

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

« ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ»

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΦΟΙΤΗΤΗ ΜΑΡΑΒΑ ΗΛΙΑ ΤΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ

A.M:gs20147



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ :ΜΑΛΙΝΔΡΕΤΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:ΜΑΛΙΝΔΡΕΤΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ,ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΚΟΣΜΑΣ,ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΚΑΡΥΜΠΑΛΗΣ

ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2012

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	σελ.4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σελ.5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
1.1 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	σελ.6
1.1.1 Επιπτώσεις θαλάσσιων μεταφορών στο θαλάσσιο περιβάλλον.....	σελ.9
1.1.2 Εμπορευματικές μεταφορές.....	σελ.16
1.2 Ορισμός του «λιμανιού» και η σημασία του.....	σελ.17
1.3 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	σελ.22
1.3.1 Θεσμική σύμβαση των μεταφορών.....	σελ.22
1.3.2 Νομική σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς.....	σελ.25
1.4 Ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη των εμπορευματοκιβωτίων.....	σελ. 27
1.5 Ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών.....	σελ.33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
2.1 Οι κύριες λειτουργίες των λιμανιών.....	σελ.36
2.2 ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ- ΚΟΜΒΟΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ.....	σελ.38
2.2.1 Δομική κατασκευή των λιμανιών.....	σελ.38
2.2.2 Παρεχόμενες υπηρεσίες σε έναν Εμπορικό Λιμένα και η αξιολόγηση τους.....	σελ.42
2.2.3 Διοικητική κάλυψη και η απόδοση των λιμανιών.....	σελ.44
2.3 Ο εξοπλισμός λιμανιών στην Ελλάδα.....	σελ.48
2.4 Η υποδομή των λιμανιών και ο ρόλος τους στις ενδονησιωτικές συνδέσεις.....	σελ.53
2.5 Παρουσίαση Ελληνικών λιμανιών - Ακτοπλοϊκές γραμμές και Διακίνηση εμπορευμάτων.....	σελ.56
2.5.1 Εμπορευματικές Μεταφορές.....	σελ.74
2.6 Πρόταση δημιουργίας εμπορευματικού σταθμού (Ηγουμενίτσας) ...	σελ.79
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
3.1 Ο ορισμός του «νησιού».....	σελ.83
3.2 Χαρακτηριστικά των νησιών.....	σελ.85
3.3 Το περιεχόμενο της έννοιας της «νησιωτικότητας» - Νησιωτικοί δείκτες.....	σελ.90
3.4 Ζητήματα και προβλήματα ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών.....	σελ.94

3.5 ΤΑ ΝΗΣΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	σελ.98
3.5.1 Η ελληνική νησιωτική υποδομή.....	σελ.100
3.5.2 Κατηγοριοποίηση και κατάταξη των Ελληνικών νησιών.....	σελ.101
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	
4.1 Ο ρόλος και η σημασία των μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές.....	σελ.103
4.2 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....	σελ.105
4.2.1 Θαλάσσιος εξοπλισμός: Πλοία.....	σελ.103
4.2.2 Στάδια της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων.....	σελ.108
4.2.3 Χρονική περίοδος φορτοεκφόρτωσης με την αντίστοιχη μεταφερόμενη ποσότητα.....	σελ. 110
4.3 Κάλυψη μεταφορών στα νησιά της Ελλάδας.....	σελ.112
<u>Αιγαίο πέλαγος</u>	σελ.112
<u>Ιόνιο πέλαγος</u>	σελ.117
4.4. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ.....	σελ.120
4.4.1 Κινήσεις αγοράς στην ακτοπλοΐα.....	σελ.121
4.4.2 Αεροπορικές μεταφορές και ανταγωνιστική αναμέτρηση με την ακτοπλοΐα.....	σελ.124
4.5 Οι θαλάσσιες μεταφορές και ο ανεφοδιασμός των Ελληνικών νησιών : Ένα δημόσιο και πολύτιμο αγαθό.....	σελ.127
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	
Συμπεράσματα – Προτάσεις.....	σελ.131
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	σελ.137
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	σελ.138

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία, έχει ως κεντρικό άξονα καταγραφής τις υδάτινες μεταφορές. Είναι γεγονός, ότι οι μεταφορές δια θάλασσας αποτελούν ένα σπουδαίο και μεγάλο κομμάτι της αλυσίδας των παγκόσμιων μεταφορών όλων των τύπων φορτίου. Στη σημερινή εποχή, τα πλοία διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, παίζουν πρωταγωνιστικό και κυρίαρχο ρόλο στο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας, άλλωστε οι κινητήριες δυνάμεις σε αυτόν τον κλάδο είναι οι υδάτινοι μεταφορείς και οι λιμενικές υποδομές.

Οι θαλάσσιες μεταφορές πρωταγωνιστούν στον Ελληνικό χώρο, αφού η Ελλάδα πρόκειται για μια νησιωτική χώρα. Πιο συγκεκριμένα, η γεωγραφική θέση της Ελλάδας στη Μεσόγειο, την ανακηρύσσει ως το απόλυτο κομβικό σημείο σύνδεσης Βορρά – Νότου και σαφώς Ανατολής – Δύσης.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί, πως οι λιμενικές εγκαταστάσεις που «κοσμούν» το μεγαλύτερο μέρος της Ελλάδας, λειτουργούν ως ένα μέσο εξυπηρέτησης των εμπορευματικών μεταφορών σε πολλές τοποθεσίες δίχως γεωγραφικούς περιορισμούς.

Τελειώνοντας, προκύπτει ότι ο κλάδος γενικά όλων των μεταφορών συμβάλλει ενεργά και ουσιαστικά στην ανάπτυξη των εμπορευματικών διακινήσεων και ως εκ τούτου καθίσταται ως ένας από τους πιο ισχυρούς τομείς της παγκόσμιας οικονομίας. Όλα τα είδη διακίνησης (τρένα, πλοία, αεροπλάνα) ή ακόμη και ο συνδυασμός αυτών, είναι κατάλληλα για μια εύκολη μεταφορά προϊόντων από ένα γεωγραφικό σημείο σε ένα άλλο, κατορθώνοντας την οικονομική ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία έχει ως θέμα «Οι θαλάσσιες μεταφορές και ο ανεφοδιασμός νησιών». Αποσκοπεί στην ανάλυση των εμπορευματικών διακινήσεων δια θάλασσας και στο πόσο σημαντικό ρόλο παίζουν στην ανάπτυξη και διατήρηση της παγκόσμιας μεταφοράς.

Η εργασία χωρίζεται σε πέντε κεφάλαια, των οποίων η ανάλυση έχει ως εξής: Προκειμένου να διευκρινιστούν όλες οι παράμετροι γύρω από το θέμα, αρχικά στο πρώτο κεφάλαιο, καθορίζονται οι βασικές έννοιες προς αποφυγή εσφαλμένων αντιλήψεων. Έπειτα, αναφέρονται τα θεσμικά και νομικά πλαίσια των μεταφορών και κλείνοντας πραγματοποιείται μια ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη τόσο των εμπορευματοκιβωτίων όσο και των θαλάσσιων μεταφορών, προκειμένου να γίνει αντιληπτή η χρονική τους ανάπτυξη.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, αναφέρονται οι κύριες λειτουργίες των λιμενικών υποδομών καθώς και η κατασκευή αυτών. Επίσης, γνωστοποιείται ο εξοπλισμός των λιμανιών και γίνεται κατανοητός ο ρόλος τους στις υδάτινες διακινήσεις.

Εν συνεχεία, στο επόμενο κεφάλαιο, γίνεται η απαραίτητη προσέγγιση στο θέμα των νησιών. Αρχικά, παρουσιάζονται στον αναγνώστη τα χαρακτηριστικά αυτών και έπειτα ακολουθεί μια εννοιολογική προσέγγιση της «νησιωτικότητας», καθώς και μια αναφορά στους νησιωτικούς δείκτες. Ακόμη, αναφέρονται και αναλύονται θέματα που αφορούν την ανάπτυξη τους και στο τέλος του κεφαλαίου, σκιαγραφείται η υποδομή και η κατάταξη των Ελληνικών νησιών.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, γίνεται λόγος για τον ανεφοδιασμό των νησιών. Παρουσιάζεται η σημασία των μεταφορών στα νησιά και καταγράφονται τα στάδια της θαλάσσιας μεταφοράς των εμπορευμάτων. Υπολογίζεται και εκτιμάται η αγορά των μεταφορών στα νησιά της Ελλάδας και συμπεραίνεται η αξία των υδάτινων διακινήσεων και φυσικά ο ανεφοδιασμός των Ελληνικών νησιών.

Στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο, αναλύονται τα συμπεράσματα από κάθε κεφάλαιο της εργασίας και ταυτόχρονα παρουσιάζονται σχετικές προτάσεις με την οικονομική ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και με τις προοπτικές ανεφοδιασμού αυτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΕΝΝΟΙΩΝ - ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αποσαφηνιστούν ορισμένες έννοιες (μεταφορές, θαλάσσιες μεταφορές, κ.τ.λ.), προκειμένου να αποφευχθούν εσφαλμένες αντιλήψεις και να κατανοηθεί πλήρως η σημασία τους. Επίσης, θα παρουσιαστεί το θεσμικό και νομικό πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών και τέλος, θα γίνει μια ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη αυτών.

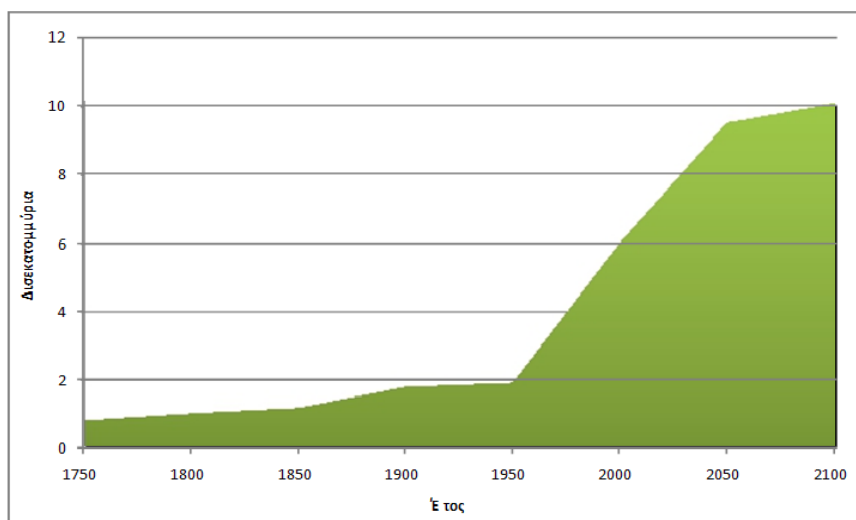
1.1 Μεταφορές

Με την έννοια «μεταφορά» ορίζεται η διαδικασία με την οποία διακινούνται πρόσωπα και αγαθά από ένα μέρος σε ένα άλλο. Μεταφερόμενα αντικείμενα μπορεί να είναι μετασχηματισμένα προϊόντα ή ακόμη και πρώτες ύλες και φυσικά από αυτή τη διαδικασία δε λείπει η ανθρώπινη υπόσταση (Βλάχος & Νικολαΐδης, 1999). Οι μεταφορές αποτελούσαν το συνδετικό κρίκο ανάμεσα στην παραγωγή και στην κατανάλωση και χάρη σε αυτές αξιοποιούνται σε ικανοποιητικό βαθμό οι παραγωγικές πηγές που επιφέρουν πλούτη και κέρδη σε όλο τον κόσμο. Γίνεται αντιληπτό πως όσο μεγαλύτερες είναι οι αποστάσεις στις οποίες πραγματοποιείται η διακίνηση των εκάστοτε προϊόντων ή φυσικών προσώπων τόσο περισσότερο υπάρχει επέκταση της αγοράς και του μεγέθους της ζήτησης.

Η μεταφορική διαδικασία αποτελεί έναν τομέα στον κλάδο της οικονομίας το οποίο παρέχει το ποσοστό τάξεως 10% του οικονομικού πλούτου του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναλογεί σε 1 τρις ευρώ το χρόνο και έχει στη διάθεση της πάνω από 10 εκατομμύρια απασχολούμενο προσωπικό.

Σε αυτό το σημείο, κρίνεται απαραίτητο, να παρουσιαστούν οι ευνοϊκές παράμετροι που συντέλεσαν στην ανάπτυξη των μεταφορών και αναλύονται ως εξής: Αρχικά, καταλυτικός παράγοντας είναι η μεγάλη άνθηση του παγκόσμιου πληθυσμού όπου στη σημερινή εποχή ανέρχεται στα 6 δισεκατομμύρια άτομα και παρουσιάζει αυξανόμενο ρυθμό 1,8 % ετησίως (Σχήμα, 1.1). Όπως είναι φυσικό αυτά τα επίπεδα του πληθυσμού, απαιτούν και προϋποθέτουν μεγάλη κατανάλωση πρώτων υλών, φυσικών αγαθών, προϊόντων κ.τ.λ., όπου όμως μόνο μια μικρή μερίδα αυτών βρίσκεται ή παράγεται σε καταναλωτικές εγκαταστάσεις. Ταυτόχρονα, η μεγαλύτερη

μερίδα του πληθυσμού επιζητά και επιδιώκει τη συχνότερη μετακίνηση των ανθρώπων για την κάλυψη τουριστικών, εκπαιδευτικών αναγκών (Αμπακούμιν, 2000).



Σχήμα 1.1: Εξελικτική πορεία του παγκόσμιου πληθυσμού.

Επίσης, μια σημαντική παράμετρος που ευνόησε την ανάπτυξη των μεταφορών, είναι η άνοδος σε οικονομικό επίπεδο όλων των χωρών και η ανάπτυξη του διεθνές εμπορίου. Μετά το 'Β Παγκόσμιο Πόλεμο, η συνεχής και η αδιάκοπη προσπάθεια για την οικονομική άνθηση από όλες τις χώρες είναι εμφανής και ισχυρή. Καταβάλλουν λοιπόν προσπάθειες, για να μπορέσουν να αποκτήσουν το δικαίωμα ευχαρίστησης των φυσικών πόρων και των τεχνολογικών μέσων.

Αξίζει να σημειωθεί πως με μια αύξηση στο εισόδημα προκύπτουν νέες ευκαιρίες για την κάλυψη των αναγκών που σηματοδοτούν περισσότερες διακινήσεις αγαθών και ανθρώπων. Ως εκ τούτου, είναι φυσικό να υφίσταται η μεγάλη ανάπτυξη στο διεθνές εμπόριο που πραγματεύεται στις εμπορικές σχέσεις των 160 κρατών μεταξύ τους, αλλά και στη μετακίνηση των ανθρώπων από ένα κράτος σε ένα άλλο χωρίς φραγμούς και περιορισμούς.

Η ύπαρξη οικονομικών ενώσεων μεταξύ των κρατών και η διευκόλυνση στο διεθνές εμπόριο, συντελούν στην ανάπτυξη των μεταφορών και αυτό γιατί οι συγκεκριμένες ενώσεις εξυπηρετούν τα μέλη τους στην πραγματοποίηση των δοσοληψιών τους. Στη σημερινή εποχή, ενώσεις σαν και αυτές είναι οι : Ε.Ε.Κ (Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα), ΕΕΤΑ (Ευρωπαϊκή περιοχή Ελευθέρου Εμπορίου), κ.α.

Τέλος, σημαντικό ρόλο στην ανοδική εξέλιξη των μεταφορών έπαιξε και η άνθηση της τεχνολογίας. Η τεχνολογική εξέλιξη βοήθησε στις διακινήσεις την περίοδο του 20^{ου} αιώνα, αφού για τις μαζικές μεταφορές χρησιμοποιούνται δεξαμενόπλοια των 500.000 τόνων, γεγονός που αποτελούσε σπάνιο εγχείρημα για παλαιότερες εποχές.

Είναι γεγονός πως υπάρχουν πολλές μορφές μεταφορών, όπως είναι οι χερσαίες, οι θαλάσσιες, οι σιδηροδρομικές, εναέριας και αυτές που πραγματώνονται μέσω κάποιων αγωγών. Ο παρακάτω πίνακας, δείχνει την ταξινόμηση σε όγκο των λειτουργιών των εναλλακτικών μεταφορικών μέσων, όπως αυτός εξελίσσεται κάθε χρόνο. Διαπιστώνεται πως οι διακινήσεις μέσω της θαλάσσιας οδού, είναι από τις πιο πλούσιες μεθόδους μεταφοράς (Πίνακας, 1.2)

Μεταφορές	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Θαλάσσιες (1000 million tkm)	80,8	85,7	90,3	97,9	107	120,2	140,7	164,5	178,5
Συνδυασμένες ως % του συνόλου των θαλάσσιων μεταφορών	8,90%	9,00%	9,30%	10,30%	10,50%	11,20%	13,10%	14,60%	15,60%
Σιδηροδρομικές	33,4	33,2	34,8	37,2	42,2	46,5	53,7	61,1	62,0
Συνδυασμένες ως % του συνόλου των σιδηροδρομικών μεταφορών	13,10%	14,10%	15,70%	18,10%	19,20%	21,00%	24,40%	25,80%	25,90%
Σύνολο συνδυασμένων μεταφορών (1000 million tkm)	116,9	121,8	127,8	138,4	153	170,7	199,1	230,6	245,6

Πίνακας 1.2: Μεταφορές που πραγματοποιούνται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1.1.1 Θαλάσσιες Μεταφορές- Επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον

Λόγω του ότι οι ανάγκες του διεθνούς εμπορίου παρουσιάζουν αυξημένες τάσεις και θεωρούνται επιτακτικές εξαιτίας της συνεχόμενης ζήτησης για τη μεταφορά των εμπορευμάτων ανά τον κόσμο, εξετάζονται όλα τα ενδεχόμενα μεταφοράς και ερευνώνται όλες οι μέθοδοι διακίνησης, προκειμένου να εξεταστούν νέες προτάσεις για τα μεταφορικά μέσα που αξιοποιούνται.

Σε αυτού του είδους τα μέσα, τα πλοία προτιμούνται από μεγάλη μερίδα πολιτών-χρηστών για τη μετακίνηση των αγαθών και των προϊόντων. Για αυτές τις μεταφορές, χρησιμοποιούνται φορτηγά-πλοία και δεξαμενόπλοια περικλείοντας τη διαδικασία της φόρτωσης και της μεταφόρτωσης αγαθών, έχοντας ως αφετηρία και τέρμα τα λιμάνια όλου του κόσμου (Pride & Ferrell, 2003).

Αυτού του είδους οι μεταφορές, υπόκεινται σε τέσσερις διακρίσεις (ποταμούς/κανάλια, λίμνες, εθνικά και διεθνή θαλάσσια ύδατα). Το 98% των μεταφορών, αντιστοιχεί στις υδάτινες μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο, οι οποίες ανταγωνίζονται τις σιδηροδρομικές διακινήσεις και αυτές που πραγματώνονται μέσω των αγωγών.

Τα πλοία χρησιμοποιούνται εδώ και πολλές δεκαετίες για να μεταφέρουν ανθρώπους και εμπορεύματα. Η ιστορική τους χρήση ξεκινά από την εποχή της αρχαιότητας, όπου ακόμη και οι Έλληνες είχαν ξεκινήσει την κατασκευή караβιών που αποσκοπούσαν κυρίως σε πολεμικούς σκοπούς. Με την πάροδο του χρόνου όμως, οι κατασκευές αυτές εξυπηρετούσαν και εμπορικούς στόχους με κυρίαρχους χρήστες διάφορες φυλές, όπως οι Φοίνικες, οι οποίοι ήταν γνωστοί ως μεγάλοι έμποροι που μετέφεραν τα προϊόντα τους με τη βοήθεια των πλοίων.

Αποτελεί γεγονός πως αυτές οι μικρές κατασκευές με τη βοήθεια της τεχνολογικής ανοδικής εξέλιξης μεταμορφώθηκαν στα γνωστά φορτηγά, τάνκερ και κοντέινερς που συντελούν στο έπακρο στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών.

Αυτή η ανοδική πορεία των θαλάσσιων μεταφορών, οφείλεται σε ορισμένους θετικούς παράγοντες που παίζουν καθοριστικό ρόλο στην αναπτυξιακή τους πορεία και οι οποίοι αναλύονται ακολούθως:

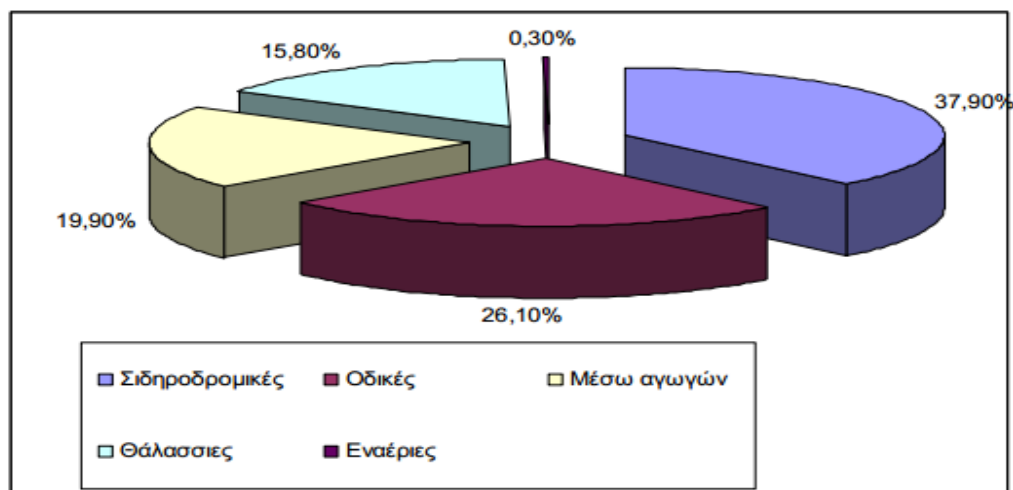
- Επίτευξη οικονομίας. Πρόκειται για τον τύπο μεταφοράς με το χαμηλότερο και ανταγωνιστικό κόστος.
- Ύπαρξη άφθονου αποθηκευτικού χώρου για τη μεταφορά μεγάλων αντικειμένων.

- Μεγάλη ποικιλία τύπων σκαφών που έχουν παρουσιαστεί τα τελευταία χρόνια.

Πέραν όμως των πλεονεκτημάτων που χαρακτηρίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές, είναι ορατές και ορισμένες αδυναμίες, οι οποίες αναλύονται ως εξής:

- Απαιτούν πιο πολύ χρόνο για την ολοκλήρωση της διακίνησης.
- Η διαχείριση τους έχει μεγάλο βαθμό δυσκολίας, καθώς η διενέργεια της ασφάλισης, της δεματοποίησης και της διακίνησης προς και από το πλοίο είναι κουραστικές, χρειάζεται αρκετή επιμονή και υπομονή.
- Έχουν ως δεδομένο την αυξημένη απαίτηση και ζήτηση για αποθέματα.
- Εμφανίζουν μη υπευθυνότητα στις αναχωρήσεις.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία για τις εμπορευματικές διακινήσεις και με τις γνωματεύσεις της στατιστικής υπηρεσίας των Η.Π.Α, γίνεται αντιληπτή η σπουδαιότητα της διακίνησης μέσω της θάλασσας. Με τη βοήθεια του παρακάτω σχήματος, φαίνεται ότι οι διακινήσεις των εμπορευμάτων, που εκτελούνται με αυτόν τον τρόπο, αντιστοιχούν σε ποσοστό 15,8 % των συνολικών μεταφορών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές να είναι στη πρώτη θέση (Σχήμα, 1.3).



Σχήμα 1.3: Ποσοστό που αντιστοιχεί σε κάθε μεταφορικό μέσο στις εμπορευματικές διακινήσεις των Η.Π.Α, τη χρονιά του 2000.

Κρίνεται απαραίτητο σε αυτό το σημείο να τονιστεί, πως το ποσοστό που αντιστοιχεί στις διακινήσεις μέσω της θάλασσας του παγκόσμιου εμπορίου αγγίζει περίπου το 100% και ένα ποσοστό άνω του 90% αφορά το εμπόριο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τις υπόλοιπες χώρες. Ένα μερίδιο του τελευταίου ποσοστού, περίπου 35%, σχετίζεται με τις εμπορευματικές διακινήσεις υπό της θάλασσας, ανάμεσα στα κράτη μέλη της κοινότητας ή τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Η αξιοποίηση των μεταφορικών μεθόδων, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την τοποθεσία και φυσικά από τη μορφολογική κατάσταση της εκάστοτε χώρας.

Ο συγκεκριμένος κλάδος των μεταφορών χαρακτηρίζεται από μια φιλικότητα προς το εξωτερικό περιβάλλον (Πίνακας, 1.4) και από μια οικονομική ενεργειακή δεινότητα, γεγονός που τον αναδεικνύει ως ένα προσιτό και λειτουργικό μέσο μεταφοράς. Επίσης, παρουσιάζει δυνατότητα άνθησης σε περιπτώσεις μετακίνησης της κυκλοφορίας από τις χερσαίες διαδρομές (Πίνακας, 1.5). Τέλος, παρέχεται ένα χαμηλό περιβαλλοντικό κόστος για τις νέες λιμενικές εγκαταστάσεις που επρόκειτο να δημιουργηθούν (Χλωμούδης, 2005).

Τρόποι Μεταφοράς	Γραμμάριο / τόνοι χλμ.
Οδικές	190
Σιδηροδρομικές	30
Εσωτερική ναυσιπλοΐα	30

Πίνακας 1.4: Τιμές Διοξειδίου του άνθρακα(CO₂) ανά τρόπο μεταφοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

	Αερομεταφορές	Σιδηροδρομικές μεταφορές	Ναυτιλία	Οδικές μεταφορές
Θόρυβος	26%	10%	0%	64%
Χρήση γης	1%	7%	1%	91%
Υποδομή	2%	37%	5%	56%
Ατυχήματα	1%	1%	0%	98%

Πίνακας 1.5: Ποσοστά που προκαλούνται από τις αρνητικές επιπτώσεις χρησιμοποιώντας τις διάφορες μορφές μεταφορών.

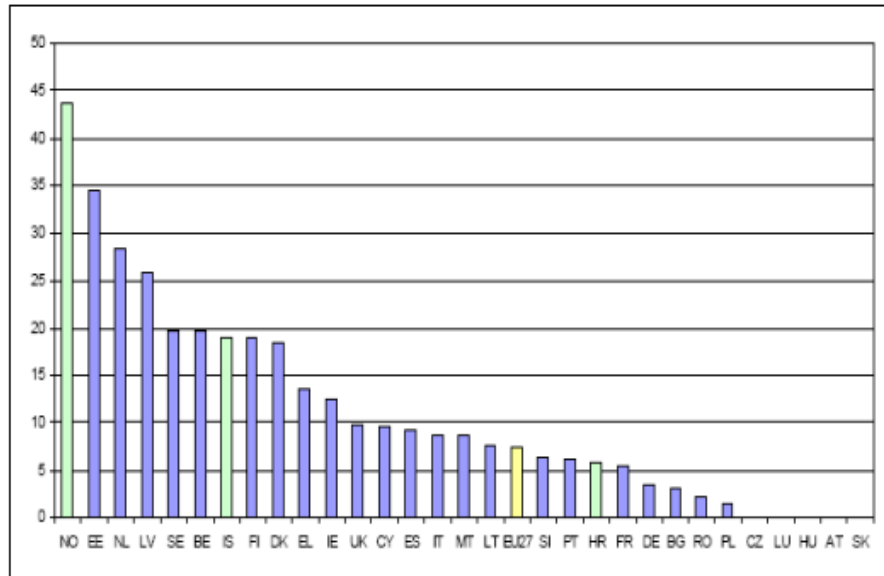
Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζεται η ενεργειακή απόδοση ανά κάθε μορφή μεταφορικής διαδικασίας και διαπιστώνεται πως το μέσο των θαλάσσιων μεταφορών είναι ένα οικονομικά ενεργειακό μέσο (Πίνακας, 1.6).

Ενεργειακή Απόδοση (συμπεριλαμβανόμενης της ενέργειας για υποδομή)	Megajoules per ton/km
Φορτηγό	0.7-1.2
Τραίνο (χύδην φορτία)	0.6
Δ/Ξ για παράκτιο εμπόριο	0.3
Πλοία εμπορευματοκιβωτίων	0.12

Πίνακας 1.6 : Καταμερισμός της ενεργειακής απόδοσης των μεταφορών.

Για τη χώρα της Ελλάδας, οι εν λόγω μεταφορές είναι ουσιαστικές και αξιόλογες, καλύπτοντας και εκπληρώνοντας τις ανάγκες και τις προτιμήσεις των Ελλήνων πολιτών. Ορισμένες στατιστικές αναλύσεις και διάφορα αριθμητικά στοιχεία, μαρτυρούν πως, η ανάπτυξη τους είναι υπαρκτές, αισθητές και φυσικά ανοδικές, μέσα σε ένα διάστημα οχτώ χρόνων (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>). Μέσα λοιπόν, από τη στατιστική αναζήτηση και έρευνα, διαπιστώθηκε ότι στη χώρα της Ελλάδας, οι τόνοι εμπορευμάτων το 2005, που είτε φορτώθηκαν είτε ξεφορτώθηκαν σε λιμενικές υποδομές, ανέρχονται στους 151.300.000, συγκριτικά με τη χρονιά του 1997, όπου ο συγκεκριμένος αριθμός αντιστοιχούσε σε 101.300.000 τόνους. Η Ευρωπαϊκή Ένωση εκτιμά ότι τη χρονιά του 2005, το ποσοστό που αφορούσε τις διακινήσεις δια θάλασσας ήταν 32%, σε σχέση με τις υπόλοιπες μορφές που χρησιμοποιούσε η Ελλάδα.

Με τη βοήθεια του παρακάτω σχήματος, μπορεί να εξακριβωθεί η θέση κατάταξης της Ελλάδας μεταξύ των 27 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με γνώμονα την ποσότητα τόνων εμπορευμάτων που φορτώθηκαν ή ξεφορτώθηκαν στα λιμάνια αυτών των χωρών (Σχήμα, 1.7).



Σχήμα 1.7: Τόνοι εμπορευμάτων που φορτώθηκαν ή ξεφορτώθηκαν στα εθνικά λιμάνια. (Η Ελλάδα συμβολίζεται με το «EL»).

Ο ακόλουθος πίνακας, γνωστοποιεί το ποσοστό που ανήκει στις θαλάσσιες διακινήσεις συγκριτικά με τα υπόλοιπα μέσα. Γίνεται αντιληπτή η ανεπαρκής κάλυψη μετακινήσεων μέσω των σιδηροδρόμων, ενώ οι εμπορευματικές διακινήσεις υπό της θάλασσας αντιστοιχούν σε ένα ποσοστό της τάξεως του 30%. Επίσης, από τον πίνακα συμπεραίνεται ότι υπάρχει αυξανόμενη κίνηση των εμπορευμάτων με ποσοστιαία κάλυψη 47% κατά τη διάρκεια των δέκα χρόνων, γεγονός που φανερώνει την αύξηση ζήτησης των αγαθών και χωροταξικές μεταβολές στην κατανομή των επιχειρησιακών μονάδων. Αξίζει να διευκρινιστεί πως, το μεγαλύτερο κομμάτι της εν λόγω αύξησης πορεύεται προς τα οδικά μεταφορικά μέσα (Πίνακας, 1.8). Να σημειωθεί, ότι ο συγκεκριμένος πίνακας καταγράφει στοιχεία από τη χρονιά του 2000 και περιορίζεται στη χώρα της Ελλάδας.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΑΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ (δισ.τόνο-χμ) 2000	
Μεταφορικό μέσο	Ποσοστό
Οδικές	68,8%
Σιδηροδρομικές	1,6%
Θαλάσσιες	29,6%
Ποσοστιαία Μεταβολή (1990-2000) : 47%	

Πίνακας 1.8: Εμπορεύματα ανά μεταφορικό μέσο.

Καταλήγοντας, με βάση τα παραπάνω δεδομένα και στατιστικά στοιχεία προκύπτει ότι, οι θαλάσσιες μεταφορές παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στις διακινήσεις και έχουν πρωταγωνιστική θέση τόσο σε παγκόσμια κλίμακα όσο σε ευρωπαϊκή και εθνική. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην αξιοποίηση του ποσοστού που συνεχώς παρουσιάζει αυξανόμενες τάσεις ως ένα εκμεταλλευόμενο μερίδιο στις εμπορευματικές μεταφορές. Είναι φυσικό, οι θαλάσσιες μεταφορές να αποτελούν ένα σπουδαίο παράγοντα εξασφάλισης δύναμης για την Ελλάδα, εφόσον η ελληνική ναυτιλία έχει μια αξιοζήλευτη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο (<http://www.deloitte.com>).

Γίνεται πλέον σαφές, ότι οι θαλάσσιες οδοί είναι σημαντικό «κλειδί» στην τελειοποίηση της αλυσίδας των εθνικών διακινήσεων όλων των τύπων φορτίου. Άλλωστε, η φυσική άνθηση αυτών συνδέεται και εξαρτάται από το διεθνές εμπόριο.

Κρίνεται απαραίτητο να αναφερθεί, ότι το 1995 μεταφέρθηκαν από το υγρό στοιχείο της θάλασσας 800 εκατομμύρια τόνοι φορτίου ενώ μετά από πέντε χρόνια, δηλαδή το 2000, διακινήθηκαν 6 δισεκατομμύρια τόνοι, προκαλώντας αυξημένες τάσεις στη συνολικά διακινούμενη ποσότητα κατά 650% (Γιάλοψος, 2005).

Παρ' όλα αυτά όμως, αυτές οι μορφές διακατέχονται από μεγάλη κλίμακα επικινδυνότητας ακόμα και όταν επικαλείται η σύγχρονη τεχνολογία. Εδώ και πολλά χρόνια, μεγάλη μερίδα πολιτών διαμαρτύρεται και υποφέρει από τις επιπτώσεις της ρύπανσης των ακτών τους, που προκαλείται από τυχαίας ή σκόπιμης απόρριψης πετρελαίου από πλοία, ο αριθμός και το μέγεθος των οποίων αυξάνεται ολοένα.

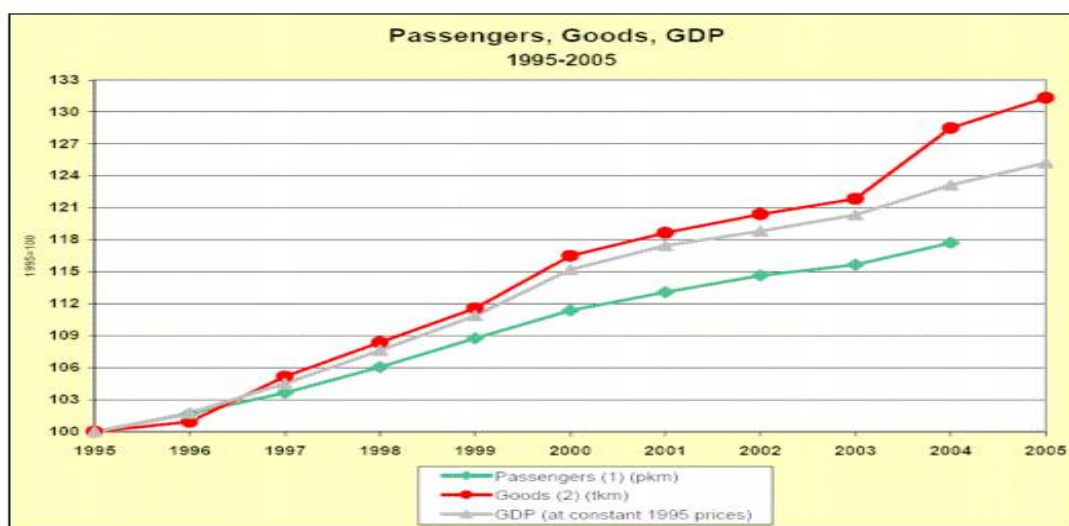
Εκτός αυτών των αρνητικών επιρροών, παρουσιάζονται και σημειώνονται εκατομμύρια ναυτικά ατυχήματα ελάσσονος σημασίας και χιλιάδες συμβάντα ετησίως. Ως εκ τούτου, αυτού του είδους τα ατυχήματα προκαλούν ζημίες με αποτέλεσμα οι οικονομικές χρεώσεις όλων αυτών των δυσχερειών, να παρουσιάζει τεράστιες τιμές σε ένα περιβάλλον όπου η κυκλοφοριακή πυκνότητα αυξάνεται.

1.1.2 Εμπορευματικές μεταφορές

Οι εμπορευματικές μεταφορές καθιστούν μια σημαντική παράμετρο στα πλαίσια των οικονομικών καταστάσεων, εφόσον μέσω αυτών, τα προϊόντα αποκτούν την αξία που τους αναλογεί. Αυτό συμβαίνει γιατί όσα έξοδα και να έχει η παραγωγή ενός αγαθού, εάν δε γίνει η μεταφορά αυτού στον καταναλωτή ή εάν αυτός δε μεταφερθεί κοντά σε αυτό, τότε το προϊόν παρουσιάζεται ως ένα αγαθό χωρίς καμία αξία. Επιτρέπεται δηλαδή η μεταφορά των αγαθών, που στην ουσία χωρίς αυτή την κυκλοφορία δεν υφίσταται οικονομική ζωή.

Αναλύοντας και εκτιμώντας στατιστικά στοιχεία και δεδομένα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, γνωστοποιείται ότι η αύξηση στις μεταφορικές διαδικασίες για την περίοδο του 1995-2005, άγγιξε το 2.8% (European Commission, 2006). Είναι επίσης σκόπιμο να αναφερθεί πως η αξία των εμπορευματικών μεταφορών παρουσιάζει μεγαλύτερη εξέλιξη και άνοδο από ότι το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, η αύξηση μετράται από 7% το 2000, σε 9,2% τη χρονιά του 2005 (Προφυλλίδης, 2001).

Παρακάτω φαίνεται η ταχύτητα αύξησης των εμπορευματικών μετακινήσεων συγκριτικά με το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, καθώς και με τις κινήσεις των επιβατών, οι οποίοι με τη σειρά τους έχουν αυξητικές τάσεις (Σχήμα, 1.9).



Σημείωση: pkm=passenger-kilometre: 1 επιβάτης μεταφέρθηκε σε απόσταση ενός χλμ.

Tkm=tone-kilometre: 1 τόνος εμπορεύματος μεταφέρθηκε σε απόσταση 1 χλμ.

Σχήμα 1.9: Ρυθμός αύξησης των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ερευνώντας τους λόγους για τους οποίους αυτή η ανάπτυξη είναι γρήγορη και άμεση, συμπεραίνεται πως είναι δύο οι αιτίες για αυτή την ανάπτυξη. Αρχικά, ένας σημαντικός παράγοντας που ευθύνεται για την αναπτυξιακή τάση είναι οι τεχνολογικές εξελίξεις. Η ανάπτυξη λοιπόν, των τεχνολογικών μέσων προσφέρουν καλύτερες επιδόσεις στις μεταφορικές διαδικασίες και πιο γρήγορους χρόνους παράδοσης με φυσική κατάληξη την αποτελεσματική μεταφορά μεγαλύτερων αγαθών και εμπορευμάτων. Όσον αφορά την άλλη αιτία, είναι η παγκοσμιοποιημένη αγορά, η οποία μεγιστοποιεί τη ζήτηση σε περιοχές που παρουσιάζουν μειωμένη δύναμη στην αγοραστική τους ικανότητα.

Σε κάποιες χώρες (Ινδία, Πακιστάν), τα επίπεδα μεταφορικής τους κατάστασης παρουσιάζονται σε μεγάλη κλίμακα, λόγω του ότι η παραγωγική διαδικασία των εμπορευμάτων σε αυτές τις χώρες έχει πολλαπλασιαστεί, λόγω του χαμηλού κόστους και συνεπώς ο όγκος των εμπορευμάτων που εξάγουν αυτές οι χώρες παρουσιάζει συνεχόμενη αύξηση (European Commission, 2006).

1.2 Ορισμός του «λιμανιού» και η σημασία του

Στη λατινική γλώσσα, η λέξη «Λιμένας» είναι γνωστή ως Porta που εννοιολογικά έχει την ίδια σημασία με την είσοδο, την πύλη, την πόρτα. Είναι μια εγκατάσταση που λειτουργεί ουσιαστικά ως μια πύλη σύνδεσης μεταξύ θάλασσας και στεριάς, προσφέροντας άμεσα και δίχως δυσκολίες τη μετακίνηση επιβατών ή ακόμη και τη διακίνηση αγαθών.

Είναι με τέτοιο τρόπο κατασκευασμένη, ώστε να διασφαλίζεται το -άραγμα- των πλοίων και η παραμονή τους στις λιμενικές υποδομές με ασφάλεια ακόμη και όταν υπάρχουν κύματα ή κακοκαιρίες με δυνατούς άνεμους. Ακόμη, παρουσιάζει μεγάλη ευκολία στις μετακινήσεις, στις φορτώσεις εμπορευμάτων και στις φορτοεκφορτώσεις αυτών (Σαμαράς, 1978).

Στη σημερινή εποχή, ο «λιμένας» δεν περιορίζεται μόνο στους ορισμούς (τεχνητός/φυσικός λιμένας), αλλά χρησιμοποιείται ως μια ευρύτερη σημασία που καλύπτει ένα ευρύ φάσμα ορισμών. Το συγκεκριμένο εννοιολογικό φάσμα περικλείει το σύνολο των εγκαταστάσεων που τον τελειοποιούν (αποβάθρες, αποθήκες, γερανούς, υπόβαθρα, μηχανουργεία, μηχανικός εξοπλισμός, κ.α.).

Οι λιμενικές υποδομές απαρτίζουν τοποθεσίες όπου εξελίσσονται εμπορικές διαπραγματεύσεις και μεταφορές, ενώ ταυτόχρονα είναι ένα αναπόσπαστο μέρος της διεθνούς αλυσίδας των μεταφορών και του παγκοσμίου εμπορίου. Η επικέντρωση στην εξέλιξη των εξαγωγών επέφερε αύξηση στο εξωτερικό εμπόριο περιοχών και όρισε το στρατηγικό ρόλο των λιμανιών εκπληρώνοντας εξίσου τους οικονομικούς στόχους.

Στις παλαιότερες εποχές, όπου το εμπόριο και οι μεταφορικές διαδικασίες δεν ήταν ένα ενιαίο-ολοκληρωμένο σύστημα, η παραγωγή και το εμπόριο αναλύονταν σε δυο ξεχωριστές διεργασίες και η διαδικασία της μεταφοράς διαχωριζόταν σε ξεχωριστά μέρη. Σε αυτές τις περιπτώσεις, τα λιμάνια φόρτωναν-εκφόρτωναν στα πλοία, χωρίς να λαμβάνουν υπόψιν τι γινόταν στις υπόλοιπες διεργασίες (εμπόριο, παραγωγή ή μεταφορά). Τα σημερινά δεδομένα όμως είναι διαφορετικά, αφού οι λιμενικές υποδομές λειτουργούν ως μια βάση που παρέχει και προσφέρει μεγάλες εμπορικές ευκαιρίες στις περιοχές που κατακλύζονται από αυτές.

Η οργάνωση της διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη -United Nations Conference on Trade and Development- (UNCTAD), γνωστοποίησε την πορεία των λιμενικών εγκαταστάσεων τα τελευταία δέκα χρόνια και διατύπωσε τρεις διαφορετικές γενιές λιμανιών, οι οποίες αναλύονται παρακάτω (UNCTAD 2002). Αξίζει να διευκρινιστεί πως η συγκεκριμένη κατηγοριοποίηση δεν εξαρτήθηκε από τη γεωγραφική τοποθεσία, από το μέγεθος ή από τη δημόσια ή ιδιωτική κάλυψη των λιμανιών, αλλά από συγκεκριμένες παραμέτρους, οι οποίες είναι:

- ❖ Οι αυξημένες πολιτικές του λιμανιού, η στρατηγική και η «συμπεριφορά του».
- ❖ Η λειτουργική επίλυση των λειτουργιών του λιμένα και της οργάνωσής του.
- ❖ Οι στόχοι και η άμεση ενεργοποίηση του, ιδιαίτερα στον τομέα της πληροφορικής.

Με βάση λοιπόν αυτά τα κριτήρια, η αντίστοιχη κατηγοριοποίηση σε γενιές, έχει ως εξής (Πίνακας, 1.10):

- ✓ Τα λιμάνια πρώτης γενιάς που λειτουργούσαν ως ενδιάμεσοι σταθμοί μεταξύ χερσαίας και θαλάσσιας οδού.

- ✓ Τα λιμάνια δεύτερης γενιάς τα οποία διευρύνουν σημαντικά τις προσφερόμενες υπηρεσίες τους προσθέτοντας την αντίστοιχη και αναλογούμενη αξία στο μεταφερόμενο προϊόν.
- ✓ Τα λιμάνια τρίτης γενιάς όπου παίζουν σημαντικό ρόλο σε κάθε είδους μεταφορά, εξυπηρετώντας άμεσα και γρήγορα τους χρήστες-πολίτες, αξιοποιώντας μεθόδους υψηλής τεχνολογίας.

Τα τελευταία χρόνια επικρατεί η άποψη ότι υπάρχουν και λιμάνια τέταρτης γενιάς, γεγονός που προσδίδει μεγάλη σημασία στις λιμενικές υποδομές και δίνει μεγάλη αξία στον τομέα της λιμενικής βιομηχανίας.

Είναι γνωστό πως, για να υπάρξει ανάπτυξη σε ένα λιμάνι απαιτείται συνεργασία μεταξύ των πολιτών και ομαδικό πνεύμα από το σύνολο των ανθρώπων, γεγονός που έρχεται αντιμέτωπο με την ελληνική πραγματικότητα, καθώς η σημερινή εποχή διέπεται από ανταγωνιστικό κλίμα και προϋποθέτει μεγάλες προσπάθειες για να επιτευχθεί μια ομαλή και επιτυχημένη συνεργασία μεταξύ των άμεσα ενδιαφερόμενων (Χλωμούδης, 2005).ρ

	Λιμάνια πρώτης γενιάς	Λιμάνια δεύτερης γενιάς	Λιμάνια τρίτης γενιάς	Λιμάνια τέταρτης γενιάς
Περίοδος ανάπτυξης	Πριν το 1960	Μετά το 1960	Μετά το 1980	Μετά το 2000
Τύπος φορτίου	Χύδην συσκευασμένο φορτίο	Ξηρό και υγρό χύδην φορτίο	Χύδην και μοναδοποιημένο φορτίο σε ε/κ	Αύξηση της τάσης για μοναδοποίηση του γενικού φορτίου
Συμπεριφορά και στρατηγική ανάπτυξης του λιμένα	1. Συντηρητική 2. Αποβάθρα και λιμενική περιοχή στο νερό	1. επεκτατική 2. μεταφορικό, βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο	1. εμπορικά προσανατολισμένα 2. κέντρο μεταφορών και πλατφόρμα Logistics	1. Κέντρα Logistics 2. Δίκτυα και συνεργασίες λιμένων για κοινές δραστηριότητες 3. Ανάπτυξη ρόλου στην λιμενική κοινότητα
Χαρακτηριστικά και δραστηριότητες	(1) Φόρτο-εκφορτώσεις, αποθήκευση, πλοήγηση, προβλήτες	(2)=(1)+μεταποίηση φορτίου Εμπορικές και ναυτιλιακές υπηρεσίες, επέκταση λιμενικού χώρου	(3)=(2)+διανομή φορτίου, διανομή πληροφοριών, δραστηριότητες logistics	Λιμένας ως ολοκληρωμένο σύστημα logistics

Πίνακας 1.10: Κατηγοριοποίηση λιμανιών ανά γενιές.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, οι λιμένες λειτουργούν ως επικοινωνιακοί δίαυλοι μεταξύ ξηράς και θάλασσας. Έχουν ορισμένους στόχους που επιθυμούν να εκπληρώσουν, που μεταξύ άλλων είναι η επίτευξη αύξησης του μεριδίου της αγοράς και του εργαζόμενου προσωπικού, προστασία του περιβάλλοντος, επιδίωξη κέρδους με υψηλούς δείκτες παραγωγικότητας και σαφώς καλή ποιότητα υπηρεσιακής κάλυψης.

Υπάρχουν δυο είδη χωρητικότητας που χαρακτηρίζουν και προσδιορίζουν ένα λιμάνι και αυτά είναι η **εξωτερική χωρητικότητα** και η **εσωτερική χωρητικότητα**. Όταν γίνεται λόγος για την εξωτερική χωρητικότητα, εννοούνται οι διεργασίες που γίνονται σε θαλάσσιο περιβάλλον καθώς επίσης και η είσοδος των πλοίων σε αυτό, ενώ όταν αναφέρεται η εσωτερική χωρητικότητα του, εννοείται η αποθήκευση αγαθών καθώς και οι διαδικασίες της φόρτωσης και της φορτοεκφόρτωσης τους σε φορτηγά.

Σε αυτό το σημείο, κρίνεται σημαντικό, να γνωστοποιηθούν ορισμένοι παράγοντες που επιδρούν και επηρεάζουν την εξωτερική χωρητικότητα του λιμένα, οι οποίοι αριθμούνται παρακάτω:

- 1) Άνεμος.
- 2) Παλίρροια.
- 3) Θαλάσσια ρεύματα.
- 4) Πάγος.
- 5) Κακοκαιρία που έχει ως αντίκτυπο τη μειωμένη ορατότητα.
- 6) Βάθος κρηπιδωμάτων.
- 7) Κύματα.
- 8) Μεταβολές στη στάθμη του νερού, εξαιτίας των μετεωρολογικών συνθηκών (χαμηλά βαρομετρικά πεδία, καταιγίδες).
- 9) Μεταβολές στη στάθμη του πυθμένα από την στερεοπαροχή μέσα στο στοιχείο της θάλασσας.

Οι συγκεκριμένοι παράγοντες παίζουν καταλυτικό ρόλο στη λειτουργία των λιμανιών και αυτό συμβαίνει διότι μπορούν να επιδράσουν αρνητικά στο έργο αυτών, δυσκολεύοντας την κίνηση των πλοίων κατά την εισχώρηση τους στο λιμάνι, την πρόσδεση του πλοίου στην αποβάθρα, καθώς επίσης και στις εργασίες που λαμβάνουν χώρα πάνω στο πλοίο.

Όσον αφορά τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του λιμένα ασκούν επίδραση στο λειτουργικό του καθήκον, λαμβάνοντας υπόψιν το εύρος τόσο στην είσοδο του όσο και στην είσοδο του καναλιού που καταλήγει στον λιμένα και κυρίως το βάθος και το σχήμα του.

Καταλήγοντας, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της λεκάνης του λιμένα, δηλαδή, η έκταση, το βάθος κτλ, καθορίζουν το αριθμητικό σύνολο των πλοίων που δύναται να πλησιάσουν στο λιμάνι.

Όσον αφορά την εσωτερική χωρητικότητα ενός λιμανιού, επηρεάζεται από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- 1) Την οργάνωση και τη διοικητική προσέγγιση του.
- 2) Τις δυνατότητες ειδικών χώρων φύλαξης.
- 3) Το είδος του μέσου που διακινεί ποσότητες αγαθών και η συχνότητα είσοδος του σε αυτό.
- 4) Το είδος των μεταφερόμενων ποσοτήτων και την κατηγορία του εμπορίου.
- 5) Τον τύπο και την ποσοτική κάλυψη του εφοδιασμού διαχείρισης του εμπορεύματος.
- 6) Τις συνθήκες-συνθήκες που επικρατούν στη δουλειά και από τις ανάγκες των χρηστών του λιμένα και των ιδιοκτητών των φορτίων.
- 7) Το μέγεθος των χερσαίων χώρων της λιμενικής εγκατάστασης.

Τα συγκεκριμένα στοιχεία παρουσιάζουν ένα χαρακτήρα δράσης-αντίδρασης με την λειτουργία και τη δομή του λιμένα. Έτσι, μπορεί να επηρεάζουν την κατάσταση του λιμανιού αλλά μπορεί και να επηρεάζονται από αυτή. Συμπεραίνεται λοιπόν, πως για να έχει ένα λιμάνι την προσδοκώμενη προσέλευση πελατών, οφείλει να παρουσιάζει μια καλή «εικόνα», με σωστή οργάνωση και λειτουργικότητα, προκειμένου να πετύχει τους στόχους του και να εκπληρώσει τις ανάγκες των πολιτών.

Εν κατακλείδι, τα λιμάνια κατέχουν μια εξέχουσα θέση στο σημερινό διεθνές σύστημα παραγωγής και εμπορίου, καθώς αποτελούν εγκαταστάσεις πληροφόρησης αφού επρόκειτο για το μέρος όπου γίνονται σημαντικές συναντήσεις μεταξύ ναυτικών, πλοιοκτητών, αποστολέων, πρακτόρων και διάφορων άλλων μελών. Τέλος, τα λιμάνια είναι η αφετηρία και το τέρμα μια θαλάσσιας μεταφοράς, όπου κατά την εμπορευματική διεργασία, μεταφέρονται μεγάλες ποσότητες (Γιαννόπουλος, 1998).

1.3 Συμβάσεις μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών

1.3.1 Θεσμική σύμβαση των μεταφορών

Για να καταστούν με ευκολία η διαδικασία του εμπορίου και η μεταφορική διεργασία, έχουν καθιερωθεί οι Incoterms (International Commercial Terms). Πρόκειται για έναν όρο που μεταφράζεται ως τις υποχρεώσεις που καλείται να καλύψει τόσο ο πωλητής όσο και ο αγοραστής, υστέρη από μια διακίνηση προϊόντων με την κάλυψη συμβατικών όρων και σε όσα σχετίζονται με τα κόστη και με τα ανάλογα παραστατικά έγγραφα (Ο.Π.Ε, 1991).

Οι συγκεκριμένες υποχρεώσεις που είναι γνωστές ως Incoterms, εξυπηρετούν ποικιλοτρόπως τους διεθνείς εμπόρους αφού αποτελούν για αυτούς μια απαραίτητη και σπουδαία δύναμη που την εκμεταλλεύονται όπως εκείνοι γνωρίζουν. Προέρχονται από τους ιδύνοντες του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, το οποίο είναι μια παγκόσμια μη κρατική οργάνωση που περικλείεται από τη συμμετοχή διαφόρων μη κρατικών οργάνων – προγραμμάτων.

Οι Incoterms, έχουν ως κύρια αρμοδιότητα και ως πρωταρχικό μέλημα να προσφέρουν ένα σύνολο παγκοσμίων κανόνων που αφορούν και σχετίζονται με την εξήγηση των σημαντικότερων εννοιών. Αυτές οι έννοιες εμφανίζονται σε διάφορες συμβάσεις τύπου εξωτερικού εμπορίου και αποσκοπούν στη χρησιμοποίηση τους από τον κλάδο των επιχειρηματιών, οι οποίοι επιθυμούν την επικράτηση της ομοιομορφίας στους διάφορους διεθνείς κανόνες που ισχύουν σε πολλές χώρες.

Η εφαρμογή των Incoterms, συμβάλλει δυναμικά στην εξάλειψη πολλών δυσκολιών που είναι πιθανόν να κληθούν να αντιμετωπίσουν οι εισαγωγείς αλλά και οι εξαγωγείς ενός κράτους. Αυτές οι δυσκολίες κατηγοριοποιούνται σε τρεις μορφές, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

- Δυσκολίες οι οποίες οφείλονται στην έλλειψη σωστής πληροφόρησης και ενημέρωσης.
- Δυσκολίες που προκύπτουν από τις διαφορές κατά την απόδοση έγκυρης ερμηνείας.
- Δυσκολίες που συνάδουν με την έλλειψη βεβαιότητας για το ποιας χώρας η δίκαιη υπόληψη θα υλοποιηθεί στις συμβάσεις αυτών.

Είναι αυτονόητο ότι από την ώρα που έχει γίνει η συμφωνία με τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις (Incoterms), μεταξύ πωλητή – αγοραστή, ο καθένας ξέρει τον ρόλο του και αναλαμβάνει τις ευθύνες του. Ο μεν πωλητής, οφείλει να γνωρίζει σε ποιο σημείο και σε ποια στιγμή σταματούν τα όρια των ευθυνών του για τυχόν κινδύνους ή και εξόδων που ενδεχομένως να προκύψουν κατά την εμπορευματική μεταφορά που ο ίδιος έχει πουλήσει. Ο αγοραστής με τη σειρά του, θα πρέπει να είναι σε θέση να ξέρει το πότε και το πού η ευθύνη επωμίζεται πλέον στον ίδιο (Incoterms, 1976).

Αξίζει να αναφερθεί ότι οι Incoterms εμφανίστηκαν για πρώτη φορά το 1936, με μια γενικευμένη και νεότερη μορφή που έκανε αισθητή τη παρουσία της το 1953 περικλείοντας όλες τις αλλαγές που είχαν γίνει σε εκείνο το διάστημα, εκτός των αερομεταφορών. Η προσθήκη αυτών, έγινε σε μια άλλη έκδοση το 1976, όπου και εισήχθη μια ακόμη Incoterm.

Σε αυτό το σημείο καλό είναι να γίνει μια διάκριση των ενοτήτων των Incoterms, ουτως ώστε να διευκρινιστεί και να διαφοροποιηθεί ο ρόλος του αγοραστή και του πωλητή σε κάθε μια από αυτές. Η διάκριση, λοιπόν, έχει ως εξής:

- ❖ Ενότητα όρων «E» (όρος EXW) . Σχετίζεται με την αναχώρηση (depart). Ο αρμόδιος της πώλησης προσφέρει το προϊόν σε αυτόν που θέλει να αγοράσει στις τοποθεσίες του, δηλαδή στα μέρη του πωλητή.
- ❖ Ενότητα όρων «F» (FCA-FAS-FOB). Κύρια διακινητή ενέργεια και όχι μετά πληρωμής. Ο πωλητής δίνει το προϊόν στο μεταφορικό μέσο, που έχει επιλέξει ο ενδιαφερόμενος για να το αγοράσει.
- ❖ Ενότητα όρων «C» (CFR,CIF, CPT, CIP). Κύρια πληρωμένη μεταφορική ενέργεια. Ο πωλητής υποχρεούται να δεσμευτεί με συμβόλαιο σχετικό με την διακίνηση, χωρίς όμως να αναλαμβάνει την ευθύνη για τυχόν απώλεια ή κάποιας δυσλειτουργίας του προϊόντος ή ακόμη και για έξοδα προκαλούμενα από την φόρτωση ή την αποστολή.
- ❖ Ενότητα όρων «D» (DAF, DES, DEQ, DDU,DDP). Σχετίζεται με την άφιξη. Ο πωλητής έχει την πλήρη ευθύνη για την ασφαλή μετακίνηση του προϊόντος στο συμφωνημένο προορισμό και είναι αυτός που επωμίζεται τα έξοδα της αποστολής.

Με τη χρήση του παρακάτω πίνακα, γίνεται η διάκριση των εννοιών του Incoterms, λαμβάνοντας υπόψιν το μέσο μεταφοράς. Διαπιστώνεται ότι από τους 14 όρους οι 6 υλοποιούνται στις θαλάσσιες διακινήσεις (FAS, FOB, CFR, CIF, EXS,

EXQ), οι 2 σε χερσαίες μεταφορές (FOR, DAF), ενώ ο ένας (FOA), σε εναέριες μεταφορές και 5 από τους 14 όρους χρησιμοποιούνται από όλα τα μέσα (EXW, DDP, FRC, DCP, CIP).

Ωστόσο, κρίνεται απαραίτητο να υπάρχει μια συγκεκριμένη διάκριση. Για να γίνουν, λοιπόν, αντιληπτοί οι όροι Incoterms, θα πρέπει να διαχωρίζονται δυο περιπτώσεις. Η πρώτη αφορά την πώληση στο σημείο της αναχώρησης και η άλλη την πώληση στο σημείο της άφιξης (Πίνακας, 1.11).

Οι 14 Incoterms κατηγοριοποιημένοι με βάση το μέσο μεταφοράς			
6 Μόνο για θάλασσα		1 Μόνο για αέρα	
FAS		FOA	Πώληση στο σημείο αναχώρησης
FOB	Πώληση στο σημείο αναχώρησης	5 Για όλα τα μέσα	
CFR		EXW	Πώληση στο σημείο αναχώρησης
CIF		DDP	Πώληση στην άφιξη
EXS	Πώληση στην άφιξη	1980	
EXQ		FRC	Πώληση στο σημείο αναχώρησης
2 Μόνο για ξηρά		DCP	
FOR	Πώληση στο σημείο αναχώρησης	CIP	
DAF			

Πίνακας 1.11: Χρησιμοποιούμενοι όροι των Incoterms ανά μέσο μεταφοράς.

Γίνεται αντιληπτό ότι δέκα όροι περικλείουν την πώληση στο σημείο της αναχώρησης (FAS, FOB, CFR, CIF, FOR, FOA, EXW, FRC, DCP, CIP). Τρεις στους 14, πραγματοποιούν πωλήσεις στο σημείο άφιξης (EXS, EXQ, DDP) , ενώ μόνο ένας όρος (DAF), ενισχύει την παράδοση εντός Ελληνικών συνόρων όπου μέχρι εκεί επωμίζεται τα έξοδα ο πωλητής με τους κινδύνους της μεταφοράς και από εκεί και πέρα ευθύνη φέρει ο αγοραστής.

1.3.2 Νομική σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς

Πριν μια τετραετία ψηφίστηκε ο νόμος 3709/2008 (ΦΕΚ Α 213/14.10.2008) με θέμα «Δικαιώματα – υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις». Ο συγκεκριμένος νόμος βρίσκει εφαρμογή στα δρομολογημένα πλοία που εκτελούν επιβατικές θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμενικών υποδομών της ηπειρωτικής χώρας, της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των λιμένων νησιών (www.synigoroskatanaloti.gr).

Το σύμφωνο της μεταφοράς μέσω της θάλασσας, συνδέει δυο πρόσωπα. Από τη μια μεριά είναι ο μεταφορέας ή ο εκδότης και από την άλλη μεριά είναι ο πολίτης-επιβάτης. Με αυτό το συμφωνητικό, ο μεταφορέας είναι αρμόδιος κατά περίπτωση, για την ομαλή μεταφορά του επιβάτη, των αποσκευών του και του οχήματός του στον τελικό προορισμό, σύμφωνα πάντα με τη σχετική και αρμόζουσα νομοθεσία και τους όρους του εισιτηρίου, είτε αυτό είναι σε έντυπη μορφή, είτε σε ηλεκτρονική.

Η σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς συντάσσεται με απλή συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων και βεβαιώνεται με την έκδοση εισιτηρίου στον επιβάτη ή της απόδειξης μεταφοράς οχήματος. Έχοντας αυτό το αποδεικτικό έγγραφο, καθορίζονται επίσης, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που έχει το κάθε μέρος αντίστοιχα.

Στα πλαίσια προστασίας και δικαιωμάτων των πολιτών, η Χάρτα ορίζει και γνωστοποιεί τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις:

- Ⓒ του μεταφορέα, (φυσικού ή νομικού προσώπου) ως αρμόδιο για την παροχή υπηρεσιών στη διακίνηση μέσω της θάλασσας,
- Ⓒ του επιβάτη ως τελικού αποδέκτη των αντίστοιχων εκτελούμενων υπηρεσιών
- Ⓒ και του εκδότη εισιτηρίων επιβατών, (νομικού ή φυσικού προσώπου) που τυπώνει και παραδίδει ή με έντυπη μορφή ή με ηλεκτρονική, τόσο τα επιβατηγά εισιτήρια όσο και αποδείξεις μετακίνησης των οχημάτων.

Οι σχετικές νομοθεσίες δεν «προσβάλλουν» τα δικαιώματα των επιβατών που προβλέπονται σε άλλες διατάξεις, όπως ενδεικτικά αναφέρεται το δικαίωμά τους για επανόρθωση σε περίπτωση κάποιας ζημίας τους έναντι του μεταφορέα. Ο νέος νόμος προβλέπει πως σε οποιαδήποτε περίπτωση λάθους (υπαίτιας και μη) από τη μεριά του μεταφορέα, χρεώνεται ο ίδιος το λάθος και καταβάλλεται η αντίστοιχη αποζημίωση στον επιβάτη. Επιπροσθέτως, ο ίδιος νόμος τακτοποιεί ζητήματα, θέματα διαφορών και έλλειψης συμφωνίας που προκύπτουν μεταξύ του θαλάσσιου μεταφορέα, εκδότη

εισιτηρίων και του εκάστοτε επιβάτη, χάριν στο Συνήγορο του Καταναλωτή (www.synigoroskatanaloti.gr).

Η κρατική πρόνοια με τη σειρά της, μεριμνά για την αποκατάσταση ισχυόντων διατάξεων για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας, που εξαιτίας κάποιας ασθένειας ή κάποιας αναπηρίας, καλούνται να αντιμετωπίσουν τις δυσκολίες που παρουσιάζονται κατά τη χρησιμοποίηση των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας.

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να διευκρινιστούν κάποιες έννοιες προς αποφυγή εσφαλμένων αντιλήψεων. Όσον αφορά, λοιπόν, τον όρο «ναύλος», νοείται το χρηματικό ποσό που είναι τυπωμένο πάνω στο εισιτήριο και το οποίο αποτελεί το αντίτιμο για την ομαλή πραγματοποίηση των υποχρεώσεων και καθηκόντων του μεταφορέα από τη σύμβαση χωρίς τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και το φόρο προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ). Όταν αναφέρεται ο όρος «Ακύρωση», εννοείται η μη πραγματοποίηση του καθορισμένου ή έκτακτου δρομολογίου για το οποίο έχει εκδοθεί τουλάχιστον ένα απόκομμα εισιτηρίου.

Αποτελεί γεγονός πως οι επιβατικές τακτικές διακινήσεις υπό της θαλάσσιας οδού, αποτελούν μια σπουδαία λειτουργία που αποσκοπεί στην ανάπτυξη και στην ενίσχυση του τουρισμού που μαζί με τη ναυτιλία, αποτελούν έναν πολύ σπουδαίο συνδυασμό για την κατάκτηση της εθνικής οικονομίας.

Το να υπάρξει μια γενικότερη βελτίωση σε αυτές τις μεταφορές, χρειάζεται άμεση ακτοπολική σύνδεση κέντρου και συνόρων με τον ανεφοδιασμό των κατοίκων των Ελληνικών νησιών, παρέχοντας τους τα απαραίτητα και πολύτιμα είδη πρώτης ανάγκης, την αποτελεσματική μεταφορά ασθενών και γενικότερα την ικανότητα επιβίωσης των τοπικών κοινωνιών των νησιωτικών μας περιοχών. Συν τοις άλλοις, προκειμένου η Ελλάδα να προβληθεί διεθνώς με τα αναμενόμενα θετικά δείγματα, χρειάζεται ένα αρίστης τεχνολογίας σύγχρονο δίκτυο διακινήσεων, όπου θα είναι σε λειτουργία πλοία νέου τύπου, εξυπηρετώντας στο έπακρο τους πολίτες και ενισχύοντας την άνετη μετακίνηση τόσο των ίδιων των πελατών όσο και των οχημάτων τους.

Μέχρι πρότινος, τα δικαιώματα του επιβάτη στις θαλάσσιες μεταφορές, ήταν αποτέλεσμα ενός περίπλοκου και απαρχαιωμένου συνόλου νόμων και διατάξεων. Αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός πως οι εγγεγραμμένοι γενικοί όροι συναλλαγών που αναγράφονται με μικρά γράμματα στην πίσω πλευρά του εισιτηρίου, κάνουν πολύ δύσκολο το έργο των επιβατών να ενημερωθούν σωστά και έγκαιρα για τα δικαιώματά τους έναντι του θαλάσσιου μεταφορέα. Επίσης, η μη κωδικοποίηση των

ηθικών χρεών του θαλάσσιου μεταφορέα έναντι των επιβατών, προξενούσε πολλές αρνητικές διακυμάνσεις στις σχέσεις τους με το επιβατικό κοινό, εφόσον δεν υπήρχε ανάληψη ευθυνών, παρατείνοντας επίσης την παρουσία των κατά πολλών συνεχόμενων χρόνων, δομικά προβλήματα του συγκεκριμένου τομέα (www.synigoroskatanaloti.gr).

Καταλήγοντας, είναι σκόπιμο να υπάρχει από την πλειοψηφία των πολιτών ένα αίσθημα αισιοδοξίας πως η επίλυση και κατ'επέκταση η αντιμετώπιση των καταναλωτικών διαφορών με τους προμηθευτές, θα πραγματοποιηθεί χωρίς δικαστικές παρεμβάσεις. Απαραίτητη προϋπόθεση θα είναι να επωφεληθούν οι επιβάτες και να λειτουργήσουν προς όφελος των αξιόπιστων προμηθευτών του κλάδου της ακτοπλοΐας, όπου δεν παύει να υπάρχει ως μέγιστο ζητούμενο, η ύπαρξη ενός υγιούς ανταγωνισμού ανάμεσα στις ακτοπλοϊκές εταιρίες.

1.4 Ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη των εμπορευματοκιβωτίων

Τα πλοία που εκτελούν τα συνηθισμένα και τακτά δρομολόγια, καθιστούν μια σημαντική υπόσταση στο διεθνές δίκτυο εμπορίου, πραγματοποιώντας μεταφορές με ποσοστό που αντιστοιχεί σε 60% της αξίας των διακινούμενων αγαθών. Πρόκειται για ένα πολυσήμαντο λιθαράκι στο χώρο της ναυτιλίας και αυτό γιατί παρέχουν άμεση, τακτική διακίνηση όλων των προϊόντων σε οποιαδήποτε τελική κατεύθυνση, με δυνατότητα γνωστοποίησης στον άμεσα ενδιαφερόμενο, του συνολικού κόστους της μεταφοράς και της χρονικής διάρκειας που απαιτείται κατά τη μεταφοράς τους. Ως εκ τούτου, οι έμποροι δύναται να διευθετούν πιο σωστά τα ζητήματα οικονομικού περιεχομένου, δίχως να προκαλούν αυξομειώσεις στα κόστη, παρέχοντας έτσι σημαντικό προβάδισμα στην παγκόσμια αγορά αλλά και στον κλάδο της ναυτιλίας.

Τη χρονιά του 1870, καταγράφονται καθορισμένα δρομολόγια από ατμόπλοια. Στο ξεκίνημα τους, οι συγκεκριμένες γραμμές θεωρούνταν μικρές, όμως όταν άνοιξε η διώρυγα του Σουέζ και με τις θετικές ενδείξεις ανάπτυξης στις περιοχές της Άπω Ανατολής, οι συγκεκριμένες γραμμές παρουσίασαν αναπτυξιακή πορεία με κατάληξη τη σημερινή-σύγχρονη εποχή, όπου η διακίνηση προϊόντων γίνεται χωρίς κανένα γεωγραφικό περιορισμό (Μπαστούνης, 2008).

Σε αυτού του είδους τις γραμμές, τα εκμεταλλευόμενα πλοία ήταν τα λεγόμενα γενικού φορτιού, με το πέρας όμως των χρόνων και με την εξέλιξη του εμπορίου, υπήρξαν ανάγκες που έτειναν να πραγματοποιηθούν ουσιαστικές αλλαγές στα πλοία. Κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα, έγιναν κάποιες προσθήκες στα κλασσικά πλοία (ειδικά αμπάρια για τη διακίνηση των λαχανικών, μέσα φορτοεκφόρτωσης, αμπάρια με ψύξη και εξοπλισμός χωρίς ανθρωπιστική παρέμβαση). Γίνεται αντιληπτό πως αυτές οι καλύτερες οδήγησαν στην αυτονομία των πλοίων, αφού πλέον ήταν σε θέση και είχαν όλα τα προσόντα να πραγματοποιούν μεγαλύτερα ταξίδια και να ξεφορτώνουν τα φορτία τους σε κάθε λιμάνι.

Τη δεκαετία του 1950 με 1960, το διεθνές εμπόριο βρισκόταν σε πλήρη ανάπτυξη και παρουσιάζει ανοδικές τάσεις, αφού μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων διακινούνταν μεταξύ ανεπτυγμένων βιομηχανικών κέντρων, όπως είναι η Ευρώπη, Ιαπωνία και Βόρεια Αμερική. Την ίδια χρονική περίοδο, εμφανίστηκαν και τα πρώτα σημάδια δυσκολιών, αφού οι πλοιοκτήτες στις αγορές αυτές, απαιτούσαν γρήγορη και ασφαλή μεταφορά των προϊόντων τους και τα πλοία που χρησιμοποιούσαν μέχρι τότε δεν επαρκούσαν για την εξυπηρέτηση τους. Σημαντικοί παράγοντες που επηρέασαν αρνητικά στην διατήρηση των ήδη υπάρχοντων εμπορικών γραμμών, ήταν η υψηλή κοστολόγηση και η μη σωστή παράδοση των αγαθών, αφού οι πλοιοκτήτες έβλεπαν τα προϊόντα τους να παθαίνουν ζημιές ή ακόμη να ακολουθείται μια χρονοβόρα διαδικασία μεταφοράς αφού μέχρις ότου φτάσουν στον τελικό τους προορισμό να περνάνε ακόμη και δέκα λιμάνια (Μπαστούνης, 2008).

Ακόμη, τα πλοία γραμμής δεν επέφεραν κέρδη στις πλοιοκτήτριες εταιρίες, αφού το μισό του συνολικού χρόνου τους το σπαταλούσαν στη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης των εμπορευμάτων. Από αυτά τα γεγονότα, εκπίπτει ότι οι πλοιοκτήτες παρόλο που είχαν επενδύσει σε ένα μεγάλο χρηματικό ποσό, αυτό παρέμενε για ένα μεγάλο διάστημα κρατημένο στο λιμάνι, χωρίς φυσικά να θεωρείται κερδοφόρο. Η αγορά τότε, δεν επέτρεπε να εκμεταλλευτούν για τις ανάγκες των πολιτών μεγαλύτερα πλοία, εξαιτίας της μεγάλης ζήτησης και της εξομάλυνσης της

οικονομικής κλίμακας, αφού ο διπλασιασμός της μεταφερόμενης ποσότητας συνεπαγόταν με τον αντίστοιχο διπλασιασμό της χρονικής περιόδου παραμονής στη λιμενική υποδομή. Ο συνδυασμός όλων αυτών των δυσκολιών, επέφερε την ανάγκη για την αναζήτηση νέων λύσεων που θα είχαν ως αρμοδιότητα την άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση τους.

Ως λύση στα προαναφερθέντα ζητήματα, δόθηκε η μοναδοποίηση του φορτίου, όπου με τη διαμόρφωση του σε συγκεκριμένες διαστάσεις, οι εταιρίες θα είχαν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν χρηματικές επενδύσεις σε μηχανήματα, προκειμένου να αυξηθεί η παραγωγικότητα. Για να καταστεί αυτό εφικτό, θα πρέπει να ακολουθηθούν ορισμένα βήματα που θα συντελέσουν στην ολοκλήρωση της συγκεκριμένης μεθόδευσης, τα οποία περιγράφονται ακολούθως:

Αρχικά, το φορτίο έπρεπε να τυποποιηθεί σε συγκεκριμένες διαστάσεις και αυτού του είδους η μεταβολή θα έπρεπε να τεθεί υπό εφαρμογή στο σύνολο της μεταφοράς. Ερευνήθηκαν και εξετάστηκαν ποικίλα συστήματα, όμως τελικά ξεχώρισε και επιλέχθηκε η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων (containers).

Έπειτα, η πλειοψηφία των μεταφορικών μέσων έπρεπε να υποστεί αλλαγές, ώστε να είναι σε θέση να αξιοποιήσει κατάλληλα τις προκαλούμενες παροχές από την τυποποίηση του φορτίου σε συγκεκριμένες διαστάσεις. Στη θαλάσσια μεταφορά, στόχος ήταν να πραγματώνονται επενδύσεις, με απώτερο σκοπό τη δημιουργία πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships), τα οποία συν τοις άλλοις μειώνουν το χρόνο της διακίνησης στα μισά επίπεδα. Επίσης, θα είναι ικανά να διακινούν μεγάλο αριθμό εμπορευμάτων, ενώ στη χερσαία διακίνηση, θα έπρεπε να γίνουν επενδύσεις διαφόρων τύπων που θα συντελούν στην φόρτωση τους και στην ομαλή διακίνηση τους, για να είναι δυνατή η φόρτωση και η περεταίρω μεταφορά τους (Ντάρσια, 2010).

Τρίτο και τελευταίο βήμα που θα έφερνε τα επιθυμητά αποτελέσματα, ήταν η δημιουργία υψηλής ταχύτητας εγκαταστάσεων διαχείρισης φορτίου για τη διακίνηση του. Προκειμένου, να επιτευχθεί αυτό, εξασφαλίστηκαν χώροι υποδοχής, εκμετάλλευσης και συνάθροισης των εμπορευματοκιβωτίων.

Για τη σωστή αξιοποίηση και εκμετάλλευση των εμπορευματοκιβωτίων, βοήθησαν οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, αφού είχαν την απαιτούμενη εμπειρία και αυτό γνωστοποιείται από την περίοδο της δεκαετίας του 1960, υπήρχε ένας στόλος με 54000 κιβώτια. Τα πρώτα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, έκαναν

την εμφάνιση τους το 1956, στη γραμμή της Νέας Υόρκης και Χιούστον και έπεται η γραμμή Καλιφόρνιας και Χαβάης, τη χρονιά του 1958.

Ο Διεθνής Οργανισμός Προτυποποίησης (ISO), εφάρμοσε διάφορα πρότυπα για τις διαστάσεις των εμπορευματοκιβωτίων. Στην αρχή, τα τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια, διέθεταν 8 πόδια σε ύψος, 8 πόδια σε πλάτος και 4 διαθέσιμες επιλογές στο μήκος, με 10, 20, 30 και 40 πόδια. Τη χρονιά του 1976, το ύψος των εμπορευματοκιβωτίων ανερχόταν στα 8 πόδια και 6 ίντσες, δίνοντας μεγαλύτερο όγκο, δίχως να αλλάζουν ουσιαστικά οι διαστάσεις του. Στη σημερινή εποχή, στη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων, αξιοποιούνται ποσότητες των 20 ή και των διπλάσιων ποδιών. Η διάρκεια βιωσιμότητας τους αντιστοιχεί σε 12 με 14 χρόνια.

Το 1966, ήταν η χρονιά που σηματοδότησε την πρώτη ολοκληρωμένη διακίνηση φορτίων στο Βόρειο Ατλαντικό, από την εταιρία Sea Land, και εγκαινιάστηκε από τον Malcolm MacLean, ο οποίος μέχρι εκείνο το διάστημα είχε επικεντρωθεί στα φορτηγά. Η μέχρι τότε σχέση του με διακινήσεις μέσω φορτηγών στις ανατολικές ακτές των Ηνωμένων Πολιτειών, τον έκανε να επεξεργαστεί την ιδέα μιας εφεύρεσης ενός συστήματος μετακίνησης που θα χρησιμοποιούσε και τα τρία μέσα (οδικό, σιδηροδρομικό, θαλάσσιο).

Αποτελεί γεγονός, πως οι μεγαλύτερες Ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων γραμμής, έπαιρναν την απόφαση να επενδύσουν στα εμπορευματοκιβώτια. Λόγω του ότι το ύψος της επένδυσης σε πλοία, εγκαταστάσεις εκμετάλλευσης στην ξηρά και φυσικά στα ίδια τα εμπορευματοκιβώτια παρουσίαζε προόδους, οι εταιρίες κατέφευγαν στη δημιουργία των κοινοπραξιών. Μια τέτοια κοινοπραξία ήταν και η Overseas Containers Limited (OCL), μεταξύ των P&O, Ocean Transport and Trading, British and Commonwealth και Furness Withy, με παρθενική εμφάνιση 1965. Μετά από έντεκα χρόνια, η OCL εξαγοράστηκε από την P&O και ήταν γνωστή ως P&OCL.

Για την τότε εποχή αποτελούσε μεγάλη πρόκληση, η δημιουργία ενός στόλου πλοίων που θα μετακινούσαν σύνολο εμπορευματοκιβωτίων. Η πρώτη πραγματοποιήσιμη παραγγελία της OCL, ήταν για 6 πλοία των 1600 TEU (20 ft equivalent units), που είχαν ανοιχτά αμπάρια και οδηγούς για να φορτώνονται χωρίς να απαιτείται σύσφιξη.

Όσον αφορά τις μεταφορές μέσω της ξηράς, οι επενδύσεις σε αγορά ρυμουλκούμενων εξεδρών (trailers) αναπτύχθηκαν με ταχείς ρυθμούς. Τον Απρίλιο του 1966, η εταιρεία Sea-Land προσέλαβε τριακόσιους ευρωπαϊούς οδηγούς φορτηγών για την στελέχωση του καινούριου δικτύου της.

Επίσης, σημαντική προσφορά, ήταν τα τερματικά διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (container terminals). Σε παλαιότερες εποχές, τα λιμάνια αποτελούνταν από προβλήτες μιλίων κοντά στις οποίες υπήρχαν αποθήκες, τα πλοία δένονταν στις προβλήτες για αρκετές εβδομάδες εκτελώντας φορτοεκφόρτωση.

Τα τερματικά που φρόντιζαν τα εμπορευματοκιβώτια, παρουσίαζαν μεγάλες διαφορές. Μεταξύ των άλλων, αποτελούνταν από δύο ή τρεις προβλήτες που εξυπηρετούνταν από γερανούς, μέσω των οποίων γινόταν η συγκέντρωση των δεμάτων σε ανοιχτούς χώρους. Η εταιρία Sea-Land, προκειμένου να προκαλέσει γρήγορους ρυθμούς στη μεταφορά αποθήκευε τα εμπορεύματα πάνω σε ρυμουλκούμενες εξέδρες, ώστε να διαφεύγουν άμεσα με οδική κάλυψη.

Οι αλλαγές αυτές αποδείχθηκαν ιδιαίτερα αποτελεσματικές, αφού εξαλείφθηκαν τα χρονικά όρια μιας φορτοεκφόρτωσης και σαφώς υπήρξε καλύτερη απόδοση καθιστώντας ικανά τα τερματικά να διαχειρίζονται περισσότερα εμπορευματοκιβώτια.

Παρουσιάζεται παρακάτω, με χρονολογική σειρά, η εξέλιξη των εμπορευματοκιβωτίων, προκειμένου να γίνει γνώστη η εξελικτική τους πορεία.

1956 : το πλοίο που ξεκίνησε να διακινεί αυτά τα κιβώτια ήταν το Ideal X. Ξεκίνησε τη διαδρομή του από το λιμάνι Newyark, μεταφέροντας πέραν του υγρού φορτίου και 58 τέτοια κιβώτια για λογαριασμό της Sea-Land.

1959 : η εταιρία Paceco συνεργάζεται με τη Matson Navigation και της χορηγεί τον πρώτο A-frame γερανό διακίνησης τέτοιων κιβωτίων.

1966 : το πλοίο SS Fairland της εταιρείας Sea-Land, πραγματοποίησε για πρώτη φορά την υπερατλαντική γραμμή διακίνησης κιβωτίων, έχοντας ως αφετηρία τη Νέα Υόρκη και καταλήγοντας στο Grangemouth και Rotterdam. Ήταν φορτωμένο περίπου 400 TEU.

1967 : το Atlantic Span με χωρητικότητα 700 TEU, εκτέλεσε την πρώτη μεταφορά στο σύνολο των ωκεανών, για λογαριασμό της Atlantic Container Line (ACL) .

1968 : το American Lancer με χωρητικότητα 1200 TEU, ήταν δημιουργημένο με τέτοιο τρόπο, ώστε να διακινεί αποκλειστικά εμπορευματοκιβώτια για λογαριασμό της United States Lines.

1968 : το Hakone Maru της Nippon Yusen Kaisha (NYK) με χωρητικότητα 700 TEU, ιαπωνικής προέλευσης καθίσταται το πρώτο μεταφορικό πλοίο. Ακολουθεί τη διαδρομή του Ειρηνικού, μεταξύ Tokyo και Los Angeles.

1968 : το Manchester Challenge, καλείται να πραγματοποιήσει την απόσταση Ηνωμένο Βασίλειο- Καναδά, για χάρη της Manchester Liners.

1969 : η βρετανική κοινοπραξία τακτικών γραμμών Overseas Containers Limited (OCL), γνωστοποιεί την παρθενική εμφάνιση της γραμμής διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων καλύπτοντας την απόσταση Ευρώπης και Αυστραλασίας.

1969 : ο δημοσιογράφος Richard Gibney, φέρνει στη δημοσιότητα για πρώτη φορά τον όρο TEU (Twenty-foot Equivalent Unit).

1971: η Trio Consortium, πραγματοποιεί την πρώτη γραμμή μετακίνησης κιβωτίων, ανάμεσα σε Ευρώπη και Ασία.

1972 : παραχωρείται στην NYK το πρώτο Panamax πλοίο μετακίνησης φορτίων, χωρητικότητας 2.228 TEU.

1984 : το πρώτο post-Panamax ship-to-shore γερανό, παραχωρείται από την εταιρία Nelcon, στην Europe Combined Terminals (ECT) στο Rotterdam.

1988 : η American President Lines (APL), κατακτά το πρώτο post-Panamax πλοίο που μεταφέρει τέτοια κιβώτια. Το όνομα του πλοίου ήταν President Truman με χωρητικότητα 4.300 TEU.

1995 : κάνει την εμφάνιση του το πλοίο που διακινεί εμπορεύματα, με χωρητικότητα άνω των 5.000 TEU. Η ονομασία του συγκεκριμένου πλοίου είναι - OOCL California-, με 5.344 TEU. Δόθηκε από τη Mitsubishi Heavy Industries.

2002: οι υποδομές Patrick's Fisherman Islands στο Brisbane της Αυστραλίας, αποτελούσαν τον πρώτο αυτοματοποιημένο τερματικό σταθμό, σε παγκόσμιο επίπεδο.

2006 : δημιουργείται το μεγαλύτερο σε διαστάσεις πλοίο που διακινεί εμπορευματοκιβώτια, με χωρητικότητα 11.000 TEU. Είναι γνωστό ως - Emma Maersk-.

1.5 Ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών

Η ιστορική αναδρομή γενικά των μεταφορών συνδέεται άμεσα με την παρουσία του ανθρώπινου παράγοντα. Στις παλαιότερες εποχές, οι μετακινήσεις του πρωτόγονου ανθρώπου, αποσκοπούσαν στην εύρεση τροφής, στη φυσική του περιέργεια να γνωρίσει το περιβάλλον του ή ακόμη και στην αναζήτηση τοποθεσιών (σπηλιά, καταφύγιο), που θα λειτουργούσαν ως προστατευτική κάλυψη του από διάφορους κινδύνους που εγκυμονούσαν.

Σε σύντομο όμως χρονικό διάστημα, διαπίστωσε ότι ο οργανισμός του δεν άντεχε και πολύ για να καλύψει μεγάλες χιλιομετρικές αποστάσεις και ότι δε μπορούσε να πραγματοποιεί μεταφορές φορτίων που είχαν ένα μεγάλο βάρος και ταυτόχρονα να προσπαθεί να διανύσει μεγάλες αποστάσεις. Άλλωστε, είναι γνωστό πως όσο η διακίνηση εμπορευμάτων όσο και η μεταφορά ανθρώπων από μια τοποθεσία σε μια άλλη, πραγματοποιούνται μέσω της θάλασσας, με τη χρήση κάθε λογής πλοίων (<http://www.pi-schools.gr>).

Με γνώμονα αυτές τις δυσκολίες, ο άνθρωπος ξεκίνησε την έρευνα του για να βρει εξυπηρετικά μέσα μεταφοράς που θα βοηθούσαν ενεργά τόσο τον ίδιο τον άνθρωπο όσο και τα αγαθά του. Με την πάροδο των χρόνων και ύστερα από διάφορες ανακαλύψεις (τροχός, κουπιά, ατμός), κατέληξε σε πιο σύγχρονα μέσα μεταφοράς, που στη σημερινή εποχή καλύπτουν όλες τις ανάγκες των χρηστών – πολιτών.

Έτσι λοιπόν, η ιστορική αναδρομή ξεκινά από την κρητική και αιγυπτιακή κουλτούρα, όπου υπάρχουν παραστάσεις πλοίων από το 3000 π.χ., οι οποίες δίνουν την εντύπωση πως τα πλοία που είχαν στην κατοχή τους, ήταν πολύ μεγάλα, γιατί διέθεταν 20 κωπηλάτες και μετέφεραν σαν φορτίο αρκετά βόδια. Πιο συγκεκριμένα, τα πλοία των αιγυπτίων είχαν ένα κατάρτι, το οποίο είχε ομοιότητες με ένα ανάποδο V και αποτελούνταν από δύο λεπτούς κοντούς κορμούς δεμένους μαζί ψηλά και στηριγμένους με ένα σύστημα σκοινιών πάνω στο κατάστρωμα. Ο λαός των

Αιγυπτίων, σήκωνε το τετράγωνο πανί των πλοίων στην κορυφή αυτού του καταρτιού.

Αυτού του είδους τα πλοία, διέθεταν μακριά κουπιά που τα χειρίζονταν έμπειροι κωπηλάτες που στέκονταν όρθιοι. Αυτό φανερώνει πως, η αρχική χρήση των αιγυπτιακών πλοίων ήταν για να πλέουν στο ποτάμι, γιατί ουσιαστικά κανείς δεν μπορεί να σταθεί όρθιος και να χειριστεί κουπί στη ανοιχτή ταραγμένη θάλασσα.

Από την άλλη μεριά, ο λαός των Φοινίκων όντας θαυμάσιοι θαλασσοπόροι, είχαν βελτιώσει και τελειοποιήσει το πλοίο. Είναι γεγονός, πως θα αδυνατούσαν να ταξιδέψουν μακριά από τη Βαλτική Θάλασσα, αν δεν είχαν υπό την κατοχή τους ένα ανωτέρου επιπέδου πλοίο και δε διέθεταν έναν πλήρη συνδυασμό κίνησης με κουπιά και πανιά, γιατί όπως είναι φυσικό δεν θα μπορούσαν να καλύψουν τεράστιες αποστάσεις μόνο με τη δύναμη των χεριών τους (<http://www.tallos.gr>).

Αρχικά, οι Φοινίκες είχαν το ίδιο κατάρτι με τους Αιγύπτιους. Χρησιμοποιούσαν δύο πανιά, το ένα από τη δεξιά μεριά και το άλλο από την αριστερή μεριά του καταρτιού, επικράτησε όμως η χρήση του ενός μεγάλου πανιού, γιατί ήταν πιο απλή και απέδιδε το ίδιο με τα δυο πανιά.

Ωστόσο, πριν οι Έλληνες κατοικήσουν στο νότιο τμήμα της Βαλκανικής χερσονήσου και μεγαλουργήσουν, οι Κρήτες γνώριζαν στην εντέλεια να κατασκευάζουν πλοία και ήταν θαυμάσιοι ναυτικοί. Τα πρώτα ελληνικά πλοία ήταν τα ομηρικά. Αυτά ήταν χωρίς κατάστρωμα και είχαν για πλήρωμα από 50 μέχρι 120 άντρες και κωπηλατούσαν όλοι εκτός, από αυτόν που εκτελούσε αρχηγικά καθήκοντα. Τα πλοία αυτά ήταν γνωστά ως «μέλανοι» ή «κοίλα». Αν αποτελούταν από μια σειρά κουπιών ονομάζονταν «μονήρεις», και χρησιμοποιούνταν κυρίως για μεταφορά πολεμιστών από μια τοποθεσία σε μια άλλη. Αν είχαν δύο σειρές κουπιών, καλούνταν ως «διήρεις» και αν είχαν τρεις ήταν οι γνωστές «τριήρεις», που έμειναν στην ιστορία για τις άριστες πολεμικές τους δυνατότητες (<http://www.tallos.gr>).

Παρόλο που οι Ρωμαίοι, είχαν το «πάνω χέρι» σε πολλούς τομείς συγκριτικά με τον Ελληνικό λαό, άργησαν πολύ να αποκτήσουν αξιόλογη ναυτική δύναμη. Δήλωναν περισσότερο την προτίμησή τους στο να κατασκευάζουν μεγάλα πλοία, τα οποία μπορούσαν να μεταφέρουν μέχρι 275 επιβάτες και όλα τα απαραίτητα εφόδια για αυτούς.

Η ιστορία των θαλάσσιων μεταφορών, εσωκλείει τρεις σταθμούς:

- Το κουπί,
- Το πανί και

➤ Η μηχανή

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, οι θαλάσσιες μεταφορές ξεκίνησαν να υπάρχουν από την περίοδο της αρχαιότητας. Γνώρισαν όμως μεγάλη ανάπτυξη και εξέλιξη για να καταλήξουν να είναι μια πολύτιμη και σημαντική δραστηριότητα οικονομικού και κοινωνικού περιεχομένου.

Στο ξεκίνημα τους, οι θαλάσσιες μεταφορές κάλυπταν μόνο τα γεωγραφικά όρια μιας χώρας, αργότερα επεκτάθηκαν και εκτός συνόρων, για να καταλήξουν να εξυπηρετούν παγκοσμίως. Έχουν ένα πολύ μεγάλο και ουσιαστικό μερίδιο στις μεταφορικές διεργασίες στο διεθνές επίπεδο με ποσοστό τάξεως 70% όλων των μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των υπόλοιπων χωρών. Τη χρονιά του 2001, το συγκεκριμένο ποσοστό ισοδυναμούσε με 164 εκατομμύρια τόνους φορτίων, ενώ ταυτόχρονα σε όλες τις Ελληνικές λιμενικές υποδομές, αγκυροβόλησαν 561 χιλιάδες πλοία και μεταφέρθηκε 53 εκατομμύρια επιβατικό κοινό.

Συνεχίζοντας την ιστορική αναδρομή, αξίζει να επισημανθεί πως σημαντική εξέλιξη ωστόσο είχαν και τα πλοία, τα οποία εξοικειώθηκαν κατάλληλα με τα τεχνολογικά μέσα και ήταν σε θέση να καλύψουν τις ανάγκες των ανθρώπων, παρέχοντας τους ασφάλεια και άμεση εξυπηρέτηση (<http://www.pi-schools.gr>).

Σημαντικές λοιπόν, αλλαγές στα πλοία παρατηρούνται στη μορφή τους, στο μέγεθος τους αλλά και στον εξοπλισμό τους, άλλωστε μέσα από αυτά τα χαρακτηριστικά αξιολογείται ο τύπος ή η κατηγορία του πλοίου. Αυτές οι διαφοροποιήσεις κρίθηκαν αναγκαίες και απαραίτητες, εξαιτίας της μεγάλης βιομηχανικής ανάπτυξης, που αποσκοπούσε στις θαλάσσιες μετακινήσεις των μεγάλων ποσοτήτων βιομηχανικών αγαθών και προϊόντων (πρώτες ύλες, υλικά λειτουργίας και φυσικά αυτά που έχουν ως τελικό προορισμό τον άνθρωπο).

Οι επεκτατικές τάσεις της Ενιαίας Αγοράς σε αντιστοιχία με τις γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και στα βαλκάνια, ο τριπλασιασμός του όγκου των θαλασσίων μεταφορών σε διεθνές επίπεδο μέσα στην επόμενη δεκαετία και κυρίως το μέγεθος επικέντρωσης που δίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη ναυτιλιακή πολιτική (ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού προγράμματος "Θαλασσίων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων"), θα λειτουργήσουν θετικά στην αύξηση της κίνησης στα λιμάνια και τις θαλάσσιες οδούς της Ελλάδας.

Είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός, ότι οι υδάτινες μεταφορές παίζουν έναν καθοριστικό ρόλο στα δρώμενα της διεθνούς ναυτιλίας. Στη χώρα της Ελλάδας, τη χρονιά του 2003, σημειώθηκαν 3142 πλοία που καλύπτουν ένα ποσοστό τάξεως 16%

του παγκόσμιου ναυτιλιακού κλάδου. Όσον αφορά την ευρωπαϊκή κάλυψη, το 50% του στόλου, ανήκει στη νησιωτική Ελλάδα, γεγονός που την κατατάσσει στην πρώτη θέση μεταξύ των μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Καραμπατζός , 2004).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο, θα γνωστοποιηθούν οι κύριες λειτουργίες των λιμενικών υποδομών και θα αναλυθεί η δομική κατασκευή αυτών. Επίσης, θα δοθεί βαρύτητα στον εξοπλισμό των Ελληνικών λιμανιών και θα γίνει αντιληπτός ο ρόλος τους στις ενδονησιωτικές συνδέσεις.

2.1 Οι κύριες λειτουργίες των λιμανιών

Ο ρόλος των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι αξιόλογος, αφού οι παροχές τους είναι απαραίτητες στον «κόσμο» της ναυτιλίας. Η βασική λειτουργία μιας τέτοιας υποδομής, είναι η διαχείριση του φορτίου μεταξύ των μέσων μετακίνησης σε θάλασσα και σε ξηρά. Εκτός αυτής της κύριας αρμοδιότητας όμως, παρακάτω αναλύονται οι περαιτέρω παροχές:

Λειτουργία προσφοράς υπηρεσιών προς τα πλοία: Αυτή η παρεχόμενη λειτουργία αποσκοπεί στη λεγόμενη απελευθέρωση του πλοίου, περικλείοντας όλες τις απαραίτητες ενέργειες για το σωστό χειρισμό του πλοίου (από τα αμπάρια του στην αποβάθρα ή και το ανάστροφο αυτού). Προκειμένου να καταστεί αυτό δυνατό, θα πρέπει να επιστρατευτούν γερανοί και ιδανικός εξοπλισμός κατάλληλος για την περίπτωση (Παρδάλη, 2001).

Οι κυριότερες υπηρεσίες που προσφέρονται στο πλοίο από το λιμάνι, είναι οι εξής:

- ▶ Ρυμούλκηση
- ▶ Προμήθεια τηλεφωνικών συνδέσεων και νερού μέσω δικτύου
- ▶ Πλοήγηση
- ▶ Προσδιορισμός και ο ορισμός τρόπων αγκυροβολίας, προσδόρμισης (πλεύριση ή πρυμνοδέτηση), καθώς και η πρόσδεση – απόδεση.
- ▶ Επισκευές
- ▶ Δεξαμενισμοί

- ▶ Εγκαταστάσεις υποδοχής των καταλοίπων
- ▶ Ανεφοδιασμός του με τα απαραίτητα καύσιμα και ο εφοδιασμός του με διάφορα τρόφιμα.

Λειτουργία διαχείρισης φορτίου στην αποβάθρα: Σε αυτή τη διαδικασία εσωκλείονται διάφορες ενέργειες, που αποσκοπούν στο σωστό χειρισμό του φορτίου, όπως είναι η μετακίνηση και η αποθήκευση του. Ακόμη, σε αυτό το σύνολο των παροχών, περιέχονται και άλλες ενέργειες όπως η ταξινόμηση, ο έλεγχος του φορτίου και η επιδιόρθωση. Οι προσφερόμενες υπηρεσίες που λαμβάνουν τα φορτία από μια λιμενική υποδομή, αναφέρονται ακολούθως:

- ▶ Φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου
- ▶ Συσκευασία και μετασχηματισμός εμπορευμάτων
- ▶ Διακίνηση του φορτίου εντός της λιμενικής περιοχής
- ▶ Επίδοση και λήψη αυτού από τα χερσαία μέσα διακίνησης
- ▶ Αποθήκευση αυτού.

Λειτουργία παραλαβής και διανομής: Η συγκεκριμένη παροχή υπηρεσίας, εσωκλείει το σύνολο εκείνων των ενεργειών που πρέπει να πραγματοποιηθούν άμεσα, προκειμένου να φύγει το φορτίο από τη λιμενική εγκατάσταση και να ξεκινήσει η διάθεση του. Αποτελεί το συνδετικό «κλειδί» με τα ενδότερα μιας χώρας. Είναι πιθανό να υπάρξουν προβλήματα στις διαφορετικές ώρες λειτουργίας της κάθε συμμετέχουσας υπηρεσίας (λιμεναρχείο, τελωνείο) ή ακόμη να παρουσιαστούν κάποιες δυσκολίες στις μη συνδυασμένες χερσαίες συνδέσεις με τα ενδότερα της εκάστοτε χώρας.

Λειτουργίες -logistics- : Αυτές οι παρεχόμενες λειτουργίες, αποτελούνται από μονάδες υπηρεσιών, που στόχο έχουν να δώσουν λύσεις σε όλα τα θέματα που προκύπτουν γύρω από τη διαδικασία των μεταφορών (Παρδάλη, 2001).

Παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό: Περιέχουν την αποβίβαση-αποβίβαση αυτών στα θαλάσσια μεταφορικά μέσα και την ασφαλή μεταφορά των προσωπικών τους αποσκευών. Επίσης, είναι υπαίτιες για την ευχάριστη παραμονή των επιβατών στις λιμενικές εγκαταστάσεις και για την παροχή περισσότερων δυνατοτήτων άμεσης και εύκολης με άλλα μέσα μεταφοράς (εναέριας, ποτάμιας, ή ακόμη και χερσαίας).

2.2 Σημαντικά στοιχεία των λιμανιών- κόμβοι υδάτινων μετακινήσεων

Όπως είναι γνωστό, οι ροές των εμπορευμάτων, προορίζονται σε ένα τελικό σημείο για επεξεργασία, κατανάλωση, μεταφόρτωση. Στις υδάτινες διακινήσεις, τα κομβικά αυτά σημεία, είναι τα λιμάνια. Μέλημα των λιμανιών, είναι η λειτουργικότερη και αποδοτικότερη εμπορευματική διακίνηση από ένα σημείο σε ένα άλλο, με την πιο οικονομική δυνατή προσέγγιση και καλύπτοντας στο έπακρο τις ανάγκες των χρηστών. Ειδικότερα, στη σημερινή εποχή τα λιμάνια είναι το βασικό στοιχείο της παγκόσμιας αλυσίδας υδάτινων διακινήσεων (Bichou & Gray, 2005).

Συν τοις άλλοις, τα λιμάνια λειτουργούν και ως μια συνδετική εγκατάσταση και με τις υπόλοιπες μορφές διακίνησης (σιδηροδρομικές, οδικές). Συνδέουν δηλαδή τις χερσαίες με τις υδάτινες, προσφέροντας στην περιοχή που διαθέτει ένα μεγάλο λιμάνι ένα σημαντικό προβάδισμα ανάπτυξης. Τα σημαντικότερα στοιχεία των λιμενικών εγκαταστάσεων, τα οποία αναλύονται ακολούθως, είναι τα εξής :

- ❖ Υποδομές των λιμανιών.
- ❖ Παρεχόμενες υπηρεσίες σε έναν εμπορικό λιμένα (φόρτωση/εκφόρτωση και μεταφόρτωση).
- ❖ Διοικητική κάλυψη. Έλεγχος και διαχείριση.

2.2.1 Δομική κατασκευή των λιμανιών

Με τον όρο «υποδομές», ορίζονται οι κατασκευαστικές δραστηριότητες που είναι υπεύθυνες για την διαμόρφωση της λιμενικής εγκατάστασης. Επίσης, μορφοποιούν τόσο την εμφάνιση αυτών, έτσι ώστε η τελική εικόνα να είναι αρεστή, όσο και τα συστήματα εκείνα που συμβάλλουν στην ομαλή λειτουργική τους υπόσταση.

Προκειμένου, λοιπόν, τα λιμάνια να χαρίζουν άμεσες, εύκολες και οικονομικές υδάτινες μεταφορές, θα πρέπει να εστιάζουν και να δίνουν τη δέουσα προσοχή και σημασία στο κομμάτι αυτό των υποδομών. Γίνεται αντιληπτό πως

βασικός όρος είναι η ύπαρξη υποδομών που θα εξασφαλίζουν την αποθήκευση και τον ιδανικό χειρισμό φορτίων και προηγμένες υπηρεσίες ελέγχου της κυκλοφοριακής κάλυψης των πλοίων. Αυτές βέβαια οι δραστηριότητες είναι πολυδάπανες και απαιτούν μεγάλα ποσά δισεκατομμυρίων.

Σύμφωνα με στοιχεία έγγραφων εντύπων, παλαιότερων χρόνων, οι υποδομές των λιμανιών καθίστανται ως μια σημαντική και απαραίτητη λειτουργία για οποιαδήποτε χώρα, αφού μέσω αυτών εξυπηρετούνται τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς κοντέινερ, γεγονός που συμβάλλει στην ενίσχυση της οικονομικής ενεργητικότητας της εκάστοτε χώρας (Ελευθεροτυπία, 2007).

Οι παραπάνω καταγραφές, μαρτυρούν το πόσο σπουδαίο έργο εκπληρώνουν οι λιμενικές υποδομές και στο πόσο απαραίτητες είναι για την ανταγωνιστικότητα μεταξύ τοπικού και εθνικού οικονομικού κλάδου. Τα έργα υποδομής έχουν ως βασικούς μέλημα, την αναδημιουργία των χώρων ενός λιμένα. Πιο συγκεκριμένα, οι χώροι αυτοί αφορούν:

Την ενδοχώρα του λιμανιού: Πρόκειται για την περιοχή από την οποία, τα λιμάνια λαμβάνουν ή στέλνουν πλήθος εμπορευμάτων. Ως σύνορα της συγκεκριμένης περιοχής, ορίζονται τα ποικίλα σημεία της τελικής κατεύθυνσης των φορτίων εμπορευμάτων. Προκειμένου να γίνεται με ευκολία η σωστή λειτουργία των υδάτινων μεταφορών, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να υπάρχει μεγάλη πυκνότητα μεταξύ αυτών των σημείων, ούτως ώστε οι απαιτήσεις των επιχειρησιακών κλάδων, όντας ενεργά μέλη στο δίκτυο αυτό, να εκπληρώνονται άμεσα (Γιαννόπουλος, 1998).

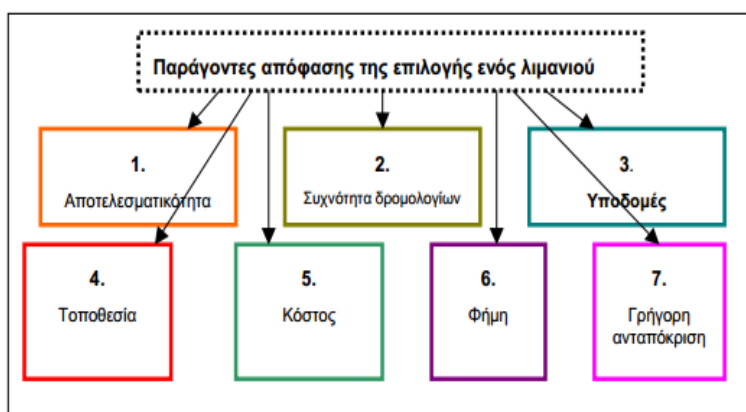
Την προχώρα του λιμανιού: Πρόκειται για τις περιοχές που είναι εκτός της θαλάσσιας πλευράς του λιμανιού. Η λιμενική εγκατάσταση συνδέεται με αυτές τις περιοχές με τις υδάτινες μεταφορές.

Αξίζει να τονιστεί ότι κάθε λιμενική εγκατάσταση, εσωκλείει δυο τύπους μεταφοράς (θαλάσσια και χερσαία). Όσον αφορά την υδάτινη ζώνη, περιλαμβάνει την έκταση ανοιχτής θάλασσας, με μέτρο απόστασης από το γιαλό έως και 500 μέτρα. Η χερσαία ζώνη περιλαμβάνει το γιαλό και το κομμάτι της ξηράς που έχει ως τέρμα, τα όρια εκείνα στα οποία ξεκινά η κοντινότερη οικοδομική γραμμή. Σε περίπτωση όμως που δεν υπάρχει σχέδιο πόλεως, η απόσταση ορίζεται ως 50 μέτρα από το γιαλό.

Τα έργα υποδομής που έχουν ως τελικό αποδέκτη τα λιμάνια, χαρακτηρίζονται από διάφορους τύπους κατασκευών, όπως η επέκταση της

προβλήτας, η τοποθέτηση γερανών και άλλοι μηχανικοί εξοπλισμοί που εξασφαλίζουν την ομαλή κυκλοφορία των πλοίων.

Μέσα από μια καταγραφή στοιχείων που πραγματοποιήθηκε, διαπιστώθηκε ότι οι υποδομές είναι μέσα στη λίστα των παραγόντων που επηρεάζουν την επιλογή ενός λιμανιού από μια επιχείρηση που θα πραγματώνει τις υδάτινες μετακινήσεις μέσω αυτού. Με τον παρακάτω πίνακα, αριθμούνται οι συγκεκριμένοι παράγοντες και κατηγοριοποιούνται με αριθμό προτεραιότητας (Πίνακας, 2.1).



Πίνακας 2.1: Παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή ενός λιμανιού.

Όπως γίνεται αντιληπτό και μέσω του πίνακα, οι υποδομές κατατάσσονται στην τρίτη θέση στο σύνολο των παραγόντων. Διαπιστώνεται ότι ο παράγοντας ‘υποδομές’, ιεραρχικά τοποθετείται σε υψηλότερη θέση και από την τοποθεσία του λιμανιού, γεγονός που αποδεικνύει ότι μια εταιρία θα δηλώσει ενδιαφέρον και προτίμηση σε μια λιμενική εγκατάσταση που βρίσκεται πιο μακριά από μια άλλη, εάν η πρώτη έχει τις απαιτούμενες και ιδανικές υποδομές (Ugboma et al., 2006).

Κρίνεται σκόπιμο να διευκρινιστεί, ότι οι λιμενικές υποδομές σαν αυτόνομη μονάδα δε δύναται να επιφέρουν τα αναμενόμενα θετικά αποτελέσματα. Για να επιτευχθεί αυτό, επιβάλλεται ένας δυνατός συνδυασμός των υποδομών με άλλες ξεχωριστές ιδιότητες που χαρακτηρίζουν τα λιμάνια. Είναι καλό να τονιστεί ότι, τα λιμάνια έχουν την ευθύνη για τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών που επικεντρώνονται στην παροχή εξάισιων υπηρεσιών, άλλωστε είναι γνωστά ως κομβικά σημεία υδάτινων διακινήσεων (Cuadrado, 2004).

Η κατηγοριοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- 1) Εμπορευματικοί λιμένες, είτε είναι γενικού τύπου, είτε αξιοποιούμενοι ως σταθμούς εμπορευματικής μετακίνησης από μια χώρα σε μια άλλη, δια μέσου τρίτης.
- 2) Επιβατικά λιμάνια.
- 3) Τουριστικοί λιμένες (μαρίνες, τουριστικά αγκυροβόλια, ξενοδοχειακοί λιμένες).
- 4) Πολεμικοί λιμένες (ειδικές εγκαταστάσεις για τις διάφορες ανάγκες του πολεμικού ναυτικού, αγκυροβόλια, καταφύγια).
- 5) Αλιευτικοί λιμένες και αλιευτικά καταφύγια.
- 6) Ναυπηγοεπισκευαστικοί λιμένες.
- 7) Λιμένες βιομηχανικών εγκαταστάσεων (βαριάς βιομηχανίας, διυλιστηρίων).
- 8) Λιμένες ανεφοδιασμού και υποστήριξης πλοίων.
- 9) Λιμένες αναμονής σε διώρυγες.
- 10) Λιμένες παροπλισμού (για παροπλισμένα πλοία υπό διάλυση ή για προσωρινά παροπλισμένα προς επαναδραστηριοποίηση).
- 11) Λιμένες καταφυγίου (για κάλυψη από ακραίες καιρικές συνθήκες).
- 12) Μικτοί ή γενικοί λιμένες (που συνδυάζουν τουλάχιστον δύο από τους παραπάνω τύπους).

Στην χώρα της Ελλάδας, οι λιμενικές εγκαταστάσεις εκτός από τη μορφή υπηρεσιών που παρέχουν κατατάσσονται σε κατηγορίες ανάλογα με ορισμένες προϋποθέσεις, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

- Το κύρος των δραστηριοτήτων (εθνική με διεθνές ενδιαφέρον, εθνική, μείζονος ενδιαφέροντος, τοπικής σημασίας).
- Ευρωπαϊκός ρόλος, σε σχέση με την ανάπτυξη των Διερωπαϊκών Δικτύων και τη θέση τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας.
- Διοικητική διάρθρωση Λιμενικού Σώματος (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία, Λιμενικοί Σταθμοί).
- Ένταξη στο θεσμοθετημένο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της χώρας.
- Περιβαλλοντικές επιπτώσεις - κατάταξη ανάλογα με το βαθμό όχλησης (βάση και της οποίας παρέχεται η αδειοδότηση των λιμένων).
- Ιδιοκτησιακό καθεστώς και φορέας διαχείρισης (Ανώνυμες Εταιρίες, Λιμενικά Ταμεία, Ιδιωτικές Λιμενικές Εγκαταστάσεις).

Έχοντας ως γνώμονα την κατάταξη του ΥΠΕΧΩΔΕ (2000), γίνεται γνωστό πως το σημείο αναφοράς είναι η χωροταξική και αναπτυξιακή διάσταση, σε συνάρτηση με την ακτινοβολία τους (υφιστάμενη και εν δυνάμει).

Για το σχεδιασμό και την υλοποίηση των σχετικών παρεμβάσεων του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, τα λιμάνια της Ελλάδας, υπόκεινται στην ακόλουθη κατηγοριοποίηση:

- 1) Δυτικές Πύλες διασύνδεσης με τη λοιπή Ευρώπη – λιμένες Πάτρας και Ηγουμενίτσας.
- 2) Κύριοι Εμπορικοί Λιμένες – Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη, Βόλος κ.λπ.
- 3) Κύριοι Λιμένες Ακτοπλοΐας.
- 4) Λοιποί Λιμένες

2.2.2 Παρεχόμενες υπηρεσίες σε έναν Εμπορικό λιμένα και η αξιολόγηση τους

Με τα στοιχεία της παρούσας εποχής που επικρατούν στην οικονομία, οι λιμενικές εγκαταστάσεις δε θα πρέπει να επαναπαύονται μόνο στο να μετακινούν μόνο τα φορτία, οφείλουν όμως ακόμη να προσφέρουν ένα σύνολο λειτουργικών και αποτελεσματικών υπηρεσιών στήριξης (Γιαννόπουλος, 1998). Οι υπηρεσίες αυτές, προκειμένου να γίνουν κατανοητές από τον αναγνώστη ταξινομούνται ως εξής:

- 1) Είναι οι λεγόμενες παραδοσιακές υπηρεσίες λιμανιών, που εσωκλείουν τις ενέργειες φόρτωσης/εκφόρτωσης εμπορευμάτων, που διαδραματίζονται σε έναν εμπορικό λιμένα.
- 2) Είναι οι βιομηχανικές – μεταποιητικές υπηρεσίες, στις οποίες υφίστανται βιομηχανικές και μεταποιητικές ζώνες μέσα στην περιοχή ενός λιμένα. Επίσης, αυτές οι υπηρεσίες εσωκλείουν εγκαταστάσεις παραγωγής και επεξεργασίας του συνόλου των εμπορευμάτων. Με αυτούς τους συσχετισμούς επιτυγχάνεται ελαχιστοποίηση του χρόνου ολοκλήρωσης της επεξεργασίας και διακίνησης αγαθών και προϊόντων, αφού ουσιαστικά παρασκευάζονται δίπλα στον τόπο, όπου θα πραγματοποιηθεί η φόρτωση/εκφόρτωση για τη μετακίνησή τους. Είναι γεγονός πως για τις υδάτινες διακινήσεις, η παράμετρος –χρόνος-, έχει υψίστη σημασία στις εμπορευματικές θαλάσσιες μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, οι οποίες όπως είναι φυσικό θα πρέπει να γίνουν με την πιο οικονομική και λειτουργική μέθοδο (Panayides, 2006).

3) Είναι οι Διοικητικές – εμπορικές υπηρεσίες, που έχουν άμεση σχέση με τις διοικητικές ρυθμίσεις. Τέτοιου είδους ρυθμίσεις είναι η εμφάνιση άλλων εταιριών στο λιμενικό χώρο (τράπεζες και ασφαλιστικές εταιρίες), όπως και το ωράριο λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Σε αυτήν την κατηγορία υπηρεσιών, συγκαταλέγονται και αποκαλούμενες ‘ελεύθερες ζώνες’ που υπάρχουν στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Στόχος αυτών είναι να καλύπτονται οι ανάγκες για μια πρόσκαιρη αποθήκευση, χωρίς όμως να υπάρχουν χρεώσεις στα εμπορεύματα που εισέρχονται προσωρινά σε μια χώρα εφόσον θα διακινηθούν σε άλλους προορισμούς. Για να γίνει αντιληπτή και κατανοητή η ιδέα των ‘ελεύθερων ζωνών’, δίνεται ένα παράδειγμα ανάλογης υπηρεσίας. Έτσι, η ζώνη που πληροί αυτές τις προϋποθέσεις είναι του λιμένα της Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για μια από τις 27 εν ενεργεία ζώνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διευκολύνει τη διακίνηση φορτίων των Τρίτων Χωρών. Έχει σημειωθεί ότι η ετήσια μεταφορά και συσσώρευση μεταφερόμενων φορτίων, αγγίζει τους 1.500.000 τόνους ξηρού φορτίου (<http://www.thpa.gr/>).

4) Είναι οι υπηρεσίες logistics και διανομής, οι οποίες είναι χαρακτηριστικό γνώρισμα των σύγχρονων λιμένων που αποτελούν κομβικά σημεία στο γενικότερο σύστημα των θαλάσσιων διακινήσεων. Άλλωστε, οι υπηρεσίες που παρέχονται σε ένα μεγάλο σύνολο αυτών, αποδεικνύει περίτρανα την παροχή αυτού του είδους των υπηρεσιών. Αυτό που έχει μεγάλη σημασία είναι η προσάρτηση της αξίας στην εφοδιαστική αλυσίδα καθώς και η συγκεντρωτική εξάλειψη του κόστους στο σύστημα των logistics. Για να γίνει αυτό εφικτό, θα πρέπει ή να καλυτερεύσουν οι παρεχόμενες υπηρεσίες ή να μειωθούν τα έξοδα αυτών (Talley, 1994).

5) Είναι οι υπηρεσίες Πληροφορικής, οι οποίες συνδέονται άμεσα με τα συστήματα Πληροφορικής Τεχνολογίας (IT), τα οποία βρίσκουν εφαρμογή στα λιμάνια και υλοποιούνται στα σύγχρονα πακέτα των Logistics. Συνδέονται άμεσα με τη κάλυψη των πληροφοριών του συγκεκριμένου συστήματος και ειδικότερα αυτών των υδάτινων μετακινήσεων, όπως είναι για παράδειγμα οι αφίξεις και οι αναχωρήσεις των πλοίων, το σύνολο των κιβωτίων που είτε φορτώθηκαν είτε ξεφορτώθηκαν, κ.α. Αυτά τα συστήματα προσφέρουν μείωση κόστους χειρισμού, καλύτερη απόδοση χρόνου επεξεργασίας των πληροφοριών, καθώς και πιο αποτελεσματική και ουσιαστική παροχή υπηρεσιών.

Γίνεται σαφές πως, η αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών σε μια λιμενική υποδομή, αποτελεί σημαντικό κομμάτι μιας γενικευμένης μορφής συστήματος που μετράει και υπολογίζει την απόδοση της σε ένα δίκτυο υδάτινων

μετακινήσεων. Οι σημαντικότεροι δείκτες μέτρησης της απόδοσης εσωκλείουν τις λειτουργικές επιλογές, όπου μέσω αυτών ένα λιμάνι διακρίνει τις υπηρεσίες που καλείται να προσφέρει (Talley, 1994).

2.2.3 Διοικητική κάλυψη και η απόδοση των λιμανιών

Το κυριότερο στοιχείο των λιμένων και τη δραστηριοποίησης τους ως κομβικά σημεία στο δίκτυο των υδάτινων μετακινήσεων, είναι η διοικητική κάλυψη, ο χειρισμός και ο έλεγχος αυτών.

Κατά την περίοδο παλαιότερων χρόνων, οι λιμενικές υποδομές είχαν την τάση να θεωρούντο διοικητικές υποστάσεις και όχι εμπορικοί φορείς. Αυτή η άποψη υπήρχε γιατί καταβαλλόταν προσπάθειες από το τμήμα γενικής οικονομικής υποδομής, ο κλάδος των υδάτινων διακινήσεων να μείνει εκτός του ανταγωνισμού και ως εκ τούτου θα επιτυγχάνονταν εξάλειψη τόσο του κόστους όσο και των τιμών παροχής των ανάλογων υπηρεσιών του συγκεκριμένου κλάδου.

Η άποψη αυτή όμως, δέχτηκε πολλές αντιρρήσεις επιφέροντας επιπλέον μέτρων για την ουσιαστική αλλαγή της διοικητικής κάλυψης, έχοντας ως πρωταρχικό σκοπό την κάλυψη των επιθυμιών των υδάτινων διακινήσεων και των εφαρμογών Logistics. Γίνεται εμφανής, η μεταβολή από μια διοικητική προσέγγιση σε μια περισσότερο επιχειρηματικής προσπάθειας (Γιαννόπουλος, 1998).

Όσον αφορά την κατηγοριοποίηση που αφορά το χειρισμό των λιμένων, εσωκλείει τα *λιμάνια ιδιοκτησίας* και τα *λιμάνια υπηρεσιών*. Στην πρώτη διάκριση, οι ιδιοκτήτες ενός λιμένα προσφέρουν όλη την δομική κάλυψη, ενώ ο ιδιωτικός κλάδος των επιχειρήσεων που απασχολεί το δυναμικό προσωπικό του λιμένα, παρέχει το σύνολο των υπηρεσιών.

Ενώ, στα λιμάνια υπηρεσιών οι ιδιοκτήτες των λιμανιών έχουν υπό την επίβλεψη τους τόσο τον τομέα των υποδομών, όσο και των υπόλοιπων παρεχόμενων υπηρεσιών που προσφέρονται σε ένα λιμάνι, μη επιτρέποντας τον ανταγωνισμό μεταξύ τους. Στη συγκεκριμένη κατηγορία, η ιδιοκτησία μπορεί να έχει είτε δημόσιο είτε ιδιωτικό χαρακτήρα, ενώ υπάρχουν και οι πιθανότητες όπου ο δημόσιος φορέας έχοντας στην ιδιοκτησία του ένα λιμάνι (για παράδειγμα ένας Δήμος), μπορεί να είναι ο ιδιοκτήτης μιας λιμενικής υποδομής που ελέγχει το λιμάνι.

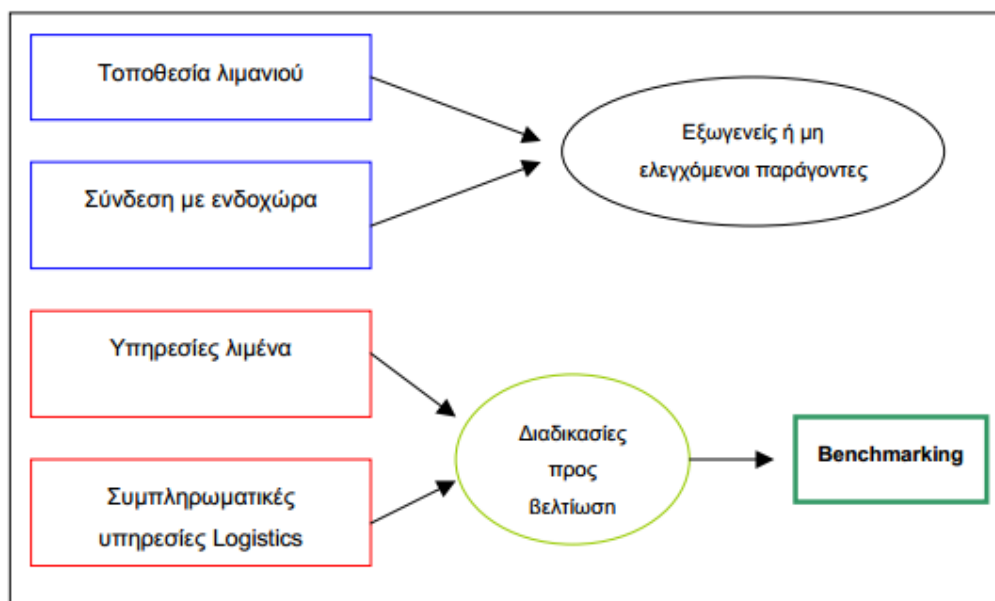
Οι προσφερόμενες υπηρεσίες που έχουν ως αποδέκτη τα λιμάνια καθώς και η εξάλειψη του φαινομένου της ιδιοκτησίας ισχυροποιείται από τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Ευρώπη, η οποία τη χρονιά του 1997, κυκλοφόρησε την «Πράσινη Βίβλο» με κεντρικό γνώμονα αναφοράς τα λιμάνια και τη δομική τους κατασκευή, εσωκλείοντας μεθόδους που έχουν ως σκοπό την αύξηση της αποδοτικότητας και την καλυτέρευση των εγκαταστάσεων των εμπορικών λιμανιών στην Ευρώπη (Pallis & Vaggelas, 2005).

Με βάση τα σημερινά δεδομένα και τις τάσεις που κυριαρχούν, επικρατεί στο χώρο η ιδιωτικοποίηση των εμπορικών λιμανιών, με μέλημα τους την επίτευξη ανοδικών τιμών στην απόδοση των logistics και των υδάτινων διακινήσεων (Pallis & Vaggelas, 2005). Με την υιοθέτηση αυτής της προσέγγισης στις διακινήσεις δια θάλασσας, υφίσταται η μακροπρόθεσμη επιθυμία για την ύπαρξη δυο προσφερόμενων υπηρεσιών σε ένα λιμάνι, οι οποίες να περιέχουν τρεις μορφές (τεχνικές-πλοηγικές, χειρισμού εμπορευμάτων και παροχές υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό).

Εκτός των παρακινήσεων και προτάσεων για το θέμα της ιδιοκτησίας, ενισχύονται οι απόψεις για μέτρα που θα προσδίδουν καλύτερο έλεγχο στη λειτουργική διάθεση των λιμανιών με τη χρήση εξελιγμένων μεθοδεύσεων αξιολόγησης της απόδοσης αυτών. Ο λόγος ενδυνάμωσης και υιοθέτησης αυτών των απόψεων, βασίζεται στα υψηλά επίπεδα του ανταγωνισμού ανάμεσα στα λιμάνια. Για να κατανοηθεί καλύτερα η ενσάρκωση αυτής της μεθόδου, δίνεται ένα παράδειγμα. Μια τέτοια μέθοδος λοιπόν, είναι η συγκριτική προτυποποίηση (benchmarking), κατά την οποία ένας λιμένας υπόκειται σε σύγκριση με ένα καλύτερο, προκειμένου να γίνουν ορατές οι αδυναμίες του ενός και να εξακριβωθούν τα ενδεχόμενα καλυτέρευσης των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Μια τέτοια προσέγγιση βασίζεται στις απόψεις και στις προτιμήσεις των καταναλωτών, όπου γίνεται σαφές ότι οι λειτουργίες ενός λιμένα θα πρέπει να σκιαγραφούνται με γνώμονα και τελικό κριτή τον άμεσα ενδιαφερόμενο που δεν είναι άλλος από τον καταναλωτή (Cuadrado et al., 2004). Οι παράμετροι που θα πρέπει να υπολογίζουν οι ιδιοκτήτες ενός λιμανιού είναι η αξία του χρόνου, η ασφάλεια και το κόστος. Βάση αυτών, κρίνεται σκόπιμο να δημιουργούνται συγκεκριμένα μέτρα της απόδοσης τα οποία θα έχουν ως πρότυπο τις παραπάνω παραμέτρους και θα στοχεύουν στην άνθηση της αποδοτικότητας και στην καλυτέρευση των επιπέδων του

ανταγωνισμού. Με τη χρήση του παρακάτω πίνακα, γίνεται εμφανής η παραπάνω τεχνική που εφαρμόζεται σε ένα λιμάνι (Πίνακας, 2.2).



Πίνακας 2.2: Διαδικασία της συγκριτικής προτυποποίησης (benchmarking) σε ένα λιμάνι.

Προκειμένου να βελτιωθεί στο μέγιστο η απόδοση ενός λιμανιού, απαραίτητη ενέργεια, είναι αυτή της αναδιάρθρωσης των διαδικασιών. Λόγω ύπαρξης μεγάλου ανταγωνισμού και υψηλών απαιτήσεων από τη μεριά των πελατών, κρίνεται σημαντική η συνεχόμενη και αδιάκοπη προσπάθεια προσαρμογής στα νέα δεδομένα όπως αυτά προκύπτουν.

Πρωταγωνιστές σε αυτές τις προσπάθειες, είναι οι μέθοδοι και προσεγγίσεις της Πληροφορικής Τεχνολογίας. Άλλωστε, ανατρέχοντας στο παρελθόν και ερευνώντας μια μελέτη περίπτωσης που έγινε σε μια λιμενική εγκατάσταση της Νοτίου Κορέας, διαπιστώνεται ότι οι μέθοδοι της Πληροφορικής υλοποιούνται με βάση ορισμένες προδιαγραφές, οι οποίες είναι : το υπαλληλικό προσωπικό θα πρέπει να έχει τις απαραίτητες ικανότητες, η υποδομή των επικοινωνιών θα πρέπει να καλύπτεται επαρκώς, φορείς που παρέχουν υπηρεσίες hardware, software, internet και τέλος οι επιχειρήσεις θα πρέπει να είναι έτοιμες ανά πάσα στιγμή για να δεχτούν το σύνολο των νέων τεχνολογιών. Εξασφαλίζοντας αυτές τις προαπαιτήσεις, οι μέθοδοι της πληροφορικής τεχνολογίας, θα είναι σε θέση να πετύχουν την αναδιάρθρωση των λειτουργιών σε ένα λιμάνι καθώς και την αύξηση της απόδοσης του στις παγκόσμιες υδάτινες διακινήσεις.

Σημαντικό κομμάτι στη διαδικασία ελέγχου της ποιότητας προσφερόμενων υπηρεσιών, είναι και η μέτρηση της απόδοσης της ποιοτικής κάλυψης των προσφερόμενων υπηρεσιών. Χρειάζεται η άμεση εξασφάλιση της ποιότητας στο δίκτυο των υδάτινων μετακινήσεων, χωρίς όμως να υπάρχει μεμονωμένη εισαγωγή συστημάτων ποιότητας. Με τα παγκόσμια πρότυπα ποιότητας (ISO), επιτυγχάνεται η καλυτέρευση της ανταγωνιστικότητας και βελτιώνεται το σύστημα θαλάσσιων μεταφορών (López & Poole, 1998).

Οι ίδιοι συγγραφείς, μελέτησαν μια περίπτωση ενός λιμανιού στο εξωτερικό. Πιο συγκεκριμένα, ερεύνησαν το λιμάνι της Βαλένθια στην Ισπανία, όπου το σύστημα μέτρησης και βελτίωσης της ποιότητας που υλοποιείται εκεί (marca), Μπορεί να θεωρηθεί ως ένα πρωταρχικό βήμα για την εφαρμογή κοινοτύπων μοντέλων και σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς όπως γίνεται εμφανή είναι ποιο σημαντικό από τα άλλα πρότυπα, όπως είναι το ISO. Αυτό το μοντέλο, το οποίο υφίσταται και βρίσκει εφαρμογή ακολουθώντας τον εθνικό νόμο της Ισπανίας, εδραιώνει ένα μικρό επίπεδο ποιότητας για τις προσφερόμενες υπηρεσίες που δίνονται εκεί και φυσικά ορίζεται από έναν οργανισμό (Fundacion Marca de Garantia Puerto de Valencia). Πρόκειται για έναν ανεξαρτητοποιημένο οργανισμό, ο οποίος συμβάλλει ενεργά στην εξάλειψη της ανταγωνιστικής διάθεσης που επικρατεί στο λιμάνι της Ισπανίας, εξυπηρετώντας τις ανάγκες των επιχειρήσεων που πραγματώνουν υδάτινες διακινήσεις και καταφέρνοντας να εξασφαλίσει ένα πρότυπο ποιότητας σε εθνικό επίπεδο.

2.3 Ο εξοπλισμός των λιμανιών στην Ελλάδα

Οι υδάτινες μετακινήσεις είναι αναπόσπαστο κομμάτι στη διαδικασία της μετακίνησης αγαθών παγκοσμίως. Σε αυτές υπάγονται οι υδάτινες και οι ακτοπλοϊκές μέσω των αγωγών. Πιο συγκεκριμένα, οι υδάτινες μετακινήσεις κιβωτίων, έχουν συμβάλλει ενεργά στην άνθηση της οικονομίας ανά τον κόσμο και παρουσιάζουν ακόμη και πολλές ικανότητες στη μεταφορά των εμπορευμάτων, όταν επρόκειτο να συνδυαστεί με εσωτερικές διακινήσεις ή και σιδηροδρομικές. Στο διεθνές εμπόριο, οι υδάτινες διακινήσεις αγγίζουν το 90% όλου του όγκου του μεταφερόμενου φορτίου, στην Ευρώπη αγγίζουν το ποσοστό του 90% των εξαγωγών και το 40% των εισαγωγών.

Σύμφωνα με την καταγραφή στοιχείων της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος, η Ελλάδα έχει στη διάθεση της 65 λιμάνια, άλλωστε όπως είναι φυσικό, εξαιτίας του ανταγωνιστικό κλίματος στον κλάδο της λιμενικής βιομηχανίας παγκοσμίως, κρίνεται σκόπιμη η δημιουργία πολλών εξελιγμένων – σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων στη νησιωτική αυτή χώρα.

Σε αυτό το σημείο είναι καλό να τονιστεί ότι, οι προσφερόμενες υπηρεσίες σε μια λιμενική εγκατάσταση σχετικά με τα μεταφερόμενα φορτία, είναι οι διαδικασίες φόρτωσης/εκφόρτωσης, καθώς και η αποθήκευση και ο σωστός χειρισμός του κάθε φορτίου. Το σύνολο αυτών των φορτίων, μεταφέρονται έχοντας ως αφετηρία και τέρμα τα λιμάνια, με πλοία, βαγόνια ή και με φορτηγά-αυτοκίνητα.

Προκύπτει λοιπόν, πως για να υφίσταται σωστός χειρισμός των μεταφερόμενων φορτίων, απαιτείται ο ιδανικός εξοπλισμός αλλά και ο κατάλληλος τρόπος εφαρμογής αυτού, όπως δηλαδή, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, υδροδότηση και διαχείριση των αποβλήτων. Η παρακάτω εικόνα απεικονίζει την ύπαρξη ενός τέτοιου εξοπλισμού (Εικόνα, 2.3). Επιπλέον, για να υπάρχει οργανωμένη λειτουργία ενός λιμανιού, θα πρέπει να υφίστανται τελωνειακές εγκαταστάσεις, σταθμοί υγειονομικής κάλυψης και γενικού χημείου, εταιρίες ρυμουλκών.



Εικόνα 2.3: Εφαρμογή γερανού για τη διεκπεραίωση φόρτωσης/εκφόρτωσης φορτίου.

Ένα λιμάνι ακόμη, οφείλει να προσφέρει τις υπηρεσίες του σε επιχειρησιακές μονάδες που συνεργάζονται με αυτό για μια πιο ασφαλή χρήση του φορτίου. (ενοικίαση αποθηκευτικών χώρων για ενέργειες στη Ελεύθερη ζώνη και στο Κοινοτικό λιμάνι, εργασιακές δραστηριότητες υπό τελωνειακού ελέγχου ή μη).`

Αναφέροντας τον όρο «Ελεύθερη ζώνη», νοείται μια φυλασσόμενη περιοχή μέσα στο χώρο των λιμανιών, η οποία προσφέρεται ειδικά για εμπορεύματα τα οποία έχουν ως τόπο προέλευσης και προορισμού το εξωτερικό. Δεν ελέγχονται τελωνειακά, μόνο στην περίπτωση όπου μια μερίδα αυτών ή και όλα χρησιμοποιηθούν στο χώρο όπου είναι η ζώνη και ο λιμένας.

Ο όρος «κοινοτικό λιμάνι», αναφέρεται σε ένα συγκεκριμένο μέρος των λιμανιών, από το οποίο διακινούνται κοινοτικά φορτία, έχοντας ως τόπο έναρξης και τόπο προορισμού τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και κοινοτικά φορτία που ξεκινούν και καταλήγουν σε ελληνικά λιμάνια.

Αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι, τα εμπορικά λιμάνια είναι τα απόλυτα κομβικά σημεία στα οποία διαδραματίζονται οι μεγάλες εμπορικές διαπραγματεύσεις και οι λιμενικές διεργασίες φόρτωσης/εκφόρτωσης είναι οι κύριες δραστηριότητες του χώρου. Στη σημερινή εποχή, όπου οι τεχνολογικές ιδέες δε μένουν στάσιμες, έκανε την εμφάνιση της μια συλλογή βοηθημάτων στις διαδικασίες φόρτωσης/εκφόρτωσης, κατορθώνοντας τη σωστή διακίνηση και τοποθέτηση εμπορευμάτων στην εγκατάσταση του λιμανιού. Όπως διαπιστώνεται και από την ακόλουθη εικόνα, υπάρχουν εξελιγμένα μηχανήματα για τις φορτοεκφορτώσεις, με τα straddle carriers να κάνουν αυτό το έργο ακόμη πιο εύκολο και γρήγορο (Εικόνα, 2.4).



Εικόνα 2.4: Μηχανήματα straddle carriers για την αποτελεσματική φορτοεκφορτωτική διαδικασία.

Γίνεται κατανοητό ότι, το λιμάνι οφείλει να έχει τους ιδανικούς χώρους και τις κατάλληλες παροχές υποδομής, προκειμένου να βοηθάει τα θαλάσσια μέσα διακίνησης, φορτίο και επιβατικό κοινό. Είναι φυσικό πως οι απαιτήσεις του κάθε λιμανιού είναι διαφορετικές, επομένως κάθε λιμάνι θα χρειάζεται και ξεχωριστά έργα υποδομών, ανάλογα πάντα με την κατηγορία του κάθε λιμανιού (Μυλωνόπουλος, 2004).

Παρά αυτά, υπάρχουν κάποιες κύριες διεργασίες και εξοπλισμοί που είναι απαραίτητα σε κάθε λιμάνι, ανάλογα με τις ανάγκες που καλούνται να καλύψουν και αναφέρονται ακολούθως:

ως προς την εξυπηρέτηση του πλοίου. Κρίνεται απαραίτητη προϋπόθεση η ύπαρξη λιμενικών έργων σχετικά με την υποδοχή του πλοίου. Έχουν ως στόχο και ως βλέψη την προσόρμιση του πλοίου από πλευράς βυθίσματος αυτού και ασφάλειας και στην αποτελεσματική κάλυψη αναγκών του. Ως εκ τούτου το βάθος του λιμανιού πρέπει να παρουσιάζει μεγαλύτερες ενδείξεις από το έμφορτο βύθισμα του πλοίου που δέχεται.

Για να γίνει αυτό όμως, επιβάλλονται έργα εκβάθυνσης για την αγκυροβολία του θαλάσσιου μέσου μετακίνησης και για μια ασφαλή προσόρμιση πιθανόν να χρειάζονται έργα ασφάλειας του λιμανιού από το φαινόμενο των κακοκαιριών, (λιμενοβραχίονες, κυματοθραύστες κ.λπ.). Η αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών προς το πλοίο, προϋποθέτει προεκβολές ξηράς για την πρυμνοδέτηση και παραβολή αυτού, κρηπιδώματα με μεγάλο μήκος κ.λπ.

ως προς την εξυπηρέτηση του φορτίου. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η διαδικασία της φόρτωσης/εκφόρτωσης στο πλοίο και για τη μετακίνηση αυτού στους λιμενικούς χώρους, απαραίτητος είναι ο μηχανικός εξοπλισμός. Ακόμη, για την

συγκέντρωση και αποθήκευση του φορτίου απαιτούνται κτιριακές εγκαταστάσεις. Τόσο ο μηχανικός εξοπλισμός όσο και οι κτιριακές εγκαταστάσεις καθορίζονται από ορισμένα γνωρίσματα των μεταφερόμενων φορτίων στο λιμένα.

Παρατηρείται ότι στους λιμένες με αυξημένη κίνηση φορτίων κατασκευάζονται ειδικοί σταθμοί (terminal) που προϋποθέτουν την ύπαρξη εξειδικευμένων εγκαταστάσεων και μηχανολογικό εξοπλισμό (Παρδάλη, 2001).

Παραδείγματα τέτοιων σταθμών είναι:

1) Σταθμός διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων: Είναι αρμόδιος για να προσφέρει την κάλυψη του στα υδάτινα μέσα μεταφοράς που μετακινούν εμπορευματοκιβώτια και για αυτό το λόγο διαθέτει προεκβολές ξηράς με μεγάλο μήκος για την πρόσδεση των πλοίων αυτών, γερανογέφυρες ξηράς που κινούνται σε σιδηροτροχιές κατά μήκος του προβλήτα, γερανούς που κινούνται με τροχούς, ελκυστήρες – πλατφόρμες, περνοφόρα οχήματα κ.λπ. Συν τοις άλλοις έχει στη διάθεση του χώρους εναπόθεσης και φύλαξης των εμπορευματοκιβωτίων, χώρους που προσφέρονται τόσο για πλήρωση όσο και για αποχώρηση των εμπορευματοκιβωτίων κ.λπ.

2) Σταθμός διακίνησης συμβατικού φορτίου: Βοηθά τα πλοία που μεταφέρουν συμβατικό φορτίο (γενικό φορτίο και χύδην ξηρό φορτίο). Επιβάλλεται η ύπαρξη των προβλητών για την παραβολή των πλοίων. Ο εξοπλισμός που κρίνεται αναγκαίος για τη φόρτωση / εκφόρτωση, περιλαμβάνει αυτοκινούμενους γερανούς, περνοφόρα οχήματα, γερανούς για τα χύδην ξηρά φορτία όπως και συστήματα αέρος που λειτουργούν ως αντλίες αναρρόφησης και προώθησης του χύδην ξηρού φορτίου. Επίσης, αναγκαίοι και χρήσιμοι είναι οι στεγασμένοι χώροι αποθήκευσης, υπόστεγα διαμετακόμισης κ.λπ.

3) Σταθμός διακίνησης υγρών φορτίων : Για να πραγματοποιηθεί η φορτοεκφόρτωση των υγρών φορτίων, είναι σημαντικό να υφίστανται ειδικές εγκαταστάσεις με σωληνώσεις και αγωγούς στον προβλήτα αλλά και μέσα στη θάλασσα. σε σχέση με το είδος του υγρού φορτίου.

ως προς την εξυπηρέτηση των επιβατών. Για την εξυπηρέτηση των επιβατών λειτουργεί ο σταθμός επιβατών που διαθέτει αίθουσες αναμονής, εγκαταστάσεις εστίασης και επιπλέον τράπεζες, καταστήματα αφορολογίτων ειδών, κ.τ.λ.

ως προς το οδικό δίκτυο. Για να κινούνται τα τροχοφόρα εντός της λιμενικής εγκατάστασης, είναι χρήσιμο και απαραίτητο να υπάρχει κατάλληλο δίκτυο οδικής κυκλοφορίας και η είσοδος στον λιμένα δε θα πρέπει να γίνεται με δυσκολία. Στην

πλειονηφία των λιμένων λειτουργεί δίκτυο για σιδηροδρομικές καλύψεις για την άμεση και αποτελεσματική μετακίνηση του φορτίου εντός και εκτός αυτών.

ως προς το ανθρώπινο δυναμικό. Είναι απόλυτα κατανοητό πως, η λειτουργία των κτιριακών εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού καθώς και οι ενέργειες του λιμένα, είναι βασισμένες στο ανθρώπινο δυναμικό που προσφέρει το έργο του. Προκειμένου να αποδώσει τα μέγιστα, είναι σημαντικό να υπάρχουν κτιριακές εγκαταστάσεις, άριστες συνθήκες εργασίας, ενίσχυση τεχνολογικών μέσων (ηλεκτρονικοί υπολογιστές και εκσυγχρονισμένο λογισμικό, τακτική επιμόρφωση, κ.λπ.).

Η λειτουργική κάλυψη του λιμένα κατά κανόνα παρέχεται είτε με το συγκεντρωτικό σύστημα είτε με το αποκεντρωτικό. Κατά το συγκεντρωτικό σύστημα, ο φορέας λειτουργίας του λιμένα επωμίζεται όλες τις λιμενικές δραστηριότητες. Το σύνολο των παρεχόμενων υπηρεσιών που δίνονται σε κάθε λιμένα, λειτουργούν υπό την αιγίδα ενιαίας διοίκησης και οργάνωσης. Με το ενιαίο σύστημα διοίκησης, τίθενται σε εφαρμογή οι λιμένες της Κύπρου, της Μασσαλίας, του Πειραιά κ.λπ., άλλωστε τα λιμάνια συμβάλλουν ενεργά και ουσιαστικά στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου.

Λαμβάνοντας υπόψιν τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το 90% του εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις άλλες χώρες και το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου ολοκληρώνεται μέσω των λιμένων. Στη σημερινή εποχή, κυριαρχεί η τάση της ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων «shortsea shipping», όπου σηματοδοτεί την υδάτινη μετακίνηση των ενδοκοινοτικών φορτίων, προκειμένου αυτά να εκδιωχθούν από τα οδικά δίκτυα και από τους σιδηροδρόμους. Κατά το αποκεντρωτικό σύστημα, οι υπηρεσίες που παρέχει ο λιμένας προέρχονται από αυτόνομες επιχειρηματικές μονάδες (Γουλιέλμος & Σαμπράκος, 2002).

Όπως προκύπτει, ο λιμένας είναι ένας συγκοινωνιακός κόμβος στη μεταφορά των εμπορευμάτων. Ως κόμβος εισόδου και εξόδου από χώρα προϋποθέτει την ύπαρξη τελωνειακών, υγειονομικών και αστυνομικών αρχών. Οι αρχές αυτές παίζουν σημαντικό ρόλο στην ασφαλή μεταφορά των εμπορευμάτων.

Τέλος, είναι γνωστό πως στα λιμάνια διαδραματίζονται πολλές και διάφορες υπηρεσίες ναυτιλιακής υπόστασης, όπως για παράδειγμα υπηρεσίες προς τους ιδιοκτήτες των πλοίων, προς τους ναυτικούς, προς το επιβατικό κοινό, σε αυτούς που είτε εισάγουν είτε εξάγουν εμπορεύματα, σε αυτούς που φορτώνουν ή λαμβάνουν φορτία, καθώς επίσης παρέχονται υπηρεσίες προς τα θαλάσσια μέσα διακίνησης, όπως είναι η πλοήγηση, η ρυμούλκηση (Μυλωνόπουλος, 2004).

2.4 Η υποδομή των λιμανιών και ο ρόλος τους στις ενδονησιωτικές συνδέσεις

Η χώρα της Ελλάδας, έχει στη διάθεση της ένα μεγάλο σύνολο νησιών που βρίσκονται σε μεγάλες αποστάσεις μεταξύ τους, γεγονός που επιφέρει προβλήματα στη δράση των ακτοπλοϊκών γραμμών. Το ότι υπάρχουν πολλά νησιά συνεπάγεται και ύπαρξη πολλών λιμανιών και έτσι γεννιούνται περισσότερα προβλήματα. Τα περισσότερα νησιά έχουν παραπάνω από ένα λιμάνι και αυτό είναι ένα ζητούμενο προηγούμενων αιώνων (Καραμπατζός κ.α., 2004).

Στις παλαιότερες εποχές, λοιπόν, που δεν υπήρχαν οδικοί άξονες στις νησιωτικές περιοχές ισοδυναμούσε με την ανάπτυξη λιμανιών μικρού ή μεσαίου μεγέθους λιμανιών, που αποσκοπούσαν στη συνδετική κάλυψη μέσω του υγρού στοιχείου μεταξύ των αστικών κέντρων των νησιών. Ένα λιμάνι ή και δυο σε κάθε νησί, είναι πλήρως οργανωμένοι και είναι εκείνοι που καλύπτουν τις ανάγκες τους από το δίκτυο των υδάτινων διακινήσεων και αυτό συμβαίνει γιατί ή το ίδιο το σύστημα αδυνατεί να εξυπηρετήσει ή γιατί η ζήτηση σε περισσότερους από αυτούς είναι σε μέτρια επίπεδα. Πράγματι, τα περισσότερα οργανωμένα λιμάνια που καλύπτουν τις ανάγκες των νησιών, χαρακτηρίζονται από αυξημένα επίπεδα ύπαρξης.

Το αυξημένο σύνολο λιμανιών καθώς και οι μακρινές αποστάσεις μεταξύ τους, οδηγεί στην αύξηση των λειτουργικών εξόδων των λιμανιών όπως και σε πολυέξοδες δαπάνες για την καλυτέρευση και κατασκευή των λιμενικών εγκαταστάσεων. Είναι φυσικό βέβαια, αυτή η εξάλειψη του κόστους να είναι μια πολύ απαιτητική υπόθεση γιατί δεν παρουσιάζει ανάλογα μεγέθη με αυτά της τουριστικής κίνησης και του συνόλου του πληθυσμού.

Οι λιμενικές υποδομές μετρώνται από γεωμετρικές και λειτουργικές ιδιότητες των λιμενικών εγκαταστάσεων, από τον εξωτερικό ανταγωνισμό αλλά ακόμη και από την εξέλιξη των έργων υποδομής σε βραχυπρόθεσμη/μακροπρόθεσμη χρονική πορεία.

Τα κριτήρια υποδομής που θα πρέπει να τηρούνται κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του δικτύου υδάτινων συγκοινωνιών, αναφέρονται παρακάτω:

Μορφολογικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά :

- Συνολική έκταση
- Συνολικό μήκος θαλάσσιας έκτασης
- Γεωγραφική θέση

- Μετεωρολογικές ξεχωριστές ιδιότητες
- Χαρακτηριστικά λιμενολεκάνης (κύμα, ασφάλεια σε σχέση με τους ανέμους)

Διαθέσιμη υποδομή:

- Αποθηκευτικοί χώροι και χώροι στάθμευσης
- Κυματοθραύστες
- Αποβάθρες
- Τουριστική κάλυψη και υποδομή
- Κτιριακές εγκαταστάσεις
- Εξοπλισμός και συμβολή του ανθρώπινου δυναμικού
- Τερματικοί σταθμοί

Λειτουργικά χαρακτηριστικά:

- Ωράριο λειτουργίας του λιμένα
- Χρόνοι προσμονής και παραμονής στα λιμάνια
- Θεωρητική χωρητικότητα αποβάθρας (πλειοψηφία και είδη υδάτινων μέσων μετακίνησης που στην ουσία δύναται να ικανοποιηθούν συγχρόνως ανά κλίμακα αποβίβασης).
- Πραγματική χωρητικότητα αποβάθρας (είδη και συγκεντρωτική «γκάμα» πλοίων που θεωρητικά μπορούν να εξυπηρετηθούν συγχρόνως ανά κλίμακα αποβίβασης και παράμετροι που επηρεάζουν όπως οι καιρικές συνθήκες, βάθος και γεωμετρικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα της αποβάθρας).

Σύνδεση με τα χερσαία δίκτυα διακινήσεων:

- Αεροπορική σύνδεση
- Σιδηροδρομική σύνδεση
- Οδική σύνδεση

Προοπτικές:

- Προγραμματισμένα έργα ή έργα που είναι προς προέγκριση
- Έργα εν εξελίξει

Αποτελεί γεγονός πως, οι λιμενικές υποδομές τόσο σε ηπειρωτική κάλυψη όσο και σε νησιωτική, παρουσιάζεται ως ελλιπής και πιο συγκεκριμένα στην άμεση εξυπηρέτηση των μεγάλων πλοίων (Σαμπράκος, 2001). Η πολυπλόκητη σύνδεση των

νησιωτικών περιοχών μέσω γραμμών που βοηθούν στην κάλυψη των μακρινών αποστάσεων, προϋποθέτει την ύπαρξη και την ανάγκη μεγάλων πλοίων. Έτσι απαιτούνται πολυέξοδες υποδομές συγκριτικά με αυτές που απαιτούνται για μικρότερα πλοία. Η αποδοτικότερη λύση σε αυτό πρόβλημα φαίνεται να είναι το σύστημα hub and spoke, όπου τα νησιά τα οποία είναι μεγαλύτερα σε μέγεθος, θα χειρίζονται ως σταθμοί διοχέτευσης κίνησης στα μικρότερα. Στον ακόλουθο πίνακα, παρουσιάζονται και άλλα προβλήματα που υπάρχουν στις λιμενικές υποδομές της Ελλάδας (Πίνακας, 2.5).

ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
Περιορισμένος ή ανύπαρκτος χερσαίος χώρος με δυνατότητες επέκτασης κυρίως στα νησιωτικά λιμάνια
Έλλειψη εξωτερικών λιμενικών έργων ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής παραβολή των πλοίων κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες
Μη οριοθέτηση διαύλων προσεγγίσεως των λιμένων στις περισσότερες των περιπτώσεων
Επικίνδυνα αβαθή στις λιμενολεκάνες και προβλήματα αλλοίωσης του βυθού
Προβλήματα ανανέωσης των υδάτων εντός της λιμενολεκάνης και κατά συνέπεια ρύπανσης σε πολλούς από τους λιμένες
Περιορισμένοι κύκλοι ελιγμών για τα μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία
Ανεπαρκή κρηπιδώματα κυρίως σε ότι αφορά το μήκος τους, τα βάθη μπροστά σε αυτά, την έλλειψη προσκρουστήρων, σύγχρονων δεστρών σε σωστές λειτουργικά θέσεις και ραμπών διαφορετικών μεγεθών
Ανεπαρκής ή ανύπαρκτη συντήρηση των κρηπιδωμάτων προς αντιμετώπιση των προβλημάτων υποσκαφών που συχνά παρατηρούνται
Ανάγκη διαχωρισμού της επιβατικής από την εμπορική κίνηση, όπου αυτό είναι εφικτό
Έλλειψη ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού και δικτύων υποδομής σε πολλούς από τους μικρούς λιμένες
Ελλείψεις προσωπικού
Ανύπαρκτοι ή πολλοί περιορισμένοι αποθηκευτικοί χώροι (υπαίθριοι και κυρίως στεγασμένοι)
Ανυπαρξία μαρίνων για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών ή σε κάποιες από τις περιπτώσεις σοβαρές ελλείψεις στην υποδομή αυτών κυρίως σε ότι αφορά τα δίκτυα υποδομής
Ελλιπείς χερσαίοι χώροι για την αναμονή των ατυχημάτων προς φόρτωση
Προβλήματα στην οργάνωση χερσαίων χώρων
Ανυπαρξία επιβατικών σταθμών στους μεγαλύτερους λιμένες, αλλά ακόμα και στεγάστρων σε πολλούς από τους μικρότερους
Σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα κυρίως λόγω περιορισμένου χώρου ελλιπών οδικών προσβάσεων και έλλειψης κατάλληλης σήμανσης προς διευκόλυνση της ροής των οχημάτων.

Πίνακας 2.5 : Τα κυριότερα προβλήματα λιμενικής υποδομής στην Ελλάδα.

2.5 Παρουσίαση Ελληνικών λιμανιών - Ακτοπλοϊκές γραμμές και Διακίνηση εμπορευμάτων μεταξύ των λιμανιών των νησιών της Ελλάδας με τα λιμάνια της χώρας.

Στην Ελλάδα, το στοιχείο της θάλασσας, αποτελούσε πάντα βασικό φορέα πλούτου και μεγαλείου. Είναι συνυφασμένη με τη ζωή των κατοίκων, είτε αυτοί ασχολούνται με το εμπόριο, είτε με την αλιεία, είτε με τη ναυτική δραστηριότητα. Είναι απολύτως φυσικό λοιπόν, η χώρα της Ελλάδας να έχει στη διάθεση της μεγάλα λιμάνια που υπερβαίνουν ακόμη και τις εμπορικές εγκαταστάσεις της Μεσογείου. Είναι γνωστό πως, τα ελληνικά λιμάνια εξυπηρετούν τόσο μεταφορές επιβατών όσο και μεταφορές εμπορευμάτων. Η εμπορευματική διαδικασία πραγματοποιείται από τους σταθμούς των εμπορευματοκιβωτίων.

Όσον αφορά τη διοίκηση των λιμενικών οργανισμών, διαμορφώνεται λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία του κάθε λιμανιού, όπως αυτή καταγράφεται στο διεθνές λιμενικό σύστημα. Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2932/2001, (ΦΕΚ Α 145/27-06-2001), δημιουργήθηκαν οι Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε. Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Καβάλας, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πατρών και Ραφήνας. Κατά το άρθρο 21 παρ.5 του συγκεκριμένου νόμου, οι αναφερόμενοι οργανισμοί είναι εταιρείες κοινής ωφέλειας με απώτερο στόχο την εξυπηρέτηση της δημόσιας κάλυψης και λειτουργούν υπό την επίβλεψη του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Κύρια αρμοδιότητα του κάθε οργανισμού είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση των χώρων που ανήκουν στην κυριότητα του εκάστοτε λιμανιού (Παρδάλη, 1997).

Οι Οργανισμοί Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης εισήχθησαν στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Κατά τις οδηγίες του ν.2688/99 «Μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά και Θεσσαλονίκης σε ανώνυμες εταιρείες και πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 1 του Κεφαλαίου Α και στο άρθρο 6 Κεφαλαίου Β, σημειώνεται ότι οι δυο αυτοί οργανισμοί ορίζονται ως κοινής ωφέλειας που αποσκοπούν στο δημόσιο όφελος, λειτουργούν υπό την εποπτεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, συμβαδίζουν με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, διέπονται από διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και ακολουθούν πιστά τις διατάξεις του ν.2190/1920, ν.2414/96, α.ν.1559/50 αναφορικά με τον Ο.Λ.Π. Α.Ε. και το ν.δ.2551/53 αναφορικά με τον Ο.Λ.Θ. Α.Ε, όπως αυτό προκύπτει.

Εφόσον αυτοί οι δυο οργανισμοί ανήκουν στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών κατά το β.3429/05, τοποθετούνται εκτός του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Διοικούνται από το Διοικητικό Συμβούλιο, το Διευθύνοντα Σύμβουλο, το Συμβούλιο Διεύθυνσης και τη Γενική Συνέλευση των μετόχων που είναι και το ανώτατο όργανο της διοίκησης (Χλωμούδης, 2001).

Αναφορικά με τη διοίκηση των υπόλοιπων λιμανιών της Ελλάδας, έχουν συγκροτηθεί τα λεγόμενα Λιμενικά Ταμεία τα οποία αποτελούν τα νομικά πρόσωπα δημόσιου δικαίου και ακολουθούν τις διατάξεις που ορίζονται από το 14/19-01-1939 Βασιλικό Διάταγμα, όπως κάθε φορά αυτό ισχύει. Τα Λιμενικά Ταμεία ελέγχονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και διοικούνται από την Λιμενική Επιτροπή.

Εκτός αυτών, υπάρχει και η κατηγορία των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων. Αυτή η διάκριση, προκύπτει από τις διατάξεις του άρθρου 28 του ν.2738/99 «Περί μεταφοράς αρμοδιοτήτων Λιμενικών Ταμείων τόσο σε Δήμους όσο και σε Κοινότητες». Για να εφαρμοστούν αυτές οι διατάξεις εκδίδονται προεδρικά διατάγματα, αφού πρωτίστως γίνει η απαραίτητη πρόταση από τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και μετά από την άποψη που καταθέτει το Δημοτικό ή Νομαρχιακό Συμβούλιο, για τη διακίνησης αρμοδιοτήτων και καθηκόντων των υφισταμένων Λιμενικών Ταμείων σε Δήμους ή Νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις. Με την εφαρμογή αυτών των προεδρικών διαταγμάτων συστήνονται Δημοτικά ή Νομαρχιακά Πρόσωπα Δημόσιου Δικαίου, τα οποία και αναλαμβάνουν τα αντίστοιχα καθήκοντα (Παρδάλη, 2007).

Τέλος, τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία καθιστούν Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, διοικούνται από το Διοικητικό Συμβούλιο ακολουθώντας τις διατάξεις του ν.3463/2006. Στα Διοικητικά Συμβούλια ενεργό μέλος είναι πάντα ο Προϊστάμενος της Λιμενικής Αρχής. Ως πρόεδρος ορίζεται ο Δήμαρχος της έδρας ή άλλο αιρετό μέλος ή μη που ορίζεται από αυτόν, ενώ τα υπόλοιπα μέλη ορίζονται από το Δημοτικό Συμβούλιο της έδρας του νομικού προσώπου (Χλωμούδης, 2001).

Από τις παραπάνω διακρίσεις, προκύπτει η ακόλουθη κατάταξη των Ελληνικών λιμανιών, για τα οποία παρουσιάζονται παρακάτω ορισμένες πληροφορίες που τα χαρακτηρίζουν καθώς και οι ακτοποϊκές γραμμές που εξυπηρετούν το καθένα από αυτά:

Οργανισμοί Λιμένων:

-  Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
-  Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης
-  Οργανισμός Λιμένος Πάτρας
-  Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου
-  Οργανισμός Λιμένος Βόλου
-  Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας
-  Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας
-  Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας
-  Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας
-  Οργανισμός Λιμένος Καβάλας
-  Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης
-  Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου

Λιμενικά - Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία:

-  Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάτμου
-  Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας
-  Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μήλου
-  Λιμενικό Ταμείο Ν. Χανίων (Σούδας)
-  Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου (Κατάκολο)
-  Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κω

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Η Ελλάδα εσσωκλείει μια εθνότητα θαλασσοπόρων και με τα πολλά νησιά που έχει και τα χιλιάδες χιλιόμετρα της ακτογραμμής της, το υγρό στοιχείο είχε τον πρωταγωνιστικό και τον κυρίαρχο ρόλο στη ζωή και στην ιστορία της χώρας. Το υδάτινο δίκτυο (καράβια, δελφίνια, καταμαράν), ενώνει την ηπειρωτική Ελλάδα με τα νησιά της, με κεντρική βάση όλων αυτών, το λιμάνι του Πειραιά.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο σε έκταση λιμάνι του Ελλαδικού χώρου, καλύπτοντας 5.000 στρέμματα, από τα οποία το ποσοστό των 5% καλύπτεται από εγκαταστάσεις κτιρίων. Αποτελείται από τον Κεντρικό Λιμένα, το Λιμένα Δραπετσώνας, το Λιμένα Ηρακλέους, το Λιμένα Ικονίου, την ακτή Περάματος και τον όρμο Αμπελακίων Σαλαμίνας μαζί με τα άκρα Κυνόσουρας Σαλαμίνας.

Είναι μια λιμενική εγκατάσταση που ορίζει και καθορίζει τη διασύνδεση της χώρας τόσο με την Ε.Ε όσο και με τον υπόλοιπο κόσμο. Πρόκειται για το βασικότερο κόμβο τροφοδοσίας κάθε αγαθού προς την Κρήτη και τα νησιά του Αιγαίου, τα οποία βασίζονται στη μεταφορική διακίνηση μέσω αυτού (Βαλεριανού, 2006). Επιπροσθέτως, το λιμάνι του Πειραιά είναι αυτό που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη κίνηση σε όλη την Ελλάδα. Άλλωστε, είναι ο συνδετικός κρίκος της για τα νησιά του Αργοσαρωνικού, τις ανατολικές ακτές της Πελοποννήσου, τα νησιά του Βορειανατολικού Αιγαίου, τα Δωδεκάνησα, τις Κυκλάδες και φυσικά την Κρήτη.

Με τα σημερινά δεδομένα, το λιμάνι του Πειραιά κατατάσσεται στη λίστα με τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης. Εξυπηρετεί κάθε χρόνο μεγάλο αριθμό επιβατικού κοινού που αγγίζει τους 19.000.000 επιβάτες, αριθμητική ποσότητα που της δίνει την τρίτη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο. Όσον αφορά την κατάταξη της με κριτήριο την εμπορευματική διακίνηση, κατέχει την 47^η θέση σε διεθνές επίπεδο και την 1^η θέση στην Ανατολική Μεσόγειο. Τέλος, ο Πειραιάς υπόκειται σε συνεχόμενες μεταβολές, γεγονός που το μετατρέπει σε ένα δυναμικό μεγάλο διεθνές λιμάνι, με θετική διάθεση απέναντι στις προκλήσεις και στο διεθνή ανταγωνισμό (Γιαουτζή, 2004).



Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π).

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνιστά τη φυσική διέξοδο της οικονομικής δραστηριότητας των χωρών της ευρύτερης περιοχής και της Βόρειας Ελλάδας. Παρέχει διευκόλυνση στις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των χωρών αυτών για εισαγωγή και εξαγωγή πρώτων υλών, καταναλωτικών προϊόντων και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού. Επίσης, πρόκειται για ένα λιμάνι που συμβάλλει θετικά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας διαδραματίζοντας παράλληλα έναν ουσιαστικό ρόλο στην προσπάθεια της Β. Ελλάδας, με τη Θεσσαλονίκη ως κέντρο, να εδραιωθεί ως οικονομικό σταυροδρόμι στην Ανατολική Μεσόγειο.

Οι ακτοπολικές γραμμές της Θεσσαλονίκης, εξυπηρετούν και συνδέουν πολλούς νησιωτικούς προορισμούς, όπως νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου, Ρόδο, Κω, Κάλυμνο, Σάμο, Κυκλάδες, Κρήτη και Βόρειες Σποράδες. Η μεταφορική σύνδεση της Θεσσαλονίκης με αυτές τις νησιωτικές περιοχές, είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη διασφάλιση της οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας τους, αλλά και για τη συνοχή του νησιωτικού μας χώρου (Γιαουτζή, 2004).

Το συγκεκριμένο λιμάνι δεσπόζει στο Θερμαϊκό Κόλπο και έχει ένα σημαντικό και ουσιαστικό ρόλο σχετικά με την εμπορευματική κίνηση της ευρύτερης περιοχής. Εξυπηρετεί όχι μόνο την εγχώρια αγορά αλλά λειτουργεί και ως κομβικό σημείο διανομής για τις κοντινές αγορές λόγω του διευρυμένου δικτύου μεταφορών που έχει καθώς και της εγγύτητάς του σε αυτές. Είναι γεγονός ότι εκατοντάδες χιλιάδες τόνοι κάθε είδους φορτίων (χύδην, δεματοποιημένα, υγρά και εμπορευματοκιβώτια), μεταφέρονται ετησίως μέσω του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με προορισμό τις χώρες της Βουλγαρίας, της Σερβίας, του Κοσσόβου, της Π.Γ.Δ.Μ. και της Αλβανίας (Χλωμούδης, 2001).

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εκτός του ότι δύναται να εξυπηρετήσει ευρύ φάσμα φορτίων —γενικών, χύδην και εμπορευματοκιβωτίων, έχει τη δυνατότητα να διακινεί επιβάτες, επιβατικά πλοία και κρουαζιερόπλοια. Άξια αναφοράς είναι η δραστηριότητα του ΟΛΘ Α.Ε. στον τομέα της εξυπηρέτησης πλοίων τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Αξίζει να τονιστεί ότι ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων, λειτουργεί καθημερινά σε 24ωρη βάση, με σύστημα μηχανοργάνωσης και έχοντας αυτοματοποιήσει πλήθος διοικητικών υπηρεσιών.

Οι ροές εμπορευμάτων (cargo flows) είναι αποτέλεσμα των υπηρεσιών logistics. Η παραδοσιακά παρεχόμενη υπηρεσία προστιθέμενης αξίας στο συγκεκριμένο λιμάνι, είναι συσκευασία και αποσυσκευασία των εμπορευματοκιβωτίων (ΟΛΘ ΑΕ, 2002).



Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ).

Οργανισμός Λιμένος Πάτρας

Το λιμάνι της Πάτρας εδώ και πάρα πολλούς αιώνες έχει άμεση συσχέτιση με την ιστορική άνθηση της πόλης καθώς και της ευρύτερης περιφέρειας. Η χρονιά του 1872, ήταν καταλυτική για την Πάτρα, καθώς δημιουργήθηκαν σημαντικές υποδομές στη νέα λιμενική εγκατάσταση και ξεκίνησε η άνθηση της πόλης σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο. Ως ένα εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο συνέβαλε οικονομικώς στην ολοκλήρωση της «Μεγάλης Ιδέας» για την Ελλάδα του Ελ.Βενιζέλου (www.elime.gr).

Οι ακτοπλοϊκές γραμμές αυτού του λιμανιού εξυπηρετούν την Ηγουμενίτσα, την Κεφαλονιά και την Κέρκυρα.



Οργανισμός Λιμένος Πάτρας (Ο.Λ.ΠΑ).

Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου

Το νησί της Κρήτης τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει αξιοζήλευτη τουριστική ανάπτυξη λόγω της θέσης και του φυσικού της μεγαλείου, με αποτέλεσμα τα πλοία που εξυπηρετούν τις γραμμές της Κρήτης να είναι πλήρη από το επιβατικό κοινό κατά την διάρκεια κυρίως των θερινών μηνών. Άξια αναφοράς ωστόσο, είναι και η κίνηση κατά τη χειμερινή περίοδο, λόγω του μεγάλου αριθμού των μόνιμων κατοίκων. Θετικές ενδείξεις παρουσιάζει και η κίνηση των φορτηγών καθ' όλη την διάρκεια του έτους, η οποία οφείλεται στις πολλές διακινήσεις μεταφορών που γίνονται στον τομέα των ειδών διατροφής και των αγροτικών προϊόντων.

Ενδεικτικά αναφέρονται ακολούθως τα σημαντικότερα λιμάνια της Κρήτης, - ακτοπολικής κίνησης- (με βάση το μέγεθος τους):

- Ⓢ Ηράκλειο
- Ⓢ Σούδα – Χανιά
- Ⓢ Ρέθυμνο
- Ⓢ Σητεία
- Ⓢ Άγιος Νικόλαος
- Ⓢ Κίσσαμος

Τα παραπάνω λιμάνια συνδέουν την Κρήτη με τις εξής γεωγραφικές περιφέρειες της χώρας (Αττικής, Πελοποννήσου, Κυκλάδων, Δωδεκανήσου, Μαγνησίας, Μακεδονίας).

Η θεματική όμως της παρούσας εργασίας, σε αυτό το μέρος εστιάζει στο λιμάνι του Ηρακλείου, εφόσον είναι και το μεγαλύτερο σε μέγεθος. Έτσι, λοιπόν, το συγκεκριμένο λιμάνι συνεχίζει μέχρι και σήμερα να αποτελεί σημαντικό κέντρο διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων στην λεκάνη της Μεσογείου. Όλων των ειδών των σκαφών (επιβατικά, τουριστικά και εμπορικά), διακινούνται με πυκνά δρομολόγια σε ετήσια βάση. Εμπορικά πλοία διακινούν εμπορεύματα από αγορές του κόσμου και χωρών της Μεσογείου προς την Κρήτη (Ψαραύτης,1993).

Από ακτοπολική άποψης, πρόκειται για το βασικό λιμάνι επικοινωνίας με τον Πειραιά. Εκτός από τον Πειραιά όμως, το λιμάνι του Ηρακλείου συνδέεται και με τα ακόλουθα: Χάλκη, Χανιά, Ίος, Κάρπαθος, Κάσος, Μήλος, Μύκονος, Πάρος, Ρόδος, Σαντορίνη και Σητεία. Αυτό επιτυγχάνεται χάριν στην γεωγραφική του θέση, το ότι βρίσκεται δηλαδή στο κέντρο της Κρήτης, καθώς και στο ότι είναι η πρωτεύουσα του νησιού και κατ'επέκταση έχει τον μεγαλύτερο πληθυσμό. Η λειτουργία του

επιβατικού λιμένα χαρίζει πνοή και κίνηση στο λιμάνι, στην πόλη του Ηρακλείου και στον Νομό γενικότερα.

Ο Οργανισμός Λιμένα Ηρακλείου (Ο.Λ.Η. Α.Ε), παρουσιάζει θετικές ενδείξεις στην επιβατική και στην εμπορική διαχείριση του λιμένα Ηρακλείου με κερδοφόρο ισολογισμό, πράγμα που το βοηθά να σχεδιάζει και να εφαρμόζει έργα με σκοπό να εξελιχθεί και να ανταποκριθεί στον ρόλο του ως ένα από τα λιμάνια εθνικής σημασίας της χώρας (Σακκάς, 2002).

Τέλος, ο βασικός ρόλος του Λιμένα Ηρακλείου είναι η εξυπηρέτηση των αναγκών σε διακινήσεις αγαθών της ενδοχώρας της Κρήτης, όμως τα τελευταία χρόνια καταβάλλονται προσπάθειες για προσέλκυση μεταμορφωτικής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων και απόκτησης μεριδίου της αγοράς της νότιου-ανατολικής Μεσογείου. Το εμπορευματικό Λιμάνι του Ηρακλείου, είναι το μεγαλύτερο της Νότιας Ελλάδος και κατέχει την 3η θέση στην Ελληνική κλίμακα, ακολουθώντας τα Λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.



Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου (Ο.Λ.Η).

Οργανισμός Λιμένος Βόλου

Η πόλη του Βόλου είναι χτισμένη στους πρόποδες του Πηλίου. Αποτελεί τον τρίτο σημαντικότερο εμπορικό λιμένα της Ελλάδος μεταξύ των Ελληνικών λιμένων στην μεταφορά των εμπορευμάτων. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές του Βόλου συνδέουν Σκιάθο, Γλώσσα Σκοπέλου, Σκόπελο (Χώρα), Αλόνησο.

Το συγκεκριμένο λιμάνι κατέστη ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της εποχής του, με τη δυνατότητα να προσελκύει μεγάλα πλοία και έτσι ο βιομηχανικός κλάδος αναπτύχθηκε γρήγορα, με αποτέλεσμα η πόλη του Βόλου να γίνει ένα

σημαντικό βιομηχανικό κέντρο στο οποίο εγκαθιδρύθηκαν προξενεία πολλών και διαφόρων Ευρωπαϊκών χωρών (www.elime.gr).



Οργανισμός Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β).

Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας

Το λιμάνι της Κέρκυρας έχει μια ιστορική διαδρομή διαμόρφωσης 135 χρόνων και η σταδιακή δημιουργία του αποσκοπεί στο να καλύπτει τις δημιουργούμενες ανάγκες κάθε εποχής. Η φυσική θέση του νησιού, οι εμπορικές και οικονομικές δραστηριότητές του, αλλά και οι διάφορες κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή τα τελευταία χρόνια καθορίζουν και τις δραστηριότητες της κύριας πύλης διακίνησης ανθρώπων και αγαθών του νησιού, που είναι το λιμάνι του (www.elime.gr). Οι ακτοπλοϊκές γραμμές της Κέρκυρας εξυπηρετούν Ηγουμενίτσα, Παξούς, Κεφαλονιά, Πάτρα.

Η μέχρι σήμερα εξέλιξη του λιμανιού της Κέρκυρας και οι διαγραφόμενες προοπτικές του στο μέλλον, καθορίζουν τον ρόλο του σαν λιμάνι Εθνικής εμβέλειας περισσότερο στους τομείς της ακτοπλοΐας και της τουριστικής κίνησης και λιγότερο στην εμπορευματική διακίνηση.



Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.Κ).

Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας

Ο συγκεκριμένος οργανισμός προσφέρει υπηρεσίες που σχετίζονται κυρίως με μεταφορά επιβατών και οχημάτων και υπηρεσίες παραμονής των πλοίων στα λιμάνια. Οι γραμμές που εκτελούνται από και προς Ηγουμενίτσα είναι : Κέρκυρα, Λευκίμμη, Παξοί, Πάτρα Κεφαλονιά (κυρίως κατά τη θερινή περίοδο).

Λόγω της έλλειψης τόσο αποθηκευτικών χώρων (ΣΕΜΠΟ-Container Terminal, Σιλό), όσο και των κατάλληλων εγκαταστάσεων δεν πραγματοποιούνται ροές εμπορευμάτων, εκτός από αυτά που μεταφέρονται στα φορτηγά και στις νταλίκες, καθώς και ορισμένων χύδην φορτίων (www.elime.gr).



Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας (Ο.Λ.Η).

Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας

Ο Λιμένας Ελευσίνας είναι από τους παλαιότερους της Ευρώπης, καθώς από τις ανασκαφές και τα ευρήματα της αρχαιολογικής σκαπάνης, πιστοποιείται η λειτουργία του από την κλασσική Εποχή (500 π.χ.). Βρίσκεται στις βορειοδυτικές ακτές του Σαρωνικού κόλπου, στο νοτιοανατολικό τμήμα της ηπειρωτικής χώρας, σε απόσταση 14 χιλιομέτρων από τον Πειραιά (www.elime.gr).



Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε).

Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας

Το λιμάνι της Ραφήνας συνδέει τις γραμμές από και προς τη νότια Εύβοια καθώς και τα περισσότερα νησιά των Κυκλάδων (Μύκονο, Σύρο, Τήνο, Άνδρο, Πάρο, Νάξο). Είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Αττικής, αφού τα πρωτεία τα έχει ο Πειραιάς, αλλά αναμένεται σύντομα να ξεπεραστεί από το λιμάνι του Λαυρίου το οποίο επεκτείνεται (www.elime.gr).

Δύναται να ακολουθήσει τη στρατηγική κατεύθυνσης για την παροχή ελκυστικών/ανταγωνιστικών λιμενικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών από πλευρά ποιότητας και κόστους, συνεισφέροντας με αυτόν τον τρόπο στην ικανοποίηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές στην ευρύτερη περιοχή Αττικής (συμπληρωματικότητα με τους άλλους λιμένες Αττικής).



Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (Ο.Λ.Ρ).

Οργανισμός Λιμένος Καβάλας

Η πόλη της Καβάλας, είναι πόλη της Βόρειας Ελλάδος, κεντρικό λιμάνι της Ανατολικής Μακεδονίας και πρωτεύουσα του Νομού Καβάλας. Βρίσκεται στον Κόλπο της Καβάλας απέναντι από το νησί της Θάσου. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές της Καβάλας εξυπηρετούν τη Θάσο, τη Χίο, τη Σαμοθράκη, τη Λήμνο, τη Μυτιλήνη (www.greece-ferries.com).



Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (Ο.Λ.Κ).

Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης

Ο συγκεκριμένος λιμένας διαθέτει ένα στρατηγικό πλεονέκτημα θέσης, το οποίο ορίζεται τόσο σε επίπεδο Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, αφού βρίσκεται στο άκρο του Πανευρωπαϊκού Άξονα ΙΧ, όσο και σε εθνικό επίπεδο, αφού συνδέεται με την οδική Εγνατία και με τον σιδηροδρομικό άξονα Θεσσαλονίκης – Τουρκικών συνόρων / Βουλγαρικών συνόρων (www.greece-ferries.com).

Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης συνδέει ακτοπλοϊκά την Κάλυμνο, την Κω, τη Λέσβο, τη Λήμνο, τη Ρόδο, τη Σάμο, τη Σαμοθράκη και τη Χίο.



Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης (Ο.Λ.Α).

Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου

Το Λιμάνι του Λαυρίου είναι σημαντικός υδάτινος κόμβος με εξέχουσα γεωφυσική και στρατηγική θέση. Έχει καθοριστεί ως ένα από τα λιμάνια εθνικής υπόστασης, αναλαμβάνοντας ουσιαστικό ρόλο προς τον λιμένα του Πειραιά και το ευρύτερο σύστημα Λιμένων της Αττικής.

Η αναπτυξιακή πορεία του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου Α.Ε. συνεχίζεται τόσο με έργα υποδομής όσο και με αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθιστώντας το λιμάνι του Λαυρίου πρωταγωνιστή στα ναυτιλιακά δρώμενα της Ελλάδας (www.elime.gr). Το λιμάνι του Λαυρίου εξυπηρετεί τους ακόλουθους προορισμούς: Αμοργό, Ανάφη, Άνδρο, Ίο, Κέα, Κίμωλο, Κύθνο, Μήλο, Μύκονο, Νάξο, Πάρο, Σίκινο, Σύρο, Τήνο Φολέγανδρο.



Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου (Ο.Λ.Λ).

Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάτμου

Το νησί της Πάτμου ανήκει στο σύμπλεγμα των Δωδεκανήσων και θεωρείται από τα πιο εντυπωσιακά λόγω της εξάίσιας άγριας ομορφιάς που είναι εμφανής σε κάθε σημείο της. Χαρακτηρίζεται το «Νησί της Αποκάλυψης» αφού σε αυτό έγραψε ο Ιωάννης Θεολόγος την Αποκάλυψη. Ο κυριότερος κόλπος είναι το Πόρτο Σκάλα το οποίο και αποτελεί το λιμάνι του νησιού. Το νησί της Πάτμου συνδέεται ακτοπλοϊκά με τα ακόλουθα λιμάνια: Πειραιά, Κάλυμνο, Αγαθονήσι, Κω, Λέρο, Λειψοί, Ρόδο, Σάμο, Σύμη, Σύρος.

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάτμου, παρουσιάζει έντονες αδυναμίες αφού δεν κατάφερε να αποκτήσει συγκροτημένες υπηρεσίες, όπως αυτές προβλέπονται από τον ψηφισθέντα Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας. Μετά από πολλαπλές προσπάθειες για πρόσληψη προσωπικού, διαθέτει μόλις τρεις μόνιμους υπαλλήλους (δύο διοικητικούς και έναν τεχνικό). Για να μπορέσει να επιλύσει τα προβλήματα απευθύνθηκε σε πολλούς φορείς προκειμένου να αναλάβουν για λογαριασμό του την υλοποίηση απαραίτητων έργων υποδομής στην περιοχή ευθύνης του. Η ανταπόκριση στην προσπάθεια αυτή υπήρξε περιορισμένη, αλλά χάρη σε αυτήν κατέστη δυνατή η υλοποίηση όσων έργων έχει εκτελέσει μέχρι σήμερα(www.dilitap.gr).



Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάτμου

Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας(Σαντορίνης)

Η Σαντορίνη είναι το νοτιότερο νησί των Κυκλάδων. Το έδαφος του νησιού είναι ηφαιστειογενές και από την πλευρά του ηφαιστείου το νησί είναι εξαιρετικά βραχώδες. Στην ιδιαίτερη φυσιογνωμία της Σαντορίνης συνεισφέρει ένας εξαιρετικά σημαντικός αρχαιολογικός πλούτος: η Αρχαία Πόλη στο Μέσα Βουνό και ο Προϊστορικός οικισμός του Ακρωτηρίου.

Θεωρείται και είναι ένα από τα ομορφότερα νησιά των Κυκλάδων. Είναι ιδιαίτερα αγαπητή από ξένους και Έλληνες και ειδικά την καλοκαιρινή περίοδο κατακλύζεται από επισκέπτες που θέλουν να απολαύσουν το ήλιο, τις παραλίες της και τα υπέροχα ηλιοβασιλέματα της (www.e-kyklades.gr).

Είναι γεγονός πως με τη βοήθεια της σύγχρονης τουριστικής υποδομής με τα σύγχρονα λιμάνια και το αεροδρόμιο με την απευθείας σύνδεση από Αθήνα, επιτυγχάνεται στο έπακρο η αυξημένη δημοτικότητα του νησιού και αυτόματα καθίσταται ως ένας από τους πιο σημαντικούς και επιθυμητούς προορισμούς για πολλούς τουρίστες.

Η Σαντορίνη διαθέτει δυο λιμάνια : το λιμάνι της Θήρας και το λιμάνι του Αθηνιού, τα οποία και εξυπηρετούν αρκετά δρομολόγια πλοίων. Το λιμάνι του Αθηνιού, που είναι και το πιο καινούριο και βρίσκεται σε απόσταση 12 χιλιομέτρων έξω από τα Φηρά, παρουσιάζει τη μεγαλύτερη κίνηση σε αφίξεις και αναχωρήσεις πλοίων.

Το νησί έχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα έξι λιμάνια: Πειραιάς, Ανάφη, Χάλκη, Φολέγανδρος, Ηράκλειο (Κρήτη), Ίος, Κάρπαθος, Κάσος, Κίμωλος, Κως, Μήλος, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Ρόδος, Σέριφος, Σίφνος, Σίκινο, Σητεία, Σύρος, Θηρασια..



Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας (Σαντορίνης)

Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μήλου

Η Μήλος, βρίσκεται στα Ν.Δ. των Κυκλάδων. Απέχει από τον Πειραιά 86 ναυτικά μίλια και βρίσκεται περίπου στο μέσον της διαδρομής Πειραιάς-Κρήτη. Είναι ιδανικός προορισμός για διακοπές στις Κυκλάδες, με υπέροχες παραλίες και εντυπωσιακά μνημεία. Το λιμάνι της είναι, ο Αδάμαντας και έχει μεγάλη τουριστική υποδομή.

Το νησί έχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα ακόλουθα λιμάνια: Πειραιάς, Ανάφη, Χάλκη, Φολέγανδρος, Ηράκλειο (Κρήτη), Ίος, Κάρπαθος, Κάσος, Κίμωλος, Κύθνος, Πάρος, Ρόδος, Σαντορίνη, Σέριφος, Σίφνος, Σίκινο, Σητεία (Κρήτη), Σύρος.

Κατά την καλοκαιρινή περίοδο, είναι εφικτά περισσότερα δρομολόγια (τρεις - τέσσερις φορές την εβδομάδα), που συνδέουν τη Μήλο με τα νησιά Ίο, Σίκινο, Φολέγανδρο, Σαντορίνη, Νάξο, Μύκονο και Σύρο, τα νησιά των ανατολικών Κυκλάδων Κάσο, Κάρπαθο, Χάλκη, Ρόδο, καθώς επίσης και το Ηράκλειο και τη Σητεία της Κρήτης.



Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μήλου

Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χανίων (Σούδα)

Τα Χανιά είναι από τις ομορφότερες πόλεις της Κρήτης. Το λιμάνι των Χανίων η Σούδα, που βρίσκεται 7 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης, παρέχει ασφάλεια και διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις. Τα Χανιά συνδέονται ακτοπλοϊκώς με το λιμάνι του Πειραιά.

Το Λιμενικό Ταμείο Χανίων (ΛΤΝΧ), έχει έδρα την πόλη των Χανίων και είναι ΝΠΔΔ, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, με σκοπό την κατασκευή, συντήρηση και εκμετάλλευση λιμενικών υποδομών στο Νομό Χανίων. Στην δικαιοδοσία του

εντάσσονται περί τους 25 λιμένες και λιμενίσκους, μεταξύ των οποίων τα λιμάνια της Σούδας, του Καβονησίου Κισάμου, της Παλαιόχωρας, της Χώρας Σφακίων, κλπ.

Το ΛΤΝΧ απασχολεί 19 άτομα προσωπικό, και κάνει εντατικές προσπάθειες να μετατρέψει τα λιμάνια του Νομού (πχ Σούδα, Καβονήσι, κλπ) σε σύγχρονους επιβατικούς, εμπορευματικούς και τουριστικούς κόμβους, καθώς και να στηρίξει τις τοπικές οικονομίες-κοινωνίες συντηρώντας τους μικρότερους λιμενίσκους και τα αλιευτικά καταφύγια, που βρίσκονται στην δικαιοδοσία του (www.ltnx.gr).



Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χανίων (Σούδα)

Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου (Κατάκολο)

Το Κατάκολο αποτελεί το λιμάνι που εξυπηρετεί την πόλη του Ν. Ηλείας τον Πύργο, από τον οποίο απέχει απόσταση 13 χιλιομέτρων. Ο τουριστικός Λιμένας Κατακόλου αποτελεί μια μαρίνα η οποία διαθέτει μια σπουδαία δυναμική ανάπτυξης, με προοπτική να αποτελέσει μια από τις σημαντικότερες Μαρίνες της χώρας (www.marina-katakoulou.gr). Η συγκεκριμένη μαρίνα επιδιώκει να προσφέρει υπηρεσίες οι οποίες απαιτούν υψηλές προδιαγραφές, αποδεικνύοντας έτσι τη δύναμη της και καταφέροντας επίσης να θεωρείται ανταγωνιστική σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια του Ελλαδικού χώρου.



Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου (Κατάκολο)

Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κω

Η Κως βρίσκεται στο σύμπλεγμα των Δωδεκανήσων και είναι ένα νησί με αυξημένη τουριστική κίνηση. Δέχεται επισκέπτες κυρίως την καλοκαιρινή περίοδο από όλο τον κόσμο και την Ελλάδα (www.aktoploika.gr).

Η Κως έχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα εξής λιμάνια: Πειραιάς, Αμοργός, Αγαθονήσι, Αστυπάλαια, Χίος, Χάλκη, Καστελόριζο, Κάλυμνος, Λέσβος, Λέρος, Λειψοί, Νάξος, Νίσυρος, Πάρος, Πάτμος, Ρόδος, Σάμος, Σύμη, Σαντορίνη, Σύρος, Θεσσαλονίκη και Τήλος.



Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κω

Από την παραπάνω παρουσίαση όλων των λιμανιών της Ελλάδας, προκύπτει πως η σύνδεση των λιμανιών των νησιών της Ελλάδας με τα λιμάνια της Ηπειρωτικής Ελλάδας είναι εφικτή και συντελεί στην αποτελεσματική και απαραίτητη διακίνηση τόσο των επιβατών όσο και στην απαραίτητη ροή των εμπορευμάτων (Σχεδιάγραμμα, 2.6).



Σχεδιάγραμμα 2.6: Απεικόνιση ακτοπλοϊκής σύνδεσης με όλα τα λιμάνια του Ελλαδικού χώρου.

2.5.1 Εμπορευματικές Μεταφορές :

α) Προβλήματα και μεταβολές των εμπορευματικών διακινήσεων

Το Ελληνικό δίκτυο εμπορευματικών διακινήσεων χαρακτηρίζεται από δυσμενείς καταστάσεις οι οποίες επηρεάζουν αρνητικά το λειτουργικό κόστος διακίνησης και στην ποιότητα εξυπηρέτησης (χρονική περίοδος, αξιοπιστία, ασφάλεια).

Αυτές οι αδυναμίες σχετίζονται άμεσα με τη δυνατότητα προσέλκυσης διερχόμενων εμπορευματικών ροών καθώς και στην ανταγωνιστική διάθεση των ελληνικών προϊόντων (www.saas.gr). Ως εκ τούτου, η αποτελεσματική αντιμετώπιση των αδυναμιών θα συμβάλλει ενεργά στην οικονομική άνθηση. Ακόμη, η ζήτηση για τις εμπορευματικές διακινήσεις, υπολογίζεται πως θα παρουσιάσει αύξηση, εξαιτίας της αποδοχής μεγάλων έργων υποδομής που επρόκειτο να διαφοροποιήσουν το ρόλο των ελληνικών περιφερειών προς τις διερχόμενες ροές.

Όπως άλλωστε αποδεικνύεται και από το παράδειγμα που ακολουθεί, το μεταφορικό έργο για την ακτοπλοΐα στην ελληνική επικράτεια καθορίζεται κυρίως από τον εσωτερικό και εξωτερικό θερινό τουρισμό με συνέπεια να χαρακτηρίζεται από μεγάλη εποχικότητα. Η χρονική περίοδος στην οποία σημειώνεται υψηλή ζήτηση μεταφορικού έργου στην ακτοπλοΐα περιορίζεται από το εξαιρετικά μικρό μέγεθος της τουριστικής περιόδου στην Ελλάδα που δεν ξεπερνά τους τρεις - τέσσερις μήνες.

Σύμφωνα λοιπόν με τα στοιχεία κινήσεως επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά τη χρονιά του 2004, κατά την περίοδο μεταξύ του Ιουνίου έως Σεπτεμβρίου μετακινήθηκαν περίπου 7 εκατ. επιβάτες, ενώ στους υπόλοιπους οκτώ μήνες οι επιβάτες έφταναν περίπου τον αριθμό των 5 εκατ. , με γνώμονα τα στοιχεία που εκδόθηκαν από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (Ε.Σ.Υ.). Επιπλέον, η εποχικότητα στις σχετικά μικρές αγορές επιβατών και εμπορευμάτων είναι ακόμα εντονότερη.

Στις περισσότερες ακτοπλοϊκές γραμμές, ο συνδυασμός του μικρού μεγέθους της αγοράς με την εποχικότητα που προκύπτει από την πολύ περιορισμένη τουριστική περίοδο, επιδεινώνει το πρόβλημα της μη αποτελεσματικής εξυπηρέτησεως των περισσότερων ελληνικών νησιών μέσω ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων.

Πολλές γραμμές που είναι εν ενεργεία, λόγω της εκμεταλλεύσεώς τους από μία ναυτιλιακή εταιρία στο τετράμηνο Ιουνίου με Σεπτεμβρίου, υπήρχε πιθανότητα να μην ήταν σε θέση από οικονομικής φύσεως για εκμετάλλευση κατά την περίοδο Οκτωβρίου με Μαΐου (Alpha Bank.,2006). Επομένως, η διατήρηση της γραμμής σε

λειτουργία εκτός της τουριστικής περιόδου, όπως είναι αναγκαίο τόσο για την εξυπηρέτηση των κατοίκων όσο για την αποκατάσταση της τουριστικής περιόδου ή για την άνθηση άλλης παραγωγικής δραστηριότητας στα νησιά, μπορεί να γίνει μόνο με κρατική επιχορήγηση.

Ο κλάδος της ακτοπλοΐας είναι από τους πιο απαραίτητους και σημαντικούς τομείς στον οικονομικό τομέα της Ελλάδας και αυτό γιατί θεωρείται δύναμη άντλησης πλούτου για την Ελλάδα, προσφέρει απασχόληση σε ικανοποιητικό αριθμό Ελλήνων εργαζομένων και φυσικά ενώνει τα λιμάνια όλης της χώρας, διασφαλίζοντας την επικοινωνιακή δράση μεταξύ των νησιών, αφού συντελεί στην εξελικτική πορεία αυτών (Wild et al., 2003).

β) Προτάσεις για την ανάπτυξη της ακτοπλοϊκής σύνδεσης

Η επικρατούσα κατάσταση στον κλάδο της ακτοπλοΐας στη χώρα της Ελλάδας απαιτεί την ύπαρξη ενός ελληνικού δικτύου εμπορευματικών κέντρων και σταθμών. Αξίζει να τονιστεί πως, το συγκεκριμένο δίκτυο θα αναπτυχθεί και θα καλύπτει τις ανάγκες της περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας (Τσαμπούλας, 2001).

Τα Ελληνικά Επιμελητήρια αποτιμούν θετικά την κατάσταση και θεωρούν ότι η δημιουργία αυτών των κέντρων μόνο θετικές εξελίξεις θα φέρει στην Ελλάδα, εξασφαλίζοντας την ομαλή ροή των εμπορευμάτων και εφόσον αξιοποιούνται καλύτερα οι υποδομές με την συγκέντρωση των εμπορευματικών ροών και το σωστό χειρισμό από τους ίδιους τους χρήστες, θα επιτευχθεί υψηλή παραγωγικότητα και ασφάλεια των Κοινοτικών και μη μεταφορών.

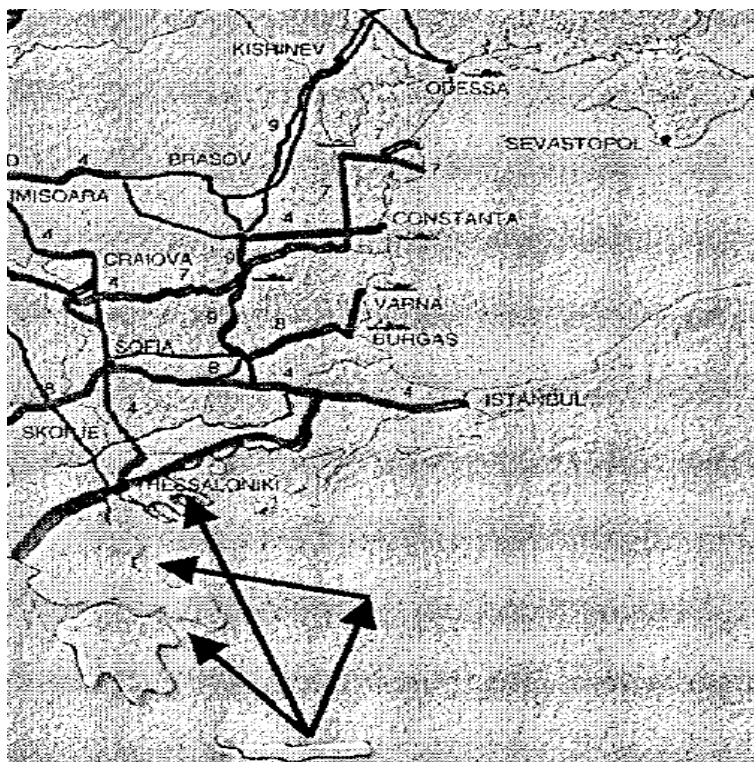
Τα Ελληνικά λιμάνια, λοιπόν, έχουν την τάση να εξελίσσονται από παραδοσιακά κέντρα μεταφοράς επιβατών και φορτίων σε σύγχρονες επιχειρήσεις. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, μεριμνά για τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την προσέλκυση επιβατών και φορτίων και την πλήρη αποτελεσματική εκμετάλλευση των ευκαιριών που προκύπτουν, για την επίτευξη του στόχου. Για να καταστεί αυτό δυνατό βέβαια, θα πρέπει η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμένων να βρίσκεται σε μια μόνιμη και διατηρητέα κατάσταση.

Λαμβάνοντας υπόψιν αυτά τα δεδομένα, προτείνονται σε αυτό το σημείο, ορισμένα έργα που θα παίξουν καταλυτικό ρόλο στη διαμόρφωση και εφαρμογή μιας

νέας Ελληνικής Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών, που θα επικεντρώνεται στην ανάδειξη της χώρας σε κύρια Βαλκανική Πύλη και κόμβο Μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου.

Έτσι λοιπόν, θεωρείται επιτακτική η ανάγκη για την ανάπτυξη ενός δικτύου Εθνικών Κόμβων Μεταφορών. Ως μια τέτοια ένδειξη που θα ικανοποιεί αυτό το δίκτυο, προτείνονται τα εξής Κέντρα Εμπορευματικών Μεταφορών (Θεσσαλονίκης – στο λιμάνι-, Ηγουμενίτσας –στο λιμάνι-, Κρήτης -σε σημείο που θα επιλεγεί-). Όσον αφορά την Κρήτη, η συγκεκριμένη πρόταση αναφέρεται στο ότι θα πρέπει το νησί να αποτελέσει Στρατηγικό σημείο ανάπτυξης ενός μεγάλου Κόμβου Μεταφόρτωσης της Ανατολικής Μεσογείου. Θα είναι πολύ σημαντικός αυτός ο κόμβος, γιατί θα έχει ουσιαστικό ρόλο στη διακίνηση εμπορευμάτων (containers) από τα μεγαλύτερα πλοία σε άλλα πιο μικρά για τη διανομή σε περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου, Μαύρης Θάλασσας

(ΕΕΣΕΥΜ, 1999).



Χάρτης 2.7: Απεικόνιση κόμβου μεταφόρτωσης Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας.

Συν τοις άλλοις, σημαντικές προοπτικές εμφανίζονται μετά την πλήρη αποπεράτωση της Εγνατίας Οδού και την κατασκευή της Ιονίας Οδού, δεδομένου ότι έτσι ο λιμένας της Θεσσαλονίκης θα μπορέσει να λειτουργήσει συνδυετικά με τους λιμένες της Ηγουμενίτσας, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης, σχηματίζοντας ένα τόξο εξυπηρέτησης εμπορευματικών και επιβατικών ροών στη Βόρεια Ελλάδα. Σε κάθε περίπτωση, ο σχεδιασμός του συστήματος συνδέεται με την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και των Θαλάσσιων Διαδρόμων, για τους οποίους το Υπουργείο έχει αναλάβει μια σειρά επιτυχημένων πρωτοβουλιών και δράσεων σε ευρωπαϊκό, αλλά και σε διμερές επίπεδο.



Μέσω της συνεργασίας που φαίνεται να αναπτύσσεται για την ίδρυση ναυτικής εταιρείας λαϊκής βάσης, αναμένεται να δώσει μόνιμη λύση στην ακτοπλοϊκή σύνδεση των Βορείων Σποράδων – Λέσβου –Λήμνου με τη Θεσσαλονίκη.

Τέλος, για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών, κρίνεται απαραίτητη η ύπαρξη κατάλληλης υποδομής για την ακτοπλοΐα, δηλαδή η ύπαρξη επαρκών και σύγχρονων λιμενικών υποδομών. Προς την κατεύθυνση αυτή, μέχρι σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικά βήματα για τη βελτίωση της λειτουργίας του συμβατικού λιμένα της Θεσσαλονίκης (www.mediashipping.gr).

Το Κέντρο Εμπορευμάτων Μεταφορών Ηγουμενίτσας, έχει όλες τις προϋποθέσεις για να αποτελέσει τη βασική δυτική πύλη της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδας για την μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών έχοντας ως αφετηρία και ως τελικό προορισμό χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



Νέος λιμένας Ηγουμενίτσας και Εγνατία Οδό

Το Κέντρο Εμπορευμάτων Μεταφορών Κρήτης, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, δύναται να αποτελέσει ένα νέο μεγάλο Κόμβο Μεταφόρτωσης Ανατολικής Μεσογείου. Θα εξυπηρετεί τη διαδρομή Σουέζ- Κύπρου – Κρήτης- Πειραιά – Θεσσαλονίκης. Σκοπός του κέντρου θα είναι η άμεση υποδοχή φορτίων

από μακρινές προελεύσεις ή για μακρινούς προορισμούς και η άνθηση αυτού του Κόμβου Μεταφόρτωσης Ανατολικής Μεσογείου και η διανομή τους εκ νέου στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου – Μαύρης Θάλασσας. Η θέση αυτού του κέντρου θα πρέπει να συμπίπτει με ένα από τα κύρια λιμάνια της Κρήτης και η επιλογή του θα πρέπει να γίνεται σύμφωνα με την μελέτη σκοπιμότητας η οποία θα ορίσει και τα επιθυμητά τεχνικά χαρακτηριστικά του.

Προκειμένου λοιπόν να υπάρξει καλύτερη εξυπηρέτηση των μεταφορών και των εμπορευμάτων μέσω της θάλασσας, καλό είναι να πραγματοποιηθούν έργα για καλύτερες υποδομές και λιμενικές εγκαταστάσεις, που ως στόχο και βασική μέριμνα θα έχουν την ανάπτυξη και την εξέλιξη του ναυτιλιακού κλάδου της Ελλάδας.

2.6 Πρόταση δημιουργίας εμπορευματικού σταθμού (Ηγουμενίτσας)

Όπως ήδη έχει αναφερθεί και σε προηγούμενη ενότητα και πιο συγκεκριμένα στην ενότητα -2.5.1 (β)- της παρούσας εργασίας, θεωρείται επιτακτική ανάγκη η ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοϊκής σύνδεσης. Προτάθηκε λοιπόν, η δημιουργία ενός εμπορευματικού σταθμού στην Ηγουμενίτσα, ο οποίος θα συμβάλλει θετικά στην ανοδική πορεία της ελληνικής ναυτιλιακής δράσης και θα κάνει πιο εύκολη τη διακίνηση των εμπορευμάτων κυρίως σε νησιά του Ιονίου με τα οποία όπως είναι φυσικό -λόγω της γεωγραφικής θέσης- συνδέεται ακτοπλοϊκώς (ΥΜΕ, 2003).

Έτσι λοιπόν, στα πλαίσια υλοποίησης αυτού του έργου, γνωστοποιείται πως στην Ηγουμενίτσα θα διεξαχθεί μια προκαταρκτική μελέτη, όπως ορίζεται από τον νόμο, προκειμένου να καταστεί δυνατή η εδραίωση του εμπορευματικού κέντρου. Η δημιουργία αυτού του κέντρου της Θεσπρωτίας, αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους στόχους του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας (ΟΛΗΓ Α.Ε). Έτσι λοιπόν, εγκρίθηκε η χρηματοδότηση των οριστικών μελετών ανάπτυξης του Εμπορευματικού Κέντρου, όπως επιβάλλουν και οι νόμοι: Ν.3333/2005, Ν.3710/2008. Πιο συγκεκριμένα, εγκρίθηκαν οι μελέτες κατασκευής των κτιριακών εγκαταστάσεων και των έργων υποδομής όπως ορίζουν οι ίδιοι νόμοι, ως ένα έργο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, το οποίο είναι συγχρηματοδοτούμενο κατά 50% από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το υπόλοιπο 50% προέρχεται από εθνικούς πόρους.

Το έργο αποσκοπεί στον εκσυγχρονισμό των εμπορευματικών ροών, στο συνδυασμό των τρόπων διακίνησης. Τη συνολική διαχείριση του έργου, επρόκειτο να αναλάβει ο Εκτελεστικός Οργανισμός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και εκτιμάται πως το έργο θα ολοκληρωθεί το Δεκέμβριου του 2013 (www.inews.gr).

Είναι γεγονός πως με τη σωστή λειτουργία τέτοιων εμπορευματικών σταθμών, θα υπάρχει βέλτιστη τελική παράδοση των εμπορευμάτων και αύξηση της λειτουργικής ικανότητας με την παράλληλη μείωση των μεταφορικών μέσων. Συν τοις άλλοις, οι εμπορευματικοί σταθμοί συμβάλλουν στα ακόλουθα:

- ✓ στη δημιουργία ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για την ανάπτυξη των υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας πηγών θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- ✓ στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών εταιριών με απώτερο στόχο τη θετική επιδίωξη οικονομιών κλιμάκωσης και του περιορισμού του μεταφορικής και απογραφικής αξία στο ελάχιστο.
- ✓ στην καθιέρωση συνεργασιών μεταξύ εταιριών κυρίως όσον αφορά την συνεργατική κάλυψη μεγαλύτερων περιοχών καθώς και στην αύξηση των παραμέτρων ποιότητας του οργανισμού της μεταφορικής αλυσίδας
- ✓ στην παροχή ευνοϊκών συνθηκών για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Είναι κοινώς αποδεκτό πως, πρωταρχικός στόχος και μέριμνα της κοινής Πολιτείας είναι η δημιουργία μια ισχυρής και ανταγωνιστικής Ελλάδας. Οι εμπορευματικές διακινήσεις αποτελούν το εισιτήριο και το έναυσμα για την ενδυνάμωση της ελληνικής οικονομίας και με τη δημιουργία των κατάλληλων εμπορευματικών σταθμών θα δοθεί η έναρξη για νέες δραστηριοποιήσεις και προοπτικές. Η δημιουργία λοιπόν τέτοιων σταθμών, θα παίζει σημαντικό ρόλο στην άνθηση της οικονομίας, αφού θα αυξήσει το εξαγωγικό εμπόριο και θα αξιοποιήσει στο μέγιστο τις διερχόμενες ροές. Επίσης, με αυτούς τους σταθμούς θέτονται οι βάσεις για ένα σύγχρονο μεταφορικό σύστημα της Ευρώπης. Βρίσκουν εφαρμογή σε εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τις εμπορευματικές ροές προς τις κύριες εξόδους/εισόδους σε όλες τις χώρες της Ευρώπης που δεν είναι άλλες από τα λιμάνια αλλά φυσικά και σε οικονομικά κέντρα στην ενδοχώρα (Τσαμπούλας, 2001).

Λαμβάνοντας υπόψιν αυτά τα δεδομένα και σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες συνθήκες στον κλάδο της Ελληνικής ναυτιλίας, γίνεται κατανοητή πλέον η ανάγκη ύπαρξης και δημιουργίας ενός ελληνικού δικτύου εμπορευματικών σταθμών που θα αναπτυχθεί ωστόσο και για να καλύψει και την περιοχή της

Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Τα Ελληνικά Επιμελητήρια θεωρούν ότι με τη δημιουργία και με τη λειτουργία τέτοιων σταθμών, όπως αυτού στην Ηγουμενίτσα, η Ελλάδα θα έχει ομαλές ροές εμπορευμάτων και θα διαφοροποιηθεί ο τρόπος μεταφοράς των εμπορευμάτων εντός του Ελλαδικού χώρου σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο αλλά ακόμη και σε θέματα εισαγωγών και εξαγωγών (Τσαμπούλας, 2001).

Τα υλοποιούμενα έργα επέκτασης των υποδομών του (Β' Φάση), αναβαθμίζουν σημαντικά τη δυναμικότητα και την ποιότητα εξυπηρέτησης κυρίως της επιβατικής αλλά και της τουριστικής και της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα.

Οι κύριες στρατηγικές κατευθύνσεις για την επίτευξη αναβάθμισης στον τομέα της εμπορευματικής κίνησης είναι:

Ανάπτυξη και λειτουργία Χώρου Ασυνόδευτων Φορτίων και Υπηρεσίες Εμπορευματικού Κέντρου

Ανάπτυξη χώρου απόθεσης ασυνόδευτων φορτίων και Containers και σε δεύτερη φάση, μέσω της συνεχούς διερεύνησης των δυνατοτήτων ανάπτυξης εμπορευματικής κίνησης από και προς το Λιμένα της Ηγουμενίτσα, μετεξέλιξη του χώρου εξυπηρέτησης ασυνόδευτων φορτίων σε Εμπορευματικό Κέντρο.

Ανάπτυξη στρατηγικών συνεργασιών – Ανάπτυξη Εμπορευματικών Μεταφορών

Διαμόρφωση δικτύου συνεργαζόμενων λιμένων στις χώρες της Βαλτικής και της Ανατολικής Μεσογείου για την ανάδειξη του λιμένα ως σημαντικού κόμβου συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων.

Εφαρμογή Προγράμματος Συστηματικής Δικτύωσης (Networking)

Προσέγγιση των σημαντικών ιδιωτικών φορέων που δραστηριοποιούνται στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών – logistics, με στόχο την ενημέρωση της αγοράς για το σχεδιασμό και προγραμματισμό των στρατηγικών έργων ανάπτυξης του λιμένα και την προώθηση της πολιτικής της εταιρείας όσον αφορά τις προθέσεις διαμόρφωσης στρατηγικών συμμαχιών.

Ανάπτυξη Συμπληρωματικών Υποδομών και Υπηρεσιών Υποστήριξης και Εξυπηρέτησης Εμπορευματικής Κίνησης

Ανάπτυξη Εγκαταστάσεων Αποθήκευσης Καυσίμων - Πετρέλευση Πλοίων: Εξεύρεση κατάλληλου χώρου εντός της ζώνης του λιμένα για την ανάπτυξη και λειτουργία των εν λόγω εγκαταστάσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΑ ΝΗΣΙΑ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥΣ

Η Ελλάδα έχει παραπάνω από 2.000 νησιά, από τα οποία τα 170 είναι κατοικήσιμα. Το μεγαλύτερο νησί της Ελλάδας είναι η Κρήτη (8,260 τ.χλμ.)

Σε αυτό το κεφάλαιο, θα δοθεί εννοιολογικά ο όρος του «νησιού» και θα γνωστοποιηθούν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του. Έπειτα, θα αναλυθεί το περιεχόμενο της «νησιωτικότητας» και θα αναφερθούν οι νησαίοι δείκτες που χρησιμοποιούνται, για να γίνει γνωστός ο λόγος ύπαρξης τους και η πρακτική υλοποίησής τους. Στα τελευταία μέρη της ενότητας, θα δοθεί βαρύτητα στα θέματα άνθησης που παρουσιάζουν τα νησιά και θα γίνει η κατηγοριοποίηση αυτών, για να καταστεί δυνατή η ταξινόμηση τους.

3.1 Ορισμός του «νησιού»

Κατά την περίοδο του 20^{ου} αιώνα, οι ειδικοί διεθνολόγοι εξέφρασαν την άποψη ότι τα νησιά κατηγοριοποιούνταν σε τέσσερις μορφές α) τα νησιά, β) τις νησίδες, γ) τις βραχονησίδες και δ) τους βράχους. Η «Νέα σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας», περιόρισε αυτήν την κατηγοριοποίηση και κατέληξε μόνο στα νησιά και στους βράχους (νησαίες εκτάσεις που δεν ενδείκνυται σε τόπους επιβίωσης ή κάθε άλλης φυσικής δράσης), τοποθετώντας τις παραπάνω μορφές σε αυτή των νησιών (Τσάλτας, 2005).

Νησιωτικά εδάφη είναι εκείνες οι εκτάσεις, οι οποίες είναι μικρότερες από τα ηπειρωτικά εδάφη και οι οποίες περιβάλλονται από το υδάτινο στοιχείο: είτε από ωκεανό, είτε από θάλασσα, είτε από ποτάμι ή και από λίμνη. Καταλαμβάνουν περίπου το 7% της ηπειρωτικής επιφάνειας της γης. Τα συγκεκριμένα εδάφη μπορεί να εντοπιστούν ή κοντά σε παράκτια ζώνη, σε παράλληλη θέση με αυτήν, γεγονός που οφείλεται στην αποκοπή από την ηπειρωτική μάζα, εξαιτίας σεισμικών διαταραχών, ή σε μακρινή απόσταση από την ηπειρωτική ζώνη και αφορούν την εμφάνιση κοραλλιογενών υφάλων (Μισαηλίδης, 2002 • Τσάλτας, 2005).

Οι πρώτες νησιωτικές εκτάσεις τοποθετούνται γεωγραφικά υπό μορφή συστάδων σε κύκλο και διατηρώντας μικρές αποστάσεις μεταξύ τους, δημιουργώντας έτσι μικρά Αρχιπελάγη με αδιάσπαστη οικονομική, γεωγραφική ενότητα και

διασυνδέσεις. Κοινά γνωρίσματα αυτών των Αρχιπελαγών, είναι η ποικιλία των νησιών που εμπεριέχονται σε αυτά, τα άγονα εδάφη τους, χαρακτηριστικό στη λεκάνη της Μεσογείου αυτό του Αιγαίου. Παγκοσμίως, υπάρχουν 43 νησιωτικά κράτη και αρκετά νησιωτικά συμπλέγματα (Καραγεώργου, 2005).

Η λέξη «νησί», έχει λατινική προέλευση από τον όρο “insula” που μεταφράζεται ως απομόνωση, ενώ ο ανάλογος όρος στην ιταλική γλώσσα είναι “isola” από το ρήμα isolare που σημαίνει απομονώνω. Όπως γίνεται αντιληπτό από αυτήν τη σημασιολογική αναζήτηση της λέξης, η λέξη «νησί», υποδηλώνει έναν περιορισμό, ένα όριο.

Ως νησί, δύναται να οριστεί κάθε κομμάτι/ τμήμα γης, το οποίο περιβάλλεται από το υγρό στοιχείο, προερχόμενο από (ωκεανό, θάλασσα, ποτάμι ή και λίμνη). Όμως μια τέτοια προσέγγιση δεν είναι επαρκής και αυτό διότι τοποθετεί σε μια κατηγορία υδάτινες εκτάσεις που διαφέρουν κατά πολύ μεταξύ τους, που σημαίνει ότι μια ήπειρος για παράδειγμα η Αυστραλία, μπορεί να έχει διττή σημασία : αυτή της ηπείρου και αυτή της βραχονησίδας (Χλωμούδης κ.α, 2007).

Έτσι, για να υπάρξει ένας σαφής ορισμός του νησιού και να μην υπάρχουν παρερμηνείες, η Ευρωπαϊκή Ένωση κατέφυγε σε έναν ορισμό που λαμβάνει υπόψιν το σύνολο των προσδιοριστικών χαρακτηριστικών ιδιοτήτων. Ως νησί λοιπόν, ερμηνεύεται ένα τμήμα γης, όπου ισχύουν τα ακόλουθα:

-  Είναι μικρότερο σε έκταση
-  Δε «σκεπάζεται» από θάλασσα κατά την εμφάνιση άσχημων καιρικών συνθηκών (παλίρροια)
-  Περιβάλλεται από θάλασσα
-  Διαθέτει μόνιμο πληθυσμό
-  Δημιουργήθηκε με φυσικές μεθόδους
-  Δεν ενώνεται με την ηπειρωτική χώρα και ούτε γίνεται χρήση γεφυρών ή τούνελ.

Υπάρχει και μια άλλη άποψη αναφερόμενη στον ορισμό του νησιού, την οποία επωμίζεται ο γεωγράφος Doumenge. Ο συγκεκριμένος, λοιπόν, επιστήμονας θεωρεί ως νησιά αυτά που είναι τοποθετημένα σε μια τέτοια μακρινή απόσταση από την ηπειρωτική χώρα, ώστε να μην δέχονται την επίδραση της (Doumenge, 1985).

Επίσης, σημαντικό ρόλο στην εννοιολογική διάκριση της λέξης «νησί», παίζει η αναλογία μεταξύ επιφάνειας και όγκου του νησιού. Εάν η αναλογία παρουσιάζει μεγάλες τιμές, τότε το νησί αναφέρεται ως επίπεδο, ενώ όσο μικραίνει η αναλογία,

τότε το νησί θεωρείται ως ορεινό, με αποτέλεσμα το κλίμα ή και είδος βλάστησης να δέχονται επιρροές.

Εκτός των φυσικών χαρακτηριστικών, μια ακόμη παράμετρος που χρησιμοποιήθηκε για την ορολογία, είναι ο πληθυσμός. Υπάρχουν οι απόψεις πως, οι περιοχές με λιγότερους από 600.000 κατοίκους θεωρούνται νησιωτικές, ενώ αυτές με 1,2 εκ. κατοίκους και πάνω, δεν ενισχύουν την παραπάνω άποψη. Με γνώμονα την πληθυσμιακή πυκνότητα, ισχύει πως με λιγότερους από 20 κατοίκους / $\chi\lambda\mu^2$, ο χώρος είναι άδειος, με περισσότερους από 50 τα επίπεδα παρουσιάζουν φυσιολογικές τιμές, ενώ με περισσότερους από 300 κατοίκους / $\chi\lambda\mu^2$, η πυκνότητα απαιτεί ειδικές ρυθμίσεις (Σπιλάνης & Κίζος, 2004).

Υπάρχει και μια ακόμη προσέγγιση - θεωρία που έρχεται από το γεωγράφο Kolodny, ο οποίος ενστερνίζεται την άποψη, ότι για να χαρακτηριστεί μια περιοχή ως νησί θα πρέπει να υπάρχει και μια πρωτοβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση, δηλαδή ένας Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ενώ νησιωτική μονάδα είναι κάθε νησαία περιοχή με τουλάχιστον έναν ή και περισσότερους τέτοιους οργανισμούς. Ανάλογα με το μέγεθος τους, διαχωρίζονται σε δυο κατηγορίες (μικρά και μεγάλα) (Kolodny, 1974). Ως μικρά θεωρούνται εκείνα με έκταση επιφάνειας έως και 10.000 τετρ. Χιλιόμετρα και με πληθυσμό έως και 500.000 κατοίκους (Νικολόπουλος, 2005). Στην παρακάτω εικόνα, απεικονίζονται εκτός των άλλων τα νησιά της Ελλάδας και η γεωγραφική τους θέση (Εικόνα, 3.1).

3.2 Χαρακτηριστικά των νησιών

Η διάκριση των χαρακτηριστικών γνωρισμάτων των νησιών, διαθέτει δυο κατηγορίες : α) τα γεωγραφικά – περιβαλλοντικά και β) τα κοινωνικά – οικονομικά. Ακολουθεί, η συγκεκριμένη διάκριση, η οποία έγινε με κριτήρια την κατάσταση της οικονομίας και τις διακινήσεις που έχουν ως αφετηρία και ως τελικό προορισμό τα νησιά.

Γεωγραφικά – περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά:

- 1) Έλλειψη φυσικών πόρων, η οποία είναι εμφανής λόγω του μικρού μεγέθους των νησιών, γεγονός που έχει σχέση με το ότι η έκταση ενός νησιού συσχετίζεται με τις φυσικές προσόδους που διαθέτει.
- 2) Μεγάλες τιμές στο ζήτημα της βιοποικιλότητας ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.
- 3) Μικρό μέγεθος, το οποίο αφορά νησιά τα οποία είναι μικρά σε έκταση δε χάνει όμως το νόημα του και για τα μεγαλύτερα, αφού και αυτά δε δύναται να συγκριθούν σε έκταση, με το μέγεθος που παρουσιάζει η ηπειρωτική χώρα.
- 4) Επιπτώσεις των διάφορων ενεργειών στο νησί, σχετικές με το υδάτινο περιβάλλον και την παράκτια έκταση.
- 5) Απομάκρυνση των νησιωτικών περιοχών από το υπόλοιπο σύνολο της επικράτειας. Ως αιτία αυτού, φέρεται να είναι η φυσική υδάτινη επικράτηση συνόρων και ορίων.
- 6) Μεγάλη ζήτηση για αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης. Αυτό οφείλεται στη μεγάλη άνθηση της οικονομίας που έχει ως επίκεντρο το υδάτινο στοιχείο.
- 7) Κίνδυνοι και φόβοι για νησιά που προέρχονται από την αύξηση της στάθμης της θάλασσας.
- 8) Κίνδυνοι για το οικοσύστημα των νησιών, όπως είναι τα απόβλητα. Αυτοί πηγάζουν από τη σχέση εξάρτησης/εθισμού που έχουν τα νησιά με το ναυτιλιακό κλάδο και ως εκ τούτου, οι νησιωτικοί δεν μπορούν να αντιδράσουν και να αντιμετωπίσουν την κατάσταση.
- 9) Οικοσύστημα που δέχεται εύκολα επιρροές από πληθυσμιακές αυξομειώσεις (τουριστική περίοδος).

Κοινωνικά – οικονομικά χαρακτηριστικά:

- 1) Αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο : για την πλειονηφία των νησιών οι εξαγωγές βρίσκονται σε κατώτερες τιμές από τις εισαγωγές. Το γεγονός αυτό, επιφέρει αρνητικές συνέπειες στον κλάδο της οικονομίας.
- 2) Έλλιπής δυνατότητα επίλυσης οικονομικών δυσχερειών : οι οικονομικές δραστηριότητες των νησιών βασίζονται σε λίγες μορφές οικονομικών ενεργειών (τουρισμός, γεωργία). Όταν επέρχεται μια δυσκολία σε αυτούς τους τομείς, επηρεάζονται στο μέγιστο τα νησιά.

- 3) Διαφορές σε προσφορά και ζήτηση εργασίας: τα νησιά επειδή παρουσιάζουν μονομερή ανάπτυξη, εμφανίζουν έλλειμμα σε ένα συγκεκριμένο εργατικό δυναμικό και πλεόνασμα στο εναπομείναντα.
- 4) Αρκετά μεγάλη εξάρτηση από ένα σύνολο περιοχών : αυτό έχει άμεση σχέση με την έλλειψη στις πρώτες ύλες και προϋποθέτει τον ανεφοδιασμό αυτών από άλλες περιοχές. Επίσης, σημαντικό ρόλο στην εμφάνιση αυτού του χαρακτηριστικού παίζει, η έλλειψη μεγάλων κεφαλαίων στα νησιά που έχει ως αντίκτυπο την εξάρτηση τους από ξένες επενδύσεις.
- 5) Αξιόλογη σύνδεση ανάμεσα στην οικονομική άνθηση και στα περιβαλλοντολογικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα των νησιών.
- 6) Εμφάνιση ανοιχτών αγορών: Οι νησιωτικές υποδομές παράγουν συγκεκριμένα αγαθά τα οποία μετά και εξάγουν, ενώ κυρίως βασίζονται στις εισαγωγές για τον εφοδιασμό με άλλα αγαθά – προϊόντα. Στο σκέλος της αγοράς εργασίας, την περίοδο που είναι αυξημένη η τουριστική κίνηση εργατικό προσωπικό από άλλες περιοχές έχει ως προορισμό τα νησιά προκειμένου να απασχοληθεί, ενώ τη χειμερινή περίοδο συνηθίζεται και ντόπιοι κάτοικοι να βρίσκουν εργασιακές ευκαιρίες στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Τα συγκεκριμένα γνωρίσματα αναφέρονται στο σύνολο των νησιωτικών περιοχών ανά τον κόσμο. Υπάρχουν και κάποιες ξεχωριστές ιδιότητες που έχουν ορισμένα νησιά και με γνώμονα αυτά μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε υποκατηγορίες. Οι βασικές παράμετροι που συντελούν στο συγκεκριμένο διαχωρισμό είναι τα εξής:

- ▶ Η πληθυσμιακή τους πυκνότητα
- ▶ Η απόσταση τους από την υπόλοιπη επικράτεια
- ▶ Η διοικητική τους αυτοτέλεια

Η παραγωγική κατανάλωση σε απόλυτη συνάρτηση με τις μεταβολές που υπόκειντο στους ρυθμούς της καθημερινότητας, είναι μεταβλητές που δεν ταιριάζουν με τα ιδιαίτερα γνωρίσματα των νησιών και μετέτρεψαν τη νησιωτικότητα από ένα μεγάλο πλεονέκτημα στην ύστατη μειονεκτική θέση (Χρυσόγελος, 2005). Αυτό οδηγεί την Ευρωπαϊκή Ένωση, να κατηγοριοποιήσει τα νησιά και τις νησιωτικές περιοχές στις λιγότερο υποβοηθούμενες περιοχές με γεωγραφικές ελλείψεις και να

επιβάλλει κάποια μέτρα που θα συμβάλλουν σημαντικά στην άνοδο της αναπτυξιακής τους λειτουργίας (Σπιλάνης κ.α., 2003).

Οι ιδιότητες των νησιών, θεωρούνται κύρια γνωρίσματα σε κοινωνικό/οικονομικό επίπεδο και σαφώς ορίζουν το πλαίσιο ανάπτυξης των συγκεκριμένων περιοχών. Όπως είναι γνωστό, κάθε νησί έχει τα δικά του χαρακτηριστικά που το κάνει να ξεχωρίζει και να είναι μοναδικό (γεωγραφική του θέση, η ιστορία του, το κλίμα του και η παράδοση του).

Είναι κοινώς αποδεκτό πως οι νησιωτικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης εμφανίζουν έντονες διαφορές, όχι μόνο από εθνικής/κοινοτικής θεωρητικής σκοπιάς, αλλά και από γεωγραφικής, οικονομικής και κοινωνικής προσέγγισης. Μολονότι, υπάρχουν αυτές οι διαφορές τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν είναι κοινής φύσεως και είναι αποτέλεσμα κοινών τους ιδιοτήτων (Σπιλάνης, 1996).

Όσον αφορά τα κοινά τους χαρακτηριστικά, παρουσιάζονται ακολούθως:

- Η περιφερειακότητα και η απομάκρυνση τους
- Η μικρή τους υπόσταση και η μη ευχέρεια για την επέκτασή τους
- Οι πολιτιστικές αξίες σε συνάρτηση με τα βιώματα των κατοίκων τους (Σπιλάνης, 1993).

Το γεγονός πως τα νησιά διαθέτουν μικρό μέγεθος, ισοδυναμεί με την απουσία και έλλειψη φυσικών και ανθρώπινων πόρων, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα να υφίστανται μικρές αγορές και ως εκ τούτου να υπάρχουν προβλήματα στα ζητήματα της οικονομίας. Οι περιορισμοί αυτοί, έχουν ως συνέπεια να διαταράσσεται το φυσικό, κοινωνικό, οικονομικό καθεστώς, με ότι αυτό συνεπάγεται και στη δυναμική και στη δομή ολόκληρου του συστήματος (Κοκκώσης & Μέξα, 2002b • Σπιλάνης, 1993).

Αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός πως, το μεγαλύτερο σύνολο των νησιών διέπεται από το φυσικό τους αποκλεισμό και στα μεγάλα επίπεδα περιφερειακότητας που παρουσιάζει. Αυτές οι μεγάλες τιμές που παρουσιάζει η συγκεκριμένη ιδιότητα, οφείλονται στη χιλιομετρική απόσταση από τις αστικές τοποθεσίες λήψης αποφάσεων που εκτελούν δράσεις στην ηπειρωτική χώρα και την αποτελεσματική οικονομική τους εξάρτηση από αυτά. Αυτό το ζήτημα, συμβάλλει στο λεγόμενο «τεμαχισμό» των αγορών-αγαθών ή υπηρεσιών και στα αυξημένα κόστη διακινήσεων, καθώς και στις πολλές απαιτήσεις για κατάλληλο εξοπλισμό και ιδανικών υποδομών (Σπιλάνης, 1993 • Μισαηλίδης κ.α., 2002).

Επίσης, σημαντικό γνώρισμα των νησιών, είναι αυτό της πολιτιστικής κληρονομιάς. Όμως, δε λαμβάνεται σοβαρά υπόψιν, λόγω της μεγάλης εξάπλωσης του τουρισμού, έτσι ο νησιωτικός τοπικός πληθυσμός κυριεύεται από μια ξεχωριστή ιδεολογία η οποία φυσικά παρουσιάζει πολλές διαφορές με αυτή της ηπειρωτικής χώρας (Ρουμελιώτη & Παπάνης, 2007).

Το σύνολο των προαναφερθέντων χαρακτηριστικών γνωρισμάτων, ορίζουν την έννοια της «νησιωτικότητας». Η συγκεκριμένη έννοια έκανε την πρώτη της εμφάνιση τη χρονιά του 1988, στο Συμβούλιο Κορυφής στη Ρόδο και βοηθήθηκε με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ το 1997. Πρόκειται για ένα φαινόμενο δίχως περιορισμένη διάρκεια και έχει την ίδια έννοια με την απομόνωση, αφού όπως ήδη έχει αναφερθεί, στις λατινογενείς περιοχές, ο όρος «νησί» (*insula*, *island*), προέρχεται από τον όρο «απομόνωση» (*isolation*).

Βέβαια, αυτή η προσέγγιση σε συνάρτηση με το ότι η θάλασσα διαχωρίζει τις νησιωτικές περιοχές από την ηπειρωτική ενδοχώρα, δε βρίσκει τις απαραίτητες ιστορικές αποδείξεις, για όσον αφορά την Ελλάδα, αφού τα ελληνικά νησιά που στη σημερινή εποχή θεωρούνται απομονωμένα, στις παλαιότερες εποχές ήταν σημαντικές υποδομές που παρείχαν οικονομική άνεση και καλοπέραση. Για να γίνει αντιληπτό στον αναγνώστη, αυτό το δεδομένο, θα δοθεί ένα παράδειγμα, όμοιο του : Το νησί της Δήλου, το οποίο είναι ένα ξερονήσι στο σύμπλεγμα των Κυκλάδων, χωρίς κατοίκους, κατά την περίοδο της αρχαιότητας, ήταν ένα σπουδαίο κέντρο που στέγαζε τόσο τη θρησκευτική όσο και την πολιτιστική διάθεση. Με αυτό το παράδειγμα, γίνεται σαφές ότι η ισχύουσα περίπτωση του κάθε νησιού, κάτω από άλλες συνθήκες πιο ιδανικές, θα μπορούσε να παρουσιάζει ανοδικές τάσεις.

Είναι σκόπιμο σε αυτό το σημείο, να γίνει μια αναδρομή στο παρελθόν, μέσω της οποίας, αποδεικνύεται ότι η νησιωτικότητα δε συνάδει αποκλειστικά με την απομόνωση. Αναφέρεται λοιπόν, πως κατά τον 19^ο αιώνα, τα ελληνικά νησιά εμφάνιζαν τις μεγαλύτερες συναθροίσεις ανθρώπινης δύναμης και οικονομικής κάλυψης, με τις εμπορευματικές ενασχολήσεις να φτάνουν σε μεγάλα επίπεδα ανάπτυξης (Αυγερινού- Κολώνια, 1996). Παρατηρείται πως, ακόμη και σε πιο πρόσφατες εποχές τα νησιά της Ελλάδας, είχαν μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού προερχόμενη από τη σωστό χειρισμό των φυσικών πόρων και των οικονομικών ενεργειών.

Προκύπτει πως, κάθε νησί «συνοδεύεται» από μια γκάμα μοναδικών και ιδιαίτερων χαρακτηριστικών από τα οποία μερικά είναι δυνατόν να επηρεάσουν είτε θετική διάθεση, είτε με αρνητική την αναπτυξιακή τους δραστηριότητα. Είναι σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι, τα προγράμματα ανάπτυξης των νησιωτικών υποδομών, θα πρέπει να δίνουν τη δέουσα προσοχή, πέραν των γενικών χαρακτηριστικών και στα μοναδικά χαρακτηριστικά του κάθε νησιού, προκειμένου να πετύχουν στο μέγιστο την αναπτυξιακή τους δράση.

3.3 Το περιεχόμενο της έννοιας της «νησιωτικότητας» - Νησιωτικοί δείκτες

Στην προηγούμενη ενότητα, αναφέρθηκε ο όρος της νησιωτικότητας, ως μια έννοια που προσδιορίζει το σύνολο χαρακτηριστικών του νησιού. Προκειμένου όμως, να γίνει κατανοητή η σημασία της και να γίνει αντιληπτό το περιεχόμενο της, σε αυτήν την ενότητα πραγματοποιείται η ανάλυση της.

Η σημασία της νησιωτικότητας λοιπόν, προσδιορίζει το σύνολο των στοιχείων μιας νησιωτικής υποδομής, του χρόνου και την κοινωνική πλευρά του νησιού, τα οποία συντελούν στον καθορισμό της συμπεριφοράς και της προσωπικής υπόστασης των κατοίκων.

Η νησιωτικότητα δεν επικεντρώνεται μόνο στα συγκεκριμένα/πραγματικά γνωρίσματα ενός νησιού (την τοποθεσία ή την έκταση), αλλά σχετίζεται με τις προσωπικές απόψεις και βιώματα που αποκτά ο κάτοικος με τον χώρο του καθώς και από τις επιρροές που λαμβάνει από αυτόν. Όπως είναι φυσικό, ο κάθε άνθρωπος είναι διαφορετικός και έτσι προκύπτουν διαφορετικά ερεθίσματα στον καθένα, τα οποία δεν μπορούν εύκολα να οριστούν ή να μετρηθούν.

Λόγω του ότι οι νησιώτες έχουν μια προσεγμένη προσωπική αντίληψη και σε συνδυασμό με τις πολλές εντυπώσεις που προέρχονται από μια αντίφαση αισθήσεων οφειλόμενη κατά μια έννοια στη φυσική αποξένωση και κατά μια άλλη στη λεγόμενη

απεραντοσύνη. (Σοφούλης & Νταλάκου, 1992). Αυτό έχει ως αντίκτυπο, το να υπάρχουν διάφορες και πολλές διατυπώσεις της νησιωτικότητας προξενώντας πρωτότυπες εικόνες που παρομοιάζουν το νησί με πολλές ιδιότητες, οι οποίες αναφέρονται ακολούθως:

- 1) Νησί- μικρόκοσμος, πρόκειται για μια μικρή έκταση που περιλαμβάνει το χώρο του νησιώτη. Άλλωστε, πρωταρχικό μέλημα του νησιώτη είναι το αίσθημα της επιβίωσης και όχι η εξερεύνηση του τόπου, σε αντίθεση βέβαια με τις επιθυμίες που εκφράζει ένας επισκέπτης – τουρίστας.
- 2) Νησί- τουριστικός παράδεισος, είναι υπεύθυνο για να καλύψει τις ανάγκες και τις απαιτήσεις των επισκεπτών (ψυχαγωγία, ξεκούραση).
- 3) Νησί - φυλακή, εξαιτίας των απότομων και επικίνδυνων κλίσεων ή του άγονου εδάφους, έχει εκμεταλλευτεί ως τόπος εξορίας (Μακρόνησος) ή ακόμη και ως τόπος προφύλαξης της δημόσιας υγιεινής (Λέρος) .
- 4) Νησί – ιερός χώρος, στον οποίο πραγματοποιούνται μόνο θρησκευτικές ιεροτελεστίες.
- 5) Νησί – ουτοπία, παρουσιάζεται ως ένας τόπος με πλούσια φυσική ομορφιά που αποτελεί τον ιδανικό προορισμό είτε για ξεκούραση είτε για κοινωνιολογικές έρευνες.

Ύστερα από αυτή τη διάκριση, γίνεται αντιληπτό ότι τα νησιά έχουν κάποιες ιδιοτυπίες, σχετιζόμενες με την υπόσταση του ανθρώπινου και φυσικού συστήματος και τις μεταξύ τους επιδράσεις, οι οποίες είναι οι εξής (Κοκκώσης, 2000β) :

- ⊙ Οικολογική ευαισθησία: η απόσταση από την ηπειρωτική χώρα συνεπάγεται με ανικανότητα να αντιμετωπίσει κάποια οικολογική δυσκολία.
- ⊙ Πολιτισμική και κοινωνική : λόγω του ότι η περιθωριοποίηση είναι εμφανής , προερχόμενη από το «μοίρασμα» του νησιού, οδηγούν τα νησιά σε διαταραχές κοινωνικού και πολιτιστικού επιπέδου
- ⊙ Οικονομική ευθραυστότητα: η απομόνωση και το μικρό μέγεθος της αγοράς, ελαχιστοποιούν τις πιθανότητες για οικονομική άνθηση, αφού δεν υπάρχουν καλύψεις παρό εξωτερικές οικονομίες.

Γίνεται σαφές πως, το σύνολο αυτών των ιδιομορφιών θα πρέπει να ακολουθείται από μια ισορροπία ανάμεσα στους κλάδους της κοινωνίας, του περιβάλλοντος και της οικονομίας. Θα πρέπει λοιπόν, η αναπτυξιακή δράση των νησιών να στηρίζεται σε μια μέθοδο οικονομικού ενδιαφέροντος περικλείοντας και

τις άλλες παραμέτρους άνθησης, δια μέσου μιας λειτουργικής και αποτελεσματικής προσέγγισης των νησιωτικών περιοχών.

Νησιωτικοί δείκτες

Ποιος είναι ο ρόλος τους

Το σύνολο τω νησιών, καλείται να αντιμετωπίσει κάποιες συνθήκες άνθησης συγκεκριμένου χαρακτήρα, λόγω των ιδιοτεροτήτων τους. Οι στατιστικοί δείκτες, παρουσιάζουν τις ανισότητες από οικονομικής/κοινωνικής πλευράς και έχουν άμεση σχέση με τη νησιωτικότητα και με την υπερπεριφερειακότητα. Αυτές οι δυο έννοιες έχουν ως κεντρική αναφορά τη φυσική κατάσταση των νησιών καθώς και την τοποθεσία τους. Χρησιμοποιώντας αυτούς τους δείκτες, είναι δυνατό να γίνει ένας υπολογισμός του κόστους, που οι ιδιαίτερες καταστάσεις δημιουργούν για τους νησιωτικούς και για τον κλάδο των οικονομιών.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, ο όρος νησιωτικότητα καλύπτει ορισμένες ιδιότητες των νησιών, που είναι οι ακόλουθες:

- ✓ Τα νησιά στηρίζονται και ζητούν βοήθεια από άλλες περιοχές, κυρίως για ζητήματα οικονομικού ενδιαφέροντος, γεγονός που οφείλεται στο ότι πολλά νησιά παράγουν αγαθά σε όχι και τόσο μεγάλη ποικιλία και έτσι τα υπόλοιπα είναι εισαγόμενα από άλλες περιοχές.
- ✓ Βρίσκονται μακριά από τη χερσαία ξηρά και έτσι υπάρχει ο αποκλεισμός αυτών.
- ✓ Το ότι είναι μικρά σε σχέση με τη χερσαία ξηρά.

Ποιος είναι ο τρόπος με τον οποίο σχηματίζονται

Κύρια αιτία για το σχηματισμό των νησιωτικών δεικτών, είναι η ποσοτική προσέγγιση των περιφερειακών ανισοτήτων. Οι βασικότερες αιτίες πρόκλησης ανισοτήτων, οι οποίες γνωστοποιούνται και από έρευνες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι:

- ▶ Η μεγάλη διαφορά που έγκειται στα εισοδήματα και το επίπεδο από μια περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε μια άλλη.
- ▶ Έλλειψη ισότητας στην άνθηση του παραγωγικού εν δυνάμει προσωπικού
- ▶ Οι φυσικές και γεωγραφικές ιδιότητες των περιφερειών

Όσον αφορά τα νησιά, οι φυσικές και γεωγραφικές ιδιότητες είναι αυτές που κατά κύριο λόγο οφείλονται για τις ανισότητες και οι οποίες προέρχονται από συνθήκες τις οποίες η ανθρώπινη δύναμη δεν μπορεί να ελέγξει. Συχνά, υπάρχουν δυσκολίες στο να διαχωριστούν από άλλες ποσοτικές διαφοροποιήσεις που προκαλούνται από τον άνθρωπο. Εάν οι νησιωτικοί δείκτες είναι καλώς διαμορφωμένοι, είναι σε θέση να δείξουν το πώς και το κατά πόσο κάθε πρόκληση της ανισότητας μπορεί να επιδράσει αρνητικά στα νησιά (Καραμπατζός κ.α., 2004).

Οι δείκτες που αφορούν τις νησιωτικές περιοχές, κατηγοριοποιούνται σε: 1) αυτούς που έχουν σχέση με τη νησιωτικότητα και 2) σε αυτούς που δύναται να υλοποιηθούν στο σύνολο των περιφερειών, όμως για αυτούς η νησιωτικότητα δεν μπορεί να εμφανίσει μια υπολογίσιμη τιμή.

Συντελεστής περιφερειακότητας

Η ανάλυση του συγκεκριμένου συντελεστή, είναι μείζον θέμα για τα νησιά και για τις περιφέρειες. Είναι αποτελεσματικοί στο να κρίνουν τις δικές τους ιδιότητες και να μετρήσουν τις ανομοιότητες τους ως προς το Κέντρο.

Για τις νησιωτικές περιοχές, η σημασία της περιφερειακότητας, δύναται να οριστεί αντικειμενικά μέσω του καίριου χαρακτήρα της γεωγραφικής αστάθειας του τόπου. Ο συγκεκριμένος συντελεστής, έχει ως μέλημα να μετρηθεί αυτή η περιφερειακότητα με τέτοια μέθοδο όπου η μέτρηση να μπορεί να συγκριθεί με αυτή που έχουν άλλες περιφέρειες (Χλωμούδης κ.α., 2007).

Αυτός ο συντελεστής, είναι πιθανόν να εξαρτάται από τα δίκτυα διακινήσεων των νησιών. Μια εναλλακτική προσέγγιση ως βάση μέτρησης για αυτή την ιδιότητα, μπορεί να είναι η μονάδα του χρόνου που απαιτείται για τη μετακίνηση ενός φορτηγού από το κέντρο στην περιφέρεια. Όπως είναι φυσικό, για τις νησιωτικές περιοχές στο χρόνο αυτό, υπολογίζεται και το υδάτινο ταξίδι που χρειάζεται. Ο χρόνος αυτός έχει άμεση σχέση τόσο με τη συχνότητα όσο και με την ποιότητα των θαλάσσιων ταξιδιών.

Αυτός ο τρόπος μέτρησης επιφέρει υψηλές τιμές αυτής της ιδιότητας για τις νησιωτικές περιοχές συγκριτικά με τις υπόλοιπες περιφέρειες, γεγονός που

αποδεικνύει ότι τα νησιά καλούνται να επιλύσουν μια φυσική ποσοτική διαφορά σχετικά με τις ικανότητες άνθησης τους.

3.4 Ζητήματα και προβλήματα ανάπτυξης νησιωτικών περιοχών

Όταν γίνεται λόγος για την ανάπτυξη ενός νησιού όσον αφορά την κοινωνική και οικονομική άποψη, πολλές φορές έγκειται δυσκολία στο να αποδοθεί σωστά ο ορισμός νησιωτικότητας και στο να μετρηθεί αποδοτικά. Ένα νησί δε συνάδει με μια μικρή κλίμακα οικονομίας, ασχέτως με το αν αυτό συμβαίνει.

Σύμφωνα με στοιχεία που εξέδωσε η Παγκόσμια Βάση Δεδομένων για τις ακτογραμμές (Global Shoreline Database), ο αριθμός των υπαρχόντων νησιών αγγίζει τα 18.498 με πληθυσμό 550 εκατομμύρια, που καλύπτει το 10% του συνολικού πληθυσμού της γης, ενώ μόνο το 2% αποτελεί ποσοστό που καλύπτει την επιφάνεια της γης.

Τα προβλήματα άνθησης που παρουσιάζει οποιοδήποτε νησί, είναι μοναδικά για το καθένα. Το βασικότερο όμως κοινό στοιχείο όλων των νησιωτικών περιοχών, είναι η απομάκρυνση από την ξηρά και κατ'έκταση από τα διοικητικά και οικονομικά κέντρα, καθώς και από την έλλειψη συνέχειας του φυσικού χώρου. Όσον αφορά τις γενικές ιδιότητες που χαρακτηρίζουν τα νησιά, αναφέρονται ακολούθως (Κιτρίνου, 2009):

✚ Οι δράσεις στον τομέα της οικονομίας από τη μεριά των νησιών, παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις από ότι στις πιο μεγάλες αγορές, λόγω της ελάχιστης ανθρώπινης δύναμης και των χαμηλών πηγών αντλήσεως οικονομικής δύναμης. Αυτές οι ελλείψεις σε συνάρτηση με τις υψηλές τιμές του κόστους διακινήσεων, εμποδίζουν τις νησιωτικές περιοχές να αποκτήσουν τη δυνατότητα μετασχηματισμού (capacity of transformation)» της τοπικής οικονομίας (Kindleberger, 1968).

✚ Οι τοπικές οικονομίες των νησιωτικών περιοχών, εξαιτίας της μικρής αγοράς βασίζονται στην εξαγωγή μικρών ποσοτήτων τοπικών αγαθών, ενώ πραγματώνουν εισαγωγές πολλών καταναλωτικών προϊόντων.

✚ Οι κάτοικοι των μικρότερων νησιών, έρχονται αντιμέτωποι πιο συχνά με το πρόβλημα της ανεργίας σε σύγκριση με τα πιο μεγάλα νησιά, ή στη χερσαία ξηρά. Αυτό το πρόβλημα οδηγεί στη λεγόμενη «εσωτερική μετανάστευση», η οποία ορίζεται ως την εσωτερική μετακίνηση των κατοίκων προς τα αστικά κέντρα της ενδοχώρας και όπως είναι φυσικό έχει ως αντίκτυπο την ουσιαστική εξασθένηση των νησιωτικών περιοχών.

✚ Τα νησιά τα οποία δεν είναι αρκετά μεγάλα και βρίσκονται σε απόμερες τοποθεσίες, συνήθως παρουσιάζουν μείζονα προβλήματα σε διάφορους τομείς, όπως στον τομέα της παραγωγής, στην εκπαιδευτική κάλυψη, στην υγεία, στις διακινήσεις, αλλά και στον τομέα της διοίκησης.

✚ Η πλειοψηφία των τοπικών νησιωτικών οικονομιών, έχει υποστεί πολλές φορές διάφορες αυξομειώσεις στον κλάδο του εμπορίου και των διακινήσεων και βασίζονται κατά βάση στην οικονομική ενίσχυση τους από παγκόσμιους οργανισμούς, καθώς επίσης και από την τουριστική άνθηση.

Όπως γίνεται αντιληπτό, στα θέματα και στα προβλήματα άνθησης στα νησιά η κατάσταση δυσχεραίνεται. Για να εξαλειφθούν οι δυσκολίες που επιφέρουν τα μελανά σημεία της νησιωτικότητας, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν η ικανότητα επιβίωσης αυτών και όχι η οικονομική τους άνθηση (Κοκκώσης, 1994α).

Μια καλή πρόταση επίλυσης των προβλημάτων και προκειμένου να αυξηθεί η παραγωγικότητα στα νησιά, είναι οι τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ). Οι συγκεκριμένες μέθοδοι συνιστούν μια σημαντική και σπουδαία πηγή οικονομικής και κοινωνικής δύναμης. Με την αύξηση τάσεων χρήσης της πληροφορικής, είναι πιθανόν να επιτευχθούν ουσιαστικές μεταβολές στον τόπο, στο χρόνο και στη χρονική συνέχεια των ποικίλων κοινωνικών ή και οικονομικών

ενεργειών και πιο συγκεκριμένα αυτών που συμπεριλαμβάνουν τη διακίνηση των πληροφοριών.

Η χρησιμοποίηση και η εφαρμογή αυτών των νέων τεχνολογιών, οδηγεί στην αντιμετώπιση διαφόρων προβλημάτων με ταχείς ρυθμούς. Ειδικότερα, στα απόμερα νησιά, αυτές οι τεχνολογίες είναι πιο σημαντικές γιατί βοηθούν στην εξάλειψη της απόστασης και ως εκ τούτου μειώνουν τα γεωγραφικά όρια. Επενδύοντας σε αυτές τις τεχνολογίες, επιτυγχάνονται με θετικά αποτελέσματα διάφορες λειτουργίες, όπως είναι η τηλεϊατρική, το ηλεκτρονικό εμπόριο, χωρίς φυσικά να υστερούνται προσοχής, άλλοι κλάδοι όπως είναι, η παιδεία και ο τουρισμός (Κιτρίνου & Νικητάκος, 2009).

Οι νέες τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών, συμβάλλουν ενεργά και αποτελεσματικά στην οικονομική άνθηση των νησιών και αυτό οφείλεται κυρίως στα παρακάτω:

- Η παραγωγικότητα στον τομέα των ΤΠΕ, οδηγεί στην αύξηση της συνολικής παραγωγικότητας. Πιο συγκεκριμένα, εμφανές είναι το φαινόμενο στις περισσότερες αναπτυγμένες οικονομίες, και ειδικά όσον αφορά στον κλάδο των υπηρεσιών.
- Με την τεχνολογική πρόοδο, σχετικά με το παραγωγικό κομμάτι ΤΠΕ προϊόντων και υπηρεσιών, υπάρχει ως αντίκτυπο η καλή απόδοση του κεφαλαίου και της εργασίας.
- Με τις επενδύσεις σε ΤΠΕ εφαρμογές, σηματοδοτείται αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας.

Προκύπτει πως στη σημερινή εποχή, έχουν σημειωθεί αρκετά σημαντικές αλλαγές που ασκούν επιρροή στις δυνατότητες άνθησης των νησιών. Πιο συγκεκριμένα, οι τεχνολογικές εξελίξεις και αλλαγές προσδίδουν μια νέα μορφή στην οργάνωση του χώρου και των παραγωγικών δραστηριοτήτων και δίνουν τη ευκαιρία, να επανεκτιμηθούν αρχές (οι οικονομίες κλίμακας και συγκέντρωσης). Οι αλλαγές αυτές, συμβάλλουν στο να καταφέρουν να επιλύσουν τις δυσκολίες που προέρχονται από την απόσταση τους από την ηπειρωτική χώρα και από το όχι και τόσο μεγάλο μέγεθος τους.

Η εφαρμογή, λοιπόν, των νέων τεχνολογιών στον τομέα των επικοινωνιών και της πληροφόρησης, δεν προϋποθέτει τη φυσική παρουσία στο χώρο των δρώμενων, παρέχοντας τη δυνατότητα στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, να συμπεριλάβουν γρήγορα τις νέες τεχνολογίες και τα μηνύματα της αγοράς. Επιπλέον, η ανάπτυξη

νέων μορφών ενέργειας και οι αλλαγές που υπέστη ο κλάδος των διακινήσεων, συντελούν στο να βγάζουν από την απομόνωση τα νησιά και να εξαλείψουν τα δυσκολίες που προκύπτουν (Σπιλάνης,1993).

Οι υπηρεσίες στο σχηματισμό του εθνικού πλούτου, έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο, καθώς αποδεσμεύουν τα νησιά από τους περιορισμούς, οι οποίοι οφείλονται στην περιορισμένη ύπαρξη φυσικών πόρων αλλά και η μικρή τοπική αγορά.

Τα σημερινά δεδομένα καταγράφουν μια έντονη επιθυμία προσπάθειας για να καλυφτούν οι ανθρώπινες και φυσικές ανάγκες, (διατήρηση της ποιότητας του περιβάλλοντος, η διάθεση προσέγγισης τοπικών πολιτισμών, η προτίμηση στα οικολογικά προϊόντα). Αυτό έχει ως συνέπεια να καθιστά τα νησιά ως περιοχές, που βρίσκονται στο επίκεντρο και έχουν ένα σημαντικό προβάδισμα.

Σε αυτό το σημείο, καλό είναι να επισημανθεί, η αυξανόμενη ζήτηση προερχόμενη από το εργατικό δυναμικό με υψηλό επίπεδο εξειδίκευσης και ανώτερες διοικητικές θέσεις, προκειμένου να εγκατασταθούν σε χώρους με υψηλή ποιότητα φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος. Συν τοις άλλοις, το μεγάλο μέγεθος των περιβαλλοντικών προβλημάτων σε όλα τα επίπεδα (παγκόσμιο, τοπικό), επιβάλλει την επανεξέταση του κυρίαρχου οικονομικού μοντέλου (Κοκκώσης, 1994α).

Επιπροσθέτως, πρέπει να συμπεριληφθεί στα προηγούμενα τόσο η επίδραση που έχει στον οικονομικό τομέα ο ελεύθερο χρόνος και οι δραστηριότητες που έχουν άμεση σχέση με αυτόν, όσο και η ενίσχυση του περιφερειακού και τοπικού επιπέδου, ως του ιδανικότερου επιπέδου λήψης αποφάσεων και επίλυσης προβλημάτων (Σπιλάνης,1996). Σημαντική επίσης παράμετρος είναι η υιοθέτηση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης δηλαδή, της μη μεταβαλλόμενης αναπτυξιακής πορείας, η οποία συντελεί στη διατήρηση των χαρακτηριστικών των νησιών σε βάθος χρόνου, προσελκύοντας ένα σταθερό πληθυσμό (Σπιλάνης,1993).

Συμπεραίνεται, λοιπόν, ότι το περιβάλλον μέσα στο οποίο εξελίσσονται τα νησιά, έχει μεταβληθεί σημαντικά και ως εκ τούτου δημιουργούνται σημαντικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξης τους και το ξεπέρασμα ορισμένων χαρακτηριστικών τους που μέχρι πρότινος, θεωρούνταν εμπόδια στην ανάπτυξη τους.

Πρέπει να επισημανθεί ότι, οι αναφερόμενες εξελίξεις εγκυμονούν κινδύνους για τα νησιά, εάν κατά τη διαδικασία ανάπτυξης τους πραγματοποιηθεί μια κατασπατάληση και ανεξέλεγκτη διάθεση των φυσικών πόρων. Αυτό είναι δυνατόν να συμβεί, από την διάθεση του τοπικού πληθυσμού να αυξήσει σε γρήγορο χρονικό

διάστημα τα έσοδα του (Κοκκώσης, 1994a). Οι κίνδυνοι αυτοί, θα εξωτερικευτούν στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, όπως έχει συμβεί ήδη, σε πολλές νησιωτικές περιοχές.

Για να είναι δυνατή επομένως, η εκμετάλλευση των νέων δυνατοτήτων που υπάρχουν σήμερα, χρειάζεται επιπλέον:

- ❖ σχεδιασμός της ανάπτυξης,
- ❖ αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού
- ❖ ορθολογική διαχείριση των πόρων
- ❖ δημιουργία κατάλληλων υποδομών και
- ❖ ορθολογική αξιοποίηση του συγκριτικού τους πλεονεκτήματος με το σκεπτικό ότι δεν είναι σταθερό αλλά μεταβάλλεται με την πάροδο του χρόνου.

Εν ολίγοις, απαιτείται μια ενδογενής ανάπτυξη που θα είναι αντάξια των απαιτήσεων και θα βρίσκεται σε πλήρη ισορροπία μεταξύ των συνιστωσών της, δηλώνοντας επιθυμία στη μικρή κλίμακα και φυσικά θα είναι άρτια ελεγχόμενη από τις τοπικές δυνάμεις, και γενικά προσαρμοσμένη στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των νησιωτικών περιοχών. Οι προσεγγίσεις της ενδογενούς άνησης επικεντρώνονται στην αξιοποίηση των τοπικών φυσικών, ανθρώπινων και χρηματικών πόρων και των δεξιοτήτων που υπάρχουν στην κάθε περιοχή (Σπιλάνης, 1993).

Καταλήγοντας, προκύπτει πως η αντιμετώπιση και η εύρεση λύσεων στα ζητήματα των νησιών, τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι ένα πολύ δύσκολο και απαιτητικό έργο, διότι τα ζητήματα του νησιωτικού χώρου και ιδίως τα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει, διαφοροποιούνται σημαντικά. Εντούτοις, τα θέματα που έχουν προκύψει, κυρίως από την έντονη ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας, αποτελούν ζητήματα υψίστης σημασίας και ανάλυσης και απαιτούν την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου χωροταξικού σχεδιασμού και συνεργασία σε όλα τα επίπεδα.

3.5 Τα νησιά στην Ελλάδα

Η χώρα της Ελλάδας διακρίνεται από το έντονο στοιχείο της νησιωτικότητας. Τα γνωρίσματα της νησιωτικότητας της Ελλάδας, είναι α) η έντονη διασπορά των νησιωτικών συμπλεγμάτων, β) η μέτρια απόδοση των μεγεθών και γ) τα πολλά μικρά

νησιά. Το 60% αυτών, δε ξεπερνάει το καθένα τα 100 τετρ. Χιλιόμετρα. Αυτός ο διαμοιρασμός ισορροπείται από τις μικρές αποστάσεις, οι οποίες δεν υπερβαίνουν τα 200 χιλιόμετρα από τις ηπειρωτικές χώρες.

Είναι γνωστό ότι, τα ελληνικά νησιά έχουν κοινές ιδιότητες αλλά συνάμα διαφέρουν και σε αρκετά σημεία, για παράδειγμα μεταξύ του Αιγαίου και του Ιονίου. Αυτές οι διαφορές σε συνάρτηση με τη μοναδικότητα του κάθε νησιού, προβάλλουν την ποικιλομορφία του. Τα προβλήματα σχετικά με την αναπτυξιακή δράση που καλούνται να αντιμετωπίσουν τα νησιά και τα οποία τα φέρνουν σε μειονεκτική θέση, προέρχονται από τη γεωγραφική θέση αυτών στα σύνορα της ευρωπαϊκής έκτασης (Αυγερινού – Κολώνια, 1996 & Κοκκώσης, 2000 α).

Όσον αφορά τον αριθμό των ελληνικών νησιών και με το πόσα από αυτά είναι κατοικήσιμα, υπάρχει μια έλλειψη σαφήνειας, εξαιτίας του τρόπου με τον οποίο η Eurostat ερμηνεύει και ορίζει την έννοια του «νησιού». Σύμφωνα λοιπόν, με την άποψη της Γενικής Διεύθυνσης Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Eurostat), ως νησί ορίζεται κάθε τμηματικό κομμάτι γης το οποίο βρέχεται περιμετρικά από υγρό στοιχείο και επίσης έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Μεγάλη έκταση, η οποία υπερβαίνει το ένα τετρ. Χιλιόμετρο.
- Να βρίσκεται σε απόσταση από την ξηρά το πολύ ένα χιλιόμετρο και να μην έχει σύνδεση με αυτήν.
- Οι μόνιμοι νησιωτικοί κάτοικοι να είναι πάνω των 50 ανθρώπων.
- Να μην περικλείει πρωτεύουσα κράτους (για παράδειγμα η Μάλτα και η Κύπρος δε θεωρούνται νησιά, αλλά νησιωτικά κράτη).
- Να έχει τη δυνατότητα να εξασφαλίζει κατοικία και οικονομικές ενασχολήσεις (Μισαηλίδης κ.α., 2002 • Σπιλάνης, 1996 • Σπιλάνης, 1993).

Η καταγραφή στοιχείων και δεδομένων από την Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία, σημείωσε ότι υπάρχουν 112 νησιά που κατοικούνται, τα οποία εξασφαλίζουν το 19,1 % του εδάφους, ενώ σε αυτά κατοικεί ένα ποσοστό της τάξεως του 13%. Από το σύνολο αυτών, τα 81 έχουν διοικητική αυτοτέλεια και είναι έδρα ενός το πολύ Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ). Με βάση αυτά τα δεδομένα, προκύπτει πως η Ελλάδα έχει το μεγαλύτερο βαθμό νησιωτικότητας στη Μεσόγειο, έχοντας τέσσερις νησιωτικές περιφέρειες, στο σύνολο των εικοσιτεσσέρων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι νησιωτικές ακτές καλύπτουν τα 2/3 των ελληνικών ακτών, συνολικού μήκους 15.021 Km, πρόκειται για μια τιμή μεγέθους η οποία κατατάσσει την Ελλάδα

στην πρώτη θέση, συγκριτικά με αυτές που συμμετέχουν στη διάταξη των ακτών της Μεσογείου (Αυγερινού – Κολώνια, 1996 • Μπεριάτος, 2001a • Σπιλάνης, 2003 • Κουρκουμέλης, 2005).

Κατά τα δεδομένα του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ), η Ελλάδα έχει στη διάθεση της έξι χιλιάδες νησιά, νησίδες, βραχονησίδες και διάσπαρτους βράχους στο Αιγαίο και στο Ιόνιο, εκ των οποίων τα 277, είναι αυτά που κατοικούνται. Το Αιγαίο περιλαμβάνει 3053 νησιά, από τα οποία τα 2800 είναι υπό την αιγίδα της ελληνικής επικράτειας, ενώ τα υπόλοιπα υπό της τουρκικής επικράτειας (Μισαηλίδης κ.α., 2002).

Τέλος, καταγεγραμμένα στοιχεία δίνει και παρουσιάζει η Υδατογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού της Ελλάδας. Σύμφωνα με την οποία, η χώρα της Ελλάδας έχει 9.835 νησαίες εκτάσεις καθώς και κάποια εδάφη λιμναία και ποτάμια που αγγίζουν τα 10.000 (Γιαγκάκης, 1995).

3.5.1 Η Ελληνική νησιωτική υποδομή

Η Ελλάδα γεωγραφικά αποτελεί το «κλειδί» σύνδεσης και επικοινωνίας των υδάτινων δρόμων, μεταξύ Ανατολής και Δύσης, εφ' όσον βρίσκεται ανάμεσα σε τρεις ηπείρους : Ευρώπη, Ασία και Αφρική. Η θέση που έχει γεωγραφικά τη χρίζει ως υδάτινη και νησιωτική χώρα. Έχει στη διάθεση της πολλά νησιά, όπου μεταξύ τους υπάρχουν αρκετές διαφορές, ως προς την έκταση, ως προς τον πληθυσμό, την οικονομική /κοινωνική τους υπόσταση, καθώς και ως προς τα φυσικά χαρακτηριστικά τους.

Η συνολική έκταση της Ελλάδας αντιστοιχεί σε 131.957 τετρ. Χιλιόμετρα και το μήκος των ακτών της είναι 16.000 km. Η παράκτια ζώνη της ηπειρωτικής και της νησιωτικής έκτασης είναι ισότιμες, αφού τα 7.700Km ισοδυναμούν με 3.053 νησιά. Οι νησιωτικές περιφέρειες της Ελλάδας είναι τα νησιά του Ιονίου, το Νότιο Αιγαίο και η Κρήτη. Τα νησιά του Ιονίου συνορεύουν με την Ελλάδα, ενώ οι υπόλοιπες τρεις αποτελούν εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Είναι γνωστό πως, η πλειοψηφία των νησιών είναι μοιρασμένη στο Αιγαίο Πέλαγος. Η Κρήτη μαζί με την Κορσική, τη Σαρδηνία, τη Σικελία, βρίσκονται στη λίστα με τα πολύ μεγάλα νησιά της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πολλά νησιά υπάρχουν στις ανατολικές εκτάσεις της ηπειρωτικής Ελλάδας, τα οποία υπάγονται σε νομούς της ηπειρωτικής χώρας.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά το Βόρειο τμήμα του Αιγαίου, αποτελείται από έντεκα νησιά, τα οποία υπάγονται διοικητικά σε τρεις νομούς: Χίου, Λέσβου, Σάμου. Το Νότιο τμήμα του Αιγαίου, αποτελείται από 49 νησιά των νομών Κεφαλληνίας, Λευκάδας, Κέρκυρας και Ζακύνθου. Στην Κρήτη υπάγονται 3 νησιά, στην Εύβοια 2 νησιά, ενώ τα παράκτια 48 νησιά ανήκουν διοικητικά στους νομούς : Πειραιά (Αίγινα, Πόρος, Σαλαμίνα, Σπέτσες, Ύδρα, Αγκίστρι, Κύθηρα, Αντικύθηρα), Καβάλας (Θάσος), Έβρου (Σαμοθράκη), Χαλκιδικής (Αμολιανή) και Μαγνησίας (Αλόνησος, Σκιάθος, Σκόπελος).

3.5.2 Κατηγοριοποίηση και κατάταξη των Ελληνικών νησιών

Τα πολλά νησιά σε συνδυασμό με την ποικιλία στο μέγεθος του πληθυσμού τους και την έκταση που καταλαμβάνουν, δυσκολεύει την υιοθέτηση μιας κλίμακας αναφορικά με την ταξινόμηση τους, η οποία να πληροί τις προϋποθέσεις και να περικλείει στο σύνολο της όχι μόνο τα ευρύτερα, αλλά και τα ειδικότερα κοινά τους χαρακτηριστικά.

Για αυτό το λόγο, επιστράτευσε τις γνώσεις του ειδικός και έμπειρος γεωγράφος, ο οποίος και πρότεινε μια ταξινόμηση, η οποία έχει ως κεντρικό γνώμονα και κριτήριο την ύπαρξη μιας ελάχιστης διοικητικής δομής, μιας τουλάχιστον δηλαδή μονάδας πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης, η οποία και απαιτεί μόνιμο πληθυσμό και μια ικανοποιητική έκταση (Kolodny, 1974). Είναι πιθανό, μια τέτοια μονάδα να διαθέτει αρκετές νησαίες εκτάσεις που υπάγονται όμως στο νησί όπου εδρεύει ο Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Μπεριάτος, 2001α).

Με την παραπάνω προσέγγιση, προκύπτουν οι παρακάτω τύποι νησιωτικών μονάδων:

- Μικρές νησιωτικές μονάδες , που αφορούν σε νησιά έκτασης 0-50 τετρ. χιλιομέτρων. Πρόκειται για αυτά που έχουν μονοκοινοτική δομή , με τα 36 από τα 81 να παρουσιάζουν διοικητική αυτοδύναμη (Πόρος, Αντικύθηρα, Γαύδος κλπ.).

- Μικρομεσαίες νησιωτικές μονάδες , που αφορούν σε νησιά έκτασης 50-250 τετρ. χιλιομέτρων. Είναι αυτά που έχουν πολυκοινοτική υπόσταση, με τα 29 από τα 81 ελληνικά νησιά που παρουσιάζουν διοικητική αυτοτέλεια(Τήνος, Σκόπελος κλπ.).
- Μεσαίες νησιωτικές μονάδες , που αφορούν σε νησιά έκτασης 250-500 τετρ. χιλιομέτρων. Είναι νησιά με σύνθετη διοικητική δομή (επίπεδο επαρχίας ή μικρού νομού), με τα 10 από τα 81 ελληνικά νησιά που παρουσιάζουν διοικητική αυτοτέλεια (Κύθηρα, Ικαρία, Σάμος κ.λ.π).
- Μεγάλες νησιωτικές μονάδες , που αφορούν σε νησιά έκτασης 500 και άνω τετρ. χιλιομέτρων. Έχουν πλήρη διοικητική και οικιστική δομή , με τα 6 από τα 81 νησιά να παρουσιάζουν διοικητική αυτοδύναμη (Εύβοια, Χίος, Κέρκυρα κ.λ.π), ιδιαίτερη περίπτωση αποτελεί η Κρήτη, που είναι η μόνη σε επίπεδο περιφέρειας.

Μια άλλη κατηγοριοποίηση, αφορά τις αναπτυξιακές προοπτικές των νησιών και συγκεκριμένα αυτών του Αιγαίου τμήματος, που ήρθε στην επιφάνεια από μια έρευνα που έλαβα χώρα το 1996 από το Κ.Ε.Π.Ε. Σύμφωνα με αυτήν την ταξινόμηση προκύπτουν (Αυγερινού – Κολώνια, 1996):

- Μεγάλα νησιά σε προηγούμενη φάση ανάπτυξης (Ρόδος, Κως),
- Μεγάλα νησιά με χαμηλά ποσοστά άνθησης (Λέσβος, Χίος)
- Μικρότερα νησιά με υψηλούς δείκτες άνθησης (Μύκονος, Σαντορίνη),
- Μικρότερα νησιά με χαμηλό ακόμη βαθμό ανάπτυξης, αλλά με σχετικά γρήγορους ρυθμούς (Κουφονήσια, Σύμη, Αντίπαρος),
- Μικρά και μεσαίου μεγέθους νησιά με μειωμένες τιμές άνθησης, αλλά με σχετικά χαμηλούς ρυθμούς (Κύθνος, Τζια, Νάξος),
- Νησιά με όχι και μεγάλο μέγεθος που είναι σε μια φθίνουσα κατάσταση (Αγ. Ευστράτιος, Σχοινούσα, Κάσος).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ

Σε αυτό το κεφάλαιο, θα αναλυθεί η σημασία των μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές. Πιο συγκεκριμένα, θα γνωστοποιηθεί η διαδικασία της διακίνησης στα νησιά της Ελλάδας, σε Αιγαίο και Ιόνιο. Έπειτα, θα ακολουθήσει μια προσέγγιση στην ανάλυση της αγοράς μεταφορών στα Ελληνικά νησιά και τέλος, θα αποδοθεί η αξία των υδάτινων διακινήσεων και το πόσο σημαντικός είναι ο ανεφοδιασμός των νησιών.

4.1 Ο ρόλος και η σημασία των μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές

Είναι γεγονός ότι οι διακινήσεις στα νησιά, πραγματοποιούνται με δυο διαφορετικούς τρόπους. Αρχικά, μπορούν να γίνουν μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών που λειτουργούν ως συνδετικοί κρίκοι, μεταξύ των ηπειρωτικών λιμανιών και των λιμανιών των νησιών. Ο δεύτερος τρόπος, εσωκλείει το δίκτυο εναέριων μετακινήσεων που έχει τον έλεγχο για τη διακίνηση οχημάτων, πελατών/επιβατών και φορτίων, προσώπων αλλά και προϊόντων.

Είναι φυσικό πως για τα νησιά, ένα οργανωμένο και αποδοτικό σύστημα διακινήσεων αποτελεί μια σπουδαία λειτουργία. Άλλωστε, είναι εφικτό μέσω αυτού, να μειωθεί η απόσταση που έχουν από την ηπειρωτική χώρα. Ο ρόλος των διακινήσεων στα Ελληνικά νησιά είναι άξιος αναφοράς και για αυτό αναλύεται ακολούθως.

Τα Ελληνικά νησιά, δέχονται ερεθίσματα και επιρροές από τις συνθήκες και κατ'έκταση από το πως αυτές συσχετίζονται με την ηπειρωτική/χερσαία χώρα. Αξιοσημείωτοι παράγοντες και σπουδαία συμβολή έχουν ο τομέας της ακτοπλοΐας και οι εναέριες μεταφορές. Σχετικά με την ακτοπλοΐα, καθιστά έναν χρήσιμο τομέα στη συγκράτηση της Ελλάδας, από διάφορες όψεις. Πιο συγκεκριμένα, από γεωγραφικής άποψης, αποτελεί το «κλεδί» που συνδέει τη χερσαία ξηρά με τα νησιά, καθιστώντας υπαρκτές τις υδάτινες λεωφόρους. Από οικονομικής/κοινωνικής άποψης, η ακτοπλοΐα, συμβάλλει στα επίπεδα οικονομικής άνθησης, ασκώντας επίδραση στην εξελικτική πορεία του τουρισμού, στην πληθυσμιακή κάλυψη, καθώς και στην ποιότητα ζωής στα νησιά. Λόγω της σημαντικότητας και της δύναμης που έχει η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα, κρίνεται αναγκαία η εμφάνιση μια συχνής ακτοπλοϊκής συνάφειας, ανάμεσα στο σύνολο των νησιών και στην ηπειρωτική χώρα.

Φυσικά, εκτός της συχνότητας απαραίτητη προϋπόθεση είναι και η ποιότητα των προσφερόμενων ακτοπλοϊκών λειτουργιών.

Η σημασία και ο ρόλος των διακινήσεων στα Ελληνικά νησιά, είναι ένα φλέγον ζήτημα που κεντρίζει το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό την οδηγεί στο να υποδείξει ορισμένες στρατηγικές που θα ωφελήσουν στην καλυτέρευση των υδάτινων διακινήσεων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή από τη μεριά της, έχει καθορίσει ένα δραστικό πρόγραμμα για τη χρονική περίοδο 2007-2013. Το πρόγραμμα αυτό, έχει σχέση με τις εταιρίες που λειτουργούν με την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τα κράτη/μέλη και όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τα βασικότερα σημεία στα οποία επικεντρώνεται το δραστικό πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις υδάτινες διακινήσεις που σχετίζονται με τις διακινήσεις στα νησιά, αναφέρονται ως εξής (Χλωμούδης κ.α., 2007):

- ⊗ Η θεμελίωση μιας λειτουργικής υποδομής για την εσωτερική ναυσιπλοΐα
- ⊗ Ο σχηματισμός καλών και ευνοϊκών συνθηκών για τη ναυσιπλοΐα και για τη συγκέντρωση νέων αγορών.
- ⊗ Η ενίσχυση του εκσυγχρονισμού του στόλου και της καινοτόμου δράσης.
- ⊗ Η άνθηση των επενδύσεων στο εν δυνάμει προσωπικό.
- ⊗ Η προσέγγιση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ως εξασφαλισμένου δυναμικού επιχειρηματικού εταίρου.

Σχετικά με τα ελληνικά λιμάνια και πιο συγκεκριμένα για αυτά των ελληνικών νησιών, είναι δυνατόν να παρουσιάσουν σπουδαία βήματα καλυτέρευσης στις τεχνικές τους ιδιότητες και να εκμεταλλευτούν στο έπακρο τις μεθόδους της σύγχρονης τεχνολογίας. Η κατασκευή των λιμενικών εγκαταστάσεων, συνήθως παρουσιάζει ελλείψεις ως προς την κάλυψη από άσχημες καιρικές συνθήκες, καθώς επίσης σημειώνεται και ανεπάρκεια στους χώρους ξηράς και προκύπτουν δυσκολίες στην ταυτόχρονη εξυπηρέτηση τόσο των επιβατικών όσο και των εμπορευματικών λειτουργιών (Χλωμούδης κ.α., 2007).

4.2 Θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων

4.2.1 Θαλάσσιος εξοπλισμός: Πλοία

Προκειμένου να καταστεί εφικτή η θαλάσσια μεταφορά, εξυπακούεται πως χρειάζεται το μέσο μεταφοράς διακίνησης, το οποίο στην προκειμένη περίπτωση είναι το πλοίο. Πρόκειται για μια οικονομική και κινητή οντότητα και η αξία του βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα. Ταυτοχρόνως, είναι το μέσο το οποίο εξυπηρετεί το υδάτινο εμπόριο και προσφέρει ταξίδια ξεκούρασης και αναψυχής. Με αυτόν τον τρόπο συμβάλλει στην άνθηση της ελληνικής οικονομίας και προσφέρει θέσεις εργασίας στο ανθρώπινο δυναμικό.

Κατά την περίοδο της αρχαιότητας, τα εμπορικά πλοία είχαν διπλό σύστημα κίνησης: το πανί και τα κουπιά. Το πλήρωμα του απαρτιζόταν από κωπηλάτες, οι οποίοι κυρίως ήταν δούλοι, από τους ναύτες οι οποίοι ρύθμιζαν τα πανιά και φυσικά από τον κυβερνήτη του πλοίου (Γκιζιάκης κ.α., 2006).

Στη σημερινή εποχή, η μεγαλύτερη ποικιλομορφία στον υδάτινο εξοπλισμό διακατέχεται από τα πλοία διακίνησης ξηρού φορτίου εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο μια ασφαλή και αποτελεσματική διακίνηση εμπορεύματος. Επιπροσθέτως, το να υπάρχει ένας εξελιγμένος εξοπλισμός από τη μεριά των ιδιοκτητών των πλοίων, αποτελεί έναυσμα για την παγκόσμια οικονομική άνθηση.

Ο εκσυγχρονισμός των πλοίων προέκυψε από την αύξηση του μεγέθους του συνόλου των διακινούμενων φορτίων, καθώς τα πλοία που είναι αρμόδια για τη διακίνηση χύδην ξηρού φορτίου έχουν διπλασιαστεί σε σχέση με τις παρελθοντικές εποχές. Το γεγονός που σημάδεψε αυτήν την κατάσταση, είναι τα ποσοστά αριθμών που συγκεντρώνει η Ελληνόκτητη Ναυτιλία, η οποία τη χρονιά του 2007, ήταν η πρώτη ναυτιλιακή υπεροχή ανά τον κόσμο. Διατηρούσε στόλο 3.480 πλοίων όλων των κατηγοριών με χωρητικότητα 98.195.100 χιλιάδες τόνους, οι οποίοι αντιστοιχούν στο 15,5%, της διεθνούς ναυτιλιακής χωρητικότητας. Η παρακάτω εικόνα, απεικονίζει την εξέλιξη που σημείωσε ο εμπορικός στόλος από τη χρονιά του 1995 έως τη χρονιά του 2001 (Εικόνα, 4.1).



Εικόνα 4.1: Εξέλιξη του Ελληνικού εμπορικού στόλου το 1995-2001 σε χιλ. τόνους συνολικής χωρητικότητας

Στα πλοία πολλαπλών χρήσεων δίνεται μεγάλη οικονομική βαρύτητα. Τα συγκεκριμένα πλοία, παίζουν διπλό ρόλο: από τη μια μεριά για μεταφορά χύδην φορτίου και από την άλλη για διακίνηση συσκευασμένου φορτίου. Ο τύπος αυτών των πλοίων μπορεί να είναι μονού ή διπλού καταστρώματος, με συγκεκριμένη κάλυψη χειρισμού του φορτίου (ράμπες για τα τροχοφόρα, κατάλληλος εφοδιασμός φορτοεκφόρτωσης, κ.λπ.).

Σε μια άλλη διαφορετική ομάδα πλοίων ανήκουν τα δεξαμενόπλοια. Είναι με τέτοιο τρόπο κατασκευασμένα, ούτως ώστε να μπορούν να διακινούν χύδην υγρών φορτίων (πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου, χημικές ουσίες, κρασί, φυτικά έλαια, κ.ά.). Το βασικό τους μειονέκτημα, έγκειται στο ότι υπάρχει υψηλό κόστος για τον καθαρισμό των δεξαμενών από την εναλλαγή μεταφοράς φορτίου. Η χωρητικότητα του καθενός, παίζει καθοριστικό ρόλο για την ποικιλία αυτών των πλοίων. Οι τόννοι της χωρητικότητας αγγίζουν τους 10.000 και φτάνουν στους 550.000 (Γιαννόπουλος, 1998).

Σχετικά με τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών, ανήκουν στην κατηγορία μεταφοράς ξηρών ή υγρών φορτίων με βάση τις επιλογές και τις επιθυμίες των ιδιοκτητών. Αυτά με τη σειρά τους διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες, εκ των οποίων οι δύο παρουσιάζουν διαφορές μόνο στο μέγεθος, δηλαδή, και τα δύο διαθέτουν αμπάρια τα οποία μπορούν να μετακινούν χύδην ξηρό φορτίο, ενώ τα ίδια αμπάρια είναι εξοπλισμένα με αντλίες για να διακινούν και αργό πετρέλαιο ως ένα εναλλακτικό φορτίο. Η τρίτη και τελευταία μορφή πλοίων έχει φτιαχτεί με δύο

πλευρικές δεξαμενές για να διακινεί πετρέλαιο και με ένα κεντρικό αμπάρι για τη διακίνηση σιδηρομεταλλεύματος (Γκολογκίνα, 2003).

Στη σημερινή εποχή, βαρύνουσα σημασία δίνεται στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, είναι αυτή που πραγματώνεται με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα συγκεκριμένα πλοία κατηγοριοποιούνται ως εξής:

Τα fully cellular container ships. Είναι πλοία που χρησιμοποιούνται για αποκλειστική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία και φορτώνονται χάριν στη βοήθεια κάθετων οδηγών μέσα στα αμπάρια. Αποστολή αυτών των οδηγών, είναι να σχηματίσουν περιορισμένους χώρους, για να τοποθετούνται με απόλυτη ακρίβεια τα εμπορευματοκιβώτια μέσα στο αμπάρι. Επίσης, τα εμπορευματοκιβώτια, μπορούν να φορτώνονται και πάνω στο κατάστρωμα

Τα cellular ships with Ro/Ro capability. Πρόκειται για πλοία που ειδικεύονται στη διακίνηση τροχοφόρων φορτίων αλλά και εμπορευματοκιβωτίων. Η χωρητικότητα αυτών είναι έτσι υλοποιημένη για να μετακινεί φορτία με μεγάλο όγκος και βάρος.

Τα multi-purpose container ships. Είναι αυτά που διακινούν χύδην ή τροχοφόρα κατά την επιστροφή του πλοίου.

Η ναυπήγηση πλοίων ψυγείων, διακινεί αγαθά υψίστης ευαισθησίας (κρέας, ψάρια, φρούτα λαχανικά). Σε αυτήν την κατηγορία, βαρύνουσα σημασία δίνεται στην αποτελεσματική διαχείριση τους (τα προγραμματισμένα δρομολόγια και η ρύθμιση στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις).

Συνηθισμένη κατηγορία πλοίων, είναι αυτή που διακινεί αυτοκίνητα. Στα πλοία αυτά και ειδικότερα στην πρύμη ή ακόμα και σε μία από τις δύο πλευρές του πλοίου, έχουν μπει θύρες για την είσοδο-έξοδο οχημάτων, λεωφορεία, φορτηγά, νταλίκες και πράκτορες που βοηθούν κυρίως νησιώτικες περιοχές (Γιαννόπουλος, 1998).

Όσον αφορά τα πλοία μικρού τύπου, ειδικεύονται στο εμπόριο κοντινών αποστάσεων μέσω της θάλασσας, εξαιτίας του μεγέθους τους και της άμυνας τους κατά των έντονων καιρικών συνθηκών. Τέλος στη ναυπήγηση αυτού του είδους πλοίων τα τελευταία χρόνια παρατηρείται έντονο το πνεύμα της ανταγωνιστικότητας.

Μία κατηγορία πλοίων, η οποία δε χρησιμοποιείται και πολύ, έχει κατασκευαστεί για να παρέχει τις υπηρεσίες του σε ιδιαίτερες περιπτώσεις διακίνησης. Τα πλοία που ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία, ονομάζονται πλοία διακίνησης πολύ βαρέων φορτίων, όπου οι φορτηγίδες και οι πλωτές πλατφόρμες,

αλλά και τα ημί-καταδύμενα πλοία, το κάθε ένα από τα οποία έχει δικό του εφοδιασμό φορτοεκφόρτωσης.

Τέλος, υπάρχουν τα *πλοία γραμμών* που χρησιμοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο. Ιδιαίτερο γνώρισμα αυτών των πλοίων, είναι η μεταφορά μέσα σε συγκεκριμένα λιμάνια και με ακριβές χρονικά προγραμματισμένα δρομολόγια. Υπάρχει όμως και μια οικονομικό αδυναμία, η οποία οφείλεται στο ενδεχόμενο να πλεύσουν αυτά τα πλοία, χωρίς όμως να είναι πλήρως φορτωμένα.

4.2.2 Στάδια της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων

Σύμφωνα με τις απόψεις ειδικών, η διακίνηση εμπορευμάτων ανεξαρτήτως της κατηγορίας που ανήκουν, οφείλει να βασίζεται σε μια ακολουθία βημάτων, προκειμένου η συγκεκριμένη διακίνηση να γίνεται μεθοδικά και αποτελεσματικά (Γκιζιάκης κ.α., 2006).

Παρακάτω, καταγράφονται αυτά τα βήματα προκειμένου να γίνει κατανοητός ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η διακίνηση με το πλοίο, το οποίο ως γνωστών είναι το πιο σημαντικό μέσο διακίνησης αγαθών, σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα βήματα λοιπόν, που πρέπει να ακολουθηθούν, αναφέρονται με σειρά, ως εξής:

- 1) Κατά τη μίσθωση του πλοίου, ο ιδιοκτήτης έχει την υποχρέωση να προσφέρει σύνολο αξιόπιστων πληροφοριών σχετιζόμενων με το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς. Οι προσφερόμενες αυτές πληροφορίες, παίζουν σημαντικό ρόλο για την πραγμάτωση ολοκλήρωσης του «κλεισίματος» της σύμβασης/συμφωνίας.
- 2) Αφού ολοκληρωθεί η λεγόμενη «σύναψη συμφωνίας» ανάμεσα στα δυο μέλη: ναυλωτή-μισθωτή και πλοιοκτήτη, για τη διακίνηση των εμπορευμάτων μέσω του πλοίου από λιμάνι σε λιμάνι, ο ιδιοκτήτης αυτού υποχρεούται να μεριμνήσει για την ιδανικότητα του πλοίου περάτωσης αυτής της λειτουργίας.
- 3) Έπεται, η υποχρέωση που έχει το πλοίο να οδεύσει προς τη λιμενική εγκατάσταση της φόρτωσης ή να καταλήξει στο λιμάνι φόρτωσης σε μια συγκεκριμένη ημερομηνία και φυσικά χωρίς να υπάρχουν καθυστερήσεις μη δικαιολογημένες.
- 4) Αφού έχει επέλθει η συμφωνία, το πλοίο οφείλει να πλησιάσει μια καθορισμένη προβλήτα της λιμενικής υποδομής, εκτός αν έγκειται κάποιο πρόβλημα που καθιστά το πλοίο υποχρεωμένο να πλησιάσει μία θέση εντός της περιοχής των

φυσικών και εμπορικών πλαισίων του λιμανιού. Όταν υπάρχουν καθυστερήσεις επιβάλλονται ποινικές ρήτρες εξαρτώμενες από την αιτία που προκάλεσε την καθυστέρηση.

5) Εν συνεχεία, το πλοίο θα πρέπει να βρίσκεται σε πλήρη ετοιμότητα (φυσική και νομική), ούτως ώστε να ξεκινήσουν οι διαδικασίες φόρτωσης.

6) Με το πέρας των παραπάνω βημάτων, η διαδικασία της φόρτωσης δύναται να ξεκινήσει με τη χρήση του αντίστοιχου εξοπλισμού. Αυτή η διαδικασία, μπορεί να τελεστεί από κοινού από τον αποστολέα ή από το μισθωτή, ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη φόρτωση/εκφόρτωση, το στοίβασμα και τη σωστή διαχείριση του φορτίου. Η φόρτωση και το στοίβασμα είναι διαδικασίες, οι οποίες πρέπει να γίνουν με προσοχή ώστε το φορτίο να μεταφερθεί με ασφάλεια και το πλοίο να μη χάσει τη σταθερότητα του.

7) Μετά την ολοκλήρωση των λειτουργιών φόρτωσης, ο πλοιοκτήτης οφείλει να συνεχίσει την εκτέλεση του συμφωνητικού. Αυτό συνεπάγεται με την εκτέλεση του ταξιδιού χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις και τυχόν λοξοδρομήσεις από τη συνηθισμένη πορεία.

8) Όταν το πλοίο φτάσει στον τελικό προορισμό του με το διακινούμενο φορτίο και εισέρθει στη συμφωνημένη τοποθεσία εκφόρτωσης στο σωστό χρόνο, τότε το πλοίο καλείται να πλησιάσει τη συγκεκριμένη προβλήτα για να πραγματοποιήσει την εκφόρτωση του εν λόγω φορτίου.

9) Όπως συμβαίνει στη διαδικασία φόρτωσης, το ίδιο γίνεται και στη διαδικασία της εκφόρτωσης, όπου το πλοίο θα πρέπει να βρίσκεται σε ετοιμότητα (φυσική και νομική), για να καταστούν δυνατές οι διαδικασίες εκφόρτωσης.

10) Κατά τη λειτουργία της εκφόρτωσης, η οποία λειτουργεί αντιστρόφως με τη φόρτωση, ο ιδιοκτήτης του πλοίου έχει υπό την επίβλεψη του την πραγματοποίηση μιας σωστής και ασφαλούς εκφόρτωσης και το στοίβασμα του φορτίου από το πλοίο στην προεκβολή ξηράς. Η ίδια διαδικασία ακολουθείται από περισσότερα από ένα λιμάνια, εάν δεν προβλέπεται κάτι αντίθετο από τον όρο της σύμβασης.

11) Τέλος, κατά το εθιμικό δίκαιο, ισχύει πως, ο ιδιοκτήτης του πλοίου έχει υποχρέωση να επιστρέψει το φορτίο στον παραλήπτη του, στο λιμάνι προορισμού στην ίδια καλή κατάσταση, όπως το είχε παραλάβει. Η διαδικασία παράδοσης του φορτίου, τελειώνει όταν ολόκληρο το φορτίο είναι διαθέσιμο στον παραλήπτη.

12) Σε περίπτωση που ο δικαιούχος του φορτίου δεν παραστεί με το αντίτυπο της φορτωτικής για την παραλαβή του, τότε ο ιδιοκτήτης του πλοίου, θα πρέπει να

περιμένει κάποιο χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο ο παραλήπτης οφείλει να παραλάβει το φορτίο και στη συνέχεια να αποθηκεύσει το φορτίο σε ένα μόνιμο αποθηκευτικό χώρο.

13) Τα έξοδα που επιβαρύνουν τη μεταφορά του φορτίου είναι λειτουργικά (π.χ. μισθοί), έξοδα ταξιδιού (π.χ. καύσιμα), έξοδα κεφαλαίου (π.χ. δάνεια) και τα έξοδα χειρισμού του φορτίου (π.χ. φορτοεκφόρτωσης). Στα έξοδα συγκαταλέγονται και αυτά που καλείται να ξεπληρώσει και ο ναυλωτής, δηλαδή, ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να πληρώσει στο μεταφορέα ένα χρηματικό ποσό, για την ασφαλή μεταφορά και παράδοση του φορτίου σε εμπορεύσιμη κατάσταση στο συμφωνημένο λιμάνι προορισμού.

4.2.3 Χρονική περίοδος φορτοεκφόρτωσης με την αντίστοιχη μεταφερόμενη ποσότητα

Κατά την άποψη ειδικού - συγγραφέα που ειδικεύεται στις θαλάσσιες μεταφορές, ισχύει ότι κατά τη διάρκεια μίσθωσης ενός πλοίου για ένα ταξίδι, ο μισθωτής/ναυλωτής διαβεβαιώνει την ολοκλήρωση της φορτοεκφόρτωσης μέσα στα χρονικά περιθώρια που ορίζει το αρμόδιο συμφωνητικό. Στην περίπτωση όμως, που δε καθορίζονται τα χρονικά όρια, το χρονικό διάστημα μετριέται, εκτιμώντας τα μέσα, τον εξοπλισμό και τις υποδομές χειρισμού του φορτίου που έχει ένα λιμάνι και ένα πλοίο.

Είναι φυσικό, πως ο χρόνος της ναύλωσης, ο οποίος καθορίζεται σε μέρες, μήνες, έτη, ή ακόμη και σε μια αλληλεξάρτηση αυτών, πολλές φορές δε μπορεί να ανταπεξέλθει στα όρια που έχουν θεσπιστεί. Αυτή η ανακρίβεια, οφείλεται στο ότι το πλοίο στο λιμάνι μπορεί να φτάσει είτε πιο νωρίς είτε πιο καθυστερημένα από τα χρονικά περιθώρια λήξης της μίσθωσης. Αφορμή της κατάστασης αυτής, είναι η εμφάνιση ακραίων και δύσκολων καιρικών συνθηκών που καθιστούν δύσκολο τον απόπλου του πλοίου.

Η ποσότητα του φορτίου που θα διακινηθεί με οποιαδήποτε κατηγορίας πλοίο, το οποίο θα πρέπει να τηρεί όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για το συγκεκριμένο φορτίο, συνδέεται με τη συνολική ποσότητα του φορτίου καθώς και με τον αριθμό των προγραμματισμένων ταξιδιών.

Προκύπτει λοιπόν πως, κατά τη διάρκεια της μίσθωσης του ταξιδιού, ο ναύλος του διακινούμενου φορτίου μετριέται ανάλογα με το βάρος του ή με τον όγκο του. Παρόλα αυτά, η πληρωμή του ναύλου δύναται να γίνει ανά μονάδα διακινούμενου φορτίου ή εφάπαξ, όπου καθίσταται πληρωτέος στην τοποθεσία προορισμού κατά την παραχώρηση του φορτίου στους παραλήπτες. Όπως ήδη έχει αναφερθεί, σε περιπτώσεις δύσκολων συγκυριών / προβλημάτων κατά τη διαδικασία της πληρωμής ή όσον αφορά την ποσότητα φόρτωσης στο πλοίο, επιβάλλονται ρήτρες, όπως ορίζονται στο συμφωνητικό.

Όταν πραγματώνεται διακίνηση με εμπορευματοκιβώτιο, η ποσότητα του αντίστοιχου φορτίου, μπορεί να παρουσιάζει διαφορές σε όλες τις χώρες. Στην περίπτωση της Ελλάδας, το όριο για τη διακίνηση εμπορεύματος αντιστοιχεί στους τριάντα οχτώ τόνους. Όμως, σε άλλες χώρες παρουσιάζονται πιο αυστηροί νόμοι και πιο ακριβές ρήτρες σχετικά με το διακινούμενο βάρος (Μαλέρπμας, 2000).

Στην ακόλουθη εικόνα, απεικονίζεται η διαδικασία με την οποία λαμβάνεται ο απαραίτητος εξοπλισμός για τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης (Εικόνα, 4.2).



Εικόνα 4.2: Προμήθεια μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων.

4.3 Κάλυψη μεταφορών στα νησιά της Ελλάδας : νησιά Αιγαίου και νησιά Ιονίου

Αιγαίο Πέλαγος

Το Αιγαίο πέλαγος, ως μια θαλάσσια δίοδος έπαιξε σημαντικό ρόλο και βοήθησε στην ανταλλαγή ιδεών και προϊόντων, καθώς επίσης ενίσχυσε την άνθηση τόσο του ελληνικού όσο και του μεσογειακού πολιτισμού.

Το Αιγαίο πέλαγος συνεχίζει να διατηρεί ένα σύνολο ζωντανών οργανισμών, αν και πρόκειται για μια θάλασσα oligotroφική, έχει υψηλά επίπεδα βιοποικιλότητας υδάτινων οργανισμών. Στη σημερινή εποχή όπου η πλειοψηφία των θαλασσών υποβιβάζεται, η θάλασσα του αιγαίου πελάγους προστατεύει πληθυσμούς από σπάνια και προστατευόμενα είδη.

Ως Αιγαίο πέλαγος, ορίζεται η θαλάσσια έκταση της ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου, μεταξύ της Ελλάδας και της Μ.Ασίας, μερικές φορές καλείται και ως Αρχιπέλαγος (Εικόνες, 4.3 , 4.4 και 4.5). Η έκταση του είναι 240.000km² (Aegean Sea Workshop, 2002), Ο όγκος του αντιστοιχεί σε 7.4 10¹³ m³ (Hopkins, 1978), το βάθος του αγγίζει τα 2.249 m, μεταξύ της Κρήτης και των Κυκλάδων. Στο βόρειο και δυτικό τμήμα περικλείεται από την ηπειρωτική χώρα της Ελλάδας, στο ανατολικό τμήμα από τα παράλια της Μ.Ασίας και στο νότο από τα νησιά της Κρητικής έκτασης. Συνδέεται με τη θάλασσα του Μαρμαρά και τη Μαύρη θάλασσα από τα στενά των Δαρδανελίων.

Αποτελεί μια θαλάσσια και εναέρια δίοδο από τη Μεσόγειο και την Ευρώπη προς τα Δαρδανέλια αλλά και τις Τουρκικές λιμενικές εγκαταστάσεις της Ανατολής. Αποτελεί επίσης το συνδετικό κρίκο μεταφορών μεταξύ Ευρώπης και Ασίας.

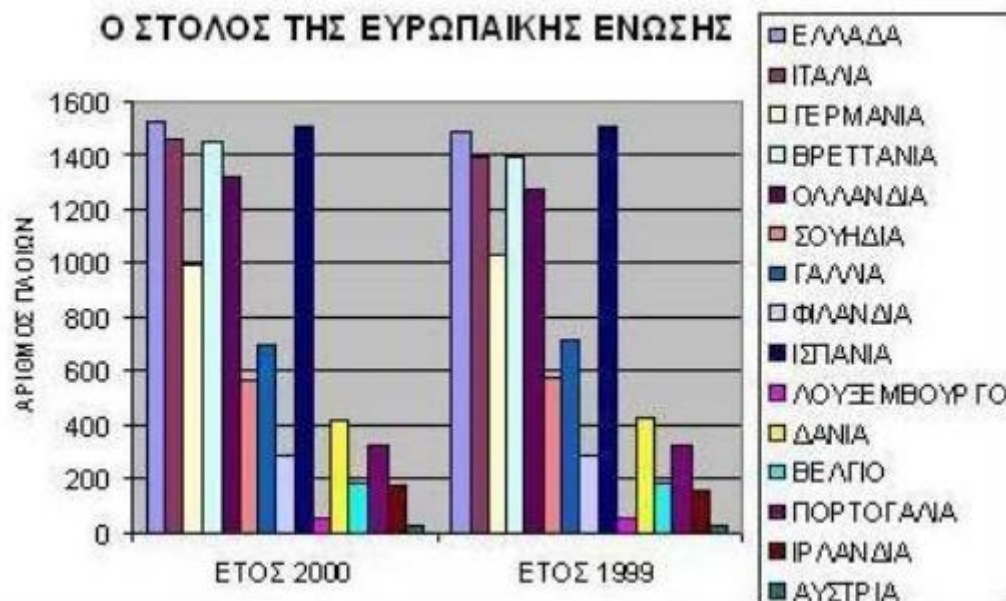


Εικόνα 4.3: Χάρτης της Μεσογείου



Εικόνα 4.4 : Δορυφορική εικόνα Αιγαίου πελάγους

Η υπό Ελληνική σημαία ναυτιλία, κατέχει εδώ και πολλά χρόνια υψηλή θέση στην κατάταξη των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων παγκοσμίως, κρατώντας το 5% της παγκόσμιας χωρητικότητας (<http://www.yen.gr>). Ο υπό ελληνική σημαία στόλος κατά την Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει τα πρωτεία με ποσοστό που αντιστοιχεί στο 28%, (Εικόνα, 4.6), ενώ ο υπό Ελληνική πλοιοκτησία στόλος αντιστοιχεί στο 51,5%.



Εικόνα 4.5: Αριθμός των πλοίων από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πέραν της τοπικής ναυσιπλοΐας, το Αιγαίο πέλαγος έχει την ευθύνη και για τη συχνή διάβαση πετρελαιοφόρων και άλλων πλοίων, που εισέρχονται και εξέρχονται από τα Δαρδανέλλια και τα στενά των Κυθήρων και της Καρπάθου. Η κίνηση των πετρελαιοφόρων πλοίων στις ελληνικές εκτάσεις παρουσιάζουν ήδη αυξημένες τάσεις, καθώς στη σημερινή εποχή μέσω των ελληνικών θαλασσών, μεταφέρονται μεγάλες ποσότητες τόνου πετρελαίου, που αγγίζουν και τα 100 εκατομμύρια ετησίως.

Παραπάνω από 60.000 πλοία εμπορικής εκμετάλλευσης, περνούν από το πέλαγος ετησίως, από τα οποία τα 7.000 είναι πετρελαιοφόρα που διακινούν από 100.000 έως 200.000 τόνους βαριά πετρελαιοειδή (Τσιμπίδης, 2007).

Το σημαντικό και φλέγον ζήτημα έγκειται στο πρόβλημα της θαλάσσιας μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων. Πρόκειται για ένα θέμα που χρίζει ιδιαίτερης προσοχής για τον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο λόγω της συσχέτισης τριών βασικών παραμέτρων:

- (α) της επιθυμίας για υδάτινα ταξίδια σε μία θάλασσα (Μεσόγειος) που θεωρείται μισόκλειστη και μάλιστα συχνά σε εξαιρετικά κοντινές αποστάσεις (ακτοπλοϊκή σύνδεση),
- (β) της ύπαρξης ενός αστικού κέντρου εντός του λιμανιού ή και δίπλα σε αυτό,

(γ) του μεγάλου όγκου των επίφοβων φορτίων που μεταφέρονται μέσω της θάλασσας σε σχέση με τους άλλους τρόπου διακίνησης.

Είναι γνωστό πως ένα ατύχημα σε εμπορικό πλοίο στα Ελληνικά θαλάσσια νερά πιθανότατα θα οδηγήσει σε μείζονος σημασίας ρύπανση του περιβάλλοντος. Στην Ελληνική επικράτεια από τη χρονιά του 1979 ως και τη τωρινή περίοδο, έχουν καταγραφεί τουλάχιστον δέκα δυσάρεστα περιστατικά μεγάλης σημασίας, τα οποία προκάλεσαν και σοβαρά προβλήματα στο υδάτινο περιβάλλον. Οι τόνοι που μεταφέρονται μέσω του υγρού στοιχείου, ξεπερνούν τους 100 εκατ. τόνους πετρελαιοειδών.

Οι περιοχές που εγκυμονούν περισσότερο κίνδυνο, είναι αυτές των Εθνικών Θαλασσίων Πάρκων Αλοννήσου Β. Σποράδων και Ζακύνθου, της Πύλου, οι περιοχές των διυλιστηρίων και τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Στη συνέχεια, πραγματοποιείται μια ιστορική αναδρομή και παρατίθενται οι μεγαλύτερες πετρελαιοκηλίδες που σημειώθηκαν στην Ελλάδα τα τελευταία 30 χρόνια (Ημερησία, 2007).

- ❖ **2-3-1979** Περίπου 12.000 τόνοι ρέουν στους Λιμένες της Κρήτης από το πετρελαιοφόρο «Μεσσηνιακή Φροντίς».
- ❖ **23-2-1980** Έκρηξη στο τάνκερ Irenes Serenade. Οι τόνοι πετρελαίου που ρίχτηκαν στα νερά του Αιγαίου ήταν τουλάχιστον 40.000.
- ❖ **4-4-1987** Το «Rabigh Bay III» , ρυπαίνει με περίπου 750 τόνους πετρελαίου στα νερά του Ασπρόπυργου.
- ❖ **21-10-1988** Τα επιβατηγά «Jupiter» και «Adige» συγκρούονται έξω από τον Πειραιά. Η διαρροή που προκύπτει, μετριέται σε 500 με 1.000 τόνους.
- ❖ **4-5-1992** Περισσότερο από 1.700 τόνοι πετρελαίου από το «Georgi Chernomoroya» μολύνουν το κεντρικό Αιγαίο.
- ❖ **9-10-1993** Περίπου 800 τόνοι του εύφλεκτου υγρού, μολύνουν την περιοχή ανοικτά της Πύλου από το τάνκερ «Iliad».
- ❖ **1-10-1994** Το πλοίο «La Guarda» απελευθερώνει 400 με 800 τόνους εύφλεκτου υγρού στον Κόλπο της Ελευσίνας.
- ❖ **8-8-1996** Σημειώνεται διαρροή 300 με 500 τόνων εύφλεκτου υγρού από το «Kriti Sea» στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας.
- ❖ **9/5/1997** Στο Φραγκολίμανο, εξοχικό θέρετρο στις ακτές της Πελοποννήσου, παχιά στρώματα εύφλεκτου υγρού, καλύπτουν τον πυθμένα του ορμίσκου. Το

εύφλεκτο αυτό ορυκτό υγρό βρίσκεται εκεί εγκλωβισμένο από τον περασμένο Αύγουστο.

- ❖ **1-9-2000** Περί τους 700 τόνους εύφλεκτου υγρού χύνονται στον Ν. Ευβοϊκό μετά από έκρηξη στο «Eurobulker X».
- ❖ **5-4-2007** Το κρουαζιερόπλοιο «Σι Ντάιαμοντ» καταδύθηκε στις ακτές τις Σαντορίνης. Υπολογίζεται ότι διακινούσε 450 τόνους μαζούτ.

Κατά τις απόψεις και τα στοιχεία υπευθύνων συνεδρίου, το οποίο πραγματοποιήθηκε στη Χίο, με κύριο θέμα «Περιβάλλον και Θαλάσσιες Διακινήσεις», τα ξεχωριστά γνωρίσματα του Αιγαίου, του δίνουν την κυρίαρχη θέση στις πιο επικίνδυνες υδάτινες περιοχές στον κόσμο και αυτό γιατί υπάρχει άμεσο ενδεχόμενο ατυχήματος σε πετρελαιοφόρο πλοίο, ενώ, παράλληλα αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι παρά την επικινδυνότητα που έχουν οι διακινήσεις των εύφλεκτων υγρών στο ελληνικό πέλαγος δεν έχουν μπει όρια για να εξαλείψουν τις πιθανές διαρροές αυτού του εύφλεκτου και επικίνδυνου υγρού.

Σύμφωνα με τη γνώμη ειδικού, τα κύρια γνωρίσματα που συνοδεύουν το Αιγαίο είναι «θάλασσα υψηλής επικινδυνότητας» (Τσάλτας, 2008). Κατά τον ίδιο, η συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή έχει μία ιδιαίτερη γεωμορφολογία. Δεν έχει συγκεκριμένο αριθμό βραχονησίδων και οι ύφαλοι είναι διασκορπισμένοι σε όλο το Αιγαίο προκαλώντας δυσκολίες στις θαλάσσιες μεταφορές. Σημαντικό ρόλο επίσης, παίζουν τα καιρικά φαινόμενα, καθώς είναι γνωστό ότι στο Αιγαίο εμφανίζονται συχνά θυελλώδεις άνεμοι προξενώντας θαλασσοταραχή. Φυσικά, στην εμφάνιση δυσάρεστων εκπλήξεων, συμβάλλει και η υψηλή συχνότητα των θαλάσσιων δρομολογίων στο Αιγαίο. Η παρακάτω εικόνα, δείχνει από μια άλλη οπτική γωνία το σύμπλεγμα των νησιών στο Αιγαίο πέλαγος (Εικόνα, 4.7).

Σπουδαία οφέλη για την Ελληνόκτητη ναυτιλία που καλύπτει το 16% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας (dw), είναι πιθανόν να επιφέρει η κατασκευή του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη. Υπολογίζεται πως, σε ετήσια βάση η διακίνηση εμπορευμάτων σε μια χώρα μέσω μιας άλλης υπό της θαλάσσης 30 - 40 MTA αργού εύφλεκτου υλικού από τη λιμενική εγκατάσταση της Ρωσίας Novorossiysk στο Burgas, έχει ανάγκη από 250 - 330 πλόες δεξαμενόπλοιων εκτοπίσματος 120,000 MT. Επιπλέον, από την Αλεξανδρούπολη, τα δεξαμενόπλοια θα διακινούν αργό εύφλεκτο υλικό με τελικό προορισμό τους σταθμούς της Μεσογείου Lavera στην Σικελία ή Marseilles στην Γαλλία (Τσάλτας, 2008).

Σήμερα, λόγω των περιορισμών στα Δαρδανέλια, μόνο πλοία μεσαίου μεγέθους περνούν από το Αιγαίο. Κανείς δεν μπορεί να αποκλείσει τη δρομολόγηση σούπερ-τάνκερ εκατοντάδων χιλιάδων τόνων. Αυτό φυσικά, συνεπάγεται με αύξηση πιθανοτήτων για δυσάρεστα γεγονότα.

Θα πραγματοποιηθούν εργασίες για τα 390 Ελληνικών συμφερόντων δεξαμενόπλοια. Οι τιμές που αντιστοιχούν στην Ελληνόκτητη ναυτιλία, κρίνεται πως θα είναι σε αρκετά ικανοποιητικό βαθμό, εφόσον έχει στη διάθεση της το 14.9% του συνολικού ανά τον κόσμο αριθμού oil tankers ή 17.4% της διακίνησης του αργού εύφλεκτου υλικού διεθνώς.

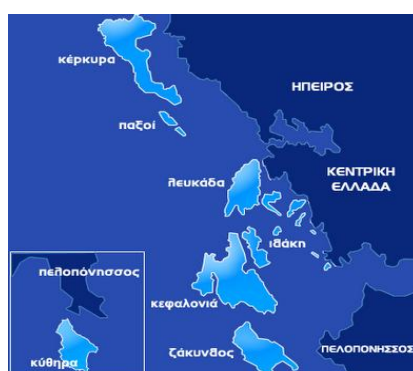
Ιόνιο Πέλαγος

Η θαλάσσια περιοχή, που καλείται ως Ιόνιο πέλαγος έχει στην αιγίδα της πολύ όμορφα νησιά της Ελλάδας και καλύπτει την δυτική πλευρά της Βαλκανικής χερσονήσου και φυσικά αποτελεί ένα μέρος της Μεσογείου. Απλώνεται από τις δυτικές ακτές της Ελλάδας, βρέχει τις ακτές της Καλαβρίας, της Απουλίας, της Σικελίας και φτάνει μέχρι τον πορθμό του Οτράντο και ενώνεται με το δυτικό τμήμα του Κρητικού πελάγους και την Μεσόγειο (Ηγουμενάκης, 1997).

Από την πλευρά της ηπειρωτικής Ελλάδας βρίσκεται το σύμπλεγμα των Εφτανήσων που στο σύνολό τους, μαζί με άλλα μικρά νησιά, ξεπερνούν τα είκοσι. Το σύμπλεγμα των Επτανήσων περιλαμβάνει και κάποια μικρότερα νησιά όπως τα Αντικύθηρα, τους Αντίπαξους, το Αρκούδι, την Άτοκο, τον Βρόμωνα, την Δρακονέρα, την Ερεϊκούσσα, τον Κάλαμο, τον Καλόγηρο, το Καρλονήσι, τον Καστό, τον Λαμπρινό, το Μαθράκι, τη Μάκρη, το Μεγανήσι, το Μόδι, τους Οθωνούς, την Οξεία, τον Πεταλά, τον Ποντικό, το Προβάτι, τον Σκορπιό, την Σοφία, τις Στροφάδες, την Σωρό και άλλα. Στο σύμπλεγμα των Επτανήσων περιλαμβάνεται και η νήσος Σάσων, η οποία από το 1864 έως το 1914 ανήκε στην Ελλάδα.

Τα Επτάνησα ανήκουν διοικητικά στην περιφέρεια των Ιόνιων νησιών, πλην των Κυθήρων, που ανήκουν διοικητικά στην Περιφέρεια Αττικής. Η περιφέρεια των Ιόνιων νησιών περιλαμβάνει τους νομούς Ζακύνθου, Κέρκυρας, Κεφαλληνίας και Λευκάδας. Τα Επτάνησα, απαρτίζονται από τα εξής νησιά: (Εικόνα, 4.8):

Κέρκυρα	Παξοί	Λευκάδα	Κεφαλονιά	Ιθάκη	Ζάκυνθος	Κύθηρα
---------	-------	---------	-----------	-------	----------	--------



Εικόνα 4.6: Το σύμπλεγμα νησιών του Ιονίου πελάγους

Όσον αφορά τη διαδικασία των μεταφορών, οι οποίες συμβάλλουν ενεργά στην τουριστική άνθηση ενός προορισμού, επιβάλλεται να εξετάζονται ως ένα συνολικό αλληλοεξαρτώμενο σύνολο για δύο λόγους : α) για την πληρότητα και για την επάρκειά του και β) για τη λειτουργική διασύνδεσή του.

Οι σημαντικότερες μετακινήσεις των Ιονίων Νήσων είναι άμεσα συνδεδεμένες με την Ηπειρωτική Ελλάδα και την Ευρώπη (λιμάνια, αεροδρόμια), ωστόσο και το εγχώριο οδικό δίκτυο διαδραματίζει με τη σειρά του καθοριστικό ρόλο στο συνολικό σύστημα μεταφορών εντός των νησιών, αφού βοηθά στην επίλυση των ενδονομαρχιακών ανισοτήτων, στη συγκράτηση του πληθυσμού σε απόμερες περιοχές, καθώς και στη δυνατότητα ανάπτυξης δραστηριοτήτων στην ενδοχώρα, όπως οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού, παράλληλα με την τουριστική δραστηριότητα της παράκτιας ζώνης (Ηγουμενάκης, 1997).

Προκειμένου να υλοποιηθούν αυτοί οι στόχοι, έχουν γίνει σημαντικές κινήσεις μέσω των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων, χωρίς όμως να έχουν επιτύχει να καλύψουν σε ικανοποιητικό επίπεδο τις τοπικές ανάγκες.

Τα λιμάνια της Περιφέρειας, με σημαντικότερο αυτό της Κέρκυρας, βοηθούν περισσότερο την επιβατική κίνηση και την κίνηση των σκαφών αναψυχής, ενώ η εμπορευματική κίνηση αγγίζει τα όρια του περιθωρίου.

Στο νομό Κέρκυρας, το μεγαλύτερο ακτοπλοϊκό φόρτο (εμπορευματική - επιβατική κίνηση), το αντιμετωπίζει η γραμμή Κέρκυρας-Ηγουμενίτσας και ακολουθούν οι γραμμές Λευκίμμης-Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας-Ιταλίας και Κέρκυρας – Αλβανίας. Επίσης, ο νομός διαθέτει λιμενικές υποδομές στο βόρειο και νότιο τμήμα του, για να υποβοηθά τη σύνδεση της Κέρκυρας με τους Παξούς και με τις Διαπόντιες νήσους (λιμάνια Κασσιόπης, Αγ. Στεφάνου Αυλιωτών και Λευκίμμης), όπως και μαρίνα στη θέση Γουβιά. Οι Παξοί συνδέονται με Πρέβεζα, Αμφιλοχία, Πάργα, για να καθίσταται εύκολη η μετακίνηση των τουριστών (Τσάρτας, 2003).

Στο Νομό Λευκάδας, όπου υπάρχει η ιδιαιτερότητα σύνδεσης του νησιού με την Ηπειρωτική Ελλάδα, το λιμάνι της Λευκάδας αποτελεί κυρίως σταθμό ανεφοδιασμού σκαφών αναψυχής. Από τα λιμάνια του Νυδρίου και Βασιλικής εξυπηρετούνται οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις με Κεφαλονιά (Φισκάρδο), Ιθάκη (Φρίκες, Πισαετός). Από το Νυδρί πραγματοποιείται και η σύνδεση με το Μεγανήσι. Επίσης, γίνονται προσπάθειες και μελετώνται σχέδια για την κατασκευή του λιμένα Νότιας Λευκάδας που βρίσκεται κοντά στο λιμένα Βασιλικής.

Στο Νομό Κεφαλονιάς τα κύρια λιμάνια είναι: η Σάμη και ο Πόρος, τα οποία διασφαλίζουν τη σύνδεση του νησιού με Πάτρα και Κυλλήνη. Το Αργοστόλι έχει χάσει μέρος από την παλιά σημασία του, αλλά συνεχίζει να διατηρεί εμπορευματικό και επιβατικό χαρακτήρα, ενώ το Ληξούρι εξυπηρετεί τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων από Αργοστόλι. Λιγότερη σημασία αποδίδεται στα εξής λιμάνια: η Πεσσάδα (ακτοπλοϊκή σύνδεση με λιμάνι Αγ. Νικολάου Ζακύνθου), η Αγ. Ευφημία (ακτοπλοϊκή σύνδεση με το Βαθύ Ιθάκης και κατ' επέκταση με τον Αστακό Αιτωλοακαρνανίας) και το Φισκάρδο (ακτοπλοϊκή σύνδεση με λιμάνι Βασιλικής και με Ιθάκη) που αποτελεί και το κυριότερο λιμάνι σκαφών αναψυχής του νομού (Τσάρτας, 2003).

Στην Ιθάκη, κύριο λιμάνι είναι το Βαθύ (ακτοπλοϊκή σύνδεση με Πάτρα μέσω Σάμης και εποχιακά με Αστακό), ενώ μικρότερο λιμάνι είναι ο Πισαετός (σύνδεση με Λευκάδα και Σάμη).

Ο Νομός Ζακύνθου, διαθέτει ένα βασικό λιμάνι, το οποίο έχει διττή σημασία: συντελεί τόσο στην επιβατική όσο και στην εμπορευματική κίνηση με την Κυλλήνη

σημειώνοντας σημαντικούς φόρτους, ενώ το λιμάνι Αγ. Νικολάου Βολιμών συντελεί στην ακτοποϊκή σύνδεση με Κεφαλονιά (Πεσσάδα).

Πέραν των βασικών λιμανιών των νησιών, έχουν κατασκευαστεί ή ετοιμάζονται να γίνουν μικρά λιμενικά έργα για την εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών, που αφορούν κυρίως την αλιευτική δραστηριότητα και τα σκάφη αναψυχής. Στον παρακάτω πίνακα, φαίνεται ο αριθμός των αφίξεων από αλλοδαπούς τουρίστες, που δηλώνουν την προτίμηση τους σε νησί της Ελλάδας (Πίνακας, 4.9).

**ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ
ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ**

ΕΤΟΣ		ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
1995	66.747		
1996	31.420	96/95	-52,93%
1997	39.781	97/96	26,61%
1998	104.634	98/97	163,03%
1999	45.133	99/98	-56,87%
2000	43.626	00/99	-3,34%
2001	44.661	01/00	2,37%
2002*	48.870	02/01	9,42%
2003*	45.495	03/02	-6,91%

Πίνακας 4.9: Ποσοστά και τιμές άφιξης ξένων τουριστών στην Κέρκυρα

4.4 Εκτίμηση και ανάλυση της αγοράς μεταφορών στα νησιά

Οι διακινήσεις στις νησιωτικές περιοχές είναι μια παρεχόμενη πολύτιμη υπηρεσία, η οποία αφορά συγκεκριμένη αγορά. Στα Ελληνικά νησιά, υπάρχουν δυο είδη αγοράς και αυτά είναι: 1) η αγορά της ακτοποϊας και 2) η αγορά των αεροπορικών μεταφορών.

Όπως είναι γνωστό, ο τομέας των μεταφορών είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στον κλάδο της ναυτιλίας. Έτσι, η Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει εστιάσει και έχει δώσει μεγάλη βαρύτητα στις μεθόδους και στις στρατηγικές που θα πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή στον τομέα των διακινήσεων. Άλλωστε, οι μεταφορές είναι πολύ σημαντική παράμετρος που συντελεί στην οικονομική άνθηση μιας περιοχής. Η «Λευκή Βίβλος για τις διακινήσεις», αποτελεί ένα σπουδαίο κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το οποίο κάνει λόγο για τις στρατηγικές που θα πρέπει να εφαρμόσει ο τομέας των μεταφορών (<http://europa.eu>).

Τις τελευταίες δεκαετίες, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εστιάσει στη λειτουργία του ανταγωνισμού που υφίσταται στις αγορές και στην ελευθέρωση τους, το ίδιο συστήνεται και για την αγορά των διακινήσεων. Ακόμη, σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο, σημαντικό επίτευγμα και επιδίωξη, είναι η εξυπηρέτηση και η ικανοποίηση των πιο απαιτητικών πολιτών.

Τη χρονιά του 2001 λοιπόν, η Λευκή Βίβλος παρουσίασε για πρώτη φορά το θέμα των υδάτινων λεωφόρων, στα πλαίσια υλοποίησης σχεδίου του διευρωπαϊκού δικτύου. Είναι αναμφίβολο γεγονός πως, οι θαλάσσιες διακινήσεις μικρών αποστάσεων, παρουσιάζουν μεγάλη ισχύ και δύναμη με αυτές που πραγματοποιούνται οδικώς και επίσης φαίνονται να έχουν πιο πολλές δυνατότητες και προοπτικές. Επίσης, οι υδάτινες διακινήσεις εμπορευματοκιβωτίων συμβάλλουν ενεργά και αποτελεσματικά στην οικονομική άνθηση πολλών και διαφόρων περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Βέβαια, η άνθηση των υδάτινων διακινήσεων έρχεται αντιμέτωπη με πολλές δυσκολίες και με πολλά εμπόδια τα οποία θα πρέπει να υπερπηδήσει. Ένα από τα οποία είναι, πως δεν υπάρχουν επενδυτικές κινήσεις στα λιμάνια που θα συντελούσαν και θα βελτίωναν τα ήδη υπάρχοντα λιμάνια, θα επέφεραν την εμφάνιση καινούριων δρομολογίων και θα μετέτρεπαν τα λιμάνια σε προορισμούς τουριστικής αναπτυξιακής δράσης (Ε.Ε.ΣΥ.Μ, 2007).

4.4.1 Κινήσεις αγοράς στην ακτοπλοΐα

Η Ελλάδα, όπως ήδη έχει αναφερθεί πρόκειται για μια χώρα νησιωτικής κάλυψης και ως εκ τούτου διαθέτει ένα πολύτιμο ακτοπλοϊκό δίκτυο διακινήσεων (Εικόνες, 4.10 και 4.11) . Σε αυτό το δίκτυο όμως, διακρίνονται και επισημαίνονται θετικά στοιχεία αλλά και ορισμένα στοιχεία ανεπάρκειας (Χλωμούδης κ.α., 2007). Οι ιδιότητες που έχει ο τομέας της ελληνικής ακτοπλοΐας, συνάδουν με αυτά της μη μονοπωλιακής αγοράς. Πιο συγκεκριμένα:

- Από την οπτική γωνία της προσφοράς των ακτοπλοϊκών λειτουργιών, είναι εμφανείς οι τιμές συγκέντρωσης, καθώς μια μικρή ομάδα επιχειρήσεων έχει ενεργό ρόλο στις κύριες γραμμές και μια ακόμη μικρότερη ομάδα δραστηριοποιείται και έχει κυρίαρχη θέση στην αγορά.

- Όσον αφορά τη μεριά της ζήτησης των ακτοπλοϊκών λειτουργιών, υπάρχει μια μεγάλη αριθμητική κάλυψη από ανεξάρτητους συμμετέχοντες με αυξητική προδιάθεση στη ζήτηση των ακτοπλοϊκών λειτουργιών.
- Επίσης, ένα γνώρισμα που χαρακτηρίζει την ακτοπλοΐα, είναι οι μη ολοκληρωμένες γνώσεις που έχουν οι χρήστες, οι παραγωγοί, η τοπική και δημόσια αυτοδιοίκηση. Αυτό οδηγεί στην απαραίτητη μεσολάβηση του κράτους, ώστε να φέρει τις ισορροπίες στις σχέσεις των εμπλεκομένων και να επικρατήσει η κοινή λογική και η επιθυμία για το δημόσιο συμφέρον.
- Τα υψηλά οικονομικά έξοδα, όπως είναι τα έξοδα σε μια επενδυτική κίνηση, τα παράβολα, αποτελούν δείγματα της ελληνικής ακτοπλοΐας.
- Μειωμένη κινητικότητα των επιχειρήσεων, η οποία επέρχεται από τις δαπάνες, από τη λιμενική υποδομή, χαρακτηρίζει την ελληνική ακτοπλοΐα.
- Το σταθερό κόστος που καλείται να αντιμετωπίσει η ακτοπλοΐα, έχει υψηλές τιμές, ενώ το μεταβλητό κόστος παρουσιάζεται ως σταθερό. Όσον αφορά το οριακό κόστος, είναι σε χαμηλά επίπεδα και σταθερό, η αναλογία σταθερού προς του μεταβλητού είναι 3 προς 1.
- Οι τιμές που βγάζουν οι εταιρίες για τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, προέρχονται από τις διανυόμενες αποστάσεις και από το λειτουργικό κόστος παραγωγής των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Η παρεχόμενη μεταφορική υπηρεσία, είναι μια υπηρεσία η οποία διαφοροποιείται χωρικά ανάλογα με τους τόπους αναχώρησης και προορισμού.
- Τα πλοία διαθέτουν συγκεκριμένη χωρητικότητα παρά την αστάθεια της ζήτησης.

Η ακτοπλοΐα διατηρεί το μονοπώλιο στο χαρακτήρα της και αυτό συμβαίνει διότι, η απελευθέρωση των αγορών έχει αφήσει ανεπηρέαστη τη δομή της ακτοπλοϊκής δύναμης (Χλωμούδης κ.α., 2007).

Στην Ελλάδα, οι εταιρίες της ακτοπλοΐας, διακρίνονται σε δυο κατηγορίες και αυτές είναι οι εξής:

- ⊗ Ολιγομετοχικές εταιρίες (πρόκειται συνήθως για οικογενειακές εταιρίες)
- ⊗ Εταιρίες που στοχεύουν στην κάλυψη τοπικών αναγκών, όπως για παράδειγμα την καλύτερη αντιμετώπιση και εξυπηρέτηση των νησιών (Χλωμούδης κ.α., 2007).



Εικόνες 4.7 και 4.8: Ελληνική ακτοπλοΐα

4.4.2 Αεροπορικές μεταφορές και ανταγωνιστική αναμέτρηση με την ακτοπλοΐα

Η ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών προηγείται αυτής των ακτοπλοϊκών, δίνοντας έτσι μία εμπειρία από την εφαρμογή της λεγόμενης «ανοικτής αγοράς» στο χώρο ενός διακινούμενου προϊόντος/αγαθού, παρά τις διαφορές που υπάρχουν ανάμεσα στις αεροπορικές και ακτοπλοϊκές μεταφορές, σχετικές κυρίως με τη λειτουργική τους υπόσταση.

Η αγορά των αερομεταφορών μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βρίσκεται σε κατάσταση ελευθερίας από τη χρονιά του 1992, στην Τρίτη έκδοση της απελευθέρωσης των αερομεταφορών. Μετά το πέρας των δεκαπέντε χρόνων, στην αγορά των εσωτερικών δρομολογίων, εμφανίζονται ως ενεργές δυο εταιρίες: Ολυμπιακή εταιρία και Aegean Airlines (Χλωμούδης κ.α., 2007).

Οι επικείμενες αλλαγές στην ακτοπλοΐα, είναι δυνατόν να αλλάξουν τα δεδομένα του ανταγωνισμού. Άλλωστε, λαμβάνοντας υπόψιν αλλαγές άλλων χωρών, διαπιστώνεται ότι απαιτείται μεγάλη προσοχή στην εξασφάλιση των συνθηκών ενός ανταγωνισμού δίχως ζημιογόνες παρεμβάσεις, την ευθύνη αυτήν την έχει επωμιστεί η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Αποτελεί γεγονός πως η εμφάνιση των νέων ανταγωνιστών σε μια αγορά είναι δύσκολη περίπτωση και ειδικότερα εάν επρόκειτο για εξωτερική παρεμβολή, όπου όπως είναι φυσικό δεν κατέχει την κατάλληλη εμπειρία στο λειτουργικό περιβάλλον στο οποίο θα ενταχθεί και τα θέματα τα οποία θα κληθεί να επιλύσει.

Σε αυτό το σημείο, κρίνεται σκόπιμο, να αριθμηθούν οι βασικές παράμετροι που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα και στα δυο είδη διακίνησης (πλοίο, αεροπλάνο). Αυτές οι παράμετροι, με συνδυασμό με την ανταγωνιστικότητα επιφέρουν οικονομικές δυσκολίες, εφόσον μεταβάλλεται το μερίδιο της αγοράς και είναι οι εξής:

- 1) Καλύτερευση της λειτουργίας των λιμανιών
- 2) Άνθηση νέων υποδομών
- 3) Είσοδος πλοίων νέας τεχνολογίας και υποδομής
- 4) Διαφοροποίηση κομίστρων
- 5) Αντικατάσταση παλιού στόλου με νέο
- 6) Καλύτερη δρομολόγηση πλοίων

Λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω, το μερίδιο που έχει η ακτοπλοΐα είναι πολύ πιθανό να παρουσιάσει αύξηση στις τιμές του, εξαιτίας των αεροπορικών κομίστρων αλλά φυσικά και από την καλύτερη αντιμετώπιση των πολιτών εφόσον θα γίνονται καλύτερα δρομολόγια με ανανεωμένο στόλο. Θα πρέπει επίσης, να δοθεί σημασία και στη βελτίωση των χρόνων ενός ταξιδιού, στη δημιουργία και εξασφάλιση καλύτερων λιμενικών εγκαταστάσεων και να επιτυγχάνεται ο ιδανικός προγραμματισμός των δρομολογίων (Χλωμούδης κ.α., 2007).

Προκειμένου να αξιολογηθεί και να μετρηθεί σωστά η ανταγωνιστικότητα, θα πρέπει να δίνεται προσοχή και βαρύνουσα σημασία στη χρονική διάρκεια ενός ταξιδιού, στο κόστος του, στη δυνατότητα διακίνησης φορτίων ή και οχημάτων και στη διαθεσιμότητα θέσεων. Στην Ελλάδα, ο ανταγωνισμός που υπάρχει ανάμεσα στο πλοίο και στο αεροπλάνο, έγκειται κυρίως στις εκτελούμενες συνδέσεις. Ο ανταγωνισμός είναι εμφανής κυρίως στο κομμάτι του αεροπορικού δικτύου που έχει ως τελικό προορισμό ή ως αφετηρία νησιωτική περιοχή, αφού το δίκτυο της ακτοπλοΐας είναι μεγαλύτερο σε σχέση με το αεροπορικό και επομένως εξυπηρετεί το σύνολο των βασικών συνδέσεων που υπάρχουν στο δίκτυο του αεροπλάνου.

Το δίκτυο της ακτοπλοΐας, βρίσκεται σε μικρότερα επίπεδα από το ακτοπλοϊκό, αλλά και οι ανάγκες που παρουσιάζει στην υποδομή είναι πιο απαιτητικές και πιο υψηλών προδιαγραφών. Από τα 42 ελληνικά αεροδρόμια, τα 34 είναι για τη χρήση εσωτερικών αερομεταφορών και από αυτά τα 29 καθιστούν προορισμούς όπου τα δυο αυτά μέσα μεταφοράς ανταγωνίζονται άμεσα. Το δίκτυο της ακτοπλοΐας, έχει δυο κεντρικά κομβικά σημεία, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Σχετικά με την αεροπορική αγορά της Αττικής, βρίσκεται σε μειονεκτική θέση έναντι της ακτοπλοΐας, η οποία είναι σε θέση να μεταφέρει την κίνηση της μέσω της κάλυψης από τρεις λιμένες της Αττικής: του κεντρικού λιμένα Πειραιά, Ραφήνας και Λαυρίου, ενώ αντίθετα η ακτοπλοΐα έχει μόνο το αεροδρόμιο του Ελ. Βενιζέλου στα Σπάτα. Αυτή η προσφερόμενη γεωγραφική κατάταξη, λειτουργεί θετικά για την ακτοπλοΐα, καθώς προσφέρει διαφορετικούς και πολλούς χρόνους ταξιδιού προς τον τελικό προορισμό, ενώ η ακτοπλοΐα προς τους ίδιους προορισμούς δίνει πάντα ένα μη μεταβαλλόμενο χρόνο ταξιδιού (Χλωμούδης κ.α., 2007).

Ο ανταγωνισμός ανάμεσα στα δυο μέσα (Εικόνες, 4.12 και 4.13) είναι πιο έντονος όταν επρόκειτο για πιο μακρινές αποστάσεις και σχετίζεται κυρίως με τις μεταφορές του επιβατικού κοινού. Το ότι υπάρχουν δυο περίοδοι (θερινή, χειμερινή), καθιστά τις επιχειρήσεις να σχεδιάζουν την προσφορά με βάση και κριτήριο την

περίοδο αιχμής. Έτσι, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρίες προχωρούν σε μείωση των δρομολογίων τους, οι ανταγωνιστικές εταιρίες εφόσον διαθέτουν περισσότερη ευελιξία, τείνουν να προσαρμόζονται πιο εύκολα και γρήγορα στη ζήτηση είτε αυτή προέρχεται από τα δρομολόγια, είτε από την επιλογή αεροσκαφών.

Συμπεραίνεται λοιπόν, πως ο τελικός αποδέκτης όλης αυτής της ανταγωνιστικότητας, δεν είναι άλλος από το χρήστη, ο οποίος δέχεται το σύνολο των επιπτώσεων κυρίως σε ζητήματα που αφορούν την τιμολόγηση και την άμεση και αποτελεσματική εξυπηρέτηση τους (Χλωμούδης κ.α., 2007).



Εικόνες 4.9 και 4.10: Ακτοπλοϊκές και αεροπλοϊκές συνδέσεις

4.5 Οι θαλάσσιες μεταφορές και ο ανεφοδιασμός των νησιών: Ένα δημόσιο και πολύτιμο αγαθό

Το δίκτυο των συγκοινωνιών ανήκει στην ομάδα των ημιδημόσιων αγαθών. Αυτή η ένταξη οφείλεται στη θεωρητική προσέγγιση των δημόσιων αγαθών και στην ανεπάρκεια υλοποίησης της αρχής του αποκλεισμού τιμής και οφέλους. Πιο συγκεκριμένα, για αυτήν την κατηγορία των αγαθών (ημιδημόσια), η αγορά δεν αποδίδει, εξαιτίας τιμών που σχηματίζονται στον κλάδο της ανταγωνιστικής αγοράς.

Οι τιμές δεν περιλαμβάνουν ολό τη κοινωνική ωφέλεια που προσφέρεται από τα αγαθά και ως εκ τούτου η ελεύθερη επιχείρηση οδηγείται στο να παρέχει στην κοινωνία σύνολο μικρότερων ποσοτήτων συγκριτικά με το σύνολο που επιθυμούσε η κοινωνική ανθρώπινη υπόσταση. Σε αυτήν την απόκλιση, μπορεί να επέμβει δραστικά και αποτελεσματικά μόνο το Κράτος (Γεωργακόπουλος, 1997).

Αναμφίβολα, προκύπτει ότι η εξυπηρέτηση των νησιών μέσω παρεχόμενης υπηρεσίας διακίνησης αυτών με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους, είναι ένα δημόσιο συμφέρον και φυσικά οι αρμοδιότητες του κράτους είναι υπεύθυνες και κρίνονται άμεσα επιτακτικές. Το Κράτος είναι υπεύθυνο για να εξασφαλίζει τις ισορροπίες ανάμεσα στους κατοίκους των νησιών και να επιβλέπει τον τομέα της ακτοπλοΐας, προκειμένου να ακολουθηθούν οι απαραίτητες στρατηγικές και να σημειωθεί περιφερειακή άνθηση. Άλλωστε, αυτές οι αρμοδιότητες αποτελούν βασικά συστατικά από τα οποία εξαρτάται ε μεγάλο βαθμό η συνοχή της χώρας.

Για να μπορέσει να ρυθμίσει αποτελεσματικά τις νησιωτικές διακινήσεις, το Κράτος, θα πρέπει να εστιάσει στα ακόλουθα σημεία:

1. Ίση μεταχείριση και αντιμετώπιση σε όλες τις υδάτινες διακινήσεις
2. Εξασφάλιση συνθηκών για υγιές ανταγωνισμό
3. Διασφάλιση της ασφάλειας και της άριστης ποιότητας για τις προσφερόμενες υπηρεσίες, καθώς και της εδαφικής συνέχειας της χώρας
4. Παροχή προστασίας του δημόσιου συμφέροντος με την προσφορά ξυπηρέτησης μέσω συγκοινωνίας ακόμη και στις τοποθεσίες όπου δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον
5. Διασφάλιση συνάφειας της νησιωτικής περιοχής τόσο σε οικονομικό επίπεδο όσο και σε κοινωνικό.

Όπως ήδη είναι γνωστό, τα ελληνικά νησιά καλούνται να αντιμετωπίζουν συχνά το πρόβλημα του δημογραφικού περιορισμού, ο οποίος επέρχεται από τις πολλές ελλείψεις που υπάρχουν στον κλάδο της νησιωτικής οικονομίας. Η οικονομική και η δημογραφική αρνητική εξέλιξη των νησιών, τείνουν να εμφανίσουν χαμηλά ποσοστά προσέγγισης από τον κόσμο. Φυσικά, κάτι τέτοιο θα οδηγούσε στο να μην υπάρχουν νέες δραστηριότητες, αλλά και να χάνονται στο χρόνο οι ήδη υπάρχουσες και ως εκ τούτου αυτό θα είχε ως αντίκτυπο τον άνθρωπο, ο οποίος έχει ως πρωταρχικό του μέλημα να ικανοποιεί τις ανάγκες του σε διάφορους τομείς (παιδεία, υγεία, πολιτισμό, ψυχαγωγία), προκειμένου να διασφαλίζει την ποιότητα ζωής που ο ίδιος επιθυμεί (Γεωργακόπουλος, 1997).

Στην άνθηση των συγκεκριμένων περιοχών, ανασταλτικό χαρακτήρα είχε η μη δραστική προσφορά των υπηρεσιών θαλάσσιας σύνδεσης, η οποία οδήγησε σε αποκλεισμό από τα εθνικά και διευρωπαϊκά δίκτυα. Το να προτιμάται και να θεωρείται πόλος έλξης για την πλειοψηφία του κόσμου μια περιοχή, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν, συν τοις άλλοις και οι ήδη υπάρχουσες υποδομές, καθώς και οι υπηρεσίες που μειώνουν το κόστος παραγωγής της λειτουργίας των μονάδων παραγωγής, δημιουργώντας θετικές εξωτερικές οικονομίες (Watters, 1992).

Συμπεραίνεται λοιπόν, ότι για να θεωρηθεί ένα πρόγραμμα/σχέδιο περιφερειακής ανάπτυξης των άφορων νησιωτικών περιοχών, πετυχημένο και να έχει τα θετικά, επιδιωκόμενα αποτελέσματα, θα πρέπει να βασίζεται στην ύπαρξη ενός αποδοτικού συστήματος διακίνησης και πιο συγκεκριμένα σε ένα αποδοτικό, αποτελεσματικό και λειτουργικό δίκτυο συγκοινωνιών ακτοπλοΐας, το οποίο καλείται να αποδόσει στο μέγιστο, χαρίζοντας λειτουργικές υπηρεσίες διακίνησης σε κατοίκους αλλά και σε τουρίστες.

Άξιο λόγου και αναφοράς, είναι το ζήτημα των «άγονων γραμμών», το οποίο και παρουσίαζε αδυναμίες στο σύστημα εξυπηρέτησης αυτών των γραμμών. Οι δυσκολίες έγκειτο όχι μόνο στον τομέα της εξυπηρέτησης, αλλά και στην οικονομική απόδοση προς τις επιχειρήσεις αξιοποίησης τους. Ειδικότερα, μετά την εφαρμογή προσκλήσεων για την κατόρθωση μεταφορικού έργου παό τις πλοικτήτριες εταιρίες, καμία έπειτα δεν ενδιαφερόταν για την εκμετάλλευση αυτών των γραμμών. Άλλωστε, τα υψηλά κόστη σε συνδυασμό με τη μειωμένη επιβατική κίνηση, οδηγούν στη μη λήψη επιδοτούμενων προγραμμάτων και έτσι δημιουργείται το έναυσμα για την ανάληψη υπηρεσιών στις εν λόγω γραμμές, όπου όμως οι πιθανότητες κέρδους για τις πλοικτήτριες εταιρίες, είναι σχεδόν μηδαμινές.

Για να μπορέσει να αντιμετωπιστεί και να επιλυθεί το πρόβλημα των λεγόμενων άγονων γραμμών, θα πρέπει πρώτα να ερευνηθούν τα χαρακτηριστικά αυτών. Έτσι, μετά το πέρας των διαδικασιών δρομολόγησης των πλοίων, σύμφωνα με το νόμο 2932/2001, στην Ελληνική περιφέρεια, ως άγονες ή δρομολογιακές γραμμές, ορίζονται εκείνες για τις οποίες δεν υπήρξε δήλωση ενδιαφέροντος από επιχειρηματικής άποψης για την επικείμενη λειτουργία τους. Άρα, σε κάθε δρομολογιακή περίοδο, ο αριθμός και το είδος των γραμμών που δεν ελκύουν τον επιχειρησιακό κλάδο, αλλάζει και υπόκειται σε μεταβολές (Watters, 1992).

Εντούτοις, λόγω ορισμένων χαρακτηριστικών που έχουν αυτές οι γραμμές, υπάρχουν και οι *μόνιμες άγονες γραμμές* σε σχέση με τις υπόλοιπες *περιστασιακά άγονες γραμμές*, που θα ήταν σε θέση να γίνουν περισσότερο θαυμαστές, αναλαμβάνοντας την ευθύνη μεγαλύτερων επιπέδων μεταφορικού έργου.

Έτσι λοιπόν, ένα από αυτά τα γνωρίσματα, είναι ο ρυθμός της επιβατικής κίνησης, έτσι όπως υπολογίζεται λαμβάνοντας υπόψιν τον ρυθμό αύξησης, ο οποίος δείχνει τις γραμμές εκείνες οι οποίες έχουν όλες τις δυνατότητες να μετατραπούν μελλοντικά σε εμπορικές και κυρίως κερδοφόρες.

Ένα ακόμη χαρακτηριστικό, είναι η κατάσταση που επικρατεί στα νησιά που εξυπηρετούνται από τις άγονες γραμμές, τόσο από κοινωνικής όσο και από οικονομικής άποψης, όπως δείχνουν τα στοιχεία της τουριστικής δραστηριότητας.

Στο πλέγμα των μονίμων άγονων γραμμών, συμπεριλαμβάνονται εκείνες οι γραμμές, οι οποίες εξαιτίας της γεωγραφικής τους τοποθεσίας και των δύσκολων αναγκών που πρέπει να καλύψουν, δεν επρόκειτο να υποστούν καμιά μεταβολή, ούτε στην τωρινή περίοδο ούτε στη μελλοντική (Mitoula & Agisilaos, 2007).

Είναι γεγονός, πως παρόλο που έχουν γίνει πολλές προσπάθειες για να εξελιχθούν οι συγκοινωνίες στην ακτοπλοΐα, συνεχίζεται να εντοπίζονται ορισμένα προβλήματα, τα οποία ανακλύονται ακολούθως:

Ⓢ Η πλειοψηφία των πλοίων που συμμετέχουν στις άγονες γραμμές είναι μεγάλης ηλικίας και χαμηλών δυνατοτήτων.

Ⓢ Τακτικές μεταβολές στα δρομολόγια που έχουν ήδη προγραμματιστεί. Αυτές οι αλλαγές, σχετίζονται με τα δρομολόγια που συχνά ακυρώνονται λόγω καιρικών συνθηκών ή κάποιων βλαβών ή με τις πολλές προσεγγίσεις που εκτελούν τα πλοία.

Ⓢ Κατά τη χειμερινή περίοδο, εξαιτίας των πολλών και άσχημων καιρικών συνθηκών, πολλά προγραμματισμένα δρομολόγια δεν τηρούνται.

© Η διασύνδεση μεταξύ των νησιών δε βρίσκεται σε ικανοποιητικά επίπεδα, αφού η σύνδεση των περισσότερων νησιών γίνεται μια έως τρεις φορές τη βδομάδα.

© Οι συνδέσεις με τα μεγάλα νησιά δεν είναι πολλές ούτε και στην καθημερινή βάση, όπως κανονικά θα έπρεπε. Τα μικρά νησιά έχουν ελάχιστες συνδέσεις με τα ηπειρωτικά λιμάνια.

© Το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοϊκής δύναμης, το οποίο χαρακτηρίζεται από ένα ελεύθερο πνεύμα, έδειξε πως υπάρχει μείζον πρόβλημα στην απόδοση του οικονομικού οφέλους στις πλειοκλήτριες εταιρίες. Αυτό είχε ως απόρροια, την αύξηση των άγονων γραμμών και τον πολλαπλασιασμό των απαιτούμενων δαπανών, για να μπορέσει να διατηρηθεί το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης των άγονων αυτών γραμμών.

Το γεγονός, ότι σήμερα έχει σχεδιαστεί ένα πιο θετικό και με πολλές βλέψεις σχέδιο ανάπτυξης των νησιών, δεν συνεπάγεται αυτόματα και τη δημιουργία όλων των αναγκαίων συνθηκών για την ύπαρξη μια νέας αναπτυξιακής διαδικασίας.

Συνοψίζοντας, κρίνεται σκόπιμο να σημειωθεί πως οι οποιεσδήποτε βλέψεις και ιδέες ανάπτυξης και αν υπάρχουν για το νησιωτικό χώρο, δεν θα πρέπει να εφαρμοστούν σε στενά οικονομικά όρια, αλλά θα πρέπει να ελέγχουν και να υπολογίζουν και τους περιορισμούς που θέτει η ικανοποίηση της κοινωνικής και περιβαλλοντικής ισορροπίας (Κοκκώσης, 2000α).

Απαιτείται, λοιπόν, μια προσεκτική και ολοκληρωμένη τακτική για τη δράση στο νησιωτικό χώρο, όπου οι τρεις βασικοί τομείς: οικονομία, κοινωνία και περιβάλλον, θα βρίσκονται σε πλήρη ισορροπία μεταξύ τους (βιώσιμη ανάπτυξη).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Σε αυτό το τελευταίο κεφάλαιο, θα παρουσιαστούν τα συμπεράσματα όπως αυτά προκύπτουν από τη συγγραφή της παρούσας εργασίας. Θα δοθούν κάποιες προτάσεις που συνάδουν με το γενικό περιεχόμενο της εργασίας και θα επισημανθούν τα κυριότερα σημεία αυτής.

Αναφέρεται λοιπόν, πως ο σκοπός αυτής της εργασίας, ήταν να γίνει μια πλήρης και λεπτομερής προσέγγιση στις θαλάσσιες μεταφορές και στο πως αυτές συντελούν στον ανεφοδιασμό των νησιών, ο οποίος κατέχει θέση υψίστης σημασίας στον ελληνικό κλάδο της ναυτιλίας.

Τελειώνοντας λοιπόν, την εκπόνηση αυτής της εργασίας, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν και να αξιολογηθούν τα συμπεράσματα που εκκρίνουν από κάθε κεφάλαιο, προκειμένου να καταστεί δυνατή μια συνολική αξιολόγηση της επικρατούσας κατάστασης. Αυτό πραγματοποιείται μέσα από μια ανακεφαλαίωση των βασικών στοιχείων που μελετήθηκαν στις παραπάνω ενότητες, τα οποία και αποτελούν την πηγή για την εξαγωγή των συμπερασμάτων. Αυτός φυσικά είναι και ο σκοπός αυτού του κεφαλαίου.

Πιο αναλυτικά, το **πρώτο κεφάλαιο** της παρούσας μελέτης, είχε διττό στόχο: αφενός την αποσαφήνιση και την κατανόηση των βασικών εννοιών, σχετιζόμενων με τις μεταφορές και αφετέρου τη δημιουργία ενός χώρου μέσα στον οποίο, έγινε η αναφορά τόσο στις συμβάσεις των μεταφορών και σαφώς των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και στις απαραίτητες ιστορικές αναδρομές στην εξέλιξη των συγκεκριμένων θαλάσσιων διακινήσεων.

Έτσι, στις πρώτες ενότητες του κεφαλαίου, έγιναν οι απαραίτητες αποσαφηνίσεις προκειμένου να αποφευχθούν οι εσφαλμένες αντιλήψεις. Μέσα από αυτήν την εννοιολογική προσέγγιση, διαχωρίζεται η έννοια των θαλάσσιων μεταφορών και διαφαίνεται η σημασία αυτών. Συμπεραίνεται ότι, οι ελληνικές θαλάσσιες μεταφορές είναι σπουδαίες και απαραίτητες για τη ναυτιλία, διότι εξυπηρετούν και καλύπτουν τις ανάγκες των ελλήνων πολιτών.

Έπειτα, επιχειρήθηκε η διάκριση των συμβάσεων ανάμεσα στις συμβάσεις μεταφορών και συμβάσεις θαλάσσιων μεταφορών. Η διάκριση αυτή έγινε,

προκειμένου ο αναγνώστης να είναι σε θέση να αντιληφθεί ότι υπάρχουν διαφορετικά σύμφωνα μεταφοράς, ανάλογα με το τι αυτό εξυπηρετεί.

Στις επόμενες δυο τελευταίες ενότητες του κεφαλαίου, εξελίχθηκε η ιστορική αναδρομή αναφερόμενη στην εξέλιξη των εμπορευματοκιβώτιων από την οποία έγινε αντιληπτή η ανάκαμψη των πλοίων που θα οδηγούσε σε αύξηση παραγωγικότητας. Επίσης, πραγματοποιήθηκε η ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών, προκειμένου να καταστεί αντιληπτή η χρονική περίοδος κατά την οποία, ο άνθρωπος κατέληξε στο συμπέρασμα, πως το πλοίο είναι το κατάλληλο μέσο μεταφοράς για τη διακίνηση και εμπορευματοκιβωτίων όσο και ανθρώπων.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο**, η ανάλυση επικεντρώθηκε στα λιμάνια και στο ρόλο που έχουν για την πραγματοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών. Έτσι, στην ενότητα 2.1, γνωστοποιήθηκαν οι κύριες λειτουργίες των λιμανιών και αναλύθηκαν η κάθε μια ξεχωριστά για να αποδοθεί η σημασία και η αξία των λιμανιών στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας. Όπως διαπιστώθηκε, τα λιμάνια έχουν να προσφέρουν πολλά, προκειμένου να ανταπεξέλθουν αποτελεσματικά στις απαιτήσεις των ελλήνων πολιτών.

Στη συνέχεια του δεύτερου κεφαλαίου, παρουσιάστηκαν τα σημαντικότερα στοιχεία των λιμανιών, τα οποία και σαφώς αποτελούν κομβικά σημεία των θαλάσσιων μεταφορών. Σε αυτήν την ενότητα, παρουσιάστηκαν α) η δομική κατασκευή αυτών που είχε ως αποτέλεσμα: οι υποδομές να χαρακτηρίζονται πολύ σημαντικές αφού μέσω αυτών εξυπηρετούνται τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς, γεγονός άλλωστε που ενισχύει την οικονομική ενεργητικότητα της κάθε χώρας, β) οι παρεχόμενες υπηρεσίες σε έναν Εμπορικό Λιμένα και το πώς αυτές αξιολογούνται. Μέσα από αυτήν την ανάλυση έγινε σαφές, πως η λειτουργία αυτής της αξιολόγησης είναι απαραίτητη, για ένα σύστημα που υπολογίζει την απόδοση του λιμανιού στο δίκτυο των θαλάσσιων διακινήσεων γ) η διοικητική κάλυψη και η απόδοση των λιμανιών. Μέσα από αυτήν την υποενότητα, ο αναγνώστης αντιλαμβάνεται την προσπάθεια που γίνεται να μετατραπεί η διοικητική προσέγγιση των λιμανιών σε μια επιχειρηματική προσπάθεια. Συμπεραίνεται πως, για να αποδίδει στο μέγιστο κάθε λιμάνι, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν οι προτιμήσεις και οι απαιτήσεις των πολιτών, αφού αυτοί είναι και οι κύριοι αξιολογητές της όλης κατάστασης.

Στην ενότητα 2.3, σκιαγραφείται ο εξοπλισμός των ελληνικών λιμανιών και επισημαίνεται πως εφ' όσον κάθε λιμάνι είναι διαφορετικό, θα έχει και ξεχωριστές

απαιτήσεις, επομένως κάθε λιμάνι χρίζει διαφορετικής αντιμετώπισης με ξεχωριστά έργα υποδομών.

Στο τέλος αυτού του κεφαλαίου, αναλύθηκε ο ρόλος των λιμανιών στις ενδονησιωτικές συνδέσεις, όπου έγινε αισθητό το οικονομικό πρόβλημα και ο τρόπος επίλυσης του, που δεν είναι άλλος από το σύστημα «hub and spoke», όπου τα μεγαλύτερα νησιά θα χειρίζονται ως σταθμοί διοχέτευσης κίνησης στα μικρότερα. Είναι γνωστό άλλωστε, πως όσα περισσότερα νησιά υπάρχουν τόσα περισσότερα λιμάνια θα υπάρχουν, γεγονός που προκαλεί προβλήματα, εκ των οποίων τα περισσότερα ήταν εμφανή ακόμη και από τους παρελθοντικούς χρόνους.

Στο τρίτο κεφάλαιο, επιχειρήθηκε η αναλυτική και προσεγμένη προσέγγιση στα νησιά και στην αναπτυξιακή δράση αυτών. Έτσι, στην πρώτη ενότητα, αποσαφηνίστηκε η έννοια του νησιού, για να μην υπάρξει κάποια σύγχυση εννοιών. Διαπιστώνεται, πως έπειτα από διάφορες απόψεις και θεωρίες επάνω στο θέμα, η Ευρωπαϊκή Ένωση κατέφυγε στον πλήρη ορισμό αυτού, ως ένα τμήμα γης όπου ισχύουν τα εξής:

- 1) Είναι μικρότερο σε έκταση
- 2) Δε «σκεπάζεται» από θάλασσα κατά την εμφάνιση άσχημων καιρικών συνθηκών (παλίρροια)
- 3) Περιβάλλεται από θάλασσα
- 4) Διαθέτει μόνιμο πληθυσμό
- 5) Δημιουργήθηκε με φυσικές μεθόδους
- 6) Δεν ενώνεται με την ηπειρωτική χώρα και ούτε γίνεται χρήση γεφυρών ή τούνελ.

Στην επόμενη ενότητα, αναφέρονται εκτενώς τα χαρακτηριστικά των νησιών, τα οποία αναλύονται έχοντας διακριθεί σε δυο βασικές κατηγορίες α) γεωγραφικά-περιβαλλοντικά, β) κοινωνικά – οικονομικά. Μέσα από αυτήν την ανάλυση, γίνεται αντιληπτό πως τα χαρακτηριστικά των νησιών, είναι βασικές παράμετροι σε κοινωνικό/οικονομικό επίπεδο και καθορίζουν σαφώς το πλαίσιο ανάπτυξης των συγκεκριμένων περιοχών.

Το σύνολο των προαναφερθέντων χαρακτηριστικών, ορίζουν την έννοια της «νησιωτικότητας», η οποία όπως αποδεικνύεται και μέσω μιας ιστορικής αναδρομής που εξελίσσεται δε συνδέεται άμεσα με την έννοια της απομόνωσης όπως είθισται. Για να μπορέσουν τα προγράμματα ανάπτυξης των νησιών να συμβάλλουν στη

διατήρηση της, θα πρέπει συν τοις άλλοις να λαμβάνονται υπόψιν και τα μοναδικά χαρακτηριστικά που έχει κάθε νησί.

Στην ενότητα 3.3, αναλύεται λεπτομερώς η έννοια της νησιωτικότητας, προκειμένου να γίνει αντιληπτή και κατανοητή η σημασία της και να μην υπάρξει παρανόηση. Η νησιωτικότητα, λοιπόν, συνδέεται άμεσα με το σύνολο των στοιχείων ενός νησιού, την κοινωνική υπόσταση του και του χρόνου. Παρολαυτά όμως, η νησιωτικότητα σχετίζεται με τα βιώματα και τις εμπειρίες που αποκτά ο κάτοικος από το χώρο του. Στην ίδια ενότητα, αναφέρονται οι νησιωτικοί δείκτες, οι οποίοι έχουν ως στόχο να υπολογίσουν τις περιφερειακές ανισότητες που προκύπτουν από τις φυσικές – γεωγραφικές ιδιότητες.

Στην προτελευταία ενότητα, αναλύονται εκτενώς τα ζητήματα και τα προβλήματα ανάπτυξης των νησιών και διαπιστώνεται ότι τα προβλήματα διαφέρουν για κάθε νησί, αφού το κάθε νησί είναι ξεχωριστό, διαφορετικό και μοναδικό. Παρά τη μοναδικότητα του κάθε νησιού, το βασικό πρόβλημα όλων έγκειται στην απομάκρυνση από την ξηρά και φυσικά από τα διοικητικά κέντρα, καθώς και από την αδυναμία συνέχειας του φυσικού χώρου.

Προκειμένου, λοιπόν, να επιτευχθεί η αύξηση παραγωγικότητας στα νησιά, προτείνεται η χρησιμοποίηση των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών. Η εφαρμογή όλων αυτών, όπως αποδεικνύεται και μέσω της ανάλυσης είναι αποτελεσματική και δραστική για την οικονομική ανάπτυξη των νησιών. Επίσης, προκύπτει το συμπέρασμα, ότι η υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου εν δυνάμει χωροταξικού σχεδιασμού θα συμβάλλει ολοκληρωτικά στην αντιμετώπιση όλων των ζητημάτων που προκύπτουν σε κάθε νησί.

Ολοκληρώνοντας, αναφέρονται τα νησιά της Ελλάδας και παρουσιάζεται η ελληνική νησιωτική υποδομή, καθώς και η κατηγοριοποίηση αυτών. Όπως προκύπτει από την αναφορά, τα βασικά χαρακτηριστικά της Ελλάδας, είναι α) η έντονη διασπορά των νησιωτικών συμπλεγμάτων, β) η μέτρια απόδοση των μεγεθών και γ) η ύπαρξη των πολλών μικρών νησιών.

Γνωστοποιείται, επίσης, ότι τα πολλά νησιά είναι διασκορπισμένα στο Αιγαίο πέλαγος και ότι η Ελλάδα γεωγραφικά, αποτελεί το σημείο σύνδεσης και επικοινωνίας των θαλάσσιων οδών μεταξύ Ανατολής και Δύσης, εφ' όσον βρίσκεται ανάμεσα στις τρεις ηπείρους : Ευρώπη, Ασία και Αφρική.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο**, το περιεχόμενο της εργασίας επικεντρώθηκε στην αναφορά του ανεφοδιασμού των νησιών και στο ρόλο που έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές.

Πιο συγκεκριμένα, στην πρώτη ενότητα αποδίδεται η σημασία των μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές και προκύπτει μέσα από την ανάλυση, ότι επρόκειτο για ένα θέμα το οποίο δεν αφήνει αδιάφορη την Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία εστιάζει σε συγκεκριμένες μεθόδους- προτάσεις, οι οποίες καταγράφονται ως εξής και οι οποίες θα ωφελήσουν τις θαλάσσιες μεταφορές:

- Η θεμελίωση μιας λειτουργικής υποδομής για την εσωτερική ναυσιπλοΐα
- Ο σχηματισμός καλών και ευνοϊκών συνθηκών για τη ναυσιπλοΐα και για τη συγκέντρωση νέων αγορών.
- Η ενίσχυση του εκσυγχρονισμού του στόλου και της καινοτόμου δράσης.
- Η άνθηση των επενδύσεων στο εν δυνάμει προσωπικό.
- Η προσέγγιση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ως εξασφαλισμένου δυναμικού επιχειρηματικού εταίρου.

Στη δεύτερη ενότητα του κεφαλαίου, γίνεται αναφορά στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και κατ'επέκταση στο θαλάσσιο εξοπλισμό –τα πλοία-. Όπως προκύπτει και από την κατηγοριοποίηση αυτών, πρόκειται για σπουδαία μέσα μεταφοράς τα οποία παίζουν καταλυτικό ρόλο στις θαλάσσιες διακινήσεις. Εφ' όσον μεταφέρουν - ανάλογα βέβαια με το είδος τους- φορτία, πετρέλαιο, ανθρώπους, κρασί, φυτικά έλαια, κ.τ.λ. Έπειτα, γίνεται σαφές ότι κατά τη διάρκεια μίσθωσης ενός ταξιδιού, ο ναύλος του διακινούμενου φορτίου υπολογίζεται ανάλογα με το βάρος του ή με τον όγκο του. Στη χώρα της Ελλάδας, το όριο για τη μεταφορά του εμπορεύματος ισοδυναμεί με 38 τόνους.

Στην επόμενη ενότητα, καταγράφεται η μεταφορά στα Ελληνικά νησιά, στο Αιγαίο πέλαγος και στο Ιόνιο πέλαγος. Όσον αφορά το Αιγαίο πέλαγος, το οποίο είναι μια δίοδος από τη Μεσόγειο και την Ευρώπη προς τα Δαρδανέλια αλλά και τις τουρκικές εγκαταστάσεις, αποτελεί ταυτοχρόνως και το συνδετικό κρίκο μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Η αναφορά στο Αιγαίο πέλαγος, έδειξε ότι καθίσταται ως μια από τις πιο επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές παγκοσμίως και αυτό γιατί υπάρχουν

πιθανότητες για τυχόν ατυχήματα σε πετρελαιοφόρα πλοία, ενώ παράλληλα δεν έχουν γίνει και οι απαραίτητες ενέργειες για να μειωθούν οι διαρροές του πετρελαίου.

Σχετικά με το Ιόνιο πέλαγος, το οποίο καλύπτει τη δυτική πλευρά της Χερσονήσου, διαπιστώνεται ότι οι κυριότερες μετακινήσεις των Ιόνιων Νήσων, σχετίζονται τόσο με την Ηπειρωτική Ελλάδα όσο και με την Ευρώπη. Καταλήγοντας, εκπίπτει το συμπέρασμα, ότι εκτός από τα βασικά λιμάνια των νησιών τα οποία εξυπηρετούν με τον τρόπο τους τις ανάγκες των πολιτών, υπάρχει η προδιάθεση από την πλευρά των υπευθύνων, να γίνουν κάποια μικρά λιμενικά έργα, έτσι ώστε να παρέχεται η άμεση εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών.

Στην ενότητα που ακολουθεί, γίνεται λόγος για τα είδη αγοράς που υπάρχουν στην Ελλάδα: 1) αγορά ακτοπλοΐας και 2) αγορά αεροπορικών μεταφορών. Όπως έχει γίνει ήδη γνωστό, οι μεταφορές είναι πολύ σημαντικές στον κλάδο της ναυτιλίας, έτσι, η Ευρωπαϊκή Ένωση επικεντρώθηκε στις μεθόδους με τις οποίες θα επιτευχθεί η οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής.

Σχετικά με τα δυο είδη αγοράς, ύστερα από την αξιολόγηση και τη σύγκριση που έχει γίνει μεταξύ αυτών, ανάγεται το συμπέρασμα πως η ανταγωνιστικότητα μεταξύ πλοίων και αεροπλάνων, έγκειται κυρίως στις εκτελούμενες συνδέσεις. Ύστερα από την απαραίτητη καταγραφή των απαραίτητων στοιχείων, αποδεικνύεται ότι το δίκτυο της ακτοπλοΐας υπερτερεί αυτού της αεροπλοΐας και ότι η γεωγραφική κατάταξη συντελεί σε αυτήν την υπεροχή, καθιστώντας την πολύτιμο εργαλείο για τον κόσμο της ναυτιλίας. Σαφώς, ο κύριος αποδέκτης αυτής της ανταγωνιστικότητας είναι οι χρήστες, οι οποίοι καλούνται να ανταπεξέλθουν σε ζητήματα σχετικά με την εξυπηρέτησή τους.

Στο τέλος του κεφαλαίου, πραγματοποιείται μια αναφορά στο δίκτυο νησιωτικών διακινήσεων, μέσα από την οποία διαπιστώνεται πως για να υφίσταται σχέδιο περιφέρειας και ανάπτυξης στις άγονες νησιωτικές περιοχές, θα πρέπει να βασίζεται σε ένα λειτουργικό δίκτυο ακτοπλοΐας, το οποίο θα παρέχει υπηρεσίες διακίνησης τόσο σε κατοίκους όσο και σε τουρίστες.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η νησιωτική κατάσταση τη Ελλάδας προσδιορίζεται από μια μεγάλη διασπορά και από μικρά μεγέθη νησιών, ανεξάρτητα της Κρήτης. Κάθε νησί, όπως είναι γνωστό, είναι μοναδικό και ξεχωριστό, όσον αφορά τους πόρους, το επίπεδο, τη νοοτροπία, το μέγεθος ακόμη και την οικονομική δεινότητα.

Ο κορμός της παρούσας εργασίας ήταν οι θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες όπως έγινε αντιληπτό, αποτελούν το «κλειδί» για μια επιτυχημένη, οργανωμένη ναυτιλιακή δραστηριότητα και για μια προοπτική ανεφοδιασμού και οικονομικής ανάπτυξης των νησιωτικών χωρών.

Κρίνεται, λοιπόν, απαραίτητη η ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για τη δράση στα νησιά, όπου θα πρέπει η οικονομία, η κοινωνία και το περιβάλλον να βρίσκονται σε πλήρη ισορροπία μεταξύ τους, προκειμένου να καλύπτονται οι ανάγκες των πολιτών και να επέλθουν τα επιθυμητά αποτελέσματα για μια βιώσιμη ανάπτυξη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- 1) Αμπακούμκιν, Κ. (2000). «Σχεδιασμός Μεταφορικών Συστημάτων», Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- 2) Ανδρικοπούλου, Ε. και Καυκαλάς, Γ. (2000). «Ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος. Η Διερεύνηση και η Γεωγραφία της Ευρωπαϊκής Ανάπτυξης», Αθήνα: Θεμέλιο.
- 3) Αυγερινού – Κολώνια, Σ. (1996). «Ειδικά Θέματα Αναπτυξιακού Σχεδιασμού», Αθήνα: Ε.Μ.Π, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Τομέας Χωροταξίας – Πολεοδομίας.
- 4) Βαλιερανού Κ. (2006). «Αναπτυξιακή Χαρτογράφηση Κρίσιμων Κοινωνικών Παραμέτρων για τον Δήμο Πειραιά», ΕΜΠ, τμήμα Αρχιτεκτόνων, Αθήνα.
- 5) Βλάχος, Γ. και Νικολαΐδης Μ. (1999). «Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης», Τόμος Α, εκδόσεις, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
- 6) Γεωργακόπουλος, Θ (1997). «Εισαγωγή στη Δημόσια Οικονομική», Αθήνα : Εκδόσεις Μπένου.
- 7) Γιαγκάκης, Γ. (1995). «Νησιολόγιο των κατοικουμένων ελληνικών νησιών 1940-1991: Η πληθυσμιακή αφαίμαξη και η σποραδική ανάκαμψη, η συνεχιζόμενη ερήμωση εθνικώς κρίσιμων χώρων», Αυτοέκδοση: Αγκίστρι του Σαρωνικού: χειρόγραφες σημειώσεις/ αναζήτηση στην Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος.
- 8) Γιάλοπος, Ε. (2005). «Ανάλυση των παραγόντων που επιδρούν στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων».
- 9) Γιαννόπουλος, Γ.(1998). «Θαλάσσιες Μεταφορές», εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.
- 10) Γιαουτζή, Μαρία. (2004). «Ζητήματα Σχεδιασμού του Χώρου», Αθήνα.
- 11) Γκιζιάκης, Κ. και Παπαδόπουλος, Α. Ι. και Πλωμαρίζου, Ε. Η. (2006). «Ναυλώσεις». 2^η Έκδοση. Αθήνα: Εκδόσεις ΑΘ. Σταμούλης Α. Ε.
- 12) Γκολογκίνα, Ε. (2003). «Σύγχρονα θέματα μεταφορών».
- 13) Γουλιέλμος, Α. και Σαμπράκος, Ε. (2002). «Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών αποστάσεων», εκδ. Σταμούλη.

- 14) Εγκύκλιος αρ.πρωτ. 106048/25-2-2000 (ΥΠΕΧΩΔΕ) «Διευκρινίσεις για τις αρμοδιότητες της Ειδικής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος» (ΕΥΠΕ). Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα.
- 15) ΕΕΣΥΜ (1999). «Μελέτη σκοπιμότητας δημιουργίας Ελληνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων», Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών (Ε.Ε.ΣΥ.Μ), για την Ε.Ε Γεν. Δ/ση XVI –Ταμείο Συνοχής.
- 16) Ελευθεροτυπία. (2007). «Χάνουμε χρόνο στις υποδομές λιμανιών», Ένθετο Οικονομία, Τρίτη 18/11/2007.
- 17) Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών, 2007. (Ε.Ε.ΣΥ.Μ).
- 18) Ζέκος, Γ.Ι. (2002). «Συμβάσεις Μεταφοράς και η Ευθύνη του Μεταφορέα κατά το Ελληνικό Δίκαιο», Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη.
- 19) Ημερησία,. (2007). «Ρύπανση: Ιδανικό για ρύπανση το Αιγαίο», [14/04/2007].
- 20) Ηγουμενάκης, Ν. (1997). «Τουριστική Οικονομία», Τόμος Α', Έκδοση Β',
- 21) Καραγεώργου, Β. (2005). «Θεσμικό πλαίσιο, άξονες και αρχές για την αειφόρο ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών, σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο», στο Τσάλτας Γ. (επιμ.) (2005). «Ο Νησιωτικός Χώρος στον 21ο Αιώνα», Αθήνα: Σιδέρης.
- 22) Καραμπατζός, Γ και Μαλινδρέτος Γ και Σοφianoπούλου, Χ. (2004). «Γεωγραφία των Μεταφορών και των Υποδομών», Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- 23) Κιτρίνου, Ε και Νικητάκος, Ν. (2009). «ΤΠΕ εφαρμογές στον τομέα του τουρισμού σε νησιωτικές και παραμεθόριες περιοχές», στα πλαίσια του ΕΠ «ΤΠΕ και νησιωτικότητα» της ΚτΠ ΑΕ (υπό έκδοση).
- 24) Κιτρίνου, Ε. (2009). «Η επίδραση της τηλεργασίας στη νησιωτική ανάπτυξη: Η περίπτωση των νησιών του Αιγαίου», Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- 25) Κοκκώσης, Χ. (1994α). «Αξιολόγηση προγραμμάτων: Η περιβαλλοντική διάσταση», Τόπος, τ.7, σσ.45-56.
- 26) Κοκκώσης, Χ. (2000α) . «Τα ελληνική νησιά στο νέο Ευρωπαϊκό Χώρο».
- 27) Κοκκώσης, Χ. (2000β). «Τουριστική ανάπτυξη και φέρουσα ικανότητα στα νησιά», στο Τσάρτας Π. (επιμ.): Τουριστική Ανάπτυξη: Πολυεπιστημονικές προσεγγίσεις, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, σελ. 81-97.

- 28) Κοκκώσης, Χ. και Μέξα, Α. (2002b). «Τα Νησιά», στο Κοκκώσης Χ. (επιμ.) (2002), «Άνθρωπος και Περιβάλλον στην Ελλάδα», Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ/Καπόν.
- 29) Κουρκουμέλης Δ. (2005), «Η εδαφική συνοχή και ο νησιωτικός χώρος».
- 30) Μαλέρπμας, Μ. (2000). «Ποινικό και Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού». Αθήνα: Εκδόσεις ΑΘ. Σταμούλη.
- 31) Μισαηλίδης, Ν. και Σπυριδωνίδης, Η. και Σπιλάνης, Γ. (2002). «Προσπελασιμότητα στα νησιά του Αιγαίου. Πραγματική και εικονική απόσταση», 7ο Εθνικό Συνέδριο Χαρτογραφίας.
- 32) Μπαστούνης, Α. (2008). «Προκαταρκτική Σχεδίαση & Ευστάθεια Ultra Large Mega – Containership».
- 33) Μπεριάτος, Η. (2001a). «Χωροταξία ΙΙΙ: Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός και Πολιτική). Τόμος Β: Θεματικές διαστάσεις του Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού», Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- 34) Μυλωνόπουλος, Δ.(2004). «Ναυτιλία. Έννοιες-Τομείς-Δομές», εκδ. Σταμούλη.
- 35) Νικολόπουλος, Δ. (2005). «Αξιολόγηση κατάστασης νήσου Πάρου, σύμφωνα με τις αρχές βιώσιμης ανάπτυξης, Διπλωματική εργασία, πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών περιβαλλοντική πολιτική και διαχείριση», τμήμα περιβάλλοντος, πανεπιστήμιο αιγαίου, Μυτιλήνη.
- 36) ΟΛΘ ΑΕ. (2002). «Μελέτη Διερεύνησης της Βιωσιμότητας, Κατάρτισης του Master Plan και Οργανωτικής Διαμόρφωσης του Φορέα του Εμπορευματικού Κέντρου του ΟΛΘ».
- 37) Ο.Π.Ε. Οργανισμός Προώθησης Εξαγωγών.(1991).«Διακίνηση του Εξαγωγίμου Προϊόντος», Ι.Ε.Σ.Ιστιντούτο Εξαγωγικών Σπουδών, Αθήνα.
- 38) Παρδάλη, Α. (1997). «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Αθήνα, εκδ. Interbooks.
- 39) Παρδάλη, Α.(2001). «Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίαςκαι των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων», εκδόσεις ΑΘ. Σταμούλης, Αθήνα.
- 40) Παρδάλη, Α. (2007). «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Αθήνα, εκδ. ΑΘ.Σταμούλης.
- 41) Προφυλλίδης, Β. (2001). «Οικονομική των Μεταφορών», Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Γιαχούδη-Γιαπούλη.

- 42) Ρουμελιώτη, Μ. και Παπάνης, Ε. (2007). «Κοινωνική – Κοινοτική Ανάπτυξη - Νησιωτικότητα»
- 43) Σακκάς, Ν. (2002). «Αξιολόγηση επενδύσεων» LEI Κρήτης.
- 44) Σαμαράς Ν.(1978). «Λιμενική Οικονομία και Πολιτική», εκδόσεις University Studio, Θεσσαλονίκη.
- 45) Σαμπράκος, Ε. (2001). «Εισαγωγή στην Οικονομική των μεταφορών», Αθήνα: Σταμούλης.
- 46) Σοφούλης, Κ. και Νταλάκου, Β. (1992). «Η νησιωτικότητα στην ποίηση του Ελύτη: Το ποιητικό βίωμα στην υπηρεσία της περιφερειακής ανάλυσης», Αιολικά Φύλλα, Τεύχος 27, Μυτιλήνη.
- 47) Σπιλάνης, Γ. (1993). «Νησιωτική ανάπτυξη και δίκτυα συνεργασίας των νησιών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας», Τόπος, τ.6, σσ.5-27.
- 48) Σπιλάνης, Γ. (1996). «Για μια Ευρωπαϊκή Πολιτική νησιών», Ελληνικό Κέντρο Ευρωπαϊκών Μελετών (ΕΚΕΜ) Σειρά Τεκμηρίωσης, Μυτιλήνη.
- 49) Σπιλάνης, Γ. (2003). «Αναπτυξιακές προοπτικές και απασχόληση στον ελληνικό νησιωτικό χώρο», στο Ευθυμίου Π. και Μοδινός Μ.(επιμ.)(2003), «Οι δρόμοι της αειφορίας», Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα/ΔΙΠ.
- 50) Σπιλάνης, Γ. και Κίζος, Θ. και Ιωσηφίδης, Θ. (2003). «Οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις της ανάπτυξης σε λιγότερο ευνοημένες περιοχές», Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Περιβάλλοντος, Εργαστήριο Τοπικής και Νησιωτικής Ανάπτυξης, Μυτιλήνη.
- 51) Σπιλάνης, Ι. και Κίζος Θ. (2004). «Σημειώσεις του μαθήματος : Νησιωτική γεωγραφία, τμήμα γεωγραφίας», Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μυτιλήνη.
Στο Ανδρικοπούλου Ε. (επιμ.): Ο νέος Ευρωπαϊκός Χώρος, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, σελ. 425-443.
- 52) Τσάλτας, Γ. (2005). «Οι νησιωτικές περιοχές στο διεθνές σύστημα – Ανθρώπινο περιβάλλον και αειφορική προσέγγιση». Η Συνδιάσκεψη του Μπαρμπάντος», στο Τσάλτας Γ. (επιμ.) (2005). «Αειφορία και Περιβάλλον: Ο νησιωτικός Χώρος στον 21ο αιώνα», Αθήνα: Σιδέρης.
- 53) Τσάλτας, Γ. (2008). «Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές. Σε αναζήτηση μίας βιώσιμης προσέγγισης. Σχεδιασμός και υλοποίηση παρεμβάσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές και την προστασία του περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Μεσόγειο και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη», εκδ. Ι. Σιδέρης, Αθήνα.

- 54) Τσάρτας, Π. (2003). «Τουριστική Γεωγραφία», Σημειώσεις, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, σελ.25.
- 55) Τσιμπίδης, Θ. (2007). «Ένα πέλαγος που απειλείται», : Στην εφημερίδα Κυριακάτικη [22/04/2007].
- 56) Τσαμπούλας, Δ. (2001). «Εμπορευματικά κέντρα. Μέθοδοι αξιολόγησης και κριτική θεώρηση των εφαρμογών στην Ελλάδα». Ηγουμενίτσα.
- 57) Χλωμούδης, Κ. και Λεκάκου, Μ. και Πάνου, Κ. και Παπαδημητρίου, Ε. και Συριόπουλος, Θ. και Τζαννάτος, Ερν. (2007). «Μεταφορές – Αρτηρίες ζωής για τα νησιά», Αθήνα : Παπαζήσης.
- 58) Χλωμούδης, Κ. (2001). «Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων», Πειραιάς, εκδ. ΤΖΕΙ & ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ.
- 59) Χλωμούδης, Κ.(2005). «Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία», Εκδόσεις ΤζΕι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
- 60) Χρυσόγελος, Ν. (2005). «Η βιώσιμη ανάπτυξη των νησιών και ο ρόλος των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων», στο Τσάλτας Γ. (επιμ.) (2005), «Ο Νησιωτικός Χώρος στον 21ο Αιώνα», Αθήνα: Σιδέρη.
- 61) Ψαραύτης, Ν. (1993). «Ελληνική ακτοπλοΐα : Κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες» . Αθήνα Δεκέμβριος.
- 62) Τσαμπούλας, Δ. (2001). «Εμπορευματικά κέντρα. Μέθοδοι αξιολόγησης και κριτική θεώρηση των εφαρμογών στην Ελλάδα». Ηγουμενίτσα.
- 63) ΥΜΕ (2003). « Μελέτη Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα», Παραδοτέα 1 και 2, μελετητής: συνεργαζόμενα γραφεία Dornier, TRD, ΑΔΚ, PLANET, Αθήνα.

ΞΕΝΗ

- 1) Aegean Sea Workshop. (2002). « Draft Report sponsored by the Office of .aval Research and Office of .aval Research International Field Office», Rhodes, Greece, October 8-10, 2002.
- 2) Alpha Bank. (2006). «Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες: Όνειρο δεμένο στο μούραγιο». Marinews

- 3) Bichou, K. and Gray, R. (2005). «*A critical review of conventional terminology for classifying seaports*». *Transportation Research, A* 39: pp. 75–92.
- 4) Cuadrado, M. and Frasquet, M. and Cervera, A. (2004). «*Benchmarking the port services: a customer oriented proposal*», *Benchmarking: An International Journal*, Vol. 11 No. 3, pp. 320-330.
- 5) Cuadrado, M. and Frasquet, M. and Cervera, A. (2004). «*Benchmarking the port services: a customer oriented proposal*, *Benchmarking: An International Journal*», Vol. 11 No. 3, pp. 320-330.
- 6) Deloitte. (2004). «*Ανάλυση της Deloitte για τον Κλάδο των Θαλασσίων Ενδομεταφορών*».
- 7) Directorate General for Energy and Transport.
- 8) Doumenge, François. (1985). «*The viability of small intertropical islands, in Dommen, Edward and Hein, Philippe, (eds.)* », *States, Microstates and Islands*, Croom Helm Ltd.
- 9) European Commission. (2006). «*Energy and Transport in Figures*».
- 10) Eurostat. (2007). «*Maritime transport of goods and passenger*».
- 11) Hopkins, T.S. (1978). «*Physical processes in the Mediterranean Basins. In: Kjerfve, B.(editor)*», *Estuarine Transport Processes*, University of South Carolina Press, Columbia, USA, pp. 269-306
- 12) Incoterms .(1976).«*Διεθνείς Κανόνες δια την ερμηνείαν των Εμπορικών Όρων* », Έκδοσις 274 του ΔιεθνούςΕμπορικού Επιμελητηρίου, Ένωσις Ελληνικών Τραπεζών, Αθήνα.
- 13) Kindleberger, C.P. (1968). «*International Public Goods without International Governments*», *American Economic Review*, vol.76.
- 14) Kolodny, E. (1974). «*La population des îles de la Grèce*», τ. 1, Aix-en P r o v e n c e .
- 15) López R.C. and Poole, N. (1998). «*Quality assurance in the maritime port logistics chain: the case of Valencia, Spain, Supply Chain Management*», Vol. 3 (1), pp. 33–44.
- 16) Mitoula R and Agisilaos E. (2007). «*Sustainable Development of Greek Islands and European Policy.* »

- 17) Pallis, A. and Vaggelas, G. (2005). «*Port Competitiveness and the EU 'Port Services' Directive: the Case of Greek Ports*», Maritime Economics & Logistics, Vol. 7, pp. 116–140.
- 18) Panayides, P. M. (2006). «*Maritime Logistics and Global Supply Chains: Towards a Research Agenda, Maritime Economics & Logistics*», Vol. 8, pp. 3–18.
- 19) Pride, W.M. and Ferrell, O.C. (2003). «*Marketing. Concepts and Strategies*», (12th Ed.), Boston, New York: Houghton Mifflin Company.
- 20) Talley, W.K. (1994). «*Performance Indicators and Port Performance Evaluation, Logistics and Transportation Review*», Vol. 30 (4), pp. 339-354.
- 21) Ugboma, C. and Ugboma, A. and Cogwude, I. (2006). «*An Analytic Hierarchy Process (AHP) Approach to Port Selection Decisions –Empirical Evidence from Nigerian Ports*», Maritime Economics and Logistics, Vol. 8, pp. 251-166.
- 22) Unctad (1998).« *Guidelines for Port Authorities anggovernments on the Privatization of Port Facilities*».
- 23) Unctad (1992).«*Port marketing and the challenge of the third generation Port*», Geneva.
- 24) Watters C. (1992). «*Inventory Control and Management*», Chichester, England: Wiley.
- 25) Wild, J., I. and Subramanyam, K.R. and Halsey, R.F. (2003). «*Financial Statement Analysis*», 8th Edition. Published by Mc Graw – Hill.
- 26) Ντάρσια, Ο. (2010). «*Βελτιστοποίηση Προσόρμισης και Πλαγιοδέτησης σε Container Terminal*»

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) www.synigoroskatanaloti.gr
- 2) <http://www.pi-schools.gr>
- 3) <http://www.deloitte.com>
- 4) <http://www.tallos.gr>
- 5) <http://europa.eu>

- 6) <http://epp.Eurostat.ec.europa.eu>
- 7) <http://www.thpa.gr/>
- 8) <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25160>(YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης)
- 9) <http://www.elime.gr>
- 10) www.greece-ferries.com
- 11) www.dilitap.gr
- 12) www.aktoploika.gr
- 13) www.ltnx.gr
- 14) www.e-kyklades.gr
- 15) www.marina-katakoulou.gr
- 16) www.saas.gr
- 17) www.inews.gr

NOMOI

- 1) Νόμος 2932/2001. *«Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές- Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής –Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις»* (ΦΕΚ 145 Α/27.06.2001).
- 2) Νόμος 2688/1999. *«Μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης σε Ανώνυμες Εταιρίες»* (ΦΕΚ 40 Α/1.3.199).
- 3) Κωδικοποιημένος Νόμος 2190/1920 *«περί Ανώνυμων Εταιριών»* (ΦΕΚ 37Α/30.3.1963).
- 4) Νόμος 2414/1996 *«Εκσυγχρονισμός των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών και άλλες διατάξεις»*. (ΦΕΚ 135'Α/25.6.1996).
- 5) Α.Ν 1559/1950 *«περί Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς»* (ΦΕΚ 252 Α/19.10.1950).

- 6) Νόμος 3429/2005 «*Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί (Δ.Ε.Κ.Ο)*» (ΦΕΚ 314'/27.12.2005).
- 7) Βασιλικό Διάταγμα 14/19-01-1939 (Φ.Ε.Κ 24 Α/19-01-1939).
- 8) Νόμος 2738/1999 «*Συλλογικές Διαπραγματεύσεις στη δημόσια Διοίκηση, μονιμοποίηση συμβασιούχων αορίστου χρόνου και άλλες διατάξεις*» (ΦΕΚ Α 180/9.9.1999).
- 9) Νόμος 3463/2006 «*Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων*» (ΦΕΚ 114 Α/8.6.2006). Νόμος 3333/2005 «*Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις*» (ΦΕΚ Α' 91/12.4.2005).
- 10) Νόμος 3710/08 «*Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις*». (ΦΕΚ 216 Α/23-10-2008).
- 11) Νόμος 3333/2005 «*Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις*» (ΦΕΚ Α' 91/12.4.2005).
- 12) Νόμος 3710/08 «*Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις*». (ΦΕΚ 216 Α/23-10-2008).