρχει το κατάλληλο έμψυχο και τεχνικό υλικό να τον υποστηρίξει την κατάλληλη στιγμή ενώ πάντα δεν πρέπει να διαφεύγει το γεγονός ότι πάντα υπάρχει η δυνατότητα του «*ανθρώπινου λάθους*» και εξ΄ αρχής ο σχεδιασμός να έχει λάθος κατεύθυνση.

7.7.2. Επιχειρησιακό Σχέδιο Λιμενικής Ανάπτυξης & Λειτουργίας

Με δεδομένα ότι ένας λιμένας θέλει να είναι ανταγωνιστικός, έχει αντιληφθεί το ρόλο του στο διεθνές και τοπικό-εθνικό σύστημα μεταφορών, έχει αποσαφηνίσει τους στόχους του σε συνδυασμό και με συνεργασία με δημόσιους φορείς, οργανισμούς αλλά και ανταγωνιστές του, για να μπορέσει να πρωταγωνιστήσει στην δύσκολη αγορά του σύγχρονου εμπορίου οφείλει να ακολουθήσει ένα συνδυασμό καινοτόμων πρακτικών και μεθόδων, πρωτοποριακών στην παραδοσιακή λιμενική βιομηχανία.

Μερικά από τα βασικά ζητήματα που ένας σύγχρονος λιμένας πρέπει να απαντήσει ώστε να είναι ανταγωνιστικός είναι: α) πώς να αυξήσει τα κέρδη του; β) πώς να βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών του, γ) πώς να επιτύχει τα υψηλά επίπεδα ευελιξίας και προσαρμοστικότητας, δ) πώς να εξασφαλίσει την πιο στενή ολοκλήρωση με άλλους τρόπους μεταφορών, ε) πώς να επιτύχει τα πιο υψηλά επίπεδα προϊόντος, καλύτερες διαδικασίες διαχείρισης και αποδοτικότερη κινητοποίηση της εργασίας και της συμμετοχής; κ.ο.κ.

---

[33] Σύμφωνα με τα Μητρώα του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. (Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. - Ρογκάν, 2000) το 2000 ο λιμένας διέθετε 1.674μ. κρηπιδώματα από τα οποία τα 883μ. (το 65%) ήταν κρηπιδώματα για ψαρόβαρκες, βάρκες και αλιευτικά (και τα 250μ. από τα υπόλοιπα κατασκευαζόντουσαν την εποχή εκείνη για ακτοπλοϊκή χρήση) με βύθισμα περίπου τα 6μ..

Συνοπτικά, σύμφωνα με τον Notteboom T. (2001), ένας λιμένας οφείλει να ακολουθήσει 4 επίπεδα ανάπτυξης: 1) να ενισχύσει τη συνδυασμένη ικανότητα (intermodal capacity) του, 2) να δώσει μια υψηλή εμπιστοσύνη στην απόδοση της υποδομής του, 3) να αναπτύξει υπηρεσίες μεταφορών: δηλ. αποστολές και μεταφορτώσεις και τέλος 4) να αναπτύξει υπηρεσίες logistics.

Αυτό το πεδίο δραστηριότητας, περιλαμβάνει μια λιμενική διοίκηση, ενεργό δράστη εντός και εκτός λιμένα. Νέες υπηρεσίες και αναδιοργάνωση παλαιών οφείλουν να δημιουργηθούν όπως (μεταξύ άλλων Heaver T., 1995, Suykens F., van de Voorde E., 1998, Χλωμούδης Κ., 2001, Παρδάλη Α., 1997):

- **Διοίκηση.** Η διοίκηση ενός λιμένα δεν πρέπει να διαφέρει σε τίποτα από την διοίκηση άλλων επιτυχημένων επιχειρήσεων, που δεν ανήκουν αποκλειστικά στο χώρο των μεταφορών και των λιμένων. Συστήματα διαχείρισης «*Ολικής Ποιότητας*», «*Εταιρικής Ευθύνης*», «*Αποτελεσματική και ευέλικτη διοίκηση*» είναι μερικές από τις πολιτικές που οφείλει ένας σύγχρονος οργανισμός να ακολουθήσει για να μπορεί να αντεπεξέλθει στον διεθνή ανταγωνισμό, πόσο μάλλον για έναν λιμένα που το πεδίο δράσης του βρίσκεται στην διεθνή αρένα.
- **Υπηρεσία στρατηγικού προγραμματισμού και ελέγχου εφαρμογής του.** Το ιδιοκτησιακό-διαχειριστικό καθεστώς των λιμένων δεν αφήνει πολλές φορές περιθώρια για τη σύνταξη και εφαρμογή ενός μακρόπνοου Επιχειρηματικού Σχεδίου. Οι λιμένες οφείλουν να καταστρώσουν ένα ρεαλιστικό προγραμματισμό και σχεδιασμό σε όλα τα επίπεδα (στρατηγικό, επιχειρησιακό, τακτικό κ.α.) αποσαφηνίζοντας το ρόλο του λιμένα (εξειδικευμένος, μικτός κ.α.), βάζοντας στόχους και εισάγοντας διαδικασίες ελέγχου τήρησης των προγραμματισμένων.
- **Υπηρεσία συλλογής, καταγραφής και αξιολόγησης στατιστικών στοιχείων**. Η πλειοψηφία των λιμενικών εγκαταστάσεων δεν τηρούν στατιστικά στοιχεία και αρχεία δεδομένων για τις δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στον λιμένα. Επίσης, τα στοιχεία που συνήθως συλλέγονται, όπως π.χ. εισαγωγές - εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων, από - επιβιβάσεις επιβατών, δεν ικανοποιούν την στατιστική ανάλυση και τις επιθυμίες του στρατηγικού σχεδιασμού και της διοίκησης η οποία (θα έπρεπε να) ζητάει ποιοτικότερα δεδομένα όπως: αρχικές και τελικές κατευθύνσεις των εμπορευματοκιβωτίων, χρόνοι τελικής αποστολής, χρόνοι διαχείρισης λιμενικών εργασιών, χρόνοι μεταφορτώσεων, τύποι και αξία εμπορευμάτων που διαχειρίζονται κ.α. Η συλλογή αυτών των στοιχείων μπορεί να εμπλουτίζεται και από την καταγραφή των επιθυμιών, παραπόνων, σχολίων των ναυλωτών, των μεταφορέων, των πελατών και γενικότερα των «χρηστών» των λιμενικών υπηρεσιών.
- **Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου, οικονομικού και οργανωτικού (internal audit management).** Οι πολυσχιδείς και διάσπαρτες λιμενικές εργασίες που εκτείνονται σε μεγάλες εκτάσεις και επηρεάζονται καθημερινά από διάφορους εξωγενείς παράγοντες απαιτούν τον συνεχή έλεγχο και τήρηση των διαδικασιών. Η υπηρεσία αυτή μπορεί να υποβοηθείται περιοδικά από μια αναγνωρισμένη εξωτερική εταιρία επιχειρησιακού ελέγχου (ορκωτοί λογιστές), η οποία βάση της εμπειρίας της και της (εξ' ορισμού) αντικειμενικότητας της μπορεί να ελέγχει και να συμβουλεύει τον λιμενικό οργανισμό.

- **Υπηρεσία Ανάπτυξης & Ελέγχου Πρωτυπομένων Διαδικασιών.** Ο ρόλος της εν λόγω υπηρεσίας είναι να αναπτύσσει συστήματα προτυπομένων διαδικασιών, με σκοπό την ασφαλέστερη και ποιοτικότερη λειτουργία του λιμένα. Η υπηρεσία αυτή από μόνη της ή/και σε συνεργασία με εξειδικευμένες εξωτερικές εταιρίες πιστοποίησης, στα πλαίσια των αρχών του Διεθνή Οργανισμού Πιστοποίησης (International Standard Organiszation- ISO) και των αρχών της Ολοκληρωμένης Ποιοτικής Διαχείρισης (Total Quality Management), μπορεί να δημιουργήσει και να εξελίξει προτυπομένα συστήματα ποιοτικών διαδικασιών, για όλους τους τύπους λιμενικής δραστηριότητας. Αυτό θα έχει μεταξύ άλλων σαν αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγικότητας του λιμένα, την μείωση των ατυχημάτων και την συνεχή αναβάθμιση των προσφερόμενων λιμενικών υπηρεσιών.
- **Υπηρεσία Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης** (asset management). Έχει παρατηρηθεί ότι οι λιμένες αν και είναι αποδέκτες ενός καθημερινού όγκου χρηματικών εισροών εντούτοις δεν φαίνεται να διαχειρίζονται και να αξιοποιούν αυτά τα διαθέσιμα σε επενδύσεις πέραν του λιμένα. Σύγχρονα χρηματοοικονομικά εργαλεία (χρηματιστήριο, παράγωγα κ.α.) μπορούν να δώσουν οικονομικά πλεονεκτήματα στους λιμενικούς οργανισμούς, με σκοπό η υπεραξία που μπορεί να κερδιθεί σε εξω-λιμενικές επενδύσεις να μπορεί να οδηγηθεί στην συνέχεια σε λιμενικές. Η Υπηρεσία Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης, από μόνη της ή από κοινού με εξωτερικούς εξειδικευμένους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς και πάντα κάτω από τον έλεγχο της Γενικής Οικονομικής Διεύθυνσης του Λιμενικού Οργανισμού οφείλει να είναι ενήμερη και να ελέγχει τα διαθέσιμα του λιμένα ανά πάσα στιγμή.
- **Υπηρεσία Αξιοποίησης Ακινήτων** (real estate management). Συνήθως στους λιμένες, λόγω της αλλαγής των διαδικασιών του εμπορίου, εντοπίζονται απαξιωμένες εγκαταστάσεις, χωρίς χρήση, όπως αποθήκες, σιλό, ναυπηγοεπισκευατικές εγκαταστάσεις κ.α. Το στοιχείο αυτό σε συνδυασμό με τις νέες απαιτήσεις του εμπορίου (π.χ. νέες εξειδικευμένες αποθήκες με σύγχρονες προδιαγραφές) αλλά και το αντικειμενικό δεδομένο του ακριβού πόρου, που είναι μια παράκτια περιοχή, οδηγούν λιμενικές επιχειρήσεις να αξιοποιήσουν διαφορετικά, από ότι μέχρι σήμερα, χώρους και εγκαταστάσεις τους. Η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του λιμενικού οργανισμού (η οποία όπως έχει αναφερθεί μπορεί να βρίσκεται και εκτός λιμένα π.χ. η ιδιοκτησία ενός Εσωτερικού Λιμένα) οφείλεται να γίνει από μια εξειδικευμένη υπηρεσία αξιοποίησης ακινήτων, η οποία θα είναι υπεύθυνη σε συνεργασία με τον στρατηγικό σχεδιασμό για τον ορθολογικό σχεδιασμό των χρήσεων των νέων εγκαταστάσεων (μουσεία, ενυδρεία, ξενοδοχεία, εκπαιδευτικοί οργανισμοί κ.α.), το αντίτιμο του μισθώματος τη συντήρηση των εγκαταστάσεων αυτών κ.α.
- **Υπηρεσία ελέγχου του κινδύνου (risk management).** Η λιμενική διοίκηση πρέπει μέσω μιας ειδικής υπηρεσίας να καταστρώσει σενάρια κινδύνου και να εκπαιδεύσει το λιμενικό προσωπικό στην αντιμετώπιση πιθανών προβλημάτων. Τα σενάρια αυτά φυσικά δεν περιορίζεται μόνο σε θέματα φυσικών καταστροφών, αλλά και σε θέματα που προκύπτουν από οργανωτικά και διαχειριστικά θέματα.

- **Υπηρεσία εταιρικής προώθησης - προβολής του λιμένα (marketing).** Η υπηρεσία αυτή οφείλει να μην περιορίζεται στην απλή έκδοση δελτίων τύπου για τις επιδόσεις του λιμένα, και την συμμετοχή της σε εταιρικές εκθέσεις. Με σύγχρονες επικοινωνιακές πρακτικές η Υπηρεσία αυτή οφείλει να αναβαθμίζει την καλή εικόνα του λιμένα τόσο στους υφιστάμενους και μελλοντικούς χρήστες όσο και ευρύτερα στο κοινωνικό σύνολο. Ένας σύγχρονος λιμένας δεν αναμένει την πελατεία. Οφείλει να προωθήσει την εικόνα του, να ενημερώσει για τα ακριβή χαρακτηριστικά του και τιμολόγια του, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του. Η εξωστρεφής αυτή Υπηρεσία οφείλει να λειτουργεί και αμφίδρομα, παρέχοντας γνώση στον λιμένα από τις επιθυμίες των εν δυνάμει πελατών. Με την επεξεργασία των πληροφοριών αυτών και την αξιολόγησή τους μπορεί ο λιμένας να οδηγηθεί στην ανάπτυξη νέων αποδοτικότερων υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων. Τέλος, καθώς ουσιαστικό στοιχείο στην εύρυθμη λειτουργία ενός λιμένα είναι η ευρύτερη κοινωνική αποδοχή του, η υπηρεσία αυτή οφείλει να ενισχύσει και να παρουσιάζει την κοινωνική προσφορά του λιμενικού οργανισμού. Ο λιμένας εκτός από τους πόρους που απορροφά από την πόλη - περιοχή που τον φιλοξενεί οφείλει να επιστρέφει σε αυτήν ανταποδοτικά οφέλη. Χορηγίες, δωρεές, ενίσχυση κοινωφελών φορέων, φιλοπεριβαλλοντικών οργανώσεων κ.α., συνέδρια, εκθέσεις, πολιτιστικές εκδηλώσεις, εκπαιδευτικά προγράμματα είναι μερικά από τα εργαλεία εταιρικής προώθησης που μπορούν, αν χρησιμοποιηθούν σωστά, να βελτιώσουν την εικόνα του λιμένα έναντι των πολιτών. Χαρακτηριστικό της πρωτοτυπίας ορισμένων λιμένων σε θέματα πολιτισμού και ενδυνάμωσης της σχέσης του πολίτη με τον λιμένα μπορεί να θεωρηθεί το «*Μουσείο*», έκτασης 45.000 m^2, που φτιάχτηκε από 148 containers και ανακυκλωμένο χαρτί στην προβλήτα 54 του Λιμένα της Νέας Υόρκης. Το «*Μουσείο*», έμπνευση του διάσημου ιάπωνα αρχιτέκτονα Shigeru Ban, είχε διάρκεια ζωής 4-5 μήνες, και φιλοξένησε μια πετυχημένη (τουλάχιστον σε επίπεδο επισκεπτών) έκθεση φωτογραφιών και άλλων έργων τέχνης της ψηφιακής τεχνολογίας (AIVP, 2005 α).



ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 7.1

Το κτίριο του Nomadic Museum από 148 containers, στην Προβλήτα 54, Νέα Υόρκη

Πηγή: AIVP Newsletter, 2005 (α)

Τέλος, σύμφωνα με μια σχετική έρευνα των Cerit et al (2002)[34], στην Τουρκία, θεωρούν ότι η παροχή εκπαίδευσης, ήδη από την προσχολική ηλικία, σε θέματα που αφορούν τον λιμένα αλλά και ευρύτερα (μεταφορές, περιβάλλον κ.α.) μπορούν να δράσουν καταλυτικά στην αντίληψη που έχουν οι άνθρωποι για τους λιμένες.

- Υπηρεσία **Περιβαλλοντικού Ελέγχου**. Εξαιτίας της συγκέντρωσης μεγάλων οχλουσών δραστηριοτήτων εντός και πλησίον του λιμένα λόγω ακριβώς της λιμενικής λειτουργίας, οι λιμένες οφείλουν να αναπτύξουν περιβαλλοντικά προγράμματα, ελέγχους, μετρήσεις και διαδικασίες εκτάκτου ανάγκης με σκοπό να αποτρέψουν την μόλυνση του περιβάλλοντος και κυρίως του ευαίσθητου θαλάσσιου οικοσυστήματος (π.χ. χρήση εξειδικευμένων πλεύσιμων μέσων συγκράτησης ελαίων). Διαρκής σκοπός της υπηρεσίας αυτής είναι η ανακάλυψη και η αντιμετώπιση μολυσματικών, για το περιβάλλον, διαρροών σε κάθε λιμενική δραστηριότητα (π.χ. στις φορτοεκφορτώσεις, στον ελλιμενισμό των πλοίων, στον τρόπο διοίκησης του λιμένα). Πεδία δράσης της εν λόγω υπηρεσίας μπορεί να είναι η διαχείριση των αστικών και των ναυτιλιακών αποβλήτων, οικολογική διαχείριση των απορριμμάτων, η μείωση της χρήσεως του χαρτιού και της ενέργειας (φωτισμός, καύσιμα κ.α.), ο έλεγχος για την εύρυθμη λειτουργία - συντήρηση των λιμενικών μηχανημάτων, ο έλεγχος καυσαερίων των φορτηγών αυτοκινήτων που εισέρχονται στον λιμένα, η αισθητική ανάπλαση του λιμένα, η δημιουργία ποιοτικών χώρων ανοιχτής συνάθροισης κοινού, η μελέτη και κατασκευή βιο-κλιματικών κτιρίων κ.α. χαρακτηριστικό παράδειγμα «**πράσινων λιμένων**» οι ολλανδικοί μεγάλοι λιμένες (Kolk a., van der Veen M., 2002)
- Υπηρεσία συνεχούς αναβάθμισης και **διαχείρισης του ανθρώπινου δυναμικού** (human resource management). Οι λιμένες, όπως έχει αναφερθεί, αλλά υπονοείται και από την παρουσίαση των ως άνω νέων ή αναβαθμισμένων λιμενικών υπηρεσιών, απαιτούν νέας μορφής λιμενική εργασία. Οι σύγχρονοι λιμενεργάτες είναι διαφόρων ειδικοτήτων και πολύ απέχουν από την παραδοσιακή σημασία του όρου. Έτσι, σήμερα ένας λιμένας έχει ανάγκη περισσότερο από managers, χρηματοοικονομικούς συμβούλους και χρηματιστές, επικοινωνιολόγους, στατιστικολόγους, μελετητές-ερευνητές, εκτιμητές και διαχειριστές αστικής περιουσίας, τεχνολόγους ασφαλείας, περιβαλλοντολόγους, αρχιτέκτονες, ηλεκτρονικούς, προγραμματιστές, από ότι χειριστές γερανών, εργάτες προβλήτας και οδηγούς τρέιλερ. Παρόλα αυτά τόσο οι παραδοσιακοί όσο και οι σύγχρονοι εργαζόμενοι στους λιμένες έχουν την ανάγκη της αναβάθμισης των γνώσεων και των δεξιοτήτων τους με σκοπό να ανταποκριθούν στις μεταβαλλόμενες συνθήκες και τις νέες τεχνολογίες, αλλά και σε μια πιθανή αναπροσαρμογή της εργασίας τους (ευέλικτο εργατικό δυναμικό). Η

[34] Η εν λόγω έρευνα έγινε για να διαπιστωθεί μεταξύ άλλων α) το πώς οι κάτοικοι μιας περιοχής που φιλοξενεί λιμένα αντιλαμβάνονται την σημασία του και β) ποια είναι τα «εργαλεία» που πρέπει να χρησιμοποιήσει ένας λιμένα στην υπηρεσία του marketing. Η περιοχή μελέτης επιλέχτηκε η τουρκική πόλη Izmir, η παλαιότερη πόλη-λιμένας της Ανατολίας, η ιστορία της οποίας ξεκινάει από τον 16ο αιώνα, μια πόλη όπου η περιφερειακή ανάπτυξη γύρω από το λιμένα έχει φθάσει σε ένα αξιοπρόσεκτο ποσοστό. Το δείγμα αποτελούταν από τους κατοίκους της πόλης Izmir, χρήστες (και δυνητικούς χρήστες) του λιμένα οι οποίοι συμπλήρωσαν ένα σχετικό ερωτηματολόγιο και στην συνέχει συμμετείχαν σε συνεντεύξεις. Τέλος, τα αποτέλεσμα επεξεργάστηκαν με διαφορετικές στατιστικές τεχνικές.

συγκεκριμένη υπηρεσία οφείλει να καταρτίζει ή να κατευθύνει τους εργαζόμενούς στην «*δια βίου εκπαίδευση*».

Επιπλέον, λόγω των παγκόσμιων γεγονότων σχετικά με την «*τρομοκρατία*» [βλ. η 11η Σεπτεμβρίου και η 11η Μαρτίου κ.α.) οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να αναπτύξουν και μια επιπλέον Υπηρεσία:

- **Υπηρεσία Ασφάλειας**, με την έννοια της προστασίας από άνομες ενέργειες (security) και όχι μόνο με την έννοια της προστασίας από καταστροφές ή ατυχήματα (safety), βάση του ISPS Code. Η υπηρεσία αυτή είναι επιφορτισμένη να εξετάσει τα τρωτά σημεία του λιμένα, να τα θωρακίσει, να καταστρώσει ένα σύστημα ασφάλειας και ελέγχου, να εγκαταστήσει κατάλληλη αντιτρομοκρατική τεχνολογία, να εκπαιδεύσει του λιμενικούς υπαλλήλους στην διάγνωση παράνομων προθέσεων και στην αντιμετώπιση καταστάσεων εκτάκτων αναγκών κ.α. Η υπηρεσία αυτή οφείλει να ενεργεί αυτοβούλως, εξετάζοντας όμως παράλληλα την ανάγκη μη παρακώλυσης των λιμενικών εργασιών και των αστικών δραστηριοτήτων. Η Υπηρεσία αυτή αυξάνει την ποικιλία των εργαζομένων εντός των λιμένων στους τομείς της διαφύλαξης της τάξης (βλ. ιδιωτική λιμενική αστυνομία).

Όμως, ο τομέας στον οποίο η σύγχρονη λιμενική αρχή πρέπει να πρωταγωνιστήσει είναι: **Να αναλάβει την διαχείριση της δυνατότητας πρόσβασής της.**

7.8. Λιμενικές Πολιτικές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας

Οι λιμενικές αρχές αντιλαμβανόμενες την σημασία της έννοιας «*δυνατότητας πρόσβαση από εδάφους σε ένα λιμένα*» οφείλουν να ενισχύσουν την ανάπτυξη ενός γρήγορου, αποδοτικού, αξιόπιστου και βιώσιμου συνδυασμένου δικτύου μεταφορών στο οποίο όλοι οι τρόποι μεταφορών (δηλ. εσωτερική ναυσιπλοϊα, οδική μεταφορά, σιδηροδρομικές μεταφορές, ακτοπλοϊκές μεταφορές και οι αγωγοί) και κομβικά σημεία (δηλ. συνδυασμένα εσωτερικά τερματικά, λιμένες τροφοδοτών - intermodal inland terminals, feeder ports) πρέπει να είναι ενσωματωμένα. Όπως είναι αντιληπτό ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη, η υλοποίηση και η διαχείριση της «*δυνατότητας πρόσβασης*» αν και αφορά άμεσα του λιμένες, πολύ συχνά οι λιμένες είναι απών στην διαδικασία της διαμόρφωσης αυτών των εξελίξεων. Πολλοί είναι άλλωστε είναι οι εξωγενείς παράγοντες που καθορίζουν, εν πολλοίς, την προσπάθεια και τον τρόπο που απαιτείται για να μεταφερθεί ένα εμπόρευμα από και προς την ενδοχώρα. (βλ. δημόσιες αρχές, ναυτιλιακές εταιρίες, logistic εταιρίες γεωμορφολογικοί παράγοντες κ.α). Για να βελτιστοποιηθεί η πρόσβαση από εδάφους, οι λιμενικές αρχές πρέπει να κοιτάξουν πέρα από την υποδομή και να ορίσουν μια πιο υψηλή προτεραιότητα στις άυλες πτυχές της δυνατότητας πρόσβασης. Ο ρόλος των άυλων αναγκών στη συμπεριφορά των μεταφορών είναι σύμφωνος με την έννοια των γενικευμένων εξόδων μεταφοράς που περιλαμβάνουν τα ψυχολογικά χαρακτηριστικά της ανάγκης μεταφορών, όπως τα στρατηγικά συμφέροντα του ναυλωτή, της οικειότητας και της εμπειρίας του με τα συστήματα μεταφορών, της στάσης του απέναντι στη διακύβευση (δηλ. στο να πάρει ρίσκο) και του πολιτιστικού υποβάθρου του. Έτσι, λοιπόν ένα σύγχρονος λιμένας πρέπει να:

7.8.1. Συμμετοχή σε Δημόσιο Διάλογο

Οι λιμένες οφείλουν να συμμετάσχουν ενεργά σε δημόσιο διάλογο, με ποικιλία συνομιλητών (π.χ. κεντρική διοίκηση, τοπικοί φορείς, περιβαλλοντικές οργανώσεις κ.α.) για το θέμα της «δυνατότητας πρόσβασης». Οι λέξεις «*πρόβλεψη*», «*πρωτοβουλία*», «*συνεργασία*» και «*διαβουλεύσεις*», «*συμμετοχική διαδικασία*»[35] πρέπει να αποτελούν τις «λέξεις κλειδιά» ενός σύγχρονου λιμένα, όπως επίσης και η λέξη «*πίεση*» προς τους φορείς κατασκευής και διαχείρισης υποδομών.

7.8.2. Σχεδιασμός & Διαχείριση στον εξω - λιμενικό χώρο

Ένας σύγχρονος λιμένας **σχεδιάζει, προωθεί και διαχειρίζεται** από μόνος του (ή σε στενή συνεργασία) **μεταφορικά δίκτυα, μέσα και υποδομές** στην ενδοχώρα και την εξωχώρα (βλ. παραδείγματα από τις περιπτωσιακές μελέτες που αναλύθηκαν ανωτέρω), ελέγχοντας έτσι πιο ολοκληρωμένα, ποιοτικότερα και με μεγαλύτερο κέρδος, για τον λιμενικό οργανισμό, την κυκλοφορία των φορτίων. Συνοπτικά θα λέγαμε ότι, **οι λιμένες επεκτείνουν τα σχέδια δραστηριότητάς τους στην ενδοχώρα προκειμένου να εξασφαλίσουν και να διασφαλίσουν φορτίο υπό τους όρους του υψηλού ανταγωνισμού. Στην πραγματικότητα, η αύξηση των ροών των εμπορευμάτων και η ζήτηση της αγοράς υποχρεώνουν τους λιμένες στην προώθηση των συνδυασμένων δικτύων μεταφορών** (Beth, 1997), και στην εμπλοκή τους σε διαφορετικούς της βιομηχανίας των μεταφορών.

7.8.3. Συμμετοχή & Προώθηση Λιμενικών Συστάδων (Port Clusters)

Η έννοια της συγκέντρωσης (των συστάδων) έχει γίνει μια βασική έννοια στην ανάλυση της ανταγωνιστικότητας των εθνών (Porter, 1990), των βιομηχανιών αλλά και των εταιριών. Το εντυπωσιακό όμως είναι ότι ελάχιστα έχει επιστημονικά αναλυθεί και επιχειρηματικά εφαρμοστεί στην βιομηχανία των λιμένων. Χωρίς να υπεισέλθουμε στις διαφορικές σχολές που αναλύουν το θέμα[36], καθορίζουμε μια συστάδα, σύμφωνα με τον De Langen (2001) ως «*ένα πληθυσμό γεωγραφικά συγκεντρωμένων*[37] *και ομοιβαία σχετικών επιχειρησιακών μονάδων, ενώσεις και δημόσιες ή και ιδιωτικές οργανώσεις που κεντροθετούνται γύρω από μια διακριτική οικονομική ειδίκευση*». Οι συστάδες λιμένων μπορούν να έχουν τις εξής δύο μορφές:

---

[35] Η μετοχική συμμετοχή στο κεφάλαιο και το Δ.Σ. του λιμένα των Τοπικών Αρχών ή των Επιχειρηματικών Φορέων της πόλης ή της περιφέρειας του λιμένα είναι μια μορφής «συμμετοχικής διαδικασίας» που εξασφαλίζει καλύτερα και αμεσότερα αποτελέσματα στο θέμα της «προσβασιμότητας». Σχετικό μάλιστα ενδιαφέρον δείχνει, στην περίπτωση της Ελλάδας, η πρόσφατα δημοσιοποιημένη επιθυμία του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης να αγοράσει από το κράτος σημαντικό τμήμα των μετοχών του Ο.Λ.Θ. το οποίο «*επιθυμεί να δραστηριοποιηθεί για την ανάπτυξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, όχι μόνο ως μέλος της διοίκησης, αλλά και* ***εμπράκτως...***» *(!)*, υπονοώντας ακόμη και την κατάληψη της θέσης του Προεδρείου του Ο.Λ.Θ.. (ΚΕΡΔΟΣ, 2005)

[36] α) **Diamond school** (βλ. Porter, Rugman & Verbeke) β) **New economic geography** (βλ. Krugman, Fujita, & Venables) γ) **Population economics** (βλ. Metcalfe, Hannah & Freeman) και δ) **Industrial District school** (βλ. Piore, Sabel, Staber & Harrison)

[37] Στο σημείο αυτό πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι η συστάδα εντοπίζεται σε μια περιορισμένη σχετικά γεωγραφική κλίμακα διαφοροποιώντας έτσι την έννοια της «**συστάδας**» από **την έννοια της «δικτύωσης».**

- Συστάδες μεταξύ των συμμετεχόντων στην λειτουργία του λιμένα (εταιρίες στοιβασίας, αποθήκευσης, τροφοδοσίας κ.α)
- Συστάδες με άλλους (γειτονικούς) λιμένες.

Οι συστάδες αυτές αφορούν όλους τους τύπους λιμένων ακόμα και αυτών που ανήκουν σε διαφορετικά θεσμικά, ιδιοκτησιακά καθεστώτα. Οι συστάδες αυτές μπορούν να έχουν την μορφή των συνεργασιών, των διεταιρικών συμμαχιών, των ενώσεων, των συνεταιρισμών, της δια-εταιρικής αλληλοιδιοκτησίας[38] κ.α. Σκοπός αυτών των συστάδων είναι να ικανοποιηθούν τα συλλογικά οφέλη μέσα από μια «*συλλογική δράση*» διαφορετικών φορέων με κοινούς στόχους και ενδιαφέροντα. Τα παραδείγματα λιμένων που έχουν εφαρμόσει σχετικές στρατηγικές βεβαιώνουν το θετικό του εγχειρήματος όπως ο λιμένας του Rotterdam, το φλαμανδικό δίκτυο λιμένων, το City του Λονδίνου το πιο διάσιμο maritime cluster. Χαρακτηριστικά, αναφέρεται ότι το City και γενικότερα η Βρετανία η οποία αν και διαθέτει ελάχιστα (σε σχέση μάλιστα με την Ελλάδα) πλοία στο νηολόγιό της (1-2% του παγκόσμιου στόλου ελέγχει η Βρετανία, 18% περίπου η Ελλάδα) το maritime cluster της, της εξασφαλίζει το 5,4% του Α.Ε.Π. της και 800.000 θέσεις εργασίας.

Εντούτοις, είναι γνωστό ότι και πρόβλημα της «*συλλογικής δράσης*» υπάρχει και ότι τέτοιου είδους συνεργασίες δεν αναπτύσσονται αυθόρμητα όπως αναφέρει στο γνωστό (στους κύκλους των management business studies) βιβλίο του ο Olson M. (1992). Στην συνέχεια μάλιστα ένα επιπλέον πρόβλημα ακολουθεί (De Langen, 2001 a, 2002), αυτό της διοίκησης των συστάδων, ή αλλιώς της «*δικτυακής διακυβέρνησης*» / «*διακυβέρνησης των συστάδων*» (clusters governance). Ο De Langen σε ένα άλλο του έγγραφο του 2001 (Langen, 2001 b) θεωρεί την δικτυακή διακυβέρνηση ως τον τέταρτο πιο καθοριστικό παράγοντα απόδοσης των λιμενικών οργανισμών ύστερα από την γεωγραφική θέση του λιμένα, την θαλάσσια δυνατότητα πρόσβασης και την υποδομή που υπάρχει στην ενδοχώρα. Η διακυβέρνηση αυτή, δεν είναι απαραίτητο να αναλαμβάνεται από την κεντρική αρχή, αλλά από τον φορέα αυτό που είναι ικανός να υπερνικήσει τα προβλήματα της συλλογικής δράσης (Collective Action Problems) και κυρίως αυτή η αρχή που μπορεί να αντιμετωπίσει θέματα που έχουν να κάνουν (De Langen, 2002) με:

α) την καινοτομία (οι δικτυώσεις μπορούν να διαδραματίσουν έναν ρόλο ως μεσάζοντες γνώσης),

β) την κατάρτιση και η εκπαίδευση των συμμετεχόντων στις δικτυώσεις αυτές,

γ) τη διεθνοποίηση, την «*εξαγωγή*» δηλ. της δικτύωσης στη διεθνή σκηνή, την διεθνή συνεργασία με άλλες δικτυώσεις κ.α.

δ) την εταιρική προώθηση (marketing) της δικτύωσης με σκοπό να προσελκυσθούν εμπορεύματα αλλά και νέα μέλη-επιχειρήσεις της δικτύωσης και

ε) την πρόσβαση από την ενδοχώρα, με την άσκηση πίεσης αύξησης σχετικών επενδύσεων.

---

[38] Όταν οι συνεργαζόμενοι φορείς κατέχουν ένα (κοινό τις περισσότερες φορές) ποσοστό μετοχικής αξίας των συνεργατών τους.

Είναι κατανοητό πως μια συστάδα χρηστών μπορούν να θεωρηθούν ότι διαθέτουν ισχυρότερη δύναμη επιρροής από οποιοδήποτε μεμονωμένο χρήστη, όσο μεγάλος και αν είναι. Επιπλέον η λιμενική αυτή συστάδα μπορεί να αναπτύξει ευρύτερη δικτύωση με την ενσωμάτωση της σε αυτή μονάδων εσωτερικών μεταφορών, αποθήκευσης, διανομής κ.α. Έτσι, ο «*διευθυντής της λιμενικής συστάδας*» θα μπορεί να σχεδιάζει, προωθεί και διαχειρίζεται μεταφορικά δίκτυα, μέσα και υποδομές στην ενδοχώρα και την εξωχώρα, προσαρμοσμένα στη αποτελεσματική λιμενική διαχείριση. Υπάρχουν παραδείγματα θαλάσσιων λιμενικών συστάδων που έχουν επενδύσει και διαχειρίζονται, από μόνοι τους ή σε συνεργασία με άλλους συμμετέχοντες, Εσωτερικούς Λιμένες, αλλά και μεταφορικά μέσα (π.χ. feeder ships, shuttle trains[39]) ελέγχοντας έτσι ποιο ολοκληρωμένα, ποιοτικότερα και με μεγαλύτερος κέρδος, για τον λιμενικό οργανισμό, την κυκλοφορία των φορτίων. Ο Van Klink (1995) υποστηρίζει ότι οι λιμένες που στοχεύουν να βελτιστοποιήσουν την πρόσβαση ενδοχωρών τους πρέπει να συνδέσουν τα λιμενικά δίκτυα (port clusters) με τους εσωτερικούς κόμβους. Συνοπτικά θα λέγαμε ότι, οι λιμένες επεκτείνουν τα σχέδια δραστηριότητάς τους στην ενδοχώρα προκειμένου να εξασφαλίσουν και να διασφαλίσουν φορτίο υπό τους όρους του υψηλού ανταγωνισμού. Στην πραγματικότητα, η αύξηση των ροών των εμπορευμάτων και η ζήτηση της αγοράς υποχρεώνουν τους λιμένες στην προώθηση των συνδυασμένων δικτύων μεταφορών (Beth, 1997), και στην εμπλοκή τους σε διαφορετικούς κλάδους της βιομηχανίας των μεταφορών. Τέλος οι Marlow & Paixo (2002), θεωρούν ότι μέσα από την απαραίτητη ευελιξία που πρέπει να αποκτήσουν οι λιμένες, υιοθετώντας υπηρεσίες εφοδιαστικής (logistics) σε συνδυασμό με την ανάπτυξη δικτύων μεταξύ των λιμένων και συνδυασμένων κόμβων στο εσωτερικό οι λιμένες θα περάσουν από την τρίτη γενιά στην τέταρτη, όπως αυτή παρουσιάστηκε στον Πίνακα 6.1. (του κεφ. 6), και αναλύθηκε στην σχετική έκθεση της UNCTAD (1999).

Η βιβλιογραφία σχετικά με τα «*port clusters*» υποδεικνύει ως καλύτερο «*Διευθυντή Λιμενικών Συστάδων*» (Port Cluster Manager), τις Λιμενικές Αρχές και μάλιστα εκείνες που λειτουργούν βάση του προτύπου που κυριαρχεί στην ηπειρωτική δυτική Ευρώπη, του λεγόμενου «*Hanzeatic*» προτύπου (Langen & Nijdam, 2003), όπου η τοπική ή περιφερειακή διοίκηση ελέγχει τη λιμενική αρχή. Το πρότυπο αυτό, όπως έχει λειτουργήσει για δεκάδες χρόνια σε πετυχημένους λιμένες, δεν οδηγείται ούτε από την ακραία ιδιωτική επιθυμία για κέρδος ούτε από την πολύπλοκη, γραφειοκρατική και αναποτελεσματική εθνική διακυβέρνηση. Έτσι, ο ιδανικός διευθυντής λιμενικής συστάδας, ο οποίος ανακαλύπτεται στο πρόσωπο μιας περιφερειακής ή τοπικής διοίκησης, που θα εμπνέει εμπιστοσύνη σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς θα:

α) έχει τα κίνητρα να επενδύσει στην συστάδα επειδή τα εισοδήματά του συσχετίζονται με την απόδοση της,

β) θα λαμβάνει ένα μερίδιο της προστιθέμενης αξίας που παράγεται στη συστάδα ως εισόδημα, μέσω π.χ. ενός φόρου συστάδων,

[39] Οι λιμενικές αρχές της Antwerp και του Rotterdam έχουν αναμιχθεί σε μεγάλο ποσοστό στην εισαγωγή των νέων υπηρεσιών shuttle trains στην ενδοχώρα, μαζί με τις αντίστοιχες εθνικές επιχειρήσεις σιδηροδρόμων, τους σιδηροδρομικούς μεταφορείς, τους τερματικούς σταθμούς, τις ναυτιλιακές εταιρίες ή/ και τους μεγάλους ναυλωτές.

γ) θα επενδύει σε δραστηριότητες για το συνολικό όφελος της συστάδας και όχι σε μεμονωμένα συμφέροντα,

δ) θα διανείμει τις δαπάνες επένδυσης για τις επενδύσεις κλιμακωτά σε εκείνες τις εταιρίες που ωφελούνται αμεσότερα κ.α.

Τέλος η περιφερειακή δημόσια λιμενική αρχή έχει το κίνητρο για να επενδύσει σε έναν λιμένα ακόμα και όταν υπολογίσει ότι τα συνολικά οφέλη συστάδων υπερβαίνουν τις δαπάνες συστάδων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτό του λιμένα - πρότυπου, του Rotterdam[40].

7.8.4. Εισαγωγή Τεχνολογικής Καινοτομίας & Πληροφορικής

Ο σύγχρονος λιμένας οφείλει να ανοίξει τις πύλες του στην σύγχρονη τεχνολογία της «*κοινωνία της πληροφορίας*» με παράλληλη αξιοποίηση της γνώσης που παρέχεται από την τεχνολογία αυτή. Σήμερα παρά ποτέ, η ανάπτυξη της τεχνολογίας της πληροφορικής είναι ικανή σε πραγματικούς χρόνους και με ασφάλεια να:

- εντοπίζει τα δεδομένα (**Μεταφορική πληροφορία** όπως: τύποι πλοίων, που εισάγουν και εξάγουν τα εμπορεύματα, τύποι μεταφορικών μέσων που παραλαμβάνουν ή παραδίδουν στους λιμένες τα εμπορεύματα, κ.α., **Εμπορευματική πληροφορία** όπως: τύποι εμπορευμάτων, αξία, ευπάθεια, όγκος, βάρος, σημείο παραγωγής, σημείο προορισμού κ.α. **Διοικητική πληροφορία** όπως: διοικητικές πράξεις, χρόνοι πριμνοδέτησης, μεταφορτώσεων, (εκ-)φωρτώσεων, διοικητικών διαδικασιών, αριθμός εργαζομένων που απασχολήθηκε κ.α.)
- επεξεργάζεται, βάση προτυπωμένων οδηγιών, τα ως άνω δεδομένα σε μηδενικούς χρόνους (μεταξύ άλλων: Giannopoulos G.A., 2004, Airriess C., 2001).

Όπως είναι κατανοητό η απόφαση ενός λιμενικού οργανισμού να εισέλθει στην κοινωνία της πληροφορίας δεν θα έχει πιθανόν κανένα θετικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη του λιμένα (πέραν π.χ. από την χρονική μείωση κάποιων γραφειοκρατικών διαδικασιών) και κυρίως κανένα ευεργετικό αποτέλεσμα στην αύξηση της «*προσβασιμότητάς*» του, εάν αυτή δεν συνοδεύεται από μια «***ολοκληρωμένη διαχείρισης της γνώσης***». Αναλυτικότερα, αυτή η ολοκληρωμένη διαχείριση μπορεί να συμβάλλει στους εξής τομείς (μεταξύ άλλων Airriess C., 2001):

- **Στην μείωση των ενδολιμενικών διαδικασιών**. Η στατιστική και ποιοτική επεξεργασία των στοιχείων που συλλέγονται μπορούν να οδηγήσουν στον

[40] Ο λιμένας του Ρότερνταμ είναι ουσιαστικά ένας λιμένας landlord, ο οποίος ανήκει στην Δημοτική Λιμενική Αρχή του Ρότερνταμ (Rotterdam Municipal Port Management - RMPM), λειτουργεί όμως σχετικά αυτόνομα. Σύμφωνα με το ετήσιο απολογισμό του λιμένα (RMPM, 2001) η «*φιλοδοξία της λιμενικής αρχής είναι να λειτουργήσει ως διευθυντής συστάδων για να ενισχύσει τη θέση του Ρότερνταμ ως ένα λιμενικό και βιομηχανικό σύμπλεγμα στο ευρωπαϊκό πλαίσιο, στο μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα*». Χαρακτηριστικό είναι πως ο λιμένας ενώ έχει έσοδά που προέρχονται κυρίως από τα τέλη λιμένων και τη μίσθωση εδάφους και έχει έναν κύκλο εργασιών περίπου € 340 εκατ., επενδύει ετησίως πάνω από € 140-150 εκατ. όχι μόνο στις αυστηρά λιμενικές επενδύσεις αλλά και σε τομείς εκπαίδευσης, κατάρτισης, καινοτομίας, επενδύσεις στην ενδοχώρα κ.α. Είναι οφθαλμοφανές ότι οι δαπάνες υπερβαίνουν τα εισοδήματα της λιμενικής αρχής, και αυτό δείχνει ότι η RMPM δεν ενεργεί ως ιδιώτης με βάση τη μεγιστοποίηση του κέρδους του αλλά ενεργεί ως διευθυντής συστάδων.

εντοπισμό σφαλμάτων στις ενδολιμενικές διαδικασίες που να οδηγήσουν σε αναδιάρθρωση τους, με αποτέλεσμα την μείωση του χρόνου παραμονής τόσο του πλοίου όσο και του εμπορεύματος μέσα στον λιμένα και στην αποδοτικότερη λειτουργία του.

- **Στην ανάπτυξη των logistics.** Η διάχυση των πληροφοριών (ή μέρος αυτών) που συλλέγονται εντός του λιμένα στις επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν διαδικασίες διοικητικής μέριμνας είναι πολύτιμο εργαλείο για την αποδοτικότερη διαχείριση της εφοδιαστικής τους αλυσίδας. Τα σύγχρονα συστήματα διαχείρισης αποθέματος (Just in Time, MRP II κ.α.) για να λειτουργήσουν αποδοτικά έχουν ανάγκη «*πραγματικού χρόνου*» ενημέρωσης για την θέση και την κατάσταση του προϊόντος του.

- **Στην παραγωγή νέων «*διανοητικών προϊόντων*»** ή αλλιώς νέων «*διανοητικών πόρων*», όπως αναφέρουν οι Storper & Salais (1997 στο Chlomoudis et al, 2001) στις δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης που οδηγούν στη δημιουργία των εξ ολοκλήρου νέων προϊόντων. Παλαιότερα οι πόλεις-λιμένες, όπως όλες σχεδόν οι αστικές συσσωρεύσεις, χρησίμευσαν παραδοσιακά ως τα κέντρα γνώσης (Knight, 1995). Αυτός ο ρόλος σήμερα έχει αγνοηθεί κατά ένα μεγάλο μέρος λόγω της πίεσης στους λιμένες να προσαρμοστούν στους αυξανόμενους όγκους των μεταφορτώσεων. Εξαιτίας αυτής της πίεσης οι λιμένες δεν αξιοποιούν ένα από τα μεγαλύτερά τους προτερήματα: την Τεχνογνωσία (Know-how). Η τεχνογνωσία αρχίζει, στους σύγχρονους και ανταγωνιστικούς λιμένες, να διαδραματίζει έναν όλο και περισσότερο σημαντικό ρόλο στους τομείς των μεταφορών και διοικητικών μερίμνων, ως αποτέλεσμα της αυξανόμενης πολυπλοκότητας των logistics και των μεταφορικών διαδικασιών (Van Klink, 2001). Λαμβάνοντας υπόψη την αύξηση της ζήτησης στην αγορά για τη γνώση, οι θαλάσσιοι λιμένες πρέπει να δουν την εμπλοκή τους στην αγορά των μεταφορών, ως στρατηγικό πλεονέκτημα. Η παρουσία πολλών δραστών στην λειτουργία της κοινότητας των λιμένων (ναυλωτές, πλοιοκτήτες, πράκτορες κ.α.), οι μεγάλου όγκου και χρησιμότητας πληροφορίες που γεννιούνται εντός του λιμένα (ροές, αξίες, κατευθύνσεις εμπορευμάτων κ.α.) αλλά και η πείρα και η (συνήθης) οικειότητα του λιμένα με τις τελωνειακές διαδικασίες και άλλες κρατικές υπηρεσίες σημαίνει ότι ο λιμένας έχει ποικίλους πόρους γνώσης στη διάθεσή του και αυξημένη τεχνογνωσία. Αυτή η τεχνογνωσία μπορεί να αξιοποιηθεί ποικιλοτρόπως ανάλογα με τις συνθήκες κάθε αγοράς, όπως με:

  - **την ανάπτυξη συστημάτων συγκέντρωσης, ομαδοποίησης και κοινής αποστολής εμπορευμάτων σε κοινούς προορισμούς.** Ο ανταγωνισμός μεταξύ των μεταφορικών εταιριών και η απουσία ενός ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ τους (αλλά και η αδυναμία κάτι τέτοιο να γίνει στο μέλλον) δε επιτρέπει σε αυτές τις εταιρίες να χρησιμοποιήσουν από κοινού ένα π.χ. εμπορευματοκιβώτιο, ένα φορτηγό αυτοκίνητο. Με βάση αυτή την αδυναμία, ένας λιμένας μπορεί να λειτουργήσει ως ένα **αντικειμενικό σημείο** συγκέντρωσης αυτών των πληροφοριών, ένα σημείο στο οποίο διαφορετικά προϊόντα, από διαφορετικούς προορισμούς και από διαφορετικούς διαχειριστές μπορούν να αποσυσκευαστούν, να συσκευαστούν και να αποσταλούν σε κοινούς

προορισμούς, δημιουργώντας αποταμιεύσεις υπέρ των εμπορευμάτων αλλά και προστατεύοντας εμμέσως το περιβάλλον από τον περιορισμό των μισο-άδειων αποστολών[41]. Ταυτόχρονα δημιουργούνται προϋποθέσεις συνεργασίας μεταξύ των χρηστών του λιμένα.

- **την μείωση του προβλήματος των άδειων εμπορευματοκιβωτίων** που στοιβάζονται στους λιμένες μέχρι να βρουν φορτίο ή μετακινούνται χωρίς φορτίο σε περιοχές που υπάρχει ζήτηση [η διαδικασία αυτή αναφέρεται στην ναυτιλιακή βιομηχανία ως «*επανατοποθέτηση*» (repositioning)][42]. Όσοι ασχολούνται με τα ΤΕU γνωρίζουν ότι «*το πιο ακριβό φορτίο είναι ο αέρας*» και ότι οι μεταφορείς αν και θεωρούνται αποτελεσματικοί στη διαχείριση του παγκόσμιου στόλου των containerships, δεν διακρίνονται για την ίδια ικανότητα στη διαχείριση του παγκόσμιου στόλου των ΤΕU. Το ρόλο του συντονιστή - πληροφοριοδότη μπορεί να παίξει ο ανεξάρτητος λιμένας ο οποίος μέσα από συστήματα πληροφορικής (π.χ. EDI) μπορεί να ταιριάξει διαφορετικές επιθυμίες και ανάγκες, αξιοποιώντας στο μεγαλύτερο βαθμό το κεφαλαιουχικό αγαθό που ακούει στο όνομα «*εμπορευματοκιβώτιο*» και να αναπτύξει επιχειρηματική δραστηριότητα στην «*Ανάστροφη Εφοδιαστική*» (Reserve Logistics) των ΤΕU. (βλ. σχετική αναφορά Κεφ. 4).
- **την επιβολή έμμεσων πιέσεων στις μεταφορικές εταιρίες, ώστε να τροποποιήσουν ή να δημιουργήσουν νέες μεταφορικές γραμμές και συστήματα μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές.** Η ομαδοποίηση και η επεξεργασία των πληροφοριών αλλά και η εμπειρία που έχει ο λιμενικός οργανισμός μπορούν να υποχρεώσουν τις μεταφορικές εταιρίες να αλλάξουν τις διαδικασίες τους και τον τρόπο οργάνωσή τους. Η ύπαρξη μιας διαχρονικής και αξιόπιστης βάσης δεδομένων μπορούν να δώσουν την επιστημονική τεκμηρίωση σε μια σιδηροδρομική εταιρία να αναπτύξει μια υπηρεσία σύνδεσης με ένα λιμένα ή να δρομολογήσει ένα shuttle train σε μια συγκεκριμένη γραμμή.
- **την ενίσχυση του ρόλου του ως βοηθού στις μεταφορές και όχι ως απλού ενδιάμεσου**. Είναι σύνηθες στην σύγχρονη επιχειρηματικότητα, πολλές

---

[41] Η πρακτική των «*δεξαμενών με τα γκρίζα κουτιά*» (pools with gray boxes), που υιοθετεί τη λογική της κοινής χρήσης ΤΕU από πολλούς μεταφορείς, είναι από χρόνια μια μεγαλεπήβολη ιδέα για τη λύση του προβλήματος των κενών ΤΕU και των μισο-άδειων αποστολών. Όλες οι προσπάθειες όμως για τη δημιουργία μιας τέτοιας δεξαμενής απέτυχαν καθώς παρουσιάστηκαν πολλά εμπόδια και δυσκολίες. Εντούτοις υπάρχουν ακόμα υποστηρικτές της ιδέας αυτής, οι οποίοι πρεσβεύουν ότι υπάρχουν τρόποι να ξεπεραστούν αυτά τα εμπόδια, κυρίως με την ενεργοποίηση των λιμένων στην διαδικασία αυτή (Σιγαλού & Παππή, 2000).

[42] Ένα ΤΕU μετακινείται κενό είτε επειδή έχει υποστεί σοβαρή ζημιά είτε κυρίως επειδή δεν βρίσκει φορτίο ενώ ταυτόχρονα υπάρχει ζήτηση για ΤΕU σε άλλη περιοχή εξαιτίας της ανισορροπίας του εμπορίου. Κατά κανόνα οι μεγαλουπόλεις εισάγουν καταναλωτικά προϊόντα, εμφανίζοντας πλεόνασμα ΤΕU, ενώ οι βιομηχανικές περιοχές εξάγοντας εμπορεύματα αντιμετωπίζουν έλλειψη ΤΕU. Παράλληλα οι ανάγκες για ειδικούς τύπους ΤΕU, όπως ΤΕU ψυγεία (reefers), ΤΕU για υγροποιημένα φορτία (tank containers), ανοιχτά ΤΕU (open top containers), είναι συνήθως μονόπλευρες, οξύνοντας το πρόβλημα των κενών ΤΕU, ενώ η κατάσταση επιδεινώνεται σε περιπτώσεις που το εμπόριο επηρεάζεται από εποχικότητα, κρίσεις κ.α. Σχετικές μετρήσεις δείχνουν ότι η επανατοποθέτηση κενών αποτελεί σχεδόν το 20% των κινήσεων των ΤΕU. Ειδικότερα για το λιμάνι του Πειραιά είναι χαρακτηριστικό ότι το έτος 1997 η αναλογία εισαγωγών προς εξαγωγές κενών ΤΕU ήταν 11,1% προς 88,9% (Σιγαλού & Παππή, 2000).

βιομηχανίες, βιοτεχνίες και εμπορικές επιχειρήσεις όλων των μεγεθών αλλά κυρίως των μικρομεσαίων και των πολύ μικρών επιχειρήσεων να εστιάζουν την προσοχή τους στον σκληρό πυρήνα των δραστηριοτήτων τους, αδυνατίζοντας τη γνώση τους και την εμπλοκή τους στην δυναμική αγορά των μεταφορών και των logistic καινοτομιών. Με τη βάση των γνώσεών του, ο λιμένας μπορεί να καλύψει αυτό το κενό και να ενεργήσει ως πεπειραμένος βοηθός διοικητικών μεριμνών (logistics) για τους ναυλωτές ή τους διαχειριστές των φορτίων. Η βοήθεια αυτή μπορεί να είναι από μια απλή εξυπηρέτηση στις τελωνειακές διαδικασίες έως την ολοκληρωμένη διαχείριση του φορτίου (π.χ. όταν ο λιμένας λειτουργεί ως Logistic P ort). Σε κάθε περίπτωση πάντως ο λιμένας οφείλει: α) να οριοθετήσει και να δημοσιοποιήσει το πεδίο δράσης του ώστε να μην δημιουργηθούν φαινόμενα σύγκρουσης με χρήστες που δρουν ή θέλουν να δράσουν επιχειρηματικά εντός λιμένα και β) να προτείνει, να δώσει συμβουλή (ίσως ως έσχατη λύση), σε ένα ναυλωτή ή διαχειριστή ενός φορτίου, να επιλέξει ένα άλλο λιμένα ή μια άλλη μεταφορική αλυσίδα εφόσον δεν είναι για αυτόν συμφέρουσα.

- **την αύξηση των εσόδων αλλά και των δραστηριοτήτων ενός λιμένα μέσω της «*πώλησης*» της τεχνογνωσίας.** Δεν είναι μόνο η συλλογή και η επεξεργασία των πληροφοριών που γεννιούνται εντός του λιμένα το μοναδικό άϋλο προϊόν γνώσης που μπορεί να πωληθεί από ένα λιμένα στους ενδιαφερόμενους. Το σημαντικότερο διανοητικό προϊόν προς πώληση είναι η τεχνογνωσία, δηλ. η γνώση σε συνδυασμό με την εμπειρία, διοίκησης και ανάπτυξης λιμενικών δραστηριοτήτων, σε άλλους λιμένες ή παρεμφερείς επιχειρήσεις (Εσωτερικούς Λιμένες, αποθήκες κ.α.).

Είναι κατανοητό ότι εάν οι λιμένες αναλάβουν την «*παραγωγή διανοητικών προϊόντων*», μπορούν όχι μόνο να διαφοροποιηθούν, να αναπτύξουν νέες κερδοφόρες δραστηριότητες και να γίνουν πιο παραγωγικοί αλλά και να βελτιώνονται διαρκώς, καθώς η διαδικασία «*παραγωγής γνώσης*» προϋποθέτει συνεχή και διαρκή εγρήγορση. Είναι σε όλους γνωστό ότι η κοινωνία γίνεται όλο και περισσότερο βασισμένη στη γνώση. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα πλέον, δεν προκύπτει, από την παραγωγή υλικών αγαθών αλλά από τη συλλογή, την επεξεργασία και τη χρήση των πληροφοριών για το σχεδιασμό της εφοδιαστικής αλυσίδας (Notteboom, 2001). Σύμφωνα με τον Van Klink (2001) και λαμβάνοντας υπόψη την ουδετερότητά των λιμένων έναντι της τοπικής επιχειρηματικότητας, οι θαλάσσιοι λιμένες θα μπορούσαν να καθιερωθούν ως «*αποστολείς γνώσης*» ("*knowledge forwarders*") με στόχο να ενθαρρύνουν τους λιμενικούς χρήστες να εστιάσουν στην τεχνογνωσία ως βασικό παράγοντα στον ανταγωνισμό. Μια τέτοια εξέλιξη στην βάση ενός συνολικού προγράμματος, σύμφωνα με τον Van Klink, θα εξέτρεφε την συνεργασία μεταξύ των χρηστών και θα ενθάρρυνε την επένδυση στην ενδοχώρα. Ο λιμένας του Auckland (Νέα Ζηλανδία), εκτός του ότι έχει επενδύσει σε δύο Εσωτερικού Λιμένες (όπως προαναφέρθηκε) έχει επενδύσει και $1 εκατ. στην δημιουργία και λειτουργία Πανεπιστημιακής Έδρας στο University of Auckland Business School στο πεδίο «*Logistics and Supply Chain Management (SCM)*», με σκοπό: α) να δημιουργήσει μελλοντικούς εργαζόμενους του με υψηλή εξειδίκευση και β) να βελτιώσει τις πρακτικές του με την βοήθεια

της ακαδημαϊκής έρευνας και γνώσης (Πηγή: Δικτυακός Τόπος Ports of Auckland). Ο λιμένας Tacoma (Η.Π.Α.) έχει χορηγήσει $1,5 εκατ. στο University of Washington για την δημιουργία τμημάτων που θα εκπαιδεύουν φοιτητές σε περιβαλλοντικά και αστικού σχεδιασμού θέματα (AIVP, 2005 β). Ο λιμένας του Rotterdam, ήδη από την δεκαετία του '90 έχει δημιουργήσει ένα Ίδρυμα (Foundation) που επενδύει σε «*υποδομές γνώσης*» (knowledge infrastructure) και μεταξύ των άλλων οργανώνει συνέδρια και στρογγυλά τραπέζια για θέματα που σχετίζονται με τον λιμένα, το εμπόριο και τα logistics, έχει δημιουργήσει ένα κέντρο προσομοίωσης και κατάρτισης, έχει δημιουργήσει ένα περιφερειακό κολέγιο, έχει επενδύσει σε υποδομές ηλεκτρονικών λεωφόρων κ.α. (Drewe P., Janssen B., 1998)

Ωστόσο, μια σειρά προβλημάτων εμποδίζουν πολλούς λιμένες να μετεξελιχθούν από «*παραδοσιακούς*» σε «*διανοητικούς*», με ουσιαστικότερο πρόβλημα την αδυναμία τους να συλλέξουν αυτή την γνώση που παράγεται εντός του λιμένα. Αν και η διαθέσιμη γνώση είναι εκτεταμένη, η πείρα εμφανίζεται «*τεμαχισμένη*» (Van Klink, 2001). Πολλοί λιμένες εκτός του ότι στερούνται ή δεν έχουν σκεφτεί να αναπτύξουν ένα σχετικό στρατηγικό προγραμματισμό, δεν διαθέτουν ούτε την απαραίτητη οικονομοτεχνική ούτε την διοικητικο-οργανωτική ικανότητα να συλλέξουν, να οργανώσουν και να προσφέρουν αυτή τη πείρα ως ενιαίο εμπορικό προϊόν. Με άλλα λόγια, αυτό που ο Arjen van Klink (2001) ορίζει ως «***ικανότητα γνώσης των λιμένων***»[43] παραμένει σε υποανάπτυκτο στάδιο στην συντριπτική πλειοψηφία των λιμένων. Απαραίτητες ενέργειες για να βελτιωθεί αυτή η ικανότητα γνώσης πρέπει καταρχήν οι λιμένες:

i. Να αντιληφθούν την σημασία και την αξία των διανοητικών προϊόντων, να βλέπουν την πείρα τους ως προτέρημα.

ii. Να αλλάξουν την διοικητική οργάνωσή αλλά και τη φιλοσοφία τους ότι οι λιμενικές εργασίες περιορίζονται στην φορτοεκφόρτωση, το πολύ στην αποθήκευση των εμπορευμάτων. Αυτό προϋποθέτει αλλαγές και σε νομοθετικό επίπεδο.

iii. Να αναπτύξουν και να εμβαθύνουν τις σχέσεις τους (σχέσεις εμπιστοσύνης) με τους χρήστες των λιμένων και να αναπτύξουν διαδικασίες άμεσης και ασφαλούς επικοινωνίας ανταλλαγής πληροφοριών.

iv. Να σχεδιάσουν εξειδικευμένα εκπαιδευτικά προγράμματα προσαρμογής και κατανόησης λειτουργίας του λιμένα για τους νέους χρήστες.

v. Να εγκαινιάσουν σχέσεις συνεργασίας και με άλλους φορείς: πανεπιστήμια, τράπεζες, επενδυτικούς και μελετητικούς οργανισμούς. Σχέσεις που δεν θα περιορίζονται σε μια κατά αποκοπή παροχή εργασίας από αυτούς τους φορείς αλλά σχέσεις που θα αλληλοτροφοδοτούν διαρκώς και αμφότερα τις δραστηριότητές τους.

vi. Να ενθαρρύνουν πρωτοβουλίες και προγράμματα λιμενικής αλλά και ευρύτερης μεταφορικής και εφοδιαστικής καινοτομίας.

[43] Η ικανότητα γνώσης μπορεί να οριστεί ως η ικανότητα των χρηστών να εργαστούν μαζί προκειμένου να δημιουργηθεί, να προσελκυστεί, να ανταλλαχθεί και να χρησιμοποιηθεί η γνώση (Klink, 2001).

vii. Να επενδύσουν σε **διαδικασίες και πρότυπα (ISO)**, ταξινόμησης και διαχείρισης της γνώσης τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό όσο και σε τεχνολογία. Οι δεξιότητες που απαιτούνται για να μετασχηματιστούν οι πληροφορίες σε γνώση απαιτούν συνεχή εκπαίδευση και κατάρτιση, ενώ η συνεχής αναβάθμιση των πληροφοριακών συστημάτων είναι μονόδρομος. Στο σημείο ενδιαφέρον θεωρείται το παράδειγμα του λιμένα της Καλιφόρνια (Η.Π.Α.) ο οποίος εξαιτίας της εφαρμογής περιβαλλοντικών προτύπων στον λιμένα αναδιοργάνωσε τις υπηρεσίες του με αποτέλεσμα να μειώσει το χρόνο αναμονής των φορτηγών αυτοκινήτων που θέλουν να μπουν στον λιμένα από τις 2 ώρες στην μισή. Μάλιστα, όποιο φορτηγό αυτοκίνητο ξεπεράσει την μισή ώρα αναμονής ο λιμένας δίνει ως αποζημίωση $250 σε κάθε ένα φορτηγό (UNCTAD, 2004 b). Αξίζει να σημειωθεί (ως διαπίστωση της διαφοράς της ποιότητας και της σημασίας εφαρμογής προτύπων μεταξύ δύο λιμένων), ότι στον λιμένα του Πειραιά σύμφωνα με την υπ' αριθ. Β11/12715/1106/27-02-2003 (ΦΕΚ 258Β'/2003) Κ.Υ.Α. ο Ο.Λ.Π. είναι υποχρεωμένος να καταβάλει ως αποζημίωση το ποσό των € 23,48 για κάθε ώρα καθυστέρησης μετά όμως την παρέλευση των 2 πρώτων ωρών αναμονής. Μάλιστα, σύμφωνα με τους χρήστες του λιμένα (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2004 α), η εφαρμογή της συγκεκριμένης Κ.Υ.Α. δεν τηρείται πάντοτε από τον Ο.Λ.Π.

7.8.5. Επένδυση στο Εργατικό Δυναμικό

Η απαραίτητη ποιοτική αναβάθμιση του εργατικού δυναμικού, δεν έχει να κάνει τόσο με την κατάρτιση και την εκπαίδευση των εργαζομένων στους λιμένες, αλλά με την εργασιακή συμπεριφορά τους. Αυτό υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, μια ιαπωνική έρευνα (Shinohara M. et al., 2002) η οποία θέλοντας να επανεκτιμήσει τις τεράστιες σε ύψος και επί 15 χρόνια επενδύσεις, 40 ιαπωνικών επιχειρήσεων-κολοσσών σε κέντρα διοικητικών μεριμνών στην Ολλανδία, μέσω συνεντεύξεων[44], ερωτηματολογίων και σχετικών στοιχείων, απεκάλυψε ότι, η από το 1980 στρατηγική απόφαση των πρωτοπόρων στα Logistics ιαπώνων να χρησιμοποιήσουν την Ολλανδία και τους διεθνώς αναγνωρισμένους λιμένες της, Ρότερνταμ και Άμστερνταμ, ως τα κέντρα εφοδιαστικής τους για την Ευρώπη, εξαιτίας της γεωγραφικής θέσης της χώρας, της προσβασιμότητας της, της παραγωγικότητας των τελωνείων της και κυρίως λόγω της ευχέρειας των Ολλανδών στην αγγλική γλώσσα, τίθεται εν αμφιβόλο και αυτό γιατί (σύμφωνα με την έρευνα):

- το 67% των επιχειρήσεων που συμμετείχαν στην έρευνα επισήμαναν το υψηλό ποσοστό άδειας που λαμβάνουν οι εργαζόμενοι για λόγους υγείας. Επιπλέον, η αντικατάστασή τους στις περιόδους απουσία τους κρίνεται εξαιρετικά δύσκολη και ασύμφορη. Σύμφωνα με τα πρότυπα (που οι ιαπωνικές επιχειρήσεις καθιερώνουν παγκόσμια) προκειμένου να αποφευχθεί η ανεπαρκής εξυπηρέτηση των πελατών τους σε περιπτώσεις απουσίας των εργαζομένων τους, οι εν λόγω επιχειρήσεις πρέπει να προσλάβουν και να εκπαιδεύσουν 20% επιπλέον προσωπικό.

---

[44] Μερικές από τις εταιρίες που συμμετείχαν στις συνεντεύξεις ήταν οι: Nippon Express, Mitsubishi Logistics, MOL Logistics, Yamaha Motor, Fujifilm, Iris Ohyama, Mitsubishi Automobile, Sony κ.α.

- το 35% των επιχειρήσεων έχουν την εντύπωση ότι οι ολλανδικοί εργαζόμενοι προστατεύονται πάρα πολύ από τους νόμους και ότι αυτό προκαλεί μειονέκτημα στον ανταγωνισμό. Οι Ολλανδοί εργαζόμενοι κινούνται μέσα στην αυστηρή περιγραφή των καθηκόντων τους και έχουν έλλειψη γνώσης, κατανόησης αλλά και διάθεσης να μάθουν την εργασία των συναδέλφων τους. Επίσης οι επιχειρήσεις αυτές θεωρούν ότι οι Ολλανδοί εργαζόμενοι μετακινούνται πολύ συχνά από επιχείρηση σε επιχείρηση, με αποτέλεσμα το ακριβό κόστος της κατάρτισης τους (μέσω ιδιαίτερων μαθημάτων) να μην μπορεί να αποσβεστεί, **ενώ δεν τους διακρίνει η «*αίσθηση ευθύνης*» απέναντι στους πελάτες τους.**
- Τα νέα συστήματα διαχείρισης αποθεμάτων (inventory management) συνήθως δεν λειτουργούν κατάλληλα λόγω των αποτυχιών των προγραμμάτων, καθώς οι (ευρωπαίοι) σχεδιαστές των συστημάτων αυτών δεν έχουν αρκετή γνώση της καθημερινής ρουτίνας των logistics. Επίσης, οι ανειδίκευτοι εργαζόμενοι πολλαπλασιάζουν τα προβλήματα στις αποθήκες και στους χώρους φύλαξης των εμπορευμάτων. Οι εργαζόμενοι αυτοί, οι οποίοι θεωρούνται ιδιαίτερα κρίσιμοι για την εύρυθμη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας καθώς πρέπει να τροφοδοτούν με (σωστά) στοιχεία τα συστήματα αλλά και να ενημερώνουν τους ανωτέρους τους για τυχόν δυσλειτουργίες, δεν ανταποκρίνονται υπεύθυνα στο ρόλο τους. Τόσο η έλλειψη εκπαίδευσή τους, η συνεχής εναλλαγή νέων υπαλλήλων στις θέσεις αυτές, ο ανεπαρκής και αντιεπαγγελματικός ρόλος των επιστατών (τους διακρίνει μια συμπεριφορά «*ουδετερότητας*») αλλά και η διάθεσή τους να μην σπαταλήσουν καθόλου από τον ιδιωτικό τους (ελεύθερο) χρόνο για την επίλυση των όποιων προβλημάτων αντιμετωπίζει η επιχείρηση, ενισχύουν την απόφαση μιας (μαζικής) αποχώρησης των ιαπωνικών επιχειρήσεων logistics από την Ολλανδία.

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι η ύπαρξη γεωγραφικών πλεονεκτημάτων η διαθεσιμότητα σε ικανοποιητικές λιμενικές υποδομές, πληροφοριακά συστήματα, καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό υψηλής εκπαίδευσης δεν είναι αρκετά για την αποδοτική λειτουργία υπηρεσιών logistics. Η παιδεία σε συνδυασμό με τις πολιτιστικές καταβολές, η ιδιοσυγκρασία και οι συμπεριφορικές συνήθειες των κοινωνιών επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την υιοθέτηση και την επιτυχία των νέων πρακτικών και εφαρμογών διοικητικής μέριμνας. Δεδομένου ότι η εφοδιαστική εμπλέκεται σε πολλές και πολύπλοκες διαδικασίες και χειρίζεται ένα μεγάλο αριθμό διασυνοριακών αλυσίδων ανεφοδιασμού, ο ανθρώπινος παράγοντας έχει γίνει η κύρια ανησυχία των σχεδιαστών και των διαχειριστών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Αυτό που είναι αποδεκτό σε έναν πολιτισμό μιας χώρας μπορεί να θεωρηθεί απαράδεκτο σε μια άλλη χώρα (βλ. πως η δωροδοκία σε πολλές χώρες θεωρείται αυτονόητη, ή πως η μεσημεριανή σιέστα στη Λατινική Αμερική επηρεάζει τον ρυθμό λειτουργίας των επιχειρήσεων κ.α). Έτσι, μια από τις μέγιστες προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν είναι η συμφιλίωση των διαφορών στην κοινωνική και πολιτιστική συμπεριφορά των κρίκων αυτής της αλυσίδας (Heizer & Render, 2001), γεγονός που γίνεται ολοένα και πιο δύσκολο, παρά τις επιπτώσεις της λεγόμενης παγκοσμιοποίησης.

Μάλιστα, στα πλαίσια της Ε.Ε. έχει γίνει κατανοητό πως η ραγδαία ανάπτυξη των μεταφορών εμπορευμάτων, οι τεχνολογικές καινοτομίες στις μεταφορές, η

ποικιλομορφία των μεταφορικών προτύπων σε παγκόσμιο επίπεδο και η ανάγκη για ολοκληρωμένη διοίκηση της μεταφορικής αλυσίδας απαιτούν την δημιουργία ενός νέου επαγγέλματος, του «*Υπεύθυνου Ολοκλήρωσης Εμπορευματικών Μεταφορών*», όπως επισημαίνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο[45].

7.8.6. Επένδυση στην Αναγέννηση - Ανάπλαση των Λιμενικών Μετώπων

Στο πέρασμα των χρόνων, όπως και ανωτέρω αναλύθηκε, η σχέση μεταξύ λιμένα και πόλης ακολούθησε διάφορες φάσεις: Από την απόλυτη σύσφιξη μέχρι την απόλυτη απομόνωση και εχθρότητα. Τις τελευταίες δεκαετίες, στις περισσότερες των περιπτώσεων, έχει δημιουργηθεί ένα τείχος μεταξύ του λιμένα και της πόλης, ενώ η αλλαγή της δομής του εμπορίου και της παραγωγής έχει αφήσει κουφάρια βιομηχανικών - αποθηκευτικών κτηρίων, απαξιωμένες προβλήτες και μηχανολογικές εγκαταστάσεις, στους περισσότερους λιμένες του κόσμου.

Κανείς όμως δεν μπορεί να αμφισβητήσει την σημασία ενός θαλάσσιου μετώπου (βιοποικιλότητα, αισθητική κ.α.) αλλά και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει (έντονες ανθρωπογενείς πιέσεις, περιβαλλοντική μόλυνση, συγκρούσεις χρήσεων κ.α.) πόσο μάλλον ενός θαλάσσιου αστικού μετώπου. Επίσης, κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι το θαλάσσιο αυτό μέτωπο μέσα από κατάλληλη διαχείριση μπορεί να εκτονώσει τις αστικές συγκρούσεις, να δημιουργήσει καλύτερες - ποιοτικότερες συνθήκες αστικής διαβίωσης ακόμα και να λειτουργήσει ως μαγνήτης επενδύσεων, τόσο εντός των λιμένων όσο και εκτός.

Οι αναπλάσεις θαλασσίων μετώπων, είναι ένα θέμα που αφορά όχι μόνο τους λιμένες (που τις περισσότερες φορές είναι ιδιοκτήτες εκτεταμένων παράκτιων αστικών ζωνών) αλλά και την τοπική, περιφερειακή, εθνική διοίκηση καθώς από το θαλάσσιο μέτωπο μπορεί να ξεκινήσει η αναγέννηση ενός αστικού πόλου ανάπτυξης. Τα διεθνή παραδείγματα πολλά, με πρωτοπόρες (από το 1960) τις πασίγνωστες αναγεννήσεις-αναπλάσεις των: «*Baltimore's Inner Harbor*» και «London Docklands».

Σύμφωνα με τον Παναγόπουλο & Αργυριάδου (2003) από το 1960 έως σήμερα οι αναγεννήσεις θαλασσίων - λιμενικών μετώπων έχουν εξελιχθεί μέσα από τέσσερις (4) γενεές:

i. **Δεκαετία 1960-1970**. Βασικό στοιχείο των ανεπτυγμένων πόλεων αυτή την περίοδο ήταν η επανάκτηση του ιστορικού τους ιστού με την ταυτόχρονη απόρριψη αυτού που τότε εθεωρείτο «*ορθόδοξη αρχιτεκτονική*». Λονδίνο, Λίβερπουλ, Ρότερνταμ στην Ευρώπη, Σηάτλ, Όκλαντ, Σαν Φρανσίσκο στις Η.Π.Α., επενδύουν στα θαλάσσια μέτωπά τους, ξεχωρίζει όμως ο λιμένας της Βαλτιμόρης «*Baltimore's Inner Harbor*», το πρώτο σύγχρονο θαλάσσιο μέτωπο, το οποία χρειάστηκε 25 περίπου χρόνια για την μετατροπή του από ένα απρόσιτο και απομονωμένο σημείο σε έναν από τους ελκυστικότερους προορισμούς των Η.Π.Α. Σημειώνεται, ότι πέρα από τα τεχνικά έργα, η συνεργασία της επιχειρηματικής κοινότητας της περιοχής με την δυναμική τοπική εξουσία και τον

[45] Έκθεση των U. Stockmann (21/01/1999) και A. Bortone (27/11/2000), πηγή: www.europarl.eu.int

λιμένα ήταν αυτή που έφερε την Βαλτιμόρη ως παράδειγμα προς μίμηση ακόμα και στη δεκαετία του '90.

ii. **Δεκαετία 1980.** Με παράδειγμα τον λιμένα της Βαλτιμόρης, η δεύτερη γενιά επιτυχημένων διαμορφώσεων θαλασσίων μετώπων χαρακτηρίζεται από καθολικό αρχιτεκτονικό, αστικό και πολεοδομικό σχεδιασμό με αποτέλεσμα πολλές από αυτές τις παράκτιες πόλεις να αλλάξουν ριζικά όλη την πόλη και όχι μόνο το θαλάσσιο μέτωπο (βλ. τις τεράστιες παρεμβάσεις στο Charleston Harbor στη Βοστόνη, το Darling Harbor στο Σύδνευ, και το Cape Town στην Νότιο Αφρική). Οι λιμενικές αναπλάσεις που σηματοδότησαν (για ποικίλους λόγους) την δεκαετία αυτή είναι φυσικά τα Docklands του Λονδίνου και το Port Vell της Βαρκελώνης.

iii. **Δεκαετία 1990.** Βασικά χαρακτηριστικά της περιόδου αυτής ήταν η στροφή προς την πολιτιστική πόλη, τη συντήρηση και αποκατάσταση, τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και τη βιωσιμότητα. Ένα επίσης χαρακτηριστικό ήταν η δραστηριοποίηση στις αναπλάσεις των θαλάσσιων μετώπων μικρότερων πόλεων όπως το Cardiff, Liverpool, Birmingham, Salford Docks, Άμστερνταμ, Βερολίνο, Βανκούβερ, Σαγκάη κ.α. χωρίς οι μεγαλύτερες πόλεις που είχαν δραστηριοποιηθεί στις προηγούμενες γενεές να μένουν πίσω (βλ. Λονδίνο)

iv. **Δεκαετία του 2000 έως σήμερα.** Τα βασικά χαρακτηριστικά της γενεάς αυτής δεν διαφέρουν και πολύ από την προηγούμενη (πολιτιστική πόλη) εξαιρώντας της προσθήκη της «*νέας οικονομίας*» και της «*κοινωνίας της πληροφορίας*» που χτίζουν σήμερα την νέα πόλη. Η αναγέννηση του θαλασσίου μετώπου παρουσιάζει ασαφή και θολά στοιχεία, με αποτέλεσμα τα βασικά χαρακτηριστικά αυτής της γενεάς να μην είναι αποσαφηνισμένα. Το θαλάσσιο μέτωπο του λιμένα του Άμστερνταμ προσπαθεί να καινοτομήσει σε αυτήν την γενεά.

Με βάση τα παραπάνω οι λιμένες που ζητούν να διατηρήσουν ή / και να βελτιώσουν το θαλάσσιο μέτωπό τους με σκοπό να προσελκύσουν υψηλής ποιότητας προσωπικό, να αυξήσουν τις ξένες άμεσες επενδύσεις τους, να αναβαθμίσουν την αξία της ακίνητής τους περιουσίας, να εφαρμόσουν τις επιταγές της Ολικής Ποιότητας και της Εταιρικής Ευθύνης οφείλουν να:

- σχεδιάσουν ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αναγέννησης - ανάπλασης που να σέβεται την εύρυθμη λειτουργία της χρήση(εων) του λιμένα και το αστικό χαρακτήρα του χώρου,
- συνεργαστούν στενά τόσο στο επίπεδο του σχεδιασμού όσο και στο επίπεδο της εφαρμογής με την Τοπική Αυτοδιοίκηση αλλά και με άλλους αρμόδιους φορείς για ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αναγέννησης, που να συνδέει την λιμενική ζώνη με τον παράκτιο αστικό ιστό,
- αποδεχτούν πρωτότυπες, καινοτόμες και ευφάνταστες αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις, σε ένα βαθμό συμβατές με την παράδοση και την κλίμακα της πόλης, οι οποίες μεταξύ άλλων θα προτείνουν την κατασκευή ή την ανάδειξη ενός (τουλάχιστον) τοπόσημου,
- ενισχύσουν την ανάμειξη των χρήσεων γης εντός της παράκτιας ζώνης, σεβόμενοι την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος,

- εγκαινιάσουν νέες χρήσεις και δραστηριότητες που θα προσελκύουν σε 24ωρη βάση τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης αυξάνοντας έτσι και το ποσοστό του κοινόχρηστου χώρου και χώρων συνάθροισης κοινού,
- φιλοξενήσει φορείς και οργανισμούς που σκοπό έχουν την προστασία και την ανάδειξη του πολιτισμού, της εκπαίδευσης, της έρευνας, του περιβάλλοντος κ.α.,
- επενδύσει σε τεχνολογίες και διαδικασίες προστασίας του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος.

Στην Ελλάδα, το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης και του Οργανισμού Λιμένος της, είναι η πρώτη μελετημένη εφαρμογή προγράμματος ανάπλασης και απόδοσης ενός τμήματος της στους κατοίκους της πόλης, στην χώρα. Η μετατόπιση της λιμενικής εργασίας στην νοτιοδυτική 6η προβλήτα, απαξίωσε για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα ένα σημαντικό μέρος του λιμένα, κυρίως αυτό που ήταν στο κέντρο της πόλης (1η και 2η Προβλήτα). Η απόφαση απόδοσης του τμήματος αυτού στην πόλη, αν και στην αρχή ξένισε πολλούς, σήμερα φιλοξενεί εθνικής και διεθνούς εμβέλειας πολιτιστικές εκδηλώσεις και γεγονότα, φέροντας έτσι πιο κοντά τους κατοίκους της πόλης με τον λιμένα αλλά αυξάνοντας και τα έσοδα του λιμένα (Παπαϊωάννου Α. & Τασκάρης Σ., 2003). Το επιτυχημένο, έως ένα βαθμό, παράδειγμα του λιμένα της Θεσσαλονίκης μπορεί να επεκταθεί και σε πολλούς άλλους λιμένες της χώρας, οι οποίοι διαθέτουν παρόμοια χαρακτηριστικά. Τέλος, σύμφωνα με τις Τσαλκάνδρα Δ. & Τσολακάκη Π. (2003), οι οποίες εξέτασαν την σημειακά την ανάπλαση του μετώπου του Οργανισμού Λιμένας Ελευσίνας, κατέλειψαν ότι μια μεμονωμένη περίπτωση εφαρμογής πολιτικής αναπλάσεως θαλάσσιου - λιμενικού μετώπου, αποτελεί κίνητρο και αφετηρία για μια σειρά από έργα και μέτρα που θα οδηγήσουν συνολικά στην ανάπτυξη και αναβάθμιση της περιοχής. Οφείλει όμως μια τέτοια πολιτική να είναι μέρος ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδιασμού.

7.9. Συμπεράσματα

Η λιμενική βιομηχανία είναι μια συνεχώς αναπτυσσόμενη βιομηχανία. Οι αρχικοί φόβοι ότι η εμπορευματοκιβωποίηση, η ανάπτυξη των άλλων (πέρα του πλοίου) μεταφορικών μέσων, η σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη παραγωγή θα καθιστούσε τους λιμένες κατά ένα μεγάλο μέρος περιττούς (εκτός από τα είναι μόνο σημεία αποστολής ή παραλαβής), αποδείχτηκαν ανεδαφικοί.

Το ύψος των λιμενικών και ναυτιλιακών επενδύσεων, τα κέρδη που αποκομίζουν όσοι εμπλέκονται σε λιμενικές δραστηριότητες, η διεύρυνση του φάσματος των δραστηριοτήτων στις οποίες εμπλέκονται λιμενικοί οργανισμοί, οι τεράστιες προστιθέμενες αξίες που κερδίζονται από αυτούς, ο σκληρός ανταγωνισμός που παρατηρείται μεταξύ λιμένων αλλά και κρατών για κυριαρχία στην λιμενική αγορά, είναι μερικά από τα αποδεικτικά στοιχεία που συνηγορούν ότι η λιμενική βιομηχανία είναι μια από τις δυναμικότερες βιομηχανίες και πολλά υποσχόμενες.

Με δεδομένη αυτή τη πραγματικότητα και σε συνδυασμό με το αυξημένο ποσοστό του θαλάσσιου εμπορίου, την ανάγκη αξιοποίησης των πλεονεκτημάτων που παρέχουν οι «*συνδυασμένες μεταφορές - διατροπικότητα*» και η «*εφοδιαστική*» το παρόν κεφάλαιο προσπάθησε να παρουσιάσει:

- από την μια μεριά ποιες είναι οι χωρικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων ενός λιμένα
- και από την άλλη με ποιο τρόπο ένας λιμένας μπορεί να γίνει ελκυστικός, παραγωγικός και αποδοτικός τόσο για τον ίδιο όσο και για τον ευρύτερο χώρο που τον φιλοξενεί.

Στο πρώτο σκέλος της ανάπτυξης παρουσιάστηκε η σχέση αλληλεξάρτησης, ανταγωνισμού και σύγκρουσης με του λιμένα με τον χώρο, ο οποίος διακρίνεται σε τρία σύνολα (εξωχώρα-λιμένας-ενδοχώρα) και δύο τουλάχιστον υποσύνολα (άμεση ενδοχώρα - ευρύτερη ενδοχώρα). Οι συγκρούσεις που παρατηρούνται σε αυτά τα σύνολα (και τα υποσύνολα) είναι καταλυτικές τόσο για την εύρυθμη και αποδοτική λειτουργία του λιμένα όσο και για την διαμορφωμένη κατάσταση εκτός του λιμένα.

Στο δεύτερο σκέλος της ανάπτυξης παρουσιάστηκαν προτάσεις, μεθοδολογίες, συμπεράσματα μελετών που σκοπό έχουν να βελτιώσουν την σχέση του λιμένα με τον χώρο και κατ' επέκταση την σχέση του με την παραγωγική διαδικασία, την περιφερειακή ανάπτυξη, τη ποιότητα ζωής κ.ο.κ. Από το σύνολο των εγγράφων που εξετάστηκαν διαφαίνεται ότι η βασικότερη πολιτική για την ανάπτυξη ενός λιμένα (οποιασδήποτε κλίμακας και τύπου) ακούει στο όνομα «*διαχείριση της δυνατότητας πρόσβασής του από εδάφους*». Αυτή η πολιτική μπορεί να μεταφραστεί σε μια σειρά ενεργειών, όπως:

- Η πίεση προς στους κρατικούς φορείς για να επενδύσουν σε εσωτερικές μεταφορικές υποδομές που συνδέουν τον λιμένα με την ενδοχώρα. Είναι πλέον προφανές ότι αναπόσπαστο στοιχείο ανάπτυξης ενός λιμένα αποτελεί η ποιοτική σιδηροδρομική[46] ή ποτάμια (όπου υπάρχει δυνατότητα) σύνδεσή του. Οι σιδηροδρομικοί ή ποτάμιοι εμπορικοί διάδρομοι εκτός του ότι μεταφέρουν στην (ή από την) ενδοχώρα γρήγορα, οικονομικά και με σεβασμό προς το περιβάλλον μεγάλες εμπορικές ποσότητες ανακουφίζουν του παρα-λιμένιους αστικούς ιστούς από κυκλοφοριακές πιέσεις και αντιοικονομίες. Ωστόσο επειδή οι μεταφορικές υπηρεσίες διαρκώς ζητούν μεγαλύτερου όγκου μεταφορικές επενδύσεις, επειδή οι μεταφορικές υποδομές δεν μπορούν να ακολουθήσουν παρά πόδας την εξέλιξη του εμπορίου και των logistics, επειδή οι κοινωνικές - περιβαλλοντικές αντιδράσεις προβλέπονται να ενταθούν στην διαρκή επέκταση των υποδομών σκόπιμο είναι οι πιέσεις προς τους κρατικούς φορείς να εστιαστούν: α) στην συντήρηση ή/και ήπια αναβάθμιση υφισταμένων υποδομών και όχι στην δημιουργία καινούργιων και β) στις άυλες πτυχές της δυνατότητας πρόσβασης (πληροφορικά συστήματα πληροφοριών, αυτοματισμοί κ.α.) και ιδιαίτερα,
- Η αξιοποίηση της «*γνώσης*» που παράγεται μέσα από τις λιμενικές εργασίες και δραστηριότητες. Ο λιμένας αποτελεί ένα κόμβο πληροφοριακών ροών (εισαγωγές, εξαγωγές, αξίες, προορισμοί κ.α.), ικανών να δημιουργήσουν νέα

[46] Η ποιοτική σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα δεν παραπέμπει πάντοτε στην δημιουργία νέων ή αναβάθμιση παλαιών υποδομών. Έχει ερευνηθεί ότι η δρομολόγηση μακρύτερων τραίνων και η γρηγορότερη τακτοποίηση των εμπορευματικών βαγονιών (που αποτελεί 25% των σιδηροδρομικών δαπανών) σε συνδυασμό με την απόδοση προτεραιότητας στους εμπορευματικούς συρμούς μπορεί να αποδώσει οικονομίες από 20%-30% στο σιδηροδρομικό κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων (Notteboom, 2002).

«διανοητικά προϊόντα». Η συμβολή της τεχνολογίας της πληροφορικής σε συνδυασμό με τις τεχνικές της εφοδιαστικής (διαχείρισης αποθεμάτων, κυκλοφοριακών ροών, κ.α.) δίνουν στους λιμένες ένα συγκριτικό πλεονέκτημα δημιουργίας νέων, καινοτομικών πολλές φορές, προϊόντων προστιθέμενης αξίας και τεχνογνωσίας προς πώληση. **Πολιτική δημιουργίας *«Λιμένων Γνώσης»* (*Brain Ports*).**

- Η στελέχωση του λιμένα με ευέλικτο, υψηλά εκπαιδευμένο και διαρκώς καταρτισμένο προσωπικό. Η εικόνα των λιμενεργατών σήμερα δεν φαντάζει σε τίποτα με την εικόνα του προσωπικού συνολικά των λιμένων πριν από κάποια μόλις χρόνια. Η σύγχρονη λιμενική τεχνολογία, η αυτοματοποίηση, ο εμπλουτισμός του αντικειμένου ενασχόλησης, η ολική ποιότητα απαιτούν εργαζόμενους με προσόντα, προσαρμοστικότητα, όρεξη για εργασία, με αίσθημα εταιρικής ευθύνης.
- Η εφαρμογή προγραμμάτων αναγέννησης - ανάπλασης των θαλάσσιων λιμενικών μετώπων, που στόχο έχουν μεταξύ άλλων τόσο να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των εργαζομένων στους λιμένες καθώς και στον παρα-λιμένιο αστικό ιστό, όσο και να αναβαθμίσουν την εικόνα του λιμένα, ουσιαστικά να εμφανίσουν τον λιμένα και την πόλη - λιμένα ευρύτερα, πιο ελκυστικό για επενδύσεις και μεταφερόμενα εμπορεύματα.
- Η δημιουργία ***«Λιμενικών Συστάδων»*** (*Port Clusters*) είτε σε επίπεδο δια-λιμενικό είτε σε επίπεδο ενδο-λιμενικό. Στη νέα πραγματικότητα, οι σύγχρονοι λιμένες πρέπει να παρέχουν μια μεγαλύτερη ποικιλία των υπηρεσιών στους χρήστες λιμένων απ' ό,τι στο παρελθόν προκειμένου να είναι ανταγωνιστικοί. Πολλές από αυτές τις υπηρεσίες δεν μπορούν να παραχθούν αποτελεσματικά από μια λιμενική επιχείρηση. Η παροχή διάφορων λιμενικών-εφοδιαστικών υπηρεσιών μπορεί να είναι αποδοτικότερη όταν τα περιφερειακά ή στρατηγικά δίκτυα συν-λειτουργούν με την λογική της διαπροσωπικής σχέσης του κόσμου της αγοράς. Τα επιχειρηματικά οφέλη που προκύπτουν μέσα από μια λιμενική συστάδα και οι οικονομίες που κερδίζονται είναι μερικά μόνο από τα πλεονεκτήματα που οδηγούν πολλές επιχειρήσεις στην δύσκολη, ομολογουμένως, διαδικασία στενής συνεργασίας υπό ένα ανεξάρτητο διακυβερνητή. Η διακυβέρνηση των συστάδων, σύμφωνα με τα επιτυχημένα διεθνή παραδείγματα, προτείνεται να ασκείται από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ως ανεξάρτητα όργανα που επιθυμούν το γενικότερο (κοινωνικό και επιχειρηματικό) καλό.

Τέλος, τρία είναι τα σημαντικότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάγνωση της επιστημονικής βιβλιογραφίας για το θέμα της ανάπτυξης των λιμένων σε σχέση και με την γενικότερη ανάπτυξη (και την περιφερειακή) και την σύγχρονη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics management):

Καταρχήν, η **τάση αποκλιμάκωσης του θαλάσσιου συστήματος** μεταφορών εξαιτίας της ναυπήγησης ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων, της φιλοπεριβαλλοντικής πολιτικής της ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων αλλά και της στρατηγικής ανάπτυξης και ανταγωνισμού που ακολουθούν οι Παροχείς Εφοδιαστικών Υπηρεσιών [Third Party Logistics Providers (3PLs)], οι ναυτιλιακές/logistics και οι λιμενικές

εταιρίες κ.α., έχει σαν αποτέλεσμα την σταδιακή **ενίσχυση των περιφερειακών λιμένων**. Η πρόκληση έτσι, εμφανίζεται σε εκείνους τους περιφερειακούς λιμένες που επιθυμούν και έχουν τις βασικές δυνατότητες να πρωταγωνιστήσουν στο νέο ναυτιλιακό περιβάλλον. Είναι κατανοητό πως όλοι οι λιμένες ή οι παράκτιες περιοχές της γης δεν μπορούν να μετατραπούν σε λειτουργικά στοιχεία διαφορετικών εφοδιαστικών συστημάτων, όπως επίσης είναι κατανοητό ότι ένας μεγάλος αριθμός παραδοσιακών δεσμεύσεων που ενίσχυαν ή αντίθετα απέτρεπαν κάποιες περιοχές και λιμένες να δραστηριοποιηθούν στην λιμενική αγορά σήμερα δεν υπάρχουν. Τα έως τώρα διεθνή παραδείγματα επιτυχημένων περιφερειακών λιμένων το αποδεικνύουν. Ωστόσο για την ανάδειξη των λιμένων στο διεθνές ή περιφερειακό λιμενικό σύστημα απαιτούνται μια σειρά από πολιτικές ενίσχυσης σε θέματα τεχνολογικής σύνδεση με δίκτυα (ηλεκτρονικά, μεταφορικά κ.α.), εκπαίδευσης - εξειδικευμένης κατάρτισης του τοπικού πληθυσμού, τοπικής παραγωγής κ.α.

Το δεύτερο στοιχείο που τροποποιεί την σχέση του λιμένα με τον χώρο είναι η μετεξέλιξη του Συμβατικού Λιμένα σε **Logistics Port**. Πράγματι, μια σειρά λιμένων έχουν την δυνατότητα να εμπλουτίσουν τις προσφερόμενες υπηρεσίες τους σε τομείς πέρα από τις κλασσικές φωρτοεκφορτωτικές εργασίες και τις απλές αποθηκεύσεις. Η εφαρμογή των πολύ αυστηρών διαδικασιών της εφοδιαστικής σε ένα λιμένα όχι μόνο βελτιώνουν την αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητά του αλλά ενισχύουν την φήμη του και την ελκυστικότητα του σε νέα φορτία και υπηρεσίες, αυξάνοντας έτσι παράλληλα και τα κέρδη του. Ένα Logistics Port μπορεί να λειτουργήσει ως one shop stop μεγάλου όγκου εμπορευμάτων, που διαφορετικά θα είχαν την ανάγκη για αποστολές - μεταφορές στην ενδοχώρα αλλά και στην εξωχώρας (με την συνεπακόλουθη επιβάρυνση στο κόστος, στο περιβάλλον, στην εύρυθμη λειτουργία των JIT συστημάτων κ.α.).

Τέλος, η ανάπτυξη ενός δικτύου «***εσωτερικών τερματικών***» ή «***εσωτερικών λιμένων***» ή αλλιώς «*εκτεταμένων πυλών*» (extended gates), αποτελεί το σημαντικότερο αποτέλεσμα στην σύγχρονης σχέση του λιμένα με τον χώρο, στη βάση της λειτουργίας των εφοδιαστικών αλυσίδων. Ένας θαλάσσιος λιμένας επενδύοντας σε εσωτερικά τερματικά και συμμετέχοντας στη λειτουργία τους, αποκτά ρυθμιστικό ρόλο στο γενικότερο εμπόριο ενώ οι ροές των εμπορευμάτων που περνούν μέσα από τα εσωτερικά αυτά τερματικά μπορούν να ελεγχθούν και να προσαρμοστούν στις ανάγκες, τις απαιτήσεις και τις δυνατότητες του θαλάσσιου λιμένα. Κατ' αυτό τον τρόπο, τα εσωτερικά τερματικά μπορούν να βοηθήσουν να βελτιώσουν την πρόσβαση από εδάφους στους λιμένες και για πρακτικούς και για ψυχολογικούς λόγους. Ένα βήμα περαιτέρω από την ανάπτυξη των εσωτερικών λιμένων αποτελεί η μετατροπή τους σε ένα εκτεταμένα κέντρα διοικητικής μέριμνας (comprehensive logistics centres) ή αλλιώς Εμπορευματικά Κέντρα (freight villages, logistics centers, logistic parks κ.α) με σκοπό οι ολοκληρωμένοι αυτοί Εσωτερικοί Λιμένες να διαδραματίσουν έναν επιπλέον ρόλο στη μείωση των συνολικών μεταφορικών εξόδων, στον ορθολογισμό των μεταφορών και των διανομών, στην μείωση του αποθηκευτικού και διαχειριστικού κόστους της αποθήκευσης, της δημιουργίας συνεργιών ακόμα και μεταξύ ανταγωνιστών και ως εκ τούτου στην ενίσχυση της τοπικής - περιφερειακής επιχειρηματικότητας και ανταγωνιστικότητας, στην μείωση των κυκλοφοριακών προβλημάτων και στην προστασία του

περιβάλλοντος. Απαραίτητη επισήμανση είναι η ποιοτική σιδηροδρομική των εσωτερικών λιμένων και τερματικών με τους θαλάσσιους λιμένες. Αξίζει να επισημανθεί ότι σύμφωνα μάλιστα με έρευνα που έχει χρηματοδοτήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000), **ο όγκος της των φορτίων που προέρχονται από θαλάσσια μεταφορά και που προορίζονται για διανομή στην ενδοχώρα θα αυξηθεί κατά 140% έως το 2010 υπογραμμίζοντας παράλληλα την σημασία των καλά οργανωμένων εσωτερικών λιμένων και τερματικών.**

Σύμφωνα με την UNCTAD (UNCTAD, 2004 a) το σημαντικότερο εμπόδιο στην «*ολοκλήρωση της διεπαφής του λιμένα με την ενδοχώρα*» προέρχεται λιγότερο από τους οικονομικούς ή χωρικούς περιορισμούς και τεχνικά προβλήματα και περισσότερο από την περιορισμένη κατανόηση της δυναμικής των logistics και την διαχείρισης της πρόσβασης από εδάφους. Πως άραγε μπορεί να πειστεί ένας «*παραδοσιακός λιμένας*» να επενδύσει σε συνεργασίες και υποδομές στην απόμακρη ενδοχώρα; Πως μπορεί να στρέψει τον επενδυτικό του προσανατολισμό μακριά από τις γερανογέφυρες και τα κρηπιδώματα και να τον εστιάσει σε πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης αποθήκης και διανομών; Πως μπορεί άραγε να αντιληφθεί ότι η επέκτασή του μπορεί να πραγματοποιηθεί πολλά χιλιόμετρα μακριά από την φυσική του θέση, την θάλασσα.

Η απάντηση έρχεται από την διαδικασία απόκτησης και αξιοποίησης της γνώσης. Από την διαδικασία αντίληψης ότι οι λιμένες μπορούν να χειρίζονται εκτός από φορτία και πληροφορίες. Από την διαδικασία κατανόησης ότι οι λιμένες αποτελούν ένα μόλις κρίκο, σημαντικό όμως, σε μια μεγάλη και πολυσύνθετη εφοδιαστική αλυσίδα. Ένα κρίκο που για να έχει δυνατότητα παρουσίας στο εμπορευματικό εμπόριο οφείλει να δημιουργήσει ένα περιβάλλον αξιοπιστίας και ολοκληρωμένης συνεργασίας. Έτσι, η επέκτασή του και σε μη - παραδοσιακές υπηρεσίες, όπως σε υπηρεσίες της εφοδιαστικής εντός και εκτός του θαλάσσιου λιμένα, ενδυναμώνουν την παρουσία του και κατ' επέκταση την συμβολή του στην περιφερειακή - τοπική οικονομία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 7

Βιβλιογραφία στην Ελληνική Γλώσσα

Βογιατζάκη Μ., *Για τη σχέση της πόλης με το λιμάνι και ειδικά για τις αστικές ζώνες αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στον ελληνικό χώρο*, Πρακτικά του 10ου Συνεδρίου της Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων με τίτλο « Η Αρχιτεκτονική και η ελληνική πόλη στον 21ο αιώνα» 8-12 Δεκεμβρίου 1999, Εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 2002.

Ένωση Ελλήνων Περιφερειολόγων, *Ημερίδα με θέμα Συγκοινωνίες & Κυκλοφορία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά*, Προβλήματα, Πειραιάς, 4/12/2004

Ευαγγέλου Π., *Πειραϊκό Αρχείο*, Πειραιάς 1981.

Κόνσολα Ν., *Η διεθνής προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1995

Λεονταρίτης Γ., *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1981.

Μιχελή Λ., *Από το Πόρτο Λεόνε στη Μαγχεστρία της Ανατολής*, Γ΄ έκδοση, Αθήνα 1993,

Παναγόπουλος Ν., Αργυριάδου Ε., *Επαναπροσδιορίζοντας τη σχέση Πόλης - Θάλασσας. Η Περίπτωση του θαλάσσιου μετώπου της Πάτρας*, Πρακτικά Συνεδρίου με τίτλο: Η συμβολή των λιμένων στην Περιφερειακή Ανάπτυξη, 17-18 Οκτωβρίου 2003, Πάτρα, 2003

Παπαϊωάννου Α., Τασκάρης Σ., *Ένταξη του Α' και Β' προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης στον αστικό ιστό*, Πολεοδομική Πολιτική, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος, 2003

Παρδάλη Α., *Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων*, Interbooks, Αθήνα, 1997

Σιγαλού Ν. & Παππή Κ., *Επαναχρησιμοποίηση Εμπορευματοκιβωτίων και Αντίστροφη Εφοδιαστική Αλυσίδα*, Περιοδικό Plant Management, Τεύχος 162, Ιούλιος 2000

Τσαλκάνδρα Δ.,Τσολακάκη Π., *Πολεοδομική παρέμβαση στην παραλία της Ελευσίνας από τον οργανισμό Λιμένος Ελευσίνας - Προοπτικές ανάπτυξης*, Πολεοδομική Πολιτική, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος, 2003

Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών, *Μελέτη Σκοπιμότητας για την Ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του ελληνικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών «Εθνικό Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων»*, Έκδοση 2, Φάση Α, 04/11/2002

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Γεν. Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Δ/νση Δ4, *Μητρώα Ελληνικών Λιμένων Εθνικής Σημασίας και Διανομαρχιακού Επιπέδου - Πρόταση Ανάγκης Έργων και Μελετών Υποστήριξης Προγράμματος - Τμήμα Α'*, Ανάδοχος Μελετητής: Ρογκάν & Συνεργάτες Α.Ε., Μάιος 2000 (2η τροποποίηση).

Χλωμούδης Κ., *Οργάνωση & Διοίκηση Λιμένων*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2001

Χριστοφιλόπουλος Δ., *Πολιτιστικό περιβάλλον - Χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη*, Σάκκουλας, Κομοτηνή, 2002

Βιβλιογραφία στην Αγγλική Γλώσσα

AIVP - International Association Cities & Ports, *Modernity and Identity of the Port City*, Conclusion - Proceedings 9th International Conference Cities & Ports, 7-9/06/2004, Lisbon, Portugal, 2004

Airriess C. A., *Regional production, information-communication technology, and the developmental state: the rise of Singapore as a global container hub*, Geoforum, vol. 32, Issue 2, pp. 235-254, may 2001

Ashar A., *Strategic Pricing in Newly Privatised Ports*, International Journal of Maritime Economics, vol. 3, pp.7-51, 2001

Barke M., *Transport and trade*, Oliver & Boyd, Edinburgh, 1986

Benacchio M., Ferrari C., Haralambides H., & Musso E., *On the Economic Impact of Ports: Local vs. National Costs and Benefits*, Forum of Shipping and Logistics, Special Interest Group on Maritime Transport and Ports International Workshop, Genoa, 8 - 10 June 2000

Beth H.L., *The port's role in intermodal transport: will intermodal transport work in Europe?*, Essays in memory of Professor B.N. Metaxas, University of Piraeus, pp. 261-267, 1997

Bichou K., *Gray R., A critical review of conventional terminology for classifying seaports*, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 39, Issue 1 , pp. 75-92, January 2005

Bruijn de H., *Rotterdam: The need for Port - City Synergy*, MED-PORTS 2002, Athens, April 23, 2002

Catalani M., *Which approach to use for port accessibility evaluation: utility or market area potential?*, 9th World Conference on Transport research, 22-27 July 2001, Seoul, 2001

Cazzaniga F.D. & Foschi A., *Mediterranean versus Northern Range Ports. Why do Italian containers still prefer routing via the Northern Range Ports?* Advice for a new policy, IAME Panama 13 - 15 November 2002, Conference Proceedings, Panama, 2002

Cerit G. & Eylul D., *Ports and Community Effects: Analysis of the Impact of Marketing Public Relations*, IAME Panama 2002 Conference Proceedings. 13 - 15 November 2002, Panama, 2002

Chlomoudis, C. I., Karalis, V.A & Pallis A.A. *Do ports enter into new Worlds of production? Organisational Adjustments to offer the new port product*, Proceedings of the 9th World Conference on Transport Research, Seoul, 2001.

Dagmar T., *Germany Ports: Exports Fuel Logistics Success*, Logistics Management, February 1, 2001

Drewe P. Janssen B., *What Port for the Future? From "Mainports" to Ports as Nodes of Logistics Networks*, Accessibility, Trade and Locational Behaviour, Edited by Reggiani Aura, Ashgate Publishing Ltd, U.K., 1998

East Midlands Developing Agency, *QUELS Study*, East Midlands, U.K., 2002

European Commission, *IQ-Intermodal Quality*, Final Report For Publication, Transport RTD Programme of the 4th Framework Programme - Integrated Transport Chain, 2000

European Commission / Directorate General for Energy and Transport, *Freight Village 2000 Increasing the attractiveness of intermodal transport*, Research for Sustainable Mobility / Transport Research Programme, 2001

European Conference of Ministers of Transport (ECMT), *New Trends in Logistics in Europe*, Round Table 104, OECD Publications, Paris, 1997

European Programme NeLog (Networking Logistics Centres in the Baltic Sea Region (NeLoC), *NeLoC Project Description*, Centre for Maritime Studies - University of Turku, Finland, 2003

European Sea Ports Organisation (ESPO), Factual Report on the European Port Sector (2004-2005), prepared by Prof. Dr. Theo Notteboom & Prof. Dr. Willy Winkelmans / ITMMA - University of Antwerp (Belgium), Final Report, December 2004

Fairgray D., Ports of Auckland - *Effect Survey*, Ports of Auckland, New Zeeland, May, 2000

Galloni G. et all, *FV-2000 - Quality of Freight Villages Structure and Operations*, Partners: Europlatforms E.E.I.G., Centro Studi sui Sistemi di Trasporto S.p.A., Sogesca S.r.l., Interporto Bologna S.p.A., Sogaris, Segar Ingegnerie, Garonor Services, CILSA, N.T.U., D.T.C., T.F.K., F.D.T., Project Duration 01/01/98 to 30/06/99, Funded by European Commission, Luxemburg, 2000

Galloni G., *Freight Villages & Intermodality - The Italian Experience*, Brussels Workshop - EUTP Programme (Interactive Transfer Point), Brussels, 10/10/2002

Giannopoulos G.A., *The application of information and communication technologies in transport*, European Journal of Operational Research, vol. 152, pp 302-320, 2004

Goss, R.O., *Economic policies and seaports: The economic functions of ports*, Maritime Policy and Management, 17, (3), pp. 207-09, 1990

Graham M.G., *Stability and competition in intermodal container shipping: finding a balance*, Maritime Policy and Management, 25(2), pp. 129-147, 1998

Gripaios, O. and Gripaios, R., *Economic policies and seaports: The economic functions of ports*, Maritime Policy and Management, 22, (1), pp.13-23, 1995

Hayuth Y. and Flemming D.K., *Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy*, Journal of Transport Geography, Vol. 2, No. 1, pp. 3-18, 1994 (a)

Hayuth Y & Fleming, D.K., *Concepts of strategic location: The case of container ports*, Maritime Policy and Management, 21, (3), pp.187-94, 1994 (b)

Hayuth Y., *Containerization and the load center concept*, Economic Geography, 57(2), pp. 160-176, 1981

Haywood R., Batty E., *Rail freight growth and regional policy*, Sheffield, Centre for Regional Economic and Social Research, Planning and Property Paper PP11, Sheffield Hallam University, 2000

Heaver T.D., *The implication of increased competition among ports for port policy*, Maritime Policy and management, vol. 22, no 2, pp 125-133, 1995

Heizer J. & Render B., *Operations Management*, 6th Edition, Prentice-Hall, New Jersey, 2001

Helmick J.S., Wakeman T.H. & Stewart R.D., *Technology, intermodal transportation and port productivity: throughput maximization and environmental sustainability*, The Journal of Urban Technology, vol. 3, pp. 11-38, 1996

Holtgen D., *Terminals, intermodal logistics centres and European infrastructure policy*, European Centre for Infrastructure Studies, 1995

Ilmer M., *Change of paradism in container transportation - Is Duisport up to the challenge?*, 2003 Annual Report of the Duisport Group, Germany, 2004

Juhel M., *CHINA - The Role of Logistics in Stimulating Economic Development*, Logistic Seminar, Beijing, November 28-29, 1999, The World Bank - Transport Division, 1999

Juhel M., *Globalisation Privatisation and Restructuring of Ports*, International Journal of Maritime Economics, vol. 3, no. 2, pp. 139-174, June 2001

Karachalis N., Kyriazopoulos E., Lourandos N., T*he re-use of post-industrial space and waterfront development: The case of the Stone Loft (Maritime Tradition Museum) in Piraeus*, 7th International Conference on Urban History, title: European City in Comparative Perspective, Athens-Piraeus 27-30/10/2004, Panteion University Conference Proceedings, Athens, 2005

Kent P., Ashar A, *Port Competition Regulation: A Tool for Monitoring for AntiCompetitive Behaviour*, International Journal of Maritime Economics, vol. 3, pp. 27-51, 2001

Khan K., *Sites For U.S. Logistics: Inland Port Mephis*, Business Facilities, September 2004

Klink Van A., *Optimisation of Land Access to sea ports: Beyond infrastructure, in Land Access to Sea Ports*, European Conference of Ministers of Transport (10-11/12/1998 - Paris), Economic Research Centre, Round Table 113, OECD Publications, Paris, 2001

Klink Van H.A. & Berg van den J.C., *Gateways and intermodalism*, Journal of Transport Geography, Vol. 6, No. 1, 1998

Klink Van H.A., *Towards the borderless mainport Rotterdam. An analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems*, Thesis Publishers, Amsterdam, 1995

Knight, R.V., *Knowledge-based development: policy and planning implications for cities*, Urban Studies, Vol. 32, No. 2, pp. 225-260, 1995

Kolk a., van der Veen M., *Dilemmas of Balancing Organizational and Public Interests: How Environment Affects Strategy in Dutch Main Ports*, European Management Journal, Vol. 20, Issue 1, pp. 45-54, February 2002

Konings J.W., *Integrated centers for the transshipment, storage, collection and distribution of goods*, Transport Policy, vol. 3, no.1 / 2, pp.3-11, 1996

Kuby M. & Reid N., *Technological change and the concentration of the U.S. General Cargo Port System: 1970-1988*, Economic Geography, 68(3), pp. 272-289, 1992

Lahr M., Bloustein E., *Economic Impacts of the New York / New Jersey Port Industry (2004)*, New York Shipping Association Report, August 2005

Lago A., Malchow M., Kanafani A., *An analysis of carriers' schedules and the impact on port selection*, Proceedings of the IAME 2001 conference, Hong Kong, pp. 123-137, 2001,

Langen de P.W., & Nijdam M.l, *Leader Firms in de Nederlandse Maritieme Cluster - Theory and Practice, (in Dutch & in English)*, Erasmus University, University Papers, Rotterdam, April 2003

Langen de P.W., *A framework for analyzing seaport clusters*, Academic Paper, Erasmus University Rotterdam, 2001 a

Langen de P.W., *Analysing the Performance of (Seaport) Clusters*, Paper presented at the WCTR conference in Seoul, Korea, 2001 b

Langen de P.W., *Governance in seaport clusters*, IAME Panama 2002 Conference Proceedings, 13-15 November 2002, Panama, 2002

Lim, S.M., *Economies of scale in container shipping*, Maritime Policy and Management, 25(4), pp. 361-373, 1998

López R.C., Poole N., *Quality assurance in the maritime port logistics chain: the case of Valencia, Spain*, Supply Chain Management, Volume 3 Number 1 pp. 33-44, 1998

Malchow M., Kanafani A., *A disaggregate analysis of factors influencing port selection*, Academic Paper, University of California, Berkeley, CA 94720-1720, USA, 2000

Mangan J., *Empirical Results from the Irish market concerning assignment of freight traffic to sea ports*, in Land Access to Sea Ports, European

Conference of Ministers of Transport (10-11/12/1998 - Paris), Economic Research Centre, Round Table 113, OECD Publications, Paris, 2001

Marlow P. & Paixao C., *Measuring Lean Ports Performance*, IAME Panama 2002 Conference Proceedings, 13-15 November 2002, Panama, 2002

Meifeng L. & Thomas A., *A Spatial-Economic Multimodal Transportation Simulation Model for US Coastal Container Ports*, IAME Panama 2002 Conference Proceedings, 13-15 November 2002, Panama, 2002

Mori T., Nishikimi K., *Economies of transport density and industrial agglomeration*, Regional Science and Urban Economics 32, pp. 167-200, 2002

New Jersey Department of Transportation - Office of Maritime Resources, *Port Inland Distribution Network (PIDN) South Jersey Site Evaluation and Feasibility Development Study*, Final Report, July 2003

Nottebbom T. & Wilkelmans W., *The load centre ports in the Rhine-Scheldt delta area: complements or substitutes in container liner shipping?*, Proceedings IAME conference 'Liner Shipping: what's next ?', International Association of Maritime Economists, Halifax, 1999

Notteboom T., *Concentration and load centre development in the European container port system*, Journal of Transport Geography, 5 (2), pp. 99-115, 1997

Notteboom T., *Spatial & Functional Integration of Container Port Systems & Hinderland networks in Europe*, in Land Access to Sea Ports, European Conference of Ministers of Transport (10-11/12/1998 - Paris), Economic Research Centre, Round Table 113, OECD Publications, Paris, 2001

Notteboom T., *The interdependence between liner shipping networks and intermodal networks*, IAME Panama 2002 Conference Proceedings. 13 - 15 November 2002, Panama, 2002

Ojala L., *No Title*, European Conference of Ministers of Transport (ECMT), Round Table 104, New Trends in Logistics in Europe, Economic Research Centre, OECD Publication Service, Paris, 1997

Olson M., *Collective action: Theory and applications*, University of Michigan Press, Michigan, 1992

Porter M.E., *The competitive advantage of nations*, London: MacMillan Porter, (1990

Railtrack, *Network Management Statement*, London, Railtrack, 2000

Reynaud C., *Land Access to Ports: New Methods of Operation & Organisation for Container Transport*, European Conference of Ministers of Transport (10-11/12/1998 - Paris), Economic Research Centre, Round Table 113, OECD Publications, Paris, 2001

Robinson R., *Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm*, Maritime Policy & Management Volume 29, Number 3, pp. 241 - 255, September 2002

Roso V., Leveque P., Woxenius J., *Dry Port concept for seaport inland access with intermodal solutions*, Master Thesis, Chalmers University of Technology, Sweden, November, 2002

Rotterdam Municipal Port Management (RMPM), Annual Report, Rotterdam, 2001

Royal Naval Museum, *Seapower at the Millennium*, Royal Naval Museum, London, 2001

San Joaquin Council of Governments, *Inland Port Feasibility Study*, Final Report, The Tioga Group, Inc., Railroad Industries, Inc., Cambridge Systematics, Inc., October 9, 2003

Sanchez R., Hoffmann J., Pizzolitto G., Scut M., Wilmsmeier G., *Port Efficiency and Interational Trade: Port Efficiency as a determinant of the Maritime Transport Cost*, IAME Panama 2002 Conference Proceedings, 13-15 November 2002, Panama, 2002

Schäffeler U., *Summary of projects and results from topic Inner Urban Freight Transport and City Logistics*, EU-PORTAL.NET, 2003

Shashikumar, N., *Container port dilemma on the US East Coast: An analysis of causes and consequences*, in World Transport Research Proceedings 8WCTR, Eds. Meersman et al. Vol. 1, pp. 87-100, 1999

Shinohara M., Roos H. & Stam J., *Japanese Choice of a Logistics Hub in Europe - Dutch Experience and a Suggestion on the Human Resource Aspect*, IAME Panama 2002 Conference Proceedings, 13-15 November 2002, Panama, 2002

Sidney Ports, *The Intermodal Logistics Centre at Enfield*, The Project, Sidney, May, 2005

Suykens F., van de Voorde E., *A quarter of a century of port management in Europe. Objectives and tools*, Maritime Policy & Management, vol. 25, pp. 251-261, 1998

Talley W.K., *Optimal containership size*, Maritime Policy and Management, vol. 17, pp. 165-175, 1990 .

Townsville Port Authority, *Economic impact report*, Townsville, Australia, 2000

United Nations Conference on Trade & Development (UNCTAD), *Assessment of a seaport land interface: an analytical framework*, UNCTAD secretariat, SDTE/TLB/MISC/2004/3, New York & Geneva, 31 December 2004 (2004 a)

United Nations Conference on Trade & Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport - 2004*, Report by the UNCTAD secretariat, United Nations publications, New York & Geneva, 2004 (2004 b)

United Nations Conference on Trade & Development (UNCTAD), *Technical note: Fourth generation port*, UNCTAD Ports Newsletter 19, pp9-12, 1999

United Nations Economic Commission for Europe, *TEM Master Plan*, Draft Report, 2004

United Nations, *Terminology on Combined Transport*, Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), New York and Geneva, 2001

Visser J., Binsbergen van A., Nemoto T., *Urban freight transport policy and Planning*, First International symposium on City Logistics, Australia, Cairns, July 1999

Waals F. & Wijnolst N., *Malacca-max: container shipping network economy*, Proceedings of the IAME 2001 conference, Hong Kong, 2001

Wang J.J., *A container load center with a developing hinterland: a case study of Hong Kong*, Journal of Transport Geography, 6(3), pp. 187-201, 1998

Watanabe Y., *Diseconomy of Land Access to Sea Ports: The Japanese Experience, in Land Access to Sea Ports*, European Conference of Ministers of Transport (10-11/12/1998 - Paris), Economic Research Centre, Round Table 113, OECD Publications, Paris, 2001

White R., *High-and-Dry Areas Vie for "Inland Ports", On the Southland's periphery, the scramble is on to create complexes that will help ease the crunch at the L.A.-Long Beach waterfront*, Los Angeles Times, May 8, 2005

World Bank, *Port Marketing and the challenge of the Third Generation Port*, Geneva, 1992

World Bank, *Gate AMEC, Gate Quarterly*, vol 2, issue 1, February 2003

World Bank, *Port Reform Tool Kit*, The evolution of Ports in a competitive world, World Bank Publications, 2001

Ελληνικός & Διεθνής Τύπος

ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ, Ρανής Σπύρος: Η ναυτιλία δεν είναι μόνο πλοία, Ειδική Έκδοση της Εφημερίδας Απογευματινή για την Ναυτιλία - Ποσειδώνια, Ιούνιος 2004 (α)

ΕΞΠΡΕΣ, Θεμιστοκλής Βώκος, Πρόεδρος των Ποσειδωνίων: Ρεκόρ Συμμετοχών στα Εφετινά Ποσειδώνια, Ειδική Έκδοση, Ναυτιλία - Ποσειδώνια -2004, Ιούνιος 2004 (α)

ΚΕΡΔΟΣ, *Έμποροι και βιομήχανοι διεκδικούν συμμετοχή στον Ο.Λ.Θ.*, 25/5/2005

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, *Πήρε... μπροστά το Λαύριο*, 21/05/2005 (α)

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, «Φράκαραν» τα λιμάνια - Μεγάλη συγκέντρωση πλοίων καθώς οι λιμενικές υποδομές δεν επαρκούν, 12/03/2005 (β)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Το 93% δεν αλλάζει με τίποτα το λιμάνι*, 03/03/2003 (α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Στον πρωθυπουργό έφτασε η κόντρα για το επικόμιστρο*, 24/09/2004 (α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *«250.000 εργαζόμενοι στη στεριά ζουν από τη ναυτιλία», Συνέντευξη του προέδρου του ΝΕΕ, Γιώργου Γράτσου*, 22/03/2005 (α)

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, *Τι σχεδιάζει ο ΟΛΠΑ για την λιμενική ζώνη* Αντιδρά το ΤΕΕ στην πιθανότητα κατασκευής κτιρίων 16 οικοδομικά τετράγωνα*, 14/02/2005 (α)

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, *Διαφορετικές προσεγγίσεις από ΟΛΠΑ και πόλη για τη λιμενική ζώνη- Επιφυλάξεις για το νέο ρυμοτομικό σχέδιο*, 04/02/2005 (β)

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, *Σφοδρές αντιδράσεις για την «αξιοποίηση» του θαλάσσιου μετώπου ΤΕΕ: Τσιμέντο να μην γίνει*, 10/02/2005 (γ)

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, *Σε χώρο υψίστης ασφαλείας μετατρέπεται τους επόμενους μήνες το λιμάνι «Κλείνει» και πάλι το λιμάνι*, 16/03/2005 (δ)

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, *Αντίθετες οι δημοτικές σε κάθε προσπάθεια πολεοδόμησης Επιμένουν για τη λιμενική ζώνη*, 16/03/2005 (ε)

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, *Αιχμές για τη μελέτη της Λιμενικής Ζώνης, υψηλοί τόνοι μεταξύ Επιτροπής και ΟΛΠΑ «Ποιοι ήξεραν και σιώπησαν;»*, 20/05/2005 (στ)

ΤΑ ΝΕΑ, *Πιο αργός ο Πειραιάς από την Αθήνα - Η ακινησία των οχημάτων στο λιμάνι προκαλεί απελπισία και στους συγκοινωνιολόγους*, 17/02/2005

AIVP - International Association Cities & Ports (Newsletter), *New York: the Nomadic Museum on Pier 54*, 21/05/2005 (α)

AIVP - International Association Cities & Ports (Newsletter), *Tacoma (US): Port/University, a Partnership for the Development*, 02/03/2005 (β)

AIVP - International Association Cities & Ports (Newsletter), *Dubai: the biggest waterfront in the world*, 01/02/2005 (γ)

AIVP - International Association Cities & Ports (Newsletter), *Auckland: the Town is the Future of the Port*, 29/03/2005 (δ)

AIVP - International Association Cities & Ports (Newsletter), *Port of La Coruña: 10,000 jobs in 2020*, 06/04/2005 (ε)

Duisport, *Port & Logistic Center*, A magazine published by Duisburger Hafen AG, December & May 2002, December & May 2003, December & May 2004

Eye of Transport, *Major developments at Port of Tacoma*, 24/11/2004

MARITIME TODAY, *Port of Houston Delivers Strong Economic Indicators*, 09/05/2002

Δικτυακοί Τόποι

Alameda Corridor Transportation Authority: www.acta.org/home_page.htm

Dalian Port Authority : www.dalian-gov.net

Dubai Ports Authority: http://www.dpa.co.ae/jafz/jafz.htm

European Railway Business: www.x-rail.net

Europlatforms: www.freight-village.com

Harbin City: www.harbin.gov.cn/english/investment/environment.htm

Inland Port of Duisburg: www.duisport.de,

Inland Port of Zaragoza: www.apb.es & www.tmzaragoza.es

Interporto di Bologna: www.interportobo.it

Interporto di Padova: www.interportopd.it

Interporto Quadrante Europa (Verona): www.quadranteeuropa.it

Parc Logistic de la Zona Franca: www.parclogistic.es/ang/default.htm

Ports of Auckland: www.poal.co.nz

Port Le Havre (France) τα : α) Normandie Bridge Logistics Park : www.logistics-in-europe.com/harv-gb/site1.html & β) The Hode Logistics Park: www.logistics-in-europe.com/harv-gb/site2.html

Port of Valtimore: www.vaports.com/Facilities/FAC-term-vip.htm

Shenyang-SML International Distripark: www.sy-sml.com/essml.htm

Unione Interporti Riuniti: www.virgilio.it

Ηλεκτρονική Εφημερίδα: http://www.pireasnet.gr/main_istoria-polhs_proistorikoi-xronoi.htm.

Άλλες Πηγές

Ευρετήριο - Οδηγός Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, «ΝΑΥΤΙLΙΑΚΙ», 2004

CD-ROM: «*Greek shipping Publication 2004*» (Κατάλογος Ελληνικών & Διεθνών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων).

Duisport, 2003 Annual Report of the Duisport Group, Germany, 2004

Port of Hamburg Handbook, 2005 Annual Report, Germany, 2005

ΜΕΡΟΣ Δ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ - ΑΝΑΛΥΣΗ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ & ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

8.1. Ο Κλάδος των Μεταφορών στην Ελλάδα

Ο κλάδος των μεταφορών για την ελληνική οικονομία έχει χαρακτηριστεί από πολλούς (κυρίως από τους πολιτικούς) ως «*ρυθμιστικός*» και «*ουσιαστικός*» για την ανάπτυξή της. Η γεωμορφολογία της χώρας αλλά και η απόσταση της από τις πλούσιες δυτικοευρωπαϊκές αγορές, έχει αναγάγει την βιομηχανία των μεταφορών (υποδομές, μεταφορικές εταιρίες κ.α.) σε πρωτεύουσα προτεραιότητα και εθνικό στόχο. Η κοσμογονία μάλιστα των μεταφορικών έργων που κατασκευάστηκαν, επ' ευκαιρίας ή αφορμής των Ολυμπιακών Αγώνων, αποδεικνύουν το αληθές.

Δύο μάλιστα Υπουργεία αυτό των Μεταφορών & Επικοινωνιών και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) έχουν ως αποκλειστική τους αρμοδιότητα θέματα που σχετίζονται με τις μεταφορές, ενώ το Υπουργείο, Περιβάλλοντος & Δημοσίων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) μέσω της Γενικής Γραμματείας των Δημοσίων Έργων και των αποκεντρωμένων υπηρεσιών της έχει υπό την επίβλεψή και τον σχεδιασμό της όλα τα τεχνικά μεταφορικά έργα που πραγματοποιούνται στην χώρα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ένα από τα σημαντικά θέματα που σχετίζονται με τον ορθολογικό σχεδιασμό των μεταφορικών έργων και υπηρεσιών σχετίζεται και με την έλλειψη επαρκών μεταφορικών μελετών καθώς η χώρα παρουσιάζει σημαντική υστέρηση στη χρηματοδότηση της επιστημονικής έρευνας για τις οδικές, θαλάσσιες, αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές[1].

[1] Σύμφωνα μάλιστα με τον διευθυντή του Ελληνικού Ινστιτούτου Μεταφορών, Καθηγητή του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης Γ. Γιαννόπουλο, σε ομιλία του σε Συνέδριο με θέμα «*Η Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα*» αναφέρθηκε ότι τα ποσά που διατίθενται για την έρευνα σε ποσοστό του ΑΕΠ, βρίσκονται στην τελευταία θέση σε σχέση με όλες τις άλλες χώρες της Ε.Ε. ενώ τόνισε πως η ιδιωτική χρηματοδότηση της έρευνας είναι εξαιρετικά χαμηλή και βρίσκεται στο 1/5 περίπου του μέσου όρου της Ε.Ε. (Γιαννόπουλος Γ., 2002)

8.2. Εθνικές & Διεθνείς Εμπορευματικές Ροές

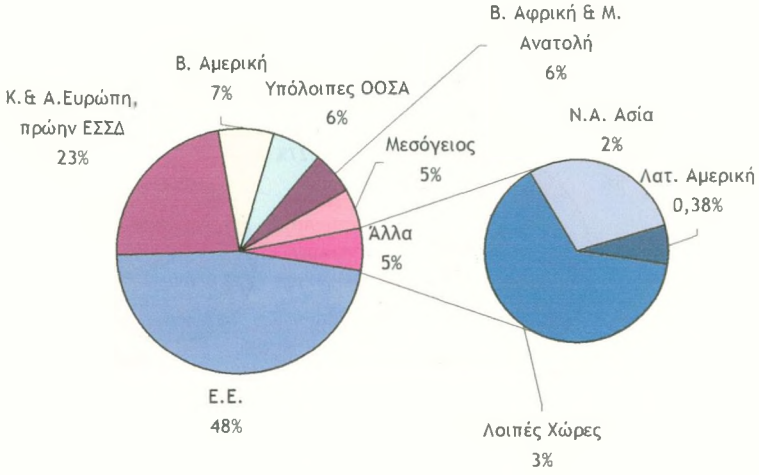
Ένα σημαντικό στοιχείο που πρέπει να αναφερθεί και έχει σχέση με τις μεταφορές είναι ο κλάδος των **εισαγωγών** και των **εξαγωγών**. Η μέτρηση του ισοζυγίου, στην προκειμένη περίπτωση, το οποίο είναι συνεχώς θετικό για τις εισαγωγές [περίπου εξάγουμε (στοιχεία του 2003) εμπορεύματα αξίας € 12 δισ. και εισάγουμε € 40 δισ.][2], δεν ενδιαφέρει τον κλάδο των Μεταφορών σε σχέση με την μέτρηση της παραγωγικότητας της οικονομίας αλλά σε σχέση με την μεταφορική ικανότητα και το κέρδος που αποκομίζουν οι μεταφορικές εταιρίες. Έτσι, τα στοιχεία αναδεικνύουν:

- μια συνεχή αύξηση του συνολικού εισαγωγικού και εξαγωγικού φόρτου σε χρηματικές αξίες, η οποία μπορεί να υποδηλώνει και μια αύξηση του όγκου των μεταφερόμενων αγαθών (π.χ. μπορεί να μεταφέρονται λιγότερα αγαθά αλλά μεγαλύτερης αξίας) και των οικονομικών ωφελειών που αποκομίζουν οι μεταφορικές εταιρίες,
- μια διεύρυνση του χάσματος μεταξύ των εισαγωγών και εξαγωγών η οποία μπορεί να υποδηλώνει, σε ένα βαθμό, την άδεια επιστροφή μεταφορικών μέσων (ή εμπορευματοκιβωτίων) στους τόπους αποστολής τους ή κάπου αλλού ή την φόρτωση των μεταφορικών μέσων με χαμηλότερης αξίας εμπορεύματα, πιθανόν και με χαμηλότερα τιμολόγια., προς εισαγωγή και πάλι,
- μια διαφοροποίηση μεταξύ των χωρών από όπου η χώρα εισάγει και όπου η χώρα εξάγει (εισάγει π.χ. από τις Η.Π.Α., Δυτική Ευρώπη και εξάγει Βαλκάνια, Ανατολική Ευρώπη και έχει τάση αύξησης των εξαγωγών στην Τουρκία και σε άλλες χώρες της Μεσογείου), το οποίο και αυτό υποδηλώνει, σε ένα βαθμό, όπως αναλύθηκε και προηγουμένως την άδεια επιστροφή μεταφορικών μέσων (ή εμπορευματοκιβωτίων) κ.ο.κ.,
- επιπλέον, η εν λόγω γεωγραφική διασπορά των εισαγωγών και των εξαγωγών, διαφοροποιεί και την χρήση των μεταφορικών μέσων καθώς οι μεταφορές από και προς τις Η.Π.Α., τη Δυτική Ευρώπη, τη Μέση ανατολή γίνονται κατά κύριο λόγο με πλοία ενώ οι μεταφορές από και προς τα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη γίνονται κατά κύριο λόγω με φορτηγά αυτοκίνητα.

[2] Αναφερόμαστε στο «*περίπου*» καθώς υπάρχει διάσταση απόψεων σχετικά με τον τρόπο μέτρησης των εισαγωγών και των εξαγωγών μεταξύ της Τράπεζας της Ελλάδας και της Ε.Σ.Υ.Ε. καθώς η πρώτη επεξεργάζεται στοιχεία που λαμβάνει από τα πιστωτικά ιδρύματα, ενώ η δεύτερη καταγράφει κατά κύριο λόγο την κίνηση στα τελωνεία, όπου για κάποιον «*ανεξήγητο*» λόγο τα στοιχεία του ενός οργανισμού με τα στοιχεία του άλλου δεν ταυτίζονται.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.1.

Ελληνικές Εξαγωγές κατά γεωγραφικές περιοχές το 2003 (σε αξία)



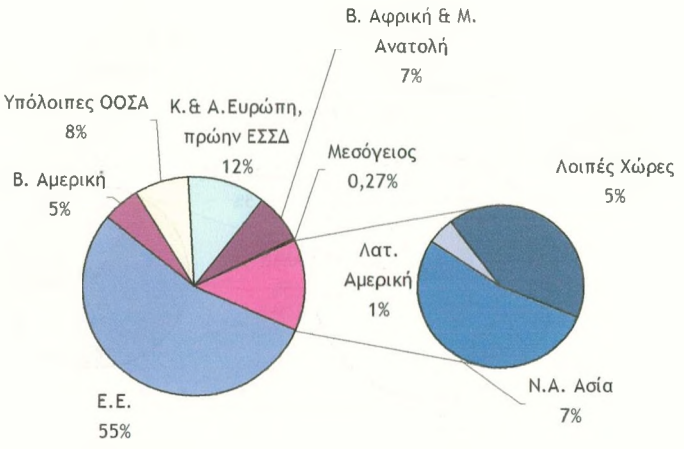
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., 2003 α [3]

[3] Επεξήγηση των σχεδιαγραμμάτων 8.1. & 8.2. :

Ε.Ε :	Γαλλία, Βέλγιο, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Γερμανία, Ιταλία, Μ. Βρετανία, Ιρλανδία, Δανία, Πορτογαλία, Ισπανία, Σουηδία, Φινλανδία, Αυστρία
Β. Αμερική :	ΗΠΑ, Καναδάς, Μεξικό.
Κ. & Α. Ευρώπη:	Πρ. Γιουγκοσλαβία, Πολωνία, Τσεχία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Ρουμανία, Βουλγαρία, Αλβανία.
Β. Αφρική & Μ. Ανατολή :	Μαρόκο, Αλγερία, Τυνησία, Λιβύη, Αίγυπτος, Λίβανος, Συρία, Ιράν, Ιράκ, Ισραήλ, Ιορδανία, Σ. Αραβία, Κουβέιτ, Μπαχρέιν, Κατάρ, Ην.Αρ.Εμιράτα, Ομάν, Υεμένη.
Μεσόγειος :	Κύπρος, Γιβραλτάρ, Μάλτα.
Ν.Α. Ασία :	Ταιβάν, Ινδονησία, Σιγκαπούρη, Χογκ Κογκ, Ν.Κορέα, Ταϊλάνδη.
Λατ.Αμερική :	Αργεντινή, Βραζιλία, Μπαχάμες, Αγ. Βικέντιος, Ονδούρα, Παναμάς.
Λοιπές χώρες :	Ινδία, Κίνα και λοιπές χώρες.
Υπόλ.χώρες ΟΟΣΑ:	Τσεχία, Ουγγαρία, Πολωνία, Κορέα, Σλοβακία

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.2.

Ελληνικές Εισαγωγές κατά γεωγραφικές περιοχές το 2003 (σε αξία)

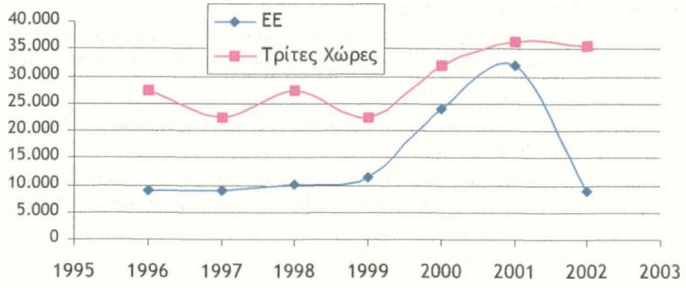


Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., 2003

- τέλος, τα είδη που εξάγονται και εισάγονται επηρεάζουν κατά πολύ τον κλάδο των μεταφορών καθώς η χώρα εισάγει μεγάλες ποσότητες πετρελαίου με tanker, εξάγει μεταλλεύματα και αγροτικά προϊόντα με φορτηγά πλοία και απεναντίας εξάγει τυποποιημένα χημικά, πλαστικά, κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα και τρόφιμα με εμπορευματοκιβώτια ή με φορτηγά αυτοκίνητα.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.3.

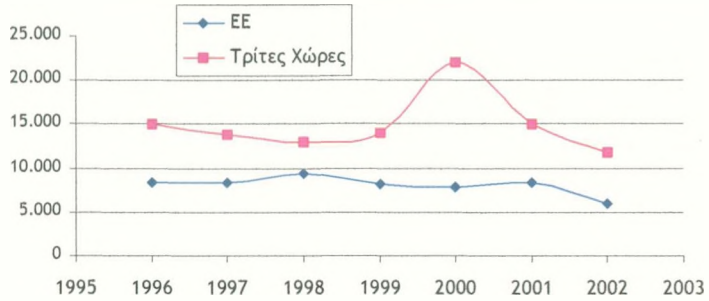
Ελληνικές Εισαγωγές (σε χιλιάδες τόνους)



Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., 2003

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.4.

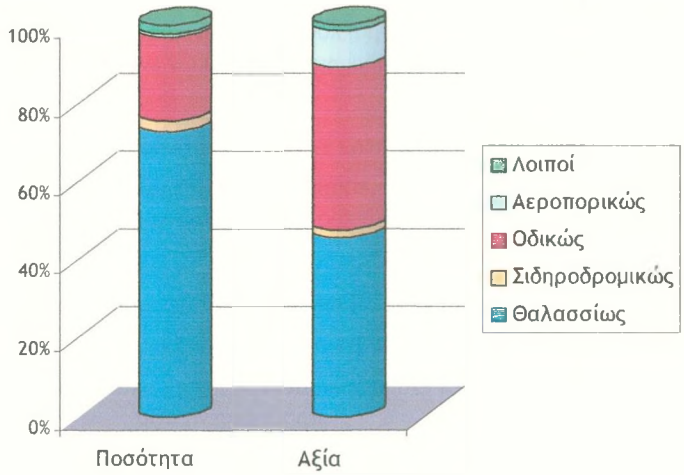
Ελληνικές Εξαγωγές (σε χιλιάδες τόνους)



Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., 2003

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.5.

Μερίδια (%) Μεταφορικών Μέσων ανά μεταφερόμενη Ποσότητα & Αξία (εισαγωγές + εξαγωγές)



Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., 2003

Οι εγχώριες μεταφορές πραγματοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά από τις οδικές μεταφορές, οι οποίες εξυπηρετούν ετησίως περίπου 450.000 τόνους εμπορευμάτων. Αντίθετα, οι σιδηροδρομικές κυμαίνονται, πτωτικά, στους 3.000 τόνους ενώ οι εσωτερικές αεροπορικές πτήσεις ναι μεν αυξάνουν προοδευτικά το μερίδιό τους εξυπηρετούν όμως χαμηλού βάρους και όγκου μεταφορές (όχι όμως και αξίας). Οι ναυτιλιακές μεταφορές, όπως θα αναλυθεί διεξοδικά και στο κεφ. 10, αναλαμβάνουν

να εξυπηρετήσουν το μεγαλύτερο εγχώριο μεταφερόμενο όγκο (20-25 εκατ. τόνοι εμπορευμάτων), ο οποίος σε ένα βαθμό είναι πλασματικός καθώς σε αυτόν συμπεριλαμβάνονται τα καύσιμα και τα μεταλλεύματα).

Σύμφωνα με το Μητρώο Προέλευσης - Προορισμού ημερήσιων οδικών εμπορευματικών μετακινήσεων που εκπόνησε το Υπουργείο Μεταφορών με σκοπό να διαπιστώσει την ανάγκη δημιουργίας Εμπορευματικών Κέντρων στην χώρα και να εντοπίσει τις πιθανές θέσεις εγκατάστασής τους (Υ.ΜΕΤ., 2002), βγαίνουν τα εξής συμπεράσματα:

- Το 20% περίπου των αφίξεων και των αναχωρήσεων εμπορευμάτων για εσωτερικές οδικές μεταφορές προέρχεται ή έχει προορισμό την περιοχή της Αττικής και το 15% περίπου την περιοχή της Θεσσαλονίκης.
- Οι πιο υψηλές οδικές ημερήσιες εμπορευματικές ροές της τάξης των 86.500 περίπου τόνων διακινούνται στο «τετράγωνο» Αττική - Πάτρα - Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη - Αττική.
- Το υψηλότερο διανομαρχικό οδικό εμπόριο πραγματοποιείται μεταξύ Αττικής και Αχαΐας (περίπου 28.000 τόνοι ημερησίως) και δευτερευόντως μεταξύ Αττικής και Θεσσαλονίκης (περίπου 24.000 τόνοι ημερησίως).
- Οι υψηλότερες ενδονομαρχιακές οδικές μεταφορές πραγματοποιούνται εντός του νομού Ιωαννίνων (περίπου 12.000 τόνοι ημερησίως). Οι νομοί Αττικής και Θεσσαλονίκης δεν εμφανίζουν στο Μητρώο υψηλά ποσοστά ενδονομαρχιακών οδικών μεταφορών εξαιτίας μάλλον της αδυναμίας της καταγραφής τέτοιων μετακινήσεων εντός των πυκνοδομημένων χωρικών ενοτήτων τους.

8.3. Ο Κλάδος των Μεταφορών στην Ελληνική Οικονομία

Η συμμετοχή στην συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του κλάδου των μεταφορών βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα και ταυτόχρονα διαθέτει αυξητική τάση:

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.1.

Εθνικολογιστικά Στοιχεία του Κλάδου των Μεταφορών

Έτος	Συμμετοχή στην συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία
1995	6,7%
1996	6,2%
1997	6,4%
1998	6,7%
1999	7,4%
2000	8,5%

Πηγή : Ε.Σ.Υ.Ε. Εθνικοί Λογαριασμοί (2003)

Σε σχέση με την παραγωγή και την παραγωγικότητα των κλάδων οι μεταφορές και οι τηλεπικοινωνίες, η παραγωγή ηλεκτρισμού και το εμπόριο αναδεικνύονται οι δυναμικότεροι κλάδοι της ελληνικής οικονομίας τα τελευταία χρόνια, καθώς αφού αυξάνουν διαρκώς και με γοργούς ρυθμούς τόσο την παραγωγή όσο και την παραγωγικότητά τους, σύμφωνα με τα συμπέρασμα της μελέτης του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), με θέμα *«Μισθοί, τιμές, παραγωγικότητα»* (ΚΕΠΕ, 2002).

Η μελέτη επιβεβαιώνει, σε ένα βαθμό, την γενική εντύπωση που υπάρχει ότι δηλαδή, η παραγωγικότητα αυξάνεται συνεχώς σε κλάδους που σχετίζονται με τη νέα τεχνολογία, όπως οι τηλεπικοινωνίες, το άνοιγμα των αγορών, όπως ο ηλεκτρισμός, αλλά και με την κατανάλωση, όπως το εμπόριο και οι μεταφορές. Ωστόσο, σε μια πιο πρόσφατη έρευνα του το ΚΕΠΕ, υπολογίζει ότι στις **μεταφορές η παραοικονομία φτάνει στο 43% του ΑΕΠ** και στο εμπόριο στο 43,5% (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2004 γ)

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.2.

Ποσοστιαίοι Ρυθμοί & Ποσοστιαία Συμμετοχή της Παραγωγικότητας

%	Ετήσιος Ρυθμός Παραγωγικότητας	Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής Παραγωγής	Ποσοστό Συμμετοχής στη Συνολική Παραγωγή
Μεταφορές & Τηλεπ/νίες	6,95	7,46	7,39
Κατασκευές	3,24	5,79	7,76
Χονδρικό & Λιανικό Εμπόριο	4,96	5,72	16,02
Τράπεζες	2,58	5,56	4,94
Ξενοδοχεία & Εστιατόρια	3,33	4,65	6,88
Παροχή Ηλεκτρικού Ρεύματος	4,88	4,30	2,21
Real Estate	-1,27	3,32	15,67
Αλιεία	5,20	2,49	0,30
Ορυχεία & Λατομεία	3,10	2,36	0,69
Βιομηχανία	2,96	2,16	12,04
Υγεία & Κοινωνική Μέριμνα	-0,67	1,06	4,72
Εκπαίδευση	-0,90	0,88	4,10
Δημόσια Διοίκηση & Άμυνα	0,10	0,59	6,72
Γεωργία	1,78	-0,50	7,71
Μέσος Όρος	**2,96**		**Σύνολο 100,00**

Πηγή: Κέντρο Προγραμματισμού & Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ, 2002)

Από τον πίνακα γίνεται αντιληπτός, ο **υψηλότερος από όλους του κλάδους ετήσιος ρυθμός παραγωγικότητας** και η **κορυφαία ανοδική τάση του κλάδου των Μεταφορών & Επικοινωνιών**, που αποτυπώνεται από την ποσοστιαία μεταβολή του ετήσιου ρυθμού μεταβολής, όπως επίσης των Κατασκευών και του Χονδρικού &

Λιανικού Εμπορίου, κλάδοι με στενή σχέση με τον κλάδο των Μεταφορών & Επικοινωνίας. Αντίθετα, η γεωργία είναι ο κατ' εξοχήν φθίνων κλάδος της ελληνικής οικονομίας, ενώ η παραδοσιακή βιομηχανία κινείται σε ενδιάμεσες θέσεις, όσον αφορά την παραγωγικότητα[4]. Στους ίδιους αυτούς κλάδους, σύμφωνα με το ΚΕΠΕ, οι τιμές αυξάνονται με ελεγχόμενο ρυθμό, κάτι που δηλώνει ότι από την αύξηση της παραγωγικότητας δεν επωφελούνται μόνο οι επιχειρηματίες αλλά και οι καταναλωτές.

Η ανωτέρω αύξηση της παραγωγικότητας κυρίως στον κλάδο των υπηρεσιών, όμως, δυστυχώς **δεν συνοδεύεται από ταυτόχρονη αύξηση των θέσεων εργασίας**, σύμφωνα με σχετική μελέτη του Ινστιτούτο Εργασίας της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδας (Γ.Σ.Ε.Ε.) με θέμα *«Ο τομέας των υπηρεσιών, η ανταγωνιστικότητα και η εργασία»*, (Ευσταθόπουλος Ι & Ιωακειμόγλου Η, 2004). Επίσης, σύμφωνα με την ίδια μελέτη:

- Το εμπόριο είναι ο κλάδος με την υψηλότερη απασχόληση τόσο στην Ε.Ε. όσο και στην Ελλάδα. Το ποσοστό στην Ε.Ε. στο εμπόριο είναι μικρότερο ενδεχομένως επειδή η συγκέντρωση του εμπορίου έχει προχωρήσει λιγότερο στην Ελλάδα.
- Σημαντικές διαφορές μεταξύ Ελλάδος και Ε.Ε. εμφανίζονται σε τρεις περιπτώσεις: στα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια (για τον προφανή λόγο ότι ο τουρισμός είναι κατά πολύ πιο αναπτυγμένος στην Ελλάδα από όσο στην Ε.Ε. κατά μέσον όρο), στον κλάδο των κτηματομεσιτικών και των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (επειδή οι τελευταίες είναι πολύ πιο αναπτυγμένες στην Ε.Ε. εξαιτίας της ταχύτερης ανάπτυξης των υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις) και στον κλάδο υγείας και κοινωνικής προστασίας.
- Πέραν της υψηλής συμμετοχής του στο Α.Ε.Π., ο τομέας των υπηρεσιών έχει για την Ελλάδα εξαιρετική σημασία και για το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών. Στην κατάταξη των χωρών με κριτήριο τις εξαγωγές υπηρεσιών (βλ. **ναυτιλία**) ως ποσοστό του συνόλου των εξαγωγών, η Ελλάδα καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση μετά το Λουξεμβούργο[5].
- Τέλος, οι χαμηλές αμοιβές (σημ. οι παράγοντες που συμβάλλουν στη χαμηλά αμειβόμενη εργασία είναι η μερική απασχόληση και τα χαμηλά ωρομίσθια) είναι συνηθέστερες στον ιδιωτικό τομέα - ειδικά σε τομείς των υπηρεσιών όπως το χονδρικό και το λιανικό εμπόριο, τα εστιατόρια και τα ξενοδοχεία, οι **μεταφορές** και η **αποθήκευση**. Μάλιστα, σε μία άλλη στατιστική αναφορά της Eurostat (Eurostat, 2003), εξετάζοντας το εργατικό κόστος στην ευρωζώνη αναφέρει ότι στον κλάδο των μεταφορών και τηλεπικοινωνιών το μηνιαίο εργατικό κόστος ανέρχεται σε € 2.054 στην Ελλάδα έναντι € 3.245 για την Ε.Ε.

---

[4] Περαιτέρω ανάλυση σε σχέση με τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό της χώρας που κατηγοριοποιείται στους ανωτέρω 14 κλάδους, σύμφωνα με την Ε.Σ.Υ.Ε., θα αναπτυχθεί στο Κεφ. 10 όπου θα επιχειρηθεί να εξεταστεί η σχέση μεταξύ της απασχόλησης στο κλάδο *«Μεταφορές & Επικοινωνία»* και *«Λιμενική Δραστηριότητα»*.

[5] Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος (ΤτΕ, 2005), το 2004 το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών περιορίστηκε στο 3,9% του ΑΕΠ από το 5,6% που ήταν το 2003. Η βελτίωση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα, το οποίο ξεπέρασε το 2004 τα €13,3 δισ., καταγράφοντας αύξηση κατά 42,2% σε σύγκριση με το 2003. Αντίθετα, ισχνά ήταν τα έσοδα που εισέρευσαν από τον τουρισμό, παρ' όλο που το 2004 ήταν χρονιά των Ολυμπιακών Αγώνων. Το τουριστικό συνάλλαγμα εμφάνισε αύξηση μόλις κατά 9%, φτάνοντας τα €10,3 δισ..

Στην ίδια ακριβώς έρευνα συγκρίνοντας (με τα δικά της στοιχεία) η Eurostat τους μέσους όρους των απασχολούμενων που εργάζονται σε κάθε κλάδο στην ευρωζώνη αναφέρει ότι, **το 27,38% του εργατικού δυναμικού της χώρας απασχολείται στις μεταφορές και τηλεπικοινωνίες, έναντι του 20,08% για το σύνολο της Ε.Ε.**

Σύμφωνα με την ανθρωπογεωγραφία της απασχόλησης, βάση μιας άλλης έρευνας του Ινστιτούτου Εργασίας ΓΣΕΕ /ΑΔΕΔΥ (Κρητικίδη Γ., 2003) για το διάστημα 1993-2002 οι άνδρες εμφανίζονται να διαθέτουν υψηλά ποσοστά στον κλάδο των Μεταφορών και σε απόλυτους αριθμούς απασχόλησης και σε ποσοστά ροών απασχόλησης (νεοεισερχόμενοι στον κλάδο) και ως προς τις θέσεις εργασίας που καταλαμβάνονται από ανέργους.

Επίσης, σύμφωνα με την περιοδική έκθεση - μελέτη της ICAP (2004) για τις νέες τις νεοσύστατες Ανώνυμες Εταιρείες (Α.Ε.) και Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης (ΕΠΕ) της περιόδου 1999-2003 [6] :

- η πλειοψηφία των νέων επιχειρήσεων ανήκουν στον ευρύτερο τριτογενή τομέα, με τη βιομηχανία (π.χ. μεταλλικών προϊόντων και κατασκευών, προϊόντων μη-μεταλλικών ορυκτών κ.α.) να αποσπά μόλις 16,5% των νέων ιδρύσεων και 13,8% των αρχικών κεφαλαίων.
- το 29,9% των νέων επιχειρήσεων ανήκουν στον τομέα του εμπορίου και αποσπούν μερίδιο 13,4% των κεφαλαίων. Οι κυριότεροι κλάδοι στους οποίους ιδρύονται νέες εμπορικές επιχειρήσεις είναι το εμπόριο ειδών διατροφής, ενδυμάτων - υποδημάτων - δερμάτινων ειδών, και **μεταφορικών μέσων**.
- οι τουριστικές επιχειρήσεις αποτελούν το 7,2% περίπου του συνόλου των νέων εταιρειών και αφορούν κυρίως ιδρύσεις νέων ξενοδοχειακών μονάδων.

Εξετάζοντας τα στοιχεία κατά κλάδο δραστηριότητας το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι σχεδόν μια στις δέκα νέες επιχειρήσεις της περιόδου 1999-2003 ανήκε στον κλάδο των τεχνικών - οικοδομικών εταιρειών δεδομένης της έντονης οικοδομικής δραστηριότητας των τελευταίων ετών, τόσο στον ιδιωτικό, όσο και στο δημόσιο τομέα.

Ως προς τη γεωγραφική κατανομή της επιχειρηματικής δραστηριότητας, η Αττική συγκεντρώνει το 59,8% των νέων επιχειρήσεων (**δηλ. η μία στις δύο νέες επιχειρήσεις στην χώρα έχει την έδρα της στην Αττική**) και το 64,3% των συνολικών αρχικών κεφαλαίων. Οι υπόλοιπες επιχειρήσεις επιμερίζονται μεταξύ των άλλων περιφερειών, με την Κεντρική Μακεδονία (βλ. Θεσσαλονίκη) να συγκεντρώνει 15% των εταιρειών και 16,5% των κεφαλαίων, ενώ ακολουθεί η Κρήτη με 4,6% των επιχειρήσεων και 4,2% των κεφαλαίων.

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί ότι στις εμπορευματικές μεταφορές δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο δύο τύποι επιχειρήσεων:

1. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις. Οι εταιρίες αυτές κατέχουν δικά τους μεταφορικά μέσα (πλοία, φορτηγά αυτοκίνητα, αεροπλάνα) και εκτελούν υπηρεσίες μεταφοράς.

[6] Την περίοδο 1999-2003 ιδρύθηκαν 24.681 νέες Α.Ε. και ΕΠΕ, εκ των οποίων στις 31.12.2003 συνέχιζαν τη λειτουργία τους οι 22.913 (ποσοστό 92,8%). Από τις υπόλοιπες 1.768, οι 1.625 διαλύθηκαν εντός της πενταετίας, ενώ υπήρξαν και 143 συγχωνεύσεις-απορροφήσεις.

2. Οι διαμεταφορικές επιχειρήσεις. Το αντικείμενο εργασίας των διαμεταφορικών επιχειρήσεων (οι οποίες πιστώνονται στον κλάδο των μεταφορών) είναι η σχεδίαση, η οργάνωση και γενικότερα η συνολική εξυπηρέτηση της εμπορευματικής μεταφοράς. Οι επιχειρήσεις αυτές δεν διαθέτουν δικά τους μεταφορικά μέσα για να πραγματοποιούν μεταφορές αλλά αναλαμβάνουν την ευθύνη εξεύρεσης του μεταφορέα (κάθε τύπου: οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, αεροπορικές μεταφορές) μέσω μόνιμων ή και έκτακτων συνεργασιών. Συνοπτικά, το αντικείμενο εργασίας τους συνίσταται στην ανάληψη της ευθύνης εξεύρεσης του μεταφορέα, στη συγκέντρωση και ομαδοποίηση (groupage) των φορτίων διαφορετικών πελατών και στη γενικότερη παρακολούθηση της μεταφοράς. Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται περίπου 300 διαμεταφορικές εταιρίες (σημ. έχουν αναπτύξει ένα δίκτυο συνεργασίας με πανελλαδική κάλυψη) και οι οποίες διενεργούν είτε διεθνείς είτε εθνικές διαμεταφορές. Οι μικρότερες σε μέγεθος διαμεταφορικές επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται μόνο σε ένα μεταφορικό μέσο και κυρίως στο φορτηγό αυτοκίνητο.

Σε ότι αφορά τον τομέα της ναυτιλίας αποκλειστικά σύμφωνα με μελέτες που έχει πραγματοποιήσει (διαχρονικά) το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, περίπου 250.000 εργαζόμενοι ασχολούνται με την ναυτιλία στην ξηρά και περίπου 25.000-30.000 εργαζόμενοι στα ελληνόκτητα πλοία. Με άλλα λόγια, **κάθε θέση εργασίας στο πλοίο αντιστοιχεί σε περίπου 10 θέσεις εργασίας στη στεριά** (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2005Β). Επίσης, σύμφωνα με μελέτη του Υ.Ε.Ν. που δημοσιεύτηκε πρόσφατα (Υ.Ε.Ν., 2005) και αφορά το έτος 2003 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στην χώρα αυξήθηκε κατά 32,6% σε σχέση με το 2002. Αναλυτικότερα οι 1.069 εταιρείες του Νόμου 89/67, οι οποίες υπέβαλαν στοιχεία δραστηριότητας του γραφείου τους στην Ελλάδα[7] εισήγαγαν και μετέτρεψαν σε ΕΥΡΩ $1.773.356.309 αντί $1.337.294.348 που είχαν εισαγάγει το έτος 2002, οι τότε 1.055 ναυτιλιακές εταιρείες. Στην ίδια μελέτη γίνεται αναφορά ότι για τα έξοδα λειτουργίας των γραφείων τους, το 2003 οι ναυτιλιακές εταιρείες δαπάνησαν $457.680.062 αντί $346.880.217 που είχαν δαπανήσει το 2002 (+31,9%), για την κάλυψη άλλων υποχρεώσεων, φόροι, μισθοί πληρωμάτων, συντήρηση πλοίων κ.λπ., δαπανήθηκαν $1.229.103.380, αντί των $946.496.598 που δαπανήθηκαν το 2002 (+29,8%), το προσωπικό που ασχολήθηκε το έτος 2003 στις παραπάνω εταιρείες ανερχόταν στα 11.030 άτομα εκ των οποίων 9.710 Έλληνες και 1.320 ξένοι, αντί των 10.922 που ασχολήθηκαν το έτος 2002.

Από όλα τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι ο κλάδος των μεταφορών είναι ένας από τους ταχύτατα αναπτυσσόμενους κλάδους της χώρας, κερδοφόρος, και απασχολεί ένα σημαντικό ποσοστό του εργατικού πληθυσμού. Αντίθετα όμως, πάσχει από την υπερσυγκέντρωση των μεταφορικών εταιριών στην Αττική, από χαμηλά μεροκάματα, υψηλά μεταφορικά τιμολόγια, από έλλειψη γυναικείου εργατικού δυναμικού και κυρίως όσον αφορά το διεθνή εμπόριο από έλλειψη συντονισμού των μεταφορικών ροών, που σε ένα βαθμό ελαττώνει τις ευνοϊκές προοπτικές του κλάδου.

---

[7] Στην έρευνα αυτή δεν συμπεριλαμβάνονται τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία και τα φορτηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, διότι δεν επιτρέπεται από το νόμο 89/67 η διαχείριση αυτών των πλοίων από τις παραπάνω εταιρείες.

8.4. Ελληνικές Μεταφορές, Χρηματοδότηση & Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

Από το 1981, με την ένταξη της Ελλάδας στην Κοινότητα, η **εθνική περιφερειακή πολιτική της χώρας** είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την κοινοτική περιφερειακή πολιτική. Μάλιστα, τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Κοινότητας και ιδιαίτερα το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.), αποτελούν σήμερα την βασική πηγή εσόδων για την υλοποίηση αναπτυξιακών προγραμμάτων και έργων της χώρας, προοπτική η οποία δεν φαίνεται να τροποποιείται στο άμεσο και απώτερο μέλλον (Παπαδασκαλόπουλος, Χριστοφάκης, 2002 καθώς επίσης και σχετική αναφορά στο Κεφ. 5 για τις Πολιτικές της Ε.Ε.). Τα τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης (Κ.Π.Σ.) που έχει λάβει έως σήμερα η χώρα μας έχουν στηρίξει σημαντικά τον εθνικό κλάδο των μεταφορών και συγκεκριμένα:

Η περίοδος 1986-93 [δηλ. η περίοδος υλοποίησης των Μεσογειακών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων και η περίοδος υλοποίησης του **ΚΠΣ Ι (1989-93)**] χαρακτηρίζεται από μια περιφερειακή πολιτική διασποράς μικρών υποδομών κυρίως σε αγροτικές περιοχές, εξαιτίας των προβλημάτων που προκλήθηκαν από την ταχεία αστικοποίηση της δεκαετίας του '70 και της αλλαγής των καταναλωτικών προτύπων της υπαίθρου λόγω της αύξησης του γεωργικού εισοδήματος μέσω της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ). Η περιφερειακή αυτή πολιτική εμπόδισε όμως, την κατεύθυνση των πόρων σε τομείς που αφορούν την παραγωγικότητα, τη ποιότητα ή την ασφορία. Αντίθετα οδήγησε τους πόρους σε μεγάλο αριθμό έργων των δημοσίων επενδύσεων (όπως οι υποδομές των μεταφορών) με αποτέλεσμα να καθυστερήσει αρκετά η έναρξη των μεγάλων έργων υποδομής (μεταφορών) που ήταν προ πολλού απαραίτητα για τη χώρα (Χριστοφάκης Ε., 2000).

Στην συνέχεια οι βασικοί στόχοι του **Κ.Π.Σ. ΙΙ (1994-99)** εστιάστηκαν, μεταξύ άλλων, στην μείωση του περιφερειακού χαρακτήρα της χώρας και προώθηση της εσωτερικής ολοκλήρωσης μέσω της ανάπτυξης των βασικών - μεγάλων σε κλίμακα υποδομών εθνικής ή υπερεθνικής εμβέλειας. Αυτό αποδεικνύεται και από την κατανομή των πόρων καθώς η μεγαλύτερη χρηματοδοτική βαρύτητα του ΚΠΣ ΙΙ δίνεται κατά 28% στις βασικές υποδομές (και κυρίως στα μεγάλα έργα μεταφορών), ενώ και στο περιφερειακό σκέλος [Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (Π.Ε.Π.), στα οποία συμπεριλαμβάνεται και το Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ε.Α.Π.Τ.Α.)], που απορροφά το 25% των πόρων, περιλαμβάνονται επίσης έργα μεταφορών, είτε συμπληρωματικά προς τα μεγάλα έργα του εθνικού σκέλους είτε με την κατασκευή υποδομών μεταφορών μικρότερης εμβέλειας (περιφερειακής και τοπικής). Επίσης, στο ΚΠΣ ΙΙ για πρώτη φορά περιλαμβάνεται ένα φιλόδοξο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των σιδηροδρόμων ενώ σε 4 περιπτώσεις εφαρμόζεται για πρώτη φορά σύστημα συγχρηματοδότησης έργων με ιδιωτικά κεφάλαια μέσω συμβάσεων παραχώρησης της εκμετάλλευσης (Ι.Π.Α., 1999).

Η προετοιμασία της χώρας για την ΟΝΕ και η ανάγκη μείωσης της απόστασης από τον πυρήνα της Ε.Ε. ήταν οι βασικές αιτίες που οδήγησαν τους πόρους σε μεγάλα έργα υποδομής μεταφορών. Επίσης, οι πόροι κατευθύνονται και στα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στην Αθήνα όπου η υστέρηση της κοινωνικής υποδομής και η ταχεία επιδείνωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών απαιτούσαν άμεσες παρεμβάσεις. Ωστόσο οι ιδιαίτερα αυξημένες διαχειριστικές απαιτήσεις που δημιούργησαν αυτά τα μεγάλα έργα αλλά και η εμπειρία των αδυναμιών της

προηγούμενης προγραμματικής περιόδου, η σημαντική αύξηση των διαθέσιμων πόρων και οι αυστηρότεροι κοινοτικοί Κανονισμοί, οδήγησαν στην εισαγωγή καινοτομιών στο σύστημα διοίκησης των προγραμμάτων και των μεγάλων έργων όπως η σύσταση ενός εξειδικευμένου φορέα παροχής στελεχών και οργανωτικών μεθόδων (η Μ.Ο.Δ. Α.Ε.) για την υποστήριξη των προγραμματικών αρχών, η σύσταση εξειδικευμένων φορέων διοίκησης μεγάλων έργων, όπως π.χ. ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε., ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. κ.ά. (Χριστοφάκης Ε., 2000)

Την μερίδα του λέοντος των πόρων και του **Κ.Π.Σ. ΙΙΙ (2000-2006)** λαμβάνουν και πάλι οι υποδομές μεταφορών και ειδικότερα οι οδικές. Οι στόχοι που αποτυπώνονται στο Ενιαίο Πλαίσιο Στρατηγικής του Τομέα Μεταφορών για την περίοδο 2000 - 2006, που εκπόνησε η Γενική Γραμματεία Επενδύσεων Περιφερειακής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών (ΥΠ.Ο.Ο., 1999) περιλαμβάνουν παρεμβάσεις που προωθούνται μέσω δύο **Επιχειρησιακών Προγραμμάτων** εθνικού επιπέδου (*Ε.Π. Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη* και το *Ε.Π. Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες*), διακεκριμένων έργων του Ταμείου Συνοχής, και έργων ενταγμένων στο πρόγραμμα **INTERREG**, στα **13 Π.Ε.Π.**, στο Πρόγραμμα **Κοινωνία της Πληροφορίας**, στους **Κανονισμούς Χρηματοδότησης του Ταμείου Υποδομών Μεταφορών** (Γραμμή Β5 700 του Προϋπολογισμού της Ε.Ε.), καθώς και στα προγράμματα αμιγούς εθνικής χρηματοδότησης της χώρας (**Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων**). Χαρακτηριστικά, οι πόροι του Γ' Κ.Π.Σ., για την προγραμματική περίοδο 2000-2006, οι οποίοι μπορούν να ταξινομηθούν σε 3 βασικούς τομείς: το «***παραγωγικό περιβάλλον***» που αποτελείται από τους πόρους προς τις επιχειρήσεις, τη γεωργία και την αλιεία, τους «***ανθρώπινους πόρους***», δηλαδή τα χρήματα για εκπαίδευση, κατάρτιση και στήριξη της απασχόλησης και τις «***βασικές υποδομές***», έχουν ως εξής:

1. Στο **παραγωγικό περιβάλλον** οδεύει το 27% των συνολικών χρηματοδοτήσεων (μαζί με την κρατική και την ιδιωτική συμμετοχή) έναντι του 42% κατά μέσο όρο στην Ε.Ε. Αν αφαιρεθεί το ποσό που δίνεται στην αλιεία, την κτηνοτροφία και τη γεωργία, οι καθαροί πόροι προς επιχειρήσεις, όπως επισημαίνεται και στην ελληνική έκθεση για την ενδιάμεση αναθεώρηση του Κ.Π.Σ., είναι πολύ μικροί. Μόνο το 9,9% των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων, δηλαδή €977 εκατ. οδεύουν προς παραγωγικές εταιρείες κάθε μεγέθους, προς τουριστικές επιχειρήσεις, αλλά και όσες ασχολούνται με τις νέες τεχνολογίες και καινοτόμους δραστηριότητες.

2. Στους **ανθρώπινους πόρους** καταλήγει το 13,45% του προϋπολογισμού των διαρθρωτικών ταμείων έναντι του 17,86% κατά μέσο όρο στα 6 κράτη που συμμετέχουν στο «στόχο 1» των διαρθρωτικών ταμείων (που έχουν Α.Ε.Π. χαμηλότερο από το 75% του κοινοτικού μέσου όρου, όπως η Ελλάδα και άρα έχουν συγκρίσιμη κατανομή πόρων), και οι πόροι λείπουν κυρίως από δράσεις στήριξης της απασχόλησης και αύξησης της ευελιξίας της αγοράς εργασίας. Πάντως, οι δαπάνες κατάρτισης είναι σχετικά ικανοποιητικές καθώς φτάνουν στο 4,54% του συνόλου έναντι 5,27% μέσου όρου, αλλά στην Ιρλανδία και στην Πορτογαλία ξεπερνούν το 10%.

3. Εντούτοις, τεράστιο μπορεί να θεωρηθεί το ποσό που καταλήγει σε **υποδομές**, το 56% των χρημάτων του Κ.Π.Σ. για την Ελλάδα έναντι του 38,17% μέσου όρου -και την αποκλειστική σχεδόν ευθύνη φέρουν οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι, ο ΠΑΘΕ

και η Εγνατία κ.α οι οποίοι απορροφούν το 17,53% των κονδυλίων έναντι του 3,2% κατά μέσο όρο στα 6 κράτη της συνοχής. Αντίθετα, πολύ λίγα κατευθύνονται για τοπικούς και περιφερειακούς δρόμους, μόλις το 0,7% του προϋπολογισμού έναντι του 3,3% στην Ισπανία, ενώ μόνο το 1,49% του προϋπολογισμού καταλήγει σε αγροτικούς δρόμους, έναντι του 6% στην Ιρλανδία. Ένα σημαντικό πόσο δίδεται στους σιδηροδρόμους, το 9,55% του Κ.Π.Σ., έναντι 4,66% κατά μέσο όρο στην Ε.Ε. Χαρακτηριστικά, η τομεακή κατανομή του ποσοστού των κονδυλίων που απορροφούν οι μεταφορές στα 2 προγράμματα που εκτελούνται από την Ελλάδα έχει ως εξής:

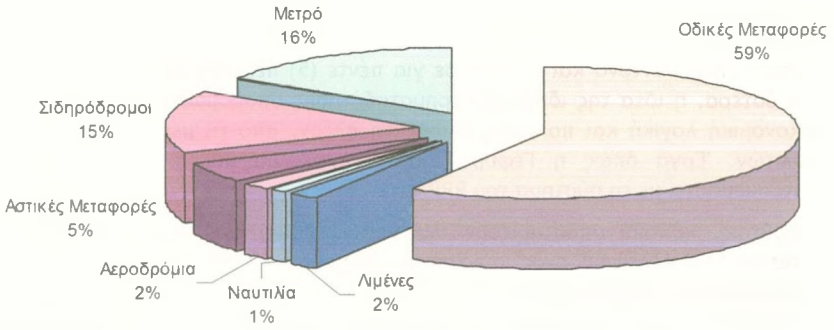
ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.6.

Κατανομή του Γ' Κ.Π.Σ. Βάση των Προγραμμάτων:

1. ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

2. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ, ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Προγράμματα 1+2 = € 12.255.000.000 περίπου



Χαρακτηριστικά οι στρατηγικοί στόχοι του ΚΠΣ ΙΙΙ για τον τομέα των **Μεταφορών**, όπως αναφέρονται στο **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα** της Ελλάδας για της Μεταφορές, είναι :

- *«Η βελτίωση των στρατηγικών συνδέσεων της χώρας με άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε., καθώς και με την υπόλοιπη Ευρώπη, μέσω της βελτίωσης των κύριων οδικών αξόνων[8], που συγκαταλέγονται στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Δρόμων (ιδιαίτερα η ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων ΠΑΘΕ και Εγνατίας) και των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων. Η ανάπτυξη συστήματος συνδυασμένων μεταφορών στα κομβικά σημεία και στα σημεία τελικού προορισμού του Ελληνικού οδικού*

[8] Η χρηματοδότηση οδικών έργων υποδομής από μεριάς της Ε.Ε. αν και οι οδικές μεταφορές αντιμετωπίζονται με «σκεπτικισμό» από την Ένωση γίνονται με σκοπό την μείωση του εξωτερικού κόστους που προκαλείται από την οδική κυκλοφορία και η οποία αντιστοιχεί στο 0,5% του κοινοτικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (Πηγή: Λευκή Βίβλος, 2002).

δικτύου (Αθήνα-Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη), ώστε να εξασφαλίζεται καλύτερη σύνδεση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ε.Ε.

- *Η εξυπηρέτηση του αναμενόμενου επιβατικού και εμπορευματικού φόρτου ανάμεσα στα κύρια αστικά κέντρα της Ελλάδας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα) κυρίως μέσω της ολοκλήρωσης του ΠΑΘΕ, της Εγνατίας και της Ιόνιας Οδού καθώς και των συνδέσεών τους με τους λιμένες Πάτρας, Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Ηγουμενίτσας και Αλεξανδρούπολης και τα αεροδρόμια Σπάτων και Θεσσαλονίκης.*
- *Η προώθηση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας, κυρίως μέσω της βελτίωσης της πρόσβασης σε περιφέρειες που δεν εξυπηρετούνται από τους οδικούς άξονες ΠΑΘΕ και Εγνατία, καθώς και η βελτίωση της επικοινωνίας στο εσωτερικό μεγάλων νησιών όπως της Κρήτης, της Ρόδου, της Λέσβου, κτλ. Η ολοκλήρωση του Άξονα Κεντρικής Ελλάδας και του Άξονα Τρίπολης - Καλαμάτας - Σπάρτης, που είχαν ήδη συμπεριληφθεί στο ΚΠΣ ΙΙ».*

Σημαντική, πέρα της κοινοτικής χρηματοδότησης, είναι η συμβολή της «Δημόσιας Ιδιωτικής Συνεργασίας» [Public Private Partnership» (PPP)], που έχει πραγματοποιηθεί στα περισσότερα από τα μεγάλα (οδικά κυρίως) μεταφορικά έργα υποδομής. Οι πρώτες (σύγχρονες) προσπάθειες εφαρμογής της ιδιωτικο-κρατικής συνεργασίας στην κατασκευή των έργων επιχειρήθηκε την περίοδο 1991-1992, με το Μετρό της Αθήνας και το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», προσπάθεια που κατηγορήθηκε έντονα και σταμάτησε για πέντε (5) περίπου χρόνια. Από το 1997-98 και ύστερα, η ιδέα της ιδιωτικής χρηματοδότησης υποδομών ωρίμασε ως κυρίαρχη οικονομική λογική και πολιτική, αποδεκτή πλέον, από τη μεγάλη πλειοψηφία των πολιτών. Έργα όπως η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου και η Αττική Οδός, έχουν κατασκευαστεί με το σύστημα του PPP[9].

Εντούτοις, κάποιοι υποστηρίζουν (Μέργος Γ, 2004) ότι το πρόβλημα παραμένει εξαιτίας της έλλειψης ενός σύγχρονου θεσμικού πλαισίου (σημ. κάθε σύμβαση παραχώρησης πρέπει να ψηφιστεί από τη Βουλή). Η *«ανάγκη διαφάνειας που έχει κάθε κυβέρνηση και κυρίως κάθε αρμόδιος Υπουργός που θέλει να προωθήσει ένα έργο με το σύστημα PPP έχει ως αποτέλεσμα, εκτός των άλλων, την αδυναμία προσέλκυσης ξένων κεφαλαίων και σημαντική υστέρηση της οικονομίας έναντι των ανταγωνιστών της»*. Η εξεύρεση ενός σύγχρονου τρόπου λειτουργίας της «Δημόσιας Ιδιωτικής Συνεργασίας» αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο, της λιμενικής ανάπτυξης, γιατί όπως θα αναλυθεί κατωτέρω, ένα σημαντικό τμήμα της λιμενικής υποδομής της χώρας «περνά» ή έχει ήδη «περάσει» στις αρμοδιότητες των Ο.Τ.Α., οι οποίοι ούτε την τεχνογνωσία, ούτε τους πόρους έχουν για να αντεπεξέλθουν στο νέο τους έργο.

Ακολουθεί μια συνοπτική παρουσίαση των μεταφορικών μέσων, των υποδομών και των υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα στον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών (πλην των ναυτιλιακών).

---

[9] Σημειώνεται ότι σύμφωνα με προβλέψεις τα δύο αυτά έργα θα προσδώσουν στις κατασκευαστικές εταιρίες που συμμετείχαν στην κατασκευή τους και σήμερα τα διαχειρίζονται, χρηματικές εισροές ύψους €2 δισ. έως το 2025 για την Αττική Οδό και € 1,7 δισ. έως το 2040 για το Ρίο-Αντίρριο (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2004 α)

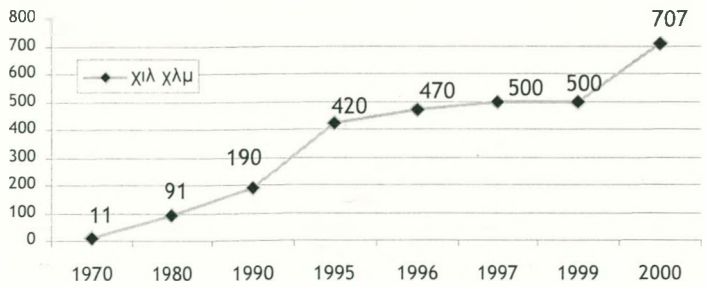
8.5. Οδικές Υποδομές & Μεταφορές στην Ελλάδα

Οι Οδικές Μεταφορές αποτελούν όπως προαναφέρθηκε για την Ελλάδα ο σημαντικότερος τρόπος μεταφοράς τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων, εντός της χώρας, αλλά και σε ένα βαθμό και πέραν αυτής. Αν και η έντονη γεωμορφολογία της χώρας, η άναρχη πολεοδομική της ανάπτυξη και το υψηλότατο ποσοστό ιδιοκτησίας που παρατηρείται είναι ανασταλτικοί παράγοντες ανάπτυξης των οδικών μεταφορών, εντούτοις χιλιάδες χιλιόμετρα οδών κατασκευάζονται κάθε έτος, χιλιάδες χιλιόμετρα αγροτικών και δασικών δρόμων διανοίγονται καθ΄ έτος και χιλιάδες αυτοκίνητα όλων των τύπων αγοράζονται και κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους κάθε έτος (από τους υψηλότερους ρυθμούς της Ε.Ε.), ενώ όπως προαναφέρθηκε το σημαντικότερο ποσοστό των κοινοτικών ενισχύσεων οδεύει και αυτό στις οδικές υποδομές.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat (Eurostat, 2002), το φαινόμενο αυτό δεν είναι μόνο «ελληνικό», καθώς η Ε.Ε. στην δεκαετία 1990-1999 αύξησε κατά 2,6 φορές το μήκος των αυτοκινητοδρόμων της (ταχείας κυκλοφορίας). Αν και η Ελλάδα εμφανίζει το μικρότερο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων[10] μέσα στην Ε.Ε. των 15 το δίκτυο των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων αυξήθηκε (σημαντικά) την τελευταία 30ετία (περίπου 6.300% !!!).

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.7.

Συνολικό Μήκος Αυτοκινητοδρόμων (σε χιλ. χλμ.)



Πηγή: Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. (2002)

Η κοσμογονία των οδικών κατασκευαστικών έργων που κατασκευάζονται και ολοκληρώνονται τα τελευταία χρόνια σε όλη την Ελλάδα είναι γεγονός. Η περίοδος αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί με το γιγαντιαίο πρόγραμμα οδικών (και όχι μόνο) επενδύσεων που έγινε επί Χαριλάου Τρικούπη όταν μέσα σε 10 χρόνια από το 1882 έως το 1892 κατασκευάστηκαν 2.600 χλμ. νέων οδών και 65 γέφυρες, καθώς επίσης και η διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου (οι εργασίες ξεκίνησαν το 1882 και ολοκληρώθηκαν το 1893).

[10] Σε κάθε 1.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα αναλογούν στην Ελλάδα 3,8 χλμ. αυτοκινητόδρομου, ενώ ενδεικτικά στο Βέλγιο 55 χλμ., στην Ολλανδία 56 χλμ. και στη Γερμανία 32 χλμ..

Σήμερα, ύστερα από μία μεγάλη περίοδο στασιμότητας (από την δεκαετία του '60, όταν κατασκευάστηκε η οδική ραχοκοκαλιά του εθνικού οδικού συστήματος), με την βοήθεια των κοινοτικών πόρων, κατασκευάζονται και πάλι σημαντικά οδικά έργα. Τα ποιο σημαντικά από αυτά, πέρα της βελτίωσης του προπολεμικού οδικού-αναπτυξιακού άξονα της Π.Α.Θ.Ε. και ειδικότερα του τμήματος Αθήνα - Θεσσαλονίκης και Αθηνών - Κορίνθου και των περιμετρικών των μεγάλων πόλεων (βλ. Αττική Οδός, Περιμετρική Πάτρας κ.α.) είναι:

1) Η **Εγνατία Οδός**, η οποία αποτελεί το σημαντικότερο νέο οδικό έργο της χώρας, συνδέει τις 4 Περιφέρειες της Βόρειου Ελλάδος[11]. Με κομβικό σημείο την σύνδεσή της με τον ΠΑΘΕ και το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, προσφέρει την υποδομή για την ανάδυση ενός νέου αναπτυξιακού άξονα, που θα συνδέει τα αστικά κέντρα, από την Ηγουμενίτσα μέχρι την Αλεξανδρούπολη. Πέραν της διαπεριφερειακής και ενδοπεριφερειακής σημασίας της, η Εγνατία Οδός εντάσσεται θεσμικά και λειτουργικά στο ευρύτερο Διευρωπαϊκό Δίκτυο, του οποίου και αποτελεί το νοτιότερο άξονα, συνδέοντας την Αδριατική με το Ευρωπαϊκό τμήμα της Τουρκίας και την Κωνσταντινούπολη αποκτώντας ένα διεθνή ρόλο. Η σύνδεση με τους κύριους διαδρόμους του Πανευρωπαϊκού Δικτύου Χ, ΙV, ΙΧ επιτυγχάνεται με εννέα (9) κάθετους άξονες οι οποίοι προσφέρουν, κατά μήκος του συνοριακού χώρου, συνδέσεις με την Αλβανία, Π.Γ.Δ.Μ., Βουλγαρία και Τουρκία. Το σύστημα μεταφορών συμπληρώνεται με την άμεση σύνδεση της Εγνατίας με πέντε λιμένες (Ηγουμενίτσα, Βόλος, Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα), οκτώ αεροδρόμια καθώς και με το σιδηροδρομικό δίκτυο (κυρίως με τους κλάδους που εξυπηρετούν λιμένες). Το έργο προβλέπεται να δοθεί ολόκληρο στην κυκλοφορία το 2008[12].

2) Ο **Δυτικός Άξονας** ή αλλιώς η **Ιόνια Οδός**, ο οποίος σχεδιάζεται[13] ως εντελώς νέος οδικός άξονας[14], με διαδρομή Καλαμάτα-Πύργος-Πάτρα-Ρίο-Αντίρριο-Αμφιλοχία-Άρτα-Ιωάννινα-Κακαβιά- (Δυρράχιο-Αυλώνα), παρακάμπτοντας τις μεγάλες πόλεις

---

[11] Τεχνικά του Έργου: Κλειστός Αυτοκινητόδρομος δύο κλάδων με διαχωριστική νησίδα, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας και μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κλάδο. Συνολικό μήκος άξονα: 680 km., πλάτος καταστρώματος : 24,5μ, Βοηθητικοί δρόμοι: 720 km., Γέφυρες συνολικού μήκους: 40 km., Σήραγγες συνολικού μήκους: 42 km., 50 κόμβοι για τη σύνδεση με το οδικό δίκτυο, 400 περίπου άνω και κάτω διαβάσεις, 43 περάσματα ποταμών, 11 διασταυρώσεις με σιδηροδρομικές γραμμές, 9 κάθετοι οδικοί άξονες διασυνοριακής επικοινωνίας. (Πηγή Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.)

[12] Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα δημοσιεύματα (βλ. Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, 2004) η Εγνατία Οδός προβλέπεται να τελειώσει με δύο (επιπλέον) χρόνια καθυστέρηση, σύμφωνα με την τελευταία εκτίμηση ολοκλήρωσης των έργων και συγκεκριμένα το 2008. Σύμφωνα με το ίδιο δημοσίευμα μέχρι τον Ιούλιο του 2004 το 65% του έργου έχει ήδη παραδοθεί, δηλ. από τα 680 km του άξονα χρησιμοποιούνται ήδη τα 442, ενώ η εξασφαλισμένη χρηματοδότηση για τον άξονα ανέρχεται σε € 3.800 εκατ. πλέον ΦΠΑ, από τα οποία € 1.400 εκατ. προέρχονται από τα προγράμματα της περιόδου 1994-1999 και 2.400 από τα προγράμματα της περιόδου 2004-2008. Η αμιγώς κοινοτική χρηματοδότηση ανέρχεται σε € 2.050 εκατ.

[13] Τεχνικά Χαρακτηριστικά: Μελετάται με χαρακτηριστικά τετραΐχνου κλειστού αυτοκινητοδρόμου, δηλ. με 2 λωρίδες και μία εκτάκτου ανάγκης ανά κατεύθυνση, διαχωριστική νησίδα και πλάτος καταστρώματος 26μ. Θα έχει μήκος γύρω στα 462 km (τα 262 km θα είναι από το Αντίρριο μέχρι την Κακαβιά. Τη διαδρομή αυτή προβλέπεται να την κάνουν τα Ι.Χ. αυτοκίνητα σε 2 ώρες και 10 λεπτά).

[14] Η χάραξη, που έχει επιλεγεί, ακολουθεί πορεία περίπου παράλληλη με αυτή του υφιστάμενου άξονα, με το νέο άξονα άλλοτε να βρίσκεται δυτικότερα και άλλοτε ανατολικότερα της υφιστάμενης οδού. Ο νέος άξονας σε άλλα σημεία βελτιώνει και αναπτύσσει την υφιστάμενη οδό και σε άλλα έχουμε μια εντελώς καινούργια οδό.

(όπως Ιωάννινα, Άρτα, Φιλιππιάδα, Αγρίνιο κ.α.). Ο Δυτικός άξονας θα συνδεθεί με την Εγνατία Οδό και τον Π.Α.Θ.Ε. ενώ θα συνδέσει και 3 (τουλάχιστον) λιμένες (Ηγουμενίτσα, Πάτρα και Καλαμάτα).

Παράλληλα, με το οδικό δυτικό άξονα, προβλέπεται, όπως θα δούμε και κατωτέρω, να κατασκευαστεί και η Σιδηροδρομική Ιόνια Οδός, η οποία σε συνδυασμό με την οδική θα αποτελέσουν το δεύτερο παράλληλο οδικο-σιδηροδρομικό σύστημα της χώρας, μετά τον σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ. Το δύσκολο αυτό τεχνικά οδικό έργο, λόγω γεωμορφολογικών προβλημάτων, παρόλο που υφίσταται σημερινή χάραξη και λειτουργία υποτυπώδους εθνικού δρόμου, δεν εμφανίζεται να υλοποιείται άμεσα, παρόλο ότι δύο σημαντικότατα και εξαιρετικά δύσκολα τμήματα του, αυτά της υποθαλάσσιας ζεύξης Ακτίου - Πρεβέζης[15] και φυσικά της ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου[16] ολοκληρώθηκαν. Έτσι, είναι πολύ πιθανόν, τα σημαντικά αυτά έργα να μην αποδώσουν τα αναμενόμενα και να απαξιωθούν στο πέρασμα του χρόνου. Χαρακτηριστική είναι η περίπου ενός έτους απραξία της υποθαλάσσιας ζεύξης Ακτίου-Πρεβέζης, εξαιτίας της μη έγκαιρης (λόγω απαλλοτριώσεων) οδικής πρόσβασης, μήκους 1.800 μ. από την πλευρά της Ηπείρου (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2002 α). Το συνολικό έργο ήδη εμφανίζει σημάδια ανισομερούς ανάπτυξης, καθώς προωθούνται τα τμήματα πάνω από το Αντίρριο, ενώ δεν προβλέπεται να ολοκληρωθεί πριν το 2012 (ΤΑ ΝΕΑ, 2003 α).

Οι οδικές αυτές υποδομές σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Γ' Κ.Π.Σ., μεταξύ άλλων:

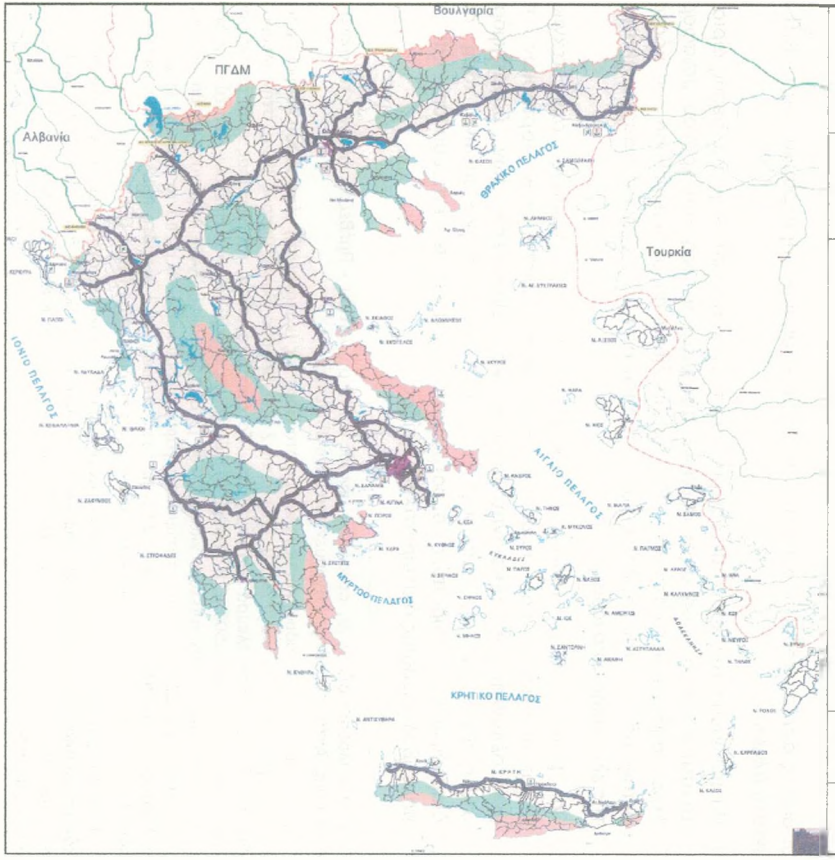
- θα μειώσουν τον χρόνο μεταφοράς, με ταυτόχρονη αύξησης της μέσης ωριαίας ταχύτητας. Η αύξηση αυτή σημαίνει αυτόματα μείωση του χρόνου μεταφοράς (χρονοαπόστασης) κατά 30 - 40%, με συνέπεια σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς για τους χρήστες και κατ΄ επέκταση βελτίωση της παραγωγικότητας της ελληνικής οικονομίας,
- θα μειώσουν τα τροχαία ατυχήματα, λόγω βελτίωσης των τεχνικών χαρακτηριστικών και προδιαγραφών των υφισταμένων αρτηριών που μετατρέπονται σε αυτοκινητόδρομους και ειδικότερα των θανατηφόρων ατυχημάτων, με την αποφυγή των μετωπικών συγκρούσεων, χάρη στην διαμόρφωση ξεχωριστών οδοστρωμάτων για κάθε κατεύθυνση και την παρεμβολή μεσαίας διαχωριστικής νησίδας[17].

---

[15] Η υποθαλάσσια σήραγγα, συνολικού μήκους 4.710 μ., Ακτίου - Πρέβεζας, μειώνει το χρόνο της διαδρομής Άκτιο - Πρέβεζα - Ηγουμενίτσα κατά 35 λεπτά.

[16] Πρόκειται για την μοναδική και μεγαλύτερη στο είδος της (καλωδιωτή) γέφυρα του κόσμου, μήκους 2.252 μ., με συνολικό μήκος 2.883 μ. μαζί με τις 2 γέφυρες πρόσβασης μήκους 392 μ. στην πλευρά του Ρίου και 239 μ. στην πλευρά του Αντίρριου. Το συνολικό μήκος της γέφυρας μαζί με τις οδικές προσβάσεις φτάνει τα 3.500 μ. Η γέφυρα στηρίζεται σε 4 πυλώνες που απέχουν μεταξύ τους 560 μ. ενώ οι ακριανοί πυλώνες απέχουν έκαστος 286 μ. από την ακτή. Κάθε πυλώνας έχει βάρος 170.100 τόνους και ύψος 227 μ.. Το οδόστρωμα της γέφυρας βρίσκεται 48 μ. πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας ενώ το πλάτος του είναι 27,2 μ. Περιλαμβάνει δε 2 λωρίδες κυκλοφορίας, μια λωρίδα ασφαλείας και πεζοδρόμιο σε κάθε κατεύθυνση. Πηγή: Δικτυακός Τόπος GEFYRA A.E.

[17] Η αξιολόγηση της συνεισφοράς της βελτίωσης του οδικού δικτύου στη μείωση των ατυχημάτων είναι κάτι εξαιρετικά δύσκολο να διερευνηθεί και να ποσοτικοποιηθεί καθώς δεν υπάρχουν σχετικά ιστορικά στοιχεία ενώ είναι δύσκολο να αξιολογηθεί αντικειμενικά το κάθε ένα ατύχημα (εάν δηλ. φταίει ο δρόμος ή ο οδηγός).



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΚΑΙ
ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης 9Α. Δίκτυα Μεταφορών - Βασικό Οδικό Δίκτυο
έως το έτος 2006

ΧΡΟΝΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΕΤΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΥΟΥΣΑΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (30-60 min)

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (>60 min)

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

© 1999 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Χαρτογραφική Επεξεργασία: DROMOS Consulting

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν βασικό στοιχείο προσανατολισμού για τους Έλληνες τόσο για τις επιβατικές όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές καθώς, συνοπτικά:

1. Οι ενδείξεις συγκλίνουν στο ότι, τα τελευταία χρόνια, οι **οδικές μεταφορές όχι μόνο εξακολούθησαν να κυριαρχούν, αλλά κερδίζουν έδαφος** παρά την επιθυμητή αντιστροφή της τάσης. Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τις Μεταφορές στο Γ' Κ.Π.Σ. εκτιμάται ότι οι οδικές μεταφορές συμβάλλουν κατά:
   - 60% περίπου στο σχηματισμό της συνολικής προστιθέμενης αξίας του κλάδου των μεταφορών, όπως αυτή μετράται με το νέο σύστημα (ESA) των εθνικών λογαριασμών (περιλαμβανομένων των βοηθητικών υπηρεσιών).
   - 65% στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης στον κλάδο.
   - Ενώ εκτιμάται (με στοιχεία όμως του 1994-1996), ότι εκτελείται:
     - Το 96% του συνολικού όγκου του υπεραστικού επιβατικού μεταφορικού έργου, εκτός εκείνου που εκτελείται από την ακτοπλοΐα και τα άλλα θαλάσσια μέσα εσωτερικού.
     - Το 98% του όγκου του υπεραστικού εμπορευματικού μεταφορικού έργου, εκτός εκείνου που εκτελείται από την ακτοπλοΐα και τα άλλα θαλάσσια μέσα εσωτερικού.
     - Το 12,4% του όγκου και το 46,3% της αξίας των εξαγωγών.
     - Το 14,0% του όγκου και το 42,9% της αξίας των εισαγωγών.
     - Το 10,2 % των αφίξεων ξένων τουριστών.
2. Σύμφωνα με μελέτη του ΙΟΒΕ (Μουντρουϊδης Σ., 2001) υπάρχει εκτίμηση για αύξηση του μεταφορικού έργου την πενταετία 2000-2005. Κατά το 2000 το παραγόμενο μεταφορικό έργο στη Ελλάδα των εθνικών και διεθνών οδικών μεταφορών ανήλθε στους 18,4 δισ. χιλιομετρικούς τόνους ενώ για την πενταετία 2000-2005 εκτιμάται από τον ΙΟΒΕ ότι θα κινηθεί αυξητικά η τάση, προς τους 22 δισ. χιλιομετρικούς τόνους.
3. Το καθεστώς που ρυθμίζει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές βασίζεται σε νομικά κείμενα της δεκαετίας του '50, στο πλαίσιο μιας (κοινωνικής) πολιτικής προστατευτισμού των χαμηλότερων οικονομικών ομάδων (λόγω πολέμων κ.α.). Αυτό το νομικό καθεστώς έχει οδηγήσει σήμερα στην αυστηρή προστασία του κλάδου των οδικών μεταφορών, σε ισχυρά συντεχνιακά συμφέροντα και πολυκερματισμό του. Συγκεκριμένα, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές πραγματοποιούνται σήμερα από:
   1. **Φορτηγά Αυτοκίνητα Ιδιωτικής Χρήσης** (Φ.Ι.Χ.), τα οποία αποτελούν και την πλειοψηφία των φορτηγών αυτοκινήτων στην χώρα. Τα φορτηγά αυτά μεταφέρουν μόνο τα φορτία της επιχείρησης της οποίας ανήκουν με οδηγούς που έχουν εξαρτημένη σχέση εργασίας με αυτήν (ν.1959/91).
   2. **Φορτηγά Αυτοκίνητα Δημόσια Χρήσης** (Φ.Δ.Χ.), τα οποία εκτελούν οδικές μεταφορές για λογαριασμού τρίτου, με είσπραξη κομίστρου [ν.383/76 (!!!)]. Οι άδειες Φ.Δ.Χ. είναι μόλις 36.500 περίπου (Ε.Σ.Υ.Ε., 2003) καθώς η έκδοση νέων έχει παγώσει για πολλά χρόνια. Η προστατευτικότητα αυτή του

κλάδου[18] έχει προκαλέσει σειρά προβλημάτων όπως, μεταξύ άλλων: μειωμένη ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών καθόσον δεν υπάρχει ανταγωνισμός, παραοικονομία καθώς υπάρχουν πλαστές άδειες και στην πράξη το κόμιστρο το οποίο καθορίζεται διοικητικά, δεν τηρείται από τους ιδιοκτήτες των Φ.Δ.Χ. (νόθευση σχηματισμού των τιμών, πλασματικά τιμολόγια κ.α.), μειωμένη πρόσβαση νέων ανθρώπων στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, εφόσον ο περιορισμένος αριθμός αδειών Φ.Δ.Χ. εξυπηρετείται από τους ίδιους τους κατόχους τους ή από τα παιδιά τους (κλειστό επάγγελμα) κ.α.

4. Έντονη είναι η **κυκλοφοριακή συμφόρηση**, τόσο στο Λεκανοπέδιο της Αττικής, όσο και σε άλλες μεγάλες πόλεις αλλά και αυτοκινητόδρομους σε περιπτώσεις μεγάλων εξόδων. Σήμερα κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους περίπου 1.150.000 φορτηγά αυτοκίνητα (Ε.Σ.Υ.Ε., 2003). Η κατασκευή των νέων οδικών έργων χωρίς ολοκληρωμένη διαχείριση της κυκλοφορίας (ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα, πολιτική στάθμευσης, μέσα μαζικής μεταφοράς κ.α.), απλά ανακουφίζει για λίγο την κατάσταση. Συγκοινωνιολόγοι μάλιστα αναφέρουν (ΤΟ ΒΗΜΑ, 2004 α) ως χαρακτηριστικότερο αυτό της Αττικής Οδού για την Αθήνα, η οποία προβλέπεται ότι πολύ σύντομα θα θεωρηθεί «*μικρό*» έργο για την εξυπηρέτηση του κυκλοφοριακού φόρτου του Λεκανοπεδίου. Ως παράδειγμα προς αποφυγή αναφέρεται ο περίφημος περιφερειακός δρόμος του Λονδίνου (M25), με τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση, ο οποίος αντιμετώπισε προβλήματα συμφόρησης εντός της πρώτης δεκαετίας από την κατασκευή του (οι βρετανοί συγκοινωνιολόγοι γρήγορα ανέκοψαν την επιθυμία σε κάποιους πολιτικούς να επενδύσουν περαιτέρω και τον κάνουν με πέντε λωρίδες). Αντίστοιχα, ο περιφερειακός του Παρισιού, ο οποίος έχει έξι λωρίδες ανά κατεύθυνση, αντιμετωπίζει έντονα προβλήματα συμφόρησης καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, μόλις 8 χρόνια μετά την ολοκλήρωσή του. Η μείωση των επιτοκίων δανεισμού που έχουν κάνει πιο προσιτή την αγορά Ι.Χ. αυτοκινήτου, η διεθνής πτώση των τιμών των Ι.Χ. εξαιτίας του ανταγωνισμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο καταναλωτικός τρόπος ζωής και η ισχυρές πιέσεις του marketing, ο χωρικός εντοπισμός σε περιορισμένη κλίμακα αξιόπιστων και σύγχρονων μέσων μαζικής μεταφοράς, η έντονη ανάγκη για γρήγορες και άμεσες μετακινήσεις εμπορευμάτων και δεμάτων (βλ. ταχύτατα εξελισσόμενη βιομηχανία των ταχυμεταφορών - courier, logistics) είναι μερικοί από τους λόγους που προστίθενται χιλιάδες αυτοκίνητα στους ελληνικούς (και όχι μόνο) δρόμους.

---

[18] Ο προστατευτισμός επεκτείνεται και στην γεωγραφική κάλυψη που μπορούν να πραγματοποιήσουν τα φορτηγά αυτοκίνητα. Έτσι, ο πρώτος διαχωρισμός είναι μεταξύ των εταιριών που παρέχουν μόνο εθνικές οδικές μεταφορές και σε αυτές που μπορούν να παρέχουν μόνο διεθνείς μεταφορικές υπηρεσίες. Αναλυτικότερα:

- Οι εθνικές οδικές μεταφορές με την σειρά τους διαχωρίζονται σε Νομαρχιακές (δηλ. μεταφορές εμπορευμάτων μόνο εντός των ορίων ενός νομού) και σε Διανομαρχιακές, αυτές δηλ. που μπορούν να ενεργήσουν μεταφορές σε όλη την επικράτεια (βλ. ν 1073/80 & ν. 531/70 για τις νομαρχιακές και ν. 383/76 & Απόφαση ΥΜΕΤ: Ε.118000/70 για τις διανομαρχιακές).
- Οι διεθνείς οδικές μεταφορές και αυτές με την σειρά τους διαχωρίζονται, πλην Ε.Ε. (καθεστώς ελευθερίας διακίνησης εμπορευμάτων (βλ. Κανονισμό 3118/93 ΕΟΚ τροποποιημένος από τον Κ. 3315/94 ΕΚ), στις **Διμερείς** (ειδικές συμφωνίες - άδειες), **Διαμετακομιστικές** (transit), **Τριγωνικές** (μεταφορά φορτίων μεταξύ δύο χωρών από μεταφορέα τρίτης χώρας) και **Ενδομεταφορές** (cabotage).

5. Υπάρχει έντονο φαινόμενο της **παράνομης κυκλοφορίας των φορτηγών αυτοκινήτων τρίτων χωρών** (πολλά από τα εν λόγω φορτηγά είναι ελληνικών συμφερόντων αλλά δηλώνουν ψευδώς αλλοδαπές διευθύνσεις των εδρών τους), το οποίο αυξάνεται συνεχώς λόγω της έλλειψης συστηματικού ελέγχου των αλλοδαπών φορτηγών αυτοκινήτων (ΕΞΠΡΕΣ, 2001 α). Το γεγονός αυτό είναι εξαιρετικά πολύπλοκο και επικίνδυνο για την δημόσια ασφάλεια καθώς αναξιόπιστα και μη ελεγχόμενα φορτηγά και οδηγοί χωρίς σχετικά διπλώματα, με υπέρβαρα οχήματα, κυκλοφορούν με πλαστογραφημένα έγγραφα (ΚΥΡΙΑΚΑΤΙΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2004 α), νοθεύοντας παράλληλα τον υγιή ανταγωνισμό, όχι μόνο στις οδικές μεταφορές αλλά εμποδίζοντας παράλληλα και την ανάπτυξη και άλλων κλάδων όπως της ναυτιλίας και του σιδηρόδρομου.

6. Τα **ελληνικά φορτηγά τόσο τα ελαφρά, όσο και τα βαρέα, είναι «*γερασμένα*»**. Σύμφωνα μάλιστα με την μελέτη του Ι.Ο.Β.Ε. (2001) ως κύριο αίτιο της γήρανσης των φορτηγών στη Ελλάδα θεωρείται η παρατεταμένη, επί δεκαετίες στρέβλωση στην αγορά των επαγγελματικών αυτοκινήτων (όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω). Μάλιστα η γήρανση θα συνεχίζεται, σύμφωνα με την μελέτη, με αυξανόμενους ρυθμούς, ενώ καταλήγει στο συμπέρασμα (με βάση τα στοιχεία του 2001), ότι οι μέσες ηλικίες μέχρι το 2004, θα έχουν ανέλθει στα 16,8 έτη για ελαφρά φορτηγά, 21,6 έτη για τα βαρέα φορτηγά, 17 έτη για τα λεωφορεία και 11,8 έτη για τα ταξί. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την αυξημένη εισροή νέων οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους (χωρίς να αποσύρονται ανάλογα και τα παλαιά) και τα κυκλοφοριακά προβλήματα που εξαναγκάζουν τους οδηγούς σε χαμηλές ταχύτητες και διαρκείς εναλλαγές ταχυτήτων έχουν σαν αποτέλεσμα την **διόγκωση του προβλήματος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα οχήματα**.

7. Αν και τα ελληνικά στατιστικά στοιχεία δεν ανταποκρίνονται επαρκώς στα διεθνή πρότυπα, η Ελλάδα εμφανίζεται με **υψηλό ποσοστό** ανάμεσα στις χώρες της Ε.Ε. σε περιπτώσεις **κλοπής φορτηγών αυτοκινήτων και εμπορευμάτων**. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά (ECMC, 2002) οι κλοπές φορτηγών αυτοκινήτων υπολογίζονται από 1.400 περίπου το 1994 ετησίως και φτάνουν προοδευτικά μέχρι τα 2.100 περίπου το 1999, με 2.500.000 κλεμμένους τόνους εμπορευμάτων κατά μέσο όρο (το ποσοστό επαναντοπισμού του αυτοκινήτου κυμαίνεται από 75% έως 60%). Οι κλέφτες προτιμούν κυρίως τα αυτοκίνητα που μεταφέρουν ηλεκτρικά-ηλεκτρονικά είδη και τρόφιμα.

8. Κάθε χρόνο εξαφανίζεται ο πληθυσμός ενός μεγάλου χωριού ή μιας κωμόπολης εξαιτίας των **τροχαίων ατυχημάτων**. Στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας περισσότεροι από μισό εκατ. άνθρωποι ξεψύχησαν στην άσφαλτο ή σε κάποια μονάδα εντατικής θεραπείας. Σε απόλυτους αριθμούς η κατάσταση φαίνεται να βελτιώνεται, καθώς ο αριθμός των νεκρών μειώθηκε κατά 19% στην τελευταία τριετία. Ωστόσο η Ελλάδα εξακολουθεί να βρίσκεται στις πρώτες θέσεις της κοινοτικής κατάταξης βάσει των νεκρών ανά εκατ. κατοίκους. Από την 5η θέση το 1991 η χώρα ανέβηκε στη 2η το επόμενο έτος και παρά τις μειώσεις σε απόλυτους αριθμούς η χώρα εξακολουθεί να τη διατηρεί αυτή τη θέση, πίσω από την Πορτογαλία, εξαιτίας της ταχύτερης βελτίωσης των άλλων 13 κοινοτικών χωρών (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2003 α).

Η αυξητική τάση χρήσης των οδικών μεταφορών ενδέχεται να περιοριστεί όχι από την ανάπτυξη άλλων μεταφορικών μέσων αλλά με την συγκράτηση του κλάδου από: α) την διατήρηση των τιμών πετρελαίου σε υψηλά επίπεδα β) την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους (ακριβότερα διόδια) κατασκευής των οδικών υποδομών από την μεγαλύτερη έκταση που καταλαμβάνουν τα οδικά έργα που έχουν κατασκευαστεί με την μέθοδο του PPP, γ) της εφαρμογής αυστηρότερων αστυνομικών μέτρων που θα περιορίσουν τα παράνομα φορτηγά και οδηγούς, λόγω της εφαρμογής της Συνθήκης Σέγκεν, αλλά και των αυτόματων συστημάτων παρακολούθησης της οδικής κυκλοφορίας που εφαρμόζονται πλέον στους αυτοκινητόδρομους και δ) από την υγιή ανταγωνισμό που θα προκύψει μετά την απελευθέρωση του κλάδου, ο οποίος θα απομονώσει τους «*πειρατές*» του κλάδου.

8.6. Σιδηροδρομικές Υποδομές & Μεταφορές

Ο κλάδος των σιδηροδρομικών μεταφορών, ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον επίγειος τρόπος μεταφοράς με την πιο συμφέρουσα, από οικονομικής απόψεως, σχέση μεταφερόμενου όγκου - ταχύτητας - κατανάλωση ενέργειας - κόστους μεταφοράς, αλλά και εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας μετακινήσεων, καταλαμβάνει δυστυχώς την τελευταία θέση στις προτιμήσεις τόσο των επιβατών όσο και των εμπορευμάτων, στην ηπειρωτική Ελλάδα.

Με βάση τα στοιχεία που αναφέρονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τις Μεταφορές στο Γ' ΚΠΣ αλλά και από άλλα στοιχεία:

- Το μεγαλύτερο μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου που λειτουργεί σε ένα βαθμό ακόμη κατασκευάστηκε από το 1882 έως το 1885, επί Χαρίλαου Τρικούπη (ΙΣΤΟΡΙΚΑ, 2005 & ΗΜΕΡΙΣΙΑ, 2002 α). Την τελευταία περίοδο κατασκευάζονται νέες και αναβαθμίζονται παλαιές σιδηροδρομικές υποδομές καθ΄ όλο το μήκος του δικτύου με την βοήθεια κοινοτικών χρηματοδοτήσεων[19], και παρ' όλες τις διαρκείς συστάσεις της Ε.Ε. για υπερβάσεις και καθυστερήσεις (ΥΠΟΔΟΜΗ, 2002), διαφαίνεται μια τάση εκσυγχρονισμού του μέσου.
- Σύμφωνα με τα στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας της Κοινότητας (Eurostat, 2004) η Ε.Ε., σε αντίθεση με τους αυτοκινητόδρομους, μείωσε κατά 4% το μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών της την δεκαετία 1990-2000. Το δυσάρεστο είναι πως την ίδια δεκαετία η Ελλάδα αύξησε το μικρό σιδηροδρομικό της δίκτυο μόλις κατά 19 χλμ. περίπου.
- Η Ελλάδα, σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, καταλαμβάνει την τελευταία θέση μεταξύ των χωρών της Ε.Ε. των 15 ως προς την πυκνότητα του σιδηροδρομικού δικτύου, με 1,90 χλμ. γραμμής ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο επιφάνειας, όταν ο αντίστοιχος μέσος δείκτης των λοιπών 14 εταίρων στην Ε.Ε. ανέρχεται σε 6,65. Το συνολικό μήκος του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου είναι 2.484 χλμ., από τα οποία 1.565 χλμ. είναι γραμμές κανονικού πλάτους και 897 χλμ. είναι γραμμές μετρικού πλάτους. Από πλευράς λειτουργικών

[19] Για την περίοδο ετών 2000 - 2006 έχει εγκριθεί ένα πρόγραμμα έργων εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου συνολικού προϋπολογισμού €3.800 εκατ., που συγχρηματοδοτείται από το Γ' Κ.Π.Σ. και το 2ο Ταμείο Συνοχής.

χαρακτηριστικών, με την εξαίρεση ορισμένων τμημάτων του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (55% του συνολικού μήκους) - που με την χρηματοοικονομική υποστήριξη των διαρθρωτικών ταμείων της Ε.Ε. αναβαθμίσθηκαν ή αναβαθμίζονται σε διπλή γραμμή υψηλών ταχυτήτων - το υπόλοιπο δίκτυο αποτελείται από μονή γραμμή, με πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και περιορισμένη χωρητικότητα, που δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων και δημιουργούν καθυστερήσεις στην κυκλοφορία.

- Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι κατά βάση γραμμικό, και αναπτύσσετε σε μορφή δικτύου, από δύο ανεξάρτητα συστήματα, το βόρειο και το νότιο, με αφετηρία δύο διαφορετικούς σταθμούς στον Πειραιά. Η γραμμική αυτή μορφή λειτουργεί ως τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών, περιορίζοντας τις περιοχές που γειτνιάζουν να συνδεθούν άμεσα με το δίκτυο. Ελάχιστα ανεξάρτητα τοπικά γραμμικά δίκτυα αναπτύσσονται όπως αυτό της Αιτωλοακαρνανίας[20]. Τόσο η ποιότητα των γραμμών και το έντονο ανάγλυφο της χώρας όσο και η τεχνολογική κατάσταση των συρμών, περιορίζουν σημαντικά την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων από τους συρμούς, κάνοντας τους έτσι μη ανταγωνιστικούς.

Ακόμη και σήμερα, ο κλάδος των σιδηροδρομικών μεταφορών στην χώρα, όπως και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες πλην της Βρετανίας, είναι ένας λεγόμενος «*κλειστός*» κλάδος του δημοσίου, διαχειριστής του οποίου είναι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.), ένας δυσκίνητος οργανισμός που διαθέτει την μεγαλύτερη ακίνητη περιουσία στην χώρα, 9.000 περίπου υπαλλήλους (ένα σημαντικό μέρος των οποίων εργάζονται σε γραφεία), 12.000 περίπου βαγόνια (Διαδρομές με Τρένο, 2004 α), και κέρδη που δεν ξεπέρασαν το 2000 μόλις τα €2,8 εκατ. (ΚΕΡΔΟΣ, 2002 α). Αναλυτικότερα, σε ότι αφορά την μεταφορική δραστηριότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., 2003, www.ose.gr & Διαδρομές με Τρένο, 2004 α):

- Το ποσοστό συμμετοχής στις **χερσαίες επιβατικές μετακινήσεις** ανέρχεται σε 3,5%. Κατά την επταετία 1991-1998 οι μεταφορές με ιδιωτικά αυτοκίνητα εμφανίζουν αύξηση 28% και με λεωφορεία 23%, ενώ οι επιβάτες του σιδηροδρόμου παρέμειναν σχεδόν σταθεροί. Παρατηρείται, όμως, αύξηση της επιβατικής κίνησης στους σταθμούς επιβίβασης - αποβίβασης των συρμών INTERCITY που παρέχουν ταχύτερες και ποιοτικότερες υπηρεσίες προς τους επιβάτες. Η χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών που αποδόθηκαν στον Λεκανοπέδιο, εξαιτίας των Ολυμπιακών Αγώνων (βλ. Προαστικός Σιδηρόδρομος αλλά και τα άλλα σταθερής τροχιάς αστικά μέσα μεταφοράς: Μετρό και Τράμ) ενδέχεται να μεταβάλουν σημαντικά τα ως άνω στοιχεία, χωρίς όμως να μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει βελτιωθεί συνολικά, σε επίπεδο χώρας, οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Η χρονική μείωση των αποστάσεων, η ανταγωνιστική σχέση (τιμή εισιτηρίου - δρομολόγια - ποιότητα υπηρεσιών) με τις αεροπορικές μεταφορές, η παροχή συχνών και κυρίως σταθερών δρομολογίων, η επέκταση του δικτύου, η ενίσχυση (τόσο σε επίπεδο κόστους όσο και σε επίπεδο

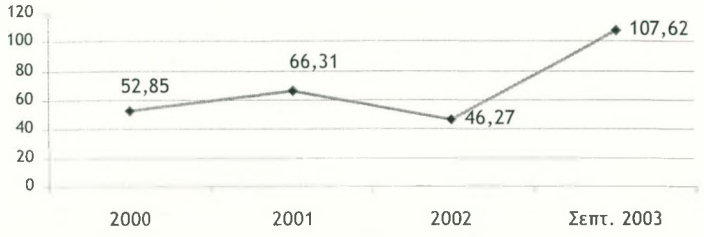
[20] Μέχρι τον Μάρτιο του 2004 είχε ανασκευαστεί, σύμφωνα με τον Ο.Σ.Ε., το 80% του απαξιωμένου για δεκαετίες σιδηροδρομικού έργου 62 χλμ., που συνδέει με επιβατικά RAILBUS, τον λιμένα του Κρυονερίου με το Αγρίνιο (Πηγή: www.ose.gr), γραμμή που είχε κατασκευαστεί το 1890, για την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Αιτωλοακαρνανίας με την Αχαΐα.

marketing) της συνδυασμένης μεταφοράς επιβατικού αυτοκινήτου - τρένου είναι μερικά από τα στοιχεία που μπορούν να απογειώσουν τις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές στην χώρα.

- Το ποσοστό συμμετοχής του σιδηροδρόμου στις **χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές** ανέρχεται σε 2-2,5%, με σημάδια ενίσχυσης. Πιο συγκεκριμένα:

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.9.

Σιδηροδρομική Κίνηση ΟΣΕ σε εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα



Πηγή: Διαδρομές με Τρένο, 2004

Αξίζει να σημειωθεί ότι το συντριπτικό μέρος των ως άνω σιδηροδρομικώς μεταφερόμενων εμπορευμάτων έχει προέλευση ή αποστολή το εξωτερικό και μόλις ελάχιστοι τόνοι (περίπου 300-400.000 τόνοι) αφορούν διακίνηση εμπορευμάτων στο εσωτερικό της χώρας. Σε ό,τι αφορά ειδικότερα τις διεθνείς μεταφορές, το μεγαλύτερο μέρος (σχεδόν το 70%) αντιστοιχεί σε εισαγωγές, με το υπόλοιπο 30% να αφορά σε εξαγωγές εμπορευμάτων.

- Η Ελλάδα χαρακτηριστικά είναι τελευταία στην Ε.Ε. των 15 ως προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές αγαθών, με μερίδιο που είναι 6 φορές μικρότερο του αντίστοιχου μέσου όρου στην Ε.Ε. (και, μάλιστα, παρά το γεγονός ότι το μερίδιο των σιδηρόδρομων σε κοινοτική κλίμακα μειώνεται τα τελευταία χρόνια)[21]. Έτσι, ενώ στην επταετία 1991-1998 οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων σχεδόν διπλασιάσθηκαν, οι αντίστοιχες σιδηροδρομικές περιορίστηκαν στο μισό. Αιτία, πέραν τη σταθερά χαμηλών ενδομεταφορών, ο πόλεμος στην Γιουγκοσλαβία, οποίος ανέκοψε τους γερμανικούς κυρίως εμπορευματικούς συρμούς, για κάποια χρόνια. Εύστοχο είναι να σημειωθεί ότι μόνο δύο εταιρείες διαμεταφορών (η Πρόοδος ΑΕ και η Schenker ΑΕ), από τις τριακόσιες περίπου που δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά συνεργάζονται σε σχεδόν μόνιμη βάση με τον Ο.Σ.Ε. (ΚΕΡΔΟΣ, 2002 α).

Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο κλάδος των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών είναι αδυναμία του συστήματος να συνδυαστεί με τα άλλα μεταφορικά μέσα αλλά και με πύλες - σημεία υψηλών εμπορευματικών ροών

[21] Σημ. Ο αντίστοιχος δείκτης σε ό,τι αφορά τις μετακινήσεις επιβατών μέσω σιδηρόδρομων, η Ελλάδα εξακολουθεί να είναι η τελευταία χώρα στην Ε.Ε., με μέση ετήσια απόσταση (σε επιβατοχιλιόμετρα) περίπου 5 φορές κάτω από τον αντίστοιχο κοινοτικό μέσο όρο (Πηγή: Eurostat, για περισσότερα βλ. Χατζηδάκης Κ., 2003).

όπως Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙ.ΠΕ.). Σύμφωνα με τους Frunk, P et al. (1997) ο σιδηρόδρομος είναι υψηλά ανταγωνιστικός μόνο μέσα από την προοπτική των συνδυασμένων μεταφορών.

Εκτός, από την συγκεκριμένη χρήση που έχει η σύνδεση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου με τον **λιμένα της Θεσσαλονίκης** (κυρίως στο κλάδο των εξαγωγών πετρελαίου και άλλων χύδην φορτίων στην Π.Γ.Δ.Μ.) **κανένας άλλος λιμένας (πλην του Βόλου) δεν συνδέεται λειτουργικά με τρένο** και φυσικά **κανένα μεταφερόμενο εμπόρευμα δεν μπορεί να εκμεταλλευτεί τα οφέλη της συνδυασμένης μεταφοράς πλοίου - τρένου**. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ο μεγαλύτερος λιμένας της χώρας, ο Πειραιάς, ο οποίος αν και διαθέτει και τους δύο τερματικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς του εθνικού δικτύου στα διοικητικά του όρια, όπως επίσης και το Κεντρικό Εργοστάσιο και την Αποθήκη Υλικού 38.000 τ.μ. σε έκταση 122 στρεμμάτων, δεν έχει εδώ και δεκαετίες την δυνατότητα να συνδεθεί λειτουργικά με τον εμπορευματικό λιμένα, ο οποίος πλέον έχει μεταφερθεί στο Ικόνιο του Περάματος. Οι προτάσεις, οι σχεδιασμοί της σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα του Πειραιά (Ικόνιο) με το εθνικό δίκτυο ποικίλουν, ενώ χρονίζουν χωρίς να λύνουν το θέμα, το οποίο κρίνεται εξαιρετικά δύσκολο ως τεχνικό έργο (ανάγκη κατασκευής τούνελ, απαλλοτριώσεις κ.α.).

Αξιοσημείωτο είναι επίσης η κατασκευή του Εμπορευματικού Κέντρου του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο, το οποίο (σύμφωνα ακόμα και με τη δικτυακή του παρουσίαση : Βλ. www.ose.gr) βρίσκεται σε επαφή «με την *Αττική Οδό με την οποία συνδέεται με δύο ανισόπεδους κόμβους, ενώ υπάρχει πολύ καλή πρόσβαση στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο της περιοχής. Με τις παραπάνω* ***οδικές συνδέσεις είναι άμεση η οδική πρόσβαση*** *στην Βόρεια και Νότια Ελλάδα, στο κέντρο της πρωτεύουσας,* ***στον νέο λιμένα Νέου Ικονίου καθώς και στον λιμένα Ελευσίνας***. Σημειώνεται πως ο λιμένας της Ελευσίνας βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τον Εμπορευματικό Σταθμό του Θριασίου, για τον οποίο έχουν γίνει προτάσεις σιδηροδρομικής σύνδεσής του, εκκρεμεί όμως το γεγονός της πρόθεσης του λιμένα να μετακομίσει σε άλλη γειτονική περιοχή καθώς επίσης και το θέμα της εμπορευματικής του φυσιογνωμίας, καθώς ο λιμένας δεν είναι εξειδικευμένος στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, στοιχείο απαραίτητο για την λειτουργική αξιοποίηση των συνδυασμένων σιδηροδρο-ναυτιλιακών μεταφορών.

Επίσης, η αδυναμία του Ο.Σ.Ε. εδώ και δεκαετίες να προσφέρει εξειδικευμένες υπηρεσίες σε μεγάλους πελάτες που βρίσκονται κατά μήκος και παραπλεύρως του εθνικού δικτύου με ιδιωτικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς φορτοεκφορτώσεων και τελωνειακές διευκολύνσεις έχουν αποθαρρύνει πολλές δυτικοευρωπαϊκές (και ελληνικές) εταιρίες από την επιλογή της χρήσης του σιδηροδρόμου αλλά και πολύ περισσότερο στην ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην χώρα. Είναι χαρακτηριστικό ότι πολλές μεταφερόμενες πρώτες ύλες π.χ. για την ευρύτερη βιομηχανική περιοχή της Βοιωτίας, περνούν σιδηροδρομικώς παραπλεύρως από τα εργοστάσια που την εισάγουν δεν εξυπηρετούνται όμως άμεσα, αλλά ύστερα από μέρες και με επιπλέον κόστος καθώς πρέπει τα βαγόνια να ξεφορτωθούν στην Αθήνα είτε για λόγους τελωνειακούς, είτε για λόγους γραφειοκρατικούς (π.χ. έλεγχο από το Γενικό Χημείο του Κράτους), είτε για λόγους πρακτικούς (πίεση στους χρόνους

δρομολογίων ειδικά στις μονές γραμμές, αδυναμία διαχείρισης της φόρτωσης των βαγονιών, μη ύπαρξη φορτοεκφορτωτικών διευκολύνσεων κ.α.).

Εντούτοις, στην πρόσφατη φάση εκσυγχρονισμού των σιδηροδρομικών μεταφορών, οι αγκυλώσεις έχουν ξεκινήσει και κάμπτονται, έχει πρόσφατα δημιουργηθεί νέο σχετικό θεσμικό καθεστώς (Π.Δ. 41, ΦΕΚ 60/Α/7.03.2005) και ήδη έχει κατασκευαστεί ιδιωτική σιδηροδρομική σύνδεση με το εθνικό δίκτυο και ειδικότερα με την ΒΙ.ΠΕ της Σίνδου (Θεσσαλονίκη) και συγκεκριμένα με το Εμπορευματικό Κέντρο Sindos S.A. Warehousing & Logistics, καλυμμένης έκτασης 20.000 τ.μ.

Σημαντική ώθηση στις σιδηροδρομικές μεταφορές, επιβατικές και κυρίως εμπορευματικές, στην χώρα θα δώσει (αν πραγματοποιηθεί) ο **Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας** ή αλλιώς η **Ιόνια Σιδηροδρομική Οδός**, η οποία θα συγχρηματοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας της για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN) και προβλέπεται να ολοκληρωθεί το 2014 ενώ το προβλεπόμενο συνολικό κόστος κατασκευής ανέρχεται στο αστρονομικό ποσό των € 2,7 δισ. (περίπου 920 δισ. δρχ.) και θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα τρία τμήματα :

1. **Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Καλαμπάκα**. Με το τμήμα αυτό θα ολοκληρωθεί ο οριζόντιος σιδηροδρομικός άξονας Ηγουμενίτσας - Βόλου. Το τμήμα αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως η σιδηροδρομική Εγνατία. Θα κατασκευαστεί το χρονικό διάστημα 2006 - 2011 και προβλέπεται να λειτουργήσει το 2012.
2. **Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Αντίρριο - Ρίο - Καλαμάτα**. Αποτελεί τον Ιόνιο σιδηροδρομικό άξονα της Ελλάδας. Θα κατασκευαστεί το χρονικό διάστημα 2008 - 2013 και προβλέπεται να λειτουργήσει το 2014.
3. **Καλαμπάκα - Κοζάνη**. Θα συνδέει τη βόρεια με την κεντρική Ελλάδα ολοκληρώνοντας το σιδηροδρομικό διευρωπαϊκό δίκτυο στο ελληνικό έδαφος. Θα κατασκευαστεί το χρονικό διάστημα 2006 - 2011 και προβλέπεται να λειτουργήσει το 2012[22].

Σημειώνεται ότι το σημαντικό αυτό έργο θα χρηματοδοτηθεί από την Ε.Ε. από την στιγμή που ξεκινήσουν οι εργασίες κατασκευής του πρώτου τμήματος το 2006 και από την στιγμή που στο έργο θα έχει εξασφαλιστεί η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων. Η εν λόγω πανάκριβη μεταφορική υποδομή δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι απλά και μόνο θα συμπληρώνει τον παράλληλο οδικό δυτικό άξονα που σήμερα κατασκευάζεται. Μέσα στην λογική της ενίσχυσης των σιδηροδρομικών μεταφορών έναντι των ενεργοβόρων οδικών σε συνδυασμό με την ενδεχόμενη αυξημένη σιδηροδρομική συνείδηση των κατοίκων και των εμπόρων της χώρας την περίοδο λειτουργίας του άξονα προβλέπεται να:

---

[22] Ο σιδηροδρομικός άξονας θα έχει χαρακτηριστικά μονής ηλεκτροκινούμενης γραμμής κανονικού εύρους, και θα λειτουργεί με βάση τους κανόνες διαλειτουργικότητας (interoperability) της Ε.Ε. και κυρίως με το σύστημα της Ιταλίας. Θα έχει συνολικά 126,9 km σήραγγες, 30,11 km γέφυρες και το συνολικό μήκος του θα είναι 740 km. Στο έργο δεν προβλέπεται η κατασκευή σιδηροδρομικής γέφυρας για τη σιδηροδρομική σύνδεση του Ρίου με το Αντίρριο. Η σύνδεση αυτή θα γίνεται μέσω θαλάσσης με ταχύπλοα σκάφη για τους επιβάτες και με ειδικά διαμορφωμένα πλοία πλατφόρμες που θα μεταφέρουν και τα επιβατικά και τα εμπορικά τρένα κατά τα πρότυπα της σιδηροδρομικής σύνδεσης της νότιας Ιταλίας με τη Σικελία (Ra - Ra Ferry). Με τον τρόπο αυτό οι μεν επιβατικές μεταφορές θα εκτελούνται σε χρόνο 7'-8΄οι δε εμπορευματικές μεταφορές σε χρόνο 15'-20' αντιστοίχως [Πηγή μεταξύ άλλων Διαδρομές με Τρένο, 2004 (Β) & ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 2003 (Β)].

- Συνδεθούν, με μέσα σταθερής, ποιοτικής και ταχύτατης τροχιάς μια σειρά πόλεων, μεγάλων και μικρών, της Δυτ. Ελλάδας που σήμερα, παρά την συνεχώς αναβαθμιζόμενη οδική σύνδεση, παραμένουν απομονωμένες οι μεν από τις δε.

- Συνδεθεί το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο με το ιταλικό [μέσω των λιμένων Μπρίντεζι ή/και Αγκόνα στους οποίους θα καταλήγει ο ένας από τους *Ελεύθερους Σιδηροδρομικούς Διαδρόμους* (Rail Freight Freeways) της Ε.Ε.] και από εκεί με το υπόλοιπο δυτικοευρωπαϊκό. Η ανάπτυξη μια *«σιδηροδρομικής πλατφόρμας»* Ελλάδας-Ιταλίας θα αναπτύξει το εμπόριο με όλα τα συνεπακόλουθα αποτελέσματα. Σημειώνεται πως η παραδοσιακή σιδηροδρομική σύνδεση της χώρας με την Δυτική Ευρώπη, μέσω Βαλκανίων, κρίνεται ότι δεν θα επανέλθει άμεσα στην προ του πολέμου κατάσταση καθώς πλήθος προβλημάτων (πολλαπλασιασμός συνοριακών διελεύσεων, διαλειτουργικότητα, κόστος κατασκευής κ.α.) θα εμποδίζουν σε ένα βαθμό την ανάπτυξη της γραμμής αυτής. Αντίθετα, η σιδηροδρομική αγορά των Βαλκανίων προσδοκά την ενεργοποίηση αυτού του άξονα, σημαντικό ρόλο στον οποίο θα παίξουν οι κομβικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί - λιμένες της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης. Σημαντικό ρόλο θα παίξει, αν και μικρό τμήμα θα αναπτύσσεται εντός της χώρας, και ο σιδηροδρομικός πανευρωπαϊκός άξονας ΙΧ, ο μεγαλύτερος και ανατολικότερος άξονας της Ε.Ε. που θα συνδέει την Φινλανδία (Ελσίνκι) με την Ελλάδα (Αλεξανδρούπολη) μέσω της Ρωσίας, Ουκρανίας, Μολδαβίας, Ρουμανίας και Βουλγαρίας, ενώ υπάρχουν και κλάδοι προς Λευκορωσία και Λιθουανία.

- Εξαλείψει την γραμμικότητα που χαρακτηρίζει το δίκτυο, αναπτύσσοντας περισσότερο τον κλάδο. Η κυκλική σύμπτωση του δικτύου θα δώσει περισσότερες δυνατότητες χρήσης του, θα εγκαινιάσει διαπεριφερειακές σχέσεις ενώ ο κομβικός ρόλος της Αθήνας, θα περιοριστεί αποσυμφορίζοντας έτσι το σύστημα. Επίσης, η *Σιδηροδρομική Εγνατία* που θα δημιουργηθεί (αν και δεν θα ακολουθεί την οδική) μπορεί να εξελιχθεί σε σημαντικό άξονα ανάπτυξης όλης της Μακεδονίας και ροής προϊόντων και επιβατών προς και από την Κωνσταντινούπολη[23].

- Αναπτύξουν τις συνδυασμένες σιδηροδρομικο-ναυτιλιακές μεταφορές, στα πλαίσια της ευρωπαϊκής πολιτικής που περιγράφεται στην Λευκή Βίβλο και στην πολιτική της Ναυτιλίας των Μικρών Αποστάσεων. Σύμφωνα με τον Ο.Σ.Ε. οι συνδυασμένη λειτουργία τρένου - πλοίου στον άξονα αυτό θα αυξήσει τον εμπορευματικό μεταφορικό του έργο φτάνοντας το 2015 στα 3 εκατ. τονοχιλιόμετρα κάθε έτος. Οι λιμένες που προβλέπονται να ενισχυθούν από την σιδηροδρομική Ιόνια Οδό είναι:

---

[23] Σήμερα οι επιβάτες της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής είναι αναγκασμένοι να περιμένουν αρκετές ώρες το μοναδικό δρομολόγιο της ημέρας, καθώς το ταξίδι, συνολικής διάρκειας 14 ωρών, αρχίζει από την Θεσσαλονίκη με καθημερινή αναχώρηση ενός τρένου Intercity στις 7 το πρωί και καταλήγει στο Πύθιο στις 2 το μεσημέρι. Στη συνέχεια, οι επιβάτες αλλάζουν τρένο, μετεπιβιβαζόμενοι σε ένα παλιό τούρκικο τρένο, φθάνοντας τελικά Κωνσταντινούπολη στις 9.30 το βράδυ. Οι μοναδικοί επιβάτες είναι κυρίως φοιτητές του εξωτερικού που χρησιμοποιούν χαμηλού κόστους μεταφορικά μέσα για τις διακοπές τους. (Daily Travel News, 2004) Σύμφωνα με Δελτίου Τύπου του Ο.Σ.Ε., μόλις στις 24 και 25 Ιουνίου 2004 πραγματοποιήθηκε στην Κωνσταντινούπολη, η 1η σύσκεψη μεταξύ των Ελληνικών και των Τουρκικών (TCDD) Σιδηροδρόμων με αντικείμενο την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών επί του διεθνούς άξονα Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης.

- Ο **λιμένας της Ηγουμενίτσας** που θα αποτελέσει την σιδηροδρομική πύλη της χώρας στην διαδρομή Δυτική Ευρώπη - Ελλάδα.
- Ο **λιμένας του Βόλου**, ο οποίος μπορεί να αναβιώσει την πάλαι ποτέ εμπορευματική σύνδεση με την Συρία (λιμένας Λατάκειας) και γενικότερα με την Μέση Ανατολή, προσφέροντας ένα νέο, συνδυασμένο τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων στη διαδρομή Δυτική Ευρώπη - Μέση Ανατολή αλλά και Τουρκία (λιμένας Σμύρνης).
- Ο **λιμένας της ΝΑΒΙΠΕ** στο Πλατυγιάλι Αιτωλοακαρνανίας, ο οποίος έχει την τεχνική ικανότητα να αποτελέσει την βασική δυτική πύλη της χώρας (και όχι μόνο) στον κλάδο διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Η σιδηροδρομική σύνδεση, πέρα του λιμένα, μπορεί να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα και τις ανάγκες της Βιομηχανικής Περιοχής.
- Ο **λιμένας της Πάτρας**, ο οποίος αν και εφάπτεται σήμερα με το σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν συνδέεται μαζί του λειτουργικά.
- Οι **λιμένες Κυλλήνης και Κατακώλου** μέσω των οποίων θα αναβαθμιστεί η πορθμειακή σύνδεση με τους τουριστικούς νήσους της Ζακύνθου και Κεφαλονιάς
- Ο **λιμένας** που θα δημιουργηθεί στην ευρύτερη περιοχή της **Καλαμάτας** (Κυπαρισσία;), και ο οποίος θα αποτελεί το νοτιότερο σιδηροδρομικό (+λιμενικό) άκρο της Ευρώπης και της Βαλκανικής χερσονήσου.

Εντούτοις, το (μέγα) πρόβλημα παραμένει καθώς πέρα από τις όποιες τεχνικές βελτιώσεις και επεκτάσεις του εθνικού δικτύου δεν φαίνεται να δίνεται ιδιαίτερο βάρος στην ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και της σύνδεσης (πληροφοριακής και τεχνικής) με άλλα μεταφορικά μέσα.

8.7. Αεροπορικές Υποδομές & Υπηρεσίες

Η βιομηχανία των αερομεταφορών παρουσιάζει διαχρονικά, όπως και σε όλο τον κόσμο, εντυπωσιακούς ρυθμούς ανάπτυξης (παρόλο το σημαντικό διάλειμμα που ακολούθησε την 11η Σεπτεμβρίου), τόσο στον επιβατικό όσο και στον εμπορευματικό τομέα.

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για το Γ' Κ.Π.Σ. η Ελλάδα, σε σχέση με το μέγεθός της, διαθέτει υψηλό αριθμό αεροδρομίων. Συγκεκριμένα, διαθέτει 38 κύρια αεροδρόμια, σε διάφορες περιοχές της χώρας εκ των οποίων τα 27 ευρίσκονται σε νησιά[24], ενώ παράλληλα, πέραν των αεροδρομίων, υπάρχουν πάνω από 20 («*επίσημα*» με σχετικές υποδομές) ελικοδρόμια (Ρογκάν, 2001). Με τον νόμο 3333/05 του Υπουργείου Μεταφορών δημιουργούνται μάλιστα για πρώτη φορά στην σύγχρονη Ελλάδα η δυνατότητα «*Δημιουργίας Αεροδρομίων σε Υδάτινες Επιφάνειες*».

---

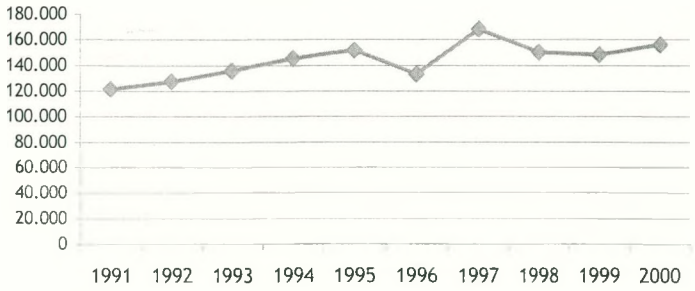
[24] Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) διακρίνει τους αερολιμένες σε: α) Διεθνείς β) Αμιγώς Εσωτερικού, γ) Νομοθετημένους Εσωτερικού και δ) Μη Νομοθετημένους Εσωτερικού [σημ. οι νομοθετημένοι αερολιμένες εσωτερικού αποτελούν νομοθετημένα σημεία εισόδου και εξόδου και δέχονται πτήσεις charter. Οι μη νομοθετημένοι αερολιμένες εσωτερικού αποτελούν μη νομοθετημένα σημεία εισόδου και εξόδου (από τη χώρα) και δέχονται πτήσεις charter μετά από ενημέρωση κατά την καλοκαιρινή περίοδο.](Ρογκάν, 2001).

Η ραγδαία αύξηση του αεροπορικού φόρτου εξαιτίας της αλλαγής της δομής του εμπορίου (βλ. ταχυμεταφορές) αλλά και της διαρκούς αύξησης της τουριστικής κίνησης της χώρας (βλ. charters) δημιούργησαν την ανάγκη εξυπηρέτησης όλο και περισσότερων και μεγαλύτερων αεροπλάνων, σε όλο και περισσότερους προορισμούς της χώρας. Η γεωμορφολογία της χώρας και η νησιωτικότητα ενθάρρυναν περισσότερο την ανάπτυξη του κλάδου που σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της αεροπορικής τεχνολογίας και του προσιτού κόστους απογείωσαν και τις ανάγκες για ανάπτυξη ανάλογων υποδομών. Εντούτοις, σειρά έργων έχουν πραγματοποιηθεί και πραγματοποιούνται σε πολλούς αερολιμένες οι οποίοι αντιμετωπίζουν προβλήματα (κυρίως) χωρητικότητας (φτιάχτηκαν άλλες εποχές που τα αεροσκάφη και η κίνηση ήταν μικρότερη) γεγονός που δημιουργεί πολλαπλά προβλήματα καθώς οι υφιστάμενες χρήσεις που έχουν αναπτυχθεί (ανεξέλεγκτα και διαχρονικά) περιμετρικά των αερολιμένων καταστούν την δυνατότητα επέκτασή τους αδύνατη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ο αερολιμένας των Ιωαννίνων ο οποίος έρχεται σε σύγκρουση με τις περιμετρικές του χρήσεις ή ο αερολιμένας του Ηρακλείου που αδυνατεί να αναπτυχθεί, με αποτέλεσμα σήμερα να προτείνεται η μεταφορά του σε άλλη θέση ή αλλιώς η δημιουργία ενός επιπλέον αερολιμένα στον νομό ή ακόμα και η παράλληλη λειτουργία και των δύο αερολιμένων.

Οι υποδομές των περισσοτέρων αεροδρομίων δεν κρίνονται ικανοποιητικές (πλην των εξαιρέσεων των τουριστικών περιοχών) κυρίως σε θέματα τεχνικής υποστήριξης και εξυπηρέτησης επιβατών και εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα, η εξυπηρέτηση εμπορευμάτων γίνεται με πρωτόγονους πολλές φορές τρόπους και περιορίζεται, πέρα από τις αποσκευές των επιβατών, σε υπηρεσίες ταχυδρομείων.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.14.

Αεροπορική Κίνηση Εσωτερικού - Εξωτερικού, Εκφορτώσεις - Φορτώσεις Εμπορευμάτων (τόνοι)



Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. (2003)

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς των αεροδρομίων παραμένει στην Ελλάδα κάτω από κρατικό έλεγχο (δημόσιο ή δημοτικό) αν και με το υπ. αριθμ. 158/2002 Π.Δ. επιτρέπεται και η δημιουργία ιδιωτικών αεροδρομίων στην χώρα, χωρίς όμως να έχει πραγματοποιηθεί κάτι τέτοιο μέχρι σήμερα.

Το μεγάλο πρόβλημα των αεροπορικών υποδομών πέρα των όποιων περιβαλλοντικών αποτελεί για την χώρα η εποχικότητα της ζήτησης αεροπορικών υπηρεσιών η οποία υποχρεώνει την κατασκευή μεγάλων και ακριβών αεροδρομίων, τα οποία όμως παραμένουν για αρκετούς μήνες αχρησιμοποίητα, χωρίς ουσιώδη εκμετάλλευση και αξιοποίηση των ανθρώπινων πόρων.

Η κατακόρυφη πτώση της αεροπορικής αγοράς εξαιτίας των τρομοκρατικών επιθέσεων (η οποία ανέδειξε τα σοβαρά οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζαν ακόμα και οι μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου διεθνώς) έχει επηρεάσει και την ελληνική αγορά η οποία εξακολουθεί σε ένα βαθμό να είναι κλειστή, με την Ολυμπιακή Αεροπορία να λειτουργεί σχεδόν ως εθνικός αερομεταφορέας. Αν και σήμερα το καθεστώς του μονοπωλίου της Ολυμπιακής, δεν ισχύει, ελάχιστες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρίες έχουν καταφέρει να επιβιώσουν στην εθνική αεροπορική αγορά ενώ η Ολυμπιακή Αεροπορία αντιμετωπίζει πολλά οικονομικά και διοικητικά προβλήματα. Ωστόσο, η συγκεκριμένη πτώση της επιβατικής αεροπορικής αγοράς ώθησε πολλές αεροπορικές εταιρίες να μετατρέψουν τα επιβατικά τους αεροπλάνα σε αεροπλάνα εμπορευμάτων (cargo) με αποτέλεσμα να συμπιεστούν ελαφρώς τα τιμολόγια και να αυξηθεί έτσι ο παγκόσμιος αερομεταφερόμενος όγκος εμπορευμάτων. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η κατακόρυφη ανάπτυξη του κλάδου των ταχυμεταφορών (courier service), που σε ένα σημαντικό βαθμό, όπως θα αναλυθεί κατωτέρω, έχει αποσπάσει σημαντικό μερίδιο από τις εμπορευματικές μεταφορές και ιδιαίτερα αυτές της υψηλότερης αξίας.

8.8. Η Εφοδιαστική (logistics) στην Ελλάδα

Η έλευση στην ελληνική επιχειρηματικότητα των κανόνων και των συστημάτων της εφοδιαστικής καθυστέρησε σημαντικά χωρίς βέβαια να κρίνεται ότι σήμερα η αγορά έχει ενσωματώσει τα βασικά στοιχεία της. Μάλιστα, ο κλάδος των Logistics στην Ελλάδα εξακολουθεί σε μεγάλο βαθμό[25] και είναι συγκεχυμένος, τόσο ως προς τον προσδιορισμό του όσο και ως προς τις δυνατότητές του. Αν και υπάρχουν πρώτα βήματα στο χώρο τα κόστος της εφοδιαστικής στην χώρα παραμένει σε υψηλά επίπεδα, οι εταιρίες λιανικής παραδίδουν τις παραγγελιές τους από τις αποθήκες τους μετά από 2 ή 3 ημέρες, η καταγραφή και ο σχεδιασμός των δρομολογίων και των αποθηκεύσεων γίνεται χειρόγραφα από έμπειρους (και πολλές φορές αναντικατάστατους) δρομολογιτές ή αποθηκάριους, υπάρχουν πολλά μισοάδεια και κενά δρομολόγια, οι αποθηκάριοι συνεχώς ζητούν νέους αποθηκευτικούς χώρους κ.ο.κ. (Χαραλαμπόπουλος Δ., 2003)

---

[25] Μια παλαιά, για τα δεδομένα των logistics, έρευνα του Πανεπιστημίου Πειραιά του 1999 (Λαίου Λ., 1999) για το *«επίπεδο διείσδυσης και ουσιαστικής εφαρμογής στοιχείων της επιστήμης των logistics στις ελληνικές επιχειρήσεις»* κατέληγε μεταξύ άλλων στα εξής συμπεράσματα:

- Το 65% του δείγματος των ελληνικών επιχειρήσεων ανέφερε ως βασικά τμήματα, που συνθέτουν την αλυσίδα Logistics των εταιριών τους, τα τμήματα προμηθειών και αποθήκης.
- Μόλις το 5% από το δείγμα διαθέτει τμήμα logistics, και αυτό χωρίς να αναφέρεται η δομή του.
- Καμία από τις εταιρίες δεν μπόρεσε να απαντήσει στην ερώτηση για το πού αναφέρεται ιεραρχικά ο Υπεύθυνος logistics, ενώ οι ερωτηθέντες πριν απαντήσουν διευκρίνιζαν ότι δεν υπάρχει τέτοια θέση στην εταιρία τους.

Η ουσιαστική επαφή της ελληνικής επιχειρηματικότητας με τον κλάδο των logistics ξεκίνησε από τις επιχειρηματικές πρακτικές των πολυεθνικών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα και κυρίως μέσα από τις (ασφυκτικά χρονικά) διαδικασίες προετοιμασίας των Ολυμπιακών Αγώνων, οι οποίοι και στο τεχνικό μέρος της κατασκευής των εγκαταστάσεων και στο μέρος της διεξαγωγής τους είχαν την ανάγκη εφαρμογής logistics προτύπων και διαδικασιών. Χαρακτηριστική κρίνεται η Ανακοίνωση - Πρόσκληση της συγκεκριμένης Υπηρεσίας του «*Αθήνα 2004*», σχετικά με τις ανάγκες των Αγώνων σε logistics (όχι του τεχνικού μέρους), δύο χρόνια πριν την τέλεση τους. Συγκεκριμένα, οι Αγώνες απαιτούσαν, μεταξύ άλλων, το 22% των υφιστάμενων στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων της Αττικής και το 9% των μεταφορικών μέσων της χώρας (ΚΕΡΔΟΣ, 2004 α).

Ο κλάδος των Logistics σήμερα θεωρείται πλέον ο πιο ραγδαίος αναπτυσσόμενος κλάδος της ελληνικής οικονομίας, λόγω της παγκοσμιοποίησης του εμπορίου και της ευρωπαϊκής ενοποίησης και διεύρυνσης. Οι επιχειρήσεις που εφαρμόζουν (ή οφείλουν να εφαρμόσουν) διαδικασίες και πρακτικές logistics στην Ελλάδα είναι οι εξής:

1. Εμπορικές & Βιομηχανικές Επιχειρήσεις
2. Ταχυδρομικές - Ταχυμεταφορικές εταιρίες
3. Third Party Logistics Provider (εργολάβοι παροχής εφοδιαστικών υπηρεσιών)
4. Μεταφορικές εταιρίες
5. Ιδιοκτήτες ή / και διαχειριστές Μεταφορικών Υποδομών (π.χ. ΟΛΠ, ΟΣΕ κ.α.)

Αναλυτικότερα:

8.8.1. Εμπορευματικές & Βιομηχανικές Επιχειρήσεις

Η πλειονότητα των ελληνικών (όχι πολυεθνικών) επιχειρήσεων, οι οποίες σημειωτέων είναι μικρομεσαίες, αδυνατούν να αναλάβουν οποιαδήποτε κόστος για την εισαγωγή logistic διαδικασιών και σχετικών τεχνολογικών εφαρμογών στις δραστηριότητές τους. Αν και υπήρχε η δυνατότητα χρηματοδότησης είτε μέσω του «*Αναπτυξιακού Νόμου*» είτε άλλων Κοινοτικών Χρηματοδοτήσεων οι περισσότερες επιχειρήσεις της χώρας προσανατολίστηκαν σε επενδύσεις στον κύριο τομέα της δραστηριότητάς τους, με αποτέλεσμα να μην επεκταθούν και στο χώρο των logistics (πλην φυσικά ελαχίστων εξαιρέσεων). Σήμερα, με την διάδοση των πλεονεκτημάτων και την εξεύρεση φτηνότερων τεχνολογικών λύσεων κυρίως στον τομέα του software, πολλές επιχειρήσεις πρωτο-εισάγουν logistic διαδικασίες και πρακτικές.

8.8.2. Ταχυδρομικές - Ταχυμεταφορικές Εταιρίες (courier service)

Τα ταχυδρομεία και οι ταχυμεταφορές αφορούν κυρίως για έγγραφα, επιχειρηματική αλληλογραφία αλλά και για μικρά δέματα θεωρητικά ως και 50 κιλά, χωρίς όμως να αποκλείονται και μεγαλύτερα και βαρύτερα αντικείμενα[26]. Αν και η ταχύτατα

[26] Π.χ. η εταιρία ταχυμεταφορών DHL προσφέρει στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, υπηρεσίες ταχυμεταφορών για σχεδόν οποιοδήποτε βάρος και μέγεθος ανταλλακτικού πλοίου χρειαστεί, σε μια αρκετά διευρυμένη λίστα λιμένων ανά τον κόσμο.

αναπτυσσόμενη τεχνολογία της διακίνησης των πληροφοριών και κυρίως του internet (e-mails) και της εξάπλωσης της χρήσης του από όλο και περισσότερους ανθρώπους και εταιρίες, θα έπρεπε να είχε συντελέσει ένα τεράστιο πλήγμα στο μεταφερόμενο όγκο των ταχυδρομείων και των ταχυμεταφορών (βλ. paperless), κάτι τέτοιο όμως δεν έχει συμβεί, και απόδειξη είναι η ευρωστία και οι θετικοί ρυθμοί ανάπτυξης του κλάδου.

Σύμφωνα με μελέτη που εκπόνησε η CTcon για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΠΡΕΣΣ, 2002 α), στην Ελλάδα ο ρυθμός ανάπτυξης της αγοράς των ταχυδρομείων αυξάνεται με γρήγορους ρυθμούς, μάλιστα με πιο γρήγορους από όλη την υπόλοιπη Ένωση[27]. Από 1,32% τη δεκαετία 1980-1990, η ελληνική αγορά αναπτύχθηκε με ρυθμό 4,94% την πενταετία 1995-2000 (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2002 β) ενώ η ετήσια ανάπτυξη σήμερα υπολογίζεται σε 15% (στην Ε.Ε. ο μέσος όρος ρυθμού αύξησης είναι περίπου στο 2-3% ετησίως) και ο κύκλος εργασιών στα €200 εκατ. (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2003 α). Η διαφοροποίηση αυτή οφείλεται στην πρώιμη ανακάλυψη των υπηρεσιών ταχυμεταφορών και direct mail στην χώρα.

Ωστόσο, σύμφωνα με σχετική μελέτη της Εθνική Επιτροπής Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ., 2001), η αλματώδης ανάπτυξη των εργασιών του κλάδου δεν έχει οδηγήσει σε αύξηση της απασχόλησης, αν και υπολογίζεται (σύμφωνα με την Ε.Ε.) ότι σήμερα πάνω από 5.000.000 θέσεις απασχόλησης στην Ε.Ε. εξαρτώνται άμεσα, συνδέονται στενά ή δημιουργούνται έμμεσα από τον ταχυδρομικό τομέα. Η απασχόληση εμφανίζεται την τελευταία πενταετία μειωμένη σε Ελλάδα (περίπου 11.500 εργαζόμενοι) και Ευρώπη κατά 1,2%, λόγω της ενίσχυσης του αυτοματισμού των ταχυδρομικών εργασιών σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Βέβαια στην Ελλάδα το επίπεδο του αυτοματισμού παραμένει ακόμα χαμηλό, γεγονός που αποτυπώνεται στο επίπεδο της παραγωγικότητας των εργαζομένων (το 2ο χαμηλότερο στην Ε.Ε.) αλλά και στο υψηλό σε σχέση με τον ευρωπαϊκό χώρο ποσοστό που καταλαμβάνουν οι δαπάνες μισθοδοσίας στο σύνολο των εξόδων της κρατικής εταιρίας των Ελληνικών Ταχυδρομείων (ΕΛ.ΤΑ.) (82% σε σχέση με 66,16% στις ευρωπαϊκές εταιρείες). Ο σημαντικός ρυθμός αύξησης του κλάδου σε συνδυασμό με το χαμηλό βαθμό αυτοματοποίησης και χαμηλό ποσοστό αύξησης των νέων θέσεων εργασίας μπορεί να δικαιολογηθεί εν μέρει από την πειρατική δράση κάποιων ιδιωτικών εταιριών courier (υπάρχουν συνολικά 200-250 εταιρίες courier στην χώρα, αρκετές από τις οποίες κινούνται στα πλαίσια ενός ελλιπούς θεσμικού πλαισίου βλ. ΤΟ ΒΗΜΑ, 2002 α), οι οποίες, μεταξύ των άλλων, απασχολούν αδήλωτους και ανασφάλιστους εργαζομένους (κυρίως οδηγούς μηχανών)[28].

Στον τομέα των ταχυμεταφορών (στον οποίον δραστηριοποιούνται και τα ΕΛ.ΤΑ.) οι ρυθμοί ανάπτυξης τρέχουν με ιλιγγιώδεις ρυθμούς. Ουσιαστικά υπάρχουν δύο αγορές, αυτή του εσωτερικού που πραγματοποιείται από εθνικές εταιρίες που χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο οδικές μεταφορές και αυτές του εξωτερικού που πραγματοποιούνται από πολυεθνικές εταιρίες του κλάδου.

---

[27] Την πενταετία 1995-2000 ο μέσος ανά έτος ρυθμός μεγέθυνσης της αγοράς των ταχυδρομείων σε ευρωπαϊκό επίπεδο έπεσε στο 2,06% όταν τη δεκαετία 1980-1990 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 3,89%.

[28] Χαρακτηριστικό είναι ότι η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών & Ταχυδρομείων επέβαλε για την περίοδο 2002-2003 πρόστιμα συνολικού ύψους € 1,27 εκατ. για παραβάσεις των κανονισμών λειτουργίας της ταχυδρομικής αγοράς (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2004 β)

Σύμφωνα με εκτιμήσεις (Chaille A., 2004) περίπου 1.000.000 αποστολές πραγματοποιήσουν με υπηρεσίες ταχυμεταφορών στο εξωτερικό κάθε χρόνο, ενώ ο συνολικός ετήσιος τζίρος που πραγματοποιείται γύρω από αυτή τη δραστηριότητα είναι της τάξεως των € 35 εκατ. Το 45% των ταχυμεταφορών του εξωτερικού αφορά την ευρωπαϊκή αγορά, το 30% τις Η.Π.Α. και το υπόλοιπο 20% την Ασία. Η ελληνική αγορά σχεδόν μονοπωλείται από έξι (6) μεγάλες εταιρείες, που αυξάνουν τον κύκλο εργασιών τους με εκπληκτικούς ρυθμούς από χρόνο σε χρόνο (6 εταιρίες μονοπωλούν περίπου το 75% της αγοράς) (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2003 α).

Αυτή η ραγδαία ανάπτυξη του κλάδου, οφείλεται σε ένα σημαντικό βαθμό στην αδυναμία της εγχώριας αγοράς των logistics, να εξυπηρετήσει τις γρήγορες, άμεσες και αξιόπιστες μεταφορές, πάνω στις οποίες στηρίζονται τα συστήματα JIT που πρωτο-εισάγονται στην ελληνική επιχειρηματικότητα. Έτσι, παρά το αυξημένο κόστος υπηρεσιών των ταχυμεταφορών, σε συνδυασμό με την επιθετική πολιτική που ακολούθησαν οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα στον τομέα της προσέλκυσης πελατείας (ανταγωνισμός) εγκαινιάστηκαν νέες υπηρεσίες εξυπηρέτησης που δεν περιορίζονται μόνο σε ταχυμεταφορές αλλά επεκτείνονται σε μια πλήρη γκάμα εφοδιαστικών υπηρεσιών.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι ο ελληνικός κλάδος των ταχυμεταφορών δεν περιορίζεται στις ταχυμεταφορές (εθνικές και διεθνείς) ελληνικού ενδιαφέροντος αλλά ξεκινά να δραστηριοποιείται ως διεθνές κέντρο ταχυμεταφορών. Αυτό το σημαντικό επίπεδο ενδιαφέροντος και το γεωγραφικό πλεονέκτημα που διαθέτει η χώρα αποτυπώνονται στην απόφαση μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες του κόσμου στον κλάδο των ταχυμεταφορών, της DHL[29], να αποκτήσει βάση HUB (Κέντρο Διαλογής Μεταφοράς), εμβαδού 6.000 τ.μ., με δική της εταιρία handling και δικό της τελωνειακό σταθμό, στο αεροδρόμιο «*Ελευθέριος Βενιζέλος*» με σκοπό την κάλυψη των υπηρεσιών της όλης της νοτιανατολικής Μεσογείου[30], ενώ παράλληλα δημιούργησε διαμετακομιστικό κέντρο στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης και εγκαινίασε απευθείας αεροπορική σύνδεση με το παγκόσμιο δίκτυό της, με σκοπό της εξυπηρέτηση της αγοράς των Βαλκανίων.

8.8.3. Third Party Logistics Provider (3PL) (εργολάβοι παροχής εφοδιαστικών υπηρεσιών)

Μια νέα επιχειρηματική κατηγορία έχει πρόσφατα δημιουργηθεί στην ελληνική αγορά, αυτοί οι οποίοι αναλαμβάνουν να εκτελούν ένα μέρος ή το σύνολο των εφοδιαστικών υπηρεσιών (outsourcing) των παραγωγικών ή εμπορικών εταιριών, έναντι προσυμφωνημένου τιμολογίου. Σύμφωνα με την ICAP (2003)[31] οι επιχειρήσεις

[29] Η νέα DHL, που λειτουργεί υπό την ομπρέλα των Γερμανικών Ταχυδρομείων (Deutsche Post World Net), προκύπτει από τη συνένωση τριών μεγάλων εταιρειών, της γερμανικής Deutsche Post Euro Express, της DANZAS και της DHL Worldwide Express.

[30] Η υποδομή αυτή επιτρέπει στην DHL με 10-15 πτήσεις κάθε ημέρα από την Αθήνα, με τα ιδιωτικά εμπορευματικά αεροσκάφη της, να διακινεί περισσότερες από 10.000 διεθνείς αποστολές σε ημερήσια βάση, εξυπηρετώντας περισσότερες από 8.000 επιχειρήσεις (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2003 γ)

[31] ICAP, Third Party Logistics, Αθήνα, Μάιος 2003 / Μελέτη για τις εταιρίες 3PL στην Ελλάδα το διάστημα 1998 - 2002 με παράλληλη έρευνα αγοράς σε δείγμα 300 εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων της χώρας (από τις οποίες οι 100 χρησιμοποιούν 3PL Provider)

που προσφέρουν υπηρεσίες 3PL στην ελληνική αγορά (ελληνικές αλλά και πολυεθνικές, οι οποίες σημειωτέων αυξάνουν συνεχώς την παρουσία τους) κατατάσσονται σε τρεις βασικές κατηγορίες:

1. **σε αυτές που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά ως 3PL** και οι οποίες είναι οι νεώτερες σε έτη λειτουργίας και οι λιγότερες σε αριθμό. Οι επιχειρήσεις αυτές είναι συνήθως παραρτήματα πολυεθνικών ή επιχειρήσεις με παράλληλη βιομηχανική ή/και εμπορική δραστηριότητα όπου οι υπηρεσίες 3PL συμβάλλουν σε ποσοστό άνω του 50% στη διαμόρφωση του συνολικού κύκλου εργασιών τους. Το ποσοστό συμμετοχής τους στο συνολικό μέγεθος της εν λόγω αγορά αυξήθηκε από το 2000 στο 2002 από 68% στο 70%,

2. **σε αυτές που ανήκουν στον κλάδο των διαμεταφορέων**[32] οι οποίες όταν το 1993, βάση κοινοτικών οδηγιών, δόθηκε η δυνατότητα υποκατάστασης των κρατικών τελωνειακών αποθηκών για τα κοινοτικά εμπορεύματα, άδραξαν την ευκαιρία και επέκτειναν το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών τους σε αποθηκεύσεις, (από-)συσκευασίες, παρακολούθηση αποθεμάτων, εκτελωνισμούς κ.α Οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις είναι οι περισσότερες σε αριθμό από όλες τις κατηγορίες 3PL, δραστηριοποιούνται στην αγορά για μεγάλο χρονικό διάστημα αλλά το μερίδιο τους στην αγορά των 3PL φθείνει χρόνο με το χρόνο και

3. **σε αυτές που παράλληλα με την κύρια δραστηριότητά τους** (αποθηκεύσεις, εμπορία κ.λπ.) **παρέχουν επίσης υπηρεσίες 3PL** (απροσδιορίστου αριθμού και εύρους υπηρεσιών).

Η αγορά των 3PL στην Ελλάδα κινείται σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε σχέση με τα ευρωπαϊκά δεδομένα (σημειώνουμε ότι οι ευρωπαϊκές βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις χρησιμοποιούν 3PL σε ποσοστό 70% κατά μέσο όρο[33]). Πολλές και διαφορετικές μελέτες και επιτιμήσεις κάνουν λόγο ότι το αντίστοιχο ποσοστό κυμαίνεται σήμερα:

- στο 35%-45% σύμφωνα με τον Πρόεδρο του ελληνικού τμήματος του The International Society of Logistics, κ. Αγγελετόπουλο (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2002 γ),
- στο 33% περίπου σύμφωνα με έρευνα της ICAP του 2001 (ICAP, 2001) σε 300 επιχειρήσεις (δείγμα) που έχουν ανάγκη αποθήκευσης και διανομής.
- στο 12% σύμφωνα με μελέτη που επικαλείται η logistic εταιρία CELL

[32] Το αντικείμενο εργασίας των διαμεταφορικών επιχειρήσεων είναι η σχεδίαση, η οργάνωση και γενικότερα η συνολική εξυπηρέτηση της εμπορευματικής μεταφοράς. Οι επιχειρήσεις αυτές δεν διαθέτουν δικά τους μεταφορικά μέσα για να πραγματοποιούν μεταφορές αλλά αναλαμβάνουν την ευθύνη εξεύρεσης του μεταφορέα (κάθε τύπου: οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, αεροπορικές μεταφορές) μέσω μόνιμων ή και έκτακτων συνεργασιών. Συνοπτικά, το αντικείμενο εργασίας τους συνίσταται στην ανάληψη της ευθύνης εξεύρεσης του μεταφορέα, στη συγκέντρωση και ομαδοποίηση (groupage) των φορτίων διαφορετικών πελατών και στη γενικότερη παρακολούθηση της μεταφοράς. Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται περίπου 300 διαμεταφορικές εταιρίες (σημ. έχουν αναπτύξει ένα δίκτυο συνεργασίας με πανελλαδική κάλυψη) και οι οποίες διενεργούν είτε διεθνείς είτε εθνικές διαμεταφορές. Οι μικρότερες σε μέγεθος διαμεταφορικές επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται μόνο σε ένα μεταφορικό μέσο και κυρίως στο φορτηγό αυτοκίνητο.

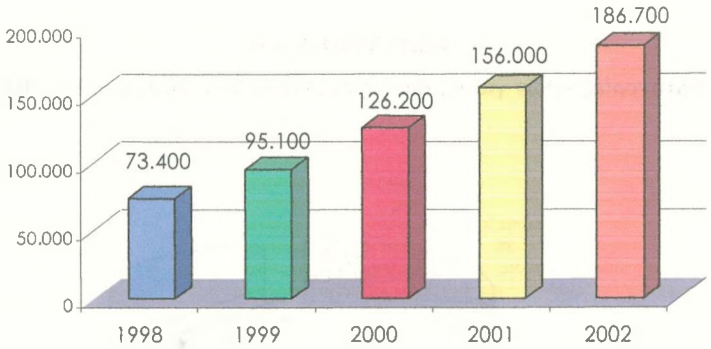
[33] Σημειώνεται ότι το ποσοστό χρήσης 3PL από επιχειρήσεις είναι ένας δείκτης που αποτυπώνει στην διείσδυση των logistics στην επιχειρηματικότητα γενικότερα.

- στο 11% σύμφωνα με μία πανευρωπαϊκή μελέτη της Marketline Inc,
- στο 8-10% σύμφωνα με έρευνα του Πανεπιστημίου Πειραιά (Λάιου Λ. et al 1999),

Παρόλα τα χαμηλά ποσοστά χρήσης 3PL από τις ελληνικές βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις ο κλάδος παρουσιάζει σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης οι οποίοι σε ετήσια βάση εκτιμούνται σε επίπεδα του 10-15% (Κορομηλά Ι., 2003). Σύμφωνα μάλιστα με μελέτη της ICAP ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης της αξίας των εγχωρίων προσφερόμενων υπηρεσιών 3PL, κατά τη διάρκεια της περιόδου 1998-2002, διαμορφώθηκε στο εντυπωσιακό 26,3%, αν και οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης ακολούθησαν φθίνοντα ρυθμό μετά το 2000. Το συνολικό μέγεθος της αγοράς αυξήθηκε κατά 32,7% το χρονικό διάστημα 1999-2000. Αναλυτικότερα :

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.15.

Εξέλιξη του μεγέθους της ελληνικής αγοράς 3PL (σε €)



Πηγή: ICAP (2003)

1. Η εν λόγω αύξηση του ρυθμού ανάπτυξης του κλάδου επιτεύχθηκε με την είσοδο νέων εταιριών στην αγορά και τη διεύρυνση του φάσματος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Στο σημείο αυτό πρέπει να υπογραμμισθεί ότι η ανάπτυξη αυτή έγινε χωρίς την απορρόφηση κρατικών ενισχύσεων (ο προηγούμενος *Αναπτυξιακός Νόμος* δεν περιελάμβανε ενισχύσεις για επενδυτικά σχέδια της εφοδιαστικής). Οι νέες εταιρίες, που έχουν ως έτος ίδρυσης κυρίως από το 2001 και μετά, ασχολούνται με όλο σχεδόν το εύρος των εφοδιαστικών υπηρεσιών, σε αντίθεση με τις διαμεταφορικές εταιρίες οι οποίες επικεντρώνονται στις υπηρεσίες διαμεταφοράς.
2. Η ελληνική αγορά 3PL είναι, για το μέγεθός της, κατακερματισμένη σε σχετικά μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων. Χαρακτηριστικά οι 5 πρώτες εταιρίες του κλάδου αντιπροσωπεύουν το 32,5% περίπου του όγκου της αγοράς ενώ μόνο 12 ξεπέρασαν τα € 4 εκατ. τζίρο. Σύμφωνα με μελέτη της ICAP πάλι αλλά του 2001 (ICAP, 2001) οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στα 3PL είναι περίπου 66.
3. Υπολογίζεται ότι το 49% περίπου της αξίας των υπηρεσιών που δίνουν οι βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις στις 3PL καταλήγει σε υπηρεσίες αποθήκευσης, ποσοστό της τάξης του 40% στις υπηρεσίες διανομής και

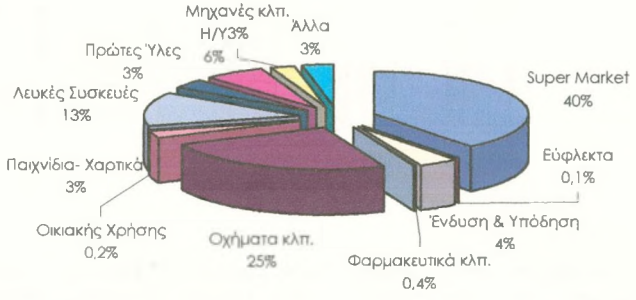
μεταφοράς ενώ ποσοστό 4% στις υπηρεσίες συσκευασίας και 7% σε λοιπές υπηρεσίες. Συνοπτικά θα λέγαμε ότι οι ελληνικές 3PL προσφέρουν μόνο βασικές («*γυμνές*») υπηρεσίες αποθήκευσης και διανομής.

4. Όπως και στην Δυτική Ευρώπη έτσι και στην ελληνική αγορά υπάρχει εξειδίκευση των 3PL σε επιμέρους κλάδους προϊόντων, σε ένα ίσως μεγαλύτερο βαθμό. Χαρακτηριστικές είναι οι αγορές των οχημάτων, ανταλλακτικών και των προϊόντων ψύξης.

5. Τα είδη που διαχειρίζονται οι 3PL εταιρίες, βάση του κύκλου εργασιών το 2002, είναι κατά 39% περίπου είδη super market (στα οποία συμπεριλαμβάνονται όλες οι κατηγορίες τροφίμων κα ποτών) και ακολουθούν τα οχήματα και τα ανταλλακτικά - λιπαντικά τους κατά 25% και οι ηλεκτρικές συσκευές κατά 13%. Βάση χρονολογικών στοιχείων διαπιστώνεται ότι όλο και περισσότερα προϊόντα (διαφορετικά από τα προαναφερόμενα) διαχειρίζονται από τις 3PL εταιρίες.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.16.

Κατηγορίες ειδών για τις οποίες παρέχονται υπηρεσίες 3PL (2002)



Πηγή: ICAP (2003) σημ. τα ποσοστά προέρχονται από επιχειρήσεις των οποίων ο κύκλος εργασιών από 3PL, αντιπροσωπεύει περίπου ποσοστό 58% του συνολικού μεγέθους της αγοράς για το 2002

6. Με τα σημερινά δεδομένα μία **ελληνική επαρχιακή επιχείρηση 3PL λειτουργεί με πολύ χαμηλότερο κόστος από μία αντίστοιχη των αστικών κέντρων** και αυτό είναι ένα σημείο το οποίο δεν έχουν προσέξει οι εταιρίες που επιλέγουν λύσεις outsourcing. Αυτό συμβαίνει γιατί οι εταιρίες 3PL είναι εντάσεως παγίου εξοπλισμού (γήπεδα, κτίρια), και έτσι οι επαρχιακές εγκαταστάσεις έχουν πολύ μικρότερο κόστος αγοράς ή κατασκευής από αυτές των αστικών κέντρων, που σημαίνει ανταγωνιστικό τιμολόγιο υπηρεσιών. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την συνεχώς αναβαθμισμένη πρόσβαση των μεταφορικών μέσων στις επαρχιακές αποθήκες χωρίς κυκλοφοριακούς περιορισμούς, μποτιλιαρίσματα και καθυστερήσεις λειτουργεί ως κίνητρο για τους μεταφορείς και διαφοροποιεί το μεταφορικό κόστος, έτσι ώστε συγκριτικά να είναι μικρότερο από αυτό των

αστικών κέντρων. Η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών προσφέρει μεγάλες δυνατότητες μεταφοράς φωνής, εικόνας, δεδομένων, επιτυγχάνοντας την τέλεια επικοινωνία του γραφείου με την αποθήκη, δίνοντας λύση σε όλα τα διαχειριστικά ή λογιστικά ή φορολογικά θέματα.

Συνοπτικά, οι ευκαιρίες ανάπτυξης των 3PL κρίνονται από τις κλαδικές μελέτες «*τεράστιες*» ενώ προβλέπεται να επιβιώσουν στον κλάδο εταιρίες που έχουν συστήματα, υποδομές, δυνατότητα για επενδύσεις και αποτελεσματικό management που να πρωτοπορεί και να καινοτομεί στην αγορά.

8.8.4. Μεταφορικές Εταιρίες

Οι μεταφορικές εταιρίες της χώρας διαθέτουν την ικανότητα και την τεχνογνωσία να εξυπηρετήσουν ένα σημαντικό μέρος της εφοδιαστικής αλυσίδας, όχι όμως όλη. Η αδυναμία τους αυτή (η οποία αυξάνεται ανάλογα με το είδος, την ποιότητα και την ποσότητα των μεταφορικών μέσων που διαθέτουν) έχει αποτελέσει ως αντικίνητρο για πολλές μεταφορικές εταιρίες να αναπτύξουν ολοκληρωμένα συστήματα διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι μοναδικές μεταφορικές εταιρίες που έχουν εισέλθει στο χώρο των logistics είναι ελάχιστες εταιρίες των οδικών μεταφορών (λόγω της κατάστασης που επικρατεί στον κλάδο βλ. σχετική ανάλυση ανωτέρω). Οι υπόλοιπες ελληνικές μεταφορικές εταιρίες της χώρας (αεροπορικές, ναυτιλιακές, σιδηροδρομικές-ΟΣΕ) αν και διαθέτουν υψηλά κεφάλαια δεν έχουν συμπεριλάβει έως σήμερα στα σχέδια τους οποιαδήποτε σχέδιο ανάπτυξης logistic service.

Μάλιστα, οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα στην μακρά περίοδο της ευφορίας της ναυλαγοράς, δεν εστιάζουν τις δραστηριότητές τους στο καθαρά μεταφορικό έργο αλλά στις αγοραπωλησίες πλοίων, οι οποίες κάτω από ορισμένες συνθήκες (και στην βάση του λεγόμενου «*ελληνικού δαιμονίου*») αποφέρουν πολλαπλάσια κέρδη. Έτσι, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες δεν ενδιαφέρονται, προς το παρόν, για την περιορισμένη ελληνική αγορά logistics ούτε προβλέπεται άμεσα να δραστηριοποιηθούν σε μια πιο σταθερή αγορά, την οποία, επιπλέον, δεν την γνωρίζουν εις βάθος. Αυτές οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που εμπλέκονται σήμερα στην ανάπτυξη εφοδιαστικών υπηρεσιών στην χώρα, λειτουργούν ως εργολάβοι (3PLs) ή ως αντιπρόσωποι - συνεργάτες άλλων διεθνών ναυτιλιακών-logistics εταιριών (ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, 2001).

8.8.5. Ιδιοκτήτες ή / και Διαχειριστές Μεταφορικών Υποδομών

Αν και τα τελευταία χρόνια υπάρχουν δεκάδες σχετικές αναφορές στον Τύπο για την εισαγωγή π.χ. του ΟΣΕ, ΟΛΠ, ή του ΟΛΘ στον χώρο των logistics, εκμεταλλευόμενοι τις υποδομές τους και την δυνατότητα άμεσων φορτοεκφορτώσεων κ.ο.κ. τίποτα δεν έχει προωθηθεί ούτε σε επιχειρηματικό ούτε σε θεσμικό επίπεδο. Η ολιγωρία των μεταφορικών αυτών κολοσσών έχει επιτρέψει βέβαια στην ανάπτυξη ιδιωτικών πρωτοβουλιών, οι οποίες όμως, σε ένα βαθμό, είναι περιορισμένης εμβέλειας.

Σημαντική εξέλιξη στον τομέα αυτό μπορεί να συμβάλει η προσδοκώμενη ανάπτυξη των λεγόμενων Εμπορευματικών Κέντρων (freight village), μέσω του πρόσφατου

θεσμικού πλαισίου (βλ. ν. 3333/2005) του Υπουργείου Μεταφορών (Υ.ΜΕΤ.). Τα εμπορευματικά αυτά κέντρα, στην βάση της ευρωπαϊκής πρακτικής, μπορούν να αναλάβουν το ρόλο των Εσωτερικών Λιμένων η συμβολή των οποίων αναπτύχθηκε διεξοδικά στο Κεφ. 7. Ένα από τα σημαντικότερα σημεία προβληματισμού του νέου θεσμικού καθεστώτος είναι το θέμα της χωροθέτησης των Εμπορευματικών Κέντρων. Σύμφωνα με τον νόμο οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές είναι ελεύθεροι να αποφασίσουν που θα εγκαταστήσουν τα Εμπορευματικά Κέντρα σε οποιασδήποτε περιοχή στην χώρα, εφόσον πληρούνται κάποιες τεχνικές προϋποθέσεις (π.χ. τα μεγάλα εμπορευματικά κέντρα πρέπει να διαθέτουν σιδηροδρομικό τερματικό ή να εφάπτονται με σιδηροδρομικό σταθμό) και εφόσον προτείνονται από τα (σχετικά με το θέμα) Ειδικά Χωροταξικά Σχέδια Αειφόρου Ανάπτυξης (που δεν υπάρχουν έως σήμερα) ή τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (οι Υπουργικές Αποφάσεις των οποίων έχουν υπογραφεί από το 2003-2004) (σχετική ανάλυση θα υπάρξει κατωτέρω).

8.9. Συμπεράσματα

Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις (που εντοπίζονται σε μεγάλο αριθμό στην ελληνική οικονομία) μπορούν να ευνοηθούν σε σημαντικό βαθμό από την εφαρμογή των μεθόδων και διαδικασιών logistics στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους, λόγω της μεγάλης ευελιξίας που παρουσιάζουν, αρκεί να ανακαλύψουν και να αξιοποιήσουν αυτή τη μοναδική δυνατότητα.

Η ελληνική αγορά μόλις αρχίζει και εξοικειώνεται με τον όρο και τις δυνατότητες που προσφέρουν τα logistics. Αυτή η μεγάλη υστέρηση, κυρίως σε σχέση με τις άλλες δυτικοευρωπαϊκές αγορές, λειτουργεί ως τροχοπέδη στην δυνατότητα ανάπτυξης των ελληνικών επιχειρήσεων logistics. Στο σημείο αυτό πρέπει να λυθούν μια σειρά από προβλήματα / δυσλειτουργίες που καθηλώνουν τον κλάδο όπως:

- Είναι αναγκαία θεσμοθέτηση της δραστηριότητας «*Logistics Services*» (Εφοδιαστική), του επαγγέλματος «*Logistician*» (Εφοδιαστή), της επιχείρησης 3PL κ.α.. Εκτός του γεγονότος της κατοχύρωσης των επαγγελματικών δικαιωμάτων, των υποχρεώσεων και των ρυθμίσεων που πρέπει να τηρούνται στο χώρο, η θεσμοθέτηση αυτή θα εξορθολογίσει τον ανταγωνισμό που σήμερα δεν είναι υγιής.
- Υπάρχει έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού σε όλους τους υποκλάδους των logistics και φυσικά μεγάλη άγνοια στην επιχειρηματικότητα για το εύρος και τα πλεονεκτήματα του κλάδου. Δεν έχουν ενεργοποιηθεί σχετικά τμήματα παραγωγής logisticians[34] από τα ελληνικά ανώτερα και ανώτατα εκπαιδευτικά

[34] Χαρακτηριστικά, ανάμεσα στις τριάντα μία (31) ειδικότητες αιχμής στην Τριτοβάθμια και τη Μεταδευτεροβάθμια Εκπαίδευση, που θα έχουν καλή πρόσβαση στην αγορά εργασίας για τις ανάγκες των επιχειρήσεων μέχρι το 2007-08, βάση έρευνας που πραγματοποίησε ο Σύνδεσμος Ελληνικών Βιομηχανιών (Σ.Ε.Β.) (ΤΑ ΝΕΑ, 2004) περιλαμβάνονται τρεις (3) «*νέες ανερχόμενες ειδικότητες*, με *καλές προοπτικές στην αγορά*», μεταξύ των οποίων και η «εφοδιαστική (logistics)». Βάση αυτής της έρευνας του Σ.Ε.Β. οι κύριοι παράγοντες οι οποίοι ωθούν τις επιχειρήσεις να αναζητήσουν εκπαιδευμένο προσωπικό στην συγκεκριμένη ειδικότητα είναι:

ιδρύματα, ενώ και σε επίπεδο κατάρτισης επιχειρηματιών, εργαζομένων και ανέργων υπάρχει σχετικό έλλειμμα. **Το θέμα του εξειδικευμένου προσωπικού θεωρείται κεφαλαιώδες.** Σημειώνεται ότι από το 1954 το John Carroll University των Η.Π.Α. παρείχε εξειδικευμένες σπουδές πάνω στα logistics.

- Είναι ανάγκη να μειωθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες. Οι φορολογικές απλοποιήσεις και η εισαγωγή της πληροφορικής στις υπηρεσίες που σχετίζονται με τα τελωνεία και την εφορία και η σύνδεσή τους με τις εμπλεκόμενες στα logistics επιχειρήσεις (στα δυτικοευρωπαϊκά πρότυπα) θα βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα όλων των εμπλεκομένων (Επιχειρήσεις - Logistics Εταιρίες - Δημόσιο) προς όφελος των τελικών τιμών που θα αναλάβουν να καταβάλουν οι καταναλωτές.
- Όλες οι σχετικές με τα logistics υπηρεσίες εντοπίζονται χωροταξικά στην Αττική και την Θεσσαλονίκη, όπου και οι μεγαλύτερες αγορές. Αντίθετα, άλλες αγορές (ακόμη και δυναμικότερες από αυτές της πρωτεύουσας και της συμπρωτεύουσας), δεν διαθέτουν υποδομές, μέσα, εξειδικευμένο προσωπικό και εταιρίες logistics με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται (σε επίπεδο κόστους και διαθεσιμότητας) τόσο το τοπικό προϊόν όσο και το εισαγόμενο. Επίσης η υπερσυγκέντρωση στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα όλων των σχετικών υπηρεσιών δημιουργεί φαινόμενα συμφόρησης και υπέρμετρου ανταγωνισμού (βλ. συμπίεση κερδών) που στην συγκεκριμένη περίπτωση και χρονική στιγμή λειτουργεί ανασταλτικά στην διαδικασία της αναπτυξιακής τους πορείας. Αρκετά παραδείγματα στον ελληνικό χώρο (και όχι μόνο) δείχνουν ότι αν και υπάρχει σημαντικό δυναμικό ανάπτυξης του κλάδου των logistics αυτό αυτομάτως δεν μεταφράζεται και σε επιτυχία οποιασδήποτε επιχείρησης θελήσει να μπει στον κλάδο αυτό.
- Δεν υπάρχει συνολικότερη επένδυση στο ηλεκτρονικό εμπόριο (υποδομές, κατάρτιση, ενημέρωση κ.α.) στην χώρα (από τα χαμηλότερα ποσοστά σύνδεσης στο internet σε σχέση με τις ανεπτυγμένες οικονομίες)[35] με αποτέλεσμα πολλές από τις εφαρμογές των e-logistics να μένουν ανενεργές.
- Υπάρχει άγνοια ή διστακτικότητα ή σκοπιμότητα από μεριάς των κρατικών μηχανισμών άσκησης εξουσίας οι οποίοι δεν λαμβάνουν εκείνα τα απαραίτητα μέτρα που θα ενεργοποιήσουν την αγορά των green logistics.

Ειδικότερα, όσον αφορά τις 3PL εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα:

- Το εύρος των προσφερόμενων υπηρεσιών από τις 3PL εταιρίες είναι περιορισμένο.

- Ο τεχνολογικός και οργανωτικός εκσυγχρονισμός με εισαγωγή νέας τεχνολογίας στην παραγωγή και νέων συστημάτων οργάνωσης και διοίκησης.
- Η επέκταση του αντικειμένου δραστηριότητας και η αναγκαία εξ αυτού οργανωτική ανασυγκρότηση.
- Η ανάγκη για συμπίεση του εσωτερικού κόστους και αύξησης της αξίας των αγαθών ή των υπηρεσιών σε κάθε κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας.

[35] Σύμφωνα με την Ε.Σ.Υ.Ε. (2003 β) μόνο το 25% των νοικοκυριών διαθέτουν Η/Υ και από αυτά τα νοικοκυριά μόνο το 30% έχει πρόσβαση στο internet μια φορά την ημέρα. Στους χώρους εργασίας το αντίστοιχο ποσοστό ημερήσιας πρόσβασης είναι 25%.

- Η χρήση πάνω του ενός 3PL από τις επιχειρήσεις οφείλεται εκτός από λόγους στρατηγικής και ασφάλειας και σε λόγους αδυναμίας των 3PL εταιριών να καλύψουν όλο το φάσμα των εφοδιαστικών υπηρεσιών.
- Ο επιχειρηματικός κόσμος εξακολουθεί να μην γνωρίζει την συμβολή των 3PL στον κλάδο της εφοδιαστικής (πρόβλημα ενημέρωσης και κατάρτισης). Η μη ακριβή γνώση προκαλεί φόβο και επιφυλακτικότητα η οποία διαχέεται σε μεγαλύτερα τμήματα της αγοράς με αρνητικά αποτελέσματα για τον κλάδο. Οι ατυχείς επίσης περιπτώσεις εταιρειών που αυτοπροσδιορίζονται ως 3PL εταιρίες χωρίς να καν να προσεγγίζουν το ελάχιστο μιας τυπικής 3PL εταιρίας (έλλειψη κρατικού ελέγχου) επιτείνει το πρόβλημα της δυσπιστίας.
- Οι μελέτες που αφορούν την ελληνική αγορά των 3PL εταιριών συμπερασματικά υποστηρίζουν ότι οι εταιρίες αυτές δεν έχουν ως πρώτιστη ανάγκη την εξεύρεση νέων πελατών αλλά την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, την διεύρυνση των προσφερομένων υπηρεσιών, την περαιτέρω προβολή των υπηρεσιών τους στους υφιστάμενους πελάτες.
- Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα παραμένει το καθεστώς ιδιοκτησίας του στόλου των φορτηγών αυτοκινήτων. Η αδυναμία των 3PLs, λόγω νόμου να διαθέτουν τα δικά τους οχήματα τις υποχρεώνει να διατηρούν (τις περισσότερες φορές) σταθερές συνεργασίες με μεταφορικές εταιρίες. Αυτό σημαίνει ότι οι 3PL εταιρίες δεν έχουν (ιδιαίτερα αν το επιθυμούν) τον συνολικό έλεγχο των προϊόντων που διαχειρίζονται και ως εκ τούτου δεν μπορούν να καθετοποιήσουν την οργάνωση των υπηρεσιών τους προς όφελος τους αλλά και προς όφελος του πελάτη.
- Τέλος, οι υποδομές αποθήκευσης και διανομής των 3PLs υφίστανται σημαντικές τεχνικές και άλλες ελλείψεις (όπως π.χ. εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού στην χρήση σύγχρονων πληροφοριακών συστημάτων αποθήκευσης και δρομολόγησης), ενώ η χωρική τους συγκέντρωση, σε διάσπαρτη μορφή, σε συγκεκριμένες υποβαθμισμένες περιοχές της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, εμποδίζει την απρόσκοπτη λειτουργία τους (π.χ. κυκλοφοριακό), περιορίζει την δυνατότητα ανάπτυξης συνεργασιών μεταξύ τους και τέλος επιβαρύνει το κόστος της παρεχόμενης εφοδιαστική υπηρεσίας [π.χ. η αδυναμία των 3PLs να προσφέρουν οι ίδιοι στον δικό τους χώρο υπηρεσίες συσκευασίας ή πρόσθεσης αξίας σε τελικά προϊόντα (συσκευασίες δώρου) αναγκάζει στην διαρκή και πολυέξοδη μετακίνηση των προϊόντων έως ότου είναι έτοιμα για τελική διανομή].

Όσον αφορά τα Εμπορευματικά Κέντρα το νέο θεσμικό καθεστώς, όπως επίσης και ο νέος Αναπτυξιακός Νόμος και οι επιχορηγήσεις του Προγράμματος «*Ανταγωνιστικότητα*», αναμφίβολα θα δώσουν δυναμική και κίνητρα σε νέες σχετικές επενδύσεις. Ωστόσο ο ν. 3333/05 περιέχει ατέλειες και ελλείψεις, οι οποίες σε ένα βαθμό μπορούν να λειτουργήσουν ανασταλτικά σε όποια επενδυτική προσπάθεια. Άλλωστε, η καθυστέρηση της προώθησης σχετικού θεσμικού κειμένου για τα εμπορευματικά κέντρα έχει ήδη διαμορφώσει δεδομένα στην ελληνική αγορά της εφοδιαστικής που δύσκολα αναδιατάσσονται. Τέλος, σε ότι αφορά το θεσμικό θέμα των εμπορευματικών κέντρων αυτό οφείλει να συμπληρωθεί και με άλλες διατάξεις που έχουν να κάνουν με φορολογικά, τελωνειακά και εργασιακά θέματα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 8

Βιβλιογραφία στην Ελληνική Γλώσσα

Γιαννόπουλος Γ., *Οι προοπτικές για την έρευνα στις μεταφορές στην Ελλάδα*, Logistics & Management, Μάρτιος - Απρίλιος, 2002

Εθνική Επιτροπή Ταχυδρομείων, *Ελληνική Ταχυδρομική Αγορά*, Αθήνα, 2001

Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών (ΕΕΣΥΜ), *Εθνικό Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων*, Αθήνα, 1997

Ε.Σ.Υ.Ε., *Εθνικοί Λογαριασμοί*, 2003

Ε.Σ.Υ.Ε., *Στατιστικές Μεταφορών Επικοινωνιών & Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης*, Αθήνα, 2003

Ε.Σ.Υ.Ε., *Έρευνα Χρήσης Τεχνολογιών Πληροφόρησης & Επικοινωνίας*, Αθήνα, 2003 (β)

Εταιρία Ανάπτυξης Ιδιωτικών Υποδομών Βορείου Ελλάδος (Ε.Α.Ι.Υ.Β.Ε.), *Συνοπτική Παρουσίαση της Εταιρίας Ανάπτυξης Ιδιωτικών Υποδομών Βορείου Ελλάδος*, Θεσσαλονίκη, 2002

Ευσταθόπουλος Ι, Ιωακειμόγλου Η., *Ο τομέας των υπηρεσιών, η ανταγωνιστικότητα και η εργασία*, Ινστιτούτο Εργασίας της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδας, 2004

Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, *Η Οικονομία των Ελληνικών Περιφερειών*, Οικονομικός Ταχυδρόμος, Έκτακτο Τεύχος, Αθήνα, Μάρτιος 2000.

Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου & Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών, *Πολιτικές & Μέτρα για την Ζήτηση Εμπορευματικών Μεταφορών*, Αθήνα, 2000

Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), *Μισθοί, τιμές, παραγωγικότητα*, Αθήνα, 2002

Κορομηλά Ι. *Η συνεργασία μιας βιομηχανικής/εμπορικής επιχείρησης και 3PL. Μια σχέση ουσιαστικής κατανόησης και εμπιστοσύνης*, Περιοδικό Plant Management, Ιούνιος 2003

Κρητικίδη Γ., *Η Ανθρωπογεωγραφία της Απασχόλησης στην Ελλάδα (1993-2002)*, Ινστιτούτο Εργασίας Γ.Σ.Ε.Ε./ Α.Δ.Ε.Δ.Υ., 2003

Λάιου Λ., Παστρουμά Α, Κοτζαμάνη Χ., Μπελεσιώτου Φ., Νικολάκη Ι., Πατσιλινάκο Α., Στάση Ι. & Τσουρή Β., *Επίπεδο διείσδυσης και ουσιαστικής εφαρμογής στοιχείων της επιστήμης των logistics στις ελληνικές επιχειρήσεις*, 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Logistics '99, SOLE - The International Society of Logistics, 1999

Μέργος Γεώργιος, *Ευεργετική υπό προϋποθέσεις η «Δημόσια Ιδιωτική Συνεργασία» για υποδομές και υπηρεσίες*, Εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 25/01/2004

Μουντρουϊδης Σ., *Εθνικές & Διεθνείς Οδικές Μεταφορές*, Ινστιτούτο Οικονομικών & Βιομηχανικών Μελετών, Αθήνα, 2001

Παπαδασκαλόπουλος Α., Χριστοφάκης Ε., *Περιφερειακός Προγραμματισμός*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2002

Ρογκάν & Συνεργάτες, *Συμπληρωματικότητα της Λιμενικής & Αεροπορικής Υποδομής στο χώρο του Αιγαίου*, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Δ/νση Χωροταξίας, Αθήνα, Ιούνιος 2001

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, *Μελέτη για το Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα στην Ελλάδα - Έτος 2003*, Υ.Ε.Ν., Πειραιάς, 2005

Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών, *«Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του ελληνικού διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών - Εθνικό Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων»*, Αθήνα, Φάση Α: 04/11/2002 & Φάση Β': 12/05/2003

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, Γενική Γραμματεία Επενδύσεων Περιφερειακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, *Ενιαίο Πλαίσιο Στρατηγικής του Τομέα Μεταφορών για την περίοδο 2000 - 2006*, Αθήνα, 1999

Χαραλαμπόπουλος Δ., *Τα Logistics στην Ελλάδα και αλλού*, Logistics & Management, Μάρτιος - Απρίλιος 2003

Χατζηδάκης Κ., *Σιδηρόδρομοι, το αποπαίδι των μεταφορών και των δημόσιων έργων*, Εφημερίδα ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 26/07/2003).

Χριστοφάκης Ε., Πολιτική Υποδομών Μεταφορών, Σημειώσεις Ε' Εξαμήνου του Τμήματος Οικονομικής & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Αθήνα, 2000

ICAP, *Third Party Logistics Providers*, Αθήνα, Μάιος 2003

ICAP, *Third Party Logistics Providers*, Αθήνα, Οκτώβριος 2001

ICAP, *Νεοσύστατες Ανώνυμες Εταιρείες (Α.Ε.) και Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης (ΕΠΕ) της περιόδου 1999-2003*, Αθήνα, 2004

MarketLine Inc, *Σχεδιασμός και οργάνωση λειτουργίας κέντρων αποθήκευσης και διανομής*, ttp://www.thelogisticsgroup.gr/gr/servicesd/serv1.htm

Βιβλιογραφία στην Αγγλική Γλώσσα

Chaille A., FedEx Express reduces intercontinental transit times to Greece, http://www.eyefortransport.com, (ημερήσια ηλεκτρονική εφημερίδα για τις μεταφορές), 03/02/2004

European Conference of Ministers of Transport, *Crime in Road freight transport*, OECD Publications, Paris, 2002

Eurostat, *Transport Infrastructure in Europe between 1990-1999*, No 43/2002, 9 April 2002

Eurostat, *European Labor Cost*, Newsletter, February 2003

Funk P., Vierke G. and Bürckert H.J., *Distributed Intermodal Transportation Planning*, Platform project PL 97-2170, European Commission, 1997

Ελληνικός Τύπος

Διαδρομές με Τρένο, *Σιδηροδρομικός Χάρτης Ελλάδας*, Τετραμηνιαία Εταιρική Έκδοση ΟΣΕ, Α' Τετράμηνο 2004 (2004 α)

Διαδρομές με Τρένο, *Δυτικός Σιδηροδρομικός άξονας*, Τετραμηνιαία Εταιρική Έκδοση ΟΣΕ, Α' Τετράμηνο 2004 (2004 Β),

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Άκτιο - Πρέβεζα*, 19/12/2002 (2002 α)

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Για νέες αγορές ψάχνουν τα ευρωπαϊκά ταχυδρομεία*, 22/12/2002. (2002 Β)

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Συνέντευξη του Προέδρου του ελληνικού τμήματος του The International Society of Logistics, κ. Αγγελετόπουλου*, 08/01/2002 (2002 γ)

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Οι στατιστικές του θανάτου*, 20/12/2003 (2003 α)

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *ΡΙΟ - ΑΝΤΙΡΡΙΟ - Με πλοία θα περνάει ο δυτικός σιδηρόδρομος*, 10/10/2003) (2003 Β)

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Η DHL απέκτησε «βάση» στο «Ελευθέριος Βενιζέλος»*, 20/12/2003 (2003 γ)

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Χρυσοφόρα, αυτοχρηματοδοτούμενα έργα: Τι έχουν λαμβάνειν κατ' αρχάς οι κατασκευαστές από την εκμετάλλευση*, 19/06/2004) (2004 α)

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Πρόστιμα σε εταιρείες ταχυμεταφορών - μαϊμούδες*, 09/01/2004 (2004 Β)

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *35 δισ. ευρώ το μαύρο χρήμα*, 25/07/2004 (2004 γ)

ΕΞΠΡΕΣ, *Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας "ανοίγει δρόμο" στις μεταφορές*, 29/10/2001 (2001 α)

ΕΠΡΕΣΣ, *Ισχυρή οικονομική δύναμη οι ταχυδρομικές υπηρεσίες της Ε.Ε.*, 31/12/2002 (2002 α)

ΗΜΕΡΗΣΙΑ, *Εγκαταλελειμμένο και πανάρχαιο το δίκτυο του ΟΣΕ στην Πελοπόννησο*, 04/12/02 (2002 α)

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑΣ, *Η Ιστορία του Σιδηροδρόμου*, 7/4/2005,

ΚΕΡΔΟΣ, Ο.Σ.Ε.: *Μεταφέρει μόλις το 2%-2,5% των εμπορευμάτων*, 15/11/2002 (2002 α)

ΚΕΡΔΟΣ, *2004: Τα κριτήρια επιλογής των αποθηκευτικών χώρων*, 31/7/2002 (2004 α)

ΚΥΡΙΑΚΑΤΙΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Τα φορτηγά της απάτης*, 30/05/2004 (2004 α)

Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, *Εγνατία Οδός*, 26/07/2004

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Οι Ταχυμεταφορές ΕΛΤΑ διεισδύουν στα Express Logistics*, 20/10/2003 (2003 α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Πολεοδομικό σχέδιο για τη μεταποιητική ζώνη στο Καλοχώρι*, 20/04/2005 (2005 α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *«250.000 εργαζόμενοι στη στεριά ζουν από τη ναυτιλία», Συνέντευξη του προέδρου του ΝΕΕ, Γιώργου Γράτσου*, 22/05/2005 (2005 β)

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, *Είναι καιρός οι εφοπλιστές να συνειδητοποιήσουν τον ρόλο των Logistics*, Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2001

ΤΑ ΝΕΑ, *Με ρυθμούς χελώνας η Ιόνια Οδός, Στην Πελοπόννησο δεν έχουν γίνει ούτε οι περιβαλλοντικές μελέτες*, 17/10/2003 (2003 α)

ΤΑ ΝΕΑ, *31 «άσοι» για την αγορά εργασίας*, 09/07/2004 (2004 α)

ΤΟ ΒΗΜΑ, *Ραγδαία η ανάπτυξη των ταχυμεταφορών - Τα μεγάλα επενδυτικά σχέδια των DHL και UPS αλλάζουν τον χάρτη της ελληνικής αγοράς*, 13/10/2002 (2002 α)

ΤΟ ΒΗΜΑ, *Έμφραγμα» στους νέους οδικούς άξονες - Οι στατιστικές λένε ότι τον Σεπτέμβριο θα έχουν προστεθεί 130.000 νέα αυτοκίνητα - Συγκοινωνιολόγοι προβλέπουν ότι τα κυκλοφοριακά προβλήματα στην Αθήνα θα γίνουν χειρότερα από ό,τι ήταν πριν από τα μεγάλα έργα*, 20/06/2004 (2004 α)

Τράπεζα της Ελλάδος (Δελτίο Ενημέρωσης), *Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών*, Φεβρουάριος 2005

ΥΠΟΔΟΜΗ, *Η ΕΡΓΟΣΕ, οι υπερβάσεις και η πορεία των σιδηροδρομικών έργων. Πού χάθηκαν οι... υψηλές ταχύτητες για τα κοινοτικά κονδύλια*, 05/06/2002

Daily Travel News, *Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας, Βελτιωμένη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης από τον Οκτώβριο*, 10/06/2004.

Θεσμικά Κείμενα

Νόμος 2742/99, *Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρο Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις*, ΦΕΚ 207 / Α / 1999

Νόμος 3333/2005, *Ίδρυση & Λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες Διατάξεις*, ΦΕΚ 91 /Α/12.04.2005

Προεδρικό Διάταγμα 158 / 13.06.2002 (ΦΕΚ 137 / Α / 2002) *«Ίδρυση, κατασκευή, εξοπλισμός, οργάνωση, διοίκηση, λειτουργία και εκμετάλλευση πολιτικών αερολιμένων από φυσικά πρόσωπα, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου και Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης»*.

Προεδρικό Διάταγμα 41, ΦΕΚ 60/Α/7.03.2005 *«Εναρμόνιση της Ελληνική νομοθεσία με τις Οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 95/18/Ε.Κ. ..... για την ανάπτυξη των Κοινοτικών σιδηροδρόμων, τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ....»*

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.[36] Ηπείρου : ΦΕΚ 1451 / Β / 6.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Στερεάς Ελλάδας : ΦΕΚ 1469 / Β / 9.10.2003,

[36] Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.)

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδας : ΦΕΚ 1470 / Β / 9.10.2003,
Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Αν. Μακεδονίας και Θράκης : ΦΕΚ 1471 / Β / 9.10.2003,
Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Μακεδονίας : ΦΕΚ 1472 / Β / 9.10.2003,
Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Βορείου Αιγαίου : ΦΕΚ 1473 / Β / 9.10.2003,
Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Θεσσαλίας : ΦΕΚ 1484 / Β / 10.10.2003,
Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Πελοποννήσου : ΦΕΚ 1485 / Β / 10.10.2003,
Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Κρήτης : ΦΕΚ 1486 / Β / 10.10.2003,
Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Νοτίου Αιγαίου : ΦΕΚ 1487 / Β / 10.10.2003,
Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Ιονίων Νήσων: ΦΕΚ 56 / Β / 19.01.2004
Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Κεντρικής Μακεδονίας: ΦΕΚ 218 / Β / 06.02.2004

Δικτυακοί Τόποι

Εταιρία Cell Logistics : www.cell.gr
GEFYRA A.E.: www.gefyra.gr)
Ο.Σ.Ε.: www.ose.gr),

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ - ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ

9.1. Ιστορική Αναδρομή

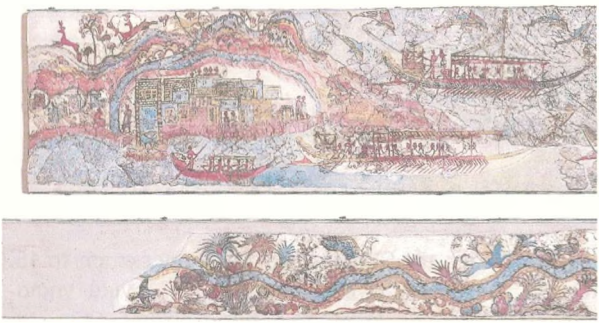
131.95 2222 10:33 7 km^2 είναι η έκταση της Ελλάδας. Σε αυτήν την έκταση τα 15.021 km είναι ακτογραμμή (το 40% της οποίας ανήκει στα 3.053 ελληνικά νησιά και βραχονησίδες). Έτσι, προκύπτει ότι για κάθε km^2 αντιστοιχούν 113μ. ακτής (πρόσωπο στην θάλασσα), όταν ο αντίστοιχος παγκόσμιος μέσος όρος είναι μόλις 4,5μ. (Μπεριάτος Η., 2001). Αυτή η γεωμορφολογία ήταν η πρώτη αιτία που έστρεψε του κατοίκους αυτής της περιοχής, εδώ και χιλιετίες, στην θάλασσα.

Τα προϊστορικά στοιχεία που υπάρχουν αποδεικνύουν μια συνεχή ροή πρώτων υλών από την ακτή μέχρι τις πρώτες μορφές οικισμών στην ενδοχώρα της Ελλάδας και αντίστροφα. Το ναυάγιο της Δοκού, του Ulu Budrun όπως κι εκείνο της Κυρήνειας σηματοδοτούν τους υγρούς δρόμους επικοινωνίας της Ανατολικής Μεσογείου. Αντίθετα η μεσογειακή Λάρισα είναι ένα δείγμα ανάπτυξης οικισμού στο εσωτερικό της χώρας (δίπλα σε ποτάμι το οποίο είχε δυνατότητες πλοϊμότητας κατά διαστήματα) στην οποία όμως βρίσκουν τον δρόμο τους υλικά όπως ο οψιανός της Μήλου και μάλιστα κατά την προϊστορική περίοδο. Ο οψιανός ήταν για την εποχή του [Μεσολιθική Εποχή ($8^η$ Χιλιετία π.Χ.)] στρατηγικό υλικό. Η πορεία του υλικού από το νησί της Μήλου ως τα πέρατα του ελλαδικού χώρου δείχνει την ανάπτυξη εμπορικών δρομολογίων μεταξύ λιμένων από πάρα πολύ νωρίς.

Αργότερα, στην Πρώιμη Εποχή του Χαλκού ($3^η$ Χιλιετία π.Χ.) οι κάτοικοι του Αιγαίου θα εξελιχθούν σε πραγματικούς ναυτικούς ταξιδεύοντας ολοένα και μακρύτερα από το Αρχιπέλαγος, όπως: Σικελία, Μικρά Ασία, Ιόνιο Πέλαγος, Δαλματικές Ακτές.

Τον πρώιμο αυτό ναυτιλιακό πολιτισμό διαδέχεται ο Μινωικός ($2^η$ Χιλιετία π.Χ.). Ως κέντρο εμπορικής ναυτιλιακής δραστηριότητας αποτελεί η Κρήτη η οποία έχει την ανάγκη μάλιστα να συνδεθεί ακτοπλοϊκά και με τις αποικίες της. Στην μινωική Κρήτη παρατηρούμε την ανάπτυξη της ενδοχώρας-περιφέρειας με την ύπαρξη λιμένων στα παράλια και οικισμών-παλατιακών συγκροτημάτων στο εσωτερικό (ΥΠ.ΠΟ., 2000). Οι αιγυπτιακές τοιχογραφίες με τα δώρα των κατοίκων της Κεφτιού (Κρήτη) προς τον Φαραώ είναι πληροφοριακά στοιχεία που δείχνουν μια κοινωνία που έχει δραστηριοποιηθεί σε πολλά επίπεδα ώστε να καταφέρει να φτάσουν στην Αίγυπτο φυτά και υλικά που υπάρχουν μόνο στην κρητική ενδοχώρα. Οι λιμένες δεν είναι τίποτα άλλο από απάνεμους κόλπους οι οποίοι με φυσικά μέσα ή ελαφριές κατασκευές με πέτρες προσφέρουν εύκολη από-επιβίβαση και ικανοποιητικό βύθισμα (Gilmer T. et al, 2001). Χαρακτηριστικές είναι οι μοναδικές αναπαραστάσεις των πλοίων της περιόδου αυτής, οι οποίες προέρχονται από την φημισμένη

τοιχογραφία στην Σαντορίνη, με το λεγόμενο τύπο το «*Πλοίο της Θήρας*», που ανακαλύφθηκε από τον Καθηγητή Μαρινάτο, το 1972, στο Ακρωτήρι της Σαντορίνης.



Απόσπασμα από την τοιχογραφία με το Πλοίο της Θήρας



Αναπαράσταση του πλοίου της Θήρας και χρησιμοποίησης του «εμβόλου του» ως στοιχείο από-επιβίβασης από λιμενικές εγκαταστάσεις.

Πηγή: Gilmer T., et al, 2001

Στα 1450 π.Χ. τον Μινωικό Πολιτισμό διαδέχεται ο Μυκηναϊκός. Οι Μυκηναίοι με νέα και καλύτερα πλοία, με έδρα την Πελοπόννησο, εξαπλώνονται σε όλη την Μεσόγειο. Τον 13ο αιώνα π.Χ., στην περίοδο της ακμής του Μυκηναϊκού Πολιτισμού, οι Μυκηναῖοι ξεκινούν για μια μεγάλη εκστρατεία, δια θαλάσσης, αυτή εναντίον της Τροίας. Τον 12ο αιώνα π.Χ. ο Μυκηναϊκός Πολιτισμός αρχίζει να παρακμάζει και τον 11ο έχει πλέον σβήσει.

Από τον 11ο έως τον 9ο αιώνα π.Χ. η Αθήνα διαμορφώνεται ως η κεντρική πολιτική, στρατιωτική, οικονομική και ναυτιλιακή δύναμη της Ελλάδας. Είναι η εποχή που τα όρια του ελληνικού κόσμου καταλαμβάνουν όλη την λεκάνη της Μεσογείου. Τα πλοία έχουν εξελιχθεί και η τεχνική της ναυσιπλοΐας είναι πρωτοφανής. Για πρώτη φορά διαχωρίζονται τα πλοία σε αμιγώς πολεμικά και αμιγώς εμπορικά. Τα εμπορικά ήταν μεγάλα πλοία, με λίγους κωπηλάτες και μεγάλα πανιά. Αντίθετα τα πολεμικά ήταν ελαφρά, μικρά, ευέλικτα κωπήλατα σκάφη με πολεμική μηχανή το έμβολο τους. Χαρακτηριστικότερο δείγμα πολεμικού πλοίου του 7ου π.Χ. αιώνα ήταν οι Τριήρεις. Οι λιμένες εκείνης της περιόδου εξελίσσονται και συνδυάζονται με νεώρια ενώ διαθέτουν ειδικά μηχανήματα για την έλξη των βαριών ξύλινων πλοίων στην ξηρά με σκοπό την προφύλαξη τους.

Στους Ελληνιστικούς Χρόνους η Αθήνα χάνει την δύναμή της στην Μεσόγειο ενώ αντίθετα ενισχύονται η Αίγυπτος των Πτολεμαίων και η Ρόδος, με τις τρεις πόλεις της (Λίνδο, Ιαλυσό και Κάμηρο). Η ναυτική τους κυριαρχία δεν κρατά πολύ καθώς οι Ρωμαίοι είναι πλέον η ανερχόμενη στρατιωτική δύναμη της Μεσογείου.

Στη συνέχεια, η διαίρεση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας σε Ανατολική και Δυτική το 395 π.Χ. και η ανάδειξη της Κωνσταντινούπολης ως πρωτεύουσας της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, επανέφερε στο προσκήνιο το Αιγαίο Πέλαγος. Την περίοδο μάλιστα μεταξύ 4ου και 7ου αιώνα μ.Χ. στην λεκάνη της Μεσογείου η Βυζαντινή θαλασσοκρατία αναβαθμίζει και πάλι το Αιγαίο σε σταυροδρόμι εμπορίου, ενώ το πλοίο που χαρακτηρίζει την Βυζαντινή Περίοδο είναι ο Βυζαντινός Δρόμωνας, το οποίο αποτελούσε ουσιαστικά εξέλιξη της αρχαιοελληνικής διήρους και τριήρους. Οι βαρύτεροι και μεγαλύτεροι δρόμωνες του 11ου-12ου αιώνα υπήρξαν οι πρόδρομοι της δυτικής γαλέρας και γενικότερα της σύγχρονης ευρωπαϊκής ναυπηγικής των «*Ανακαλύψεων*».



Λιμένας της Χίου

Χαρακτικό του Braun & Hogenberg, 1588

Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης

Μετά τον 7ο αιώνα μ.Χ. και άλλες ναυτικές δυνάμεις πρωταγωνιστούν, ενώ τα νησιά του Αιγαίου γίνονται θεατές και θύματα εκατοντάδων εκθροπραξιών και πειρατικών επιθέσεων. Μετά από αιώνες η Βυζαντινή ναυτική δύναμη εξαφανίζεται με την Άλωση της Πόλης από τους Οθωμανούς.

Την περίοδο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αν και οι περισσότεροι Έλληνες ζούσαν σκλαβωμένοι, κάποιοι ελάχιστοι χαίρονται ένα είδος ελευθερίας. Είναι οι ναυτικοί που οργώνουν την Μεσόγειο, την Μαύρη Θάλασσα και της Βόρειες ακτές της Ευρώπης. Τον 18ο αιώνα η Οθωμανική Αυτοκρατορία κατέχει το μεγαλύτερο μέρος της Ανατολικής Μεσογείου, ωστόσο έχει χάσει τον έλεγχο του ναυτιλιακού εμπορίου και αναγκάζεται να δώσει προνόμια σε ξένα κράτη για ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Ελληνικά πλοία με ξένες σημαίες (της Ρωσίας, της Γαλλίας κ.α.) αυξάνονται χρόνο με τον χρόνο δημιουργώντας έτσι έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους της περιόδου εκείνης. Επιπλέον, τα ιστιοφόρα με Έλληνες Καπεταναίους και ναυτικούς είναι τα μόνα που πλοία που σπάζουν το αγγλικό εμπάργκο - αποκλεισμό των λιμένων της Δυτικής Μεσογείου εξαιτίας των ναπολεόντειων πολέμων, μεταφέροντας σιτηρά από την Ρωσία. Η ικανότητά τους αυτή να τροφοδοτούν την Γαλλική και Ισπανική αγορά με σιτηρά αύξησε κατακόρυφα το εισόδημα των Ελλήνων ναυτικών οι οποίοι στην συνέχεια επένδυσαν σε νέα και περισσότερα πλοία. Ο εμπορικός αυτός στόλος με την επανάσταση του 1821 τροποποιήθηκε αμέσως σε πολεμικό, έτοιμος να αντιμετωπίσει τον Οθωμανικό Στόλο. Οι Έλληνες Καπεταναίοι και οι μπουρλοτιέρηδες με τα πυρπολικά τους μείωσαν σημαντικά τις μονάδες του Τούρκικου Στόλου. Δεν είναι τυχαίο ότι η Εθνική Ανεξαρτησία πιστοποιήθηκε στη θάλασσα με μια ένδοξη ναυμαχία, τη Ναυμαχία του Ναβαρίνου.

Ο λιμένας και η Ερμούπολη της Σύρου είναι μια πολύ ενδιαφέρουσα περίπτωση μετεωρικής ανόδου αλλά και αντίστοιχης καθόδου. Πόλη που σχεδιάζεται και

υλοποιείται στα 1821 από πρόσφυγες πολλών περιοχών (Ψαρά, Μικρά Ασία, Κρήτη) γίνεται ο πόλος του εμπορίου της Ανατολικής Μεσογείου, σε σημείο που χάρτες της εποχής απεικονίζουν την Σύρο ως το κέντρο τους. Η υποχώρηση της πειρατείας σε συνδυασμό με τις ιδιαίτερες κοινωνικές, θρησκευτικές και θεσμικές συνθήκες του νησιού ευνοούν την δημογραφική και οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Από το 1830, αναπτύσσεται στη Σύρο το εμπόριο των υφασμάτων, του μεταξιού, των δερμάτων, του σιδήρου και δημιουργείται παράλληλα ένα ισχυρό τραπεζοπιστωτικό σύστημα. Ως το 1860 περίπου, η Σύρος ήταν ο πρώτος εμπορικός λιμένας της Ελλάδας. Παράλληλα με το εμπόριο, αναπτύσσονται οι βιοτεχνίες, η ναυτιλία, η οικοδομική και τα δημόσια έργα. Ο αναπτυξιακός κύκλος ολοκληρώνεται με τη δημιουργία των πρώτων βιομηχανικών μονάδων κατά τη δεκαετία 1860-1870. Ακολουθεί περίοδος μαρασμού, καθώς η ιστιοφόρος ναυτιλία παρακμάζει, η σημασία της γεωγραφικής θέσης του νησιού μειώνεται και ο λιμένας του Πειραιά αποκτά πλέον την πρωτοκαθεδρία στον Ελληνικό χώρο.

Οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι μείωσαν σε έμψυχο και άψυχο υλικό την θαλάσσια δύναμη της χώρας. Όχι όμως για πολύ. Το 1947 η Αμερικανική κυβέρνηση, με εγγύηση της Ελληνικής κυβέρνησης, διέθεσε με ευνοϊκούς όρους σε Έλληνες εφοπλιστές 100 φορτηγά πλοία τύπου «*liberty*», τα λεγόμενα «*Πλοία μίας Χρήσης*». Η ναυτική ικανότητα των Ελλήνων, η «*Ναυτοσύνη*» δηλαδή των Καπεταναίων και του πληρώματος αξιοποίησε τα πλοία αυτά στο έπακρο. Σε συνδυασμό μάλιστα, με την διορατικότητα και ικανότητα διαχείρισης των Ελλήνων εφοπλιστών δημιουργήθηκε ο μεγαλύτερος στόλος στον κόσμο, ο οποίος εξακολουθεί ακόμη και σήμερα να πρωταγωνιστεί, στην διεθνή επιχειρηματική σκηνή.

Ωστόσο η εξέλιξη των ελληνικών λιμένων δε ακολούθησε την δυναμική πορεία της ναυτιλίας.

9.2 Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα

Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.)[1] το ελληνικό λιμενικό σύστημα περιλαμβάνει 1.250 λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια, λιμενίσκους, καταχωρημένα στα 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς. Σύμφωνα, με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης Λιμένων (ESPO, 2005), η Ελλάδα είναι η χώρα με τα περισσότερα ενεργά λιμάνια μεταξύ των 25 κρατών-μελών της Ε.Ε. καθώς διαθέτει 205 ενεργά λιμάνια, επί συνόλου 1.116 ευρωπαϊκών.

Δεν υπάρχει λόγος να παρουσιαστεί πως αυτοί οι λιμένες κατατάσσονται καθώς υπάρχουν πολλές και διάφορες κατατάξεις λιμένων, ανάλογα για ποιον λόγο γίνεται η κατάταξη αλλά και ποιος διενεργεί αυτή την κατάταξη[2]. Έτσι πέρα από την φυσιογνωμία του λιμένα που μπορεί να είναι από αμιγώς π.χ. εμπορευματικός μέχρι πολύ-χρηστικός (σημ. υπάρχουν ελληνικοί λιμένες που φιλοξενούν από θαλάσσιες εμπορικές, επιβατικές, ναυταθλητικές, ναυπηγικές, αλιευτικές, τουριστικές έως πολεμικές χρήσεις) οι λιμένες μπορούν να καταταχτούν ανάλογα:

α) με την **εμβέλειά τους στην οικονομία** (π.χ. εθνική, εθνική με διεθνές ενδιαφέρον, μείζονος ενδιαφέροντος, τοπικής σημασίας[3]),

β) **το ρόλο τους στην Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση και τη θέση τους στα διευρωπαϊκά δίκτυα**[4],

γ) **το επίπεδο ασφαλείας που απαιτείται βάση του νέου κώδικα ISPS Code**[5],

δ) **τη διοικητική διάρθρωση που έχει αναπτύξει το Λιμενικό Σώμα** (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία, Λιμενικοί Σταθμοί),

ε) **τη χωροταξική τους ενσωμάτωση στα θεσμοθετημένα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια της χώρας,**

στ) **τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον** (περιβαλλοντική κατάταξη των έργων) βάση και της οποίας γίνεται και αδειοδότησή τους,

ζ) **το φορέα διαχείρισης τους** (Α.Ε., Λιμενικά Ταμεία, Δημοτικά ή Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία, Ιδιωτικές Λιμενικές Εγκαταστάσεις Βιομηχανικών & Άλλων Παραγωγικών Μονάδων) κ.α.

---

[1] Πηγή: από τον δικτυακό τόπο του Υ.Ε.Ν. στα πλαίσια της Ελληνικής Προεδρίας

[2] Το φαινόμενο της μη ύπαρξης μιας κοινής κωδικοποίησης με την οποία θα κατατάσσονται και θα αντιμετωπίζονται οι λιμένες από όλους τους συναρμόδιους φορείς είναι ένα φαινόμενο γενικότερο που αφορά πολλούς κλάδους και τομείς της ελληνικής οικονομίας.

[3] Κ.Υ.Α., 3514.96/02/18.06.1992

[4] π.χ. με την απόφαση για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, το 2001, η Ε.Ε. ταξινομεί τους Ευρωπαϊκούς Λιμένες, βάσει ποιοτικών κριτηρίων ή βάσει της θέσης τους σε νησιωτικές ή εξόχως απόκεντρες περιοχές. Στους θαλάσσιους λιμένες της κατηγορίας Α (θαλάσσιοι λιμένες διεθνούς σημασίας) συγκαταλέγονται και 22 ελληνικά λιμάνια τα οποία είναι εκτός από τους 12 Λιμενικούς Οργανισμούς Α.Ε. [πλην της Αλεξανδρούπολης (;)] οι λιμένες: της Μυτιλήνης, της Χίου, της Χαλκίδας, της Ρόδου, της Πάρου, της Κυλλήνης, της Νάξου, της Μυκόνου, της Τήνου, των Χανίων (Σούδα) και της Σκιάθου (Πηγή: από τον δικτυακό τόπο της Ελληνικής Προεδρίας).

[5] Βάση της εμπορευματικής ή επιβατικής κίνησης στη λίστα του Υ.Ε.Ν. με τους λιμένες που υποχρεώθηκαν από 1/7/2004 να ακολουθούν το κώδικα ISPS Code είναι οι: Λιμένες Ανώνυμες Εταιρίες (πλην της Ραφήνας), 37 λιμενικά ταμεία και 43 ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις (ΤΟ ΒΗΜΑ, 2003 α)

Η πολύ-κατάταξη αυτή δημιουργεί, αντικειμενικά, προβλήματα σύγχυσης, ενώ αρκετές φορές δεν λαμβάνεται υπόψη. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι αν και η βασική κατηγοριοποίηση, βάση της Κ.Υ.Α. του 1992, περιελάμβανε λιμένες όπως αυτοί της Μυτιλήνης και της Ρόδου με διπλή σημασία («*εθνική με διεθνές ενδιαφέρον*»), εντούτοις δεν μετατράπηκαν σε Α.Ε., όπως χαρακτηριστικά έγιναν οι «*εθνικής σημασίας*» (μόνο) Λαύριο, Ελευσίνα, Ραφήνα. Επιπλέον, άλλοι λιμένες όπως π.χ. η Κύμη, αν και κατατάσσεται στην πρώτη κατηγορία «*εθνικής σημασίας*», θεωρείται και προβλέπεται ως «*Διεθνής Πύλη*» της χώρας από το προτεινόμενο Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο της χώρας, εντούτοις σήμερα είναι ένα Λιμενικό Ταμείο, άμεσα εποπτευόμενο από το Υ.Ε.Ν., με σαφώς χαμηλότερες λιμενικές επενδύσεις και υποδομές από πολλούς άλλους λιμένες ακόμη και «*τοπικής σημασίας*». Ο λιμένας της Καλαμάτας επίσης, ύστερα από την πρόσφατη ένταξη στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών της Σιδηροδρομικής Ιόνιας Οδού, αποκτά άλλη σημασία και πιθανόν να χρειαστεί άμεσα να μετατραπεί από Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο σε Α.Ε.

Άλλωστε σε ότι αφορά γενικότερα στις ιεραρχήσεις των μεταφορικών δικτύων αν κάποια από αυτά μπορεί να θεωρηθεί ότι εξυπηρετούν χωρικούς άξονες υπερτοπικής - νομαρχιακής ή διανομαρχιακής εμβέλειας είναι μεν για το εθνικό ή διεθνές επίπεδο ήσσονος σημασίας, για το χωρικό τους όμως επίπεδο είναι μείζονος σημασίας (Λουκάκης Π. 2004). Επομένως οι ιεραρχήσεις δεν προκαθορίζουν τις προτεραιότητες στον προγραμματισμό και σχεδιασμό εκ των άνω προς τα κάτω αλλά σε λειτουργικό και χωρικό συσχετισμό.

Η εθνική ναυτιλιακή - λιμενική πολιτική, όπως αυτή εκφράζεται από το αρμόδιο Υπουργείο, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) και από το 2001, ειδικότερα για τους λιμένες, από την Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υ.Ε.Ν., αλλά και από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας το οποίο εγκρίνει τις πιστώσεις, διαπραγματεύεται, όπως προσφάτως, δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για λιμενικά έργα κ.ο.κ. δείχνει να έχει αντιληφθεί ότι πρέπει να προσανατολιστεί (η εθνική ναυτιλιακή - λιμενική στρατηγική) και σε πολιτικές παροχής λιμενικών υπηρεσιών (port - state) και όχι μόνο σε πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της (flag - state).

Η εθνική λιμενική στρατηγική του Υ.Ε.Ν. (Υ.Ε.Ν., 2002) η οποία διατυπώθηκε και στα πλαίσια της Ελληνικής Προεδρίας της Ε.Ε. θα μπορούσε να συνοψισθεί σε 5 άξονες:

- **Τις διμερείς ναυτιλιακές σχέσεις** με χώρες οι οποίες εξάγουν σημαντικό όγκο φορτίων.
- **Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας**, ενόψει και των προκλήσεων ενός συνεχώς ανταγωνιστικότερου διεθνώς περιβάλλοντος.
- **Τη βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη** λιμένων για την εξυπηρέτηση της κοινωνικής και περιβαλλοντικής ανάγκης.
- **Τη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής** του νησιωτικού χώρου και του νησιωτικού πληθυσμού.
- **Τη διασφάλιση φορτίων**, τα οποία θα διακινούνται μέσω ελληνικών λιμένων προς τρίτες χώρες.

Αυτοί οι στόχοι και οι πολιτικές έχουν δημιουργήσει τα τελευταία χρόνια μια σημαντική ανατροπή στο υφιστάμενο για δεκαετίες καθεστώς και δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την μετεξέλιξη της εγχώριας λιμενικής βιομηχανίας (σημ. όχι απαραίτητα και στα πρότυπα των ανεπτυγμένων, λιμενικά, κρατών).

9.3. Η Μεταρρύθμιση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος

Τα γεγονότα - σταθμοί της μεταρρύθμισης του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος θεωρούνται:

9.3.1. Η σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής

Η σύσταση το 2001 της **Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής** στο Υ.Ε.Ν.[6] ήταν αποτέλεσμα της ανάγκης να αντιμετωπιστεί ο λιμενικός κλάδος ειδικά από τη Διοίκηση. Η Γραμματεία αυτή συστήθηκε για να λειτουργήσει ως ένα επιτελικό όργανο συντονισμού όλων των συναρμόδιων υπηρεσιών των Υπουργείων (one stop shop) και η οποία ως κύριο στόχο έχει:

- το συνολικό σχεδιασμό και προγραμματισμό της εθνικής λιμενικής πολιτικής
- την ανάπτυξη σύγχρονων λιμένων εξυπηρέτησης επιβατών, πλοίων και φορτίων
- τη διαμόρφωση σύγχρονου θεσμικού πλαισίου διαχείρισης - λειτουργίας λιμένων
- το συντονισμό της δράσης όλων των συναρμόδιων σε θέματα λιμένων οργάνων της Διοίκησης
- την ταχύτερη κατασκευή των προγραμματισμένων έργων υποδομής
- την προσέλκυση και συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στην ανάπτυξη λιμενικών υποδομών και ανταγωνιστικής διαχείρισης των λιμένων.

Στα πλαίσια αυτά συστήθηκε:

α) το **Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής** (Σ.Ε.Ν.Π.) μέλη του οποίου είναι ένα πολυπληθές σώμα από εκπροσώπους των εφοπλιστών, των λιμενικών, των λιμενεργατών, των ναυλομεσιτών, των καθηγητών ναυτιλιακών, των ναυτασφαλιστών, των ναυπηγών, των ναυτικών πρακτόρων κ.α. το οποίο (όταν βρήκε τον κατάλληλο χώρο) συγκλήθηκε άπαξ, χωρίς φυσικά να καταλήξει σε ένα σχέδιο «*Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής*» και

β) η **Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων** (Ε.Σ.Α.Λ.)[7], η οποία έχει εκτελεστικό χαρακτήρα, της οποίας τα έντεκα (11) μέλη[8] είναι εκπρόσωποι οκτώ (8) Υπουργείων και της οποίας έργο είναι, μεταξύ άλλων:

---

[6] Βλ. νόμος 2932/2001, *Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις* (ΦΕΚ Α 145/27-06-01), Μέρος Β, Άρθρο 17.

[7] Βλ. ως άνω υποσημείωση Άρθρο 19, Μέρος Β'.

[8] Ο Γεν. Γραμ. Λιμένων & Λιμενικής πολιτικής, δύο (2) εκπρόσωποι του Υ.Ε.Ν. και δύο (2) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και από ένα εκπρόσωπο των Υπουργείων Ανάπτυξης, Εθνικής Οικονομίας, Μεταφορών, Αιγαίου, Οικονομικών, Εσωτερικών, Πολιτισμού, Γεωργίας και Εθνικής Άμυνας [άρθρο 35 του ν. 3153/2003 (Α 153)].

- ο γενικός σχεδιασμός των λιμενικών προγραμμάτων μελετών και έργων
- η ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και η κατανομή των πιστώσεων
- ο καθορισμός των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων και η προσαρμογή της λιμενικής υποδομής στις νέες τεχνολογίες
- η παρακολούθηση της εκτέλεσης των λιμενικών έργων και
- η έγκριση αναπτυξιακών έργων μέσα στους λιμένες.

Μέχρι σήμερα, προκειμένου να ληφθεί μια απόφαση για μια ουσιαστική, και όχι μόνο, παρέμβαση σ΄ ένα λιμάνι, θα έπρεπε να γνωμοδοτήσουν 17 φορείς-διευθύνσεις.

Σύμφωνα με την Μ.Ο.Δ. (1999), μέχρι της έκδοσης των νέων νομοθετημάτων του 2001 και του 2003 για ένα νέο μέσο λιμενικό έργο απαιτούνταν 2 - 3 χρόνια[9] από την ημερομηνία που θα αποφασιστεί το έργο, μέχρι την ημερομηνία που θα είναι έτοιμο για δημοπράτηση («*ωρίμανση έργου*»).

Σήμερα αν και έχουν σε ένα βαθμό απλουστευτεί οι διαδικασίες όπως π.χ. η σύμφωνη γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ. υποκαθιστά τις γνωμοδοτήσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών που προβλέπονται κατά τη διαδικασία της Προκαταρτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης, εντούτοις, στο θέμα της ταχύτερης «*ωρίμανσης των έργων*» δεν έχει επιτευχθεί καθώς τα μέλη της Ε.Σ.Α.Λ. και στη συχνότητα που συνεδριάζουν, χειρίζονται λιγότερα θέματα ενώ απευθύνονται πάλι στις υπηρεσίες τους για την σύνταξη γνώμης, **με αποτέλεσμα να εξαντλείται ο ίδιος περίπου πολύτιμος χρόνος**.

[9] Αναλυτικότερα η ωρίμανση ενός λιμενικού έργου απαιτούσε την εξής διαδικασία:

	Διαπιστωμένη Διάρκεια (μήνες)	
Στάδια	Ελάχιστη	Μέση
Διαδικασία Επιλογής Μελετητή	2,5	5
Κατάρτιση και υπογραφή της Σύμβασης	0,5	1
Στάδιο Ι [Σύνταξη τοπογραφικών, βυθομετρικών διαγραμμάτων, προετοιμασία φακέλου Προέγκρισης Χωροθέτησης (σήμερα Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης & Αξιολόγηση σύμφωνα με τον ν. 3010/02), έγκριση της Προέγκρισης Χωροθέτησης, ύστερα από συνυπολογισμό των γνωματεύσεων σχετικών υπηρεσιών (ΓΕΝ, ΥΠΠΟ κ.α.)]	6	9
Στάδιο ΙΙ (εκπόνηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, έγκριση της Μελέτης). Σημ. παράλληλα με το Στάδιο Ι & ΙΙ πραγματοποιούνται, όπου απαιτείται και διαδικασίες σχετικές με τον καθορισμό της γραμμής αιγιαλού & παραλίας, έκδοση Π.Δ/τος για Επιχώσεις κ.α.	7	10
Στάδιο ΙΙΙ (Οριστικές μελέτες, σύνταξη Τευχών Δημοπράτησης κ.α.)	6	9
Διαδικασίες Δημοπράτησης	1	1
Μήνες	25	35

Η ελάχιστη περίοδος ωρίμανσης ίσχυε στις περιπτώσεις όταν δεν υπήρχαν ενστάσεις, καθυστερήσεις από υπηρεσίες και μελετητές, δεν υπήρχε η ανάγκη να εφαρμοστεί η Οδηγία 92/50 και το Π.Δ. 346/98 (μεγαλύτερος χρόνος δημοσίευσης της πρόσκλησης στην Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων) κ.α.

9.3.2. Η ανωνυμοποίηση και είσοδος στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών των δύο λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης[10].

Ο κατά προτεραιότητα εκσυγχρονισμός των δύο εθνικών λιμένων υπαγορεύθηκε από τις πιεστικές συγκυρίες, για μεν τον Πειραιά (Ο.Λ.Π.) ο οποίος αποτελεί το ναυτιλιακό κέντρο, αφετήριο λιμένα ακτοπλοΐας και πλόων θαλάσσιου τουρισμού, για δε τη Θεσσαλονίκη λόγω της τεράστιας πλέον σημασίας του Ο.Λ.Θ. για το βαλκανικό εμπόριο και τη Β. Ελλάδα.

Στην συνέχεια προωθήθηκε η μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων 10 σημαντικών λιμένων της χώρας σε Ανώνυμες Εταιρίες, χωρίς όμως να γίνει αυτό καθολικά αποδεκτό από τις τοπικές κοινωνίες. Οι λιμένες Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πατρών και Ραφήνας απέκτησαν Οργανισμούς Λιμένων με τη μορφή Α.Ε., με συγκεκριμένη περιουσία και τομείς ευθύνης κατασκευής έργων και διαχείρισης των χώρων της Ζώνης Λιμένα.

Όμως, με τη μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Α.Ε. δεν ήταν δυνατόν Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου να διαχειρίζονται περιουσία του Δημοσίου. Έτσι, προωθήθηκε σύμβαση παραχώρησης της εν λόγω περιουσίας στους Οργανισμούς με διάρκεια παραχώρησης 40 ετών και με συμβολικό μίσθωμα της τάξης του 1% από τα ενοποιημένα έσοδα για τα πρώτα 3 χρόνια και 2% για τα υπόλοιπα 37. Ωστόσο, αν και οι 12 αυτοί λιμένες θεωρούνται θεσμικά Α.Ε., ελεύθερες να ανταγωνιστούν η μια την άλλη, ο σχεδιασμός, η έμμεση χρηματοδότηση, η έγκριση των πιστώσεων, ο διορισμός του Δ.Σ. και του Διευθύνοντος Συμβούλου γίνεται από το Υ.Ε.Ν.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Α.Ε. δεν έγινε καθολικά αποδεκτή από τις τοπικές κοινωνίες και τους παραλιμένιους Ο.Τ.Α.[11], οι

---

[10] Οι Οργανισμοί Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης είναι ανώνυμες εταιρείες κοινής ωφέλειας, που συστήθηκαν με βάση τον ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40/Α/1.3.1999), με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος. Οι εταιρείες λειτουργούν με τους κανόνες της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, απολαμβάνουν διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας, τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργού Ε.Ν. και διέπονται από τον ν. 2688/1999 και τον **Κ.Ν. 2190/1920**, καθώς και, συμπληρωματικά από τις διατάξεις του ν. 2414/1996 (ΦΕΚ 135 Α') και του Α.Ν. 1559/1950, όπως κάθε φορά αυτοί ισχύουν (Μ.Ο.Δ., 1999).

[11] Σε άλλες περιπτώσεις έχουμε αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας εναντίων των 10 λιμένων (πλην Πειραιά και Θεσσαλονίκης) που έγιναν πρόσφατα Α.Ε. και όχι νέου τύπου Λιμενικά Ταμεία. Σχετικό παράδειγμα οι δυναμικές αντιδράσεις το Μάρτιο του 2003 τόσο από την πλευρά του δήμου όσο και από την πλευρά των φορέων του νομού Θεσπρωτίας σε σχέση με το θέμα της παραχώρησης στον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας (ΟΛΗΓ) Α.Ε. του δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης των χώρων της ζώνης του λιμένα Ηγουμενίτσας. Χαρακτηριστικά είναι τα αποσπάσματα των δηλώσεων αξιωματούχων της περιοχής που δημοσιεύτηκαν στην Ναυτεμπορική όπως του προέδρου της ΤΕΔΚ Θεσπρωτίας κ. Ιωάννη Τζάνη ο οποίος σε δήλωση του τόνισε πως «*η παραχώρηση αυτή μας βρίσκει εντελώς αντίθετους.... Εμείς θεωρούμε ότι όλες οι ακτές πρέπει να ανήκουν στη δικαιοδοσία των δήμων.... Το θέμα είναι πολύ σημαντικό και δεν αφορά μόνο το δήμο Ηγουμενίτσας και τους παράκτιους δήμους του νομού Θεσπρωτίας, αλλά όλη την τοπική αυτοδιοίκηση...*». Ο νομάρχης Θεσπρωτίας κ. Ηλίας Λιάκος από την πλευρά του σημείωσε ότι «*...τέτοιες ενέργειες δεν προωθούν την ανάπτυξη του δήμου Ηγουμενίτσας και κατά επέκταση όλου του νομού*», ενώ ο Εμποροβιοτεχνικός Σύλλογος Ηγουμενίτσας, σε ψήφισμά του που εξέδωσε αναφέρει μεταξύ άλλων: «*Η γενική συνέλευση ομόφωνα εκτιμά 1) ότι είναι απαράδεκτο να υπάρχουν δυο εξουσίες στην πόλη της Ηγουμενίτσας, από τη μια η εκλεγμένη δημοτική αρχή και από την άλλη το διορισμένο Δ.Σ. της Α.Ε. του ΟΛΗΓ 2) Η κατάσταση αυτή δημιουργεί πλείστες όσες δυσλειτουργίες στη ζωή και την ανάπτυξη της πόλης, πολύ περισσότερο που ο ΟΛΗΓ κατέχει και ελέγχει εκτός από τους χώρους του λιμανιού, μεγάλο κομμάτι της πόλης, όλες*

οποίοι είδαν έναν αυτόνομο οργανισμό να διαχειρίζεται θέματα που τους αφορούν ενώ ταυτόχρονα είδε τα έσοδά τους να περιορίζονται μέσω της κατάργησης της απόδοσης των ανταποδοτικών τελών[12]. Ένα από τα πάγια αιτήματα της ΚΕΔΚΕ (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2005 γ) είναι η συμμετοχή των Ο.Τ.Α. στην διαχείριση των Λιμένων και στα ανταποδοτικά τους τέλη αλλά το Υ.Ε.Ν. και το Υπουργείο Εσωτερικών προβληματίζονται καθώς οι αντιρρήσεις από τις εφοπλιστικές ενώσεις είναι ισχυρές[13].

9.3.3. Η δημιουργία Δημοτικών & Νομαρχιακών Λιμενικών Ταμείων

Το θέμα των περιφερειακών - τοπικών λιμένων (δηλ. εκτός των 12 Λιμένων Α.Ε.), ο τρόπος λειτουργίας τους, η συμβολή τους τόσο στην ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος της χώρας όσο και στην αναπτυξιακή διαδικασία της τοπικής κοινωνίας, είναι ιδιαίτερα κρίσιμο και επίκαιρο. Τα διεθνή παραδείγματα, όπως στο κεφ. 6 παρουσιάστηκαν, κάνουν λόγο για εξαιρετικά επιτυχημένους λιμένες που διοικούνται από τις Τοπικές Αρχές, αλλά και για μικρότερους λιμένες που συμβάλουν ουσιαστικά στην οικονομική, περιβαλλοντική ακόμα και πολιτιστική κ.ο.κ. διαδικασία των τοπικών κοινωνιών.

Στην Ελλάδα το θέμα των περιφερειακών - τοπικών λιμένων αντιμετωπίζονται στο κεφάλαιο που ακούει Λιμενικά Ταμεία (Λ.Τ.) και πιο ειδικότερα σε μια μακρόχρονη διαδικασία μεταβίβασης ευρύτερων αρμοδιοτήτων από την Κεντρική Διοίκηση στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.). Παρακάμπτοντας μια σχετική ανάπτυξη για το γενικότερο θέμα της μετάβασης των αρμοδιοτήτων στην Τοπική Αυτοδιοίκηση (Τ.Α.)[14], μπορεί να ειπωθεί ότι τόσο η θέση των αιρετών όσο και της

σχεδόν τις παραλίες της Θεσπρωτίας. 3) Η κατάσταση αυτή θα περιπλεχθεί ακόμα περισσότερο όταν η Α.Ε. ΟΛΗΓ περάσει σε ιδιωτικά χέρια». Ο σύλλογος προχωρά και ένα βήμα παραπέρα θέτοντας τη μη αναγκαιότητα ύπαρξης του ΟΛΗΓ τονίζοντας πως τη δουλειά του ΟΛΗΓ θα μπορούσε να την κάνει ο δήμος ο οποίος και θα διαθέτει αυτά τα τεράστια ποσά που κατέχει τώρα ο ΟΛΗΓ, για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2003 γ). Οι δυναμικές αυτές αντιδράσεις παράλληλα με τα διαρκή παράπονα της τοπικής κοινωνίας, ότι ο λιμένας με την ραγδαία αύξηση του έχει δημιουργήσει πολλαπλά προβλήματα στην ποιότητα ζωής στην πόλη ενώ δεν αποδίδονται σε αυτήν τα τέλη επιβίβασης, ήταν μια από τις αιτίες που οδήγησαν τον ΟΛΗΓ, οκτώ μήνες μετά από αυτές τις αντιδράσεις και με αφορμή τις φυσικές καταστροφές που προκλήθηκαν στην περιοχή, να διαθέσει ως έκτακτη οικονομική ενίσχυση το ποσό των €30.000 στη Νομαρχία Θεσπρωτίας και των €20.000 στον δήμο Ηγουμενίτσας, κίνηση που δεν συνηθίζεται γενικότερα (ΕΞΠΡΕΣ, 2003 α).

[12] Χαρακτηριστικές είναι οι δηλώσεις - ανακοινώσεις του δήμου Πατραίων, ο οποίος πέρα των παραπόνων που έχει σε σχέση με το ρυμοτομικό σχέδιο του λιμένα, ζητάει από τον Οργανισμό «*απόδοσης ποσού από τα έσοδα που εισπράττει για τα λιμενικά τέλη ο ΟΛΠΑ, καθώς η πόλη καθημερινά επιβαρύνεται από τον επιβατικό και κυκλοφοριακό φόρτο, με τις συνέπειες στην ποιότητα ζωής να είναι άμεσες*» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2005 β).

[13] Οι εφοπλιστικές ενώσεις έχουν καταστήσει σαφές, και στηριζόμενοι σε νομική βάση, ότι «*δεν αποδέχονται την ανταποδοτικότητα των εισπραττόμενων τελών, απορρίπτουν την ιδέα της προσαύξησής τους θέτοντας θέμα κατάργησής τους όχι μόνο λόγω του μη ανταποδοτικού τους χαρακτήρα αλλά και ως στοιχείου που επιβαρύνει αναίτια το κόστος των εισιτηρίων που πληρώνει ο πολίτης με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη διαμόρφωση των δεικτών της οικονομίας*» (ΕΞΠΡΕΣ, 2005 α)

[14] Τα θεσμικά κείμενα - σταθμοί στην διαδικασία της μετάβασης των αρμοδιοτήτων στους Ο.Τ.Α. είναι:

- Ο ν. 1065/1980, «*Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας*», η πρώτη ουσιαστική θεσμική πρόβλεψη για την επέκταση αρμοδιοτήτων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Χαρακτηριστικά, το άρθρο 22 αναφέρει την ύπαρξη του τεκμηρίου αρμοδιότητας των ΟΤΑ για όλες τις τοπικές υποθέσεις, το άρθρο 23 προσθέτει νέες «*αποκλειστικές*» αρμοδιότητες των ΟΤΑ (π.χ. αστικές συγκοινωνίες, αθλητικές εγκαταστάσεις ρύθμιση θεμάτων στάθμευσης) και το άρθρο 24 δίνει μια ενδεικτική απαρίθμηση

τοπικής κοινωνίας γενικότερα σε θέματα μεταβίβασης αρμοδιοτήτων είναι, τις περισσότερες φορές, θετική, καθώς παρέχεται έτσι η δυνατότητα για μια πιο άμεση αντιμετώπιση των τοπικών θεμάτων. Η θέση των αιρετών είναι συνήθως αρνητική μόνο όταν οι αρμοδιότητες είναι εκτελεστικού τύπου, οι οποίες, μερικές φορές, εμπεριέχουν πολιτικό κόστος γι' αυτούς.

Αυτή η πραγματικότητα σε συνδυασμό με την μη χορήγηση, από μεριάς της Κεντρικής Διοίκησης, των απαραίτητων οικονομικών πόρων για την άσκηση των αρμοδιοτήτων, παρά την συνταγματική πρόβλεψη, αλλά και τις ευρύτερες δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι Ο.Τ.Α. (εξειδικευμένο προσωπικό, τοπικά συμφέροντα κ.α.) οδηγούν τους τοπικούς άρχοντες να προτιμούν αρμοδιότητες που συνδυάζονται με εύκολα εισπραττόμενα έσοδα, ή με ευρύτερα ζητήματα ανάπτυξης και διαχείρισης της περιοχής τους, όπως είναι σε πολλές περιπτώσεις τα Λιμενικά Ταμεία.

Πράγματι, από τα πρώτα αιτήματα των Ο.Τ.Α., ήδη από την δεκαετία του 80, ήταν η εμπλοκή τους στην χερσαία ζώνη λιμένα και ειδικά τις κτιριακές και κοινόχρηστες υποδομές που βρίσκονται σε αυτήν (Καϊσερλής, 2003). Τα αιτήματα και οι πιέσεις ήταν πολλά, αν κανείς αναλογιστεί πόσοι Ο.Τ.Α. διαθέτουν λιμένα στη χώρα, αλλά και την οικονομική αξία που παρουσιάζει η ζώνη αυτή. Τα αιτήματα αυτά τεκμηριωνόντουσαν από την ανάγκη η λιμενική ζώνη να μην αποτελεί τείχος και ξένο σώμα της παράκτιας πόλης, ιδιαίτερα στις νησιωτικές περιοχές της χώρας.

Τα Λιμενικά Ταμεία, λειτουργούν ως Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου και εποπτεύονται κυρίως από το Υ.Ε.Ν. και από τις Περιφέρειες, ενώ το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων) εμπλέκεται στον προγραμματισμό και την εκτέλεση λιμενικών έργων και τα Υπουργεία Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης (ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α.) και Οικονομικών εμπλέκονται σε θέματα που αφορούν εργασιακές σχέσεις αλλά και σε θέματα παραχώρησης χρήσης αιγιαλού και παραλίας. Το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει για τα Λ.Τ. βασίζεται στο Βασιλικό

«*συντρεχουσών*» αρμοδιοτήτων (σε θέματα παιδικών-βρεφικών υγειονομικών σταθμών, τουριστικής ανάπτυξης, προστασίας του περιβάλλοντος κ.α)

- Ο ν. 1416/1984 «*Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων της δημοτικής και κοινοτικής νομοθεσίας για την ενίσχυση της Αποκέντρωσης και την ενδυνάμωση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης*». Εντούτοις, αν και το πρώτο κεφάλαιο του εν λόγω νόμου αναφέρεται στη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στους Ο.Τ.Α., με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Προεδρίας, Εσωτερικών, Οικονομικών και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, εφόσον αποτελούν υποθέσεις τοπικού χαρακτήρα, η απόφαση 2309/1992 του Συμβουλίου της Επικρατείας, έκρινε αόριστη και αντισυνταγματική την εξουσιοδότηση μεταφοράς αρμοδιοτήτων στους Ο.Τ.Α.
- Ο ν. 2539/1997, με την λεγόμενη ανασυγκρότηση της Τ.Α. βάση του Επιχειρησιακού Σχέδιο «*Ιωάννης Καποδίστριας*».
- Το άρθρο 102 (Τμήμα Στ) του αναθεωρημένου Συντάγματος (Απρίλιος 2001) όπου κατοχυρώνεται συνταγματικά: α) ο Α' και Β' βαθμός Τ.Α., β) το τεκμήριο της αρμοδιότητας των Ο.Τ.Α. ως προς τις **τοπικές υποθέσεις** και γ) διασφαλίζεται η δυνατότητα του κοινού νομοθέτη να αναθέτει στους Ο.Τ.Α. και την άσκηση κρατικών ως προς τη φύση τους αρμοδιοτήτων.
- Το άρθρο 24 του ισχύοντος Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα (Π.Δ. 410/1995) όπου «*η διοίκηση όλων των τοπικών υποθέσεων ανήκει στην αρμοδιότητα των Δήμων και Κοινοτήτων, κύρια μέριμνα των οποίων αποτελεί η προαγωγή των κοινωνικών και οικονομικών συμφερόντων, καθώς και των πολιτιστικών και πνευματικών ενδιαφερόντων των κατοίκων της. Στην αρμοδιότητα των Δήμων και Κοινοτήτων ανήκουν ιδίως ...*» μια μεγάλη σειρά ενδεικτικών αρμοδιοτήτων, μεταξύ αυτών οι μεταφορές, η τοπική οικονομία κ.α, στα γενικότερα πλαίσια των «*τοπικών υποθέσεων*».

Διάταγμα 14/19-1-1939 (ΦΕΚ 24 Α΄) «*Περί κωδικοποιήσεως των περί Λιμενικών Ταμείων Διατάξεων*» ενώ οι αρμοδιότητες τους περιορίζονται στην είσπραξη των λιμενικών τελών και στην απλή συντήρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων[15]. Τα Λιμενικά Ταμεία διοικούνται από 7μελείς[16] ή 4μελείς Λιμενικές Επιτροπές, ανάλογα αν οι έδρες τους, όπου το νομότυπο των πράξεών τους εγκρίνεται από τον Γενικό Γραμματέα της αντίστοιχης Περιφέρειας.

Πέρασαν είκοσι περίπου χρόνια από τις πρώτες πιέσεις των ΟΤΑ για να ανατεθούν για πρώτη φορά σχετικές ουσιαστικές αρμοδιότητες στους οργανισμούς πρωτοβάθμιας αυτοδιοίκησης, με ένα μόλις άρθρο, το άρθρο 28, ως «*λοιπή διάταξη*» στον ν. 2738/1999 «*Συλλογικές Διαπραγματεύσεις στη Δημόσια Διοίκηση, μονιμοποιήσεις συμβασιούχων αορίστου χρόνου και άλλες διατάξεις*», με το οποίο ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν τη διαδικασία μεταβίβασης της αρμοδιότητας και λειτουργίας των νέων δημοτικών ή νομαρχιακών, πια, λιμενικών ταμείων. Αναλυτικότερα:

- Η μεταβίβαση της αρμοδιότητας γίνεται με Προεδρικά Διατάγματα (Π.Δ.) που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. και Υ.Ε.Ν. και μετά από σύμφωνη γνώμη[17] του οικείου Δημοτικού ή Νομαρχιακού Συμβουλίου, ενώ με όμοια Π.Δ. μπορούν να καταργούνται τα υφιστάμενα Λιμενικά Ταμεία.
- Προβλέπεται η έκδοση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων (Κ.Υ.Α.) των Υπουργών ΠΕΣΔΔΑΑ και Ε.Ν. με τις οποίες καθορίζονται θέματα όπως η γεωγραφική περιοχή ευθύνης του κάθε Λ.Τ., οι πόροι τους[18], το προσωπικό λειτουργίας τους, θέματα διαδημοτικών συνεργασιών[19] κ.α.

---

[15] Με αφορμή μια επερώτηση της αξιωματικής αντιπολίτευσης (τότε της Ν.Δ.) τον Νοέμβριο του 2001, προς τον τότε υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτη και παρά τις αντιγνωμίες των δύο πλευρών για τον υπολογισμό των εσόδων των Λ.Τ., φαίνεται ότι για το διάστημα 1996-1999 δαπανήθηκαν από τα 57 Λιμενικά Ταμεία (παλαιού τύπου) 82 δισ. δρχ. κυρίως για έξοδα συντήρησης και όχι επέκτασης των εγκαταστάσεων, αγορά νέων μηχανημάτων ή δημιουργία νέων λιμενικών εγκαταστάσεων [ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2001 (α), (β)].

[16] Οι 7μελείς Επιτροπές συγκροτούνται από τον Λιμενάρχη, τον Τελώνη και από έναν εκπρόσωπο της Διοίκησης, του Δήμου ή της Κοινότητας, του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου, του Εργατικού Κέντρου, του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων της έδρας του Λ.Τ

[17] Το άρθρο 26 παρ. 5 του Ν. 3013/2002 «*Αναβάθμιση της πολιτικής προστασίας και άλλες διατάξεις*», τροποποιεί την απαίτηση της «*σύμφωνης γνώμης*» του Δημοτικού ή Νομαρχιακού Συμβουλίου, σε «*απλή γνώμη*» και μάλιστα σε προθεσμία δύο μηνών αφότου τους ζητηθεί καθώς οι τοπικές διαβουλεύσεις και αντιρρήσεις που έχουν να κάνουν κυρίως με την αδυναμία, ακόμη, της μεταφοράς πόρων στα νέα Δημοτικά Λ.Τ.

[18] Οι πόροι των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων αποτελούν «*ειδικά έσοδα και διατίθενται αποκλειστικά για την προμήθεια και λειτουργία του μηχανολογικού τους εξοπλισμού και τη διενέργεια κάθε αναγκαίας παρέμβασης στο λιμάνι και τη γύρω χερσαία περιοχή που συνδέεται λειτουργικά με αυτό ή το επηρεάζει ή επηρεάζεται άμεσα ή έμμεσα από αυτό*». Επίσης, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, ένα ποσοστό 6% επί των εσόδων διατίθεται στο Ειδικό Ταμείο Μηχανημάτων Λιμενικών Έργων, και ποσοστό 4% υπέρ του Ναυτικού Μετοχικού Βασιλικό Διάταγμα 14/19-1-1939 (ΦΕΚ 24 Α΄) «*Περί κωδικοποιήσεως των περί Λιμενικών Ταμείων Διατάξεων*».

[19] Το θέμα των διαδημοτικών συνεργασιών γειτονικών δήμων με κοινό λιμενικό μέτωπο αλλά και άλλα σχετικά θέματα ρυθμίζονται με ένα μεταγενέστερο νόμο τον ν. 2839/2000 «*Ρυθμίσεις θεμάτων του Υπουργείου Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και άλλες διατάξεις*».

- Εξαιρούνται, από τις μεταβιβασθείσες αρμοδιότητες αυτές που είναι σχετικές με θέματα α) εθνικής ασφάλειας, β) χορήγησης αδειών που έχουν σχέση με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, γ) του ασφαλούς κατάπλου και απόπλου των πλοίων, δ) των καθηκόντων της λιμενικής αστυνομίας και της δικαστικής ανακριτικής δικαιοδοσίας των λιμενικών οργάνων, ε) της ενιαίας τιμολογιακής πολιτικής, της πολιτικής τελών και δικαιωμάτων των λιμένων της χώρας και στ) εθνικής πολιτικής για τα λιμενικά έργα.

Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει πλέον τα Δημοτικά Λ.Τ. συμπληρώνεται με τους γενικότερους νόμους

- ν. 2932/2001 «*Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις*», στην βάση των αρμοδιοτήτων της νέας Γενικής Γραμματείας που είναι επιφορτισμένη με τον εθνικό λιμενικό σχεδιασμό και έλεγχο.
- ν. 2971/2001 «*Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις*», στον οποίο γίνεται ειδική αναφορά γίνεται για τους χώρους της ζώνης λιμένα που έχουν μεταβιβαστεί σε Ο.Τ.Α. α΄ και β΄ βαθμού, οι οποίοι μπορούν να τους εκμισθώνουν, ενώ προβλέπονται προγραμματικές συμβάσεις των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα με άλλους φορείς του δημοσίου τομέα, μετά από έγκριση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας και σύμφωνη γνώμη του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού και του Υ.Ε.Ν..

Ύστερα από την θεσμική ενίσχυση της μετάβασης των αρμοδιοτήτων για τα Λ.Τ. από την Κεντρική Διοίκησης (βλ. ΥΕΝ) στους ΟΤΑ και ύστερα από μια σειρά αντιδράσεων είτε από αυτούς που χάνουν την εξουσία της διαχείρισης π.χ. τις διορισμένες διοικήσεις των Λ.Τ. είτε το Υ.Ε.Ν., είτε από αυτούς που τη δέχονται είτε ακόμα και από αυτούς που δεν την δέχονται, αλλά ακόμη και από μια άλλη μεγάλη κατηγορία ομάδων που συνήθως εκπροσωπούν οικονομικά, τεχνικά, συνδικαλιστικά, κοινωνικά και πολιτικά συμφέροντα, τα δεδομένα έχουν ως εξής:

i. Μέχρι της **01-06-2004** τριάντα εννιά (39) Λιμενικά Ταμεία εξακολουθούσαν να λειτουργούν με το παλαιό καθεστώς εποπτευόμενα από το Υ.Ε.Ν.. Επιπλέον, ιδρύθηκαν (έκδοση ΦΕΚ) **58 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία** από τα οποία, μόλις τα 32, είχαν ολοκληρώσει τις διαδικασίες κατάργησης των αντίστοιχων Λ.Τ. Επίσης, τα 25 από τα 58 Δημοτικά Λ.Τ. αφορούν διαδημοτικές συνεργασίες, ενώ τα υπόλοιπα 33 αφορούσαν ένα δήμο. Κανένα Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο δεν είχε δημιουργηθεί και κανένα δημοτικό Λ.Τ. δεν είχε προωθήσει την υπογραφή σχετικής Κ.Υ.Α., όπως ο νόμος δίνει την δυνατότητα, για την μετατροπή τους σε Α.Ε., στα πρότυπα των 12 Λιμενικών Α.Ε.

   Ένα χρόνο ακριβώς αργότερα δηλ. **στις 1-6-2005** τα 26 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία τα οποία ναι μεν είχαν θεσμοθετηθεί αλλά δεν μπορούσαν να λειτουργήσουν ως έτσι, εξαιτίας της μη κατάργησης του παλαιού καθεστώτος διαχείρισής τους εξακολουθούν και λειτουργούν ως Λιμενικά Ταμεία παλαιού τύπου (βλ. Παράρτημα ΙΙΙ). Η μόνη διαφορά βρίσκεται στο γεγονός της ίδρυσης του πρώτου και μοναδικού Νομαρχιακού Λιμενικού Ταμείου, αυτού της

Λάρισας. Έτσι, (βλ. αναλυτικότερα Παράρτημα ΙΙΙ) η κατανομή των Λιμενικών Ταμείων στις 1-6-2005 έχει ως εξής:

- 39 Λιμενικά Ταμεία παλαιού τύπου.
- 32 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (εκ των οποίων τα 15 είναι διαδημοτικά).
- 1 Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο.

ii. Παρατηρήθηκε το φαινόμενο οι παλαιές λιμενικές Επιτροπές να μην παραδίδουν τις αρμοδιότητες στα νέα Νομικά Πρόσωπα. Για τον λόγο αυτό εκδόθηκε το 2003 σχετική εγκύκλιος από το ΥΠΕΣΔΑ (Αρ. 18/13-5-2003).

iii. Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που καθήλωσαν για χρόνια και καθηλώνουν σε αρκετές περιπτώσεις το θέμα των νέων Λ.Τ. εστιάζεται σε ένα απλό γραφειοκρατικό πρόβλημα: του συντονισμού της ταυτόχρονης έκδοσης Π.Δ/των ίδρυσης Δημοτικών Λ.Τ. (επίπεδο Δήμου) και έκδοσης Π.Δ/των κατάργησης των παλαιών, τα οποία όμως είχαν την ιδιομορφία, στις περισσότερες των περιπτώσεων, να αναφέρονται σε Λ.Τ. σε επίπεδο Νομού, με περισσότερους του ενός λιμένες. Αυτή η έλλειψη συντονισμού και προγραμματισμού των Ο.Τ.Α. και των συναρμόδιων υπουργείων, οδήγησε σε μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις, από ένα και πλέον χρόνο έως και δύο (βλ. Παράρτημα ΙΙΙ), μεταξύ των Π.Δ/των ίδρυσης των Δημοτικών Λ.Τ. και κατάργησης των παλαιών, χρονικό διάστημα στο οποίο τυπικά λειτουργούν και τα δύο καθεστώτα, χωρίς έτσι τα νέα Δημοτικά Λ.Τ. να μπορούν να αναλάβουν ουσιαστικό ρόλο. Στο αρνητικό αυτό κλίμα συνετέλεσε (και συντελεί) η ανάπτυξη τοπικιστικών συμφερόντων μεταξύ των Ο.Τ.Α. που διαθέτουν λιμένα (π.χ. που θα είναι η έδρα του Λ.Τ. ; ποιος θα διοικεί ; κ.ο.κ.), που οδήγησε σε αναβολές (και τις περισσότερες φορές σε διαζύγιο) την διαδικασία δημιουργίας δια-δημοτικών Λ.Τ[20].

iv. Παρά την συνταγματική επιταγή και τον ν. 2738/1999 έχει καθυστερήσει η προώθηση ρυθμίσεων για τα οικονομικά των νεοϊδρυθέντων Δημοτικών Λ.Τ. και συγκεκριμένα η έκδοση των Κ.Υ.Α. που προέβλεπε ο προαναφερόμενος νόμος για τους ειδικούς πόρους και για τον ειδικό λογαριασμό Λ.Τ. για κάθε Περιφερειακό Ταμείο Ανάπτυξης. Βέβαια, αν και τα νέα Δημοτικά Λ.Τ. νομιμοποιούνται στην είσπραξη λιμενικών τελών και δικαιωμάτων (βλ. ανταποδοτικά έσοδα) εντούτοις υπάρχουν πολλοί Ο.Τ.Α., με περιορισμένη λιμενική δραστηριότητα και υψηλή εποχικότητα στην κίνηση, που αδυνατούν να λειτουργήσουν και να επιτελέσουν το ρόλο για τον οποίο καλούνται (σημ.

---

[20] Χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτά της Σάμου και της Μυτιλήνης οι δήμοι των οποίων δεν δέχτηκαν να συνεργαστούν και να δημιουργήσουν ένα Δημοτικό Λ.Τ., αλλά αντίθετα επέμεναν να υπάρχει σε κάθε δήμο και από ένα Δημοτικό Λ.Τ., έξω από κάθε λογική πλέον ορθολογικής διαχείρισης και ανάπτυξης αυτής της υπηρεσίας. Στη Σάμο μάλιστα η διαμάχη των δύο δήμων οδήγησε στη δημιουργία δύο διαδημοτικών λιμενικών ταμείων, «αφήνοντας απέξω» τους Φούρνους. Χαρακτηριστικό επίσης παράδειγμα, σύμφωνα με τον π. Γεν Γραμ. της Γεν. Γραμμ. Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής του Υ.Ε.Ν. κ. Θωμόπουλο (3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων, 2003) είναι και το θέμα των Β. Σποράδων τη Σκιάθο, Σκόπελο και Αλόννησο, όπου *«ενώ θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένα διαδημοτικό λιμενικό ταμείο, που θα ήταν και το λογικό, (αντίθετα) για λόγους αντιπαλότητας, κομματικής κλπ δημιουργήθηκαν τρία και τα μεν δυο ας πούμε, ότι έχουν κάποιες προοπτικές να είναι βιώσιμα, το Λ.Τ. της Σκοπέλου είναι από γεννησιμιού του χαμένο»*.

αυτός είναι και ο σημαντικότερος λόγος που πολλοί Ο.Τ.Α. δεν θέλουν να συστήσουν Δημοτικά Λ.Τ.). Αντίθετα, Δημοτικά Λ.Τ. με πλούσια έσοδα, δεν πιέζουν για την έκδοση των σχετικών Κ.Υ.Α., καθώς θα αναγκάζονται, μετά την έκδοση αυτών, να συνεισφέρουν μέρος των πόρων τους στα ειδικά αυτά ταμεία.

v. Η στελέχωση των νέων Δημοτικών Λ.Τ κρίνεται ανεπαρκής στη βάση ποιοτικών και ποσοτικών[21] στοιχείων, ακόμα και σε αυτά τα Λ.Τ. που μονοπώλησαν το ενδιαφέρον ανάληψης εργασίας των υπαλλήλων των παλαιών Λ.Τ. (σημ. με την κατάργηση των παλαιών Λ.Τ. υπήρχε η δυνατότητα επιλογής από μεριάς των εργαζομένων σε ποιο νέο Λ.Τ. θα δουλέψουν, με αποτέλεσμα να υπάρχει σήμερα άνιση κατανομή. Έτσι, κάποια Δημοτικά Λ.Τ. σήμερα δεν έχουν σχεδόν καθόλου προσωπικό ενώ κάποια άλλα δεν έχουν τους ικανούς πόρους να ανταποκριθούν στην μισθοδοσία τους)[22]. Ο νέος ρόλος που καλούνται να παίξουν οι περιφερειακοί λιμένες στο εθνικό αλλά και διεθνή επίπεδο, δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί από ελλιπή, μη καταρτισμένο προσωπικό και εξειδικευμένο μόνο σε μια συγκεκριμένη οικονομική - λογιστική διαχείριση.

vi. Το πλαίσιο λειτουργίας εμποδίζει την ανάπτυξη δυναμικής που επιβάλει ο λιμενικός κλάδος. Τα Δημοτικά Λ.Τ. σύμφωνα με τον ν. 2738/1999 «*...λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 410/1995 που διέπουν τα δημοτικά νομικά πρόσωπα*» και περιλαμβάνουν πλήθος διατάξεων σχετικά με τις διαδικασίες προμηθειών, προσλήψεων, αναθέσεων κ.α. Ενδιαφέρον, στην συγκεκριμένη περίπτωση, παρουσιάζει η ζωτική για τους λιμένες διαδικασία τεχνικών θεμάτων (μελέτες - επίβλεψη κ.α.) καθώς η διευθύνουσα ή επιβλέπουσα υπηρεσία για τα τεχνικά έργα είναι η Τεχνική Υπηρεσία του νέου νομικού προσώπου (που συνήθως δεν υπάρχει ή είναι υποστελεχωμένη) και όπου δεν υπάρχει είναι η ανειδίκευτη με λιμενικά έργα Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου ή του Δήμου της έδρας, αν πρόκειται για διαδημοτικό Λ.Τ. και όπου δεν υπάρχει και αυτή, η αντίστοιχη ανειδίκευτη Τεχνική Υπηρεσία των Δήμων και Κοινοτήτων (Τ.Υ.Δ.Κ.)

vii. Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα νέα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία ακούει στο όνομα της «*σύγχυσης*» των αρμοδιοτήτων, εξαιτίας όχι τόσο της μεταβατικής περιόδου που διανύουν σήμερα, αλλά της πολυαρμοδιότητας, της πολυνομίας, των αντιφατικών διατάξεων και ερμηνειών. Έτσι, από την μια μεριά το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. και οι Ο.Τ.Α., χωρίς σχετική εμπειρία περί των λιμενικών, (ή αλλιώς «*άγνοια των τοπικών αρχόντων*» (ΕΞΠΡΕΣ, 2001 α) αντιμετωπίζουν τα νέα Δημοτικά Λ.Τ. ως ένα άλλο κοινό Δημοτικό Νομικό Πρόσωπο και από την άλλη μεριά το Υ.Ε.Ν. και το

---

[21] Στα Λιμενικά Ταμεία της χώρας που λειτουργούν ως Ν.Π.Δ.Δ. και εποπτεύονται άμεσα από το Υ.Ε.Ν. εργάζονται 151 εργαζόμενοι με μόνιμη σχέση εργασίας και 21 εργαζόμενοι με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου σύμφωνα με το Δελτίο Στατιστικών Στοιχείων Προσωπικού του Δημοσίου Τομέα (2003).

[22] Π.χ. το Δημοτικό Λ.Τ. της Σύρου, στο οποίο παρέμεινε όλο το προσωπικό του πρώην Νομαρχιακού Λ.Τ. Κυκλάδων, έχει υποχρεώσεις ύψους € 300.000 ετησίως μόνο για μισθοδοσία όταν ο συνολικός προϋπολογισμός του Λ.Τ. είναι € 350.000, (βλ.. τοποθέτηση του Δημάρχου Μυκόνου κ. Βερώνη στο 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων, 2003).

Λιμενικό Σώμα, τα αντιμετωπίζει ως απλούς φορείς διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων. Αποτέλεσμα αυτής της σύγχυσης είναι η καθυστέρηση (σκόπιμη πολλές φορές) εκτέλεσης έργων, η δημιουργία χρονοβόρας γραφειοκρατίας[23], η ανασταλτικότητα στην ανάληψη νέων προγραμμάτων ανάπτυξης, η παροχή χαμηλής ποιότητας υπηρεσιών, η σύγκρουση εξουσιών, π.χ. στην βάση: «*Λιμενική ή Δημοτική Αστυνομία ελέγχει και εποπτεύει το χερσαίο λιμενικό χώρο;*» (το συγκεκριμένο ερώτημα γίνεται ακόμη πολυπλοκότερο από την στιγμή που το Δημοτικό Λ.Τ. έχει την υποχρέωση να εφαρμόσει τον κανονισμό ISPS Code), ή «*Ποιος είναι αρμόδιος για τα υδροπλάνα*[24]*;*» κ.α.

Συνοπτικά θα λέγαμε ότι πέρα από τα όποια διαδικαστικά και γραφειοκρατικά προβλήματα που εντοπίζονται και είναι δυνατό να αντιμετωπιστούν το σημαντικότερο θέμα που προκύπτει είναι η βιωσιμότητα του νέου συστήματος και η αποκρυστάλλωση της λιμενικής πολιτικής. Το ελληνικό λιμενικό σύστημα παρουσιάζει τα ίδια φαινόμενα με το άλυτο ακτοπλοϊκό πρόβλημα και με την ανάγκη-υποχρέωση να παρέχεται στα εκατοντάδες μικρά νησιά της χώρας υπηρεσίες «*δημόσιας συγκοινωνίας*». Η γενικότερη απειρία των Ο.Τ.Α. στην άσκηση αρμοδιοτήτων και χάραξης πολιτικών, γίνεται ολοένα και εντονότερη στο θέμα των λιμένων, όπου ακόμη και οι λεγόμενοι μεγάλοι λιμένες παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις. Επίσης, δεν είναι δυνατό στους 120 περίπου (πλην τις 12 Α.Ε.) δήμους που διαθέτουν, σύμφωνα με την ΕΣΥΕ, σχετική εμπορευματική ή/και επιβατική κίνηση ή στους υπόλοιπους 400-500 δήμους που έχουν μικρότερους λιμένες να δημιουργηθεί και από ένα Δημοτικό Λ.Τ. εξαιτίας μικροτοπικιστικών συμφερόντων. Είναι επίσης κατανοητό ότι δεν τίθεται θέμα επαναφοράς στο πρότερο καθεστώς, που είχε δημιουργήσει τα Λιμενικά Ταμεία, σε απλά Ταμεία, αντιπαραγωγικά, ξένα με την τοπική κοινωνία και τις ανάγκες της. Οι λύσεις που σήμερα προτείνονται για

---

[23] Χαρακτηριστικό είναι το απόσπασμα τοποθέτησης του Δημάρχου Μυκόνου κ. Βερώνη στο 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων (2003): «*για την υπογραφή μιας προγραμματικής σύμβασης του Δημοτικού Λ.Τ., ενώ με το παλαιό καθεστώς ήταν απλό, τώρα προβλέπεται το πρότυπο της σύμβασης που θα υπογραφεί να συντάσσεται από την Περιφέρεια και να εγκρίνεται από 3 Υπουργεία. Στη συνέχεια η τελική σύμβαση αφού εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) του Δήμου, και το Δ.Σ. του Λ.Τ., πρέπει πάλι να εγκριθεί από την Περιφέρεια και από δύο Υπουργεία. Διαδικασία δηλαδή 6 μηνών - στην καλύτερη περίπτωση - με αποτέλεσμα ούτε με προγραμματικές συμβάσεις να μπορούμε να δουλέψουμε προσωρινά. Επίσης για θέματα πολύ απλά, όπως για παράδειγμα την πληρωμή € 20, για την αλλαγή μιας λάμπας, απαιτούνται 7 εντάλματα και 9 υπογραφές προέδρου του Δ.Σ. του Λιμενικού Ταμείου. Ενώ για αποβεβαίωση ενός προστίμου της τροχαίας, λόγω για παράδειγμα εσφαλμένων αρχικών στοιχείων, απαιτούνται 15 έγγραφα, απόφαση του Δ.Σ., 7 υπογραφές προέδρου, πέρα από τη διχογνωμία που υπάρχει μεταξύ του Υπουργείου Δημοσίας Τάξης και ΥΕΝ ως προς τη βεβαίωση για τις παραβάσεις από ενοικιαζόμενα - ποιος δηλαδή τις πληρώνει -θέμα για το οποίο καθένας απαντά διαφορετικά*».

[24] Με βάση το νέο θεσμικό καθεστώς (ν. 3333/2005) για να γίνει μια «χωροθέτηση υδροδιαδρόμου» πρέπει να βρεθεί από τον ενδιαφερόμενο ο χώρος προσέγγισης και ελλιμενισμού, να υποβληθεί σχετική αίτηση στον διαχειριστή του λιμένα, να συνέλθει διυπουργικό όργανο το οποίο θα προεγκρίνει την θέση αφού εξετάσει «αν το υδροπλάνο αλλάζει την φυσιογνωμία του λιμένα» και μετά να εγκριθεί ή όχι από τον Διαχειριστή του Λιμένα (π.χ. ο Οργανισμός Λιμένας Πατρών απέρριψε σχετικό αίτημα απατώντας πως «*η απόφαση του διυπουργικού δεν δεσμεύει τη διοίκηση του Οργανισμού*»). Στην συνέχεια πρέπει να εγκριθούν οι προδιαγραφές των λυόμενων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του κοινού και από τον Διαχειριστή του Λιμένα και από την Υπηρεσία της Πολιτικής Αεροπορίας.....κ.ο.κ. (ΤΟ ΒΗΜΑ, 2005). Η ανωτέρω ανασταλτική γραφειοκρατία δεν συμβαδίζει με την διεθνή εμπειρία.

την ενεργοποίηση των Δημοτικών Λ.Τ. προς όφελος και της εθνικής οικονομίας και της τοπικής κοινωνίας ειδικότερα είναι:

1. Η ύπαρξη σαφούς και επιστημονικά τεκμηριωμένης μακρόπνοης λιμενικής πολιτικής για τα Λ.Τ. των Ο.Τ.Α., σύμφωνης με τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού, της περιφερειακής επιστήμης, ενταγμένης στην ευρύτερη εθνική λιμενική και μεταφορική στρατηγική. Η πολιτική αυτή πρέπει να αποσαφηνίσει το εύρος των Λ.Τ. που μπορούν να δραστηριοποιηθούν στη ελληνική λιμενική αγορά, υποδεικνύοντας [επιβάλλοντας (;)][25] ποια και πόσα Λ.Τ. των Ο.Τ.Α. μπορούν να αντεπεξέλθουν στον λιμενικό ανταγωνισμό. Χαρακτηριστικό της έλλειψης ενός συνολικού σχεδιασμού και λιμενικής πολιτικής αλλά και των επιπτώσεων που μπορούν να δημιουργηθούν από την μη σωστή χρήση των νέων αρμοδιοτήτων μπορεί να θεωρηθεί το παράδειγμα του λιμένα της Πρέβεζας, ενός καθαρά εμπορευματικού λιμένα, με ιστορία από το 1970, που διακινεί όμως ένα περιορισμένο όγκο φορτίου, της τάξης των 200.000 τόνων ετησίως, με έντονες αυξομειώσεις, κυρίως εισαγόμενες πρώτες ύλες, για την εξυπηρέτηση της «μικρής» ΒΕ.ΠΕ. Πρέβεζας. Ήδη, η διοίκηση του λιμένα, από όταν ήταν Λιμενικό Ταμείο παλαιού τύπου (σήμερα είναι Δημοτικό Λ.Τ.) αλλά και οι φορείς της πόλης ανέθεσαν ιδιωτική μελέτη για την σύνταξη Σχεδίου Στρατηγικής Ανάπτυξης (master plan) για την ανάπτυξη του λιμένα ως «*εμπορευματικού λιμένα πύλη της Δυτικής Ελλάδας*» [ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2003 (στ) & (ζ)]. Το σχέδιο αυτό κρίνεται σε ένα βαθμό ανεδαφικό παίρνοντας ως δεδομένα: α) την ιεράρχηση των λιμένων όπως αυτή έχει διατυπωθεί από το Υ.Ε.Ν. β) τις προτάσεις του Περιφερειακού Πλαισίου της Ηπείρου (το οποίο κάνει λόγο για «*τουριστική αξιοποίηση*» και ανάγκη βελτίωση του λιμένα. Μάλιστα προτείνει την μετατροπής του και σε επιβατικό υπό την προϋπόθεση της διασφάλισης της ευαίσθητης και προστατευόμενης περιβαλλοντικά περιοχής του Αμβρακικού), γ) τις τεράστιες επενδύσεις που έχουν λάβει πρόσφατα (και λαμβάνουν) οι λιμένες της «*ίδιας σειράς*» Πάτρας και Ηγουμενίτσας (ανάγκη απόσβεσης), δ) η μεγάλου ύψους δημοσιο-ιδιωτική λιμενο-βιομηχανική επένδυση που έχει πραγματοποιηθεί στο γειτνιάζων Πλατυγιάλι Αστακού και ε) η διάνοιξη της σιδηροδρομικής και οδικής Ιόνιας Οδού και η γέφυρα του Ρίου - Αντιρρίου που θα μειώσουν τις αποστάσεις της Πρέβεζας από τους άλλους λιμένες της ίδιας σειράς. Όλοι αυτοί οι λόγοι, που πιθανόν δεν γίνονται άμεσα αντιληπτοί από την τοπική κοινωνία της Πρέβεζας, η οποία αξιολογεί διαφορετικά τις ανάγκες της, την οδηγούν να αναθέτει μελέτες, να προγραμματίζει και να διεκδικεί κονδύλια για έργα ύψους έως και €85.100.000 περίπου (σύμφωνα με το master plan) για την δημιουργία ενός εμπορευματικού λιμένα, με αμφίβολη εμπορευματική κίνηση.

[25] «Χαριτολογώντας» αλλά μιλώντας πολύ σοβαρά ο π. Γεν. Γραμ. της Γεν. Γραμ. Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υ.Ε.Ν. κ. Θωμόπουλος στο 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων (2003) είπε: «*..Θα χρειαστεί φοβάμαι λοιπόν κάποια στιγμή να κάνουμε και ένα Καποδίστρια στα δημοτικά λιμενικά ταμεία που θα έχουν δημιουργηθεί μετά από κάποια χρόνια αφού ζήσουμε όλοι τα προβλήματα που θα έχουν δημιουργηθεί και καταλάβουμε τα πράγματα πως πάνε!*»



ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 9.1.

Πλοίο Γενικού Φορτίου προσπαθεί να δέσει στο εμπορευματικό τμήμα του λιμένα της Πρέβεζας, εμπρός στην παράκτια ζώνη αναψυχής - τουρισμού της πόλης και σε επαφή (σχεδόν) με τα ελλιμενισμένα και διαπλέοντα ιστιοπλοϊκά σκάφη που κατακλύζουν κάθε καλοκαίρι τον λιμένα

Πηγή: Κυριαζόπουλος Ε. (2005)

2. Ενεργοποίηση του ιδιωτικού κεφαλαίου, βάση των επιταγών του λεγόμενου PPP (Public Private Partnership), στις λιμενικές εργασίες, σεβόμενη την φυσιογνωμία του δήμου, την κλίμακα, την παράδοση, το περιβάλλον κ.α. Μέρος των εσόδων του λιμένα να μπορούν να ενισχύσουν δραστηριότητες και έργα εκτός λιμένα ως ανταποδοτικό όφελος του λιμένα έναντι της τοπικής κοινωνίας που την ενοχλεί. Έως σήμερα δεν είναι ξεκάθαρο (ούτε έχει δημοσιοποιηθεί επίσημα σχετική επιθυμία) εάν ένα Δημοτικό Λ.Τ. μπορεί να εκχωρήσει την εκμετάλλευση του λιμένα σε μία ή περισσότερες ιδιωτικές εταιρίες λιμενικών υπηρεσιών. Ο Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας στα άρθρα 34 (Συμβάσεις) και 36 (Ανάθεση ασκήσεως αρμοδιοτήτων σε άλλα Νομικά Πρόσωπα) ενισχύουν αυτή την άποψη, ωστόσο υπάρχουν απόψεις που υποστηρίζουν ότι υπάρχει ανάγκη για ενσωμάτωση επιπλέον ειδικών διατάξεων στον Κώδικα σχετικά με την νέα, πολυσύνθετη και σε μεγάλο βαθμό εξειδικευμένη αρμοδιότητα.

Τέλος, όσον αφορά τα Λιμενικά Ταμεία αλλά και τους Οργανισμούς Λιμένων (πλην Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ.) πρέπει να επισημανθεί ότι **ελάχιστη αρμοδιότητα έχουν οι διαχειριστές των λιμένων στα τιμολόγια υπηρεσιών των λιμένων τους.** Χαρακτηριστικά, ο δεύτερος μεγαλύτερος σε εμπορευματική κίνηση λιμένας της χώρας (σε τόνους), αυτός της Ελευσίνας, εισπράττει μόνο το 4,2%-5,2% των εξόδων του πλοίου στον λιμένα (ελέγχει μόνο το 20% των τιμολογίων που πληρώνει το πλοίο στον λιμένα), ενώ το κύριο ποσοστό μοιράζεται μεταξύ των λιμενεργατικών σωματείων, των λεμβούχων και των ιδιωτικών μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης, των οποίων ο Λιμένας δεν ελέγχει τα τιμολόγια παροχής υπηρεσιών που εκδίδουν και που, σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι υπερβολικά υψηλά, σύμφωνα με τον πρόεδρο του Οργανισμού Λιμένα Ελευσίνας κ. Α. Μπουραντά (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ , 2005 α).

Αξίζει να επισημανθεί ότι οι εργαζόμενοι των λιμένων που έχουν μόνιμη και εξαρτημένη σχέση εργασίας με τους Φορείς Διαχείρισης των Λιμένων είναι ελάχιστοι, ιδιαίτερα εάν σε αυτούς αφαιρεθούν οι μόνιμοι και συμβασιούχοι εργαζόμενοι του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ. Σύμφωνα με τα Μητρώα του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. (Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., 2000) σε 41 λιμένες (πλην Ο.Λ.Π. & Ο.Λ.Θ.) της χώρας οι φορτοεκφορτωτικές εργασίες γίνονται από εξωτερικά λιμενεργατικά σωματεία, ενώ η καθαριότητα από

τα συνεργεία των Δήμων. Επίσης, η διοικητική εποπτεία πολλών λιμένων όπως προαναφέρθηκε γίνεται από Κεντρικά Λιμενικά Ταμεία και ως εκ τούτου στα στατιστικά στοιχεία κάποιοι από τους λιμένες να εμφανίζονται ακέφαλοι και με μηδενικό προσωπικό. Ωστόσο τα Μητρώα εμφανίζουν το 2000 στους 41 λιμένες να εργάζονται 550 εργαζόμενοι περίπου από τους οποίους 32% είναι διοικητικοί, το 49% τεχνικοί, χειριστές μηχανημάτων, ναυτικοί και το 19% εργαζόμενοι στην ασφάλεια, κηπουροί, καθαριότητα.

9.3.4. Η δημιουργία Ένωσης Λιμένων Ελλάδας

Η δημιουργία **Ένωσης Λιμένων Ελλάδας**, το 2002, από τους 12 λιμένες που έχουν μετατραπεί σε Ανώνυμες Εταιρείες, με σκοπό, μεταξύ άλλων (Πηγή: Δικτυακός Τόπος), η Ένωση: α) να συνεισφέρει, συμβουλευτικά, στην ανάπτυξη αποτελεσματικών λιμενικών μεθόδων, β) να εφαρμόζει ένα πρόγραμμα συνεργασίας για τη βελτίωση της λειτουργίας των λιμένων και της αποδοτικότητας της διαχείρισής τους γ) να προάγει την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών στη ναυτιλία και τη διαχείριση φορτίου δ) να προάγει την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στις ζώνες ευθύνης των λιμένων ε) να προάγει το επίπεδο ικανοτήτων και τεχνογνωσίας του προσωπικού των λιμένων, με την ανταλλαγή του προσωπικού για ενδουπηρεσιακή κατάρτιση και τη διοργάνωση σεμιναρίων στ) να αναπτύσσει και να διατηρεί στενές σχέσεις με άλλους οργανισμούς και φορείς της Ελλάδας και του εξωτερικού, ειδικά με αυτούς των ναυλωτών, πλοιοκτητών και (δια)μεταφορέων κ.α.

Εντούτοις, στα χρόνια λειτουργίας της η Ένωση δεν φαίνεται (από σχετικά δημοσιεύματα[26] αλλά και από σχετικό έντυπο υλικό της Ένωσης που διανεμήθηκε επ' ευκαιρία των Ποσειδωνίων, Ιούνιος 2004) να έχει δημιουργήσει τους δεσμούς και τις συνεργασίες που θα επιθυμούσε κάποιος από τέτοιου είδους δικτυώσεις, σε σχέση πάντα και με αντίστοιχα παραδείγματα του εξωτερικού, που λειτουργούν ρυθμιστικά και ουσιαστικά στην γενικότερη ανάπτυξη του κλάδου (βλ.maritime clusters κεφ. 7.8.3.). Παράλληλα, η έλλειψη αυτή δεν δημιουργεί στην Ένωση τις προϋποθέσεις για την διεύρυνση των μελών της (π.χ. τα Λιμενικά Ταμεία ή οι ιδιωτικοί λιμένες) αλλά και τις αναγκαίες συνέργιες της, την ίδρυση συστάδας, με άλλους συναφείς κλάδους και βιομηχανίες.

---

[26] Οι 8 βασικές προτεραιότητες της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος για το 2004 που καταγράφηκαν στην διάρκεια της 2ης Γενικής Συνέλευσης (19/02/2004) ήταν: 1) Οι Ολυμπιακοί Αγώνες σε σχέση με τους λιμένες, 2) Διαμόρφωση νέας πρότασης σε σχέση με την αποτυχημένη έγκρισης της Οδηγίας από την Ε.Ε. για την «ελεύθερη πρόσβαση στις λιμενικές υπηρεσίες», 3) Παρακολούθηση των επιπτώσεων από την εφαρμογή του Κώδικα ISPS για την Ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, 4) Παρέμβαση στα αρμόδια υπουργεία για την τιμολογιακή πολιτική των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. κ.α., 5) Σύστασης και πλήρης λειτουργία του Ινστιτούτου Κατάρτισης το 2004, 6) Συμμετοχή στο δίκτυο Ecoports των ευρωπαϊκών λιμένων που αναπτύσσουν πολιτικές περιβαλλοντικής προστασίας, 7) Ενημέρωση από το Υ.Ε.Ν. για τα συστήματα διαχείρισης θαλάσσιας κυκλοφορίας VTMS και τις επιπτώσεις στους λιμένες. 8) «Η Ένωση θα επιδιώξει τη συμμετοχή της σε χρηματοδοτούμενα προγράμματα και πρωτοβουλίες που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της και θα υποστηρίξει κοινές επιχειρηματικές πρωτοβουλίες των μελών της» (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2004 α)

9.3.5. Ιδιωτικοί Λιμένες

Αίσθηση στην διεθνή αλλά και εγχώρια λιμενική και επιχειρηματική αγορά έκανε η έγκριση και στην συνέχεια η από-έγκριση μίας επένδυσης λειτουργίας Ιδιωτικού Λιμένα στην Ελευσίνα στα Ναυπηγία Σκαραμαγκά. Συγκεκριμένα, πρόκειται για μια δηλωμένη επένδυση ύψους € 6 εκατ. της εταιρίας Depots SA, η οποία σε ενημερωτική της επιστολή (ΚΕΡΔΟΣ, 2003α) προς το Υ.Ε.Ν. και τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, τόνιζε ότι από τις 4 Σεπτεμβρίου 2003 στην εν λόγω περιοχή θα ξεκινούσε η λειτουργία «*car terminal*» και συγκεκριμένα «*λιμενικού χώρου υποδοχής οχημάτων επί προβλήτας 357 μέτρων και βύθισμα μείον 10,50 μέτρων, ..., ενώ υφίσταται και χώρος ελιγμών και σταθμεύσεως οχημάτων 50 στρεμμάτων*». Στην ίδια επιστολή τονίζεται ότι η εταιρεία δύναται να φιλοξενήσει «*επί καταβολή τιμήματος, τέσσερα πρυμνοδετημένα φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, συμμετέχοντας στην προσπάθεια του Υ.Ε.Ν. για τη μεταφορά των φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία εκτός περιοχών όπου διενεργούνται ταυτόχρονα αποεπιβιβάσεις επιβατών*».

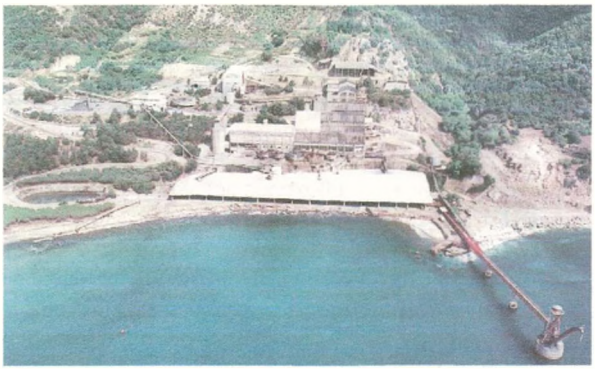
Πέρα από τις ενδοκυβερνητικές τριβές μεταξύ των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας που χειρίστηκαν το θέμα, του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας που ουσιαστικά έδωσε την άδεια (ερμηνεύοντας μια διάταξη του νόμου περί Αιγιαλού: «*παράλληλη χρήση κοινόχρηστου αιγιαλού*»), τις κοινοβουλευτικές συγκρούσεις, τις έντονες πιέσεις (έως και απειλές υποβολής παραιτήσεων) από μεριάς των διοικήσεων των Λιμένων Α.Ε. (κυρίως από τον ΟΛΠ και όχι τόσο από τον Οργανισμό Λιμένος Ελευσίνας που είναι πλησιέστερα στην περιοχή καθώς μια από τις πιο επικερδείς εργασίες του Ο.Λ.Π. είναι η διαχείριση αυτοκινήτων «*car terminal*»), τις κινητοποιήσεις των λιμενεργατών, την θετική για την ιδιωτική εταιρία απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ) κ.α.[27] η έγκριση και η μετέπειτα ανάκληση της Απόφασης λειτουργίας ενός νέου ιδιωτικού λιμένα (κυρίως για λόγους μη τήρησης των κανονισμών βλ. περιβαλλοντική αδειοδότηση, η μη ύπαρξη κανονισμού λιμενεργασίας, ανάγκη τροποποίησης του Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Χαϊδαρίου όπου ανήκει πολεοδομικά η περιοχή κ.α.) ανέδειξαν ένα σπουδαίο θέμα, χωρίς μέχρι σήμερα να υπάρχει συγκεκριμένη απάντηση στο ερώτημα: Υπάρχει ή όχι η δυνατότητα σήμερα, στην ουσία (και όχι στους τύπους), ένας ιδιωτικός φορέας να επενδύσει σε ιδιόκτητες λιμενικές εγκαταστάσεις και να παρέχει λιμενικές υπηρεσίες;

Στην Ελλάδα σήμερα υπάρχουν μια σειρά από ιδιωτικούς λιμένες ή αλλιώς ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις, το σύνολο των οποίων είναι ουσιαστικά λιμενικές προβλήτες και ελαφρές κατασκευές που τροφοδοτούν ή τροφοδοτούνται με πρώτες ύλες και προϊόντα συγκεκριμένα παράκτια εργοστάσια - βιομηχανίες[28], συνήθως πετρελαιοειδών, αλεύρων, σόγιας, υγροποιημένου φυσικού αερίου κ.α..

---

[27] Βλ. αναλυτικότερα, άρθρα από τις Εφημερίδες: ΚΕΡΔΟΣ, 2003 [(β), (γ)], ΕΞΠΡΕΣ, 2003 [(β), (γ)], ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 2003 [(β), (γ), (δ), (ε)], ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 2003 α, ΤΟ ΒΗΜΑ 2003 β.

[28] Οι μεγαλύτερες από αυτές είναι σύμφωνα με την λίστα του Υ.Ε.Ν. για την πιστοποίηση των λιμενικών υποδομών λόγω ISPS Code οι ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις: ΑΓΕΤ «Ηρακλής» Αλιβερίου, ΑΗΣ ΔΕΗ, Αλουμινίου της Ελλάδος ΑΒΕΕ, Σωληνουργείων Κορίνθου, SOVEL ΑΕ (Τσιγγέλι Αλμυρού Βόλος), Λούλη ΑΕ, ΑΓΕΤ «Ηρακλής» Αγριάς Βόλου, Ελληνικών Πετρελαίων Ασπροπύργου, ΕΚΟ Σκαραμαγκά, ΒΡ Σκαραμαγκά, ΤΕΧΑCO, Χάλυβος ΑΕ, Χαλυβουργικής, Τιτάνα, Πετρόλα, Lamda,



ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 9.2.

Ιδιωτικές Λιμενικές Εγκαταστάσεις της TVX Hellas, στη Στρατωνίκη Χαλκιδικής

Πηγή: Οικονομικός Ταχυδρόμος, 01/02/2003

Οι εν λόγω εγκαταστάσεις δεν διέπονται από το ίδιο καθεστώς λειτουργίας όπως αυτών των καθαρά λιμενικών ζωνών, έχουν διαφορετική φύση εργασιών και κατά συνέπεια δεν δέχονται (και τόσο) τις αντιδράσεις των άλλων λιμενικών οργανισμών. Αντιδράσεις συνήθως δέχονται από φιλοπεριβαλλοντικές οργανώσεις και άλλες κοινωνικές ομάδες καθώς σε πολλές περιπτώσεις έχουν παρατηρηθεί ελλιπείς και καταστροφικές για το θαλάσσιο περιβάλλον διαδικασίες στη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων (Βλ. Αγίους Θεοδώρους). Ωστόσο, αντιδράσεις έχουν καταγραφεί από περιφερειακές ενώσεις φορτοεκφορτωτών και άλλων επαγγελματικών σωματείων ότι, οι ιδιωτικοί βιομηχανικοί λιμένες - προβλήτες χρησιμοποιούνται και από άλλες επιχειρήσεις με άλλο είδος μεταφερόμενων φορτίων, οι οποίες καταβάλουν (παρανόμως) ένα αντίτιμο στην βιομηχανία με τον λιμένα και κερδίζουν από την μη καταβολή αντιτίμου που σχετίζονται με τελωνειακές εισφορές, λιμενικά έξοδα, την υποχρεωτική πρόσληψη από το τοπικό σωματείο φορτοεκφορτωτών και την τήρηση του τιμολογίου κ.α. (π.χ. βλ. το Ψήφισμα του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Κορίνθου της 22/02/2005 που υποβλήθηκε στην Βουλή των Ελλήνων στις 01/03/2005 α.π. 4618/05)

Η μόνη αμιγώς ιδιωτική λιμενική περιοχή που υπάρχει σήμερα στην χώρα είναι ο λιμένας στη θέση *«Όρμος Πλατυγίαλι»* στον Αστακό Αιτωλοακαρνανίας, ο οποίος μάλιστα δεν ξεκίνησε τη λειτουργία του για αυτόν τον σκοπό. Ήταν την δεκαετία του 80 (στα μέσα) όπου η Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Β.Α.) σχεδίασε για να κατασκευάσει, στην λογική των Βιομηχανικών Περιοχών[29], στην εν λόγω περιοχή ένα διαλυτήριο για πλοία. Η επένδυση ναυάγησε και ύστερα από πολλές προτάσεις και διαβουλεύσεις και αφού η περιοχή εντάχθηκε στο καθεστώς

Ναυπηγείων Ελευσίνας, ΕΚΟ Ελευσίνας, ΔΕΠΑ, Ελληνικών Πετρελαίων, TVX HELLAS, Μότορ Οϊλ Ελλάς, Μύλων Σόγιας, Σουλφούρ ΑΕ, Μουρίκη ΑΕ, Φουλκόρ ΑΕ, DOW Χύμα, Τιτάνα Πατρών, Επισκευών Μώλου ΔΕΗ Κερατσινίου, Επισκευαστικής Βάσης Περάματος, ΕΛΙΝ ΑΕ, ΕΛΜΙΝ Στυλίδος, Agroinvest SA - Αχλάδι Φθιώτιδας, Ναυπηγείων Νεωρίου Σύρου, Ναυπηγείου Αυλίδος, Λάρκο Λάρυμνας, Σόγια Ελλάς, ΑΓΕΤ «Ηρακλής», Σέλμαν, Καβάλα Οϊλ και Βιομηχανίας Φωσφορικών Λιπασμάτων Καβάλας. (ΤΟ ΒΗΜΑ, 2003 γ)

[29] Με Βάση τους ν. 4458/65 και ν. 742/77 για τις βιομηχανικές περιοχές.

της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ.[30] αλλά και ως «*Ελεύθερη Ζώνη*»[31] και «*Ελεύθερη Κοινοτική Ζώνη*»[32], το 1999 Ε.Τ.Β.Α. προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την εκμετάλλευση του χώρου, με αποτέλεσμα στις 27 Ιουλίου του 1999, να υπογραφτεί συμβόλαιο αγοροπωλησίας μεταξύ της Ε.Τ.Β.Α. και της ιδιωτικής εταιρίας ΑΣΤΑΚΟΣ ΤΕΡΜΙΝΑΛ Α.Ε. Στην συνολική έκταση της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. των 1.663.000 τ.μ. μπορούν να εγκατασταθούν εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις καθώς και εταιρίες παροχής υπηρεσιών, ενώ σύμφωνα με τις εκφρασμένες επιθυμίες της εταιρίας προβλέπεται (με παράλληλη αύξηση των κρηπιδωμάτων και βυθοκορύσεις) να αναπτύξει λιμενικές δραστηριότητες στον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων και ειδικότερα στις μεταφορτώσεις (hub port). Ωστόσο, σήμερα, 20 περίπου χρόνια μετά τις πρώτες προσπάθειες της Ε.Τ.Β.Α. αξιοποίησης της εν λόγω περιοχής και το μεγάλο ποσό των χρημάτων (κυρίως μέσω κρατικής χρηματοδότησης) που έχει δαπανηθεί για τα έργα υποδομής καμία εγκατάσταση δεν έχει λειτουργήσει συστηματικά και καμία λιμενική εργασία δεν έχει αναγγείλει επίσημα την έναρξή της[33]. Η εικοσαετής λιμενική άπνοια της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. και ο όχι και τόσο ανταγωνιστικός της χαρακτήρας της σε σχέση με τους δύο γειτονικούς λιμένες Πάτρας και Ηγουμενίτσας είναι η αιτία που δεν έχουν δημιουργήσει σοβαρές αντιδράσεις στην ελληνική λιμενική κοινότητα και γι' αυτό και δεν μπορεί ο λιμένας αυτός να παρουσιαστεί ως τυπικό παράδειγμα ελληνικού ιδιωτικού λιμένα.

Σήμερα (β' εξάμηνο του 2005), όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο 5 για την Διεθνή & Ευρωπαϊκή Πολιτική στις μεταφορές και τους λιμένες, ο διάλογος για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών και την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων στους λιμένες έχει ξεκινήσει, ασχέτως αν προηγηθεί η ευρωπαϊκή οδηγία ή όχι. Το αποτέλεσμα αυτού του διαλόγου δεν είναι ακόμα ευδιάκριτο καθώς και παλαιότερες πρωτοβουλίες έπεσαν στο κενό ύστερα από τις δυναμικές αντιδράσεις των λιμενεργατικών σωματείων.

9.4. Λιμενικές Υποδομές

Σύμφωνα με έρευνα του Ε.Μ.Π. (Μουτζούρης, 2001) κατ' εντολή της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (Ε.Ε.Α.), σε 111 ελληνικούς λιμένες[34] στους οποίους

---

[30] Ναυτιλιακή & Βιομηχανική Περιοχή (ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ.) σύμφωνα με τον ν. 2545/1997 (ΦΕΚ 254/Α/97) περί Βιομηχανικών Επιχειρηματικών Περιοχών

[31] Το υπ. αριθμ. Π.Δ. 133/90

[32] Σύμφωνα με τον Κανονισμό της Ε.Ε. 2913/92 σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Τελωνειακό Κώδικα

[33] Σύμφωνα με τη Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Αξιολόγηση της Πρότασης (Βάση του ν. 3010/02) κατασκευής 3 δεξαμενών αποθήκευσης ιχθυελαίου, συνολικού όγκου 5.500 m^3, εντός των ορίων ιδιοκτησίας της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού και σύμφωνα με το τοπογραφικό Διάγραμμα της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού, κλίμακας 1:10.000 που υποβλήθηκε συνημμένα (Μάιος 2004) στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

[34] Αλφαβητικά: Αγ. Ευστράτιος, Αγ. Ιωάννης, Αγ. Κήρυκος, Αγ. Κωνσταντίνος, Αγ. Μαρίνα, Αγ. Νικόλαος, Αγκίστρι, Αιγιαλή, Αίγινα, Αιδηψός, Αλόννησος, Ανάφη, Άνδρος (Γαύριο), Αντικύθηρα, Αργοστόλι, Αστυπάλαια, Βαθύ Σάμου, Βόλος, Γέρακας, Γλώσσα, Γύθειο, Διαφάνι, Δονούσα, Επίδαυρος, Ερμιόνη, Εύδηλος, Ζάκυνθος, Ηγουμενίτσα, Ηρακλειά, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Θήρα (Αθηνιός), Θηρασία, Ιθάκη, Ιός, Καβάλα, Κάλυμνος, Καρλόβασι, Κάρπαθος, Κάσος, Καστελόριζο, Κατάπολα, Κέα, Κέρκυρα, Κίμωλος, Κίσσαμος, Κουφονήσια, Κύθηρα, Κύθνος, Κυλλήνη, Κύμη, Κυπαρισσία, Κως, Λαύριο, Λειψοί, Λέρος, Λεωνίδιο, Λήμνος, Λίμνη Ευβοίας, Μαρμάρι, Μέθανα, Μήλος, Μονεμβασία, Μουδανιά, Μύκονος, Μυτιλήνη, Νάξος, Νεάπολη Βοιών, Νήσι Τρικέρων, Νίσυρος, Πάρος, Πάτμος, Πάτρα, Πειραιάς,

αναπτύσσουν σήμερα δραστηριότητα τα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία των εταιρειών-μελών της Ε.Ε.Α. κατέληξε στο εξής βασικό συμπέρασμα: Το 85%-100% των λιμένων έχουν από σημαντικά ως λίαν σημαντικά προβλήματα σε βασικούς τομείς της υποδομής τους όπως η ασφάλεια των πλοίων, η προστασία της λιμενολεκάνης, η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται από τα πλοία, οι διευκολύνσεις που παρέχουν στη χερσαία ζώνη, ο εξοπλισμός τους για την καταπολέμηση ρυπάνσεων και πυρκαγιών. Αναλυτικότερα:

- Περισσότεροι από 90 στους 100 λιμένες εμφανίζουν από αξιόλογα ως και πολύ μεγάλα προβλήματα από κυματική διαταραχή στη λιμενολεκάνη τους, υπό ορισμένες καιρικές συνθήκες, οφειλόμενα στην ανεπαρκή εξωτερική προστασία τους ή και στο γεωμετρικό τους σχήμα.
- Πολύ μεγάλος αριθμός λιμένων έχει σημαντικά προβλήματα στο σύνολο των κατηγοριών της υποδομής τους. Οι συνθήκες εξυπηρέτησης επιβατών και οχημάτων είναι από ελλιπείς ως και απαράδεκτες στους 95 από τους 100 λιμένες. Συγκεκριμένα από τους 111 λιμένες που απετέλεσαν αντικείμενο της έρευνας:
  - Οι 91 δεν διασφαλίζουν την ασφαλή προσέγγιση του πλοίου σε αυτά.
  - Οι 98 δεν προστατεύουν τη λιμενολεκάνη από τους κυματισμούς.
  - Οι 105 αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα με τη λιμενολεκάνη τους.
  - Και τα 111 αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα στις θέσεις πρόσδεσης και εξυπηρέτησης των πλοίων.
  - Οι 103 δεν διαθέτουν επαρκείς διευκολύνσεις στη χερσαία ζώνη για επιβάτες και οχήματα.
  - Οι 105 δεν διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό.
  - Οι 98 δεν διαθέτουν μέσα καταπολέμησης ρυπάνσεων και πυρκαϊών.
  - Στους 20 έχουν σημειωθεί ναυτικά ατυχήματα εντός και του προλιμένα.
  - Οι 28 αντιμετωπίζουν προβλήματα ελλιπούς αστυνόμευσης.
  - Οι 74 δεν διαθέτουν τα απαιτούμενα λιμενικά έργα για την εξυπηρέτηση πλοίων νέας τεχνολογίας.

Στα συμπεράσματα (Μουτζούρης Κ., 2001), η έρευνα καταλήγει ότι η Ελλάδα διαθέτει έναν υπερβολικά μεγάλο αριθμό λιμενικών εγκαταστάσεων κάθε ποιότητας, μεγέθους, διαμετρήματος και σκοπού. Ο αριθμός των λιμένων αυτών υπερβαίνει τους 700, εκ των οποίων οι περίπου 450 μπορούν να χαρακτηριστούν λιμένες και οι 150 εξυπηρετούνται από πλοία της ακτοπλοΐας. Οι σημαντικότεροι εξ αυτών είναι περίπου 100. Καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι οι παραπάνω αριθμοί *«είναι πολύ μεγάλοι ως δυσβάσταχτοι για μια χώρα 11 εκατ. κατοίκων, με 13 εκατ. επισκέπτες ετησίως. Αναλογεί ανά κάτοικο ένας υψηλότατος αριθμός λιμενικών εγκαταστάσεων»*.

Πεύκι, Πλατανιάς, Πόρος (Κεφαλ.), Πόρος (Σαρων.), Πόρτο Χέλι, Ραφήνα, Ρέθυμνο, Ρόδος, Σάμη, Σέριφος, Σητεία, Σιγρί, Σίκινος, Σίφνος, Σκιάθος, Σκόπελος, Σκύρος, Σουβάλα, Σούδα, Σπέτσες, Σύμη, Σύρος, Σχοινούσα, Τήλος, Τήνος, Τρίκερι, Τυρός, Υδρα, Φολέγανδρος (Καραβοστάσι), Φούρνοι, Χάλκη, Χαλκίδα, Χίος, Ψαρά, Αγνώντας Σκοπέλου, Γαίος Παξών, Κόρινθος και Φολέγανδρος.

Τέλος, σύμφωνα με την ίδια επεξεργασία των στοιχείων των «*Μητρώων Ελληνικών Λιμένων Εθνικής Σημασίας και Διανομαρχιακού Επιπέδου*» (Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. : Μέλετη Ρογκάν & Μελέτη DEMCO, 2000) στα οποία καταγράφονται τα **βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά 41 σημαντικών λιμένων**[35], **πλην του Ο.Λ.Π. & Ο.Λ.Θ.** εξάγονται τα εξής στοιχεία:

- Οι αμιγώς εμπορικές προβλήτες έχουν συνολικό μήκος 11,5 km και στους 41 λιμένες, ενώ οι προβλήτες που μπορούν να εξυπηρετήσουν και επιβατικά και εμπορικά πλοία έχουν επιπλέον μήκος 24 km περίπου.
- Το μέγιστος βάθος ξεκινάει από τα 5,50-6 μ. (Λαύριο, Ραφήνα, Κω, Χίος κ.α.) και καταλήγει στα 15 μ. (λιμένας Ηρακλείου). Αμέσως καλύτεροι λιμένες σε βύθισμα είναι αυτοί της Καβάλας και Σούδας με 12 μ..
- Ο λιμένας με το μεγαλύτερο χερσαίο χώρο είναι αυτός της Πάτρας και του Ηρακλείου με 455.000 km^2 περίπου και ο μικρότερος αυτός του βαθύ της Σάμου με 600 km^2. Η συνολική έκταση και των 41 λιμένων ξεπερνάει τα 2.000.000 km^2 καθώς στα μητρώα κάποιοι λιμένες δεν εμφανίζουν σχετικά στοιχεία.
- Ο λιμένας του Βόλου εμφανίζεται να έχει τους περισσότερους στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους (34.000 km^2) και ακολουθεί η Σούδα (10.000 km^2). Οι 20 από τους 41 λιμένες δεν έχουν κανένα στεγασμένο αποθηκευτικό χώρο, υπάρχουν όμως και λιμένες όπως αυτοί των Νέων Μουδανιών, της Χίου και του Γυθείου που έχουν 20, 45 και 84 km^2 αντίστοιχα στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων. Οι συνολικά στεγασμένοι χώροι στους 41 λιμένες είναι περίπου 85.000 km^2. Τέλος, μόνο 5 λιμένες φαίνονται να εμφανίζουν ότι διαθέτουν Σιλό: Βόλος, Αλεξανδρούπολη, Σούδα, Πόρτο Λάγος και Νέα Μουδανιά, με καλύτερο αυτόν της Αλεξανδρούπολης με 1.200 τόνους/ώρα αναρρόφηση-φόρτωση δημητριακών.
- Οι 28 στους 41 λιμένες δεν έχουν στεγασμένο χώρο επιβατών. Ο μεγαλύτερος είναι αυτός του λιμένα της Κερκύρας 1.020 km^2 ενώ το συνολικό εμβαδόν και των 41 λιμένων δεν ξεπερνάει τα 5.500 km^2.
- Μέσα στους λιμένες εκτός από τα γραφεία των Λιμεναρχείων υπάρχουν (όχι σε όλα) κτιριακές εγκαταστάσεις με χρήσεις όπως Γραφεία Λιμενικού Ταμείου, Γραφεία Λιμενεργατών και Φορτοεκφορτωτών, Κτήρια Διοίκησης, Γραφείο ΟΤΕ, Τελωνειακά Κτήρια, Πυροσβεστική, Γραφεία & Εγκαταστάσεις Ναυτικών Ομίλων, Καφετέριες, Εστιατόρια, Απεντομοτήρια, Γραφεία ΕΟΤ & Τουριστικής Προβολής κ.α. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα Γραφεία του Τμήματος Κοινωνικής Επιθεώρησης στον Λιμένα της Πρέβεζας, το Νεώριο στον Λιμένα της Σύρου, και το γεγονός ότι το 1990 κατασκευαζόταν Υπόγειο Καταφύγιο 300 km^2, στον Λιμένα του Ηρακλείου. Τέλος, πρέπει να αναφερθούν οι επισημάνσεις για πληθώρα αυθαίρετων κατασκευών μέσα στους λιμένες τόσο από τους υπεύθυνους των

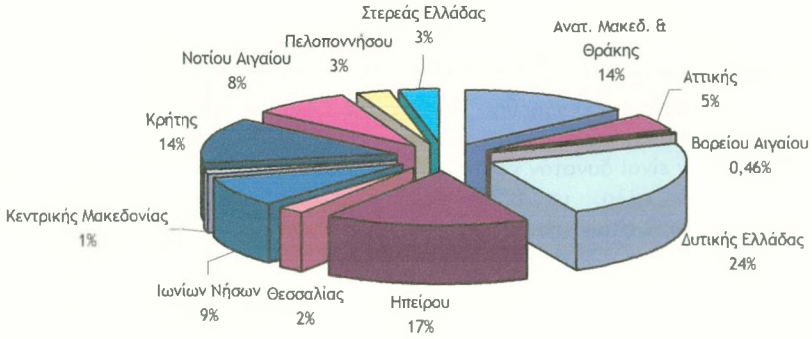
[35] Παλαιός & Νέος Λιμένας Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηγουμενίτσας, Βόλου, Κέρκυρας, Πάτρας, Αιγαίου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Καλαμάτας, Μυτιλήνης, Ρόδου (Ρόδου-Ακάντιας + Ρόδου-Εμπορικός Λιμένας + Ρόδου-Μανδράκι), Κω, Σύρου, Μυκόνου (+ νέος λιμένας στη θέση Τούρλος), Ηρακλείου, Ρεθύμνου, Σούδας, Πόρτο Λάγος, Νέων Μουδανιών, Πρέβεζας, Στυλίδας, Ιτέας, Κορίνθου, Κατάκολο, Κυλλήνης, Ναυπλίου, Πύλου, Γυθείου, Πόρος Κεφαλληνίας, Ζακύνθου, Καστέλλι Κισσάμου, Σητεία, Παροικιά Πάρου, Αθηνιό Θήρας, Μύρινας Λέσβου, Βαθύ Σάμου, Χίος.

λιμένων όσο και από τρίτους (βλ. καταστηματάρχες παρακείμενων εστιατορίων, «*Δημοτικές επεμβάσεις*» κ.α.).

- Οι 30 από τους 41 λιμένες δεν φαίνεται να διαθέτουν είτε δικά τους είτε μέσω τοπικού σωματίου φορτοεκφορτωτών, **αυτοκίνητους γερανούς ελαστιχοφόρους**. Ο λιμένας με την μεγαλύτερη ανυψωτική ικανότητα είναι αυτός της Καλαμάτας με 240 τόνους και ακολουθεί ο Βόλος και η Ελευσίνα με 200 τόνους περίπου. Η συνολική ανυψωτική ικανότητα και των 41 λιμένων με αυτοκίνητους γερανούς ελαστιχοφόρους είναι περίπου 1.000 τόνοι. Η μισή ακριβώς ανυψωτική ικανότητα παρέχεται από **περονοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα**, στο ίδιο περίπου αριθμό λιμένων. Τέλος, μόνο ο λιμένας του Βόλου φαίνεται να έχει **σταθερό ηλεκτροκίνητο γερανό**, μέγιστης ανυψωτικής ικανότητας 244 τόνων. Επίσης, μόνο ο Βόλος και το Ηράκλειο διαθέτουν ειδικά μηχανήματα μεταφοράς TEU (Ο.Σ.Μ.Ε.Κ.) ανυψωτικής ικανότητας 40-45 τόνων περίπου, έκαστο.
- Τα μητρώα αναφέρουν ότι στους 41 λιμένες το διάστημα 1989-2000 είχαν επενδυθεί σε λιμενικές υποδομές 31,6 δισ. δρχ. (€ 93 εκατ.) ενώ το 2000 ήταν ανεκτέλεστες επενδύσεις ύψους 104,6 δισ. δρχ. (€ 307 εκατ. περίπου). Η περιφερειακή κατανομή της χρηματοδότησης, χωρίς όμως να αντιπροσωπεύει κάτι ουσιαστικό (διαφορετική κατανομή λιμένων, υφιστάμενη κατάσταση της υποδομής των λιμένων κ.α.) έχει ως εξής:

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9.1.

Περιφερειακή Κατανομή Πόρων στους Λιμένες για Λιμενικά Έργα το διάστημα 1989-1999 μαζί με το προϋπολογιζόμενο κόστος των λιμενικών έργων που ήταν ανεκτέλεστες το 2000



σημ. Οι περιφέρειες Αττικής & Κεντρικής Μακεδονίας δεν περιλαμβάνουν τον ΟΛΠ & ΟΛΘ

Ίδια Επεξεργασία, Πηγή τα Μητρώα Ελληνικών Λιμένων, Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., 2000

Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημανθεί ότι: α) το συνολικό βάρος των επενδύσεων κατευθύνεται σε κρηπιδώματα και επιχωματώσεις και όχι σε μηχανολογικό εξοπλισμό και ηλεκτρονικά συστήματα διαχείρισης και β) η περιφερειακή κατανομή των πόρων για την πραγματοποίηση λιμενικών έργων δεν συνδυάζεται με την εμπορευματική - επιβατική κίνηση των λιμένων (η οποία θα αναλυθεί στο επόμενο κεφάλαιο). Βεβαίως, οι ανάγκες ανά περιφέρεια είναι διαφορετικές (βλ. η νησιωτική Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου), ωστόσο η κατεύθυνση των πόρων σε ένα μεγάλο βαθμό έχει οδηγηθεί σε συγκεκριμένες περιφέρειες και λιμένες είτε από λαθεμένους και φιλόδοξους σχεδιασμούς είτε από πολιτική - τοπική πίεση. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι νέοι και εκτεταμένοι σε έκταση λιμένες της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης, που κόστισαν υπέρογκα ποσά στο ελληνικό δημόσιο, χωρίς το κόστος κατασκευής τους[36] να έχει αποσβεσθεί στο ελάχιστο έως σήμερα από την μικρή σε όγκο εμπορευματική και επιβατική κίνηση τους και χωρίς να δημιουργήσουν την παραμικρή επίπτωση στην περιφερειακή - τοπική οικονομία (εκτός ίσως την περιβαλλοντική υποβάθμιση).

Τέλος, όσον αφορά τις υποδομές ένα επιπλέον θέμα που έχει τεθεί τόσο στην περίπτωση του Λιμένα του Πειραιά αλλά και άλλων λιμένων της χώρας και του εξωτερικού, όπως έχει αναφερθεί, είναι η προοπτική της αυστηρής εφαρμογής του νέου Κώδικα ISPS, ο οποίος κάνει λόγο για «***κλειστούς λιμένες***». Ουσιαστικά πρόκειται για μια δέσμη μέτρων που σχετίζονται με την ασφάλεια, αρχής γενομένης από την περίφραξη του λιμένα, την τοποθέτηση κλειστών κυκλωμάτων παρακολούθησης της κίνησης, αστυνόμευση στις εισόδους, ακόμα και με την κατασκευή επιπλέον κτιριακών εγκαταστάσεων για να φιλοξενήσουν τα συστήματα ασφαλείας όπως έκανε ο ισπανικός λιμένας Valencia (UNCTAD, 2004). Αυτή η υποχρέωση και πιθανόν η αυστηρότερη επιβολή μέτρων στο μέλλον ενδέχεται να αλλάξει τον προγραμματικό σχεδιασμό πολλών λιμένων, την αναδιάταξη των χρήσεών τους, την τυπική τους λειτουργία. Αυτό με την σειρά του σημαίνει ότι κάποιες από αυτές τις χρήσεις πιθανόν να παύσουν να λειτουργούν ενώ άλλες θα εμποδιστούν σε μεγάλο βαθμό. Επίσης, ένα επιπλέον στοιχείο που γίνεται πιο αντιληπτό έχοντας ως παράδειγμα την Ελλάδα είναι, τα κατά αναλογία μέτρα και έργα περίφραξης των λιμενικών ζωνών στους (μεγαλύτερους για την ώρα) τουριστικούς προορισμούς - λιμένες της Ελλάδας (βλ. Ρόδος, Κέρκυρα κ.α), εκεί δηλαδή που η κατάσταση είναι ανάμικτη καθώς η λιμενική ζώνη και ο πολεοδομικός ιστός δεν είναι δυνατόν να διαχωριστούν χωρίς απώλειες είτε από τη μία πλευρά είτε από την άλλη, με βασικότερη επιφύλαξη την αλλοίωση της πολιτιστικής φυσιογνωμίας των νησιών.

---

[36] Σύμφωνα με τα Μητρώα του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. οι χρηματοδοτήσεις του διαστήματος 1989-99 και αυτών που έτρεχαν το 2000 ήταν περίπου 12,2 δισ. δρχ. και για τους 2 λιμένες. Σύμφωνα με πιο πρόσφατα δημοσιοποιημένα στοιχεία για τον λιμένα της Καβάλας το ύψος των έργων που υλοποιήθηκαν και υλοποιούνται και προγραμματίζονται από διασφαλισμένους πόρους είναι ύψους 18,5 δισ. δρχ. Από αυτό το ποσό μόνο το 1,5 δισ. δρχ. αφορά μηχανολογικό εξοπλισμό και όλα τα άλλα κρηπιδώματα. (ΕΞΠΡΕΣ, 2005 β). Τέλος, το Μάρτιο του 2005, σύμφωνα με δημοσιεύματα (ΕΞΠΡΕΣ, 2005 γ) εξασφαλίστηκε από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων με την παρέμβαση του Υ.Ε.Ν. το ποσό των €3 εκατ. για την προμήθεια και εγκατάσταση γερανού στον λιμένα, σε συνέχεια ενός πολυετούς-πάγιου αιτήματος των παραγωγικών τάξεων και των (ελάχιστων) χρηστών των εγκαταστάσεων του λιμένα.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί και η εκφρασμένη άποψη του Συμβουλίου της Επικρατείας, η οποία επιβάλει στην πολιτεία την προστασία του παραδοσιακού χαρακτήρα, των οικισμών που έχουν χαρακτηριστεί ή διαθέτουν τα στοιχεία να χαρακτηριστούν ως «*παραδοσιακοί*». Η έννοια του πολιτιστικού περιβάλλοντος εμφανίστηκε, ως γνωστό, για πρώτη φορά στην ελληνική έννομη τάξη με το Σύνταγμα του 1975 (άρθρο 24, παρ. 2 & 6). Με τις διατάξεις αυτές ο συντακτικός νομοθέτης θέλησε να τύχει ιδιαίτερης κρατικής μέριμνας η μορφή εκείνη του πολιτιστικού περιβάλλοντος που αποκαλείται «*αρχιτεκτονική κληρονομιά*» και που αποτελεί μία ιδιαίτερη έκφραση της πνευματικής και καλλιτεχνικής εξέλιξης του ανθρώπου. Είναι επίσης γνωστό ότι στην έννοια της «*αρχιτεκτονικής κληρονομιάς*» περιλαμβάνονται όχι μόνον μεμονωμένα κτίρια εξαίρετης ποιότητας και το άμεσο περιβάλλον τους αλλά και ολόκληρες πόλεις ή χωριά ιστορικού, πολιτιστικού ή φυσικής ομορφιάς ενδιαφέροντος (βλ. Διακήρυξη του Άμστερνταμ, Κόνσολα Ν., 1995). Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνονται και οι παραδοσιακοί οικισμοί, η προστασία των οποίων επιβάλλεται λόγω της αρχιτεκτονικής τους, της ενότητάς τους ή της ένταξής τους στο τοπίο καθώς και της ιδιαίτερης αξίας τους από την άποψη της ιστορίας της τέχνης ή της επιστήμης (βλ. Σύμβαση της Γρενάδας, Κόνσολα Ν. 1995). Έτσι, ένας αριθμός, Αποφάσεων[37], όπως αυτός για την κατασκευή λιμένα αναψυχής προορισμένου για την υποδοχή τουριστικών σκαφών, παράλληλα προς υφιστάμενο παραδοσιακό λιμένα της Μυκόνου, συνιστά «*προδήλως ουσιώδη αλλοίωση του παραδοσιακού περιβάλλοντος του οικισμού, μη συμβατή με τον προστατευτέο χαρακτήρα του*», πιστοποιούν το γεγονός των εμποδίων που θα ακολουθήσουν στην εφαρμογή των λεγομένων «*κανόνων ασφαλείας*».

Στο επόμενο κεφάλαιο (Κεφ. 10) θα ακολουθήσει περαιτέρω εμβάθυνση - ανάλυση βάση στατιστικών στοιχείων και άλλων δεδομένων έτσι ώστε να γίνει πιο αντιληπτά τα δεδομένα και να αποκαλυφθεί η σχέση των λιμένων με την περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας.

[37] Απόφαση Σ.τ.Ε. 637/1998 «*Μαρίνα Μυκόνου*», σχόλιο Νικολαράκου Ο., Νόμος και Φύση, 1998, σ. 678-681 & Αποφάσεις Σ.τ.Ε. 3146

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 9

Βιβλιογραφικές Αναφορές στην Ελληνική Γλώσσα

Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης του ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α., *Δελτίο Στατιστικών Στοιχείων Προσωπικού του Δημοσίου Τομέα - Απογραφή 31 Δεκεμβρίου 2001*, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα, 2003

Καϊσερλής Κ., *Τοποθέτηση*, 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων, 24-27 Νοεμβρίου 2003, Έκδοση Εργαστήριο Λιμενικών έργων Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2004

Κόνσολα Ν., *Η διεθνής προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1995

Λουκάκης Π., *Η Σημασία των Κόμβων στο Σύστημα Αξόνων Ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδας*, Εισήγηση Συνεδρίου ΤΕΕ, Πρέβεζα, 14-15 Μαΐου 2004

Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης Α.Ε. (Μ.Ο.Δ.), *Οδηγός Διαδικασιών Ωρίμανσης Λιμενικών Έργων*, Εκδοτική POINT, Μάιος 1999

Μουτζούρης Κ., *Υποδομή και εκσυγχρονισμός ελληνικών λιμένων*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο - Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, Αθήνα, 2001

Μπεριάτος Η., *Ο ελληνικός νησιωτικός χώρος και τα προβλήματα των μικρών νησιών*, Ημερίδα: Παράκτιος και Νησιωτικός Χώρος, Ζάππειο Μέγαρο, 29/04/1999, Έκδοση Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., Αθήνα, 2001

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, *Στρατηγική για μια Εθνική Λιμενική Πολιτική*, Πειραιάς, Σεπτέμβριος 2002

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Γεν. Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Δ/νση Δ4, *Μητρώα Ελληνικών Λιμένων Εθνικής Σημασίας και Διανομαρχιακού Επιπέδου - Πρόταση Ανάγκης Έργων και Μελετών Υποστήριξης Προγράμματος* - Τμήμα Α', Ανάδοχος Μελετητής: **Ρογκάν & Συνεργάτες Α.Ε.**, Μάιος 2000 (2η τροποποίηση).

Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. Γεν. Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Δ/νση Δ4, *Μητρώα Ελληνικών Λιμένων Εθνικής Σημασίας και Διανομαρχιακού Επιπέδου - Πρόταση Ανάγκης Έργων και Μελετών Υποστήριξης Προγράμματος* - Τμήμα Β', Ανάδοχος Μελετητής: **DEMCO - Σύμβουλοι Μηχανικοί**, Μάιος 2000 (2η τροποποίηση).

Υπουργείο Πολιτισμού, *Κρήτη-Αίγυπτος. Πολιτιστικοί δεσμοί τριών χιλιετιών*, Έκδοση ΥΠ.ΠΟ - Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου, Αθήνα 2000..

Βιβλιογραφικές Αναφορές στην Αγγλική Γλώσσα

Gilmer T., Marcoyiannis G., Roukis C., *The Thera Ship, The Minoan - Cycladic Ship*, International Symposium "Extraordunary Machnines & Stractures in Antiquity", International Olympic Academy, Ancient Olympia, August, 2001

United Nations Conference on Trade & Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport - 2004*, Report by the UNCTAD secretariat, United Nations publications, New York & Geneva, 2004

Νομοθεσία

Βασιλικό Διάταγμα 14/19-1-1939 (ΦΕΚ 24 Α΄) «*Περί κωδικοποιήσεως των περί Λιμενικών Ταμείων Διατάξεων*»

Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α.) υπ. Αριθμ. 3514.96/02/18.06.1992 των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Εσωτερικών, ΠΕΧΩΔΕ και Υ.Ε.Ν.

Νόμος 2738/1999 (άρθρο 28), «*Συλλογικές Διαπραγματεύσεις στη Δημόσια Διοίκηση, μονιμοποιήσεις συμβασιούχων αορίστου χρόνου και άλλες διατάξεις*»,

Νόμος 2839/2000 «*Ρυθμίσεις θεμάτων του Υπουργείου Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και άλλες διατάξεις*».

Νόμος 2932/2001, «*Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις*» (ΦΕΚ Α 145/27-06-01)

Νόμος 2971/2001 «*Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις*»,

Νόμος 3153/2003 «*Ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υ.Ε.Ν.*» (ΦΕΚ Α 153)

Ελληνικός Τύπος

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Παρέμβαση Λαφαζάνη για Σκαραμαγκά*, 11/09/2003 (α)

ΕΞΠΡΕΣ, *Λιμενικά Ταμεία: Αναζητούνται κονδύλια και στελέχη*, 14/11/2001 (α)

ΕΞΠΡΕΣ, *Αρωγός το λιμάνι, στον δήμο Ηγουμενίτσας*, 15/11/2003). (α)

ΕΞΠΡΕΣ, *Ιδιωτικό λιμάνι στο Θριάσιο αναστατώνει του εργαζόμενους στον ΟΛΠ*, 02/09/2003 (β)

ΕΞΠΡΕΣ, *Έτοιμο για λειτουργία το ιδιωτικό λιμάνι στο Θριάσιο Πεδίο*, 03/09/2003 (γ)

ΕΞΠΡΕΣ, *Λιμενική πολιτική: Ανοικτό το θέμα των ανταποδοτικών τελών*, 09/02/2005 (α)

ΕΞΠΡΕΣ, *Σημαντικός ο ρόλος του λιμανιού της Καβάλας*, 03/01/2005 (β)

ΕΞΠΡΕΣ, *Νέα Καρβάλη: Προμήθεια λιμενικού γερανού*, 24/05/2005 (γ)

ΚΕΡΔΟΣ, *ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ: Την επόμενη Πέμπτη θα αρχίσει να λειτουργεί το ιδιωτικό λιμάνι*, 29/8/2003 (α)

ΚΕΡΔΟΣ, ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ: «*Ναι*» *του ΣτΕ:για το ιδιωτικό λιμάνι. Απέρριψε την προσφυγή του Συνδέσμου Φορτοεκφορτωτών Λιμένος Ελευσίνος, που ζητούσε να απαγορευθεί η λειτουργία του νέου ιδιωτικού λιμένος*, 03/09/2003 (γ)

ΚΕΡΔΟΣ, ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ: *Αντιδράσεις για το ιδιωτικό λιμάνι. Η Ενωση Λιμενεργατών του ΟΛΠ και ο Σύνδεσμος Εποπτών - Αρχιεργατών ΟΛΠ επισημαίνουν ότι η λειτουργία του είναι παράνομη και ότι έχουν προσφύγει στο ΣτΕ για να ακυρώσουν τη σχετική υπουργική απόφαση*, 02/09/2003 (β)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Επερώτηση ένδεκα βουλευτών της Ν.Δ. για τις δυσλειτουργίες στις λιμενικές εγκαταστάσεις - Στο μικροσκόπιο η λιμενική πολιτική*, 3/11/2001 (α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Επερώτηση Ν.Δ. προς τον υπουργό Ε.Ν. «Λιμενομαχία» στη Βουλή για τα 170 δισ. των λιμενικών ταμείων*, 14/11/2001 (β)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Αντιδρούν οι φορείς της Ηγουμενίτσας για την παράκτια ζώνη, Συνεχίζονται οι Αντιδράσεις*, 24/03/2003 (α).

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Ανοικτό το ενδεχόμενο επανεξέτασης του φακέλου για το ιδιωτικό λιμάνι*, 04/09/2003 (β)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Σκληραίνει η στάση των φορτοεκφορτωτών για το ιδιωτικό λιμάνι*, 05/09/2003 (γ)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Λαφαζάνης: «Υπεκφεύγει ο κ. Πασχαλίδης για το θέμα του ιδιωτικού λιμανιού»*, 11/09/2003 (δ)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Βολές Ανωμερίτη σε Χριστοδουλάκη και παρέμβαση Πασχαλίδη - Σκληρές ενδοκυβερνητικές κόντρες για το λιμάνι στο Σκαραμαγκά*, 18/09/2003 (ε)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Μελέτες αξιοποίησης του λιμένα Πρέβεζας*, 13/01/2003 (στ)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Μελέτη του Λιμενικού Ταμείου Πρέβεζας, Αναβάθμιση του Λιμένα Πρέβεζας*, 11/03/2003 (ζ)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Επιχειρηματικές πρωτοβουλίες από τα 12 λιμάνια ΑΕ*, 20/02/2004 (α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε., Σε αναζήτηση 100 εκατ. ευρώ για λιμάνι τέταρτης γενιάς*, 15/04/2005 (α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Δήμος Πατρέων: Αίτημα για ανταποδοτικά τέλη από τον ΟΛΠΑ*, 07/02/2005 (β)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Παρέμβαση της ΚΕΔΚΕ για τα Λιμενικά Ταμεία - Θεωρεί ανεδαφική την επαναφορά στο προηγούμενο νομοθετικό καθεστώς*, 09/02/2005 (γ)

ΤΟ ΒΗΜΑ, *Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Πασχαλίδης «παγώνει» κοινή απόφαση των κκ. Γ. Ανωμερίτη και Α. Φωτιάδη - Η λειτουργία ενός ιδιωτικού λιμανιού προκαλεί φουρτούνα στον Πειραιά - Στον αέρα επένδυση ύψους 6 εκατ. ευρώ της Depots SA*, 21/09/2003 (β)

ΤΟ ΒΗΜΑ, *Τεράστιο το κόστος «οχύρωσης» των λιμανιών - Νέα δεδομένα ασφαλείας προβλέπει η διεθνής σύμβαση SOLAS του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού* (IMO), 28/09/2003

ΤΟ ΒΗΜΑ, *Η γραφειοκρατία καθηλώνει τα υδροπλάνα, Η τραυματική εμπειρία μιας πρωτοποριακής επένδυσης στην Ελλάδα, Πώς ένας ελληνοκαναδός επενδυτής προσπαθεί εδώ και δύο χρόνια να επενδύσει στην Ελλάδα, πήγε βόλτα με τα υδροπλάνα του σχεδόν το μισό Υπουργικό Συμβούλιο και τώρα ετοιμάζεται να αποχωρήσει*, 22/05/2005

Δικτυακοί Τόποι

Υ.Ε.Ν. (Ελληνική Προεδρία): www.mmm.gov.gr/mmm/politics/ports/gr/index.asp

Ένωση Λιμένων Ελλάδας: www.elime.gr/gr/

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Στο κεφάλαιο αυτό θα επιχειρηθεί να ερευνηθεί σε βάθος η σχέση των ελληνικών λιμένων με την ανάπτυξη και ειδικότερα με την περιφερειακή. Για τον σκοπό αυτό η ανάλυση θα προσεγγίσει τον στόχο της με τρεις διαφορετικούς τρόπους - μεθόδους:

1. Στην αρχή θα επιχειρηθεί ανάλυση - επεξεργασία των στοιχείων της εμπορευματικής & επιβατικής κίνησης των λιμένων (εισαγωγές - εξαγωγές, επιβιβάσεις - αποβιβάσεις) στοιχείων του Υ.Ε.Ν. & της Ε.Σ.Υ.Ε. ανά περιφέρεια, νομό και λιμένα
2. Στην συνέχεια θα επιχειρηθεί ανάλυση σε σχέση με τον χωρικό ρόλο των λιμένων στο εθνικό και διεθνή σύστημα μεταφορών και
3. Τέλος, θα επιχειρηθεί ανάλυση με βάση Περιφερειακά Χαρακτηριστικά και ειδικότερα:
   - Ανάλυση με βάση τις κλαδικές εξειδικεύσεις [βλ. Ανάλυση της σχέσης της των λιμένων με τις κλαδικές εξειδικεύσεις με την βοήθεια του Συντελεστή Συσχέτισης του Pearson, Ανάλυση με βάση τα ποσοστά του Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού, Ανάλυση με βάση την ποσοστιαία μεταβολή του Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού και Ανάλυση με την χρήση του Συντελεστή Συμμετοχής (Location Quotient - QL)].
   - Ανάλυση σχέσεων μεταξύ περιφερειακού προϊόντος & εμπορευματικών - επιβατικών ροών [βλ. Ανάλυση με την βοήθεια των Συντελεστών Συσχέτισης του Pearson & Ανάλυση με την βοήθεια των της Γραμμικής Παλινδρόμησης (linear regression)]

10.1. Ανάλυση της Εμπορευματικής & Επιβατικής Κίνησης των Λιμένων βάση των στοιχείων του Υ.Ε.Ν. & της Ε.Σ.Υ.Ε.

Σύμφωνα με την επεξεργασία[1] στοιχείων της Στατιστικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για τα έτη από 1994 έως και 2002:

10.1.1. Εμπορευματικοί Λιμένες

Οι λιμένες που εμφανίζουν «μετρίσιμη» σύμφωνα με την Ε.Σ.Υ.Ε., εμπορευματική κίνηση σε υγρά (πετρέλαιο, NLG κ.α.) ή/και στερεά (στάρι, μοναδοποιημένα προϊόντα κ.α.) φορτία ανέρχονται στους 110, οι οποίοι ανήκουν διοικητικά σε 110 διαφορετικά Δημοτικά Διαμερίσματα (και Κοινότητες) και διαφορετικούς Δήμους και ειδικότερα σε 36 Νομούς (δηλ. το 67% των νομών της χώρας διαθέτουν εμπορευματικό λιμένα)[2]. Αναλυτικότερα:

---

[1] ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Τα δεδομένα της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης των λιμένων προέρχονται από την «*Στατιστική της Εμπορικής Ναυτιλίας*» της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος (Ε.Σ.Υ.Ε.) από έντυπες και ηλεκτρονικές φόρμες δεδομένων, καθώς η τελευταία έντυπη έκδοση ήταν του 2001 και αφορούσε τα στατιστικά στοιχεία του 1997. Στα δεδομένα αυτά υπάρχουν πολλές και διαφορετικές κατανομές ανά έτος και ελλείψεις, γι' αυτό το λόγο επιλέχθηκε για την βασική επεξεργασία της παρούσας διπλωματικής το δείγμα 1994-2002 για εισαγωγές - εξαγωγές εμπορευμάτων, σε μετρικούς τόνους (όχι σε αξία καθώς οι τόνοι αποκαλύπτουν σε ένα βαθμό το φόρτο εργασίας των λιμένων), εσωτερικής ναυσιπλοΐας και διεθνών πλόων, καθώς και επιβιβάσεις - αποβιβάσεις από πλοία που εκτελούν εσωτερικά και διεθνή δρομολόγια. Για την πληρέστερη κατανόηση των αποτελεσμάτων σημειώνονται τα εξής:

- Για τις Εμπορευματικές Μεταφορές: Προσμετρούνται όλα τα εμπορεύματα (υγρά, στερεά) σε οποιαδήποτε μορφή (χύδην, μοναδοποιημένα) που μεταφέρονται από κάθε είδους πλοίο που δηλώνει ότι έχει πιστοποιημένη ικανότητα μεταφοράς εμπορευμάτων (δεξαμενόπλοια, επιβατικά-οχηματαγωγά κ.α.). Δεν προσμετρούνται τα καύσιμα και γενικά τα εφόδια που χρησιμοποιούν τα πλοία αλλά και τα εμπορεύματα, σε τόνους, που μεταφορτώνονται από πλοίο σε πλοίο (transit). Αυτό το στοιχείο επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τον Λιμένα του Πειραιά του οποίου περίπου το 63% της συνολικής τους κίνησης σε εμπορευματοκιβώτια είναι φορτίο μεταφόρτωσης (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2004 α). Επίσης, όταν αναφέρεται λιμένας Πειραιά περιλαμβάνονται τα εμπορεύματα που (εκ)-φορτώθηκαν στον Κεντρικό Λιμένα, το Λιμένα Ηρακλείους, τους όρμους Φωρών και Δραπετσώνας και στην ακτή Περάματος μέχρι τον Σκαραμαγκά. Αντίστοιχα ο Λιμένας Θεσσαλονίκης επεκτείνεται από τον Φάρο της Επανομής (χωρίς να το περιλαμβάνει), στα ανατολικά και συνεχίζει προς δυτικά, χωρίς διακοπή, έως τις εκβολές του Αξιού. Σημειώνεται ότι κάποια εμπορεύματα και κυρίως τα μεταλλευτικά φορτία που εξάγονται αν και διακινούνται από «σκάλες» φορτοεκφόρτωσης πλησίον των εξορυκτικών χώρων προσμετρούνται στην συνολική εμπορευματική κίνηση του κεντρικού λιμένα της περιοχής, εκεί όπου υπάρχει η αντίστοιχη Λιμενική Αρχή. Επίσης δεν προσμετρούνται τα εμπορεύματα που διακινήθηκαν από Πορθμεία (θα υπάρξει ξεχωριστή επεξεργασία). Τέλος, στην λίστα των λιμένων με εμπορευματική κίνηση υπάρχει και η ένδειξη «Λοιποί Λιμένες» οι οποίοι δεν υπολογίζονται στην παρούσα επεξεργασία και αφορούν μέχρι και 45 μικρούς λιμένες, χωρίς αυτοί να κατονομάζονται.
- Για τις Επιβατικές Μεταφορές: Δεν προσμετρούνται οι επιβάτες τουριστικών πλοίων (βλ. κρουαζιερόπλοια) και θαλαμηγών καθώς επίσης και οι «*διερχόμενοι*» επιβάτες. Επίσης δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες που διακινήθηκαν από Πορθμεία, με εξαίρεση την Γραμμή του Αργοσαρωνικού. Τέλος, στην λίστα των λιμένων με επιβατική κίνηση υπάρχει η ένδειξη «*Λοιποί Λιμένες*, οι οποίοι δεν υπολογίζονται στην παρούσα επεξεργασία και αφορούν μέχρι και 58 μικρούς λιμένες, χωρίς αυτοί να κατονομάζονται.

[2] Το ποσοστό αυτό αυξάνει στο αν δεν υπολογιστούν στο σύνολο των Νομών αυτοί οι Νομοί που δεν έχουν, από γεωγραφικής άποψης, «*θαλάσσιο μέτωπο*».

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.1.

Αριθμός Λιμένων με Εμπορευματική Κίνηση ανά Νομό

Αριθμό Λιμένων	Νομοί
16	Κυκλάδων
10	Εύβοιας, Δωδεκανήσων
7	Νομαρχία Πειραιώς
6	Λέσβου
4	Σάμου, Κορινθίας, Κεφαλληνίας,
3	Αχαΐας, Λακωνίας, Μαγνησίας, Χαλκιδικής, Νομαρχία Ανατολικής Αττικής
2	Αιτωλίας & Ακαρνανίας, Φθιώτιδος, Αργολίδος, Ηλείας, Μεσσηνίας, Ζακύνθου, Κέρκυρας, Καβάλας, Χίου, Λασιθίου, Χανίων, Νομαρχία Δυτικής Αττικής
1	Βοιωτίας, Φωκίδος, Λευκάδος, Θεσπρωτίας, Πρεβέζης, Θεσσαλονίκης, Έβρου, Ξάνθης, Ηρακλείου, Ρεθύμνης,

Από αυτούς τους 110 εμπορευματικούς λιμένες χαρακτηρίζονται ως:

1. Διεθνείς Εξαγωγικοί οι 50 (από τους λιμένες αυτούς εξάγονται στο εξωτερικό εμπορεύματα)
2. Διεθνείς Εισαγωγικοί οι 47 (από τους λιμένες αυτούς εισάγονται από το εξωτερικό εμπορεύματα)
3. Εθνικοί Εξαγωγικοί οι 104 (από τους λιμένες αυτούς φορτώνονται εμπορεύματα για εσωτερική ναυσιπλοΐα)
4. Εθνικοί Εισαγωγικοί οι 104 (από τους λιμένες αυτούς εκφορτώνονται εμπορεύματα από εσωτερική ναυσιπλοΐα)

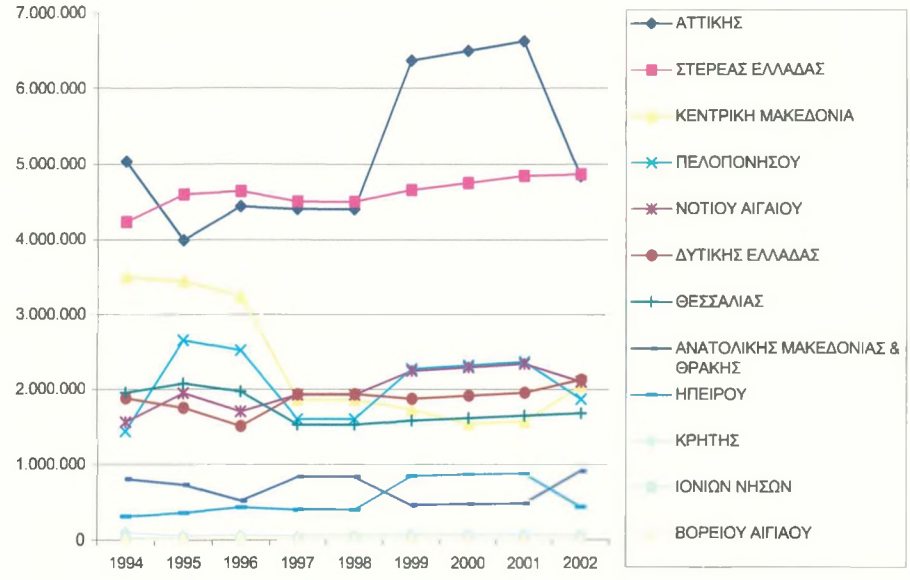
10.1.1.1. Διεθνείς Εξαγωγικοί Εμπορευματικοί Λιμένες

Σε Περιφερειακό Επίπεδο:

Περίπου το μισό των εξαγωγών της χώρας (για την ακρίβεια το 46,3%) δια θαλάσσιας οδού πραγματοποιούνται από την Περιφέρεια της Αττικής από κοινού με αυτή της Στερεάς Ελλάδας. Αντίθετα οι λιμένες της Περιφέρειας Κρήτης, Βορείου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων παρουσιάζουν εξαγωγική δραστηριότητα κάτω του 1% σε επίπεδο χώρας.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.1.

Φωρτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού ανά Περιφέρεια



Με την βοήθεια της καμπύλης Growth και του στατιστικού προγράμματος SPSS ο μέσος ρυθμός μεταβολής για τις εμπορευματικές εξαγωγές των περιφερειών έχει ως εξής:

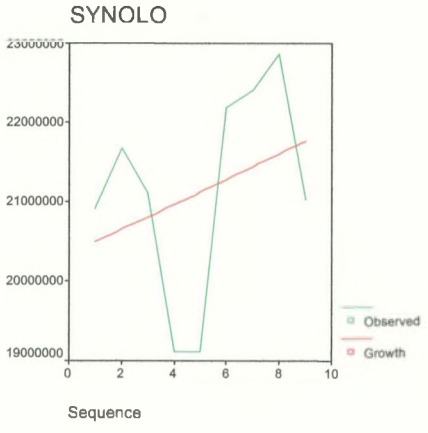
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.2.

Φωρτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού ανά Περιφέρεια - Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής

Περιφέρειες	Ρυθμός Μεταβολής %
Ήπειρος	10
Αττική	4,1
Νότιο Αιγαίο	4,1
Βόρειο Αιγαίο	3,3
Δυτική Ελλάδα	2
Πελοπόννησος	1,4
Στερεά Ελλάδα	1,3
Κρήτη	-2,1
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	-2,5
Θεσσαλία	-2,6
Ιόνιοι Νήσοι	-7,9
Κεντρική Μακεδονία	-10

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.2.

Φωρτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού σε επίπεδο χώρας - Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής



Από τον ανωτέρω πίνακα παρατηρείται ο μεγάλος ετήσιος ρυθμός μείωσης των εξαγωγών από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (δηλ. από τον λιμένα της Θεσσαλονίκης και κάποιων λιμένων-«σκάλες» εξαγωγής ορυκτών προϊόντων της Χαλκιδικής), όπως και των Ιονίων Νήσων. Αντίθετα, η Ήπειρος (βλ. Ηγουμενίτσα) παρουσιάζει ρυθμό αύξησης της τάξης του 10% και ακολουθεί η Αττική και το Νότιο Αιγαίο. **Σε επίπεδο χώρας ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής των εξαγωγών από λιμένες είναι μόλις της τάξης του 0,7%.**

Σε Νομαρχιακό Επίπεδο:

Οι 50 εξαγωγικοί εμπορευματικοί λιμένες ανήκουν διοικητικά σε 31 Νομούς. Από αυτούς μόνο οι λιμένες 8 Νομών βρίσκονται πάνω από τον ετήσιο μέσο όρο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.3.

Φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού ανά νομό (ετήσιος μέσος όρος)

Σε χιλιομετρικούς τόνους

	ΝΟΜΟΙ	Μ.Ο. (94-02)
1	ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	3.304.833
2	ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	3.048.769
3	ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	2.117.127
4	ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	2.027.974
5	ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	1.936.980
6	ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	1.863.414
7	ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	1.743.194
8	ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	1.461.496

Επιπλέον, από τους 31 Νομούς με εξαγωγικούς λιμένες, μόνο οι μισοί, οι 15, έχουν θετικό ετήσιο ρυθμό μεταβολής. Πρώτος νομός με καλύτερο ρυθμό μεταβολής σε θαλάσσιες εξαγωγές ο νομός Αιτωλοακαρνανίας με 23,7% και ακολουθούν η Σάμος με 17,1%, η Θεσπρωτία με 10,8%, και η Νομαρχία Πειραιά με 8,6%.

Αντίθετα, ο νομός Πρέβεζας εμφανίζει αρνητικό ετήσιο ρυθμό μεταβολής στις θαλάσσιες εξαγωγές του, της τάξης του -36,3%, και ακολουθούν οι νομοί Έβρου με -18,1%, Θεσσαλονίκης με -10,8% και Χανίων με -9,6%. Αρνητικό επίσης πρόσημο στις εξαγωγές δια θαλάσσης εμφανίζουν οι νομοί, Βοιωτίας, Καβάλας, Λακωνίας, Μεσσηνίας, Μαγνησίας, Φωκίδας, Χαλκιδικής, Αργολίδας, Ηλείας, Ηρακλείου και Κερκύρας. Οι νομοί Χίου και Λέσβου εμφανίζουν αποσπασματικές εξαγωγές.

Σε επίπεδο λιμένα:

Ο μέσος όρος, σε χιλιομετρικούς τόνους, των εμπορευμάτων που εξάγονται από αυτούς τους λιμένες είναι 21.162.126 τόνους ετησίως. Πάνω από τον ετήσιο μέσο όρο κατατάσσονται οι 15 εξής λιμένες ενώ 12 λιμένες, από το σύνολο των εξαγωγικών λιμένων, δεν εμφανίζουν σταθερή, σε ετήσια βάση, εξαγωγική δραστηριότητα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.4.

Φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού κατά λιμένα

Σε μετρικούς τόνους

	ΔΗΜΟΙ	Λιμένες	Μέσος Ετήσιος Όρος 1994-2002
1	ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	Ελευσίνα	3.048.769
2	ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	Πειραιάς	2.117.127
3	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θεσσαλονίκη	2.027.974
4	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ	Άγιοι Θεόδωροι	1.843.048
5	ΔΗΜΟΣ ΤΑΜΙΝΑΙΩΝ	Αλιβέρι	1.743.679
6	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	Βόλος	1.743.194
7	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΑΙΩΝ	Χαλκίδα	1.508.830
8	ΔΗΜΟΣ ΜΗΛΟΥ	Μήλος	1.458.238
9	ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ	Πάτρα	1.241.925
10	ΔΗΜΟΣ ΡΙΟΥ	Ρίο	614.862
11	ΔΗΜΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΗΣ	Ηγουμενίτσα	544.796
12	ΔΗΜΟΣ ΝΙΣΣΥΡΟΥ	Νίσυρος	544.648
13	ΔΗΜΟΣ ΙΤΕΑΣ	Ιτέα	527.781
14	ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	Καβάλα	508.422
15	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΝΤΙΚΥΡΑΣ	Αντίκυρα	432.849

Με βάση τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής παρουσιάζονται αρκετοί λιμένες με αρνητικό πρόσημο στα ποσοστά τους. Ο λιμένας με τον υψηλότερο αρνητικό ποσοστό είναι ο λιμένας της Πρεβέζης με -36,3% ετησίως και ακολουθούν οι λιμένες: Κιάτο Κορινθίας με -36,2%, Ελευθερών Καβάλας με -29,4%, Νέα Μουδανιά με -25,1%, Αλεξανδρούπολη με -18,1%, Θεσσαλονίκη με -10,8%. Στον αντίποδα, υψηλότερους ρυθμούς μεταβολής στις δια θαλάσσης εξαγωγές παρουσιάζουν οι λιμένες της Κυλλήνης με 63,1% ετησίως, του Μεσολογγίου με 23,7%, της Ηγουμενίτσας με 10,8% και του Πειραιά με 8,6% ετησίως.

10.1.1.2. Διεθνείς Εισαγωγικοί Εμπορευματικοί Λιμένες

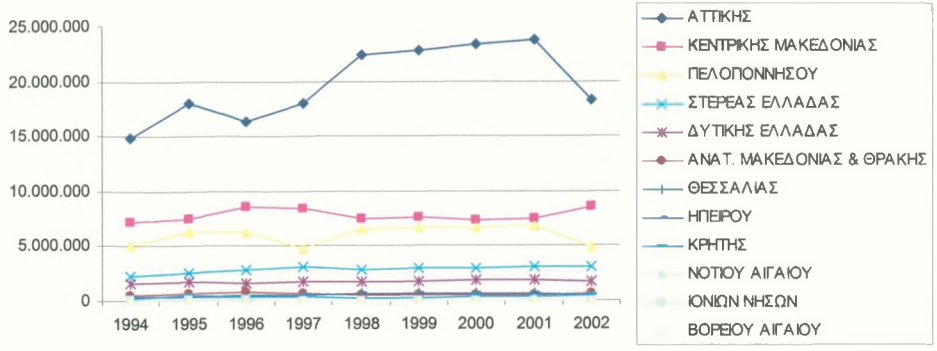
Οι εισαγωγικοί εμπορευματικοί λιμένες που παρουσιάζουν κίνηση (κάποιοι έστω και περιορισμένη) την 9ετία 1994-2002 αριθμούν τους 47.

Σε Περιφερειακό Επίπεδο

Το μισό σχεδόν (48,78%) των εισαγωγών που γίνονται από θαλάσσης στην Ελλάδα πραγματοποιούνται από τους λιμένες της Περιφέρειας Αττικής. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι λιμένες της Αττικής μαζί με αυτούς της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και Πελοποννήσου υποδέχονται το 84,3% των θαλάσσιων εισαγωγών της χώρας. Οι λιμένες των Περιφερειών Κρήτης, Βορείου & Νοτίου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων δεν δραστηριοποιούνται στο εισαγωγικό εμπόριο, παρουσιάζοντας ποσοστά κάτω του 1% του συνόλου.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.5.

Εκφορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού κατά Περιφέρειες (σε μετρικούς τόνους)



Με την βοήθεια της καμπύλης Growth και του στατιστικού προγράμματος SPSS ο μέσος ρυθμός μεταβολής για τις εμπορευματικές εισαγωγές των περιφερειών έχει ως εξής:

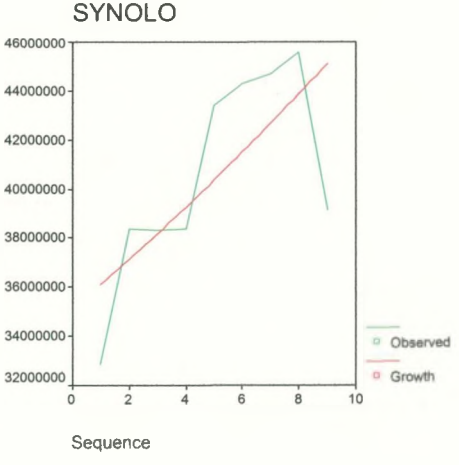
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.6.

Εκφορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού ανά Περιφέρεια - Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής

Περιφέρειες	Ρυθμός Μεταβολής %
Θεσσαλίας	5,9
Ηπείρου	5,1
Αττικής	4,3
Βορείου Αιγαίου	3,6
Στερεάς Ελλάδας	3
Νοτίου Αιγαίου	1,6
Δυτικής Ελλάδας	1,5
Πελοποννήσου	1,1
Κρήτης	0,9
Κεντρικής Μακεδονίας	0,3
Ανατ. Μακεδ. & Θράκης	-0,4
Ιονίων Νήσων	-17,6

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.3.

Εκφορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού σε επίπεδο χώρας - Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής



Από τον παραπάνω πίνακα και διάγραμμα γίνεται αντιληπτό ότι σε αντίθεση με τις εξαγωγές, οι εισαγωγές εμπορευμάτων δια θαλάσσης παρουσιάζουν συνολικά μεγαλύτερο ρυθμό ετήσιας μεταβολής (+2,78%) και μόνο η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων εμφανίζει σημαντικό αρνητικό ετήσιο ρυθμό μεταβολής από όλες τις Περιφέρειες. Όλες οι άλλες, με πρώτη την Περιφέρεια της Θεσσαλίας (βλ. Λιμένας Βόλου) εμφανίζουν θετικούς ρυθμούς αύξησης των εισαγωγών τους από το εξωτερικό.

Σε Νομαρχιακό Επίπεδο

Οι 47 εισαγωγικοί εμπορικοί λιμένες ανήκουν διοικητικά σε 28 Νομαρχίες εκ των οποίων μόνο οι 6 βρίσκονται πάνω από τον μέσο όρο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.7

Εκφορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού κατά Νομαρχία

	Σε μετρικούς τόνους	Μ.Ο. 94-02
1	ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	14.437.348
2	ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	7.831.359
3	ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	5.929.537
4	ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	5.284.272
5	ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	2.502.066
6	ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	1.732.225

Επιπλέον, και στις δια θαλάσσης εισαγωγές από το εξωτερικό, όπως και στις εξαγωγές, ο πρώτος νομός στην λίστα με τους καλύτερους και τους χειρότερους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής εμφανίζεται ο νομός Αιτωλοακαρνανίας με 21,5% (στις εξαγωγές έχει 23,7%). Ακολουθούν οι νομοί Ρεθύμνης με 14,9%, Χίου με 8%, Πρεβέζης και Δωδεκανήσων με 7,1%. Αντίθετα, αρνητικό ετήσιο ρυθμό μεταβολής εμφανίζουν οι λιμένες του νομού Κερκύρας με -17,6%, Μεσσηνίας με -16,5%, η Νομαρχία Ανατολικής Αττικής με -16% και οι λιμένες των νομών Σάμου και Ηρακλείου με -11,4% και -4,1% αντίστοιχα. Οι λιμένες των νομών Λασιθίου και Φωκίδας παρουσιάζουν αποσπασματικές λιμενικές εργασίες εισαγωγών από το εξωτερικό.

Σε Επίπεδο Λιμένα

Ο μέσος όρος των φορτίων που εισάγονται δια θαλάσσης κάθε έτος είναι 40.575.917 τόνους. Πάνω από τον μέσο ετήσιο όρο βρίσκονται 8 λιμένες:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.8.

Εκφορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού κατά λιμένα

Σε μετρικούς τόνους

	ΔΗΜΟΙ	Λιμένες	Μέσος Ετήσιος Όρος 1992-2002
1	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θεσσαλονίκη	7.831.359
2	ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ	Ελευσίνα	7.740.269
3	ΔΗΜΟΣ ΜΕΓΑΡΕΩΝ	Μέγαρα	6.697.080
4	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ	Άγιοι Θεόδωροι	5.326.818
5	ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	Πειραιάς	5.213.599
6	ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ	Πάτρα	1.523.100
7	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	Χαλκίδα	1.375.838
8	ΔΗΜΟΣ ΤΑΜΙΝΑΙΩΝ	Αλιβέρι	1.115.644

Όσον αφορά τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής στις εισαγωγές εμπορευμάτων τα μεγαλύτερα ποσοστά εμφανίζουν οι λιμένες του Μεσολογγίου με ποσοστό 22,5%, το Κιάτο Κορινθίας με 21,8%, το Ρέθυμνο με 13,6% και το Κυμάσιο της Εύβοιας με 12,1%. Αντίθετα αρνητικό πρόσημο στις εισαγωγές εμφανίζουν η Κέρκυρα με -16,4%, η Καλαμάτα με -14,4%, το Λαύριο με -12,5% και οι Ελευθερές Καβάλας με -6,7%.

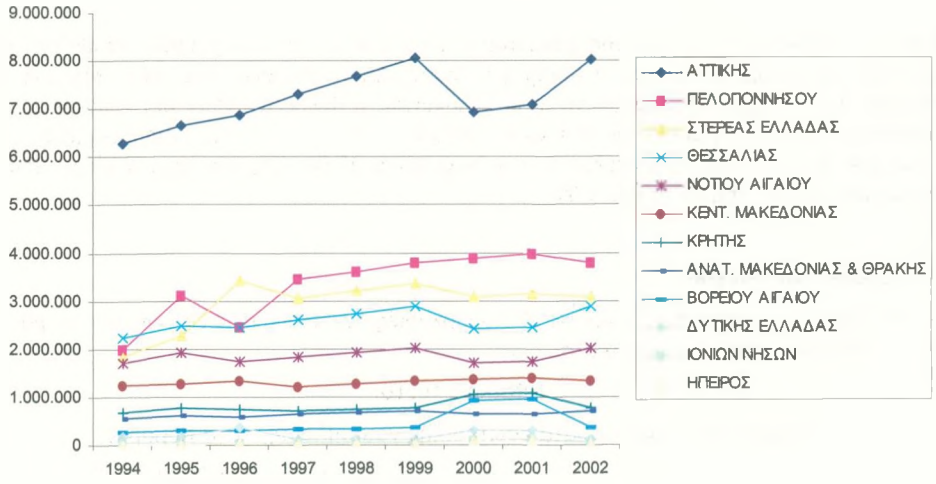
10.1.1.3. Εθνικοί Εξαγωγικοί Εμπορευματικοί Λιμένες

Το διάστημα 1994-2002, 104 λιμένες εμφανίζονται ως λιμένες εμφόρτωσης πλοίων για εσωτερικό-εθνικό δρομολόγιο.

Σε Περιφερειακό Επίπεδο

Στους λιμένες της Περιφέρειας Αττικής μαζί με αυτούς της Πελοποννήσου φορτώνονται τα μισά (33,5+15,5=49% κατά μέσο όρο το διάστημα 1994-2002) από τους 21,5 εκατ. τόνους εμπορευμάτων που κατά μέσο όρο φορτώνονται σε πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Στον αντίποδα, το Δυτικό Τόξο (Ήπειρος, Ιόνια Νησιά και Δυτική Ελλάδα) εμφανίζουν ελάχιστη (1% και κάτω του συνόλου) φορτωτική ικανότητα για εσωτερικά δρομολόγια.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.4.



Με την βοήθεια της καμπύλης Growth και του στατιστικού προγράμματος SPSS ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής για τα φορτωθέντα εμπορεύματα από ακτοπλοΐα των περιφερειών έχει ως εξής:

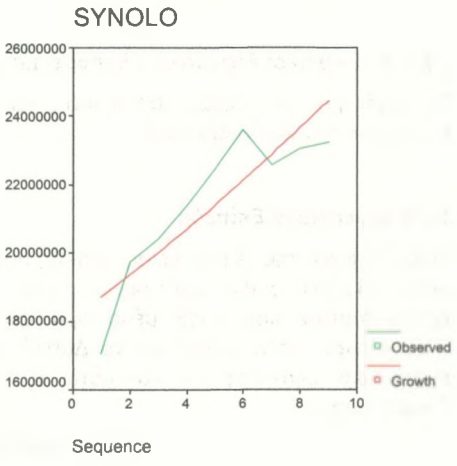
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.9.

Φορτωθέντα εμπορεύματα εσωτερικού ανά Περιφέρεια - Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής

Περιφέρειες	Μέσος Ετήσιος Ρυθμός %
Ηπείρου	40
Βορείου Αιγαίου	11,4
Πελοποννήσου	7,2
Ιονίων Νήσων	7,2
Στερεάς Ελλάδας	4,9
Κρήτης	3,9
Ανατ. Μακεδ. & Θράκης	2,5
Αττικής	2,1
Θεσσαλίας	1,7
Κεντρικής Μακεδονίας	1,2
Νοτίου Αιγαίου	0,7
Δυτική Ελλάδα	0,02

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.5.

Φορτωθέντα εμπορεύματα εσωτερικού σε επίπεδο χώρας - Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής



Από τα ανωτέρω γίνεται εμφανής ο σημαντικότατος θετικός ετήσιος ρυθμός μεταβολής, των φορτώσεων εμπορευμάτων (σε τόνους) για εσωτερική ναυσιπλοΐα, της τάξης του 40% της Περιφέρειας Ηπείρου (βλ. Ηγουμενίτσα και ελαχίστως η Πρέβεζα). Όλες οι Περιφέρειες που διαθέτουν λιμένα εμφανίζουν θετικούς ρυθμούς στις φορτώσεις εμπορευμάτων για εσωτερική ναυσιπλοΐα, με αποτέλεσμα συνολικά, και οι 12 Περιφέρειες να εμφανίζουν ετήσιο ρυθμό μεταβολής, της τάξης του 3,3%.

Σε Νομαρχιακό Επίπεδο

Οι 104 λιμένες ανήκουν διοικητικά σε 35 Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις εκ των οποίων μόνο 7 βρίσκονται πάνω από τον ετήσιο μέσο όρο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.10.

Φορτωθέντα εμπορεύματα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, κατά Νομαρχία

		Σε μετρικούς τόνους **Μ.Ο. 1994-2002**
1	ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	5.047.253
2	ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	2.980.196
3	ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	2.579.819
4	ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	2.053.483
5	ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1.937.343
6	ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	1.310.951
7	ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	1.286.809

Όσον αφορά τον ετήσιο ρυθμό μεταβολής οι λιμένες του νομού Θεσπρωτίας (βλ. Ηγουμενίτσα) εμφανίζουν ένα υψηλό ρυθμό μεταβολής της τάξης του 39,7% ετησίως, στις φορτώσεις πλοίων για εσωτερικά δρομολόγια. Ακολουθούν οι λιμένες του νομού Σάμου με 23,1%, της Αιτωλοακαρνανίας με 14,4%, Λακωνίας με 12% και Αργολίδας και Κέρκυρας με 10,7%. Αντίθετα, οι λιμένες των νομών Έβρου και Χαλκιδικής εμφανίζουν αρνητικό ετήσιο ρυθμό μεταβολής στις φορτώσεις πλοίων για εσωτερική ναυσιπλοΐα της τάξης του -15,7%. Ακολουθεί ένας ακόμη νομός της Μακεδονίας, ο νομός Ξάνθης με -9,6% αλλά και οι λιμένες του νομού Αχαΐας με -3,4%. Οριακά αρνητικό πρόσημο εμφανίζουν οι λιμένες των νομών Μεσσηνίας, Φωκίδος, Χανίων και Φθιώτιδος. Οι λιμένες των νομών Λευκάδος, Βοιωτίας, Ηλείας και Πρεβέζης εμφανίζουν περιστασιακές φορτώσεις πλοίων για εσωτερικά δρομολόγια.

Σε Επίπεδο Λιμένα

Ο μέσος όρος των φορτίων που φορτώνονται στα πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, για το διάστημα 1994-2002 είναι κατ' έτος 21.510.037 τόνοι. Πάνω από τον μέσο ετήσιο όρο βρίσκονται 16 λιμένες:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.11.

Φορτωθέντα εμπορεύματα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, κατά Λιμένα

	ΔΗΜΟΙ	Λιμένες	Μέσος Ετήσιος Όρος 1994-2002
1	ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ	Ελευσίνα	5.045.320
2	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ	Άγιοι Θεόδωροι	2.903.498
3	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	Βόλος	2.553.016
4	ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	Πειραιάς	1.526.240
5	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θεσσαλονίκη	1.310.951
6	ΔΗΜΟΣ ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ	Πολιτικά Ευβοίας	914.874
7	ΔΗΜΟΣ ΤΑΜΙΝΑΙΩΝ	Αλιβέρι	843.352
8	ΔΗΜΟΣ ΜΗΛΟΥ	Μήλος	762.639
9	ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	Ηράκλειο	499.761
10	ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	Καβάλα	481.341
11	ΔΗΜΟΣ ΙΤΕΑΣ	Ιτέα	434.327
12	ΔΗΜΟΣ ΝΑΥΠΛΙΟΥ	Ναύπλιο	337.747
13	ΔΗΜΟΣ ΟΠΟΥΝΤΙΩΝ	Λάρυμνα	328.012
14	ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ	Πόρος	313.831
15	ΔΗΜΟΣ ΝΙΣΥΡΟΥ	Νίσυρος	238.922
16	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	Χαλκίδα	232.571

Με βάση τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής ο πίνακας με τις υψηλότερες και τις χαμηλότερες τιμές, σε επίπεδο λιμένα, έχει ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.12.

Λιμένες Φόρτωσης Εμπορευμάτων Ακτοπλοΐας / Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής (1994-2002)

Λιμένες	%	Λιμένες	%
Ηγουμενίτσα	39,7	Αλεξανδρούπολη	-15,7
Πόρος	32,9	Πολιχνίτος Λέσβου	-11,9
Αίγινα	30,5	Κάλυμνος	-11,7
Λαύριο	24,1	Κόρινθος	-10,8
Αστυπάλαια	16,9	Πόρτο Λάγος	-9,6
Μεσολόγγι	16,7	Σπέτσες	-8,6
Ίσθμια	15,6	Αμοργός	-7,6
Αγία Πελαγία	15,5	Πάτμος	-7,1
Γύθειο	15,1	Μέθανα	-6,9

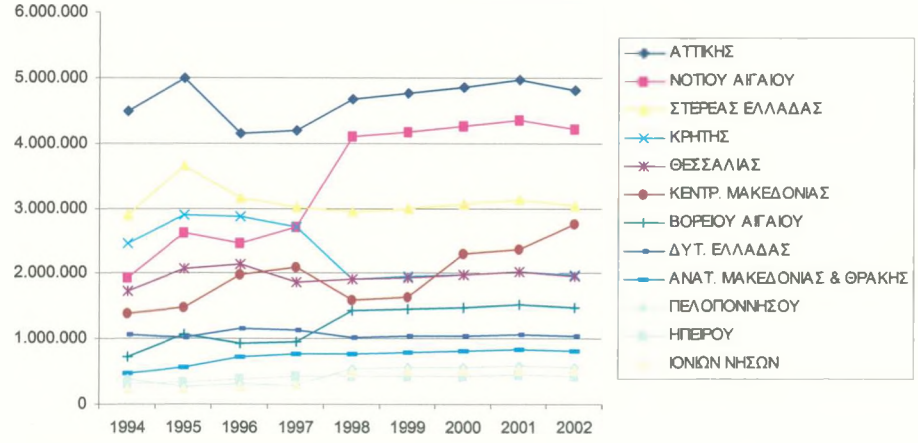
10.1.1.4. Εθνικοί Εισαγωγικοί Εμπορευματικοί Λιμένες

Ο αριθμός των λιμένων, για το διάστημα 1994-2002, που εμφανίζονται ως σημεία εισροής εμπορευμάτων είναι ο ίδιος με αυτόν των λιμένων που εμφανίζονται ως σημεία εκροής εμπορευμάτων (δηλ. 104)[3].

Σε Περιφερειακό Επίπεδο

Από τους λιμένες τριών Περιφερειών (Αττικής, Νοτίου Αιγαίου και Στερεάς Ελλάδας) ξεφορτώνεται το μισό (51%) των εμπορευμάτων που διακινείται από εσωτερική ναυσιπλοΐα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.6.



[3] Το συνολικό άθροισμα των τόνων εμπορευμάτων εσωτερικής ναυσιπλοΐας που φορτώνονται και εκφορτώνονται από τους 104 λιμένες δεν είναι ισοσκελισμένο (εκροές 21.510.037 τόνοι, εισροές 21.726.985 τόνοι = διαφορά 216.948 τόνοι) και αυτό γιατί οι 104 λιμένες εισροής εμπορευμάτων και 104 λιμένες εκροής εμπορευμάτων δεν είναι οι ίδιοι, με αποτέλεσμα οι «Λοιποί Λιμένες» στη στατιστική αναφορά να δημιουργούν αυτή την μικρή διαφορά.

Με την βοήθεια της καμπύλης Growth και του στατιστικού προγράμματος SPSS ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής για τα εκφορτωθέντα εμπορεύματα από ακτοπλοΐα των περιφερειών έχει ως εξής:

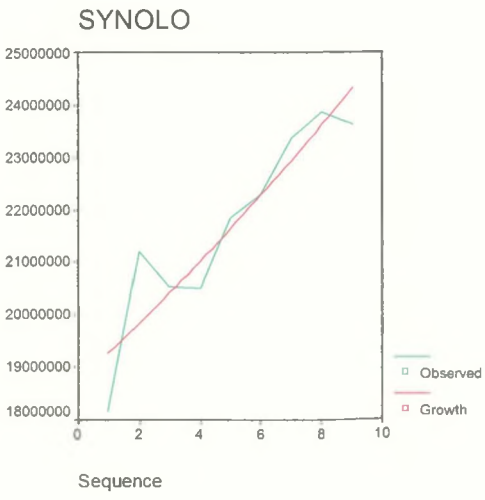
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.13.

Εκφορτωθέντα εμπορεύματα εσωτερικού ανά Περιφέρεια - Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής

Περιφέρειες	Μέσος Ετήσιος Ρυθμός %
Ιονίων Νήσων	12,7
Νοτίου Αιγαίου	10,2
Πελοποννήσου	9,7
Βορείου Αιγαίου	8,6
Κεντρικής Μακεδονίας	6,9
Ανατ. Μακεδ. & Θράκης	5,8
Ηπείρου	3,9
Αττικής	1,1
Θεσσαλίας	0,4
Στερεάς Ελλάδας	-0,06
Δυτικής Αττικής	-0,2
Κρήτης	-5

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.7.

Εκφορτωθέντα εμπορεύματα εσωτερικού σε επίπεδο χώρας - Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής



Από το διάγραμμα γίνεται ορατό ότι τα νησιά του Ιονίου και του Νοτίου Αιγαίου εμφανίζουν υψηλό ετήσιο ρυθμό εισαγωγών εμπορευμάτων από την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Η μόνη Περιφέρεια με σημαντικό αρνητικό πρόσημο που παρουσιάζεται είναι αυτή της Κρήτης, με -5% ετήσιο ρυθμό μεταβολής.

Σε Νομαρχιακό Επίπεδο

Οι 104 λιμένες ανήκουν διοικητικά σε 35 Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις εκ των οποίων μόνο 13 βρίσκονται πάνω από τον ετήσιο μέσο όρο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.14.

Εκφορτωθέντα εμπορεύματα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, κατά Νομαρχία

Σε μετρικούς τόνους

		Μ.Ο 1994-2002
1	ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	2.606.803
2	ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	1.962.965
3	ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	1.951.923
4	ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	1.737.975
5	ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	1.688.946
6	ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	1.465.034
7	ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1.349.551
8	ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	1.249.175
9	ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	1.189.184
10	ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	765.884
11	ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ	707.368
12	ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ	653.828
13	ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	646.657

Όσον αφορά τον ετήσιο ρυθμό μεταβολής των εκφορτώσεων από εσωτερική ναυσιπλοΐα σε νομαρχιακό επίπεδο πρώτος νομός του οποίου οι λιμένες εμφανίζουν σημαντικό θετικό ρυθμό μεταβολής, σε ετήσια βάση, είναι αυτός της Αργολίδος με 43% και ακολουθούν οι λιμένες των νομών Λασιθίου με 26,9%, Κεφαλληνίας με 23,3%, Πρεβέζης με 19,6%, Ζακύνθου με 17,5%, Κυκλάδων με 12,5% και Λακωνίας με 11,8% ετησίως.

Αντίθετα, οι λιμένες του νομού Ηρακλείου εκφορτώνουν-12,6% λιγότερα εμπορεύματα ετησίως (σε τόνους) από εσωτερική ναυσιπλοΐα, και ακολουθούν οι λιμένες των νομών Φθιώτιδας με -5,2%, Ξάνθης με -4,2% Κορινθίας με -3,3% Αχαΐας -2,9% και οι λιμένες της Δυτικής Αττικής με -1,2%, ετησίως. Οι λιμένες των νομών Λευκάδος, Φωκίδος και Χαλκιδικής εμφανίζουν περιστασιακή κίνηση στις εκφορτώσεις εμπορευμάτων από εσωτερική ναυσιπλοΐα.

Σε Επίπεδο Λιμένα

Ο μέσος όρος των φορτίων που εκφορτώνονται από πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, για το διάστημα 1994-2002 είναι κατ' έτος 21.726.985 τόνοι. Πάνω από τον μέσο ετήσιο όρο βρίσκονται 26 λιμένες:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.15.

Εκφορτωθέντα εμπορεύματα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, κατά Λιμένα

	ΔΗΜΟΙ	Λιμένες	Μέσος Ετήσιος Όρος 1994-2002
1	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θεσσαλονίκη	1.951.923
2	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	Βόλος	1.763.697
3	ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	Πειραιάς	1.507.227
4	ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	Ηράκλειο	1.349.551
5	ΔΗΜΟΣ ΟΠΟΥΝΤΙΩΝ	Λάρυμνα	1.196.555
6	ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ	Ελευσίνα	1.195.723
7	ΔΗΜΟΣ ΡΙΟΥ	Ρίο	721.976
8	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΝΤΙΚΥΡΑΣ	Αντίκυρα	653.828
9	ΔΗΜΟΣ ΤΑΜΙΝΑΙΩΝ	Αλιβέρι	649.591
10	ΔΗΜΟΣ ΡΟΔΟΥ	Ρόδος	636.928
11	ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	Χανιά	461.739
12	ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΙΝΑΣ	Αίγινα	454.578
13	ΔΗΜΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	Μυτιλήνη	435.996
14	ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	Λαύριο	430.609
15	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	Χαλκίδα	412.574
16	ΔΗΜΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΗΣ	Ηγουμενίτσα	375.331
17	ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	Καβάλα	362.537
18	ΔΗΜΟΣ ΥΔΡΑΣ	Ύδρα	350.274
19	ΔΗΜΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ	Μύκονος	349.766
20	ΔΗΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	Αλεξανδρούπολης	310.387
21	ΔΗΜΟΣ ΘΗΡΑΣ	Θήρα	271.704
22	ΔΗΜΟΣ ΜΕΓΑΡΕΩΝ	Μέγαρα	269.311
23	ΔΗΜΟΣ ΑΜΦΙΛΟΧΙΑΣ	Αμφιλοχία	268.535
24	ΔΗΜΟΣ ΚΩ	Κώς	248.311
25	ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ	Χίος	247.321
26	ΔΗΜΟΣ ΣΠΕΤΣΩΝ	Σπέτσες	222.148

Με βάση τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής των λιμένων που δραστηριοποιούνται στις εκφορτώσεις πλοίων από εσωτερικούς πλόες, οι κυριότερες μεταβολές έχουν ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.16.

Λιμένες Εκφόρτωσης Εμπορευμάτων Ακτοπλοΐας

Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής (1994-2002)

Λιμένες	%	Λιμένες	%
Ερμιόνη	140	Άγιοι Θεόδωροι	-26,3
Στυλίδα	53,9	Ηράκλειο	-12,6
Αστυπάλαια	41,8	Πόρος	-6,9
Κάσος	35	Λάρυμνα	-6,5
Πυθαγόρειο	30,9	Μούνδρος	-6,5
Αγία Πελαγία	29,9	Μέθανα	-5,8
Άγιος Νικόλαος	29,2	Κύμη	-4,9
Σάμη	28,5	Πόρτο Λάγος	-4,2
Κίμωλος	27,9	Πειραιάς	-3,8
Σπέτσες	26,9	Ρίο	-3,4

10.1.2. Επιβατικοί Λιμένες

Οι λιμένες που παρουσιάζουν «*μετρήσιμη*», σύμφωνα με την Ε.Σ.Υ.Ε., επιβατική κίνηση (επιβιβάσεις - αποβιβάσεις) τόσο για πλόες εντός ελληνικών υδάτων όσο και εκτός αριθμούν τους 91, οι οποίοι ανήκουν διοικητικά σε 89 Δήμους και Δημοτικά Διαμερίσματα (σημ. οι Δήμοι Κυθήρων, Ιθάκης και Σταγίρων-Ακάνθου διαθέτουν από 2 λιμένες) και σε 28 Νομούς (δηλ. το 52% των νομών της χώρας διαθέτουν επιβατικό λιμένα). Οι 91 αυτοί λιμένες, σύμφωνα με την νομαρχιακή τους κατανομή, έχουν ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.17.

Αριθμός Λιμένων με Επιβατική Κίνηση ανά Νομό

Αριθμό Λιμένων	Νομοί
17	Κυκλάδων
11	Δωδεκάνησα
9	Πειραιώς
6	Εύβοιας
5	Σάμου
4	Μαγνησία
3	Αργολίδας, Κεφαλληνίας, Λακωνίας, Λέσβου, Χανίων, Χίου
2	Ανατολικής Αττικής, Έβρου, Κέρκυρας, Λασιθίου, Χαλκιδικής
1	Αιτωλίας & Ακαρνανίας, Αχαΐας, Ζακύνθου, Ηρακλείου, Καβάλας, Θεσπρωτίας, Θεσσαλονίκης, Λευκάδα, Πρεβέζης, Ρεθύμνου, Φθιώτιδας

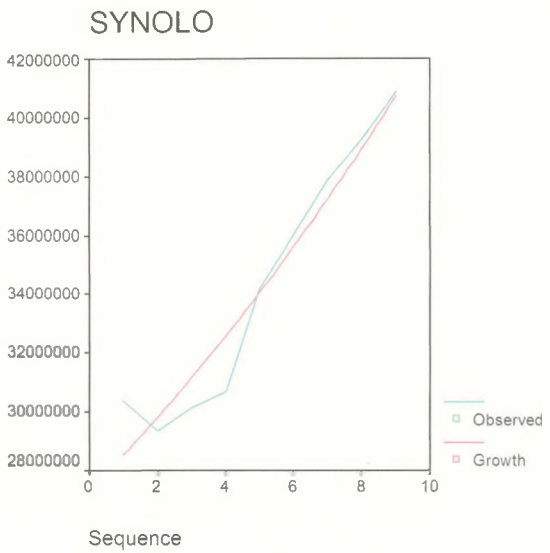
Από αυτούς τους 91 λιμένες, μπορούν να χαρακτηριστούν ως:

- Εθνικοί λιμένες επιβίβασης οι 91 (δηλ. στους λιμένες αυτούς επιβιβάζονται επιβάτες για εσωτερική ναυσιπλοΐα)
- Εθνικοί λιμένες αποβίβασης οι 91 (δηλ. στους λιμένες αυτούς αποβιβάζονται επιβάτες από εσωτερική ναυσιπλοΐα)
- Διεθνείς λιμένες επιβίβασης οι 9 (δηλ. στους λιμένες αυτούς επιβιβάζονται επιβάτες για διεθνείς πλόες)
- Διεθνείς λιμένες αποβίβασης οι 9 (δηλ. στους λιμένες αυτούς αποβιβάζονται επιβάτες από πλοία που έχουν έρθει από το εξωτερικό).

Ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής όλων των επιβατικών λιμένων της χώρας είναι της τάξης του 4,4% (βλ. Διάγραμμα 10.8.)

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.8.

Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής της Επιβατικής Κίνησης (επιβιβάσεις, αποβιβάσεις δρομολογίων εσωτερικού και εξωτερικού). Εξεταζόμενο διάστημα 1994-2002.



Η παρακάτω ανάλυση δεν θα ακολουθήσει το πρότυπο, βάση του οποίου, εξετάστηκαν οι εμπορευματικές μεταφορές δηλ. εθνικοί και διεθνείς λιμένες επιβίβασης και εθνικοί και διεθνείς λιμένες αποβίβασης καθώς σε ένα μεγάλο ποσοστό οι αποβιβάσεις με τις επιβιβάσεις ισοσκελίζονται [π.χ. τις περισσότερες φορές ο Χανιώτης επιβιβάζεται στην Σούδα, αποβιβάζεται στον Πειραιά, κάνει τις δουλείες του στην Αθήνα και επιβιβάζεται πάλι στον Πειραιά και αποβιβάζεται πάλι στην Σούδα ή οι τουρίστες επιβιβάζονται στον Πειραιά, αποβιβάζονται στην Θήρα, διαμένουν για τις διακοπές τους και επιβιβάζονται πάλι από τον λιμένα της Θήρας και αποβιβάζονται πάλι στον λιμένα του Πειραιά. Υπάρχουν βέβαια και περιπτώσεις όπου ο νησιώτης μπορεί να επιστρέψει με άλλο μέσο (π.χ. αεροπλάνο) ή άλλη γραμμή (ο Χανιώτης να πάει στην πόλη του μέσω Ηρακλείου) ή να διευρύνει το ταξίδι του (οι τουρίστες να πάνε σε ένα άλλο νησί και να φύγουν από εκείνο το νησί)]. Εντούτοις, τα στοιχεία δείχνουν πως υπάρχουν ελάχιστες αποκλείσεις μεταξύ επιβιβάσεων και

αποβιβάσεων, γι' αυτό το λόγο και χάριν ευκολίας του κειμένου θα εξεταστούν από κοινού οι επιβιβάσεις και οι αποβιβάσεις τόσο για εθνικούς όσο και για διεθνείς πλόες.

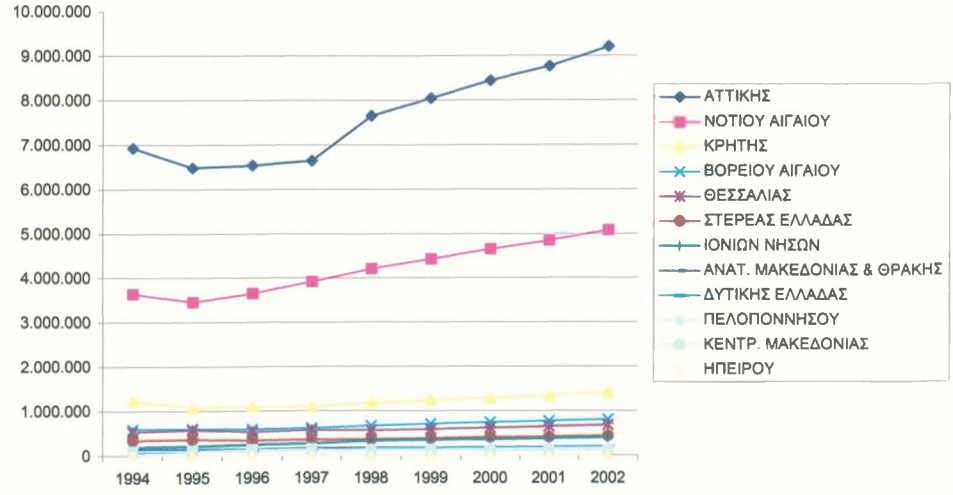
10.1.2.1. Εθνικοί Λιμένες Επιβίβασης & Αποβίβασης

Σε Περιφερειακό Επίπεδο

Κάθε χρόνο επιβιβάζονται στους λιμένες της χώρας **15.765.538** επιβάτες (σημ. άλλοι τόσοι αποβιβάζονται) κατά μέσο όρο ετησίως στο διάστημα 1994-2002, σύμφωνα με την Ε.Σ.Υ.Ε. με σκοπό να πραγματοποιήσουν ακτοπλοϊκά ταξίδια. Οι μισοί από αυτούς τους επιβάτες (49%) επιβιβάζονται (και κατά συνέπεια αποβιβάζονται κιόλας) από τους λιμένες της Περιφέρειας Αττικής και από το υπόλοιπο μισό, το 27% από τους λιμένες του Νοτίου Αιγαίου. Εντύπωση δημιουργεί το απόλυτο σχεδόν 0% της Περιφέρειας Ηπείρου[4], αλλά και τα ποσοστά κάτω του 1% που έχουν οι Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Πελοποννήσου.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.9.

Επιβιβάσεις Ακτοπλοΐας σε Περιφερειακό Επίπεδο (1994-2002)



Με την βοήθεια της καμπύλης Growth και του στατιστικού προγράμματος SPSS ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής για τους επιβιβασθέντες - αποβιβασθέντες επιβάτες της ακτοπλοΐας των περιφερειών έχει ως εξής:

---

[4] Το στοιχείο αυτό δεν ανταποκρίνεται πλήρως στην πραγματικότητα, όπως και σε άλλες περιπτώσεις, καθώς στην Περιφέρεια Ηπείρου δραστηριοποιούνται πέντε (5) πορθμειακές γραμμές και όχι ακτοπλοϊκές γραμμές, βάση του διαχωρισμού της Ε.Σ.Υ.Ε. - Υ.Ε.Ν. [οι πορθμειακές αυτές γραμμές έχουν ως αφετηρία την Ηγουμενίτσα (δύο γραμμές), την Σαγιάδα, την Πλαταριά και την Πρέβεζα, με ετήσια συνολική διακίνηση 1.300.000 επιβατών περίπου].

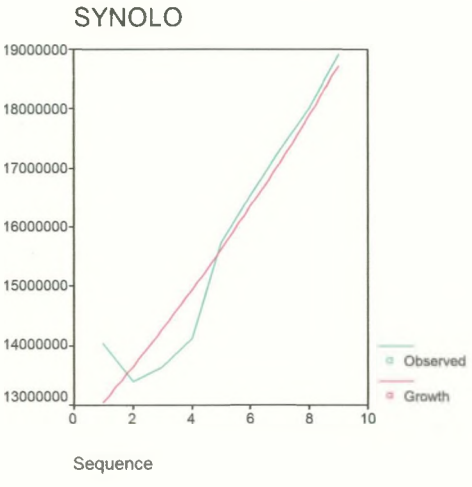
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.18.

Επιβιβασθέντες - Αποβιβασθέντες Επιβάτες Ακτοπλοΐας - Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής

Περιφέρειες	Μέσος Ετήσιος Ρυθμός (%)
ΗΠΕΙΡΟΥ	11,3 (*)
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	11,1
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	9,1
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	6,6
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	4,8
ΑΤΤΙΚΗΣ	4,5
ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔ. & ΘΡΑΚΗΣ	4,5
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	4,1
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	3,0
ΚΡΗΤΗΣ	2,8
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	2,7
ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	-0,1

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.10.

Επιβιβασθέντες - Αποβιβασθέντες Επιβάτες Ακτοπλοΐας σε επίπεδο χώρας - Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής



(*) Υπολογίζονται 8 έτη, όχι 9 όπως για όλες τις άλλες Περιφέρειες.

Τόσο από τον ανωτέρω πίνακα όσο και από το διάγραμμα γίνεται αντιληπτή η αυξητική ετήσια τάση, σε επίπεδο Περιφέρειας, όλων των λιμένων της χώρας στον τομέα εξυπηρέτησης επιβατών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε πλοία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες. Εξαίρεση αποτελεί η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (λιμένες Θεσσαλονίκης & Χαλκιδικής) οι οποίοι εμφανίζουν αρνητικό πρόσημο, με μικρό όμως ποσοστό, στον ετήσιο ρυθμό μεταβολής των επιβιβάσεων/αποβιβάσεών τους. Η περίπτωση της Ηπείρου, ως πρώτη Περιφέρεια με ρυθμό μεταβολής 11,3% δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα καθώς υπολογίζονται στον ρυθμό μεταβολής ένα λιγότερο έτος, ενώ οι επιβάτες της δεν ξεπερνούν ετησίως τους 500-600. Παρόλα αυτά, μπορεί να θεωρηθεί ότι το «δυτικό τόξο» (Δυτική Ελλάδα, Ιόνια Νησιά, Ήπειρος αλλά και ένα τμήμα της Περιφέρειας Πελοποννήσου) εμφανίζουν συνολικά υψηλούς ρυθμούς μεταβολής, αποτέλεσμα της εσωτερικής ανάπτυξης των ακτοπλοϊκών γραμμών, στην περιοχή.

Σε Νομαρχιακό Επίπεδο

Οι 91 λιμένες που παρουσιάζουν επιβατική κίνηση επιβίβασης - αποβίβασης σε πλοία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες (ακτοπλοΐα) την χρονική περίοδο 1994-2002, σύμφωνα με την Ε.Σ.Υ.Ε., ανήκουν διοικητικά σε 28 Νομαρχιακά Διαμερίσματα, από όπου μόνο τα 5 παρουσιάζουν κίνηση πάνω από τον μέσο όρο [η Νομαρχία Πειραιά με 13.400.000 επιβάτες (επιβιβάσεις-αποβιβάσεις), ο νομός Κυκλάδων με 6.800.000 επιβάτες, η Νομαρχία Ανατ. Αττικής με 1.900.000 επιβάτες, ο νομός Δωδεκανήσων με 1.600.000 επιβάτες και ο νομός Μαγνησίας με 1.200.000 επιβάτες κατά μέσο όρο ετησίως].

Όσον αφορά τον ετήσιο ρυθμό μεταβολής μόνο οι λιμένες του νομού Αιτωλοακαρνανίας εμφανίζουν αρνητικό πρόσημο στις επιβιβάσεις (και στις αποβιβάσεις) επιβατών για εσωτερικούς πλόες (-6,8% περίπου) ενώ οι λιμένες των νομών Λευκάδας, Χαλκιδικής και Θεσπρωτίας δεν παρουσιάζουν σχετική κίνηση σε ετήσια βάση. Οι λιμένες των νομών Λακωνίας, Λασιθίου και Αχαΐας, αντίθετα, εμφανίζουν διψήφιο θετικό πρόσημο στον ετήσιο ρυθμό μεταβολής στις επιβιβάσεις (και αποβιβάσεις) επιβατών για εσωτερικούς πλόες (16,5%, 13,7%, 12,7% αντίστοιχα).

Σε Επίπεδο Λιμένα

Στους 91 λιμένες που παρουσιάζουν επιβατική κίνηση επιβίβασης σε πλοία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες (ακτοπλοΐα) την χρονική περίοδο 1994-2002, σύμφωνα με την Ε.Σ.Υ.Ε., μόνο 20 λιμένες παρουσιάζουν κίνηση πάνω από τον μέσο όρο (αντίστοιχα μεγέθη εμφανίζονται και στις αποβιβάσεις):

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.19.

Επιβιβάσεις Ακτοπλοΐας ανά Λιμένα (επιβάτες)

	ΔΗΜΟΙ	Λιμένες	Μέσος Ετήσιος Όρος 1994-2002
1	ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	Πειραιάς	4.785.381
2	ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΙΝΑΣ	Αίγινα	1.080.427
3	ΔΗΜΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ	Ραφήνα	852.496
4	ΔΗΜΟΣ ΠΑΡΟΥ	Πάρος	642.814
5	ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	Ηράκλειο	537.682
6	ΔΗΜΟΣ ΤΗΝΟΥ	Τήνος	483.799
7	ΔΗΜΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ	Μύκονος	420.402
8	ΔΗΜΟΣ ΘΗΡΑΣ	Θήρα	381.694
9	ΔΗΜΟΣ ΣΟΥΔΑΣ	Σούδα	355.023
10	ΔΗΜΟΣ ΝΑΞΟΥ	Νάξος	327.158
11	ΔΗΜΟΣ ΡΟΔΟΥ	Ρόδος	294.242
12	ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ	Πόρος	273.144
13	ΔΗΜΟΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΕΩΣ	Σύρος	271.374
14	ΔΗΜΟΣ ΥΔΡΟΥΣΑΣ	Γαύριο	249.997
15	ΔΗΜΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	Μυτιλήνη	241.910
16	ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	Σκιάθος	228.296
17	ΔΗΜΟΣ ΥΔΡΑΣ	Ύδρα	204.576
18	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	Βόλος	189.681
19	ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ	Χίος	185.168
20	ΔΗΜΟΣ ΚΩ	Κως	184.547

Όσον αφορά τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής ο πίνακας με τα υψηλότερα και χαμηλότερα ποσοστά που συγκεντρώνουν οι 91 λιμένες που εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα έχει ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.20.

Λιμένες Αποβίβασης & Επιβίβασης Επιβατών Ακτοπλοΐας

Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής (1994-2002)

Λιμένες	%	Λιμένες	%
Νεάπολη	31,6	Ωρεοί	-24,4
Αγία Πελαγία	26,1	Ναύπλιο	-9,4
Γύθειο	15,8	Σαλαμίνα	-7,5
Σητεία	15,4	Αστακός	-7,4
Σύμη	15,1	Μονεμβασιά	-7,2
Άγιος Νικόλαος	13,2	Παξοί	-5,7

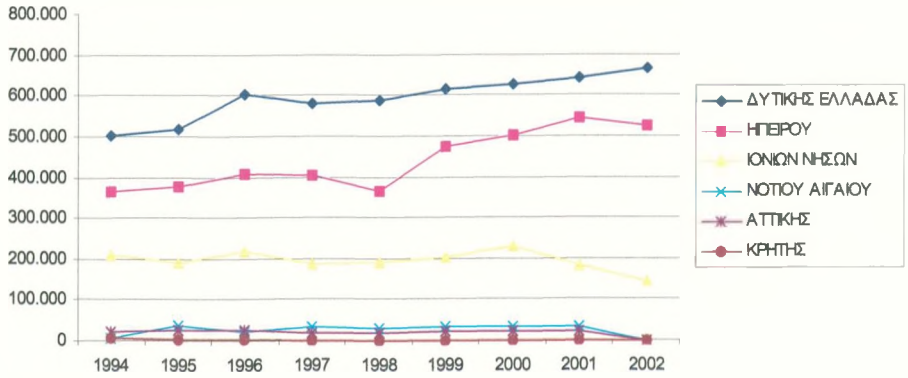
10.1.2.2. Διεθνείς Λιμένες Επιβίβασης & Αποβίβασης

Σε Περιφερειακό - Νομαρχιακό Επίπεδο & Επίπεδο Λιμένα

Από τους ελληνικούς λιμένες επιβιβάζονται κάθε χρόνο **1.280.926** επιβάτες και αποβιβάζονται **1.408.398** επιβάτες (Μ.Ο. της περιόδου 1994-2002 σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε.) από διεθνείς πλόες. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε., 9 είναι οι λιμένες που παρουσιάζουν επιβατική κίνηση επιβίβασης και αποβίβασης για ταξίδια εξωτερικού αλλά ουσιαστικά 3 είναι οι λιμένες που δραστηριοποιούνται. Το 46% των επιβιβάσεων και αποβιβάσεων γίνονται από την Περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας [βλ. Πάτρα με μέσο όρο 1.200.000 επιβάτες το χρόνο (αποβιβάσεις + επιβιβάσεις)], το 35% από την Περιφέρεια Ηπείρου (βλ. Ηγουμενίτσα με μέσο όρο 975.000 επιβάτες το χρόνο περίπου) και το 15% από την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων [βλ. κυρίως λιμένας της Κέρκυρας (με μέσο όρο 370.000 επιβάτες το χρόνο) και δευτερευόντως η Σάμη Κεφαλληνίας, ο Άγιος Κήρυκος Ζακύνθου και οι Παξοί]. Τα ποσοστά αυτά κάνουν λόγο ότι περίπου το 96% των επιβατών που έρχονται ή φεύγουν με πλοίο από την Ελλάδα χρησιμοποιούν τους λιμένες του Δυτικού Άξονα. Μάλιστα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. από το 2002 φαίνεται πως μόνο 3 λιμένες (Πάτρα, Ηγουμενίτσα και Κέρκυρα) επιβιβάζουν - αποβιβάζουν επιβάτες από και προς το εξωτερικό.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.11.

Επιβιβάσεις Πλοίων που εκτελούν Διεθνείς Πλόες (1994-2002)



Όσον αφορά τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής των επιβατικών (και αποβατικών) λιμένων σε Περιφερειακό Επίπεδο η Περιφέρεια της Ηπείρου (βλ. Ηγουμενίτσα) έχει τον υψηλότερο ρυθμό με 5,2% ετησίως και ακολουθεί η Δυτική Ελλάδα (βλ. Πάτρα) με 3,2%. Αντίθετα η Περιφέρεια των Ιονίων Νήσων (βλ. Κέρκυρας) παρουσιάζει ρυθμό μεταβολής -2,2%. Τέλος οι Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου (βλ. Ρόδος) και Αττικής (βλ. Πειραιάς), ενώ παρουσιάζουν συνεχή δραστηριότητα το 2002 εμφανίζονται να διακόπτουν τις λιμενικές τους εξυπηρετήσεις σε επιβατικά πλοία που προέρχονται από το εξωτερικό (σημ. μέχρι και το 2001 ο ρυθμός μεταβολής των δύο αυτών λιμένων ήταν +13,9% και -2,1% αντίστοιχα) ενώ η Περιφέρεια Κρήτης (βλ. Ηράκλειο) έχει εξυπηρετήσει αποσπασματικά επιβάτες από διεθνείς πλόες. Η συνολική επιβατική-αποβατική κίνηση των λιμένων που εξυπηρετούν πλοία διεθνών πλόων έχει μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής της τάξης του 2,8-3% περίπου.

10.1.3. Εμπορευματική Κίνηση μέσω TEU

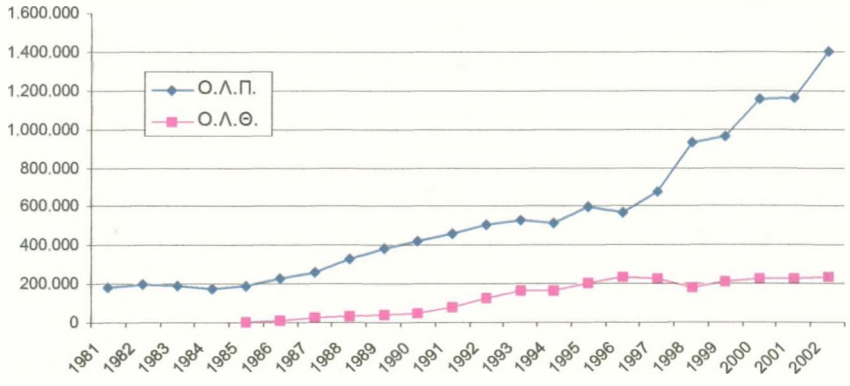
Στην χώρα τέλος, το Υ.Ε.Ν./Ε.Σ.Υ.Ε. μόνο για 2 λιμένες (Ο.Λ.Π., Ο.Λ.Θ.) διατηρεί στατιστικό αρχείο δεδομένων για εξυπηρέτηση TEU (για τον Ο.Λ.Π. από το 1981 και τον ΟΛΘ από το 1985). Ο Βόλος και το Ηράκλειο διαχειρίζονται περιορισμένα TEU αλλά η στατιστική υπηρεσία δεν διατηρεί σχετικό ξεχωριστό αρχείο. Σύμφωνα με την επεξεργασία των στοιχείων της Ε.Σ.Υ.Ε. ο Ο.Λ.Π. & Ο.Λ.Θ. από την δεκαετία του '80 έως το 2002 έχουν χειριστεί 14,6 εκατ. TEU (εισαγωγές, εξαγωγές, έμφορτα, κενά, όχι transit). Από αυτά τα 12,1 εκατ. TEU τα έχει χειριστεί ο Ο.Λ.Π. και τα 2,5 εκατ. TEU ο Ο.Λ.Θ.

Το 2002 ο Ο.Λ.Π. πραγματοποίησε 700.000 περίπου εκφορτώσεις και άλλες τόσες φορτώσεις, ενώ αντίστοιχα ο Ο.Λ.Θ. περίπου 120.000 αντίστοιχα. Τα κενά TEU την ίδια περίοδο ήταν για τον Ο.Λ.Π. 25.000 TEU περίπου και για τον Ο.Λ.Θ. 12.700 TEU περίπου.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στους λιμένες Ο.Λ.Π. & Ο.Λ.Θ. (όχι transit)

Συνολικός αριθμός κενών και έμφορτων εμπορευματοκιβωτίων (TEU)



Σημ.: Τα στοιχεία του αριθμού των TEU αναφέρονται σε ενοποιημένες μονάδες των 20 ποδών (T.E.U' S).

Η κατακόρυφη αύξηση του αριθμού των TEU που εξυπηρετούνται από τον Ο.Λ.Π. έχει προκαλέσει και ταυτόχρονη αύξηση των καθυστερήσεων που παρατηρούνται στον λιμένα, δημιουργώντας διαχρονικά προβλήματα στην λειτουργία του. Χαρακτηριστικά, σύμφωνα με μελέτη των Βισβίκη Η. & Μανιάτη Μ. (2005) οι οποίοι μελέτησαν τον χρόνο εξυπηρέτησης των containerships στον Ο.Λ.Π. σε δεδομένες χρονικές στιγμές το 2001, 2002 και 2003 κατέληξαν στα εξής:

1. Εάν συγκριθούν οι μέσοι χρόνοι αναμονής ενός πλοίου το 2001 και το 2003 οι μέσοι χρόνοι αναμονής, ανάλογα με την βάρδια αυξήθηκαν το διάστημα αυτό 45,45% έως και 53,45%, δηλαδή, ο μέσος χρόνος αναμονής των πλοίων σχεδόν διπλασιάστηκε, αν και το 2002 ο Ο.Λ.Π. εισήγαγε νέο σχετικό μηχανογραφικό σύστημα.
2. Οι λόγοι των καθυστερήσεων οφείλονται : 1) Η έλλειψη ικανού σχεδίου από το αρμόδιο τμήμα του Ο.Λ.Π. (ΤΣΕΚΕ) το οποίο σε συνδυασμό με την ελλιπή πληροφόρηση που έχει σε επίπεδο αναγγελιών αφίξεων κατανέμει πολλές φορές λάθος τις θέσεις εργασίας στο Ικόνιο, 2) Οι πλοίαρχοι πολλές φορές δεν μπορούν να συνεννοηθούν με το Vessel Traffic System (VTS) που ρυθμίζει την κυκλοφορία. Αυτό προκαλεί και καθυστερήσεις σε επίπεδο εύρεσης του πλοίου από τον πλοηγό, 3) η πετρέλευση στη ράδα δεν ολοκληρώνεται στην ώρα της, 4) οι θέσεις ελλιμενισμού στο Ικόνιο είναι πολλές φορές καταλυμένες από πλοία που έπαθαν βλάβη, που δεν ολοκλήρωσαν την πετρέλευσή τους, που δεν βρίσκουν πλοηγό - ρυμουλκό κ.α. 5) έλλειψη λιμενεργατών, 6) καιρικές συνθήκες, 7) τα επιβατικά πλοία και τα πολεμικά πλοία που κατευθύνονται στο Ναύσταθμο προηγούνται στο σύστημα κυκλοφορίας έναντι των containerships, 8) τα πλοία που ανήκουν σε εταιρίες που έχουν υπογράψει αποκλειστική συμφωνία με τον Ο.Λ.Π. προηγούνται έναντι όλων των άλλων κ.α.

10.1.4. Α' Επίπεδο Επεξεργασίας - Συγκριτική Ανάλυση - Συμπεράσματα

Με βάση την ως άνω επεξεργασία, που σκοπό είχε να αποτυπώσει την φυσιογνωμία των λιμένων σε επίπεδο περιφερειακό, νομαρχιακό και σε επίπεδο λιμένα (πρώτο στάδιο), καταλήγουμε στα εξής πρώτα συμπεράσματα :

- Η χώρα διαθέτει 110 λιμένες με «*μετρίσιμη*» εμπορευματική δραστηριότητα και 91 λιμένες με αντίστοιχη επιβατική. Οι 70 περίπου από αυτούς μπορούν να θεωρηθούν ότι εξυπηρετούν ταυτόχρονα και επιβατική και εμπορευματική κίνηση.
- Ο μέσος όρος, σε χιλιομετρικούς τόνους, των εμπορευμάτων που εξάγονται στο εξωτερικό από τους λιμένες είναι 21.162.126 ενώ αυτοί που εισάγονται είναι 40.475.917, δηλ. για ένα τόνο εμπορευμάτων που εξάγει η χώρα εισάγει 2 τόνους[5]. Στην περίπτωση που τα εισαγόμενα εμπορεύματα μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια, αυτό σημαίνει ότι κάποια από αυτά επανεξάγωνται άδεια.
- Ως πρώτοι λιμένες υποδοχής εμπορευμάτων προς εξαγωγή εμφανίζονται οι λιμένες Ελευσίνας, Πειραιά και Θεσσαλονίκης ενώ αντίθετα ως λιμένες υποδοχής εμπορευμάτων από εισαγωγή εμφανίζονται οι λιμένες Θεσσαλονίκης, Ελευσίνας, Μεγάρων, Αγίων Θεοδώρων, εξαιτίας των πετρελαιοειδών που διακινούν (σημ. η Θεσσαλονίκη για τα Σκόπια). Οι λιμένες εξαγωγών όπως: Αλιβερίου, Μήλου, Νίσυρου, Ιτέας, Αντίκυρας,

[5] Τα ποσά των εκφορτώσεων - φορτώσεων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα είναι φυσικό να είναι ισοσκελισμένα (21.510.037 τόνοι κατά Μ.Ο. ανά έτος φορτώσεις - 21.726.985 τόνοι κατά Μ.Ο. ανά έτος εκφορτώσεις. Η διαφορά των 217.000 περίπου τόνων οφείλεται στην ύπαρξη 45 περίπου «Λοιπών Λιμένων» που σύμφωνα με τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. δεν αναλύονται και άρα δεν μπορούν να επεξεργαστούν).

Στρατώνι κ.α. αφορούν φορτία πρώτων υλών κυρίως από εξόρυξη (λιγνίτης, μάρμαρο, βωξίτης κ.α.). Από τα παραπάνω προκύπτει ότι το μεγαλύτερο μέρος των λιμένων, που παρουσιάζονται στα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. που παρουσιάζουν υψηλή εμπορευματική κίνηση αφορούν εξειδικευμένους λιμένες, σχεδόν αποκλειστικής χρήσης - εξυπηρέτησης, συγκεκριμένων φορτίων πρώτων υλών. Αυτοί οι λιμένες είναι άμεσα εξαρτημένοι τόσο από την πορεία του κλάδου των εμπορευμάτων που διακινούν (π.χ. πετρελαϊκή αγορά, μεταλλευτική αγορά) όσο και από τις επιχειρήσεις που διαχειρίζονται τα εμπορεύματα αυτά (χαρακτηριστική περίπτωση αυτή των Μεταλλείων Κασσάνδρας και του λιμένα του Στρατωνίου). Τα μεταλλευτικά αυτά προϊόντα συνήθως μεταφέρονται από «σκάλες» πλησίον των περιοχών εξορύξεων και όχι από το κεντρικό λιμένα της περιοχής.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 10.1.



Πλοίο σε ξύλινη σκάλα Φόρτωσης της Σερίφου, στα τέλη του 19ου αιώνα

Πηγή: 7 ΗΜΕΡΕΣ, Ειδικό Αφιέρωμα για τα Μεταλλεία της Σερίφου, Εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 10.2.



Σκάλα φόρτωσης μεταλλευμάτων στον Κουταλά της Σερίφου. Σημειώνεται ότι το 19ο αιώνα το νησί είχε 7 τέτοιες σκάλες οι οποίες εξυπηρετούσαν αντίστοιχες ενότητες μεταλλείων.

- Σε Περιφερειακό και Νομαρχιακό Επίπεδο τόσο στις εξαγωγές όσο και στις εισαγωγές οι λιμένες της Περιφέρειας Αττικής διακινούν το μισό ποσοστό των εμπορευμάτων της χώρας. Αντίθετα, στις εσωτερικές εμποροεταφορές τα ποσοστά των λιμένων της Αττικής, αν και έχουν την πρωτοκαθεδρία, παρουσιάζουν σαφώς μικρότερα ποσοστά (φορτώσεις 33,5% - εκφορτώσεις 21%). Στις **Εξαγωγές** ακολουθούν με σταθερά ανοδική πορεία οι λιμένες της Περιφέρειας της Στερεάς Ελλάδας (βλ. νομός Εύβοιας ο οποίος από το 1994 έως το 2002 προσθέτει επιπλέον, κάθε χρόνο 93.000 τόνους περίπου κατά μέσο όρο στην κίνησή του), η οποία μάλιστα (η Περιφέρεια) για τα έτη 1995-1998 υπερκερούσε σε εξαγώγιμα φορτία ακόμα και την Περιφέρεια Αττικής. Ακολουθούν στις εξαγωγές με 61.000 και 46.000 τόνους επιπλέον κάθε έτος κατά μέσο όρο οι λιμένες του νομού Κορινθίας και Κυκλάδων αντίστοιχα. Εντυπωσιακή διαχρονική μείωση στις εξαγωγές παρουσιάζουν οι λιμένες της Κεντρικής Μακεδονίας, δηλ. ο λιμένας της Θεσσαλονίκης ο οποίος από το 1994 μέχρι το 2002, χάνει κάθε χρόνο κατά μέσο όρο 172.500 τόνους εξαγώγιμου φορτίου. Μικρότερη μείωση, της τάξης περίπου των 40.000 τόνων ανά έτος κατά μέσο όρο στις εξαγωγές παρουσιάζει και ο Λιμένας του Πειραιά και των 33.000 τόνων ο Λιμένας του Βόλου. Ενδιαφέρον προκαλεί επίσης, η περίπτωση της Κρήτης, η οποία αν και θεωρείται ιδιαίτερα αναπτυσσόμενη στις εξαγωγές της (βλ. μεσογειακή κουζίνα δηλ. οπωροκηπευτικά, ελαιόλαδο κ.α.) οι λιμένες της όχι μόνο δεν φαίνεται να εξάγουν απευθείας τα εμπορεύματα αυτά στο εξωτερικό αλλά και στο μικρό ποσοστό των

εξαγώγιμων φορτίων της εμφανίζεται επιπλέον ετήσια μείωση της τάξης των 5.000 περίπου τόνων ανά έτος. Στις **Εισαγωγές** οι λιμένες της Περιφέρειας Αττικής προσθέτουν στις εργασίες τους ανά έτος, κατά μέσο όρο 440.000 τόνους περίπου εμπορεύματα και ακολουθεί η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (δηλ. ο Λιμένας της Θεσσαλονίκης - ΟΛΘ) με 165.000 τόνους επιπλέον κάθε χρόνο ανά μέσο όρο. Έτσι δηλ. ο ΟΛΘ φαίνεται ότι όσο φορτίο κερδίζει από τις εισαγωγές (165.000 τόνους ανά έτος) άλλο τόσο και λίγο παραπάνω (+7.500 τόνους ανά έτος) να το χάνει από την μείωση των εξαγωγών. Οι μόνοι λιμένες, σε επίπεδο Περιφέρειας, που δείχνουν να παρουσιάζουν σταδιακή μείωση στις εισαγωγές είναι οι λιμένες των Ιονίων Νήσων οι οποίοι στις περιορισμένες εισαγωγές τους εμφανίζουν επιπλέον μείωση 6.700 τόνων ανά έτος κατά μέσο όρο. Σημειώνεται ότι οι λιμένες τόσο του Βόρ. Αιγαίου όσο και του Ιονίου παρουσιάζουν μηδενική σχεδόν δραστηριότητα στις εισαγωγές - εξαγωγές εμπορευμάτων της χώρας.

- Στο κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών ακτοπλοΐας φαίνεται σε ένα μεγάλο βαθμό η Περιφέρεια Αττικής να εξάγει και ταυτόχρονα να εισάγει από την εγχώρια αγορά το σημαντικότερο ποσοστό από το σύνολο των διακινούμενων δια θαλάσσης φορτίων. Εντυπωσιακή άνοδο παρουσιάζουν οι **φορτώσεις για εσωτερικούς πλόες** των πετρελαϊκών κυρίως λιμένων Αγίων Θεοδώρων (Περιφέρεια Πελοποννήσου) και Ελευσίνας (Περιφέρεια Αττικής) οι οποίοι προσθέτουν περίπου 200.000 και 157.000 τόνους εμπορευμάτων αντίστοιχα κατ' έτος κατά μέσο όρο στους λιμένες τους και του λιμένα των Πολιτικών Ευβοίας ο οποίος προσθέτει 125.000 τόνους περίπου επιπλέον σιδηρομετάλλευμα κάθε έτος κατά μέσο όρο στην λιμενική κίνηση του. Στην αντίπερα όχθη 7.500 τόνους κατά μέσο όρο κατ' έτος χάνει ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης και ακολουθούν οι λιμένες Ιτέας (-7.400 τόνοι), Ρίου και Κορίνθου (-6.500 τόνοι). Εντύπωση προκαλεί ότι ο Δυτικός Άξονας (Περιφέρεια Ηπείρου, Ιόνια Νησιά και Δυτική Ελλάδα) που εμφανίζει ελάχιστη (1% και κάτω του συνόλου) φορτωτική ικανότητα για εσωτερικά δρομολόγια. Όσον αφορά τις **εκφορτώσεις από εσωτερικούς πλόες** η Θεσσαλονίκη, όπως προαναφέρθηκε και στις εισαγωγές εμπορευμάτων εξωτερικού, παρουσιάζει εξαιρετική κίνηση προσθέτοντας κάθε χρόνο κατά μέσο όρο 168.000 τόνους εμπορευμάτων (σημ. αυτή η συνολική τάση έχει καταστήσει τον λιμένα της Θεσσαλονίκης λιμένα εκφόρτωσης). Περισσότερη όμως εξάρτηση από τις εισαγωγές εμπορευμάτων από την εσωτερική ναυσιπλοΐα φαίνεται να έχουν οι λιμένες της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου οι οποίοι προσθέτουν ανά έτος κατά μέσο όρο 286.000 τόνους εμπορευμάτων. Οι περισσότεροι λιμένες παρουσιάζουν τάση αύξησης εκφορτώσεων από εσωτερικούς λιμένες, πλην 20 λιμένων, με χαρακτηριστικότερο αυτόν του μεγαλύτερου λιμένα της Κρήτης, του Ηρακλείου (-110.000 τόνους εμπορευμάτων κατ' έτος κατά μέσο όρο) χωρίς αντίστοιχη αύξηση των άλλων λιμένων του νησιού, γεγονός που υποδηλώνει (το πιθανότερο) ότι υπάρχει ολοένα και μεγαλύτερη αυτάρκεια στο νησί. Και οι λιμένες του Πειραιά και της Ελευσίνας παρουσιάζουν ετήσια, κατά μέσο όρο, μείωση της τάξης των 30.000 και 25.000 τόνων περίπου αντίστοιχα στις εκφορτώσεις από εσωτερικούς πλόες.

- Στον κλάδο των επιβατών ακτοπλοΐας (επιβιβάσεις - αποβιβάσεις) η απόλυτη κυριαρχία των λιμένων της Νομαρχίας Πειραιά (που περιλαμβάνει και τον Αργοσαρωνικό και τα Κύθηρα) είναι δεδομένη. Εντούτοις, μέσα στην γενικότερη σταθερή αύξηση των επιβατών ακτοπλοϊκών ταξιδιών στις **αποβιβάσεις ακτοπλοΐας**, οι δύο βασικοί επιβατικοί λιμένες της Περιφέρειας Πρωτευούσης ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά και της Ραφήνας φαίνονται να αποβιβάζουν επιπλέον 182.000 και 41.500 επιβάτες αντίστοιχα κατ' έτος κατά μέσο όρο (δηλ. επιβάτες που έχουν κατά κύριο λόγο επιστρέψει από τα νησιά). Σημαντική αύξηση στις αποβιβάσεις (δηλ. επιβάτες που κατά κύριο λόγο ταξιδεύουν προς

τα νησιά) κατ' έτος κατά μέσο όρο παρουσιάζουν τα Κυκλαδονήσια : Μύκονος (+29.000), Σύρος (+23.500), Τήνος (+19.000), Θήρα (+16.000) και Πάρος (+14.000), αλλά και η Αίγινα (+60.000) και το Ηράκλειο (+18.500)[6]. Η μόνη αισθητή μείωση παρουσιάζει ο λιμένας της Σαλαμίνας, ο οποίος φαίνεται να αποβιβάσει 33.500 κάθε έτος, κατά μέσο όρο, λιγότερους επιβάτες. Αντίστοιχα ποσά, με ελάχιστες διαφορές, παρουσιάζουν και οι επιβιβάσεις (συνήθως οι ταξιδιώτες επιστρέφουν στον Πειραιά από τις διακοπές τους στα νησιά ή οι νησιώτες επιστρέφουν στο νησί τους μετά από ένα ταξίδι στον Πειραιά - ισοσκελισμός). Συνοπτικά θα λέγαμε ότι η μόνη ακτοπλοϊκή κίνηση γίνεται μεταξύ της Περιφέρειας Πρωτευούσης και των Περιφερειών Νοτίου και Βορείου Αιγαίου και Κρήτης και μεταξύ των λιμένων της Πάτρας και Ηγουμενίτσας με την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ενώ αντίθετα ελάχιστη χρήση της ακτοπλοΐας κάνουν οι λιμένες των Περιφερειών Ηπείρου, Κεντρικής Μακεδονίας, Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας (κάτω του 4% του συνολικής κίνησης από κοινού) ενώ οι λιμένες της Στερεάς Ελλάδας (Κύμη - Σκύρος) και της Θεσσαλίας (Βόλος - Σποράδες) εξυπηρετούν τοπική ακτοπλοΐα[7]. Συνοπτικά, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση είναι άμεσα συνδεδεμένη με την τουριστική κίνηση.

- Πιο συνοπτικά, σε ότι αφορά τον μέσο ρυθμό μεταβολής τόσο των εμπορευματικών όσο και των επιβατικών εργασιών των λιμένων παρατηρείται ότι:

  1. Στις **Εμπορευματικές Μεταφορές**:

     Συνολικά ο **ετήσιος ρυθμός μεταβολής** των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω των ελληνικών λιμένων έχει ως εξής:

     - **0,7%** για τα εμπορεύματα (σε τόνους) που εξάγονται στο εξωτερικό.
     - **2,7%** για τα εμπορεύματα (σε τόνους) που εισάγονται από το εξωτερικό.
     - **3%** περίπου για τα εμπορεύματα (σε τόνους) που διακινούνται εντός των ελληνικών υδάτων.

     Η διαφορά που παρατηρείται μεταξύ των ρυθμών μεταβολής των εισαγωγών και εξαγωγών και το μικρό ποσοστό που εμφανίζουν οι εξαγωγές που πραγματοποιούνται από λιμένες (χωρίς να εξετάζονται άλλα ποιοτικά κριτήρια όπως π.χ. η αξία) είναι αναμφισβήτητα ένα ανησυχητικό φαινόμενο όχι μόνο για τις λιμενικές εργασίες αλλά και για την ελληνική οικονομία γενικότερα. Η ελληνική οικονομία μπορεί σε ένα βαθμό να απορροφά, για εσωτερική κατανάλωση, αυτές τις πρώτες ύλες και να έχει παράλληλα δημιουργήσει και μονάδες επεξεργασίας των υλών αυτών (ώστε να μην εξάγονται άμεσα οι πρώτες ύλες σε αλλοδαπά εργοστάσια) εντούτοις όμως, ο ρυθμός μεταβολής των εξαγωγών δια θαλάσσης (ο οποίος είναι ο παγκοσμίως πιο πρόσφορος) θεωρείται ιδιαίτερα χαμηλός. Σε επίπεδο λιμενικής βιομηχανίας, τόσο η μείωση των εξαγωγών των εν λόγω πρώτων υλών όσο και ο διαφορετικός τρόπος

---

[6] Σημειώνεται πως αυτοί οι επιβάτες δεν είναι κατά ανάγκη ξεχωριστές μονάδες. Μπορεί μέρος αυτών να ταξίδεψε πρώτα στην Σύρο, μετά στην Τήνο και μετά στην Μύκονο, αυξάνοντας πλασματικά τον αριθμό των επιβατών.

[7] Μπορεί να εμφανίζουν υψηλά ποσοστά αλλά είναι εν μέρει πλασματικά καθώς οι επιβάτες αυτοί υπολογίζονται διπλά επειδή μετρούνται σε επίπεδο της ίδιας περιφέρειας και νομαρχίας (συνήθως οι επιβάτες που επιβιβάζονται στην Κύμη που ανήκει στην Νομαρχία της Εύβοιας και στην Περιφέρεια της Στερεάς Ελλάδας αποβιβάζεται στην Σκύρο που ανήκει και αυτή στην Νομαρχία της Εύβοιας και στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας. Αυτή η κατάσταση διαφέρει από τους επιβάτες που επιβιβάζονται στον Πειραιά που ανήκει στην Νομαρχία Πειραιά και στην Περιφέρεια Αττικής και αποβιβάζονται στην Μύκονο που ανήκει στην Νομαρχία Κυκλάδων και στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου).

πραγματοποίησης των εξαγωγών (τα επεξεργασμένα προϊόντα συνήθως εξάγονται τυποποιημένα μέσω εμπορευματοκιβωτίων) έχουν ελαχιστοποιήσει έως και μηδενίσει το σύνολο της λιμενικής κίνησης κάποιων περιοχών (βλ. κυρίως λιμένες-«*σκάλες*» της Χαλκιδικής, της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης κ.α.) ενώ αντίθετα έχουν ενισχύσει άλλους λιμένες που μπορούν να διακινήσουν ΤΕU. Σημειώνεται ότι στην περίπτωση του λιμένα της Θεσσαλονίκης, ενός λιμένα εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων που βρίσκεται στην Μακεδονία, το γεγονός αυτό δεν ισχύει καθώς εμφανίζει συνεχή πτώση στις εξαγωγές του (-10,8% ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του). Αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί είτε γιατί υπάρχει (και έτσι όντως είναι) μειωμένη παραγωγή εξόρυξης στην ευρύτερη περιοχή [σημ. οι εξορυκτικές πρώτες ύλες π.χ. βωξίτης, μπετονίτης, μάρμαρα κ.α. έχουν σημαντικότατο βάρος (σε τόνους) με αποτέλεσμα η ελάχιστη μείωση να μεταφράζεται σε σημαντικότατη έλλειψη στα στατιστικά στοιχεία που κρατάει η Ε.Σ.Υ.Ε. - Υ.Ε.Ν.], είτε τα εργοστάσια επεξεργασίας ή τα τελικά προϊόντα οδεύουν σε άλλες περιοχές (π.χ. Αττικοβιωτία) με περισσότερες υποδομές και καλύτερα θαλάσσια δρομολόγια εξυπηρέτησης. Όσον αφορά τις εσωτερικές εμπορευματικομεταφορές δια θαλάσσης, ο ρυθμός μεταβολής της τάξης του 3%, μπορεί να χαρακτηριστεί ως θετικός, δεν μπορεί όμως να θεωρηθεί ως ικανοποιητικός στα πλαίσια αντίστοιχων ποσοστών που παρουσιάζουν άλλες ευρωπαϊκές χώρες (και στο πλαίσιο της πολιτικής της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων - short sea shipping) οι οποίες διαθέτουν μικρότερες ακτογραμμές και σαφώς μικρότερη ναυτική παράδοση. Σε επίπεδο Περιφέρειας, η Περιφέρεια της Ηπείρου δηλ. ο λιμένας της Ηγουμενίτσας, εμφανίζει τον πιο ελπιδοφόρο συνολικό ρυθμό μεταβολής. Σημειώνουμε όμως ότι, ο ρυθμός αυτός έχει βασιστεί στα στοιχεία της εμπορευματικής έκρηξης του Αδριατικού Διαδρόμου λόγω του πολέμου στην Γιουγκοσλαβία αλλά παράλληλα ο ρυθμός αυτός δεν έχει περιλάβει την κατασκευή του νέου λιμένα, την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και φυσικά την μελλοντική κατασκευή της Ιονίου Οδού. Ως δεύτερη καλύτερη περιφέρεια, στο επίπεδο του ετήσιου ρυθμού μεταβολής, στην οποία μάλιστα δεν έχει πραγματοποιηθεί κάποιο σημαντικό τεχνικό έργο, είναι η Περιφέρεια του Βορείου Αιγαίου, η οποία φαίνεται να αναπτύσσει ολοένα και περισσότερο την εξωστρέφεια της. Ακολουθεί και η επίσης νησιωτική Περιφέρεια, αυτή του Νοτίου Αιγαίου, η οποία, όπως και αυτή του Βορείου, λόγω της γεωμορφολογία της (νησιωτικότητα), αλλά και της αύξησης, των πάσης φύσεων, οικονομικών δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στα νησιά αυτά έχει την ανάγκη για όλο και περισσότερες θαλάσσιες μεταφορές. Η προοπτική, του ανοίγματος των συνόρων με τους ανατολικούς γείτονες προβλέπεται να απογειώσει τις λιμενικές εργασίες και στις δύο περιφέρειες. Αντίθετα η άλλη νησιωτική Περιφέρεια, αυτή των Ιονίων Νήσων, φαίνεται ότι εξαιτίας της αλματώδους ανάπτυξης των λιμένων της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας (και μελλοντικά και του Πλατυγιαλίου Αστακού) ελαχιστοποίησε την χρήση των λιμένων της στον τομέα του εξωτερικού εμπορίου (αν και η Περιφέρεια είναι η πλέον πιο προσιτή από όλες τις ελληνικές περιφέρειες στην ευρωπαϊκή αγορά) και ανέπτυξε (και αναπτύσσει) παράλληλα μια δυναμική εσωτερική ναυτιλιακή αγορά, αυτή του Ιονίου. Εάν μάλιστα στα στοιχεία των φορτώσεων και εκφορτώσεων της ακτοπλοΐας μπορούσαν να προστεθούν και το πλήθος των πορθμειακών γραμμών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή μεταξύ των νησιών και μεταξύ της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου με τα Ιόνια, τότε πράγματι θα μιλούσαμε για μια <u>εξαιρετικά</u> δυναμική ναυτιλιακή αγορά. Τέλος, οι λιμένες της Περιφέρειας Αττικής, χωρίς να εμφανίζουν ιδιαίτερα έντονους ρυθμούς μεταβολής, θα εξακολουθήσουν να πρωταγωνιστούν καθώς εμφανίζουν θετική τάση σε όλους τους

τομείς (εισαγωγές - εξαγωγές, εσωτερικού - εξωτερικού), ενώ ήδη διαχειρίζονται τεράστιο όγκο (για τα μεγέθη της χώρας) εμπορευμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.21.

Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής των Εμπορευματικών Λιμένων (με βάση την διακίνηση σε τόνους), σε Περιφερειακό Επίπεδο

	Φορτωθέντα Εξωτερικού	Εκφορτωθέντα Εξωτερικού	Φορτωθέντα Εσωτερικού	Εκφορτωθέντα Εσωτερικού
Αν.Μακ.&Θράκη	Αρνητικός	Αρνητικός	Θετικός	Πολύ Θετικός
Αττική	Θετικός	Θετικός	Θετικός	Θετικός
Βόρειο Αιγαίο	Θετικός	Θετικός	Πάρα Πολύ Θετικός	Πολύ Θετικός
Δυτική Ελλάδα	Θετικός	Θετικός	Θετικός	Αρνητικός
Ήπειρος	Πολύ Θετικός	Πολύ Θετικός	Πάρα Πολύ Θετικός	Θετικός
Θεσσαλία	Αρνητικός	Πολύ Θετικός	Θετικός	Θετικός
Ιόνιοι Νήσοι	Πολύ Αρνητικός	Πάρα Πολύ Αρνητικός	Πολύ Θετικός	Πάρα Πολύ Θετικός
Κεντρ. Μακεδονία	Πολύ Αρνητικός	Θετικός	Θετικός	Πολύ Θετικός
Κρήτη	Αρνητικός	Θετικός	Θετικός	Αρνητικός
Νότιο Αιγαίο	Θετικός	Θετικός	Θετικός	Πάρα Πολύ Θετικός
Πελοπόννησος	Θετικός	Θετικός	Πολύ Θετικός	Πολύ Θετικός
Στερεά Ελλάδα	Θετικός	Θετικός	Θετικός	Αρνητικός

Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής

5% > ρ > 0	: Θετικός	- 5% > ρ > 0	: Αρνητικός
10% > ρ > 5 %	: Πολύ Θετικός	- 10% > ρ > -5 %	: Πολύ Αρνητικός
ρ >10%	: Πάρα Πολύ Θετικός	ρ >-10%	: Πάρα Πολύ Αρνητικός

Επίσης, ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο Πίνακας 10.22. με τους συνολικούς ρυθμούς μεταβολής σε νομαρχιακό επίπεδο από τους οποίους προκύπτουν ότι εκτός από τους νομούς που ανήκουν διοικητικά στις Περιφέρειες που προαναφέρθηκαν θετική εντύπωση προκαλούν οι ρυθμοί μεταβολής των λιμένων των νομών: α) **Αιτωλοακαρνανίας** (οι οποίοι ενδέχεται να πολλαπλασιαστούν με την ενεργοποίηση του πρώτου ιδιωτικού λιμένα της χώρας, στο Πλατιγιάλι Αστακού, την αξιοποίηση της νέας γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου και τέλος την μελλοντική κατασκευή του οδικού και σιδηροδρομικού Δυτικού Άξονα), β) **Λασιθίου** (+15%) και **Ρεθύμνης** (+4,5) οι οποίοι φαίνεται ότι περιόρισαν τις λιμενικές εργασίες των λιμένων των νομών Χανίων και Ηρακλείου και κυρίως του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου (Ο.Λ.Η.) ο οποίος εμφανίζει μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής -7,1%, γ) **Εύβοιας**, η οποία αν και διαθέτει πολλούς λιμένες (10) συνολικά παρουσιάζει σταθερή θετική τάση σε όλους τους τομείς. Αρνητική εντύπωση προκαλούν εκτός από τον προαναφερθέντα μεγάλο λιμένα του **Ηρακλείου** οι άλλοι μεγάλοι λιμένες των νομών **Αχαΐας** (βλ. Πάτρα - Ο.Λ.Π.Α.) και **Μαγνησίας** (βλ. Βόλος - Ο.Λ.Β) με ρυθμό μεταβολής μόλις 0,5% και **Θεσσαλονίκης** (βλ. Ο.Λ.Θ.) με -0,4% συνολικά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.22.

Εμπορευματικές Μεταφορές - Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής σε Νομαρχιακό Επίπεδο (%)

	ΦΕΕ	ΕΕΕ	ΦΕΑ	ΕκφΕΑ	Συνολικός Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής
ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	■	■	6,7	23,3	19,57
ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	2,9	●	4,8	26,9	15,7
ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ	17,1	-11,4	23,1	9,6	15
ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	■	■	0,2	17,5	11,8
ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	-5,7	3,2	10,7	43	10,1
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	23,7	21,5	14,4	6,6	9,2
ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ	●	4,3	7,3	9	8,6
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ	-36,3	7,1	●	19,6	7,9
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	10,8	4,2	39,7	2,8	7
ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ	-0,4	■	12	11,8	7
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	4,92	-0,6	0,4	12,5	6,3
ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ	●	8	5,3	6,7	6,1
ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ	-6,26	4,15	●	0	5,8
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	1,8	7,1	1,6	8,2	5,5
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	8,6	4,7	4,4	2	4,8
ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	3,4	14,9	3,8	3,9	4,5
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	2,3	3,2	8,2	1,6	3,5
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	0,6	4,3	1,2	-1,24	2,8
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	2,1	1,1	6,9	-3,3	2,7
ΝΟΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	-0,2	-0,6	8,3	4,6	2,4
ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ	-0,08	2,5	●	4,2	2,2
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	0,5	-16	2,6	4	2
ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	-0,9	-16,5	-0,6	2,5	1,9
ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	-9,6	4,6	-0,4	2,1	1,7
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	1,9	1,26	-3,4	-2,9	0,5
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	-2,6	5,9	1,7	0,4	0,5
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	-10,8	0,34	1,2	6,8	-0,4
ΝΟΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	-4,3	■	-15,6	●	-0,4
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ	-18,1	0,9	-15,7	9,6	-0,6
ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	-7,9	-17,6	10,6	4,5	-0,6
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	2,8	2,11	-0,02	-5,23	-2,1
ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΟΣ	-3,8	●	-0,6	●	-2,6
ΝΟΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ	■	■	-9,62	-4,21	-6,2
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	-7,6	-4,1	5,4	-12,6	-7,11
ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΟΣ	■	■	●	●	0

ΦΕΕ: Φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού
ΕΕΕ: Εκφορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού
ΦΕΑ: Φορτωθέντα εμπορεύματα ακτοπλοΐας
ΕκφΕΑ: Εκφορτωθέντα εμπορεύματα ακτοπλοΐας

● Αποσπασματική Κίνηση
■ Καθόλου Κίνηση

2. Στις **Επιβατικές Μεταφορές**:

Στον τομέα των επιβατικών μεταφορών, όπως έχει ήδη αναφερθεί, υπάρχει: α) ισοσκελισμός μεταξύ των επιβιβάσεων και αποβιβάσεων β) συνολικός θετικός ρυθμός μεταβολής από όλες τις Περιφέρειες και όλα τα Νομαρχιακά Διαμερίσματα (πλην της Αιτωλοακαρνανίας) και γ) ένα μικρό ποσοστό της επιβατικής κίνησης που αφορά διεθνή δρομολόγια καθώς το πλήθος των ατόμων που διακινείται δια θαλάσσης μεταξύ των νησιών του Βορείου Αιγαίου και των Δωδεκανήσων με την Τουρκία δεν λογίζεται στα στατιστικά επιβατικά στοιχεία καθώς τα πλοία που πραγματοποιούν αυτούς τους πλόες δηλώνονται ως «*τουριστικά*» και όχι ως «*επιβατικά*». Αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος όσον αφορά τον επιβατική κίνηση και τους μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής είναι να εμφανίζεται η Περιφέρεια Ηπείρου, εξαιτίας του λιμένα της Ηγουμενίτσας και της ανάπτυξης του Αδριατικού Διαδρόμου, εισπράττει τον υψηλότερο ρυθμό μεταβολής στην χώρα. Από την επεξεργασία των στοιχείων τόσο σε επίπεδο Περιφέρειας, όσο και σε Νομαρχιακό αλλά και σε επίπεδο λιμένα, με βάση τους ρυθμούς μεταβολής παρατηρείται το φαινόμενο ανάπτυξης υψηλών θετικών τάσεων στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδα και της Πάτρας ειδικά (+4,8% συνολικά) αλλά και της Περιφέρειας των Ιονίων Νήσων, αποτέλεσμα, όπως ειπώθηκε και στις εμπορευματικές μεταφορές, της ανάπτυξης της εσωτερικής αγοράς του Ιονίου. Επίσης μία νέα αγορά, περιορισμένη όμως, αλλά με υψηλούς ρυθμούς μεταβολής στις επιβατικές μεταφορές (και σε ένα βαθμό και στις εμπορευματικές) είναι η ανάπτυξη του θαλασσίου διαδρόμου μεταξύ των λιμένων της Λακωνίας (Γύθειο και Νεάπολη) με τα Κύθηρα (Αγία Πελαγία και Καψάλι) και δευτερευόντως με την Κρήτη. Το γεγονός αυτό οφείλεται: α) κυρίως στην βελτίωση του οδικού άξονα που συνδέει την Αθήνα με το Γύθειο, με αποτέλεσμα να στρέψει πολλούς ταξιδιώτες με προορισμό τα Κύθηρα στην συνδυασμένη οδική - θαλάσσια οδό και όχι στην αποκλειστική θαλάσσια οδό αλλά και β) στην γενικότερη τουριστική ανάπτυξη του νησιού που εξ' ορισμού αύξησε τους επιβάτες των θαλάσσιων μεταφορών. Αντίθετα, η «ταραχώδης» κατάσταση στα Βαλκάνια, το εξεταζόμενο διάστημα, εμπόδισε τους χιλιάδες των τουριστών από τις βόρειες γείτονες χώρες να οδεύσουν πρώτα στις ακτές της Χαλκιδικής και δευτερευόντως στα νησιά των Σποράδων και του Βορείου Αιγαίου. Μόνο ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης από όλους τους μεγάλους λιμένες της ίδιας σειράς (Καβάλα, Θεσσαλονίκη) εμφάνισε υψηλό ρυθμό μεταβολής, εξαιτίας κυρίως της ανάπτυξης της (όχι αποκλειστικά τουριστικής) γραμμής με τα νησιά του Βορείου Αιγαίου (κυρίως τη Λήμνο) αλλά και με την Κρήτη. Επίσης ο νομός Κερκύρας μπορεί να εμφανίζει συνολικό αρνητικό ρυθμό μεταβολής, αυτός όμως οφείλεται στην μείωση των απευθείας από την Ιταλία από-επιβιβάσεων και όχι από την εσωτερική ναυσιπλοΐα στην οποία εμφανίζει υψηλούς ρυθμούς.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.23.

Επιβατικές Μεταφορές - Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής σε Νομαρχιακό Επίπεδο (%)

	ΕΕΑ	ΑΕΑ	ΕΕπιβΕ	ΑΕΕ	Συνολικός Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής
ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ	16,5	19,4	■	■	17,9
ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	13,7	14,9	■	■	14,3
ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ	8,8	3,5	■	■	10,8
ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	6,2	6,2	■	■	6,2
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	●	●	5,2	6,6	6
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ	5,6	5,9	■	■	5,8
ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	7	6,8	3,2 (*)	-4,9 (*)	5,8
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	5,6	5,6	■	■	5,6
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	5,5	5,5	13,9 (*)	12,77 (*)	5,3
ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ	5	5,5	■	■	5,3
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	12,7	12,3	3,2	2,8	4,8
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	4,7	4,8	■	■	4,8
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	4,6	4,5	■	■	4,5
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	4,3	4,4	-2,1 (*)	0,45 (*)	4,3
ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ	3,8	4,1	■	■	4
ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ	3,7	4	■	■	3,8
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	3,7	3,6	●	●	3,5
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	2,4	2,7	■	■	2,6
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	2,7	2,6	■	■	2,6
ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	0,2	1,2	●	●	2
ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	0,6	2,9	■	■	1,8
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	2,1	1,2	■	■	1,6
ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	1,6	1,4	■	■	1,5
ΝΟΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	1,1	0,5	■	■	0,8
ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	7,5	10,2	-2,1	-2,3	-0,1
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	-6,8	-7,9	■	■	-7,4
ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΟΣ	●	●	■	■	
ΝΟΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	●	●	■	■	

ΕΕΑ: Επιβιβασθέντες Επιβάτες Ακτοπλοΐας
ΑΕΑ: Αποβιβασθέντες Επιβάτες Ακτοπλοΐας
ΕΕπιβΕ: Επιβιβασθέντες Επιβ. Εξωτερικού
ΑΕΕ: Αποβιβασθέντες Επιβάτες Εξωτερικού

● Αποσπασματική Κίνηση
■ Καθόλου Κίνηση

(*) το 2002 οι λιμένες αυτοί εμφανίζονται να διακόπτουν τους εξωτερικούς πλόες

10.2. Ανάλυση σε σχέση με το χωρικό ρόλο των λιμένων στο εθνικό & διεθνή σύστημα μεταφορών

Η ανάλυση αυτή στηρίζεται πάνω σε θεσμοθετημένα κυρίως κείμενα - μελέτες των αρμόδιων φορέων άσκησης πολιτικής στις μεταφορές, όπως της Ε.Ε., των ελληνικών Υπουργείων Μεταφορών, Εμπορικής Ναυτιλίας, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Υ.Π.ΕΘ.Ο. (1993), τις χρηματοδοτήσεις από Εθνικούς & Κοινοτικούς Πόρους αλλά και από άλλες μελέτες, αρμόδιων φορέων.

Είναι κατανοητό πως από τον πλούτο των κειμένων και την πολυαρμοδιότητα, η αποσαφήνιση μια ξεκάθαρης και μακροχρόνιας πολιτικής για τις μεταφορές και κατ' επέκταση για τους λιμένες της χώρας είναι μια πολύ δύσκολη διαδικασία. Βασικός κορμός της παρακάτω ανάλυσης είναι τα πρόσφατα θεσμοθετημένα 12 (πλην της Αττικής που αντιμετωπίζεται διαφορετικά) Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, σύμφωνα με τον ν. 2742/99 «*Χωροταξικός Σχεδιασμός & Αειφόρος Ανάπτυξη*», βάση των οποίων συντελείται σήμερα ο χωροταξικός - αναπτυξιακός σχεδιασμός της χώρας[8]. Τα θεσμοθετημένα αυτά κείμενα είναι προϊόν μια μακρόχρονης, σε τρεις φάσεις, διαδικασίας εκπόνησης μελετών με επιτόπου έρευνα, συνεκτίμηση των εθνικών και ευρωπαϊκών πολιτικών και χρηματοδοτήσεων και ταυτόχρονα μιας ελάχιστης κοινωνικής συναίνεσης.

Αναλυτικότερα, [σημ. Η σειρά παρουσίασης ακολουθεί μια αυθαίρετη σχετικά κατάταξη βασισμένη σε ανθρωπογεωγραφικές ενότητες που δημιουργούνται βάση μεταφορικών αξόνων, όπως]:

1. Της οδικής Εγνατίας Οδού (που περιλαμβάνει τις Περιφέρειες Κεντρικής, Δυτικής και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης)
2. Της οδικής - θαλάσσιας και μελλοντικά σιδηροδρομικής Ιόνια Οδού (που περιλαμβάνει τις Περιφέρειες Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας, Πελοποννήσου και Ιονίων Νήσων)
3. Του Βόρειου Άξονα της Κρήτης (που περιλαμβάνει την Περιφέρεια της Κρήτης)
4. Του Ανατολικού Θαλάσσιου Άξονα (που περιλαμβάνει τις Περιφέρειες του Βορείου & Νοτίου Αιγαίου)
5. Του οδικού - σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ (που περιλαμβάνει την Θεσσαλία, την Στερεά Ελλάδα και την Αττική):

[8] Οι Κατευθύνσεις των Χωροταξικών Πλαισίων **είναι δεσμευτικές για την Διοίκηση**, βλ. Άρθρο 9 του ν.2743/99, «*Συνέπειες της έγκρισης των Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*», όπου «*...οποιοδήποτε ρυθμιστικό σχέδιο, γενικό πολεοδομικό σχέδιο, σχέδιο χωρικής και οικιστικής οργάνωσης ανοικτών πόλεων, σχέδιο ανάπτυξης περιοχών δεύτερης κατοικίας ή άλλο σχέδιο χρήσεων γης, ζώνες του άρθρου 24 του ν. 1650/86, ζώνες οικιστικού ελέγχου, καθώς και κάθε άλλη κανονιστική ή ατομική πράξη εφεξής εκδιδόμενη και με την οποία επιχειρείται ρύθμιση του χώρου, **πρέπει να εναρμονίζεται προς τις επιλογές ή κατευθύνσεις των εγκεκριμένων περιφερειακών πλαισίων και αν αυτά ελλείπουν προς τις επιλογές ή κατευθύνσεις του εγκεκριμένου γενικού και των εγκεκριμένων ειδικών πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης***». Τα ανωτέρω ενισχύουν και ένας αριθμός αποφάσεων του Συμβουλίου της Επικρατείας εναντίων σημειακών χωροθετήσεων παραγωγικών δραστηριοτήτων που δεν εντάσσονται σε ένα συνολικό χωροταξικό σχεδιασμό, μεταξύ αυτών τουριστικών λιμένων και λιμενικών επεκτάσεων.

10.2.1. Ανθρωπογεωγραφική Ενότητα Εγνατίας Οδού

Ο άξονας της Εγνατίας μαζί με τους κλάδους καθέτων αξόνων επιδρά ανομοιόμορφα στις χρήσεις γης, ασκώντας πιέσεις κατά μήκος του διαδρόμου διέλευσης καθώς και στις περιοχές όπου αναπτύσσονται τα μεγάλα αλλά και τα μεσαία αστικά κέντρα. Μάλιστα επειδή ο εν λόγο άξονας είναι κλειστού τύπου, οι βασικές πιέσεις ασκούνται στους κόμβους και κυρίως σε αυτούς που έχουν στρατηγική θέση σε σχέση με τα αστικά κέντρα ενώ υπάρχουν φόβοι πως τόσο η Εγνατία όσο και οι κάθετοι άξονες μπορούν να λειτουργήσουν ως άξονες διαχωρισμού των Περιφερειών που διασχίζουν. Σε ένα μεγάλο βαθμό η αποτελεσματικότητα της Εγνατίας στην χωρική και αναπτυξιακή ολοκλήρωση και η δυνατότητά της να παίξει ένα ρόλο διαφορετικό από ένα απλό διάδρομο διαμπερούς διέλευσης οχλούσας εμπορευματικής κυκλοφορίας, θα εξαρτηθεί κυρίως από εξωγενείς αναπτυξιακούς και γεωπολιτικούς παράγοντες περιφερειών άλλων χωρών αλλά και μεταφορικά έργα (βλ. η κατασκευή της λεγόμενης *Παρα - Εγνατίας*) καθώς επίσης και από την υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης αναπτυξιακής διαδικασίας, πέρα των μεταφορών, που θα εγγυάται την συγκράτηση του πληθυσμού.

10.2.1.1. Κεντρική Μακεδονία

10.2.1.1.1.Ο ρόλος της Περιφέρειας - Προοπτικές

Στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας βρίσκεται η μητροπολιτική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης, ο 2ος μεγαλύτερος λιμένας της χώρας (ο Οργανισμός Λιμένας Θεσσαλονίκης - ΟΛΘ), ενώ από το μητροπολιτικό συγκρότημα διέρχονται και συναντώνται ο παραδοσιακός αναπτυξιακός άξονας της χώρας, ο γνωστός ΠΑΘΕ, ο νέος άξονας της Εγνατίας Οδού και ο βασικός σιδηροδρομικός άξονας της χώρας. Επίσης διαθέτει ένα διεθνές αεροδρόμιο. Στην προέκταση του ΠΑΘΕ προς βορρά βρίσκεται και η κύρια οδική και σιδηροδρομική «πύλη» της χώρας προς τα Βαλκάνια (διαθέτει τις βασικές διεθνείς χερσαίες Πύλες: Ειδομένη και Εύζωνοι προς την ΠΓΔΜ και Προμαχώνας προς τη Βουλγαρία). Ιδιαίτερα η πύλη του Προμαχώνα αποκτά βαρύνουσα σημασία από την προβλεπόμενη ένταξη της Βουλγαρίας και Ρουμανίας στην Ε.Ε. καθώς η χώρα αποκτά για πρώτη φορά χερσαία σύνορα με άλλη χώρα - μέλος. Ουσιαστικά, από την Κεντρική Μακεδονία περνούν και διασταυρώνονται τρεις (3) διεθνείς άξονες - διάδρομοι:

1. Ο άξονας που ξεκινάει από την Ιταλία (ενδοκοινοτική διασύνδεση) και μέσω της διαπόρθμευση της Αδριατικής - Ηγουμενίτσα - Εγνατία Οδό - Θεσσαλονίκη διασυνδέει τη Δυτική Ευρώπη είτε με την πύλη του Βοσπόρου (παραευξείνιες χώρες κ.α) είτε με τη Μέση Ανατολή.
2. Ο σιδηροδρομικός και οδικός άξονας που διατρέχει την πρώην Γιουγκοσλαβία, την Κεντρική ή και τη Δυτική Ευρώπη με τις ακτές του Αιγαίου Πελάγους.
3. Ο παράλληλος σιδηροδρομικός και οδικός άξονας που διατρέχει τις Ανατολικές Βαλκανικές χώρες (Ρουμανία, Βουλγαρία) και καταλήγει στο νότιο τμήμα του στις ακτές του Αιγαίου (κυρίως στη Θεσσαλονίκη).

Με την έννοια αυτή η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας αποτελεί μια περιφέρεια στην οποία συνδυάζονται στοιχεία κεντρικότητας με στοιχεία συνοριακού χαρακτήρα, τόσο ως προς τη χώρα, όσο και ως προς την Ε.Ε. Μάλιστα με την προβλεπόμενη εξομάλυνση των πολιτικοινωνικών καταστάσεων στα Βαλκάνια και την μελλοντική ενσωμάτωση βαλκανικών κρατών στην Ε.Ε. μπορεί η Περιφέρεια, με κύριο πόλο το μητροπολιτικό συγκρότημα της

Θεσσαλονίκης και τον λιμένα της, να μετασχηματιστεί ως η απόληξη του βασικού δικτύου αξόνων προς βορρά και ως κόμβος διασυνδέσεων προς όλες τις γεωγραφικές κατευθύνσεις (δημιουργία «*αστερία*» συνδυασμένων μεταφορών) αυξάνοντας εντυπωσιακά την ενδοχώρα της περιφέρειας όπως αυτή αναλύθηκε στο κεφ. 7. Σημαντικές παρεμβάσεις που οφείλουν να γίνουν για να υποστηριχθεί ο ρόλος αυτός είναι να ενισχυθεί ο τομέας παροχής υπηρεσιών στην οικονομία, τον πολιτισμό, την εκπαίδευση, την υγεία, την αναψυχή, την δημόσια διοίκηση και επιπλέον να πραγματοποιηθούν επενδύσεις που εξομαλύνουν την εσωτερική κυκλοφορία της πόλης, η οποία λόγω του ρόλου της που καλείται να παίξει, προβλέπεται να επιδεινώσει την ήδη βεβαρημένη κυκλοφοριακή κατάσταση που παρατηρείται σήμερα. Πρέπει να επισημανθεί πως η εντυπωσιακά ευνοϊκή γεωγραφική - γεωστρατηγική θέση της Θεσσαλονίκης (και του λιμένα της) στην Βαλκανική από μόνη της δεν παράγει αξίες.

10.2.1.1.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας

Η Περιφέρεια δεν διαθέτει λιμενικό δίκτυο, σε επίπεδο εμπορευματικών ή / και επιβατικών λιμένων. Αντίθετα διαθέτει πυκνό δίκτυο αλιευτικών λιμένων. Ο βασικός λιμένας της Περιφέρειας είναι ο λιμένας της Θεσσαλονίκης:

Λιμένας Θεσσαλονίκης

Η ιστορία του λιμένα της Θεσσαλονίκης [Ο.Λ.Θ., 2004 (α)] ξεκινάει από το 315 π.Χ., έτος κατά το οποίο ιδρύθηκε η πόλη της Θεσσαλονίκης από τον Κάσσανδρο. Στα χρόνια της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας ο λιμένας αποκτά για πρώτη φορά το ρόλο του διεθνή διαμετακομιστικού κέντρου, ρόλος που ενισχύεται στην περίοδο του Βυζαντίου. Ο λιμένας και η πόλη παρακμάζει με την εμφάνιση των Οθωμανών στην Βαλκανική. Μόλις τον 17ο και 18ο αιώνα το εμπόριο συστηματοποιείται και αναπτύσσεται, με χρονολογία ορόσημο το 1871 όταν η πόλη και ο λιμένας συνδέονται σιδηροδρομικά με τα Βαλκάνια αρχικά και μετέπειτα με την Ευρώπη γενικότερα. Η σύγχρονη ιστορία του λιμένα ξεκινάει στις αρχές του προηγούμενου αιώνα, το 1904, όταν η Γαλλική Societe Ottomane d' Exploitation du Port de Salonique ανέλαβε από την Τουρκία την κατασκευή και την εκμετάλλευση του λιμένα για 40 χρόνια. Το 1912 η Θεσσαλονίκη γίνεται πάλι ελληνική, το 1914 ιδρύεται η Ελεύθερη Ζώνη του Λιμένα, όμως οι Βαλκανικοί Πόλεμοι στην συνέχεια περιορίζουν την εμπορική του επιρροή στην ευρύτερη περιοχή. Το 1930 ιδρύεται με μορφή Ν.Π.Δ.Δ. το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης το οποίο εξαγοράζει το προνόμιο εκμετάλλευσης του λιμένα από τη Γαλλική εταιρία, προχωρώντας άμεσα μάλιστα σε επενδύσεις υποδομής. Ο λιμένας σχεδόν καταστρέφεται ολοκληρωτικά το 1944 από τους βομβαρδισμούς των Συμμάχων αλλά και από γερμανικές ανατινάξεις. Αν η δεκαετία του '50 μπορεί να χαρακτηριστεί ως περίοδος αποκατάστασης των ζημιών και επέκτασης (σε μέγεθος) του λιμένα, η δεκαετία του '60 είναι η δεκαετία της «*έκρηξης*» του λιμένα αποτέλεσμα της ραγδαίας εξέλιξης της πόλης, η οποία έχει ανάγκη για οικοδομικά υλικά και πρώτες ύλες για τα εργοστάσια που ήδη εγκαθίστανται στην περιοχή. Το 1970 ο λιμένας αποκτά διοικητικά την πιο σύγχρονη μορφή του, ονομάζεται «*Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης*», αυτοδιοικείται υπό την εποπτεία του Υ.Ε.Ν. και αποκτά την αρμοδιότητα να εκτελεί αποκλειστικά εντός του λιμένα όλες τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης. Οι πιο σύγχρονες εξελίξεις που αφορούν τον Ο.Λ.Θ. πραγματοποιήθηκαν: α) τον Μάιο του 1999 με τον λιμένα από Ν.Π.Δ.Δ. να γίνεται Α.Ε. και β) στις 27/08/2001 όπου για πρώτη φορά μετοχές ενός ελληνικού λιμένα εισήχθηκαν προς διαπραγμάτευση στην κύρια αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α.).

ΧΑΡΤΗΣ 10.1
ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ
ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ (εκτός πορθμείων)
(Εισαγωγές-εξαγωγές, επιβιβάσεις-αποβιβάσεις, εσωτερικού-εξωτερικού)



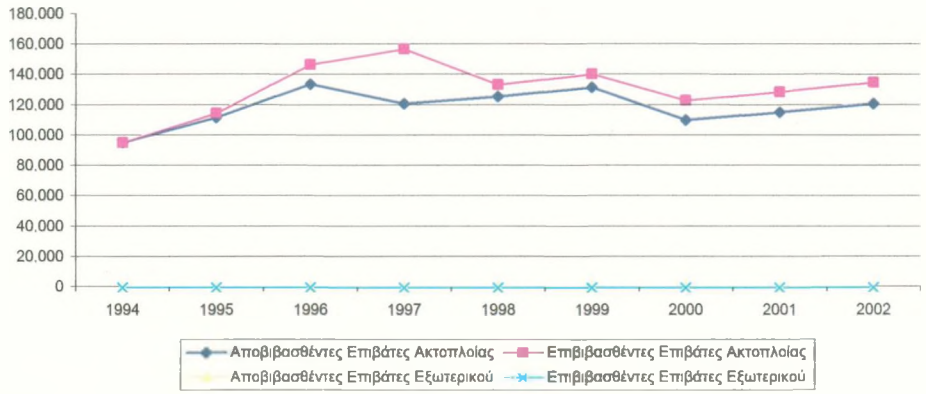
Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΥΕΝΘΕΣΥΕ. Ιδία επεξεργασία

Σήμερα ο λιμένας της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί όλων των ειδών σχεδόν τις λιμενικές εργασίες (διακίνηση μοναδοποιημένου φορτίου, συμβατικού φορτίου, εξυπηρέτηση επιβατών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων) ενώ πρόσφατα αρχίζει και εκμεταλλεύεται τον λιμένα και στον τομέα της ακίνητης περιουσίας (real estate) [Ο.Λ.Θ., 2004 (Β)]. Αναλυτικότερα:

Από τον λιμένα διακινούνται περίπου 250.000 επιβάτες περίπου το χρόνο με προορισμούς κυρίως προς Λήμνο, Μυτιλήνη, Χίο, Ηράκλειο, Κυκλάδες, Σκιάθο, Σκόπελο, Αγ. Κωνσταντίνο, Σάμο, Κω, Ρόδο. Εντυπωσιακή είναι η αύξηση του τουριστικής κίνησης από το 2002 μέσω κρουαζιερόπλοιων (που δεν προσμετράτε στο άνω ποσό επιβατών)[9], εξαιτίας της ενσωμάτωσης των τουριστικών προγραμμάτων περιήγησης, περιοχών όπως η Βεργίνα, το Δίο, η Χαλκιδική κ.α.

Διάγραμμα 10.12.

Επιβατική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης



Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής τόσο για τις επιβιβάσεις όσο και για τις αποβιβάσεις το συγκεκριμένο διάστημα είναι της τάξης του 1,69%

Επίσης, από τον λιμένα της Θεσσαλονίκης διακινούνται περίπου 13.100.000 τόνοι εμπορεύματα κατά μέσο όρο το χρόνο. Ο σημαντικότερος φόρτος εργασίας αφορά την εξυπηρέτηση πλοίων που εκφορτώνουν εμπορεύματα από το εξωτερικό. Αναλυτικότερα ο ρυθμός μεταβολής είναι:

Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
-10,8%	0,7%	1,2%	6,8%

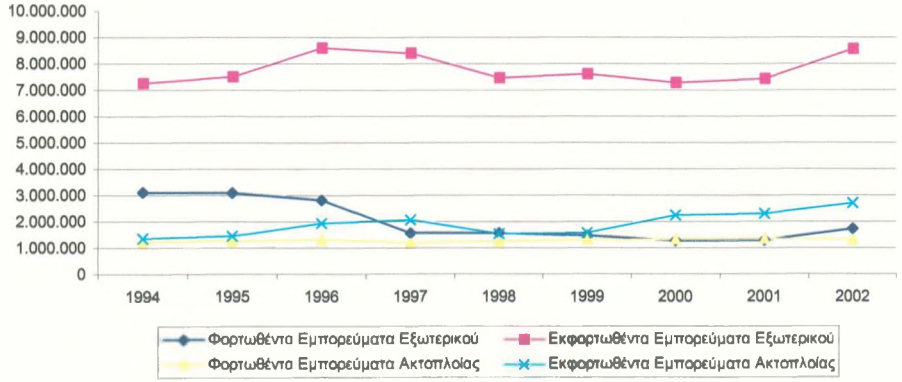
Ο λιμένας διαθέτει σιλό, εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης συμβατικού φορτίου, αποθήκες, ψυγεία, εγκαταστάσεις σταβλισμού ζώντων ζώων και Σταθμό Εξυπηρέτησης Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ.), ο οποίος βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της 6ης προβλήτας και είναι τμήμα της Ελεύθερης Ζώνης. Έχει έκταση 200.000 τ.μ., κρηπίδωμα 600 μ. με

[9] Από το 2001 στο 2002 οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων που αποβιβάστηκαν στον Λιμένα της Θεσσαλονίκης αυξήθηκαν κατά 285,5% [ΟΛΘ, 2004 (Β)]

βύθισμα 12μ. και αποθηκευτικό χώρο 3.695 θέσεις εδάφους (ground slots) για εναπόθεση εμπορευματοκιβωτίων (και 276 ηλεκτροδοτούμενες θέσεις για ψυγεία). Επίσης διαθέτει 4 γερανογέφυρες [2 post panamax ανυψωτικής ικανότητας 45 τόνων, και δύο (2) 40 τόνων], ένα (1) Transtainer για φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων σε σιδηροδρομικά βαγόνια ανυψωτικής ικανότητας 50 τόνων και 17 straddle carriers. Τον λιμένα της Θεσσαλονίκης προσεγγίζουν όλες σχεδόν οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες όπως (με σειρά σπουδαιότητας): MSC, Maarsk Sea Land, Σαρλής, P&O, Gac Shipping κ.α. [ΟΛΘ, 2004 (β)].

Διάγραμμα 10.13.

Εμπορευματική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης (σε χιλιάδες τόνους)



Η μελλοντική πορεία του λιμένα εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από τους εξής σημαντικούς παράγοντες:

- Τη σχεδιαζόμενη σιδηροδρομική σύνδεση Τοξοτών - Νέου Λιμένα Καβάλας, η οποία θα ενισχύσει τις συνδυασμένες μεταφορές.
- Τη νέα σιδηροδρομική σύνδεση με την Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙ.ΠΕ.) Θεσσαλονίκης η οποία είναι και ο κύριος αποδέκτης - προμηθευτής με εμπορεύματα του λιμένα.
- Την ενίσχυση της κοινοτικής σιδηροδρομικής σύνδεσης ΟΛΘ - Προμαχώνας - Σόφια - Βουκουρέστι ..... η οποία προβλέπεται να προσφέρει πολλαπλάσιο όγκο στον λιμένα (βλ. ένταξη της Βουλγαρίας και Ρουμανίας στην Ε.Ε.).
- Τη δημιουργία ή όχι του Εμπορευματικού Κέντρου, την κατασκευή του οποίου ο ΟΛΘ την έχει εξαγγείλει εδώ και χρόνια[10] σε έκταση 300.000 τ.μ. στην 6η Προβλήτα, χωρίς έως σήμερα κανένα αποτέλεσμα.
- **Τη Διεύρυνση της ενδοχώρας του λιμένα**: Ο λιμένας διαθέτει δύο ενδοχώρες, μια εθνική και μια «*βαλκανική*» (κυρίως λόγω της ύπαρξης και λειτουργία της Ελεύθερης Ζώνης[11]).

[10] π.χ. βλ. [PLANT MANAGEMENT, 2002 (α), ΚΕΡΔΟΣ, 2002 (α), ΗΜΕΡΗΣΙΑ, 2002 (α), ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2003 (α, β), ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 2003 (α)]

[11] Η Ελεύθερη Ζώνη του Λιμένα της Θεσσαλονίκης είναι μία από τις 27 Ελεύθερες Ζώνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην οποία επιτρέπεται η εισαγωγή, η αποθήκευση και η διαμετακόμηση παντός είδους εμπορευμάτων, άνευ τελωνειακής επίβλεψης, επιβολής δασμών ή άλλων φόρων, πλην του κόστους που πληρώνεται στον λιμένα για τις λιμενικές εργασίες.

Η εθνική ενδοχώρα του λιμένα έχει ένα μικρό σχετικά εύρος-βάθος και αυτό μπορεί να αποδειχθεί, εν μέρει, από τους κύριους πελάτες του λιμένος [ΑΕΕ Χάλυβος, (Προϊόντα σιδήρου και χάλυβα) Σιδενόρ, (Scrap), Τιτάν (Pet core, γυψόχωμα, κλίγκερ), Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων (Β.Φ.Λ.) (Φωσφάτα, λιπάσματα) κ.α οι οποίοι είτε είναι εγκατεστημένοι στην ευρύτερη περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης και κυρίως στην Βιομηχανική Περιοχή, στην Σίνδο και το Καλοχώρι είτε είναι εξορυκτικές περιοχές στην Χαλκιδική, την Κοζάνη κ.α.

Η Βαλκανική Ενδοχώρα του λιμένα της Θεσσαλονίκης αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς μια σειρά ρυθμιστικών παραμέτρων φαίνεται ότι σταθεροποιούνται σταδιακά (ομαλοποίηση των σχέσεων με την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, σταθεροποίηση της πολιτικής κατάστασης στο χώρο της πρώην Γιουγκοσλαβίας, μεταφορικές επενδύσεις στο πνεύμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων κ.α.) έτσι ώστε ο λιμένας σήμερα να ελπίζει στην μεγέθυνση της επιρροής του. Ήδη, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης, είναι ο μόνιμος λιμένας εξυπηρέτησης πολλών βαλκανικών επιχειρήσεων (αλλά και κυβερνήσεων, βλ. τις διεθνείς στρατιωτικές δυνάμεις που επιτηρούν στην περιοχή, οι οποίες διακινούν τον εξοπλισμό και την τροφοδοσία τους μέσω Θεσσαλονίκης). Χαρακτηριστικά:

- Αν η **Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας** μπορούσε να θεωρηθεί ως μια μονάδα, τότε τα Σκόπια θα θεωρούταν ο μεγαλύτερος πελάτης του λιμένα της Θεσσαλονίκης, με 450.000 τόνους εμπορευμάτων τον μήνα κατά μέσο όρο να διακινούνται για τα συμφέροντα της γείτονας χώρας (οι δύο μεγαλύτεροι πελάτες είναι οι ελβετικών συμφερόντων χαλυβουργίες Mac Steel και DuFerco). Η σταδιακή εξομάλυνση των πολιτικών καταστάσεων στην χώρα, η κομβική θέση της στα Βαλκάνια (σταυροδρόμι) και η δυνατότητα της να προσελκύσει ξένες επενδύσεις (μέσω των ομογενών της αλλά και άλλων διεθνών Ταμείων - funds), προδιαγράφει την ανάγκη της χώρας για περαιτέρω αξιοποίηση του λιμένα της Θεσσαλονίκης
- Η **Βουλγαρία** είναι ο δεύτερος μεγάλος πελάτης για τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, ωστόσο, η διακίνηση φορτίων από και προς τη συγκεκριμένη χώρα υπολείπεται πολύ των Σκοπίων και αυτό γιατί η γείτονα χώρα διαθέτει δύο ανταγωνιστικούς προς την Θεσσαλονίκη (και την Αλεξανδρούπολη) λιμένες, αυτούς της Βάρνας και του Μπουργκάς. Εντούτοις, το άσχημο οδικό δίκτυο της χώρας και ο ακριβός και χρονοβόρος διάπλους των στενών του Βοσπόρου, εξακολουθεί και δίνει στην Θεσσαλονίκη τη δυνατότητα, κυρίως στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων, να τροφοδοτεί με ανταγωνιστικές τιμές και χρόνους τις επιχειρήσεις της ΝΔ Βουλγαρίας (οι δύο μεγάλοι βουλγαρικοί πελάτες του Ο.Λ.Θ. είναι τις χαλυβουργίες Κρεμικόφσκι και Πέρνικ). Στην προοπτική της διείσδυσης του λιμένα στην ενδοχώρα, στα πρότυπα των εσωτερικών λιμένων ο Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον να συμμετέχει σε κοινοπραξία με ιδιωτικές εταιρίες για την στην επένδυση αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του ποτάμιου λιμένα Lom της Βουλγαρίας, στο Δούναβη[12] (ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε €36.000.000). Σημαντικό είναι επίσης να δημιουργηθεί ο κάθετος άξονας της Εγνατίας, ο Άξονας 60, Δερβένι -

[12] Ομιλία Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Πασχαλίδη στη Συνέλευση των εργαζομένων του Ο.Λ.Θ και των τοπικών φορέων της Θεσσαλονίκης, Δελτίο Τύπου Υ.Ε.Ν. 2003. Έως της 1/1/2005 η Βουλγαρική Κυβέρνηση δεν είχε καταθέσει τα τεύχη δημοπράτησης του έργου, αξίας € 29,7 εκατ. Σημειώνεται ότι η ελληνική πολιτεία έχει εγκρίνει την παροχή δωρεάν βοήθειας ύψους € 4,5 εκατ. για το έργο αυτό στο πλαίσιο της Συμφωνίας για το Πενταετές Πρόγραμμα Συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας της περιόδου 2002-2006 (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2005 β)

Σέρρες - Δρέσδη - Πράγα / Νυρεμβέργη - Μπρατισλάβα / Βιέννη - Βουδαπέστη - Σόφια που συνδέει την Θεσσαλονίκη με την Σόφια μέσω Προμαχώνα και Kulata.

- Η **Σερβία και το Μαυροβούνιο** είναι το μεγάλο ζητούμενο για τον Ο.Λ.Θ., περιοχές που βγαίνουν από την δίνη του πολέμου και έχουν ανάγκη για πρώτες ύλες και εξαγωγές. Η τροφοδοσία της περιοχής μπορεί να γίνει από τους ανταγωνιστικούς, σε ένα βαθμό, λιμένες της Κροατίας (Rijeka, Split, Dubrovnik) και της Σλοβενίας (Koper), τους ιταλικούς λιμένες (βλ. Trieste), τον Βουλγαρικό λιμένα Varna, τον Ρουμανικό λιμένα Constanta, επίσης μέσω του Δούναβη και τέλος από τον μικρό και κατεστραμμένο εθνικό λιμένα Bar (Μαυροβούνιο). Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης μέχρι σήμερα μπορεί να τροφοδοτήσει (και τροφοδοτεί σύμφωνα με επίσημες δηλώσεις του Ο.Λ.Θ.) ανταγωνιστικά μέχρι την περιοχή του Νις, εντούτοις όμως το σύνολο των παραγωγικών δραστηριοτήτων της χώρας βρίσκεται βορειότερα. Οι προγραμματισμένοι και προβλεπόμενοι χερσαίοι κάθετοι άξονες (σιδηροδρομικοί και οδικοί) που θα ενώσουν την Βαλτική με το Αιγαίο μπορούν να προσανατολίσουν στο μέλλον την χώρα και πάλι προς την Θεσσαλονίκη[13] (σημ. από το 1914 έως το 1975 στον λιμένα της Θεσσαλονίκης λειτουργούσε Ελευθέρα Γιουγκοσλαβική Ζώνη).
- Η **Αλβανία** δεν μπορεί να θεωρηθεί ενδοχώρα της Θεσσαλονίκης καθώς μόνο 2.000 Ε/Κ το χρόνο διακινούνται μέσω του Ο.Λ.Θ. Η περιορισμένη αυτή κίνηση είναι αποτέλεσμα όχι μόνο της χαμηλής παραγωγικής και καταναλωτικής βάσης της χώρας αλλά και της αποτελεσματικότητας του λιμένα του Δυρραχίου, ο οποίος παρά τα προβλήματα υποδομής και εξοπλισμού που παρουσιάζει μπορεί και εξυπηρετεί αρκετά (χαμηλότερης ποιότητας) εμπορικά πλοία. Ο λιμένας του Δυρραχίου θεωρείται ανταγωνιστικός της Θεσσαλονίκης αλλά και της Ηγουμενίτσας και μπορεί να πρωταγωνιστήσει στο μέλλον εφόσον εκσυγχρονιστεί και διασυνδεθεί με οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα (βλ. και Παρα-εγνατία). Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης μπορεί να καλύψει την Αλβανία μόνο όταν ολοκληρωθεί η Εγνατία Οδός και οι προβλεπόμενοι μελλοντικά κάθετοι σιδηροδρομικοί και οδικοί άξονες διασύνδεσης Ελλάδας και Αλβανίας στην περιοχή της Κρυσταλλοπηγής.

Κύριοι ανταγωνιστές του λιμένα της Θεσσαλονίκης, οι οποίοι αρχίζουν να περιορίζουν το εύρος της ενδοχώρας του, είναι οι λιμένες πρωτίστως της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας οι οποίοι για την ώρα περιορίζονται στην εξυπηρέτηση του τοπικού φορτίου. Επιθετικός ανταγωνιστής του λιμένα, σε ένα βαθμό, παρουσιάζεται ο λιμένας του Βόλου, η κεντροβαρική θέση του οποίου στη χώρα αλλά και η λειτουργία του έχει αποκόψει φόρτο εργασίας και από την Θεσσαλονίκη αλλά και από τον Πειραιά. Μέρος των εξαγωγών θεσσαλικών αγροτικών προϊόντων που εξυπηρετούντο από την Θεσσαλονίκη σήμερα πραγματοποιούνται από τον Βόλο. Ο λιμένας του Πειραιά εξακολουθεί να είναι επιθετικά ανταγωνιστικός με αυτόν της Θεσσαλονίκης καθώς προσελκύει περισσότερα

[13] Αξίζει να σημειωθεί ότι, πριν ξεσπάσει η μεγάλη κρίση που οδήγησε στην διάλυση της Γιουγκοσλαβίας, είχε μελετηθεί τόσο από τον ΟΗΕ όσο και από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (το οποίο και θα χρηματοδοτούσε), η δημιουργία πλωτής οδού μεταξύ του ποταμίου συγκοινωνιακού δικτύου Ρήνου-Μάιν-Δούναβη και του Αιγαίου Πελάγους, δια της διορυγωποίησης των ποταμών Αξιού και Μοράβα, με λιμένα εισόδου την Θεσσαλονίκη και με μέση ετήσια μεταφορική ικανότητα 6.000.000 και πλέον τόνων. Το σχετικό έργο, το οποίο εντάσσεται και στην λογική της Ε.Ε. για την ενίσχυση της φιλοπεριβαλλοντικής και αποδοτικής ποτάμιας μεταφοράς, περιελάμβανε την ρύθμιση των ποταμών Μοράβα, Βαρδάρη και Αξιού και μερικών από τους παραποτάμους τους, τόσο στην πρώην Γιουγκοσλαβία όσο και στην Ελλάδα, δια διευθετήσεων, διωρύγων και ταμιευτήρων. Το σχέδιο περιελάμβανε επτά (7) εσωτερικούς ποτάμιους λιμένες πλησίον των αστικοποιημένων και βιομηχανοποιημένων περιοχών των Σκοπίων, του Κουμάνοβο, του Βράνγιε, του Λέσκοβατς, της Νις, του Στάλακ και του Σβεστοτσάρεβο (Transport, 1997)

δρομολόγια τακτικών ναυτιλιακών γραμμών από περισσότερους προορισμούς. Η μη σύνδεση του λιμένα Πειραιά με τρένο μπορεί σε ένα βαθμό να ευνοεί τη Θεσσαλονίκη κυρίως στα μη μοναδοποιημένα φορτία με κατεύθυνση την Βόρεια Ελλάδα και την Βαλκανική, εντούτοις όμως η φτηνή χρήση του φορτηγού αυτοκινήτου στη χώρα και οι τεράστιες επενδύσεις σε οδικές υποδομές ευνοούν τα εμπορευματοκιβώτια να διανέμονται (οδικώς) μέσω Πειραιά.

Άλλοι λιμένες της Κεντρικής Μακεδονίας ανταγωνιστικοί της Θεσσαλονίκης είναι:

- Ο λιμένας της **Νέας Μουδανιών** (Χαλκιδικής) ο οποίος εξάγει 130.000 τόνους μεταλλεύματα το χρόνο, παρουσιάζοντας όμως ιδιαίτερα αισθητή κάμψη από το 1997 έως σήμερα (για το διάστημα 1994-2002 ο ρυθμός μεταβολή στις εξαγωγές είναι -25,1%).
- Ο λιμένας της **Γερακινής** (Πολύγυρος Χαλκιδικής) ο οποίος από το 1997 εξάγει περίπου 125.000 τόνους το χρόνο λευκολίθο και μαγνησίτη,
- Ο λιμένας του **Στρατωνίου** (Δήμος Σταγίρων - Ακάνθου Χαλκιδικής) που διακινεί περίπου 80.000 τόννους κατά μέσο όρο κυρίως μεταλλεύματα μικτών θειούχων από το Στρατώνι και την Ολυμπιάδα (ο μέσος ρυθμός μεταβολής στις εξαγωγές είναι της τάξης του -3,17%).

10.2.1.2. Ανατολική Μακεδονία & Θράκη

10.2.1.2.1.Ο ρόλος της Περιφέρειας

Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης βρίσκεται στα ΒΑ σύνορα της χώρας διαθέτει δύο νησιά (Θάσος και Σαμοθράκη) και χαρακτηρίζεται ως «*ακριτική*», αν και τα τελευταία χρόνια ο παραδοσιακός άξονας της χώρας έχει ήδη επεκταθεί από την Καβάλα προς τη Δράμα και προς την Ξάνθη και τείνει, μέσω της Κομοτηνής, στην Αλεξανδρούπολη. Όπως και η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας έτσι και η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης ευελπιστούν ότι με την εξομάλυνση των σχέσεων με τους γείτονες (Βόρειους και στην συγκεκριμένη περίπτωση και με τους ανατολικούς) θα αυξηθεί η ενδοχώρα της Περιφέρειας.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι συμπληρωματικοί ρόλοι της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας γεγονός το οποίο σε συνδυασμό με την μικρή χρονο-απόσταση που υπάρχει μεταξύ τους (λόγω μεταφορικών επενδύσεων - βλ. Εγνατία) διαμορφώνουν έναν νέο αναπτυξιακό άξονα - πόλο που μπορεί να λειτουργήσει ανταγωνιστικά και συμπληρωματικά με αυτό της Θεσσαλονίκης (απόσταση >250 χλμ.), αλλά κυρίως μπορεί να λειτουργήσει ως η πύλη στο ανατολικό άκρο της Περιφέρειας και στο ΒΑ άκρο της χώρας.

Σημαντικό ρόλο στις μεταφορές στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης παίζουν οι πόλεις: **Αλεξανδρούπολη** (Κόμβος διευρωπαϊκών και ασιατικών δικτύων και υπηρεσιών), η **Καβάλα** (Διαπεριφερειακό - διασυνοριακό κέντρο μεταφορών και εξαγωγών η οποία διαθέτει προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης στους τομείς μεταφορών και των εξαγωγών), η **Ορεστιάδα** (Κομβική θέση στον κύριο κάθετο άξονα σύνδεσης με τα διευρωπαϊκά δίκτυα), το **Κάτω Νευροκόπι** (Ενδιάμεσος σταθμός εμπορικής δραστηριότητας και διασυνοριακής συνεργασίας) και τέλος το **Διδυμότειχο** (Αποτελεί πύλη διέλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής -Πύθιο- και ο ρόλος του ενισχύεται λόγω της θέσης του στον κύριο κάθετο άξονα σύνδεσης της Εγνατίας οδού με τα διευρωπαϊκά δίκτυα).

10.2.1.1.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας

Λιμένας Αλεξανδρούπολης

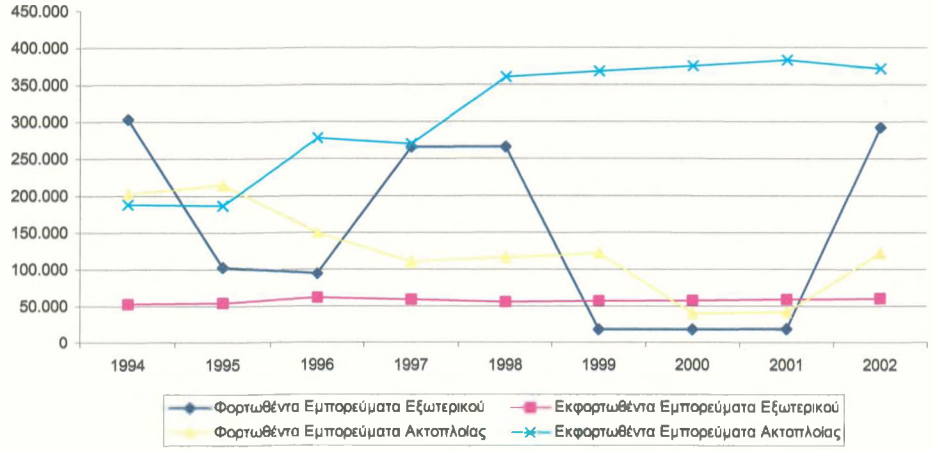
Σήμερα ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης είναι ένας λιμένας με μια εμπορευματική κίνηση της τάξης των 650.000 τόνων (με έντονες διακυμάνσεις στις εξαγωγές και σταθερή αυξητική τάση στις εκφορτώσεις εμπορευμάτων από εσωτερική ναυσιπλοΐα). Αναλυτικότερα ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής για το διάστημα 1994-2002 είναι:

Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
1,3%	1,3%	-15,7%	9,6%

Από τα φορτωθέντα φορτία το 80-85% αφορά γεωργικά προϊόντα (κυρίως αραβόσιτο), ενώ στα εκφορτωθέντα φορτία το 80-85% καλύπτουν τα καύσιμα, μέρος των οποίων μεταφέρεται transit στη Βουλγαρία.

Διάγραμμα 10.14.

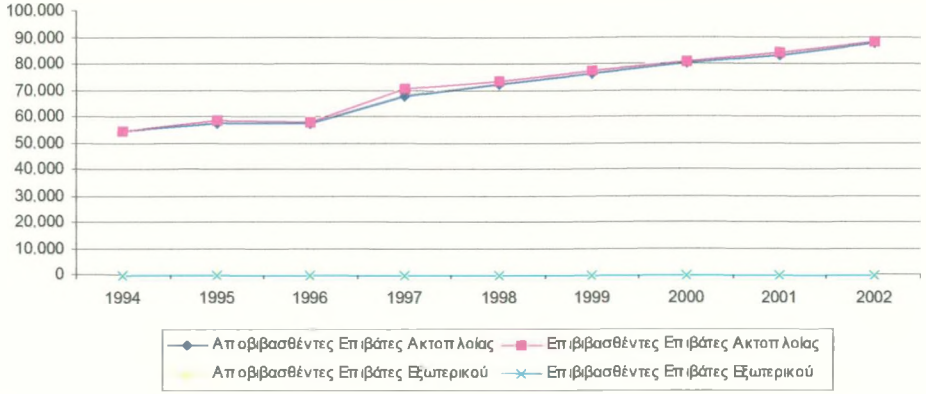
Εμπορευματική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένα Αλεξανδρούπολης (σε χιλ. τόνους)



Επίσης από τον Λιμένα της Αλεξανδρούπολης διακινούνται 140.000 επιβάτες ακτοπλοΐας ετησίως κατά μέσο όρο (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.). Ο ρυθμός μεταβολής για τις από-επιβιβάσεις από τον λιμένα Αλεξανδρούπολης για το διάστημα 1994-2002 ήταν 6,33%.

Διάγραμμα 10.15.

Επιβατική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης (σε χιλιάδες επιβάτες)



Η μελλοντική πορεία του λιμένα και του Οργανισμού διαχείρισής του [Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης (Ο.Λ.Α.)] εξαρτάται από δύο σημαντικούς παράγοντες:

1. Την υλοποίηση, του στρατηγικού για τον λιμένα της Αλεξανδρούπολης θέματος, της κατασκευής του αγωγού μεταφοράς πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης (η οποία από το Απρίλιο του 2005 έλαβε θετική τροπή ύστερα από 13 χρόνια διαπραγματεύσεων και συζητήσεων)[14]. Ένας αγωγός, ο οποίος θα μετατρέψει τον λιμένα ως κέντρο φόρτωσης πετρελαιοφόρων πλοίων (tankers), γεγονός που πέρα από τις οποιασδήποτε περιβαλλοντικές ανησυχίες εξαρτά τον λιμένα από την πορεία της εκάστοτε πετρελαϊκής αγοράς αλλά και από την πορεία και την εξέλιξη άλλων παρόμοιων προγραμμάτων «*ενεργειακής γεωστρατηγικής*»[15].

[14] Τον Απρίλιο του 2005 υπογράφτηκε πολιτικό μνημόνιο μεταξύ των αρμοδίων Υπουργών της Ελλάδας, Βουλγαρία και Ρωσίας για την κατασκευή πετρελαιαγωγού μήκους 280 χλμ. Το σχέδιο προβλέπει ότι πετρέλαιο ρωσικής και καζακικής προέλευσης θα μεταφέρεται από την ακτή της Μαύρης Θάλασσας με tankers στις εγκαταστάσεις εκφόρτωσης και στις δεξαμενές που θα γίνουν στο Μπουργκάς. Το πετρέλαιο θα μεταφέρεται στη συνέχεια μέσω ενός υπόγειου αγωγού που θα συνδέει το βουλγαρικό λιμάνι με την Αλεξανδρούπολη, παρακάμπτοντας τα Στενά του Βοσπόρου, προς τις δεξαμενές που θα κατασκευαστούν στην Αλεξανδρούπολη. Και από τις λιμενικές εγκαταστάσεις της Αλεξανδρούπολης θα μεταφέρεται στις διεθνείς πετρελαϊκές αγορές. Σε πρώτη φάση θα διέρχονται από τον αγωγό 35 εκατ. τόνοι πετρελαίου ετησίως με στόχο τους 50 εκατ. τόνους. Τα royalties για τις χώρες διέλευσης του αγωγού (Ελλάδα-Βουλγαρία) θα είναι ένα δολάριο ανά τόνο, το οποίο σημαίνει ότι για την Ελλάδα θα δημιουργηθεί ένα άμεσο οικονομικό όφελος της τάξης των $35 εκατ. ετησίως, ενώ προβλέπεται να εργαστούν 1.000 την περίοδο κατασκευής του και 200 την περίοδο λειτουργίας του. Το κόστος επένδυσης του αγωγού εκτιμάται σε $ 750-800 εκατ. (τιμές 2005), από ιδιωτικά κεφάλαια. [ΤΑ ΝΕΑ, 2005 (α), ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2005 (α), ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2005 (α)]

[15] Πέρα από την διαφαινόμενη υλοποίηση του πετρελαιαγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη οι δυτικές και ρωσικές πετρελαϊκές εταιρείες, που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή, τελευταίως επιδεικνύουν έντονο ενδιαφέρον για το σχέδιο του αγωγού α) Μπακού- Τσεϊχάν ο οποίος προτίθεται να μεταφέρει το πετρέλαιο της Κασπίας προς τη Μεσόγειο μέσω της Γεωργίας και της Τουρκίας, β) τον πετρελαιαγωγό AMBO (Μπουργκάς - Βλόρε/Αυλώνα Αλβανίας) μέσω ΠΓΔΜ, γ) του ουκρανικού αγωγού Οδησσός - Μπρόντι- Γκτανσκ (Πολωνία), δ) του αγωγού από την Κωνστάντζα της Ρουμανίας στην Τεργιέστη, ε) την δημιουργία της «Ενεργειακής Εγνατίας» με την επέκταση του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη μέχρι την Ηγουμενίτσα (με παράλληλη υποβάθμιση του ρόλου του λιμένα της Αλεξανδρούπολης), του αγωγού φυσικού αερίου μήκους 285 χλμ. που θα συνδέει το Καρατσαμπέ της Τουρκίας με την Κομοτηνή κ.α. [ΗΜΕΡΗΣΙΑ, 2002 (β), 2003 (α), ΕΞΠΡΕΣ, 2003 (α), ΤΟ ΒΗΜΑ, 2002 (α), PIXIS NEWS LETTER, 2004]

2. Την υλοποίηση ενός προγράμματος συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών, που προϋποθέτει όμως την εκβάθυνση της λιμενολεκάνης (14μ. και πλέον), την εκσκαφή του διαύλου, επιπλέον λιμενικές υποδομές για εξυπηρέτηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ακριβό μηχανολογικό εξοπλισμό, εξειδικευμένο προσωπικό, την σύνδεση του λιμένα με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και την Εγνατία Οδό (Βλ. Ρογκάν, 2000) και κυρίως την υλοποίηση του προγράμματος του οδικού και σιδηροδρομικού Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IX[16], ο οποίος θα επιτρέψει στον λιμένα να επεκτείνει την ενδοχώρα του ακόμα και σε ολόκληρη την ευρωπαϊκή πλέον Βουλγαρία και Ρουμανία[17]. Ο λιμένας πραγματικά θα μπορούσε να διαδραματίσει σημαντικότατο ρόλο στο διεθνές εμπόριο εάν με κατάλληλες χερσαίες υποδομές (βλ. σιδηρόδρομο) ενωνόταν απευθείας με ένα λιμένα της Βουλγαρίας (στη λογική του πετρελαιαγωγού ή των παραδειγμάτων των λιμένων της Δυτικής Ευρώπης) ως εναλλακτική και ανταγωνιστική οδός σε σχέση με την ακριβή και πολλές φορές χρονοβόρα διάπλευση του Βοσπόρου. Παράλληλο έργο μπορεί να θεωρηθεί η δημιουργία ενός Εμπορευματικού Κέντρου & Κέντρου Συνδυασμένων Μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα[18] αν και το Περιφερειακό Πλαίσιο (σε συνδυασμό με εκφρασμένες τοπικές επιθυμίες) επιθυμεί την κατασκευή ενός πιο σύνθετου κέντρου, με την ονομασία Διεθνές Εμπορευματικό Κέντρο και Κέντρο Επιχειρηματικότητας Έβρου (ΔΕΚΔΕΕ)[19].

Με βάση τα παραπάνω και σε συνδυασμό: α) με την ευρωπαϊκή προοπτική της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας (για πρώτη φορά η Ελλάδα αποκτά χερσαία σύνορα με χώρες μέλη της Ε.Ε.), β) με τα ήδη μεγάλης αξίας επενδυμένα κονδύλια για τεχνικά έργα στο λιμένα αλλά και αυτών που έχουν προϋπολογιστεί και γ) και με την απόφαση της Πολιτείας να δημιουργήσει στην περιοχή της Νέας Χιλής στην Αλεξανδρούπολη σε έκταση 150 στρεμμάτων Ακαδημία του Λιμενικού Σώματος στην οποία θα φοιτούν 1.050 σπουδαστές, αξιωματικοί και υπαξιωματικοί [ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 2002 (α), 2003 (γ, δ)]., γίνεται αντιληπτό πως ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης, εντάσσεται όχι μόνο σε εθνικά αλλά και σε διεθνή μεταφορικά προγράμματα υψηλού ενδιαφέροντος. Εντούτοις, οι προοπτικές ανάπτυξης του λιμένα δεν στηρίζονται σε δικές του αποφάσεις και πρωτοβουλίες ενώ τόσο το θέμα του πετρελαιαγωγού όσο και το θέμα των μεταφορικών διασυνδέσεων του λιμένα με την Βαλκανική είναι θέματα που έχουν μακροχρόνιο και ανασταλτικό πολλές φορές ορίζοντα.

---

[16] Ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος XI συνδέει τις χώρες Λευκορωσία, Βουλγαρία, Φινλανδία, Λιθουανία, Μολδαβία, Ρουμανία, Ρωσία, Ουκρανία, Ελλάδα και τις πόλεις Ελσίνκι - Αγία Πετρούπολη - Μόσχα - Κίεβο - Ljubasevca - Chisinau - Βουκουρέστι -Dimitrovgrad -Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη (TINA, 2000)

[17] Υπάρχουν μάλιστα μελέτες που μιλούν για την σύνδεση του λιμένα της Αλεξανδρούπολης και της Θεσσαλονίκης με τον Βουλγαρικό ποτάμιο λιμένα Lom, θέμα που αναπτύχθηκε διεξοδικότερα στην ανάλυση για τον λιμένα της Θεσσαλονίκης (ΕΞΠΡΕΣ, 2002 α).

[18] Στα Μητρώα Λιμένων Εθνικής Σημασίας και Διανομαρχιακού Επιπέδου (Βλ. Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., Ρογκάν, 2000), προσδιορίζεται συγκεκριμένη έκταση 250.000τ.μ. νοτίως των σιδηροδρομικών γραμμών του ΟΣΕ και βορείως της νέας οδού προσπέλασης στον λιμένα.

[19] Η δημιουργία του ΔΕΚΚΕΕ προτάθηκε το Σεπτέμβριο 1997 από 5 φορείς: Οργανισμός Προώθησης Εξαγωγών, Διεθνές Κέντρο Χονδρικού Εμπορίου Κύπρου (International Merchandising Centre Ltd), Δήμος Αλεξανδρούπολης, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ροδόπης-Έβρου, Νομαρχία Έβρου, σε μία έκταση του Δήμου, 500 στρεμμάτων στον ευρύτερο χώρο του νέου λιμανιού της πόλης, με τη μορφή εμπορικής επιχείρησης παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιών εμπορευματικού και εκθεσιακού κέντρου υπό καθεστώς Ζώνης Ελευθέρου Εμπορίου. Η πρόταση για το ΔΕΚΚΕΕ έχει βασιστεί στο πρότυπο του Διεθνούς Κέντρου Χονδρικού Εμπορίου Κύπρου. Σύμφωνα με την αρχική πρόταση, ο φυσικός σχεδιασμός του έργου αναφέρεται σε δύο λειτουργικές ενότητες και αντίστοιχες κτιριακές εγκαταστάσεις μεγάλης επιφάνειας (που «ξεφεύγουν» ίσως από την κλίμακα της πόλης), το κυρίως συγκρότημα με μόνιμους εκθεσιακούς χώρους, αίθουσες συσκέψεων και συναφείς υπηρεσίες (60.000 τ.μ.) και κλειστούς αποθηκευτικούς χώρους (75.000 τ.μ.). (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Ανατ. Μακεδονίας & Θράκης, 2003)

Λιμένας Καβάλας

Ο λιμένας της Καβάλας ουσιαστικά αποτελείται από δύο ανεξάρτητους χωρικά λιμένες, Ο παλαιός λιμένας που βρίσκεται στην πόλη της Καβάλας και σήμερα εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση αλλά και αυτή του θαλάσσιου τουρισμού (τουριστικός λιμένας) και στον νέο λιμένα στην Νέα Καρβάλη Καβάλας, που εξυπηρετεί τις εμπορευματικές μεταφορές.

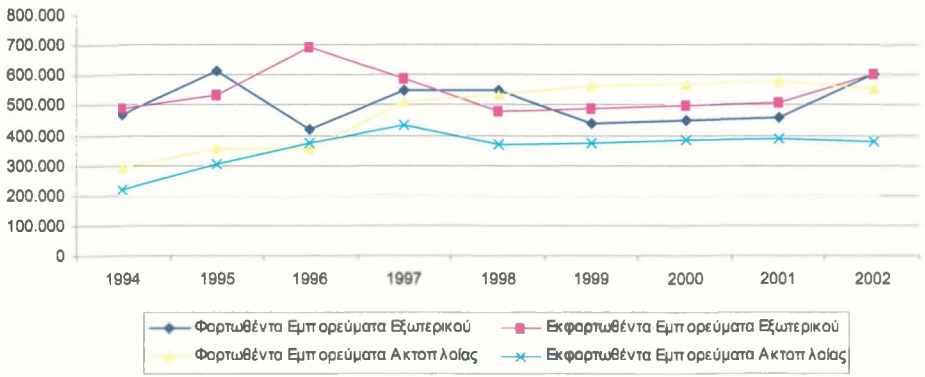
Η εμπορευματική κίνηση του λιμένα της Καβάλας κυμαίνεται σταθερά περίπου στους 1.900.000 τόνους εμπορευμάτων ετησίως με μικρές αποκλίσεις τόσο στις εισαγωγές και τις εξαγωγές όσο και στα εμπορεύματα που εκφορτώνονται και εμφορτώνονται από εσωτερικούς πλόες. Αναλυτικότερα ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής για το διάστημα 1994-2002 είναι:

Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
0,07%	0,68%	8,52%	4,67%

Το 60% των διακινούμενων εμπορευμάτων περίπου αφορά φορτοεκφορτώσεις λιπασμάτων και σχετικών πρώτων υλών, από τις ιδιόκτητες λιμενικές εγκαταστάσεις (250μ. προβλήτα) του εργοστασίου της ΒΦΛ Α.Ε., το οποίο βρίσκεται σε επαφή με τον λιμένα[20]. Τα υπόλοιπα εμπορεύματα αφορούν κυρίως δημητριακά.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.16.

Εμπορευματική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένα Καβάλας (σε χιλιάδες τόνους)

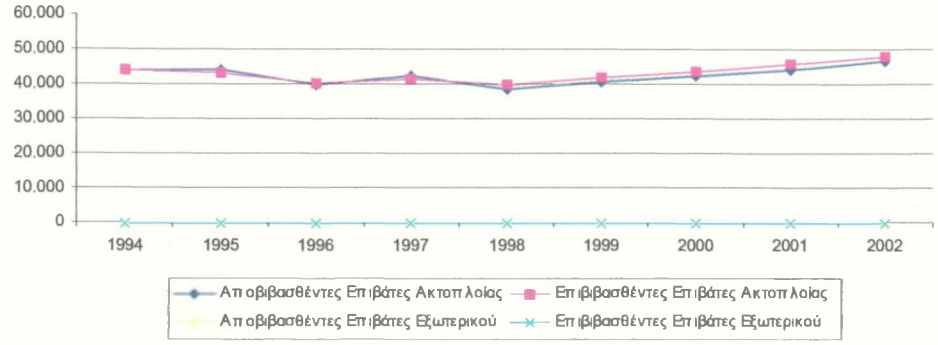


Η επιβατική κίνηση είναι σταθερά της τάξης των 86.000 επιβατών περίπου ετησίως (σημ. μόνο ακτοπλοΐα, δεν υπολογίζονται τα πορθμεία), με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής στις από-επιβιβάσεις της τάξης του 0,86%.

[20] Κάθε χρόνο εξυπηρετούνται από τις λιμενικές εγκαταστάσεις της ΒΦΛ στο λιμένα της Νέας Καρβάλης περίπου 300 πλοία και διακινούνται συνολικά περίπου 1,2 εκ. τόνοι λιπασμάτων και πρώτων υλών. (Πηγή: δικτυακός τόπος Β.Φ.Λ.).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.17.

Επιβατική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας (σε χιλιάδες επιβάτες)



Στις προτεινόμενες και χρηματοδοτούμενες επενδύσεις στον νέο λιμένα [ΚΕΡΔΟΣ 2001 (α), ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 2003 (ε, στ), ΕΞΠΡΕΣ 2003 (β)] πέρα από την κοινότυπη επιθυμία όλων σχεδόν των λιμένων για τη δημιουργία ελεύθερης ζώνης περιλαμβάνονται νέες επιχωματώσεις και επιμηκύνσεις προβλητών με σκοπό να αυξηθεί το κρηπίδωμα των 400 μέτρων με χερσαίο χώρο 100 στρεμμάτων που διαθέτει σήμερα (δηλ. είναι δυνατή η εξυπηρέτηση δύο πλοίων μεσαίου μεγέθους ή τριών μικρότερων) σε ένα κρηπίδωμα των 1.470 μέτρων και χερσαίων χώρων 400 στρεμμάτων για την εξυπηρέτηση και πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (container service). Αν και ο Λιμένας της Καβάλας βρίσκεται σε δευτερεύουσα θέση σε σχέση με αυτόν της Αλεξανδρούπολης (και στην εθνική κατάταξη βάση του Υ.Ε.Ν. αλλά και βάση των έως σήμερα χρηματοδοτήσεων των δύο λιμένων) ο λιμένας της Καβάλας, παρουσιάζει κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα, σε σχέση με την Αλεξανδρούπολη (Βλ. Κορώνη Μ., 2000, Τουφεξής Ν., 1994 κ.α.) όπως: α) μεγαλύτερη εθνική ενδοχώρα με σημαντικά εξαγώγιμα εμπορεύματα, β) ευνοϊκότερη οδική προσπέλαση από Σόφια και Φιλιππούπολη και γενικότερα με τα Βαλκάνια[21], γ) μεγαλύτερα βάθη φυσικού πυθμένα, δ) μεγαλύτερη και ελκυστικότερη πόλη - λιμένα (με την οποία όμως ειδικά ο παλαιός λιμένας πρέπει να συνδεθεί αρμονικότερα). Σημαντικά της μειονεκτήματα είναι: α) η μη σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα, απαραίτητο στοιχείο για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών μέσω εμπορευματοκιβωτίων (το περιφερειακό πλαίσιο προτείνει ρητά την δημιουργία νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης - Καβάλας και λιμένα Καβάλας, μέσω Αμφίπολης), και β) η εγγύτητα του λιμένα με τον ήδη αναπτυγμένο λιμένα της Θεσσαλονίκης. Σημειώνεται ότι αν και το 70% περίπου των εξαγωγών κατεργασμένων προϊόντων μαρμάρου της χώρας προέρχονται από την Περιφέρεια της Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και ειδικότερα από την περιοχή της Καβάλας, δεν διακινείται σχεδόν καμία ποσότητα από τους λιμένες της Περιφέρειας (και κυρίως της Καβάλας) αλλά αντίθετα

[21] Συγκεκριμένα, ο νέος Λιμένας Καβάλας, έχει άμεση πρόσβαση στην Εγνατία Οδό και κατ΄ επέκταση στο διάδρομο πρόσβασης στο μεθοριακό σταθμό Προμαχώνα (μέσω Σερρών) και ακολούθως στο βασικό άξονα του διευρωπαϊκού δικτύου Ε5Ν (Νις - Σόφια - Φιλιππούπολη - Αδριανούπολη - Κων/πολη) και μέσω αυτού στο διευρωπαϊκό αυτοκινητόδρομο Βορρά-Νότου (Ε5). Σημειώνεται ότι η διεθνής πύλη του Προμαχώνα στο Ν.Σερρών αποτελεί και πρόσβαση προς την κοινοτική (στις αρχές του 2007) Ρουμανία και την Ουγγαρία και διαμέσου αυτών προς τα υπόλοιπα κράτη της Ανατ. Ευρώπης και της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών (πρώην ΕΣΣΔ) και την Ε.Ε., ενώ εναλλακτικές προσβάσεις προς τη κοινοτική Βουλγαρία είναι οι μελλοντικές πύλες του Εχίνου Ν. Ξάνθης και της Εξοχής Ν. Δράμας.

διακινείται από τους λιμένες, πρωτίστως, της Θεσσαλονίκης αλλά και του Πειραιά ανεβάζοντας έτσι το κόστος των ελληνικών μαρμάρων στην διεθνή αγορά.

Αξίζει να επισημανθεί ότι **τόσο ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης όσο και της Καβάλας, είναι δύο σχετικά νέοι λιμένες, που κόστισαν υπέρογκα ποσά στο ελληνικό δημόσιο, χωρίς το κόστος κατασκευής τους**[22] **να έχει αποσβεσθεί στο ελάχιστο έως σήμερα και χωρίς να δημιουργήσουν την παραμικρή επίπτωση στην περιφερειακή - τοπική οικονομία (εκτός ίσως την περιβαλλοντική υποβάθμιση).**

Άλλοι λιμένες της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης

Εκτός των μεγάλων λιμένων που αναλύθηκαν η Περιφέρεια διαθέτει ένα αρκετά πυκνό δίκτυο 20 περίπου μικρότερων λιμένων και λιμενίσκων, το οποίο εξυπηρετεί και επιβατική και εμπορευματική κίνηση (αλλά και αλιευτική και τουριστική). Η κατάσταση των λιμένων αυτών μπορεί να χαρακτηριστεί καλή έως μέτρια. Γενικά, υπάρχουν διάφορες ελλείψεις και ανάγκες βελτίωσης των υποδομών ή άλλα προβλήματα (π.χ. προσαμμώσεις) αλλά το σημαντικότερο πρόβλημά τους είναι η έλλειψη του αναγκαίου, ζωτικής σημασίας, χερσαίου χώρου σε όλους σχεδόν τους λιμένες που βρίσκονται μέσα σε οικισμούς. Από χωροταξική άποψη, σύμφωνα με την Μελέτη σύνταξης του Περιφερειακού Πλαισίου (Κορώνη Μ. et al, 2000) θεωρούνται επαρκή για την περαιτέρω ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών. Άλλοι σημαντικοί λιμένες, πέρα αυτών της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας, θεωρούνται ο ενδιάμεσος λιμένας **Πόρτο Λάγος** Ξάνθης (95.000 τόνους εμπορευμάτων ετησίως κατά μέσο όρο από εσωτερική ναυσιπλοΐα με πτωτική τάση, βλ. ρυθμός μεταβολή -9,6% στις φορτώσεις ακτοπλοΐας και -4,21% στις εκφορτώσεις ακτοπλοΐας), που εξυπηρετεί και την αλιεία (ιχθυόσκαλες), ο λιμένας Κεραμωτής (πορθμείο Κεραμωτή-Θάσος) και οι κεντρικοί λιμένες των νήσων Θάσου και Σαμοθράκης (Καμαριώτισσα). Τέλος, στο νομό Καβάλας υπάρχουν 4 ακόμα μικρότεροι λιμένες που εξυπηρετούν κυρίως τοπική επιβατική κίνηση, αυτά της **Νέας Περάμου** (σύνδεση με εγκαταστάσεις ανόρυξης πετρελαίου) και των λιμένων **Πρίνου, Λιμεναρίων Θάσου** και **Ελευθερές Καβάλας**.

10.2.1.3. Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας

10.2.1.3.1.Ο ρόλος της Περιφέρειας

Η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας είναι η μόνη Περιφέρεια της χώρας χωρίς διέξοδο προς τη θάλασσα, με έντονη ορεινή γεωμορφολογία. Όπως και οι προηγούμενες δύο Περιφέρειες της Μακεδονίας, έτσι και η Περιφέρεια της Δυτικής επενδύει στην εξομάλυνση των σχέσεων με τους γείτονες για την αύξηση της ενδοχώρα της. Ιδιαίτερο ρόλο στη διαδικασία αυτή θα παίξει κατά κύριο λόγο η Εγνατία Οδός και οι προβλεπόμενοι Κάθετοι Άξονες. Καθοριστικό ρόλο στην αναπτυξιακή διαδικασία της Περιφέρειας παίζει το δίπολο Κοζάνη - Πτολεμαΐδα (ο λεγόμενος βιομηχανικός άξονας της Περιφέρειας που λόγω περιβαλλοντικών ζητημάτων την

[22] Σύμφωνα με τα Μητρώα του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. οι χρηματοδοτήσεις του διαστήματος 1989-99 και αυτών που έτρεχαν το 2000 ήταν περίπου 12,2 δισ. δρχ. και για τους 2 λιμένες. Σύμφωνα με πιο πρόσφατα δημοσιοποιημένα στοιχεία για τον λιμένα της Καβάλας το ύψος των έργων που υλοποιήθηκαν και υλοποιούνται και προγραμματίζονται από διασφαλισμένους πόρους είναι ύψους 18,5 δισ. δρχ. Από αυτό το ποσό μόνο το 1,5 δισ. δρχ. αφορά μηχανολογικό εξοπλισμό και όλα τα άλλα κρηπιδώματα. (ΕΞΠΡΕΣ, 2005 α). Τέλος, το Μάρτιο του 2005, σύμφωνα με δημοσιεύματα (ΕΞΠΡΕΣ, 2005 Β) εξασφαλίστηκε από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων με την παρέμβαση του Υ.Ε.Ν. το ποσό των €3 εκατ. για την προμήθεια και εγκατάσταση γερανού στον λιμένα, σε συνέχεια ενός πολυετούς-πάγιου αιτήματος των παραγωγικών τάξεων και των (ελάχιστων) χρηστών των εγκαταστάσεων του λιμένα.

δυσφημεί κιόλας), στο οποίο διαρθρώνονται το Αμύνταιο και η Φλώρινα προς Βορρά και τα Γρεβενά στο νότο. Η ολοκλήρωση της Εγνατίας θα συμβάλλει στην ενδυνάμωση της ενσωμάτωσης των Γρεβενών στο σύστημα, καθώς και της Καστοριάς μέσα από τον άξονα Κρυσταλλοπηγή - Καστοριά - Σιάτιστα - Εγνατία. Σημαντικοί αναπτυξιακοί πόλοι της Περιφέρειας σε σχέση με τις μεταφορές είναι η **Κοζάνη** (Περιφερειακός πόλος ανάπτυξης / πόλη-κόμβου στα Δυτικά Βαλκάνια), η **Καστοριά** (κέντρο εμπορικής δραστηριότητας με έμφαση στις εξαγωγές) και η **Φλώρινα** (εμπορευματική Πύλη με έμφαση στις εξαγωγές). Σημαντική μεταφορική υποδομή μπορεί να θεωρηθεί η προτεινόμενη επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης - Αμύνταιου - Φλώρινας προς τον μεθοριακό σταθμό Κρυσταλλοπηγής και διασύνδεσή του με το αλβανικό σιδηροδρομικό δίκτυο στην περιοχή του Pogradec, δια μέσου του οποίου πραγματοποιείται (η πολυπόθητη) σιδηροδρομική πρόσβαση του λιμένα της Θεσσαλονίκης (και άλλων λιμένων της Βορείου Ελλάδας, φυσικά) με τις ακτές της Αδριατικής και συγκεκριμένα με τον λιμένα του Δυρραχίου (Durrës) και της Αυλώνας (Vlorë) (σημ. η μη κατασκευή της σιδηροδρομικής Εγνατίας στρέφει τους λιμένες της Βορείου Ελλάδας προς τον λιμένα του Δυρραχίου και όχι προς την Ηγουμενίτσα). Επιπλέον, επειδή ο πρόσφατα αναβαθμισμένος λιμένας της Ηγουμενίτσας προβλέπεται στο εγγύς μέλλον να μειώσει τον ρόλο του εξαιτίας της αναμενόμενης αναβάθμισης των αλβανικών μεταφορικών υποδομών και κυρίως των λιμενικών, οι οποίοι θα προσελκύσουν (ιταλικές κυρίως) ναυτιλιακές γραμμές (μικρότερη σε χρόνο και σε χρήμα διαπόρθμευση της Αδριατικής) προτείνεται, για να μην απαξιωθεί και η Εγνατία Οδός ως άξονας σύνδεσης Δύσης - Ανατολής, να αναβαθμιστεί η οδική διασύνδεσή : α) με το λιμένα του Δυρραχίου διαμέσου του οδικού άξονα Σιάτιστας - Κρυσταλλοπηγής / Ιεροπηγής - Δυρραχίου και β) με το λιμένα της Αυλώνας διαμέσου του οδικού άξονα Ιωαννίνων - Κακαβιάς - Αυλώνας.

10.2.2. Ανθρωπογεωγραφική ενότητα της Ιόνιας Οδού

Ιόνια Οδός ή αλλιώς **Δυτικός άξονας**: Αποτελεί στρατηγικό έργο με δύο σκέλη, ένα θαλάσσιο και ένα οδικο-σιδηροδρομικό για την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου στην Δυτική Ελλάδα. Τόσο η οδική όσο και η σιδηροδρομική Ιόνια Οδός κρίνονται επιβεβλημένες να πραγματοποιηθούν καθώς τόσο η Εγνατία όσο και ο Π.Α.Θ.Ε., οι οποίες έχουν ως σημείο σύγκλισης την Θεσσαλονίκη, θα ενισχύσουν με την λειτουργία τους μόνο τα άκρα τους, κυρίως ως κόμβους θαλασσίων μεταφορών (Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Καβάλα και Αλεξανδρούπολη). Το γεγονός αυτό μπορεί να εξυπηρετεί ναι μεν τις διεθνείς μεταφορές και τις λιμενικές εργασίες στους εν λόγω λιμένες, αλλά σε εθνικό - περιφερειακό επίπεδο οι άξονες αυτοί εμφανίζονται ασύμπτωτοι, με αποτέλεσμα να υπάρχει ο κίνδυνος να ενισχυθεί περαιτέρω το δίπολο Αθήνας - Θεσσαλονίκης και όχι οι περιφερειακοί πόλοι της χώρας. Η Ιόνια Οδός θα ενώσει τους δύο αυτούς άξονες, όπου σε συνδυασμό με άλλους μικρότερης εμβέλειας οδικούς άξονες (όπως π.χ. αυτόν της Αθήνας - Τρίπολης - Καλαμάτας) θα εγκλωβίσει το μεγαλύτερο μέρος της ηπειρωτικής Ελλάδας.

10.2.2.1. Περιφέρεια Ηπείρου

10.2.2.1.1.Ο ρόλος της Περιφέρειας

Η Περιφέρεια Ηπείρου είναι μια ορεινή περιοχή με πολυετή αναπτυξιακή υστέρηση. Οι μεταφορικές υποδομές που εξακολουθούν και κατασκευάζονται στην Περιφέρεια ευελπιστούν να την βγάλουν από απομόνωση και να την εξελίξουν σε πύλη της χώρας προς την Δυτική και Κεντρική Ευρώπη και προς την Δυτική Βαλκανική. **Οι βασικοί άξονες ανάπτυξης** που προδιαγράφονται εντός των ορίων της περιφέρειας και σε διαπεριφερειακό

επίπεδο είναι: α) **Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα**, με προέκταση προς Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Τουρκία προς Ανατολάς και προς Ιταλία - Αδριατική προς Δυσμάς. Ο άξονας αυτός εμπεριέχει έμφαση στις διεθνείς μεταφορές, τις υπηρεσίες εμπορίου, τις νέες τεχνολογίες και τη μεταποίηση, β) **Ηγουμενίτσα - Πρέβεζα**, με προέκταση προς Βορρά σε Σαγιάδα - Αλβανία, προς Νότο σε Κεντρική Ελλάδα - Πάτρα και προς Δυσμάς στα Ιόνια νησιά και γ) **Άρτα - Ιωάννινα - Κακαβιά**, με προέκταση προς Βορρά στην Αλβανία και προς Νότο στην Κεντρική Ελλάδα - ΠΑΘΕ. Οι Αναπτυξιακοί πόλοι σε σχέση με τις μεταφορές κατονομάζονται: α) τα **Ιωάννινα** (διαπεριφερειακή και διακρατική εμβέλεια, κέντρο μεταφορών), β) η **Πρέβεζα** (εναλλακτικός κόμβος σύνδεσης της περιφέρειας με την Νότια Ελλάδα εξαιτίας της ζευξης Ακτίου - Πρέβεζας και της αναβάθμισης του αεροδρομίου του Ακτίου - με την ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού μπορεί να δημιουργήσει ένα δίπολο ανάπτυξης με την Άρτα), γ) η **Ηγουμενίτσα**, (λιμενική πύλη της Εγνατίας Οδού με την Ε.Ε.). Η Περιφέρεια διαθέτει 3 λιμένες την Ηγουμενίτσα (εμπορευματικός και επιβατικός), την Πρέβεζα (μικρός εμπορευματικός) και την Πάργα (πολύ μικρός επιβατικός).

10.2.2.1.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας

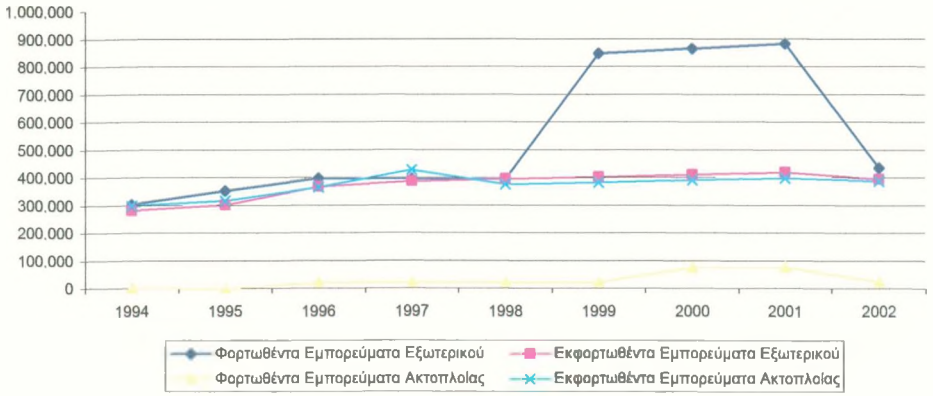
Λιμένας Ηγουμενίτσας

Η μικρή απόσταση του λιμένα της Ηγουμενίτσας από την Ιταλία (90 ναυτικά μίλια από το ιταλικό Otrando) σε συνδυασμό με τις πολιτικο-στρατιωτικές ανατροπές που έχουν λάβει χώρα την τελευταία δεκαετία στην πρώην Γιουγκοσλαβία, οι οποίες εμπόδισαν τα καραβάνια των φορτηγών αυτοκινήτων να μεταφέρουν εμπορεύματα κυρίως από τη Δυτική Ευρώπη προς στην Ελλάδα αλλά και στην ευρύτερη ανατολική λεκάνη της Μεσογείου, δημιούργησαν μια νέα εμπορική γραμμή, αυτή του **Αδριατικού Διαδρόμου**, με κύριους λιμένες από την ελληνική πλευρά την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα και από την ιταλική τους (με σειρά προτεραιότητας), Αγκώνα, Πρίντεζι, Μπάρι, Τεργέστη, Βενετία.

Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας είναι ένας λιμένας εξυπηρέτησης επιβατικών οχηματαγωγών πλοίων από τον οποίο διακινούνται περίπου 1.300.000 τόνοι εμπορευμάτων και 1.000.000 επιβάτες περίπου.

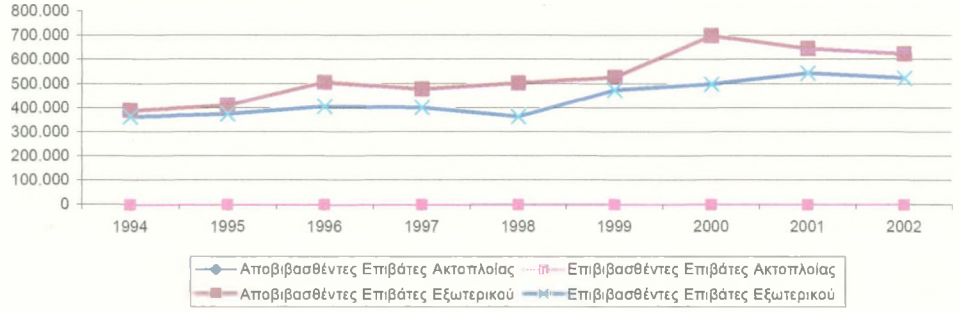
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.18.

Εμπορευματική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας (σε χιλιάδες τόνους)



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.19.

Επιβατική Κίνηση του λιμένα Ηγουμενίτσας (σε χιλιάδες επιβάτες)



Ο ρόλος της Ηγουμενίτσας έρχεται να ενισχυθεί περαιτέρω, και ιδιαίτερα σε σχέση της με την Πάτρα, καθώς όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελεί τη κύρια λιμενική πύλη του νέου σύγχρονου αυτοκινητόδρομου, ενταγμένου στα πανευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, της Εγνατίας Οδού, ο οποίος όμως ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί, και μία από τις πύλες-εισόδους της (σιδηροδρομικής και οδικής) Ιόνιας Οδού, η οποία είναι ακόμη στα σχέδια. Σημειώνεται, πως τόσο η υφιστάμενη άσχημη πρόσβαση τόσο από τα βόρεια όσο και από τα νότια (η οποία πολλές φορές λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών αποκλείει εντελώς την επαφή του λιμένα με την ενδοχώρα (βλ. παλαιότερα το απαγορευτικό απόπλου στο πορθμείο Ρίου - Αντιρρίου, χιονοπτώσεις στην Κατάρα κ.α.) όσο και τα λιμενικά έργα που κατασκευάζονταν για χρόνια στον λιμένα (σημ. ο νέος λιμένας της Ηγουμενίτσας παραδόθηκε τον Μάιο του 2003)[23], περιόρισαν την σημασία του αλλά και ενίσχυσαν την θέση της Πάτρας στο συγκεκριμένο εγχώριο λιμενικό ανταγωνισμό.

Χαρακτηριστικά είναι τα αποτελέσματα μιας έρευνας αγοράς του Πανεπιστημίου των Ιωαννίνων σχετικά με την «*Μεταφορική Κινητικότητα στην Ήπειρο*» (Παραβάντης Ι., 2002)[24] και ειδικότερα τις λιμενικές υπηρεσίες και υποδομές. Μερικές από τις επισημάνεις των επιχειρηματιών - χρηστών του λιμένα ήταν: το πρόβλημα στάθμευσης των φορτηγών αυτοκινήτων ιδιαίτερα τις περιόδους αιχμής, την ανυπαρξία υποδομών για την εξυπηρέτηση των οδηγών φορτηγών αυτοκινήτων, την αδυναμία εξυπηρέτησης containers με συνέπεια οι επιχειρήσεις να εξυπηρετούνται από τον Πειραιά, τα δρομολόγια των πλοίων είναι λίγα και δεν εξυπηρετούν τους επαγγελματίες, η προμήθεια εισιτηρίων προϋποθέτει πολλές φορές «*μέσον*», οι λιμενικές αρχές κρίνονται πολλές φορές αυστηρές σε σχέση με άλλους λιμένες κ.α.

Παρόλα αυτά, όπως έχει ήδη αναφερθεί οι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής που παρουσιάζει ο λιμένας από το 1994 έως το 2002 εμφανίζονται εντυπωσιακά υψηλοί σε όλους τους τομείς καθώς ο λιμένας της Ηγουμενίτσας από ένας μικρός τοπικός λιμένας με ελάχιστη πορθμειακή κίνηση εξελίχθηκε σε κύρια πύλη της χώρας.

[23] Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας κατασκευάσθηκε με συγχρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής με ποσοστό συμμετοχής 79,45% και κόστισε συνολικά € 63,9 εκατ. Η κατασκευή του ολοκληρώθηκε την 31/03/2003 και το έργο παραδόθηκε στον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας Α.Ε. για χρήση και ήδη λειτουργεί από τον Μάιο του 2003 (Κρότσης Α., 2004)

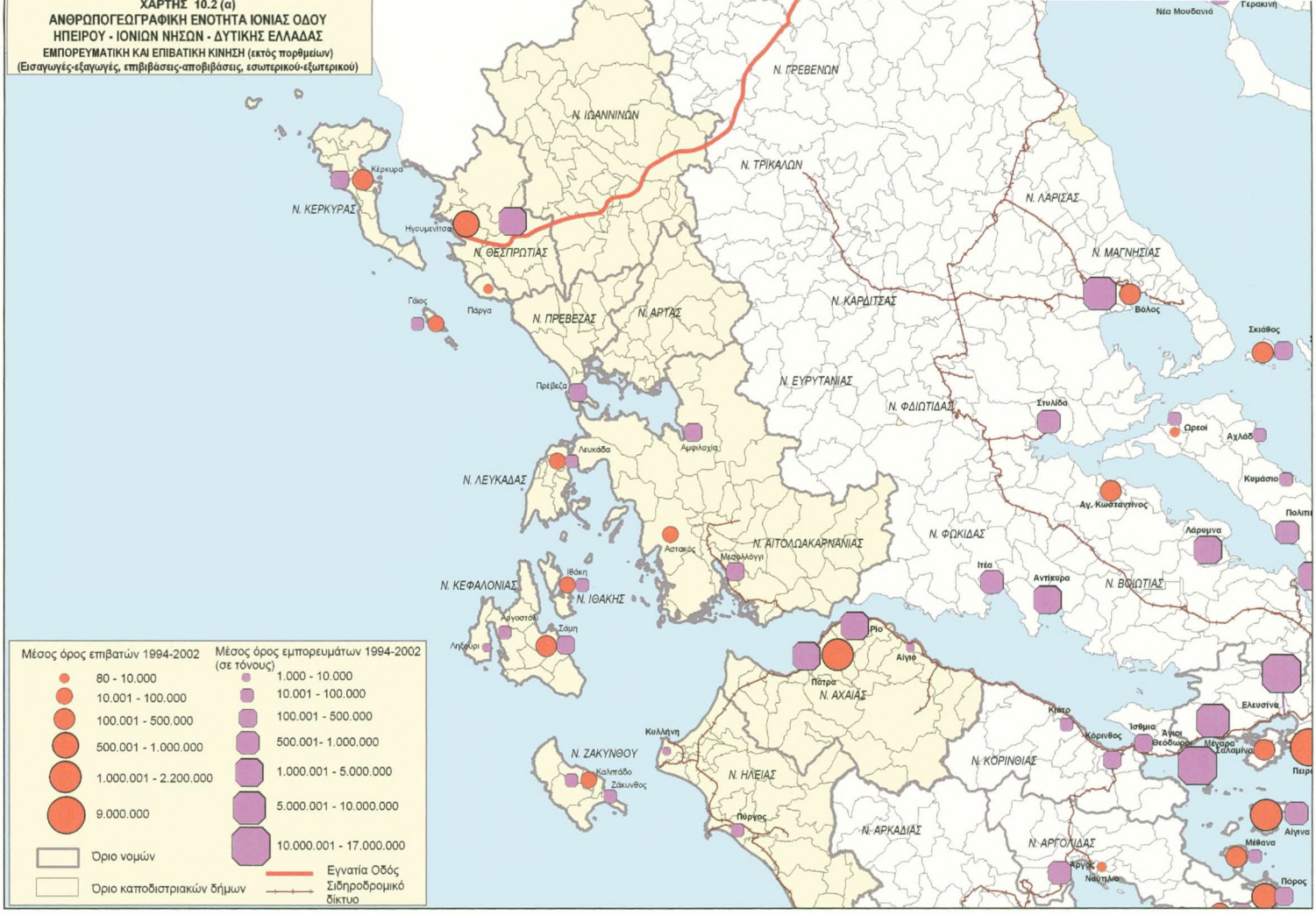
[24] Η έρευνα αγοράς χρησιμοποίησε δείγμα 52 μεγάλων σχετικά επιχειρήσεων που είτε έχουν έδρα στην Ήπειρο είτε αναπτύσσουν επιχειρηματικές δραστηριότητες στην Ήπειρο. Σημειώνουμε ότι στην Ήπειρο υπάρχουν περίπου 1500 (εμπορικές & άλλες) επιχειρήσεις που απασχολούν περίπου 9.000 εργαζόμενους.

ΧΑΡΤΗΣ 10.2 (α)

ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ - ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ - ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ (εκτός πορθμείων)

(Εισαγωγές-εξαγωγές, επιβιβάσεις-αποβιβάσεις, εσωτερικού-εξωτερικού)



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΥΕΝ/ΕΣΥΕ. Ιδία επεξεργασία

Ο λιμένας πέρα από την αύξηση της κίνησής του είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα λιμένα που αναπτύχθηκε απότομα χωρίς σχέδιο και χωρίς να υπάρχει λειτουργική σύνδεσή του με την πόλη (θέμα που αναπτύχθηκε σε σχέση με τις τοπικές αντιδράσεις στο κεφ. 9 για τα Λιμενικά Ταμεία). Παρά τις νέες 76 θέσεις εργασίας που δημιούργησε ο νέος λιμένας και τις 250 θέσεις που δημιουργήθηκαν στην φάση κατασκευής του (ΕΞΠΡΕΣ, 2003 γ), ο λιμένας παραμένει ξένο σώμα με την πόλη, τους κατοίκους και τους παραγωγικούς τομείς. Αποτελεί ένα σημείο προσωρινής διέλευσης, προκαλώντας μόνο κυκλοφοριακά προβλήματα, μεγάλες φθορές στους δρόμους και στις υποδομές της πόλης, τροχαία ατυχήματα ενώ η πόλη, η οποία αποτελεί την πρώτη και την τελευταία εικόνα χιλιάδων τουριστών, δεν ανταποκρίνεται του ρόλου της [ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2003 (ζ), (η)].

Εντούτοις, το σημαντικότερο θέμα αφορά την τροποποίηση του χαρακτήρα του λιμένα, στο άμεσο μέλλον, θέμα που δεν έχει αντιμετωπιστεί από καμία δημοσιοποιημένη μελέτη ή προγραμματισμό, καθώς ο ευρωπαϊκός και εθνικός σχεδιασμός θέλουν την Ηγουμενίτσα να έχει κομβικό ρόλο σε δύο σημαντικούς σιδηροδρομικούς άξονες, αυτού της Ιονίας Οδού και της Διαγωνίου Ηγουμενίτσας - Βόλου (με παράλληλη λειτουργία του σιδηροδρομικού πορθμείου Ηγουμενίτσας - Πρίντεζι). Για την αξιοποίηση αυτού του πλεονεκτήματος ο λιμένας οφείλει να αναπτύξει: α) υποδομές εξυπηρέτησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και Ro-Ro, κάτι που μέχρι σήμερα δεν έχει προβλεφτεί (Βλ. Μητρώα Λιμένων, 2000, Π.Π.Χ.Σ.Α.Α., 2003 κ.α.) καθώς επίσης και β) Εμπορευματικό Κέντρο (στον άξονα Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα, με προτίμηση στην διασταύρωση της Ιόνιας Οδικής & Σιδηροδρομικής Οδού με την Εγνατία Οδό).

10.2.2.2. Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

10.2.2.2.1.Ο ρόλος της Περιφέρειας

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας παρά την ευνοϊκή γεωγραφική υπαγωγή της στο ευρωπαϊκό χωρικό σύστημα της Κεντρικής Μεσογείου, διατηρεί χαρακτηριστικά σχετικής υστέρησης - μειονεκτικότητας, χωρίς να έχει αναπτύξει σε ικανό βαθμό σχέσεις συνεργασίας και συμπληρωματικών αναπτυξιακών δράσεων με τις περιφέρειες της Νότιας Ιταλίας και Σικελίας λόγω των ανεπαρκειών μεταφορικής κυρίως υποδομής. Η περιφέρεια αναπτύσσει χωροταξικές σχέσεις και εξαρτήσεις διαπεριφερειακής εμβέλειας κυρίως με την Πελοπόννησο, τα νησιά του Ιονίου και την Αττική, με πυρήνα το διαπεριφερειακής ακτινοβολίας αστικό κέντρο της Πάτρας και δευτερευόντως με την περιφέρεια Ηπείρου και την Κεντρική Ελλάδα λόγω κυρίως του διαχωριστικού φραγμού του Πατραϊκού και του Αμβρακικού. Εξαιτίας αυτού του διαχωριστικού φραγμού του Πατραϊκού κόλπου (ο οποίος πλέον λόγω της Ζεύξης Ρίου Αντιρρίου σε ένα μεγάλο βαθμό εξαλείφεται) έχουν δημιουργηθεί ενδοπεριφερειακές ανισότητες χωρικής ανάπτυξης, κυρίως με το βόρειο τμήμα της περιφέρειας (Ν. Αιτωλοακαρνανίας). Ο στόχος της Περιφέρειας είναι να μετεξελιχθεί σε: α) Νότια δυτική πύλη της χώρας προς την Κεντρική Μεσόγειο, β) Κεντρικός πόλος ανάπτυξης στον αναπτυξιακό άξονα της Αδριατικής - Ιονίου και γ) Εμπορευματικό - διαμετακομιστικό κόμβος των δικτύων διευρωπαϊκής συνεργασίας και ανάπτυξης στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης (Νότιο Μεσογειακό Τόξο), με εστία τους λιμένες Πατρών και Πλατυγιαλίου Αστακού.

Αναλυτικότερα ο Άξονες Ανάπτυξης της Περιφέρειας εκτός από τον ΠΑΘΕ είναι κυρίως: α) Δυτικός άξονας ανάπτυξης (Κακαβιά - Ιωάννινα - Άρτα - Αγρίνιο - Μεσολόγγι - Πάτρα - Αμαλιάδα - Πύργος - Καλαμάτα) και σύνδεση με λιμάνι Πλατυγιαλίου Αστακού, β) Άξονας ανάπτυξης (ο λεγόμενος «*διαγώνιος*») Βόλος - Λαμία - Άμφισσα - Ναύπακτος - σύνδεση με νότια δυτική πύλη χώρας (Πάτρα - Πλατυγιάλι) και δευτερευόντως οι άξονες α) Πρέβεζα -

Ηγουμενίτσα, β) Καρπενήσι - Λαμία, γ) Πάτρα - Τρίπολη, δ) Πύργος - Αμαλιάδα (και Αρχαία Ολυμπίας - Ήλιδας) με Τρίπολη - Άργος - Ναύπλιο - Μυκήνες, και ε) σύνδεση Δυτικού Άξονα με τους λιμένες Κυλλήνης και Κατάκολλου

Ιδιαίτερη σημασία για την Περιφέρεια σε σχέση με τις μεταφορές παρουσιάζει η **Ευρύτερη Περιοχή των Πατρών** (Πάτρα, Ρίο, Αντίρριο, Κάτω Αχαγιά, κ.α) η οποία προσβλέπει να μετεξελιχθεί σε Πύλη - Κόμβο Διευρωπαϊκών Δικτύων - Εμπορευματικό - διαμετακομιστικό κέντρο σε συμπληρωματικό ρόλο με το **Πλατυγιάλι Αστακού**, το οποίο έχει τις προϋποθέσεις να λειτουργήσει ως πόλος ανάπτυξης διεθνούς και εθνικής εμβέλειας και με εξειδίκευση στη βιομηχανία - μεταφορές ενισχύοντας παράλληλα ένα ολόκληρο χωρικό τρίγωνο (Αγρίνιο - Μεσολόγγι - Αστακός). Αναλυτικότερα:

10.2.2.2.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας

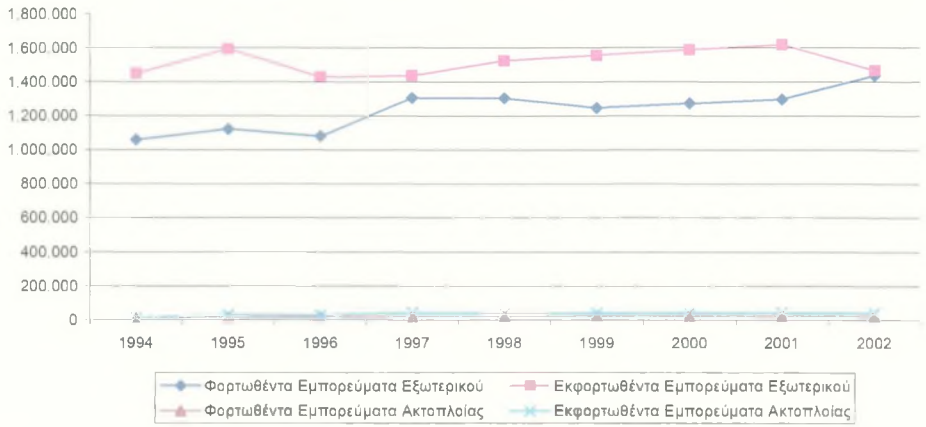
Λιμένας Πάτρας

Με την αποχώρηση των Τούρκων το 1833, οι πρώτοι Πατρινοί (αγρότες και βοσκοί) ξεκινούν να δημιουργήσουν μια νέα πόλη, ουσιαστικά από το μηδέν. Η νέα πόλη οικοδομείται κατά μήκος της θάλασσας σε τεχνικό έδαφος, αφού αποξηράνθηκαν τα έλη, βάση ενός σχεδίου του κερκυραίου αρχιτέκτονα Σ. Βούλγαρη. Ο λιμένας της πόλης όμως μένει εκτεθειμένους στους βόρειους ανέμους, θέμα που προβληματίζει την τοπική εμπορική κοινωνία. Αυτό όμως δεν εμπόδισε τον λιμένα να γίνει ένας βασικός εξαγωγικός λιμένας της χώρας, ο κύριος λιμένας εξαγωγής της εγχώριας σταφίδας (υψηλής αξίας προϊόν την εποχή εκείνη) όπου και αυτήν αν παραγόταν. Από τα μέσα του 18ου έως τον 19ο αιώνα, η Πάτρα συνδέεται εμπορικά και πολιτισμικά με την Τεργέστη, την Αγκώνα, την Γένοβα, τη Βενετία, το Λίβερπουλ, το Λιβόρνο, την Μασσαλία, αλλά και με την Αιτωλία, την Ακαρνανία, το Γαλαξίδι, την Αιγιαλεία, τον Πύργο και τις άλλες περιοχές. Όλοι οι έμποροι και οι πραματευτές της χώρας έρχονται στην Πάτρα για να εφοδιαστούν με ξένα εμπορεύματα. Αυτή η εξέλιξη δίνει τη δυνατότητα στην πόλη, στην νεοκλασική πλέον, να αναπτυχθεί με ένα τρόπο ξεχωριστό και αυθεντικό σε σχέση με τις άλλες πόλεις της χώρας. Ιταλικά σχολεία, προτεσταντική εκκλησία, πρεσβείες, εντυπωσιακά δημόσια κτήρια, θέατρα, πλατείες, καρναβάλι, συνθέτουν το διεθνή χαρακτήρα της πόλης άμεσα συνδεδεμένου με τον λιμένα. Η μεγάλη σταφιδική κρίση που ξεσπά το 1900 δεν αλλάζει τον κοσμοπολίτικο χαρακτήρα της πόλης αλλά την δομή της αστικής τάξης, η οποία ενσωματώνει στις τάξεις της και τον βιομηχανικό εργάτη. Μεγάλες βιομηχανικές μονάδες εγκαθίστανται στην Πάτρα, οι οποίες έχουν ανάγκη τον λιμένα για τις εισαγωγές και εξαγωγές του, μέχρι και στα πολύ πρόσφατα χρόνια, όπου δυστυχώς η μια πίσω από την άλλη, αυτών των επιχειρήσεων, κλείνουν ή μεταφέρουν τις δραστηριότητές τους κάπου αλλού (Βλ. Pirelli, Misko, Πειραϊκή Πατραϊκή, Λαδόπουλος κ.α.). Ωστόσο, ο λιμένας (και η πόλη) αποκτούν και πάλι ένα νέο διεθνή ρόλο, λόγω του πολέμου στην πρώην Γιουγκοσλαβία, και τη θέση της «*σταφίδας*» καταλαμβάνει το φορτηγό αυτοκίνητο, ο οδηγός και ο επιβάτης. Μια σειρά υπηρεσιών γεννιούνται στην πόλη (ταξιδιωτικά πρακτορεία έκδοσης εισιτηρίων, ξενοδοχεία, εταιρίες τροφοδοσίας πλοίων κ.α.) και ένας μεγάλος αριθμός κατοίκων συνδέει την οικονομική του βιωσιμότητα από τον λιμένα.

Σήμερα ο λιμένας της Πάτρας, οποίος έχει μετεξελιχθεί σε Οργανισμό Λιμένος Πάτρας (Ο.Λ.Π.Α.), διακινεί περίπου 2.850.000 τόνους εμπορευμάτων και 1.500.000 επιβάτες το χρόνο, κυρίως μέσω της διεθνούς ναυσιπλοΐας και κυρίως μέσω των επιβατικών - οχηματαγωγών πλοίων που εκτελούν το δρομολόγιο Πάτρα - Ιταλία.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.20.

Εμπορευματική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένα Πάτρας (σε χιλιάδες τόνους)

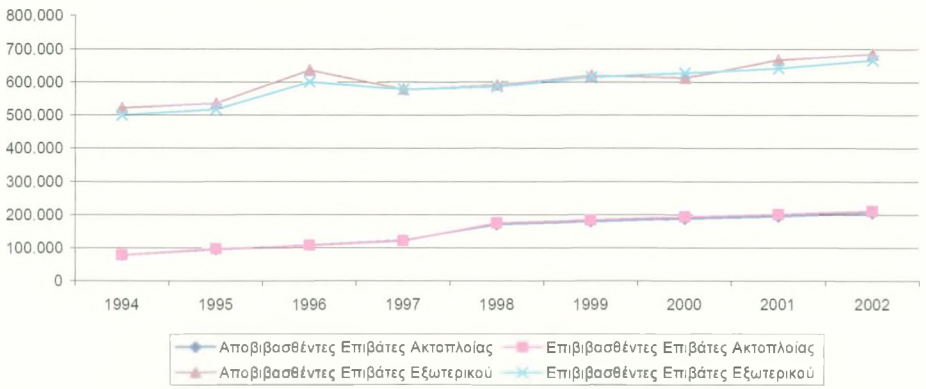


Οι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής του λιμένα για το διάστημα 1994-2002 έχουν ως εξής:

Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
3,23%	0,45%	6,04%	9,91%

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.21.

Επιβατική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένα Πάτρας (σε χιλιάδες επιβάτες)



Αντίστοιχα ο μέσος ετήσιος ρυθμός των επιβατικών μεταφορών συνολικά για το διάστημα 1994-2003 ήταν για τον λιμένα της Πάτρας της τάξης του 4,84%.

Εντούτοις, οι προοπτικές του λιμένα της Πάτρας δεν προδιαγράφονται ιδιαίτερα θετικές για τους εξής τρεις λόγους:

1. Ο υφιστάμενος λιμένας αλλά και ο νέος που κατασκευάζεται (με ιδιαίτερη καθυστέρηση) δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των σύγχρονων επιβατικών - οχηματαγωγών

πλοίων. Χαρακτηριστικά είναι τα δημοσιεύματα στα οποία αναφέρεται ότι πολλοί ναυτιλιακοί πράκτορες και φορείς της περιοχής, θεωρούν τον νέο λιμένα «*ξεπερασμένο*» πριν ακόμα ολοκληρωθεί η κατασκευή του[25]. Αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με το Μητρώο Λιμένων (2000), το προγραμματικό σχέδιο του νέου λιμένα εγκρίθηκε το 1994 (τα έργα ξεκίνησαν το 1997) και το οποίο προβλέπει την ανάπτυξη του λιμένα αυτού στην Ακτή Δυμαίων σε δύο φάσεις νότια και βόρεια αντιστοίχως της εκβολής του ποταμού Διακονάρη.

2. Ο λιμένας δεν διαθέτει ικανοποιητική οδική και σιδηροδρομική πρόσβαση (σημ. το πεπαλαιωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο αν και διέρχεται σχεδόν μέσα από τον λιμένα δεν διαθέτει έως σήμερα τις κατάλληλες υποδομές για την διενέργεια συνδυασμένων μεταφορών). Όλα τα φορτηγά αυτοκίνητα, περνούν μέσα από την πόλη καταστρέφοντας ένα από τα ωραιότερα τμήματά της (περιοχή Πελεκάνου), ενώ ο νέος λιμένας δεν είναι δυνατό να λειτουργήσει αν δεν συνδεθεί πρωτίστως με τον κόμβο Κ5 της μεγάλης Παράκαμψης της Πάτρας, που προσφάτως τέθηκε στην κυκλοφορία. Σημειώνεται, πως εάν δεν βελτιωθεί η κάκιστη σε ποιότητα εθνική οδός Πατρών - Αθήνας πολλά εμπορεύματα και επιβάτες από την ευρύτερη περιοχή της Αττικοβοιωτίας στο μέλλον μπορεί να προσανατολιστούν στο να χρησιμοποιήσουν τον μικρότερο θαλάσσιο διάπλου της Αδριατικής, μέσω Ηγουμενίτσας, χρησιμοποιώντας είτε τον αναβαθμισμένο οδικό άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη και την Εγνατία Οδό, είτε (μελλοντικά εάν υλοποιηθεί) τον Ε65. Επίσης, ήδη έχει ξεκινήσει και επανεμφανίζεται δειλά - δειλά το παλαιό και για δεκαετίες, αποκλειστικά οδικό, δρομολόγιο: Δυτική Ευρώπη - Ελλάδα - Ανατολή, μέσω π. Γιουγκοσλαβίας, καθώς οι πολιτικοκοινωνικές καταστάσεις στην περιοχή σταθεροποιούνται και οι υποδομές συντηρούνται και αναβαθμίζονται.

3. Με την ζεύξη του Ρίου - Αντιρρίου ο λιμένας του Αστακού [και δευτερευόντως η Ηγουμενίτσα εφόσον δεν έχει ολοκληρωθεί η Ιόνια Οδός (σημ. έχει όμως κατασκευαστεί η υποθαλάσσια ζεύξη Ακτίου - Πρεβέζης, η παράκαμψη του Αγρινίου κ.α.)] αναδεικνύεται ο σοβαρότερος αντίπαλος του λιμένα της Πάτρας. Ένα μικρής κλίμακας οδικό έργο, σε συνδυασμό με έναν έτοιμο σχεδόν λιμένα και μια ικανοποιητική απόδοση κόστους - χρόνου (ναύλο, διόδια ζεύξης, ώρες αναχωρήσεων κ.α.) μπορούν να οδηγήσουν εύκολα τις ναυτιλιακές εταιρίες εκτός Πάτρας (ήδη έχουν δημοσιευτεί οι πρώτες κινήσεις των ναυτιλιακών εταιριών βλ. ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2002 β). Η προοπτική αυτή θέτει σε κίνδυνο την επένδυση του νέου λιμένα της Πάτρας ο οποίος είναι σχεδόν 100% προσανατολισμένος στην εξυπηρέτηση επιβατικών - οχηματαγωγών πλοίων (μόνο 500μ. κρηπίδωμα από τα 2.500μ., κατασκευάζονται για αποκλειστική εξυπηρέτηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων).

Η διέξοδος για τον λιμένα της Πάτρας μπορεί να έρθει από την εκτέλεση εργασιών που δεν έχουν και τόσο άμεση σχέση με τις λιμενικές εργασίες. Η πρόσφατη εξαγορά από τον Ο.Λ.Π.Α. των εγκαταστάσεων και των οικοπέδων (200.000 τ.μ. περίπου) του πρώην βιομηχανικού συγκροτήματος της Πειραϊκής Πατραϊκής στην Ακτή Δυμαίων της Πάτρας [ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ (2003 θ), ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, 2003], σε άμεση επαφή με τον νέο

---

[25] Μεταξύ άλλων: «*το πρόβλημα εντοπίζεται και στον σχεδιασμό των προβλητών, οι οποίες έχουν προβλεφθεί με την μορφή σκαλοπατιών, προκειμένου να πλοία να πλαγιοδετούν, καθώς τα μεγέθη (από 168 έως 203 μ.) δεν εξυπηρετούν την τάση ναυπήγησης των νέων επιβατικών πλοίων, τα οποία κατασκευάζονται όλο και πιο μεγάλα. Ήδη δεν είναι λίγα τα πλοία που καταπλέουν στο λιμάνι της Πάτρας, των οποίων το μέγεθος ξεπερνά τα 200 μέτρα*» (ΕΞΠΡΕΣ, 2002 β). Ο νέος Περιφερειάρχης κ. Π. Καββαδάς, δήλωσε ότι «*Έχει ξεπεραστεί ήδη πριν ακόμη την κατασκευή του*». Ο νέος λιμένας, στην περίπτωση που διατηρήσει το αρχικό του σχεδιασμό, υπολογίζεται ότι θα είναι έτοιμο 12 χρόνια μετά την έναρξη κατασκευής του (ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, 2005 α).

κατασκευαζόμενο λιμένα της Πάτρας, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την υιοθέτηση από μεριά του Ο.Λ.Π.Α. νέων δραστηριοτήτων, ακόμα - ακόμα και της βιολογικής επεξεργασίας μέρους των αστικών λυμάτων της πόλης, καθώς η Πειραϊκή Πατραϊκή διέθετε έναν πρωτοποριακό για την εποχή που κατασκευάστηκε, μεγάλο σε μέγεθος, βιολογικό καθαρισμό για τις εγκαταστάσεις της. Η προδιαγραφόμενη μείωση των εξυπηρετούμενων επιβατικών - οχηματαγωγών πλοίων (όπως αναλύθηκε ανωτέρω) και η αυξανόμενη τάση δημιουργίας υποδομών και υπηρεσιών εφοδιαστικής (logistics) μπορούν να μετατρέψουν τον λιμένα ως ένα περιφερειακό κέντρο αποθήκευσης και διανομής σε εθνικό (αλλά και γιατί όχι) και σε διεθνές επίπεδο, με την προϋπόθεση όμως της τροποποίησης του νέου λιμένα, της αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου και αξιοποίησης, για αυτό το σκοπό, της περιουσίας της Πειραϊκής Πατραϊκής. Ο κύριος λιμένας της Πάτρας θα μπορεί εν μέρει να εξυπηρετεί τα εναπομείναντα επιβατικά - οχηματαγωγά πλοία, ενώ ένα σημαντικό του τμήμα πρέπει να αποδοθεί στην πόλη, ύστερα από ειδικές παρεμβάσεις ανάπλασης θαλάσσιου μετώπου, καταργώντας έτσι για δεκαετίες το τείχος που έχει δημιουργηθεί ανάμεσα στους κατοίκους και την θάλασσα (Παναγώπουλος Ν. & Αργυριάδου Ε., 2003).

Λιμένας Όρμου Πλατιγιάλι Αστακού

Αν και μέχρι στιγμής, όπως αναφέρθηκε και στο κεφ. 9 για τους ιδιωτικούς λιμένες, η ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού δεν έχει ξεκινήσει ακόμη την λειτουργία της, κρίνεται σκόπιμο να υπολογιστεί ο λιμένας αυτός στην εθνική διάρθρωση των λιμένων της χώρας που επιχειρείται σε αυτό το κεφάλαιο. Η απομονωμένη από αστικές χρήσεις θέση του λιμένα (όχι συγκρούσεις χρήσεων, όχι οχλήσεις), η μεγάλη χερσαία και πολεοδομημένη ζώνη του (1.500 στρέμματα), το μεγάλο του φυσικό βύθισμα (μέχρι και 25 μ. κάτω από την κατώτατη ρηχία) (Ρογκάν Α., 2003), το εύρος των επιχορηγήσεων αλλά κυρίως των αδειοδοτήσεων που έχει λάβει από το κράτος (ελεύθερη ζώνη, βιομηχανική περιοχή, παροχή υπηρεσιών κ.α.), η προοπτική της εγκατάστασης βιομηχανικών - βιοτεχνικών επιχειρήσεων που θα τροφοδοτούν και θα τροφοδοτούνται άμεσα από τον λιμένα, απολαμβάνοντας ταυτόχρονα τα γενικότερα πλεονεκτήματα μιας ΒΕ.ΠΕ. (κοινές επιχειρηματικές υποδομές όπως εκθεσιακά κέντρα, προηγμένα συστήματα τηλεπικοινωνιών, κοινές κοινωνικές εξυπηρετήσεις όπως παιδικοί σταθμοί, εστιατόρια, δημιουργία συνεργιών μεταξύ των επιχειρήσεων κ.α.), η προοπτική της σύνδεσης της ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. με την Ιόνια οδική και κυρίως με την σιδηροδρομική Οδό (προβλέπεται στο σχέδιο που κατατέθηκε στην Ε.Ε. για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών), η πιο σύγχρονη κατασκευαζόμενη προβλήτα εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων σε όλη την χώρα, είναι μερικά από τα πλεονεκτήματα του νέου αυτού λιμένα, που προβλέπεται να παίξει σημαντικό ρόλο στην εθνική λιμενική βιομηχανία στο άμεσο μέλλον. Υπενθυμίζεται ότι η ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού είναι μόνη από τις υπόλοιπες τρεις Ελεύθερες λιμενικές ζώνες της χώρας (Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο) που μπορεί να αναπτύξει (σε τόσο μάλιστα εκτεταμένη έκταση) βιομηχανικές δραστηριότητες και μάλιστα μέσα σε έδαφος της Ε.Ε. και ο μόνος λιμένας της χώρας που διοικείται με βάση τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, έχοντας την δυνατότητα να αξιοποιήσει σύγχρονες μορφές διοίκησης λιμένων (port management).

Ο λιμένας αυτός, από την στιγμή που ξεκινήσει και λειτουργήσει, μπορεί να αποδείξει ή όχι την επίπτωση ενός λιμένα στην περιφερειακή ανάπτυξη. Σήμερα, η Αιτωλοακαρνανία συγκεντρώνει το 2% περίπου του πληθυσμού της χώρας (κυρίως γεωργικό), με τάσεις μείωσης ενώ το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. του νομού είναι περίπου €9.270 (δηλ. έχει την 38η θέση στην συνολική κατάταξη των 52 νομών της χώρας βλ. ΕΠΙΛΟΓΗ - Νομοί, 2002). Αν και η ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού έχει συμβατική υποχρέωση, βάση του συμβολαίου που υπόγραψε με την

Ε.Τ.Β.Α. (παρ. 6.7 & παρ. 6.7) να δημιουργήσει τουλάχιστον 2.000 θέσεις εργασίας (BLG, 2000) κατά την διάρκεια των 5 πρώτων ετών (200+300+400+500+600) λειτουργίας του και μάλιστα, παρά την υποχρέωση να τηρήσει τους κανόνες αμερόληπτης σκέψης και ισότητας, τα άτομα αυτά να προσληφθούν από τους κατοίκους της άμεσης περιοχής, εντούτοις, η ανάπτυξη δεν έρχεται μόνο από νέες θέσεις εργασίας. Για την αποδοτικότερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία του λιμένα απαιτούνται, πέρα από την βελτίωση των χερσαίων συνδέσεων του τα εξής:

- Τη δημιουργία ποιοτικών κοινωνικών υποδομών (νοσοκομεία, σχολεία, παιδικοί σταθμοί κ.α.) στην ευρύτερη περιοχή του Αστακού - Αγρινίου με σκοπό να κρατηθεί το υψηλόμισθο στέλεχος και η οικογένειά του, των επιχειρήσεων που λειτουργούν στην ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ., στην περιοχή και όχι στην Πάτρα, που λόγω της γέφυρας, εκτός της συντόμευσης της διαδρομής κατά 45' (σημ. η διαδρομή Πάτρα - Πλατιγιάλου πραγματοποιείται υπό φυσιολογικές συνθήκες στα 25'-30'), δεν θα αντιμετωπίζει πλέον και τον αστάθμητο παράγοντα της αδυναμίας διαπόρθμευσης λόγω καιρικών συνθηκών.
- Τη σταθερή αεροπορική σύνδεση είτε με την ενίσχυση του ρόλου του αεροδρομίου του Ακτίου είτε και της ενίσχυσης του μικρού αεροδρομίου του Αγρινίου. Στελέχη από την Αθήνα και κυρίως από το εξωτερικό αλλά και ανταλλακτικά και ευαίσθητα προϊόντα που απαιτούνται στην ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. ή εξάγονται από αυτήν είναι αναγκαίο να συνδέονται με ποιοτική, γρήγορη αεροπορική σύνδεση.
- Την ενίσχυση του εμπορευματικού φόρτου του λιμένα και από φορτία εκτός ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Για τον σκοπό αυτό κρίνεται αναγκαία η βελτίωση της αγροτοκτηνοτροφικής παραγωγής της περιοχής και η ποιοτική επεξεργασία της σε μικρότερης έντασης ΒΙ.ΠΕ., όπως ΒΙΟ.ΠΑ., τόσο στο Αγρίνιο, στο Μεσολόγγι όσο και στη Ναύπακτο.
- Την δημιουργία ανεξάρτητου πανεπιστημιακού τμήματος ή κατεύθυνσης στα ήδη υφιστάμενα ανώτατης εκπαίδευσης ιδρύματα της περιοχής με εξειδίκευση στις μεταφορές, την αποθήκευση, την βιομηχανική παραγωγή και γενικότερα στην εφοδιαστική (logistics) με σκοπό να συνδεθεί η παραγωγή με την εκπαίδευση.
- Τη ανάδειξη και την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου της περιοχής, για την δημιουργία ενός ποιοτικού και αξιοβίωτου τοπίου, ικανού να προσελκύσει και να διατηρήσει εργαζόμενους καθώς επίσης και να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις να αναπτυχθούν και άλλοι (αλληλένδετοι) κλάδοι της οικονομίας, όπως ο τουρισμός.

Άλλοι λιμένες της Περιφέρειας είναι:

Ο **λιμένας Αιγίου** ο οποίος από το 1998 έχει σταματήσει να παρουσιάζει οποιαδήποτε εμπορευματική κίνηση. Σημειώνουμε ότι ο λιμένας βρίσκεται σε φάση ανακατασκευής με προοπτική την δημιουργία δύο ράμπων για πλοία επιβατικά - οχηματαγωγά ή Ro-Ro και μια θέση για ένα μικρό φορτηγό πλοίο 15.000 κόρων. Ο λιμένας πέραν του ότι παρουσιάζει ένα ενδιαφέρον καθώς μέσα από αυτόν διέρχεται η πελοποννησιακή σιδηροδρομική γραμμή και σε μικρή απόσταση η εθνική οδός (χωρίς την ενόχληση του αστικού ιστού της πόλης) δεν φαίνεται να πρωταγωνιστεί στον εμπορευματικό τομέα εξαιτίας της ισχυρής παρουσίας του λιμένα της Πάτρας (και των άλλων λιμένων της σειράς) ενώ οι τοπικές βιομηχανίες - βιοτεχνίες (βλ. ΕΤΕΛ) που θα μπορούσαν να τροφοδοτούν και να τροφοδοτούνται από τον λιμένα έχουν ακολουθήσει και αυτές την φθίνουσα πορεία των αντίστοιχων αχαϊκών επιχειρήσεων. Ο λιμένας μπορεί να αξιοποιηθεί ως πορθμείο, αξιοποιώντας παράλληλα ένα μέρος από τα ανοιχτού τύπου πλοία του Ρίου - Αντιρρίου που αποσύρθηκαν λόγω της γέφυρας, με τις ακτές της Ρούμελης και κυρίως με τους λιμένες της Ερατινής και Γαλαξιδίου.

Μια τακτική πορθμειακή γραμμή με ικανοποιητικό κόστος εισιτηρίου θα αποσπάσει από την Γέφυρα σημαντικό μερίδιο από τα εμπορεύματα και τους επιβάτες που θέλουν να ταξιδεύσουν στην περιοχή της Άμφισσας και του Παρνασσού από την Αθήνα και την Πελοπόννησο.

Ο **λιμένας Κατακόλου**, ο οποίος παρουσιάζει μικρή εμπορευματική κίνηση της τάξης των 40.000 τόνων ετησίως προσδιορίζεται (και μέσα από τις προτάσεις του Περιφερειακού Πλαισίου) να γίνει Ειδικός Τουριστικός Λιμένας ευρύτερης ακτινοβολίας σε συνάρτηση με τον εθνικής σημασίας αρχαιολογικό χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας και τις διαπεριφερειακές τουριστικές - πολιτιστικές διαδρομές Ολυμπία - Επίδαυρος - Μυκήνες και Ολυμπία - Ήλιδα - Δελφοί, με εισροές από Ιταλία και Αδριατικό Διάδρομο.

Ο **λιμένας και οι σκάλες Αμφιλοχίας** λόγω της ζεύξης Ακτίου - Πρεβέζης έχει πάψει να λειτουργεί ως τοπικό λιμάνι επικοινωνίας. Εντούτοις, παρουσιάζει ένα υψηλό ποσοστό εκφορτώσεων από εσωτερική ναυσιπλοΐα της τάξης των 270.000 τόνων περίπου το χρόνο και αφορά κατά κύριο λόγω πετρελαιοειδή, για την τροφοδότηση της ευρύτερης περιοχής. Η σκοπιμότητα παύσης λειτουργίας του λιμένα κρίνεται από πολλούς επιβεβλημένη και άμεσα εκτελεστή καθώς ο λιμένας βρίσκεται εντός του προστατευόμενου τόσο από την διεθνή περιβαλλοντική σύμβαση RAMSAR όσο και του εθνικού καταλόγου «*Φύση 2000*» (NATURA) Αμβρακικού Κόλπου, ενώ έχουν σημειωθεί και (περιορισμένης ευτυχώς) θαλάσσια ατυχήματα. Η τροφοδοσία με πετρελαιοειδή της ευρύτερης περιοχής μπορεί να γίνει είτε από τον νέο λιμένα της Ηγουμενίτσας (ο οποίος ήδη εξυπηρετεί δύο εταιρίες) είτε (ακόμη καλύτερα) από τον νέο λιμένα Πλατυγιαλίου Αστακού.



ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 10.1.

Σκάλα εκφόρτωσης πετρελαιοειδών στην Αμφιλοχία εντός του περιβαλλοντικά προστατευόμενου Αμβρακικού κόλπου. Ανάμεσα στην σκάλα φόρτωσης και στις εγκαταστάσεις διέρχεται ο κεντρικός οδικός άξονας πρόσβασης της πόλης, θέμα που δημιουργεί επιπρόσθετα προβλήματα ασφαλείας.

Πηγή: Ε. Κυριαζόπουλος (2005)

Τέλος, ενδιαφέρον θα παρουσιάσουν στο μέλλον οι λιμένες που θα αναπτύξουν εμπορευματικούς κόμβους με την σιδηροδρομική Ιόνια Οδό. Αν και η μελέτη δεν έχει ολοκληρωθεί, το σίγουρο είναι πως πέρα από τους λιμένες των Πατρών και του Πλατυγιαλίου Αστακού εμπορευματικοί λιμενο-σιδηροδρομικοί κόμβοι προβλέπονται να υπάρχουν στο Μεσολόγγι και το Κρυονέρι της Αιτωλοακαρνανίας καθώς και σε τρεις, το πολύ, λιμένες του Νομού Ηλείας.

10.2.2.3. Περιφέρεια Ιονίων Νήσων

10.2.2.3.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας

Η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων είναι μία από τις πλέον «*περιφερειακές*» ενότητες της Ελλάδας, λόγω της γεωγραφικής της θέσης και του νησιωτικού χαρακτήρα της, αν και η Περιφέρεια αυτή είναι η μόνη Περιφέρεια της χώρας που συνορεύει (δια θαλάσσης) με την Ε.Ε.. Ο ρόλος της Περιφέρειας σε Διεθνές-Ευρωπαϊκό επίπεδο προσδιορίζεται στα πλαίσια της λειτουργίας της ευρύτερης περιοχής της Ν.Α. Ευρώπης ως ενιαίου πόλου τουριστικής ανάπτυξης που θα ανταγωνιστεί άλλους εκτός Ευρώπης τουριστικούς προορισμούς με προσανατολισμό στον ποιοτικό τουρισμό του ευρύτερου πολιτιστικού χώρου της Μεσογείου-Αδριατικής. Ενδεικτικό της σημασίας των Ιονίων Νήσων στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση είναι, όπως ήδη έχει αναφερθεί στο κεφ. 5, η ενσωμάτωση στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών της **θαλάσσιας αρτηρίας της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης** (σύνδεση της Αδριατικής με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο για να περιληφθεί η Κύπρος). Η ανάδειξη αυτού του ρόλου της περιφέρειας απαιτεί μεταξύ άλλων την περαιτέρω αξιοποίηση του αεροδρομίου της Κέρκυρας και του λιμένα της Ηγουμενίτσας (αλλά και της Πάτρας και της Κυλλήνης), και ταυτόχρονη βελτίωση των ενδο-περιφερειακών μεταφορικών αξόνων (θαλάσσιων και εναέριων) κυρίως μέσω του λεγόμενου ***διαμήκη αναπτυξιακού άξονα βορρά-νότου / Ιόνιος Διάπλους***[26].

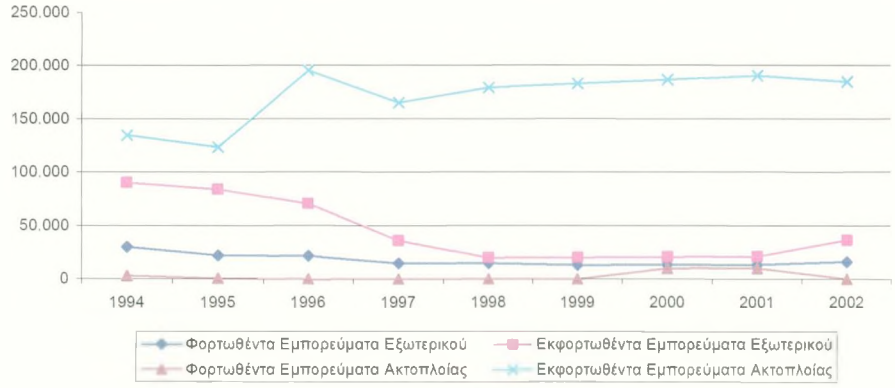
10.2.2.3.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας

Λιμένας Κέρκυρας

Ο λιμένας της Κέρκυρας, είναι ο μόνος από τους λιμένες των Ιονίων Νήσων που έχει μετεξελιχθεί σε Οργανισμό Λιμένος, με την επωνυμία Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε. (Ο.Λ.Κ.). Είναι καθαρά επιβατικός και τουριστικός λιμένας (κρουαζιερόπλοια) και τα όποια εμπορεύματα (περίπου 240.000 τόνοι περίπου ετησίως) μεταφέρονται ακτοπλοϊκώς σε φορτηγά αυτοκίνητα και αφορούν κυρίως την τροφοδοσία του νησιού, είτε σε τρόφιμα είτε σε αδρανή υλικά που είναι απαραίτητα για την υποστήριξη της τουριστικής βιομηχανίας.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.22.

Εμπορευματική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένα Κερκύρας (σε χιλιάδες τόνους)

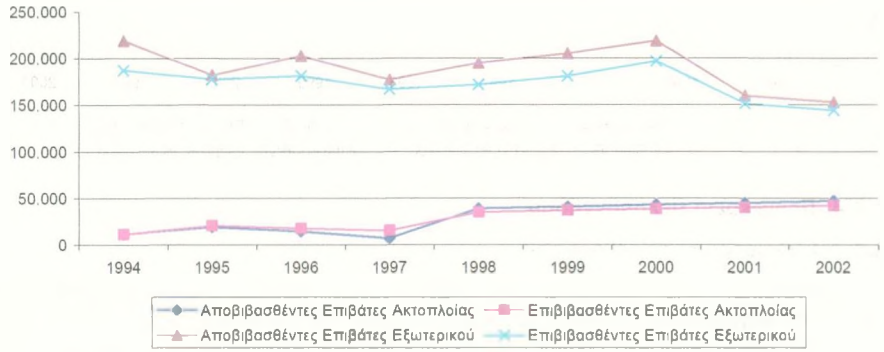


[26] Προτεινόμενη διαδρομή: Κέρκυρα, Γάϊος, Βασιλική, Σάμη, Πισαετός, Ζάκυνθος, σύνδεση του οδικού διαμήκους άξονα των μεγάλων νησιών με τους λιμένες-αεροδρόμια, επέκταση της διασύνδεσης των αεροδρομίων Κέρκυρας, Ακτίου, Κεφαλονιάς και Ζακύνθου από την επιδοτούμενη αρθρωτή πτήση που λειτουργεί από τον Απρίλιο του 2003

Αντιθέτως η επιβατική κίνηση του λιμένα εμφανίζεται ικανοποιητική, η οποία όμως, σημειώνεται, είναι άμεσα εξαρτημένη από το τουριστικό προϊόν που παράγει το νησί. Από τα στοιχεία φαίνεται πως οι ξένοι επισκέπτες επισκέπτονται το νησί απευθείας από τους ιταλικούς λιμένες και επιστρέφουν από τον Ο.Λ.Κ., ενώ κάποιοι (ελάχιστοι) από αυτούς θεωρούν το νησί ως πρώτο σταθμό των διακοπών τους. Αν και οι ξένοι άμεσοι επισκέπτες χρησιμοποιούν περισσότερο τον λιμένα από ότι οι τουρίστες από την Ελλάδα τα τελευταία χρόνια εμφανίζεται αισθητή κάμψη της επιβατικής κίνησης του εξωτερικού (-2% περίπου ετησίως βάση του μέσου ρυθμού μεταβολής) ενώ αντιθέτως υπάρχει μια σταθερή άνοδος της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (+8,5% περίπου ετησίως βάση του μέσου ρυθμού μεταβολής).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.23.

Επιβατική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένα Κερκύρας (σε χιλιάδες επιβάτες)

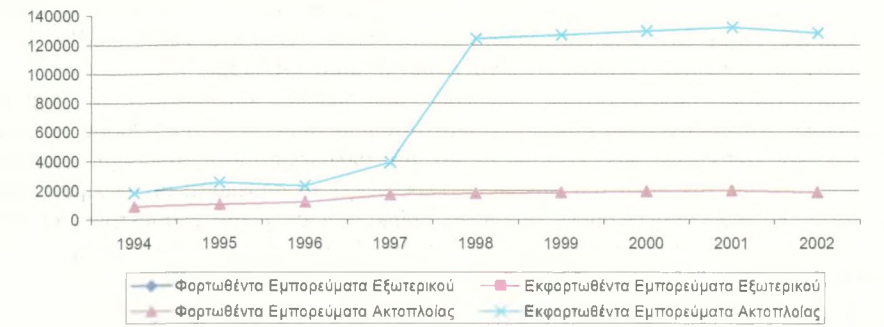


Λιμένας Σάμης

Δεύτερος σε εμπορευματική και επιβατική κίνηση της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων είναι η Σάμη Κεφαλληνίας. Ο λιμένας ανήκει διοικητικά στο Δια-Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κεφαλληνίας - Ιθάκης (Δήμοι: Αργοστολίου, Ερίσσου, Ιθάκης, Λειβαθούς, Παλικής Πυλαρέων, Σάμης) και από αυτόν διακινούνται περίπου 100.000 τόνοι εμπορευμάτων - τροφοδοσία του νησιού. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής των φορτώσεων εμπορευμάτων από τον λιμένα για το διάστημα 1994-2002 ήταν της τάξης του 9,75% ενώ ο αντίστοιχος ρυθμός στις εκφορτώσεις ήταν της τάξης του 28,53% (!), όπως χαρακτηριστικά φαίνεται και από το κάτωθι διάγραμμα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.24.

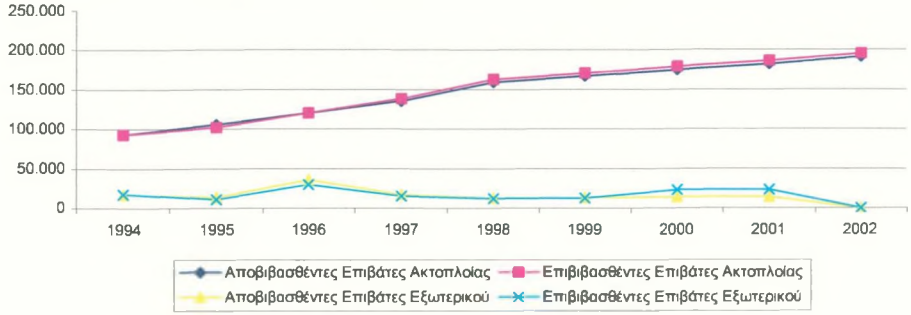
Εμπορευματική Κίνηση του Λιμένα Σάμης Κεφαλληνίας (σε χιλιάδες τόνους)



Στον επιβατικό τομέα αίσθηση προκαλεί η κλιμακούμενη αύξηση της εσωτερικής επιβατικής κίνησης (συνολικά περίπου 340.000 επιβάτες κάθε έτος - ο μέσος ρυθμός μεταβολής ήταν για το διάστημα 94-02 της τάξης του 7,64%) αλλά και η μικρή κίνηση με απευθείας πλόες από το εξωτερικό. Δυστυχώς, μετά το 2001 φαίνεται πως οι διεθνείς πλόες διακόπτονται.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.25.

Επιβατική Κίνηση του Λιμένα Σάμης Κεφαλληνίας (σε χιλιάδες επιβάτες)



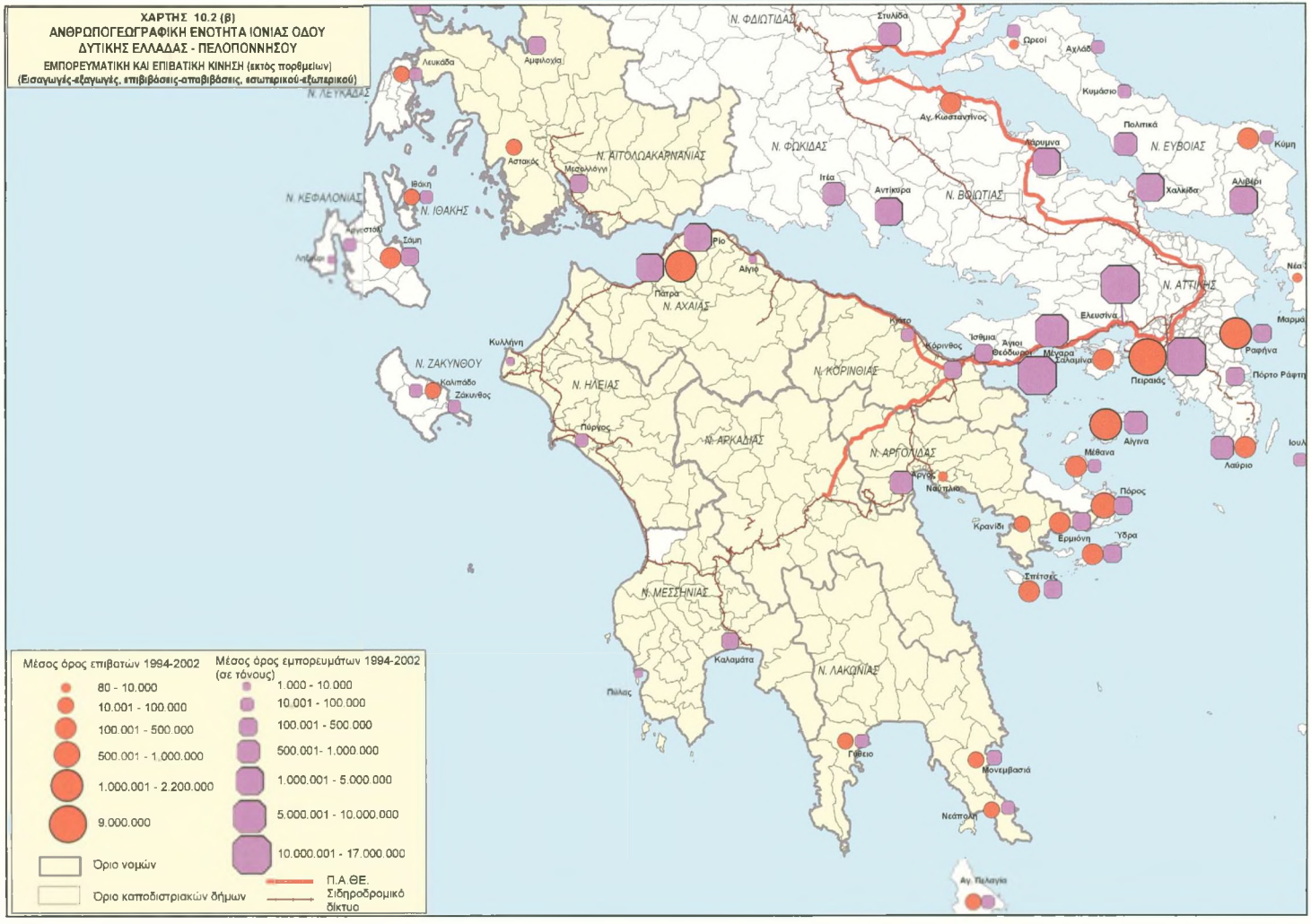
10.2.2.4. Περιφέρεια Πελοποννήσου

10.2.2.4.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας

Η Περιφέρεια όπως χαρακτηριστικά λέγεται βρίσκεται σε «*γωνιακή θέση*» τόσο από πλευράς χωρικών συγκεντρώσεων αστικού πληθυσμού και παραγωγικών δραστηριοτήτων, όσο και από πλευράς ύπαρξης (ή κατασκευής) μείζονος σημασίας αξόνων και κόμβων μεταφορών, ενώ παράλληλα δε διαφαίνονται, μεσοπρόθεσμα, οι προοπτικές δημιουργίας ενός ισχυρού περιφερειακού πόλου ανάπτυξης εθνικής-διεθνούς σημασίας (το ρόλο αυτό ίσως τον αναλάβει η Καλαμάτα, στην οποία, στα πλαίσια της Ιταλικής Προεδρίας της Ε.Ε. και των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, αποφασίσθηκε ότι θα ξεκινάει ο σιδηροδρομικός άξονας της Ιόνιας Οδού). Έτσι η Περιφέρεια πέρα από την απαρχαιωμένη ΠΑΘΕ που χρειάζεται αναβάθμιση, την μελλοντική οδική και σιδηροδρομική Ιόνια Οδό (όπου το πελοποννησιακό τμήμα αναμένεται να υστερήσει χρονικά σε σχέση με το τμήμα πάνω από τον Πατραϊκό) και κάποιες άλλες συνδέσεις που χρειάζονται αναβάθμιση (βλ. Τρίπολη - Καλαμάτα) ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι θαλάσσιοι άξονες ανάπτυξης όπως ο (πετρελαϊκός) άξονας - λιμένας των Αγ. Θεοδώρων με τον ευρύτερο Εθνικό και Μεσογειακό Χώρο, ο άξονας λιμένας Καλαμάτας - Κύθηρα - Κρήτη - Ιταλία - Μεσόγειος, ο άξονας λιμένας Καλαμάτας - λιμένας Πάτρας - Αδριατική (short sea shipping), ο άξονας λιμένας Γυθείου - Κύθηρα - Κρήτη και ο θαλάσσιος άξονας Ναύπλιο - Πειραιάς - νησιά Σαρωνικού - Κυκλάδες. Πέρα από την **Καλαμάτα** η οποία φαίνεται να μετεξελίσσεται σε δυναμικό μεταφορικό κέντρο, άλλοι πόλοι ανάπτυξης της Περιφέρειας σε σχέση με τις μεταφορές προβλέπεται να γίνουν η **Κόρινθος-Ίσθμια** (Περιφερειακός πόλος ανάπτυξης, ΠΑΘΕ, σιδηροδρομική σύνδεση, πολεοδομικό συγκρότημα με σημαντικό πληθυσμιακό και παραγωγικό σύνολο) και το **Ναύπλιο** (λιμένας εξυπηρέτησης τουρισμού, αναψυχής και εμπορευματικής κίνησης με ισχυρές αλληλεξαρτήσεις και συμπληρωματικές δραστηριότητες με την πόλη του Άργους). Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι οι λιμένες Αγίων Θεοδώρων, Κορίνθου και Ίσθμιων οι οποίοι βρίσκονται σε μικρή χιλιομετρική απόσταση μεταξύ τους στο άνω άκρο των ορίων της διοικητικής Περιφέρειας, διαχειρίζονται το 92% περίπου των εμπορευματικών μεταφορών της Περιφέρειας Πελοποννήσου.

Αναλυτικότερα:

ΧΑΡΤΗΣ 10.2 (β)
ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ (εκτός πορθμείων)
(Εισαγωγές-εξαγωγές, επιβιβάσεις-αποβιβάσεις, εσωτερικού-εξωτερικού)



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΥΕΝ/ΕΣΥΕ. Ιδία επεξεργασία

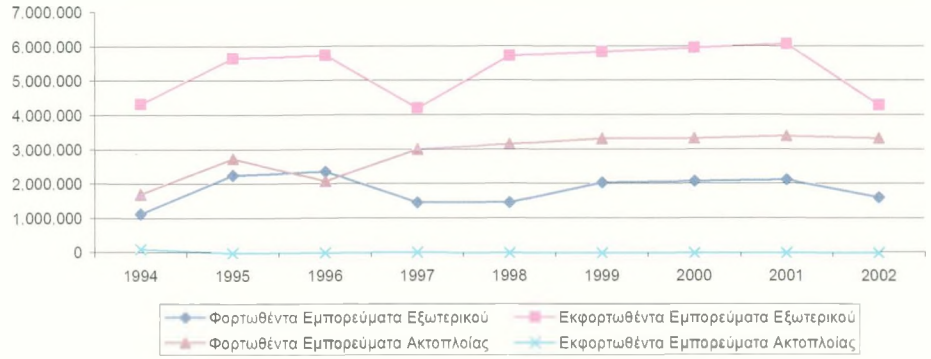
10.2.2.4.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας

Λιμένας Αγίων Θεοδώρων

Το 85% των εμπορευματικών μεταφορών της Περιφέρειας (10.000.000 τόνους το χρόνο περίπου) εκτελεί ο λιμένας των Αγίων Θεοδώρων, ο οποίος όμως είναι αποκλειστικά λιμένας εξυπηρέτησης πετρελαιοφόρων πλοίων για τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων της περιοχής και κυρίως εξυπηρετεί εισαγωγές αργού πετρελαίου, το οποίο αφού επεξεργάζεται στα διυλιστήρια επαναφορτώνεται σε άλλα πετρελαιοφόρα και είτε επανεξάγεται στο εξωτερικό είτε διανέμεται σε άλλους ελληνικούς λιμένες.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.26.

Εμπορευματική Κίνηση του Λιμένα Αγίων Θεοδώρων (σε χιλιάδες τόνους)



Οι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής των επιμέρους λιμενικών δραστηριοτήτων, για το διάστημα 19994-2002 είναι:

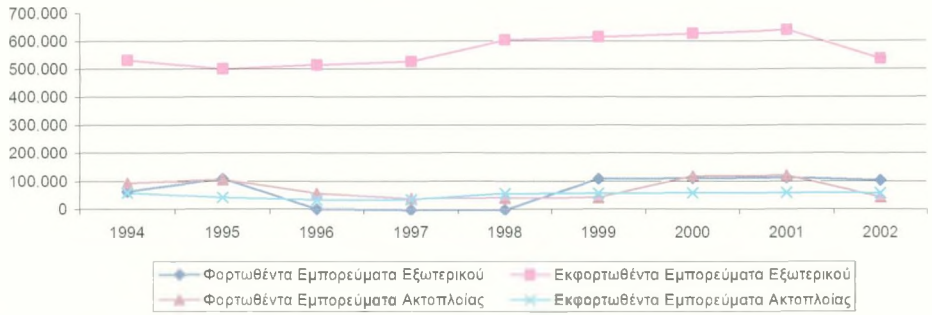
Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
2,09%	1,40%	7,19%	-23,33%

Λιμένες Κορίνθου & Ίσθμιων

Αν και πρόκειται για δύο διαφορετικούς λιμένες με βάση την χωρική τους ανάπτυξη [ο ένας βρέχεται από τον Κορινθιακό ενώ ο άλλος (μαζί με τις εγκαταστάσεις που ελέγχει λιμενικά) βρέχεται από τον Σαρωνικό], αλλά και την φυσιογνωμία τους [ο ένας εξυπηρετεί Ro-Ro πλοία με φορτηγά αυτοκίνητα αλλά δειλά-δειλά και εμπορευματοκιβώτια, ενώ ο άλλος εξυπηρετεί πλοία χύδην φορτίου για τις τοπικές βιομηχανίες (βλ. σόγια)] εντούτοις οι δύο αυτοί λιμένες λειτουργούν (και μπορούν ακόμη περισσότερο στο μέλλον να λειτουργήσουν) συμπληρωματικά ενώ τροφοδοτούν την ανάπτυξη και τροφοδοτούνται με εργατικό δυναμικό και άλλα στοιχεία από το ίδιο σημαντικό πολεοδομικό συγκρότημα, αυτό της Κορίνθου. Οι δύο αυτοί λιμένες, οι οποίοι βρίσκονται στα δύο άκρα ενός πολύ σημαντικού ναυτιλιακού κόμβου, αυτού της διώρυγας της Κορίνθου, διαχειρίζονται από κοινού 800.000 τόνους εμπορευμάτων το χρόνο, με τον λιμένα των Ίσθμιων να υπερέχει κατ' ελάχιστο από αυτόν της Κορίνθου.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.27.

Εμπορευματική Κίνηση των Λιμένων Κορίνθου & Ίσθμιων (σε χιλ. τόνους)



Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής των δύο λιμένων για το διάστημα 1994-2002 ήταν ως εξής:

	Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
Κόρινθος	Περιοδικά	6,31%	-10,89%	6,75%
Ίσθμια	Περιοδικά	0,30%	15,67%	2,96%

Τόσο η περιορισμένη κίνηση του Ισθμού, η οποία έχει συμπιέσει το κόστος διέλευσης των πλοίων, όσο και η δομή της ελληνικής εσωτερικής εμπορευματικής ναυσιπλοΐας, δεν επιτρέπουν για την ώρα, την δημιουργία σύνδεσης με μέσα σταθερής τροχιάς (στα πρότυπα άλλων διωρύγων) μεταξύ των δύο λιμένων. Επίσης, ο λιμένας της Κορίνθου, αν και διαθέτει σήμερα περιορισμένα κρηπιδώματα και ελάχιστο χερσαίο χώρο (περίπου 14.000 τ.μ.), με κατάλληλες τεχνικές υποδομές μπορεί να συνδεθεί με εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο περνά πλησίον του. Η προοπτική αυτή (σε συνδυασμό φυσικά με την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών της χώρας γενικότερα) μπορεί να «εκτινάξει» την εμπορευματική κίνηση του λιμένα της Κορίνθου για την εξυπηρέτηση των εμπορευματοκιβωτίων Ιταλίας - Λεκανοπεδίου Αττικής. Όπως έχει αναφερθεί το θαλάσσιο ταξίδι είναι σαφώς ο πιο οικονομικότερος τρόπος μεταφοράς από οποιοδήποτε άλλο μέσο. Έτσι, λοιπόν εμπορευματοκιβώτια της διαδρομής Δυτικής Ευρώπης (μέσω Ιταλίας) - Λεκανοπέδιο Αττικής, μπορούν αντί να κάνουν είτε τον περίπλου της Πελοποννήσου είτε τον διάπλου του Ισθμού, είτε να ακολουθήσουν στο μέλλον την προβλεπόμενη συνδυασμένη μεταφορά (πλοίο - τρένο) μέσω του λιμένα της Πάτρας, η πιο συμφέρουσα λύση διαφαίνεται να είναι ένας συνδυασμένος (τρένο - πλοίο) λιμένας της Κορίνθου ή (πιθανόν ακόμη καλύτερα) ένας συνδυασμένος (τρένο - πλοίο) λιμένας στην ευρύτερη περιοχή του Λουτρακίου. Η συνδυασμένη αυτή μεταφορά μπορεί να εκμεταλλευτεί στο μέγιστο κάθε ένα από τα πλεονεκτήματα που προσφέρει τόσο οι θαλάσσιες όσο και οι σιδηροδρομικές μεταφορές.

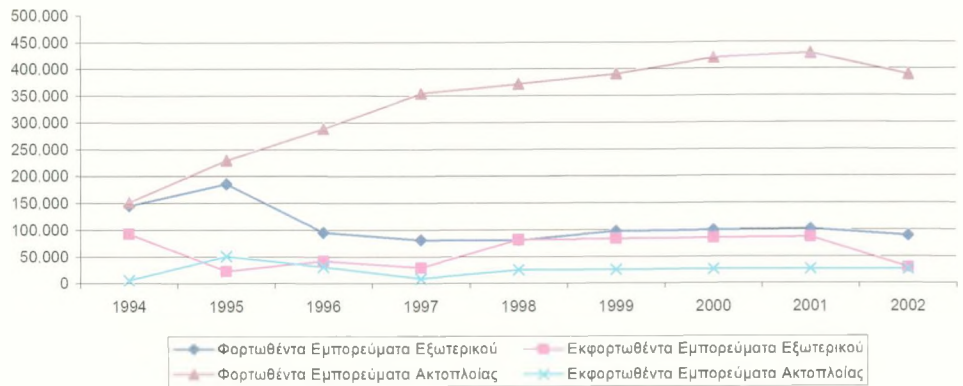
Λιμένας Ναυπλίου

Ο λιμένας του Ναυπλίου, είναι ο δεύτερος πιο σημαντικός εμπορευματικός λιμένας, από πλευράς μεταφερόμενου όγκου, μετά τους Αγίους Θεοδώρου, διακινώντας περίπου 550.000 τόνους εμπορευμάτων το χρόνο κατά μέσο όρο. Εντυπωσιακή είναι η συνεχής ετήσια αύξηση των φορτώσεων εμπορευμάτων (κυρίως αγροτικά προϊόντα της αργολικής γης) που προορίζονται για την εσωτερική αγορά. Αναλυτικότερα ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του λιμένα για το διάστημα 1994-2002 ήταν:

Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
-5,74%	2,49%	10,76%	6,66%

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.28.

Εμπορευματική Κίνηση Λιμένα Ναυπλίου (σε χιλ. τόνους)



Η προοπτική της αναβάθμισης του λιμένα της Καλαμάτας, του ζεύγους Κορίνθου-Ίσθμιων, η βελτίωση του εθνικού οδικού δικτύου Αθήνας - Τρίπολης, ο περιορισμένος λιμενικός χώρος (13.000 τ.μ.) και ο αστικός χαρακτήρας του λιμένας, ο οποίος παράλληλα διαπνέεται και από μια «ιστορικότητα», προδιαγράφουν μια μεταστροφή του λιμένα σε καθαρά επιβατική - κυρίως τουριστική χρήση [27% αύξηση στους κατάπλους κρουαζιερόπλοιων στην 5ετία 1996-2000 (Ε.Σ.Υ.Ε.)].

Λιμένας Καλαμάτας

Ο λιμένας της Καλαμάτας είναι ένας από τους λιμένες κλειδί του μελλοντικού εθνικού λιμενικού και μεταφορικού συστήματος, εφόσον (όπως έχει αναφερθεί και στο κεφ. 8) ολοκληρωθεί η Ιόνια Οδική και Σιδηροδρομική Οδός.

Σήμερα, είναι ένας λιμένας που διακινεί μόλις 80.000 τόνους εμπορευμάτων, κατά μέσο όρο τον χρόνο και 1.000 επιβάτες το χρόνο. Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να εντάξει

στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών την σιδηροδρομική Ιόνια Οδό, με αφετηρία την Καλαμάτα, δίνει άλλη διάσταση (ακόμη και διεθνή) στην χωρική ανάπτυξη του μεταφορικού φορτίου της χώρας και υποχρεώνει, μέσα από τα πλαίσια της ευρύτερης πολιτικής της Ένωσης για συνδυασμένες μεταφορές και για την ναυτιλία των μικρών αποστάσεων, τον λιμένα να αναβαθμιστεί. Εάν όλος ο σχεδιασμός ολοκληρωθεί ο λιμένας της Καλαμάτας θα είναι το νοτιότερο οδικό και (κυρίως) σιδηροδρομικό άκρο της Ε.Ε. και της Βαλκανικής με ότι αυτό εξυπακούεται. Θα είναι ο κοντινότερος σιδηροδρομικός λιμένας της Ε.Ε. (σε ναυτικά μίλια) στο πέρασμα του διεθνούς εμπορίου του Σουέζ.[27]

Αν και δεν είναι ακόμη ξεκάθαρο το επιχειρησιακό σχέδιο των έργων που θα ξεκινήσουν το 2006 και θα πρέπει να ολοκληρωθούν μέχρι το 2014, είναι σχεδόν σίγουρο ότι η σημερινή θέση του λιμένα δεν ενδείκνυται για εμπορευματικές και συνδυασμένες με τρένο μεταφορές. Επίσης, ο λιμένας για να μπορέσει να αναβαθμιστεί και να λειτουργήσει συμπληρωματικά των σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών πρέπει να αναπτύξει υποδομές φορτοεκφορτώσεων εμπορευματοκιβωτίων και άλλες πιθανόν σχετικές υποδομές με σκοπό να προσελκύσει ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες:

- είτε θα εντάξουν σε ένα κυκλικό μεσογειακό ταξίδι τον λιμένα με σκοπό να τροφοδοτούν ή να τροφοδοτούνται με φορτία της χώρας ή ακόμη και της Βαλκανικής. Αυτός είναι και ο μόνος λόγος που ένα κυκλικό ταξίδι μπορεί να παρεκκλίνει (και για αρκετά μίλια στην περίπτωση αυτή) των συνήθη μεσογειακών δρομολογίων,
- είτε θα αναπτύξουν απευθείας δρομολόγια πρωτίστως με την Κρήτη και δευτερευόντως με την Μέση Ανατολή και τις Βόρειες Ακτές της Αφρικής.

Οι άλλοι λιμένες της Περιφέρειας όπως η Ερμιόνη, το Κιάτο, το Γύθειο, η Νεάπολη, η Πύλος και η Μονεμβασία διακινούν ελάχιστο φορτίο ενώ ενδιαφέρον θα παρουσιάσει στο μέλλον και ο λιμένας της Κυπαρισσίας (με μηδενική παρουσία σήμερα), ο οποίος και αυτός θα συνδεθεί με συνδυασμένο κόμβο εμπορευματικών μεταφορών με την σιδηροδρομική Ιόνια Οδό.

Στον επιβατικό τομέα ο σημαντικότερος λιμένας της Περιφέρειας αναδεικνύεται ο λιμένας της Ερμιόνης με 26.500 επιβάτες, το Πόρτο Χέλι με 18.500 και η Νεάπολη με 15.500 επιβάτες περίπου το χρόνο.

[27] Η απόσταση από το Suez στην Καλαμάτα είναι 716 ναυτικά μίλια (2 μέρες και 5 ώρες και 66 τόνοι καύσιμα) ενώ ο αντίστοιχος πιο κοντινός Ιταλικός λιμένας είναι αυτός του Taranto, στα 1.025 ναυτικά μίλια (3 μέρες και 4 ώρες ταξίδι και 95 τόνοι καύσιμα). Σημ. Ο Ο.Λ.Π. είναι περίπου 35 ναυτικά μίλια κοντύτερα από την Καλαμάτα στο Suez, αλλά όχι χρονικά πιο κοντά καθώς στον Αργοσαρωνικό οι ταχύτητες ελαττώνονται. Οι υπολογισμοί έχουν γίνει με ενός μεσαίου τύπου πλοίου με ταχύτητα 13,5 κόμβων (σημ. Οι υπολογισμοί έγιναν με το ηλεκτρονικό πρόγραμμα της βρετανικής εταιρίας πετρελαιοειδών BP, BP Marine Distances, Version 1.0.)

10.2.3. Η Ανθρωπογεωγραφική Ενότητα του Βόρειου Οδικού Άξονα της Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.)

10.2.3.1 Περιφέρεια Κρήτης

10.2.3.1.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας

Η Κρήτη ανήκει στο τόξο της Κεντρικής Μεσογείου, και μαζί με την Κύπρο κατέχουν προνομιακή γεωπολιτική θέση στη νοτιοανατολική Μεσόγειο όπου αποτελούν ουσιαστικά γέφυρα προς τις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Βορείου Αφρικής. Αυτός είναι και ο λόγος που η νησιωτική αυτή Περιφέρεια είναι σαφώς στραμμένη προς τον έξω χώρο, τόσο στο διεθνές περιβάλλον, όσο και στον Ευρωπαϊκό και τον Μεσογειακό. Οι προοπτικές χωρικής ολοκλήρωσης της Περιφέρειας εξαρτώνται απόλυτα από τις δράσεις ενίσχυσης των σημερινών τάσεων με λειτουργίες υπερεθνικής εμβέλειας που ήδη διαθέτει ή που δύναται να αναπτύξει (ολοκλήρωση και λειτουργική σύνδεση του περιφερειακού δικτύου οδικών αξόνων, λιμένων και αεροδρομίων, χωρίς να στηρίζεται αποκλειστικά στον «παραδοσιακό» βόρειο άξονα του νησιού), αλλά και με παράλληλη άμβλυνση των αρνητικών δεδομένων που την απειλούν (βλ. τάση για τουριστική «μονοκαλλιέργεια» δυτικού τύπου). Οι αναπτυξιακοί άξονες κυρίως μέσω θαλασσίων συνδέσεων που πρέπει να ενισχυθούν ή να δημιουργηθούν είναι: α) Χώρες Ανατολικής Μεσογείου - Κύπρος - Κρήτη - Δυτική Ελλάδα (Ιόνια Οδός) - Ιταλία (Ανδριατικός Διάδρομος) - Λοιπός Ευρωπαϊκός Χώρος, β) Χώρες Ανατολικής Μεσογείου - Κύπρος - Κρήτη - Χώρες Κεντρικής και Δυτικής Μεσογείου, γ) Κρήτη - Χώρες της Αφρικής και Αραβικές Χώρες, δ) Κρήτη - Β. και Ν. Αιγαίο - Θράκη - Βαλκάνια-Μαύρη Θάλασσα. Οι περιοχές του Ηρακλείου (καλή γεωγραφική θέση και μεγάλη αγορά) και της Σούδας (τα Χανιά διαθέτουν Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού και διεθνή κόμβο οπτικών ινών), οι οποίες διαθέτουν πλησίον τους και διεθνή αεροδρόμια και εμπορευματικούς λιμένες διεθνούς εμβέλειας και δευτερευόντως οι περιοχές της Ιεράπετρας (εξαιρετική θέση στα διερχόμενα Άπω Ανατολής - Ευρώπης φορτία, δυνατότητα άμεσων εξαγωγών αγροτικών προϊόντων), Σητείας και Τυμπακίου, μπορούν να θεωρηθούν ως πόλοι στους οποίους μπορούν να αναπτυχθούν μεταφορικές λειτουργίες. Αναλυτικότερα:

10.2.3.1.2. Οι Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας

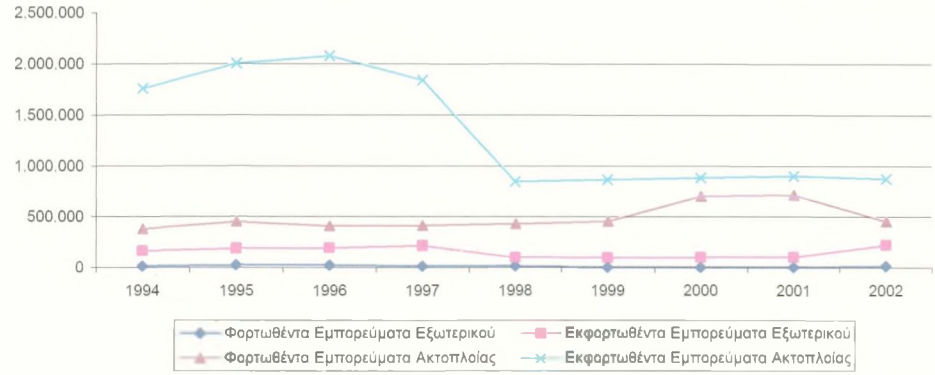
Λιμένας Ηρακλείου

Ο λιμένας του Ηρακλείου διακινεί λίγο πάνω από το μισό (57%) των εμπορευμάτων της Περιφέρειας, περίπου 2.000.000 τόνους εμπορευμάτων το χρόνο, με την υποσημείωση ότι στον αριθμό αυτό συμπεριλαμβάνονται και τα χύδην φορτία (πετρέλαιο) που φορτοεκφορτώνονται στην άτυπη βιομηχανική περιοχή των Λινοπεραμάτων - Ηρακλείου. Από το γράφημα κάτωθι, διαφαίνεται η αισθητή πτώση της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα από το 1996 και εντεύθεν, εξαιτίας της κάθετης πτώσης (-57% από το 1996 έως το 2002) των εκφορτώσεων από εσωτερικούς πλόες (δηλ. από τον Πειραιά) αποτέλεσμα είτε όπως έχει αναφερθεί στα συμπεράσματα της στατιστικής ανάλυσης των στοιχείων της Ε.Σ.Υ.Ε. - Υ.Ε.Ν. της μεγαλύτερης αυτάρκειας του νησιού που περιορίζει γενικότερα τις κρητικές εισαγωγές από τον Πειραιά είτε από την μεγάλη σε ποσοστιαία αλλά ακόμα μικρή σε όγκο αύξηση των άλλων λιμένων της σειράς εξαιτίας των νέων δρομολογήσεων πλοίων στους λιμένες αυτούς. Συνολικά, οι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής των μεγαλύτερων λιμένων της Κρήτης για το διάστημα 1994-2002 έχουν ως εξής:

	Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
Ηράκλειο	-7,63%	-3,44%	5,41%	-3,88%
Σούδα	-9,64%	4,92%	-0,36%	-1,77%
Άγιος Νικόλαος	δεν πραγματοποιεί	περιοδικά	9,92%	29,22%
Σητεία	2,94%	δεν πραγματοποιεί	2,29%	23,03%
Ρέθυμνο	δεν πραγματοποιεί	13,66%	3,86%	3,92%

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.29.

Εμπορευματική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου (σε χιλιάδες τόνους)



Ο λιμένας, όπως έχει αναφερθεί, είναι ένας από τους τέσσερις λιμένες που διαθέτουν ελεύθερη ζώνη, χωρίς όμως να την αξιοποιεί ιδιαίτερα. Μόλις, το 2003 επήλθε συμφωνία με μια βουλγαρική ναυτιλιακή εταιρία μεταφοράς TEU να χρησιμοποιήσει το Ηράκλειο ως διαμετακομιστικό κέντρο (hub) για τις μεταφορές της (ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 2003 α).

Αντίθετα με τον εμπορευματικό τομέα στον επιβατικό ο λιμένας του Ηρακλείου παρουσιάζει μια σταθερή άνοδο, εξυπηρετώντας περίπου 1.000.000 επιβάτες το χρόνο, κατά μέσο όρο (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 3,55%). Αυτό οφείλεται κυρίως στην αύξηση του τουρισμού στο νησί και στη δρομολόγηση νέων υπερσύγχρονων επιβατικών - οχηματαγωγών πλοίων, τα οποία προσφέρουν ανταγωνιστική υπηρεσία μεταφοράς (κόστος εισιτηρίου - χρόνος μεταφοράς) σε σχέση με την αεροπορική μεταφορά. Σημειώνεται ότι μέχρι το 1996, ο λιμένας εξυπηρετούσε και διεθνείς επιβατικές πλόες με 6.000 επιβάτες ετησίως. Σήμερα, ο επιβατικός λιμένας του Ηρακλείου έχει αναβαθμιστεί, θεωρεί το επιβατικό -τουριστικό τμήμα πρωτεύον και επενδύει πάνω σε αυτό τόσο σε υποδομές (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2003 ι) όσο και σε θέματα εξυπηρέτησης επιβατών[28].

[28] Ο λιμένας του Ηρακλείου είναι ο πρώτος λιμένας της χώρας που ενεργοποίησε υπηρεσίες παροχής υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών εκτός αεροδρομίου (check in). Συγκεκριμένα, οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων που έχουν ως αφετηρία και τερματισμό (home port) τον λιμένα του Ηρακλείου μπορούν πλέον να παραδίδουν τις αποσκευές τους στον λιμένα, να παίρνουν κάρτα επιβίβασης για το αεροπλάνο και να αξιοποιούν περιηγητικά στην πόλη (μουσείο, αγορά κ.λπ.) και στην ευρύτερη περιοχή της (Κνωσός κ.λπ.) τον ενδιάμεσο χρόνο τους μέχρι την αναχώρησή τους με αεροπλάνο από το αεροδρόμιο του Ηρακλείου (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2003 ια).

ΧΑΡΤΗΣ 10.5

ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΡΗΤΗΣ

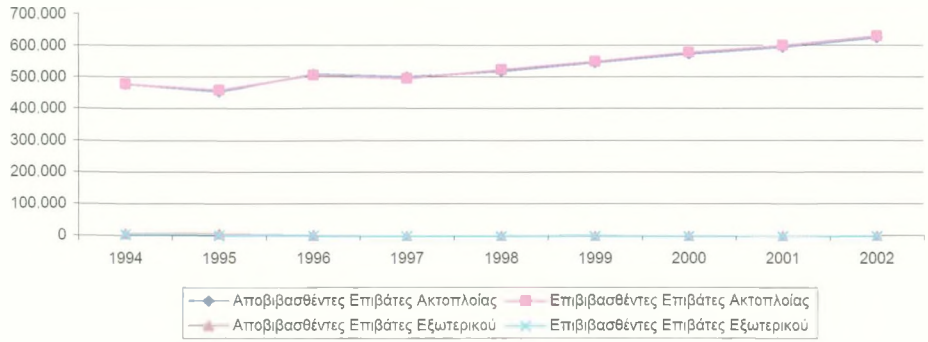
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ (εκτός πορθμείων)
(Εισαγωγές-εξαγωγές, επιβιβάσεις-αποβιβάσεις, εσωτερικού-εξωτερικού)



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΥΕΝ/ΕΣΥΕ. Ιδία επεξεργασία

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.30.

Επιβατική Κίνηση του Λιμένα Ηρακλείου

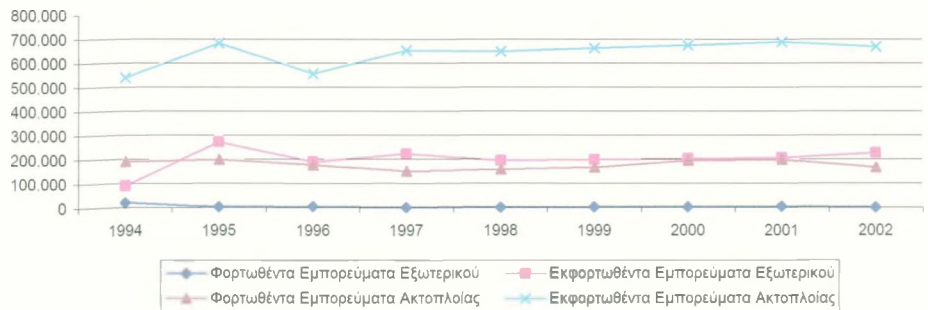


Λιμένες Σούδας & Χανίων

Πρόκειται για δύο ξεχωριστούς λιμένες οι οποίοι όμως έχουν την ίδια άμεση ενδοχώρα. Αν και τυπικά υπολογίζονται ως δύο ξεχωριστοί λιμένες είναι ακριβώς η ίδια περίπτωση του Ηρακλείου με τα Λινοπεράματα, μόνο που στην προκειμένη περίπτωση έχουμε το μοναδικό φαινόμενο στην χώρα ένας βασικός εμπορευματικός και επιβατικός λιμένας ενός μεγάλου αστικού κέντρου (των Χανίων) να είναι χωροθετημένος σε απόσταση από αυτό[29], εξαιτίας τόσο της προστασίας του παραδοσιακού χαρακτήρα της πόλης όσο και της φυσικής κάλυψης από ανέμους που προσφέρει ο κόλπος της Σούδας, γεγονός που έχουν εκτιμήσει και οι στρατιωτικές ναυτικές δυνάμεις (βλ. ναύσταθμο). Οι λιμένες παρουσιάζουν μια σταθερή εμπορευματική κίνηση με τις εισαγωγές από την εσωτερική ναυσιπλοΐα να απασχολούν περισσότερο τις εργασίες τους.

Διάγραμμα 10.31.

Εμπορευματική Κίνηση των λιμένων Σούδας & Χανίων (σε χιλιάδες τόνους)



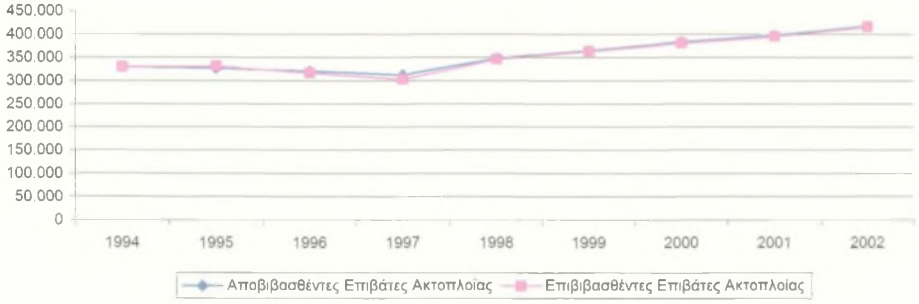
[29] Ο λιμένας της Σούδας ανήκει διοικητικά στον Δήμο της Σούδας με μόνιμο πληθυσμό 6.745 κατοίκους το 2001, ενώ ο λιμένας Χανίων στο Δήμο Χανίων με μόνιμο πληθυσμό 55.838 κατοίκους το 2001, σύμφωνα με την απογραφή της Ε.Σ.Υ.Ε.

Ο λιμένας της Σούδας αν και χαρακτηρίζεται λιμένας διεθνούς σημασίας δεν φαίνεται να έχει αναλάβει έως σήμερα αυτό το ρόλο, πέρα από την εξυπηρέτηση της στρατιωτικής βάσης του ΝΑΤΟ. Εκτός από την εταιρία Κυλινδρόμυλοι Κρήτης Α.Ε. η οποία διαθέτει εγκαταστάσεις εφαπτόμενες με τον λιμένα (εξυπηρετούνται μέσω ταινιόδρομου), ο λιμένας εξυπηρετεί τις εμπορευματικές μεταφορές μόνο μέσω επιβατικών και οχηματαγωγών πλοίων.

Στον **επιβατικό τομέα** ο λιμένας της Σούδας εξυπηρετεί περίπου 700.000 επιβάτες το χρόνο, με σταδιακή αύξηση των εργασιών του, αποτέλεσμα όπως και στην περίπτωση του Ηρακλείου, της αύξησης της τουριστικής κίνησης και της ανταγωνιστικής υπηρεσίας (σε σχέση με τις αεροπορικές υπηρεσίες) που προσφέρουν τα σύγχρονα επιβατικά - οχηματαγωγά πλοία. Ο λιμένας βέβαια παρουσιάζει έλλειψη στις λιμενικές υποδομές εντούτοις όμως το σημαντικότερο πρόβλημα είναι αυτό της οδικής πρόσβασης που ταλαιπωρεί και την πόλη και τους επιβάτες. Η προοπτική περαιτέρω αύξησης των επιβατικών υπηρεσιών του λιμένα της Σούδας προδιαγράφεται σίγουρη σε συνέχεια της μελλοντικής ενεργοποίησης του λιμένα του Λαυρίου λόγω της επέκτασης της Αττικής Οδού και του προαστιακού σιδηρόδρομου (η Σούδα είναι ο πιο κοντινός λιμένας της Κρήτης, σε ναυτικά μίλια, της Αττικής). Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες που ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στο πιο διαδεδομένο δρομολόγιο, αυτό της Αττική - Κρήτη, ναυπηγούν σήμερα τα συμβατικά πλοία τους χωρίς καμπίνες και με μηχανές προώθησης τέτοιες που να εκτελούν το ταξίδι που σήμερα κάνει 7-9 ώρες σε 4-4,5 ώρες.

Διάγραμμα 10.32.

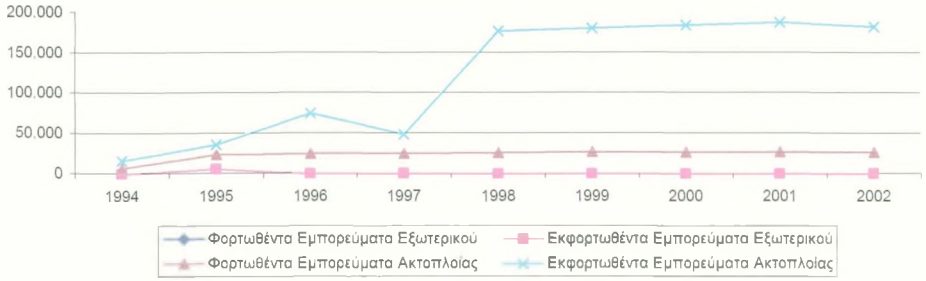
Επιβατική Κίνηση του Λιμένα Σούδας



Άλλοι λιμένες, πέρα του **Ρεθύμνου**, ο οποίος επωμίζεται όλα τα αρνητικά και τα θετικά οφέλη της θέσης του (σημ. βρίσκεται ακριβώς στο διάμεσο δύο πολύ δυναμικών λιμένων, αυτών του Ηρακλείου και της Σούδας, οι οποίοι μάλιστα ενώνονται με ένα ικανοποιητικό οδικό δίκτυο, το καλύτερο της Περιφέρειας), είναι όπως και προηγουμένως αναφέρθηκε οι λιμένες του **Αγίου Νικολάου** και της **Σητείας**, οι οποίοι εμφανίζουν εντυπωσιακή αύξηση εργασιών, κυρίως στις εκφορτώσεις από εσωτερική ναυσιπλοΐα. Το κακό οδικό δίκτυο που ενώνει (πλέον σε ένα βαθμό) τον Νομό Λασιθίου με το Ηράκλειο και οι νέες δρομολογήσεις πλοίων ευθύνονται για αυτή την εντυπωσιακή μεγέθυνση των λιμενικών εργασιών.

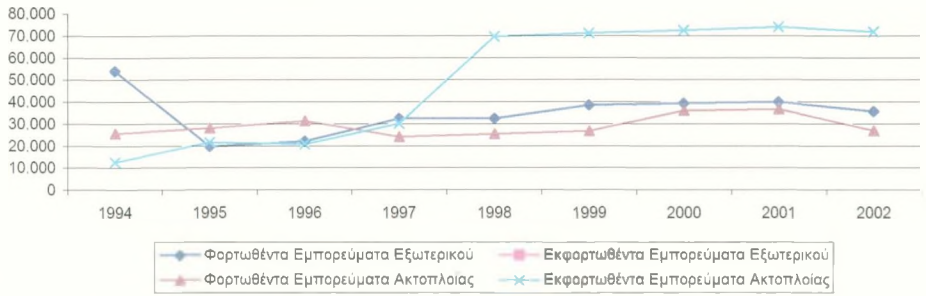
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.33.

Εμπορευματική Κίνηση του Λιμένα Αγίου Νικολάου (σε χιλιάδες τόνους)



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.34.

Εμπορευματική Κίνηση του Λιμένα Σητείας (σε χιλιάδες τόνους)



Εντούτοις, εντύπωση προκαλεί η εξαιρετικά χαμηλή κίνηση φορτώσεων των δύο λιμένων είτε προς το εξωτερικό είτε προς το εσωτερικό (σημ. ο λιμένας του Αγίου Νικολάου έχει μηδενικές εξαγωγές και μόλις 24.500 τόνους περίπου φορτώσεις για εσωτερική ναυσιπλοΐα ενώ ο λιμένας της Σητείας έχει φορτώσεις 35.000 τόνων για εξαγωγές και 30.000 τόνων περίπου το χρόνο για εσωτερική ναυσιπλοΐα), όταν ο Νομός Λασιθίου είναι ένας από τους πλουσιότερους στην αγροτική παραγωγή νομούς της χώρας, με σταθερή όλο το χρόνο παραγωγή (λόγω κλιματολογικών συνθηκών) και έντονη εξαγωγική δραστηριότητα. Η εξήγηση που μπορεί να δοθεί είναι ότι τα αγροτικά προϊόντα του Λασιθίου είτε διανέμονται εντός της Κρήτης είτε εξακολουθούν και εξυπηρετούνται από τον λιμένα του Ηρακλείου, ο οποίος συγκεντρώνει περισσότερες ναυτιλιακές γραμμές και τακτικότερα δρομολόγια, από ότι οι δύο αυτοί λιμένες του νομού Λασιθίου.

Πέρα από τους πέντε (Σούδα-Χανιά, Ρέθυμνο, Ηράκλειο, Άγιος Νικόλαος και Σητεία) λιμένες της ίδιας βόρειας σειράς της μεγαλονήσου αξιόλογη λιμενική υποδομή διαθέτει το Καστέλι Κισσάμου (χωρίς ιδιαίτερη κίνηση σήμερα), το οποίο μπορεί να εκτινάξει την εμπορευματική και επιβατική του κίνηση μόνο όταν ολοκληρωθούν οι οδικές συνδέσεις του λιμένα με τον βόρειο οδικό άξονα της νήσου αλλά και όταν η οδική προσέγγιση στο Γύθειο, την Νεάπολη αλλά και την Καλαμάτα (και σιδηροδρομική προσέγγιση) με το υπόλοιπο της ηπειρωτικής Ελλάδας γίνει ποιοτικότερη. Εάν στην Κρήτη υπήρχε πρόβλεψη και δυνατότητα ανάπτυξης σιδηροδρομικής μεταφοράς, τότε το Καστέλι Κισσάμου θα ήταν ο λιμένας - πύλη της Περιφέρειας από και προς τη Δυτική Ευρώπη.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι έξι σημαντικοί λιμένες της Περιφέρειας ανήκουν στην ίδια σειρά και φυσικά βλέπουν προς την ίδια κατεύθυνση. Αυτή η ανισοβαρής λιμενική ανάπτυξη, η οποία ακολουθεί την συνολική αναπτυξιακή πραγματικότητα της νήσου (αστική, τουριστική κ.α.), διογκώνει τα ήδη ανεπτυγμένα ενδοπεριφερειακά προβλήματα. Τα υψηλής αξίας, από κάθε άποψη, αγροτικά προϊόντα της κρητικής γης (βλ. μεσογειακή κουζίνα) που παράγονται κατά κύριο λόγο στον νότο (τα βόρεια παράλια έχουν στέψει την παραγωγή τους σε τουριστικές μονοκαλλιέργειες) επιβαρύνονται με επιπλέον μεταφορικά κόστη (κάποια προϊόντα περιορισμένης διάρκειας ζωής αδυνατούν καν να αξιοποιηθούν εξαγωγικά), τόσο για να προσεγγίσουν τους βόρειους λιμένες (σημ. υπάρχει έντονο γεωμορφολογικό ανάγλυφο ενώ το πετρέλαιο κίνησης στην Κρήτη είναι ακριβότερο σε σχέση με την ηπειρώτικη Ελλάδα) όσο και για να ταξιδεύσουν με επιβατικά-οχηματαγωγά πλοία στο Πειραιά και στην συνέχεια οδικώς να αποπλεύσουν από την Πάτρα για την Ιταλία και την Δυτ. Ευρώπη. Αυτή η αναγκαστική συνδυασμένη διαδρομή συμπιέζει το κέρδος στους νότιους παραγωγούς, οι οποίοι πλέον παρασύρονται και αυτοί από την τουριστική βιομηχανία.

Κατεύθυνση τόσο του Περιφερειακού Πλαισίου όσο και της κοινής λογικής είναι η χωροθέτηση μια (τουλάχιστον) λιμενικής πύλης στο νότο, η οποία σε συνδυασμό με άλλους μικρότερης εμβέλειας λιμένες του νότου[30] αλλά και αυτούς του βορρά[31] να δημιουργηθεί ένα αυτόνομο και αλληλοτροφοδοτούμενο κυκλικό λιμενικό σύστημα - δίκτυο (επιβατικό-τουριστικό ή/και εμπορευματικό) με πολλαπλά οφέλη για την οικονομία της Περιφέρειας, την προστασία του περιβάλλοντος κ.α.. Έτσι, λοιπόν κρίνεται απαραίτητη η εξεύρεση τουλάχιστον μιας κατάλληλης (και περιβαλλοντικά) θέσης για δημιουργία λιμένα υψηλής εμβέλειας στο νότο με σκοπό:

- είτε να λειτουργήσει ως κέντρο μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων στα πρότυπα του Goia Tauro και της Μάλτας (hub and spoke) καθόσον από την θαλάσσια περιοχή της νότιας Κρήτης περνούν όλα τα διεθνή δρομολόγια Ασίας - Ευρώπης,
- είτε να λειτουργήσει ως λιμένας τροφοδοσίας (πετρέλαιο, τρόφιμα), αποκομιδής-διαχείρισης καταλοίπων ή ως ναυπηγοεπισκευαστικός για τα πλοία που διασχίζουν την Μεσόγειο,
- είτε να λειτουργήσει ως λιμένας εξυπηρέτησης της τοπικής αγοράς με απευθείας δρομολόγια εξαγωγών κρητικών προϊόντων, με προσανατολισμό σε μια αγορά που η χώρα δεν έχει στρέψει το ενδιαφέρον αλλά που ζητά ολοένα και περισσότερα προϊόντα, αυτή της Μέσης Ανατολής αλλά και των ακτών της βορειοανατολικής αφρικανικής ακτής.
- είτε ο συνδυασμός όλων των ανωτέρω ή μέρους αυτών κ.α.

Μια από τις περιοχές που προτείνονται είναι η ευρύτερη περιοχή της Ιεράπετρας Λασιθίου (ίσως κοντά στην περιοχή Αθερινόλακος, εκεί όπου σήμερα κατασκευάζεται η τρίτη μονάδα Θερμοηλεκτρικού Εργοστασίου Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας της ΔΕΗ στην Κρήτη), μια περιοχή η οποία στις αρχές του προηγούμενου αιώνα είχε τον χαρακτήρα του βιομηχανικού - εμπορικού κόμβου με διεθνή εμβέλεια ενώ παράλληλα έως σήμερα βρίσκεται σε μια πλούσια αγροτική γη, με πολλά Προϊόντα Ονομασίας Προέλευσης (Π.Ο.Π.). Η προοπτική της δημιουργίας λιμενικής πύλης στην Ιεράπετρα ενισχύεται και από την προωθούμενη δημιουργία ιδιωτικού αεροδρομίου στην περιοχή (παράλληλα με την λειτουργία του νέου

[30] Ιεράπετρα, Καλοί Λιμένες, Παλαιοχώρα, Αγ. Γαλήνη, Μακρύ Γιαλός, Τυμπάκι, Αγία Ρουμέλη, Χώρα Σφακίων, Άγ. Παύλος (Σαχτούρια), Κόκκινος Πύργος (Καλαμάκι), Πλατειά Περάματα, Λέντας, Κερατόκαμπος, Στόμιο (Ανατολής), Κάτω Ζάκρος, Παχειά Άμμος, Καλό Χωριό, Ντία, Ρογδιά, Σκαλέτα, Καλύβες, Πλατανιάς, Χρυσοσκαλίτισσα, Γαύδος.

[31] Οι προαναφερόμενοι 6 λιμένες της βόρειας σειράς μαζί με τους: Λιμένας Χερσονήσου, Μάλλια, Αλικαρνασσός, Φόδελε, Γεωργιούπολη, Μπαλί, Πλάκα (Σπιναλόγκα), Μίλατος, Πάνορμος, Σέισι

αεροδρομίου στην Σητεία), γεγονός που βοηθάει στην εύκολη και ποιοτική μετακίνηση στελεχών εμπορικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων αλλά και ανταλλακτικών πλοίων. Μια δεύτερη (συμπληρωματική) περιοχή που προτείνεται είναι οι Καλοί Λιμένες Ηρακλείου (νότια των Μάταλων), όπου υπάρχει για την ώρα και συγκεκριμένο επενδυτικό ενδιαφέρον, για την δημιουργία ενός σταθμού ανεφοδιασμού (πετρελαίου) των πλοίων που διασχίζουν την Μεσόγειο.

10.2.4. Η Ανθρωπογεωγραφική Ενότητα του Ανατολικού Θαλάσσιου Διαδρόμου, του Αιγαίου

Ο διάδρομος αυτός έως σήμερα δεν υπάρχει. Υποτυπωδώς λειτουργεί περιοδικά, με μια ακτοπλοϊκή γραμμή, σε εβδομαδιαία βάση, με αφετηρία την Αλεξανδρούπολη και τερματισμό τον Πειραιά, αφού διασχίσει κάθετα όλο το Αιγαίο, μέχρι την Κρήτη (Σητεία, Άγιο Νικόλαο) προσεγγίζοντας μια σειρά νησιών του Αιγαίου (Λήμνο, Λέσβο, Χίο, Ικαρία, Κάλυμνο, Κω, Ρόδο). Ο διάδρομος αυτός, προβλέπεται να αναβαθμιστεί, γιατί όπως έχει ήδη αναφερθεί, είναι υποσύνολο της Θαλάσσιας αρτηρίας της νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης (στον άξονα προς τη Μαύρη Θάλασσα), των νέων έργων που προστέθηκαν στα χρηματοδοτούμενα προγράμματα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Ο διεθνής αυτός άξονας μπορεί να συμπληρωθεί και από ένα εθνικό με αμφίδρομη πορεία: Αλεξανδρούπολη - Βόρειο - Νότιο Αιγαίο - Κρήτη ή Κύπρος.

Σήμερα, ο υπ' αριθμόν πρώτος στόχος των δύο Περιφερειών του Αιγαίου Πελάγους είναι η «*άρση της απομόνωσης*», ή αλλιώς της «*νησιωτικότητας*»[32] όπου οι μεταφορές σε συνδυασμό με τις επικοινωνίες παίζουν τον ουσιαστικότερο ρόλο στην επίτευξη του στόχου αυτού. Το πρόβλημα αυτό γίνεται ακόμα ποιο έντονο καθώς τα νησιά του Αιγαίου αποτελούν τους κύριους πόλους τουριστικής ανάπτυξης της χώρας. Επομένως, η ποιοτική τους προσπελασιμότητά, αλλά και η επαρκής λειτουργία συγκοινωνιακών κυκλωμάτων για τη διοχέτευση του τουρισμού σε όλες τις περιοχές, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την υλοποίηση των αναπτυξιακών στόχων των Περιφερειών του Αιγαίου (π.χ. διεύρυνση, ποσοτική και ποιοτική των τουριστικών μεγεθών, αξιοποίηση των πόρων πέραν των συνήθους τουριστικών προορισμών κ.α.). Το νησί, ως κατηγορία γεωγραφική, διατηρεί την έννοια της απομόνωσης και του αποκλεισμού. Για τον κάτοικο, η έννοια αυτή, παρά τα όποια μειονεκτήματα, διατηρεί την πληρότητά της, ενώ για τον τουρίστα, επισκέπτη, εποχικό κάτοικο και περιηγητή, το «*νησί*» παραπέμπει σε θετικές παραστάσεις και ταυτίζεται με σημαντικό πόλο έλξης.

Οφείλει να γίνει αντιληπτό ότι το μέλλον του νησιωτικού χώρου δεν μπορεί να χαραχθεί πάνω στην πολιτική της τουριστικής μονοκαλλιέργειας. Αν και όλα τα νησιά δεν μπορούν να ανταποκριθούν εξίσου στις απαιτήσεις αυτού του μοντέλου και εξάλλου, ακόμη και σε αυτά που ίσως έχουν την απαραίτητη «*φέρουσα ικανότητα*» και τις προϋποθέσεις του τουριστικού marketing, η τουριστική μονοδραστηριότητα δεν συμβιβάζεται με το πλαίσιο της αειφόρου

---

[32] Η Ελλάδα διαθέτει 3053 νησιά ενώ η παράκτια ζώνη της νησιωτικής χώρας φθάνει τα 7.700 χλμ. Από τα νησιά αυτά σύμφωνα με την Απογραφή του 1991 κατοικούνται τα 112 ενώ άλλα 107 έχοντας κατοικηθεί παλαιότερα διατηρούν το χαρακτήρα του οικισμού. Τα νησιά αυτά καλύπτουν περίπου το 19% του εδάφους της χώρας και μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε 6 ομάδες: 1) Βόρειο Αιγαίο (Νομοί Λέσβου, Χίου και Σάμου -11 νησιά), 2) Νότιο Αιγαίο (Νομοί Δωδεκάνησου και Κυκλάδων - 49 νησιά), 3) Ιόνια Νησιά (Νομοί Κέρκυρας, Ζακύνθου, Κεφαλληνίας, Λευκάδας - 13 νησιά), 4) Παράκτια Νησιά (νησιά που ανήκουν διοικητικά στις Νομαρχίες Πειραιά, Καβάλας, Έβρου, Χαλκιδικής και Μαγνησίας), 5) Εύβοια (2 νησιά) και 6) Κρήτη (Νομοί Χανίων, Ηρακλείου, Ρεθύμνου, Λασιθίου - 3 νησιά). Το Βόρειο και Νότιο Αιγαίο καθώς και τα Ιόνια νησιά αποτελούν αμιγείς νησιωτικές περιφέρειες. Τα παράκτια νησιά ανήκουν διοικητικά σε ηπειρωτικές περιφέρειες. Η Κρήτη και η Εύβοια είναι τα δυο μεγαλύτερα σε έκταση νησιά της Ελλάδας, όπου ανήκουν διοικητικά νησιά μεσαίου και μικρού μεγέθους όπως η Σκύρος, η Γαύδος, η Χρυσή κ.α.). (Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., 2001)

ανάπτυξης. Είναι ανάγκη σύμφωνα με τον Κοκκώση et al (1999) ο τουριστικός σχεδιασμός στα νησιά να λάβει υπόψη του τις ήδη εκφρασμένες αλλαγές στο τουριστικό κύκλωμα σε σχέση με την αναζήτηση ποιότητας στο φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον και μίας αυθεντικής και ενεργητικής εμπειρίας που θα στηρίζεται στην αλληλεπίδραση με το τοπικό πληθυσμό. Η ιστορία και ο πολιτισμός αποκτούν στο πλαίσιο αυτό μία ιδιαίτερη αξία. Στόχος πρέπει να είναι η «*νησιωτικότητα*» να μην θεωρείται μειονέκτημα αλλά ως αξιοποιήσιμη ιδιαιτερότητα (Σπιλάνης Γ., Τρούμπης Α., 1997).

Σημειώνεται ότι η Ε.Ε. έχει αναπτύξει ιδιαίτερη πολιτική για τις νησιωτικές περιοχές καθώς αυτές φτάνουν τον αριθμό των 286 και οι κάτοικοί τους είναι περίπου στα 10 εκατ. Προς υπενθύμιση η Ε.Ε. ορίζει ως «*νήσο*» κάθε γη που περιβάλλεται από θάλασσα αλλά δεν έχει πάνω της μεγαλούπολη, πρωτεύουσα κράτους, προσπαθώντας έτσι να εξαιρέσει την Αγγλία και την Ιρλανδία από τον ευρωπαϊκό νησιωτικό χώρο ώστε να χαράξει αναπτυξιακή πολιτική γι' αυτόν, εξαιρεί όμως ταυτόχρονα από τον όρο «*νησιά*» και τα νέα μέλη της Ε.Ε., Κύπρο και Μάλτα (Πανεπιστήμιο Αιγαίου, 1991). Εντούτοις, η Ε.Ε. έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι θα χρειαστεί άμεσα να μελετήσει πιο αποτελεσματικούς τρόπους για την εφαρμογή μιας νησιωτικής αναπτυξιακής στρατηγικής που θα ανταποκρίνεται περισσότερο στις ειδικές ανάγκες των νησιών. Παρά την προσπάθεια, στα πλαίσια των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών, για την ισόρροπη ανάπτυξη απομεμακρυσμένων και προβληματικών περιοχών της Ε.Ε., η έμφαση αποσκοπεί στη δημιουργία ροπής, η οποία βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε οικονομίες κλίμακας, δύσκολο να επιτευχθούν σε νησιωτικές περιφέρειες. Γενικότερο αποτέλεσμα αυτών των συνθηκών είναι η μειωμένη ανταγωνιστικότητα του ιδιωτικού τομέα, λόγω υψηλού μεταφορικού κόστους (ανθρώπων και εμπορευμάτων από και προς την περιφέρεια αλλά και ενδοπεριφερειακά) και η δυσκολία στη στελέχωση του δημόσιου τομέα, όπου η γεωγραφική διασπορά επιτείνει τη χαμηλή αποδοτικότητά του. Ιδιαίτερα, ένα από σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η προωθητική βιομηχανία της περιφέρειας, ο τουρισμός, είναι μεταξύ άλλων η χαμηλή ποιοτική στάθμη της δημόσιας υποδομής των μεταφορών.

Στο σημείο αυτό και επειδή στην συγκεκριμένη περίπτωση υπάρχει εξαιρετικά σπάνια, σε παγκόσμια κλίμακα, ιδιομορφία σε σχέση με την πολυνησία, το θέμα της μεταφορικής σύνδεσης των νησιών της Περιφέρειας Νοτίου και της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου[33] κρίνεται μείζον. Ενδιαφέροντα για το θέμα αυτό είναι τα συμπεράσματα και οι προτάσεις της μελέτης με τίτλο «*Συμπληρωματικότητα της Λιμενικής & Αεροπορικής Υποδομής στο χώρο του Αιγαίου*» (Ρογκάν et al, 2001) η οποία εξέτασε σε δύο φάσεις την ολοκληρωμένη σύνδεση των νησιών του Αιγαίου με την ενδοχώρα[34]. Με βάση τη μελέτη αυτή αλλά και άλλα στοιχεία καταλήγουμε στα εξής συμπεράσματα:

- Όλα τα κατοικημένα νησιά διαθέτουν τουλάχιστον ένα λιμένα, ενώ αρκετά από αυτά διαθέτουν δύο ή και περισσότερους (π.χ. η Λέσβος έχει 4 λιμένες[35], η Σάμος έχει 3 λιμένες[36]). Η ύπαρξη περισσότερων του ενός λιμένων σε αρκετά νησιά, ακόμη και μικρού ή μεσαίου μεγέθους (π.χ. Ικαρία, Αμοργός, Άνδρος κ.α.), εξηγείται από το γεγονός ότι ακόμη και μέχρι πριν από λίγες δεκαετίες το χερσαίο (οδικό) δίκτυο στην πλειονότητα

[33] Σημ. Η Περιφέρεια Ιόνιων Νήσων αν και αυτή είναι καθ' ολοκληρίαν νησιωτική δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με αυτών των δύο Περιφερειών του Αιγαίου γιατί μιλάμε για λιγότερα και μεγαλύτερα νησιά και αρκετά κοντά στην ελληνική ενδοχώρα.

[34] Όλα τα κατοικημένα νησιά του Αιγαίου (Περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου και Βόρειες Σποράδες) πλην των: Σαμοθράκη, Θάσο, Εύβοια, Αίγινα, Ύδρα, Σπέτσες, Κύθηρα και Αντικύθηρα, τα οποία βρίσκονται σε μικρή απόσταση από την ηπειρωτική Ελλάδα. Σύνολο κατοικημένων νησιών μελέτης πενήντα δύο (52).

[35] Μυτιλήνη, Πλωμάρι, Πολιχνίτος, Μόλυβος

[36] Βαθύ Σάμου, Καρλόβασι, Πυθαγόρειο

των νησιών ήταν υποτυπώδες, με αποτέλεσμα οι μετακινήσεις από οικισμό σε οικισμό ενός νησιού να γίνονται σχεδόν αποκλειστικά δια θαλάσσης, μέσω των λιμένων οι οποίοι ευρίσκοντο περιμετρικά της νήσου. Με την ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού, από την δεκαετία του '60 και μετέπειτα, αναπτύχθηκε το οδικό δίκτυο στα περισσότερα νησιά, με αποτέλεσμα την δημιουργία ενός σημαντικού λιμένα σε κάθε νησί, ο οποίος εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο την ακτοπλοΐα, που μεταφέρει τους τουρίστες.

- Η έννοια «*λιμένα*», όπως έχει αναφερθεί και στην Μελέτη του Ε.Μ.Π. (Μουτζούρη, 2001) η οποία εξέτασε 111 λιμένες στο σύνολο της χώρας, καλύπτει ένα ευρύ φάσμα εγκαταστάσεων που συνήθως ξεκινούν από ένα απλό προβλήτα προβληματικής χρήσεως. Συγκεκριμένα **για τους 52 λιμένες του Αιγαίου** που εξέτασε η Μελέτη Ρογκάν προέκυψαν συνοπτικά τα εξής σε σχέση με τις υποδομές:
  - Οι περισσότεροι λιμένες έχουν προβλήματα ελλείψεως και οργανώσεως χερσαίων χώρων (τουλάχιστον 25 λιμένες).
  - Οι περισσότεροι λιμένες δεν έχουν τις κατάλληλες συγκοινωνιακές προσβάσεις δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα στον περιβάλλοντα οικιστικό ιστό.
  - Αρκετοί λιμένες έχουν σοβαρά προβλήματα προσβολής από δυνατούς ανέμους διαφόρων κατευθύνσεων και αντίστοιχους κυματισμούς (άνω των 25 λιμένων).
  - Οι περισσότεροι λιμένες της λεγόμενης «*άγονης γραμμής*» έχουν σημαντικές ελλείψεις υποδομής (πολύ μικροί προβλήτες).
  - Αρκετοί λιμένες έχουν προβλήματα εμπλοκής των λειτουργιών του επιβατικού με τον εμπορικό λιμένα (κυρίως οι μεγαλύτεροι).
  - Οι περισσότεροι λιμένες δεν διαθέτουν υποδομή εξυπηρετήσεως επιβατών (κτιριακές εγκαταστάσεις-σταθμοί επιβατών).
  - Όλοι οι λιμένες που δέχονται κρουαζιερόπλοια δεν έχουν σταθμούς επιβατών.
  - Τα νησιά της περιοχής μελέτης εξυπηρετούνται, κατά πολύ μεγάλο ποσοστό, από 18 κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές. Οι 13 από τις γραμμές αυτές έχουν ως κύριους πόλους στην ηπειρωτική Ελλάδα τους λιμένες: Πειραιά (μακράν των υπολοίπων ο κυριότερος πόλος), Ραφήνας, Λαυρίου, Αγίου Κωνσταντίνου, Βόλου, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης και Σητείας. Άλλες 5 γραμμές εξυπηρετούν ενδοπεριφερειακές μετακινήσεις - όμως, στην πλειοψηφία τους, οι μετακινήσεις αυτές εξυπηρετούνται από τις 13 διαπεριφερειακές γραμμές, δεδομένου ότι κάθε δρομολόγιο πλοίου εξυπηρετεί πληθώρα νησιών. Οι γραμμές αυτές είναι ενδεικτικές γιατί κάθε χρόνο τροποποιούνται (όχι όμως ριζικά).
  - Τα νησιά με το μεγαλύτερο αριθμό κατάπλου πλοίων (επιβατηγά, πορθμεία, Ε/Γ-Ο/Γ, φορτηγά και δεξαμενόπλοια) σε ετήσια βάση είναι η Σκόπελος, η Πάρος, η Σκιάθος, η Νάξος και η Τήνος. Από την άποψη, όμως, του μεγέθους, της χωρητικότητας δηλ. των πλοίων, προηγούνται η Νάξος, η Πάρος και η Τήνος. Γενικά, παρατηρείται ότι η ακτοπλοϊκή διακίνηση επιβατών είναι αυξημένη σε νήσους που βρίσκονται πλησίον των λιμένων της ηπειρωτικής Ελλάδας. Αντίθετα, στα πιο απομακρυσμένα νησιά, ιδιαίτερα στα μεγαλύτερα από αυτά (βλ. Ρόδος, Χίος κ.α.) σημαντική είναι η μεταφερόμενη χωρητικότητα των αεροπορικών επιβατικών μεταφορών καθώς τα ακτοπλοϊκά πλοία εξακολουθούν και διατηρούν την αποκλειστικότητα στη διακίνηση εμπορευμάτων και φυσικά οχημάτων.

- Υπάρχει έντονη εποχικότητα στους κατάπλους των πλοίων κυρίως στα μικρά νησιά. Είναι χαρακτηριστικό ότι υπάρχουν νησιά (μικρά) που σχεδόν το 80-100% του αριθμού των ετήσιων κατάπλου τους καταγράφεται κατά το Γ' τρίμηνο του έτους που περιλαμβάνει και τους μήνες της τουριστικής αιχμής (Ιούλιο - Αύγουστο).

- Υπάρχουν έντονα ενδοπεριφερειακά προβλήματα σύνδεσης. Ακόμα και γειτονικά νησιά επικοινωνούν ακτοπλοϊκά ή αεροπορικά μεταξύ τους διανύοντας πολλαπλάσια απόσταση μέσω του λιμένα του Πειραιά ή μέσω του αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος.

Αναλυτικότερα:

10.2.4.1 Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου

10.2.4.1.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Περιφέρειας και η γεωγραφική - συνοριακή θέση των νησιών επιδεινώνουν συνεχώς το φαινόμενο της διπλής περιφερειακότητας που υφίσταται δηλ. η Περιφέρεια αντιμετωπίζει περιφερειακές ανισότητες τόσο με τον κύριο κορμό της χώρας και της Ε.Ε. όσο και μεταξύ της (το ένα νησί με το άλλο).

Χαρακτηριστικό της Περιφέρειας είναι η μεγάλη γεωγραφική εγγύτητα με τη Μικρασιατική ακτή των τριών (από τα πέντε) μεγάλων νησιών (Λέσβος, Χίος και Σάμος), η οποία (η εγγύτητα) για την ώρα και μέχρι την πλήρη εξομάλυνση των σχέσεων με την Τουρκία αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη των νησιών (μπορεί όμως στο μέλλον να αποτελέσει συγκριτικό πλεονέκτημα). Η Περιφέρεια συνδέεται (κυρίως ακτοπλοϊκώς και αεροπορικώς) κατά βάση με την Αττική και δευτερευόντως με την Κεντρική Μακεδονία, ενώ υπάρχουν σημαντικά προβλήματα εσωτερικής επικοινωνίας μεταξύ των νησιών. Τα δίκτυα και οι υποδομές μεταφορών ποικίλλουν ως προς το βαθμό καθυστέρησης από νησί σε νησί, με τα χερσαία δίκτυα να διαδραματίζουν δευτερεύοντα ρόλο, ενώ αντίθετα οι θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές παίζουν ουσιαστικό ρόλο, γεγονός που αποδεικνύεται από το ύψος των σχετικών επενδύσεων σε σχέση με τις χαμηλές πληθυσμιακές πυκνότητες, την καθυστερημένη τοπική οικονομία και την έντονη εποχικότητα στην κίνηση.

Στην Περιφέρεια τέσσερις (4) λιμένες εμφανίζονται να διαθέτουν αξιόλογη (για το επίπεδο της Περιφέρειας) εμπορευματική και επιβατική κίνηση. Αυτοί είναι με σειρά προτεραιότητας (και για την εμπορευματική και για την επιβατική κίνηση): η Μυτιλήνη, η Χίος, το Βαθύ Σάμου και η Μύρινα Λήμνου. Σημειώνουμε ότι, σχετικά με την επιβατική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού τα στατιστικά στοιχεία του Υ.Ε.Ν., δεν συμπεριλαμβάνουν για όλα τα νησιά της παραμεθορίου του Αιγαίου (Βορείου και Νοτίου), την σημαντική κίνηση επιβατών από και προς την Τουρκία καθώς αυτή πραγματοποιείται, όπως έχει ειπωθεί, όχι με πλοία γραμμής αλλά με τουριστικά σκάφη[37].

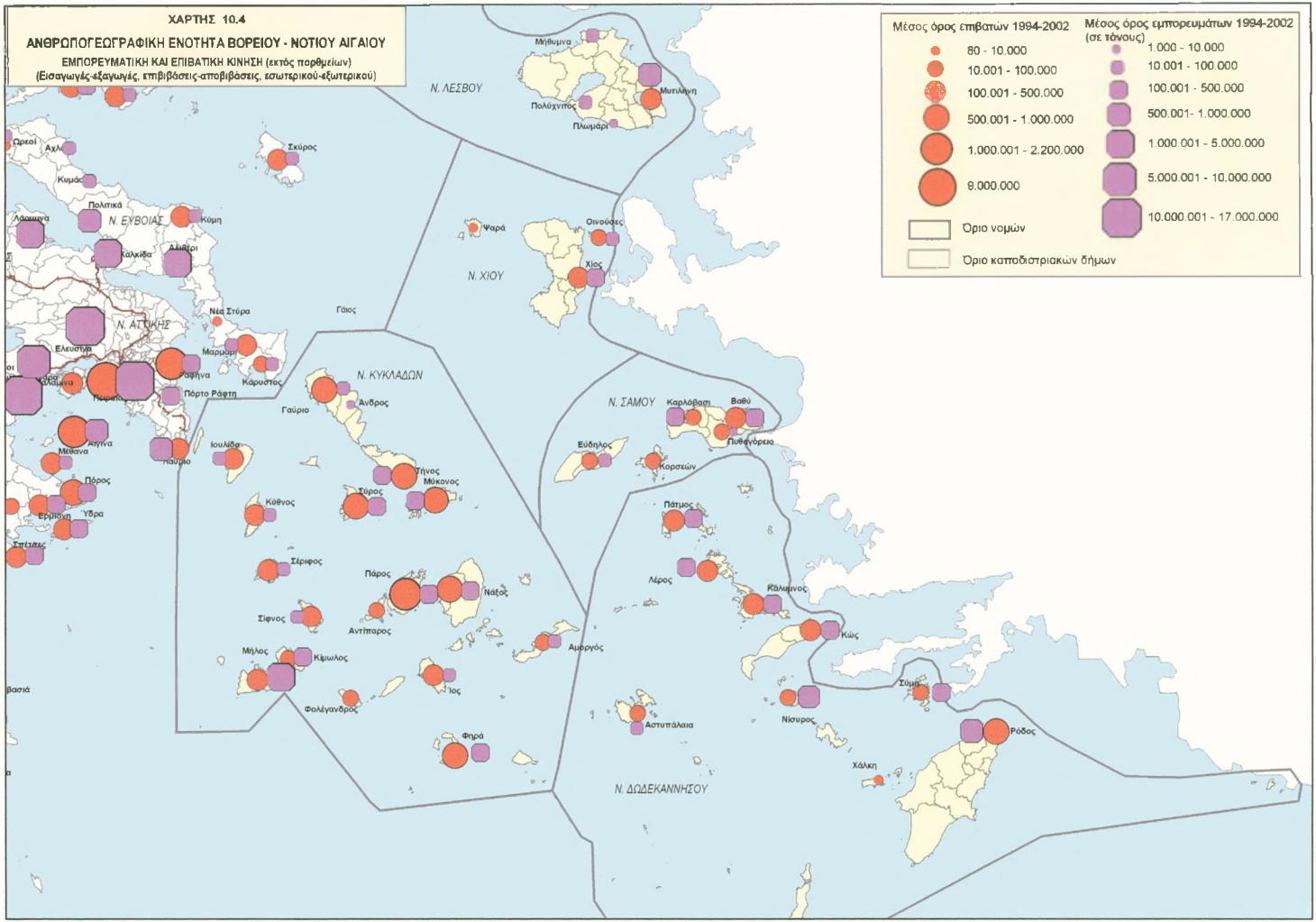
---

[37] Χαρακτηριστικά κατά τους θερινούς μήνες, η Μυτιλήνη συνδέεται με το Αϊβαλί και το Βαθύ Σάμου με το Κουσάντασι, ενώ καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, η Χίος συνδέεται με το Τσεσμέ της Τουρκίας. Αξίζει να επισημανθεί ότι με την σταδιακή εξομάλυνση των σχέσεων με την γείτονα θα εγκαινιάζονται νέες θαλάσσιες γραμμές σταθερής πλέον σύνδεσης. Ως πιο πρόσφατη πράξη αυτής της εξέλιξης αποτελεί η θαλάσσια σύνδεση του λιμένα της Μυτιλήνης (με λεσβιακών συμφερόντων νεόκτιστο πλοίο με τουρκική σημαία!) με τον νέο σύγχρονο, με την μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης, λιμένα στο Δικελί της Τουρκίας (12 ναυτικά μίλια, διάρκεια ταξιδιού 45' περίπου). Έτσι, από το 2004 οι ναυτιλιακές εταιρίες που δρομολόγησαν πλοία από μια έγινα τρεις ενώ οι λιμένες προσέγγισης από ένας (Αϊβαλί) έγιναν δύο. Σημειώνεται ότι βάση στοιχείων από το αρχείο του Λιμεναρχείου της Μυτιλήνης στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1950 (και πριν το Κυπριακό) δηλώνονταν, καθημερινά μέχρι και 55 καΐκια που μετέφεραν ανθρώπους και εμπορεύματα από την μιαν ακτή στην άλλη. [ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 2004 (α), Δικτυακή Εφημερίδα www.emprosnet.gr, 2004 (α, β)].

ΧΑΡΤΗΣ 10.4

ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ - ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ (εκτός πορθμείων)
(Εισαγωγές-εξαγωγές, επιβιβάσεις-αποβιβάσεις, εσωτερικού-εξωτερικού)



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΥΕΝ/ΕΣΥΕ. Ιδία επεξεργασία

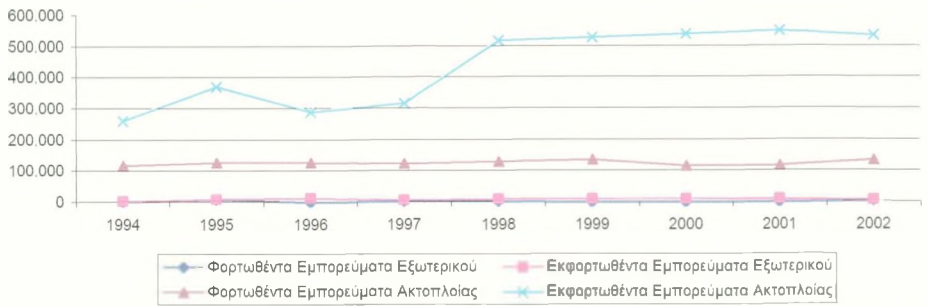
10.2.4.1.2. Οι Κυριότεροι Λιμένες της Περιφέρειας

Λιμένας Μυτιλήνης

Ο σημαντικότερος εμπορευματικός λιμένας της Περιφέρειας και συνάμα της νήσου Λέσβου είναι ο λιμένας της πρωτεύουσας Μυτιλήνης, ο οποίος διακινεί περίπου 570.000 τόνους εμπορευμάτων το χρόνο, κυρίως εμπορεύματα που έρχονται από τον Πειραιά με ακτοπλοϊκά πλοία αλλά και από αμιγώς εμπορικά πλοία καθώς διαθέτει ειδική εμπορική προβλήτα (μήκους 100μ, βάθους 9,4μ.), σχετικό μηχανολογικό εξοπλισμό (γερανό, περονοφόρα, ταινιόδρομο κ.α.) και στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους. Μάλιστα μετά το 1997, εμφανίζει στην αρχή έντονη και στην συνέχεια σταθερά ανοδική τάση των εκφορτώσεων εμπορευμάτων από την εσωτερική ναυσιπλοΐα, ενώ αντίθετα τα φορτία που εξάγονται από το νησί με εσωτερική ναυσιπλοΐα (κυρίως στον Πειραιά) παραμένουν σταθερά. Χαρακτηριστικά οι επιμέρους ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής, για το εξεταζόμενο διάστημα είχαν ως εξής:

Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
δεν πραγματοποιούνται	6,21%	0,36%	9,65%

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.35. - Εμπορευματική Κίνηση του Λιμένα Μυτιλήνης (σε χιλιάδες τόνους)



Στο επιβατικό τομέα από τον λιμένα της Μυτιλήνης διακινούνται περίπου 450.000 κάθε χρόνο, με μία ελαφριά τάση αύξησης (3,29% ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής) και πάντοτε ισοσκελισμένες οι επιβιβάσεις με τις αποβιβάσεις.

Διάγραμμα 10.36. - Επιβατική Κίνηση του Λιμένα Μυτιλήνης

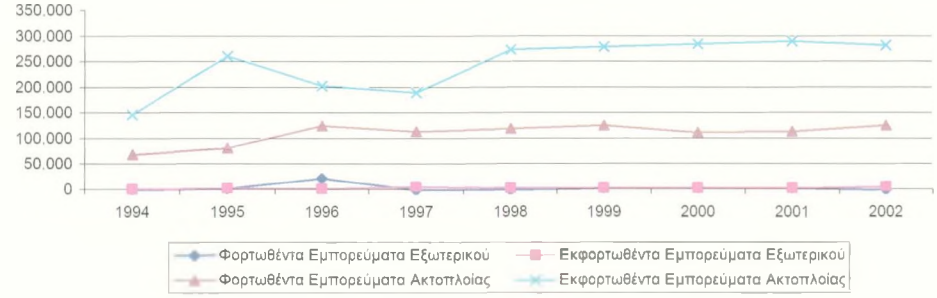


Λιμένας Χίου

Αντίστοιχα χαρακτηριστικά με τον λιμένα της Μυτιλήνης παρουσιάζει και αυτός της Χίου, σε χαμηλότερα ποσοστά. Ο λιμένας διακινεί περίπου 370.000 τόνους εμπορευμάτων το χρόνο κυρίως μεταφερόμενα φορτία από ακτοπλοϊκά πλοία προερχόμενα από τον Πειραιά. Εξάγει όπως είναι φυσικό (αλλά μέσω του Πειραιά) σημαντικές ποσότητες μαστίχας αλλά και εσπεριδοειδή και προϊόντα ιχθυοκαλλιέργειας. Και στην περίπτωση αυτή μετά το 1997, ο λιμένας εμφανίζει σταθερή αύξηση των εκφορτώσεων του από εσωτερική ναυσιπλοΐα, ενώ αντίθετα οι εξαγωγές του νησιού προς την εσωτερική αγορά (βλ. Πειραιά) παραμένουν σταθερές.

Διάγραμμα 10.37.

Εμπορευματική Κίνηση του Λιμένα Χίου (σε χιλιάδες τόνους)



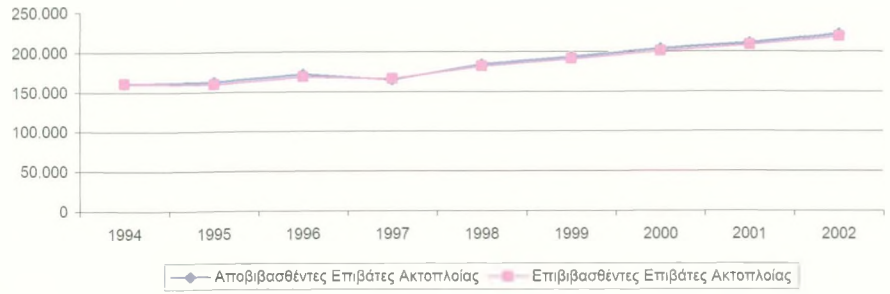
Οι επιμέρους ρυθμοί μεταβολής του λιμένα της Χίου για την περίοδο 1994-2002 έχουν ως εξής:

Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
περιοδικά	7,60%	5,33%	6,63%

Στον επιβατικό τομέα ο λιμένας της Χίου εξυπηρετεί περίπου 370.000 επιβάτες το χρόνο, έχοντας μια συνεχή τάση αύξησης εξυπηρέτησης ολοένα και περισσότερων επιβατών (σημ. ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής είναι της τάξης του 4,23%) Και στην συγκεκριμένη περίπτωση, όπως και στο σύνολο σχεδόν των νησιών, υπάρχει ισοσκελισμός των επιβιβάσεων και των αποβιβάσεων. Το αρνητικό στην περίπτωση της Χίου είναι, όπως και σε αρκετά νησιά, η μικτή (εμπορευματική, επιβατική, τουριστική) χρήση της κεντρικής προβλήτας του λιμένα[38] με αποτέλεσμα την σύγκρουση των χρήσεων και των δραστηριοτήτων. Επίσης, ο ελάχιστος λιμενικός χώρος και η θέση του λιμένα δημιουργούν αφόρητες καταστάσεις τόσο στην πόλη όσο και στον λιμένα την στιγμή των φορτοεκφορτώσεων των επιβατικών - οχηματαγωγών πλοίων.

[38] Σημ. ο λιμένας διαθέτει και δύο αποκλειστικής χρήσης για εμπορικά πλοία κρηπιδώματα 70μ+70μ στο νότιο τμήμα του λιμένα επί του λιμενοβραχίονα με ελάχιστο όμως χώρο για την πραγματοποίηση εργασιών φορτοεκφόρτωσης και με ελάχιστο βύθισμα (4μ.-6μ).

Διάγραμμα 10.38. - Επιβατική Κίνηση του Λιμένα Χίου



10.2.4.2. Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου

10.2.4.2.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας

Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου αν και παρουσιάζει πολλά κοινά χαρακτηριστικά με αυτή του Βορείου [πολυνησία (σε μεγαλύτερο βαθμό όμως και σε πιο εκτεταμένη κάλυψη του αιγιακού χώρου), επιπλέον δεν συμμετέχει μέχρι στιγμής σε κανένα από τους διεθνείς ή εθνικούς αναπτυξιακούς άξονες κ.α.] χαρακτηρίζεται, λόγω της αυξημένης τουριστικής κίνησής της, ως σημαντική πύλη της χώρας. Εντούτοις, αυτές οι επιβατικές-τουριστικές και εμπορευματικές ροές (τροφοδοσία, οικοδομικά υλικά κ.α.) δεν ικανοποιούνται ούτε από την διάρθρωση των δρομολογίων ούτε από την ποιότητα των λιμενικών και αερολιμενικών υποδομών που υποχρεούται η Περιφέρεια να διαθέτει.

Αν και η Περιφέρεια δεν ενδέχεται να επωφεληθεί άμεσα από την εξομάλυνση των καταστάσεων και των σχέσεων στην Βαλκανική και την ανατολική Ευρώπη, πλην της αύξησης του τουριστικού ρεύματος που μπορεί να έρθει μόνο με την απευθείας ακτοπλοϊκή σύνδεση των λιμένων της Βορείου Ελλάδας (Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη) με τις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα, σημαντικές θετικές επιπτώσεις ενδέχεται να πραγματοποιηθούν με την ανάπτυξη σχέσεων με την Τουρκία (ιδιαίτερα για τα Δωδεκάνησα).

Το πρόβλημα της ενδοπεριφερειακής ανισότητας στην περίπτωση του Νοτίου Αιγαίου είναι ιδιαίτερα αυξημένο μεταξύ των 37 νησιών των Κυκλάδων που βρίσκονται εγγύτερα στο κέντρο (Αθήνα-Πειραιά) και των 12 νησιών των Δωδεκανήσων που βρίσκονται στην παραμεθόριο. Η Περιφέρεια αν και διαθέτει δύο δυναμικά διοικητικά κέντρα (Σύρο-Ρόδο), στο πρότυπο των δίπολων Ηράκλειο-Χανιά, Λάρισα-Βόλος κ.α., στις δύο γεωγραφικές άκρες των ορίων της Περιφέρειας, εντούτοις η σύνδεση του δίπολου είναι χαλαρή. Σχετικά πρόσφατα εγκαινιάστηκε η ακτοπλοϊκή σύνδεση που συνδέει την Σύρο με την Ρόδο (με αφετηρία τον Πειραιά) καθώς η δομή εδώ και χρόνια της ακτοπλοϊκής αγοράς είχε χωρίσει το Νότιο Αιγαίο σε δύο ξεχωριστές αγορές[39], ενώ ακόμη και σήμερα ακόμα και ο ίδιος ο Γενικός Γραμματέας

[39] Η πολιτική της ανάπτυξης νησιωτικών ναυτιλιακών εταιριών λαϊκής βάσης συνοδεύτηκε από την πολιτική αποκλειστικής χορήγησης άδειας δρομολόγησης ακτοπλοϊκών πλοίων στις περιοχές τους από το Υ.Ε.Ν.. Έτσι, η Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου (ΝΕΛ) είχε το προνόμιο να εξυπηρετεί μόνο αυτή τα νησιά του Βορείου Αιγαίου, η Δωδεκανησιακή Αναπτυξιακή Ναυτιλιακή Εταιρία (ΔΑΝΕ) τα Δωδεκάνησα, κ.ο.κ. Το αποτέλεσμα ήταν στην συγκεκριμένη περίπτωση ότι ούτε η ΔΑΝΕ μπορούσε να «*πιάσει*» Σύρο γιατί αυτή εξυπηρετείτο από τους εφοπλιστές των Κυκλάδων, ούτε οι εφοπλιστές αυτοί μπορούσαν να δρομολογήσουν τα πλοία τους για την Ρόδο. Σήμερα, με την μερική απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε συνδυασμό και με την πτώχευση της ΔΑΝΕ οι δυσλειτουργίες στην συγκεκριμένη αγορά, σε ένα βαθμό έχουν λυθεί.

της Περιφέρειας εάν θέλει από την Σύρο να επισκεφτεί την Ρόδο αεροπορικώς, θα το κάνει μέσω του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος». Από τα παραπάνω καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι και στην περίπτωση αυτή, όπως και στο Βόρ. Αιγαίο, ο ρόλος των μεταφορών, ιδίως των αεροπορικών και των θαλάσσιων, είναι θεμελιώδους σημασίας.

Αυτό, εν μέρει αποδεικνύεται και από τον αριθμό των λιμένων που εμφανίζουν σημαντική εμπορευματική ή/και επιβατική κίνηση, από πλευράς του Υ.Ε.Ν. (18 λιμένες στο Νομό Κυκλάδων και 11 λιμένες στο Νομό Δωδεκανήσου). Αναλυτικότερα:

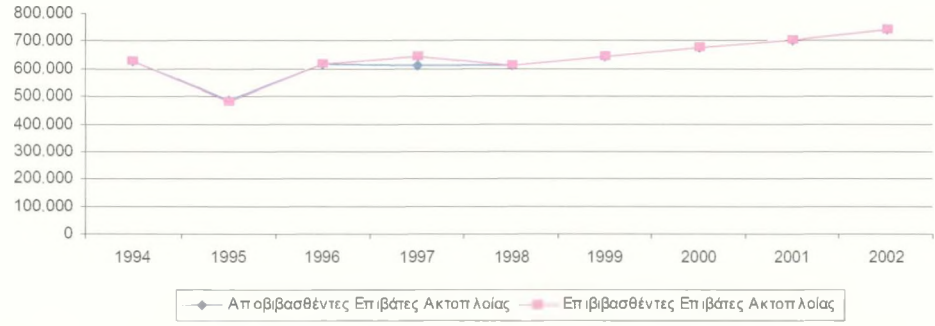
10.2.4.2.2. Οι Κυριότεροι Λιμένες της Περιφέρειας

Η αιχμή της λιμενικής δραστηριότητας στην Περιφέρεια αποτελεί ο επιβατικός τομέας, τόσο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όσο και της τουριστικής (κρουαζιερόπλοια). Μόνο ο λιμένας της Ρόδου εμφανίζει επιβατική κίνηση γραμμής με λιμένες του εξωτερικού της τάξης των 30.000 επιβατών το χρόνο, η οποία όμως δείχνει να τερματίζεται το 2002.

Τα πρωτεία στην εξυπηρέτηση επιβατών από εσωτερική ναυσιπλοΐα κατέχει η Πάρος (Παροικιά) η οποία εξυπηρετεί (επιβιβάσεις - αποβιβάσεις) περίπου 1.300.000 επιβάτες το χρόνο, με έντονη αυξητική πορεία μετά το 1995 (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 3,30%).

Διάγραμμα 10.39.

Επιβατική Κίνηση του Λιμένα Πάρου (Παροικιά)



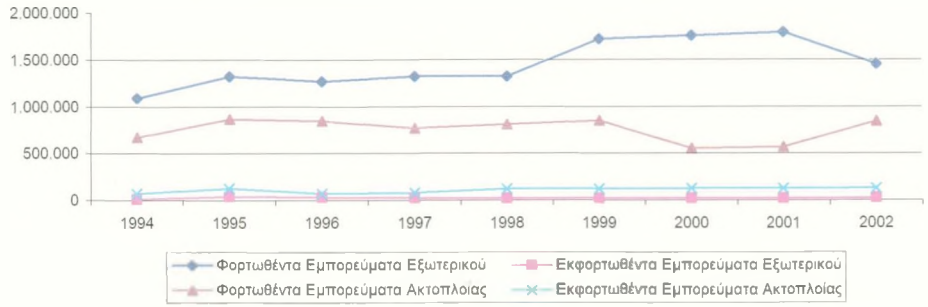
Ακολουθούν στην εξυπηρέτηση επιβατών η Τήνος με 970.000 επιβάτες το χρόνο λόγω θρησκευτικού τουρισμού (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 4,39%), η Μύκονος με 840.000 περίπου (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 6,49%), η Θήρα με 760.000 περίπου (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 4,80%) και η Νάξος 650.000 περίπου (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 2,96%). Ακολουθούν τα δύο διοικητικά κέντρα της Περιφέρειας στην 6η και 7η θέση, με την Ρόδο να διακινεί περίπου 645.000 και την Σύρο 100.000 λιγότερους επιβάτες τον χρόνο, αντίστοιχα, (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 3,79% και 9,46% αντίστοιχα) έχοντας όλοι οι λιμένες, άλλος πολύ άλλος λιγότερο, συνεχή αύξηση της δραστηριότητάς τους. Μόνο δύο (2) λιμένες δείχνουν σημάδια κάμψης της επιβατικής τους κίνησης, ο λιμένας της Αντίπαρου ο οποίος χάνει την 9ετία 1994-2002, 3.400 επιβάτες περίπου το χρόνο κατά μέσο όρο και της Χάλκης ο οποίος χάνει 325 επιβάτες το χρόνο (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής -2,29% και -2,60% αντίστοιχα).

Στο εμπορευματικό τομέα δραστηριοποιούνται 16 λιμένες των Κυκλάδων και 10 των Δωδεκανήσων. Από αυτούς τους 26 λιμένες, οι 9 έχουν εμφανίσει συνεχή αλλά και περιστασιακή εισαγωγική ή / και εξαγωγική δραστηριότητα.

Η Μήλος διακινεί το 32% των εμπορευμάτων της Περιφέρειας και ακολουθούν η Νίσυρος και η Ρόδος με 12% και 11% αντιστοίχως. Όλοι οι υπόλοιποι λιμένες έχουν ποσοστά κάτω του 5% επί του συνόλου. Χαρακτηριστικά η Σύρος, η πρωτεύουσα της Περιφέρειας διακινεί το 3% του συνόλου (περίπου 230.000 τόνους το χρόνο) και βρίσκεται στην 8η κατά σειρά θέση της λίστας των εμπορευματικών λιμένων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. Τα εμπορεύματα που διακινούν τα περισσότερα νησιά είναι φορτία τροφοδοσίας (νερό, πετρέλαιο, αδρανή υλικά) που μεταφέρονται με μικρά εμπορικά πλοία και εν γένει προϊόντα τροφοδοσίας (τρόφιμα, οικιακός - ξενοδοχειακός εξοπλισμός κ.α.) με περισσότερη ένταση τους καλοκαιρινούς - τουριστικούς μήνες.

Διάγραμμα 10.40.

Εμπορευματική Κίνηση του Λιμένα Μήλου (σε χιλιάδες τόνους)

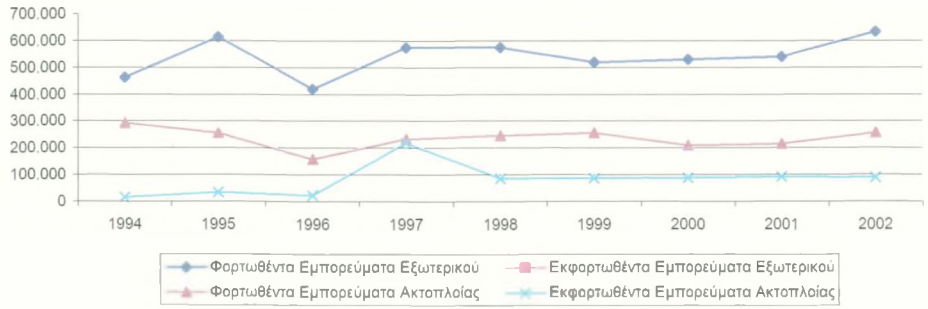


Ο λιμένας της Μήλου διακινεί περίπου 2.400.000 τόνους εμπορευμάτων (μεταλλεύματα) το χρόνο κατά μέσο όρο. Από αυτό το φορτίο η Μήλος εξάγει απευθείας στο εξωτερικό τους 1.500.000 τόνους περίπου και στο εσωτερικό τους 760.000 τόνους.

Αντίστοιχα η Νίσυρος στους 870.000 τόνους εμπορευμάτων που διακινεί το χρόνο κατά μέσο όρο, οι 550.000 τόνους μεταλλευμάτων εξάγονται στο εξωτερικό ενώ 250.000 τόνοι διακινούνται με εσωτερική ναυσιπλοΐα.

Διάγραμμα 10.41.

Εμπορευματική Κίνηση του Λιμένα Νισύρου (σε χιλιάδες τόνους)



Συνοπτικά, οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής της εμπορευματικής κίνησης των δύο εν λόγω λιμένων για το διάστημα 1994-2002 έχει ως εξής:

	Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
Μήλος	4,93%	1,36%	-1,80%	6,14%
Νίσυρος	2,06%	δεν πραγματοποιεί	-0,62%	17,47%

10.2.5. Η ανθρωπογεωγραφική ενότητα του ΠΑΘΕ

Αν και αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ (παραδοσιακός αναπτυξιακός άξονας της χώρας) έχει δεχτεί τα τελευταία χρόνια εκτεταμένες μεταφορικές επενδύσεις, εντούτοις δεν προβλέπονται εξ' αιτίας του ιδιαίτερα δραστικές μεταβολές στην χωρική και αναπτυξιακή δομή των Περιφερειών που διασχίζει και ιδιαίτερα στο τμήμα Αθήνα - Θεσσαλονίκη που είναι και το πιο πρώιμο.

10.2.5.1. Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας

10.2.5.1.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας

Το βασικό χωροταξικό χαρακτηριστικό της Περιφέρειας είναι η κεντροβαρική της θέση στον ελληνικό χώρο. Αυτή η κεντροβαρική της θέση έχει μερικώς αξιοποιηθεί μόνο στην κατεύθυνση Αθήνα - Θεσσαλονίκη, ενώ η γειτνίασή της με την Αθήνα έχει προωθήσει εξαιρετικά ασύμμετρες σχέσεις. Η Περιφέρεια έχει δυνατότητες αναβάθμισης στην περίπτωση που οι γειτονικές της Περιφέρειες εξελιχθούν, με την προϋπόθεση όμως ότι δημιουργηθούν και άλλες, πέρα της ΠΑΘΕ, συνδέσεις όπως οι:

- Διαγώνιος άξονας Λαμία - Ιτέα / Άμφισσα - Αντίρριο - Πάτρα.
- Διαγώνιος άξονας Κεντρικής Ελλάδας Λαμία - Καρδίτσα -Τρίκαλα-Παναγιά (Εγνατία - Γιάννενα Ηγουμενίτσα), Ε65.
- Οριζόντιος άξονας (ΠΑΘΕ/Κόρινθος)- Θήβα / ΠΑΘΕ - Χαλκίδα - Κύμη / Λιμένας Κύμης και δευτερευόντως:
  - Άξονας (ΠΑΘΕ) /Λαμία - Καρπενήσι - Αγρίνιο-(Ιόνια Οδός)
  - Άξονας (ΠΑΘΕ) / Θήβα - Λιβαδειά - Ιτέα / Άμφισσα -(Διαγώνιος Λαμία / Πάτρα)
  - Άξονας (ΠΑΘΕ) / Γλύφα - Ωρεοί / Πορθμιακή σύνδεση-Χαλκίδα-Κάρυστος / Λιμένας.
  - Άξονας Θήβα - Λιβαδειά - Λαμία (Δυτική Θεσσαλία).

Σημαντικοί αναπτυξιακοί πόλοι της Περιφέρειας σε σχέση με τις μεταφορές είναι η **Λαμία** (διαπεριφερειακός κόμβος μεταφορών και επικοινωνιών, κόμβος διαμετακόμισης και εμπορικής προώθησης υποστηριζόμενη από τα περιφερειακά λιμάνια Στυλίδας-Αγίου Κωνσταντίνου, και Ιτέας), η **Χαλκίδα** (διασυνδεδεμένη με το εθνικής σημασίας λιμένα της Κύμης και υποστηριζόμενη από το περιφερειακό λιμάνι της Χαλκίδας) και το αστικό δίπολο Αλιβερίου - Κύμης, με την **Κύμη** να εξειδικεύεται στις θαλάσσιες μεταφορές.

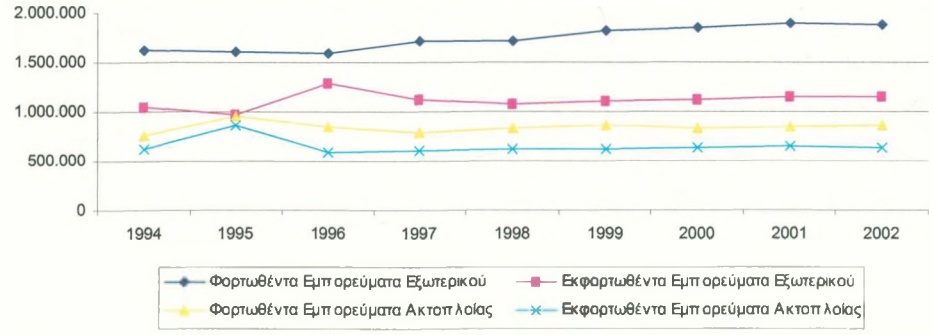
10.2.5.1.2. Οι Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας

Η Περιφέρεια διαθέτει πλήθος λιμένων και συγκεκριμένα 13 λιμένες με σημαντική εμπορευματική κίνηση (με σειρά προτεραιότητας Αλιβέρι, Χαλκίδα, Λάρυμνα, Αντίκυρα, Ιτέα, Πολιτικά Ευβοίας, Στυλίδα, Κάρυστος, Σκύρος, Μαρμάρι, Κύμη, Ωρεοί, Αχλάδι). Η

ιδιαιτερότητα της πλειοψηφίας αυτών των λιμένων είναι ότι πρόκειται για λιμένες αποκλειστικής εξυπηρέτησης είτε των ακατέργαστων προϊόντων εξόρυξης των ορυχείων και μεταλλείων που συναντούνται σε μεγάλο βαθμό στην περιοχή, είτε λιμένες εξυπηρέτησης μεταλλευτικών, ενεργειακών και άλλων συναφών παραγωγικών μονάδων που συνδέονται άμεσα με την ύπαρξη του ορυκτού πλούτου. Τη δεκαετία του '90 παρατηρήθηκε στη Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας αύξηση των επενδύσεων μεγάλου ύψους, μεταξύ άλλων, στους δυναμικούς κλάδους της μεταλλουργίας και των μη μεταλλικών ορυκτών, χωρικά δε αυτοί συγκεντρώθηκαν κύρια στο νομό Βοιωτίας και δευτερευόντως στους νομούς Εύβοιας και Φθιώτιδος. Αποτέλεσμα αυτής της τάσης είναι η εγκατάσταση μεγάλων βιομηχανικών και εμπορικών ομίλων τόσο στο μεταποιητικό τομέα, τον συνδεδεμένο με την εξορυκτική δραστηριότητα, όσο και σε άλλους κλάδους σημαντικής έντασης τεχνολογίας (επεξεργασία αλουμινίου και μη σιδηρούχα μέταλλα κ.α.). Σημαντικά αστικά κέντρα - οικισμοί στον κλάδο της εξόρυξης - μεταλλουργίας στην Περιφέρεια είναι κυρίως η Άμφισσα, η Λάρυμνα, η Κάρυστος, το Αλιβέρι, η Χαλκίδα καθώς και τα δίπολα Δίστομο-Αντίκυρα και Μαντούδι-Λίμνη. Σήμερα η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας χαρακτηρίζεται ως η περιφέρεια των μεγάλων εταιρειών και ομίλων, αφού το 16% των εταιρειών αυτών της χώρας (70 εταιρείες περίπου) δραστηριοποιούνται σ' αυτήν (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Στερεάς Ελλάδας, 2003). Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι τα χαρακτηριστικά (βάρος, όγκος κ.α.) των μεταλλευμάτων, των ορυκτών και των προϊόντων τους απαιτούν μεταφορικά μέσα με μεγάλο όγκο, να είναι αντοχής και με χαμηλό κόστος μεταφοράς, όπως είναι τα πλοία, γι' αυτό άλλωστε και ο λόγος ύπαρξης και δημιουργίας πολλών λιμένων κατά μήκος των ακτών, καθώς αυτοί ελαχιστοποιούν την μεταφορά των προϊόντων αυτών με άλλα μεταφορικά μέσα και κυρίως με τα φορτηγά αυτοκίνητα. Αξίζει να επισημανθεί πως οι λιμένες αυτοί πριν την δεκαετία του '90 ήταν αποκλειστικά εξαγωγικοί (πρώτες ύλες) ενώ σήμερα εμφανίζονται και εισαγωγικοί καθώς για την κατασκευή και επεξεργασία των προϊόντων που παράγονται στα νέα εργοστάσια απαιτούνται συμπληρωματικές πρώτες ύλες.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.42.

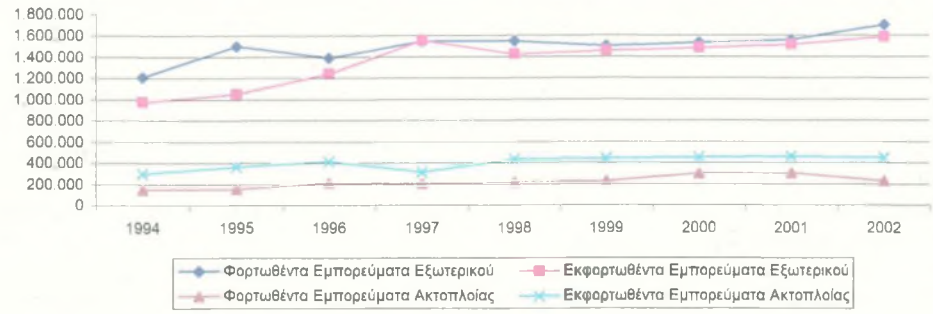
Εμπορευματική Κίνηση του Αλιβερίου (σε χιλιάδες τόνους)



Επισημαίνεται πως η ως άνω εμπορευματική κίνηση δεν πραγματοποιείται από τον λιμένα του Καράβου Αλιβερίου, ο οποίος μάλιστα για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα είναι εκτός λειτουργίας λόγω ζημιών στα κρηπιδώματα και των έργων ανάπλασης του λιμένος, αλλά από τις ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις του εργοστασίου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειες (από λιγνίτη) της ΔΕΗ και του εργοστασίου της ΑΓΕΤ-ΗΡΑΚΛΗΣ ΙΙ.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.43.

Εμπορευματική Κίνηση του λιμένα Χαλκίδας (σε χιλιάδες τόνους)



Από τον λιμένα της Χαλκίδας διακινούνται περίπου 3.500.000 τόνοι εμπορευμάτων το χρόνο (χύδην φορτία: τσιμέντο, πλαστικές ύλες, σιδηρικά κ.α.). Ο λιμένας θεωρείται ότι εξ΄ ορισμού εμποδίζεται καθώς η αρχική του χωροθέτηση έχει αποδειχθεί ότι είναι λαθεμένη. Γι' αυτό το λόγο ήδη από την δεκαετία του '80 στη «*Μελέτη Δοξιάδη*» για τα Δίκτυα Μεταφορών (Δοξιάδη, 1980) προτείνεται η μεταφορά του λιμένα έξω από το στενό δίαυλο που οδηγεί στη Χαλκίδα από νότο, στη Βοιωτική ακτή για να έχει άμεση προσπέλαση από το εθνικό σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο στη θέση «*Μαλαματίνα*», ενώ το Μητρώο Λιμένων (2000) κάνει λόγο για ανάγκη προώθησης μελέτης μεταφοράς των εμπορευματικών εγκαταστάσεων του λιμένα Χαλκίδας στον όρμο Βαθέως Αυλίδας.

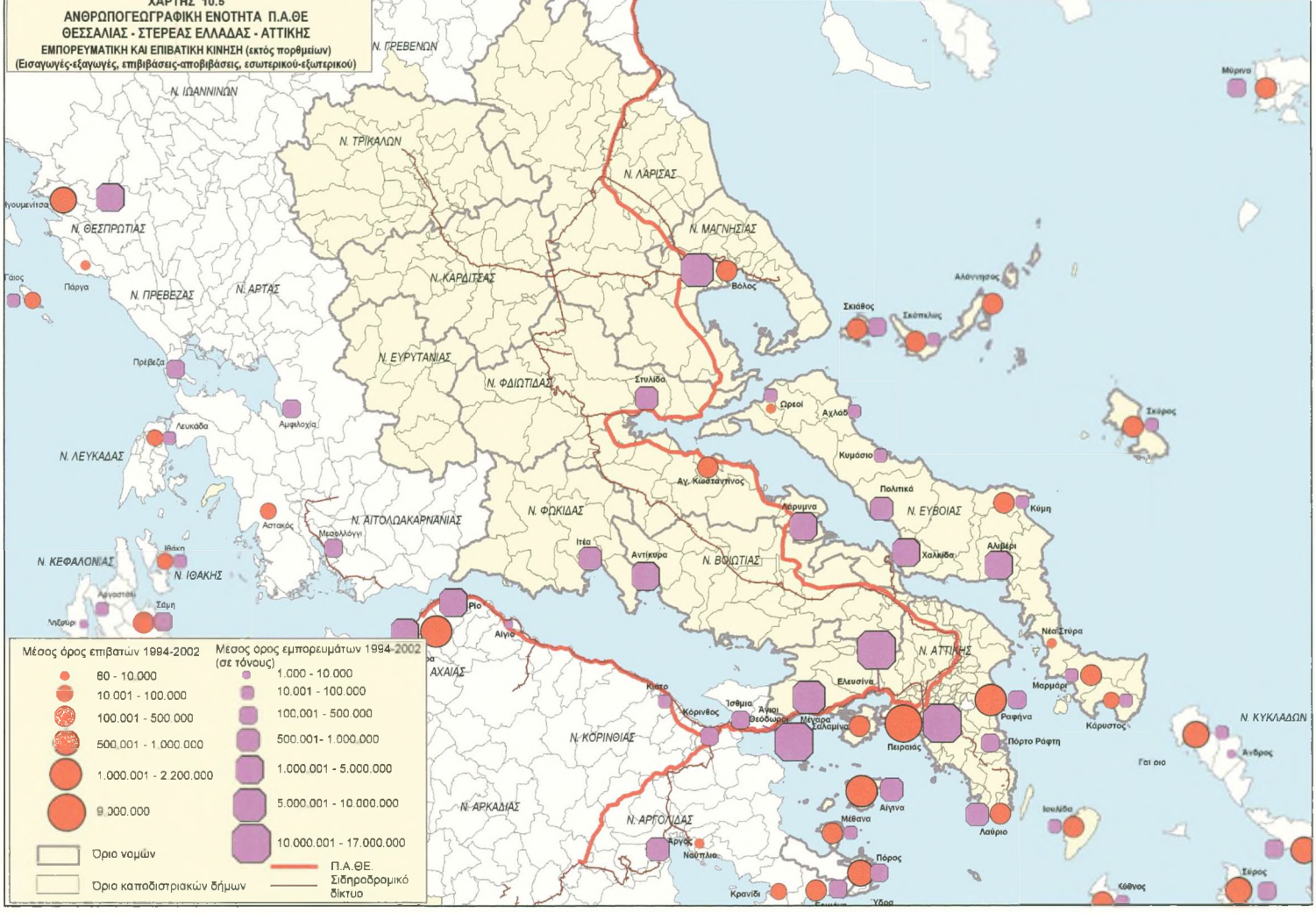
Ωστόσο όμως, οι συζητήσεις τόσο για τη μεταφορά του λιμένα της Χαλκίδας όσο και για τον «*εθνικό*» ρόλο που μπορεί να παίξει ο λιμένας της Κύμης, κυρίως προς την άμεση εξυπηρέτηση (χερσαία και θαλάσσια) της βιομηχανικής περιοχής της χώρας (βλ. κυρίως Βοιωτία - Οινόφυτα) και στην αποσυμφόρηση των αστικών λιμένων της Αττικής κανένα έργο (όπως ο πολυαναφερόμενος Κάθετος Οδικός Άξονας της Βοιωτίας) και προσπάθεια δεν έχει ευοδωθεί εδώ και τόσα χρόνια (σημ. ο αποκομμένος οδικά ή και σιδηροδρομικά λιμένας της Κύμης έχει εξοπλιστεί με έναν μισοτελειωμένο, για μακρό χρονικό διάστημα, εκτεταμένο λιμενοβραχίονα και με μία μεγάλης έκτασης λιμενολεκάνη που δεν δικαιολογούν την εξυπηρέτηση ενός και μόνο πλοίου που εκτελεί το δρομολόγιο Κύμη - Σκύρος).

Σημαντικοί επίσης λιμένες της Περιφέρειας είναι οι μεταλλευτικοί λιμένες της Λάρυμνας (Φθιώτιδα) και της Αντίκυρας (Βοιωτία) οι οποίοι διακινούν 1.800.000 και 1.200.000 τόνους εμπορευμάτων αντίστοιχα. Αναλυτικότερα ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής για το διάστημα 1994-2002 των τεσσάρων μεγάλων λιμένων της Περιφέρειας είναι:

	Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
Αλιβέρι	2,3%	1,66%	0,3%	-0,7
Χαλκίδα	2,7%	5,6%	7,28%	4,61%
Λάρυμνα	4,56%	4,46%	-2,06%	-6,51%
Αντίκυρα	-0,08%	δεν έχει	περιοδικά	4,29%

ΧΑΡΤΗΣ 10.5

ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ Π.Α.ΘΕ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ - ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΑΤΤΙΚΗΣ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ (εκτός πορθμείων)
(Εισαγωγές-εξαγωγές, επιβιβάσεις-αποβιβάσεις, εσωτερικού-εξωτερικού)



Μέσος όρος επιβατών 1994-2002

- 80 - 10.000
- 10.001 - 100.000
- 100.001 - 500.000
- 500.001 - 1.000.000
- 1.000.001 - 2.200.000
- 9.000.000

Μέσος όρος εμπορευμάτων 1994-2002 (σε τόνους)

- 1.000 - 10.000
- 10.001 - 100.000
- 100.001 - 500.000
- 500.001- 1.000.000
- 1.000.001 - 5.000.000
- 5.000.001 - 10.000.000
- 10.000.001 - 17.000.000

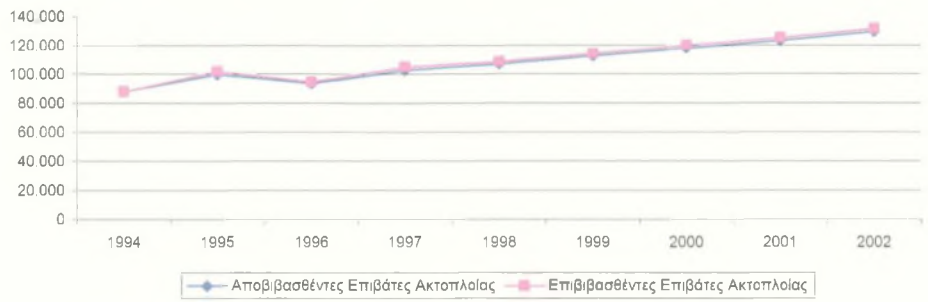
Όριο νομών
Όριο καποδιστριακών δήμων
Π.Α.ΘΕ.
Σιδηροδρομικό δίκτυο

Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΥΕΝ/ΕΣΥΕ. Ιδία επεξεργασία

Στον **επιβατικό τομέα** μόνο 5 λιμένες της Περιφέρειας παρουσιάζουν σχετική κίνηση (Άγιος Κωνσταντίνος, Μαρμάρι, Σκύρος, Κύμη, Κάρυστος ενώ οι Ωρεοί και τα Νέα Στύρα παρουσιάζουν ελάχιστη κίνηση) και αφορά εσωτερική ακτοπλοΐα. Ο λιμένας του Αγίου Κωνσταντίνου, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής για το διάστημα 1994-2002 της τάξης του 4,57%, εξυπηρετεί τις Σποράδες, ο λιμένας της Σκύρου (ρυθμός μεταβολής 3,22%) εξυπηρετεί τα πλοία που αποπλέουν από την Κύμη και τις Σποράδες, η Κύμη (με ρυθμό μεταβολής 2,77%) εξυπηρετεί μόνο την Σκύρο ενώ το Μαρμάρι και η Κάρυστος (με ρυθμούς μεταβολής 2,5% και 1,6% αντίστοιχα) εξυπηρετούν και αυτοί ένα είδος πορθμείου μεταξύ Αττικής και Εύβοιας. Διακίνηση επιβατών μέσω ακτοπλοΐας δεν παρατηρείται από την πλευρά της Περιφέρειας που βρέχεται από τον Κορινθιακό.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.44.

Επιβατική Κίνηση του λιμένα Αγίου Κωνσταντίνου (σε χιλιάδες επιβάτες)



10.2.5.2. Περιφέρεια Θεσσαλίας

10.2.5.2.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας

Όπως και η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας έτσι και η Περιφέρεια Θεσσαλίας χαρακτηρίζεται για την κεντροβαρική της θέση στο χωροταξικό σύνολο της χώρας, καθώς διασχίζεται από τον μεταπολεμικό άξονα ανάπτυξη της χώρας (ΠΑΘΕ), με την διαφορά ότι δεν υπάρχει τόσο ασύμμετρη σχέση με τα δύο μητροπολιτικά κέντρα Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Η περιφέρεια σήμερα δεν έχει άμεση επαφή με τους νεώτερους άξονες ανάπτυξης του ελληνικού χώρου (βλ. Εγνατία και Ιόνια Οδό), που απολαμβάνουν τα δυνητικά οφέλη από τη σύνδεση με τον δυτικο-ευρωπαϊκό χώρο, ωστόσο όμως υπάρχει η δυνατότητα, μέσω μικρών προεκτάσεων και άλλων μεταφορικών υποδομών, να αρθούν οι ορεινοί φραγμοί (κυρίως δυτικά βλ. Πίνδος) που εμποδίζουν την εξωστρέφεια της Περιφέρειας. Ο αναβαθμισμένος ΠΑΘΕ εκτιμάται ότι θα εξελίξει κυρίως το θεσσαλικό τμήμα ενώ σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο, αναμένεται ότι θα ενισχυθεί σημαντικά η δικτύωση των κύριων αστικών κέντρων: α) Λάρισα-Βόλος (δίπολο ανάπτυξης διαπεριφερειακής εμβέλειας, με ισχυρή συγκέντρωση αστικών, βιομηχανικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, χαρακτηριστικά μητροπολιτικής ζώνης, ανάληψη από την Λάρισα λειτουργιών εμπορίου και διαμετακόμισης σε συμπληρωματικότητα με την πόλη-λιμένα Βόλου) και β) Τρίκαλα-Καρδίτσα (στην προοπτική σύνδεσης της Θεσσαλίας με το βόρειο και δυτικό άξονα ανάπτυξης αποκτά χαρακτηριστικά διαπεριφερειακής πύλης με τα Τρίκαλα να εξειδικεύονται περισσότερο στις υπηρεσίες και στο εμπόριο). Η περιφέρεια φαίνεται να διαθέτει 3 λιμένες που εξυπηρετούν εμπορευματική κίνηση εκ των οποίων μόνο ο λιμένας του Βόλου παρουσιάζει αξιόλογη κίνηση (οι λιμένες της Σκοπέλου και της Σκιάθου είναι κυρίως επιβατικοί και η όποια εμπορευματική κίνησή τους αφορά τροφοδοσία μέσω ακτοπλοΐας).

10.2.5.2.2. Οι Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας

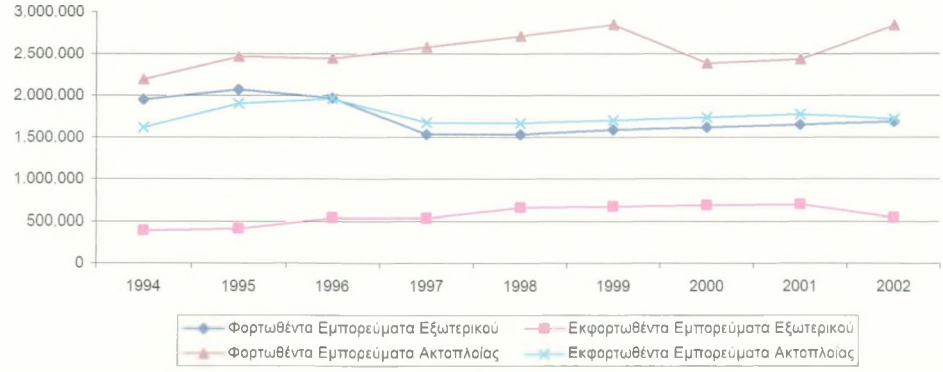
Λιμένας Βόλου

Ο λιμένας που βρίσκεται πάνω στα ίχνη της αρχαίας Ιωλκού εκεί όπου ο Ιάσων κατασκεύασε την τριήρη του την Αργώ για να ξεκινήσει το μυθικό του ταξίδι με τους Αργοναύτες. Η φυσική προστασία που παρέχει ο Παγασητικός Κόλπος ήταν η αιτία που από τα βάθη της αρχαιότητας αναπτύχθηκε λιμένας στην περιοχή που ακόμη και σήμερα εντοπίζεται ο νέος λιμένας. Ο νέος λιμένας ιδρύθηκε το 1881 αμέσως μετά την απελευθέρωση της μικρής πόλης των 5.000 κατοίκων περίπου από τους Τούρκους. Ο λιμένας του Βόλου σιγά - σιγά αναβαθμίσθηκε με υποδομές ενώ ταυτόχρονα η πόλη εξελίχθηκε σε μεγαλούπολη, με εξαιρετικό πολεοδομικό σχέδιο, φιλοξενώντας πρωτίστως του χιλιάδες πρόσφυγες της Μικρά Ασίας το 1922 αλλά και πλήθος βιομηχανικών - βιοτεχνικών μονάδων που έδωσαν μια σταθερή ανοδική εξέλιξη στην πόλη ακόμα και μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η σημασία της πόλης και του λιμένα επικυρώθηκαν το 1966 με την (οδική αρχικά και μετέπειτα σιδηροδρομική) σύνδεση τους με την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη με αποτέλεσμα ο λιμένας να εξυπηρετεί όλον το Θεσσαλικό κάμπο ακόμα και την δυσπρόσιτη Ήπειρο. Οι τελευταίες όμως δεκαετίες αποδείχθηκαν μοιραίες για την βιομηχανική και βιοτεχνική παραγωγή του Βόλου, η οποία δεν προσαρμόσθηκε στα νέα δεδομένα με αποτέλεσμα η κρίση που εξακολουθεί και παρατηρείται να συμπαρασύρει και τον λιμένα. Σήμερα ο λιμένας του Βόλου είναι ένας από τους 12 λιμένες Α.Ε., κατατάσσεται ως λιμένας της Εγνατία Οδού και εξυπηρετεί μεγάλο εύρος φορτίων, από μοναδοποιημένα (containers) έως χύδην, επιβάτες ακτοπλοΐας, κρουαζιερόπλοιων, αλιευτικά κ.α. ενώ ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει ότι ο λιμένας του Βόλου είναι ο ένας από τους δύο μεγάλους λιμένες που διαθέτουν σιδηροδρομικό προβλήτα (ο άλλος είναι αυτός της Θεσσαλονίκης).

Στον εμπορευματικό τομέα ο λιμένας διαχειρίζεται περίπου 6.600.000 τόνους εμπορευμάτων το χρόνο [δημητριακά, μελάσα, ζάχαρη, σουσάμι της θεσσαλικής γης, ζωοτροφές, λιπάσματα, βαμβακόσπορος (για την υποστήριξη της γεωργοκτηνοτροφίας της περιοχής), ξυλεία, αλουμίνιο, βωξίτης, καύσιμα, στρατιωτικό υλικό (βλ. στρατηγείο του ΝΑΤΟ στη Λάρισα) κ.α.]

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.45.

Εμπορευματική Κίνηση του Οργανισμού Λιμένα Βόλου (σε χιλιάδες τόνους)



Οι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής των επιμέρους λιμενικών δραστηριοτήτων, για το διάστημα 19994-2002 είναι:

Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
Φορτώσεις	Εκφορτώσεις	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
-2,69%	6,29%	1,77%	-0,31%

Οι προοπτικές ανάπτυξης του λιμένα εντοπίζονται όχι τόσο στην εσωτερική βελτιστοποίηση των εργασιών του (που είναι αναγκαίες) αλλά στην δημιουργία ενός σύνθετου πλέγματος εμπορευματικών μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή. Αυτό το πλέγμα έχει ως αναγκαίες προϋποθέσεις τις εξής:

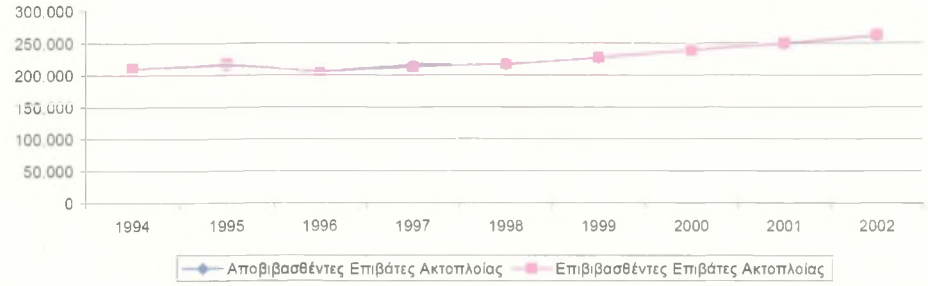
- Την ουσιαστική και ποιοτική σύνδεση του λιμένα με την Εγνατία Οδό, με σκοπό την αμεσότερη διέξοδο των φορτηγών αυτοκινήτων του δρομολογίου Δυτική Ευρώπη - Μέση Ανατολή, στη θάλασσα. Έτσι επιτυγχάνεται η άμεση σύνδεση του λιμένα της Ηγουμενίτσα με αυτόν του Βόλου και υπάρχει πλέον λόγος για την επαναλειτουργία του (πάλαι ποτέ επιτυχημένου) δρομολογίου Βόλος - Ταρτούς (Συρία).
- Την περαιτέρω αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Παλαιοφάρσαλου-Καλαμπάκας, με ηλεκτροκίνηση και διπλή γραμμή και επέκτασή της εκατέρωθεν ώστε να υπάρξει διασύνδεση των λιμένων Ηγουμενίτσας - Βόλου (Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Καλαμπάκα - Παλαιοφάρσαλος - Βόλος) και επιπλέον της σύνδεση της παραπάνω γραμμής μ' αυτήν της Δ. Μακεδονίας. Το μακροπρόθεσμο αυτό πρόγραμμα θα ελαχιστοποιήσει στο μέγιστο δυνατό διάστημα την απόσταση της Αδριατικής με το Αιγαίο και κατά συνέπεια της Δυτικής Ευρώπης με την Ανατολή. Προϋποθέσεις όμως είναι η μετατροπή του νέου λιμένα της Ηγουμενίτσας και σε λιμένα εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων και ως κόμβου σιδηροδρομικού στον οποίο θα ενώνεται και η σιδηροδρομική Ιόνια Οδός, έργο που εντάσσεται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.
- Η δημιουργία ενός σύγχρονου εμπορευματικού κέντρου (freight village) στον άξονα Λάρισας - Βόλου, και σίγουρα σε επαφή με το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο μπορεί να συνδέεται λειτουργικά με δύο εμπορευματικούς κόμβους, από έναν στην Καρδίτσα και στα Τρίκαλα.

Τέλος, πριν την ενεργοποίηση όλων των ανωτέρω προγραμμάτων που εντάσσονται στο σύνολό τους σχεδόν στον εθνικό σχεδιασμό της χώρας, σκόπιμο είναι να μελετηθεί και να αποφασιστεί ή όχι η δημιουργία νέων λιμενικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης εμπορευματικών μεταφορών στην περιοχή Τσιγκέλι Αλμυρού, που θα λειτουργεί συμπληρωματικά (;) με αυτό του Βόλου. Η προτεινόμενη θέση φαίνεται να διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα τόσο χωροταξικά (γειτνίαση με προτεινόμενη ΒΕΠΕ και ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις μεγάλων βιομηχανικών μονάδων, δυνατότητα άμεσης σύνδεσης με κύρια δίκτυα υποδομών κ.α.), λειτουργικά (αποσυμφόρηση του αστικού ιστού του Βόλου, αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου της πόλης, απελευθέρωση του κύριου λιμένα για επιβατικές και τουριστικές χρήσεις κ.α.) όσο και τεχνικά (η προτεινόμενη θέση διαθέτει φυσικό όρμο, ικανοποιητικά βάθη κ.α.).

Στην επιβατική κίνηση πρώτος λιμένας της Περιφέρειας θεωρείται ο λιμένας της Σκιάθου από τον οποίο διακινούνται πάνω από 450.000 επιβάτες ανά έτος (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 2,78%) προερχόμενοι είτε από τον Βόλο είτε από την Θεσσαλονίκη αλλά και από άλλα μέρη της χώρας (κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.46.

Επιβατική Κίνηση του λιμένα Σκιάθου (σε χιλιάδες επιβάτες)



10.2.5.3. Περιφέρεια Αττικής

10.2.5.3.1. Ο ρόλος της Περιφέρειας

Ο συγκεντρωτικός ρόλος της Περιφέρειας Αττικής στο ελληνικό περιφερειακό σύστημα είναι εδώ και χρόνια παγιωμένος. Παραπάνω από το 1/3 του ελληνικού πληθυσμού κατοικεί στη περιφέρεια αυτή, πληθυσμός που παράγει περίπου το 1/3 του Α.Ε.Π. της χώρας. Σήμερα, η Αθήνα και η περιοχή της, Αττικής, περνούν από μια πολύ δυναμική μεταβατική περίοδο, τόσο εξαιτίας της διαδικασίας των Ολυμπιακών Αγώνων όσο και την ολοένα ενσωμάτωσης των ευρωπαϊκών πολιτικών, στο ελληνικό διοικητικό σύστημα. Ο βασικός της στόχος είναι να μετασχηματιστεί από μια πρωτεύουσα ενός μικρού ευρωπαϊκού κράτους σε μία δυναμική, παγκοσμίου εμβέλειας, «*μητροπολιτική περιοχή*», και είναι γεγονός, ότι η Αττική διαθέτει όλα τα χαρακτηριστικά μιας σύγχρονης «*Μητρόπολης*».

Σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες μεγάλης κλίμακας δημοσιοποιημένες μελέτες για την Αθήνα - Αττική, αυτές του Ο.Ο.Σ.Α. (OECD, 2004) και του Ε.Μ.Π. σε συνεργασία με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (2004), η Αττική συγκεντρώνει ορισμένα πλεονεκτήματα που μπορούν να τη βοηθήσουν να εξελιχθεί σε Μητροπολιτική Περιοχή, όπως:

- Η διεύρυνση της Ε.Ε. τοποθετεί την Αττική στην καρδιά του ανατολικού τμήματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ανοίγοντας **νέες ευκαιρίες για το εμπόριο** και την οικονομία στην Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή.
- Σήμερα, με βάση τα μακροοικονομικά στοιχεία, η Αττική απολαμβάνει πολύ ευνοϊκούς όρους, από τους υψηλότερους της Ε.Ε., ενώ η χώρα βρίσκεται σε κατάσταση σταθερότητας, της μεγαλύτερής της, μετά την είσοδο της στη ζώνη του Ευρώ, με χαμηλά επίπεδα πληθωρισμού, κ.ά. Η οικονομία της Αττικής βρίσκεται σήμερα σε μια περίοδο **δομικής αλλαγής, στον τομέα των υπηρεσιών**, κυρίως στις Μ.Μ.Ε.
- Παράλληλα, η Αττική ωφελείται από μια περίοδο **εξαιρετικής οικονομικής επένδυσης σε σημαντικές υποδομές** (συγκοινωνιακές, κτιριακές, δημόσια έργα, κ.ά.), εξαιτίας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, ενώ σε αυτήν καταλήγουν αλλά και ξεκινούν όλα τα εθνικά συστήματα μεταφορών, οι διοικητικές δομές, κ.ά.
- Το εκπαιδευτικό επίπεδο του εργατικού δυναμικού στην Αττική θεωρείται υψηλό.
- Εξαιτίας των Ολυμπιακών Αγώνων το όνομα της Αττικής έχει προωθηθεί (αρκετές φορές όχι με τον καλύτερο τρόπο) στην παγκόσμια κοινωνία και οικονομία.

Χαρακτηριστικά, σύμφωνα με τον Κόνσολα Ν. (2003) η Αθήνα *«έχει δυναμικό κεντρικό αστικό πυρήνα, επηρεάζει περιμετρική ζώνη μεγάλης ακτίνας, κατοικείται από πολύ μεγάλο ποσοστό του συνολικού πληθυσμού της χώρας, διαθέτει δίκτυα υποδομών ικανοποιητικής ποιότητας και συγκεντρώνει σημαντικές προωθητικές δραστηριότητες του δευτερογενή και τριτογενή»*.

Εντούτοις, η διαδρομή της μετεξέλιξης της Αττικής σε πρωταγωνιστική μητροπολιτική περιοχή δεν είναι εύκολη διαδικασία. Ο ανταγωνισμός τα επόμενα χρόνια από άλλα αστικά κέντρα-περιοχές της Ευρώπης (και της διεύρυνσης) θα είναι πιο έντονος, σε μια εποχή μάλιστα που δεν θα υπάρχει Ολυμπιακή προοπτική και οι χρηματοδοτήσεις από τα Κ.Π.Σ. θα προσανατολίζονται και προς περισσότερες χώρες (Αναστασίου Α. & Κυριαζόπουλος Ε., 2005).

Στην πραγματικότητα, σύμφωνα με τον Ο.Ο.Σ.Α. (2004), μέχρι σήμερα, οι πολιτικές της Ε.Ε. δεν αναγνωρίζουν την ανάγκη να ενισχυθεί ο οικονομικός ρόλος της Αττικής και οι όποιες περιφερειακές πολιτικές κατευθύνουν την ανάπτυξη, (όπως π.χ. του τουριστικού κλάδου), μακριά από αυτήν, σε άλλες περιφέρειες της Ελλάδας. Η απουσία της Αττικής όλα αυτά τα χρόνια από την διεθνή σκηνή, τα χαμηλής στάθμης χωροταξικά, πολεοδομικά και περιβαλλοντικά δεδομένα δημιουργούν μια υφιστάμενη κατάσταση δύσκαμπτη και σε πολλές περιπτώσεις αποκρουστική. Θέματα όπως, το μεταναστευτικό αλλά κυρίως το δημογραφικό, δηλ. τα αυξημένα ποσοστά γήρανσης που παρουσιάζονται στην Αττική, από τα υψηλότερα στον κόσμο, δημιουργούν ανασταλτικούς παράγοντες στη διαδικασία της Αττικής όχι μόνο να γίνει Μητροπολιτική Περιοχή αλλά κυρίως να γίνει ανταγωνιστική.

Πέρα από τα όποια ανασταλτικά στοιχεία η Αττική μπορεί να εκμεταλλευθεί τις προκλήσεις και να πρωταγωνιστήσει στο διεθνές στερέωμα. Οι βασικοί τομείς-άξονες που θα μπορούσε να βασιστεί, είναι μεταξύ άλλων:

- Η αξιοποίηση των «ολυμπιακών υποδομών».
- Η προώθηση, με βάση τους κανόνες του σύγχρονου marketing, του ονόματος της Αττικής, η οποία ήδη θα έχει κατακτήσει ένα υψηλό επίπεδο παγκόσμιας αναγνωρισιμότητας λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων.
- Η προώθηση σύσφιξης σχέσεων μεταξύ των επιχειρήσεων και των Πανεπιστημιακών ιδρυμάτων. Η Αττική θα μπορούσε να γίνει το κέντρο (επιστημονικό και επιχειρηματικό) της ευρύτερης γεωγραφικά περιοχής (Βαλκάνια, Νοτιοανατολική Μεσόγειος) στους τομείς των σύγχρονων τεχνολογιών, επικοινωνιών και υγείας.
- Η προώθηση πολιτικών για μια νέα ενδογενή ανάπτυξη της Αττικής, βασιζόμενη στα μέχρι στιγμής υποτιμημένα ή αναξιοποίητα προτερήματα της περιοχής (πλούσιο αρχαιολογικό τοπίο, Μεσογειακή-Ελληνική κουζίνα, φιλοξενία, πολιτισμός, αθλητισμός, μοναδικό γεωφυσικό ανάγλυφο, δαντελωτές ακτογραμμές, κ.ά.).
- **Η αναβάθμισή της και η ανάδειξη της σε διεθνή κόμβο ναυτιλιακών και αεροπορικών μεταφορών.**

Σύμφωνα με τον Ο.Ο.Σ.Α. ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τρεις περιοχές της Αττικής που μπορούν να λειτουργήσουν ως *«προωθητική μηχανή»* για τη μετεξέλιξη της Αττικής σε ανταγωνιστική Μητροπολιτική Περιοχή. Αυτές είναι: η κοιλάδα των Μεσογείων, το Θριάσιο Πεδίο (βλ. και Μελέτη Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης, 2004) και το θαλάσσιο μέτωπο που ξεκινάει από τον Πειραιά και συνεχίζει στη Γλυφάδα, το Σούνιο, το Λαύριο, τη Ραφήνα και καταλήγει στον Ωρωπό και τον Ευβοϊκό Κόλπο. Και οι τρεις αυτές περιοχές έχουν άμεση σχέση με τις μεταφορές, τους λιμένες και γενικότερα την εφοδιαστική (logistics).

10.2.5.3.2. Κύριοι Λιμένες της Περιφέρειας - Υφιστάμενη Κατάσταση - Προοπτικές

Οι προαναφερόμενες τρεις περιοχές φιλοξενούν και τους σημαντικότερους λιμένες της Περιφέρειας. Στον εμπορευματικό τομέα, τα στατιστικά στοιχεία του Υ.Ε.Ν., μετρούν 12 λιμένες [3 στην Νομαρχία Ανατολικής Αττικής (Λαύριο, Ραφήνα, Μεσογαία Μαρκοπούλου), 2 στην Νομαρχία Δυτικής Αττικής (Ελευσίνα, Μέγαρα) και 7 στη Νομαρχία του Πειραιά [που εκτός από τον κεντρικό λιμένα του Πειραιά (Ο.Λ.Π.), έχει στην διοικητική της ομπρέλα τους λιμένες των Μεθάνων, του Πόρου, της Αίγινας, της Ύδρας, των Σπετσών και των Κυθήρων][40]. Βάση των στοιχείων της Ε.Σ.Υ.Ε. - Υ.Ε.Ν. οι λιμένες της Αττικής παρουσιάζουν την εξής εμπορευματική κίνηση:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.24.

Εμπορευματική Κίνηση Λιμένων Αττικής - Μέσος όρος 1994-2002 (σε χιλιάδες τόνους)

	Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο		
	Φορτώσεις	**Εκφορτώσεις**	**Φορτώσεις**	**Εκφορτώσεις**	**Σύνολο**
Ελευσίνα	3.048.769	7.740.269	5.045.320	1.195.723	17.030.080
Πειραιάς	2.117.127	5.213.599	1.526.240	1.507.227	10.364.193
Μέγαρα	0	6.697.080	1.933	269.311	6.968.324
Λαύριο	14.967	70.905	59.100	430.609	575.580
Ραφήνα	0	0	174.521	58.521	233.042
Μεσογαία	0	0	2.956	103.069	106.025

Αντίστοιχα, ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής τους για το ίδιο διάστημα είναι ο εξής:

	Διεθνές Εμπόριο		Εσωτερικό Εμπόριο	
	Φορτώσεις	**Εκφορτώσεις**	**Φορτώσεις**	**Εκφορτώσεις**
Ελευσίνα	0,64%	4,47%	1,23%	-2,75%
Πειραιάς	8,67%	4,26%	1,76%	-3,88%
Μέγαρα	δεν πραγματοποιεί	3,49%	περιοδικά	5,72%
Λαύριο	0,59%	-12,59%	24,16%	5,79%
Ραφήνα	δεν πραγματοποιεί	δεν πραγματοποιεί	-2,22%	-1,99%
Μεσογαία	δεν πραγματοποιεί	δεν πραγματοποιεί	περιοδικά	0,85%

Στον επιβατικό τομέα ο λιμένας του Πειραιά επιβιβάζει περίπου 4.800.000 επιβάτες κατά μέσο όρο τον χρόνο (και άλλους τόσους αποβιβάζει, συμπεριλαμβανομένων και των επιβατών εξωτερικού) με ετήσιο ρυθμό μεταβολής 4,56%. Παράλληλα, από τον λιμένα της

[40] Σημειώνεται και πάλι ότι, α) ένας σημαντικός φόρτος εργασίας για τον λιμένα του Πειραιά, τα transit φορτία, δεν περιλαμβάνεται στην εν λόγω ανάλυση, β) οι χερσαίες εκτάσεις του λιμένα Πειραιά, εκτείνονται στα διοικητικά όρια πέντε (5) Δήμων (Πειραιώς, Κερατσινίου, Δραπετσώνας, Περάματος και Αμπελακίων Σαλαμίνας), και γ) αν και η διαδρομή Πειραιά - Αίγινα μπορεί να χαρακτηριστεί ως πορθμειακή, εντούτοις η στατιστική υπηρεσία του Υ.Ε.Ν. - Ε.Σ.Υ.Ε. την εξαιρεί και την λαμβάνει ως εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Ραφήνας επιβιβάζονται κατά μέσο όρο 850.000 επιβάτες ενώ από τον Λιμένα του Λαυρίου 96.000 επιβάτες περίπου (οι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολή τους είναι 5,48% και 6,88% αντίστοιχα).

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία και με το γεγονός ότι περίπου το 67-70% της κίνησης του Ο.Λ.Π. δεν αφορά ανελαστική κίνηση για την ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, αλλά, αφορά κίνηση μεταφόρτωσης (η οποία δεν προσμετράτε στα ανωτέρω στοιχεία), αποτυπώνεται η πρωτοκαθεδρία του λιμένα του Πειραιά όχι μόνο σε επίπεδο Περιφέρειας και χώρας αλλά και σε διεθνές περιφερειακό επίπεδο.

Εντούτοις, από τα στοιχεία γίνεται εμφανής η αυξητική τάση άλλων περιφερειακών λιμένων τόσο στον επιβατικό όσο και στον εμπορευματικό τομέα. Οι αιτίες του φαινομένου αυτού είναι πολλές και σε ένα μεγάλο βαθμό πηγάζουν από την αναποτελεσματικότητα του ίδιου του λιμένα του Πειραιά να ανταποκριθεί στο έργο του (καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση, δυσλειτουργίες, γραφειοκρατία, συνεχείς αλλαγές στην διοίκηση και στην φιλοσοφία του στρατηγικού σχεδιασμού κ.α.). Επιπλέον, η πολιτική απόφαση να ενεργοποιηθούν (σε ένα βαθμό όμως) οι Λιμένες της Ελευσίνας, της Ραφήνας και του Λαυρίου, με την μετατροπή τους από Λιμενικά Ταμεία σε Ανώνυμες Εταιρίες, συνέβαλε και αυτό στην ισχυροποίηση των λεγόμενων «*δορυφόρων*» του Ο.Λ.Π..

Το θέμα της διαχείρισης των λιμενικών υποδομών του Ο.Λ.Π., εν πολλοίς σχετίζεται με την εθνική λιμενική πολιτική, γεγονός που επιβεβαιώνεται - και παρά την εισαγωγή του Ο.Λ.Π. στο Χρηματιστήριο των Αθηνών - από τις ισχυρές σχέσεις εξάρτησης όλων των διοικήσεων του Ο.Λ.Π. με το σχετικό Υπουργείο (Υ.Ε.Ν.). Τα δεδομένα σήμερα έχουν ως εξής (βλ. επιπρόσθετα τα δεδομένα που αναλύθηκαν για τον λιμένα - πόλη Πειραιά στο κεφ. 7):

- Ο εμπορευματικός τομέας του λιμένα έχει επικεντρωθεί στο φορτίο διαμετακόμισης το οποίο, όπως έχει αναφερθεί, εύκολα μπορεί να μετακομίσει σε ένα άλλο λιμένα εντός και εκτός Ελλάδος, ανάλογα με την διεθνή προσφορά και ζήτηση. Η στρατηγική αυτή μπορεί να δίνει ένα σημαντικό κέρδος (οικονομικό όφελος) στον λιμένα εντούτοις, όμως τον δεσμεύει σε διαρκείς παραχωρήσεις και υποχρεώσεις διατήρησης της κίνησης αυτής. Η λειτουργία της εν λόγω υπηρεσίας δεν κρίνεται, έως σήμερα, από το σύνολο των χρηστών της ικανοποιητική, (δυσλειτουργίες του συστήματος πληροφορικής, ελλείψεις προσωπικού χειριστών μηχανημάτων κ.α.) απεναντίας δημιουργεί προστριβές με τους άλλους χρήστες που εξυπηρετούν το εθνικό εμπόριο (άνιση εξυπηρέτηση).
- Ο λιμένας δεν διαθέτει και προβλέπεται πολύ δύσκολα να αποκτήσει σιδηροδρομική σύνδεση με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Οι συζητήσεις και τα σχέδια τόσο του Ο.Λ.Π. όσο και του Ο.Σ.Ε. έχουν ξεκινήσει από το 1970 χωρίς μέχρι σήμερα καμία ευτυχή κατάληξη, τόσο για το εμπόριο εν γένει (έχουν σε προηγούμενο κεφάλαιο αναλυθεί τα οφέλη από τον συνδυασμό πλοίου - σιδηρόδρομου) όσο και για τις αστικές περιοχές του ευρύτερου Πειραιά (Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Πέραμα) οι οποίες για δεκαετίες τώρα δέχονται καθημερινά στους ακατάλληλους δρόμους τους τεράστιο αριθμό βαρέων οχημάτων. Οι τεχνικές δυσκολίες που υπάρχουν, που οφείλονται σε ένα μεγάλο βαθμό στο πολυετή και συνεχή επανακαθορισμό χρήσεων εντός της λιμενικής ζώνης, ο οποίος ποτέ του δεν έλαβε ως παράμετρο την σιδηροδρομική σύνδεση (και σε ένα βαθμό και τις εξω-λιμενικές χρήσεις), ενδέχεται να αναβάλουν επ' αόριστο την λειτουργική σύνδεση του λιμένα με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο (σημ. το θέμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης δεν αφορά μόνο τα εμπορευματοκιβώτια αλλά και άλλα εμπορεύματα, π.χ. χύδην και κυρίως οι εισαγόμενες μονάδες αυτοκινήτων οι οποίες επιβαρύνονται με σημαντικά κόστη τόσο για να παραμένουν στις προβλήτες του λιμένα όσο και για να μεταφέρονται με τις ειδικές νταλίκες μεταφοράς αυτοκινήτων).

- Παράλληλα με το πρόβλημα της σιδηροδρομικής σύνδεσης και παρόλη την καθολική παρουσία του Ο.Λ.Π. στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων, φαίνεται πως δεν μπορεί (ή δεν θέλει) ο λιμένας να αναλάβει κάποιο ρόλο στον ταχύτατα αναπτυσσόμενο κλάδο της εφοδιαστικής. Θέματα που έχουν να κάνουν με το ιδιοκτησιακό, την ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη του λιμενεργατικού δυναμικού που αντιδρά, τον αποσπασματικό σχεδιασμό (τα τελευταία χρόνια έχουν κατεδαφιστεί χιλιάδες τετραγωνικά στεγασμένων αποθηκών ιδιαίτερης, τις περισσότερες φορές, βιομηχανικής αρχιτεκτονικής), εμποδίζουν την είσοδο εξειδικευμένων logistic επιχειρήσεων εντός του λιμένα ή την ανάληψη σχετικής πρωτοβουλίας από τον ίδιο τον Ο.Λ.Π.
- Ο λιμένας του Πειραιά ενδέχεται να νιώσει έντονο ανταγωνισμό, σε όλους τους τομείς, εάν επιτραπεί στον λιμένα της Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε.) να εκμεταλλευτεί την πλεονεκτική του θέση[41]. Καθώς ο Ο.Λ.Ε. :
  i. Διαθέτει εξαιρετική συγκοινωνιακή θέση, ως Δυτική Πύλη της Πρωτεύουσας, πάνω στον «*Σταυρό Ελευσίνας*» της Αττικής Οδού (και από εκεί στην εθνική Οδό Αθηνών - Λαμίας) και επί της (αναβαθμισμένης πλέον) Εθνικής Οδού Αθηνών - Κορίνθου.
  ii. Βρίσκεται πλησίον του Θριασίου Πεδίου, σε μια πεδιάδα που φιλοξενεί ένα από τα μεγαλύτερα ποσοστά των βιομηχανικών - βιοτεχνικών εγκαταστάσεων της χώρας και το σύνολο σχεδόν των αποθηκευτικών χώρων και εταιριών χερσαίων μεταφορών και logistics της χώρας.
  iii. Βρίσκεται πλησίον του Εμπορευματικού Κέντρου του ΟΣΕ.

  Μάλιστα, επειδή έχει δημιουργηθεί η ανάγκη ο ΟΛΕ να εξυπηρετεί και μη μοναδοποιημένα εμπορεύματα η διοίκηση του 2003 του Οργανισμού είχε συντάξει (επί της αρχής αποδεκτό) επιχειρησιακό σχέδιο για την μετεγκατάσταση του λιμένα σε νέα τοποθεσία [ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 2003 (β), ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2003 (ιβ)], που προβλέπεται να δημιουργηθεί από προσχώσεις, δυτικά του υφισταμένου, έμπροσθεν της ακτογραμμής του κτήματος της ΠΥΡΚΑΛ, έξω από τον ιστό της πόλης και πλησίον της Αττικής Οδού (ωφέλιμο χώρο 300 στρεμμάτων, μήκος κρηπιδωμάτων 2.500 μ. και βύθισμα μέχρι 15 μ.). Η νέα αυτή θέση, σύμφωνα με την πρόταση, διαθέτει επιπλέον και την δυνατότητα επέκτασης και μέσα στην ιδιοκτησία της ΠΥΡΚΑΛ (ύστερα από συμφωνία) αυξάνοντας την χερσαία έκταση του λιμένα από 300 έως και 500 στρέμματα επιπλέον. Έτσι, ο λιμένας από 50 στρέμματα που είναι σήμερα μπορεί να φτάσει έως και τα 800, εξυπηρετώντας ακόμα και επιβατική κίνηση λόγω της εύκολης πρόσβασης μέσω της Αττική Οδού και της Εθνικής Οδού. Ταυτόχρονα με το σχέδιο προβλέπεται να αποδεσμευτεί το τμήμα που σήμερα καταλαμβάνει ο λιμένας και που εμποδίζει την πόλη της Ελευσίνας να αναβαθμίσει το θαλάσσιο της μέτωπο. Το ίδιο σχέδιο μετεγκατάστασης περιλαμβάνει έργα για την απόδοση όλου του μετώπου της παραλίας στην πόλη (από τις εγκαταστάσεις του ΤΙΤΑΝ μέχρι το Καλυμπάκι), δημιουργώντας τουριστικές λιμενικές δραστηριότητες (μαρίνα, προβλήτα για κρουαζιερόπλοια λόγω του αρχαιολογικού χώρου της Ελευσίνας), χώρους αναψυχής των πολιτών.
- Στον επιβατικό τομέα, η χρόνια οδική συμφόρηση, που παρατηρείται στην πόλη του Πειραιά, η ολοκλήρωση (πλέον) της Αττικής Οδού που οδηγεί σε σύντομο χρονικό

[41] Μεταξύ των άλλων πολιτικών πρωτοβουλιών (π.χ. χρηματοδοτήσεις κ.α.) πρέπει να διευθετεί το θέμα της διέλευσης των πλοίων καθώς δεν επιτρέπεται από το Υ.Ε.Ν. για λόγους ασφαλείας η διέλευση πλοίων μετά τη δύση του ηλίου από τον δίαυλο του Ναυστάθμου Σαλαμίνας, εμποδίζοντας έτσι σημαντικά την απρόσκοπτη λειτουργία του λιμένα.

διάστημα στον λιμένα της Ραφήνας και του Λαυρίου (οι οποίοι βρίσκονται πλησιέστερα στα νησιά του Αιγαίου)[42], η μελλοντική απόληξη του προαστιακού σιδηρόδρομου στο Λαύριο, αλλά και η δρομολόγηση νέων σύγχρονων σκαφών στους λιμένες αυτούς από ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες δεν μπορούσαν να δρομολογήσουν τα πλοία τους στον λιμένα του Πειραιά (π.χ. δεν τους δίνονταν οι κατάλληλες άδειες ελλιμενισμού και αποπλεύσεων) έχουν οδηγήσει και οδηγούν πολλούς επιβάτες να σταματήσουν να χρησιμοποιούν τον Πειραιά. Με την ολοκλήρωση της Αττικής Οδού και του λιμένα του Λαυρίου, όπως έχει αναφερθεί, ένα σημαντικό μερίδιο της επιβατικής κίνησης του Πειραιά, όπως αυτό της Κρήτης, θα μετακομίσει στο Λαύριο

- Η **σχέση του λιμένα με την ευρύτερη περιοχή**, που όπως αναλύθηκε στο κεφ. 7 (Περιπτωσιακή Μελέτη ως Πόλη - Λιμένας) δεν δημιουργεί συνθήκες γόνιμης συνεργασίας και ανάπτυξης, με αποτέλεσμα ο λιμένας να χάνει πέρα από την λάμψη μου και αρκετές ευκαιρίες προσοδοφόρων συνεργασιών.

Από την άλλη πλευρά όμως ο Ο.Λ.Π.:

- Στην πολυετή του παρουσία έχει επενδύσει σε έργα, κατασκευές και υπηρεσίες τεράστιου χρηματικού ύψους, από κρατικές χρηματοδοτήσεις, για τις οποίες υπάρχει ανάγκη απόσβεσης.
- Η τεχνογνωσία και το εύρος της διαμορφωμένης λιμενικής υποδομής είναι δύο στοιχεία που δύσκολα αποκτούνται από οποιοδήποτε άλλο λιμενικό ανταγωνιστή.

[42] Το Λαύριο βρίσκεται σε απόσταση 15 λεπτών περίπου από το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος. Η απόσταση αυτή μπορεί να κατευθύνει τόσο τους τουρίστες που έρχονται αεροπορικώς όσο και τις ακτοπλοϊκές εταιρίες στον λιμένα από τον Πειραιά. Ακόμη περισσότερο μπορεί να στρέψει τον κλάδο της κρουαζιέρας στον λιμένα τόσο από τον Ο.Λ.Π. όσο και από το Τροκαντερό (Π. Φάληρο).

10.3. Ανάλυση με βάση Περιφερειακά Χαρακτηριστικά

Η ανάλυση αυτή θα χρησιμοποιήσει πέραν των στοιχείων του Υ.Ε.Ν. - Ε.Σ.Υ.Ε. για την εμπορευματική και επιβατική κίνηση των λιμένων και τα πρόσφατα δημοσιοποιημένα στοιχεία της Απογραφής του 2001, και ειδικότερα αυτά που αφορούν τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό της χώρας αλλά και το Α.Ε.Π. σε επίπεδο νομού[43].

Από την παρακάτω ανάλυση θα επιχειρηθεί να διαλευκανθεί περαιτέρω ο ρόλος των μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη, οι σχέσεις που δημιουργούνται μεταξύ των μεταφορών με τις κλαδικές εξειδικεύσεις και το Α.Ε.Π. κ.α. Τα στοιχεία που θα χρησιμοποιηθούν αφορούν στοιχεία σε επίπεδο Ο.Τ.Α. (Δήμος - Κοινότητα), για τα έτη 1991 και 2001, ενώ ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατηγοριοποιείται από την Ε.Σ.Υ.Ε. σε δεκατέσσερις (14) κλαδικές εξειδικεύσεις.

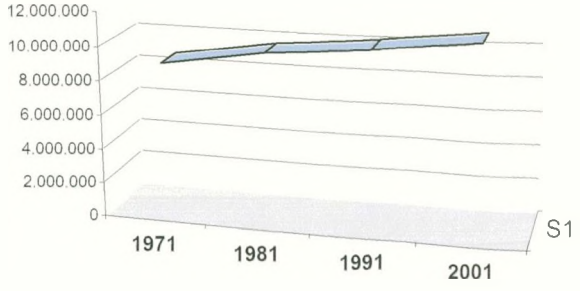
Η μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί θα βασιστεί σε δύο (2) επιμέρους αναλύσεις:

1. **Ανάλυση με βάση τις κλαδικές εξειδικεύσεις**
   - ανάλυση με την βοήθεια του Συντελεστή Συσχέτισης του Pearson.
   - ανάλυση με βάση τα ποσοστά.
   - ανάλυση με βάση την ποσοστιαία μεταβολή.
   - ανάλυση με την χρήση των Συντελεστών Συμμετοχής (QL).
2. **Ανάλυση με βάση το Α.Ε.Π.**
   - ανάλυση με την βοήθεια του Συντελεστή Συσχέτισης του Pearson.
   - ανάλυση με πολλαπλή γραμμική παλινδρόμηση

Σημειώνεται ότι, ο πληθυσμός της χώρας παρουσιάζει μια σχετικά μικρή άνοδο και αριθμεί σύμφωνα με την απογραφή του 2001 τους 10.964.020 κατοίκους (+25% από το 1971, +6,8% από το 1991).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.47.

Εξέλιξη του Πληθυσμού της Ελλάδας



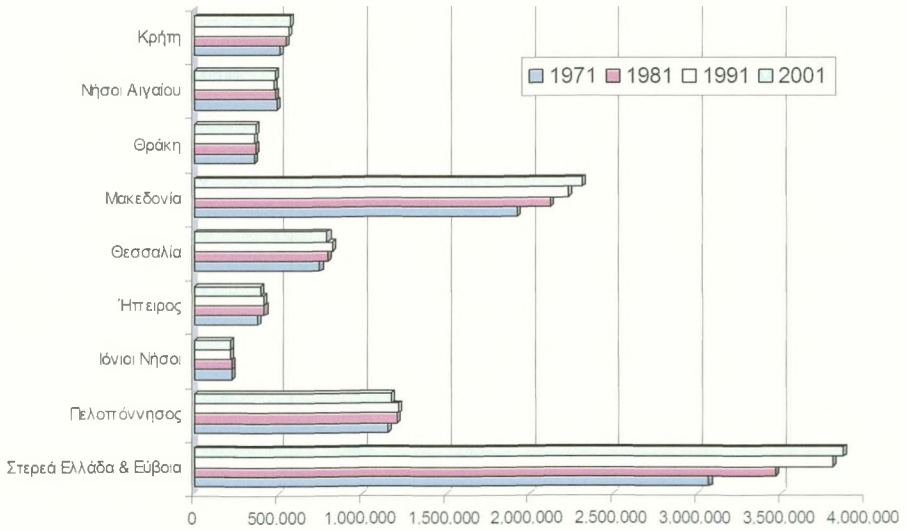
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Η Ελλάδα με αριθμούς, 2003

[43] Τα στοιχεία με το Α.Ε.Π. είναι από το Οικονομικό Περιοδικό Επιλογή - Νομοί της Ελλάδας (2002).

Σύμφωνα με την γεωγραφική διαίρεση της χώρας το 38% του νομίμου πληθυσμού της χώρας κατοικεί στην Στερεά Ελλάδα και την Εύβοια (Βλ. κυρίως το Λεκανοπέδιο Αττικής), ενώ το 23% στην Μακεδονία (πλην της Θράκης). Μάλιστα οι γεωγραφικές αυτές περιοχές εμφανίζουν και τα υψηλότερα ποσοστά αύξησης του πληθυσμού τους από το 1971 (η Στερεά Ελλάδα και Εύβοια +26% και η Μακεδονία +23%). Στα 30 αυτά χρόνια μόνο οι Ιόνιοι Νήσοι (-6%) και τα Νησιά του Αιγαίου (-2%) παρουσιάζουν μείωση πληθυσμού αν και το Αιγαίο την τελευταία δεκαετία (δηλ από το 1991) παρουσιάζει σημάδια ανόδου (+1%). Αντίθετα, σε σχέση με το 1991, οι γεωγραφικές περιοχές της Ηπείρου (-5%), της Πελοποννήσου (-4%), της Θεσσαλίας (-4%) και των Ιονίων Νήσων (-1%) εμφανίζουν κάμψη του νόμιμου πληθυσμού τους, σε σχέση με την απογραφή του 2001.

Διάγραμμα 10.48.

Νόμιμος Πληθυσμός της Ελλάδας, κατά γεωγραφικό διαμέρισμα



Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. - Η Ελλάδα με αριθμούς (2003) - (Απογραφές 1971, 1981, 1991, 2001)

10.3.1. Ανάλυση με βάση τις κλαδικές εξειδικεύσεις

10.3.1.1. Ανάλυση της σχέσης της των λιμένων με τις κλαδικές εξειδικεύσεις με την βοήθεια του Συντελεστή Συσχέτισης του Pearson.

Με την βοήθεια του **Συντελεστή Συσχέτισης** (ή αλλιώς γραμμικής συσχέτισης) του **Pearson**[44], ο οποίος μετρά την ένταση της γραμμικής σχέσης δύο ποσοτικών μεταβλητών, ορίζοντας παράλληλα και την φύση της, θα επιχειρηθεί να αναλυθεί η ένταση της σχέσης τόσο των εμπορευματικών ροών όσο και των επιβατικών με κάθε ένα από τους 14 κλάδους εξειδίκευσης του οικονομικά ενεργού πληθυσμού ανά Δημοτικό Διαμέρισμα (123 Δήμοι), σύμφωνα με την Ε.Σ.Υ.Ε. (στοιχεία του 2001). Έτσι, με την επεξεργασία των στοιχείων καταλήγουμε στους εξής πίνακες κλαδικής συσχέτισης:

Πίνακας 10.25.

Συσχέτιση Εμπορευματικών Μεταφορών & Κλάδων Εργασίας, βάση του Συντελεστή Συσχέτισης Pearson (2001)

	ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΧΕΣΗ		
ΚΛΑΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΑΣΘΕΝΗ*	ΜΕΣΑΙΑ	ΙΣΧΥΡΗ
Μη δυνάμενοι να καταταγούν		✓	
Τράπεζες-Χρηματοπιστωτικοί Οργανισμοί		✓	
Λοιπές Υπηρεσίες		✓	
Μεταποιητικές Βιομηχανίες			✓
Ορυχεία - Λατομεία	✓		
Ξενοδοχεία - Εστιατόρια		✓	
Γεωργία - Κτηνοτροφία - Αλιεία	✓		
Δημόσια Διοίκηση - Άμυνα		✓	
Εκπαίδευση		✓	
Παροχή Ηλεκτρικού Ρεύματος		✓	
Υγεία		✓	
Κατασκευές		✓	
Μεταφορές Αποθήκευση			✓
Χονδρικό-Λιανικό Εμπόριο		✓	

[44] Ο Συντελεστής του Pearson:

$$r = \frac{\sum_r (X_r - \bar{X})(Y_r - \bar{Y})}{n \sigma_X \sigma_Y}$$

όπου X_r & Y_r: όλα τα ζεύγη τιμών των δύο χαρακτηριστικών σε όλες τις χωρικές μονάδες και N: ο αριθμός των χωρικών μονάδων. Η τιμή του r κυμαίνεται από -1 έως 1. Η τιμή του r κυμαίνεται από -1 έως 1, με τις ακραίες αυτές τιμές να αντιστοιχούν στην περίπτωση που όλα τα σημεία (x_i, y_i) να βρίσκονται επάνω σε μια ευθεία με αρνητική ή θετική κλίση, αντίστοιχα. Όσο πιο κοντά σε αυτές τις γραμμές βρίσκεται ο Συντελεστής Συσχέτισης, τόσο πιο έντονη είναι η γραμμική συμμεταβολή, ενώ μια τιμή ίση ή πολύ κοντά στο μηδέν δηλώνει απουσία γραμμικής σχέσης.

Πίνακας 10.26.

Συσχέτιση Επιβατικών Μεταφορών & Κλάδων Εργασίας, βάση του Συντελεστή Συσχέτισης Pearson (2001)

	ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ		
ΚΛΑΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΑΣΘΕΝΗ*	ΜΕΣΑΙΑ	ΙΣΧΥΡΗ
Μη δυνάμενοι να καταταγούν	✓		
Τράπεζες-Χρηματοπιστωτικοί Οργανισμοί	✓		
Λοιπές Υπηρεσίες	✓		
Μεταποιητικές Βιομηχανίες	✓		
Ορυχεία - Λατομεία	✓		
Ξενοδοχεία - Εστιατόρια	✓		
Γεωργία - Κτηνοτροφία - Αλιεία	✓		
Δημόσια Διοίκηση - Άμυνα		✓	
Εκπαίδευση	✓		
Παροχή Ηλεκτρικού Ρεύματος		✓	
Υγεία	✓		
Κατασκευές	✓		
Μεταφορές Αποθήκευση			✓
Χονδρικό-Λιανικό Εμπόριο		✓	

*Οι τιμές στο διάστημα (0, 0,3] ορίζουν μια «ασθενή» γραμμική σχέση των δύο μεταβλητών, οι τιμές στο διάστημα (0,4, 0,6] μια «μεσαία» και οι τιμές (0,6, 1] μια «ισχυρή».

Από τους δύο ανωτέρω πίνακες παρατηρείται:

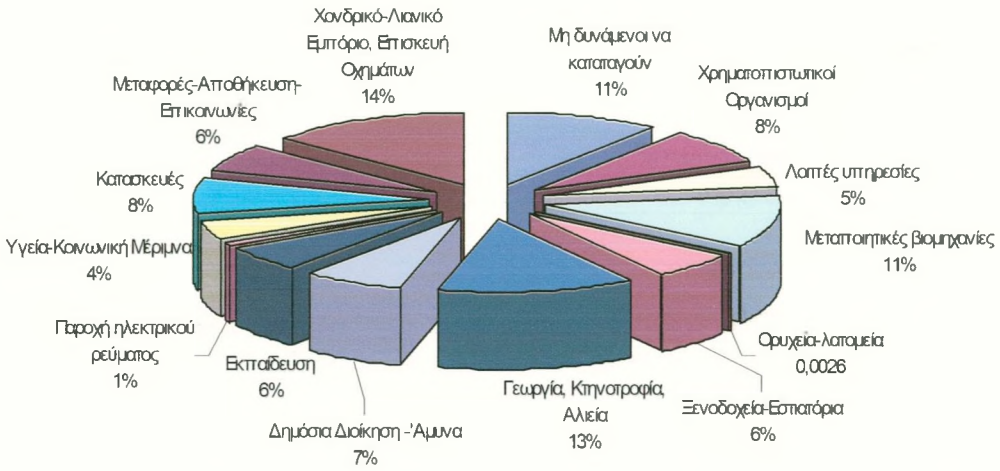
- Υπάρχει θετική γραμμική συσχέτιση για όλους τους κλάδους εργασίας σε σχέση τόσο με τις εμπορευματικές όσο και με τις επιβατικές ροές
- Οι εμπορευματικές ροές αναπτύσσουν συνολικά ισχυρότερες γραμμικές συσχετίσεις με την πλειοψηφία των κλάδων εργασίας από ότι οι επιβατικές.
- Όπως είναι φυσικό, **ο κλάδος «Μεταφορές, Αποθήκευση και Επικοινωνίες» (και μόνο) εμφανίζει «ισχυρή» γραμμική συσχέτιση** τόσο με τις εμπορευματικές όσο και με τις επιβατικές ροές. Ισχυρή γραμμική συσχέτιση αναπτύσσουν και οι εμπορευματικές ροές σε σχέση με τους εργαζόμενους στην «Μεταποιητική Βιομηχανία».

10.3.1.2. Ανάλυση με βάση τα ποσοστά του Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού

Ο Ενεργός πληθυσμός της χώρας ανέρχεται στο ποσό των 4.622.264 εργαζομένων, οι οποίος αντιστοιχεί στο του νομίμου πληθυσμού της χώρας και διαρθρώνεται ως εξής:

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.49.

Ποσοστιαία συμμετοχή των κλάδων στο συνολικό Οικονομικά Ενεργό Πληθυσμό (2001)



Από το διάγραμμα γίνεται κατανοητό πως ο σημαντικότερος κλάδος, από πλευράς ποσοστού εργαζομένων σε αυτόν, είναι ο κλάδος «Χονδρικό[45] και Λιανικό Εμπόριο, Επισκευή Αυτοκινήτων Οχημάτων & Μοτοσικλετών και Ειδών Προσωπικής & Οικιακής Χρήσης», με 646.659 εργαζόμενους και ο κλάδος «Γεωργία, Κτηνοτροφία, Δασοκομία & Αλιεία», με 620.976 εργαζόμενους. Ο κλάδος με τους λιγότερους εργαζόμενους είναι αυτός του «Ορυχεία, Λατομεία», με 12.135 εργαζόμενους.

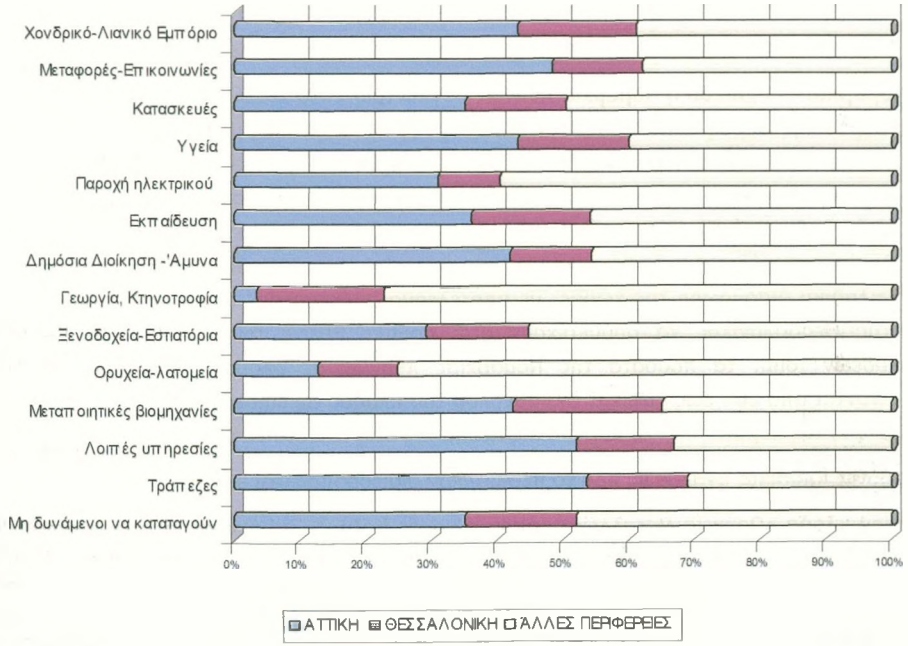
Σε **Περιφερειακό Επίπεδο** η Περιφέρεια της Αττικής και της Κεντρικής Μακεδονίας συγκεντρώνουν το 36% και το 17% του συνολικού ποσοστού του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της χώρας, ενώ αντίθετα οι Περιφέρειες Ιονίων Νήσων και Βορείου Αιγαίου συγκεντρώνουν το 1,88% και το 1,61% αντίστοιχα. Τα δεδομένα αυτά δίνουν την δυνατότητα στις Περιφέρειες των πολεοδομικών συγκροτημάτων Αθηνών και Θεσσαλονίκης να συγκεντρώσουν σε κάθε ένα από τους 14 κλάδους εργασίας **πάνω από το μισό** του συνόλου

[45] Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Ελληνικού Εμπορίου του έτους 2002 που εκδίδει η Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου το χονδρικό εμπόριο απορροφά, όπως περίπου κάθε χρόνο, περίπου το 1/5 (19%) της απασχόλησης στο εμπόριο. Στον κλάδο απασχολούνται κατά μέσο όρο το 21,5% των εργοδοτών του εμπορίου, το 28,8% των μισθωτών, το 8,6% των αυτοαπασχολουμένων και το 10,4% των «βοηθών». Τα 2/3 περίπου των απασχολουμένων είναι κατά μέσο όρο μισθωτοί (65,8%), το 15,5% αυτοαπασχολούμενοι, το 12,8% εργοδότες και μόλις το 5,9% βοηθοί. Οι τύποι των επαγγελμάτων που κατά κύριο λόγο εμφανίζονται στο χονδρικό εμπόριο είναι οι διευθύνοντες μικρών επιχειρήσεων (έως 9 άτομα) και οι υπάλληλοι γραφείου. Τα δύο αυτά επαγγέλματα συγκεντρώνουν το 44% των απασχολουμένων στο χονδρικό εμπόριο. Επίσης το 16% είναι πωλητές, **ενώ 10% συγκεντρώνουν** οι ειδικευμένοι στις πωλήσεις και **οι οδηγοί μέσων μεταφοράς** και χειριστές κινητού εξοπλισμού.

του οικονομικού ενεργού πληθυσμού της χώρας, με εξαίρεση τον κλάδο της Γεωργίας με 23%, των Ορυχείων με 25% και την Παροχή Ηλεκτρικής Ενέργειας με 40% του συνόλου κάθε κλάδου σε επίπεδο χώρας. Χαρακτηριστικά στον κλάδο των Χρηματοπιστωτικών Οργανισμών οι Περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας συγκεντρώνουν από κοινού το 69% (!) του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της χώρας στον κλάδο αυτό (χαρακτηριστικά, το 54% περίπου των εργαζομένων της χώρας που απασχολούνται σε Τραπεζικές και άλλες σχετικές εργασίες δραστηριοποιούνται εντός της Περιφέρειας Αττικής).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.50.

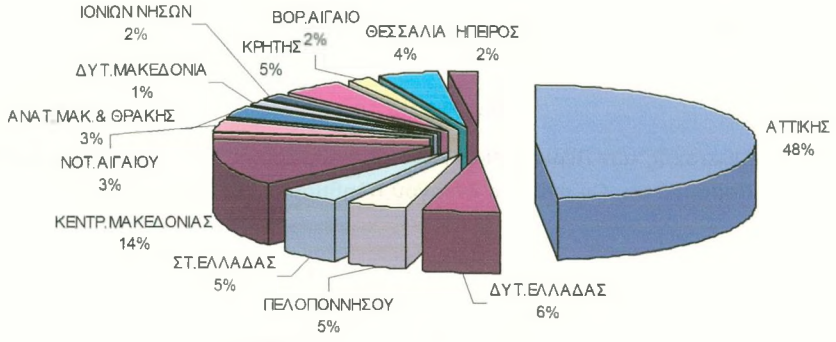
Ποσοστό Συμμετοχής των Περιφερειών Αττικής & Κεντρικής Μακεδονίας στο Συνολικό Ποσοστό του Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού της Χώρας (2001)



Στο ίδιο επίπεδο κινείται και η περιφερειακή διάρθρωση στον πιο άμεσο στις λιμενικές εργασίες κλάδο «Μεταφορές - Αποθήκευση - Επικοινωνίες», καθώς η Περιφέρεια Αττικής συγκεντρώνει το μισό τουλάχιστον των οικονομικά ενεργών ατόμων που απασχολούνται στον κλάδο αυτό.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.51.

Περιφερειακή Διάρθρωση του κλάδου «Μεταφορές - Αποθήκευση - Επικοινωνίες», (2001)



Σε **Νομαρχιακό Επίπεδο** η Νομαρχία Αθηνών συγκεντρώνει το 26,26% του συνολικού ενεργού πληθυσμού της χώρας και ακολουθούν ο Νομός της Θεσσαλονίκης με 9,89%, η Νομαρχία του Πειραιά με 4,76% και η Νομαρχία Ανατολικής Αττικής με 3,87%. Αντίθετα οι Νομοί Γρεβενών, Ευρυτανίας και τέλος Λευκάδος συγκεντρώνουν ποσοστά επί του συνολικού οικονομικά ενεργού πληθυσμού της τάξης του 0,31%, 0,28% και 0,18% αντίστοιχα. Η πληθυσμιακή αυτή ανισότητα μεταφέρεται και στα ποσοστά της συμμετοχής των Νομαρχιακών Διαμερισμάτων στην κλαδική διάρθρωση της χώρας, με αποτέλεσμα οι Νομαρχίες των Αθηνών, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης να συμμετέχουν στις πρώτες θέσεις του πίνακα των κλαδικών αναλύσεων (σημ. τα ποσοστά της Νομαρχίας Αθηνών σε όλους σχεδόν τους κλάδους κυμαίνονται από 20% έως 40% επί του συνόλου του κλάδου σε επίπεδο χώρας) και αυτές των Γρεβενών, της Ευρυτανίας και κυρίως της Λευκάδας στις τελευταίες θέσεις.

Στις μόνες κλαδικές αναλύσεις που το περιβάλλον διαφοροποιείται είναι :

α) στον κλάδο «Ορυχεία-Μεταλλεία», όπου ο νομός Κοζάνης απασχολεί το 24% περίπου του συνόλου των εργαζομένων στο κλάδο ενώ σημαντικά και υψηλά ποσοστά σε επίπεδο χώρας διατηρούν ο νομός Καβάλας (7%), Χαλκιδικής (6%) και Κυκλάδων (5%),

β) στον κλάδο «Γεωργία, Κτηνοτροφία, Θήρα, Δασοκομία και Αλιεία» με τον νομό Λαρίσης να απασχολεί το 5% των εργαζομένων σε επίπεδο χώρας και ακολουθούν οι νομοί Αιτωλίας & Ακαρνανίας με 4,5% και Ηρακλείου, Σερρών και Πέλλης με 4% περίπου και

γ) στον κλάδο «Παροχή Ηλεκτρικού Ρεύματος, Φυσικού Αερίου και Νερού», όπου εκτός από τις Νομαρχίες Αθηνών και Θεσσαλονίκης, υψηλό ποσοστό εργαζομένων σε επίπεδο χώρας διατηρούν ο νομός Κοζάνης με 13% και ο νομός Αρκαδίας με 5%.

Στον κλάδο με την αμεσότερη σχέση στους λιμένες, ο κλάδος «Μεταφορές, Αποθηκεύσεις, Επικοινωνίες» η νομαρχιακή διάρθρωση επί του συνόλου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού έχει ως εξής:

Πίνακας 10.27. - Οικονομικά Ενεργός Πληθυσμός

Νομαρχιακή Διάρθρωση του Κλάδου «Μεταφορές, Αποθήκευση, Επικοινωνίες», (2001)

α/α	ΝΟΜΟΣ ή ΝΟΜΑΡΧΙΑ	% επί του συνόλου	α/α	ΝΟΜΟΣ ή ΝΟΜΑΡΧΙΑ	% επί του συνόλου
1	ΑΘΗΝΩΝ	32,25	28	ΛΕΣΒΟΥ ⚓	0,74
2	ΠΕΙΡΑΙΩΣ ⚓	9,67	29	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ ⚓	0,74
3	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ⚓	9,48	30	ΗΜΑΘΙΑΣ	0,71
4	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ⚓	4,50	31	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	0,70
5	ΑΧΑΪΑΣ ⚓	3,27	32	ΠΕΛΛΗΣ	0,68
6	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ⚓	2,58	33	ΛΑΚΩΝΙΑΣ ⚓	0,64
7	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ ⚓	2,03	34	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	0,59
8	ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ⚓	1,83	35	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ ⚓	0,59
9	ΕΥΒΟΙΑΣ ⚓	1,66	36	ΔΡΑΜΑΣ	0,57
10	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ ⚓	1,53	37	ΧΙΟΥ ⚓	0,56
11	ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ ⚓	1,44	38	ΚΙΛΚΙΣ	0,49
12	ΛΑΡΙΣΗΣ	1,38	39	ΡΕΘΥΜΝΗΣ ⚓	0,48
13	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ ⚓	1,31	40	ΛΑΣΙΘΙΟΥ ⚓	0,46
14	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ ⚓	1,24	41	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ ⚓	0,44
15	ΧΑΝΙΩΝ ⚓	1,20	42	ΞΑΝΘΗΣ ⚓	0,44
16	ΗΛΕΙΑΣ ⚓	1,15	43	ΑΡΤΗΣ	0,43
17	ΚΕΡΚΥΡΑΣ ⚓	1,13	44	ΡΟΔΟΠΗΣ	0,43
18	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ ⚓	1,11	45	ΠΡΕΒΕΖΗΣ ⚓	0,42
19	ΚΥΚΛΑΔΩΝ ⚓	1,10	46	ΦΩΚΙΔΟΣ ⚓	0,41
20	ΚΑΒΑΛΑΣ ⚓	1,09	47	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ ⚓	0,40
21	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	1,08	48	ΣΑΜΟΥ ⚓	0,39
22	ΒΟΙΩΤΙΑΣ ⚓	0,94	49	ΖΑΚΥΝΘΟΥ ⚓	0,30
23	ΣΕΡΡΩΝ	0,94	50	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	0,29
24	ΠΙΕΡΙΑΣ	0,88	51	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	0,29
25	ΕΒΡΟΥ ⚓	0,83	52	ΛΕΥΚΑΔΟΣ ⚓	0,21
26	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	0,83	53	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	0,21
27	ΚΟΖΑΝΗΣ	0,74	54	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	0,18

⚓ : Στον Νομό αυτό υπάρχει τουλάχιστον ένας λιμένας με μετρίσιμη από το Υ.Ε.Ν. / Ε.Σ.Υ.Ε. εμπορευματική ή / και επιβατική κίνηση.

Από τον ανωτέρω πίνακα, παρατηρείται ότι ένα ποσοστό της τάξης του 56,3% των εργαζομένων στις Μεταφορές, Αποθήκευση και Επικοινωνίες στην χώρα κατοικούν σε νομούς με μετρίσιμους από το Υ.Ε.Ν. / Ε.Σ.Υ.Ε. λιμένες με εμπορευματική ή / και επιβατική κίνηση. Εάν σε αυτό το ποσοστό προστεθεί και το ποσοστό του νομού της Αθήνας (ως Υπερ-νομαρχία Αθηνών - Πειραιώς) τότε **το ποσοστό των εργαζομένων στις μεταφορές που κατοικούν σε νομαρχίες με λιμένες αγγίζει το 88,5% των εργαζομένων αυτών στον κλάδο σε επίπεδο χώρας.** Αντίστοιχα, οι νομοί - λιμένες συγκεντρώνουν:

Πίνακας 10.28.

Ποσοστά εργαζομένων στους 14 κλάδους στους νομούς που φιλοξενούν λιμένες με εμπορευματική ή / και επιβατική κίνηση

Νομοί με Λιμένες	%	Νομοί με Λιμένες (+Υπερνομαρχία Αθηνών -Πειραιώς)	%
Ξενοδοχεία-Εστιατόρια	63,98	Λοιπές υπηρεσίες	88,97
Γεωργία, Κτηνοτροφία, Αλιεία	62,63	Χρηματοπιστωτικούς Οργανισμούς	88,91
Κατασκευές	59,06	**Μεταφορές - Αποθήκευση ....**	88,57
Μη δυνάμενοι να καταταγούν	57,52	Ξενοδοχεία-Εστιατόρια	85,01
Μεταφορές - Αποθήκευση ...	56,31	Χονδρικό-Λιανικό Εμπόριο	84,56
Μεταποιητικές βιομηχανίες	53,86	Υγεία-Κοινωνική Μέριμνα	83,40
Χονδρικό-Λιανικό Εμπόριο,	53,60	Δημόσια Διοίκηση -Άμυνα	83,01
Ορυχεία-λατομεία	53,56	Μεταποιητικές βιομηχανίες	82,93
Εκπαίδευση	52,01	Κατασκευές	82,91
Δημόσια Διοίκηση -Άμυνα	51,57	Μη δυνάμενοι να καταταγούν	81,77
Υγεία-Κοινωνική Μέριμνα	48,90	Εκπαίδευση	80,81
Λοιπές υπηρεσίες	47,60	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος	66,91
Χρηματοπιστωτικούς Οργανισμούς	45,85	Γεωργία, Κτηνοτροφία, Αλιεία	63,56
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος	43,39	Ορυχεία-λατομεία	61,10

Από τον πίνακα γίνεται εύκολα αντιληπτά τα υψηλά ποσοστά εργαζομένων ανά κλάδο που παρουσιάζουν οι νομοί με λιμένες. Ιδιαίτερα αν συνυπολογιστεί και ο νομός Αθηνών τότε τα ποσοστά αυτά κυμαίνονται από 60% έως 89% περίπου, στο σύνολο της χώρας. Ενδιαφέρον, από τον πίνακα, φαίνεται να παρουσιάζει ο κλάδος των Ξενοδοχείων, όπου και στις δύο στήλες βρίσκεται σε υψηλά ποσοστά, δηλώνοντας εν μέρει μια σχέση μεταξύ εργατικού δυναμικού που απασχολείται στα ξενοδοχεία - εστιατόρια και στους λιμένες. Εν πολλοίς, το αποτέλεσμα αυτό δικαιολογείται από την σχέση αλληλεξάρτησης που έχει αναπτυχθεί εδώ και χρόνια μεταξύ του λιμένα και του τουρισμού στα νησιά, παρόλη την συνεχή αύξηση των απευθείας αεροπορικών συνδέσεων (charters) των νησιών με το εξωτερικό.

10.3.1.3. Ανάλυση με βάση την ποσοστιαία μεταβολή του Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού

Ο οικονομικός ενεργός πληθυσμός της χώρας εμφάνισε στην δεκαετία 1991 - 2001 αύξηση 19%, φτάνοντας τα 4.622.264 άτομα το 2001 (Ε.Σ.Υ.Ε., 2001).

Σε δημοτικό επίπεδο από τους 1033 Δήμους & Κοινότητες, σύμφωνα με την «καποδιστριακή» κατάταξη και τις μετρήσεις της Ε.Σ.Υ.Ε., οι 250 Δήμοι είχαν μείωση στο οικονομικό ενεργό πληθυσμό τους από -1% έως και -450% (σημ. οι 151 Δήμοι είχαν πάνω από 100% μείωση[46]), 10 Δήμοι είχαν μηδενική μεταβολή, και οι υπόλοιποι 773 είχαν αύξηση από +1% έως και 486% (σημ. οι 674 είχαν πάνω από 100% αύξηση[47])

Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά τις μεγαλύτερες θετικές μεταβολές στην δεκαετία αυτή εισέπραξε ο κλάδος των ξενοδοχείων και της εστίασης, ενώ τις μεγαλύτερες αρνητικές μεταβολές ο κλάδος των ορυχείων, μεταλλείων. Αναλυτικότερα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.29.

Ποσοστιαία μεταβολή του ενεργού οικονομικού πληθυσμού τη δεκαετία 1991-2001 (Ε.Σ.Υ.Ε., 2001)

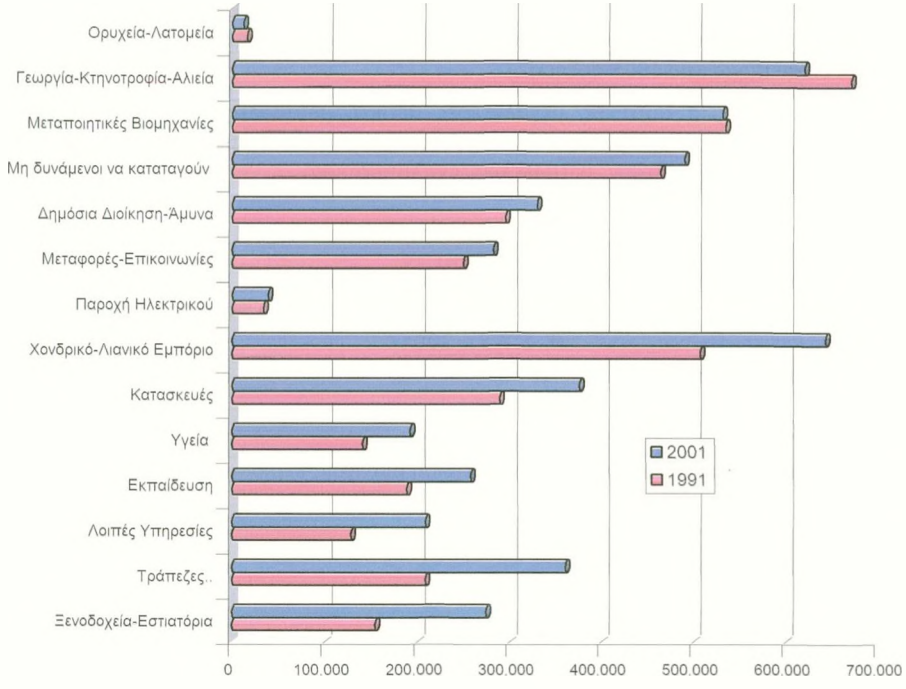
ΚΛΑΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	%
Ξενοδοχεία εστιατόρια	77
Χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	73
Λοιπές υπηρεσίες	62
Εκπαίδευση	37
Υγεία κοινωνική μέριμνα	36
Κατασκευές	30
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο επισκευή οχημάτων	27
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος φυσικού αερίου και νερού	14
Μεταφορές αποθήκευση επικοινωνίες	13
Δημόσια διοίκηση και άμυνα	12
Μη δυνάμενοι να καταταγούν	6
Μεταποιητικές βιομηχανίες	-1
Γεωργία κτηνοτροφία θήρα δασοκομία αλιεία	-8
Ορυχεία λατομεία	-24

[46] Χαρακτηριστικά: η Κοινότητα Δονούσης Κυκλάδων, ο Δήμος Παϊων Αχαίας, ο Δήμος Οροπεδίου Λασιθίου, οι Κοινότητες Θέρμων Ξάνθης και Τριπύλας Μεσσηνίας και ο Δήμος Παρακαμπυλίων εμφάνισαν μείωση στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό τους από 146-151%.

[47] Χαρακτηριστικά: οι Δήμοι Θερμαϊκού Θεσσαλονίκης και Αγράφων Ευρυτανίας, οι Κοινότητες Κρυσταλλοπηγής Φλωρίνης, Κάστου Λευκάδος, Ερεικούσσης Κερκύρας, Μαθρακίου Κερκύρας και Οθωνών Κερκύρας εμφάνισαν αύξηση του οικονομικού ενεργού πληθυσμού τους από 313%-486%.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.52.

Μεταβολή Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού (1991-2001)



Από τους ανωτέρω οικονομικούς κλάδους ο κλάδος των Μεταφορών, Αποθήκευσης και Επικοινωνίας φαίνεται να έχει, καταρχήν, την αμεσότερη σχέση σε με την εξέλιξη και τις δραστηριότητες των λιμένων, εξαιτίας της φύσεως των δραστηριοτήτων. Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός που απασχολείτο σε αυτό τον κλάδο ήταν το 2001, 282.541 άτομα στο σύνολο της χώρας.

Το μεγαλύτερο ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού που εργάζεται στις μεταφορές, στην αποθήκευση και στις επικοινωνίες, σύμφωνα με την απογραφή του 2001 (Ε.Σ.Υ.Ε., 2001), εμφανίζεται στην Αττική και τις νησιωτικές Περιφέρειες της Χώρας Βόρειο Αιγαίο, Ιόνια Νησιά και Νότιο Αιγαίο (πάνω από τον Μ.Ο.).

Αναλυτικότερα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.30.

Οικονομικά Ενεργός Πληθυσμός που απασχολείται στις «Μεταφορές...» (2001)

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΝΕΡΓΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ (%)
ΑΤΤΙΚΗ	145.257	8,32
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	5.376	7,32
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	5.840	6,84
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	8.583	6,82
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	15.403	5,46
ΚΡΗΤΗ	13.251	5,11
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	11.217	5,04
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	39.317	4,99
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	11.251	4,56
ΗΠΕΙΡΟΣ	5.867	4,50
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ	9.412	3,86
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	11.433	3,83
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	3.814	3,40

Σε επίπεδο Δημοτικό, οι δήμοι με την θετικότερη και αρνητικότερη μεταβολή στο ποσοστό του ενεργού οικονομικού πληθυσμού που εργάζεται στις Μεταφορές, Αποθήκευση και Επικοινωνίες το διάστημα 1991 - 2001 ήταν:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.31.

Ποσοστιαία Μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού που εργάζεται στις Μεταφορές, Αποθήκευση και Επικοινωνίες το διάστημα 1991-2001.

		% επί του συνόλου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού σε επίπεδο χώρας		
		1991	**2001**	**% μεταβολή**
1	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗΣ (ΝΟΜΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ)	0,0001	0,0014	2590
2	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΑΦΗΡΕΩΣ (ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ)	0,0002	0,0013	713
3	ΔΗΜΟΣ ΠΡΟΥΣΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ)	0,0003	0,0014	389
4	ΔΗΜΟΣ ΑΓΡΑΦΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ)	0,0005	0,0020	334
5	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΕΥΚΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)	0,0008	0,0034	318
6	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΟΘΩΝΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ)	0,0001	0,0003	292
7	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΒΔΕΛΛΑΣ (ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ)	0,0001	0,0004	278
8	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΜΑΤΣΟΥΚΙΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ)	0,0001	0,0002	278
9	ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΑΙΚΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)	0,0032	0,0121	272
10	ΔΗΜΟΣ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ)	0,0022	0,0076	244

1	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΜΕΣΟΛΟΥΡΙΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ)	0,0001	0,0000	-79
2	ΔΗΜΟΣ ΛΑΠΠΑΙΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ)	0,0030	0,0007	-76
3	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΣΧΟΙΝΟΥΣΣΗΣ (ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ)	0,0001	0,0000	-72
4	ΔΗΜΟΣ ΑΥΛΙΔΟΣ (ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ)	0,0107	0,0031	-71
5	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΟΡΕΙΝΗΣ (ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ)	0,0001	0,0000	-66
6	ΔΗΜΟΣ ΚΑΜΒΟΥΝΙΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ)	0,0008	0,0003	-65
7	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΟΛΙΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ)	0,0002	0,0001	-64
8	ΔΗΜΟΣ ΤΡΙΓΩΝΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ)	0,0034	0,0013	-63
9	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ (ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ)	0,0003	0,0001	-61
10	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΑΡΥΑΣ (ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ)	0,0004	0,0002	-61

Αξιοσημείωτη είναι η αύξηση του 2590% που παρατηρείται στο ΟΤΑ Κρυσταλλοπηγής στο νομό Φλώρινας (από 2 άτομα που εργαζόντουσαν στο μεταφορικό κλάδο το 1991, το 2001 έφτασαν τα 64), απόρροια της ενίσχυσης του ρόλου του συνοριακού σταθμού της, της σταδιακής ομαλοποίησης των σχέσεων και της οικονομικής κατάστασης της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας και της Νέας Γιουγκοσλαβίας.

Σε επίπεδο Δημοτικό, οι δήμοι με το υψηλότερο ποσοστό οικονομικά ενεργού πληθυσμού στις Μεταφορές, Αποθήκευση και Επικοινωνίες από αυτούς που εργάζονται στον κλάδο **σε επίπεδο χώρας** εμφανίζουν: ο Δήμος Αθηναίων με 7,9% (μείωση 8,6% σε σχέση με το 1991), ο Δήμος Πειραιά με 3,7% (μείωση 6,9% σε σχέση με το 1991) και ο Δήμος Θεσσαλονίκης με 3% (μείωση 10,4% σε σχέση με το 1991).

Σε επίπεδο Δήμων-Λιμένων (125 Δήμοι[48] & Κοινότητες σύμφωνα με τους Δήμους που εμφανίζουν επιβατική ή/και εμπορευματική δραστηριότητα την Ε.Σ.Υ.Ε.) προκύπτουν τα εξής στοιχεία:

- Από το σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού το 2001 που απασχολείται στην Αποθήκευση, Μεταφορές & Επικοινωνίες στους Δήμους - Λιμένες το 23,8% εντοπίζεται στον Δήμο Πειραιά, το 11,7% στο Δήμο Θεσσαλονίκης, το 7,9% στο Δήμο Πατρέων, το 5,9% στο Δήμο Ηρακλείου και το 2,6% στο Δήμο Ρόδου.
- Στο σύνολο του οικονομικού ενεργού πληθυσμού που απασχολείται στην Αποθήκευση, Μεταφορές & Επικοινωνίες η μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση πραγματοποιούν:

[48] Επισημαίνεται ότι οι Δήμοι είναι ουσιαστικά 129 (+4) επειδή ο Λιμένας του Πειραιά εκτείνεται στα διοικητικά όρια 5 Δήμων (Πειραιώς, Κερατσινίου, Δραπετσώνας, Περάματος και Αμπελακίων Σαλαμίνας). Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο όπου αναφέρονται τα στοιχεία του Δήμου-Λιμένα Πειραιά υπολογίζεται το σύνολο των 5 δήμων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.32.

Ποσοστιαία Μεταβολή του Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού που εργάζεται στην Αποθήκευση, Μεταφορές & Επικοινωνίες μεταξύ 1991-2001 στους Δήμους - Λιμένες

		% επί του συνόλου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού στις Μεταφορές σε επίπεδο χώρας		
		1991	2001	% μεταβολή
1	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ)	0,0016	0,0053	232
2	ΔΗΜΟΣ ΣΕΡΙΦΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ)	0,0088	0,0163	85
3	ΔΗΜΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΗΣ (ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ)	0,1208	0,2120	75
4	ΔΗΜΟΣ ΨΑΡΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ)	0,0044	0,0067	53
5	ΔΗΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ)	0,0164	0,0244	49
6	ΔΗΜΟΣ ΚΗΡΕΩΣ (ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ) (σημ. Μαντούδι)	0,0348	0,0517	48
7	ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΣΟΓΑΙΑΣ (ΑΝΑΤ. ΑΤΤΙΚΗΣ)	0,1064	0,1564	47
8	ΔΗΜΟΣ ΘΗΡΑΣ (ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ)	0,1116	0,1625	46
9	ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ (ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ)	0,3524	0,5086	44
10	ΔΗΜΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ)	0,0816	0,1143	40

1	ΔΗΜΟΣ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ (ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ)	0,0268	0,0124	-54
2	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΙΜΩΛΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ)	0,0128	0,0060	-53
3	ΔΗΜΟΣ ΠΥΛΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ)	0,0840	0,0396	-53
4	ΔΗΜΟΣ ΤΑΜΙΝΑΙΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ) (σημ. Αλιβέρι)	0,1156	0,0630	-46
5	ΔΗΜΟΣ ΙΤΕΑΣ (ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΟΣ)	0,0924	0,0510	-45
6	ΔΗΜΟΣ ΕΡΜΟΥΠΟΛΕΩΣ (ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ)	0,2536	0,1412	-44
7	ΔΗΜΟΣ ΙΘΑΚΗΣ (ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ)	0,0576	0,0322	-44
8	ΔΗΜΟΣ ΚΑΣΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ)	0,0188	0,0106	-44
9	ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ)	0,0644	0,0379	-41
10	ΔΗΜΟΣ ΒΟΪΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ) (σημ. Νεάπολη)	0,1692	0,1016	-40

Χαρακτηριστικά ο Δήμος Πειραιά από το 6,57% επί του συνόλου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού στις Μεταφορές, την Αποθήκευση και τις Επικοινωνίες που φιλοξενούσε στα διοικητικά του όρια το 1991 έπεσε στο 6,20% το 2001 (-6%) ενώ για το ίδιο διάστημα ο Δήμος Θεσσαλονίκης από το 3,40% έπεσε στο 3,05% (-10%).

- Οι Δήμοι - Λιμένες με το μεγαλύτερο και μικρότερο ποσοστό ενεργού πληθυσμού στις Μεταφορές, Αποθήκευση και Επικοινωνίες είναι οι εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.33.

Μεγαλύτερα & Μικρότερα Ποσοστά στις Μεταφορές, Αποθήκευση και Επικοινωνία του Ενεργού Οικονομικά Πληθυσμού, σε επίπεδο Δήμου το 2001

		% επί του συνόλου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού σε επίπεδο Δήμου		
		1991	2001	% μεταβολή
1	ΔΗΜΟΣ ΦΟΥΡΝΩΝ ΚΟΡΣΕΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ)	25,4237	21,6359	-15
2	ΔΗΜΟΣ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ)	26,0116	21,5190	-17
3	ΔΗΜΟΣ ΨΑΡΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ)	12,9412	17,4312	35
4	ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ)	16,0058	14,3435	-10
5	ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ (ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ)	10,5307	12,5722	19
6	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ)	15,1654	11,5189	-24
7	ΔΗΜΟΣ ΚΑΣΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ)	15,0641	11,4068	-24
8	ΔΗΜΟΣ ΜΕΘΑΝΩΝ (ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ)	9,5665	11,0938	16
9	ΔΗΜΟΣ ΑΝΔΡΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ)	14,1093	10,5978	-25
10	ΔΗΜΟΣ ΣΥΜΗΣ (ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ)	11,8441	10,2564	-13
1	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΝΤΙΚΥΡΑΣ (ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ)	2,9279	2,9389	0
2	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ)	4,7876	3,0791	-36
3	ΔΗΜΟΣ ΠΛΩΜΑΡΙΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ)	5,3053	3,2088	-40
4	ΔΗΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ)	3,1061	3,2198	4
5	ΔΗΜΟΣ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ (ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ)	6,6402	3,3557	-49
6	ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ)	2,8465	3,3596	18
7	ΔΗΜΟΣ ΚΥΘΝΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ)	5,3388	3,3675	-37
8	ΔΗΜΟΣ ΠΟΛΥΓΥΡΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ)	4,8329	3,6820	-24
9	ΔΗΜΟΣ ΜΟΥΔΡΟΥ (ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ)	6,8148	3,7792	-45
10	ΔΗΜΟΣ ΩΡΕΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ)	5,2510	3,8405	-27

Πρέπει να επισημανθεί και πάλι ότι τα υψηλά ποσοστά των Δήμων Φούρνων Κορσεών, Οινουσσών, Ψαρών, Κάσου, Άνδρου κ.α. σε εργαζόμενους στις Μεταφορές, Αποθήκευση και Επικοινωνίες (στην περίπτωση μάλιστα των Φούρνων περίπου ο 1 στους 4 οικονομικά ενεργούς πολίτες) οφείλεται όχι στην επιβατική και εμπορευματική κίνηση των λιμένων τους και στις παρελκόμενες δραστηριότητες της ναυτιλίας στην περιοχή αυτή αλλά στον ισχυρό προσανατολισμό των κατοίκων των νησιών αυτών στο ναυτικό επάγγελμα (ποντοπόρα πλοία). Ο οικονομικός αυτός ενεργός πληθυσμός των Δήμων αυτών μπορεί να δηλώνει και να κατατάσσεται στον κλάδο των Μεταφορών, Αποθήκευσης και Επικοινωνίας εντούτοις όμως εργάζεται εκτός Δήμου και χώρας.

10.3.1.4. Ανάλυση με την χρήση του Συντελεστή Συμμετοχής[49] (Location Quotient - QL).

Στην ανάλυση αυτή θα επιχειρηθεί να γίνει προσέγγιση της ειδίκευσης των διοικητικών ενοτήτων (περιφέρειες, νομαρχιακά διαμερίσματα, Δήμοι - Κοινότητες) με βάση τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. (2001) για τους 14 κλάδους του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της χώρας με την βοήθεια του Συντελεστή Συμμετοχής (QL), ο οποίος επιτρέπει τις συγκρίσεις μεταξύ των διοικητικών ενοτήτων και δραστηριοτήτων, με έμμεσο τρόπο, δηλ. με αναφορά στα εθνικά μεγέθη (Παπαδασκαλόπουλος Α., 2000). Σύμφωνα, με τον Συντελεστή Συμμετοχής, εξειδίκευση υπάρχει όταν το QL>1, δηλαδή όταν η διοικητική μονάδα μέτρησης (Περιφέρεια, Νομαρχιακό Διαμέρισμα, Δήμος-Κοινότητα) συμμετέχει στην απασχόληση του κλάδου με ποσοστό μεγαλύτερο από αυτό με το οποίο συμμετέχει στη συνολική απασχόληση της χώρας[50].

Σε **Περιφερειακό Επίπεδο** ο Συντελεστή Ειδίκευσης εμφανίζει QL>10 (πάρα πολύ μεγάλη ειδίκευση) μόνο στην περίπτωση της Δυτικής Μακεδονίας στον κλάδο των Ορυχείων (Βλ. Κοζάνη).

Στον κλάδο απασχόλησης με την αμεσότερη σχέση στους λιμένες, δηλ. στον κλάδο «Μεταφορές, Αποθηκεύσεις, Επικοινωνία», μόνο τέσσερις Περιφέρειες, αυτές της Αττικής (QL=1,33), του Νοτίου και του Βορείου Αιγαίου και των Ιονίων Νήσων εμφανίζουν «ειδίκευση» στον κλάδο αυτό. Επίσης, η Περιφέρεια με τα περισσότερα Q>1 (ειδικεύσεις) εμφανίζεται η Αττική (με 8 στους 14 κλάδους) και ακολουθούν το Βόρειο Αιγαίο και η Δυτική Μακεδονία (με 7 στους 14 κλάδους) ενώ η Περιφέρεια με τις λιγότερες ειδικεύσεις είναι η Πελοπόννησος (μόλις 2 στους 14 κλάδους βλ. Γεωργία και Παροχή Ηλεκτρισμού). Η Αττική επίσης είναι η μοναδική Περιφέρεια που παρουσιάζει ειδίκευση σε δύο (2) κλάδους αυτούς των Χρηματοπιστωτικών Οργανισμών και των Λοιπών Υπηρεσιών.

Στον κλάδο του «Χονδρικού Εμπορίου» ειδίκευση παρουσιάζουν η Αττική (πάλι) και η Κεντρική Μακεδονία.

Αναλυτικότερα στον Πίνακα 10.34. που ακολουθεί:

---

[49] $QL_r = \frac{A_{ir}}{A_{in}} / \frac{A_r}{A_n}$

όπου **A**: απασχόληση, **ι**: κλάδος, **r**: περιφέρεια, **n**: χώρα

[50] Το QL μπορεί επιπρόσθετα να εξειδικευτεί ως εξής: QL>10: «Πάρα πολύ μεγάλη ειδίκευση», QL>2: «Πολύ μεγάλη ειδίκευση», 2>QL>1,25 : Μεγάλη ειδίκευση, 1,25>QL>1 : Ειδίκευση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.34.

Συντελεστής Συμμετοχής (QL) ανά Περιφέρεια και ανά κλάδο απασχόλησης (2001)

	ΔΥΤ.ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΤΕΡ.ΕΛΛΑΔΑΣ	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΙΟΝΙΟΥ	ΗΠΕΙΡΟΥ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΔΥΤ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΕΝΤ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΑΝ.ΜΑΚ.& ΘΡΑΚΗ	ΝΟΤ.ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΟΡ.ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΡΗΤΗΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ
Μη δυνάμενοι να καταταγούν	■	■		■	■		■						
Τράπεζες...													■
Λοιπές υπηρεσίες													■
Μεταποίηση		■					■	■	■				■
Ορυχεία-λατομεία		■					*		■	■			
Ξενοδοχεία-Εστιατόρια				■	■					■	■	■	
Γεωργία...	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	
Δημόσια Διοίκηση -Άμυνα					■	■			■		■		■
Εκπαίδευση	■				■	■	■	■			■		■
Παροχή ηλεκτρικού..		■	■				■			■	■		
Υγεία- Μέριμνα...					■			■				■	■
Κατασκευές	■	■		■	■		■			■	■	■	
Μεταφορές-Αποθήκευση..				■						■	■		■
Χονδρικό Εμπόριο....								■					■

* QL > 10 : Πάρα Πολύ Μεγάλη Ειδίκευση

■ QL > 2 : Πολύ Μεγάλη Ειδίκευση

■ 2>QL>1,25 : Μεγάλη Ειδίκευση

■ 1,25>QL>1 : Ειδίκευση

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. (ίδια επεξεργασία)

Σε **Νομαρχιακό Επίπεδο** ο Συντελεστής Συμμετοχής (Σ.Σ.), εξειδικεύει περισσότερο την ανάλυση, και κατά συνέπεια τα αποτελέσματα γίνονται πιο ενδιαφέροντα:

- Στον κλάδο «**Χρηματοπιστωτικοί Οργανισμοί**» μόνο η Νομαρχία Αθηνών εμφανίζει από όλους τους νομούς της χώρας «μεγάλη ειδίκευση» με QL=1,64 και ακολουθούν με «ειδίκευση» οι Νομαρχίες Ανατολικής Αττικής & Πειραιώς και ο Νομός Θεσσαλονίκης. Το 93% των νομών της χώρας δεν έχει ειδίκευση στον κλάδο αυτό, αποδεικνύοντας την υπερσυγκέντρωση των τραπεζικών, ασφαλιστικών και χρηματιστηριακών εταιριών στο Λεκανοπέδιο και δευτερευόντως στην Θεσσαλονίκη. Οι νομοί που εμφανίζουν τους μικρότερους Συντελεστές Ειδίκευσης είναι οι νομοί Λέσβου, Πέλλας, Φλώρινας και τέλος αυτός της Ροδόπης.

- Στον κλάδο «**Μεταποίηση**» μόνο ο Νομός Καστοριάς, εξαιτίας της ανεπτυγμένης παραδοσιακής μεταποιητικής βιοτεχνίας στον κλάδο της γούνας, εμφανίζει «πολύ μεγάλη ειδίκευση» (QL=2,15), από όλους τους νομούς της χώρας (σημ. ο 1 στους 4 εργαζόμενους στο Νομό Καστοριάς απασχολείται στην Μεταποιητική Βιομηχανία). Ακολουθούν 8 νομοί με «μεγάλη ειδίκευση» (Δυτική Αττική, Κιλκίς, Θεσσαλονίκη, Βοιωτία, Εύβοια, Ξάνθη, Πειραιώς και Ημαθία) ενώ το 72% των νομών της χώρας δεν παρουσιάζει καθόλου ειδίκευση (σημ. στις τελευταίες θέσεις του πίνακα με τους μικρότερους QL στον κλάδο της «Μεταποίησης» εμφανίζονται οι δύο «τουριστικοί», οι νομοί Κερκύρας και Ζακύνθου και δύο «αγροτικοί», οι νομοί Λακωνίας και Λασιθίου οι οποίοι φαίνεται ότι απλώς εξάγουν τα αγροτικά τους προϊόντα χωρίς να τα επεξεργάζονται).

- Στον κλάδο «**Ορυχεία-Λατομεία**» ο νομός Κοζάνης παρουσιάζει «πάρα πολύ μεγάλη ειδίκευση», με QL=19,02 εξαιτίας κυρίως των κοιτασμάτων λιγνίτη που διαθέτει με τον οποίο τροφοδοτεί τον Θερμοηλεκτρικό Σταθμό Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας στην Πτολεμαΐδα (σημ. το 5% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του Νομού Κοζάνης απασχολείται στον εξορυκτικό και μεταλλευτικό κλάδο ενώ το 8,5% εργάζεται για το εργοστάσιο της ΔΕΗ Πτολαιμαΐδας). Αυτή η εξαιρετικά υψηλή εξειδίκευση του νομού αποδεικνύεται και από τον Σ.Σ. στον κλάδο «Παροχή Ηλεκτρικού Ρεύματος..» όπου πάλι μόνο ο νομός Κοζάνης παρουσιάζει διψήφιο QL (QL=10,30) σε επίπεδο χώρας. Ακολουθούν, στον κλάδο «Ορυχεία..», με «πολύ μεγάλη ειδίκευση» εννέα (9) νομοί (Χαλκιδικής, Καβάλας, Φλωρίνης, Κυκλάδων, Φωκίδος, Δράμας, Φθιώτιδος, Εύβοιας και Βοιωτίας) ενώ το υπόλοιπο 73% των νομών της χώρας δεν παρουσιάζει καθόλου ειδίκευση στον κλάδο αυτό.

- Στον κλάδο «**Ξενοδοχεία, Εστιατόρια**», οι νομοί Δωδεκανήσου (QL=3,87), Κερκύρας (QL=3,05), Ρεθύμνης (QL=2,69), Ζακύνθου (QL=2,46), Λασιθίου (QL=2,23) και Κυκλάδων (QL=2,10) παρουσιάζουν από όλους τους νομούς της χώρας «πολύ μεγάλη ειδίκευση» στον κλάδο αυτό, απόρροια φυσικά της έντονης τουριστικής κίνησης που παρατηρείται στις περιοχές αυτές (σημ. το 23% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του Νομού Δωδεκανήσου απασχολείται στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και επιχειρήσεις εστίασης ενώ οι νομοί Κερκύρας απασχολούν το 18%, Ρεθύμνου το 16%, Ζακύνθου το 14,5%, Λασιθίου το 13% και Κυκλάδων το 12,5%). Επίσης, από 30% των νομών της χώρας (δηλ. 15%+15%=30%) εμφανίζουν «μεγάλη ειδίκευση» και «ειδίκευση» στον κλάδο αυτό ενώ το 59% των νομών δεν παρουσιάζει καθόλου ειδίκευση στον κλάδο «Ξενοδοχεία - Εστιατόρια». Τα μικρότερα ποσά QL, εμφανίζουν οι νομοί-νομαρχίες Βοιωτίας, Δυτικής Αττικής, Ξάνθης, Πέλλης και τέλος αυτός της Ροδόπης (QL=0,52).

- Ο συνήθης τελευταίος Νομός της χώρας σε όλους σχεδόν τους κλάδους, με βάση τον QL, ο νομός Ροδόπης, εμφανίζεται πρώτος στην χώρα με «πολύ μεγάλη ειδίκευση» στον

κλάδο «**Γεωργία...**» (QL=3,52). Χαρακτηριστικά το 47% των οικονομικά ενεργών πολιτών του νομού Ροδόπης απασχολούνται στον πρωτογενή τομέα. Ακολουθούν άλλοι 15 νομοί (το 30% των νομών της χώρας) με «πολύ μεγάλη ειδίκευση» (Λακωνία, Πέλλης, Καρδίτσης, Σερρών, Αιτωλίας & Ακαρνανίας, Ηλείας, Μεσσηνίας, Λασιθίου, Κορινθίας, Αργολίδος, Πιερίας, Άρτης, Φθιώτιδος Τρικάλων και Πρεβέζης). Το 39% των νομών της χώρας εμφανίζει «μεγάλη ειδίκευση» στην «Γεωργία...», το 9% απλώς «ειδίκευση» και μόλις το 22% των νομών της χώρας δεν εμφανίζει καθόλου ειδίκευση (βλ. νομαρχίες Αττικής, Νομός Θεσσαλονίκης κ.α.).

- Στον κλάδο «**Δημόσια Διοίκηση, Άμυνα και Υποχρεωτική Κοινωνική Ασφάλιση**», τις πρώτες θέσεις στον πίνακα με την κατάταξη των νομών, με βάση το QL, δεν καταλαμβάνουν οι Νομαρχίες της Αττικής, όπου βρίσκεται το σύνολο της ελληνικής «γραφειοκρατίας» αλλά οι (στρατοκρατούμενοι) ανατολικοί ακριτικοί νομοί του Έβρου, (ο οποίος είναι ο μόνος στην χώρα «πολύ μεγάλη ειδίκευση», QL=2,02 έχοντας το 14,5% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του να απασχολείται στον κλάδο αυτό), και ακολουθούν με «μεγάλη ειδίκευση» αυτοί της Χίου, της Λέσβου, της Σάμου, των Χανίων (λόγω της Βάσης της Σούδας) αλλά και αυτοί της Φωκίδος και της Λευκάδος. Ένα ποσοστό της τάξης του 59% των νομών της χώρας δεν έχει καθόλου ειδίκευση στον κλάδο αυτό (βλ. Πιερία, Πέλλα, Ζάκυνθος).

- Τόσο στον κλάδο της «**Υγείας**», όσο και στον κλάδο της «**Εκπαίδευσης**» πρώτος νομός της χώρας με «μεγάλη ειδίκευση» είναι ο νομός Ιωαννίνων εξαιτίας τόσο του Πανεπιστημίου που διαθέτει όσο και του διεθνώς αναγνωρισμένου Πανεπιστημιακού του Νοσοκομείου (το 8,5% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του απασχολείται στην «Εκπαίδευση» και το 6,5% στην «Υγεία..»). Στους δύο αυτούς κλάδους (Υγείας και Εκπαίδευσης), εμφανίζονται υψηλά ποσοστά νομών χωρίς καθόλου ειδίκευση (66% και 77% αντίστοιχα), όπως, στον κλάδο «Εκπαίδευση..» οι νομοί Βοιωτίας, Χαλκιδικής, Κιλκίς, Δυτικής Αττικής (QL=0,51) και στον κλάδο «Υγεία...» οι νομοί Κορινθίας, Ζακύνθου, Ροδόπης και Κυκλάδων (QL=0,50).

- Στον κλάδο «**Κατασκευές**» ενδιαφέρον παρουσιάζει ότι στους νομούς που πραγματοποιούνται μεγάλα έργα (Ολυμπιακά, Μεταφορικά κ.α.) δεν εμφανίζουν υψηλά ποσοστά εργαζομένων στον κλάδο αυτό. Την πρώτη θέση της κατάταξης των νομών, με βάση τον QL, καταλαμβάνει ο νομός Κυκλάδων, ο οποίος είναι και ο μοναδικός νομός της χώρας με «πολύ μεγάλη ειδίκευση» (QL=2,07) με το 17% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του νομού να ασχολείται, το πιθανότερο, με την κατασκευή ξενοδοχειακών και τουριστικών ακινήτων. Ακολουθούν με «μεγάλη ειδίκευση» άλλοι «τουριστικοί» νομοί όπως αυτοί της Κεφαλονιάς, Χαλκιδικής, Χίου, Ζακύνθου, Λευκάδας, Σάμου, στους οποίους φαίνεται ότι οι κατασκευαστικές εταιρίες ή ιδιώτες που χτίζουν ξενοδοχειακά και άλλα τουριστικά κτήρια (και Β' κατοικία) χρησιμοποιούν κυρίως ντόπιους εργαζομένους και όχι μεταφερόμενα τεχνικά συνεργία. Εξαίρεση, αποτελούν στους νομούς με «μεγάλη ειδίκευση» στις Κατασκευές, οι Νομοί Θεσπρωτίας [ο οποίος είναι και τουριστικός αλλά σε αυτόν πραγματοποιούνται τα τελευταία χρόνια μεγάλης κλίμακας τεχνικά έργα (λιμένας Ηγουμενίτσας, Εγνατία Οδός, Δυτικός Άξονας κ.α.)] και οι Νομαρχίες Ανατολικής και Δυτικής Αττικής (μεγάλα ολυμπιακά έργα, έντονη οικοδομική δραστηριότητα κ.α.) κ.α. Συνολικά, το 24% των Νομών παρουσιάζουν «μεγάλη ειδίκευση», το 31% «ειδίκευση» και το 43% καθόλου ειδίκευση στον κλάδο αυτό.

- Στον κλάδο «**Χονδρικό Εμπόριο...**» το 90% περίπου των νομών της χώρας δεν έχει καθόλου ειδίκευση. «Μεγάλη ειδίκευση» παρουσιάζει μόνο η Νομαρχία Πειραιά (QL=1,31)

και ακολουθούν με «ειδίκευση» μόνο οι νομοί-νομαρχίες Θεσσαλονίκης, Αθηνών, Ανατολικής Αττικής, Δυτικής Αττικής και Χίου. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι τελευταίες θέσεις του πίνακα με την κατάταξη των νομών της χώρας με βάση τον QL όπου πέρα του νομού Λακωνίας, εμφανίζονται οι ακριτικοί νομοί Φλωρίνης, Ξάνθης και Ροδόπης οι οποίοι δεν φαίνονται να έχουν αναπτύξει τον κλάδο «Χονδρικό - Λιανικό Εμπόριο .....», παρά την πλεονεκτική τους θέση σε σχέση με τους βόρειους γείτονες.

- Τέλος, στον κλάδο των «**Μεταφορών...**» μόνο η Νομαρχία Πειραιά από όλους τους νομούς της χώρας εμφανίζει «πολύ μεγάλη ειδίκευση» στον κλάδο αυτό, ενώ αντίθετα το 70% των νομών της χώρας δεν έχουν καθόλου ειδίκευση στον κλάδο αυτό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.35.

Συντελεστής Συμμετοχής σε Νομαρχιακό Επίπεδο στον κλάδο «Μεταφορές...» (2001)

α/α	ΝΟΜΟΙ-ΝΟΜΑΡΧΙΕΣ	QL	*α/α*	ΝΟΜΟΙ-ΝΟΜΑΡΧΙΕΣ	QL
1	ΠΕΙΡΑΙΩΣ ⚓	2,03	*28*	ΠΙΕΡΙΑΣ	0,77
2	ΧΙΟΥ ⚓	1,48	*29*	ΑΙΤΩΛΙΑΣ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ ⚓	0,77
3	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ ⚓	1,39	*30*	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ ⚓	0,76
4	ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ⚓	1,34	*31*	ΒΟΙΩΤΙΑΣ ⚓	0,75
5	ΑΘΗΝΩΝ	1,23	*32*	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	0,75
6	ΑΧΑΙΑΣ ⚓	1,17	*33*	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ ⚓	0,73
7	ΛΕΥΚΑΔΟΣ ⚓	1,17	*34*	ΗΛΕΙΑΣ ⚓	0,71
8	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ⚓	1,16	*35*	ΛΑΚΩΝΙΑΣ ⚓	0,70
9	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ ⚓	1,14	*36*	ΑΡΤΗΣ	0,68
10	ΚΕΡΚΥΡΑΣ ⚓	1,13	*37*	ΕΒΡΟΥ ⚓	0,67
11	ΣΑΜΟΥ ⚓	1,12	*38*	ΔΡΑΜΑΣ	0,66
12	ΦΩΚΙΔΟΣ ⚓	1,11	*39*	ΚΙΛΚΙΣ	0,65
13	ΚΥΚΛΑΔΩΝ ⚓	1,10	*40*	ΡΕΘΥΜΝΗΣ ⚓	0,65
14	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	1,03	*41*	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	0,64
15	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	1,01	*42*	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ ⚓	0,64
16	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ ⚓	1,00	*43*	ΛΑΣΙΘΙΟΥ ⚓	0,63
17	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ⚓	0,96	*44*	ΚΟΖΑΝΗ	0,60
18	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ⚓	0,93	*45*	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	0,59
19	ΕΥΒΟΙΑΣ ⚓	0,91	*46*	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	0,58
20	ΧΑΝΙΩΝ ⚓	0,87	*47*	ΣΕΡΡΩΝ	0,55
21	ΚΑΒΑΛΑΣ ⚓	0,87	*48*	ΗΜΑΘΙΑΣ	0,55
22	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ ⚓	0,86	*49*	ΛΑΡΙΣΗΣ	0,55
23	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ ⚓	0,84	*50*	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	0,52
24	ΛΕΣΒΟΥ ⚓	0,84	*51*	ΠΕΛΛΗΣ	0,52
25	ΠΡΕΒΕΖΗΣ ⚓	0,80	*52*	ΞΑΝΘΗΣ ⚓	0,48
26	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ ⚓	0,80	*53*	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	0,44
27	ΖΑΚΥΝΘΟΥ ⚓	0,78	*54*	ΡΟΔΟΠΗΣ	0,41

QL > 2 : Πολύ Μεγάλη Ειδίκευση

1,25>QL>1 : Ειδίκευση

2>QL>1,25 : Μεγάλη Ειδίκευση

QL<1: Καθόλου Ειδίκευση

⚓ : Στον Νομό αυτό υπάρχει τουλάχιστον ένας λιμένας με μετρίσιμη από το Υ.Ε.Ν. / Ε.Σ.Υ.Ε. εμπορευματική ή / και επιβατική κίνηση.

Από τον ανωτέρω πίνακα προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Νομοί όπως η Χίος, η Κεφαλονιά, η Λευκάδα, η Σάμος εμφανίζουν ένα βαθμό «ειδίκευσης» εξαιτίας όχι της ανάπτυξης στην περιοχή τους μεταφορικών ή αποθηκευτικών εργασιών αλλά επειδή σε αυτούς τους νομούς «δηλώνονται» πολλοί ναυτικοί που ταξιδεύουν με ποντοπόρα πλοία.
- Οι Νομαρχίες Αθηνών και Ανατολικής και Δυτικής Αττικής, από τις οποίες μόνο η Δυτική διαθέτει αξιόλογο λιμένα (βλ. Ελευσίνα), εμφανίζουν υψηλά ποσοστά ειδίκευσης εξαιτίας του κλάδου της Αποθήκευσης και των Μεταφορικών Εταιριών που λειτουργούν σε αυτές (Θριάσιο Πεδίο, περιοχή των Μεσογείων, Ρέντης-Ελαιώνας κ.α.).
- Οι Νομοί Δωδεκανήσου, Κυκλάδων, Κερκύρας-Θεσπρωτίας (βλ. Ηγουμενίτσα), Αχαΐας εμφανίζουν ένα ποσό ειδίκευσης εξαιτίας του «τύπου» λιμένων που διαθέτουν (εξυπηρετούν σχεδόν αποκλειστικά επιβατικά - οχηματαγωγά πλοία), και οι οποίοι (λιμένες) δημιουργούν σχετικές θέσεις εργασίας στους νομούς αυτούς (μεταφορικοί πράκτορες, οδηγοί κ.α.).
- Η Νομαρχία του Πειραιά (η οποία σημειωτέων περιλαμβάνει τον Αργοσαρωνικό, τα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα) συγκεντρώνει στην ευρύτερη περιοχή της Ακτής Μιαούλη, το μεγαλύτερο ποσοστό των ναυτιλιακών εταιριών της χώρας, ενώ στην ευρύτερη του λιμένα περιοχή συγκεντρώνονται πολλές αποθηκευτικές εταιρίες τροφοδοσίας πλοίων και άλλες εν γένει μεταφορικές εταιρίες. Το υψηλό ποσοστό στον Συντελεστή Συμμετοχής και στον κλάδο «Μεταφορές...» και στον κλάδο «Χονδρικό Εμπόριο..» της Νομαρχίας Πειραιά, με το 12,42% και το 18% των εργαζομένων της, αντίστοιχα, να απασχολείται στον ευρύτερο χώρο των μεταφορών και του εμπορίου, υποδηλώνει την υπερσυγκέντρωση των εμπορευματικών και μεταφορικών δραστηριοτήτων της χώρας στον ευρύτερο χώρο του Πειραιά (Πειραιάς, Πέραμα, Κερατσίνι, Δραπετσώνα κ.α.)

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.36.

Ποσοστό συμμετοχής του οικονομικά ενεργού πληθυσμού στον κλάδο «Μεταφορές, Αποθήκευση, Επικοινωνίες», στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού κάθε ενός Νομαρχιακού Διαμερίσματος (2001)

α/α	ΝΟΜΟΣ ή ΝΟΜΑΡΧΙΑ	% επί του συνόλου	α/α	ΝΟΜΟΣ ή ΝΟΜΑΡΧΙΑ	% επί του συνόλου
1	ΠΕΙΡΑΙΩΣ ⚓	12,42	28	ΠΙΕΡΙΑΣ	4,71
2	ΧΙΟΥ ⚓	9,05	29	ΑΙΤΩΛΙΑΣ& ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ ⚓	4,68
3	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ ⚓	8,50	30	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ ⚓	4,63
4	ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ⚓	8,19	31	ΒΟΙΩΤΙΑΣ ⚓	4,60
5	ΑΘΗΝΩΝ	7,51	32	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	4,60
6	ΑΧΑΪΑΣ ⚓	7,16	33	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ ⚓	4,48
7	ΛΕΥΚΑΔΟΣ ⚓	7,14	34	ΗΛΕΙΑΣ ⚓	4,32
8	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ⚓	7,11	35	ΛΑΚΩΝΙΑΣ ⚓	4,28
9	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ ⚓	6,95	36	ΑΡΤΗΣ	4,16
10	ΚΕΡΚΥΡΑΣ ⚓	6,93	37	ΕΒΡΟΥ ⚓	4,07
11	ΣΑΜΟΥ ⚓	6,85	38	ΔΡΑΜΑΣ	4,05
12	ΦΩΚΙΔΟΣ ⚓	6,75	39	ΚΙΛΚΙΣ	3,98
13	ΚΥΚΛΑΔΩΝ ⚓	6,71	40	ΡΕΘΥΜΝΗΣ ⚓	3,96
14	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	6,30	41	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	3,92
15	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	6,20	42	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ ⚓	3,91
16	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ ⚓	6,10	43	ΛΑΣΙΘΙΟΥ ⚓	3,82
17	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ⚓	5,86	44	ΚΟΖΑΝΗΣ	3,64
18	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ⚓	5,66	45	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	3,61
19	ΕΥΒΟΙΑΣ ⚓	5,58	46	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	3,52
20	ΧΑΝΙΩΝ ⚓	5,31	47	ΣΕΡΡΩΝ	3,37
21	ΚΑΒΑΛΑΣ ⚓	5,31	48	ΗΜΑΘΙΑΣ	3,34
22	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ ⚓	5,27	49	ΛΑΡΙΣΗΣ	3,34
23	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ ⚓	5,11	50	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	3,19
24	ΛΕΣΒΟΥ ⚓	5,11	51	ΠΕΛΛΗΣ	3,16
25	ΠΡΕΒΕΖΗΣ ⚓	4,91	52	ΞΑΝΘΗΣ ⚓	2,96
26	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ ⚓	4,87	53	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	2,68
27	ΖΑΚΥΝΘΟΥ ⚓	4,79	54	ΡΟΔΟΠΗΣ	2,51

⚓ : Στον Νομό αυτό υπάρχει τουλάχιστον ένας λιμένας με μετρίσιμη από το Υ.Ε.Ν. / Ε.Σ.Υ.Ε. εμπορευματική ή / και επιβατική κίνηση.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η **κλαδική διάρθρωση ανά Ο.Τ.Α.** όπου, Δήμοι-Κοινότητες που εμφανίζουν πολύ μεγάλη ειδίκευση (QL > 2) ή πάρα πολύ μεγάλη ειδίκευση (QL > 10), μεταξύ άλλων, είναι:

- Στους **Χρηματοπιστωτικούς Οργανισμούς** ο Δήμος Φιλοθέης εμφανίζει QL=3.57 (το 28% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του απασχολείται στις Τραπεζο-χρηματιστηριακές εργασίες) και ακολουθούν ο Δήμος Παπάγου, η Κοινότητα Εκάλης, ο Δήμος Ψυχικού, ο Δήμος Νέου Ψυχικού κ.ο.κ. Συνολικά το 2% των Δήμων-Κοινοτήτων της χώρας παρουσιάζουν «πολύ μεγάλη ειδίκευση» στον κλάδο αυτό, το 5% παρουσιάζει «μεγάλη ειδίκευση», το 6% «ειδίκευση» και το 87% «καθόλου ειδίκευση».

- Στους απασχολούμενους στις **Μεταποιητικές Βιομηχανίες** ο Δήμος Σιάτιστας Κοζάνης [Βλ. ΒΙΠΕ Σιάτιστας (γούνας)] εμφανίζει QL=4 (το 46% του συνολικού οικονομικά ενεργού πληθυσμού του εργάζεται στην μεταποίηση κυρίως της γούνας) και ακολουθούν οι Δήμοι της Κλεισούρας (Καστοριάς) για τον ίδιο λόγο, η Κοινότητα Μαγούλας (Δυτ. Αττικής), Γαλλικού (Κιλκίς), Ίωνος Δραγούμη (Καστοριάς) κ.ο.κ. Συνολικά το 4% των Δήμων-Κοινοτήτων της χώρας παρουσιάζουν «πολύ μεγάλη ειδίκευση» στον κλάδο αυτό, το 11% παρουσιάζει «μεγάλη ειδίκευση», το 9% «ειδίκευση» και το 76% «καθόλου ειδίκευση» στην Μεταποιητική Βιομηχανία.

- Στους Απασχολούμενους στα **Ορυχεία-Λατομεία** παρουσιάζονται τα πιο «εντυπωσιακά» αποτελέσματα καθώς περίπου 800 Δήμοι-Κοινότητες από τους 1033 της χώρας παρουσιάζουν ελάχιστη έως καθόλου δραστηριότητα στον κλάδο αυτό. Συνολικά το 3% των Δήμων-Κοινοτήτων της χώρας παρουσιάζουν «πάρα πολύ μεγάλη ειδίκευση» στον κλάδο αυτό, το 9% παρουσιάζει «πολύ μεγάλη ειδίκευση», το 7% παρουσιάζει «μεγάλη ειδίκευση», το 3% «ειδίκευση» και το 78% «καθόλου ειδίκευση» στον κλάδο «Ορυχεία». Αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος είναι να εμφανίζονται οι Δήμοι-Κοινότητες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο με πάρα πολύ υψηλά ποσοστά ειδίκευση. Χαρακτηριστικά, 36 Δήμοι-Κοινότητες εμφανίζουν διψήφιο QL (πάρα πολύ μεγάλη ειδίκευση), όπως ο Δήμος Οπουντίων (Φθιώτιδος) με QL=77.22 (το 20% περίπου του συνολικού ενεργού πληθυσμού του Δήμου απασχολείται στα ορυχεία) και ακολουθούν η Κοινότητα Κιμώλου (Κυκλάδων) με QL=69, οι Δήμοι Καμβουνίων (Κοζάνης), Αφετών (Μαγνησίας), Αγίας Παρασκευής (Κοζάνης) κ.ο.κ.

- Στους απασχολούμενους στα **Ξενοδοχεία - Εστιατόρια** οι Δωδεκανησιακοί Δήμοι Ηρακλειδών, Αρχαγγέλου, Λινδίων και Αφάντου εμφανίζουν QL από 7 έως 6 (πολύ μεγάλη ειδίκευση) (σημ. το 41,5%, το 38,5%, το 38% και το 35,5% αντίστοιχα του οικονομικά ενεργού πληθυσμού των δήμων αυτών απασχολείται στα ξενοδοχεία-εστιατόρια). Ακολουθούν ο Δήμος Μαλίων (Ηρακλείου), οι επίσης Δωδεκανησιακοί Δήμοι Καλλιθέας και Δικαίου κ.ο.κ. Συνολικά το 9% των Δήμων-Κοινοτήτων της χώρας παρουσιάζουν «πολύ μεγάλη ειδίκευση», το 11% παρουσιάζει «μεγάλη ειδίκευση», το 9% «ειδίκευση» και το 71% «καθόλου ειδίκευση», στον κλάδο αυτό.

- Ο κλάδος της «**Γεωργίας...**» είναι μοναδικός κλάδος από τους 14 της Ε.Σ.Υ.Ε. που εμφανίζει σε τόσους πολλούς Δήμους υψηλά ποσοστά ειδίκευσης. Χαρακτηριστικά το 48% των Δήμων-Κοινοτήτων της χώρας παρουσιάζει «πολύ μεγάλη ειδίκευση», το 18% «μεγάλη ειδίκευση», το 6% «ειδίκευση» και μόλις το 28% καθόλου ειδίκευση (κυρίως Δήμοι του Λεκανοπεδίου). Στις πρώτες θέσεις των Δήμων-Κοινοτήτων με «πολύ μεγάλη ειδίκευση» είναι στον κλάδο «Γεωργία...» είναι δύο (2) Κοινότητες και δύο (2) Δήμοι του νομού Ροδόπης (Κοινότητες Οργάνης & Κεχρού και Δήμοι Αρριανών & Φίλλυρας) οι οποίοι εμφανίζουν QL που κυμαίνεται μεταξύ 7,15 και 6,62 (σημ. το 89% έως και το 96% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού των Δήμων & Κοινοτήτων απασχολείται στην γεωργία !).

- Υψηλά ποσοστά στην «**Δημόσια Διοίκηση..**», την «**Εκπαίδευση**», στην «**Υγεία**» εμφανίζουν πολύ μικροί Ο.Τ.Α., κυρίως στα παραμεθόρια νησιά, εξαιτίας των

διορισμένων δασκάλων, γιατρών και άλλων δημοσίων υπαλλήλων σε αυτά και κυρίως των υπηρετούντων σε αυτά στρατιωτικών, οι οποίοι «ανεβάζουν» τον μέσο όρο σε σχέση πάντα και με τους άλλους κλάδους των Ο.Τ.Α.. Χαρακτηριστικά η Κοινότητα Δονούσας εμφανίζει QL=7,32 στον κλάδο «Εκπαίδευση» (σημ. το 41% των εργαζομένων της εμφανίζεται να είναι Εκπαιδευτικοί) και ακολουθούν οι Κοινότητες των Κυκλάδων: Σχοινούσσης, Σίκινου, Ηράκλειας κ.ο.κ. Αντίστοιχα ο Δήμος Πόρου παρουσιάζει QL=4,4 (σημ. το 32% των εργαζομένων στον Δήμο είναι κυρίως στρατιωτικοί λόγω ναυστάθμου) καθώς και ο Δήμος Μεγίστης (Δωδεκανήσου) και οι Δήμοι του νομού Χανίων, Σούδας και Ακρωτηρίου οι οποίοι βρίσκονται πλησίον της στρατιωτικής βάσης του ΝΑΤΟ. Τέλος, στο κλάδο της Υγείας ο Δήμος με την μεγαλύτερη ειδίκευση εμφανίζεται ο Δήμος της Λέρου με QL=6,58 (σημ. το 27,5% των εργαζομένων στην Λέρο εμφανίζεται να εργάζεται στον κλάδο της Υγείας λόγω του Ψυχιατρικού Νοσοκομείου) και ακολουθούν οι Δήμοι που φιλοξενούν στα διοικητικά τους όρια μεγάλα νοσοκομεία (οι αθηναϊκοί Δήμοι Παπάγου, Ζωγράφου, Κοινότητα Πεντέλης κ.α.) αλλά και άλλοι που βρίσκονται πλησίον αυτών (βλ. Δήμοι και Κοινότητες του νομού Ιωαννίνων). Από τα ανωτέρω προκύπτει ως συμπέρασμα ότι ένα σημαντικό ποσοστό πολιτών των μικρών αυτών Ο.Τ.Α. δεν δηλώνει ως «οικονομικά ενεργό» με αποτέλεσμα οι «*υποχρεωτικά*» οικονομικά ενεργοί, όπως είναι οι δημόσιοι υπάλληλοι να επηρεάζουν με τρόπο παράδοξο τα αποτελέσματα.

- Στον κλάδο «**Κατασκευές**», όπως προηγουμένως αναφέρθηκε, η ειδίκευση εμφανίζεται σε Δήμους-Κοινότητες που στα διοικητικά τους όρια ή πλησίον του πραγματοποιούνται μεγάλα κατασκευαστικά έργα υποδομής (κυρίως μεταφορών βλ. Εγνατία Οδός και Κάθετοι) ή στα νησιά, λόγω «τουριστικών επενδύσεων». Έτσι «πολύ μεγάλη ειδίκευση» εμφανίζουν η Κοινότητα Λεχόβου (Φλωρίνης) QL=4,85, ο Δήμος Μαδύτου (Θεσσαλονίκης) κ.α. (σημ. το 35% και 30% αντίστοιχα του συνολικού ποσού των εργαζομένων τους απασχολείται στις Κατασκευές) ή οι Νήσοι-(Δήμοι-Κοινότητες) όπως η Σχοινούσσα, η Κέα, οι Λειψοί, η Μύκονος οι οποίοι εμφανίζουν QL που κυμαίνεται μεταξύ 4,3-3,2 (τα ποσοστά εργαζομένων στον κλάδο αυτό είναι της τάξης από 35% έως 26% στο σύνολο των εργαζομένων που δηλώνουν ότι εργάζονται στα νησιά αυτά). Συνολικά, το 6% των Δήμων-Κοινοτήτων της χώρας παρουσιάζουν «πολύ μεγάλη ειδίκευση», το 24% παρουσιάζει «μεγάλη ειδίκευση», το 20% «ειδίκευση» και το 50% «καθόλου ειδίκευση» στις «Κατασκευές».

- Στο κλάδο «**Χονδρικό, Λιανικό Εμπόριο...**» δεν υπάρχουν Δήμοι - Κοινότητες με «πολύ» ή «πάρα πολύ μεγάλη ειδίκευση». Ο QL δεν ξεπερνά το 1,8 για όλους του Δήμους-Κοινότητες της χώρας. Έτσι, μόνο το 7% των Δήμων-Κοινοτήτων της χώρας παρουσιάζει «μεγάλη ειδίκευση», το 14% «ειδίκευση» και το υπόλοιπο 79% «καθόλου ειδίκευση». Στις υψηλότερες θέσεις των Δήμων-Κοινοτήτων βρίσκονται δύο Κοινότητες του Νομού Γρεβενών (Κοινότητα Σμίξης και Δότσικου με QL=1,8 & 1,5 αντίστοιχα) καθώς και οι αθηναϊκοί δήμοι του Αγίου Ιωάννη Ρέντη (Χονδρεμπόριο), Ζεφυρίου, Αγίας Βαρβάρας, Κορυδαλλού (αθίγγανοι) κ.ο.κ.

- Τέλος, δήμοι όπως: Φούρνοι Κορσεών (Σάμου), Οινουσσών (Χίου), Καρδαμύλων (Χίου), Ψαρών (Χίου) κ.α. εμφανίζουν QL=3-3,5 (σημ. στους Δήμους αυτούς το 20% των εργαζομένων τους απασχολείται στον κλάδο των «**Μεταφορών...**»). Πρόκειται, όπως έχει ειπωθεί για ναυτικούς ποντοπόρων πλοίων. Εντυπωσιακό στοιχείο είναι η συμμετοχή του κλάδου στις κοινότητες Προμαχώνα (Σερρών) και Κρυσταλλοπηγής (Φλωρίνης) με QL = 2,7 και 2,6 (σημ. το 17% και το 16% αντίστοιχα των εργαζομένων στις κοινότητες αυτές βρίσκει απασχόληση στις μεταφορές και την αποθήκευση λόγω των συνοριακών σταθμών και της ανάπτυξης του διασυνοριακού εμπορίου). Ιδιαίτερα στον Προμαχώνα το νέο (από

το 2001) Εμπορευματικό Κέντρο ΠΡΟΜΑΧΩΝ Α.Ε. που λειτουργεί έχει αυξήσει κατά πολύ την απασχόληση στην περιοχή. Συνολικά, το 2% των Δήμων-Κοινοτήτων της χώρας παρουσιάζουν «πολύ μεγάλη ειδίκευση», το 11% παρουσιάζει «μεγάλη ειδίκευση», το 15% «ειδίκευση» και το 72% «καθόλου ειδίκευση» στις «Μεταφορές....».

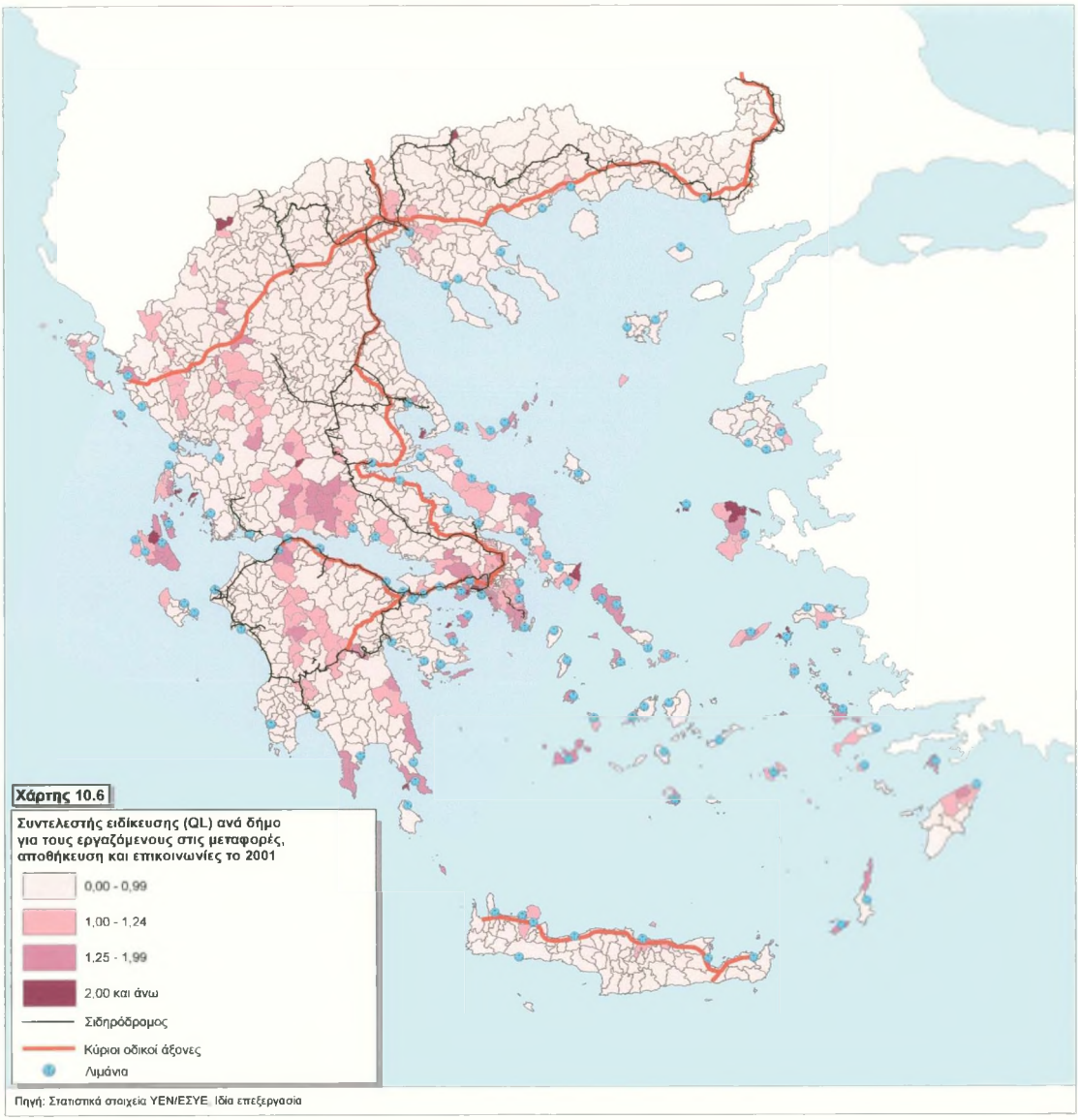
Συνοπτικά στους 1033 Δήμους και Κοινότητες της χώρας εμφανίζονται οι εξής ειδικεύσεις, με βάση το Συντελεστής Συμμετοχής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.37.

QL - Κατάταξη ανά κλάδο απασχόλησης σε επίπεδο Δήμων-Κοινοτήτων (2001)

	QL> 10 Πάρα πολύ Μεγάλη Ειδίκευση	QL>2 Πολύ Μεγάλη Ειδίκευση	2>QL>1,25 Μεγάλη Ειδίκευση	1,25>QL>1 Ειδίκευση	QL<1 Όχι Ειδίκευση
Γεωργία, Κτηνοτροφία, Αλιεία		500	186	62	285
Δημόσια Διοίκηση -Άμυνα		20	125	165	723
Εκπαίδευση		17	101	102	813
Κατασκευές		57	248	208	520
Λοιπές υπηρεσίες		6	68	84	875
Μεταποιητικές βιομηχανίες		38	117	95	783
Μεταφορές-Αποθήκευση..		22	116	160	735
Μη δυνάμενοι να καταταγούν		37	194	227	575
Ξενοδοχεία-Εστιατόρια		95	118	97	723
Ορυχεία-λατομεία	36	97	71	30	799
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος	14	94	93	103	729
Υγεία-Κοινωνική Μέριμνα		17	77	100	839
Χονδρικό-Λιανικό Εμπόριο...			69	141	823
Χρηματοπιστωτικοί Οργανισμοι		25	54	59	895

Αντίστοιχα, οι 129 Δήμοι-Κοινότητες που εμφανίζουν σημαντική, σύμφωνα με την Ε.Σ.Υ.Ε. - Υ.Ε.Ν., λιμενική εμπορευματική ή / και επιβατική κίνηση:



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΥΕΝ/ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΥΕΝ/ΕΣΥΕ. Ιδία επεξεργασία



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΥΕΝ/ΕΣΥΕ. Ιδία επεξεργασία

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.38.

QL - Κατάταξη ανά κλάδο απασχόλησης σε επίπεδο Δήμων-Κοινοτήτων που διαθέτουν αξιόλογο λιμένα (2001)

	QL> διψήφιο Πάρα πολύ Μεγάλη Ειδίκευση	QL>2 Πολύ Μεγάλη Ειδίκευση	2>QL>1,25 Μεγάλη Ειδίκευση	1,25>QL>1 Ειδίκευση	QL<1 Όχι Ειδίκευση
Γεωργία, Κτηνοτροφία, Αλιεία		27	28	11	63
Δημόσια Διοίκηση -Άμυνα		9	18	25	77
Εκπαίδευση			27	20	82
Κατασκευές		22	47	31	29
Λοιπές υπηρεσίες		1	9	17	102
Μεταποιητικές βιομηχανίες		1	13	12	103
Μεταφορές-Αποθήκευση...		9	30	25	65
Μη δυνάμενοι να καταταγούν		3	23	30	73
Ξενοδοχεία-Εστιατόρια		29	33	23	44
Ορυχεία-λατομεία	11	11	15	4	88
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος	1	16	15	20	77
Υγεία-Κοινωνική Μέριμνα		1	16	14	98
Χονδρικό-Λιανικό Εμπόριο....			3	30	96
Χρηματοπιστωτικοί Οργανισμοί			4	9	116

Ποσοτικοποιώντας τους δύο ανωτέρους πίνακες και συσχετίζοντάς τους προκύπτουν τα εξής στοιχεία, σχετικά με τη σχέση των Δήμων-Κοινοτήτων της χώρας / και των Δήμων-Κοινοτήτων λιμένων.

- Ο κλάδος των «Ορυχείων...» και δευτερευόντως ο κλάδος της «Παροχής Ηλεκτρικής Ενέργειας ...» εμφανίζει ποσοστά ειδίκευσης σε όλες τις κατηγορίες της ειδίκευσης (δηλ. από «πάρα πολύ μεγάλη ειδίκευση», έως «ειδίκευση»).
- Επίσης, οι Δήμοι-Κοινότητες με λιμένες έχουν σαφώς καλύτερα ποσοστά ειδίκευσης σε όλους τους κλάδους απασχόλησης (δηλ. το ποσοστό επί των 129 Δήμων-Λιμένων) σε σχέση με το σύνολο των Δήμων-Κοινοτήτων της χώρας (δηλ. το ποσοστό επί των 1033 Δήμων-Κοινοτήτων της χώρας) και από αυτούς τους κλάδους, οι κλάδοι της «Δημόσιας Διοίκησης..», των «Κατασκευών», των «Λοιπών Υπηρεσιών», των «Μεταφορών...», των «Ξενοδοχείων..», της «Παροχής Ηλεκτρικής Ενέργειας...», και κυρίως ο κλάδος των «Ορυχείων» εμφανίζουν στους Δήμους - Λιμένες τα μεγαλύτερα ποσοστά ειδίκευσης.
- Οι Δήμοι - Λιμένες που εμφανίζουν ειδίκευση σε κάποιον κλάδο με ποσοστό πάνω από 30% στο σύνολο των Δήμων της χώρας έχουν ως εξής:
  - «πάρα πολύ μεγάλη ειδίκευση» στον κλάδο «Ορυχεία...» (δηλ. 1 στους 3 Δήμους-Κοινότητες περίπου που εμφανίζουν «πάρα πολύ μεγάλη ειδίκευση» στον κλάδο των Ορυχείων είναι Δήμος-Κοινότητα με λιμένα)

- «πολύ μεγάλη ειδίκευση» στους κλάδους «Δημόσια Διοίκηση-Άμυνα», «Κατασκευές», «Ξενοδοχεία-Εστιατόρια» και «Μεταφορές, Αποθήκευση-Επικοινωνίες» (αντίστοιχα π.χ. ο 1 στους 3 Δήμους - Κοινότητες με πολύ μεγάλη ειδίκευση στις Μεταφορές είναι Δήμος - Κοινότητα με λιμένα).

Από τα παραπάνω προκύπτει έμμεσα το συμπέρασμα ότι οι εν λόγω κλάδοι «σχετίζονται» πιο άμεσα με τους λιμένες, όπως παρόμοια εμφανίστηκε και στα αποτελέσματα με την ανάλυση με βάση τον Συντελεστή Συσχέτισης Person, με εξαίρεση τον κλάδο των «Ορυχείων - Μεταλλείων». Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι:

α) οι εξορυκτικές δραστηριότητες εντοπίζονται, σε αντίθεση με τους άλλους παραγωγικούς κλάδους σε πολύ λίγα χωρικά σημεία και

β) εκτός από τις εξορυκτικές περιοχές των Κυκλάδων και κάποιων της Χαλκιδικής, όλες οι άλλες εντοπίζονται στην «βαθιά» ενδοχώρα, με αποτέλεσμα να μην εμφανίζεται άμεσα η σχέση μεταξύ του εργατικού δυναμικού που απασχολείται στον κλάδο «Ορυχεία-λατομεία» και της ναυτιλιακής εμπορευματικής κίνησης των Δήμων που ο λιμένας (ή οι λιμένες του ή «σκάλες») εξυπηρετεί την εξορυκτική - μεταλλευτική δραστηριότητα της περιοχής.

Επειδή όμως **ο κλάδος των Ορυχείων - Μεταλλείων είναι εδώ και δεκαετίες από τους βασικότερους τροφοδότες των λιμένων κυρίως σε περιφερειακό επίπεδο** στο σημείο αυτό αξίζει να γίνει μια μικρή χωρική ανάλυση και παρουσίαση των προοπτικών του κλάδου αυτού, με βάση τα συμπεράσματα που ανακοινώθηκαν στο 3° Πανελλήνιο Συνέδριο για τον Ορυκτό Πλούτο (ΤΕΕ, 2001). Τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν, πέραν των άλλων κάνουν λόγο, για μια μεγάλη διεθνή ζήτηση βιομηχανικών ορυκτών και μαρμάρων[51] (κυρίως από την Κίνα) αλλά και αδρανών υλικών ενώ αντίθετα ο κλάδος της μεταλλουργίας παρουσιάζει αισθητή διεθνή πτώση, καθώς οι βασικές επιδιώξεις των παραγωγών του χώρου, κάτω από τις σημερινές εξελίξεις, είναι η δημιουργία νέων υλικών που θα συμβάλλουν στην τεχνολογική επανάσταση, στην προστασία του περιβάλλοντος, υλικά για την εξοικονόμηση ενέργειας και τέλος υλικά που δεν είναι ευάλωτα στις χρηματιστηριακές ή οικονομικές υφέσεις.

Η Ελλάδα με την ποικιλία των γεωλογικών ζωνών, εμφανίζει να έχει πλούσια και ποικίλα αποθέματα τέτοιων υλικών με αποτέλεσμα, ειδικά σε κάποια από αυτά, να πρωταγωνιστεί στην παραγωγή παγκοσμίως, ενισχύονται έτσι τις εξαγωγές της χώρας είτε απευθείας με την εξαγωγή ακατέργαστων υλών είτε ύστερα από την κατεργασία τους. Οι εξαγωγές και οι μεταφορές αυτές, είναι κατανοητό ότι πραγματοποιούνται σχεδόν 100% δια θαλάσσης. Έτσι, σήμερα στην Ελλάδα εντοπίζονται βασικά δύο μεγάλες ζώνες δραστηριοποίησης του κλάδου «ορυχεία - μεταλλεία» η ζώνη της Μακεδονίας (με μείωση εξαιτίας της μεταλλουργικής της φυσιογνωμίας) και η Ζώνη των Κυκλάδων (με αύξηση). Χαρακτηριστικά:

- Στην Ζώνη της Μακεδονίας, στην οποία εντοπίζονται : η υποζώνη της Κοζάνης η οποία παράγει ενεργειακά ορυκτά για το εργοστάσιο ηλεκτρικής παραγωγής και προσφάτως και τον πολύτιμο χουντίτη[52], η υποζώνη της Χαλκιδικής (Μεταλλεία Κασάνδρας) η οποία

[51] Η Ελλάδα διαθέτει μεγάλη ποιοτική και χρωματική ποικιλία μαρμάρων σε όλη την έκταση της χώρας (κυρίως όμως στην περιοχή της Καβάλας, της Αρκαδίας κ.α.). Υπάρχουν σήμερα γύρω στις 4.000 επιχειρήσεις μικρού έως και μεγάλου μεγέθους, που απασχολούν περί τους 60.000 εργαζόμενους. Η ετήσια παραγωγή είναι της τάξης άνω των 2.000.000 τόνων και οι εξαγωγές ξεπερνούν τα €110.000.000.

[52] Στην περιοχή της Κοζάνης υπάρχει η μοναδική στον κόσμο εμφάνιση κοιτάσματος ιζηματογενούς ορυκτού του μαγνησίου. Χρησιμοποιείται ως πληρωτικό υλικό σε διάφορους βιομηχανικούς τομείς π.χ. σε χρώματα, ως επιβραδυντικό καύσης, κ.λπ. Παρά το γεγονός ότι διακινείται σε μικρές ποσότητες, έχει μεγάλη προστιθέμενη αξία.

παράγει χρυσό, άργυρο, μόλυβδο, ψευδάργυρο, χαλκό, μαγγάνιο κ.α. και η υποζώνη της Καβάλας και Θράκης με μαρμαροφόρα κοιτάσματα. Επίσης αστριοί, ορυκτό που χρησιμοποιείται στην εγχώρια βιομηχανία ειδών υγιεινής, υαλουργίας και πλακιδίων καλύπτεται από την παραγωγή αστριών στην Κ. Μακεδονία και Θράκη. Τέλος, μαγνησίτης παράγεται και εμπορεύεται στην χώρα μόνο από την Γερακινή Χαλκιδικής με ετήσια παραγωγή 400.000 τόνους.

- Στην ζώνη των Κυκλάδων η νήσος Μήλος εμφανίζεται ως ο σημαντικότερος σε αξία παραγωγός της χώρας καθώς παράγει μπεντονίτη (η Ελλάδα λόγω της Μήλου κατέχει τη 2η θέση ως παραγωγός μπεντονίτη σε παγκόσμιο επίπεδο, εξορύσσεται και στη νήσο Κίμωλο), περλίτη (ηφαιστειογενές ορυκτό, με τεράστια αποθέματα στην νήσο Μήλο, η οποία δίνει στη Ελλάδα την 3η θέση ως παραγωγού, εξορύσσεται και στα νησιά Νίσυρο και Κω), αστριούς, καολινίτες, πουζολάνη, πυρντικό κ.α. Επίσης, η Ελλάδα κατατάσσεται ως η μεγαλύτερη εξαγωγός χώρα στον κόσμο, στο βιομηχανικό ορυκτό Κίσσηρις (Ελαφρόπετρα), εξαιτίας του εξαιρετικής ποιότητας απόθεμα της τάξης των 50 εκατομμυρίων τόνων που βρίσκεται στο νησί Γυαλί κοντά στην Νίσυρο. Το 75% από την ετήσια παραγωγή του, που κυμαίνεται μεταξύ 850.000-900.000 τόνων το χρόνο, εξάγεται.

Από τα συμπεράσματα του Συνεδρίου αυτού, γίνεται αντιληπτό (κάτι που αποδεικνύεται και από την ανάλυση της εμπορευματικής κίνησης των λιμένων) ότι οι εξειδικευμένοι μεταλλευτικοί λιμένες της Μακεδονίας (Στρατώνι, Νέα Μουδανιά κ.α.) εμφανίζουν πτώση στις λιμενικές τους δραστηριότητες ενώ άλλοι ιδιαίτερη άνοδο (π.χ. η Μήλος).

10.3.2. Ανάλυση σχέσεων μεταξύ περιφερειακού προϊόντος & εμπορευματικών - επιβατικών ροών

10.3.2.1. Ανάλυση με την βοήθεια των Συντελεστών Συσχέτισης του Pearson

Στην ανάλυση αυτή θα επιχειρηθεί η διερεύνηση των σχέσεων των περιφερειακών μεγεθών που έχουμε στην διάθεσή μας (βλ. Α.Ε.Π.) και πρωτίστως θα επιχειρηθεί να γίνει διερεύνηση των χωρικών σχέσεων με τις εμπορευματικές και επιβατικές ροές των λιμένων με την βοήθεια των **Συντελεστών Συσχέτισης** (ή αλλιώς γραμμικής συσχέτισης) **του Pearson.**

Με βάση τον Συντελεστή Συσχέτισης του Pearson η συσχέτιση του Α.Ε.Π. των Νομών που διαθέτουν εμπορευματικό ή/και επιβατικό λιμένα έχει ως εξής (με την χρήση του προγράμματος SPSS 11):

Πίνακας 10.39.

Γραμμική Συμμεταβολή (Συντελεστής Συσχέτισης του Pearson) της μεταβλητής Α.Ε.Π. Νομών είτε με την μεταβλητή Εμπορεύματα (τόνοι) είτε με την μεταβλητή Επιβάτες (1995-2001)

	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
Α.Ε.Π. 1995	0,926	0,888
Α.Ε.Π. 1996	0,915	0,889
Α.Ε.Π. 1997	0,937	0,884
Α.Ε.Π. 1998	0,943	0,889
Α.Ε.Π. 1999	0,943	0,889
Α.Ε.Π. 2000	0,943	0,888
Α.Ε.Π. 2001	0,943	0,882

Από τα παραπάνω αποτελέσματα εμφανίζεται ότι, υπάρχει **σταθερή κάθε έτος και προπαντός «ισχυρή» θετική γραμμική συσχέτιση μεταξύ του Α.Ε.Π. Νομών με τους μεταφερόμενους τόνους εμπορευμάτων και με τους μεταφερόμενους επιβάτες (ομοιόμορφη γραμμική συμπεριφορά).**

Αντίστοιχες σταθερές και ισχυρές σχέσεις εμφανίζουν οι ανωτέρω τρεις μεταβλητές σε όλους τους πιθανούς συνδυασμούς τους. Οι παραπάνω γραμμικές συσχετίσεις δίνουν απλά την ένταση της συμμεταβολής των μεταβλητών χωρίς να αποτυπώνεται οποιαδήποτε σχέση αιτίου - αποτελέσματος.

10.3.2.2. Ανάλυση με την βοήθεια της Γραμμικής Παλινδρόμησης[53] (linear regression)

Το Υπόδειγμα της Σχέσης μεταξύ Α.Ε.Π. και Εμπορευματικών και Επιβατικών Ναυτιλιακών Ροών

Η μελέτη της βιβλιογραφίας που παρουσιάστηκε στα αρχικά κεφάλαια της παρούσας διατριβής μας οδήγησε στο συμπέρασμα ότι στην εξέλιξη της οικονομικής ανάπτυξης σε περιφερειακό επίπεδο προσδιοριστικό ρόλο παίζουν οι επενδύσεις στις υποδομές, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και οι μεταφορικές υποδομές (λιμενικά έργα, έργα οδοποιίας, κατασκευή αερολιμένων αλλά και συστήματα ραδιοβοηθημάτων, γερανοί κ.α).

Περαιτέρω, και παρόλο που οι Banister D. Berechman Y. (2001) διατυπώνουν την άποψη ότι, ιστορικά, υπάρχει ισχυρή σχέση μεταξύ της αύξησης σε ζήτηση για την κυκλοφορία φορτίου και επιβατών και της οικονομικής ανάπτυξης, όπως αυτή μετριέται από το Α.Ε.Π., (θέματα που όπως ειπώθηκε αναλύθηκαν διεξοδικότερα στα κεφ. 6 & 7), η παρούσα ανάλυση επιχειρεί να διερευνήσει εάν η θέση αυτή ισχύει και στην περίπτωση της Ελλάδας αλλά και ειδικότερα στην περίπτωση των ναυτιλιακών μεταφορών, θέματα που δεν έχουν εξεταστεί διεξοδικά από την εθνική και διεθνή βιβλιογραφία.

Έτσι, οδηγηθήκαμε στη διαμόρφωση ενός υποδείγματος για τη χώρα μας στο οποίο εξαρτημένη μεταβλητή είναι το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (Α.Ε.Π.) (AEP_i) ενώ ανεξάρτητες μεταβλητές είναι:

1. Τα εμπορεύματα ($CARG_i$) σε τόνους, που φορτώνονται και εκφορτώνονται στους ελληνικούς λιμένες για πλόες εσωτερικούς ή και διεθνής ναυσιπλοΐας.
2. Οι επιβάτες ($PASS_i$) που επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται από τους ελληνικούς λιμένες για να πραγματοποιήσουν ταξίδια εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή και διεθνούς. Σημειώνεται ότι, όπως θα παρουσιαστεί κατωτέρω, η επιβατική κίνηση βάση της κατηγοριοποίησης που διενεργεί η Ε.Σ.Υ.Ε. / Υ.Ε.Ν., δημιουργεί

---

[53] Στην πιο γενική της μορφή, η πολυμεταβλητή γραμμική παλινδρόμηση (multiple linear regression, MREG) περιγράφεται από την σχέση:

$$X_t = a + b_1 Y_{1t} + b_2 Y_{2t} + \ldots + b_k Y_{kt} + e_t \qquad \text{για } t = 1 \text{ έως } N$$

όπου X_t είναι η τιμή της εξαρτημένης μεταβλητής κατά την χρονική στιγμή t , Y_{1t} έως Y_{kt} είναι k ανεξάρτητες μεταβλητές, e_t είναι ένας όρος σφάλματος κατά την χρονική στιγμή t, το οποίο υποτίθεται ότι είναι τυχαίο δείγμα κανονικής κατανομής. Τέλος b_1 έως b_k είναι οι συντελεστές των ανεξάρτητων μεταβλητών και a είναι η σταθερά της παλινδρόμησης.

Στην περίπτωση όπου το k=1, έχουμε δηλ μόνο μία ανεξάρτητη μεταβλητή, το μοντέλο ανάγεται σε μονομεταβλητή (απλή) γραμμική παλινδρόμηση (simple linear regression, REG). Αν η ανεξάρτητη μεταβλητή είναι αποκλειστικά ο χρόνος t έχουμε την ειδική περίπτωση της χρονομεταβαλλόμενης (time-varying) γραμμικής παλινδρόμησης:

$$X_t = a + bt + e_t$$

Εννοείται ότι η χρονομεταβαλλόμενη παλινδρόμηση μπορεί να είναι και μη-γραμμική αν η συνάρτηση ως προς τον χρόνο εκφραστεί με την μορφή πολυωνύμου ν βαθμού:

$$X_t = b_0 + b_1 t + b_2 t^2 + b_3 t^3 + \ldots + b_v t^v + e_t$$

Η απλή και η πολλαπλή γραμμική παλινδρόμηση ανήκουν στα κλασσικά ντετερμινιστικά μοντέλα.

προβλήματα ερμηνειών, και έτσι το υπόδειγμα μας θα χρησιμοποιήσει ως ανεξάρτητη μεταβλητή και την $PORTH_i$ η οποία αναφέρεται στο σύνολο των επιβατών που (από-)επιβιβάστηκαν στους ελληνικούς λιμένες, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που χρησιμοποίησαν πορθμιακές γραμμές. Κάτι ανάλογο δεν μπορεί να γίνει και για τα εμπορεύματα καθώς οι κατά τόπους λιμενικές Αρχές δεν συλλέγουν στοιχεία σχετικά με τους μεταφερόμενους τόνους αλλά με τον αριθμό των φορτηγών αυτοκινήτων, των ημιφορτηγών και των επιβατικών αυτοκινήτων που χρησιμοποιούν της πορθμιακές γραμμές.

Το γενικό μας υπόδειγμα, επομένως, παίρνει τη μορφή:

$$AEP_i = f\ (CARG_i, PASS_i) \quad (1) \text{ ή αλλιώς,}$$

$$AEP_i = f\ (CARG_i, PORTH_i) \quad (2)$$

Σύμφωνα με τις σχετικές θεωρίες, οι μεταβλητές CARGi , PASSi, PORTHi , αναμένεται να έχουν θετική επίδραση στο Α.Ε.Π. κι επομένως να εισέρχονται στην (1) και την (2) με θετικούς συντελεστές.

Τα στοιχεία του Α.Ε.Π. (1995-2001), όπως έχει αναφερθεί και στην αρχή του κεφαλαίου των αναλύσεων, είναι σε τιμές αγοράς, εκφρασμένες σε εκατομμύρια δραχμές και τα στοιχεία είναι από το Οικονομικό Περιοδικό Επιλογή, Νομοί της Ελλάδας της έκδοσης για το οικονομικό έτος 2002. Τέλος, το δείγμα αναφέρεται σε 33 νομούς της χώρας, οι οποίοι διαθέτουν λιμένα ή λιμένες στα διοικητικά τους όρια που εκτελούν εμπορευματικές ή / και επιβατικές εργασίες, μετρήσιμες από την Ε.Σ.Υ.Ε. / Υ.Ε.Ν.

Αν και η ανάλυση των καταλοίπων[54] των αποτελεσμάτων που θα παρουσιαστούν στην συνέχεια κατέδειξε ότι ο νομός της Αττικής παρουσιάζει κατάλοιπα που δείχνουν τη σημαντική, πέραν του στατιστικά αναμενόμενου, επιρροή της συγκεκριμένης παρατήρησης στη διαμόρφωση των αποτελεσμάτων της παλινδρόμησης (influential residuals), βάση του κριτηρίου Cook's Distance που χρησιμοποιείται για τον εντοπισμό ασυνήθιστων και μη αναμενόμενων τιμών καταλοίπων (Norusis Merija J., 1995). Το δεδομένο αυτό δεν μας οδήγησε σε μία δεύτερη σειρά εκτιμήσεων, στις οποίες έπρεπε να είχαν περιληφθεί μόνο οι 32 νομοί, χωρίς την Αττική, και αυτό γιατί οι νομαρχίες που απαρτίζουν τον νομό, και συγκεκριμένα η Νομαρχία Πειραιά διαθέτουν πολλούς λιμένες και μάλιστα σε μεγάλη γεωγραφική απόσταση από τον Πειραιά και το Λεκανοπέδιο (Μέθανα, Ύδρα, Κύθηρα, κ.α.). Συνολικά ο Νομός Αττικής διαθέτει στα διοικητικά του όρια περίπου το 10% (αριθμητικά) των λιμένων της χώρας (9 λιμένες και άλλα 15 Πορθμεία), και

[54] Residuals Statistics

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Νομοί
Cook's Distance	,000	4,076	,194	,762	32 (χωρίς την Αττική)
Cook's Distance	,000	60,380	1,944	10,500	33 (με την Αττική)

a Dependent Variable: AEP2001

κάτι λιγότερο από το 50% του εμπορευματικού και επιβατικού φόρτου των λιμένων της χώρας, με αποτέλεσμα αν αποκλειστούν από το δείγμα τα στοιχεία της Αττικής να αλλοιωθεί η αξία όλου του δείγματος.

Η αδυναμία ύπαρξης οικονομικών στοιχείων σε επίπεδο Ο.Τ.Α. (π.χ. το Α.Ε.Π. των Ο.Τ.Α.) καθιστά αδύνατη την αφαίρεση των στοιχείων π.χ. του λιμένα του Πειραιά από το στατιστικό δείγμα ώστε να εξεταστούν αποδοτικότερα οι περιφερειακές συσχετίσεις.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.53.

Διαχρονική Μεταβολή ΑΕΠ, Τόνοι Εμπορευμάτων, Επιβάτες (1995 - 2001)



Τέλος, σημειώνουμε ότι οι ανωτέρω συναρτήσεις ήταν οι μόνες από τις οποίες προέκυψαν κάποια αξιόλογα στατιστικά συμπεράσματα. Επιχειρήθηκε και η εκτίμηση και άλλων εξισώσεων όπως με την «Αστικότητα», τις μεταβολές του Α.Ε.Π. με τις μεταβολές των εμπορευματικών και επιβατικών ροών κ.α. χωρίς να προκύπτουν στατιστικά σημαντικά αποτελέσματα. Η εισαγωγή άλλων ποιοτικότερων στοιχείων σε σχέση με την ναυτιλιακή κίνηση δεν ήταν δυνατή εξαιτίας της αποσπασματικής και φτωχής ύπαρξης σχετικών δεδομένων.

Οι στατιστικές αναλύσεις έγιναν με την βοήθεια των προγραμμάτων EXCEL (έκδοση 2000) και SPSS (έκδοση 11).

DEPENDENT: ΑΕΠ

INDEPENDENT: ΤΟΝΟΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ + ΕΠΙΒΑΤΕΣ (ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ)

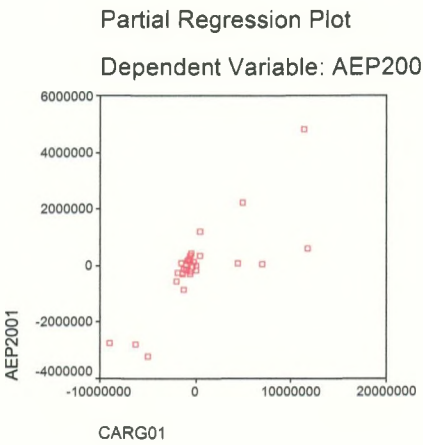
	ΣΥΝΤ. B		ΣΥΝΤ. t student		ΣΥΝΤ. Beta		Partial correlation		Adjusted R^2
	ΕΜΠΟΡ.	ΕΠΙΒΑΤ.	ΕΜΠΟΡ.	ΕΠΙΒΑΤ.	ΕΜΠΟΡ.	ΕΠΙΒΑΤ.	ΕΜΠΟΡ.	ΕΠΙΒΑΤ.	
ΑΕΠ '95	0,23	0,15	8,18	2,07	0,79	0,20	0,85	0,39	0,934
ΑΕΠ '96	0,23	0,20	7,60	2,70	0,73	0,26	0,84	0,48	0,919
ΑΕΠ '97	0,27	(0,13)	8,44	(1,63)	0,82	(0,16)	0,86	0,31	0,926
ΑΕΠ '98	0,30	(0,04)	8,71	(0,54)	0,91	(0,05)	0,87	(0,11)	0,935
ΑΕΠ '99	0,31	(0,01)	8,94	(0,15)	0,95	(0,01)	0,87	(0,03)	0,937
ΑΕΠ '00	0,34	(0,01)	9,32	(0,17)	0,95	(0,01)	0,88	(0,03)	0,941
ΑΕΠ '01	0,36	(0,01)	9,34	(0,16)	0,95	(0,01)	0,88	(0,03)	0,941

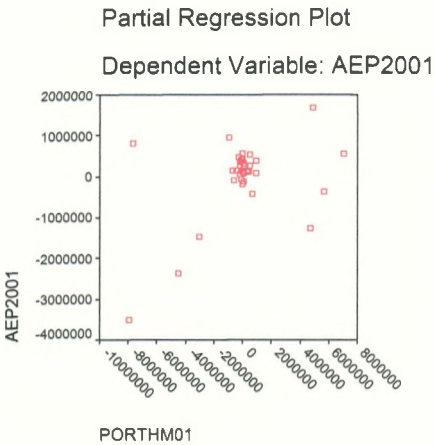
Σημ. : Εντός των παρενθέσεων σημειώνονται οι μη σημαντικοί συντελεστές.

DEPENDENT: ΑΕΠ

INDEPENDENT: ΤΟΝΟΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ + ΕΠΙΒΑΤΕΣ (ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ + ΠΟΡΘΜΕΙΑ)

	ΣΥΝΤ. B		ΣΥΝΤ. t student		ΣΥΝΤ. Beta		Partial correlation		Adjusted R^2
	ΕΜΠΟΡ.	ΕΠΙΒΑΤ.	ΕΜΠΟΡ.	ΕΠΙΒΑΤ.	ΕΜΠΟΡ.	ΕΠΙΒΑΤ.	ΕΜΠΟΡ.	ΕΠΙΒΑΤ.	
ΑΕΠ '95	0,16	0,19	6,52	4,34	0,60	0,40	0,76	0,62	0,907
ΑΕΠ '96	0,17	0,19	6,34	4,97	0,56	0,44	0,75	0,67	0,904
ΑΕΠ '97	0,21	0,16	6,97	3,66	0,65	0,34	0,78	0,55	0,911
ΑΕΠ '98	0,21	0,14	6,55	2,93	0,68	0,30	0,76	0,47	0,908
ΑΕΠ '99	0,21	0,13	6,46	2,80	0,68	0,29	0,76	0,45	0,907
ΑΕΠ '00	0,23	0,14	6,53	2,85	0,68	0,29	0,76	0,46	0,907
ΑΕΠ '01	0,25	0,14	6,74	2,75	0,69	0,28	0,77	0,44	0,911





Παρατηρώντας τις εξισώσεις που παρουσιάζονται στους πίνακες 1 και 2, οι οποίες καλύπτουν ολόκληρη την περίοδο της ανάλυσής μας, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι, από τις ερμηνευτικές μεταβλητές του υποδείγματος, **τα εμπορεύματα (μεταφερόμενοι τόνοι φορτίου) είναι η μεταβλητή με την υψηλότερη και με σταθερό επίπεδο κάθε έτος στατιστικής σημαντικότητας** (όπως προκύπτει και από τα σχετικά στατιστικά κριτήρια **t**) καθώς επίσης και η μεταβλητή που ασκεί την μεγαλύτερη προσδιοριστική επίδραση στην εξαρτημένη μεταβλητή (όπως φαίνεται από τις υψηλές τιμές του σταθμισμένου συντελεστή παλινδρόμησης).

Δηλαδή, η υψηλή στατιστική σημαντικότητα προκύπτει από το μέγεθος του **t**, του Beta και του Partial Correlation. Το πρώτο κριτήριο για τιμές περίπου πάνω του 2 δείχνει την απόρριψη της μηδενικής υπόθεσης, το δεύτερο κριτήριο δείχνει την σχετική βαρύτητα της μεταβλητής και το τρίτο κριτήριο δείχνει την καθαρή γραμμική σχέση μεταξύ εξαρτημένης και ανεξάρτητης μεταβλητής. Από τη σκοπιά της εν γένει γραμμικής προσαρμογής του υποδείγματος, καθώς αυτή μετριέται από το στατιστικό κριτήριο του προσαρμοσμένου R-τετράγωνο (Adjusted R Square), η εν λόγω εξίσωση πρέπει να θεωρηθεί ικανοποιητική, ιδιαίτερα εάν ληφθεί υπόψη ότι το δείγμα μας αποτελείται από διαστρωματικά δεδομένα. Έτσι, με βάση τον συντελεστή αυτό, ο οποίος κυμαίνεται για κάθε έτος στο 0,91, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι το υπόδειγμα μας έχει υψηλή ερμηνευτική ικανότητα και θεωρείται ιδιαίτερα υψηλό (το 91% της μεταβλητότητας των παρατηρούμενων τιμών εξηγείται από το υπόδειγμα αυτό).

Αντίθετα, η μεταβλητή των επιβατών (PASSi) εμφανίζει μη σημαντικούς συντελεστές ιδιαίτερα από το 1997 και μετά και γι' αυτό το λόγο προστέθηκαν όλοι οι επιβάτες που διακινούνται από τους ελληνικούς λιμένες άσχετα αν χρησιμοποιούν πορθμειακή ή ακτοπλοϊκή γραμμή. Σημειώνουμε ότι ο αριθμός των επιβατών που διακινούνται

από τα πορθμεία είναι περίπου ο ίδιος με αυτόν που διακινούνται από τις ακτοπλοϊκές γραμμές (π.χ. το 2001 οι επιβάτες που διακινήθηκαν με ακτοπλοϊκές γραμμές ήταν περίπου 39 εκατ. και από πορθμεία 37 εκατ.).

Καθώς υπάρχει, σε ετήσια βάση, ομοιόμορφη συμπεριφορά των συντελεστών, υπάρχει η δυνατότητα αφού λογαρθμιστούν τα δεδομένα του 2001 να εξάγουμε ένα κοινό συμπέρασμα για την άμεση σχέση μεταξύ Α.Ε.Π. και των εμπορευμάτων και του Α.Ε.Π. με τους επιβάτες.

Έτσι, με βάση τον Συντελεστή Beta βγαίνει το συμπέρασμα ότι στους 33 νομούς που διαθέτουν λιμένα :

- Αυξάνοντας κατά 1% την εμπορευματική κίνηση των λιμένων αυτών (σε τόνους) αυξάνεται το Α.Ε.Π. των Νομών που έχουν εμπορικό λιμένα κατά 0,60%.
- Αυξάνοντας κατά 1% την επιβατική κίνηση των λιμένων αυτών (σε επιβάτες) αυξάνεται το Α.Ε.Π. των Νομών που έχουν επιβατικό λιμένα κατά 0,40%.

Εάν, εξεταστούν διαφορετικά τόσο οι εμπορευματικές όσο και επιβατικές μεταφορές, καθώς υπάρχουν νομοί που δεν διαθέτουν καθόλου επιβατικό λιμένα τότε, με βάση τον Συντελεστή Beta βγαίνει το συμπέρασμα ότι:

- **Αυξάνοντας κατά 1% την εμπορευματική κίνηση των λιμένων (σε τόνους) αυξάνεται το Α.Ε.Π. των Νομών που έχουν εμπορικό λιμένα (33 Νομοί - Λιμένες) κατά 0,70%.**
- Αυξάνοντας κατά 1% την επιβατική κίνηση των λιμένων (σε επιβάτες) αυξάνεται το Α.Ε.Π. των Νομών αυτών που έχουν επιβατικό λιμένα (29 Νομοί - Λιμένες) κατά 0,52%.

Τα ποσοστά κρίνονται ιδιαίτερα σημαντικά για τις περιοχές που διαθέτουν λιμένα καθώς φαίνεται να υπάρχει άμεση συσχέτιση μεταξύ της εμπορευματικής και επιβατικής ροής με την διαμόρφωση του Α.Ε.Π. της περιοχής που φιλοξενεί λιμένα. Άρα, η βελτίωση της παραγωγικότητας του λιμένα επηρεάζει άμεσα την οικονομική κατάσταση της περιοχής του, έτσι λοιπόν οι όποιες βελτιώσεις σε υποδομές, ανθρώπινο δυναμικό, διοικητικών πρακτικών επιτυγχανθούν εντός του λιμένα θα εκφραστούν και με την αύξηση του οικονομικού επιπέδου των κατοίκων της περιοχής του λιμένα.

Συνοψίζοντας, τα κυριότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση των οικονομετρικών μας αποτελεσμάτων είναι ότι:

1. Στις περιοχές που διαθέτουν λιμένα (εμπορευματικός ή/και επιβατικός) η λιμενική διακίνηση σχετίζεται άμεσα με το ύψος του Α.Ε.Π.
2. Υπάρχει σε ετήσια βάση, ομοιόμορφη συμπεριφορά των συντελεστών.
3. Οι εμπορευματικές μεταφορές ήταν ο σημαντικότερος παράγοντας που προσδιόρισε την περιφερειακή κατανομή του Α.Ε.Π. στη διάρκεια ολόκληρης της περιόδου που εξετάστηκε.
4. Οι επιβατικές μεταφορές (ακτοπλοΐα + πορθμεία) έχουν χαμηλότερη συσχέτιση με το Α.Ε.Π. και αυτό σε ένα βαθμό οφείλεται και στο γεγονός ότι το δείγμα διαθέτει περισσότερους εμπορευματικούς λιμένες από ότι επιβατικούς.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 10

Βιβλιογραφία στην Ελληνική Γλώσσα

Αναστασίου Α., Κυριαζόπουλος Ε., *Τα Συστήματα Διακυβέρνησης των Μητροπολιτικών Περιφερειών στις Χώρες της Ε.Ε. και του Ο.Ο.Σ.Α. - Η Περίπτωση της Μητροπολιτικής Περιφέρειας Αττικής*, Πρακτικά Ημερίδας: Περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα, Τάσεις & Προοπτικές, Επιμέλεια: Κοκκώσης Χ., Ψυχάρης Γ., Ελληνικό Τμήμα της Διεθνούς Εταιρίας Περιφερειακής Επιστήμης, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος, 2005

Βισβίκης Η., Μανιάτη Μ., *«Αγκάθι» παραμένουν οι καθυστερήσεις στον Πειραιά*, ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ, 21/05/2005

BLG Consult, *Astakos Business Plan*, Bremen - Germany & Athens - Greece, August 2000

Δοξιάδη (Γραφείο) - Υπουργείο Συντονισμού & Προγραμματισμού, *Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα της Ελλάδος - Δίκτυα Μεταφορών*, Τόμος VI, Οκτώβριος 1980

Ε.Σ.Υ.Ε. - *Η Ελλάδα με αριθμούς (Απογραφές 1971, 1981, 1991, 2001), 2003*

Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου, *Ετήσια Έκθεση 2002, 2002*

Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, *Σχέδιο Δράσης για τη Χωρική και Κλαδική Ανάπτυξη στο Θριάσιο Πεδίο και στη Δυτική Αττική*, Αθήνα, 2004

Κοκκώσης Χ., Μέξα Α., Δημητρίου Κ., *Στρατηγικό Πρόγραμμα Δράσης (Master Plan) για τη βιώσιμη ανάπτυξη του παράκτιου χώρου*, Τελική Έκθεση, σελ. 52, Δεκέμβριος 1999

Κόνσολας Ν., *Το Πρόβλημα της Μητροπολιτικής Αθήνας*, Περιοδικό Επιλογή, Αθήνα, σελ. 174, 2003

Κορώνη Μ. & Συνεργάτες, *Χωροταξικός Σχεδιασμός στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης & Γ' ΚΠΣ (2000-2006)*, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Περιβάλλον» (Ε.Π.ΠΕΡ.), Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. - ΕΤΠΑ, Αθήνα, Ιανουάριος 2000

Κρότσης Α. (ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.), *Ιόνια Οδός (Δυτικός Άξονας) - Εξελίξεις - Προοπτικές*, Διημερίδα, Πρέβεζα 14-15/05/2004, Δελτίο ΤΕΕ 06/2004

Norusis M. (1995), *SPSS 6.1, Quide to Data Analysis*, vol. II

Ο.Λ.Θ., *Ετήσιο Δελτίο - Απολογισμός Χρήσης 2003*, Θεσσαλονίκη, Ιούνιος 2004 (β)

Ο.Λ.Θ., *Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης - Χθες, σήμερα, αύριο*, Θεσσαλονίκη, 2004 (α)

Παναγώπουλος Ν., Αργυριάδου Ε., *Επαναπροσδιορίζοντας τη σχέση πόλης - θάλασσας. Η περίπτωση του θαλάσσιου μετώπου της Πάτρας*, 3ο Πανελλήνιο

Συνέδριο Λιμενικών Έργων, Πρακτικά-Έκδοση Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π., Αθήνα, 24-27/11/2003

Πανεπιστήμιο Αιγαίου, *Για ένα Κοινοτικό Πρόγραμμα ανάπτυξης νησιών*, Οριστική Έκθεση, Φεβρουάριος, 1991

Παπαδασκαλόπουλος Α., *Μέθοδοι Περιφερειακής Ανάλυσης*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2000

Παραβάντης Ι., *Μεταφορική Κινητικότητα στην Ήπειρο*, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Ιούνιος 2002

Ρογκάν Αδέλκη, *ΝΑΒΙΠΕ Πλατυγιαλίου: Μετατροπή από Διαλυτήρια πλοίων σε ιδιωτικό λιμένα*, 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων, Πρακτικά - Έκδοση Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π., Αθήνα, 24-27/11/2003

Ρογκάν & Συνεργάτες, *Συμπληρωματικότητα της Λιμενικής & Αεροπορικής Υποδομής στο χώρο του Αιγαίου*, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Δ/νση Χωροταξίας, Αθήνα, Ιούνιος 2001

Σπιλάνης Γ., Τρούμπης Α., *Τα νησιά στο προσκήνιο, Η περίπτωση του Αιγαίου Αρχιπελάγους*, Εργαστήριο Τοπικής & Νησιωτικής Ανάπτυξης - Εργαστήριο Χερσαίων Οικοσυστημάτων, 1997

ΤΕΕ Αφιέρωμα, *3ο Συνέδριο Ορυκτού Πλούτου*, Τεύχος 2143, 19/03/2001

Τουφεξής Τ., *Οικονομοτεχνική μελέτη Νέου Μείζονος Λιμένος Καβάλας*, 1994

Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., Ημερίδα με θέμα *«Παράκτιος & Νησιωτικός Χώρος»*, Ζάππειο Μέγαρο, Πέμπτη 29/4/1999, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Έκδοση 2001

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. & Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο - Σχολή Αρχιτεκτόνων - Τομέας Πολεοδομίας & Χωροταξίας, Ερευνητικό Πρόγραμμα *«Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα - Αττική»*, Αθήνα, Ιούνιος 2004

Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Γεν. Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Δ/νση Δ4, *Μητρώα Ελληνικών Λιμένων Εθνικής Σημασίας και Διανομαρχιακού Επιπέδου - Πρόταση Ανάγκης Έργων και Μελετών Υποστήριξης Προγράμματος - Τμήμα Α'*, Ανάδοχος Μελετητής: Ρογκάν & Συνεργάτες Α.Ε., Μάιος 2000 (2η τροποποίηση).

Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. Γεν. Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Δ/νση Δ4, *Μητρώα Ελληνικών Λιμένων Εθνικής Σημασίας και Διανομαρχιακού Επιπέδου - Πρόταση Ανάγκης Έργων και Μελετών Υποστήριξης Προγράμματος - Τμήμα Β'*, Ανάδοχος Μελετητής: DEMCO - Σύμβουλοι Μηχανικοί, Μάιος 2000 (2η τροποποίηση).

ΥΠΕΘΟ, Ελλάδα 2010 - *Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής*, 1993

Νομοθετικά Κείμενα

Νόμος 2742/99 «Χωροταξικός Σχεδιασμός & Αειφόρος Ανάπτυξη»

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.[55] Ηπείρου : ΦΕΚ 1451 / Β / 6.10.2003,

[55] Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.)

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Στερεάς Ελλάδας : ΦΕΚ 1469 / Β / 9.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδας : ΦΕΚ 1470 / Β / 9.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Αν. Μακεδονίας και Θράκης : ΦΕΚ 1471 / Β / 9.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Μακεδονίας : ΦΕΚ 1472 / Β / 9.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Βορείου Αιγαίου : ΦΕΚ 1473 / Β / 9.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Θεσσαλίας : ΦΕΚ 1484 / Β / 10.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Πελοποννήσου : ΦΕΚ 1485 / Β / 10.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Κρήτης : ΦΕΚ 1486 / Β / 10.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Νοτίου Αιγαίου : ΦΕΚ 1487 / Β / 10.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Ιονίων Νήσων: ΦΕΚ 56 / Β / 19.01.2004

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Κεντρικής Μακεδονίας: ΦΕΚ 218 / Β / 06.02.2004

Βιβλιογραφία στην Αγγλική Γλώσσα

Banister D. Berechman Y., *Transport investment and the promotion of economic growth*, Journal of Transport Geography, Volume 9, Issue 3, September 2001, Pages 209-218

OECD, *Athens, Greece, OECD Territorial Reviews*, OECD Publications, Paris, 2004

TINA, European Commission, Directorate General for Transport - TINA Office Vienna, *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*, Vienna, February 2000

Ελληνικός Τύπος

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Μυτιλήνη, Λιμάνι προσέγγισης*, 16/06/2004 (2004 α)

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, *Μετά πολυετή καθυστέρηση υπεγράφη το πολιτικό μνημόνιο για τον αγωγό προς Αλεξανδρούπολη- 13η και τυχερή για Μπουργκάς*, 13/04/2005 (2005 α)

ΕΞΠΡΕΣ, *Με το Λομ θα συνδεθεί η Αλεξανδρούπολη*, 06/11/2002 (2002 α)

ΕΞΠΡΕΣ, *Αντιλειτουργικός ο σχεδιασμός στο λιμάνι της Πάτρας*, 19/02/2002 (2002 Β)

ΕΞΠΡΕΣ, *Υπεγράφη η ελληνοτουρκική συμφωνία για τον αγωγό φυσικού αερίου*, 24/12/2003 (2003 α)

ΕΞΠΡΕΣ, *Αλλάζει όψη το λιμάνι της Καβάλας*, 01/11/2003 (2003 Β)

ΕΞΠΡΕΣ : *Ηγουμενίτσα: "Θωρακίζεται" η πύλη της Εγνατίας*, 29/10/2003 (2003 γ)

ΗΜΕΡΗΣΙΑ, *33,45 εκατ. ευρώ για επένδυση από τον Ο.Λ.Θ.*, 03/06/2002 (2002 α)

ΗΜΕΡΗΣΙΑ, *4 αγωγοί για τα πετρέλαια της Κασπίας*, 18/11/02 (2002 Β)

ΗΜΕΡΗΣΙΑ, *Δύο ιστορικές συμφωνίες Ελλάδας-Τουρκίας*, 24/12/03 (2003 α),

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, *Φιλόδοξα έργα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, Σχέδιο με 15 δράσεις και χρηματοδότηση του 6ου προβλήτα εξήγγειλε ο υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Πασχαλίδης*, 10/08/2003 (2002 α)

ΚΕΡΔΟΣ, *Καβάλα: Τόνωση της τοπικής οικονομίας μέσα από έργα προγραμματίζει η νομαρχία*, 10/5/2001 (2001 α)

ΚΕΡΔΟΣ, *Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Τα έργα εκσυγχρονισμού των λιμανιών εκτελούνται με ικανοποιητικό ρυθμό*, 17/03/2002 (2002 α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Στόχος να αναδειχθεί σε κόμβο θαλάσσιων μεταφορών στη Ν.Α. Ευρώπη-Πιστώσεις 13 δισ.δρχ. για το λιμάνι Αλεξανδρούπολης*,11/03/02 (2002 α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Γιώργος Τελώνης: Ναυτικός πράκτορας, εκπρόσωπος της Blue Star Ferries: Το λιμάνι του Αστακού «απειλή» για την Πάτρα*, 28/01/2002 (2002 β)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Εξαγγελίες Ανωμερίτη, Θυγατρική του Ο.Λ.Θ. θα αξιοποιήσει τη χερσαία ζώνη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης*, 10/05/2003 (2003 α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Θετικά τα αποτελέσματα του Οργανισμού στο α' τρίμηνο, Νέες δραστηριότητες του Ο.Λ.Θ.*, 19/05/2003 (2003 β)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Έργα 38.151.000 ευρώ στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης*, 13/09/2003 (2003 γ)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Περιοδεία του ΥΕΝ στα μεγάλα λιμάνια της χώρας - Έργα αξίας 13 δισ. δρχ. στην Αλεξανδρούπολη*, 14/09/2003 (2003 δ)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Προμήθεια εξοπλισμού για εξυπηρέτηση containers, Επενδύσεις 40 εκατ. ευρώ στο νέο λιμάνι της Καβάλας*, 17/02/2003 (2000 ε)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Έργα 15 δισ. ευρώ για το λιμάνι της Καβάλας έως το 2006*, 13/09/2003 (2003 στ),

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Αντιδρούν οι φορείς της Ηγουμενίτσας για την παράκτια ζώνη*, 24/05/2003 (2003 ζ)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Το νέο λιμάνι αναβαθμίζει την Ηγουμενίτσα - Εκδήλωση ναυτικών και τουριστικών πρακτόρων*, 31/05/2003 (2003 η)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Υπεγράφησαν τα συμβόλαια με την ETBA Finance - Στον ΟΛΠΑ οι εγκαταστάσεις της Πειραϊκής Πατραϊκής*, 29/12/2003 (2003 θ)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Νέος σταθμός επιβατών στο λιμάνι Ηρακλείου*, 14/04/2003 (2003 ι)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Νέα υπηρεσία «check in», Ηράκλειο: Λειτουργική διασύνδεση λιμανιού και αεροδρομίου*, 25/08/2003 (2003 ια)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Αισιοδοξία για το μέλλον του λιμένα Ελευσίνας*, 12/02/2003 (2003 ιβ)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Ο Ο.Λ.Π. σε αδυναμία για τα πρόσθετα φορτία*, 03/05/2004

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, *Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη. Μπήκαν υπογραφές για τον αγωγό πετρελαίου*, 13/04/2005 (2005 α)

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Οδικά & Λιμενικά Έργα σχεδιαζει η Βουλγαρία, 03/01/2005 (2005 β)

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, *Η Navigation Maritime Bulgare επιλέγει το Λιμάνι του Ηρακλείου*, Ιούνιος 2003 (2003 α)

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, *Το νέο Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας, Συνέντευξη του Στέλιου Γ. Γαϊτανάρου, Προέδρου Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας*, 14/10/2003 (2003 β)

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, *Πήρε την «Π-Π» Στα περιουσιακά στοιχεία του ΟΛΠΑ το εργοστάσιο*, 29/12/2003

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ, *Μετά δέκα χρόνια εργασιών απαιτούνται τουλάχιστον άλλα τρία για την ολοκλήρωση - Τορπίλη Καββαδά: Τραγωδία το Λιμάνι*, 05/02/2005

ΤΑ ΝΕΑ, *Ξεμπλοκάρει ο τριεθνής αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη: Η σκυτάλη τώρα στους επιχειρηματίες Ελλάδας, Ρωσίας, Βουλγαρίας*, 13/04/2005 (2005 α)

ΤΟ ΒΗΜΑ Α. Γ. Χριστοδουλάκης, *Ως την Ηγουμενίτσα ο αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης - Νέα μεγαλεπήβολα σχέδια μετά την κατ' αρχήν συμφωνία με τους Βουλγάρους*, 10/11/2002 (2002 α)

PLANT MANAGEMENT, *Ο.Λ.Θ.: Εμπορευματικό Κέντρο Συνδυασμένων Μεταφορών*, 26/03/2002 (2002 α)

TRANSPORT, *Επίκεντρο Ευρωπαϊκού Εμπορίου το λιμάνι της Θεσσαλονίκης*, Νοέμβριος 1997

Δικτυακοί Τόποι

http://www.emprosnet.gr (Δικτυακή εφημερίδα της Μυτιλήνης):

- *Νέα εποχή στις εμπορικές και τουριστικές σχέσεις της Λέσβου με την απέναντι ακτή*, 02/06/2004 (2004 α)
- *Ξαναλειτουργεί μετά από 50 χρόνια η παραδοσιακή γραμμή σύνδεσης της Μυτιλήνης με την Μικρά Ασία - Με ευρωπαϊκές προδιαγραφές το Δικελί*, 15/06/2004 (2004 β)

http://pixis.acci.gr, (Ηλεκτρονική Τράπεζα Πληροφοριών για τα Βαλκάνια σε συνεργασία με το Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών):

- Άρθρα σχετικά με τον Αγωγό Μπουρκάς - Αλεξανδρούπολη:, Pixis News Letter, Φεβρουάριος 2004

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΟΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Από την ανάλυση των ανωτέρω κεφαλαίων, μεταξύ των άλλων, διαπιστώθηκε ότι στην χώρα λειτουργούν τα εξής συστήματα εμπορευματικών μεταφορών:

- Το αμιγώς ηπειρωτικό σύστημα που χρησιμοποιεί σχεδόν αποκλειστικά φορτηγό αυτοκίνητο και ελάχιστα σιδηρόδρομο.
- Το ελληνικό θαλάσσιο σύστημα μεταφορών, το οποίο χωρίζεται σε δύο υποσυστήματα (αυτό που εξυπηρετεί την ηπειρωτική Ελλάδα και αυτό που εξυπηρετεί τα νησιά).

Τα συστήματα αυτά, όπως προαναφέρθηκε δεν συνεργάζονται, λειτουργούν αποσπασματικά, με κεντρικό άξονα τον Αθήνα και τον Πειραιά, δεν συνδέονται λειτουργικά με κανένα άλλο μέσο και μεταφορικό σύστημα. Σε ένα μεγάλο βαθμό οι προσπάθειες των αρμόδιων υπουργείων στο επίπεδο του μεταφορικού σχεδιασμού και των πολιτικών εξετάζουν αποσπασματικά το θέμα, με αρνητικές συνέπειες στο τέλος.

Έτσι, ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός οφείλει να έχει ως άξονα - βάση :

1. την κατανόηση ότι οι μεταφορές είναι ένας κρίκος της εφοδιαστικής αλυσίδας,
2. την υιοθέτηση μεθόδων και των πρακτικών της εφοδιαστικής επιστήμης,
3. την διασύνδεση των συστημάτων και των μέσων,
4. την ανάπτυξη διασυνδεδεμένων ηλεκτρονικών - πληροφοριακών συστημάτων διαχείρισης της μεταφορικής και εφοδιαστικής πληροφορίας και φυσικά,
5. την εισαγωγή της έννοιας «*εθνικού δικτύου μεταφορών*» και την ένταξη του σε αυτό, ως συστατικό στοιχείο, τις έννοιες «*εσωτερικά τερματικά*» και «*εσωτερικοί λιμένες*»

Με την υπόθεση ότι τα πρώτα τέσσερα στοιχεία του ολοκληρωμένου σχεδιασμού ισχύουν, τότε η δυνατότητα ανάπτυξης Εσωτερικών Τερματικών και Εσωτερικών Λιμένων στην Ελλάδα μπορεί να έχει την εξής μορφή:

Με βάση τη θεωρία, τα διεθνή παραδείγματα, τα ευρωπαϊκά προγράμματα και άλλα συμπεράσματα που προκύπτουν από τις περιπτωσιακές μελέτες που αναλύθηκαν στο κεφ. 7, το θέμα της απόφασης για την δημιουργία εσωτερικών τερματικών και λιμένων είναι ένα πολυσύνθετο πρόβλημα. Πρέπει, μεταξύ άλλων, οι εσωτερικοί λιμένες να βρίσκονται στην καρδιά των δικτύων υποδομής, απαραίτητα συνδεδεμένα με σιδηρόδρομο ο οποίος με την σειρά του οφείλει να είναι συνδεδεμένος με κάποιο ή κάποιους εμπορευματικούς θαλάσσιους λιμένες, εκεί όπου υπάρχει μια

ικανοποιητική συγκέντρωση της απαίτησης για μεταφορές, ενώ για λόγους οικονομίας κλίμακας και υγιούς ανταγωνισμού δεν μπορεί ο ένας π.χ. εσωτερικός λιμένας να είναι κοντά σε έναν άλλο εσωτερικό λιμένα. Η διεθνής εμπειρία (πλην της βορείου Ιταλίας) δείχνει ότι πρέπει να τηρούνται αποστάσεις μεταξύ τους της τάξης των 150 km, ανάλογα βέβαια και την κλίμακα του εσωτερικού λιμένα και της αγοράς που καλείται να εξυπηρετήσει. Ο εσωτερικός λιμένας ή το τερματικό, οφείλουν να βρίσκονται σε τέτοια θέση που να μη δημιουργούν περισσότερα κυκλοφοριακά προβλήματα από αυτά που θεωρητικά λύνουν με την αποσυμφόρηση των θαλάσσιων λιμένων και τέλος απαιτούνται σημαντικές εκτάσεις, με δυνατότητες επέκτασης κ.α.

Το θέμα της εθνικής χωροταξικής κατανομής των Εσωτερικών Λιμένων στην Ελλάδα ξεκινάει από τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας, με υποκινητές τον Ελληνικό Επιμελητηριακό Σύνδεσμο Μεταφορών (ΕΕΣΥΜ) και τα Ελληνικά Επιμελητήρια, σε συνεργασία με το Ταμείο Συνοχής της Ε.Ε.. Έτσι, η πρώτη εθνική μελέτη στρατηγικής χωροθέτησης ενός «*Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων*» ολοκληρώθηκε το 1997 κα έκτοτε, άλλοτε με χρηματοδότηση του Ταμείου Συνοχής και άλλοτε με χρηματοδότηση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, Περιφερειών και Επιμελητηρίων, ο ΕΕΣΥΜ εκπόνησε σειρά μελετών σκοπιμότητας - βιωσιμότητας Εμπορευματικών Κέντρων (ΕΚ), Σταθμών (ΕΣ) και Κόμβων Συνδυασμένων μεταφορών. (Μελέτη ΕΚ Κεντρικής Μακεδονίας, ΕΚ Δυτικής Μακεδονίας, ΕΚ Αιγαίου, ΕΚ Ηγουμενίτσας, ΕΣ Πιερίας, ΕΣ Ιωαννίνων κ.ά.). Συνοπτικά, σύμφωνα με την μελέτη του ΕΕΣΥΜ, το εθνικό δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων είχε προταθεί να αποτελείται από 11 Εμπορευματικά Κέντρα, 14 Εμπορευματικούς Σταθμούς και 13 Εμπορευματικούς Κόμβους ως εξής:

- Εμπορευματικά Κέντρα σε 11 περιοχές: Αττικής, Έβρου, Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Κιλκίς, Αχαΐας, Θεσπρωτίας, Ηράκλειου, Κοζάνης, Θεσσαλίας και Ανατολικού Αιγαίου.
- Εμπορευματικοί Σταθμοί σε 14 περιοχές: Βοιωτίας, Φθιώτιδος, Εύβοιας, Αιτωλοακαρνανίας, Μαγνησίας, Ιωαννίνων, Πιερίας, Ημαθίας, Καβάλας, Ξάνθης, Κορινθίας, Αρκαδίας, Μεσσηνίας και Χανίων.
- Εμπορευματικοί Κόμβοι σε 14 περιοχές: Καρδίτσας, Τρικάλων, Πρεβέζης, Φλώρινας, Πέλλας, Χαλκιδικής, Σερρών, Δράμας, Αργολίδας, Ηλείας, Λακωνίας, Ρεθύμνου και Λασιθίου.

Σχηματικά:

Χάρτης 11.1.

Προτεινόμενη Διάρθρωση του Ελληνικού Δικτύου Ε.Κ. με πρωτοβουλία του Ελληνικού Επιμελητηριακού Σύνδεσμου Μεταφορών (1997)



Η Ομάδα Μελέτης του Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου, στην συνέχεια συνέταξε έκθεση με τίτλο «*Πολιτικές & Μέτρα για την Ζήτηση Εμπορευματικών Μεταφορών*» (Ι.Π.Α. & Υ.ΜΕΤ., 2000)[1] η οποία, μεταξύ άλλων, κατέληξε σε ένα ενδεικτικό δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων για την χώρα ως εξής[2]:

1. Περιοχή **Αττικής - Πειραιά**
2. Περιοχή **Κιλκίς - Θεσσαλονίκης**
3. Περιοχή **Πάτρας**
4. Περιοχή **Ηγουμενίτσας**
5. Περιοχή **Αλεξανδρούπολης**
6. Περιοχή **Λάρισας**

Επίσης, ο στρατηγικός σχεδιασμός, σύμφωνα με την εν λόγω έκθεση, μπορεί να συμπεριλάβει από την Α' κιόλας φάση ανάπτυξης, Εμπορευματικά Κέντρα και στις περιοχές της **Κοζάνης**, του **Ηρακλείου** της Κρήτης και στην περιοχή του Βορειοανατολικού Αιγαίου (νήσο **Χίο**).

Πιο πρόσφατα, το Υπουργείο Μεταφορών ανέθεσε μελέτη με τίτλο: «*Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του ελληνικού διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών - Εθνικό Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων*» (Φάση Α: 04/11/2002 & Φάση Β': 12/05/2003) η οποία ύστερα από επιτόπια έρευνα στον τομέα της ακίνητης περιουσίας, από συλλογή εμπορευματικών ροών, επεξεργασίας ερωτηματολογίων κ.α. κατέληξε - προτείνει για ένα εθνικό δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων, τις εξής θέσεις:

1. «*Για το **Ε.Κ. Αλεξανδρούπολης**, η θέση του λιμένα εμφανίζει συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με την προσβασιμότητα σε δίκτυα και άλλα κομβικά σημεία .....*
2. *Για το **ΕΚ του άξονα Θεσσαλονίκης-Κιλκίς**, το συνδυασμό των θέσεων του λιμένα Θεσσαλονίκης και του στρατοπέδου Γκόνου ως ένα διπολικό εμπορευματικό κέντρο καθώς οι δύο θέσεις εμφανίζονται ισοδύναμες βαθμολογικά. Όπως προκύπτει και από το λογικό μοντέλο του ελληνικού δικτύου*

---

[1] Η μελέτη αυτή είχε ως στόχο να συμβάλει στην διαδικασία ανάπτυξης μιας εθνικής πολιτικής μεταφορών, με έμφαση στη ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές. Είναι δομημένη σε 3 «Πακέτα Εργασίας»: Το πρώτο στοχεύει στην καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης, στο δεύτερο επιχειρεί να κατηγοριοποιήσει τα μέτρα και τις πολιτικές της ζήτησης για εμπορευματικές μεταφορές στις διάφορες χώρες της Ε.Ε. με διαφορετικά κριτήρια και στο τρίτο επιχειρείται μια προσέγγιση της σκοπιμότητας ενός δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων με ταυτόχρονη αποτίμηση των ωφελειών που τυχόν προκύπτουν. Μάλιστα, το τρίτο αυτό πακέτο αποτέλεσε και ως υπόβαθρο κατά τη διαδικασία διατύπωσης του Επιχειρησιακού Προγράμματος Μεταφορών 2000-2006.

[2] Ο αριθμός και οι θέσεις των Εμπορευματικών Κέντρων της εν λόγω μελέτης βασίστηκε στα κάτωθι κριτήρια:

- Υφιστάμενη εμπορευματική κίνηση σε κάθε περιοχή της Ελλάδας
- Γεωγραφική θέση περιοχών σε σχέση με διερχόμενες ή/και διεθνείς ροές (πύλες εισόδου-εξόδου)
- Τάσεις ανάπτυξης διεθνών δικτύων συγκοινωνιακής υποδομής (Διευρωπαϊκά Δίκτυα, Πανευρωπαϊκοί άξονες κλπ)
- Μέτρα για την αποτροπή περισσότερων του ενός Ε.Κ. σε μικρή γεωγραφική ακτίνα (μικρότερη των 200 χλμ.)

Ε.Κ., το Ε.Κ. στον άξονα Θεσσαλονίκης-Κιλκίς θα πρέπει αφενός μεν να μπορεί να λειτουργήσει σε συνεργασία με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (υποστήριξη της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων) και αφετέρου, να υποστηρίζει την αστική διανομή στη Θεσσαλονίκη και ενδεχομένως και άλλα αστικά κέντρα της ευρύτερης περιοχής και τις ανάγκες των επιχειρήσεων αυτών των περιοχών ανεξάρτητα από τον κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στον οποίο εμπίπτουν (βιομηχανία, εμπόριο, γεωργία / κτηνοτροφία).. ..... Συμπερασματικά, οι δύο αυτές εναλλακτικές θα μπορούσαν να συνδυασθούν αποτελώντας τους δύο πόλους ενός διπολικού Εμπορευματικού Κέντρου, εξασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό την απαιτούμενη έκταση και επεκτασιμότητα του Κέντρου, εκμεταλλευόμενοι συγχρόνως τα κύρια πλεονεκτήματα κάθε μίας (πολύ μικρές αποστάσεις από το κέντρο βάρους γένεσης-έλξης των εμπορευματικών μετακινήσεων, λιμάνι, αστική διανομή, δεδηλωμένο ενδιαφέρον ΟΛΘ και ΟΣΕ για την υλοποίησή τους, κλπ).

3. *Για το **Ε.Κ. Ηγουμενίτσας**, τη θέση του Λιμένα (Λαδοχώρι) καθώς εμφανίζει συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με την τοποθεσία και καταλληλότητα οικοπέδού .....*

4. *Για το **Ε.Κ. Λάρισας-Βόλου**, τη θέση του Βελεστίνου (Μαγνησία) καθώς εμφανίζει μια οριακά υψηλότερη βαθμολόγηση έναντι της εναλλακτικής του Αρμένιου (Λάρισα).....*

5. *Για το **Ε.Κ. Πάτρας** τη θέση του λιμένα Πάτρας, με ένα μικρό προβάδισμα έναντι της περιοχής του Δρέπανου. ..... Ως προτεινόμενη λύση θα μπορούσε να υπάρξει ο συνδυασμός των δύο θέσεων (σε αντιστοιχία με τον προτεινόμενο τρόπο λειτουργίας του Ε.Κ. Θεσσαλονίκης) .....*

6. *Για το **Ε.Κ. Ηρακλείου**, τη θέση του λιμένα Ηρακλείου. ..... Η θέση του λιμένα εμφανίζει συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με την προσβασιμότητα σε δίκτυα και άλλα κομβικά σημεία, αλλά και στα χαρακτηριστικά του οικοπέδου εγκατάστασης και την ωριμότητα».*

Τέλος, σύμφωνα με τις Αποφάσεις των Περιφερειακών Πλαισίων, οι οποίες, όπως έχει ειπωθεί, είναι σύμφωνα με τον νόμο 3333/05 (Εμπορευματικά Κέντρα) και τον νόμο 2742/99 (Χωροταξικός Σχεδιασμός) και ελλείψει άλλου πιο ειδικού σχεδιασμού, υπεύθυνες, μεταξύ άλλων και για τον ορισμό ευρύτερων περιοχών υποδοχής Εμπορευματικών Κέντρων και άλλων σχετικών υποδομών ολοκληρωμένης εξυπηρέτησης μεταφορών (χωρίς να διαχωρίζονται οι υποδομές και χωρίς να υπάρχει σχετική ομοιομορφία - τυποποίηση στα κείμενα των Υπουργικών Αποφάσεων), προτείνονται οι εξής περιοχές:

ΠΙΝΑΚΑΣ 11.1.

Προτεινόμενες από τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης περιοχές ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικών Κέντρων

Περιφέρεια	Περιοχές Υποδοχής
Κεντρικής Μακεδονίας	1. Προμαχώνα (διασυνοριακού χαρακτήρα) - Ενίσχυση υφιστάμενου Εμπορευματικού Κέντρου. 2. Άξονας Θεσσαλονίκης - Κιλκίς
Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	3. Λιμένας Αλεξανδρούπολης (δημιουργία Διεθνούς Εμπορευματικού Κέντρου & Κέντρου Επιχειρηματικότητας Έβρου)
Δυτικής Μακεδονίας	4. ΒΙΠΕ Φλώρινας (αναβάθμισή του ήδη διαμετακομιστικού κέντρου σε Εμπορευματικό Κέντρο) 5. Κοζάνη (κόμβος με Εγνατία Οδό)
Στερεάς Ελλάδας	6. Λαμία 7. Θήβα - Χαλκίδα ένθεν και ένθεν του ΠΑΘΕ.
Θεσσαλίας	8. Άξονας Λάρισας - Βόλου (με προτίμηση στην Λάρισα)
Ήπειρος	9. Ηγουμενίτσα (διεθνούς και αστικού χαρακτήρα) 10. Ιωάννινα (αστικού χαρακτήρα) 11. Άρτα (αστικού χαρακτήρα) 12. Πρέβεζα (αστικού χαρακτήρα)
Δυτικής Ελλάδας	13. Στην ευρύτερη περιοχή Πατρών (Πάτρα, Ρίο, Αντίρριο) 14. ΝΑΒΙΠΕ Αστακού (ενίσχυση)
Πελοποννήσου	15. Καλαμάτα (Περιφερειακού χαρακτήρα) 16. Άργος (Νομαρχιακού χαρακτήρα)
Ιονίων Νήσων	Δεν υπάρχουν σχετικές προβλέψεις
Βορείου Αιγαίου	Δεν υπάρχουν σχετικές προβλέψεις. Μια έμμεση πρόβλεψη η οποία δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αφορά άμεσα είναι: «*η δημιουργία κατάλληλων λειτουργικών κυκλοφοριακών διατάξεων αλλά και χώρων που θα εξυπηρετούν τη στάθμευση και την αναμονή, στα πλαίσια των συνδυασμένων μεταφορών επιβατικού κοινού και εμπορευμάτων, στους οικισμούς που διαθέτουν λιμένα ή/και αεροδρόμιο*».
Νοτίου Αιγαίου	Δεν υπάρχουν σχετικές προβλέψεις
Κρήτης	Δεν υπάρχουν σχετικές προβλέψεις

Ίδια Επεξεργασία

Από τις παραπάνω τέσσερις προτάσεις χωροταξικής διάρθρωσης προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

Με την χρησιμοποίηση του όρου Εμπορευματικό Κέντρο και όχι του «*ευρύτερου όρου*» Εσωτερικός Λιμένας (αν και πολλές φορές δεν υφίσταται στην πράξη κάποια διαφορά) ουσιαστικά επισημαίνεται η διαφορετική αντίληψη περί της σκοπιμότητας

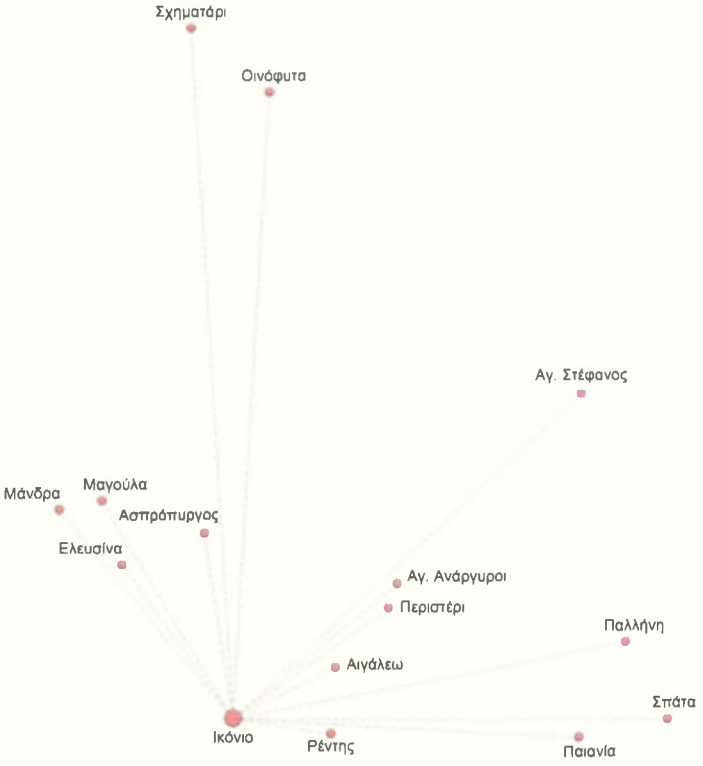
των αναπτύξεων αυτών. Τα Εμπορευματικά Κέντρα όπως περιγράφονται και από την προτεινόμενη χωροθέτηση τους, αποτελούν υποδομές εξυπηρέτησης της εφοδιαστικής είτε μέσα στον θαλάσσιο λιμένα είτε πολύ πλησίον του. Στην τελευταία μάλιστα μελέτη του Υ.ΜΕΤ. που εξέτασε το θέμα και σε επίπεδο γηπέδου, τα 5 από τα 6-7 Εμπορευματικά Κέντρα προτείνονται να κατασκευαστούν στην λιμενική έκταση. Παράλληλες προτάσεις χωροθετήσεων έκαναν και οι εξειδικευμένες χωροθετήσεις της πρώτης μελέτης και των υπο-μελετών του ΕΕΣΥΜ. Είναι περισσότερο προσανατολισμένες στην αστική εφοδιαστική εξυπηρέτηση και όχι στο εξορθολογισμό των μεταφορικών ροών και συνολικότερα της εξυπηρέτησης της εφοδιαστικής. Εντάσσονται, περισσότερο στην στρατηγική μετεξέλιξης των συμβατικών λιμένων σε logistics ports και όχι στην στρατηγική φιλοσοφία που αναπτύχθηκε τόσο από τις περιπτωσιακές μελέτες που εξετάστηκαν όσο και από την θεωρητική τεκμηρίωση περί της προσβασιμότητας των θαλάσσιων λιμένων στο κεφάλαιο 7. Βέβαια, η πρώτη μελέτη του 1997 προέβλεπε συνολική αντιμετώπιση, με περισσότερη ευρωπαϊκή επιρροή, με Κέντρα, Κόμβους και Σταθμούς, ήταν όμως πολύ φιλόδοξη και στην ουσία ανέφικτη.

Χωρίς, να αποκλείεται η αναγκαιότητα μετεξέλιξης κάποιων θαλάσσιων λιμένων σε πιο σύνθετους με πρόσθετες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, αναγκαία κρίνεται η παράλληλη ανάπτυξη Εσωτερικών Λιμένων και στην ελληνική επικράτεια. Για τον σχεδιασμό σήμερα ενός δικτύου εσωτερικών λιμένων με σκοπό την βελτιστοποίηση των θαλάσσιων λιμένων και εργασιών και την εφοδιαστική εξυπηρέτηση της χώρας και των διεθνών αγορών και κατ' επέκταση την εθνική, περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη οφείλουμε να λάβουμε, εκτός από τις διεθνείς προδιαγραφές και εμπειρίες τα εξής, όσον αφορά την ελληνική πραγματικότητα:

- Ο κύριος σκελετός του εθνικού μεταφορικού δικτύου έχει σε ένα μεγάλο βαθμό ολοκληρωθεί ή κατασκευάζεται. Ωστόσο, οι καθυστερήσεις ολοκλήρωσης των έργων (που πολλές φορές οδηγούν σε αναβλητικότητα) και οι πρόσφατες ανακοινώσεις για την κατασκευή νέων δικτύων (Βλ. Ε65, Ιόνια σιδηροδρομική οδός, θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι Αδριατικός & Ανατολικός), προβληματίζουν τον σχεδιασμό επί χάρτου καθώς δεν δίδονται σταθερά δεδομένα και αξιόπιστα χρονοδιαγράμματα.
- Η πολύχρονη απουσία σχετικού θεσμικού πλαισίου ώθησαν τις εταιρίες παραγωγής, αποθήκευσης, πολυεθνικές κυρίως επιχειρήσεις του λιανικού εμπορίου, αλλά και των 3rd Party Logistics Providers (3PL), στην δημιουργία (ή αναβάθμιση παλαιών με την βοήθεια κοινοτικών ενισχύσεων) **διάσπαρτων** ιδιόκτητων αποθηκών και άλλων εγκαταστάσεων[3]. Επιπλέον, υπέρμετρη και

[3] Σύμφωνα με την σχετική έρευνα της ICAP (ICAP, 2003), το 2000 οι τριάντα τέσσερις (34) 3PL εταιρίες της χώρας, διέθεταν τουλάχιστον 300.000 τ.μ. στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων, από τις οποίες οι 20 διέθεταν η κάθε μία στεγασμένους χώρους που υπερέβαιναν τα 10.000 τ.μ., οι 8 διέθεταν στεγασμένους χώρους που κυμαίνονταν μεταξύ 5.000-10.000 τ.μ. και οι 6 διέθεταν χώρους που δεν υπερέβαιναν τα 5.000 τ.μ. Επίσης, οι 22 από αυτές διαθέτουν αποθηκευτικούς τους χώρους σε ακτίνα 60 χλμ. από την Αθήνα και κυρίως στο Θριάσιο Πεδίο, την Αυλώνα και τα Οινόφυτα Βοιωτίας, οι 14 από αυτές διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους και στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη ενώ οι 3 από αυτές διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους μόνο στην Θεσσαλονίκη και τέλος, πέρα την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, κάποιες ελάχιστες από τις 3PL διαθέτουν παράλληλα μικρότερους αποθηκευτικούς χώρους και σε άλλες περιοχές όπως η Λάρισα, η Λαμία, η Πάτρα, και το Ηράκλειο.

επιτακτική ανάγκη εφοδιαστικής υποστήριξης των Ολυμπιακών Αγώνων, δημιούργησε πρωτίστως στην Αθήνα (και δευτερευόντως στις άλλες «*Ολυμπιακές Πόλεις*») ένα μεγάλο σύγχρονο αποθηκευτικό απόθεμα[4]. Στην Αττική η πλειοψηφία των αποθηκευτικών χώρων και των σχετικών ιδιωτικών υποδομών logistics συγκεντρώνεται στο βόρειο άξονα (**Εθνική Οδός Αθηνών Λαμίας, Οινόφυτα, Σχηματάρι**) και στις δύο απολήξεις της **Αττικής Οδού (Σπάτα, Μάνδρα -Μαγούλα - Ασπρόπυργος) καθώς επίσης και σε τμήματα της Δυτικής Αττικής (Περιστέρι, Ρέντης, Αιγάλεω, Άγιοι Ανάργυροι)**. Οι παραπάνω τοποθεσίες βρίσκονται σε οδική χρονοαπόσταση (με φυσιολογικές συνθήκες) από το Ικόνιο περίπου από 20-25 λεπτά (Ρέντης, Ελευσίνα κ.α.) έως και 55-65 λεπτά (Σχηματάρι).



[4] Οι συνολικές απαιτήσεις των καθαρά και μόνο «ολυμπιακών αναγκών» σε στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους είχαν υπολογιστεί 2 χρόνια πριν τους Αγώνες από τις υπηρεσίες της «ΑΘΗΝΑ 2004», σε 103.000 τ.μ., όταν το σύνολο των στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων που υπήρχαν εκείνη την εποχή στην Αττική ήταν μόλις 470.000 τ.μ. από τα οποία το 95% χρησιμοποιείτο πλήρως. Οι δύο τελικώς χώροι που ικανοποίησαν την ΑΘΗΝΑ 2004 ήταν οι χώροι, της Εθνικής Ακινήτων και του ΟΣΕ, που συνδύαζαν τα στοιχεία του ικανοποιητικού μεγέθους ενιαίων κτιρίων, την κατάσταση των κτιρίων, κ.α. Ο πρώτος χώρος αφορά σε δύο κτίρια, 54.800 τ..μ., στο Πλακωτό Μαγούλας, σε απόσταση 1.800 μέτρων από την Αττική Οδό, ιδιοκτησίας της Εθνικής Ακινήτων και ο δεύτερος αφορά κτιριακές εκτάσεις 33.000 και 14.000 τ.μ., σε οικόπεδο έκτασης 2.200.000 τ.μ., με γειτνίαση στην Αττική Οδό, ιδιοκτησίας της Γαία ΟΣΕ (ΚΕΡΔΟΣ, 2002, ΥΠΟΔΟΜΗ, 2002).

Επίσης, στην Βόρεια Ελλάδα και πρωτίστως στην Θεσσαλονίκη το πρόγραμμα των «*Ιδιωτικών Επενδύσεων Βορείου Ελλάδος*» υλοποίησε στην περιοχή σύγχρονους αποθηκευτικούς χώρους χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων[5]. Σύμφωνα με την ICAP (ICAP, 2003) οι εγκαταστάσεις των 3PL, στις βιομηχανικές περιοχές της **Σίνδου**, του **Καλοχωρίου** και του **Ωραιοκάστρου** (οδική χρονοαπόσταση από τον Ο.Λ.Θ. 15-25 λεπτά), έχουν εκτιμώμενο συνολικό μέγεθος στεγασμένων χώρων της τάξης από 120.000 έως 150.000 τ.μ.



- Η σχετική ποσοτική επάρκεια που παρατηρείται στην αποθηκευτική αγορά ενισχύεται από την επιθυμία δεκάδων Οργανισμών του ευρύτερου δημοσίου τομέα, Ασφαλιστικά Ταμεία, Ιδρύματα κ.α. να αξιοποιήσουν την περιουσία τους. Μάλιστα η επιθυμία των Οργανισμών του κλάδου των Μεταφορών (Λιμένες, ΟΣΕ) να αξιοποιήσουν, ούτως ή άλλως, τις πεπαλαιωμένες αποθηκευτικές υποδομές τους ή να κατασκευάσουν νέους αποθηκευτικούς χώρους θα προσθέσει νέο αποθηκευτικό απόθεμα στην αγορά.
- Επιπρόσθετα, ένας μεγάλος αριθμός θεσμοθετημένων Βιομηχανικών ή Βιοτεχνικών Περιοχών (ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ κ.α.) έχουν προσανατολιστεί στην αποθήκευση ή διαθέτουν σε μεγάλο βαθμό αποθηκευτικούς χώρους και παραπλήσιες με την εφοδιαστική εγκαταστάσεις (π.χ. η ΒΙΠΕ Σίνδου, το

[5] Συγκεκριμένα, η Εταιρία Ανάπτυξης Ιδιωτικών Υποδομών Βορείου Ελλάδος (Ε.Α.Ι.Υ.Β.Ε.), η οποία συνιστά Ενδιάμεσο Φορέα Διαχείρισης (ΕΦΔ) Κοινοτικών κονδυλίων, που ιδρύθηκε και υποστηρίζεται από το Σύνδεσμο Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος και άλλους φορείς της ευρύτερης περιοχής, χρηματοδότησε επτά (7) νέα κέντρα Logistics, τα εξής:

1. Makfrost ΑΕ στο Καλοχώρι Θεσσαλονίκης, με κλειστό αποθηκευτικό χώρο 5.775 τ.μ. & ψυγείο 4.250 τ.μ.
2. Αποθήκευση ΑΕ στο Δρέπανο Κοζάνης, με κλειστό αποθηκευτικό χώρο 4.293 τ.μ.
3. ΑΛΦΑ ΔΙ. ΚΕ. Βορείου Ελλάδος ΑΕ στη ΒΙ.ΠΕ. Φλώρινας, με αποθηκευτικούς χώρους 4.180 τ.μ. και ψυγείο 1.800 τ.μ.,
4. και στη Σίνδο Θεσσαλονίκης, με αποθηκευτικό χώρο 4.100 τ.μ.
5. ROTA ΑΕ στο Καλοχώρι Θεσσαλονίκης, με κλειστό αποθηκευτικό χώρο 4.553 τ.μ.
6. Σίνδος Α.Ε. Αποθηκεύσεων - Logistics στη ΒΙ.ΠΕ. Σίνδου Θεσσαλονίκης, με αποθηκευτικούς χώρους 19.600 τ.μ. (το συγκεκριμένο έργο διαθέτει και ιδιωτική σιδηροδρομική σύνδεση).
7. Δ.Ε.Ε.Ε.Κ. Προμαχών ΑΕ. Διαθέτει 3 σύγχρονα κτιριακά συγκροτήματα - αποθήκες (συμπεριλαμβανομένου και αποθήκης - ψυγείου) και περιβάλλοντες χώροι χαρακτηρισμένοι ως Ελεύθερη Τελωνειακή Ζώνη, συνολικού εμβαδού 22.000 τ.μ. Επίσης, διαθέτει μία στεγασμένη έκθεση, έκτασης 17.000 τ.μ., για χονδρική και λιανική πώληση.

σχεδιαζόμενο ΒΙΠΕ Λιτόχωρου). Η διαθεσιμότητα των οικοπέδων σε πολλά ακόμη ελεύθερα βιομηχανικά-βιοτεχνικά πάρκα, σε χαμηλή τιμή, είναι ανασταλτικός παράγοντας στην προσέλκυση επενδυτών της εφοδιαστικής εντός υποδομών Εσωτερικών Λιμένων.

- Τέλος, υπάρχουν τουλάχιστον δύο (2) σχετικές υποδομές (και μια ακόμη μικρότερη, αυτή στην ΒΙ.ΠΕ. Σίνδου) οι οποίες χαρακτηρίζονται ή έχουν την δυνατότητα να χαρακτηριστούν Εσωτερικοί Λιμένες:
  - Το **εμπορευματικό κέντρο του Προμαχώνα** (Βλ. σημείο 7 της υποσημείωσης Νο. 9 του παρόν κεφαλαίου) το οποίο λειτουργεί από το 2001 και ουσιαστικά είναι ο πρώτος Εσωτερικός Λιμένας της χώρας. Από τον θαλάσσιο λιμένα της Θεσσαλονίκης, μέσω σιδηρόδρομου, ξεφορτώνονται στον εφαπτόμενο του Κέντρου, σιδηροδρομικό σταθμό containers με τελικό προορισμό συνήθως την Βουλγαρία. Στον ΠΡΟΜΑΧΩΝ Α.Ε., τα εμπορεύματα αποθηκεύονται, εκτελούνται υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας και αποστέλλονται τμηματικά συνήθως είτε οδικά είτε σιδηροδρομικά στην γείτονα χώρα. Η ενδοχώρα του ΠΡΟΜΑΧΩΝ είναι τα Βαλκάνια και οι προοπτικές του εμφανίζονται ευοίωνες από την στιγμή που ολοκληρωθούν οι πανευρωπαϊκοί άξονες της περιοχής και καταργηθούν οι τελωνειακές διαδικασίες με την είσοδο της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε. στις αρχές του 2007. Η πορεία των εμπορευμάτων από την Ελλάδα στην Δυτική και Ανατολική Ευρώπη, μέσω του συνοριακού σταθμού του Προμαχώνα, θα απολαμβάνει την κοινοτική τυποποίηση των διαδικασιών και των συστημάτων.
  - Το **εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου του ΟΣΕ**, σε έκταση περίπου 2.200 στρεμμάτων, το οποίο θεσμοθετήθηκε με τον ν. 3333/2005 (ΦΕΚ 91 / Α / 12.04.2005) και βρίσκεται σε επαφή με την Αττική Οδό με την οποία συνδέεται με δύο ανισόπεδους κόμβους, ενώ υπάρχει άμεση οδική πρόσβαση με τους αυτοκινητόδρομους για την Βόρεια και Νότια Ελλάδα. Όσον αφορά την σιδηροδρομική σύνδεση του αυτή γίνεται με το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο μέσω του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (ΣΚΑ). Σιδηροδρομική σύνδεση με τον γειτονικό (στα 5 km περίπου) θαλάσσιο λιμένα της Ελευσίνας δεν υπάρχει ενώ οι προτάσεις, όπως έχει ξαναειπωθεί, για σύνδεσή του με τον θαλάσσιο λιμένα του Νέου Ικονίου Περάματος (περίπου 15km απόσταση), δεν φαντάζουν, προς το παρόν, υλοποιήσιμες εξαιτίας των τεχνικών και οικονομικών δυσκολιών που προκύπτουν από την υφιστάμενη κατάσταση.

Με βάση τα ανωτέρω δεδομένα η δυνατότητα δημιουργίας στην ελληνική επικράτεια επιπλέον αποδοτικών Εσωτερικών Λιμένων, που θα προσελκύσουν επιχειρήσεις της εφοδιαστικής κρίνεται σε ένα βαθμό περιορισμένη. Ωστόσο:

- η χαμηλή ποιότητα του υφιστάμενου αποθηκευτικού αποθέματος της χώρας και η αδυναμία των χιλιάδων ΜΜΕ επιχειρήσεων της μεταποίησης, της παραγωγής και του εμπορίου να επενδύσουν σε πανάκριβες εφαρμογές (όχι τόσο στην διαδικασία της αγοράς αλλά στην διατήρηση και λειτουργία των συστημάτων) στον τομέα της αποθήκευσης και διανομής,
- η εξέλιξη της ελληνικής και βαλκανικής αγοράς, η οποία όλο και περισσότερο απαιτεί καλύτερα επίπεδα εξυπηρέτησης πελατών και εφαρμογής συστημάτων

άμεσης ανταπόκρισης (βλ. JIT) σε όλο και πιο διευρυμένες γεωγραφικές ενότητες, και

- η ανάγκη εξορθολογισμού των μεταφορικών ροών που θα προκύψει από τον ανταγωνισμό των μέσων και των εφοδιαστικών επιχειρήσεων μεταξύ τους και από τα νέα μεταφορικά δίκτυα που πραγματοποιούνται στην Ελλάδα και στις γειτονικές χώρες,

είναι μερικοί από τους πιο κρίσιμους παράγοντες που επιτρέπουν - επιβάλουν την δημιουργία ενός εθνικού δικτύου Εσωτερικών Λιμένων, τουλάχιστον σε δύο φάσεις, με σκοπό την προστασία των επενδύσεων και την αποδοτικότητά τους.

Έτσι, με βάση τα διεθνή πρότυπα, την ελληνική πραγματικότητα, την υφιστάμενη κατάσταση, τα συμπεράσματα και τα δεδομένα των σχετικών ελληνικών μελετών, τις εσωτερικές εμπορευματικές ροές που αποτυπώνονται στην τελευταία μελέτη του Υ.ΜΕΤ και τις θαλάσσιες μεταφορικές ροές που αποτυπώνονται στο κεφάλαιο 10, την δυνατότητα ορισμένων θαλάσσιων λιμένων να μετεξελιχθούν σε logistics ports κ.α. ένα αρχικό δίκτυο υποστήριξης εφοδιαστικών υπηρεσιών μπορεί να έχει την εξής μορφή:

Α' ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Προμαχών. Είναι υφιστάμενος εσωτερικός λιμένας με βαλκανικό προσανατολισμό. Έχει σιδηροδρομική σύνδεση, κινητά μηχανήματα μεταφόρτωσης, εγκαταστάσεις αποθήκευσης και άλλων υπηρεσιών εφοδιαστικής. Απέχει από τον κοντινότερο θαλάσσιο λιμένα Ο.Λ.Θ. 105 km. αλλά θα μπορούσε να γίνει ο εσωτερικός λιμένας του Ο.Λ.Π. (615 km) για το εμπόριο της Βαλκανικής, εφόσον υπάρξουν οι ανάλογες εξυπηρετήσεις από τον Ο.Σ.Ε. στα πρότυπα των διεθνών Εσωτερικών Λιμένων (δρομολόγηση αποκλειστικών αμαξοστοιχιών, προτεραιότητα, τιμολογιακή πολιτική κ.α.). Η μικρή απόσταση από την βιομηχανική Θεσσαλονίκη δεν του εξασφαλίζει ικανά διαχειριζόμενα φορτία προς βαλκανική εξαγωγή και διανομή, ενώ η τοπική αγροτική παραγωγή των Σερρών δεν είναι υπολογίσιμη. Τα τοπικά χαρακτηριστικά και η διαθεσιμότητα φτηνής έκτασης μπορούν να του εξασφαλίσουν επενδύσεις, στο πρότυπο του Duisburg, με την εγκατάσταση σε αυτό ελαφριών μονάδων συναρμολόγησης εξαρτημάτων αυτοκινήτων, ιατρικών εργαλείων κ.α.

Θριάσιο Πεδίο. Είναι στην φάση κατασκευής. Βρίσκεται στην καρδιά μιας πεδιάδας με εκατοντάδες βιομηχανίες, βιοτεχνίες, αποθηκευτικές εγκαταστάσεις κ.α. Η φτηνή, προ ετών, αξία της γης και η μικρή απόσταση από το κέντρο της Αθήνας ώθησαν πολλές εταιρίες να εγκατασταθούν σε μια ανοργάνωτη πολεοδομικά περιοχή. Η λειτουργία του Θριασίου ενδέχεται να επιβαρύνει περαιτέρω την περιοχή σε κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό επίπεδο, ενώ ακόμη δεν έχει αποσαφηνιστεί η κατάσταση που θα δημιουργηθεί με τις υφιστάμενες logistics επιχειρήσεις της περιοχής. Ο φόβος εστιάζεται στο να μην καταλήξει το Θριάσιο Κέντρο απλό σιδηροδρομικό τερματικό όπου οι υπόλοιπες εφοδιαστικές υπηρεσίες θα γίνονται γύρω από αυτό. Θα αναλάβει πρωταγωνιστικό ρόλο μόνο όταν συνδεθεί με τον Ο.Λ.Π..

Οινόφυτα. Σε απόσταση 60 σιδηροδρομικών χιλιομέτρων περίπου από το Θριάσιο Πεδίο η άτυπη βιομηχανική περιοχή της χώρας έχει ανάγκη από πρώτες ύλες και εξαγωγές τελικών προϊόντων. Οι διανομές των τελικών προϊόντων στο Λεκανοπέδιο, λόγω της μικρής απόστασης, γίνεται απευθείας με φορτηγά αυτοκίνητα από τις εγκαταστάσεις των παραγωγικών και εμπορικών μονάδων. Ο αυξημένος όγκος αποθηκευτικού αποθέματος στην περιοχή, η διαμορφούμενη κατάσταση, οι ενστάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας για αποσυμφόρηση για περιβαλλοντικούς λόγους της περιοχής κ.α., επιβάλλουν την δημιουργία ενός σύγχρονου **Εσωτερικού Τερματικού**, τουλάχιστον σε αρχική φάση.

Λάρισα. Agro Logistics Center. Σχεδόν κάθε μια από τις ανεπτυγμένες οικονομίες διαθέτουν τουλάχιστον ένα εξειδικευμένο κέντρο διαχείρισης αγροτικών προϊόντων. Η συμβολή του θεσσαλικού κάμπου στην εθνική αγροτική οικονομία και η στρατηγική θέση - εγγύτητα της Λάρισας με την αγροτική μακεδονική γη και την καταναλωτική Αθήνα είναι σημαντικοί προσδιοριστικοί παράγοντες για την δημιουργία ενός εσωτερικού λιμένα ο οποίος μπορεί να συγκεντρώνει, επεξεργάζεται, τυποποιεί, διαχειρίζεται τα αγροτικά προϊόντα και στην συνέχεια να τα διανέμει για εσωτερική κατανάλωση ή εξαγωγή με:

- Φορτηγά αυτοκίνητα για τις κοντινές αποστάσεις (π.χ. Θεσσαλονίκη 150 km.)
- Τρένο για τις μακρινές αποστάσεις (π.χ. Θριάσιο 360 km. περίπου)
- Πλοίο για τις απόμακρες αποστάσεις είτε από τον Ο.Λ.Θ., είτε από το Ο.Λ.Π. (μέσω Θριασίου) είτε μέσω του Λιμένα του Βόλου (60 km) εφόσον δημιουργηθεί ικανή μεταφερόμενη μάζα και δικαιολογήσει την δρομολόγηση εμπορικού πλοίου.

Τμήμα του Agro Logistics Center μπορεί να έχει την μορφή τυπικού Εσωτερικού Λιμένα για την αστική εξυπηρέτηση της Λάρισας και των γύρω περιοχών (Βλ. Βόλος, Τρίκαλα, Καρδίτσα).

Κιλκίς - Σκόπια - Σερβία. Η ύπαρξη ικανού αποθηκευτικού αποθέματος στο Λεκανοπέδιο της Θεσσαλονίκης, η ύπαρξη του Ο.Λ.Θ. ο οποίος σε ένα βαθμό έχει δυνατότητες να αξιοποιήσει τις υφιστάμενές του υποδομές, η ύπαρξη ενός μικρού αλλά σημαντικού Εσωτερικού Λιμένα της ΣΙΝΔΟΣ Α.Ε. (με ιδιωτικό σιδηροδρομικό τερματικό στα 17-20 km από τον Ο.Λ.Θ.) δεν επιτρέπουν στην παρούσα φάση την δημιουργία νέων υποδομών στον νομό Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, η εξομάλυνση των σχέσεων με τα Σκόπια και η επαναδραστηριοποίηση της οικονομίας της Σερβίας δημιουργούν την ανάγκη δημιουργίας εφοδιαστικών υποδομών για την εξυπηρέτηση της νέας αγοράς, σε περιοχή πλησίον των συνόρων (Ιδωμένης), στα πρότυπα του Προμαχώνα. Σε αντίστοιχα συμπεράσματα καταλήγουν και οι Tsamboulas D. & Kapros S. (2003), οι οποίοι εξέτασαν πιλοτικά την δημιουργία εμπορευματικού κέντρου στον άξονα Θεσσαλονίκη - Κιλκίς. Η μικρή απόσταση της Ιδωμένης από την Θεσσαλονίκη (περίπου 75 km) υπονοεί ότι μια ενδεχόμενη χωροθέτηση ενός εσωτερικού λιμένα επάνω στον σιδηροδρομικό άξονα, δεν θα εξυπηρετεί μόνο τις γειτονικές βαλκανικές αγορές αλλά και την αστική εξυπηρέτηση της Θεσσαλονίκης. Ωστόσο, μια πιο ριζοσπαστική πρόταση είναι η εξεύρεση σχετικής έκτασης εντός της χώρας των Σκοπίων ή της Σερβίας. Ένας εσωτερικός λιμένας ή τερματικό του Ο.Λ.Θ. στις γείτονες χώρες θα αύξανε κατακόρυφα τις λιμενικές λειτουργίες της

Θεσσαλονίκης και θα προσέθετε επιπλέον κέρδη στον Οργανισμό από τις υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας. Επίσης, το φτηνότερο εργατικό και επενδυτικό κόστος στις γείτονες χώρες και το αυξημένο επίπεδο μόρφωσης των κατοίκων δημιουργούν τις προϋποθέσεις για υψηλές αποδόσεις σε τέτοιου είδους επενδύσεις. Οι εσωτερικοί αυτοί λιμένες μπορούν να αυξήσουν τις πιθανότητες διείσδυσης των ελληνικών προϊόντων στην βαλκανική αγορά.

Αχαΐα. Η αστική εφοδιαστική εξυπηρέτηση της πόλης των Πατρών αλλά και γενικότερα της νοτιοδυτικής Ελλάδας είναι ένα σύνθετο πρόβλημα. Η άσχημη οδική και σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας με την Αθήνα (190 km περίπου), η μη διασύνδεση του λιμένα με τον σιδηρόδρομο, οι περιορισμένοι ελεύθεροι χώροι που προσφέρονται για ανάπτυξη κατά μήκος της παραλιακής γραμμής και σε ένα ικανό βάθος από το Αίγιο έως την Πάτρα, περιορίζουν τις εναλλακτικές επιλογές. Επιπλέον, η ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού Αιτωλοακαρνανίας αν και διαθέτει σημαντικά πλεονεκτήματα (έτοιμες υποδομές, μικρή απόσταση από την Πάτρα κ.α.) δεν μπορεί να εξυπηρετήσει εφοδιαστικά την πρωτεύουσα της Αχαΐας εξαιτίας του υψηλού αντιτίμου των διοδίων της Γέφυρας (ανασταλτικός παράγοντας για τις συχνές και άμεσες διανομές). Ωστόσο, ήδη από τα τέλη του 2004, ο ΟΣΕ έχει καταθέσει στο Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. *«Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Νέου Εμπορικού Σταθμού Πάτρας στο Δρέπανο»* (Ρίο) σε έκταση 275.000 km^2 (περιοχή ΑΓΕΤ Τιτάν), σε απόσταση 16 km δυτικά από τον λιμένα της Πάτρας και 18 km ανατολικά από τον λιμένα του Αιγίου σε ελάχιστη απόσταση από την Γέφυρα. Ο Σταθμός όπως αναφέρει η κατατεθειμένη μελέτη προβλέπεται *«αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση εμπορευματικών μεταφορών (φορτώσεις, εκφορτώσεις, αποθήκευση φορτίων κ.α.) καθώς επίσης και για τον καθαρισμό του τροχαίου υλικού ....»*. Ο Σταθμός θα συνδέεται σύμφωνα με την μελέτη απευθείας με το Θριάσιο Πεδίο και θα είναι εκείνο το σημείο που τα εμπορεύματα είτε θα ακολουθούν την βόρεια πορεία (προς Ιωάννινα) είτε την Νότια (προς Πύργο - Καλαμάτα), όταν θα ολοκληρωθεί ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας (ή Ιόνια Σιδηροδρομική Οδός). Ουσιαστικά το Δρέπανο έχει χαρακτήρα περισσότερο Εσωτερικού Τερματικού και όχι Εσωτερικού Λιμένα. Η αστική εφοδιαστική εξυπηρέτηση μπορεί να ικανοποιηθεί ίσως από τον λιμένα της Πάτρας, όπως θα δούμε στην συνέχεια.

ΜΕΤΕΞΕΛΙΞΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΕ LOGISTICS PORTS

Πάτρα. Η διαφαινόμενη κατασκευή Εσωτερικού Τερματικού - σιδηροδρομικού κόμβου στο Δρέπανο, δεν καλύπτει τις αστικές εφοδιαστικές υπηρεσίες της μεγάλης πόλης της Πάτρας, και των γύρω περιοχών. Η προτεινόμενη από πολλούς, όπως έχει ειπωθεί, αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Πειραϊκής Πατραϊκής (Π.Π.), σε συνδυασμό με την τροποποίηση του προγράμματος κατασκευής του νέου λιμένα (που εφάπτεται σχεδόν με την Π.Π.) είναι η πιο ρεαλιστική λύση και της εφοδιαστικής ικανοποίησης της περιοχής και της αύξησης της ανταγωνιστικότητας του θαλάσσιου λιμένα.

ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού Αιτωλοακαρνανίας. Ένας λιμένας με εξαιρετικά τεχνικά χαρακτηριστικά μπορεί να μετεξελιχθεί από άδεια βιομηχανική περιοχή που είναι για χρόνια σε ένα διεθνές κέντρο εφοδιαστικής. Εφόσον, ο λιμένας δεν βρίσκεται στην

ρότα κανενός διεθνούς δρομολογίου, η αξιοποίηση των πανάκριβών του υποδομών από υπηρεσίες parking εμπορευματοκιβωτίων δεν εξασφαλίζουν βιωσιμότητα (έχει προταθεί ο λιμένας να λειτουργήσει ως λιμένας υποστήριξης του ιταλικού λιμένα Goia Tauro), *«ο μόνος τρόπος για να προσελκύσει πλοία είναι να προσελκύσει πρώτα τα εμπορευματοκιβώτια»* (όπως έχει αναφερθεί στο κεφ. 7). Η δημιουργία υποδομών εφοδιαστικής, που θα εξασφαλίζουν φτηνή και προπαντός αξιόπιστη υπηρεσία μεταφορτώσεων θα προσελκύσουν επιχειρήσεις του κλάδου της εφοδιαστικής όπως και του κλάδου της ελαφριάς βιομηχανικής επεξεργασίας. Ο λιμένας ασχέτως αν συνδεθεί ή όχι με το εθνικό οδικό ή και σιδηροδρομικό δίκτυο μπορεί να λειτουργεί ανεξάρτητα από το υπόλοιπο εθνικό λιμενικό σύστημα.

Ηράκλειο. Η ικανοποιητική για το μέγεθος της νήσου αναξιοποίητη έως σήμερα λιμενική έκταση του Ηρακλείου, η αδυναμία σιδηροδρομικής ανάπτυξης σε όλο το νησί, οι δεσμεύσεις που έχει ο χώρος (αρχαιολογικές, τουριστικές περιοχές), η υψηλή αξία της γης στο Βόρειο τμήμα του νησιού, το περιορισμένο οδικό δίκτυο, η κεντροβαρική θέση του Ηρακλείου και η ανάγκη υποστήριξης της νοτιοανατολικής αγροτικής οικονομίας (βλ. νότιο Λασίθι) είναι μερικές από τις παραμέτρους που σχεδόν υποχρεώνουν την λύση του λιμένα να μετεξελιχθεί σε ένα μικρό Logistics Port.

Επίκαιρη παραμένει πάντοτε η δημιουργία **λιμένα hub** (λιμένας μεταφόρτωσης) σε κατάλληλη περιοχή της **νότιας Κρήτης** προκειμένου να αξιοποιηθεί η εγγύτητα του νησιού στην ρότα του διεθνές εμπορίου, στην ναυτιλιακή πρακτική του συστήματος hub and spoke.

Λιμένες όπως ο **Ο.Λ.Π.**, ο **Ο.Λ.Θ.**, ο **Βόλος** είναι λιμένες που δεν έχουν μεγάλες δυνατότητες μετεξέλιξης σε logistics ports, ειδικά μέσα από την προοπτική των εσωτερικών λιμένων. Προτείνεται η περαιτέρω εστίαση τους στις αυστηρά λιμενικές υπηρεσίες και στην αύξηση της παραγωγικότητά τους ειδικότερα στον τομέα χειρισμού των TEU. Επίσης, μπορούν να επεκτείνουν της λιμενικές τους δραστηριότητες και σε άλλους τομείς που αναφέρονται στο κεφ. 7 όπως και σε άλλους κλάδους όπως π.χ. της κρουαζιέρας.

Β' ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Ιωάννινα. Το σημείο της διασταύρωσης της Εγνατίας Οδού με την Ιόνια Οδική και Σιδηροδρομική Οδό, είναι το καταλληλότερο σημείο δημιουργίας ενός εσωτερικού λιμένα, του θαλάσσιου λιμένα της Ηγουμενίτσας, όταν και εφόσον ολοκληρωθούν τα δίκτυα. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η αδυναμία εξεύρεσης νέου χώρου για επέκταση του νέου υφιστάμενου λιμένα της Ηγουμενίτσας, η σημαντική αστική μάζα των Ιωαννίνων και το υψηλά εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό που διαθέτει, η μικρή χιλιομετρική απόσταση από τα σύνορά με την Αλβανία (60 km μέχρι την Κακαβιά), η λειτουργική διασύνδεση των μέσων που οφείλεται να προβλεφτεί από τους σχεδιαστές των αξόνων είναι μερικά από τα κριτήρια επιλογής του λεκανοπεδίου των Ιωαννίνων για την δημιουργία ενός Εσωτερικού Λιμένα. Η

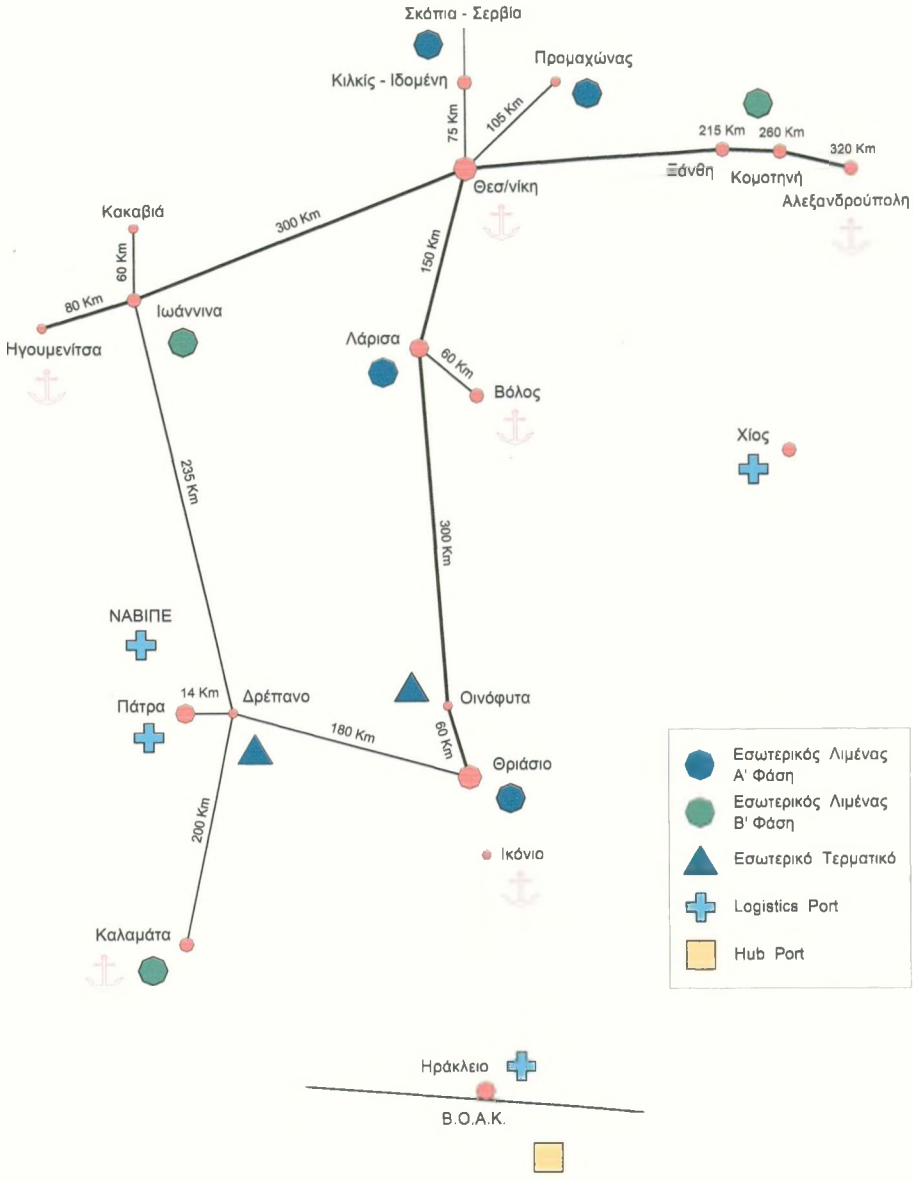
δημιουργία του εξαρτάται από την ολοκλήρωση των δικτύων και την μετεξέλιξη του λιμένα της Ηγουμενίτσας και σε λιμένα εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων.

Άξονας Ξάνθη - Κομοτηνή. Σε απόσταση 210-260 km από τον Ο.Λ.Θ. και 60-110 km από τον θαλάσσιο λιμένα της Αλεξανδρούπολης μια ευρύτερη περιοχή μπορεί να ικανοποιηθεί (π.χ. και η Καβάλα) από την ανάπτυξη ενός Εσωτερικού Λιμένα. Η σιδηροδρομική σύνδεση, η ύπαρξη ικανοποιητικών επίπεδων εκτάσεων, η γειτνίαση με την ευρωπαϊκή Βουλγαρία είναι μερικά από τα επιπλέον στοιχεία που στοιχειοθετούν την δημιουργία Εσωτερικού Λιμένα σε ένα δεύτερο επίπεδο ανάπτυξης. Η δημιουργία εμπορευματικού κέντρου στον λιμένα της Αλεξανδρούπολης, όπως έχει προταθεί από τις τοπικές αρχές και το Περιφερειακό Πλαίσιο, δεν κρίνεται σκόπιμη από την στιγμή που ο λιμένας αποκτά άλλο πρόσωπο εξαιτίας του προσανατολισμού του στην πετρελαϊκή εξυπηρέτηση των tankers. Σε αντίστοιχα διεθνή παραδείγματα, οι λιμένες περιορίζονται στην εξυπηρέτηση της συγκεκριμένης αγοράς, και οι μόνες επιπλέον υπηρεσίες σχετίζονται είτε με υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας στα καύσιμα είτε με υπηρεσίες εξυπηρέτησης των tankers ή άλλες αυστηρά λιμενικές υπηρεσίες (περιορισμένα) που δεν εμποδίζουν την απρόσκοπτη λειτουργία του oil terminal.

Καλαμάτα. Εφόσον η Ιόνια Σιδηροδρομική Οδός πραγματοποιηθεί, όπως έχει ειπωθεί, ο λιμένας της Καλαμάτας (ή κάποια άλλη περιοχή πλησίον του) μπορεί να μετεξελιχθεί σε ένα διεθνή λιμένα. Κάποια από τις απαξιωμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις της πόλης αλλά και μια από τις δύο άδειες θεσμοθετημένες Βιομηχανικές Περιοχές της μπορούν να αποτελέσουν τον Εσωτερικό Λιμένα που θα εξυπηρετεί τον θαλάσσιο λιμένα της περιοχής.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11.1.

Προτεινόμενη Διάρθρωση Ελληνικού Συστήματος Εσωτερικών Λιμένων, Εσωτερικών Τερματικών & Logistics Ports



Ιδία Επεξεργασία

ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Η εφοδιαστική εξυπηρέτηση σήμερα των νησιών του Αιγαίου, της Κρήτης και του Ιονίου γίνεται με γραμμικές συνδέσεις από την ενδοχώρα και στις περιπτώσεις πλην του Ιονίου με άξονα μόνο την Αττική (Πειραιά, Ραφήνα και πιο πρόσφατα και Λαύριο). Η εφοδιαστική εξυπηρέτηση των νησιών, γίνεται με (υπέρβαρα τις περισσότερες φορές) φορτηγά αυτοκίνητα τα οποία επιβιβάζονται είτε σε οχηματαγωγά - επιβατικά πλοία είτε σε πιο αμιγώς πλοία Ro-Ro. Τα φορτηγά αυτά συνήθως επιστρέφουν μισο-άδεια στην Αττική με το αμέσως επόμενο δρομολόγιο μετά την εκφόρτωσή τους. Η διανομή των εμπορευμάτων γίνεται απευθείας από τα φορτηγά (όταν το φορτίο είναι ενός - δύο πελατών), είτε μέσω των Γραφείων - Αποθηκών της μεταφορικής εταιρίας στο νησί. Από εκεί ο πελάτης χρησιμοποιεί δικό του μεταφορικό μέσο. Επίσης, συνηθισμένη είναι και η αποστολή «*ασυνόδευτων*» εμπορευμάτων και ρυμουλκούμενων καρότσων φορτηγών (χωρίς τον τράκτορα) ακόμα και «*ασυνόδευτα*» φορτηγά από την Αττική προς τα νησιά. Υποχρέωση του παραλήπτη να βρίσκεται την στιγμή του κατάπλου στον λιμένα για να παραλάβει το εμπόρευμα, την καρότσα ή το φορτηγό πριν το πλοίο αναχωρήσει και πάλι. Πιο πρόσφατα ακτοπλοϊκές εταιρίες (βλ. Μινωικές Γραμμές) δέχονται «*ασυνόδευτα*» εμπορεύματα όχι στις αποθήκες του πλοίου αλλά σε φορτηγό τους το οποίο σταθμεύει έξω από το πλοίο που αναχωρεί. Με τον κατάπλου στον τελικό προορισμό το φορτηγό είτε σταθμεύει έξω από το πλοίο είτε αναχωρεί από τον λιμένα για τα γραφεία - αποθήκες της εταιρίας στην πόλη ή στην άμεση ενδοχώρα. Όπως είναι φυσικό ο εφοδιασμός των νησιών επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες, από την μειωμένη δρομολόγηση πλοίων τον χειμώνα, από την αυξημένη κίνηση τους καλοκαιρινούς μήνες. Πολλά μικρότερα νησιά δεν μπορούν άμεσα να εξυπηρετηθούν (η άμεση αναχώρηση του πλοίου και η πολύωρη αναμονή του επόμενου δρομολογίου δεν επιτρέπει στα φορτηγά αυτοκίνητα να ξεφορτώσουν στα μικρότερα νησιά με τις μικρότερες εφοδιαστικές ανάγκες). Τα νησιά αυτά αναγκαστικά εφοδιάζονται από τα μεγαλύτερα με καθυστέρηση αρκετών ημερών και με πρωτόγονες πολλές φορές μεθόδους. Το επιπλέον κόστος μεταφοράς που επιβαρύνονται τα προϊόντα, οι πρώτες ύλες και γενικότερα το κόστος ζωής στα νησιά εκτιμάται (με βάση στοιχεία του 1997) στο 40% (Τσαμπούλας Δ.Α., 2003). Επιπλέον, ο αριθμός και η συχνότητα των δρομολογίων των ακτοπλοϊκών δρομολογίων επηρεάζουν τις εφοδιαστικές ανάγκες των νησιών, με αποτέλεσμα πολλά από τα καταναλωτικά προϊόντα να μην έχουν την δυνατότητα να πουληθούν στην νησιωτική αγορά (π.χ. προϊόντα περιορισμένου χρόνου ζωής), ενώ υπάρχουν νησιά που αναγκάζονται να προμηθεύονται μεγαλύτερες ποσότητες προϊόντων μακράς διαρκείας, εξαιτίας των περιορισμένων ακτοπλοϊκών δρομολογίων. Αξίζει να επισημανθεί ότι, η συχνότητα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης δεν εξαρτάται από την απόσταση (σε ναυτικά μίλια) από τον Πειραιά, αλλά από την ποιότητα της ακτοπλοϊκής υπηρεσίας. Σύμφωνα με σχετική μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου (Σπιλάνης Ι. et al, 2003), με βάση τον πίνακα δρομολογίων των ακτοπλοϊκών συμβατικών πλοίων του 2003, ο «*δείκτης περιφερειακότητας*» (η χρονοαπόσταση από το βασικό κέντρο) των νησιών της χώρας σε σχέση με τον κοινοτικό μέσο όρο (100) είναι κατώτερος του 36, σε αντίθεση με τη Μαδέρα και τις Αζόρες, οι οποίες αν και βρίσκονται χιλιάδες μίλια μακριά από την Πορτογαλία ο δείκτης τους είναι περίπου στο 20. Έτσι, η Πάρος το 2003 ήταν το πιο «*κοντινό*» νησί στον Πειραιά αν και με βάση την χιλιομετρική

απόσταση θα έπρεπε να ήταν στην 12η θέση, ύστερα από άλλα νησιά πιο κοντά στον χάρτη με τον Πειραιά, τη Ραφήνα ή το Λαύριο. Αντίστοιχα το Καστελόριζο εμφανίζεται λιγότερο περιφερειακό από την πολύ κοντινή Κέα, τα νησιά των νότιων Κυκλάδων (Κύθνος, Σέριφος, Σίφνος..) ως γεωγραφική ενότητα εμφανίζουν την υψηλότερη περιφερειακότητα, ενώ έντονες διαφοροποιήσεις υπάρχουν μεταξύ χειμερινής και καλοκαιρινής περιόδου, με την Μήλο το καλοκαίρι να πλησιάζει κοντά στο Πειραιά και τον χειμώνα να απομακρύνεται μέχρι τις βόρειες αφρικανικές ακτές. Αυτά τα δεδομένα, όπως είναι φυσικό, επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό της εφοδιαστική διαδικασία - τροφοδοσία των νησιών.

Η λύση που προτείνεται από πολλούς για χρόνια μεταξύ των οποίων και από τους Sambracos et al (2004) είναι η λειτουργία ενός σταθερού κυκλικού δρομολογίου από αμιγώς εμπορευματικά πλοία που θα εξυπηρετούν επιλεγμένα νησιά. Ο διαχωρισμός της επιβατικής και εμπορευματικής μεταφοράς στο Αιγαίο προβλέπεται και από Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Νοτίου Αιγαίου 2000-2006 (Σ.Π.Α., 1999), χωρίς όμως έως σήμερα να υλοποιηθεί προς την κατεύθυνση αυτή κάποια ενέργεια.

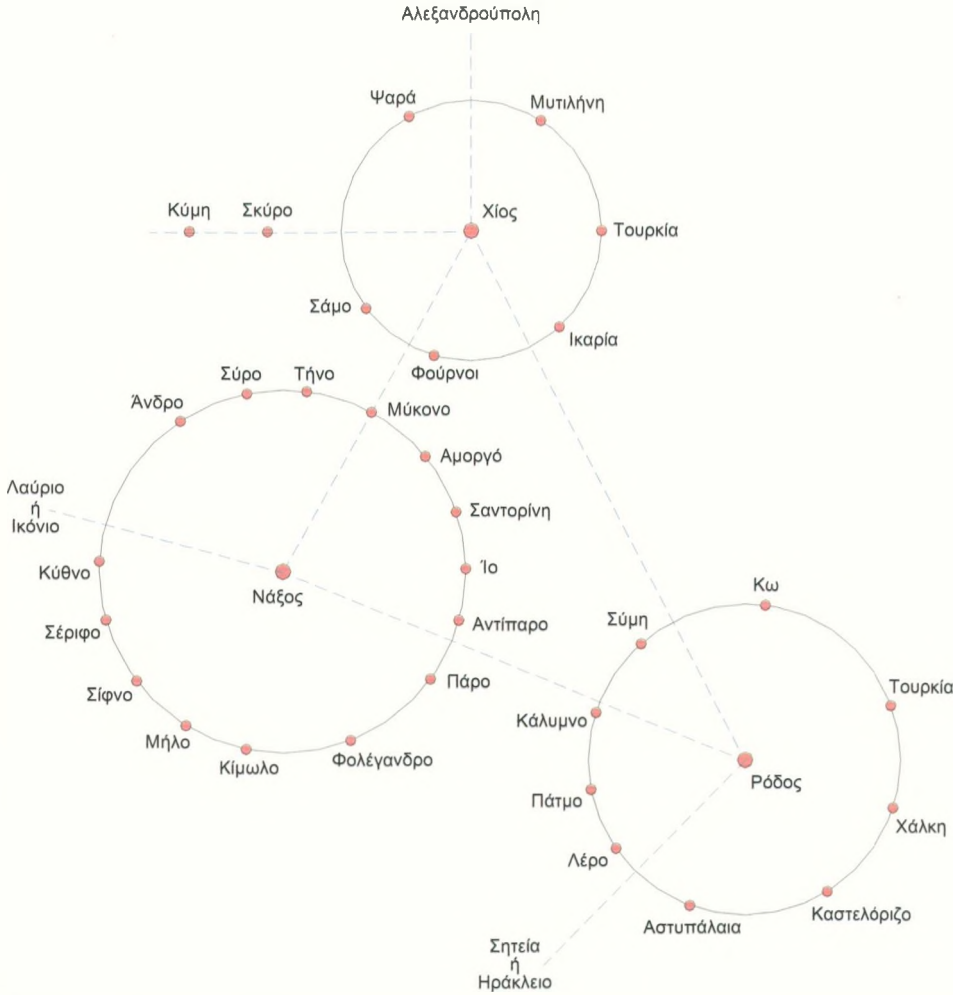
Η διαφορά σ' αυτή την βασική πρόταση που προτείνεται, εστιάζεται στην ανάγκη εφαρμογής των κανόνων της εφοδιαστικής και των συνδυασμένων μεταφορών, η οποία επιτυγχάνεται από την χρήση μικρών - ελαφριών εμπορευματοκιβωτίων (small containers) ή άλλης σχετικής τεχνολογίας. Εν πολλοίς, πρόκειται για μικρότερου όγκου και βάρους εμπορευματοκιβώτια, με αυξημένη αντοχή, στο πρότυπο των αντίστοιχων containers που χρησιμοποιούνται στα αεροπλάνα. Τα εμπορευματοκιβώτια αυτά θα μπορούν με ασφαλείς και γρήγορους χειρισμούς με την χρήση των μηχανικών μέσων των πλοίων και forklifts να φορτο-εκφορτώνονται στον λιμένα ή στο πλοίο ανάλογα. Τα small containers θα μπορούν σχετικά εύκολα να μεταφέρονται στην συνέχεια από συμβατικού τύπου φορτηγά διανομής ή ημιφορτηγά. Η συζήτηση για την εισαγωγή των μικρών εμπορευματοκιβωτίων στις ναυτιλιακές γραμμές έχει ήδη εγκαινιαστεί [(βλ. το ευρωπαϊκό πρόγραμμα COST (COST, 2000)]. Η χρήση των μικρών εμπορευματοκιβωτίων έχει επιπρόσθετα τα εξής θετικά αποτελέσματα:

- Δεν αλλοιώνεται η παραδοσιακή φυσιογνωμία των νησιών με σταθερούς σκελετούς γερανών και μεγάλης κλίμακας υποδομών.
- Τα μικρά εμπορευματοκιβώτια για όσο καιρό παραμένουν άδεια στο νησί θα μπορούν εύκολα να αποθηκεύονται σε κλειστό χώρο χωρίς να επηρεάζουν την νησιωτική αισθητική.
- Τα μικρά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δεν έχουν ανάγκη για μεγάλη βάθη (βυθίσματα)
- Επιτυγχάνονται σημαντικές οικονομίες τόσο από την ομολογουμένως φτηνότερη μεταφορά μέσω containerships αντί μέσω των επιβατικών - οχηματαγωγών όσο και από την μη χρησιμοποίηση φορτηγών αυτοκινήτων και εκατοντάδων οδηγών (απελευθέρωση του νεκρού κεφαλαίου).
- Τα containerships δεν επηρεάζονται από τα «*απαγορευτικά*» απόπλου του λιμεναρχείου. Έτσι, μπορούν να εξυπηρετούν τα νησιά σε μεγαλύτερη συχνότητα και σταθερότητα.

Σύμφωνα με τους Sambracos et al (2004), εφαρμόζοντας ένα υποθετικό μοντέλο, βασισμένο στις ανωτέρω παραδοχές, σε ένα δίκτυο 13 νησιωτικών λιμένων, σημειώνουν ότι μπορούν να παραχθούν μειώσεις στο κόστος μεταφοράς κατά 5,1%. Εάν στο ανωτέρω σύστημα συμπεριληφθούν πρακτικές και μέτρα αειφορικής νησιωτικής πολιτικής (Coccosis H., 2002) [βλ. τοπική διακυβέρνηση, περιβάλλον, φέρουσα ικανότητα, εκπαίδευση - κατάρτιση, παράδοση, τεχνολογική καινοτομία (όπως είναι τα small containers) κ.α.] τότε πραγματικά θα δημιουργηθούν οι ουσιαστικές συνθήκες για την περιφερειακή ανάπτυξη του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας.

Ωστόσο, ένα τέτοιο νησιωτικό σύστημα οφείλει να μην εξακολουθεί να βασίζεται στον κεντρικό άξονα του Πειραιά αλλά να είναι όσο το δυνατό αυτόνομο. Οφείλει να δια-συνδέσει πρωτίστως τις τοπικές νησιωτικές οικονομίες και τα προϊόντα τους και δευτερευόντως τα άλλα περιφερειακά λιμενικά κέντρα έτσι ώστε να μην αναγκάζεται σε μακρινές διαδρομές για τροφοδοτήσεις. Σε ένα τέτοιο ολοκληρωμένο σύστημα οι **περιφερειακοί λιμένες** της **Αλεξανδρούπολης**, της **Κύμης**, του **Λαυρίου** και της **Σητείας** μπορούν να παίξουν σημαντικό ρόλο στην τροφοδοσία του Αιγαίου. Πρωταγωνιστικό ρόλο σε ένα τέτοιο σύστημα ενδέχεται να παίξει η **Χίος**, η **Νάξος και η Ρόδος**, ανάλογα με τον αριθμό των δικτύων, των δρομολογίων και των συστημάτων που θα δημιουργηθούν. Τα νησιά αυτά μπορούν να αναλάβουν τον ρόλο του νησιού-λιμένα-hub ή port logistics (πολυκομβικό σύστημα) καθώς διαθέτουν ικανή ενδοχώρα και πληθυσμό, σημαντική τοπική αγροτική παραγωγή και κομβική θέση. Το ναυτικό επίσης προσωπικό των πλοίων - τροφοδοτών εξαιτίας των τοπικών δρομολογίων και των διανυκτερεύσεων που ενδεχομένως θα έχουν στα νησιά - βάσεις, θα έχει ως μόνιμη κατοικία του τα νησιά και όχι τον Πειραιά, όπως συμβαίνει με τα ακτοπλοϊκά πλοία.

Επιπλέον, το επιχειρηματικό αυτό εγχείρημα στην περίπτωση της Χίου ενδέχεται να στηριχθεί από τον μεγάλο αριθμό των Χιωτών εφοπλιστών, ενώ η εγγύτητα της με την Τουρκία της δίνει την δυνατότητα, στο μέλλον (με την περαιτέρω βελτίωση των σχέσεων και της ευρωπαϊκής προοπτικής), να λειτουργήσει ως κεντρικός πολιορκητικός κριός της ελληνικής εφοδιαστικής προς την γείτονα χώρα. Μια ορθή πολιτική στο θέμα μπορεί να οδηγήσει την Χίο ή κάποιο άλλο νησί ή νησιά στην ισχυρή θέση του διαχειριστή των προϊόντων και των εισαγωγών (βλ. φτηνά τουρκικά αγροτικά προϊόντα) και των εξαγωγών (βλ. ακριβότερα καταναλωτικά προϊόντα).



Ίδια Επεξεργασία

Παράλληλα, με το νησιωτικό θαλάσσιο σύστημα, ανεξάρτητα και διασυνδεόμενα, (πιθανώς) κάποιες φορές, μπορεί να λειτουργεί μια **παράκτια ναυτιλιακή εξυπηρέτηση (ναυτιλία μικρών αποστάσεων)**[6] μεταφέροντας φορτίο από τους δρόμους στο οικολογικότερο και οικονομικότερο πλοίο. Έτσι:

[6] Η Βρετανία, η οποία διαθέτει παρόμοια γεωμορφολογικά δεδομένα με την Ελλάδα (εκτεταμένη ακτογραμμή, μικρή σχετικά ενδοχώρα), αν και το πολιτικό της σύστημα δεν επιτρέπει κρατικές ενισχύσεις και εμπλοκή σε θέματα μεταφορών και ανταγωνισμού, αποφάσισε πρόσφατα να αναπτύξει και να ενισχύσει με **£1** εκατ. ένα παράκτιο σύστημα θαλασσίων μεταφορών (short sea shipping) που θα ενώσει 21 λιμένες της (Eye for Transport, 2005)

- στην περίπτωση που οι σιδηροδρομικές μεταφορές δεν αναλάβουν το ρόλο τους, ένα θαλάσσιο δρομολόγιο με συμβατικά TEU σε 6-7 ηπειρωτικούς λιμένες που απέχουν μεταξύ τους κατά μέσο όρο περίπου 140-180 ναυτικά μίλια θα μπορούσε, αν υπήρχαν αξιόπιστες και οικονομικές λιμενικές εξυπηρετήσεις, να εγκαινιαστεί με επιτυχία. Αυτοί οι λιμένες θα μπορούσαν να είναι οι: Αλεξανδρούπολη ⇨ Θεσσαλονίκη ⇨ Βόλος ⇨ Ικόνιο ⇨ Καλαμάτα ⇨ Πάτρα ⇨ Ηγουμενίτσα.
- στην περίπτωση που οι σιδηροδρομικές μεταφορές προσφέρουν ικανοποιητικές υπηρεσίες και ανταγωνιστικούς ναύλους, ένα θαλάσσιο δρομολόγιο με small containers θα μπορούσε να ικανοποιήσει τους ηπειρωτικούς εκείνους λιμένες χωρίς σιδηροδρομική σύνδεση όπως π.χ.: Καβάλα ⇨ Κύμη ⇨ Λαύριο ⇨ Άργος ⇨ Γύθειο ⇨ Κυλλήνη ⇨ Πρέβεζα.

Τα ανωτέρω δρομολόγια με την χρήση μεταφορικών πληροφοριακών συστημάτων μπορούν να συνδυαστούν τόσο μεταξύ τους όσο και με τα αντίστοιχα νησιωτικά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 11

Βιβλιογραφία στην Ελληνική Γλώσσα

Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών (ΕΕΣΥΜ), *Εθνικό Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων*, Αθήνα, 1997

Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου & Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών, *Πολιτικές & Μέτρα για την Ζήτηση Εμπορευματικών Μεταφορών*, Αθήνα, 2000

Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, *Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Νοτίου Αιγαίου 2000-2006*, Ερμούπολη - Σύρου, Μάρτιος, 1999

Σπιλάνης Ι., Σπυριδωνίδη Η., Μησαηλίδη Ν., *Προσπελασιμότητα στα νησιά του Αιγαίου*, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μυτιλήνη, 2003

Τσαμπούλας Δ., *Ο ρόλος του ελληνικού λιμενικού συστήματος στην ανάπτυξη των θαλασσίων αυτοκινητόδρομων στη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και στο Αιγαίο Πέλαγος*, 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων, Έκδοση Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π., Αθήνα, 24-27/11/2003

Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών, «*Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του ελληνικού διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών - Εθνικό Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων*», Αθήνα, Φάση Α: 04/11/2002 & Φάση Β': 12/05/2003

Βιβλιογραφία στην Αγγλική Γλώσσα

Coccosis H., Maritime transportation networks in the Mediterranean: Island and isolation, Proceedings - Integration The Greater European Spaces, European Regional Planning, no. 65, Thessalonica, 25-26 June 2001, Council of Europe Publishing, Strasbourg, 2002

European Commission, *COST 339 - Small Containers*, Final Report of the Action, Energy and Transport Directorate General, European Commission, 2000

Sambracos E., Paravantis J. A., Tarantilis C. D. & Kiranoudis C. T., *Dispatching of small containers via coastal freight liners: The case of the Aegean Sea*, European Journal of Operational Research, Vol. 152, Issue 2 , pp. 365-381, January 2004

Tsamboulas D., Kapros S., *Freight village evaluation under uncertainty with public and private financing*, Transport Policy, vol. 10, issue 2, pp. 141-156, April 2003

Ελληνικός Τύπος

ΚΕΡΔΟΣ, 2004: *Τα κριτήρια επιλογής των αποθηκευτικών χώρων*, 31/7/2002

ΥΠΟΔΟΜΗ, *Αποθηκευτικοί χώροι και logistics Ολυμπιακών διαστάσεων*, 31/7/2002

Ξένος Τύπος

Eye for Transport, *£1m grant supports short-sea initiative at Associated British Ports' Port of Teignmouth*, 07/04/2005

Νομοθετικά Κείμενα

Νόμος 2742/99 «Χωροταξικός Σχεδιασμός & Αειφόρος Ανάπτυξη»

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.[7] Ηπείρου : ΦΕΚ 1451 / Β / 6.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Στερεάς Ελλάδας : ΦΕΚ 1469 / Β / 9.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Ελλάδας : ΦΕΚ 1470 / Β / 9.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Αν. Μακεδονίας και Θράκης : ΦΕΚ 1471 / Β / 9.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Δυτικής Μακεδονίας : ΦΕΚ 1472 / Β / 9.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Βορείου Αιγαίου : ΦΕΚ 1473 / Β / 9.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Θεσσαλίας : ΦΕΚ 1484 / Β / 10.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Πελοποννήσου : ΦΕΚ 1485 / Β / 10.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Κρήτης : ΦΕΚ 1486 / Β / 10.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Νοτίου Αιγαίου : ΦΕΚ 1487 / Β / 10.10.2003,

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Ιονίων Νήσων: ΦΕΚ 56 / Β / 19.01.2004

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Κεντρικής Μακεδονίας: ΦΕΚ 218 / Β / 06.02.2004

[7] Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.)

Κεφαλαιο 12

Συμπερασματα

Το θέμα της παρούσας διδακτορικής διατριβής εντάσσεται στην διαδικασία της ευρύτερης θεωρητικής και οικονομικής διεύρυνσης της σχέσης των λιμένων στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ωστόσο, η διατριβή εστιάζεται σε ένα πιο ειδικό και πιο σύγχρονο αντικείμενο: στην σχέση των σύγχρονων λιμενικών λειτουργιών καθώς και της εφοδιαστικής στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ο λιμένας πλέον δεν αποτελεί μια συμβατή υποδομή μεταφορών, αντικείμενο το οποίο έχει εξεταστεί ενδελεχώς από την διεθνή επιστημονική κοινότητα. Ο σύγχρονος λιμένας της τέταρτης γενεάς, είναι ένας πόλος ανάπτυξης, ένα μέσο διάχυσης της ανάπτυξης και αύξησης της επιχειρηματικότητας, ένας κόμβος καινοτομίας, γνώσης, περιβαλλοντικής προστασίας κ.ο.κ.. Ο καθοριστικός και ρυθμιστικός ρόλος των λιμένων στην διαδικασία διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας καθιστά τα σύγχρονα αυτά σημεία διεπαφής της θάλασσας και του εδάφους, σημεία αυξημένου ενδιαφέροντος, για όλους τους εμπλεκόμενους: μεταφορείς, παραγωγούς, εμπόρους, εργαζόμενους, πολιτικούς, κατοίκους των πόλεων - λιμένων. Ίσως για πρώτη φορά στην ιστορία οι λιμένες και κυρίως οι λιμενικές λειτουργίες τους, επηρεάζουν τόσο σύνθετα και πολύπλευρα την αναπτυξιακή φυσιογνωμία των περιοχών που τους φιλοξενούν. Αυτή την σχέση καλείται να ανακαλύψει και να αποσαφηνίσει η παρούσα διατριβή.

Συνοψίζοντας τα αποτελέσματα των κεφαλαίων που προηγήθηκαν, μπορούμε να καταλήξουμε στα εξής:

Ένας μεγάλος αριθμός των θεωριών της περιφερειακής ανάπτυξης, στο πέρασμα των χρόνων, εντάσσει είτε άμεσα είτε έμμεσα, τους λιμένες ως στοιχείο που συμβάλει στην αναπτυξιακή προοπτική και στην μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων. Την στενή αυτή σχέση υποστηρίζουν μία σειρά επιστημόνων της οικονομίας, της περιφερειακής ανάπτυξης, της γεωγραφίας, της πολεοδομίας και της χωροταξίας. Η σύγχρονη βιβλιογραφία ενισχύει την τεκμηρίωση αυτή με νέα δεδομένα, αξιοποιώντας την επιστήμη της εφοδιαστικής και αναλύοντας σειρά μελετών - περίπτωσης και σχετικής εμπειρίας. Η θεωρία - βάση πάνω στην οποία στηρίζεται η τεκμηρίωση της σχέσης των σύγχρονων λιμενικών λειτουργιών και της περιφερειακής ανάπτυξης περιεκτικά εμπεριέχεται στις:

- θεωρίες σχετικά με την συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη των **υποδομών**, και συγκεκριμένα εκείνων που σχετίζονται με τις **μεταφορές (υποδομές μεταφορών)**,
- θεωρίες της περιφερειακής ανάπτυξης μέσω της ενεργοποίησης του **εμπορίου**,

- θεωρίες της χωρικής κατανομής των οικονομικών δραστηριοτήτων (π.χ. **ο λιμένας ως πόλος ανάπτυξης**)
- θεωρίες που συμπεριλαμβάνουν τους λιμένες ως προϋπόθεση για την ενίσχυση **προωθητικών βιομηχανιών. Ωστόσο, σήμερα και για πρώτη φορά, η ίδια η λιμενική δραστηριότητα (λιμενική βιομηχανία) θεωρείται ως αυτοτελής «προωθητική βιομηχανία» (διττός ρόλος)**,
- θεωρίες για **την ενδογενή ανάπτυξη**, καθώς σειρά μελετών περίπτωσης (case studies) και σχετικές αναλύσεις έχουν αποδείξει ότι οι λιμένες ενεργοποιούν την ανάπτυξη από τα κάτω προς τα πάνω, ενισχύουν την τοπική επιχειρηματικότητα, μπορούν να αποτελέσουν ακόμα και τον βασικό φορέα διαχείρισης μιας τοπικής - περιφερειακής συστάδας (cluster) κ.α.
- θεωρίες για την **καινοτομία** και τις **τεχνοπόλεις**. Η σύγχρονη λιμενική και εφοδιαστική διαχείριση απαιτεί υψηλή τεχνολογία τόσο στον κλάδο της πληροφορικής όσο και στον κλάδο των φορτοεκφορτώσεων και της διαχείρισης των εμπορευμάτων. Ο κλάδος της λιμενικής και εφοδιαστικής βιομηχανίας απασχολεί σήμερα έναν εξαιρετικά μεγάλο όγκο του παγκόσμιου κλάδου της έρευνας και τεχνολογίας, αναπτύσσοντας ολοένα και περισσότερα καινοτόμα συστήματα διαχείρισης. Τέλος, ο όγκος των πληροφοριών που διεκπεραιώνονται μέσα από τον λιμένα αποτελούν πολύτιμη πηγή γνώσης, γνώση η οποία μετεξελίσσεται σήμερα, σε υψηλής αξίας εμπορικό προϊόν.
- θεωρίες για την **αειφορία**, καθώς οι λιμένες είτε μέσα από την προαγωγή της δραστηριότητάς τους ενισχύουν τα φιλοπεριβαλλοντικά μέσα μεταφοράς (πλοίο και σιδηρόδρομο), είτε μέσα από τις διαδικασίες και πρακτικές της εφοδιαστικής εξορθολογίζουν τις εμπορευματικές ροές, παρασκευάζουν τις βέλτιστες ποσότητες προϊόντων για κατανάλωση κ.ο.κ.

Οι διαφορετικές προσεγγίσεις και οι κριτικές στις θεωρίες αυτές μπορούν να προκαλούν σύγχυση, για το μέγεθος, την ικανότητα, την δυνατότητα αλλά και την ποιοτική συμβολή των λιμένων και των εφοδιαστικών υπηρεσιών στην περιφερειακή ανάπτυξη, ωστόσο ξεκάθαρη είναι θετική συμμετοχή τους στην διαδικασία αυτή (Κεφάλαιο 1).

Ειδικότερα, όσον αφορά το σημαντικό θέμα των υποδομών, η θεωρία που αναπτύσσεται για το θέμα θεωρεί ότι η παροχή υποδομών δεν είναι a priori λύση για την οικονομική - περιφερειακή ανάπτυξη. **Πλήθος ερευνητών και οικονομετρικές μελέτες καταλήγουν στην συντριπτική τους πλειοψηφία στο θετικό συσχετισμό μεταξύ της οικονομικής επίδοσης και της ύπαρξης της υποδομής μεταφορών (δρόμοι, λιμένες, αεροδρόμια κ.α.)**. Ωστόσο θέματα όπως η διατίμηση της μεταφορικής υποδομής, η σχέση αιτίου και αιτιατού, το εύρος, η κλίμακα και η ποιότητα των επιπτώσεων στο χώρο είναι θέματα που δεν απατώνται με σαφήνεια. Παράλληλα, όλο και πιο συχνά μελέτες αποδεικνύουν ότι η κατασκευή μιας νέας υποδομής μπορεί στην ουσία να καθυστερήσει την ανάπτυξη στην περιφέρεια ή στην χώρα καθώς τα χρήματα που επενδύονται σε αυτήν θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την ενίσχυση (πιο αποδοτικών) ιδιωτικών επενδύσεων, για την μείωση των επιτοκίων ή των φόρων που μειώνουν την αποδοτικότητα της ιδιωτικής

επένδυσης, για την ενίσχυση της διοικητικής (ιδιωτικής και κρατικής) αποτελεσματικότητας (Κεφάλαιο 2).

Ειδικότερα, οι **λιμένες**, ως υποδομή μεταφορών, θεωρούνται από πολλούς μελετητές ως ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία της περιφερειακής ανάπτυξης καθώς ιστορικά, υπάρξει ένας **στενός συσχετισμός μεταξύ της αύξησης σε ζήτηση για την κυκλοφορία φορτίου και επιβατών και της οικονομικής ανάπτυξης, όπως αυτή μετριέται από το Α.Ε.Π.**. Οι λιμένες άλλωστε είναι εκείνες οι υποδομές μεταφορών που μπορούν να εξασφαλίσουν μεγάλου όγκου φορτία, τα περισσότερα από οποιαδήποτε άλλη υποδομή μεταφορών, κυρίως στην αγορά των εισαγωγών - εξαγωγών. Επίσης, πολλές μελέτες περίπτωσης (case studies) αποδεικνύουν ότι οι λιμένες ευθύνονται για την ενεργοποίηση του ιδιωτικού κεφαλαίου, την διάχυση της ανάπτυξης, άλλες ότι απλώς την ανακατανέμει. Ωστόσο πέρα από την συζήτηση για τον τρόπο και την μέθοδο μέτρησης των επιπτώσεων μιας μεταφορικής - λιμενικής υποδομής και κατ' επέκταση της αξιοπιστίας των αποτελεσμάτων, μια σειρά ερωτημάτων θέτουν σε αμφισβήτηση την πάγια θέση Οργανισμών (βλ. Ο.Ο.Σ.Α., Παγκόσμια Τράπεζα κ.ο.κ.), πολιτικών και ερευνητών για την θετικά ενεργητική επιρροή των μεταφορικών υποδομών και κατ' επέκταση των λιμένων στην περιφερειακή ανάπτυξη.

Στο σημείο αυτό η συζήτηση επεκτείνεται όχι τόσο στην ύπαρξη ή όχι μιας υποδομής μεταφορών αλλά στην παρουσία ή όχι **δικτύων μεταφορών** (φυσικών και άυλων) και στο τρόπο και το επίπεδο σύνδεσης των μεταφορικών υποδομών μεταξύ τους (συμπληρωματικότητα των δικτύων, συνεκτικότητα, προσπελασιμότητα, πυκνότητα), στο **είδος της υποδομής μεταφορών** (άλλες επιπτώσεις παράγουν οι δρόμοι, άλλες οι λιμένες), στην **σημασία του κόστους μεταφορών** στο συνολικό κόστος ενός προϊόντος [που συνεχώς συρρικνώνεται προς όφελος άλλων εξόδων όπως το διοικητικό-εφοδιαστικό (logistics cost)], στην **περιβαλλοντικο-οικονομική διάσταση** που προκαλούν οι υποδομές μεταφορών και οι μεταφορές γενικότερα, στο εύρος της διάχυσης της ανάπτυξης και κυρίως στις **επιπτώσεις στο εργατικό δυναμικό** (οι υποδομές μεταφορών λειτουργούν ως αγωγός που συντηρεί και φέρνει νέο εργατικό δυναμικό στην περιφέρεια ή ως αγωγός που διευκολύνει την έξοδο του υφιστάμενου;), στην σημασία των **προσδοκιών** που προκαλούν οι μεταφορικές επενδύσεις στα ιδιωτικά κεφάλαια, στην επίπτωση που έχει η προσθήκη ενός επιπλέον Ευρώ υποδομής μεταφορών σε οικονομίες οι οποίες διαθέτουν σχετικό απόθεμα κ.ο.κ.

Η συζήτηση αυτή, δεν έχει ολοκληρωθεί. Ωστόσο έχουν ήδη προκύψει κάποια συμπεράσματα που ενισχύουν την επιστημονική άποψη του περιορισμού της σημαντικότητας που δίδεται, κυρίως από τους πολιτικούς και τους διαχειριστές των πόρων, στις υποδομές μεταφορών. Η άυλη αξιοποίηση τους, η σχέση τους με τους άμεσους χρήστες τους (τα μεταφορικά μέσα), η καινοτομία στον κλάδο, η ενίσχυση της διασύνδεσης των υφιστάμενων υποδομών και όχι η κατασκευή νέων είναι μερικές από τις προτάσεις των νέων θεωριών. Ιδιαίτερα το θέμα της διαχείρισης της πληροφορίας που πηγάζει από τις μεταφορές αναδεικνύεται ως πρωταρχικό για την ορθολογικότερη αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών (Κεφάλαιο 3).

Αυτό αποδεικνύεται και στην συνέχεια με την ανάπτυξη επιστημονικών θέσεων σχετικά με τα μεταφορικά μέσα και τη διαχείριση τους για την εξυπηρέτηση του ταχύτατα αναπτυσσόμενου μεταφορικού φόρτου. Η παγκοσμιοποιημένη οικονομία και παραγωγή έχουν δημιουργήσει νέα πρότυπα και αυξημένες ανάγκες για μεταφορές. Ο νέος κλάδος

της εφοδιαστικής (logistics) ήρθε να βελτιστοποιήσει της παραγωγικές, διοικητικές, μεταφορικές κ.ο.κ. διαδικασίες προς όφελος του επιχειρηματικού κέρδους και ως αποτέλεσμα του ανταγωνισμού. Η συνολική διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας επιτρέπει στο πιο σφικτό-αυστηρό έλεγχο των διαδικασιών, τον περιορισμό των άσκοπων ενεργειών, στην διαρκή εξεύρεση της πιο συμφέρουσας λύσης. Συμφέρουσας λύσης και για τις μεταφορές. Η μεγαλύτερη ανάγκη για ταχύτερες και περισσότερες μεταφορικές διαδρομές σε όλο και περισσότερους διαφορετικούς προορισμούς αποτελεί ένα γρίφο, ο οποίος όμως δεν λύνεται μόνο από αυτούς που ασχολούνται αποκλειστικά με τα θέματα των μεταφορών. Η επιστήμη των προβλέψεων, η συνεκτική παραγωγή, η ορθολογική διαχείριση των αποθεμάτων, η περιφερειακή διάχυση της παραγωγής και αποθήκευσης, η «*αποθήκευση στην κίνηση*», είναι μερικά από τα εργαλεία του περιορισμού των άσκοπων μεταφορικών ροών. Μεταφέρονται όσα πραγματικά καταναλώνονται. Επιπλέον, η διαχείριση των εμπορευματικών ροών μέσα από την γνώση της «*πληροφορίας των μεταφορών*» μπορεί να οδηγήσει σε συνεργασίες και πλήρη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων των οικονομιών κλίμακας. Τέλος, οι συνδυασμένες μεταφορές επιτυγχάνουν να αξιοποιήσουν από κάθε μεταφορικό μέσο τα πλεονεκτήματά του προς όφελος (δηλ. μείωση) του συνολικού μεταφορικού κόστους. Κομβική είναι η συμβολή στο σημείο αυτό, αρχικά της μοναδοποίησης (containerization) και δευτερευόντως των σημείων μεταφόρτωσης, συμπεριλαμβανομένων φυσικά και των θαλάσσιων λιμένων. Τα σημεία αυτά για να είναι αποδοτικά οφείλουν να παρέχουν ποιοτική, αξιόπιστη και οικονομική μεταφόρτωση. Να εμπλουτίσουν τις υπηρεσίες τους με υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας της εφοδιαστικής. Να γίνουν όσο το δυνατόν απαραίτητα σε ένα επιχειρηματικό περιβάλλον που εύκολα αλλάζει σχεδιασμό και στρατηγική. Αυτή είναι και η πρόκληση για τους λιμένες σήμερα. Η ένταξή τους στους κρίκους όλο και περισσοτέρων εφοδιαστικών αλυσίδων, ως αξιόπιστοι, ποιοτικοί και οικονομικά συμφέροντες συνεργάτες. (Κεφάλαιο 4).

Ποια είναι όμως πραγματικά η θέση των λιμένων σήμερα; Από ποιους επηρεάζονται και ποιες είναι οι προοπτικές τους (και εν τέλει η συμβολή τους) στο νέο επιχειρηματικό περιβάλλον; Ο αριθμός των παραγόντων που τους επηρεάζουν, μακρύς. Πρωταγωνιστικό ρόλο παίζουν οι φορείς άσκησης εξουσίας και οι φορείς που διαχειρίζονται τους πόρους που κατευθύνονται στις μεταφορές ή / και τις υποδομές τους. Ο κλάδος των μεταφορών, ο ιστορικά παλαιότερος διεθνοποιημένος κλάδος της οικονομίας, επηρεάζεται από μια σειρά διεθνών οργανισμών, μεταξύ των οποίων, στην περίπτωση της Ελλάδας και της Ευρώπης, η Ευρωπαϊκή Ένωση. Ακόμη πιο ιδιαίτερα ο κλάδος της ναυτιλίας και των λιμένων επηρεάζεται και από τις πολιτικές του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού. Ο ανταγωνισμός των διεθνών οργανισμών και η επιθυμία τους να έχουν ρόλο αλλά και ο ανταγωνισμός των εθνικών πολιτικών, έχει πολλές φορές ως θύματα τις ίδιες τις μεταφορές. Το αποτέλεσμα της έως τώρα πολιτικής είναι να εμφανίζονται ιδιαίτερα ενισχυμένες οι ρυπογόνες και ακριβές σε κόστος οδικές και αεροπορικές μεταφορές σε αντίθεση με τις πιο φιλοπεριβαλλοντικές και φτηνότερες σε κόστος σιδηροδρομικές και ναυτιλιακές μεταφορές, που περιορίζουν όλο και περισσότερο το ποσοστό τους στην συνολική μεταφορική αγορά. Η μη εσωτερίκευση του πραγματικού κόστους των οδικών και αεροπορικών μεταφορών και η πριμοδότηση τους μέσω νέων υπερμεγεθών έργων υποδομής, είναι οι δύο βασικότεροι λόγοι παραγωγής αυτού του φαινομένου. Ωστόσο, στα νέα δεδομένα, η έλλειψη των προϋποθέσεων διασύνδεσης των μέσων φαντάζει ως ο πιο σημαντικός παράγοντας της ανισομερούς

ανάπτυξης. Αυτοί οι λόγοι προστίθενται στην περαιτέρω τεκμηρίωση των απόψεων που θέτουν προβληματισμούς για την οικονομική-περιφερειακή επίπτωση των μεταφορών γενικότερα. (Κεφάλαιο 5).

Οι θαλάσσιοι λιμένες, «*κοιτάζοντας μόνο προς την θάλασσα*», ακολούθησαν στο πέρασμα των χρόνων την ρότα της ναυτιλιακής αγοράς. Η σταδιακή αύξηση του θαλάσσιου μεταφερόμενου όγκου (σημ. αναλογικά μικρότερη σε σχέση με τα άλλα μέσα, όπως προαναφέρθηκε), η σταδιακή αύξηση του μεγέθους των πλοίων, η σταδιακή εξάπλωση του θαλασσίου εμπορίου (νέοι λιμένες) οδήγησαν την λιμενική βιομηχανία σε έναν έντονο ανταγωνισμό, που εστιάστηκε κυρίως στην προσέλκυση πελατείας στην βάση μιας απλόχερης προσφοράς υποδομών, νέων προβλητών, νέων γερανών, φτηνότερων τιμολογίων. Η κρατική ενίσχυση ήταν (και είναι σε πολλές περιπτώσεις) επιβεβλημένη. Υψηλά ποσά κατευθύνθηκαν σε λιμενικές υποδομές, πολλές από τις οποίες αναμένουν ακόμη και σήμερα πλοία και ιδιωτικές επενδύσεις που θα αναζωπύρωναν την τοπική οικονομία. Άλλες πάλι ασφυκτιούν από φορτία και ζητούν να επιχωματώσουν και άλλη θαλάσσια έκταση, να διανοιχτούν και άλλα φαρδύτερα και βαθύτερα παραθαλάσσια κανάλια. Ο παγκόσμιος ανταγωνισμός εστιάζεται σε τρεις περιοχές. Στην μπλε μπανάνα (Βρετανία, Γαλλία, Βέλγιο, Γερμανία), στην Νοτιανατολική Ασία (Χονγκ - Κονγκ, Σιγκαπούρη) και Ανατολικές Ακτές των Η.Π.Α. Η επιλογή των λιμένων από φορτωτές και ναυτιλιακές υπηρεσίες είναι ένα σύνθετο θέμα αλλά εστιάζεται κυρίως στο κόστος. Η αλλαγή όμως της δομής του εμπορίου και η ανάληψη του ελέγχου των εμπορευματικών ροών από τους logistics managers αναδεικνύει ότι το «*πόσο στοιχίζει;*» δεν είναι η πρώτη ερώτηση του διαχειριστή ενός μεταφερόμενου προϊόντος. Αντίθετα το «*πότε;*» αντικατοπτρίζει την επιθυμία του να γνωρίζει με αξιοπιστία και ακρίβεια την χρονική δέσμευση του προϊόντος του από τα μέσα και τις υποδομές. Η ταχύτητα μπορεί να παίζει ουσιαστικό ρόλο σε μια μεγάλη κατηγορία ευπαθών και μικρής διάρκειας ζωής προϊόντων, όμως στον μεγαλύτερο όγκο των μεταφερόμενων προϊόντων, ο παράγοντας αυτός δεν είναι κυρίαρχος. Έτσι, με την αξιόπιστη γνώση του «*πότε;*» ο logistics manager μπορεί να σχεδιάσει την εφοδιαστική του αλυσίδα με τρόπο τέτοιο ώστε να έχει άμεση ανταπόκριση στην αγορά, ακόμα και αν χρησιμοποιεί το πιο αργό μέσο (όπως είναι το πλοίο). Η προοπτική αυτή έδωσε πλέον μια νέα ώθηση στην ναυτιλία και την λιμενική βιομηχανία, και ιδιαίτερα στις λιμενικές εκείνες επιχειρήσεις που αντιλήφθηκαν ότι «*για να βλέπεις καλύτερα προς την θάλασσα, πρέπει πρώτα να δεις την στεριά*». (Κεφάλαιο 6).

Έτσι, η νέα θεωρητική διερεύνηση εστιάζεται στο θέμα της «*κεντρικότητας του λιμένα*» και της «*ενδοχώρας*» του. Μελετητές αναπτύσσουν θεωρίες για το εύρος εξυπηρέτησης των λιμένων, για την σχέση του λιμένα με την άμεση και την ευρύτερη του ενδοχώρα. Οι μελέτες περίπτωσης αλλά και σχετικές έρευνες δεν μπορούν να τυποποιήσουν αυτή την σχέση. Υπάρχουν περιοχές με λιμένες οι οποίες εξυπηρετούνται από άλλους απόμακρους λιμένες, υπάρχουν λιμένες με αγαστή σχέση με τις πόλεις που τους περιβάλλουν, υπάρχουν λιμένες που δυσχεραίνουν την ανάπτυξη της πόλης, της περιφέρειας και της ζωής των κατοίκων. Έτσι, το νέο ερώτημα και η νέα θεωρητική διερεύνηση προσπαθεί να ανακαλύψει στα νέα δεδομένα την ικανοποίηση του εξής τριπτύχου : επιχειρηματική ανάπτυξη των λιμενικών επιχειρήσεων, ικανοποίηση του αυξανόμενου μεταφερόμενου όγκου και των εφοδιαστικών αλυσίδων που το κατευθύνουν, ολοκληρωμένη ανάπτυξη σε περιφερειακό, τοπικό, εθνικό επίπεδο.

Η απάντηση έρχεται από μια σύγχρονη θεωρία και πολιτική που ακούει στο όνομα της «***διαχείρισης της δυνατότητας πρόσβασης του θαλάσσιου λιμένα από εδάφους***». Αυτή η θεωρία μπορεί να μεταφραστεί σε πολιτική η οποία μπορεί να συγκεκριμενοποιηθεί σε μια σειρά ενεργειών, όπως:

- Πιέσεις προς εκείνους τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την **σύνδεση του λιμένα με σιδηρόδρομους και ποταμόπλοια** (όπου αυτά έχουν την δυνατότητα να πλέουν). Σημειώνεται και πάλι ότι η ανάγκη ενίσχυσης της δικτύωσης του λιμένα με την ενδοχώρα δεν μεταφράζεται αυτόματα με την κατασκευή νέων τεχνικών υποδομών. Π.χ. η χρησιμοποίηση σύγχρονων μέσων, η αρτιότερη ρύθμιση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η τήρηση των δρομολογίων, η προτεραιότητα που μπορεί να δοθεί σε μια εμπορική αμαξοστοιχία είναι πολιτικές που προσφέρουν περισσότερο από την δημιουργία μια νέας σιδηροδρομικής γραμμής.
- Η δημιουργία «***Λιμένων Γνώσης***» **(Brain Ports)**. Οι λιμένες έχουν το πλεονέκτημα σε ένα διάσπαρτο και χαώδες εμπορικό περιβάλλον να αποτελούν ελάχιστα σημεία σύγκλισης, έστω και για λίγο, μεγάλου όγκου εμπορευμάτων και κατ' επέκταση πληροφοριών. Η συμβολή της τεχνολογίας της πληροφορικής σε συνδυασμό με τις τεχνικές της εφοδιαστικής (διαχείρισης αποθεμάτων, κυκλοφοριακών ροών, κ.α.) δίνουν στους λιμένες ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στην δυναμική αγορά της κοινωνίας της πληροφορίας (information society) αλλά και της καινοτομίας (innovation). Έτσι, οι λιμένες εκτός από κόμβοι μεταφοράς εμπορευμάτων μπορούν να μετεξελιχθούν σε κόμβους πληροφοριών, ιδιαίτερα αναγκαίους για τον εξορθολογισμό των μεταφορικών ροών, τις συνδυασμένες μεταφορές, την ικανοποίηση των εφοδιαστικών συστημάτων κ.ο.κ..
- Η στελέχωση του λιμένα με ευέλικτο, υψηλά εκπαιδευμένο και **διαρκώς καταρτισμένο προσωπικό**. Ο εργαζόμενος στις λιμενικές επιχειρήσεις οφείλει να γνωρίζει όχι μόνο το αντικείμενο της απασχόλησής του αλλά και την θέση του στην εφοδιαστική αλυσίδα. Επίσης η ταχύτατη εισαγωγή της τεχνολογίας σε όλους τους τομείς απαιτεί εργαζόμενους με ικανότητες χειρισμού εξελιγμένων τεχνολογικών συστημάτων και με ικανότητες εξοικείωσης.
- Η βελτίωση της σχέσης του λιμένα με το αστικό συγκρότημα που συνήθως το περιβάλλει με την εφαρμογή **προγραμμάτων αναγέννησης - ανάπλασης των θαλάσσιων λιμενικών μετώπων**. Η παλαιά αντίληψη της περιχαράκωσης των λιμενικών ζωνών και η σύγχρονη επιθυμία των συστημάτων ασφαλείας έρχονται σε αντίθεση με πετυχημένα παραδείγματα αρμονικής συνύπαρξης λιμένα - πόλης στον ίδιο χώρο. Ο εκτοπισμός της μιας (αστική) ή της άλλης (λιμενική) χρήσης δεν ικανοποιεί κανέναν στο τέλος. Γι' αυτό τον λόγο την περίοδο αυτή δεκάδες προγράμματα ανάπλασης πραγματοποιούνται σε ολόκληρο τον κόσμο, που στόχο έχουν την αρμονική συνύπαρξη εμπορευματικών-ναυτιλιακών και αστικών λειτουργιών, την συνεργασία λιμένα-πόλης και την τοπική ανάπτυξη με άξονα τον λιμένα.
- Η δημιουργία «***λιμενικών συστάδων***» **(port clusters)** ή **ευρύτερα «*ναυτιλιακών συστάδων*» (maritime clusters)**. Η σύγχρονη επιχειρηματικότητα, ο ανταγωνισμός αλλά και τα επιτυχημένα παραδείγματα απαιτούν από τον λιμένα κάτι παραπάνω από ποιοτικές φορτωεκφορτώσεις. Απαιτούν ολική ποιοτική

εξυπηρέτηση (total quality service). Η δημιουργία συστάδων μεταξύ των λιμένων ή μεταξύ των σχετικών με το εμπόριο, τις μεταφορές, τα logistics κ.ο.κ. επιχειρήσεων που βρίσκονται (τις περισσότερες φορές) σε γειτνίαση με τους λιμένες αποτελεί αναμφίβολα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των μεμονωμένων ανταγωνιστών του και συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη ολόκληρης της περιοχής. Ο ανταγωνισμός πλέον στην ανεπτυγμένη δυτική Ευρώπη αλλά και στις Η.Π.Α. πραγματοποιείται μεταξύ συστάδων, ενώ η τοπική διοίκηση έχει ως κεντρικό άξονα πολιτικής τον λιμένα και τις δραστηριότητές του.

Σε θεωρητικό επίπεδο τέλος, τρία είναι τα σημαντικότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάγνωση της επιστημονικής βιβλιογραφίας για το θέμα της ανάπτυξης των λιμένων σε σχέση και με την γενικότερη ανάπτυξη (και την περιφερειακή) και την σύγχρονη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics management):

1. Η τάση αποκλιμάκωσης του θαλάσσιου συστήματος μεταφορών και ως εκ τούτου η σταδιακή **ενίσχυση των περιφερειακών λιμένων**, εκείνων όμως των λιμένων που θα αντιληφθούν άμεσα και σε βάθος την έννοια της εφοδιαστικής και θα επενδύσουν σε πολιτικές πρόσβασης από εδάφους.

2. Η τάση μετατροπής των λιμένων από σημεία μεταφόρτωσης σε (πλήρη ή μερικά) σημεία παροχής προστιθέμενων υπηρεσιών εφοδιαστικής. Δηλ. η μετατροπή τους από Συμβατικούς Λιμένες σε **Logistics Ports**. Οι λιμένες αυτοί συνήθως δεν εξυπηρετούν την δική τους ενδοχώρα άλλα άλλες περιοχές στην απόμακρη εξωχώρα.

3. Η τάση ανάπτυξη ενός δικτύου «***εσωτερικών τερματικών***» ή «***εσωτερικών λιμένων***», το σημαντικότερο θέμα που προκύπτει από την ανάπτυξη της σχέσης του λιμένα με τον χώρο. Στην αρχή με τα Εσωτερικά Τερματικά στην συνέχεια με τους Εσωτερικούς Λιμένες οι θαλάσσιοι λιμένες εμφανίζονται να συμμετέχουν είτε άμεσα είτε έμμεσα στην ανάπτυξη ενός εκτεταμένου δικτύου υποδομών της εφοδιαστικής στην ενδοχώρα. Τόσο τα πρακτικά θέματα της μείωσης της συμφόρησης στις προβλήτες, όσο και τα πιο ουσιαστικά θέματα που σχετίζονται με το επίπεδο εξυπηρέτησης των πελατών στο πλαίσιο της εφοδιαστικής και των συνδυασμένων μεταφορών, έχουν μετατοπίσει προσφάτως το βάρος των λιμενικών επενδύσεων, σημαντικών θαλάσσιων λιμένων, στην ενδοχώρα. Η ορθή χωροταξική ένταξη ενός εσωτερικού λιμένα στο σύστημα, η διασύνδεσή του με φυσικά και άυλα δίκτυα, η αξιοποίηση της τεχνολογίας των μεταφορτώσεων, η χρήση σύγχρονων ηλεκτρονικών συστημάτων εφοδιαστικής, προβλέπεται να βελτιστοποιήσουν τις διαδικασίες που σχετίζονται με τις μεταφορές, τις αστικές διανομές, την αποθήκευση κ.α. Η διαδικασία αυτή έχει ως αποτέλεσμα την συμπίεση του κόστους του προϊόντος και ως εκ τούτου αυξάνονται οι πιθανότητες για φτηνότερες εισαγωγές και εξαγωγές και φυσικά αυξάνονται και οι ανάγκες για θαλάσσιες λιμενικές υπηρεσίες.

Έτσι, η αποδεδειγμένη από πολλούς ερευνητές θετική συνεισφορά **τόσο των θαλάσσιων λιμένων** στην αναπτυξιακή διαδικασία μιας περιφέρειας από την μια **όσο και των logistics** στην παραγωγική διαδικασία και την οικονομία γενικότερα, από

την άλλη, είναι φυσικό να δημιουργούν τις προϋποθέσεις για περαιτέρω ενίσχυση της ανάπτυξης και της μείωσης των περιφερειακών ανισοτήτων, από την στιγμή που οι δύο αυτοί παράμετροι συνεργάζονται.

Ακαδημαϊκοί, επιχειρηματίες της ναυτιλίας, των λιμενικών υπηρεσιών, της εφοδιαστικής προσπαθούν σήμερα να ανακαλύψουν το επίπεδο της σχέσης, το εύρος των αποτελεσμάτων της συνεργασίας, τον ακριβή αντίκτυπο στην οικονομία και την περιφερειακή ανάπτυξη. Ο αριθμός των περιπτωσιακών μελετών έως σήμερα δεν μπορεί να τεκμηριώσει απόλυτα την υπόθεση, ενώ οι περισσότερες μελέτες εστιάζονται στην ανεπτυγμένη λιμενικά και εφοδιαστικά Δυτική Ευρώπη. (Κεφάλαιο 7).

Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα διατριβή, προσπάθησε κατ' αρχήν να περιγράψει συνοπτικά τον κλάδο των μεταφορών και της εφοδιαστικής στην **Ελλάδα**. Ακόμα πιο συνοπτικά, τα συμπεράσματα κάνουν λόγο για πολύ-αρμοδιότητα και πολυνομία στον κλάδο που εμποδίζουν την ελεύθερη, στο μέσο κοινοτικό πρότυπο, παροχή μεταφορικών και εφοδιαστικών υπηρεσιών. Ο κλάδος των μεταφορών είναι από τους πιο ταχύτατα αναπτυσσόμενους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, αυξάνοντας ολοένα την συμμετοχή του στην εθνική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία. Η συμβολή της ναυτιλίας σε αυτό το επίπεδο για πολλά έτη είναι καθοριστική. Οι μεταφορές έχουν έναν από τους υψηλότερους ετήσιους ρυθμούς παραγωγικότητας, από όλους τους υπόλοιπους κλάδους εργασίας. Ένα σημαντικό τμήμα του εργατικού πληθυσμού, κυρίως του ανδρικού, ασχολείται με τον κλάδο κυρίως στο λεκανοπέδιο της Αττικής. Τώρα όσον αφορά τις υποδομές οι περιορισμένοι πόροι, με την ουσιαστική συμβολή των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, κατευθύνονται από τους πολιτικούς κατ' αποκλειστικότητα στους δρόμους, ενώ τα τελευταία χρόνια και το ιδιωτικό κεφάλαιο, με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες, έχει εμπλακεί στην δημιουργία υποδομών μεταφορών (βλ. αυτοκινητόδρομους και «Ελ. Βενιζέλος»). Οι αστικές συγκοινωνίες (βλ. μετρό) λόγω Ολυμπιακών, η επιτακτική ανάγκη των ασφαλών αεροπορικών πτήσεων σε ολοένα και περισσότερους τουριστικούς προορισμούς και η υποχρέωσή της χώρας να προσαρμόσει το σιδηροδρομικό της σύστημα στο Κοινοτικό, κατέστησαν τις λιμενικές υποδομές λιγότερες ελκυστικές στην κρατική χρηματοδότηση. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τις πολιτικές και τον αναχρονισμό που επικρατεί στον οδικό μεταφορικό κλάδο έστρεψαν το σύνολο των ενδομεταφορών στους αυτοκινητόδρομους. Τα αποτελέσματα γνωστά: ατυχήματα, περιβαλλοντικά προβλήματα, νόθευση του ανταγωνισμού, χαμηλή ποιότητα λιμενικών υποδομών σε όλη την επικράτεια.

Τα τελευταία χρόνια ένας νέος επιχειρηματικός κλάδος εμφανίζεται στην χώρα. Στην αρχή επιφυλακτικά σήμερα ιδιαίτερα δυναμικά. Ο κλάδος των Third Party Logistics Providers. Των επιχειρήσεων δηλ. που αναλαμβάνουν να εκτελούν το σύνολο ή μέρος των εφοδιαστικών υπηρεσιών τρίτων επιχειρήσεων. Η αντίληψη της έννοιας των logistics ακόμη και σήμερα δεν είναι πλήρως κατανοητή από το σύνολο της επιχειρηματικότητας, ωστόσο οι πρώτες εταιρίες εμφανίζονται (χωρίς να αντιπροσωπεύουν και αυτές το διεθνή πρότυπο), κυρίως στην εξυπηρέτηση supermarkets διεθνών οίκων. Οι διαδικασίες logistics αρχίζουν σιγά - σιγά να υιοθετούνται από τις ελληνικές επιχειρήσεις, ο κλάδος εξαπλώνεται και σε άλλα είδη και υπηρεσίες και οι πρώτες εξειδικευμένες ιδιωτικές εγκαταστάσεις

κατασκευάζονται σε επιλεγμένες περιοχές της Αττικής και της Θεσσαλονίκης κοντά στον Ο.Λ.Π. και τον Ο.Λ.Θ.. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες δημιουργούν πρόσθετες υποδομές και τεχνογνωσία. Ωστόσο ο κλάδος προχωρεί χωρίς θεσμικό πλαίσιο, χωρίς εθνικό σχεδιασμό, χωρίς πολλές δυνατότητες, λόγω πολύ-αρμοδιότητας και διυπουργικών συγκρούσεων. Ένας νέος νόμος για τα Εμπορευματικά Κέντρα, θεσπίζεται χωρίς όμως να αντιμετωπίζει συνολικά το θέμα. Από την μεγαλύτερη πλειονότητα των εμπλεκομένων ο νόμος χαρακτηρίζεται ως ένα θετικό βήμα, αναποτελεσματικός όμως σε μεγάλο βαθμό κυρίως σε ότι αφορά την χωροθέτηση των Κέντρων αυτών και την δημιουργία ενός αποδοτικού εθνικού δικτύου εμπορευματικών μεταφορών και εφοδιαστικής. (Κεφάλαιο 8).

Η σχέση των logistics και των λιμένων στην Ελλάδα είναι ανύπαρκτη. Η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου δεν μπορεί να καυχηθεί το ίδιο και για την ποιότητα των λιμενικών της εγκαταστάσεων και υπηρεσιών. Τα προβλήματα είναι πολλά και ξεκινούν από την ανάγκη για την ύπαρξη πολλών σε αριθμό λιμένων, την ανάγκη για δύσκολα τεχνικά έργα, την υφιστάμενη κατάσταση που εμποδίζει εκτεταμένες παρεμβάσεις κ.α. Ο λιμενικός έλεγχος και σχεδιασμός, κεντροποιημένος στην αρμοδιότητα του Υ.Ε.Ν.. Η πρόσφατη σχετικά μεταβίβαση λιμενικών αρμοδιοτήτων σε επιλεγμένους Ο.Τ.Α., η ανωνυμοποίηση των 10 λιμένων και η εισαγωγή στο Χ.Α.Α. του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ. δεν περιορίζουν στο ελάχιστο τον αυστηρό κρατικό έλεγχο, έναν έλεγχο που δεν συμπεριλαμβάνει επί της ουσίας στην πολιτική του την διασύνδεση του λιμένα με τα άλλα μεταφορικά μέσα, την σύσφιξη των σχέσεων του λιμένα με την πόλη, με την περιφέρεια. Μπορεί η συζήτηση για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, να θεωρείται από πολλούς ώριμη σήμερα, κανένας όμως επενδυτής δεν θα θελήσει να αναπτύξει μεταφορικά δίκτυα εφοδιαστικής, όταν το σύνολο των λιμένων είναι ουσιαστικά αποκομμένο από το σιδηροδρομικό δίκτυο, ασχέτως αν κάποιοι ελάχιστοι από αυτούς τους λιμένες διαθέτουν σιδηροδρομικό σταθμό. Το πρότυπο άλλωστε της διοίκησης των λιμένων (κρατικός παρεμβατισμός, αδυναμία ελέγχου των τιμολογίων κ.α.), δεν ευνοεί στην ανάπτυξη τοπικών πρωτοβουλιών. (Κεφάλαιο 9).

Σε αυτό το περιορισμένο περιβάλλον ποιος είναι ο ρόλος των ελληνικών λιμένων ; ποια είναι η συνεισφορά τους στην ανάπτυξη της εθνικής, περιφερειακής και τοπικής οικονομίας ;

Μία <u>θετική</u> απάντηση στο ερώτημα αυτό θα ενδυναμώσει την θεωρητική σκέψη στην συζήτηση για το μέγεθος των <u>θετικών</u> επιπτώσεων της σύνδεσης των λιμένων και των logistics.

Για την διαπίστωση των επιπτώσεων των λιμένων και με βάση τα περιορισμένα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία επιλέχτηκαν τρεις τρόποι ανάλυσης:

- Ανάλυση της Εμπορευματικής & Επιβατικής Κίνησης των Λιμένων βάση των στοιχείων του Υ.Ε.Ν. & της Ε.Σ.Υ.Ε.
- Ανάλυση σε σχέση με το χωρικό ρόλο των λιμένων στο εθνικό & διεθνή σύστημα μεταφορών.
- Ανάλυση με βάση Περιφερειακά Χαρακτηριστικά.

Στο πρώτο επίπεδο ανάλυσης, κωδικοποιημένα, συνάγονται τα εξής πιο ενδιαφέροντα στοιχεία:

- Διαπιστώθηκε η ύπαρξη μεγάλου αριθμού λιμένων (110) με μετρίσιμη από τον Υ.Ε.Ν. και την Ε.Σ.Υ.Ε. μεταφορική ικανότητα. Εάν σε αυτούς του λιμένες προστεθούν επιπλέον 70 περίπου Πορθμεία και 60 περίπου «*λοιποί λιμένες*», το ελληνικό λιμενικό σύστημα διαθέτει κάτι λιγότερο από 250 λιμένες όλων των μεγεθών και τύπων. Σε αυτούς τους λιμένες δεν συμπεριλαμβάνονται τα αλιευτικά καταφύγια και οι τουριστικοί λιμένες. Πολλοί από τους ανωτέρω λιμένες έχουν ένα και μόνο μεγάλο πελάτη και είναι εξειδικευμένα στην εξυπηρέτηση μιας - δύο το πολύ κατηγοριών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, τσιμέντο, μεταλλεύματα κ.α.), ενώ ένας επίσης μεγάλος αριθμός λιμένων υποστηρίζει την εποχιακή κίνηση των νησιών, κυρίως σε επιβατικό επίπεδο.
- Όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, αυτές εμφανίζουν αρνητικό ισοζύγιο (1 τόνος εξάγεται 2 τόνοι εισάγονται). Το μισό της εθνικής ναυτιλιακής μεταφοράς εξυπηρετείται από τους λιμένες της Περιφέρειας Αττικής και κυρίως από τον Ο.Λ.Π. και την Ελευσίνα, πρωτίστως στο διεθνές εμπόριο, ενώ σημαντική είναι και η παρουσία του Ο.Λ.Θ. ο οποίος εξελίσσεται σε λιμένα εισαγωγών. Δυστυχώς στο επίπεδο των εγχώριων μεταφορών, εκτός της αναγκαίας εμπορικής κίνησης μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών, ελάχιστοι τόνοι (μη πετρελαϊκοί) μεταφέρονται από έναν λιμένα της ηπειρωτικής Ελλάδας σε έναν άλλο λιμένα της ηπειρωτικής Ελλάδας. Εάν στα ποσοστά της Περιφέρειας Αττικής προστεθούν τα ποσοστά της γειτονικής Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και του εξίσου γειτονικού (πετρελαϊκού) λιμένα των Αγίων Θεοδώρων (Περιφέρεια Πελοποννήσου) τότε πραγματικά η συντριπτική εμπορευματική κίνηση της χώρας, μέσω λιμένων, γίνεται από μια κεντρική ζώνη εμβαδού 100 km^2 περίπου (ένα εξάγωνο με κορυφές: Στυλίδα - Αντίκυρα - Άγιοι Θεόδωροι - Λαύριο - Αλιβέρι - Πολιτικά Ευβοίας).
- Η διαφορά που παρατηρείται μεταξύ των ετήσιων ρυθμών μεταβολής των εισαγωγών (+2,7%) και εξαγωγών (0,7%) και φυσικά το ήδη μικρό ποσοστό που εμφανίζουν οι εξαγωγές που πραγματοποιούνται από λιμένες (χωρίς να εξετάζονται άλλα ποιοτικά κριτήρια όπως π.χ. η αξία) προκαλεί αναμφισβήτητα προβληματισμό στην λιμενική βιομηχανία. Όσον αφορά τις εσωτερικές θαλάσσιες εμπορευματικομεταφορές, ο ρυθμός μεταβολής της τάξης του 3%, μπορεί να χαρακτηριστεί ως θετικός, δεν μπορεί όμως να θεωρηθεί ως ικανοποιητικός στα πλαίσια αντίστοιχων ποσοστών που παρουσιάζουν άλλες ευρωπαϊκές χώρες οι οποίες διαθέτουν μικρότερες ακτογραμμές και σαφώς μικρότερη ναυτική παράδοση.
- Τέλος, σε ότι αφορά την εμπορευματοκιβωποίηση, η οποία σχετίζεται περισσότερο με τα logistics, μόνο δύο λιμένες, ο Ο.Λ.Π. και ο Ο.Λ.Θ., φαίνεται να χειρίζονται ένα μικρό αριθμό TEU (εισαγωγές - εξαγωγές, όχι transit TEU), με βάση τα διεθνή πρότυπα και μεγέθη. Συγκεκριμένα, μόλις 550.000 (Ο.Λ.Π.) και 140.000 (Ο.Λ.Θ.) TEU κατ' έτος (μέσος όρος 1981-2002) χειρίζονται από τους δύο αυτούς λιμένες (σχέση περίπου 82% - 18%). Ωστόσο ο Ο.Λ.Π. δείχνει τα τελευταία χρόνια πολύ υψηλούς ρυθμούς σε επίπεδο χειρισμών TEU, γεγονός που υποδεικνύει την σταδιακή χρησιμοποίηση πλοίων και TEU, στο διεθνές κυρίως εμπόριο της χώρας.

Στο επίπεδο της ανάλυσης σε σχέση με το χωρικό ρόλο των λιμένων στο εθνικό & διεθνή σύστημα μεταφορών αφού εξετάστηκαν όλοι οι μεγάλοι λιμένες της κάθε μιας από τις ανθρωπογεωγραφικές ενότητες που δημιουργούν οι υφιστάμενοι και σχεδιαζόμενοι μεταφορικοί άξονες, σημειώνονται μεταξύ άλλων τα εξής:

Στον ανθρωπογεωγραφικό άξονα της **Εγνατίας Οδού**, οι τρεις πιο σημαντικοί λιμένες είναι αυτοί της **Θεσσαλονίκης**, της **Αλεξανδρούπολης** και της **Καβάλας**. Εκτός, από τον Ο.Λ.Θ., ο οποίος έχει, για αιώνες, κομβικό ρόλο στο εμπόριο των Βαλκανίων, οι άλλοι δύο λιμένες εξυπηρετούν αποσπασματικά την μικρή εσωτερική αγορά. Ο Ο.Λ.Θ., αν και διαθέτει εξαιρετικά πλεονεκτήματα (γεωγραφική θέση, φήμη, διασύνδεση με τρένο) δεν έχει προσελκύσει το δυναμικό τμήμα της βαλκανικής αγοράς. Λειτουργεί ως απλό τερματικό μεταφόρτωσης εμπορευμάτων, εμπορευμάτων μάλιστα που σε ένα βαθμό αναγκάζονται να χρησιμοποιήσουν τον Ο.Λ.Θ. Νέοι λιμένες από την πλευρά της Αδριατικής (βλ. Κροατία, Αλβανία), η αποκατάσταση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου των Βαλκανίων περιορίζουν την ενδοχώρα του Ο.Λ.Θ., κυρίως έως την αγορά των Σκοπίων. Η πορεία του λιμένα της Αλεξανδρούπολης στηρίζεται στην πορεία του αγωγού και του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου ΙΧ, ενώ ο λιμένας της Καβάλας προσπαθεί να αναζητήσει ρόλο, χωρίς όμως ιδιαίτερες προοπτικές. Αρκείται στην εξυπηρέτηση ενός μόνο εργοστασίου λιπασμάτων και σε κάποιους τόνους δημητριακών. Τόσο ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης όσο και της Καβάλας, είναι δύο σχετικά νέοι λιμένες, που αν και κόστισαν υπέρογκα ποσά στο ελληνικό δημόσιο παραμένουν αναξιοποίητοι από εμπορεύματα και επιβάτες, χωρίς να δημιουργήσουν την παραμικρή θετική επίπτωση στην περιφερειακή - τοπική οικονομία. Τα εμπορεύματα της τοπικής αγοράς έρχονται και φεύγουν με φορτηγά αυτοκίνητα. Μάλιστα, όταν ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης αναλάβει το διεθνή ρόλο που καλείται να παίξει, οι υποδομές του θα είναι τόσο παρωχημένες ώστε θα χρειάζονται νέες επενδύσεις.

Στον ανθρωπογεωγραφικό άξονα της **Ιόνιας Οδού** οι λιμένες της **Ηγουμενίτσας**, **ΝΑΒΙΠΕ Αστακού**, **Πάτρας** και **Καλαμάτας** καθώς επίσης και οι λιμένες των Ιονίων Νήσων είναι οι πιο ενδιαφέροντες. Ο συγκεκριμένος άξονας είχε και την πιο έντονη δραστηριότητα την δεκαπενταετία που μας πέρασε, με ιδιαίτερα ωφελημένο τον λιμένα της Ηγουμενίτσας ο οποίος από μικρός τοπικός λιμένας με ελάχιστη πορθμειακή κίνηση έγινε σε ελάχιστα χρόνια κύρια λιμενική πύλη της χώρας με εκτεταμένες υποδομές. Σε αυτόν άλλωστε σήμερα, οι σχεδιαστές των εθνικών αξόνων, συνέκλιναν τόσο την κατασκευαζόμενη Εγνατία & Ιόνια Οδό, όσο και τη σχεδιαζόμενη Σιδηροδρομική Οδό αλλά και τον θαλάσσιο πανευρωπαϊκό διάδρομο της Αδριατικής. Η ταχεία ανάπτυξη του λιμένα και οι υποδομές του προξένησαν σημαντικά προβλήματα στην πόλη, ενώ ήδη συζητείται η κατασκευή νέου λιμένα στην ευρύτερη περιοχή για την εξυπηρέτηση της κίνησης όταν θα ολοκληρωθούν οι άξονες. Όμως, η μη σιδηροδρομική, έως σήμερα, σύνδεση του λιμένα (αλλά και η ανασταλτικότητα που παρατηρείται στην πορεία κατασκευή της), η εξομάλυνση του μεταφορικού δικτύου των Βαλκανίων και η προσθήκη σε αυτό νέων πανευρωπαϊκού ενδιαφέροντος αξόνων, η προβλεπόμενη ενεργοποίηση των πιο κοντινών στην Ιταλία λιμένων της Αυλώνας και του Δυρραχίου και τέλος η επικέντρωση του λιμένα στην εξυπηρέτηση μόνο πλοίων Ro-Ro και όχι containerships προβληματίζουν, όχι μόνο στο επίπεδο της δημιουργίας νέου λιμένα, αλλά και στο επίπεδο του τρόπου

διατήρησης της υφιστάμενης κίνησης. Επιπλέον ο ανταγωνισμός με τον λιμένα της Πάτρας αλλά με τον μελλοντικό ανταγωνισμό με τον λιμένα της ΝΑΒΙΠΕ Αστακού, η κατάσταση μπορεί να επιδεινωθεί. Το ίδιο λάθος, της επικέντρωσης δηλ. της λιμενικής εξυπηρέτησης μόνο σε πλοία Ro-Ro, έχει υποπέσει και ο λιμένας Πατρών, ο οποίος μάλιστα επιχειρεί να κατασκευάσει εδώ και χρόνια έναν νέο λιμένα, με τον ίδιο προσανατολισμό στη βάση μιας πεπαλαιωμένης σχεδιαστικής. Ο ιδιωτικός λιμένας της ΝΑΒΙΠΕ αποτελεί μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική λύση τόσο για την Πάτρα όσο και για την Ηγουμενίτσα από την στιγμή που συνδεθεί με το οδικό ή / και σιδηροδρομικό δίκτυο. Τέλος η Καλαμάτα, εφόσον δημιουργηθεί ο σιδηροδρομικός άξονας και εφόσον ο Ο.Λ.Π. δεν συνδεθεί σιδηροδρομικά αποκτά ενδιαφέρον για τις ναυτιλιακές εταιρίες γιατί έτσι γίνεται ο νοτιοανατολικότερος ηπειρωτικός σιδηροδρομικός λιμένας της Ε.Ε., ο κοντινότερος (σε ναυτικά μίλια) στο πέρασμα του διεθνούς εμπορίου του Σουέζ.

Στην ανθρωπογεωργαφική ενότητα του **βόρειου άξονα της Κρήτης** (απόσταση περίπου 245 km) υπάρχουν πέντε σημαντικοί λιμένες (**Σούδα, Ρέθυμνο, Ηράκλειο, Αγ. Νικόλαος, Σητεία**) με προσανατολισμό προς τον Πειραιά. Το Ηράκλειο αν και διαθέτει τις καλύτερες υποδομές δείχνει να μην μπορεί να αξιοποιήσει τη θέση του, καθώς παρουσιάζει σχετικά φθίνουσα πορεία σε αντίθεση κυρίως με την Σητεία και τον Άγ. Νικόλαο που αν και εμφανίζουν μικρά ακόμη μεταφερόμενα φορτία, τα ποσοστά αύξησης του όγκου τους αποδεικνύουν την ανάγκη που έχει ο απόμακρος νομός Λασιθίου για απευθείας θαλάσσια σύνδεση. Ο μονόπλευρος προσανατολισμός των λιμένων προσδιορίζει και την μονόπλευρη αντιμετώπιση της ανάπτυξης του νησιού η οποία έρχεται είτε από το βόρειο τουριστικά ανεπτυγμένο τμήμα της είτε από τον Πειραιά και την Αθήνα.

Στην ανθρωπογεωγραφική ενότητα του **ανατολικού θαλάσσιου διαδρόμου του Αιγαίου**, η λέξη «*ενότητα*» δεν αντιπροσωπεύει την πραγματικότητα. Η ούτως ή άλλως πολυδιάσπαση εξαιτίας της νησιωτικότητας επιτείνεται από την ακτινωτού τύπου ακτοπλοϊκή σύνδεσή με ένα κυρίως κέντρο, τον Πειραιά. Ελάχιστες τοπικές συνδέσεις υφίστανται, υπάρχει έντονη εποχικότητα στα δρομολόγια, ενώ το επίπεδο του εκτεταμένου λιμενικού δικτύου είναι χαμηλό, υποτυπώδες πολλές φορές, ιδιαίτερα ακριβό στην συντήρησή του, εξαιτίας και των άσχημων καιρικών συνθηκών που επικρατούν τους χειμερινούς μήνες. Η εμπορευματική κίνηση των λιμένων γίνεται μέσω Ro-Ro πλοίων και φορτηγών αυτοκινήτων, μόνο μέσω του Πειραιά. Εξαίρεση αποτελούν οι μεταλλευτικοί λιμένες της **Μήλου**, της **Νισύρου** κ.α. οι οποίοι εμφανίζουν σημαντικά ποσοστά εξαγωγών.

Τέλος, στην ανθρωπογεωγραφική ενότητα του **ΠΑΘΕ**, πλήθος εμπορευματικών λιμένων εμφανίζονται, κυρίως λιμένες εξυπηρέτησης λατομικών περιοχών και σχετικών με την εξορυκτική δραστηριότητα μονάδων παραγωγής. Η Εύβοια για παράδειγμα διαθέτει 9 λιμένες με εμπορευματική δραστηριότητα, μεταξύ των οποίων η **Κύμη**, ένα επίσης δείγμα λανθασμένου σχεδιασμού και άσκοπης ακριβής επένδυσης. Ο **Βόλος** παράλληλα, αποτελεί γρίφο για τον εθνικό λιμενικό σχεδιασμό, καθώς βρίσκεται ανάμεσα στους δύο μεγάλους λιμένες Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ., η ενδοχώρα του περιορίζεται σε μια μικρή βιομηχανική περιοχή, ενώ τα φιλόδοξα σχέδια για την επαναλειτουργία της γραμμής Βόλου - Συρίας, δεν κρίνονται εφικτά καθώς η δομή του εμπορίου δεν λειτουργεί με τα ίδια παλαιά δεδομένα. Η πορεία

του λιμένα μεταξύ των άλλων συνδέεται από την σιδηροδρομική Ιόνια Οδό, διακλάδωση της οποίας έχει προβλεφτεί να συνδέσει την Ηγουμενίτσα με τον Βόλο. Έτσι, η πορεία του Βόλου σε ένα βαθμό συνδέεται με την αμφίβολη εμπορευματικοποίηση (containerization) της Ηγουμενίτσας. Στην περίπτωση όμως που ολοκληρωθεί η Ιόνια Οδός και πραγματοποιηθεί ο οδικός Ε65 (Λαμία - Καρδίτσα - Τρίκαλα - Μέτσοβο και από εκεί Εγνατία Οδό -> Ηγουμενίτσα), ένα σημαντικό μέρος των εμπορευματικών ροών της Δυτικής Ευρώπης θα παρακάμπτει το Βόλο.

Τέλος στην Περιφέρεια της Αττικής, όπως έχει ήδη ειπωθεί, ο **Ο.Λ.Π.** και η **Ελευσίνα** διακινούν το σημαντικότερο ποσοστό εμπορευμάτων της χώρας σε τόνους, με τον Ο.Λ.Π. να διαχειρίζεται τα TEU και την Ελευσίνα τα χύδην. Ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων της σειράς δεν υπάρχει σε μεγάλο βαθμό, εκτός από τα φορτία που διακινούνται με Ro-Ro. Η **Ραφήνα** και το **Λαύριο**, που προσφάτως έχουν βελτιώσει τις οδικές τους συνδέσεις, δείχνουν τάσεις για υψηλή συμμετοχή στην αγορά αυτή. Εφόσον, ολοκληρωθούν οι οδικές και αστικές συνδέσεις, βελτιωθούν οι λιμενικές υποδομές και απελευθερωθεί η λιμενική αγορά ένα μεγάλο τμήμα της κατηγορίας αυτής των μεταφορών θα οδεύσει στους δύο αυτούς λιμένες.

Στο **τρίτο επίπεδο ανάλυσης** επιχειρήθηκε να διαλευκανθεί ο ρόλος των μεταφορών και των λιμένων ειδικότερα στην περιφερειακή ανάπτυξη, τις σχέσεις που δημιουργούνται μεταξύ των μεταφορών με τις κλαδικές εξειδικεύσεις και το ΑΕΠ κ.α.

Έτσι, σύμφωνα με την ανάλυση της σχέσης των λιμένων της χώρας με τις 14 κλαδικές εξειδικεύσεις με την βοήθεια του Συντελεστή Συσχέτισης του Pearson παρατηρήθηκε ότι :

- Υπάρχει θετική γραμμική συσχέτιση για όλους τους κλάδους εργασίας σε σχέση τόσο με τις εμπορευματικές όσο και με τις επιβατικές ροές
- Οι εμπορευματικές ροές αναπτύσσουν συνολικά ισχυρότερες γραμμικές συσχετίσεις με την πλειοψηφία των κλάδων εργασίας από ότι οι επιβατικές.
- Όπως είναι φυσικό, **ο κλάδος *«Μεταφορές, Αποθήκευση και Επικοινωνίες»* (και μόνο) εμφανίζει *«ισχυρή»* γραμμική συσχέτιση** τόσο με τις εμπορευματικές όσο και με τις επιβατικές ροές. Ισχυρή γραμμική συσχέτιση αναπτύσσουν και οι εμπορευματικές ροές σε σχέση με τους εργαζόμενους στην *«Μεταποιητική Βιομηχανία»*.

Σύμφωνα με τα ποσοστά των εργαζομένων που απασχολούνται στον κλάδο των *«Μεταφορές, Αποθήκευση, Επικοινωνία»* παρατηρούμε ότι:

- Το μισό (48%) του εθνικού εργατικού δυναμικού στον κλάδο αυτό κατοικεί στην Περιφέρεια Αττικής.
- Το 56,3% των εργαζομένων στις *«Μεταφορές...»* κατοικούν σε νομούς με λιμένες (σημ. δεν σημαίνει ότι εργάζονται άμεσα ή έμμεσα στον λιμένα). Εάν μάλιστα στο ποσοστό αυτό προστεθεί και το ποσοστό του νομού της Αθήνας (ως Υπερνομαρχία Αθηνών - Πειραιώς) τότε το ποσοστό των εργαζομένων στις Μεταφορές που κατοικούν σε νομαρχίες που έχουν λιμένες αγγίζει το 88,5%.
- Μόνο το 1,8% του πληθυσμού της Δυτικής Αττικής, η οποία είναι το κέντρο των αποθηκευτικών συγκροτημάτων (βλ. Third Party Logistics Providers) και η έδρα

των οδικών μεταφορικών εταιριών της χώρας και των logistics γενικότερα, απασχολούνται στον κλάδο των «*Μεταφορών....*». Οι συνήθως υψηλά αμειβόμενοι εργαζόμενοι στον κλάδο αυτό κατοικούν σε άλλες πιο ποιοτικές περιοχές.

- Ο κλάδος των «*Μεταφορών...*» σε σχέση με τους υπόλοιπους 13 κλάδους εργασίας απασχολεί σημαντικό μέρος του νομαρχιακού πληθυσμού στους νομούς που διαθέτουν λιμένα. Πιο υψηλή σχέση έχουν οι εργαζόμενοι στα «*Ξενοδοχεία, εστιατόρια....*» γεγονός που αποδεικνύει εν μέρει την στενή σχέση των λιμένων με τον τουρισμό.

Σύμφωνα με βάση την ποσοστιαία μεταβολή του Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού:

- Οι εργαζόμενοι στις «*Μεταφορές...*» ήταν 282.500 περίπου το 2001.
- Ο κλάδος των μεταφορών είχε θετική μεταβολή το διάστημα 1991-2001 (+13%), ωστόσο η μεταβολή αυτή είναι από τις χαμηλότερες σε σχέση με τους άλλους κλάδους εργασίας (π.χ. +77% στον τουρισμός, +73% στις τράπεζες).
- Τρεις από τους Δήμους με την υψηλότερη συμμετοχή στον κλάδο των «*Μεταφορών...*» σε επίπεδο χώρας αυτοί της Αθήνας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, παρουσιάζουν πτώση στα ποσοστά μεταβολής '91-'01 κατά -8,6%, -6,7% και -10,4% αντίστοιχα.
- Ο Ο.Τ.Α. με την μεγαλύτερη αύξηση είναι η Κοινότητα Κρυσταλλοπηγής (+2.600% περίπου) εξαιτίας της ενίσχυσης του ρόλου του συνοριακού σταθμού της, ως μια κύρια πύλη της χώρας.
- Στους Ο.Τ.Α. που έχουν λιμένα την μεγαλύτερη θετική μεταβολή στον κλάδο των «*Μεταφορών...*» εκτός από τους νησιωτικούς Ο.Τ.Α. Φολέγανδρου, Σέριφου, Ψαρών κ.α (αύξηση η οποία συνδέεται όχι τόσο με τους λιμένες αλλά με το ναυτικό επάγγελμα) ήταν οι Ο.Τ.Α. Ηγουμενίτσας (+75%), Κηρέως (Μαντούδι) (+48%), Ελευσίνας (+47%) και Μεσογαίας (44%)[1]. Αντίθετα οι μη νησιωτικοί Ο.Τ.Α. με λιμένες με την μεγαλύτερη ποσοστιαία μείωση ήταν αυτοί της Πύλου (-53%), Ταμιναίων (Αλιβέρι) (-46%), Ιτέας (-46%) και Βοίων (Νεάπολη Λακωνίας) (-40%). Από την **συσχέτιση των ποσοστών μεταβολής του εμπορευματικού & επιβατικού φόρτου με την μεταβολή των ποσοστών των απασχολουμένων στις «*Μεταφορές....*», στους Ο.Τ.Α. - Λιμένες αποδεικνύεται στενή σχέση αλληλεξάρτησης** (ανάλογες αυξομειώσεις των ποσοστών).

Στην ανάλυση με την βοήθεια του Συντελεστή Συμμετοχής (QL), ο οποίος επιτρέπει τις συγκρίσεις μεταξύ των διοικητικών ενοτήτων και δραστηριοτήτων, με έμμεσο τρόπο, προέκυψαν τα εξής στοιχεία:

- Σε περιφερειακό επίπεδο στον κλάδο «*Μεταφορές..*», μόνο τέσσερις Περιφέρειες, αυτές της Αττικής, του Νοτίου και του Βορείου Αιγαίου και των Ιονίων Νήσων εμφανίζουν «*ειδίκευση*» στον κλάδο αυτό.
- Σε νομαρχιακό επίπεδο μόνο η Νομαρχία Πειραιά από όλους τους νομούς της χώρας εμφανίζει «*πολύ μεγάλη ειδίκευση*» στον κλάδο των «*Μεταφορών...*», ενώ αντίθετα το 70% των νομών της χώρας δεν έχουν καθόλου ειδίκευση. «*Μεγάλη*

[1] Εξαιτίας κυρίως του Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλου

ειδίκευση» παρουσιάζουν η Χίος, η Κεφαλονιά και η Δυτική Αττική, ενώ «*ειδίκευση*» οι Νομαρχίες με Λιμένες : Αχαΐας, Λευκάδος, Ανατολικής Αττικής, Δωδεκανήσου, Κερκύρας, Σάμου Φωκίδος, Κυκλάδων και Θεσπρωτίας και οι Νομοί χωρίς μετρίσιμους λιμένες : Αθηνών, Ευρυτανίας και Αρκαδίας. Πολλοί από τους νησιωτικούς Ο.Τ.Α. εμφανίζουν ειδίκευση, όπως προαναφέρθηκε, όχι γιατί ο λιμένας τους προκαλεί την δημιουργία θέσεων εργασίας στις «*Μεταφορές...*» αλλά γιατί πολλοί από τους νησιώτες είναι ναυτικοί, συχνά σε θάλασσες έξω από τα χωρικά ύδατα.

- Οι Νομαρχίες Αθηνών και Ανατολικής και Δυτικής Αττικής, από τις οποίες μόνο η Δυτική διαθέτει αξιόλογο λιμένα (βλ. Ελευσίνα), εμφανίζουν υψηλά ποσοστά ειδίκευσης εξαιτίας του κλάδου της Αποθήκευσης και των Μεταφορικών Εταιριών που λειτουργούν σε αυτές (Θριάσιο Πεδίο, περιοχή των Μεσογείων, Ελαιώνας κ.α.).

- Η Νομαρχία του Πειραιά (η οποία σημειωτέων περιλαμβάνει τον Αργοσαρωνικό, τα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα) συγκεντρώνει στην ευρύτερη περιοχή της Ακτής Μιαούλη, το μεγαλύτερο ποσοστό των ναυτιλιακών εταιριών της χώρας, ενώ στην ευρύτερη του λιμένα περιοχή συγκεντρώνονται πολλές αποθηκευτικές εταιρίες τροφοδοσίας πλοίων και άλλες εν γένει μεταφορικές εταιρίες. Το υψηλό ποσοστό ειδίκευσης και στον κλάδο «*Μεταφορές...*» και στον κλάδο «*Χονδρικό Εμπόριο..*» της Νομαρχίας Πειραιά, με το 12,42% και το 18% των εργαζομένων της, αντίστοιχα, να απασχολείται στον ευρύτερο χώρο των μεταφορών και του εμπορίου, υποδηλώνει την υπερσυγκέντρωση των εμπορευματικών και μεταφορικών δραστηριοτήτων της χώρας στον ευρύτερο χώρο του Πειραιά (Πειραιάς, Πέραμα, Κερατσίνι, Δραπετσώνα κ.α.).

- Από τους 129 Ο.Τ.Α. με μετρίσιμο από την Ε.Σ.Υ.Ε. Λιμένα, οι μισοί δεν εμφανίζουν ειδίκευση στον κλάδο των «*Μεταφορών...*» ενώ οι άλλοι μισοί κατά 14% εμφανίζουν «*πολύ μεγάλη ειδίκευση*»[2], το 47% με «*μεγάλη ειδίκευση*»[3] και το 39% «*ειδίκευση*»[4]. Ωστόσο, εντύπωση προκαλεί ότι Δήμοι με σημαντική εμπορευματική (και επιβατική κίνηση) δεν εμφανίζουν καθόλου ειδίκευση στον κλάδο των «*Μεταφορών....*». Τέτοιοι Ο.Τ.Α. είναι της: Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Χαλκίδας, Ιτέας, Ταμιναίων, Μεγαρέων, Στυλίδας, Αντίκυρας κ.α.

- Οι Ο.Τ.Α. με λιμένα που εμφανίζουν υψηλές «*ειδικεύσεις*» στον κλάδο των «*Μεταφορών...*», εμφανίζουν παράλληλα υψηλές «*ειδικεύσεις*» στους κλάδους των «*Ορυχείων*», της «*Δημόσιας Διοίκησης..*», των «*Κατασκευών*» και των «*Ξενοδοχείων-Εστιατορίων*».

---

[2] Ο.Τ.Α. (με σειρά προτεραιότητας): ΦΟΥΡΝΩΝ ΚΟΡΣΕΩΝ, ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ, ΨΑΡΩΝ, ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΩΣ, ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ, ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ, ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ, ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

[3] Ο.Τ.Α. (με σειρά προτεραιότητας): ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ, ΚΑΣΟΥ, ΜΕΘΑΝΩΝ, ΑΝΔΡΟΥ, ΣΥΜΗΣ, ΣΑΜΗΣ, ΥΔΡΑΣ, ΒΟΪΩΝ, ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ, ΜΗΛΟΥ, ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΗΣ, ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΙΜΩΛΟΥ, ΣΟΥΔΑΣ, ΣΕΡΙΦΟΥ, ΠΑΤΡΕΩΝ, ΠΑΞΩΝ, ΑΙΓΙΝΑΣ, ΚΥΜΗΣ, ΚΑΛΥΜΝΙΩΝ, ΙΘΑΚΗΣ, ΘΗΡΑΣ, ΣΠΕΤΣΩΝ, ΥΔΡΟΥΣΑΣ, ΧΙΟΥ, ΡΑΦΗΝΑΣ, ΕΥΔΗΛΟΥ, ΡΟΔΟΥ, ΠΑΛΙΚΗΣ, ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ, ΠΑΤΜΟΥ

[4] Ο.Τ.Α. (με σειρά προτεραιότητας): ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ, ΣΚΙΑΘΟΥ, ΕΡΜΟΥΠΟΛΕΩΣ, ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΣ, ΝΙΣΥΡΟΥ, ΡΙΟΥ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ, ΚΑΡΥΣΤΟΥ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ, ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΥ, ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ, ΜΥΚΟΝΟΥ, ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΣΟΓΑΙΑΣ, ΣΙΦΝΟΥ, ΠΟΡΟΥ, ΣΤΥΡ ΑΙΩΝ, ΚΑΒΑΛΑΣ, ΣΚΟΠΕΛΟΥ, ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ, ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ, ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΝΤΙΠΑΡΟΥ, ΚΗΡΕΩΣ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙΩΝ, ΚΩ, ΑΜΟΡΓΟΥ

Σύμφωνα με την ανάλυση της σχέσης του περιφερειακού προϊόντος (βλ. Α.Ε.Π.) με τις εμπορευματικές και επιβατικές ροές :

Με βάση τον Συντελεστή Συσχέτισης του Pearson τα αποτελέσματα εμφανίζουν **σταθερή κάθε έτος και προπαντός «*ισχυρή*» θετική γραμμική συσχέτιση μεταξύ του Α.Ε.Π. Νομών με τους μεταφερόμενους τόνους εμπορευμάτων και με τους μεταφερόμενους επιβάτες** (χωρίς να αποτυπώνεται οποιαδήποτε σχέση αιτίου - αποτελέσματος).

Τέλος, με βάση την γραμμική παλινδρόμηση που υποβλήθηκε σε ένα υπόδειγμα με εξαρτημένη μεταβλητή το Α.Ε.Π. και ανεξάρτητες μεταβλητές τα εμπορεύματα (τόνοι) και επιβάτες η ανάλυση κατέληξε στα εξής:

- Στις περιοχές που διαθέτουν λιμένα (εμπορευματικός ή/και επιβατικός) η λιμενική διακίνηση σχετίζεται άμεσα με το ύψος του Α.Ε.Π. Αντίστοιχη σχέση δεν υπάρχει με άλλες μεταβλητές όπως «Αστικότητα», «Μεταβολές» κ.α.
- Τα εμπορεύματα έχουν σαφώς πιο **υψηλή προσδιοριστική επίδραση** στο Α.Ε.Π. από ότι οι επιβάτες.
- **Αυξάνοντας κατά 1% την εμπορευματική κίνηση των λιμένων (σε τόνους) αυξάνεται το Α.Ε.Π. των Νομών που έχουν εμπορικό λιμένα (33 Νομοί - Λιμένες) κατά 0,70%.**
- **Αυξάνοντας κατά 1% την επιβατική κίνηση των λιμένων (σε επιβάτες) αυξάνεται το Α.Ε.Π. των Νομών αυτών που έχουν επιβατικό λιμένα (29 Νομοί - Λιμένες) κατά 0,52%.**

Εφόσον αποδεικνύεται η σημαντική επίδραση των ελληνικών λιμένων στο εργατικό δυναμικό και στην αύξηση του Α.Ε.Π. των νομών που διαθέτουν λιμένα, σκόπιμο θα ήταν να εξεταστεί, σε επίπεδο προτάσεων, η σύνδεση των λιμένων με τον κλάδο των logistics, έτσι ώστε με βάση την διεθνή βιβλιογραφία και τις προαναφερόμενες στο κεφ. 6 περιπτωσιακές μελέτες να εφαρμοστούν αντίστοιχες πρακτικές με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση της οικονομικής - περιφερειακής ανάπτυξης των περιοχών αυτών.

Οι προτάσεις που παρουσιάστηκαν στο Κεφ. 11 αποτελούν μια σύνθεση τεκμηριωμένων προτάσεων που έχουν κατατεθεί στην επιστημονική κοινότητα και στην ελληνική κοινωνία διαχρονικά καθώς επίσης και προτάσεις που απορρέουν από την ανάλυση που προηγήθηκε από την παρούσα διατριβή. Ο βασικός κορμός των προτάσεων στηρίζεται στην έννοια της δικτύωσης των υποδομών μεταφορών και των μέσων, της θαλασσοκεντρικής αντιμετώπισης των εσωτερικών ηπειρωτικών εμπορευματικών μεταφορών, της λειτουργίας ενός ολοκληρωμένου συστήματος εμπορευματικών μεταφορών, κάτι που μέχρι σήμερα στη χώρα δεν υφίσταται.

Αυτό το σύστημα προϋποθέτει την ενεργοποίηση μέρος των θαλάσσιων λιμένων της χώρας (σε Α' και Β' Φάση) και της διασύνδεσή τους, μέσω σιδηροδρόμων και ηλεκτρονικών δικτύων, με Εσωτερικούς Λιμένες και Εσωτερικά Τερματικά. Τόσο οι θαλάσσιοι όσο και εσωτερικοί λιμένες οφείλουν να ακολουθήσουν τις επιταγές της εφοδιαστικής επιστήμης και να ενσωματώσουν στις λειτουργίες τους νέες προστιθέμενης αξίας υπηρεσίες. Οι λιμένες που προτείνεται να λειτουργήσουν σε ένα τέτοιο σύστημα είναι:

- οι **θαλάσσιοι λιμένες** της Αλεξανδρούπολης, της Θεσσαλονίκης, του Ικονίου και της Πάτρας και δευτερευόντως υπό προϋποθέσεις της Ηγουμενίτσας, του Βόλου και της Καλαμάτας,
- οι **εσωτερικοί λιμένες** του Προμαχώνα, του Θριασίου, της Λάρισας, της ευρύτερης περιοχής του Κιλκίς και δευτερευόντως υπό προϋποθέσεις των Ιωαννίνων, της ευρύτερης περιοχής του άξονα Ξάνθης - Κομοτηνής και της Καλαμάτας και
- τα **εσωτερικά τερματικά** των Οινοφύτων και του Δρέπανου Αχαΐας ενώ τέλος
- ως ανεξάρτητα **Logistics Ports** μπορούν να λειτουργήσουν η Πάτρα, η ΝΑΒΙΠΕ Αστακού και το Ηράκλειο Κρήτης, ενώ τοποθεσία στην νότια Κρήτη εξακολουθεί και προτείνεται για την δημιουργία mage-hub λιμένα εξυπηρέτησης TEUs.

Παράλληλα, το σύστημα αυτό στο νησιωτικό του σκέλος (εκτός των Ιονίων Νήσων), μπορεί να ανεξαρτοποιηθεί από την επιβατικό ναυτιλία και τον κεντροβαρικό ρόλο του Πειραιά και της Αθήνας στην λογική της πολιτικής της Ε.Ε. για την ναυτιλία των μικρών αποστάσεων και στην βάση της τεχνολογίας των small containers. Τρία νησιά η Χίος, η Νάξος και η Ρόδος, διαθέτουν τις προϋποθέσεις να εξελιχθούν ως hub ports της περιφερειακής αγοράς του Αιγαίου Πελάγους, συνδέοντας στενά το αιγιακό εμπόριο με τις περιφερειακές οικονομίες της Αλεξανδρούπολης, του Λαυρίου, του Ηρακλείου ή της Σητείας.

Τέλος, στο πλαίσιο άλλων ευρωπαϊκών επιτυχημένων παραδειγμάτων εφαρμογής της ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων αλλά και λόγω των γεωμορφολογικών δεδομένων της χώρας σκόπιμη κρίνεται η δρομολόγηση πλοίων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων για την εξυπηρέτηση της παράκτιας ηπειρωτικής Ελλάδας. Σε μια τέτοια εξέλιξη και εφόσον οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες αυξήσουν το ποιοτικό τους έργο οι περιφερειακοί λιμένες της Καβάλας, της Κύμης, του Λαυρίου, του Άργους, του Γυθείου, της Κυλλήνης, της Πρέβεζας μπορούν να αναλάβουν σημαντικό ρόλο. Αυτές οι προτάσεις μπορούν να εξεταστούν διεξοδικότερα στην βάση βέβαια της προοπτικής ύπαρξης ιδιωτικού επενδυτικού ενδιαφέροντος.

Συνοψίζοντας, γίνεται κατανοητό πως η αποδεδειγμένη θετική συνεισφορά των ελληνικών λιμένων στην εθνική τοπική-περιφερειακή οικονομία μπορεί να αυξήσει την συμβολή της εφόσον οι θαλάσσιοι λιμένες στραφούν προς την ενδοχώρα τους, εφόσον συνειδητοποιήσουν την έννοια της εφοδιαστικής, εφόσον ενταχθούν σε δίκτυα και υιοθετήσουν συστήματα εφοδιαστικής διαχείρισης, εφόσον επενδύσουν στην γνώση και στην καινοτομία, εφόσον αναπτύξουν ή συνεργαστούν με εσωτερικούς λιμένες και τερματικά κ.ο.κ. Η στρατηγική αυτή δεν αφορά όλους τους θαλάσσιους λιμένες και όχι μόνο τους δύο που σήμερα μονοπωλούν το κρατικό ενδιαφέρον. Το πρώτο στάδιο πρέπει να δημιουργήσει προϋποθέσεις ανάπτυξης περιορισμένων περιφερειακών λιμένων ενώ το επόμενο στάδιο αυτής της στρατηγικής δημιουργεί προϋποθέσεις περαιτέρω αποκέντρωσης του λιμενικού συστήματος και κατά συνέπεια μεγαλύτερης διάχυση της ανάπτυξης.

Οι θαλάσσιοι και εσωτερικοί λιμένες και οι σύγχρονες λειτουργίες τους οφείλουν ανεπιφύλακτα να αποτελέσουν σήμερα έναν από τους βασικούς άξονες χάραξης πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης.

Παράρτημα Ι

Ο κατάλογος των 14 έργων του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν, της 9ης και 10ης Δεκεμβρίου 1994:

1. Τραίνο υψηλής ταχύτητας/συνδυασμένες μεταφορές Βορρά-Νότου (άξονας του Brenner)
2. Τραίνο υψηλής ταχύτητας Παρισιού-Βρυξελλών-Λονδίνου
3. Τραίνο υψηλής ταχύτητας-νότιος κλάδος (Μαδρίτη-Dax)
4. Τραίνο υψηλής ταχύτητας-ανατολικός κλάδος (Παρίσι-Λουξεμβούργο)
5. Συμβατικός σιδηρόδρομος/συνδυασμένες μεταφορές (γραμμή Betuwe)
6. Τραίνο υψηλής ταχύτητας/συνδυασμένες μεταφορές Γαλλίας-Ιταλίας
7. **Ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι**: Ρίο - Αντίρριο, Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχών (ελληνοβουλγαρικά σύνορα) και Εγνατία οδός: Ηγουμενίτσα - Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο (ελληνοβουλγαρικά σύνορα) - Κήποι (ελληνοτουρκικά σύνορα).
8. Αυτοκινητόδρομος Λισσαβόνας-Βαγιαδολίδ που αντικαθίσταται από την πολυτροπική σύνδεση (σιδηροδρομική, οδική, θαλάσσια και αεροπορική) Πορτογαλίας/Ισπανίας με την υπόλοιπη Ευρώπη.
9. Συμβατικός σιδηρόδρομος Cork-Stranraer
10. Αεροδρόμιο Malpensa (Μιλάνο)
11. Αταθερή σιδηροδρομική/οδική σύνδεση της Δανίας με τη Σουηδία
12. Σκανδιναβικό τρίγωνο (σιδηροδρομική/οδική σύνδεση)
13. Οδική σύνδεση Ιρλανδίας-Ηνωμένου Βασιλείου-χωρών Μπενελούξ·
14. Κύρια γραμμή της δυτικής ακτής (σιδηροδρομική).

Το 2001 εκδόθηκε η Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση[1] της προαναφερόμενης Απόφασης (της 1692/96/ΕΚ).

Ποιο συγκεκριμένα στην αρχική λίστα των 14 έργων στο Έσσεν ο Αυτοκινητόδρομος Λισσαβόνας-Βαγιαδολίδ αντικαταστάθηκε από την πολυτροπική σύνδεση (σιδηροδρομική, οδική, θαλάσσια και αεροπορική) Πορτογαλίας/Ισπανίας με την υπόλοιπη Ευρώπη και προστέθηκαν:

1. Παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης και εντοπισμού στίγματος Galileo
2. Σιδηροδρομική σύνδεση μεγάλης δυναμικότητας μέσω των Πυρηναίων

[1] **COM(2001) 544** τελικό - Επίσημη Εφημερίδα C 362, 18.12.2001

3. Συνδυασμένες μεταφορές/τραίνο υψηλής ταχύτητας Ανατολικής Ευρώπης (Στουτγάρδη-Βιέννη)
4. Βελτίωση του ποταμού Δούναβη στο τμήμα Vilshofen-Straubing
5. Διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας της Ιβηρικής Χερσονήσου
6. Σταθερή σύνδεση Γερμανίας-Δανίας (ζώνη Fehmarn).

Στην Σύνοδο Κορυφής των Βρυξελλών στα πλαίσια της Ιταλικής Προεδρίας, το δεύτερο εξάμηνο του 2003, εγκρίθηκαν 29 έργα στο πλαίσιο του Διευρωπαϊκού δικτυου Μεταφορών (σημ. εντός παρένθεσης η ενδεικτική ημερομηνία που προτείνεται για την περάτωση των έργων):

1. Σιδηροδρομικός άξονας Βερολίνου-Verona / Μιλάνου-Bologna-Napoli-Messina
2. Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας Παρισιού - Βρυξελλών - Κολωνίας - Άμστερνταμ - Λονδίνου
3. Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας της νοτιο-δυτικής Ευρώπης (Λισαβόνα / Porto-Μαδρίτη, Βαρκελώνη, Montpellier, Μαδρίτη, Bordeaux κ.α.)
4. Ανατολικό TGV (Παρίσι, Λουξεμβούργο, Mannheim κ.α.)
5. Γραμμή Betuwe
6. Σιδηροδρομικός άξονας Λυών-Τεργέστης/ Koper- Λουμπλιάνας - Βουδαπέστης - ουκρανικής μεθορίου
7. **Ο δικός άξονας Ηγουμενίτσας/Πατρών-Αθήνας-Σόφιας-Βουδαπέστης**
   - Εγνατία Οδός (2006)
   - ΠΑΘΕ (2008)
   - Αυτοκινητόδρομος Σόφιας-Kulata-ελληνοβουλγαρική μεθόριος (2010), με διαμεθοριακό τμήμα το τμήμα Προμαχώνα-Kulata
   - Αυτοκινητόδρομος Nadlac-Sibiu - (σκέλος προς Βουκουρέστι και Constanta) (2007)
8. Πολυτροπικός άξονας Πορτογαλίας/Ισπανίας με το υπόλοιπο της Ευρώπης
9. Σιδηροδρομική γραμμή Cork-Δουβλίνου-Μπελφάστ-Stranraer
10. Malpensa
11. Σταθερή ζεύξη Öresund
12. Σιδηροδρομικός/Οδικός άξονας σκανδιναβικού τριγώνου
13. Οδική σύνδεση ΗΒ/Ιρλανδίας/Μπενελούξ
14. West Coast Main Line
15. Galileo (2008)

16. Σιδηροδρομική εμπορευματική γραμμή Sines-Μαδρίτης-Παρισιού

17. Σιδηροδρομικός άξονας Παρισιού-Στρασβούργου-Στουτγάρδης-Βιέννης-Bratislava

18. Ποτάμιος άξονας Ρήνου/Μεύση-Main-Δούναβη

19. Διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας της Ιβηρικής Χερσονήσου

20. Σιδηροδρομικός άξονας του Fehmarn Belt (Δανία - Γερμανία)

21. Θαλάσσιες αρτηρίες

- Θαλάσσια αρτηρία της Βαλτικής (σύνδεση των κρατών μελών της Βαλτικής με εκείνα της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης)
- Θαλάσσια αρτηρία της Δυτικής Ευρώπης (σύνδεση της Ιβηρικής Χερσονήσου, μέσω του Ατλαντικού, με τη Βόρειο Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας)
- **Θαλάσσια αρτηρία της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης (σύνδεση της Αδριατικής με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο για να περιληφθεί η Κύπρος)**
- Θαλάσσια αρτηρία της Νοτιο-Δυτικής Ευρώπης (Δυτική Μεσόγειος), σύνδεση Ισπανίας, Γαλλίας και Ιταλίας, καθώς και της Μάλτας, **και σύνδεση με τη θαλάσσια αρτηρία της νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης καθώς και προς τη Μαύρη Θάλασσα**

22. **Σιδηροδρομικός άξονας Αθήνας-Σόφιας-Βουδαπέστης-Βιέννης-Πράγας-Νυρεμβέργης /Δρέσδης**

23. Σιδηροδρομικός άξονας Gdansk-Βαρσοβία-Brno/Bratislava-Βιέννη

24. Σιδηροδρομικός άξονας Λυών / Γένουας - Βασιλείας - Duisburg - Ρόττερνταμ/Αμβέρσα

25. Αυτοκινητόδρομος Gdansk-Brno/Bratislava-Βιέννη

26. Σιδηροδρομικός/οδικός άξονας Ιρλανδίας/Ηνωμένου Βασιλείου/Ηπειρωτικής Ευρώπης

27. «Σιδηρόδρομος της Βαλτικής»:Σιδηροδρομικός άξονας Βαρσοβίας - Kaunas - Riga - Tallinn

28. «Eurocaprail» στο σιδηροδρομικό άξονα Βρυξελλών-Λουξεμβούργου-Στρασβούργου

29. **Σιδηροδρομικός άξονας του διατροπικού διαδρόμου Ιονίου-Ανδιατικής**

- Κοζάνη-Καλαμπάκα-Ηγουμενίτσα (2012)
- Ιωάννινα-Αντίρριο-Ρίο-Καλαμάτα (2014))

Παράρτημα ΙΙ

Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι

Διάδρομος	Συνδεόμενες χώρες	Κύρια συνδεόμενα αστικά κέντρα	Κύριες διακλαδώσεις προς:
I (οδικός και σιδηροδρομικός)	Finland, Estonia, Latvia, Lithuania, Poland, Russian Federation	Tallin-Riga-Kaunas-Warszawa	• Kaliningrad-Gdansk
II (οδικός και σιδηροδρομικός)	Germany, Poland, Belarus, Russian Federation	Berlin- Warszawa-Minsk-Moskva-Nizhny Novgorod	
III (οδικός και σιδηροδρομικός)	Germany, Poland, Ukraine	Dresden-Wrocaw-Lviv-Kiev	• Berlin
IV (οδικός και σιδηροδρομικός)	**Austria, Bulgaria, Czech Republic, Germany, Greece, Hungary, Romania, Slovakia, Turkey**	**Dresden-Praha-Bratislava/Vienna-Budapest-Arad**	• **Nurnberg** • **Constanta** • **Istanbul** • **Thessaloniki**
V (οδικός και σιδηροδρομικός)	Bosnia Herzegovina, Croatia, Italy, Hungary, Ukraine, Slovakia, Slovenia	Venice-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Uzgorod-Lviv	• Koper • Rijeca • Ploce • Bratislava
VI (οδικός και σιδηροδρομικός)	Czech Republic, Poland, Slovakia	Gdansk-Grudziadz/ Warszawa-Katowice-Zilina	• Poznan • Breclav/Brno
VII (ποτάμιος - Δουνάβιος Άξονας)	Austria ,Bulgaria, Croatia, Germany, Hungary, Moldavia, Romania, Slovakia, Ukraine, FR Yugoslavia	44 συνδεόμενα θαλάσσια και ποτάμια λιμάνια	
VIII (οδικός και σιδηροδρομικός)	Albania, Bulgaria, FYR Macedonia (links to Italy, Greece and Turkey)	Durres-Tirana-Skopje-Sofija-Varna/Burgas	
IX (οδικός και σιδηροδρομικός)	**Belarus, Bulgaria, Finland, Lithuania, Moldova, Romania, Russia, Ukraine, Greece**	**Helsinki-St. Petersburg-Pskov/Moscow-Kiev-Ljubasevca-Chisinau-Bucharest-Dimitrovgrad-Komotini-Alexandroupolis**	• **Klaipeda** • **Kaliningrand** • **Odessa**
X (οδικός και σιδηροδρομικός)	**Austria, Bulgaria, Croatia, FYR Macedonia, Greece, Hungary, Slovenia, FR Yugoslavia**	**Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Nis-Skopje-Veles-Thessaloniki**	• **Graz** • **Budapest** • **Sofija-Istanbul** • **Florina (μέσω Εγνατίας)**

Πηγή: European Commission, Directorate General for Transport - TINA Office Vienna, Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas, Vienna, February 2000.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Λιμενικά Ταμεία που εξακολουθούν να λειτουργούν με το παλαιό καθεστώς υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, μέχρι 1-6-2005

Α/Α	Λιμενικά Ταμεία
1	Λ.Τ. Αιδηψού (Νομού Ευβοίας)
2	Λ.Τ. Αλιβερίου (Νομού Ευβοίας)
3	Λ.Τ. Αμφίπολης (Νομού Σερρών)
4	Λ.Τ. Αντικύρας (Νομού Βοιωτίας)
5	Λ.Τ. Άρτας (Νομού Άρτας)
6	Λ.Τ. Σαμοθράκης
7	Λ.Τ. Ερέτριας (Νομού Ευβοίας)
8	Λ.Τ. Ζακύνθου
9	Λ.Τ. Θάσου
10	Λ.Τ. Καρύστου (Νομού Ευβοίας)
11	Λ.Τ. Κύμης (Νομού Ευβοίας)
12	Λ.Τ. Λαγούς (Νομού Ξάνθης)
13	Λ.Τ. Λέσβου
14	Λ.Τ. Λίμνης (Νομού Ευβοίας)
15	Λ.Τ. Σκοπέλου
16	Λ.Τ. Μαρμαρίου (Νομού Ευβοίας)
17	Λ.Τ. Πόρτο Ράφτη (Νομού Αττικής)
18	Λ.Τ. Σαλαμίνας (Νομού Αττικής)
19	Λ.Τ. Σκύρου (Νομού Ευβοίας)
20	Λ.Τ. Νέων Στύρων (Νομού Ευβοίας)
21	Λ.Τ. Χαλκίδας (Νομού Ευβοίας)
22	Λ.Τ. Χίου
23	Λ.Τ. Ωρεών (Νομού Ευβοίας)
24	Λ.Τ. Ωρωπού (Νομού Αττικής)
25	Λ.Τ. Νομού Αιτωλοακαρνανίας

26	Λ.Τ. Νομού Αρκαδίας
27	Λ.Τ. Νομού Κεφαλληνίας
28	Λ.Τ. Νομού Κορινθίας
29	Λ.Τ. Νομού Λακωνίας
30	Λ.Τ. Νομού Λασιθίου
31	Λ.Τ. Νομού Λευκάδας
32	Λ.Τ. Νομού Μεσσηνίας
33	Λ.Τ. Νομού Πιερίας
34	Λ.Τ. Νομού Πρέβεζας
35	Λ.Τ. Νομού Φθιώτιδας
36	Λ.Τ. Νομού Σάμου
37	Λ.Τ. Νομού Φωκίδας
38	Λ.Τ. Νομού Χαλκιδικής
39	Λ.Τ. Νομού Χανίων

Πηγή: ΥΕΝ, Γενική Γραμματεία Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής

Λιμενικά Ταμεία στα οποία έχει προχωρήσει η διαδικασία μεταβίβασης αρμοδιοτήτων

ΔΗΜΟΤΙΚΑ & ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ

α/α	Λιμενικά Ταμεία (Υφιστάμενα ή καταργούμενα)	Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (έχουν μεταβιβαστεί αρμοδιότητες)	Νομοθεσία ίδρυσης ΔΛΤ	Νομοθεσία κατάργησης ΛΤ
1	Ν. Δωδεκανήσου	**1. Δ.Λ.Τ. Κω** Δήμοι: Αστυπάλαιας, δικαίου, Ηρακλειδών, Κω, Νισύρου, Τήλου	ΠΔ 123 (ΦΕΚ 113Α/6-6-2001)	ΠΔ 313 (ΦΕΚ 275Α/ 15-11-2002)
		2. Δ.Λ.Τ. Νοτ. Δωδεκανήσου Δήμοι: Αρχαγγέλου, Αισβύσου, Αφάντου, Υσλυσσού, Καλλιθέας, Καμείρου Καρπάθου, Κάσσου, Λιδνίων, Μεγίστης, Ν.Ρόδου, Πεταλούδων, Ρόδου, Σύμης, Χάλκης, Κοινότητα Ολύμπου Καρπάθου	ΠΔ 128 (ΦΕΚ 113Α/6-6-2001)	
		3. Δ.Λ.Τ. Πάτμου Δήμοι: Πάτμου, Λέρου, Λειψών, Κοινότητα Αγαθονησίου	ΠΔ 203 (ΦΕΚ 159Α/16-7-2001)	
		4. Δ.Λ.Τ. Καλύμνιων Δήμος: Καλύμνιων	ΠΔ 202 (ΦΕΚ 159Α/16-7-2001)	

2	Ν. Κυκλάδων	**5. Δ.Λ.Τ. Ίου** Δήμος: Ιητών, Κοινότητες Ανάφης, Σίκινου, Φολέγανδρου	ΠΔ 124 (ΦΕΚ 113Α/6-6-2001)	ΠΔ 28 (ΦΕΚ 34Α/ 12-2-2003)
		1. Δ.Λ.Τ. Τήνου - Άνδρου Δήμοι: Άνδρου-Εξωμβούργου, Κορθίου, Τήνου, Υδρούσας, Κοιν: Πανόρμου Τήνου	ΠΔ 125 (ΦΕΚ 113Α/6-6-2001)	
		2. Δ.Λ.Τ. Νάξου Δήμοι: Αμοργού, Δρυμαλίας, Νάξου, Κοιν: Δονούσας, Ηράκλειας, Κουφονησίων, Σχοινούσης	ΠΔ 126 (ΦΕΚ 113Α/6-6-2001)	
		3. Δ.Λ.Τ. Θήρας Δήμος Θήρας, Κοινότητα Οίας	ΠΔ 127 (ΦΕΚ 113Α/6-6-2001)	
		4. Δ.Λ.Τ. Μυκόνου Δήμος Μυκόνου	ΠΔ 129 (ΦΕΚ 113Α/6-6-2001)	
		5. Δ.Λ.Τ. Πάρου-Αντιπάρου Δήμος Πάρου, Κοιν. Αντιπάρου	ΠΔ 130 (ΦΕΚ 113Α/6-6-2001)	
		6. Δ.Λ.Τ. Σύρου Δήμοι: Άνω Σύρου, Ερμούπολης, Κέας, Κύθνου, Ποσειδωνίας, Σερίφου	ΠΔ 131 (ΦΕΚ 113Α/6-6-2001)	
		7. Δ.Λ.Τ. Σίφνου Δήμος Σίφνου, Κοιν. Κιμώλου	ΠΔ 239 (ΦΕΚ 217Α/18-9-2002)	
		8. Δ.Λ.Τ. Μήλου Δήμος Μήλου	ΠΔ 240 (ΦΕΚ 217Α/18-9-2002)	

3	Λήμνου	**9. Δ.Λ.Τ. Λήμνου** Δήμοι: Μύρινας, Μούδρου, Νέας Κούταλης, Κοιν: Αγ. Ευστρατίου	ΠΔ 170 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001)	ΠΔ 201 (ΦΕΚ 179Α/ 7-8-2002)
4	Ν. Αργολίδας	**10. Δ.Λ.Τ. Κρανιδίου** Δήμος Κρανιδίου	ΠΔ 171 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001)	ΠΔ 321 (ΦΕΚ 270Α/ 25-11-2003)
		11. Δ.Λ.Τ. Επιδαύρου Δήμος Επιδαύρου	ΠΔ 172 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001)	
		12.Δ.Λ.Τ. Ερμιόνης Δήμος Ερμιόνης	ΠΔ 187 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001)	
		13.Δ.Λ.Τ. Ναυπλίου Δήμοι: Ασίνης, Λέρνας, Ναυπλίου και Ν. Κίου	ΠΔ 267 (ΦΕΚ 192Α/27-8-2001)	
5	Ν. Ηρακλείου	**14.Δ.Λ.Τ. Μοιρών** Δήμος Μοιρών	ΠΔ 180 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001)	(Ο.Λ.Η. Α.Ε. Ν. 2932/2001 ΦΕΚ 145Α /27-6-2001)
		15.Δ.Λ.Τ. Χερσονήσου Δήμος Χερσονήσου	ΠΔ 182 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001)	
		16.Δ.Λ.Τ. Γαζίου Δήμος Γαζίου	ΠΔ 183 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001)	
6	Αιγίου	**17.Δ.Λ.Τ. Αιγίου** Δήμος Αιγίου	ΠΔ 184 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001)	ΠΔ 190 (ΦΕΚ 176Α/ 2-8-2002)
7	Κυθήρων	**18.Δ.Λ.Τ. Κυθήρων** Δήμος Κυθήρων, Κοινότητα Αντικυθήρων	ΠΔ 185 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001)	ΠΔ 198 (ΦΕΚ 179Α/ 7-8-2002)
8	Κατάκολου	**19.Δ.Λ.Τ. Πύργου** Δήμος Πύργου	ΠΔ 195 (ΦΕΚ 159Α/16-7-2001)	ΠΔ 199 (ΦΕΚ 179Α/ 7-8-2002)

9	Ν. Ρεθύμνης	**20.Δ.Λ.Τ. Ρεθύμνης** Δήμοι: Αρκαδίου, Γεροποτάμου, Λάμπης, Νικηφόρου Φωκά, Ρεθύμνης, Φοίνικα	ΠΔ 186 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001)	ΠΔ 197 (ΦΕΚ 179Α/ 7-8-2002)
10	Πόρου	**21.Δ.Λ.Τ. Τροιζηνίας** Δήμος Τροιζηνίας	ΠΔ 335 (ΦΕΚ 226Α/9-10-2001)	ΠΔ 200 (ΦΕΚ 179Α/ 7-8-2002)
		22.Δ.Λ.Τ. Πόρου Δήμος Πόρου	ΠΔ 336 (ΦΕΚ 226Α/9-10-2001)	
11	Αίγινας	**23.Δ.Λ.Τ. Αίγινας** Δήμος Αίγινας, Κοιν. Αγκιστρίου	ΠΔ 238 (ΦΕΚ 217Α/18-9-2002)	ΠΔ 30 (ΦΕΚ 34Α/ 12-2-2003)
12	Μεθάνων	**24.Δ.Λ.Τ. Μεθάνων** Δήμος Μεθάνων	ΠΔ 241 (ΦΕΚ 217Α/18-9-2002)	ΠΔ 32 (ΦΕΚ 34Α/ 12-2-2003)
13	Ύδρας	**25.Δ.Λ.Τ. Ύδρας** Δήμος Ύδρας	ΠΔ 257 (ΦΕΚ 231Α/3-10-2002)	ΠΔ 29 (ΦΕΚ 34Α/ 12-2-2003)
14	Σπετσών	**26.Δ.Λ.Τ. Σπετσών** Δήμος Σπετσών	ΠΔ 258 (ΦΕΚ 231Α/3-10-2002)	ΠΔ 31 (ΦΕΚ 34Α/ 12-2-2003)
15	Κυλλήνης	**27.Δ.Λ.Τ. Κυλλήνης** Δήμος Κάστρου - Κυλλήνης	ΠΔ 259 (ΦΕΚ 231Α/3-10-2002)	ΠΔ 147 (ΦΕΚ 123Α/ 22-5-2003)

ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ

1. ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΛΑΡΙΣΑΣ

Πηγή: ΥΕΝ, Γενική Γραμματεία Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής

Τα Λιμενικά Ταμεία που θεσμοθετήθηκαν ως Δημοτικά αλλά δεν μετεξελίχθηκαν έως 1-6-2005

1. **Δ.Λ.Τ. Καλαμάτας,** Δήμος Καλαμάτας, ΠΔ 173 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001),
2. **Δ.Λ.Τ. Πύλου,** Δήμος Πύλου, ΠΔ 174 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001),
3. **Δ.Λ.Τ. Μαρμαρίου,** Δήμος Μαρμαρίου, ΠΔ 175 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001),
4. **Δ.Λ.Τ. Αιδηψού,** Δήμος Αιδηψού, ΠΔ 176 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001),
5. **Δ.Λ.Τ. Κεφαλληνίας-Ιθάκης,** Δήμοι: Αργοστολίου, Ερίσσου, Ιθάκης, Λειβαθούς, Παλικής Πυλαρέων, Σάμης, ΠΔ 177 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001),
6. **Δ.Λ.Τ. Καρύστου,** Δήμος Καρύστου, ΠΔ 178 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001),
7. **Δ.Λ.Τ. Ερέτριας,** Δήμος Ερέτριας, ΠΔ 179 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001),
8. **Δ.Λ.Τ. Στυραίων,** Δήμος Στυραίων, ΠΔ 181 (ΦΕΚ 149Α/5-7-2001),
9. **Δ.Λ.Τ. Ιεράπετρας,** Δήμοι: Ιεράπετρας, Μακρύ Γυαλού, ΠΔ 196 (ΦΕΚ 159Α/16-7-2001),
10. **Δ.Λ.Τ. Σητείας,** Δήμοι: Σητείας, Λεύκης, ΠΔ 198 (ΦΕΚ 159Α/16-7-2001),
11. **Δ.Λ.Τ. Αγίου Νικολάου,** Δήμοι: Αγ. Νικολάου, Νεάπολης, ΠΔ 199 (ΦΕΚ 159Α/16-7-2001),
12. **Δ.Λ.Τ. Λουτρακίου- Περαχώρας,** Δήμος Λουτρακίου-Περαχώρας, ΠΔ 197 (ΦΕΚ 159Α/16-7-2001),
13. **Δ.Λ.Τ. Σικυωνίων (Κιάτο),** Δήμος Σικυωνίων, ΠΔ 200 (ΦΕΚ 159Α/16-7-2001),
14. **Δ.Λ.Τ. Κορινθίας.** Δήμος Κορινθίων, ΠΔ 201 (ΦΕΚ 159Α/16-7-2001),
15. **Δ.Λ.Τ. Βόχας,** Δήμος Βόχος, ΠΔ 204 (ΦΕΚ 159Α/16-7-2001),
16. **Δ.Λ.Τ. Χίου,** Δήμοι: Αγ. Μηνά, Αμάνης, Ιωνίας, Καρδάμυλων, Μαστιχοχωρίων, Οινουσσών, Ομηρούπολης, Χίου, Ψαρών, ΠΔ 270 (ΦΕΚ 242Α/21-10-2003),
17. **Δ.Λ.Τ. Θάσου,** Δήμος Θάσου, ΠΔ 271 (ΦΕΚ 242Α/21-10-2003),
18. **Δ.Λ.Τ. Μαρκόπουλου - Μεσογαίας,** Δήμος Μαρκόπουλου Μεσογαίας, ΠΔ 272 (ΦΕΚ 242Α/21-10-2003),
19. **Δ.Λ.Τ. Αμφίπολης Σερρών,** Δήμος Αμφίπολης Σερρών, ΠΔ 273 (ΦΕΚ 242Α/21-10-2003),
20. **Δ.Λ.Τ. Αμφιλοχίας,** Δήμοι: Αμφιλοχίας, Ανακτορίου, Μεδέωνος, Μενιδίου, ΠΔ 274 (ΦΕΚ 242Α/21-10-2003),
21. **Δ.Λ.Τ. Ναυπάκτου,** Δήμοι Αντιρρίου και Ναυπάκτου, ΠΔ 317 (ΦΕΚ 270Α/25-11-2003),

22. **Δ.Λ.Τ. Πάργας,** Δήμοι Πάργας και Φαναρίου, ΠΔ 275 (ΦΕΚ 242Α/21-10-2003),

23. **Δ.Λ.Τ. Πρεβέζης,** Δήμος Πρέβεζας, ΠΔ 318 (ΦΕΚ 270Α/25-11-2003),

24. **Δ.Λ.Τ. Τυρού** Δήμος Τυρού, ΠΔ 319 (ΦΕΚ 270Α/25-11-2003),

25. **Δ.Λ.Τ. Καρλοβασίου & Μαραθοκάμπου ,** Δήμοι Καρλοβασίων & Μαραθοκάμπου, ΠΔ 335 (ΦΕΚ 291Α/18-12-2003),

26. **Δ.Λ.Τ. Βαθέως και Πυθαγορείου,** Δήμοι Βαθέως και Πυθαγορείου, ΠΔ 336 (ΦΕΚ 291Α/18-12-2003)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Σχεδιασμός του προγράμματος δρομολόγησης των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Ο σχεδιασμός του προγράμματος δρομολόγησης των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι ένα από τα σημαντικότερα και δυσκολότερα ζητήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία. Πως, άλλωστε να μην είναι δύσκολο να σχεδιάσεις και να εφαρμόζεις καθημερινά μια «τακτική γραμμή» η οποία απασχολεί π.χ. 10, 15, 20 .... παραπλήσιου τύπου σκάφη, τα οποία προσεγγίζουν, το ένα πίσω από το άλλο, κυκλικά, σε καθημερινή, ανά τριήμερο, σε εβδομαδιαία βάση ...., 20, 25, 30 .....λιμένες που βρίσκονται σε διαφορετικά μήκη και πλάτη του κόσμου και που λειτουργούν με διαφορετικούς ρυθμούς και τεχνικές ;

Από τα ανωτέρω γίνεται κατανοητό ότι η αξιοπιστία που καλείται να παρέχει ένα δρομολόγιο κερδίζεται με πολύ κόπο και με μεγάλη δυσκολία στην ναυτιλιακή αγορά, λαμβάνοντας υπόψη πέρα αυτών και τις χρονικές καθυστερήσεις από πιθανές καιρικές συνθήκες, τους λιμενικούς ελέγχους, τα όποια τεχνικά προβλήματα κ.α.

Επιπλέον, τόσο οι ανάγκες που προκαλεί ο ανταγωνισμός, όσο και η συνεχής τροποποίηση των δεδομένων (αλλαγές στις ροές των εμπορευμάτων, επενδύσεις σε νέους λιμένες κ.α.) αναγκάζουν τις ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών γραμμών να ελέγχουν καθημερινά και να τροποποιούν, όποτε αυτές κρίνουν σκόπιμο, το δρομολόγιο των πλοίων.

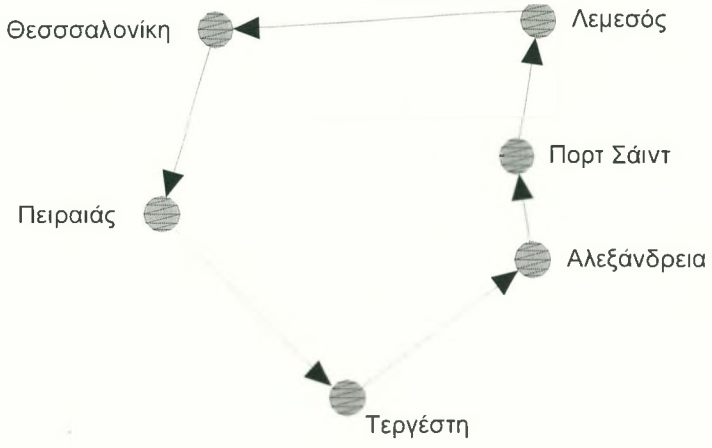
Είναι κατανοητό όμως, πως αυτές οι εταιρίες προσπαθούν να ισορροπήσουν τόσο ανάμεσα στην επιβεβλημένη (πολλές φορές) ανάγκη τροποποίησης των δρομολογίων τους όσο και στην ανάγκη της επιθυμίας των πελατών τους για ελάχιστη διατάραξη της συνήθειας και των υφιστάμενων διαδικασιών που ακολουθούν. Στην διεθνή ναυτιλιακή και λιμενική αγορά τακτικών δρομολογίων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων υπάρχουν βασικά δύο μοντέλα λειτουργίας:

1. **Μεταφορές Ε/Κ με απευθείας τακτικά δρομολόγια:**
   - Είτε απευθείας μεταξύ δύο λιμένων (π.χ. Βόλος - Λεμεσός)



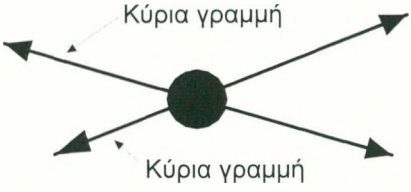
Τα απευθείας τακτικά δρομολόγια, ευημερούν από την στιγμή που μεταξύ των λιμένων που προσεγγίζουν τα πλοία υπάρχει σημαντικός φόρτος μεταφερόμενων εμπορευμάτων

- Είτε απευθείας μεταξύ μιας σειράς λιμένων. Το μοντέλο αυτό, ονομάζεται **"multi porting"**

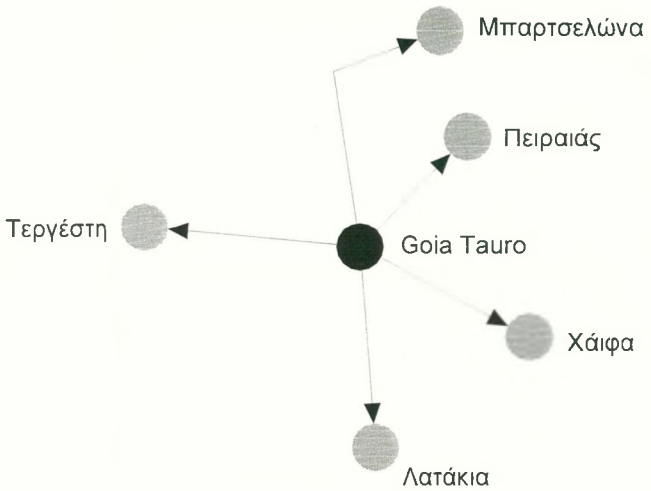


2. **Μεταφορές Ε/Κ μέσω μεταφορτώσεων.** Μεγάλα πλοία [τα λεγόμενα «πλοία-μητέρες» (mother ships)], προσεγγίζουν, βάση ενός ευρέως διεθνούς δρομολογίου, έναν περιορισμένο αριθμό μεγάλων λιμένων [των λεγομένων «πρυμνών» (hubs)], εναποθέτοντας τους Ε/Κ. Από εκεί, το κάθε Ε/Κ μπορεί να ακολουθήσει τρεις (3) διαφορετικές κατευθύνεις:

   - Να μεταφορτωθεί σε ένα άλλο «πλοίο μητέρα», που εκτελεί διαφορετικό δρομολόγιο από το αρχικό. Το μοντέλο αυτό δρομολογίων ονομάζεται **"Interline"**.



   - Να μεταφορτωθεί σε ένα άλλο πλοίο, μικρότερο [τα λεγόμενα «πλοία-τροφοδότες (feeder ships)] το οποίο κάνει την διανομή σε άλλους λιμένες (θαλάσσιους ή/και ποτάμιους). Το μοντέλο αυτό δρομολογίων ονομάζεται **"Hub and Spoke"**



- Να μεταφορτωθεί σε ένα άλλο μεταφορικό μέσο (τρένο, φορτηγό) για την μεταφορά του σε ένα εσωτερικό λιμένα στην απώτερη ενδοχώρα. Το σύστημα αυτό είναι ένα παραπλήσιο "Hub and spoke", όπου την θέση των «πλοίων τροφοδοτών» παίρνει το τρένο ή το φορτηγό.

ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΞΗΝΚ